

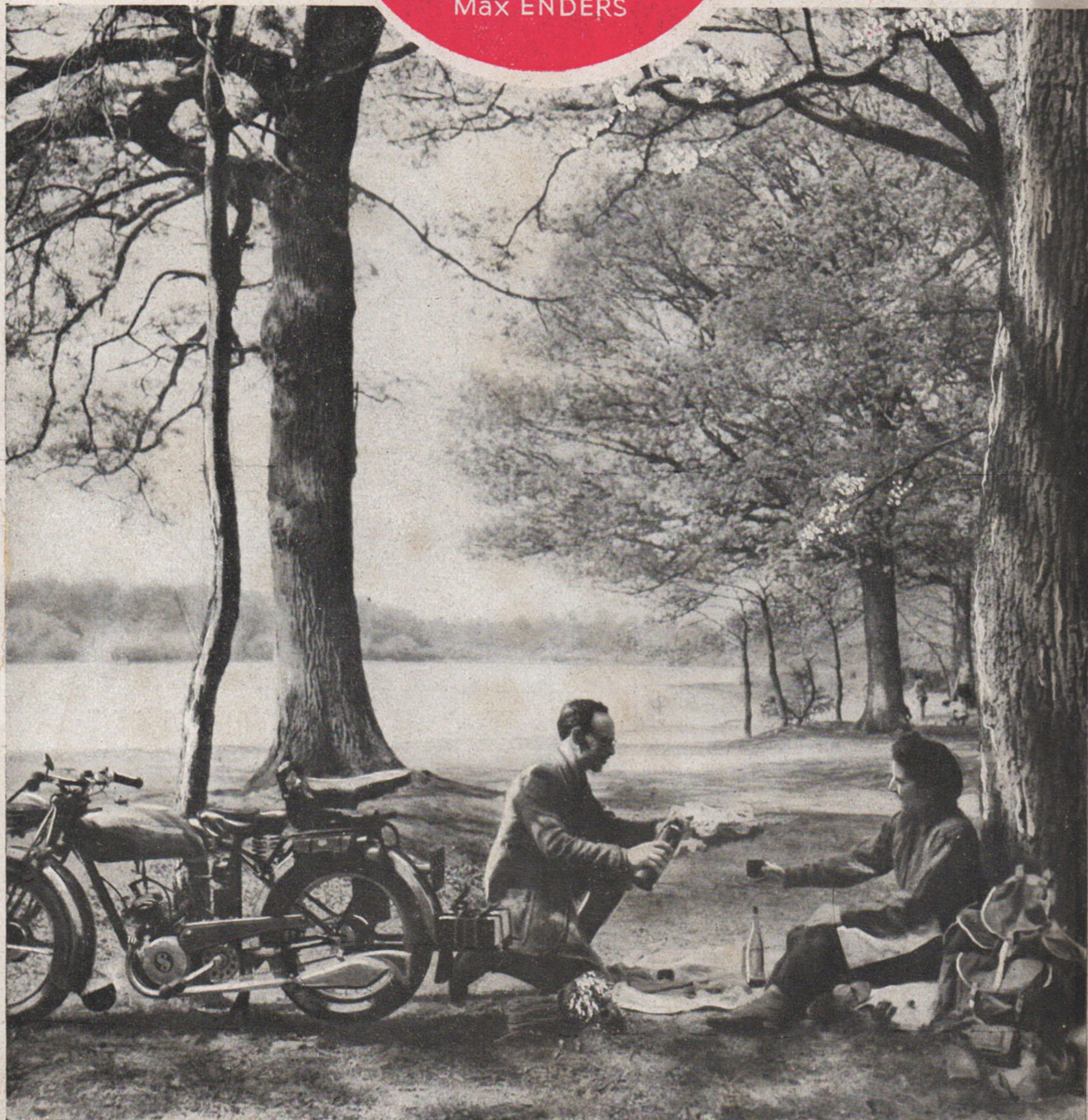
1^{re} ANNÉE - N° 10
AVRIL 1948

REVUE
MENSUELLE

LE NUMÉRO
25 FR\$

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS

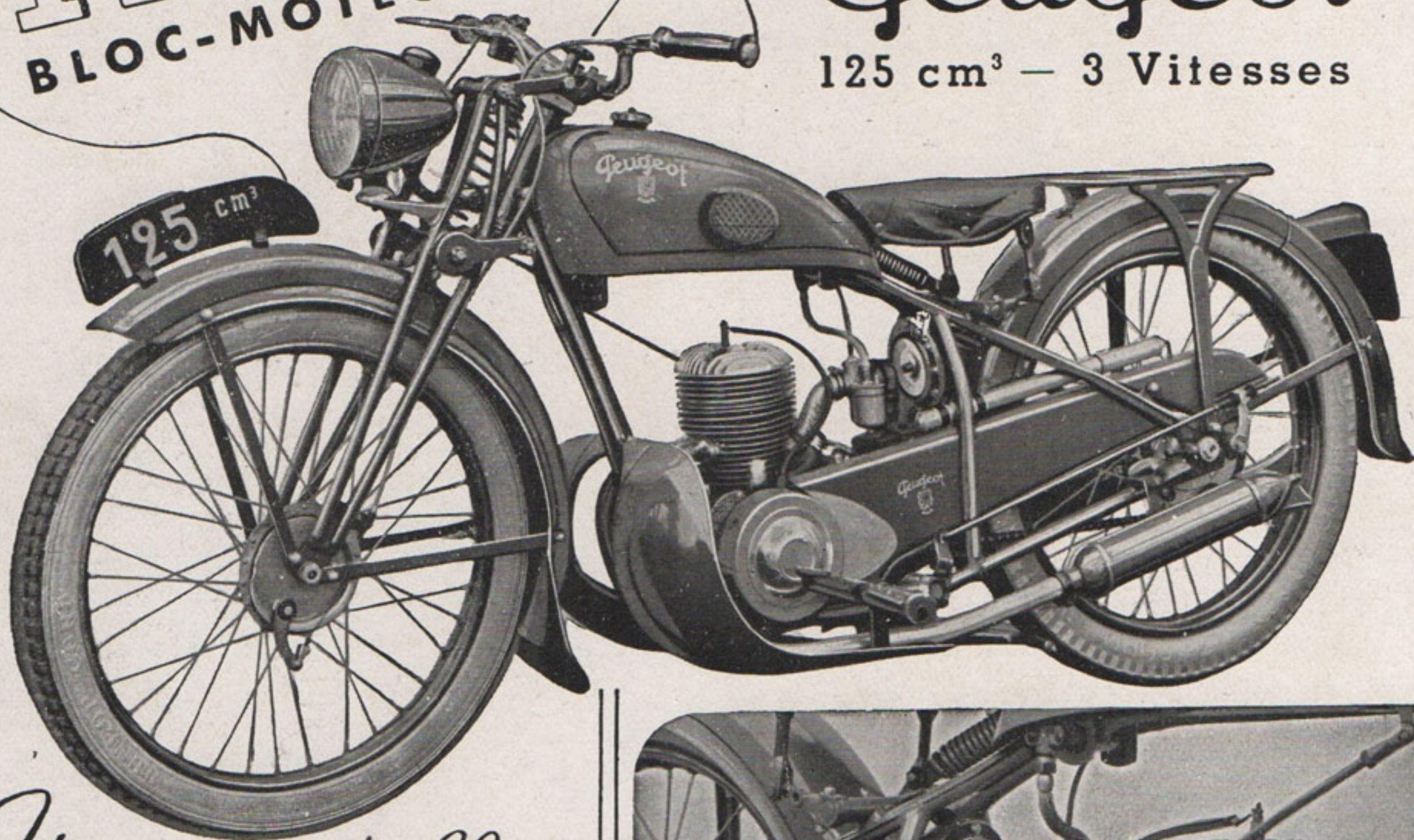


125 cm³
BLOC-MOTEUR

LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

Geugeot

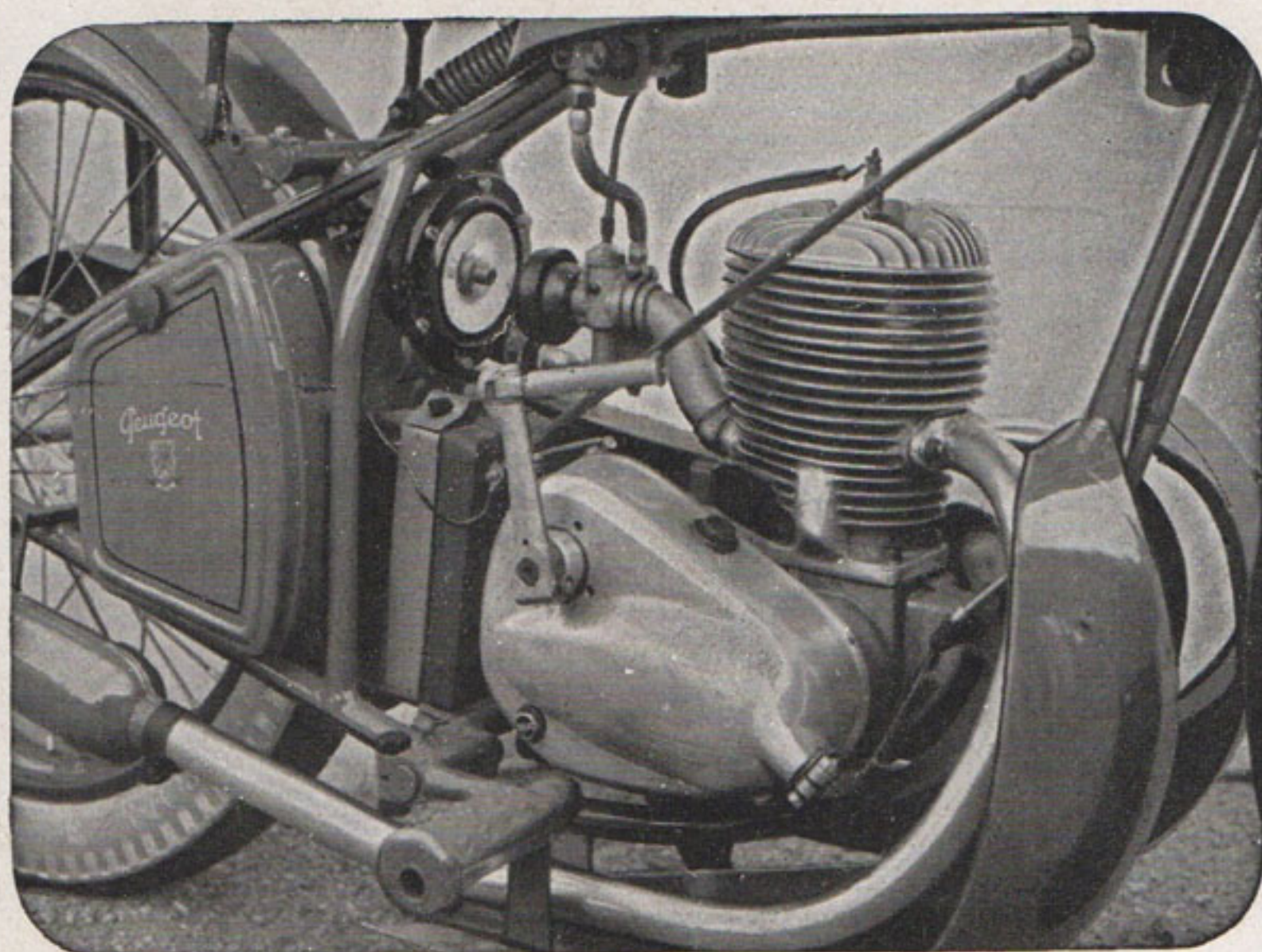
125 cm³ — 3 Vitesses



