

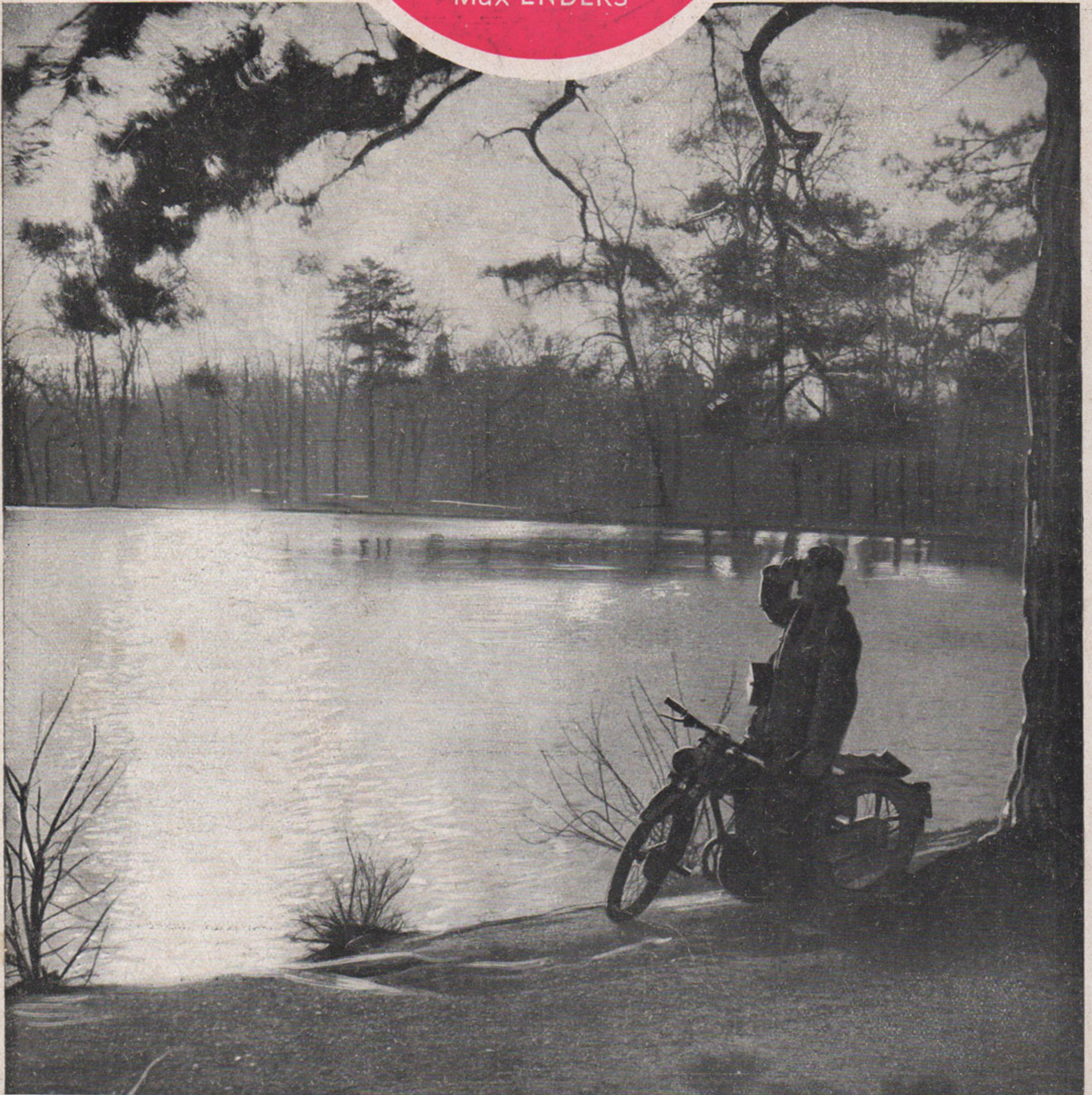
1^{re} ANNÉE - N° 7
JANVIER 1948

REVUE
MENSUELLE

LE NUMÉRO
20 FR\$

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS

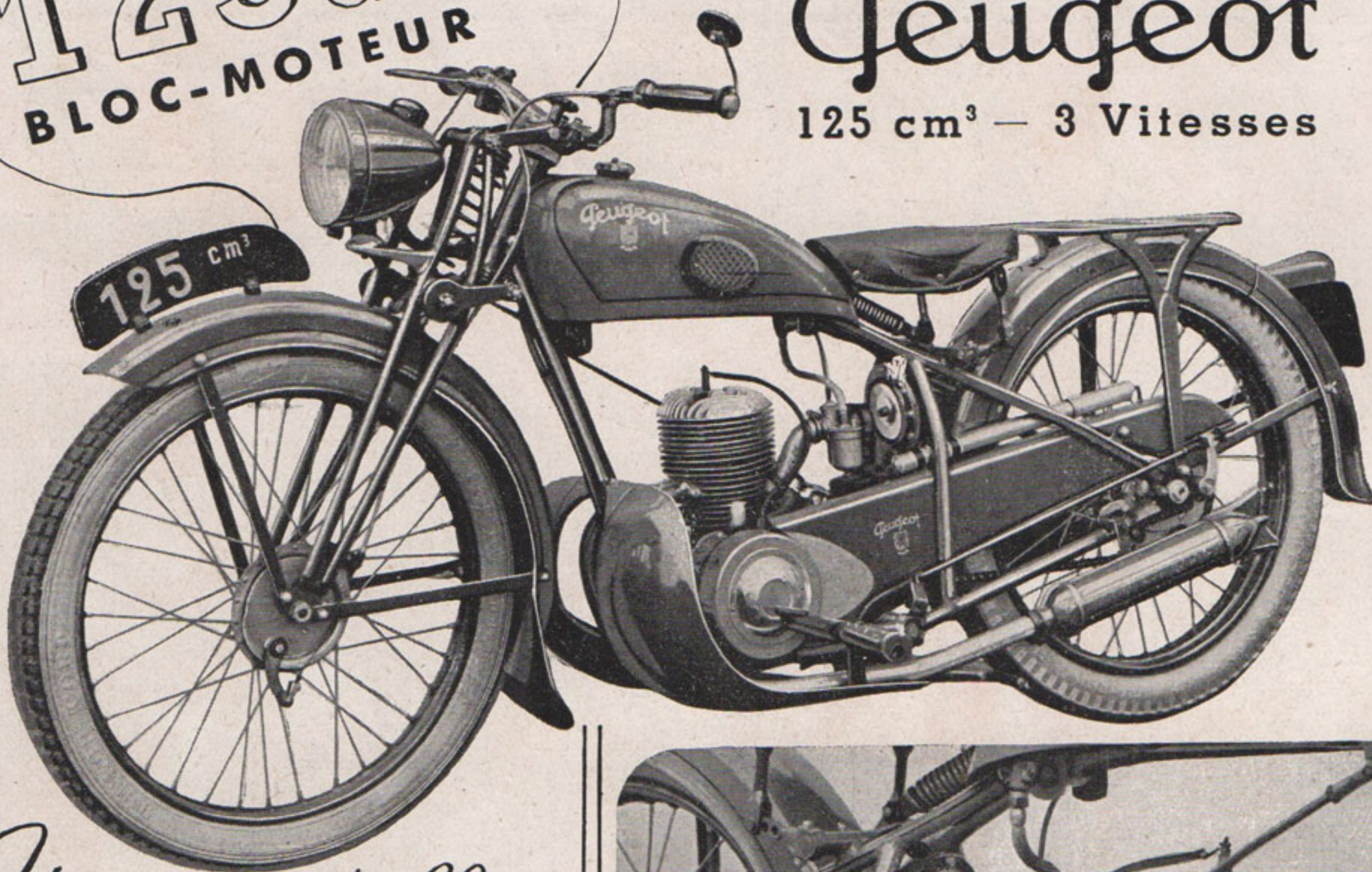


125 cm³
BLOC-MOTEUR

LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

Geugeot

125 cm³ — 3 Vitesses



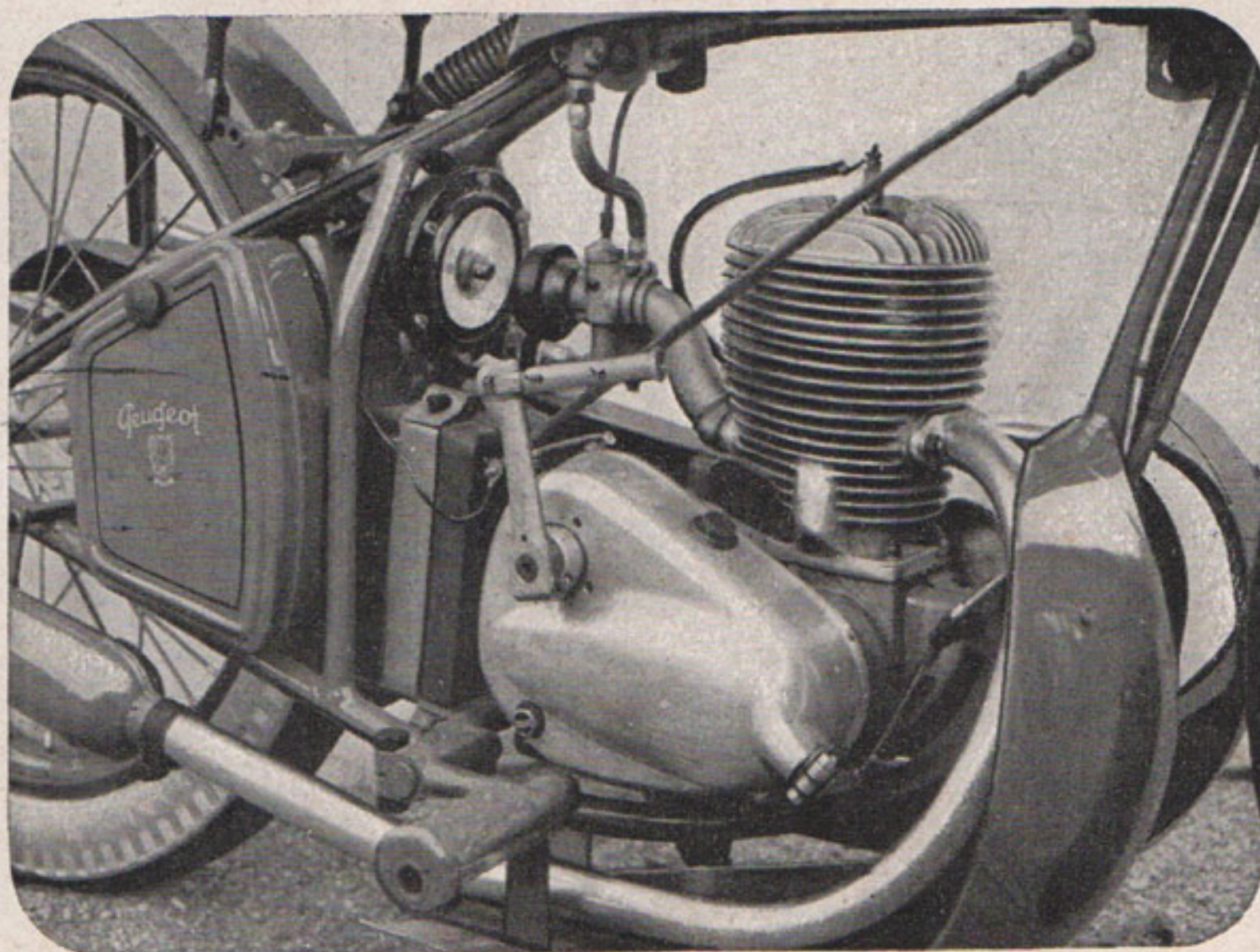
Une véritable

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-jambes. 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)

Geugeot

8

AUTOMOTO

a mis au point son

VÉLOMOTEUR 125^{cm³} "A.S."



Cette machine présente les particularités suivantes :

- Cadre à double berceau avec douille de verrou anti-vol NEIMAN à la direction ;
- Bloc-moteur 125 cmc. deux temps, trois 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)

CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme

CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

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 cm³. 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 cm³ 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.

ALCYON

VÉLOMOTEURS

AGENCES A PARIS :

T. E. B.

81, Av. de la Grande-Armée

PARIS - 16^e

T. E. B.

31, Avenue de la République

PARIS - 11^e

AGENTS PARTOUT



**GNOME
RHONE**

**MOTOCYCLETTES
VELOMOTEURS**

*Robustesse
Accélération
Confort*

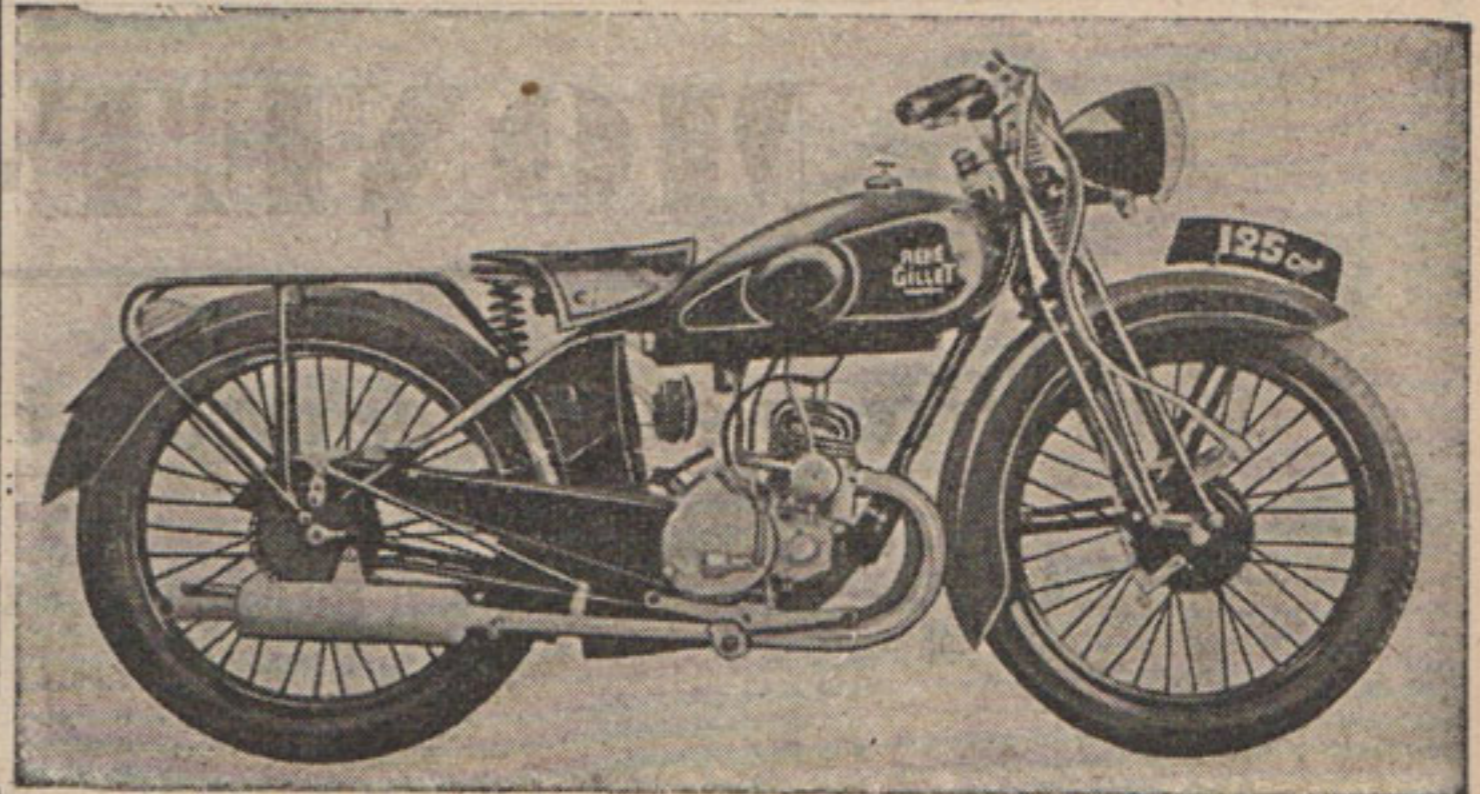
**SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE
CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION**

Siège Social : 150, B^d Haussmann - Paris (8^e)
Service Vente et Magasin d'Exposition : 49, Av. de la Grande-Armée - Paris-16^e

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*



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 -

SIDE-CARS
BERNARDET FRÈRES

22 RECORDS DU MONDE

SPORT ≡ **GRAND-ROUTIER** ≡ **GRAND-SPORT**

104, Avenue de la République, 104
CHATILLON-SOUS-BAGNEUX

VENTE - LIBRE

ALÉsia 24-20 et 24-21

LICENCE FRANÇAISE

D.K.W. AUTO UNION

83 STATION SERVICE 83
Avenue de la Grande-Armée

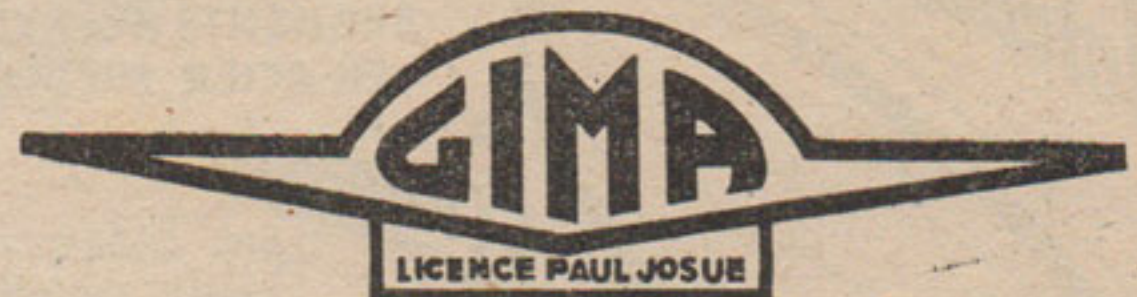
PASSY 46-25 46-45
46-70 46-79

PARIS (XVI^e)

VENTE et ACHAT

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

Vélocoteur spécial renforcé



Moteur AMC 4 temps 125 cmc

FOURCHE TELESCOPIQUE

DIRECTION AUTO-STABLE

CADRE INDEFORMABLE

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

LA MOTOCYCLETTE DE GRAND LUXE

NEW-MAP

Pas de surprises

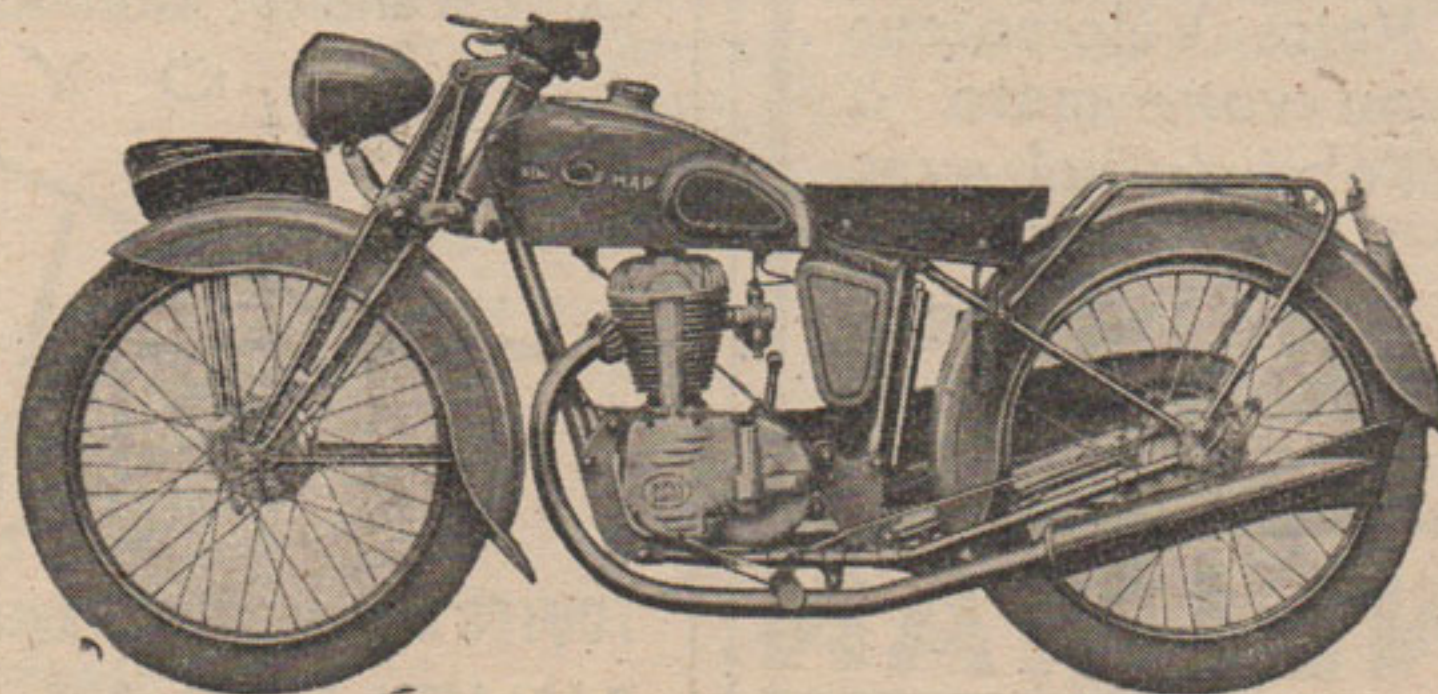
*Depuis 5 années déjà...! plusieurs milliers de vélocoteurs New-Map
roulent équipés d'un moteur 4 temps à culbuteurs*

Le Prestigieux C 4 T 133 à culbuteurs - Livraison en série avec bon - Délai 3 mois

Prix et prospectus sur
demande à

**Motocyclettes
NEW - MAP**

124, Avenue Lacassagne - LYON

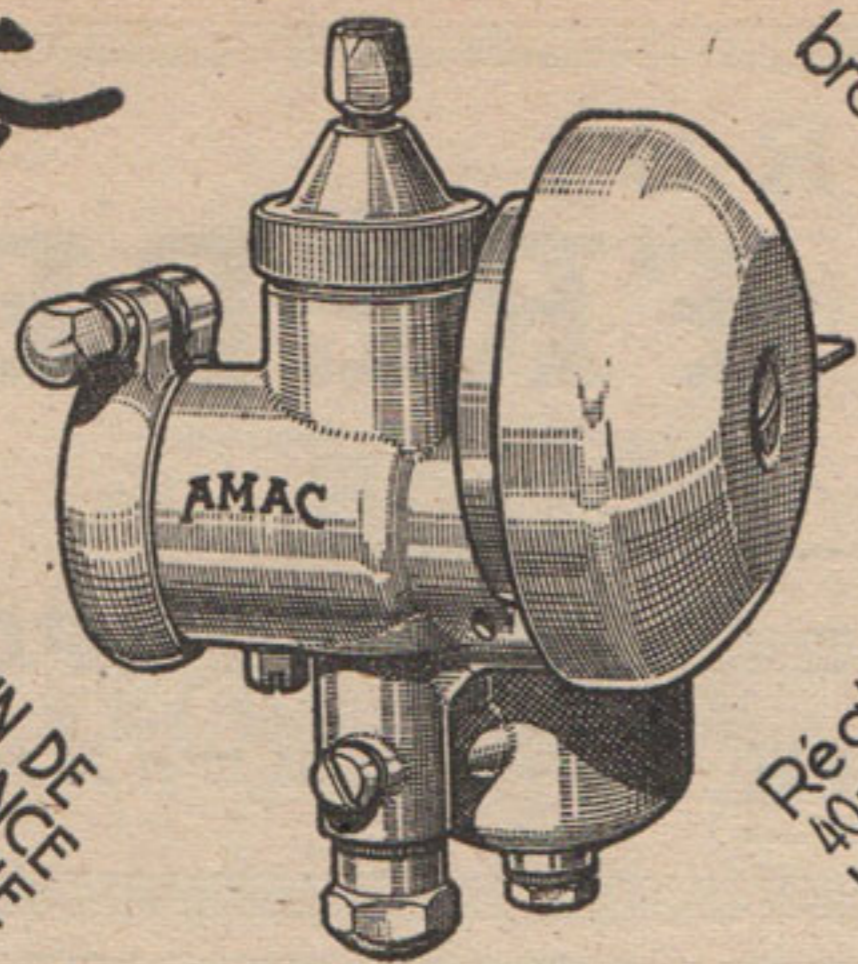


LYON

124, Avenue
Lacassagne

VILLEURBANNE (98-38)

Avec
AMAC

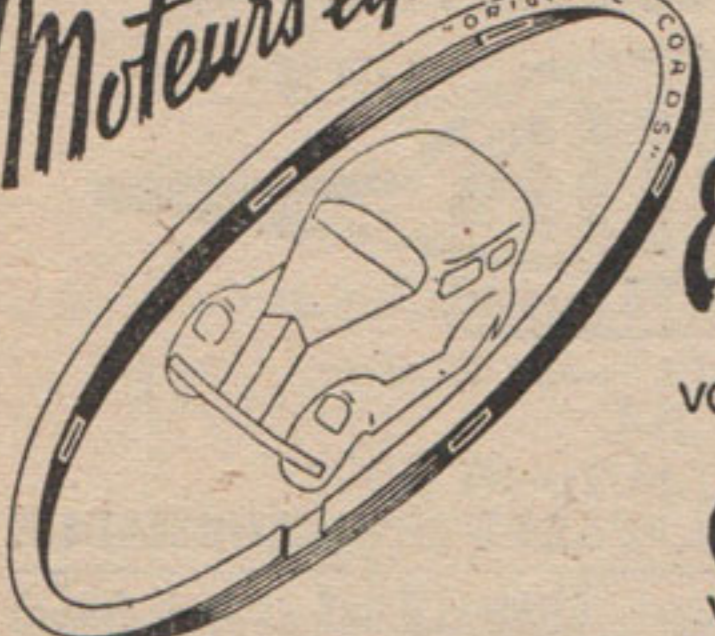


à
cheminée
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE
PUISSANCE
ECONOMIE
MAXIMUM

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

Moteurs équipés avec



CORDS
SEGMENTS MULTIPLES
EN ACIER SUÉDOIS

Economie
en Essence et
huile assurée

VOTRE GARAGISTE RÉNOVERA
TOUS MOTEURS AVEC

CORDS
VENDUS EN BOITE D'ORIGINE
CHEZ SON GROSSISTE

CORDS MARQUE DE RENOMMÉE MONDIALE
7, RUE DES ACACIAS, PARIS. 17^e TEL. GAL. 92-19

NOVI

Equipements Electriques
pour
Vélos - Véломoteurs - Motos

MAGNÉTOS D'ALLUMAGE
VOLANTS, MAGNÉTIQUES
COMBINÉS
ALTERNATEURS
DYNAMOS

12 à 16, Chemins des Vignes - PANTIN
Tél. : NORD 66-71

SIÈGES ARRIÈRE
MERAT
Breveté France et Étranger

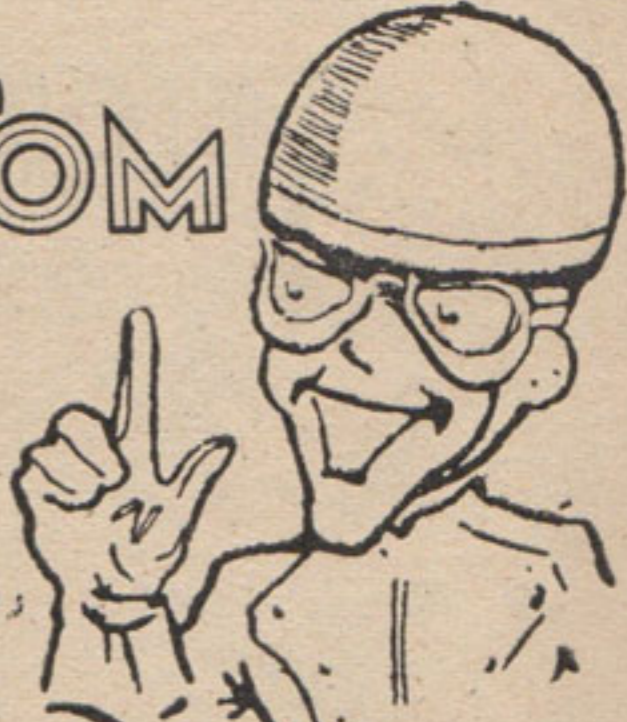


Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

TUBOTOM

LE TUBE SOUPLE
adopté par toutes
les marques




OTOM S. A.
5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE - Seine



Votre Véломoteur
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^e)

LA SUSPENSION ARRIERE DE LA MOTO PAR LES
MOYEUX



TOUTES APPLICATIONS Autos-Motos-Voit. d'enfants, etc.
NIVEL 225, RUE DE L'UNIVERSITÉ, PARIS
TEL. : INV. 56-95 - MÉTRO ALMA-MARCEAU

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

REVUE
MENSUELLE

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR :
ROBERT LAJEUNESSE

DIRECTEUR :
Max ENDERS

Rédaction - Administration - Publicité
14, Rue Brunel, Paris-17^e - Tél. Eto. 05-50

DANS
CE NUMÉRO

●

Le Salon de Milan
La Moto Populaire
La Condor C. 580
Un an de Velosolex
Vacances à vélomoteur
La 500 bicylindre Ariel
Le Sport
Dans les Clubs

NOTRE COUVERTURE :
PAYSAGE D'HIVER

1948

Que tous nos amis trouvent ici les meilleurs vœux de "MOTOCYCLES".