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

B

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 ;
- Sellé 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

LA MOTOCYCLETTE DE GRAND LUXE

NEW-MAP

Pas de surprises

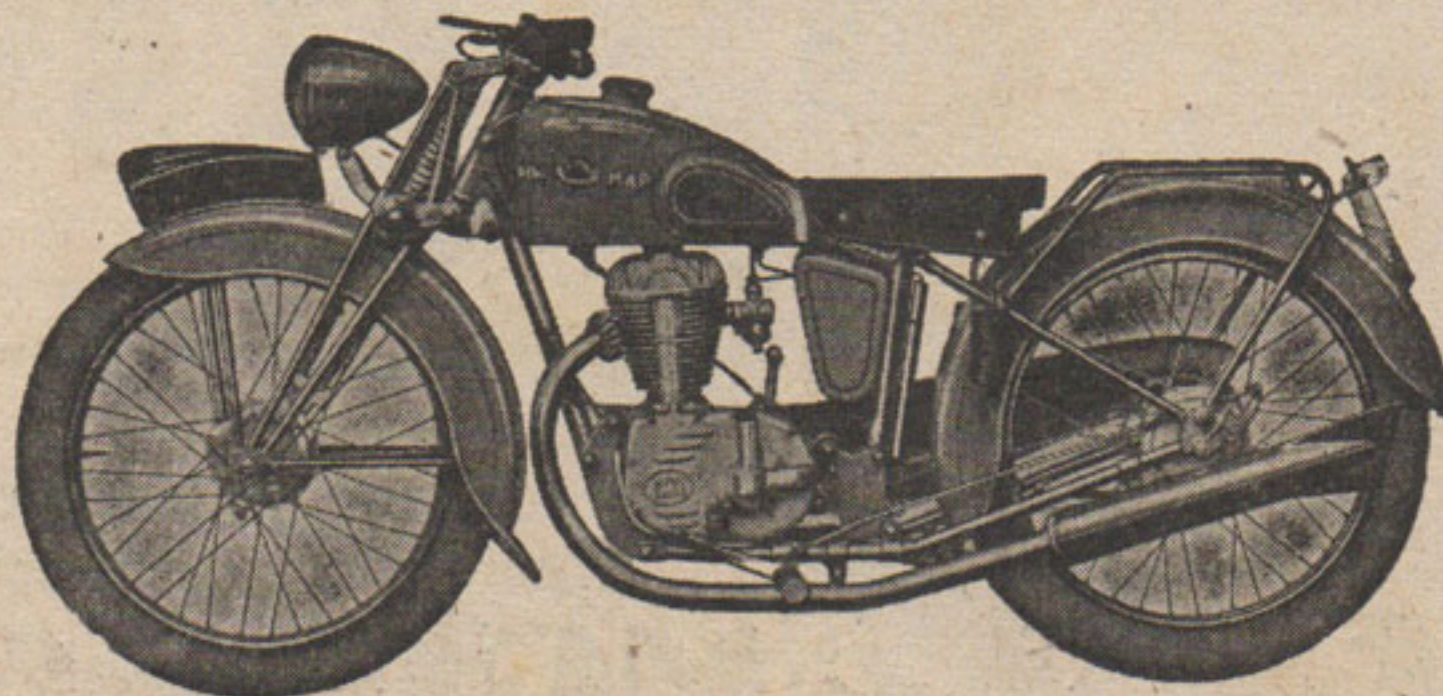
*Depuis 5 années déjà...! plusieurs milliers de vélomoteurs New-Map
roulent équipés d'un moteur 4 temps à culbuteurs*

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

ALCYON

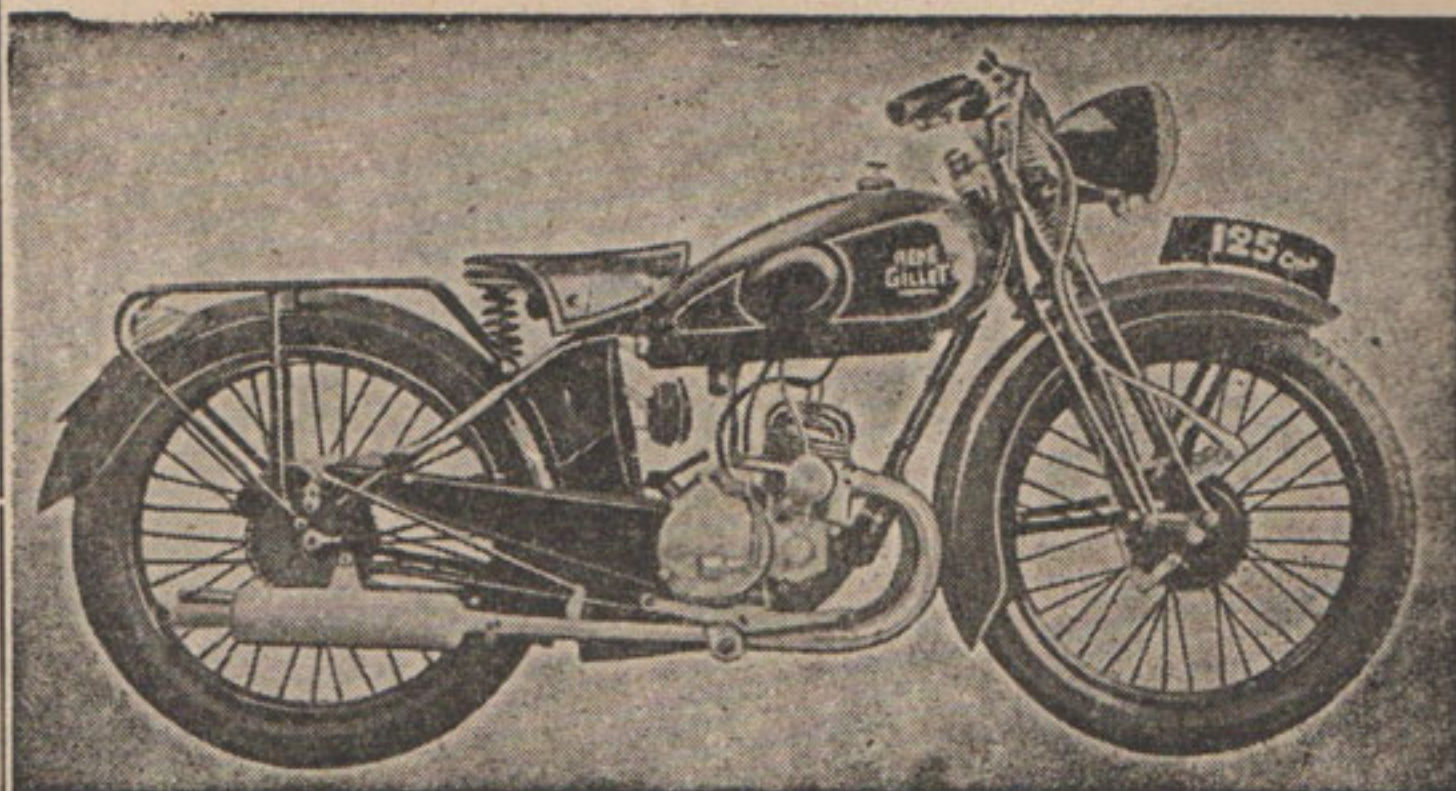
VÉLOMOTEURS

T. E. B.

T. E. B.

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

AGENTS PARTOUT

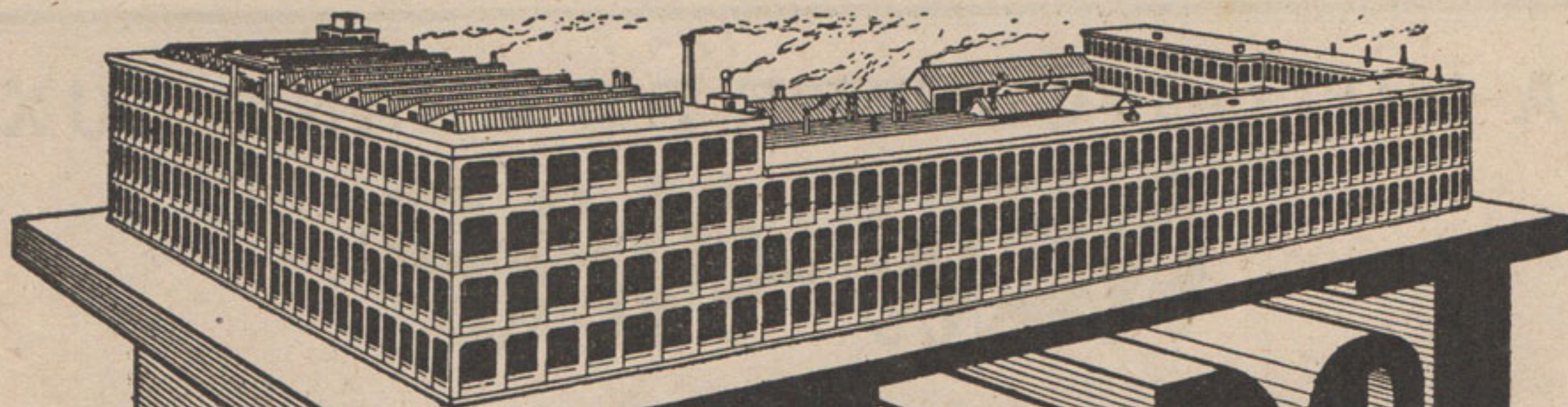


René GILLET

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

Vélocycleurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

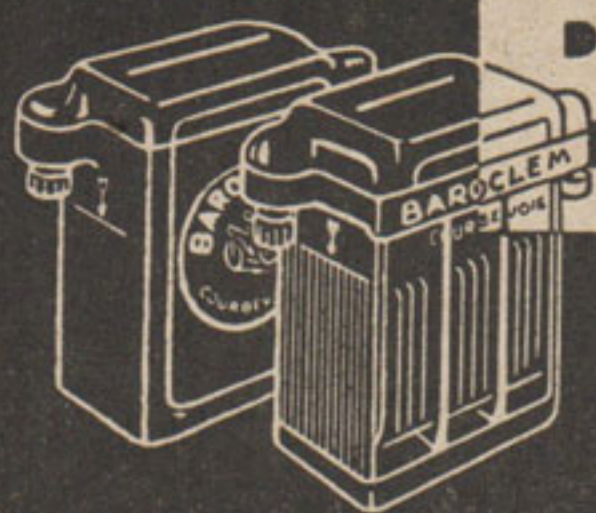
Établissements René GILLET
126 bis, 128 Avenue Aristide-Briand
- MONTROUGE - Seine -



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

2 Rue André Colombar
DIJON

CYCLES & MOTOCYCLES



BAROCLEM

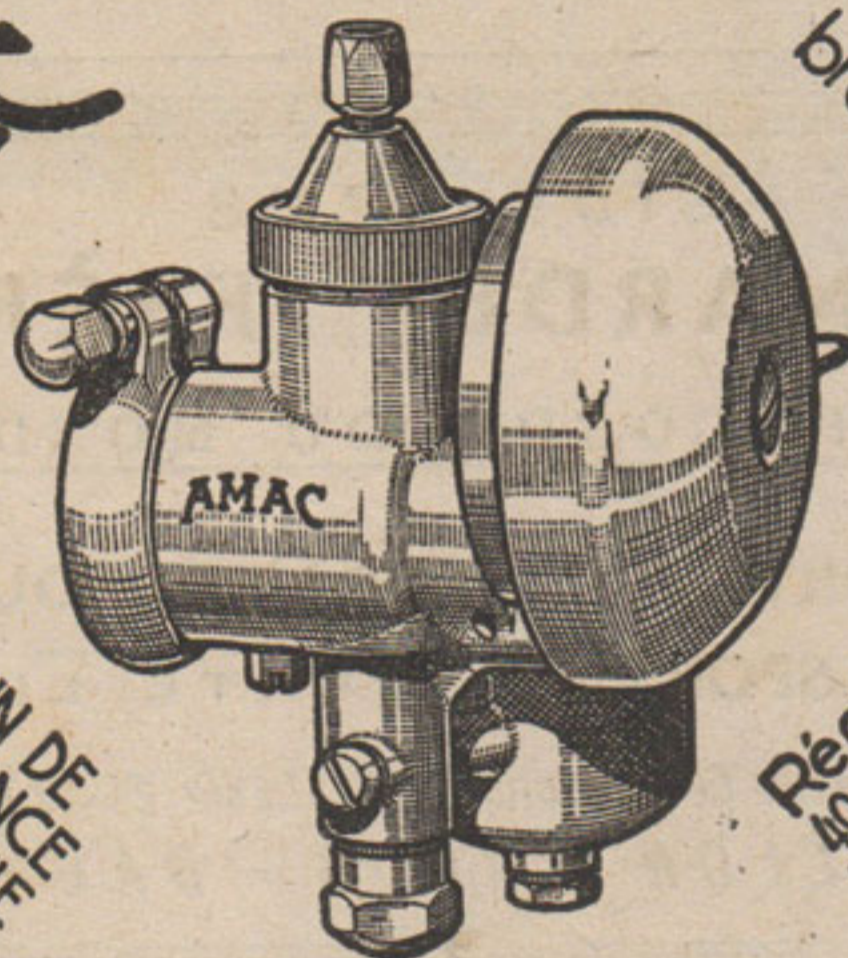
la Batterie de Qualité



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

Avec
AMAC



à
cheminée
brevetée S.G.D.G.