La nouvelle année étant entamée depuis un mois bientôt, j'ai l'air de chercher aujourd'hui à réparer un oubli regrettable, alors que je ne fais que me conformer à une tradition à laquelle je suis fortement attaché.

Il importe, pour moi, que les tout premiers vœux nous viennent, d'abord, de ceux qui nous sont particulièrement chers.

Cette bonne vieille coutume ne doit pas devenir une simple formalité; elle ne conserve sa pleine valeur et son plein attrait que si elle est avant tout familiale et intime.

En devançant ceux dont vous aimez recevoir la primeur de ces marques d'affection et de profonds sentiments, je me ferais l'effet d'un intrus, c'est pourquoi je préfère passer pour un retardataire.

Tout de même, il reste 11 mois pour que nos vœux soient exaucés.

S'il suffisait qu'ils soient sincères pour que nous obtenions la réalisation de nos désirs, vous n'auriez que l'embarras du choix pour vos machines et les pompes à essence vous feraient des appels au passage.

N'en demandons pas tant; au fond, nous sommes bien raisonnables et ne souhaitons qu'un peu plus d'aisance au marché des motos, une plus large répartition des bons de vélomoteurs et suffisamment d'attributions aux moteurs auxiliaires pour que leur achat ne soit plus un problème insoluble; enfin, une stabilisation des prix qui nous permette de savoir où nous allons.

En attendant ces heureux jours, c'est à vous-mêmes que vont toutes nos pensées; conservez santé, bonne humeur et foi dans l'avenir.

De tout cœur, nous vous disons :

" Bonne Année pour vous et les vôtres. "

Enders Max.

1948 LES ECHOS DU MOIS

Les arrêtés du 1^{er} janvier 1948 sur les prix.

Sous réserve des dispositions de l'article 2 les fabricants de produits catalogables sont autorisés à déterminer librement les prix des produits ci-après désignés : cycles, motocycles et vélomoteurs.

Autrement dit les constructeurs de motos ont désormais toute latitude de fixer eux-mêmes le prix de vente des machines qu'ils construisent. Mais il ne faut pas confondre, liberté des prix et liberté d'achat ; les vélomoteurs sont toujours soumis à la réglementation en vigueur et ne peuvent être cédés que contre remise d'un bon d'achat.

Quels vont être, dans ces conditions, les nouveaux prix de nos motos, de nos vélomoteurs et de leurs pièces de rechange.

Déjà l'automobile a pris position et les nouveaux tarifs nous laissent pa-nois et nous écartent pour la plupart de leurs offres alléchantes.

Les constructeurs de motos n'ont pas encore tous adopté de décision, leurs nouvelles conditions dépendent uniquement de celles que leur feront leurs fournisseurs. C'est, en effet, la matière première qui commande tout le problème.

Plutôt donc que d'établir de nouveaux tarifs au jugé, nos industriels ont préféré connaître à fond, au préalable, les conditions dans lesquelles ils pourront fabriquer, pour établir en conséquence les prix de vente les plus justes.

Toujours dans cet état d'esprit, les fabricants d'organes et d'accessoires ont eu entre eux une conférence, au cours de laquelle ils ont décidé à l'unanimité absolue de s'en tenir au minimum possible d'augmentation afin de ne pas imposer à l'acheteur des hausses excessives que ne justifierait pas le simple retour à la liberté des prix.

Ce mouvement de hausse n'est pas, répétons-le, du fait des producteurs ; on essaie actuellement de niveler les augmentations qui sont à des taux différents suivant les domaines. La hausse la plus élevée, chacun le sait, était pratiquée dans le domaine alimentaire : c'est donc sur lui qu'il faut s'aligner. Alors que le coefficient de hausse allait de 15 à 25 fois les prix de 1939, dans le nôtre il n'était que de 6 à 8 fois.

D'après un premier sondage, nous n'aurions pas à redouter un si grand écart par rapport aux prix d'avant guerre. Nous croyons savoir que les nouvelles conditions correspondront

aux environs du coefficient 9, c'est-à-dire 9 fois le prix de 1939, ce qui fera approximativement 40 % de majoration sur les tarifs que nous avons publiés dans notre numéro de novembre.

Dès que les nouveaux cours seront fixés nous les publierons.

Ce que nous avons tenu à signaler aujourd'hui, c'est le souci de modération de nos fournisseurs qui n'entendent pas abuser de la liberté qu'on leur donne pour en tirer des profits anormaux.

Au voleur.

On nous signale que sévit actuellement une bande organisée de voleurs de Vélosolex. Bien outillés, ils font sauter avec dextérité câbles métalliques et cadenas.

Solexistes prenez donc vos précautions.



Pour la saison 1948.

Les Bostons demandent de jeunes pilotes motocyclistes pour les spécialiser dans les courses sur piste et sur cendrée. Ils cherchent aussi quelques conducteurs de classe pour la Belgique, Hollande, Danemark et la Suède.

Ecrire V. Bostons, poste restante, bureau n° 114, Paris (10^e).

Reprise.

Calthorpe a décidé de fabriquer à nouveau des motos, grâce à l'impulsion nouvelle donnée à la vieille marque par ses récents acquéreurs. Pour l'instant seule une machine légère équipée d'un 125 Villiers sera fabriquée.

Le « Tour d'Italie ».

La Fédération Motocycliste Italienne a décidé d'organiser pour 1948 une épreuve de régularité réservée aux machines de série. Cette course qui se disputera par étapes est inscrite sous le titre « Tour d'Italie Motocycliste ».

Voiture de course à air comprimé.

Cette nouvelle voiture peut atteindre 32 kilomètres-heure, elle est construite en aluminium et ses pneus et chambres à air sont garantis increvables. Cette création originale, en vente aux Etats-Unis, coûte 5 dollars et fait la joie de beaucoup d'enfants.

C'est l'air comprimé qui, au moyen d'une pompe est emmagasiné dans un réservoir et permet à l'engin de parcourir une cinquantaine de mètres en produisant un bruit qui rappelle le vrombissement des voitures de course.

Le reverrons-nous ?

Le constructeur d'un cyclecar réputé avant guerre envisagerait de céder son affaire à un industriel outillé pour son usinage. Comme les montages, moules modèles et un certain stock existent, la fabrication pourrait être rapidement reprise.

Au prix actuel des voitures, il serait fort intéressant de voir reparaitre ce véhicule plus à la portée de notre bourse et de nos goûts parce que simple, robuste et, ce qui ne gâte rien, nerveux.

Quiproquo

Dans un écho sur les qualités motocyclistes de nos constructeurs, une ligne sautée a failli ternir la réputation de sobriété de M. Pillot, si bien que, pour nous faire pardonner, nous n'osons même pas lui offrir l'apéritif.

On pouvait lire, en effet, qu'il semblait passer sa vie dans les bistrottes des Ternes, alors que nous avions voulu, au contraire, suggérer aux incrédules de s'installer eux-mêmes à la terrasse desdits cafés pour regarder passer, au long de l'avenue et quatre fois par jour, M. Pillot sur sa fidèle Gnome 125.

Des raids en perspective.

Une triplète Monneret et ses deux fils doit prendre prochainement la route pour une démonstration d'ensemble tendant à démontrer une fois de plus la qualité française puisque les montures seront trois Motobécane 125 cc. quatre temps à soupapes latérales. Le but de cette randonnée se trouve à l'Alpe d'Huez, station de sports d'hiver de la région de Grenoble.

Dans une cylindrée plus « conséquente » un autre raid se prépare en sidecar avec un impressionnant aller et retour, mais jusqu'à ce jour très entouré de mystère.

Un différentiel pour moto sidecar.

Un inventeur girondin met au point un système de différentiel pour sidecar.

Depuis longtemps les constructeurs ont cherché à donner à l'ensemble moto-side une homogénéité et une souplesse toujours plus grandes. C'est pourquoi nous avons vu naître divers systèmes parmi lesquels les plus connus sont : les freins conjugués, la roue motrice et le side articulé.

Tout récemment, un inventeur girondin nous a soumis le dessin d'une amélioration apportée au système de la roue du side motrice.

Il s'agit d'un différentiel enclos dans le moyeu arrière de la roue de la moto, et qui permet d'entraîner à des vitesses variables la roue motrice du side.

Nous croyons savoir que plusieurs constructeurs français s'intéressent actuellement à ce projet.

Pour qui sont les vélomoteurs ?

1° La production mensuelle des vélomoteurs est de l'ordre de 2.500 engins ; 2° le nombre de vélomoteurs répartis chaque trimestre est de l'ordre de 30 % pour les porteurs de contingents prioritaires tels que S. N. C. F., houillères, M. R. U., gendarmerie, sûreté nationale, électricité de France, France d'outre-mer, Afrique du Nord, etc. Le solde, soit 70 %, est réparti par les soins des délégués départementaux du ministère de l'Industrie et du Commerce aux industriels et particuliers ; 3° en raison de sa rareté, le vélomoteur est réservé aux activités professionnelles présentant un intérêt économique ou social, lorsque l'exécution du travail exige un moyen de locomotion rapide. L'ordre de priorité, dont s'inspirent les délégations départementales pour effectuer la répartition est le suivant : a) médecins ; b) vétérinaires ; c) entreprises d'intérêt général n'étant pas servies par contingent national ; d) entreprises industrielles ; e) entreprises agricoles ; f) entreprises commerciales ; g) professions libérales.

Du sport en perspective !

Monneret va recevoir quelques A. J. S. de cross, qui sont attendues avec impatience par les amateurs. Il attend également, pour son usage personnel, une machine de circuit à arbre à cames en tête commandé par chaîne, qui pèsera moins de 125 kg.

Anderson, le sympathique coureur anglais, pilotera au cours de la saison prochaine une 500 cmc. Guzzi type « Gambalunga », il conservera sa Vélocette en 350 cmc. et montera une nouvelle Guzzi en 250 cmc. C'est Martin le pilote belge qui est actuellement possesseur de la 250 cmc. que Fergus a menée si souvent à la victoire.

Du nouveau à Casa.

M. Pierre FLAHAUT, qui courait, il y a quelques années, sur Saroléa et sur Calthorpe, s'établit avec son fils à Casablanca.

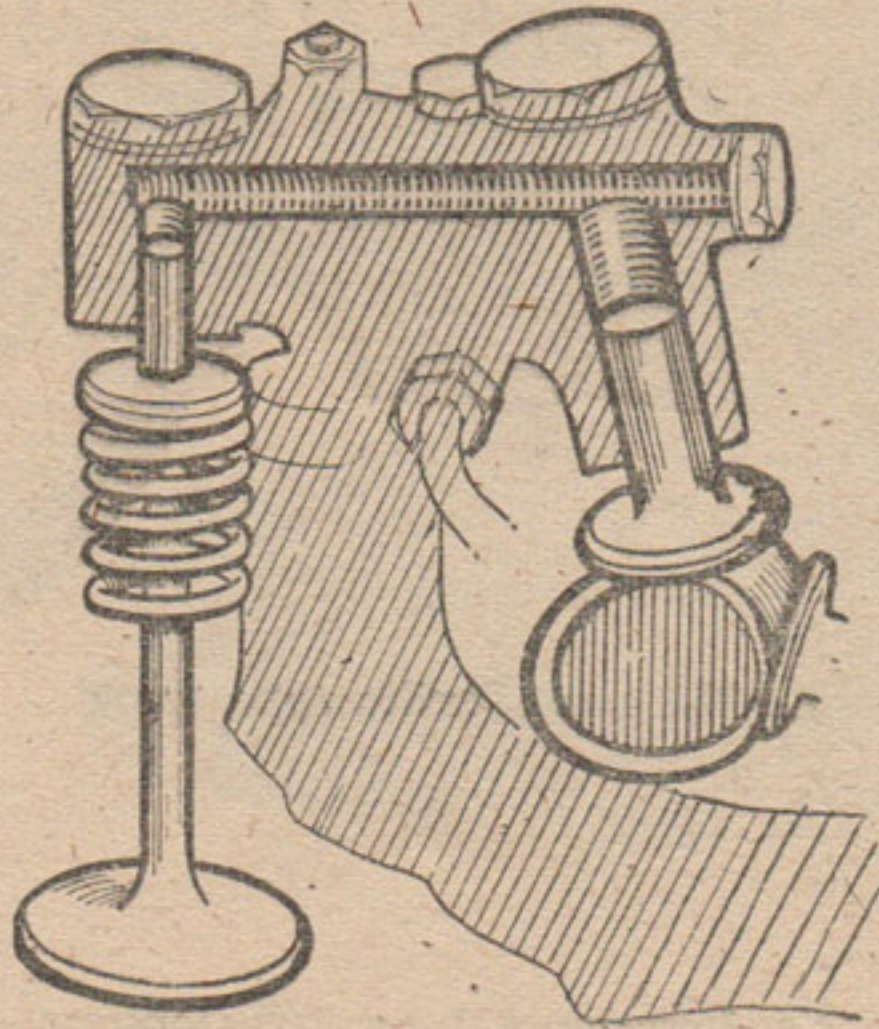
Les interventions de l'A. R. A.

Les motocyclistes au casque blanc continuent à porter secours aux usagers. Voici le détail des interventions :

	41 semaines	
	1946	1947
Liaisons avec garage	817	828
Pneus crevés	482	166
Pannes d'allumage	424	242
Pannes carburation	316	167
Pannes alimentation	163	165
Pannes mécaniques	170	40
Pannes diverses	268	56
Total des interventions..	2.640	1.664
Nombre d'équipes	22	8
Itinéraires patrouillés ...	8	4
Long. itin. patrouillés km.	400	200

« Pur sang » et chevaux de labour.

Jap qui fabrique les fameux moteurs de courses, qui équipent la majorité des machines de dirt track du monde entier construit également des moteurs pour motoculteurs.



Les soupapes hydrauliques sont à l'ordre du jour. Voici un schéma simplifié du système Claveau. Nous avons l'impression que des applications aux moteurs de moto ne tarderont pas à naître.

Contre la buée.

Rien n'est désagréable ou même dangereux comme la buée qui couvre parfois en un clin d'œil les verres de lunettes. Il existe des produits anti-buée dont certains très efficaces mais, à défaut, on peut remédier à cet inconvénient en frottant légèrement les verres avec un morceau de savon de Marseille bien sec. Les anciens pilotes dont les carlingues étaient encore en plein air connaissent bien ce procédé.

Fable expresse et approximative.

Sur des pièces en tas une bielle gisait ;
A côté le motard en pleurs se lamentait
— Vraiment je suis un âne et voilà le
[malheur
Jamais je ne pourrai remonter mon mo-
[teur

Moralité
La bielle et la bête

Carburateurs transparents

Le plexiglass a des qualités exceptionnelles, grâce auxquelles il est utilisé dans les laboratoires et les bureaux de recherches à des fins vraiment imprévues.

Aussi transparent que le verre, incassable, malléable, il se prête à de multiples opérations.

Non seulement il est apprécié comme matériel de dessin, règles, équerres, tés, etc., par les ingénieurs, mais ceux-ci l'ont utilisé pour réaliser certaines pièces et organes tels que des carburateurs, dont on peut ainsi, au laboratoire, étudier le fonctionnement interne.

De même est étudié le travail de certains engrenages, dont les éléments composants pour meilleure visibilité sont, tout en restant translucides, teintés de couleurs distinctes.

Le coin du bricoleur... américain

Les Américains sont aussi bricoleurs que nous, mais ils ont l'avantage de pouvoir exercer plus aisément leurs talents grâce aux innombrables épaves de l'armée qui vont des réservoirs d'aviation aux objets les plus imprévus de toutes matières.

Ces bricoleurs arrivent ainsi à transformer des motos en cyclecar, des planeurs en garage, des bidons et des éléments d'avions en matériel d'atelier, établis, boîtes d'outillage, etc., etc., sans compter les multiples adaptations ménagères qu'ils arrivent, grâce à cette source abondante, à réaliser plus ou moins élégamment. Heureux Américains !!

Super carburants

Plusieurs lecteurs nous demandent spécialement pour les vélomoteurs deux temps, si les produits dénommés super carburants sont susceptibles de remédier aux inconvénients de l'essence actuelle dont l'un des défauts est de déposer sur les électrodes des bougies des « perles » qui provoquent des pannes fréquentes.

Ces encrassements des électrodes étant dus de l'avis tout unanime à la présence de tétraéthyle de plomb, aucun produit ne vient, comme autrefois, corriger cet inconvénient. Il peut se faire que certains composés, adjoints à l'essence remédient partiellement ou totalement à cet ennui.

Nous ne pourrions toutefois le garantir que pour autant que nous l'aurons vérifié nous-mêmes par expérience.

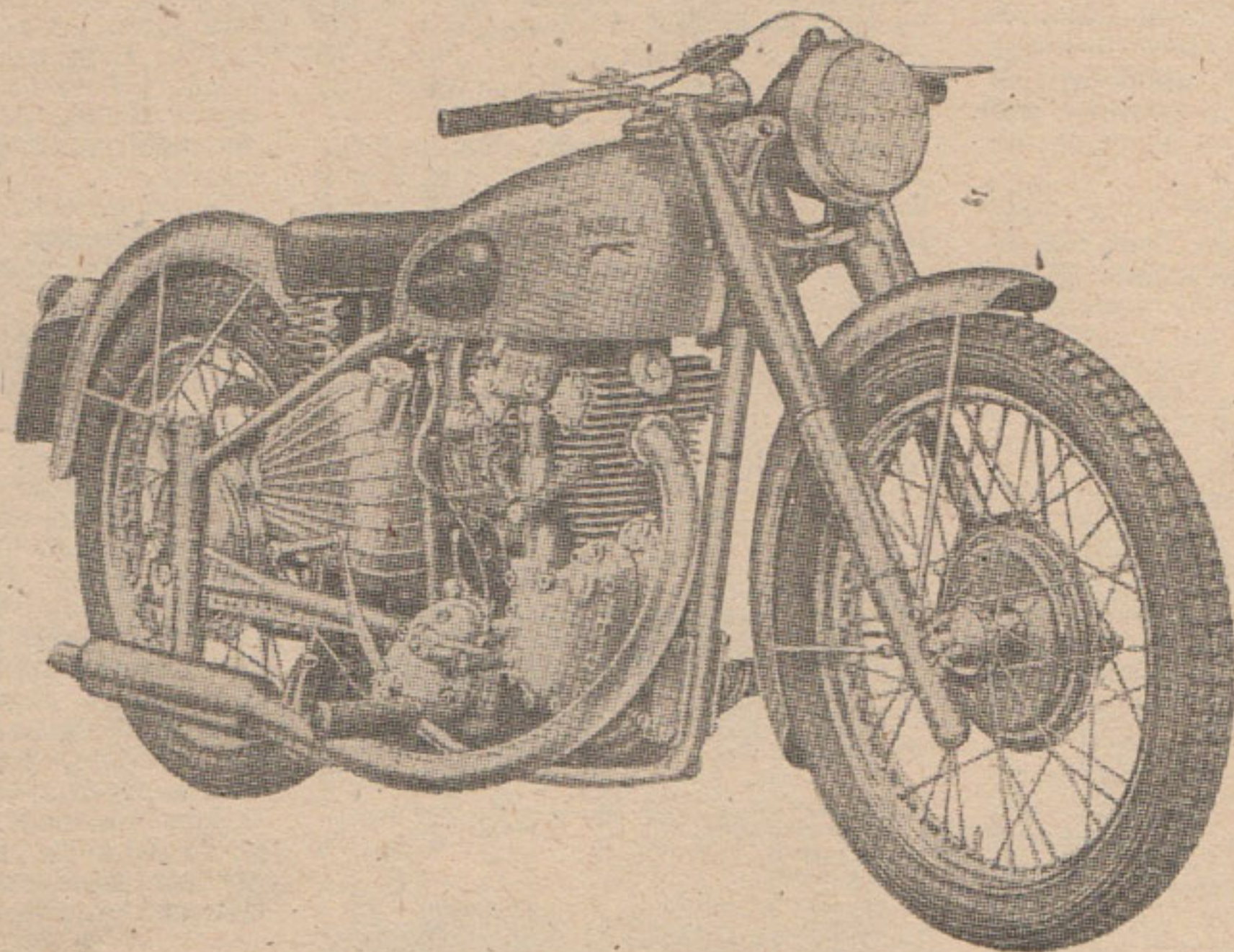
En général, les maisons que nous avons consultées ont accepté notre essai ; nous allons donc tenter personnellement l'expérience sur nos propres machines et si, comme nous le souhaitons, les résultats sont appréciables, nous ne manquerons pas de les signaler à tous les intéressés.

Savam en deuil.

Nous apprenons avec peine le décès de M. Debuire, directeur de la Savam. Il était, comme grossiste un des agents les plus actifs de la moto et jouissait de la sympathie de ses clients comme de ses fournisseurs.

Que Mme Debuire et la Savam trouvent ici toutes les sympathies de notre famille motocycliste.

LE SALON DE MILAN



La 250 cmc. Parilla type sport

La majorité des modèles présentés sont des monocylindres classiques. Beaucoup de blocs. Popularité grandissante des petites cylindrées. Le fait le plus marquant est certainement l'adoption unanime de la suspension AR, même sur les vélos à moteurs auxiliaires. Les fourches télescopiques ont également fait beaucoup d'adeptes. Les suspensions AR sont souvent équipées d'amortisseurs à friction.

Du côté machines « sport » et « course », *Guzzi* et *Parilla* sont très entourés.

Guzzi présente les machines exposées au Salon de Paris depuis la « Gambalunga » jusqu'au 65 cmc. Sur son stand, il y avait également un petit écran de cinéma, où l'on pouvait admirer l'activité sportive de la maison *Guzzi*, qui ne comporte pas que des « motards ».

Parilla présente une 250 cmc. A. C. T. de compétition, d'une très belle ligne. Le moteur est particulièrement imposant pour une 250. Les freins sont énormes (260 x 30 mm).

La fourche AV est télescopique. La suspension AR est également télescopique, mais elle est guidée dans sa course par deux bras qui portent la roue. Des amortisseurs à friction, réglables, contrôlent le débattement.

Une machine « sport » dérivée de ce modèle est également présentée.

Gilera présente une 250 « sport » (Nettuno), une 500 « sport » Saturno. Un modèle 500 « compétition » et un 500 « course » font également partie de la gamme. Tous ces moteurs sont à culbuteurs, les blocs sont très massifs avec réservoir d'huile dans le carter. La suspension AR est du type à fourche oscillante. *Gilera* est une des rares machines ayant conservé la fourche AV à parallélogramme.

Sertum présente une 250 cmc. sport du même type que celles qui se sont distinguées dans les Six Jours Internationaux (deux médailles d'or) aux mains de Mario Giudici et Mario Ventura.

Une 500 « bicylindre vertical » est également présentée, mais pour l'instant elle n'est pas encore commercialisée.

Parmi les nouvelles réalisations, le M. A. S. mérite une mention spéciale : c'est un 125 à culbuteurs, refroidissement par circulation d'air forcée. Le cylindre est formé d'un cylindre interne et d'un cylindre externe. Entre ces deux parois, qui sont réunies entre elles par un certain nombre d'ailettes verticales, l'air circule sans arrêt dès la mise en marche du moteur. Un volant muni d'aubes envoie l'air aspiré par des ouvertures jusque dans la culasse qui est également « doublée », puis l'air redescend entre les deux parois du cylindre et sort par les fentes aménagées dans le carter enveloppant le volant. Plus le régime est élevé, plus la circulation d'air est intense, ce qui permet à ce moteur de tourner indéfiniment à l'arrêt ou de gravir de fortes pentes en première ou en deuxième sans pour cela chauffer anormalement.

Les constructeurs ont d'ailleurs l'expérience de ce système, car c'est le même qu'ils emploient sur leurs moteurs fixes depuis quelque temps.

« *Aspi* » présente, cette année, une moto complète : c'est une 125 2 temps, bicylindre, en « flat-twin » à distribution rotative, transmission par cardan, suspension AV et AR du type télescopique. Le carburateur, placé au-dessus du moteur est dissimulé par un capot profilé, complétant heureusement la ligne de ce beau moteur, ce capot sert également de filtre d'air. En résumé, une magnifique petite moto d'une classe à part et d'un prix certainement élevé.

Moto Morini. C'est une 125 cmc. 2 temps, monocylindrique, de ligne très classique. Bloc moteur très net en alu poli, cylindre incliné et de forme aérodynamique, culasse alliage léger, graissage par mélange, boîte à 3 rapports avec sélecteur incorporé, suspension arrière du type « 125 Terrot », fourche AV. en tôle, l'ensemble donne une belle impression et il doit être très facile de nettoyer ce beau bloc où rien ne fait saillie.

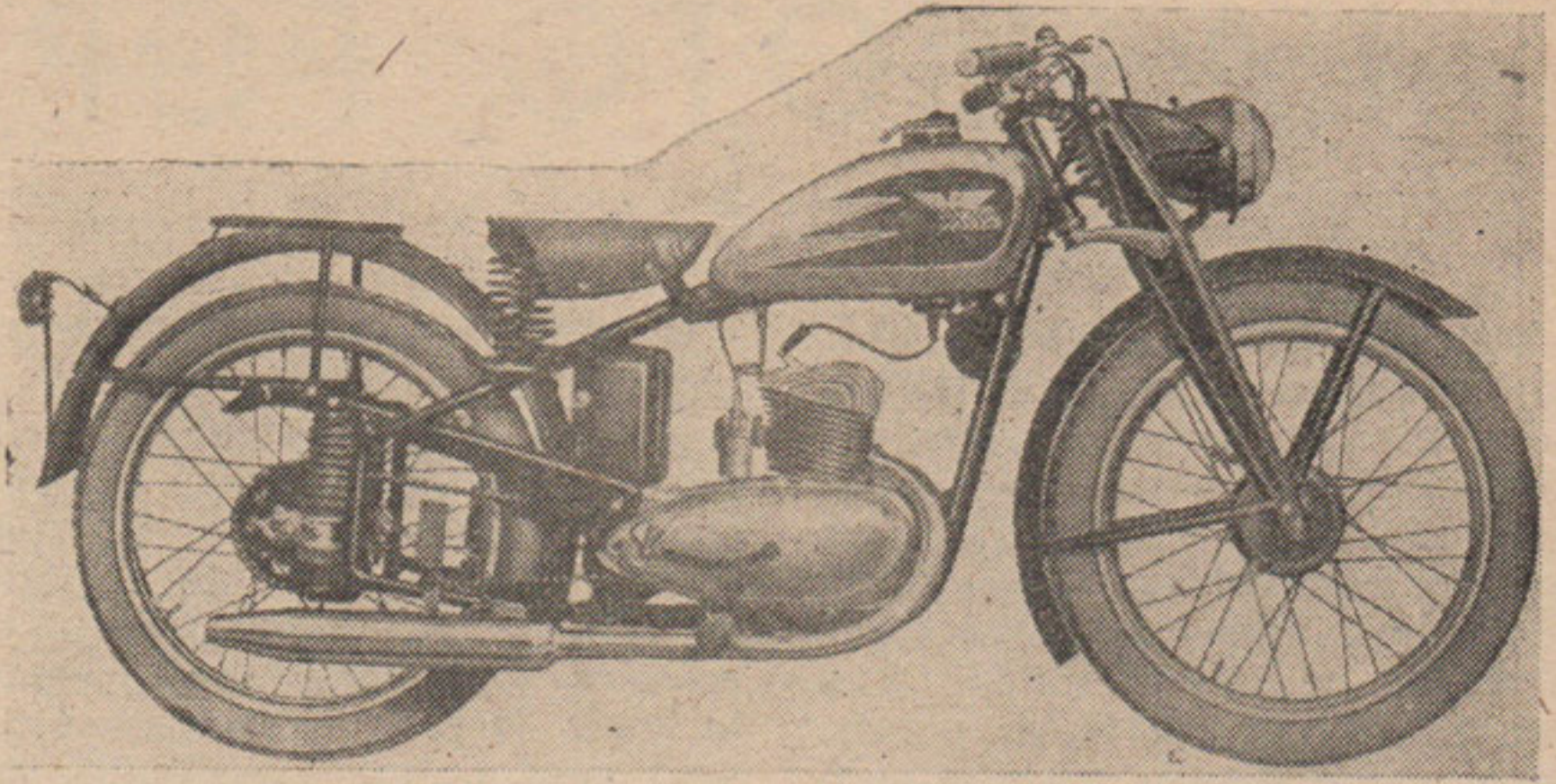
Miller, la « *Jupiter* » expose une 250 cmc. carrossée d'une façon très élégante. Le moteur et ses principaux organes accessoires sont cachés par deux plaques de côté facilement démontables sans outils. Seuls, le kick et le sélecteur dépassent avec les repose-pieds et la pédale de frein AR. Les roues sont en partie dissimulées par des garde-boue très enveloppants. Les repose-pieds AR. s'escamotent dans la tôlerie. La selle est relevable vers l'avant pour permettre l'accès à la batterie qui se trouve dans un logement immédiatement sous celle-ci.