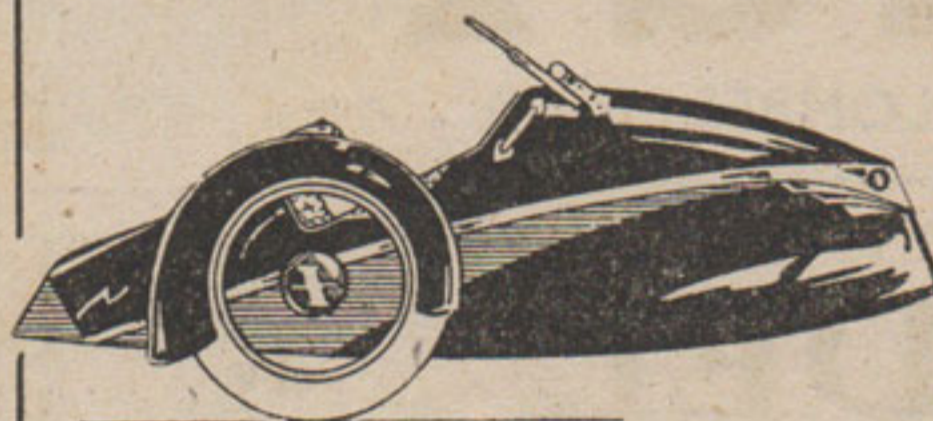
GAIN DE
PUISSANCE
ECONOMIE
MAXIMUM

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

Sidecars de grand luxe

"IMPERIAL"

COUPE DE FRANCE 1937 - 1939



N'expose pas
à la Foire

Nos modèles
sont exposés
à notre usine

Ets MARMONNIER, 6, impasse du Sablon, LYON - Tél. : Moncey 81-98
(Angle, 74, route de Genas)

MONNET-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.

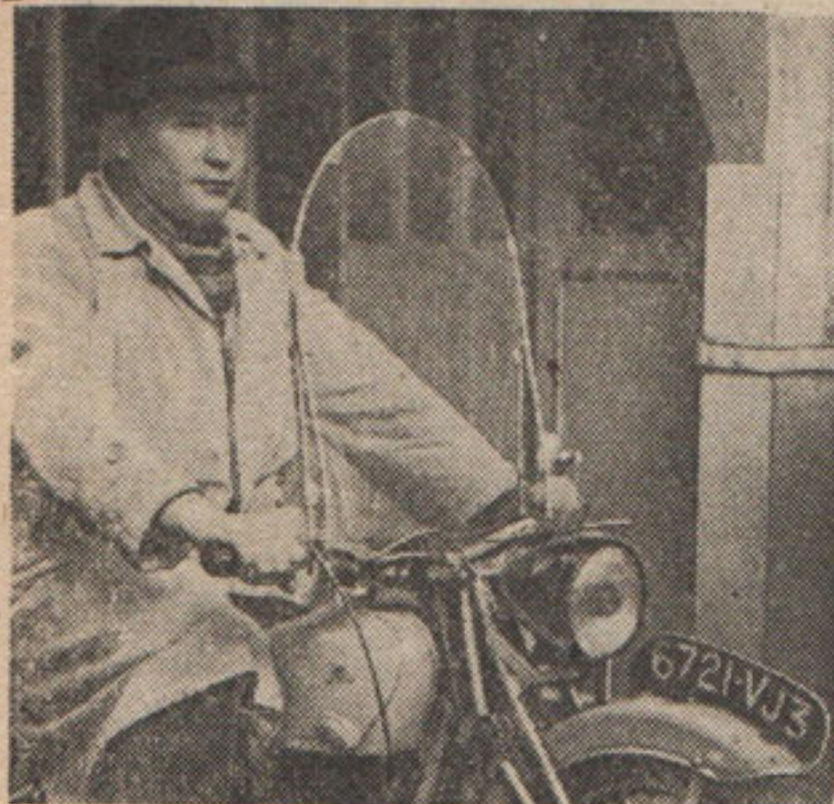
MOTOS. — De réputation mondiale - 350 cm³ latérale ou culbutée avec suspension arrière - Moyeu à broche - Boîte à sélecteur 4 vitesses.

Et ses appareils motorisés utilitaires

TRIPORTEURS. — Transportant le double de son poids.

VÉLOCIMANES. — A manivelles et changement de vitesses.

PROPULSEURS NAUTIQUES. — A avance réglable.



QU'IL PLEUVE...

...QU'IL VENTE!

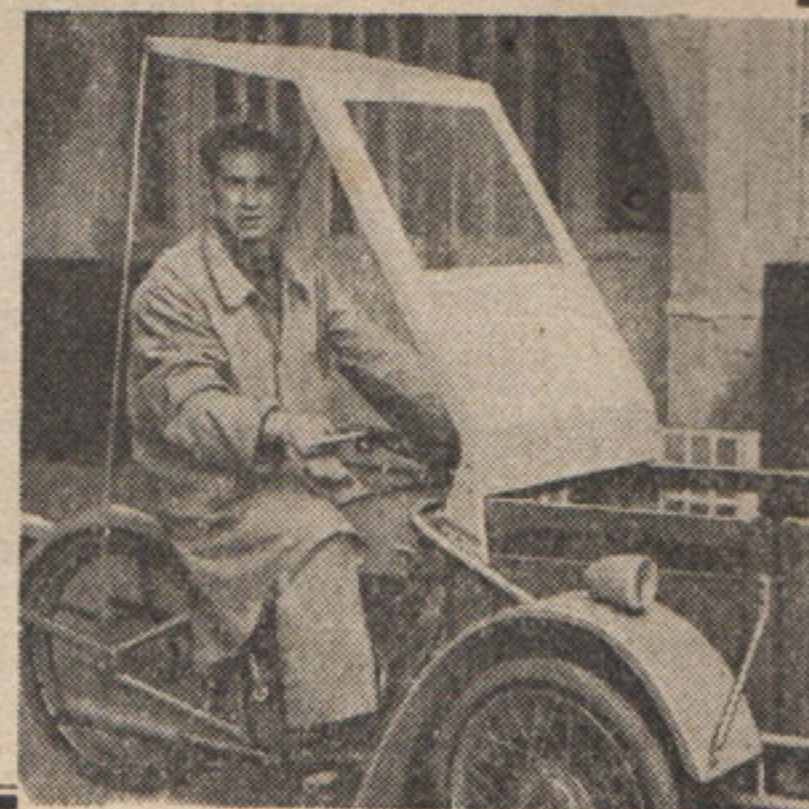
VOUS SEREZ ABRITÉS PAR LE
PARE-BRISE
"CARPENTIER"

GROS EXCLUSIVEMENT

7, Rue du Cardinal-Mercier -- PARIS
TRI. 55-20 - 14-76

41, Rue Deguingand -- LEVALLOIS
PER. 48-38

FOIRE DE LYON - Groupe 49 - Stand 39



LE SCOOTER

"AGF"

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

REYDEL

DESSUS
de
SELLES

pour la Moto et le VéloMOTEUR

:- LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES :-

SIDE-CARS
BERNARDET FRÈRES

22 RECORDS DU MONDE

- - SPORT - - GRAND ROUTIER
GRAND-SPORT VENTE LIBRE

104, Avenue de la République - ALÉSIA 24-20 et 24-21
CHATILLON - SOUS - BAGNEUX

*Pourquoi?
pédaler?*



montez donc un
MOTEUR
VAP

sur votre bicyclette
tandem...

50.000 en SERVICE
3000 AGENTS

ABG

22, Rue de Normandie
COURBEVOIE (SEINE)
Tél. DÉFENSE 29-55

OCERP



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

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

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

Les Echos.
Le VAP-4.
La 250 Gillet-Herstal.
La 350 Motobécane.
Le Salon de Genève.
Machines de courses italiennes.
Salon de la Photo.
Machines de Cross.
Le Courrier Lecteur.
Le Sport
Etc...

NOTRE COUVERTURE :
Pique-nique printannier

LA BAISSSE ?

Le vent souffle à la baisse, c'est un fait.

On en parle partout, on l'annonce comme l'O.N.M. le fait du beau temps. Allons-nous en sentir les bienfaisants effets. Souhaitons qu'elle agisse à la manière d'un doux zéphir et qu'elle vienne déridier nos fronts crispés par les soucis d'un mouvant budget à l'équilibre instable.

Cette baisse s'étendra-t-elle jusqu'à nos chères — aux deux sens du mot — mécaniques ?

Tout le monde le souhaite, acheteurs et vendeurs ; ces derniers se rendent bien compte que leurs entreprises seront d'autant plus prospères qu'ils pourront, grâce à des prix abordables, atteindre une clientèle plus nombreuse.

Dans notre industrie, le retour à des conditions normales ne pourra toutefois se faire du jour au lendemain par suite de diverses raisons majeures.

Nous avons déjà insisté maintes fois sur la politique à adopter pour parvenir à réduire le coût de nos motos : augmenter considérablement la production en donnant à nos constructeurs de quoi sortir sans-à-coups des séries importantes.

Il saute aux yeux que plus on fabrique de pièces, moins chacune d'elle est surchargée de frais généraux, c'est une vérité de La Pallice.

Une autre condition, tout aussi essentielle, est que la baisse s'exerce en premier lieu sur les matières premières ; autre « lapalissade » : on ne peut pas vendre bon marché en achetant cher, même en utilisant la classique méthode de perdre sur chaque article et de se rattraper sur la quantité, comme pour les fameuses bretelles.

Or les métaux que nous utilisons sont actuellement fort coûteux.

En résumé, il faut que les produits de base diminuent de valeur et augmentent de volume et, parallèlement décroîtra le prix de revient et par conséquence, celui de vente.

S'il y a liberté de production, il y aura retour à l'abondance et quand il y aura abondance, la concurrence renaitra et fera le reste pour notre plus grande satisfaction.

Mais il est essentiel que cette abondance soit totale : libérer l'acier, comme on nous le promet, c'est parfait, mais ne résoud pas la crise s'il y a toujours pénurie de cuivre, d'aluminium et de leurs dérivés.

Enders Max.

1948 LES ECHOS DU MOIS

La Nuit de la Moto.

Cette fête très amicale qui dura toute la nuit du 20 mars a été particulièrement réussie. Nous disons très amicale puisque l'Amicale motocycliste de France qui l'avait organisée y avait convié les autres clubs et qu'ainsi la grande famille motocycliste était représentée par la plupart des animateurs de clubs : le Motor-Club, le M.-C. Châtillonnais, l'A. M. S., le M.-C. Clodoaldien, le M. C.-Club de France.

De nombreuses personnalités avaient répondu à l'invitation de l'ami Veyras, le colonel Foare du C. T. A., les coureurs Lefèvre, Adnet, Monneret, Houel, Behra, Dauge, Bernard et M. Garreau.

Il y eut d'abord une agréable partie de concert avec des artistes très attrayants, suivie d'une allocution de M. Veyras au cours de laquelle il évoqua la situation difficile actuellement du monde motocycliste, en raison du manque de matières premières qui empêche la construction, et du manque d'essence qui immobilise les machines susceptibles de circuler. « Problème de gouvernement », dit-il.

Cependant les pays étrangers préparent leurs machines et leurs épreuves alors que nous ne savons pas si, finalement chez nous, les courses seront autorisées.

Il déplore que cette incompréhension ait comme premier effet le prix élevé de nos machines et comme deuxième, les initiatives prises par certains de s'équiper pour fabriquer au lieu de faire appel à nos productions nationales.

Il préconise pour conclure une union encore plus étroite des différents membres de la famille motocycliste, constructeurs, coureurs, clubs et usagers, qui auraient ainsi plus de puissance et d'autorité pour se faire entendre.

De telles paroles ne pouvaient qu'être approuvées ; elles le furent, ce qui créa une ambiance plus optimiste grâce à laquelle put avoir toute sa gaité, le bal qui clôtura la fête au petit jour.

Véhicules de mutilés.

Notre appel : pensez aux mutilés, lancé dans un précédent numéro, n'aura pas été lancé en vain. Plusieurs fabricants de moteurs auxiliaires semblent se pencher avec sollicitude sur le problème. Un de nos agents parisiens, on l'a vu récemment, avait réussi l'équipement de tricycles de mutilés, mais l'étude qui se fait à l'heure actuelle tend vers un appareil complet dont le moteur serait muni d'un embrayage et de deux vitesses.

La moto agricole.

La Harley Davidson serait utilisée dans la campagne en Amérique pour... retourner les bottes de foin.

La machine agricole dépose les bottes sur le champ, que la moto traverse à son tour périodiquement ; à l'aide de son pare-choc avant, elle butte une botte de foin, lui fait faire un demi-tour et passe à la suivante. Ainsi chaque face de la botte est successivement exposée au soleil. Il paraît qu'aucun autre moyen n'est plus expéditif que celui-là.

La vapeur supercarburant.

La question revient sur le tapis. Il est de fait, et chacun l'a constaté, qu'une admission d'air humidifié donne un rendement meilleur et une marche plus souple. Nous avons connu un coureur qui, pour les courtes épreuves, mettait devant sa prise d'air une petite éponge imprégnée d'eau et certifiait avoir, par ce procédé empirique, obtenu des résultats appréciables. Divers appareils susceptibles de donner un appoint de vapeur à l'air admis par le carburateur sont actuellement à l'étude.

Hémy démarre.

Nous avons eu plusieurs occasions de signaler ce moteur auxiliaire, mais un peu prématurément : comme pour tous les industriels, les difficultés d'approvisionnement ont été un gros obstacle au départ. Nous avons dû faire le silence sur le Hémy qui avait retenu l'attention de nombreux lecteurs, afin de ne pas décevoir les clients éventuels qui n'auraient pu, alors, obtenir satisfaction qu'à très longue échéance.

Les Ets Paul de Marne ont, entre temps, constitué leur stock de fabrication et de réserve et sont désormais parmi ceux ayant les meilleures possibilités de livraison. Rappelons que ce moteur se place dans le cadre et utilise la chaîne du pédalier et le dérailleur grâce auquel il se comporte comme un « 3 vitesses ».

Un essai du Hémy est en préparation ; nous avons étudié pour lui un parcours particulièrement accidenté.

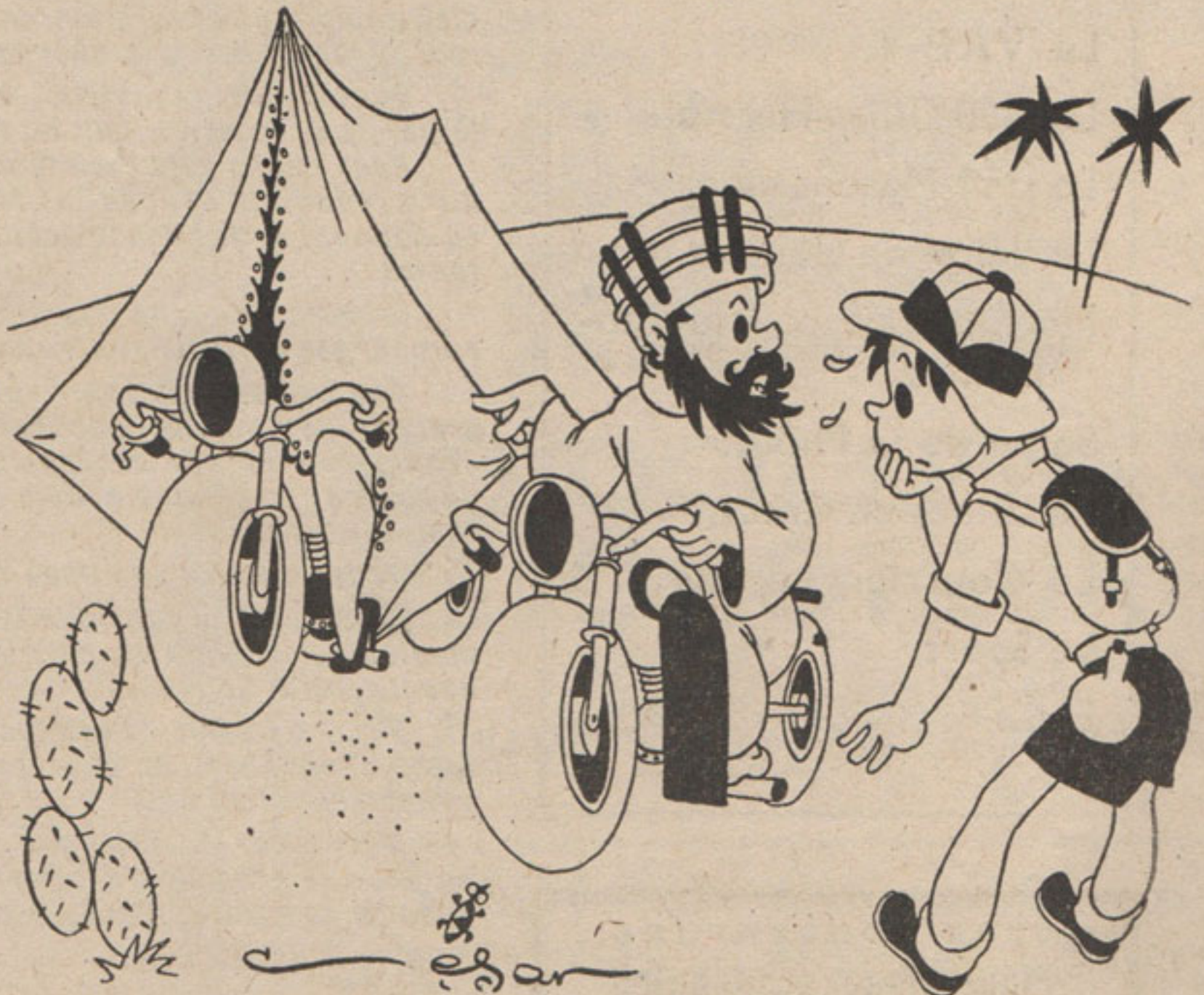
Petite alliance.