Une autre astuce est celle qui permet de retirer le réservoir en poussant simplement deux verrous à ressort pour pouvoir atteindre facilement le haut du moteur. La suspension AR. est contrôlée par amortisseur hydraulique, la fourche télescopique à l'AV. utilise le système pneumatique avec ressorts compensateurs.

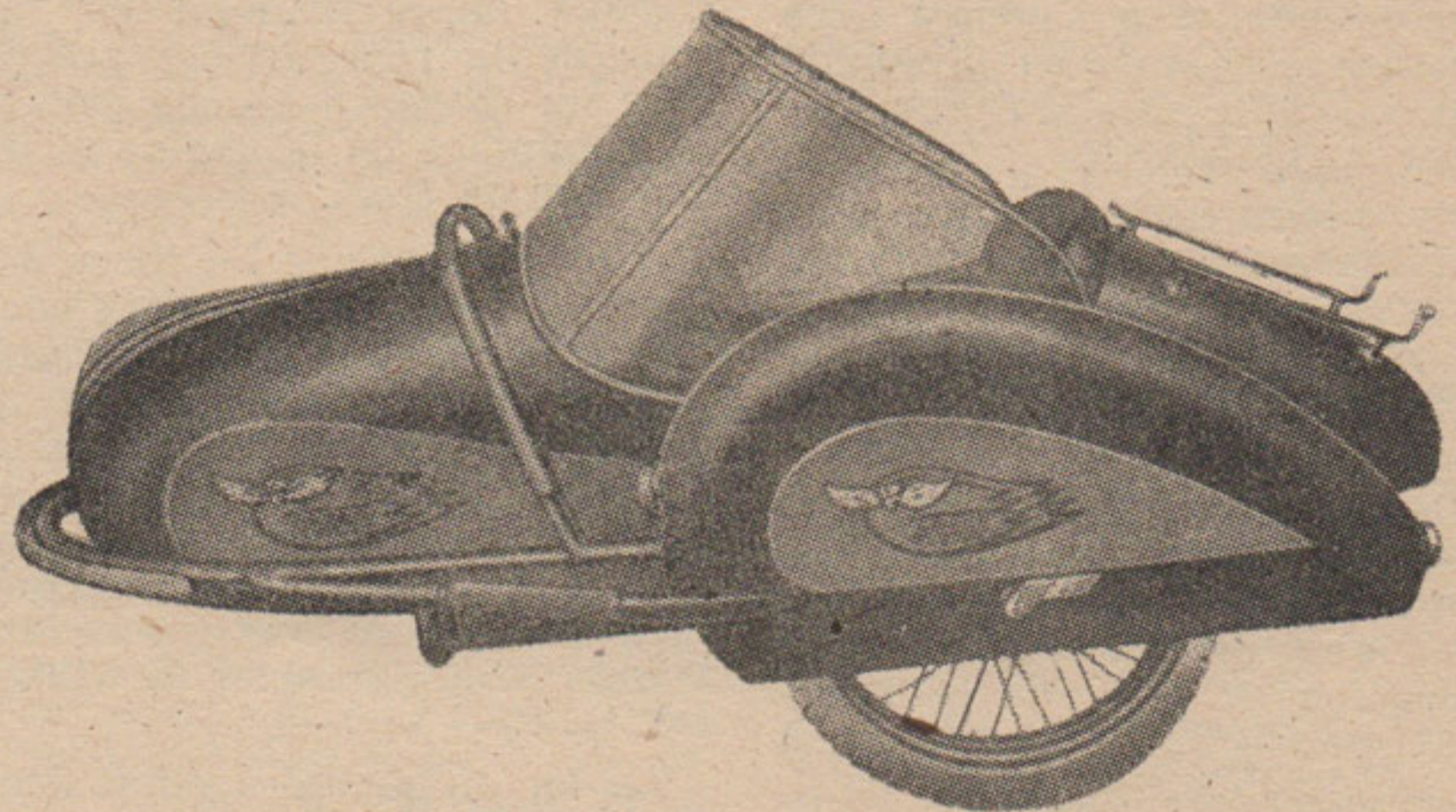
Jupiter présente également une 200 carrossée de façon identique et une 250 « sport » classique.

Seules deux marques de sidecars exposaient. Le C. I. M. T. Gribaudo avec pare-brise aérodynamique se prolongeant sur les côtés jusqu'au dossier a également l'avantage d'avoir une roue suspendue de façon très robuste.

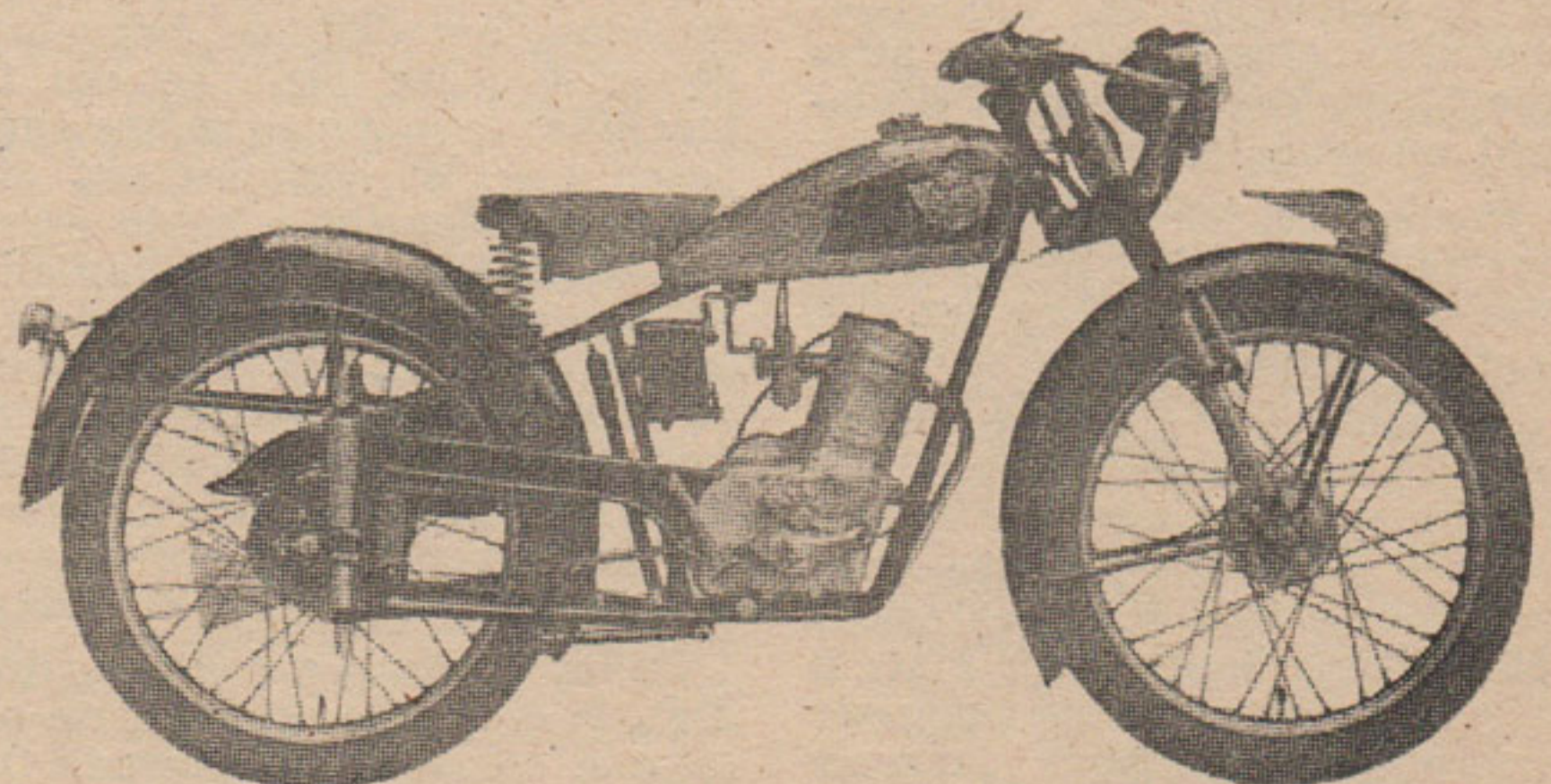
DJIN.



La Morini, sobre, élégante, est doublée d'une sœur type compétition qui, paraît-il, est très rapide



Le sidecar Gribaudo, d'une conception peu usitée chez nous, n'en paraît pas moins très confortable



Stella Alpina, tel est le nom de la nouvelle 125 cmc. Mas à refroidissement par air forcé

LA MOTO POPULAIRE

Le premier examen du copieux dossier que nous avons recueilli à la suite de notre référendum sur la moto populaire, permet de se faire déjà une opinion sur certains désirs de la clientèle. Malgré tout, il est curieux de constater que s'il y a unanimité sur certains points, sur d'autres les divergences sont assez marquées et ne permettent pas de prendre une position définitive.

La publication de ce premier tableau incitera sans doute d'autres lecteurs à nous donner leur opinion, ce qui pourra faire pencher la balance en faveur de telle ou telle solution actuellement en ballottage.

Dans le même temps que nous nous adressions aux usagers, nous menions sur le même sujet une enquête semblable auprès des professionnels, agents et mécaniciens.

Ceci nous a permis de remarquer également des différences d'opinions sur certains points ; c'est une constatation curieuse puisqu'en principe le commerçant devrait être le fidèle reflet de sa clientèle.

Le plus gros écart — et il est d'importance — a trait au choix de la cylindrée : 43 % des agents préconisent la cylindrée 175 cc. qui n'est désirée que par 1 % des usagers. De même, 19 % seulement des motoristes souhaitent les 4 vitesses, alors que 58 % des clients se déclarent en leur faveur.

Par contre, les uns et les autres font bloc, c'est le cas de le dire, en faveur du bloc moteur, sont à égalité pour le sélecteur au pied, pour la capacité des réservoirs et pour la vitesse maximum.

En somme, ce premier rapport donne déjà quelques orientations sans équivoque ; mais il est indispensable de pousser encore plus loin pour parvenir à dégager une ou deux formules types.

Il est souhaitable d'ailleurs que les motocyclistes ne soient pas tous rigoureusement d'accord, ce qui conduirait à la conception d'un modèle unique, standardisé. Un peu de variété, nécessaire et bien française, laissera à chaque constructeur le loisir de faire cadrer ses propres conceptions avec celles de ses clients éventuels et de conserver ainsi le caractère et la personnalité de sa marque tout en donnant satisfaction au plus grand nombre.

On trouve également un pourcentage impressionnant en faveur de la roue arrière prévue avec un moyeu à broche évitant le démontage de la chaîne et du tambour de frein.

Il est évident que les roues démontables ont énormément contribué à la diffusion de l'automobile ; moins on laisse de travail désagréable au conducteur, plus on a de chances de recruter une clientèle qui, par plaisir ou besoin, aspire à rouler, mais qui, rarement, a du goût pour les besognes désagréables et salissantes.

La loi du moindre effort joue également ici en faveur de la béquille latérale, assez répandue à l'étranger, mais bien peu chez nous. Ce n'est pas que la béquille centrale ou arrière nécessite un effort insurmontable, quoique souvent, avec le tansad ou les sacoches, on n'ait pas beaucoup de prise aisée pour relever la machine ; on pourrait même supposer que les trottoirs ont été faits spécialement à hauteur des repose-pieds ; mais les trottoirs ne se rencontrent pas partout ; sur la route, en cas d'arrêt pour un motif quelconque, il est parfois bien difficile d'équilibrer la moto sur les deux bouts de tubes qui lui servent de support quand le terrain n'est ni plan ni ferme.

Enfin, quelle que soit la cylindrée, la demande est générale en ce qui concerne le tansad. On aurait aimé avoir une appréciation sur les types de four-

che avant, télescopiques ou parallélogrammes. Ces dernières sont sans doute trop récentes pour qu'une opinion, étayée par l'expérience, se manifeste à leur sujet. Leur simplicité apparente est à la fois séduisante et pleine de mystère : on redressera sans doute plus aisément une fourche à parallélogramme qu'une télescopique, mais l'échange d'un fourreau accidenté sera peut-être moins onéreux qu'un redressement de l'ancienne fourche. Les usagers demandent à voir et, soucieux avant tout d'avoir une mécanique sans histoire, s'en tiennent aux formules sanctionnées par une longue expérience.

Pour la suspension arrière, la raison des réticences est d'un autre ordre : le prix ! Chacun la souhaite, évidemment, mais en craignant qu'elle n'entraîne une majoration de prix telle que la moto, dite populaire, ne le soit plus. Et cependant, à l'usage, cette suspension apporte des économies qui récupèrent une bonne partie de cette majoration. Il est prouvé, en effet, que, grâce à la suspension arrière, on réalise, par suite de l'adhérence constante de la roue au sol, économie de pneus et d'essence. Toutefois, les économies à venir ne peuvent pas toujours être prises en considération quand il s'agit d'opter, au moment de l'achat, entre deux prix présentant un écart trop sensible pour le budget immédiat.

L'ennui en tout ceci est que tout le problème est faussé par des considérations de possibilités de fabrication qui n'ont rien à voir avec les lois de l'offre et de la demande, mais qui dépendent servilement des conditions économiques actuelles. Mais si nous attendons qu'elles s'améliorent, sans aller nous-mêmes de l'avant et poser des jalons, dans l'espoir d'un avenir plus favorable, nous n'en sortirons jamais. Tirons donc les conclusions de cette pre-

mière enquête, ce sera toujours autant de déblayé pour demain.

Le restant des suggestions et observations ne présente rien d'insoluble : il a trait à la protection du pilote qui est contraint de circuler par tous les temps : garde-boue enveloppants, protège-jambes sont souhaités par quantité de motocyclistes. On souhaite des bavolets genre Peugeot 125 cc. ou Terrot type police. Ce n'est pas irréalisable ni ruineux tout en nécessitant une certaine étude pour éviter de compromettre la ligne de la machine et le refroidissement du moteur.

TABLEAU DES POURCENTAGES

Cylindrée		Rapports	
175 cc.	1 %	2 vitesses	20 %
250 cc.	59 %	3 —	22 %
350 cc.	36 %	4 —	58 %
Au-dessus	4 %	Vitesse maximum	
Cycle		60 kmh.	5 %
2 temps	30 %	70 —	5 %
4 temps	70 %	80 —	45 %
Moteurs 4 temps		90 —	25 %
Latérales	26 %	100 —	20 %
Culbuteurs	32 %	Plus de 100 kmh.	0 %
Indifférents	42 %	Capacité du réservoir	
Monocylindre	69 %	De 12 litres minimum	100 %
Bicylindre	31 %	Pneus	
Boîte de vitesses		Jusqu'à 250 : 25 × 3	100 %
Bloc-moteur	90 %	De 250 à 350 : 26 × 3,5	100 %
Boîte séparée	10 %	Au-dessus : 26 × 3,5	75 %
Levier à main	32 %	De 350 : 27 × 4	25 %
Sélecteur au pied	68 %		

LES MERVEILLES DE LA SCIENCE

Les nécessités de la guerre et la pénurie de certaines matières fondamentales ont poussé les laboratoires du monde entier à des recherches qui ont fait découvrir des produits absolument nouveaux qui, utilisés pacifiquement, peuvent et doivent apporter à nos industries des solutions nouvelles d'un intérêt capital.

C'est ainsi qu'au sujet des huiles de graissage nous relevons ce passage d'un article que notre confrère « Mécanique populaire » consacre aux travaux du Laboratoire des Recherches de la Marine américaine :

Un département du Laboratoire des Recherches de la Marine américaine s'est attaqué au problème des huiles de graissage. Les lubrifiants normaux peuvent être utilisés entre des températures extrêmes de -50° à $+120^{\circ}$ en ce qui concerne les huiles de pétrole. Le Laboratoire a réussi à mettre au point des huiles synthétiques utilisables entre -75° et $+95^{\circ}$. Le principal élément qui entre dans la fabrication de cette huile est l'acide adipique, résidu de la fabrication du nylon et considéré jusqu'à ce jour comme inutilisable. Cet acide se trouve dans la plupart des graisses animales.

Cette huile ne s'épaissit pas aux basses températures et l'accroissement de la température ne la fait pas évaporer. Toutefois, si l'on procède à une évaporation, l'opération terminée, il ne reste plus aucune trace d'huile, elle a complètement disparu sans laisser de

déchets. Au cours de la dernière expédition polaire de l'amiral Byrd, des essais furent poursuivis sur ces huiles et elles se révélèrent d'une telle qualité que le problème de la lubrification pour les vols stratosphériques semble être résolu.

L'un des principaux avantages de ces nouvelles substances est qu'on peut les fabriquer sur commande pour telle ou telle utilisation déterminée en variant la composition. Le Laboratoire des Recherches de la Marine américaine a construit pour la fabrication de ces huiles une petite usine témoin où les modalités de production industrielle sont étudiées. Les produits obtenus à partir du pétrole demandent une quantité de traitements chimiques avant de pouvoir être utilisés dans un but déterminé. Avec les nouveaux produits synthétiques, au contraire, le chimiste sait d'avance ce qu'il obtiendra lorsqu'il commence une opération. Du fait de leur fabrication sur une très petite échelle, ces lubrifiants coûtent actuellement sensiblement plus cher que les produits pétroliers; mais il est probable qu'une industrialisation de la production amènerait une forte diminution de leur prix de revient.

Des huiles qui ne laissent pas de déchets !! Ne serait-ce que pour cet avantage, elles seraient les bienvenues sur nos « deux temps ».

**

D'autre part, dans une sélection du « Reader's Digest », on relève un condensé du Rotarian qui nous ouvre des horizons magnifiques sur les multiples utilisations à venir des résines synthétiques et particulièrement des silicones, nouvelle substance qui se présente sous

vingt aspects différents, depuis le gaz jusqu'au solide, ayant chacun ses propriétés propres.

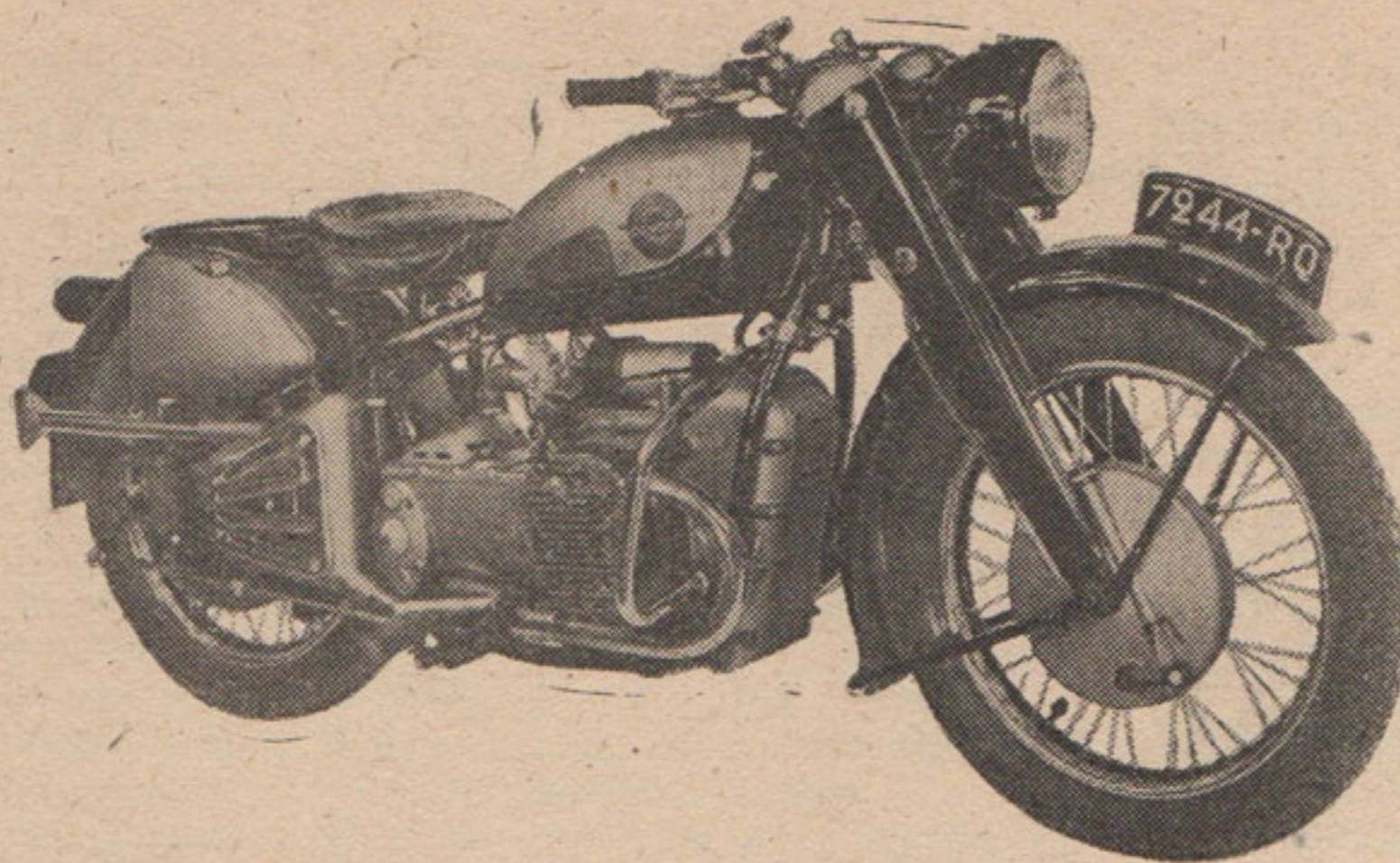
Les vapeurs de silicone imperméabilisant définitivement même le papier et à plus forte raison tous les tissus nous laissent espérer des vêtements assurant une protection parfaite. Le même produit renforce l'isolement des fils pour le plus grand bien des bobines électriques.

Les silicones peuvent encore donner une graisse de stabilité constante entre -40° et $+200^{\circ}$, une huile restant fluide aux plus grands froids. Le caoutchouc de silicone, si on n'a pas encore su l'utiliser pour des pneus, a déjà fourni maintes preuves dans l'aviation où il constituait des joints d'une qualité incomparable.

On tire enfin des silicones liquides des vernis et émaux qui résistent à la chaleur, au soleil et aux corrosifs chimiques, ce qui serait idéal pour nos cadres, réservoirs, carters, etc.

Le silicone, enfin, repoussant l'eau, on a imaginé d'utiliser son vernis pour enduire les verres de lunettes et conserver de ce fait, sous la pluie, une visibilité aussi nette que par beau temps, ce qui serait également bien précieux pour nous.

Qu'un produit si peu connu et dont l'apparition a fait infiniment moins de bruit que certains autres puisse bouleverser à ce point la technique dans les domaines les plus variés, cela semble un mirage. Il n'en est rien cependant et des entreprises américaines puissantes et réputées mettent tous leurs efforts et toute leur science pour vulgariser ce corps protégé dont la fabrication ne nécessite pas de matériaux rares.



La Condor C. 580

La Police parisienne ayant commandé un certain nombre de motocyclettes Condor, il nous a paru nécessaire de renseigner nos lecteurs sur une production dont on dit grand bien chez nos agents motorisés.

Cette machine est fabriquée en Suisse, nous sommes allé voir le concessionnaire pour la France, M. Humblot qui, très aimablement, nous documenta sur la machine et nous permit de l'essayer.

En créant la Condor C. 580, la Manufacture Suisse de Cycles et Motocycles semble s'être surtout attachée à mettre sur le marché un véhicule puissant pour l'usage



Les policiers apprécient fort cette robuste machine qu'ils attendent avec impatience.

courant et qui répond aux exigences du plus grand nombre, également agréable en solo, en duo et en sidecar.

La C. 580 est de forte cylindrée — 577 cc. — elle développe 17 CV. avec son flat-twin à soupapes latérales dont la vitesse a été volontairement limitée au profit de la puissance dans les bas régimes, ce qui donne des avantages incontestables pour les reprises et les côtes.

On pourra objecter qu'en apparence la Condor n'apporte aucune innovation sensationnelle et qu'on a déjà rencontré ailleurs quelques-unes des solutions qu'elle nous propose ; or, pour satisfaire la clientèle, il s'agit moins de lui offrir des formules inédites et quelquefois hasardeuses, que de mettre à sa disposition un véhicule dont la technique aura été sanctionnée par une longue expérience ; savoir choisir les solutions éprouvées, d'où qu'elles viennent et les grouper en un tout homogène et harmonieux, n'est pas déjà une œuvre si aisée qu'on le croirait.

La Condor a réussi cet exploit. On ne contestera pas aux industriels suisses le sens de la belle mécanique et du travail précis, c'est une des qualités de la race ; nous en avons maints exemples sous les yeux ; la notoriété universelle de leur horlogerie en est un éloquent exemple.

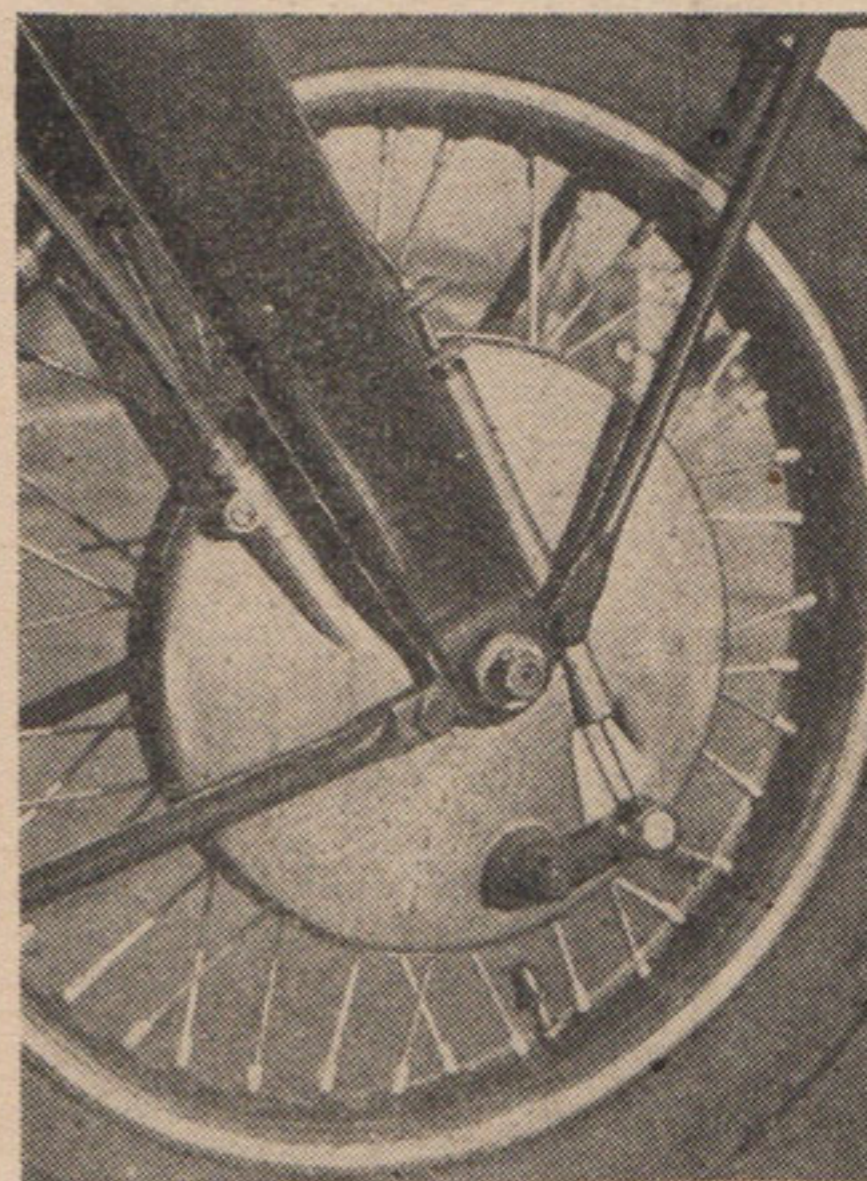
Le moteur Condor, est un bicylindre en flat-twin à soupapes latérales, de 70 $\frac{m}{m}$ d'alésage pour une course de 75 $\frac{m}{m}$. L'allumage est produit par dynamo-batterie avec avance automatique.