Un grand constructeur de la région stéphanoise vient de passer un accord commercial avec le fabricant d'un moteur auxiliaire deux vitesses et débrayage pour la réalisation d'un ensemble cyclomoteur.

Connaissant la valeur de ces deux maisons, il y a tout lieu de prévoir que cette nouvelle production connaîtra rapidement la faveur du public.

Whizzer au Luxembourg.

Le vélomoteur américain que nous avons vu au dernier Salon sera fabriqué au Luxembourg dans une usine qui produira 30.000 machines par an. La collaboration de l'usine de Detroit et de l'industrie métallurgique luxembourgeoise permet d'envisager une production annuelle future de 1 million ?



— Ça ? C'est la moto de ma femme !

Les établissements Parilla

Qui fabriquent depuis deux ans des 250 de course et de sport ont l'intention d'engager une machine dans le T. T. Lightweight. Le moteur sera leur monocylindre A. C. T. Pour l'année prochaine, une 250 bicylindre est à l'étude.

Les bicylindres et les trials.

A part Triumph, les équipes officielles des grandes marques anglaises semblaient peu enclines à utiliser leurs « twin » dans ces épreuves. Depuis peu, W. Nicholson et F. Rist, chez B. S. A., ont délaissé leur habituel mono en faveur des nouvelles « bi » et s'en déclarent satisfaits. Ariel va également équiper ses participants avec des 500 bicylindres.

Pour Douglas, il semblait peu probable qu'ils utiliseraient leur flat-twin à suspension intégrale en raison même de la disposition très surbaissée des cylindres. Il n'en est rien et dans le « Colmore Cup Trial » on a pu voir P. Baldwin chevauchant avec aisance une de ces machines. Quelques légères modifications y avaient été apportées : entre autres, les tubes d'échappement étaient retournés de manière à passer par-dessus les cylindres. La preuve est désormais faite que les bicylindres sont également aptes aux épreuves les plus diverses.

Le « Land's End Trial »

Qui était jadis le plus populaire des Trials, a revécu cette année, mais de façon peu commune. Faute de carburant, les supporteurs ont loué des autocars pour visiter les divers points du parcours en se racontant, d'une façon mélancolique, les souvenirs des joyeux trials d'antan.

Un frein pour cyclomoteurs.

On sait que le frein courant de bicyclette est souvent d'une efficacité relative quand la machine est équipée d'un moteur auxiliaire un peu nerveux. On sait aussi que, dans ce cas, la manœuvre du frein à main, parmi la multiplicité des manettes, n'est pas toujours aisée. Ces constatations ont poussé un astucieux inventeur à réaliser une combinaison qui permettrait de remédier à la fois à ces deux inconvénients et cela sans modification importante du dispositif de freinage existant sur le vélo.

En Australie

Le Clubman's T. T. d'Australie du Sud a été remporté par Max Parkinson qui pilotait une Tiger 100 Triumph. La catégorie 350 a vu la victoire de Watson sur une Triumph T 80 (modèle de 1939).

Un nouveau moteur auxiliaire.

Nous aurons sans doute l'occasion, dès le mois prochain, de signaler la sortie d'un nouveau moteur auxiliaire français, fabriqué dans les environs de Paris. Quelle place lui sera réservée dans le cadre ? A l'avant, à l'arrière, au milieu ? Les paris sont ouverts.

Naissance.

Nous apprenons avec plaisir la naissance de Mlle Dominique Danvignes. Nos meilleurs vœux pour maman et bébé ; nos compliments à M. Danvignes qui pense déjà, sans doute, à installer un VAP sur le landau de sa fille.

Champions en uniforme.

Cet excellent documentaire sur notre police motocycliste devrait passer dans toutes les salles de cinéma pour démontrer magistralement aux profanes et aux motophobes — il en est encore — non seulement la virtuosité de nos agents, mais la parfaite tenue qu'on peut avoir à moto.

Ce film nous a été présenté par M. le Commissaire Poirier, chef, à juste titre fier, de sa brigade motocycliste.

C'est la vie quotidienne et intense de cette sportive et ardente cohorte ; les chasses aux conducteurs douteux, les encadrements de cortèges officiels, bref tous les devoirs et leurs risques.

Suivent de remarquables séances d'entraînement et d'acrobaties dont une bonne partie se déroule sur le parcours accidenté du cross de Montreuil, au long duquel chacun fait preuve d'un brio d'autant plus remarquable que les motos utilisées sont celles du service et ne sont pas adaptées à un circuit si mouvementé. Le film se termine par de magnifiques passages d'une épreuve officielle du cross de Montreuil couru par Deshaie, l'un de ces champions en uniforme. Il faut applaudir à cette initiative qui servira grandement la cause du motocyclisme.



Deshaie vedette du film

Cette avant-première à laquelle la presse avait été conviée était honorée de la présence de personnalités officielles parmi lesquelles nous avons remarqué aux côtés de M. Poirier, M. Haas-Picard, secrétaire général du préfet ; M. Raoul, directeur de cabinet.

Mlle Maryse Martin, marraine des motocyclistes de la Préfecture, avait tenu à être de cette fête intime.

Egalement parmi l'assistance, M. Au-vray, du Motor-Club ; M. Cantalice, du M.-C. Châtillonnais ; M. Rouquette, du M.-C. de Paris ; M. Freisse, du S. M. C. P., assistèrent en connaisseurs au spectacle.

Nos confrères étaient venus également fort nombreux et n'ont pas ménagé leurs compliments au cours de l'apéritif d'honneur qui a suivi la projection.

Cet « après-film » nous a permis une agréable constatation : l'esprit d'équipe n'est pas qu'un scénario ; il anime tout le monde ; à l'affectueuse déférence avec laquelle chacun aborde le grand patron, répond sa paternelle et attentive autorité.

Nos compliments pour terminer à l'auteur du film, M. Xavier Coppinger, qui l'a conduit avec intelligence en homme qui comprend la moto et a su faire évoluer ses personnages au milieu de décors vus sous le bon angle et parfaitement photographiés.

Les Ets Feridax

Qui ont réalisé une des meilleures suspension AR. anglaises viennent de mettre sur le marché un nouveau pare-brise en plexiglass, sans cadre ou montant métallique. Deux petits supports en métal léger permettent de le fixer à la partie supérieure des fourches télescopiques d'une façon très nette.

Chez Gilera

La nouvelle 500 4 cylindres Gilera dont on poursuit activement les essais a atteint au carburant commercial la vitesse plus qu'honorable de 200 km. à l'heure ; cette vitesse est, paraît-il, susceptible d'être encore améliorée, car cette machine ne pèse que 120 kg., à peu près le poids d'une 250 cm. de compétition !

Chez Guzzi

La nouvelle Guzzi 250 course a fait ses premiers essais ; c'est une bicylindre à double A. C. T., les cylindres sont inclinés vers l'avant à un angle de 30 degrés avec l'horizontale. Le moteur est du type carré (54x54), la course et l'alésage étant égaux. Les cylindres et les culasses sont en hiduminium. Les chambres d'explosion sont en bronze. Les carters en elektron. Le moteur plafonne à 9.400 tours, à cette vitesse il développe plus de 20 CV. La vitesse est d'environ 160 km.-heure avec un rapport de 7,35 à 1. Si tout va bien, cette machine sera peut-être affectée à l'écurie Stanley Woods pour le T. T.

Hiroshima

Au Japon, les courses motocyclistes ont repris. Un Anglais, retour de Hiroshima, conte que dans cette ville les motocyclistes possèdent une piste en sable dur qui convient à merveille pour les courses par manches de 3 à 5 partants. Sa longueur est d'environ 600 mètres et elle est de forme ovale. La plupart des machines employées sont des A. J. S. et d'autres marques anglaises, quelques Harley et Indian, deux B. M. W. touristes et une Saroléa. Les deux champions locaux sont MM. Takashima (Saroléa) et Shimamura (Harley Davidson), et sont, paraît-il, des pilotes de valeur.

Scott

Vend actuellement des fourches oléopneumatiques Dawty avec roue avant à double tambour de frein, adaptables à tous les modèles Scott dont la direction est montée sur roulement à billes. Pour les machines possédant des roulements à galets, il est nécessaire d'y adapter des bagues spécialement prévues à cet effet.

Le T. T.

Bob FASTER participera au T. T. de l'île du Man avec une Triumph Grand Prix engagée par M. Dick Wilkins. En 350, il pilotera sa Velocette Mark VIII personnelle.

Sport américain.

M^r E. W. Scripps vient d'offrir à la Fédération Motocycliste anglaise un trophée de 46 cm. de haut destiné au vainqueur du T. T. Senior. M^r Scripps, propriétaire d'un journal de Seattle, est un motocycliste fervent, il possède entre autres une 1.000 Vincent H. R. D. et une Tiger 100.

La plage de Daytona, célèbre pour les records de vitesses mondiaux qui y furent établis, a vu se dérouler les plus grandes courses de vitesses de l'Amérique du Nord.

Le circuit d'environ 6 km. emprunte pour une moitié une piste tracée sur le sable de la plage, l'autre moitié passe sur la route longeant la plage. Le sable projeté par les machines est particulièrement sévère pour les transmissions à l'air libre.

La catégorie « 100 Mile Novice Race » a été disputée par 165 partants. Don Evans (Américain), pilotant une 500 Manx Norton, remporta cette épreuve; 2^e Dick Clamforth (500 Norton). Le cinquième pilotait également une Norton (Manx).

La course de « 200 Mile Experts » a été chaudement disputée par 155 participants. Là les machines américaines prirent leur revanche. En effet, Floyd Emde, pilotant une Indian, gagna l'épreuve à la vitesse moyenne de 135 km. 250 pour les 322 km. à parcourir. Billy Matthews (499 Manx Norton), termina à 18" derrière le vainqueur; 3^e Woody Simmons (Harley Davidson); 4^e John Greenlee (Indian); 5^e Paul Goldsmith (Harley Davidson); 6^e Phil Cancilla (Triumph Tiger 100).

45 coureurs terminèrent cette très dure compétition. Emde doit le gain de la course à la rapidité de son ravitaillement, en effet, il ne mit que 31 secondes à faire le plein, tandis que pour la même opération Matthews devait s'arrêter 65 secondes.

L'on chuchote que les pilotes américains propriétaires de Norton ont eu la chance de bénéficier des conseils de Steve Lancefield, qui avait fait spécialement le voyage de Londres à Daytona. Steve Lancefield est, en quelque sorte, le Garreau anglais, spécialiste des Norton depuis toujours, il a une écurie formidable qui est équipée de Norton mises au point et souvent transformées par lui.

Plus de verres troubles.

Une grande compagnie américaine vient de mettre en fabrication un tissu de coton, imprégné d'un produit chimique, qu'il suffit de passer sur les glaces de pare-brise ou verres de lunettes, pour empêcher radicalement le dépôt de brouillard et de pluie et conserver au verre toute sa clarté translucide pendant plusieurs heures.

Un revenant.

Nous avons rencontré ce vieil animateur de la moto qui avait lancé autrefois la Royal-Moto, le Motocar F. R. et qui s'était ensuite attaqué au cyclecar.

Il n'aurait pas abandonné la partie

et se consacrerait actuellement à la mise au point d'un cyclomoteur avec un cadre de sa conception à selle suspendue.

Le poids, voilà l'économie :

Au cours d'une conférence à Egham, dans le Middlesex, Fergus Anderson a déclaré que les Anglais avaient développé d'excellentes machines de course capables de gagner les courses les plus dures qui existent, telles le T. T., l'Ulster Grand Prix, le Grand Prix de Belgique et le T. T. hollandais.

Par contre, à son avis, ces machines très robustes sont trop lourdes pour la plupart des courses continentales où les circuits sont très sinueux et où, en général, la durée assez courte de ces épreuves avantage les machines légères et maniables, permettant de maintenir une vitesse plus élevée dans les virages.

Il démontra que pour une course comme le T. T., où la vitesse moyenne est d'environ 140 kilomètres-heure, et ce, pendant plus de trois heures, il était primordial d'avoir une machine très résistante, ce qui implique un certain poids, mais pour les petits circuits, il émit le vœu que les constructeurs anglais construisent des modèles plus légers permettant de rivaliser avec les machines italiennes, comme la Gambalunga, qui, pesant 246 livres développe 34 CV.

Pour illustrer son point de vue, il déclara qu'au cours du Grand Prix d'Europe, la Gambalunga était six secondes plus rapide au tour (environ 7 km. 500) que la bicylindre de même marque qui cependant développait 43 CV.

Résumant, Anderson déclara que si l'Angleterre voulait regagner sa suprématie sur le continent, il était nécessaire d'envisager la question « poids » d'une façon très sérieuse.

Royal Enfield

Met au point un 350 entièrement nouveau. Le moteur à culasse, en alliage léger, est nouveau, ainsi que le cadre et la suspension.

A propos de cette suspension, indiquons qu'elle est du type « téléhydraulique » ressorts, et freinage à huile. Cette suspension, qui fit merveille dans le Colmore Trial, qui fut disputé sur un terrain durci par le gel est, paraît-il, plus encore appréciée sur route aux grandes allures.

Norton

Vient d'engager E. Briggs pour courir le T. T. Rappelons que E. Briggs remporta, l'année dernière, le clubman's T. T. en 500 ainsi que le Manx Grand Prix, en catégorie 350 et 500. Espérons que cette année lui sera aussi favorable.

Norton fabrique actuellement, pour les trials, des 500 ultra légères.

Motos volées.

Pour ceux de nos lecteurs qui cherchent à retrouver leur moto volée, nous ouvrirons volontiers une rubrique où nous signalerons leur machine en publiant les caractéristiques permettant de la repérer, c'est-à-dire : marque, numéros du cadre et du mo-

teur, numéro d'immatriculation, particularité et adresse lisible du déclarant. Bien entendu, ces renseignements seront publiés gratuitement.

Tourisme et vélomoteur.

Pour démontrer les qualités touristiques de son vélomoteur 125 cmc., un constructeur bressois prépare une randonnée en pleine montagne avec passage des régions les plus accidentées et des cols les plus réputés comme « juges de paix » suivant le terme consacré des rubriques cyclistes. Des premiers essais auraient été fort encourageants pour entreprendre sans crainte cette longue partie de tobogan.

Notre production 1947.

On a construit sensiblement plus de vélomoteurs et de moteurs auxiliaires qu'en 1946, mais le chiffre des motos n'a pas bougé; il reste aux environs de 3.000. Heureusement que la vente en est libre ! Ça fait une belle avance... Problème de gouvernement, comme on dit à la radio.

La production totale a été de 47.000 machines, en chiffres ronds, ainsi réparties :

12.300 moteurs auxiliaires, 31.150 vélomoteurs et 3.600 motos, au total environ 47.000 contre 28.600 l'année précédente, soit, *grosso modo*, 10.000 vélomoteurs et 10.000 cyclomoteurs en plus. C'est un commencement.

En bonne voie.

Bien chromé, séduisant avec sa fourche élastique et son moteur dans le triangle arrière du cadre, ce cyclomoteur avait suscité un gros intérêt au dernier Salon. Retardé comme bien d'autres par des difficultés d'approvisionnement, ce cyclomoteur, nous pouvons l'annoncer, est actuellement en bonne voie de fabrication. Nous pourrions donc en reparler bientôt.

Les 24 heures de Schaerbeek 1948.

Le Motor Eclair de Schaerbeek vient de recevoir une demande de participation pour une équipe de 12 hommes du Gentlemen's Club de Milan.

La Gendarmerie nationale de Paris a également demandé le règlement de l'épreuve.

Une Anglaise de Birmingham a envoyé son bulletin d'engagement.

Mlle Weber aura une concurrente. Les 24 heures de Schaerbeek s'annoncent sensationnelles.

Championnat des conducteurs français de motocyclettes 1948.

La Fédération Française de Motocyclisme communique la liste des conducteurs qui se sont fait inscrire pour participer au classement du championnat des conducteurs français de motocyclette 1948 :

MM. Barde (L.), Behra (Jean), Berlie (Pierre), Blanc (Yves), Bonnefoi (Jean), Bosquet (Joseph), Boulanger (Edmond), Callède (Yvon), Chevalier (André), Collot (Jacques), Collignon, Dehez (Charles), Guichenne (André), Guît (Jean), Houel (Georges), Kiene (Robert), Lafon (Edouard), Lamarque (P.), Laura (Georges), Leberquier (Robert), Lhéritier (André), Loyer (Roger), Marnay (René), Monneret (Georges), Naudon (André), Perrin (Marcel), Roux (Marcel), Sutra (Joseph), Theveney (Jacques), Walter (Robert).

Présentation.

Construit par la Société A. B. G. dont les bougies et les diverses productions sont plus spécialement destinées à l'aviation, le moteur auxiliaire VAP est usiné sur les mêmes machines et avec la même précision que le matériel aéronautique.

C'est un des premiers moteurs auxiliaires qui ait été mis à la disposition du public, vers 1942, si bien qu'aujourd'hui A. B. G. peut annoncer 30.000 VAP mis en circulation.