La boîte, qui forme bloc avec le moteur est à quatre vitesses commandées par sélecteur au pied, l'embrayage travaille à sec, le kick starter se manœuvre dans le sens de la marche.

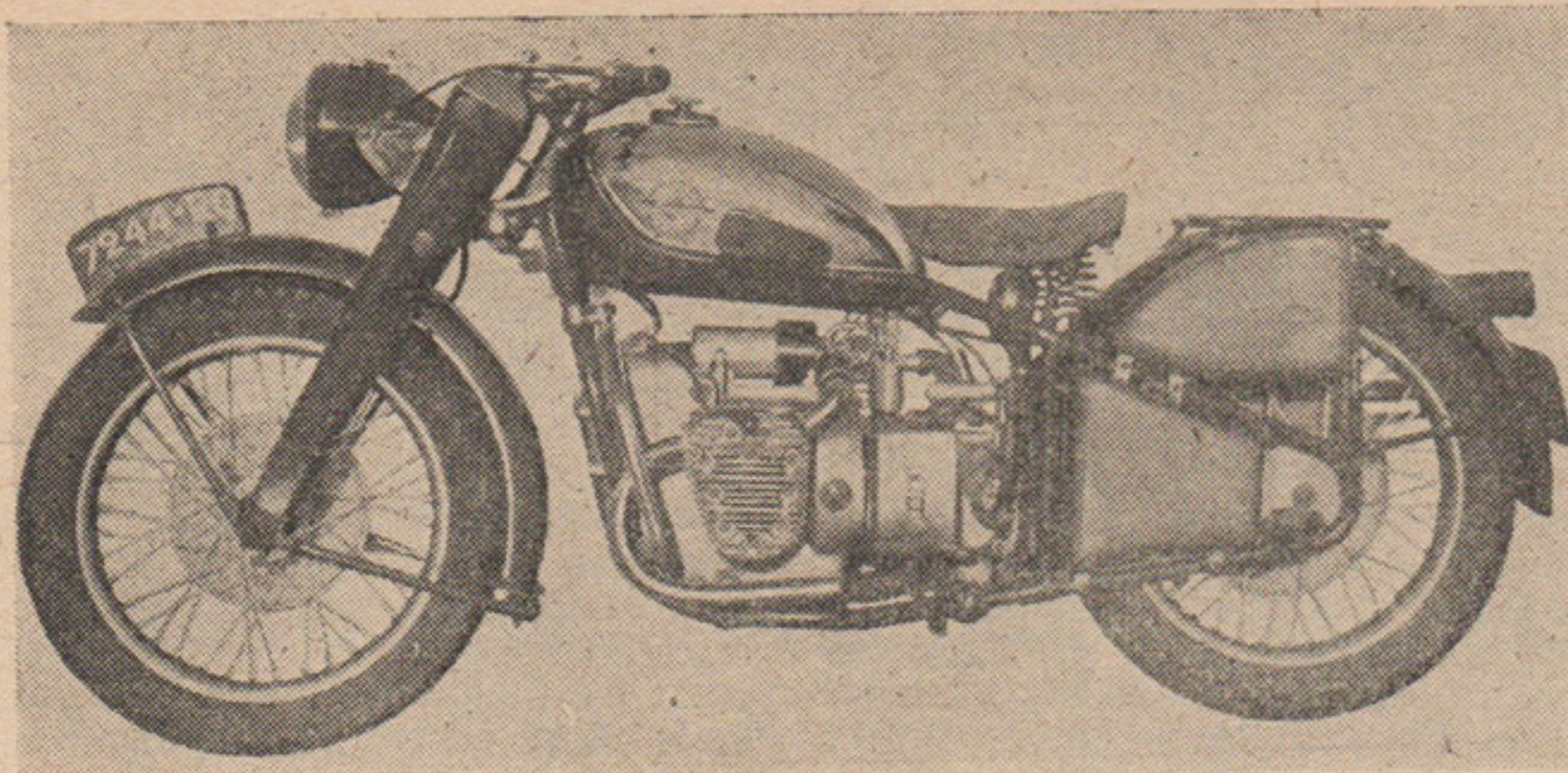
La transmission est assurée par un arbre de torsion très court et une couronne à denture hélicoïdale.

Le cadre double berceau à support central est très rigide.

La fourche avant est à parallélogramme, mais les bras sont en



Netteté, efficacité, telles sont les qualités de ce frein d'une dimension inusitée



Les sacoches grand format contiennent l'outillage complet

tôle d'acier et renferment les ressorts de suspension commandés par culbuteurs. L'amortisseur de fourche est hydraulique et réglable.

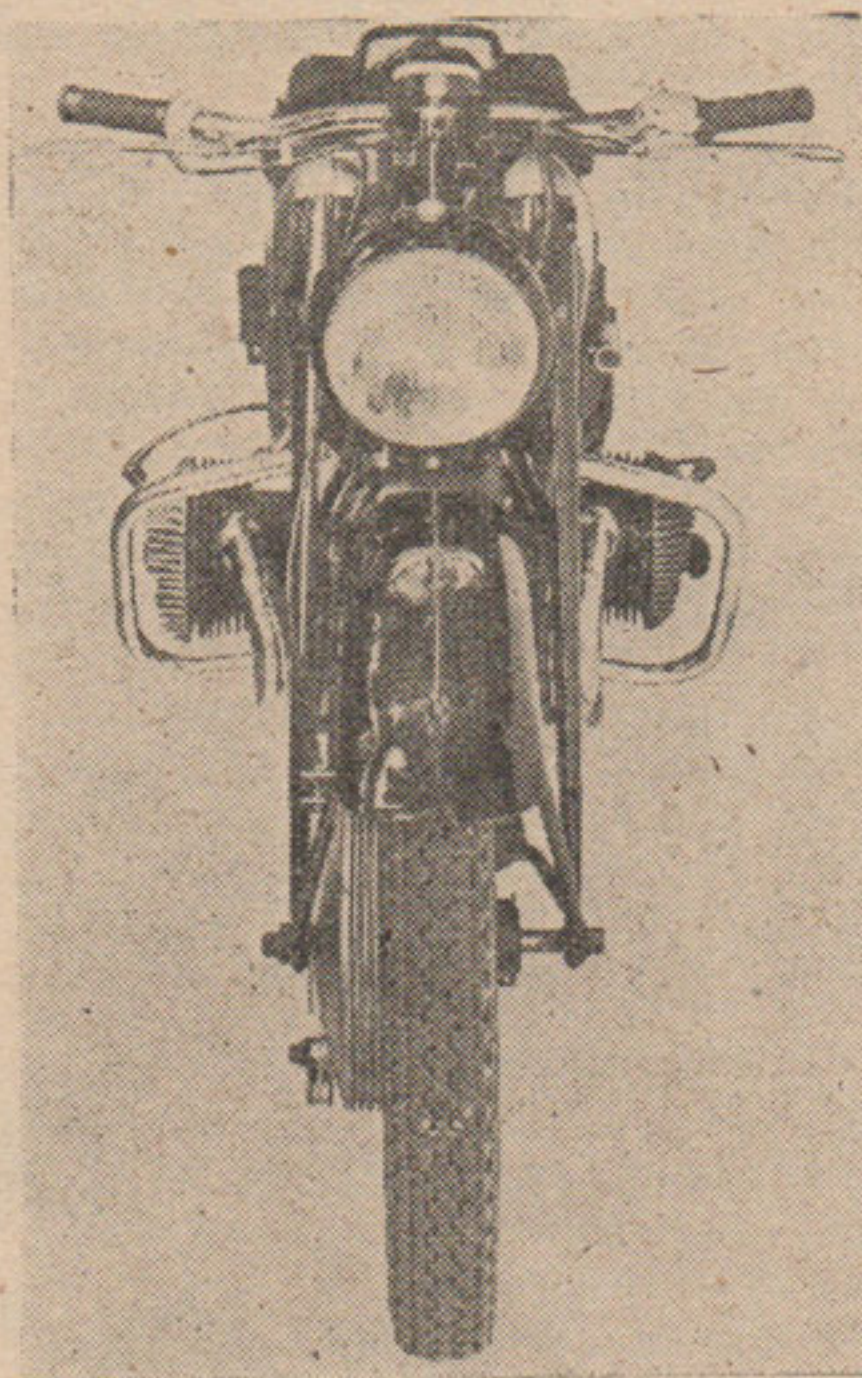
Le démontage des roues est excessivement simple, grâce aux moyeux à broche interchangeables. Les freins sont véritablement impressionnants : 250 mm de diamètre à l'avant et 300 mm pour la roue arrière. Les tambours en alliage léger sont munis de grandes ailettes de refroidissement. Le réservoir d'essence contient 19 litres avec réserve de trois litres, ce qui permet de belles randonnées sans ravitailler.

Cette machine, conçue pour l'armée, est assez lourde : 190 kg. Elle nous a paru destinée plus spécialement au side-car.

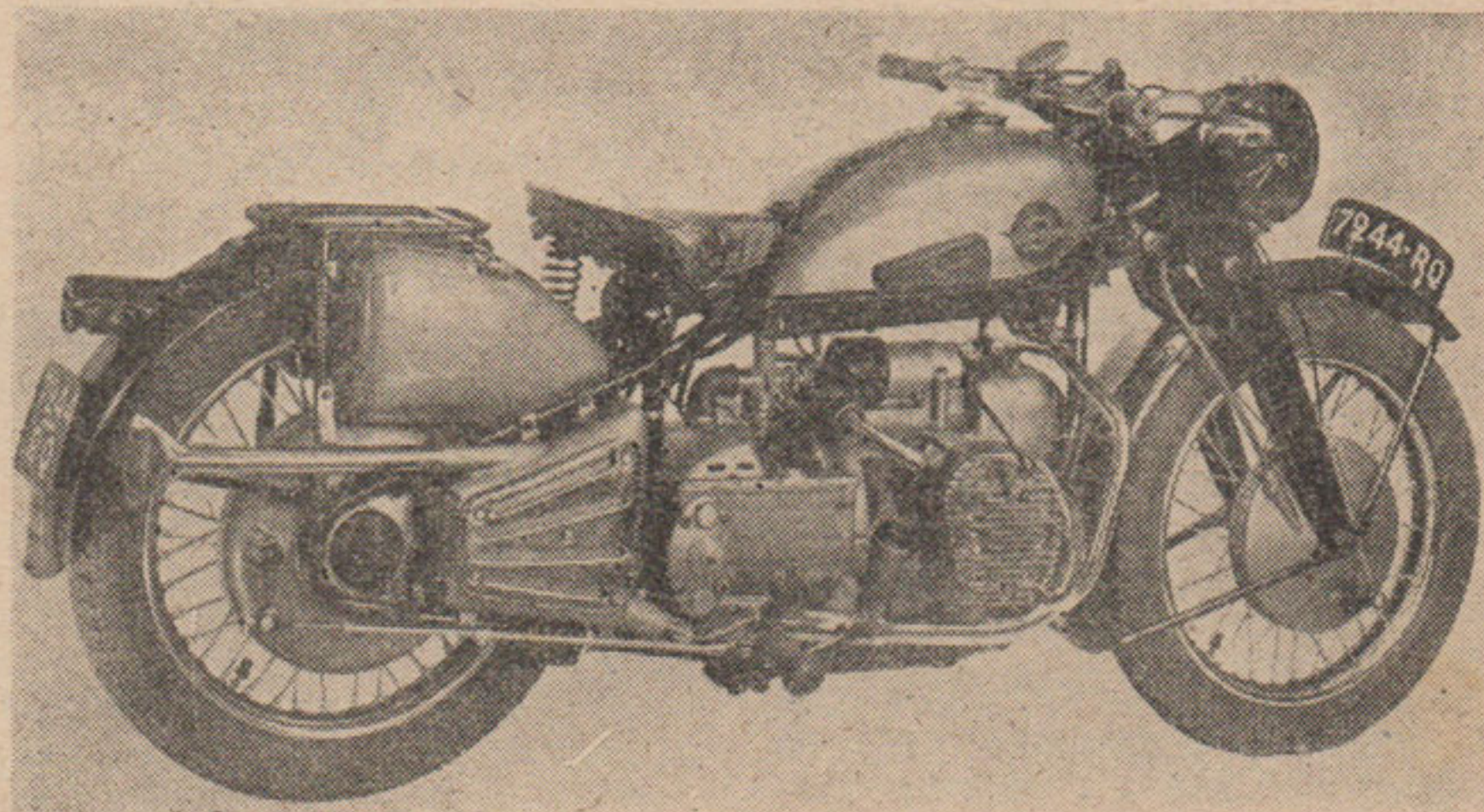
La position en selle est très agréable, petits ou grands sont à leur aise ; on a le guidon bien en main et les leviers de frein et d'embrayage, généreusement calculés, ajoutent à la souplesse de la conduite. Le carburateur dépourvu de volet d'air et de starter, permet néanmoins des départs très faciles, même par temps froids. Nous écoutons avec plaisir le ronronnement très doux du moteur, une pression sur le sélecteur, la vitesse est en place, l'embrayage n'entraîne pas, un peu de gaz, embrayons doucement, nous voilà parti en seconde d'ailleurs, car la première est très démultipliée.

Dès les premiers mètres, nous sommes agréablement surpris, par le silence mécanique et le confort. Les vitesses passent très bien, mais

Notez le silencieux dans le cadre et la prise d'air du carburateur au-dessus du carter de boîte de vitesse



Vue de face, l'ensemble est particulièrement bien venu



pas instantanément, il faut marquer nettement un léger temps d'arrêt avant d'éclancher.

La tenue de route en ligne droite est impeccable, le frein de direction est parfaitement inutile, la fourche ne talonne pas, même dans les gros trous. Pour les virages, la machine demande une certaine accoutumance, elle est un peu lourde à emmener et l'effet gyroscopique du couple moteur se fait légèrement sentir à l'accélération comme au ralentissement ; mais nous l'avons déjà dit, c'est une machine de tourisme qui à ce point de vue est très plaisante.

La multiplication side-car rend la conduite particulièrement agréable en ville, on reprend en quatrième à moins de trente à l'heure.

Nous avons pendant ce court essai monté le compteur à 110 km.-heure sous la pluie battante, ce qui nous a permis d'apprécier le freinage qui est vraiment puissant. La machine s'arrête bien en ligne, mais il faut prendre l'habitude de doser la pression du pied sur la pédale de frein, sinon on peut bloquer la roue à n'importe quelle allure. Cette surpuissance du freinage trouve avantageusement son utilisation en side-car.

Nous espérons faire bientôt un essai plus prolongé sur longues distances, les qualités maîtresses de la Condor seront certainement, beaucoup mieux mises en valeur. Cette machine nous a donné l'impression de pouvoir, telle une locomotive, donner sa puissance maximum pendant de nombreux kilomètres sans souffler, ce qui, joint à son silence et à sa faible consommation (4 l. 1/2 aux cent kilomètres) la classe parmi les modèles de grand tourisme les plus cotés.

NEB.

L'OPINION

D'UN MÉDECIN

La motocyclette est un objet de terreur pour bien des gens. Que de bons pères de famille et de mamans-poules qui se récrient avec angoisse quand leur progéniture leur fait part de sa prétention d'user du moindre engin motorisé.

En somme que reproche-t-on à la motocyclette ?

Les accidents ? Ils sont évitables. Mon rôle n'est pas ici de donner des conseils de conduite, je laisse ce soin aux techniciens. Mais mon expérience d'usager m'a convaincu : j'ai surtout roulé seul, mais je n'ai jamais eu à me repentir d'avoir emmené ma femme sur le tand-sad, et, faute d'un side-car, mes enfants dans une remorque accrochée à la machine. De plus, ma pratique médicale journalière aux bords d'une route nationale m'a conduit auprès de bien des accidentés de toutes sortes ; je puis assurer que les motocyclistes sont en infime minorité.

Les maladies ? Ni les miens ni moi-même n'avons eu à pâtir organiquement de l'usage de la moto, et je ne me souviens pas d'avoir donné mes soins à une seule personne dont on pût attribuer l'état pathologique à son emploi.

Certes, il y a des affections que l'on peut contracter à moto, de même que l'usage de ce véhicule peut aggraver certaines maladies, mais il suffit de le savoir pour se prémunir contre toutes complications ou se contenter du side-car, presque jamais formellement contre-indiqué. Pratiquement, mise à part la compétition, et certaines utilisations particulières, notamment militaires, on peut dire que les totalement inaptes à la moto sont des malades graves auxquels le lit seul convient.

Le side-car fermé mis à part, le principal danger est le refroidissement. Il est facile de s'en préserver, de la tête aux pieds. Se bien couvrir en hiver est une précaution banale et aisée à prendre : serretête, casquette de skieur ou toute autre coiffure protégeant les oreilles ; sur-vêtement imperméable à l'air, et bien doublé, (canadienne par exemple) ; une ou deux paires de chaussettes de laine dans de grosses chaussures ; un sous-vête-

ment chaud pour les jambes, les cuisses et le ventre (pour les dames, pantalon masculin) ; lunettes à verres incassables pour protéger les yeux, avec pour les sujets à vision déficiente, des verres correcteurs ; des moufles en peau de mouton pour les mains.

En été, le problème est plus simple : il suffit d'éviter d'enfourcher sa machine lorsqu'on est en transpiration.

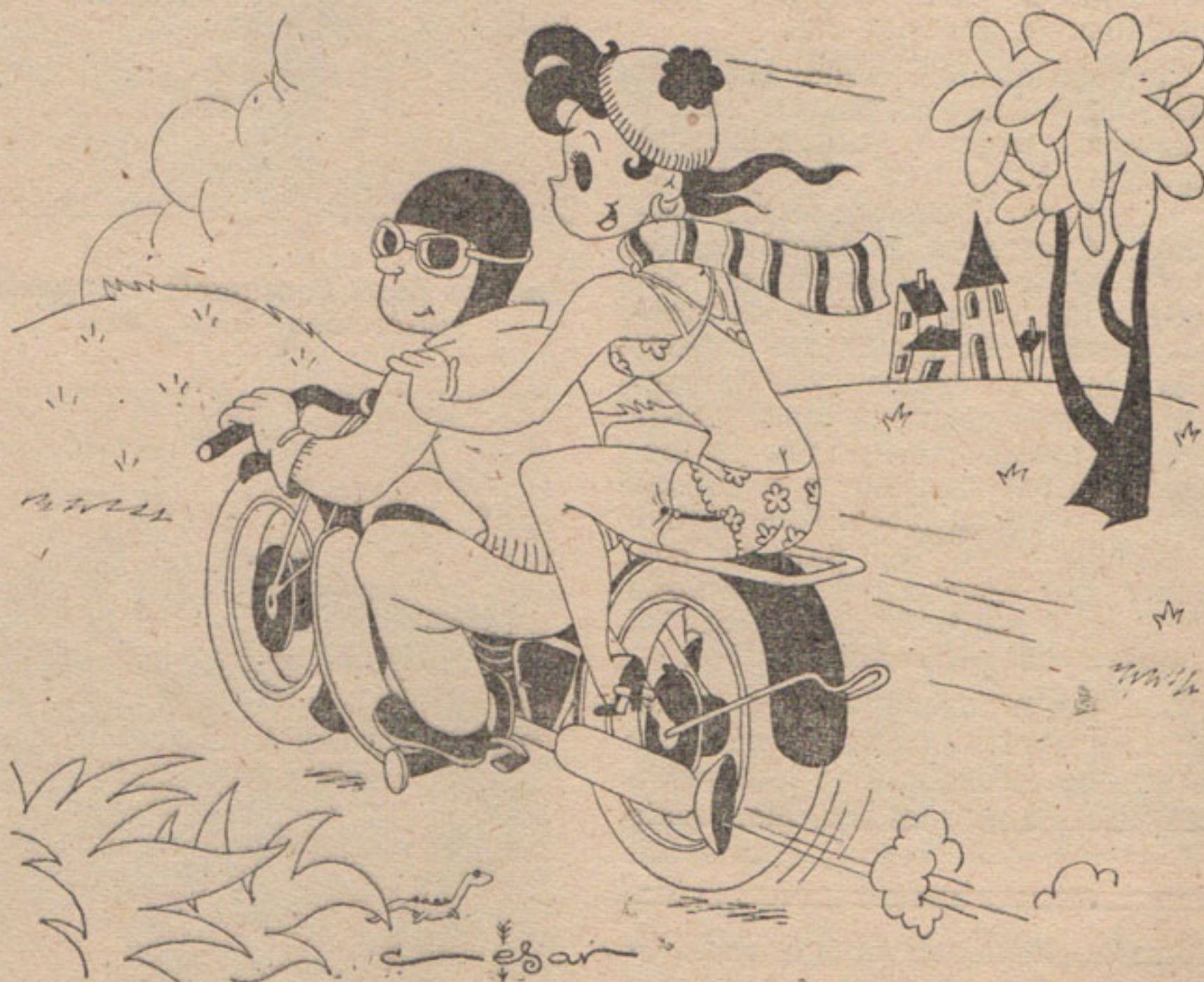
La trépidation est beaucoup redoutée de certains. Une bonne machine dont le moteur ne vibre pas, dont la suspension est très bien entretenue et la selle confortable, réduira à néant cet inconvénient. Malgré tout, les types sensibles pourront se prémunir facilement, les dames par une « gaine » élastique, les hommes par le port d'un slip ou d'un suspensoir.

Quelques déficients auront évidemment à accentuer la prudence : tout rhumatisant souffrira davantage du froid et de la trépidation ; le tuberculeux évolutif s'abstiendra, de toute évidence, mais le

tuberculeux stabilisé pourra rouler par beau temps sous réserve de surveillance et d'autorisation médicale. Un simple grippé prendra son parti d'attendre le retour à la normale de sa température pour continuer sa route.

Les grands nerveux, les sujets aux organes génitaux très atteints sauront que la motocyclette ne leur convient pas plus que le cheval, ou que la simple bicyclette, ou même dans bien des cas, que la station debout et la marche. Les grands entéritiques, les porteurs d'appendicite chronique, les fibromoteuses, les grandes métriques, et tous les congestifs du petit bassin seront mieux dans le sidecar que sur le tand-sad ou la selle du conducteur. Et encore pour eux ou elles, dans bien des cas, la circulation à califourchon sur bonnes machines, à allures modérées pourra être autorisée sous surveillance médicale, même pour les femmes enceintes de moins de six mois.

On interdira la moto solo aux buveurs habituels : l'ivresse, même accidentelle s'accommodant mieux,



Es-tu négligent Toto ! Tu as oublié ton foulard...

personne ne le contestera, du traversin que du guidon ou du volant. Je mentionne en outre les vieillards sans réflexes, les grands cardiaques ou surtout hypertendus, les grands nerveux (commotionnés, grands émotifs, et surtout épileptiques), les amputés, les sujets à acuité visuelle inférieure à 5/10° et à 8/10° après correction, etc... Mais il est bien évident que la conduite d'une automobile leur

est également interdite. Ils se consolent en goûtant les joies du side-car.

Médicalement parlant, toute personne des deux sexes, peut pratiquer la motocyclette; les physiquement aptes au solo sont l'immense majorité.

L'humanité aurait bien tort, faute d'une juste appréciation des risques, et par méconnaissance des quelques précautions à pren-

dre, de se priver des satisfactions utilitaires, et des joies sportives de cet admirable engin. Bien loin de compromettre leur santé, ils la verront s'améliorer, ils bénéficieront d'une meilleure oxygénation, ils cesseront de s'amollir et de s'intoxiquer lentement dans des voitures calfeutrées où leurs épaules se voutent et leurs jambes s'engourdissent.

Docteur B. Z.

CONSEILS POUR LA ROUTE

Vous voici motocycliste, de fraîche date ou déjà chevronné.

Votre machine tourne rond, elle est « en forme », elle a de bonnes reprises.

Que cette satisfaction ne vous fasse pas oublier des réalités plus terre à terre, si je puis dire, mais qui ont une grande importance, qui pourront vous éviter des ennuis et des accidents.

Ayez toujours un bon éclairage, un feu rouge très visible, de bons freins bien réglés, un avertisseur qui s'entende, une plaque d'identité visible et un rétroviseur bien placé qui vous permette de voir réellement les véhicules qui sont derrière vous, sans vous obliger à vous retourner.

Pensez toujours aux prescriptions du code de la route, je vous rappelle les plus importantes : observez la priorité de passage et laissez toujours passer les véhicules qui arrivent à votre droite dans les villes, les agglomérations. Il n'y a que sur les routes à grande circulation et en rase campagne que vous êtes prioritaires à tous les croisements, sauf, bien entendu, s'il s'agit également d'une route à grande circulation.

Lorsque vous changez de direction, signalez-le nettement avec le bras gauche ou droit, ce qui ne vous empêchera pas de jeter un coup d'œil dans votre rétroviseur.

Et si, malgré toutes ces précautions, il vous arrive un accident, voici quelques conseils qui pourront vous être utiles.

Relevez immédiatement le nu-

méro d'immatriculation du véhicule du tiers, prenez le nom et l'adresse de celui-ci.

Si, après le choc, l'emplacement des véhicules ne gêne pas la circulation, ne les déplacez pas avant l'arrivée d'un agent ou d'une autorité de police qui pourra constater leur position respective.

Tâchez de trouver aussitôt parmi les personnes présentes, celles qui voudront bien vous servir de témoins. Relevez leur nom et leur adresse et donnez-les à l'autorité de police qui procédera à l'établissement du rapport d'accident.

Faites préciser dans ce rapport, la direction suivie par chacun des véhicules, et faites mentionner également avec le plus de détails possible les dégâts subis par votre motocyclette.

Faites des réserves en ce qui concerne les pièces susceptibles d'être endommagées sans que cela soit visible.

Si vous êtes blessé ou contusionné même légèrement, signalez-le également, un choc même léger pouvant avoir des conséquences ultérieures inattendues. Tâchez ensuite de savoir à quelle Compagnie est assuré le tiers et notez-le.

Si vous êtes assuré (ce qui n'est pas actuellement une obligation, mais une sage précaution), faites une déclaration d'accident à votre Compagnie d'assurances ou à votre courtier habituel. Cette déclaration devra comporter le

plus de renseignements possible. Vous pourrez utilement faire un petit plan indiquant direction et position des véhicules avant et après l'accident.

Faites ensuite établir un devis des réparations à effectuer sur votre machine et, en principe, attendez avant de faire effectuer les réparations le passage d'un expert de la Compagnie du tiers. Envoyez un double de ce devis, qui comportera, s'il y a lieu, des réserves, sous pli recommandé à l'auteur de l'accident en lui signalant où est visible votre motocyclette et en lui indiquant que les réparations seront commencées sous huitaine.

La visite de l'expert, qui a un seul but de constatation, ne présume en rien de la question de responsabilité qui reste ensuite à débattre. Mais vous avez intérêt à ne pas vous charger vous-même de vous faire indemniser, il est préférable de vous adresser à votre courtier d'assurances ou à un mandataire spécialisé en la matière qui, moyennant un pourcentage forfaitaire réduit, vous conseillera et fera toutes les démarches nécessaires à la défense de vos intérêts.

N'oubliez pas que, très souvent, la manière dont vous serez indemnisé dépendra de l'exactitude et de la précision des premières constatations dont il est question ci-dessus.

Cet article ne contient que des directives générales, nous nous réservons de vous entretenir ultérieurement dans cette même rubrique de quelques points de détail qui ne manqueront certainement pas de vous intéresser.

LE CONTENTIEUX.

UN AN DE VÉLOSOLEX

A trente jours près, cela fait un an que j'utilise un VéloSolex, non pas spécialement préparé pour sidérer l'essayeur et, par contre-coup, ses lecteurs, mais pris dans le lot de ceux livrés à la clientèle sur remise du « Bon » par l'agent du quartier... après quelques mois d'attente.

Antérieurement, j'avais eu l'occasion de circuler sur un Solex prêté par le constructeur; je l'avais rendu à regret, et c'est ce qui m'avait incité à affronter toutes les démarches administratives pour m'en offrir un.

J'en ai pris livraison en février 1947 aux Etablissements Deprez, de Courbevoie; je l'utilise constamment, en alternant avec les autres machines qui me passent par les mains.

Rude épreuve pour un 50 cc. que d'être soumis à la critique d'un motocycliste! Celui-ci, s'il veut être impartial, doit bien saisir l'idée maîtresse du constructeur qui fut, non pas de concurrencer le vélomoteur, mais de faire meilleur marché et plus simple et de mettre à la portée des clients les moins avertis un moyen de transport rustique et économique permettant d'atteindre sans fatigue ni effort les performances d'un cyclotouriste entraîné.

Il ne faut donc pas se laisser aller à établir un parallèle entre le cyclomoteur et les engins de plus grosse cylindrée; c'est tout autre chose comme destination et comme emploi.

La question qui se pose pour nous est de savoir si un cyclomoteur a droit de cité ici, dans notre monde motocycliste.

Je penche pour l'affirmative: dès qu'il s'agit de deux roues et d'un moteur, son attraction s'exerce sur un bon nombre de nos lecteurs.

Le motocyclisme n'implique pas obligatoirement l'idée de vitesse et de complexité mécanique; qu'un simple moteur nous entraîne et nous voilà attentifs, d'autant qu'ici, conception et réalisation ont posé des problèmes captivants.



N'exigeant aucun souci, aucune surveillance, aucun effort physique, le VéloSolex est idéal pour l'amateur à la recherche de sites pittoresques ou simplement attrayants

En fait, ce que l'on exige aujourd'hui d'un moteur auxiliaire, c'est exactement ce que l'on demandait hier au vélomoteur: moins de 30 kg. de poids et 30 km. à l'heure de vitesse limite.

Hier, 100 cc. et 3 litres d'essence aux 100 km.; aujourd'hui, 50 cc. et un modeste litre. N'est-ce pas une victoire?

Pour peu que cela continue, nous aurons à brève échéance des moteurs d'un dé à coudre de cylindrée et du volume d'un « modèle réduit ».

De la classe des « cyclomoteurs » le VéloSolex est constitué par un ensemble homogène, cycle et moteur, qui ne se détaille pas. Le moteur n'est pas vendu séparément.

C'est pour atteindre l'objectif qu'il s'était fixé que Solex s'est imposé la fabrication du véhicule entier.

Cet objectif était de faire quelque chose d'aussi simple et robuste que possible et d'éviter les aléas d'un montage hasardeux sur un cadre mal approprié ou en mauvais état; un bon moteur sur un mauvais

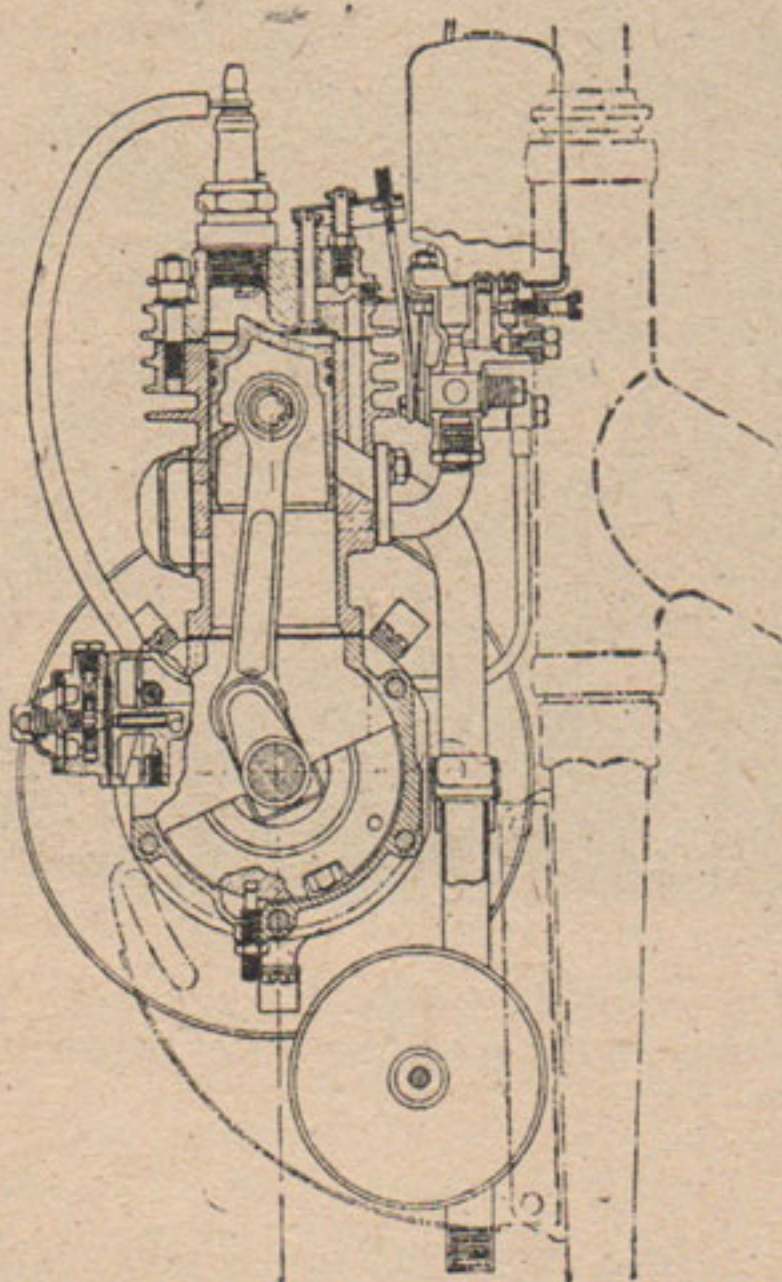
vélo ne peut, en effet, rien donner de fameux.

Pour obtenir un modèle standard s'adressant aussi bien à Monsieur qu'à Madame, on a choisi le cadre ouvert, dont la poutre, constituée par un tube de très forte section en U, comporte une fourche avant renforcée, spécialement étudiée pour recevoir le moteur et résister à son poids et à son effort de traction.

Le triangle de la fourche arrière forme un élément indépendant, démontable. Le pédalier, les moyeux, la direction ont été sélectionnés parmi les meilleures pièces du genre. De ce côté, aucune critique. Les freins sont particuliers à Solex; leur conception est saine; on trouve cependant, aux dires de certains usagers, le frein arrière insuffisant; il est cependant identique au frein avant, qui est très énergique, mais d'un emploi pas très aisé, du fait qu'il doit être manœuvré avec la main droite, en même temps que le décompresseur; il est en effet indispensable de décompresser avec le pouce avant de freiner avec les autres

doigts, ce qui est parfois malaisé, surtout l'hiver avec des gants.

La faiblesse du frein arrière vient sans doute, comme sur tous les cadres ouverts, de la longueur du câble. Les poignées inversées n'ayant pas grande course, une bonne part de leur action sert à comprimer la longue et sinueuse gaine avant d'agir sur le câble et les mâchoires du frein. Celles-ci sont à serrage latéral, mais agissent sur des jantes nervurées, si bien que les patins n'ont que peu de surface d'adhérence.



Coupe du moteur du VéloSolex

Certains usagers suggèrent qu'il eût été préférable d'adopter des freins genre anglais, à traction, frottant non pas sur les flancs, mais sur les joues de la jante; d'autres préconisent un frein à tambour dans le moyeu.

Pourquoi ces solutions n'ont-elles pas été adoptées? Je crois deviner la réponse des constructeurs: notre machine a été conçue pour être mise entre toutes les mains, avec le maximum d'accessibilité. Les freins anglais nécessitent un dérèglement et un rerèglement si l'on doit enlever la roue pour une réparation de pneu; de même un frein dans le moyeu oblige, pour le démontage et le remontage, à dégraffer puis à rattacher le câble, et à ne pas oublier l'ancrage du tambour, opérations qui, pour ne pas être d'une extrême complexité, paraîtraient néanmoins compliquées à une bonne partie de la

clientèle que nous prétendons satisfaire.

Nous suggérerons, en réponse à cette réfutation valable, qu'on aurait pu placer ce frein arrière comme sur certains cadres de femmes, sur l'entretoise inférieure, derrière le pédalier; le câble étant plus court, l'action eût été beaucoup plus directe et effective. D'autres auraient aimé un dérailleur leur permettant d'obtenir un développement plus grand et des rapports de multiplication tels qu'ils puissent se mettre eux-mêmes au bon régime pour accompagner le moteur dans les côtes, le rapport de 5 m. 25 obligeant parfois à pédaler un peu vite.

Solex nous répondra sans doute que le dérailleur est une complication qu'il a voulu éviter; il suffit de peu de chose pour le dérégler et il n'est pas à la portée des profanes de le remettre en état de bon fonctionnement. Il n'est pas interdit, d'ailleurs, à ceux qui s'y connaissent d'en monter un eux-mêmes.

L'idéal serait peut-être un moyen à changement de vitesse; mais, là encore, il y a un câble à démonter. C'est, de plus, un organe qui n'est, on ne sait pourquoi, pas fabriqué en France.

A part ces réserves discutables, il n'y a pas d'autre objection à faire sur la bicyclette elle-même.

Le moteur est fixé par des plaquettes sur les haubans de la fourche avant, avec une articulation qui le débraye en l'écartant de la roue.

C'est un moteur 2 temps classique de 45 cmc., donnant 0,4 CV. à 2.000 tours, ce qui correspond à une vitesse de 28 km.-heure en palier. « Trois lumières » classique avec précompression dans le carter, il se singularise par son mode d'alimentation très particulier. Le réservoir étant placé en contre-bas, symétriquement au volant magnétique, l'essence est amenée au carburateur par une pompe à membrane fixée à l'avant du carter moteur et actionnée par les différences de pression régnant dans ce carter. L'essence est envoyée dans un carburateur inversé, sans flotteur, dont le niveau constant est assuré par un système de trop plein avec canalisation de retour au réservoir. Ce système de carburateur est d'une propreté exemplaire.

Le moteur tourne toujours à son plein régime, l'unique manette commande le ralenti et à fond de course actionne le décompresseur.

L'entraînement se fait par un galet en corindon engrenant sur le pneu. Ce galet solidaire du vile-

brequin se prolonge par un axe au bout duquel est monté le volant magnétique. Il n'y a donc ni réducteur, ni pignon intermédiaire, en un mot aucun organe qui nécessite un entretien, une attention ou même un graissage quelconque.

La conduite du VéloSolex ne diffère pas de celle d'un vélo ordinaire qui serait la plupart du temps en roue libre. La seule manette commandée par le pouce droit règle toute la marche. Il n'y a même pas un robinet à ouvrir.

Au cours de cette année d'usage, je reconnais bien volontiers que ce véhicule m'a donné pleine satisfac-

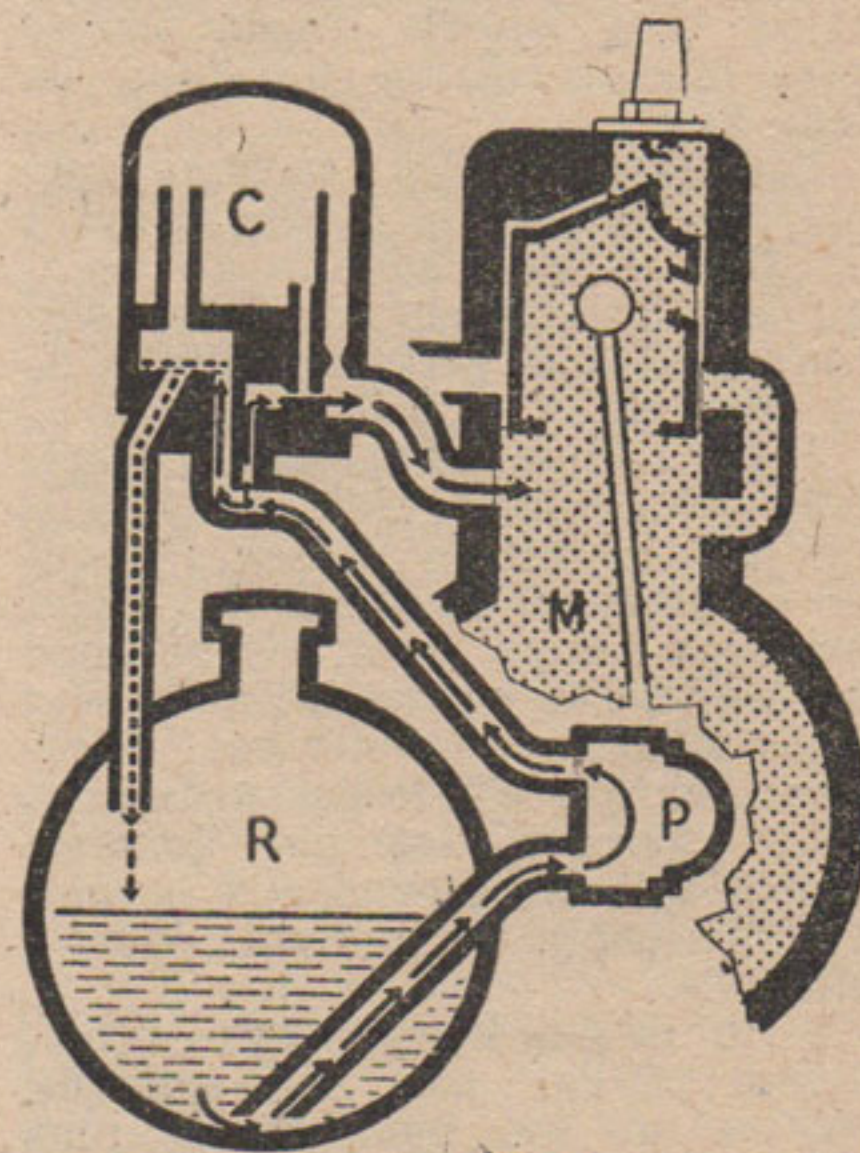


Schéma de fonctionnement :
R. Réservoir d'essence,
C. Carburateur, M. Mélange

tion. Je l'avais emmené en vacances et j'ai pu faire, grâce à lui, d'agréables promenades, malgré les côtes qui m'obligeaient à un pédalage sans effort et je dirais presque délassant après le long repos des jambes.

La consommation ne dépasse pas le litre aux 100 km. En ville, le VéloSolex marque un très net avantage comme économie et gain de temps sur les Transports en commun; si l'on aborde la banlieue, l'avantage est plus sensible encore. Par exemple, j'accomplis pour une vingtaine de francs par semaine un parcours qui me coûterait 125 francs avec les cartes ouvrières de Transports en commun.

La vogue du Solex est donc pleinement justifiée. Chacun trouve sa vitesse bien suffisante; tout au plus, certains font une petite réserve sur sa maniabilité dans les encombrements; si l'on marche

trop au ralenti, on risque de caler et de stopper net ; l'astuce consiste à user des pédales tout en jouant du décompresseur ; c'est un coup à attraper.

Le moteur, avec ses 45 cc., pourrait, certes, être plus puissant. De 0,4 CV., il pourrait, sans risques pour sa bonne tenue, être poussé à 0,6 CV. ; il eût eu plus de reprise et plus de puissance en côte ; ainsi traité, l'équipage serait-il resté à la portée de tout le monde ? Serait-il resté aussi maniable, aussi docile, aussi exempt de risques pour toute une foule d'usagers qui souhaitent seulement, grâce à lui, éviter des efforts inconciliables avec leur condition physique ou leur âge ?

Certainement les constructeurs ont pesé le pour et le contre avant de freiner leur moteur au point qu'ils ont choisi comme étant celui convenant à la grande majorité de la clientèle.

Il est certain qu'un moteur réglé pour fonctionner bien au-dessous de ses possibilités réelles y gagne en souplesse et en durée, et, si c'est un deux temps, qu'il tourne rond à un plus bas régime, et qu'il peut être rendu complètement silencieux, ce qui est le cas présent.

Le Vélosolex est une formule viable, qui correspond aux besoins et aux aspirations d'une énorme clientèle.

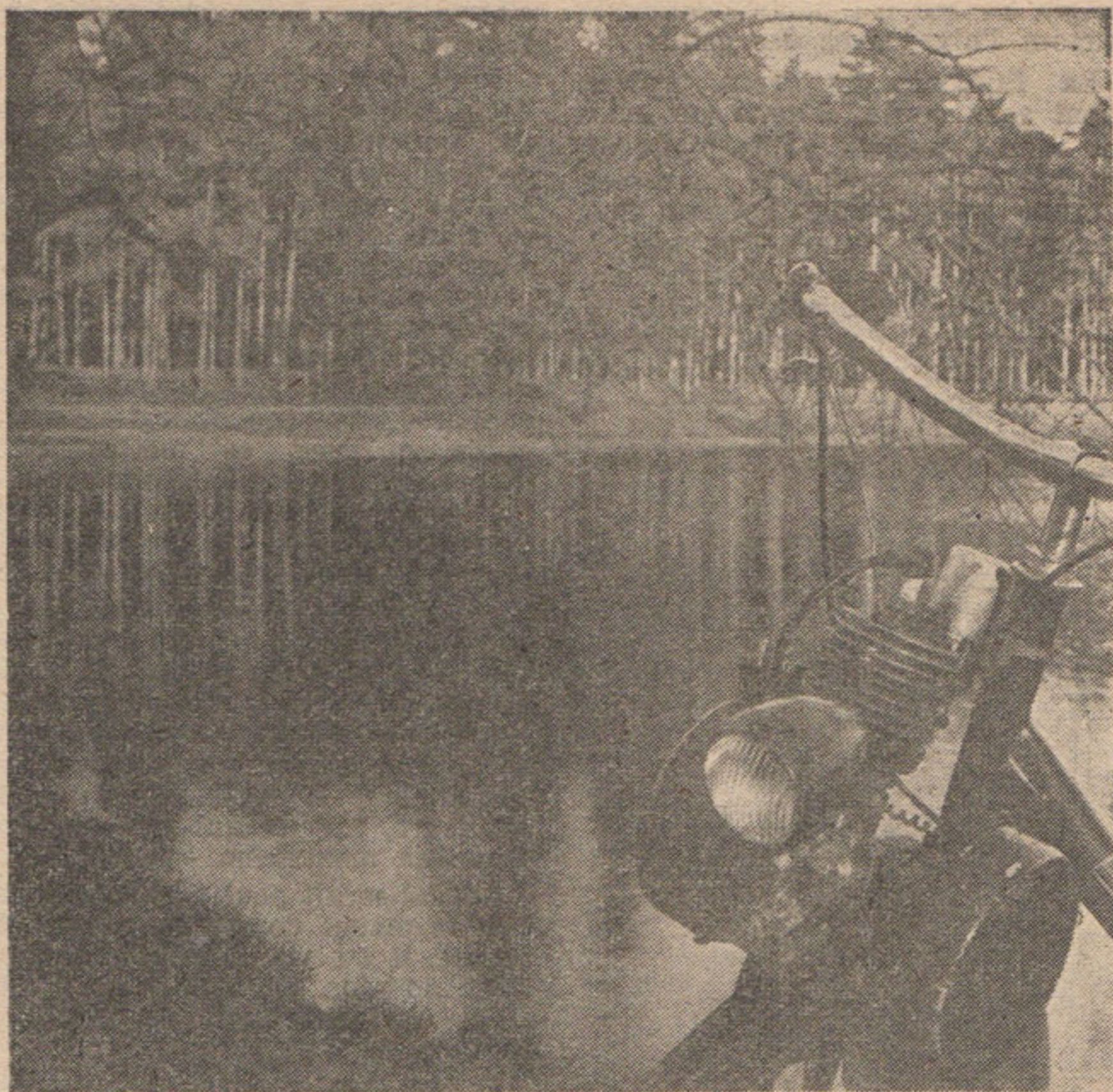
En raison de sa vogue croissante, je l'ai pris en exemple, comme un des modèles les plus représentatifs du moteur auxiliaire moderne.

J'ai exposé mon point de vue, éloges et critiques en toute objectivité, sans prétendre donner à mon opinion un caractère absolu et définitif.

Monsieur,

Je viens de recevoir le numéro de décembre de votre mensuel et depuis que je lis des revues de ce genre, je n'avais jamais trouvé d'idée que, comme la vôtre, je qualifie de merveilleuse, parue sous le sous-titre « Aidons-nous ». Je suis prêt à collaborer entièrement à votre idée, à votre groupement de bonnes volontés. Veuillez trouver ici mes plus sincères compliments. En effet, je constatais en France un égoïsme et une défiance grandissante et je souhaite que vous réussissiez à rendre un peu de la confiance réciproque qui devrait toujours exister entre Français.

R. DERVAIN.



Aussi maniable qu'une bicyclette, facile à conduire dans les sentiers, il amènera les pêcheurs à portée de la friture et les amateurs de paysages hors des chemins battus

D'autres usagers peuvent, sur le même sujet, avoir d'autres suggestions à formuler ; nous les recueillerons avec plaisir.

L'idéal serait que Solex, de son côté, prête attention à ces lignes

et réfute nos critiques en leur opposant des arguments qui seront, connaissant la Maison, certainement logiques et convaincants.

Max END.

AIDONS-NOUS

Dans notre dernier numéro, nous avons lancé l'idée de cette rubrique.

Motocycles était à peine en vente que nous recevions une avalanche de lettres qui toutes témoignent d'un désir profond de probité et de confiance envers le prochain.

Le manque de place nous empêchant de publier toutes les lettres, nous n'en citerons que deux :

Celle de M. Dervain, au Kremlin-Bicêtre, qui nous apporté son adhésion avec enthousiasme.

Et celle de M. B. Tessier qui nous cite un cas d'obligeance digne d'inaugurer la rubrique.

Monsieur,

Estimant l'amabilité comme une chose rare à notre époque, je tiens à vous signaler l'empressement que je viens de trouver auprès d'un mécanicien moto de Pontchartrain, M. Robert, villa Marguerite, route Nationale.

Pour la deuxième fois en un an, tombé en panne dans les environs, j'ai pu repartir sans trop de retard grâce à son dévouement.

La dernière fois, en particulier, il n'a pas hésité à me conduire dans sa voiture, à 7 heures du soir, à Paris, chercher une pièce que je savais trouver chez un ami.

B. TESSIER.

VACANCES

 A

VELOMOTEUR

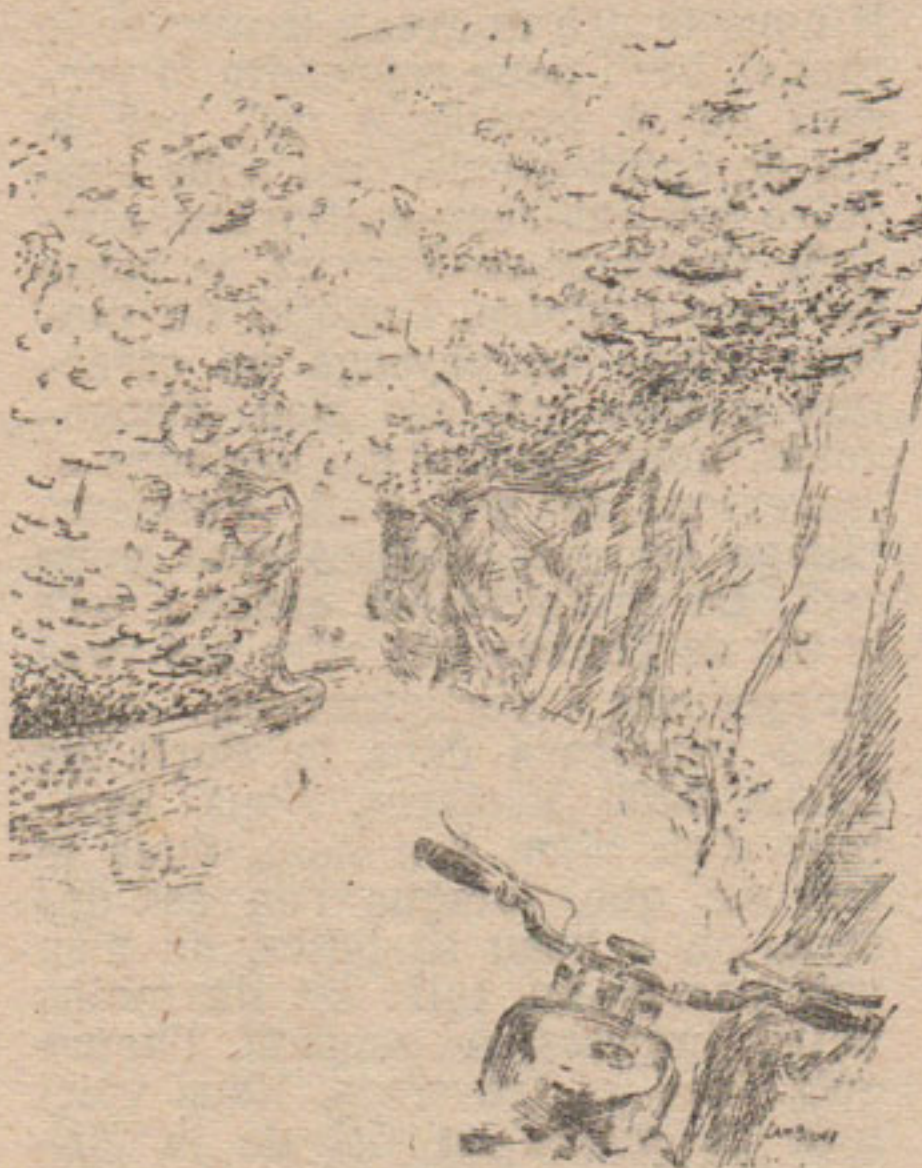
Avant de commencer le récit de ces quatre journées qui, pour les deux modestes employés aux possibilités réduites que nous sommes, font date dans l'existence, nous tenons particulièrement à insister sur le fait que nous n'avons pas cherché à battre des records ou à établir des moyennes. Non, nous tenions d'abord à faire une belle randonnée et ensuite prouver à certains hésitants que le vélomoteur est un admirable engin capable de satisfaire les amateurs de grand tourisme.

Nos machines sont strictement de série et n'ont subi aucune modification. Il y a tout d'abord un Baby New-Map, moteur Aubier-Dunne 100 cmc., 2 vitesses, datant de 1937 et ayant déjà absorbé quelque 80.000 km. L'autre, une motorette Terrot type MTR, 100 cmc., 2 temps, 3 vitesses, sortie de l'usine en 1942 et totalisant 25.000 km.

C'est donc en touristes que, par une belle matinée du 8 août, nous quittons Lyon par la nationale jusqu'à Heyrieux, puis nous rejoignons la route de Grenoble un peu avant la Verpillière. Sans encombre, nous traversons Bourgoin et rencontrons la première côte sérieuse de la journée, celle-ci peu après La Combe. Depuis Lyon, le passage n'offre que peu d'intérêt, la route est très roulante quoique le voisinage des montagnes commence à se faire sentir aux vallonnements de plus en plus accentués. Nous atteignons Rives, demi-étape de la journée. Deux heures et demie après avoir quitté Lyon et déjà nous pouvons admirer la chaîne de la Grande Sure (1.929 m.), premier contrefort des Alpes.

Aussitôt après déjeuner, nous enfourchons nos montures avec comme point de direction la Grande Chartreuse. Par une riante vallée, nous atteignons Voiron et après la traversée du sauvage défilé du Grand Crossey, nous arrivons à Saint-Laurent-du-Pont. Nous commençons à prendre de l'altitude, voici Fourvoirie en partie ruinée par l'éboulement de novembre 1935. Là, les moines fabriquaient autrefois la fameuse li-

queur, dont il ne nous reste, hélas ! même plus le goût. A l'entrée du désert de Chartreuse une halte-photo s'impose, nous admirons cette route percée entièrement dans le roc; d'où le nom de Fourvoirie du latin *forata via*, la route forée. A partir de cet endroit, nous réduisons l'allure : l'étroitesse de la route, le mauvais état du sol et la prudence nous conseillant de le faire. Parlons également de la rampe qui a bien contribué, elle aussi, à modérer notre allure, de



416 mètres au départ de Saint-Laurent, nous passons à 977 mètres au couvent et cela en moins de 10 km. Ces quelques kilomètres sont un enchantement, les virages succèdent aux virages, les ponts aux tunnels et après chaque tournant un paysage plus grandiose nous est dévoilé. Puis nous arrivons au couvent, que nous ne pourrons, hélas ! pas visiter, à peine pouvons-nous prendre quelques photos en grim pant dans la montagne et admirer le site prodigieux dans lequel est placé cet immense monastère.

Après une heure employée à voir tout ce qu'on peut voir, nous prenons la descente très raide qui nous conduit à la route de Saint-Pierre-de-Chartreuse. A la sortie de cette coquette station commence une très dure côte qui, à travers des sites variés et sauvages, nous conduit au Col de Porte.

Une pancarte obligeante nous annonce « Ici Col de Porte, altitude 1.325 m. », comme cela pas d'erreur possible, nous y sommes bien arrivés. Deux hôtels, un chemin forestier qu'une flèche nous désigne et nous allons admirer le paysage magnifique sur le Charmant Som, le Grand Som, Chamechaude, Dent de Crolles, tous sommets de plus de 2.000 mètres, entourés de fraîches vallées boisées. Mais nous devons nous arracher à notre contemplation, car il nous reste de nombreux kilomètres à parcourir avant d'atteindre la capitale des Alpes françaises, et nous entamons la descente qui va nous y mener en quelque 20 km. avec une dénivellation de plus de 1.000 mètres.

Rapidement, nous traversons Le Sappey, station d'hiver frileusement nichée dans un vert écrin de forêts de sapins; non loin de là, nous prenons un sentier forestier qui nous conduit au Fort de Saint-Eynard, un des plus beaux belvédères français, du sommet duquel, 1.362 m., une vue saisissante sur Grenoble, que l'on domine de plus de 1.100 m., nous est offerte. Le tour d'horizon est splendide : nous avons sous nos yeux les principaux sommets de la Grande Chartreuse, la magnifique chaîne de Belledonne, le massif du Pelvoux, l'Obiou, le Tabor, la Moucherolle, la montagne de Lans et, couronnant cette débauche de splendeurs, le Mont Blanc, au loin, étincelle de tous ses glaciers. Après une visite détaillée de ce fort désaffecté, nous redescendons par une route en lacets serrés sur Grenoble. Nous pensions y coucher, hélas ! point de chambre, et on nous conseille Sassenage ou Lans. Après quelques minutes d'hésitation, nous partons pour Sassenage et nous n'y avons pas davantage de succès. Forcé nous est donc de continuer sur Lans et c'est à la tombée de la nuit que nous attaquons les magnifiques gorges du Furon et d'Engins auxquelles le crépuscule ajoute encore de la grandeur. Nous ne pouvons que regretter de n'avoir pas le temps d'admirer, mais la préoccupation de la table et du gîte nous enlève un peu de nos moyens touristiques. A mi-côte, bien qu'au mois d'août, la fraîcheur nous contraint à enfiler nos



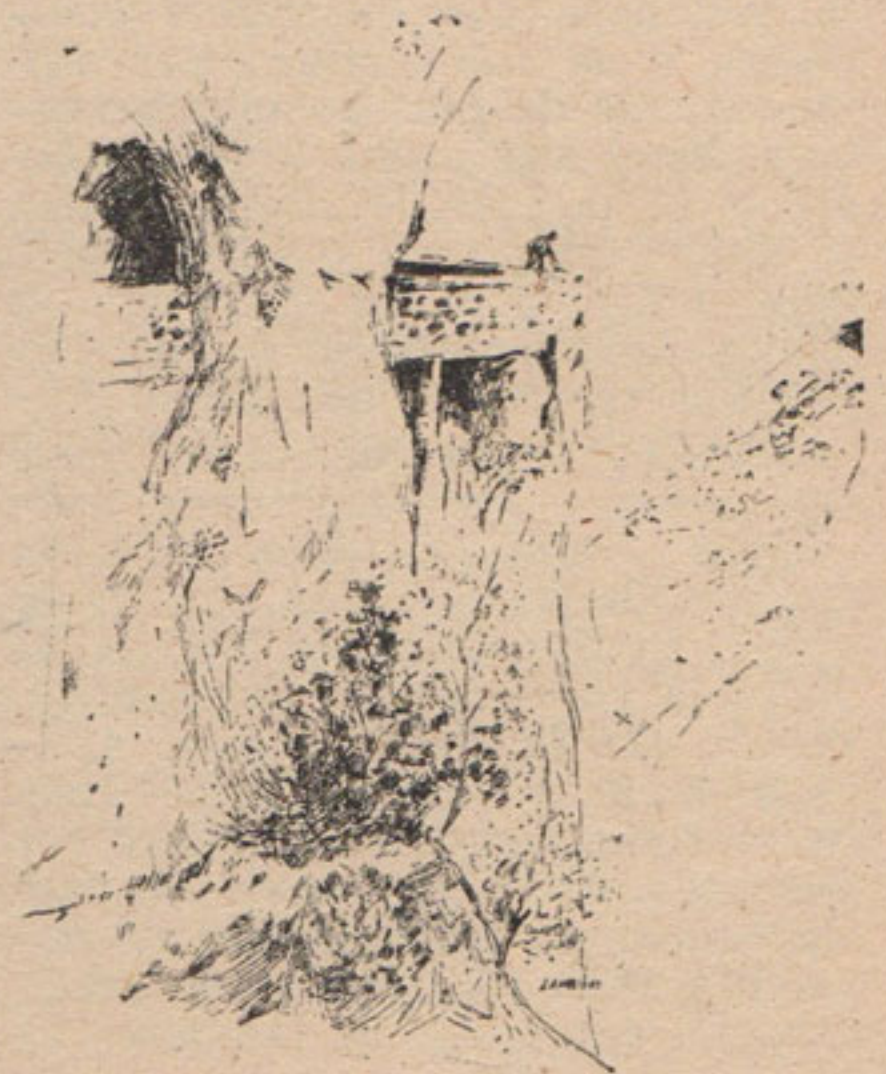
cuirs, enfin à huit heures et demie du soir nous faisons notre entrée dans Lans et avons la chance d'obtenir la dernière chambre du village.

C'est le froid et le soleil qui nous réveillent le 9 août vers 6 heures du matin. Cette journée qui commence va être très chargée comme parcours : nous devons, en effet, effectuer le circuit du Vercors, plein de souvenirs historiques et d'attraits pittoresques. La première cité que nous traversons est Villard-de-Lans, charmante station d'hiver et d'été, à peine éveillée, puis commence l'enchantement avec les Gorges de la Bourne dont le grandiose et la sauvagerie nous comblent d'émotion et qui ont leur apogée dans un site sans pareil : « Le Pont de la Goule Noire ». Ici, nous entrons dans le Vercors historique, les ruines accumulées par les barbares nazis se succèdent. Là, nous voyons la cour des Fusillés, ailleurs les tombes jalonnent la route, un nom de héros est gravé dans le granit, mais bien souvent c'est un inconnu qui repose dans cette terre bouleversée qui, à l'instar des hommes, semble s'être soulevée pour recouvrer sa liberté.

Voici La Chapelle-en-Vercors où les touristes assiègent des baraques qui ont un air de fête foraine et qui, en réalité, sont le domicile ou le magasin des sinistrés de ce village. Nous continuons sur ce plateau et nous dirigeons vers le bourg de Rousset, puis le col du même nom. La traversée du village est sans histoire mais, à partir de cet endroit, la route s'élève en pente assez sévère jusqu'au col distant de 6 km. La montée s'ef-

fectue dans des bois de sapins et de hêtres, la carburation est bonne, car malgré la chaleur l'air de la montagne est pur. Tout à coup, un virage à angle droit masqué par une construction en ciment et nous entrons dans un tunnel de près de un kilomètre de long. L'impression est saisissante : sans transition nous sommes plongés de l'éblouissante clarté d'une lumineuse journée d'août à l'obscurité glacée d'un caveau. Malgré que nos phares soient allumés on ne voit rien, le sol de terre argileuse, sans doute ? se dérobe sous nos roues. Mauvais passage ! Puis un paysage enchanteur à la sortie d'où, à l'altitude de 1.411 mètres, une vue lointaine sur les Alpes du Diois nous est révélée. Sous nos yeux, la route de Die serpente en lacets serrés et va se perdre au fond de la vallée. Nous faisons une courte excursion sur les pentes environnantes et revenons à la maison du garde. Midi. L'heure du berger, disait le slogan, pour nous c'est un pastis bien frais et nous repartons sur nos pas. Il nous faut à nouveau traverser le tunnel, brr ! pour reprendre le versant de la montagne qui, par le Col de Saint-Alexis, doit nous conduire à Saint-Jean-en-Royans. Jusqu'à Vassieux-en-Vercors, la route est sans histoire, l'aridité du plateau donne au paysage un caractère sévère qui n'a rien d'engageant, nous descendons toujours et traversons ce qui était Vassieux, village martyr, sinistré cent pour cent. La route s'élève ensuite vers le Col de Lachau qui offre des vues plongeantes vertigineuses, puis nous pénétrons dans la Forêt de Lente, 3.300 hectares. Nous ignorons d'où vient son nom, mais le fait est que, lorsque l'on est dedans, on a beau se hâter, on n'en voit pas la fin, telle est du moins notre impression pendant l'heure qu'a duré sa traversée. Nous voici tout de même au Col de la Machine où un point de vue extraordinaire nous attend. Par un sentier, que nous gravissons à pied, nous gagnons le bord de la falaise vertigineuse qui ferme le cirque de Combe-Laval, nous dominons de 300 mètres la vallée du Cholet encadrée de fantastiques parois rocheuses, le coup d'œil est saisissant. Nous revenons au col où débute la fameuse route de Combe-Laval. Cette route, comme l'indique une plaque de marbre apposée contre la muraille, a été entièrement percée dans la montagne et l'on peut dire, sans exagération, qu'elle est suspendue entre ciel et terre : tunnels, virages en épingles à cheveux se succèdent, la muraille à notre gauche, le vide absolu à droite, nous dominons en un à pic

hallucinant le fond de la vallée d'une hauteur de 600 mètres, le parcours est vraiment impressionnant, la route idéale pour les amateurs d'émotions fortes, mais nous remarquons que motocyclistes et automobilistes vont doucement et prudemment, comme quoi... prudence est mère de sûreté !... Enfin, ou plutôt, hélas ! après une descente effectuée dans des sites admirables, voici Saint-Jean-en-Royans. Nous remontons par la ravissante vallée de la Vernaison aux Petits Goulets, deux ou trois tunnels et nous y voilà. La route s'engage ensuite dans les Grands Goulets, accrochée au roc elle s'élève progressivement et domine maintenant la Vernaison et ses nombreuses cascades. Les tunnels sont de plus en plus rapprochés et c'est dans une demi-obscurité que s'achève ce merveilleux parcours. Les Barraques-en-Vercors, le temps jusqu'ici radieux devient menaçant, nous mettons un peu de gaz, voici Saint-Julien qui par la Goule Noire nous ramènera à Villard-de-Lans. Près du pont de la Goule Noire, l'orage éclate, un de ces orages subits de montagne, dont les échos se répercutent loin. Sous un providentiel tunnel — il y en a tant — nous nous habillons en « scaphandriers », puis pressés par ce maudit temps, nous réparons sous une pluie diluvienne. Non loin de là, sous un encorbellement de la route, des automobilistes sont arrêtés, mentalement nous les traitons de froussards, mais à un tournant, en pleine côte, nous nous trouvons face à un éboulement, conséquence de l'orage, et nous comprenons notre imprudence. Enfin le parcours accidenté de ces gorges se termine et c'est sans nouvel incident que nous ar-



rivons, bien trempés, à Villard-de-Lans.

Les réservoirs qui commencent à donner des signes de faiblesse nous obligent à penser à eux. Nous attendons donc la fin de l'orage pour faire le plein, car ici comme ailleurs les pompes sont en plein vent. Signalons, en passant, l'incommodité des bons de 10 litres pour nos petits réservoirs. Une éclaircie, vite faisons le mélange, ça y est, en route. Huit kilomètres qui nous permettent de nous égoutter et voici Lans, à table, au lit, nous sommes légèrement groggy !...

Dimanche 10 août, c'est par un soleil à tout casser que nous quittons Lans. Nous prenons, cette fois, la route de Saint-Nizier-de-Moucherotte avec ses vues magnifiques sur Grenoble et les Alpes. Halte au plateau de Saint-Nizier, haut-lieu de la Résistance du Vercors où les braves Maquisards tinrent héroïquement en échec les divisions nazies. Un monument érigé à l'entrée du cimetière national perpétue le souvenir de ceux qui se sont sacrifiés pour la libération du pays. Voici Grenoble, c'est dimanche, les magasins sont fermés, pas grande animation, nous traversons en vitesse et atteignons bientôt Voreppe, la nationale bonne et large, les bolides qui nous croisent et nous

doublent, l'émulation aidant nous forçons un peu sur la poignée tournante, et à midi Rives. La Terrot, pour nous avancer sans doute, écope le seul clou qui se pavait sur la route, et ceci, bien entendu, en pleine côte et sous un soleil torride. Réparations et déjeuner. L'orage, qui de nouveau menace, hâte notre départ. Nouveau forcing sur la poignée et, à 15 h. 30, nous nous faisons secouer sur les pavés lyonnais. Promenade en ville, demis bien frais et bien mousseux à la terrasse de bonnes brasseries, dîner, coucher.

Lundi 11 août, dernière étape, Lyon-Vichy. Huit heures départ. La traversée de la ville ne s'effectue pas sans difficultés car ni l'un ni l'autre n'avons le secret de ces rues sans « étiquettes » et c'est plus d'une fois que nous avons dû demander la route, enfin nous voici sur la nationale, l'Arbresle, Tarare, casse-croûte. Nous attaquons ensuite la dure côte des Sauvages, au nom prédestiné, nous arrivons au sommet dans les nuages. Nous jurons que le beaujolais bu à Tarare n'y était pour rien. Le froid, bien qu'au mois d'août, nous oblige à endosser les cuirs et à enfiler les gants, puis c'est la descente sur Roanne. Après avoir salué la Loire majestueuse d'un œil un peu blasé, nous

repartons sur la Croix-du-Sud et traversons les superbes vignobles de Renaison. Le barrage de la Tache et son ravissant lac artificiel attirent nos regards et, charmés par ce site, nous décidons de déjeuner sur ses rives. Nous gravissons les dures et caillouteuses côtes des Monts de la Madeleine, traversons de charmants villages, Saint-Nicolas-des-Biefs, Le Mayet-de-Montagne et, à 17 heures, nous arrivons à Vichy, terme de ce magnifique voyage dans une des plus belles contrées de France.

En conclusion, voici quelques considérations d'ordre technique et matériel :

Kilomètres parcourus : 616.

Consommation mélange : New-Map, carburateur Amac, gicleur de 45, 13 litres, soit aux 100 km. 2 l. 10. Terrot, carburateur Gurtner, gicleur de 24, 16 litres, soit aux 100 km. 2 l. 60.

Pannes : 1 crevaison.

Dépenses engagées :

Essence-huile	Fr.	600
Hôtels, restaurants	Fr.	2.500
Photos, frais divers ...	Fr.	900
		4.000

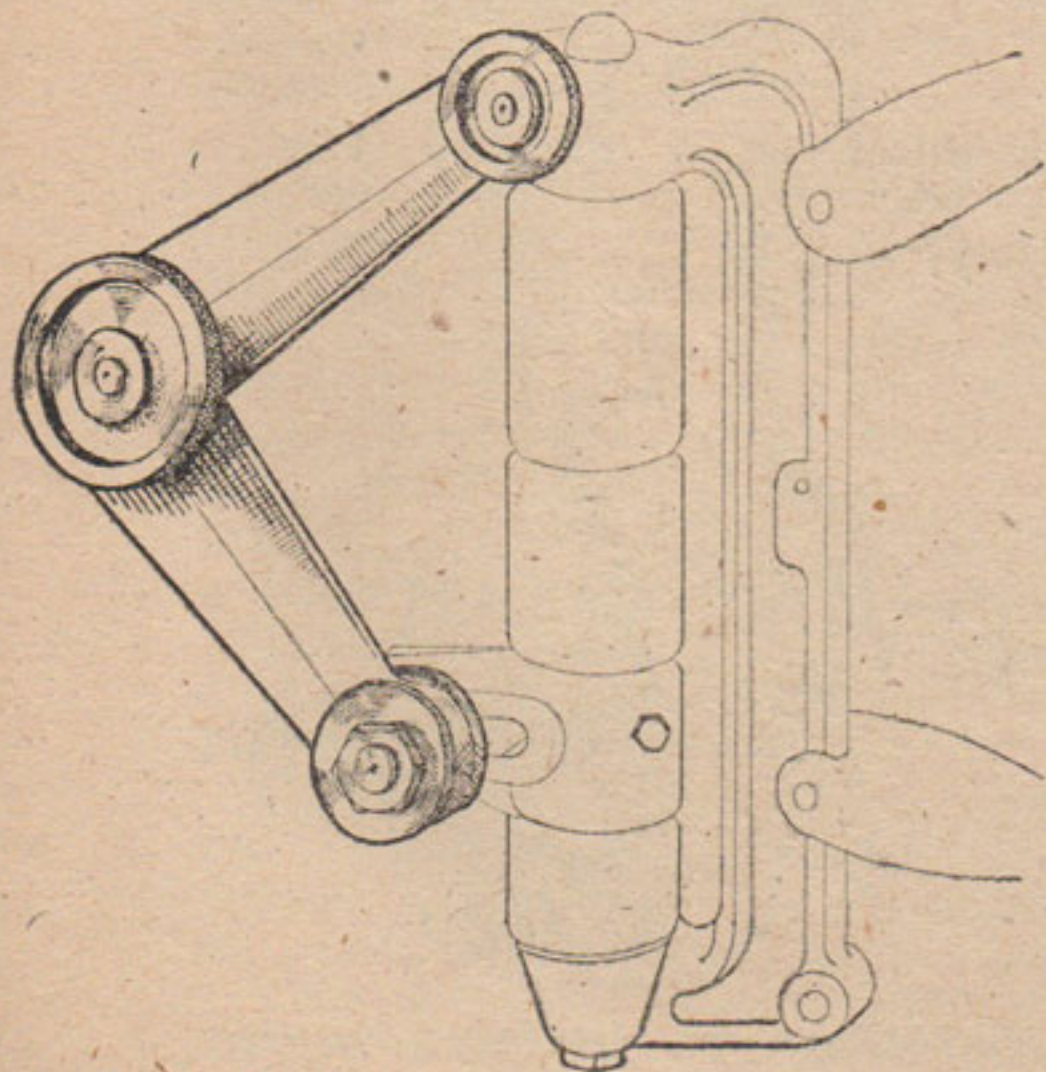
Août 1947.

Emile LEPESANT,
Robert EBRARD.

Chez nos Agents

UN NOUVEL AMORTISSEUR

M. Spada, motoriste à Chambéry, vient de créer un amortisseur réglable adaptable à presque toutes les suspensions arrières.



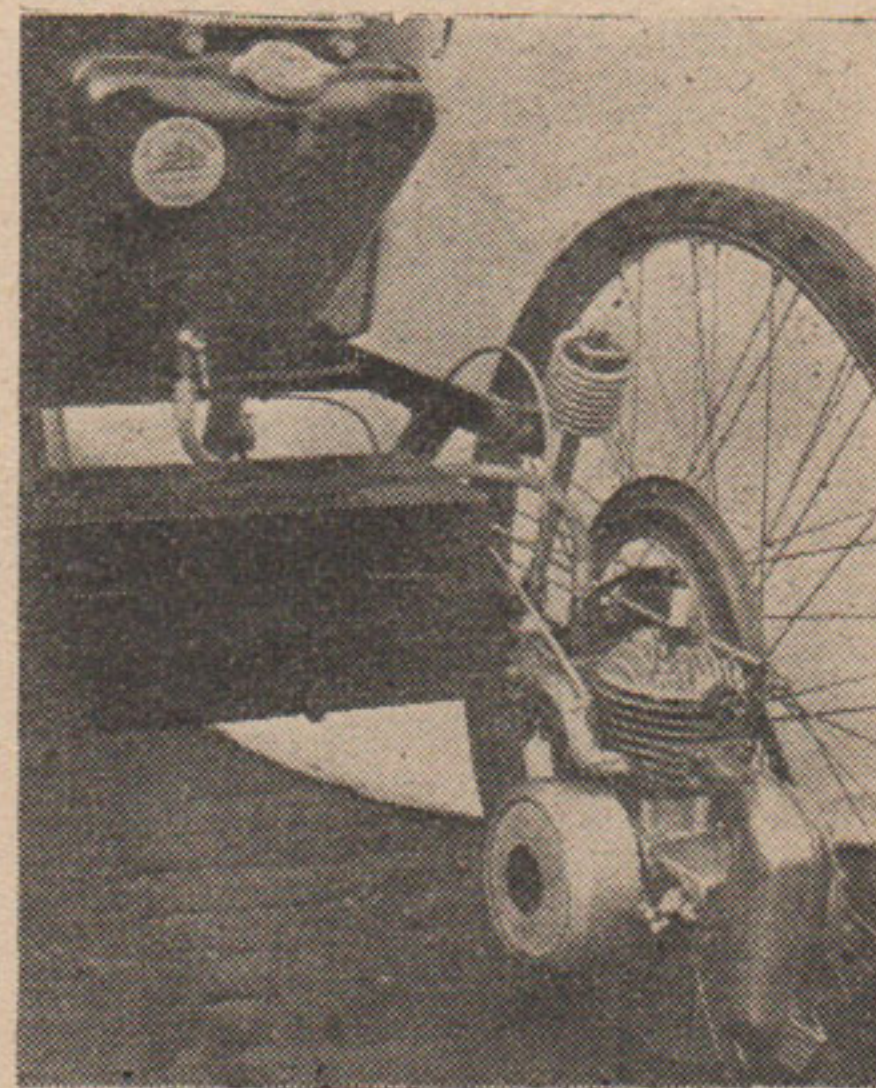
Cet amortisseur est construit en vue de limiter le fléchissement continu et considérable de la suspension et par le fait, la variation de tension de chaîne. Ses qualités sont encore plus appréciables en cas de passager.

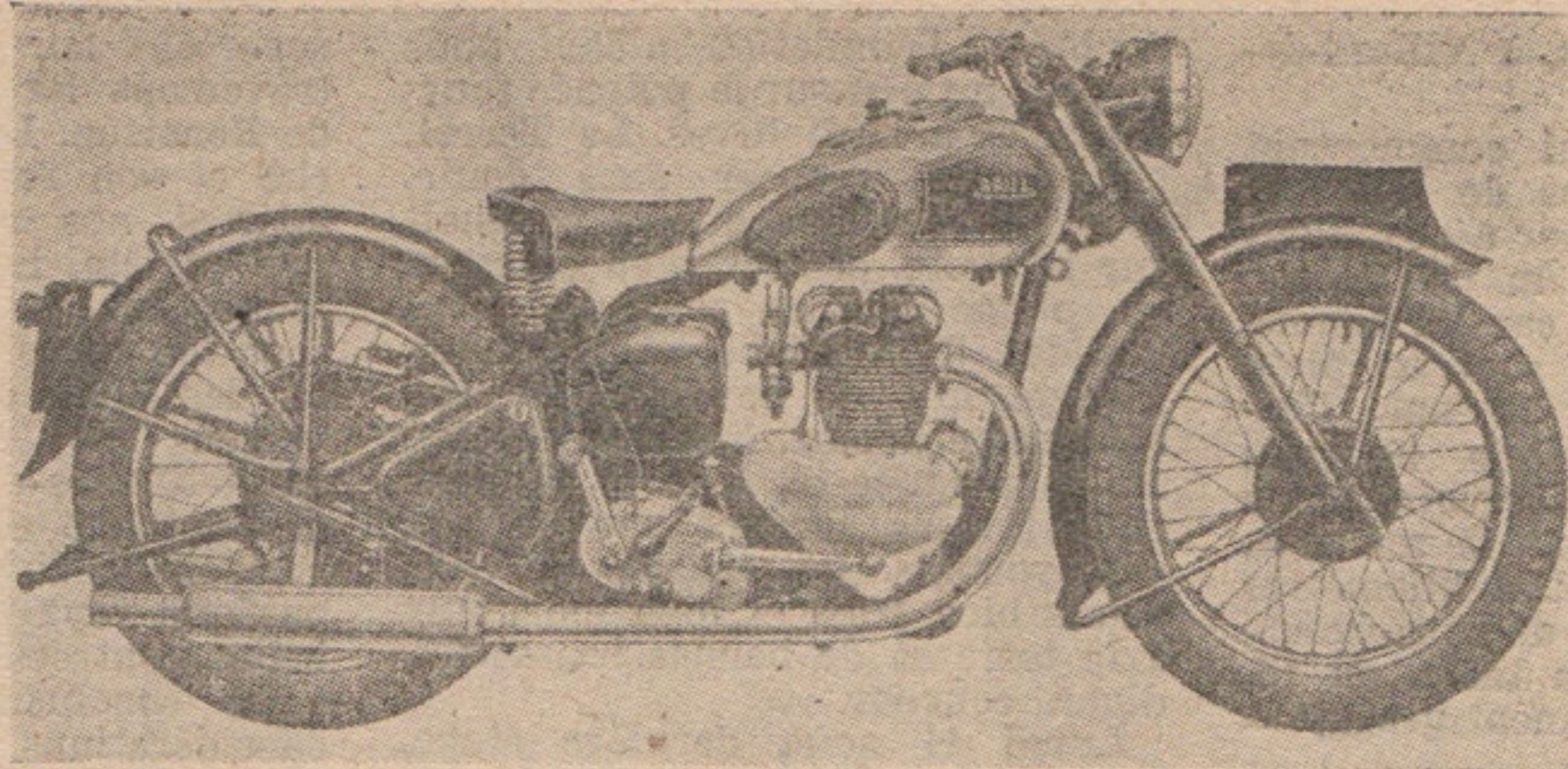
Un certain nombre de machines sont déjà équipées, depuis plus d'un an, avec cet amortisseur. Devant l'enthousiasme de ses clients, M. Spada a déposé un brevet et mis en fabrication une série d'amortisseurs qui donnera certainement satisfaction aux amateurs de suspensions adaptables.

LE VÉLOCIMANE DANVIGNES

Faisant suite à notre article « Pensez aux mutilés », nous attirons l'attention de nos lecteurs sur la réponse de M. R. Danvignes, qui nous fait savoir qu'il livre actuellement, à lettre lue, en vente libre, des velocimanes 3 vitesses à pneus équipés du nouveau VAP. 4, muni d'un débrayage à bain d'huile. Ce moteur fonctionne parfaitement grâce à une légère modification de démultiplication, ce qui fait que

l'appareil velocimane à trois roues marche un peu moins vite que la bicyclette, mais est, de ce fait, beaucoup plus maniable, et c'est là le but à atteindre pour les mutilés et amputés.





La Nouvelle 500 cc bicylindre

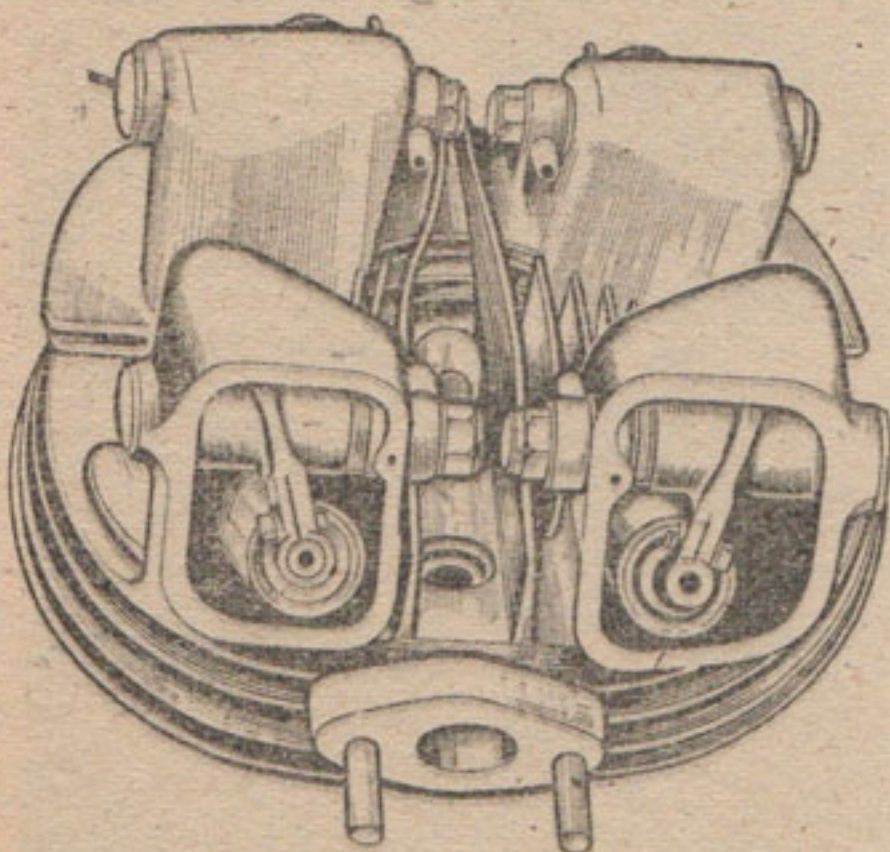
ARIEL

Cette machine qui était aux essais depuis trois ans vient d'être commercialisée. Elle existe en deux types : la KG luxe qui est le modèle courant et la KH (Red Hunter) qui est la supersport.

Le moteur est un « bicylindre vertical ».

Le refroidissement y est bien conçu, en effet, bien que le bloc cylindres soit d'une seule pièce, il existe des passages pour l'air entre les deux cylindres. Il est fixé au carter par huit goujons. La culasse est également fixée par huit goujons.

La distribution est commandée par une chaîne Duplex qui entraîne également la magnéto, placée à l'arrière et la dynamo, placée à l'avant. Pour éliminer les bruits, des pignons silencieux en Tufnol sont utilisés pour l'entraînement de ces organes.



La culasse d'un dessin très net, offre un bon refroidissement

Le vilebrequin est d'une seule pièce en acier forgé. Le volant est central et il est boulonné sur un flasque. L'axe, côté transmission, est monté sur roulement à galets, côté distribution un large roulement lisse a été adopté.

Les bielles sont en métal léger (R. R. 56). Les têtes sont montées sur roulements lisses en métal blanc spécial doublé d'acier sur sa partie extérieure. Ils sont aisément remplaçables sans même démonter le carter d'embellage.

La culbuterie est totalement enclose. Les tiges de soupapes opèrent dans des tunnels placés aux quatre coins du bloc. Des orifices de ventilation pratiqués dans les cache-culbuteurs permettent à l'air de venir refroidir le centre de la culasse. L'accessibilité de ce moteur est vraiment remarquable, il est aisé de démonter le carburateur ou de déculasser sans être gêné par le réservoir.

La boîte est à 4 vitesses, signée Burman.

Fourche AV. télescopique hydraulique. Suspension AR. du modèle classique chez Ariel (sur demande et avec supplément), carburateur Amal unique, avec collecteur d'admission.

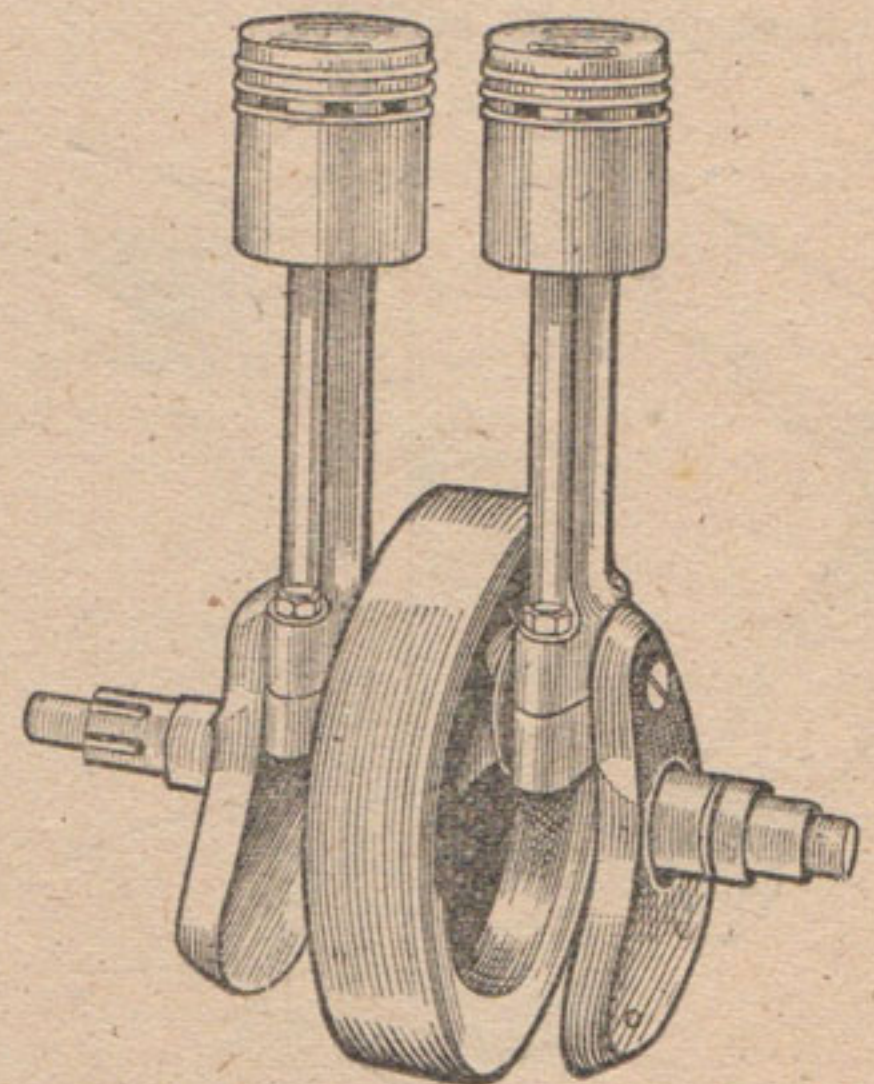
Pneus : AV. 26 x 3,25. AR. 26 x 3,50.

Allumage Lucas.

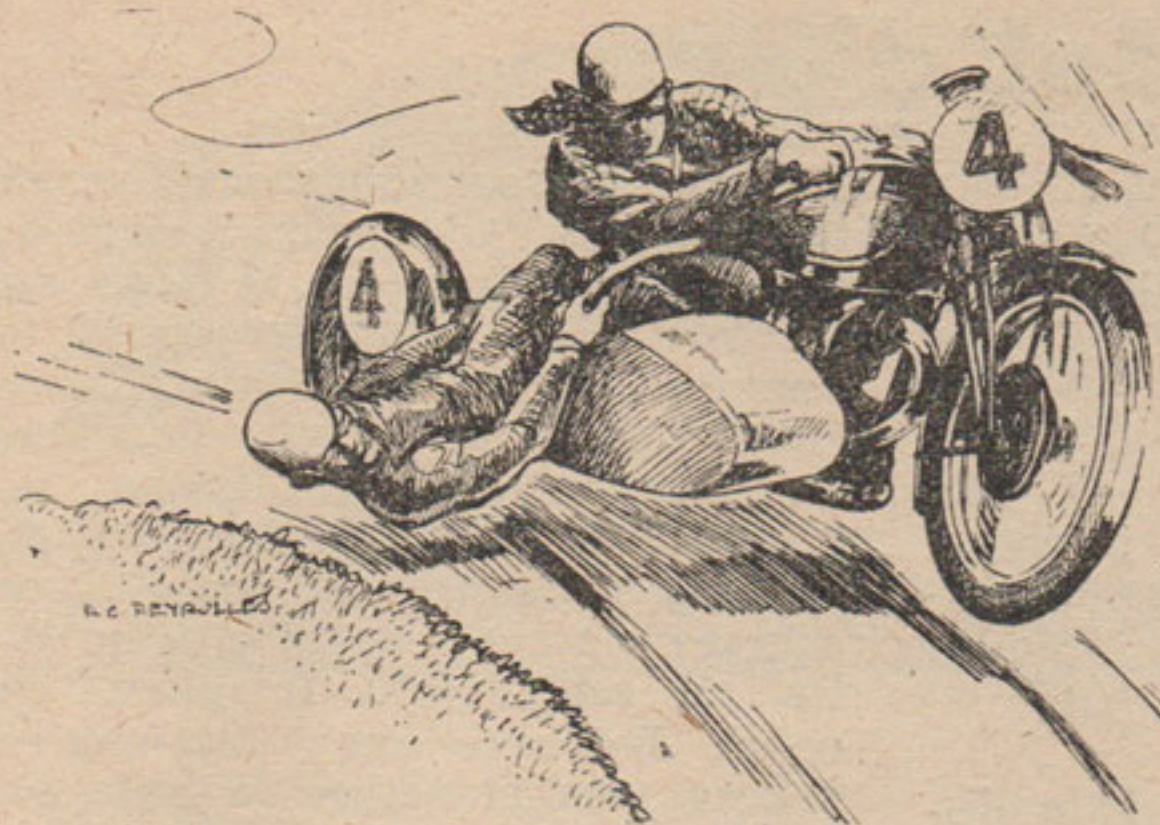
A part le moteur, les caractéristiques et la présentation sont les mêmes que les 500 monocylindres que la maison Ariel continue à fabriquer. Le poids de cette nouvelle machine n'est guère plus élevé que les « mono » ; très exactement 500 gr. de plus !

Cette machine fait honneur à son « père spirituel », M. Val. Page qui a réussi là une machine qui, bien qu'ayant de grandes possibilités, est d'un entretien facile par suite de sa grande accessibilité, deux choses qui, jusqu'ici, n'allaient pas souvent de pair.

La gamme Ariel est maintenant complète puisqu'elle comprend des monocylindres, des bicylindres et des 4 cylindres de renommée mondiale.



L'embellage est simple et robuste



LE SPORT

De nouveaux avis sur les particularités nouvelles du règlement de la F. I. C. M.

Il ressort de l'examen de cette réglementation qu'elle a été élaborée par des gens croyant peut-être bien faire, mais, dans la grande majorité, n'ayant aucune connaissance pratique du side.

Les deux principales raisons de cette réglementation seraient, en grande ligne, les suivantes :

1° Les abus du sidecariste italien Cavanna, lequel avait construit un side de pure fantaisie et courait tous les circuits avec son passager en tansad ;

2° Certains constructeurs de sides étrangers et certains dirigeants auraient prétendu que la formule de la course avec le passager se livrant à des acrobaties était une mauvaise publicité, surtout auprès des femmes. Ces dernières se refusant à ce que leur mari achète un side sous prétexte qu'elles ne voulaient pas d'un engin dont la sécurité dépendait d'une gymnastique spéciale.

Pour l'affaire Cavanna, il est évident que ce dernier a tourné les règlements d'une façon abusive, mais il était facile aux organisateurs de lui refuser le départ, la conception même de son side le permettait sans discussion.

Cette décision, si les coureurs l'acceptent, supprime purement et simplement une catégorie de sportifs de grande valeur : les passagers. Ces derniers ont plus de peine que le pilote et c'est souvent eux qui rétablissent la situation lorsqu'elle est critique.

Le nouveau règlement les oblige à jouer le rôle d'un sac de lest et c'est tout. Leur participation devenant sans grand intérêt, beaucoup préféreront s'abstenir.

Autre chose qui va soulever bien des discussions, dans le cas où des coureurs prendront quand même un passager, il est bien dit que les jambes doivent être constamment dans la caisse. Or, si le pilote s'en-

gage un peu trop vite dans une courbe et que le side lève, ou bien le passager rétablit la situation et l'équipage doit en rendre compte aux commissaires, surtout si l'accident se produit plusieurs fois au cours de l'épreuve, ou bien le règlement passe avant, et tout le monde va au décor.

A cette objection que j'ai faite à une personnalité de la F. F. M., il m'a été répondu que les commissaires sportifs ne seraient pas intraitables et sauraient juger avec bienveillance tous les cas discutables.

Pour mon compte, j'estime que si la stricte application d'un règlement est subordonnée à l'appréciation d'un ou plusieurs commissaires, ce n'est plus un règlement, mais la porte ouverte à bien des discussions entre concurrents et commissaires et malheureusement entre les concurrents eux-mêmes.

Il est à noter que cette réglementation a été établie sans demander avis à aucun coureur, ce qui est tout de même anormal. Que les nouvelles dimensions des sides de course ont été déterminées sans consulter les constructeurs ; à titre d'exemple : le side Bernardet sport type « avion » ne remplit pas les conditions voulues pour être admis dans une course de vitesse s'il n'est pas modifié.

En définitive, cette réglementation porte un rude coup à la course de sidecars dont l'intérêt spectaculaire est considérablement réduit. Elle augmente, par contre, les possibilités d'accidents, car elle élimine le passager où lui enlève le droit d'être utile puisque, d'une part, il n'a pas le droit de sortir de la caisse et, d'autre part, la conception de la caisse le gênerait pour le faire, s'il en avait le droit.

Il serait donc utile de connaître l'avis de tous les coureurs intéres-

sés, des clubs et des spectateurs sur ce sujet.

L. ROSSIGNOL.

M. François Combes nous envoie son palmarès et son avis :

En side 350 km. 2° Grand Prix de Lyon 1946, 2° Avignon et Lyon, 3° à Albi 1947, 1° à Grenoble 1947.

Pour ma part, je suis pour le side lesté et suis heureux de n'avoir pas à compter sur un passager, et de cette façon on pourra se rendre compte de la valeur du pilote. Je pense être prêt pour le début de la saison.

COMBES.

Par suite d'une erreur d'interprétation, nous avons déformé la pensée de Kiéné.

Il n'est pas d'accord avec le règlement en ce qui concerne les dimensions de la caisse. Ces dimensions sont, en effet, supérieures à celles des sides sport livrés actuellement au public. En conséquence, il ne participera pas aux prochaines épreuves, tant que les règlements seront inchangés.

KIÉNÉ.

Vous me demandez mon impression au sujet du nouveau règlement concernant les sidecars. Pour ma part, je peux vous certifier que je trouve ce règlement absolument absurde et que cet état de chose aura pour résultat de faire supprimer les courses de sidecars dans toutes les compétitions et les Grands Prix qui auraient été intéressants pour nous. C'est dommage, car j'avais justement constaté avec plaisir qu'en 1947 il y avait eu un renouveau dans les compétitions sidecar et que très certainement pour les années à venir les organisateurs auraient plus souvent pensé à nous.

CHEVALLIER.

Epilogue du Bol d'Or

Le 30 décembre, les concurrents des « Bol d'Or » motocycliste et automobile ont été convoqués à la salle Iéna pour recevoir les récompenses tant attendues après ces vingt-quatre heures d'efforts déjà lointains.

La salle était pleine et, reconnaissons-le avec joie, élégante.

Sur la scène, les organisateurs, leurs commissaires sportifs, les présidents des clubs dont certains membres avaient participé à l'épreuve, accueillèrent les lauréats parmi un amoncellement de coupes étincelantes.

Cette cérémonie nous a donné l'occasion de voir — *pedibus* — au ralenti et en « civil » les champions que l'on n'imagine guère que sanglés de cuir, casqués, bottés et... sur roulettes.

Quand on aura dit que pas mal d'entre eux sont venus en métro ! Grandeur, servitude et pénurie d'essence...

Cette manifestation se serait déroulée avec le cérémonial consacré par toutes les distributions de prix, et il y en a eu pour la plupart de ceux qui ont terminé l'épreuve, si l'incident Maucourant n'était venu mettre un peu de variété dans la monotonie du palmarès.

La question est assez délicate à traiter, car elle crée une contro-

verse entre organisateurs et coureurs à laquelle nous ne voulons pas prendre part, non plus que nous ne voulons chercher à savoir si Maucourant a eu tort ou raison de saisir cette circonstance pour défendre sa cause.

La course seule nous intéresse par la valeur des pilotes, la qualité des machines et les résultats que les uns obtiennent avec les autres.

Maucourant, remettant à la disposition des organisateurs la prime qui lui était offerte et qu'il n'estimait pas en rapport avec sa performance soulève un cas difficile à régler.

Le vainqueur général a droit, certes, à la plus haute récompense, mais comment apprécier la valeur des coureurs victorieux dans les autres catégories ? Dans le cas présent, le 1^{er} en 125 cc. n'a-t-il pas plus de mérite et de classe que les 3^e et 4^e par exemple des 500 cc. ? Toute la question est là.

Or, à ce Bol d'Or, Maucourant a non seulement battu ses records précédents, mais il surclasse les 175 cc., termine à moins de 100 km. de la 250 cc., à moins de 150 km. de la 350 cc., avec laquelle il n'a qu'un écart de 6 km. de moyenne horaire ; reconnaissons que c'est un résultat magnifique méritant une attention toute spéciale.

Certes, personne n'a jamais songé à discuter la valeur de cet exploit, mais la question qui se pose est de savoir dans quelle proportion le prestige de chaque classe doit être réservé. Nous demeurons persuadé que toute cette polémique ne tourne pas autour d'une question de gain, mais d'amour-propre. Les courses coûtent souvent plus qu'elles ne rapportent. Imaginez ce qu'un Bol avec ses vingt-quatre heures, peut entraîner de frais, ne serait-ce que pour l'organisation du stand de ravitaillement et, compte non tenu du coût de la moto, de sa mise au point et de sa revision, ensuite, si tout s'est bien passé sans casse.

Mais les coureurs ont leur amour-propre, et comme, depuis les Phéniciens, on n'a rien trouvé de mieux que l'argent pour étalonner la valeur, on comprend qu'ils attachent une importance symbolique au montant des prix qu'on leur attribue.

Un moyen bien simple pour tout concilier serait de leur préciser, avant le départ, quelles seront les récompenses auxquelles une victoire leur donnerait droit, ainsi ils pourraient estimer sans possibilité d'objections ultérieures, s'ils doivent ou non risquer leur matériel et leur réputation.

Herenthals - Spa - Herenthals

Quatre-vingt-quinze pilotes ont pris, dimanche 11 janvier, le départ pour les 383 km. de la grande boucle Hérenthals-Spa-Hérenthals.

Malgré le froid et la pluie, la grande place d'Hérenthals était noire de monde et les pilotes néerlandais et français étaient très entourés.

Le circuit passait par des forêts montagneuses, traversées par des petites routes très accidentées. Beaucoup de concurrents n'ayant pu reconnaître le parcours se sont trompés d'itinéraire, c'est ce qui explique les pénalisations des coureurs français Ladévèze et Véréchia. Ils se rattrapèrent dans l'épreuve contre la montre qui avait lieu sur 8 kilomètres d'un terrain très sablonneux. Ladévèze sur Ariel 1.000 cmc. fit le meilleur temps des sidecars en 5 m. 58 s.

Contrairement aux épreuves de chez nous les points de pénalisa-

tions pris au cours d'une étape comptent au départ de l'étape suivante, il faut donc tout le long du parcours rattraper le temps perdu. Les clubs belges avaient délégué leurs meilleures équipes qui ont eu raison des Hollandais qui se sont malgré tout, très bien classés. Il est regrettable que les pilotes français ne puissent pas se déplacer plus facilement pour disputer des épreuves à l'étranger. Nos compatriotes ont reçu partout un accueil chaleureux.

Le Moto Club de Mons, en particulier, interrompit sa réunion pour recevoir l'écurie Ladévèze qui revenait en France par la route. Après des agapes royales le bourgmestre leur fit cadeau d'une médaille souvenir et nos joyeux lurons ne pensent plus qu'à retourner outre - Quiévrain. Voici un extrait du classement des épreuves :

Seniors - Internationaux Sidecars

(600 cc. à 1.000 cc.)

1. Van Ryssel (Holl.), 0 point de pénalisation ;
2. Ladévèze (Fr.), 24 pts pén.

Seniors - Internationaux Sidecars (jusqu'à 600 cc.)

1. Edyson (Liège), 0 p. pén. ;
2. Masui (Brux.), 0 p. pén. ;
3. Vervroegen (MES), 2 p. pén. ;
3. Brands (Holl.), 27 p. pén.

Solo 500 cc.

1. Van Obbergen (Anvers), 0 point pénalisation ;
2. W. E. Roest (Holl.), 0 p. pén. ;
3. Meunier (Liège), 0 p. pén. ;
4. Minguels (Liège), 0 p. pén. ;
5. Chefneux (Liège), 0 p. pén. ;
6. Rolling (Holl.), 2 p. pén. ;
7. De Graaf (Holl.), 2 p. pén. ;
8. Thomas (Moll), 11 p. pén. ;
9. L. Verechia (Fr.), 24 p. pén. ;
10. Horaker (Holl.), 31 p. pén.

Dans les Clubs



A LA TRIBUNE :

LE MOTO-CLUB ANGÉRIEN

Je suis disposé à faire confiance à *Motocycles* chaque fois que je sentirai qu'il est bien ce véritable trait d'union entre tous ceux qui créent, qui régissent, qui entretiennent et qui utilisent la motocyclette.

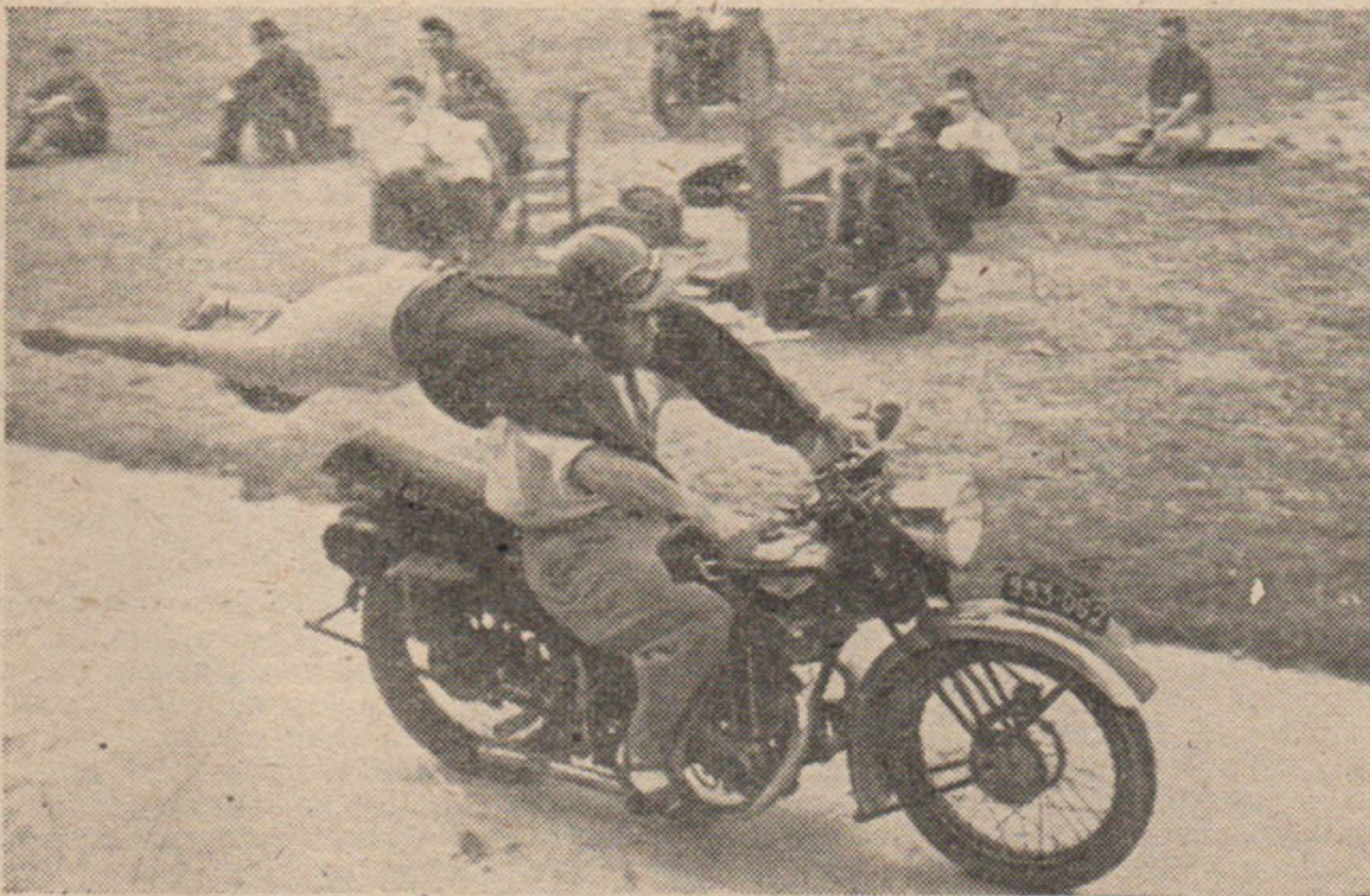
Nous, motocyclistes, en plus de nos fédérations, devons avoir un organe central d'union et d'entraide. J'estime en l'occurrence qu'une grande revue a là un rôle important à jouer.

Dans les itinéraires touristiques, quelle qu'en soit la région, nous devons, par l'intermédiaire de notre revue, avoir toujours l'assurance d'y trouver, en cas de besoin, le mécanicien compétent et consciencieux. Et la question si importante des hôtels doit être également examinée de très près ; si confort et bonne table sont assez rares, par contre les « coups de fusil » pullulent. A nous de les dépister. Lors de nos réunions interclubs, j'ai toujours demandé à nos amis de noter soigneusement garages et hôtels, à seule fin de

distinguer les bons et les mauvais ; déjà au M. C. A. nous avons un registre à ce sujet, destiné à renseigner au mieux nos touristes.

Mais n'est-ce pas là plutôt le rôle d'une grande revue, lue par tous nos amis motards connus et inconnus ?

Au point de vue club, nous avons, avant la guerre, formé le M. C. A., lequel, comme tant d'autres, fut de nombreuses années en léthargie ; l'an dernier, je lançai le premier appel de résurrection, qui ne fut pas vain ; nous reparûmes de plain-pied, et maintenant en Charente-Maritime, on compte cinq clubs, près de 600 adhérents ; le M. C. A. est le plus petit en nombre, mais non le moins actif. Il peut être fier de son activité, grâce à laquelle les principales villes de la Charente-Maritime où nous sommes passés ont maintenant leur Moto Club. Nous sommes liés par la plus grande camaraderie et le M. C. A. reste grand parmi ses puissants voisins. Je me propose, au début de l'an prochain,



M. Texier se tenant à l'horizontale pendant le tour du vélodrome de Coquebors

d'organiser une réunion inter-régionale où, tous groupés, nous établirons ensemble notre calendrier dans l'intérêt commun de nos clubs.

Nous, les vieux clubistes, les motards chevronnés, les gars sportifs qui, dans leur cambrousse et dans l'ombre, font quand même du bon boulot, aimerions que, de temps en temps, les regards de notre revue se tournent un peu vers nous.

Je sais que mes paroles seront entendues de *Motocycles* et, au nom du M. C. A. et de tous les motocyclistes, du fond du cœur et en vrai sportif, je vous dis merci !

M. TEXIER,

secrétaire général du M. C. A.

LE MOTO CLUB BASQUE

Le Moto Club basque, dont le siège est à Biarritz, maison du tourisme, vient d'être affilié à la Fédération motocycliste.

Cette jeune et dynamique Société qui groupe déjà près de cent membres venus de tous les coins du pays basque : Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Hendaye, Hasparren, Sare, Saint-Jean-Pied-de-Port et équipés de machines modernes : Ariel 4 cyl., Zundapp 600, B. M. W. 750, Harley 42, Triumph twin, D. K. W., Indian, Scott, N. S. U., Guzzi, etc..., a élu son bureau :

Président d'honneur : M. le comte de Orizaba.

Président : M. Riffaud.

Vice-président : M. Viaud.

Secrétaire général : MM. Arostéguy, Martinet.

Trésorier : M. Cazenave.

Section technique : MM. Lamouzy, Bacherès, Barthe.

Délégué Saint-Jean-de-Luz et région : M. Mativet.

Section tourisme : M. Brau.

Grâce à une température printanière, les jours de Noël, Premier de l'An, dimanche 4 janvier ont réuni des dizaines de motards qui ont participé au premier banquet annuel (déjà...) et à un rallye gymkana conduit par le président que ses 65 ans n'empêchent pas de chevaucher gaillardement une belle 750 B. M. W. culbutée.

Des réunions touristiques et d'information sont également prévues pour les mois à venir qui remplaceront les sorties impossibles avec la pénurie d'essence.

Le Moto Club basque adresse ses meilleurs vœux à *Motocycles*, à la Fédération, à la Ligue régionale, aux clubs motocyclistes et à tous les motards.

MOTO-CLUB DU MORBIHAN

Dimanche 12 octobre a eu lieu au café du Cap une réunion préliminaire de formation du Moto-Club du Morbihan, dont voici le compte rendu fourni par le bureau.

Cette réunion avait pour but la formation du bureau, la lecture des statuts et les bases de fonctionnement du club et de plus une présentation des machines de quelques adhérents.

Le bureau, élu à l'unanimité, se compose donc de :

Président d'honneur : M. Mathievet, chef de Cabinet de M. le Préfet du Morbihan ;

Président : M. Cunig (Francis) ;
Vice-président : M. Allano (Théodule) ;

Secrétaire général : M. Clôrec (Robert) ;

Secrétaire adjoint : M. Renaud (R.) ;

Trésorier : M. Le Bail (Jean) ;
Administrateurs : MM. Méchin (Maurice) ; Massiot (Joseph) ; Vedier (Paul) ; Julien (Albert).

La réunion s'est déroulée dans une atmosphère cordiale et dans les traditions de bonne camaraderie des « motards ».

Quelques camarades n'ayant pas eu connaissance de la réunion se sont joints spontanément à nous et sont venus renforcer nos rangs.

Le bureau remercie tous les adhérents présents et invite cordialement tous les motards du Morbihan pour la prochaine réunion qui aura lieu au café du Cap, siège social du Club, le dimanche 9 novembre à 9 heures 30, réunion qui sera suivie d'une petite sortie groupée.

Nous rappelons à tous nos adhérents que le Moto-Club accepte toutes les motos, depuis le vélomoteur jusqu'au 1.000 cmc. quelle que soit leur année de fabrication. Le Moto-Club ne concerne pas exclusivement la ville de Vannes mais toutes les localités du Morbihan.

Les inscriptions seront reçues au siège social, café du Cap à Vannes.

MOTO-CLUB NARBONNAIS

Pour clôturer sa saison, le Moto-Club Narbonnais avait organisé, en ce froid mais ensoleillé dimanche, un moto-cross pour toutes catégories. Disons tout de suite que cette épreuve obtint un grand succès et que les dix-sept partants furent tous présents à l'arrivée, malgré un parcours difficile et accidenté, ce qui est tout à l'honneur des conducteurs. Tenant compte du sérieux handicap du vent qui soufflait avec une extrême violence, les temps réalisés furent excellents. Les petites cylindrées en particulier se conduisirent d'une façon magnifique ; citons entre autres les deux motobécanes 125 cmc. latérales qui se classèrent premières de leur catégorie et à deux minutes du vainqueur « Ventresque » sur sa 500 cmc. Triumph.

Nous donnons ci-dessous les résultats techniques :

1° Ventresque sur Triumph, 500 cmc. en 17 minutes ;

2° Gardeigne sur B. S. A., 350 cmc. en 18 minutes ;

3° Combeleran sur Terrot, 500 cmc. en 18 minutes ;

4° Truillet sur Motobécane, 125 cmc. en 19 minutes ; Cutillas sur Motobécane, 125 cmc. en 19 minutes ; Magadou sur Terrot, 500 cmc. en 19 minutes ; Larue sur B. S. A., 500 cmc. en 19 minutes ;

8° Baldelon sur Machless, 500 cmc. en 21 minutes ;

9° Marcier sur Automoto, 125 cmc. en 22 minutes ; Journet sur Monet, 175 cmc. en 22 minutes ;



Gardeigne dans un ruisseau desséché des Corbières, 2° au cross du M. C. N.

11° Grange sur Terrot, 250 cmc. en 23 minutes ;

12° Roubio sur Monet, 350 cmc. en 26 minutes ;

13° Panisello sur Monet, 350 cmc. en 27 minutes ; Garcia sur New-Map, 250 cmc. en 27 minutes ;

15° Araud sur Gnome-Rhône, 500 cmc. en 30 minutes ;

16° Fagès sur Horex, 250 cmc. en 32 minutes ;

17° Auchaire Papin sur Zundapp, 700 cmc. en 33 minutes.

Félicitons les dévoués dirigeants du Moto-Club Narbonnais qui, une fois de plus, organisèrent ce moto-cross d'une façon si parfaite. Bravo MM. Baudouy, Pradal, Labau, Araud, Longuères, etc..., et à l'année prochaine.

Ajoutons pour terminer que le Moto-Club Biterrois s'était déplacé pour assister à cette épreuve.

MOTO-CLUB DE PARIS

Au M. C. de Paris chaque dimanche une sortie

Le 17 décembre a eu lieu l'assemblée générale du M. C. P. M. Rouquette, au cours d'un bref compte rendu moral fit ressortir la progression constante du club aux couleurs bleu et rouge, ainsi que les heureux résultats sportifs obtenus au cours de la saison 1947, résultats dus en grande partie au dynamisme, et au dévouement du président de la Commission sportive : Dalmas. Quant au tourisme, malgré la pénurie de carburant, il a été sous l'impulsion de

M. Lavaud, des plus florissants, certaines sorties ont groupé plus de 40 participants.

Après que M. Rouquette eut remercié tous ceux qui se sont dévoués en 1947 pour la bonne marche du M. C. Paris il fut procédé au renouvellement du bureau pour 1948. Ont été élus :

Président : M. Rouquette ; vice-présidents : MM. Dalmas et Lavaud ; secrétaire général : M. Voisin ; secrétaire adjoint : M. Gauglin ; trésorier : M. Lenormand ; trésorier adjoint : M. Lenglet (Jacques) ; administrateur : M. Bovièr ; délégué à la L. M. I. F. : M. Rouquette ; commission sportive, président : M. Dalmas ; directeur : M. Lenglet J. ; commission touristique, président : M. Lavaud ; directeur : M. Lenormand.

Tous renseignements : Saint-Paul Moto, 19, rue Charles-V ; chez Bovièr, 6, rue Mazé et chez Favier, 40, rue Saint-Paul (où a lieu une réunion « apéritif » tous les samedis soir à 19 heures. Réunion les 1^{er} et 3^e mercredis du mois « aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli (métro Hôtel-de-Ville).

Correspondance : Rouquette, 3, rue de Lancry, Paris (10^e).

MOTO-CLUB CLODOALDIEN

L'assemblée annuelle avec élection du Bureau a eu lieu au siège social le 11 janvier dernier.

Elle s'est déroulée dans de très bonnes conditions, et au cours de celle-ci nous avons enregistré 12 nouvelles adhésions.

Résultats de l'élection :
Président d'honneur : M. Morel (Paul), fondateur du M. C. C.

Président : M. Sutra (Joseph).
Vice-présidents : MM. de Reviers (Guy), Charrier (Jacques).

Président sportif : M. Chailoux (Robert).

Membres de la commission : MM. Godéré (Paul), Walter (Robert).

Président touristique : M. Cordier (Lucien).

Membres de la commission : MM. Ansquer (Raymond), Servièr (Henri).

Secrétaire général : M. Létang (Roger).

Secrétaire adjoint : M. Millang (André).

Trésorier général : M. Liégeois (Marcel).

Trésorier adjoint : M. Lehmann (Raymond).

Délégué F. F. M. : M. de Reviers (Guy).

Assesseurs : MM. Tardivon (Roger), Buffavant (Charles).

La saison 1948 peut être envisagée pour le Moto-Club Clodoaldien, avec sérénité, car le nouveau Bureau, qui a rallié la majorité des suffrages, s'apprête à faire du bon travail.

Cette splendide réunion s'est terminée en sablant le champagne et notre nouveau président Sutra leva son verre en souhaitant pour notre Club les plus beaux succès sportifs pour cette saison.

Renseignements et adhésions : Permanence, 21, rue d'Orléans, Saint-Cloud. Tél. : MOL. 21-29.

AH!
SI **REYDEL**

pouvait fabriquer ses
BONNES SELLES SOUPLES
à suspension Sandow !...

STÉ des Anc. ÉTS J. REYDEL, VILLETTE par Mantes (S.-et-O.)

JEUNES!

apprenez un métier d'avenir

Faites-vous une situation intéressante dans l'industrie et le commerce de l'auto en suivant nos cours par correspondance qui feront de vous des techniciens et mécaniciens de premier ordre. Préparation au brevet automobile militaire (armée motorisée).

COURS TECHNIQUE AUTO

Rue du Docteur-Cordier
SAINT-QUENTIN (Aisne)

Renseignements gratuits sur demande

VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES

Echanges standard des
embellages réalésages
Bielles et
manetons

MOTO-PIECE

EXIGEZ
LA
MARQUE

87, RUE EDOUARD VAILLANT LEVALLOIS

Cages à galets

Axes et cônes de moyeux

Pignons de chaîne et roues AR

Pignons de boîtes de vitesses etc.

DEMANDEZ LA LISTE DES STOCKISTES RÉGIONAUX

TEL:
PER 20-56



**STÉ CENTRALE
DE
PIÈCES MOTO**

44, Rue de la Condamine - PARIS (17°)

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 Véломoteurs
Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XVI

Magneto France

L'EQUIPEMENT
ELECTRIQUE
COMPLET)

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

SILENCIEUX

WILMAN

1^{er} Prix au dernier T. C. F.
concours du



3, Rue d'Épreux - COURBEVOIE - Seine

Pour MOTOS et CYCLECARS

Les Ets PERTUISOT

sont spécialisés dans

La réparation des embellages; Le réalésage des cylindres

Fournitures de:

PISTONS COMPLETS
SOUPAPES

PIECES DETACHÉES
et ACCESSOIRES

Agent Général des Ets STAUB
23, rue des Acacias, PARIS (17°)

ETO. : 12-46

ÉTS REINHARD & CHAPUISET

207, Avenue Pasteur - BAGNOLET (Seine)

Téléphone : AVRon 31-94

JANTES et GARDE-BOUE

pour

VÉLOMOTEURS et MOTOS

VENTE EXCLUSIVE EN GROS

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
VELOMOTEURS
STOCK IMPORTANT DE SIDECARS BERNARDET
Station service pour moteur auxiliaire VAP

PNEUS, autos-motos-vélos
RECHAPAGES PAR SPÉCIALISTES DEPUIS 17 ANS
RENOVA-PNEUS
6, Rue de la Cerisaie, PARIS (4^e)

ROBERT KIENE FRANCE-MOTOS

REPARATIONS - AUTOS - MOTOS
RECONSTRUCTION
Tous les accessoires Motos
73, quai du Point-du-Jour, 73
Téléph. MOLitor 21-26 et 31-28 BILLANCOURT

REPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE
FRANCE-MOTOS - R. PITTARD
REALESAGE - REFECTION D'EMBIELLAGES - ACCESSOIRES
EMAILLAGE - CHROMAGE
POSE DE SELECTEURS AU PIED SUR VELOMOTEURS
TERROT, MOTOBECANE 4 TEMPS et MONET-GOYON
31, Avenue de Neuilly - NEUILLY-SUR-SEINE (Porte Maillot)

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932
VENTE - ECHANGE - REPARATIONS
Représentants de toutes marques françaises
et de motos JAWA, OGAR, G-Z
12, avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15^e)
Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-62

S.A R. L. Paul LADEVEZE & CIE
50, rue Brunel, PARIS (17^e). ETO. : 24-66
La plus formidable représentation de motos étrangères
Agent général et Représentant Officiel
NORTON - ARRL - PANTHER - DOUGLAS - O. E. C. - RUDGE
BROUGH - SUPERIOR - GUZZI - MORINO
VISITEZ, VOUS SEREZ EDIFIES
ACHAT - VENTE - ECHANGE - REPRISE

L. SEGUIN

Spécialiste des rechapages et réparations
de pneus motos et voitures
69, avenue de Neuilly, 69
Téléphone : MAILLOT 33-69

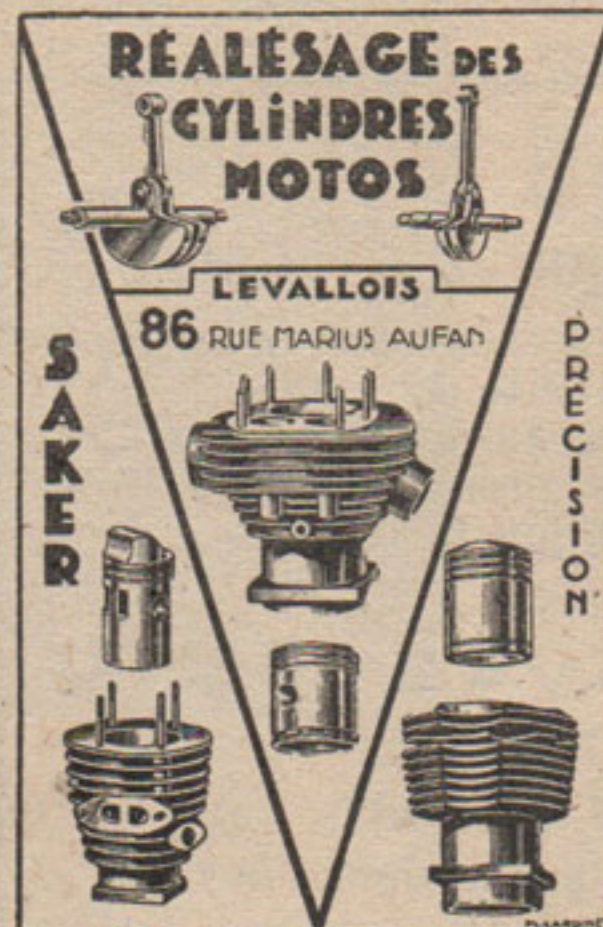
Pièces SOYER origine

Egalement en stock
Pièces Moteurs : JAP, STURMEY, CHAISE,
Pièces Boîtes : STURMEY, ALBION.
Accessoires — Realésages — Embiellages
Ets R. DELOBELLE
2, passage Moitrier, PARIS (17^e) - GALvani 66-70

MODERNISEZ VOS MOTOS, en les faisant
TRANSFORMER avec le DISPOSITIF
de suspension arrière GRAZZINI
16, rue du Marché Popincourt - (PARIS (XI^e)
Roq. 17-03
Agences : TERROT, MOTOBECANE
MONET-GOYON, M. R.

MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques
**MOTOBECANE TERROT
VÉLOCETTE**
Toujours prêt à vous satisfaire
78, Avenue des Ternes - PARIS (17^e) - Téléphone : GAL. 78-95



L'AMORTISSEUR spécial "SPADA"

est le complément
INDISPENSABLE
de toute
SUSPENSION
ARRIÈRE

Notice sur demande :
SERGE SPADA
Tout pour la moto
37, Route de Lyon, 37
CHAMBÉRY (Savoie)

PETITES ANNONCES

La ligne de 30 lettres signes ou
espaces : 100 francs.

Norton Internationale - Guzzi -
Motos - Vélocettes - Stock
M. M. W. - D. K. W. - Gnome-
et-Rhône - Terrot. BERTRAND,
87, avenue Maréchal-Foch, BE-
ZIERS (Hérault).

ACHETONS toutes motos
MATCHLESS modèles 39 à 47
et toutes pièces détachées
de la marque. Ne vendez rien
sans nous consulter. ROSSI-
GNOL et Cie, 17, rue de Châ-
teaudun, NANTERRE. MAL. :
10-65.

CHERCHE cyclecar VILLARD,
bas prix même mauvais état ou
sans pneus. Ecrire BASSET, 12, r.
Bérgère, VICHY (Allier).

KOSTIO DE WAR

présente aux sportifs
une gamme choisie de
CRAVATES ÉLÉGANTES ET INUSABLES
en tricot main ou machine

14, r. Clément-Marot
PARIS

TÉLÉPHONE :
ÉLYSÉE 70 14

VENDRAIS casque neuf AMO en-
trée 57 ou échangerais contre un
55. Jaël DUBRAY, 61, rue Aristi-
de-Briand, CHATEAU-du-LOIR
(Sarthe).

ECHANGERAIS chaîne de vélo-
moteur ou moto contre vélo-
moteur ou moto (3 ch. max.) neufs,
DUCHAMBON (Maurice), mécani-
cien, ORADOUR-sur-VAYRES,
(Haute-Vienne).

REVIL (Ets), 82, av. des Ternes.
E.T.O. 15-53. Seul spécialiste pour
tous équipements et accessoires
moto, cycle, auto. Tabliers, culs-
sards, casques, serré-tête, ves-
tes, sacoches, musette, sièges
arrières, poignées tournantes, si-
gneaux, dessus selle caout-
chouc, accus, sélecteurs V. M.,
guidons, klaxon, outillage.

INDIAN, stock complet, pièces
détachées récentes d'origine.
Suis acheteur INDIAN et HAR-
LEY même épave. TAURY, 50, r.
Octave-Mirbeau, PARIS.

TERROT R. D. A. 500 cc. mono-
bloc. impeccable. DERVAIN, 39, rue
Elysée-Reclus, KREMLIN-BICE-
TRE (Seine).

Si vous trouvez
difficilement

"MOTOCYCLES"
dans les kiosques ou
chez les marchands,
ABONNEZ-VOUS

Un an : 220 frs - C.C.P. Paris 932 76

CHAQUE JEUDI

LA VIE PRATIQUE

et son supplément **bricolus**

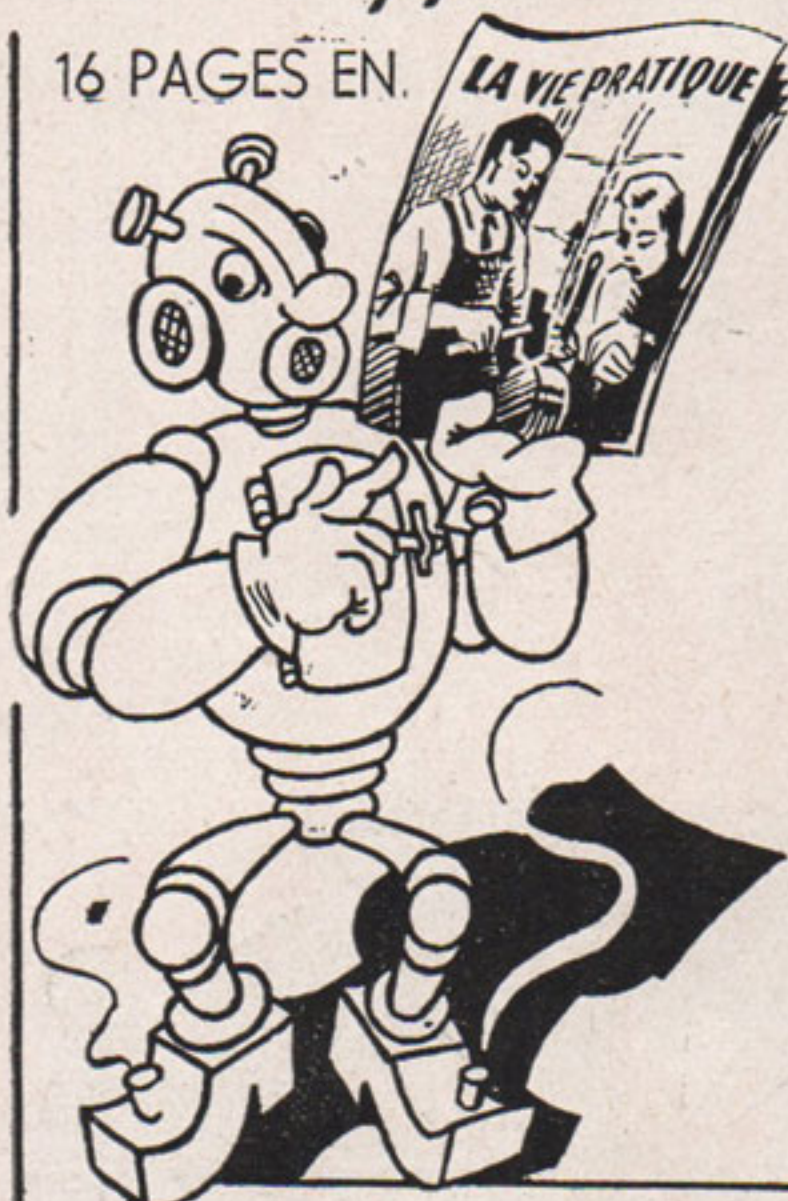
16 PAGES EN

LA VIE PRATIQUE

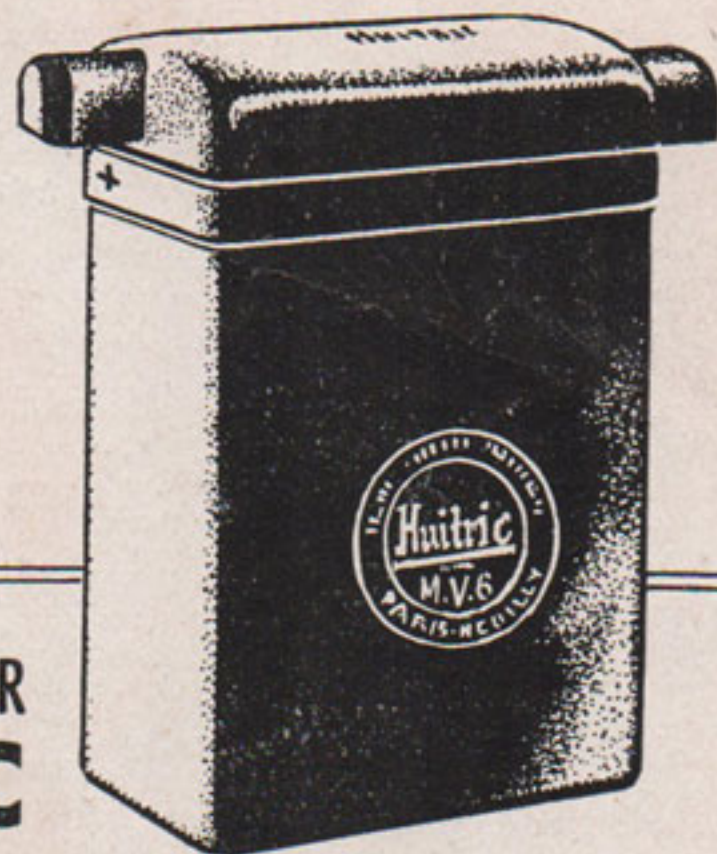
NOIR et en COULEURS

*Vous trouverez
des conseils
indispensables
à la famille*

BRICOLAGE
TOURS DE MAIN
ARTS MÉNAGERS
TECHNIQUE APPLIQUÉE
AUTO - MOTO - VÉLO
JARDINAGE - PÊCHE
CHASSE - ÉLEVAGE - ETC.



En vente partout 12^{frs} seulement



L'ACCUMULATEUR
HUITRIC
MOTO

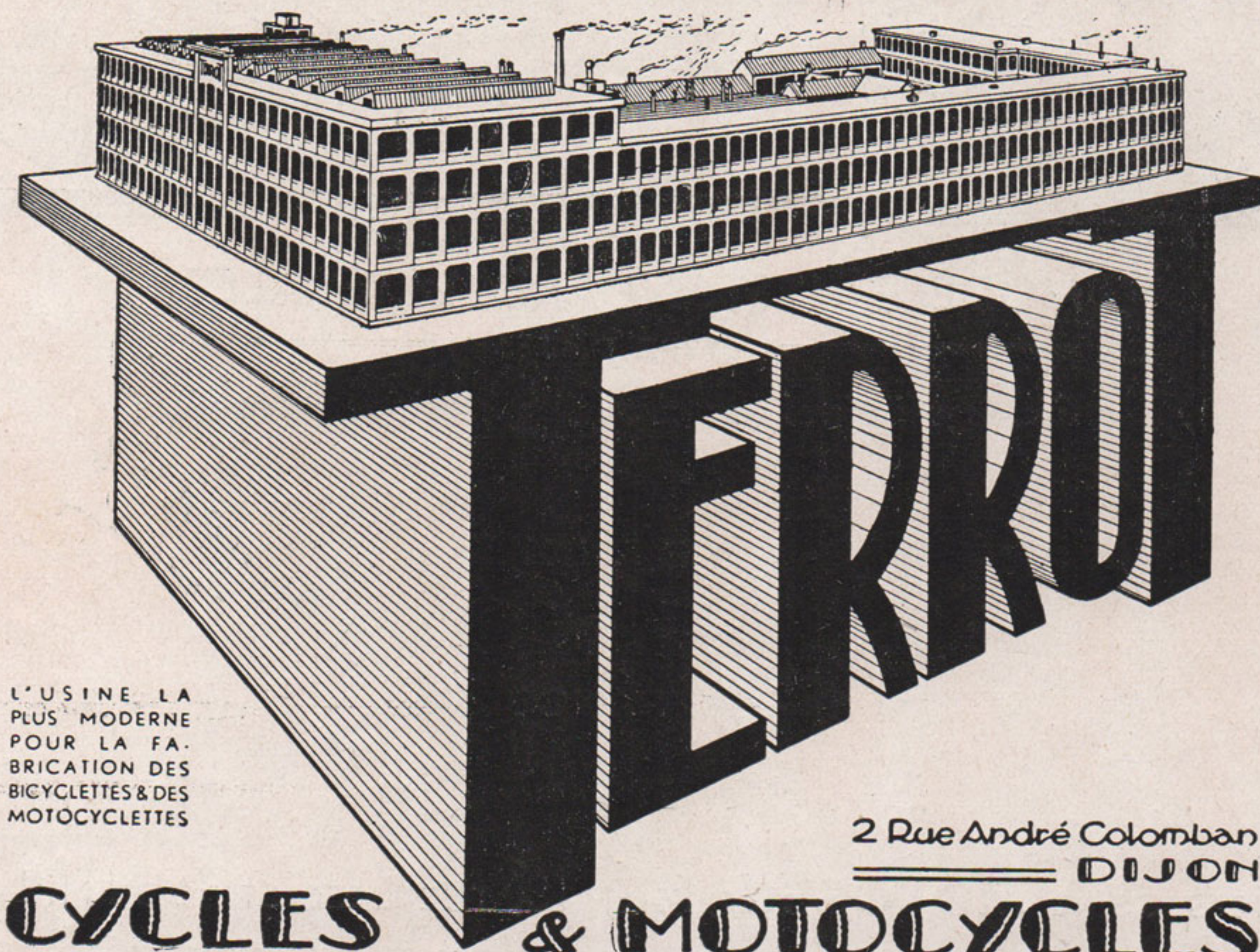
équipe les Grandes Marques

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



L'USINE LA
PLUS MODERNE
POUR LA FA-
BRICATION DES
BICYCLETES & DES
MOTOCYCLETES

2 Rue André Colombar
DIJON

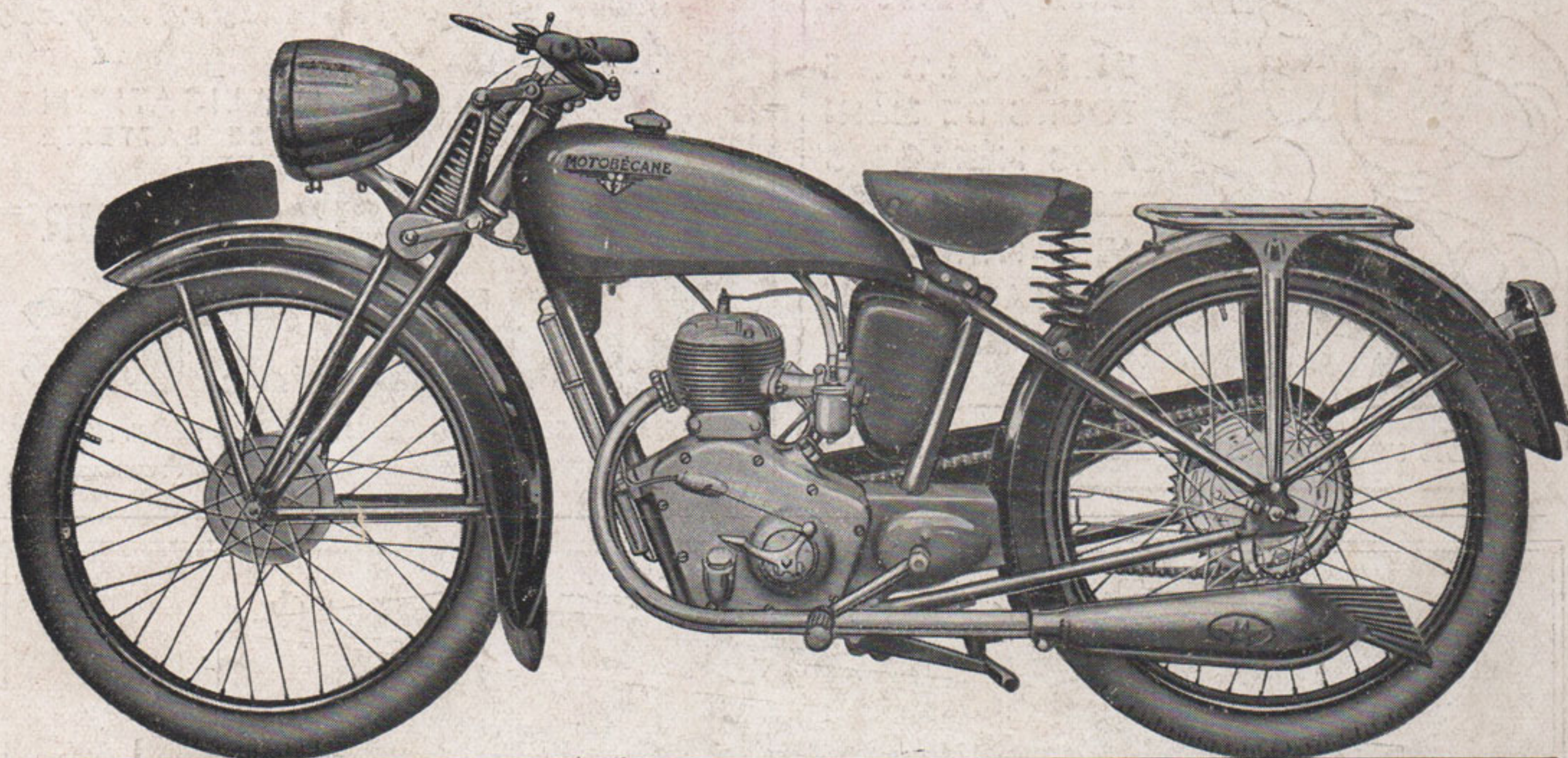
CYCLES & MOTOCYCLES

MOTOBÉCANE



VÉLOMOTEUR 125 ^{cm³}

≡ BLOC-MOTEUR 4 TEMPS ≡



MODÈLE " STANDARD LATÉRALES "

TYPE D.45 - A

Graissage intégral par circulation intérieure automatique

P R I X

51.710

FRANCS

JANVIER 48

Ateliers de la **MOTOBÉCANE**, 18, rue Lesault, PANTIN (Seine)