Son aspect particulier a suffi à attirer l'attention comme aussi, dans les débuts, le fait de voir de simples vélos détaler à si belle allure.

Le VAP-4 que nous présentons ici est quelque peu différent des anciens modèles ; il a été présenté au dernier salon avec trois modifications importantes : remplacement de la magnéto par un volant magnétique ; adjonction d'un débrayage à main, verrouillable en fin de course et modification du montage et du mode de transmission, une chaîne étant substituée à l'engrenage primitif.

Description.

Le VAP-4 est un deux temps, trois lumières de 48 cc. de cylindrée. Il est fixé sur la roue arrière de la bicyclette au moyen d'un support oscillant avec dispositif amortisseur monté sur le cadre.

Nous avons vu que le VAP-4 se distingue du modèle antérieur par son mode d'entraînement ; la couronne dentée à été remplacée par un plateau et la transmission se fait par chaîne ; elle est donc plus souple et moins saccadée durant les oscillations du moteur sur son axe ; elle est aussi plus silencieuse. La commande par embrayage à friction augmente également la douceur de conduite ; un blocage de la poignée permet de maintenir le moteur débrayé quand on ne désire pas l'utiliser.

Le réservoir, relié au moteur par un tube souple, est fixé sur le côté du porte-bagages ; il a une capacité de deux litres un quart.

Toutes les commandes sont au guidon : manette des gaz, débrayage et décompresseur.

Le VAP s'adapte sur n'importe quel type de bicyclette sans aucune modification.

Impressions.

Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il y a des cyclomoteurs « tourisme » et d'autres « sport », mais il y a un peu de ça, tant la différence est sensible entre deux modèles de

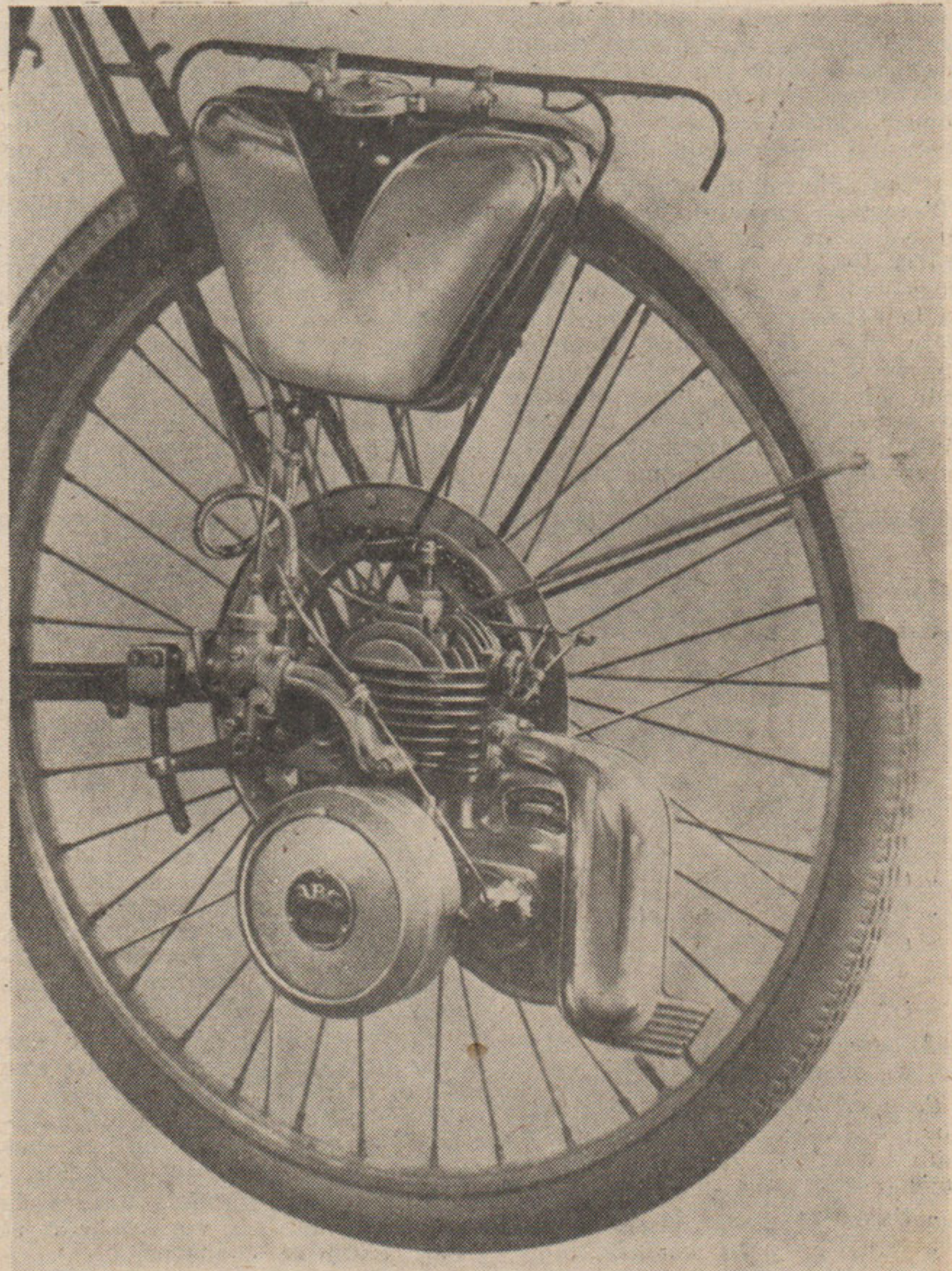
LE VAP-4

Un moteur auxiliaire de la dernière heure

CARACTERISTIQUES DU VAP

Cylindrée	48 cc.
Course	38
Alésage	40
Puissance	0 CV. 65
Poids complet	9 kg
Consommation	1 l. 1/2

Prix : 20.900 francs.



marques différentes. Il serait d'ailleurs absurde d'opposer ces moteurs les uns aux autres car ils sont aussi variés dans leur destination que les voitures ou motos de diverses puissances. Chacun d'eux s'adresse à une clientèle bien déterminée et satisfaite du modèle qu'elle a choisi. Le VéloSolex plaira à ceux qui sont apeurés par les manettes et pour qui le 30 à l'heure est une vitesse largement suffisante. Le randonneur préférera un peu plus de vitesse, une commande des gaz et, puisqu'on le lui offre, un débrayage ; pour peu qu'il envisage de tirer de temps à autre une remorque, le gain de puissance, si minime soit-il, sera grandement apprécié.

Le VAP donne à peu près le rayon d'action du vélomoteur de la première époque ; il permet d'affronter, comme lui et à la même vitesse, d'assez longs parcours. Avec une cylindrée moitié moindre, il remplace avantageusement nos premiers 100 cc., d'abord parce qu'il dépasse largement le 30 à l'heure, ensuite parce qu'il est beaucoup plus économique.

Il est courant de rencontrer des « Vapistes » assez loin de chez eux ; au cours de mes randonnées, j'ai croisé des Parisiens, profitant d'un week-end, à plus de 150 kilomètres de la capitale et ça marchait bon train. Les tandémistes semblent apprécier particulièrement ce moteur, Monsieur au guidon, Madame en serre-file et souvent Bébé au milieu, filent allégrement sur nos routes de grande banlieue, vers une

journee de plein air. Ils partent sans appréhension... et reviennent avec le sourire, frais et dispos. J'aurais bien voulu établir une moyenne sur un parcours un peu accidenté, mais je n'ai pas osé abuser de la complaisance du propriétaire de la machine que m'avait confiée M. Danvignes ; je me suis contenté des parcours journaliers dans la région parisienne.

Je m'attendais à avoir, au début, une impression de mauvais équilibre provoquée par la position latérale du moteur en porte à faux sur l'arrière gauche de la roue. C'est une vaine appréhension, la conduite n'est aucunement modifiée par cet accouplement. Au bout de quelques centaines de mètres j'étais à mon aise ; après m'être familiarisé avec les commandes, c'est le seul apprentissage à faire : le guidon comporte en effet, en plus des commandes usuelles de la moto (décompresseur, débrayage, manette de gaz), le frein arrière qu'on ne peut, hélas, commander au pied, à moins d'avoir un moyeu torpédo. Cet encombrement du guidon sera ma seule objection de « débutant », car les usagers me certifient qu'ils n'y font plus attention.

Le VAP démarre au premier coup de pédale ; son volant magnétique et son carburateur ont l'air d'être particulièrement bien au point ; le ralenti est bon et l'accélération surprenante pour un aussi petit moteur. Pour la circulation en ville on reste aisément dans le courant et l'on se retrouve à cha-

que carrefour avec des véhicules qu'on croyait déjà bien loin.

Pour les encombrements, l'embrayage apporte un avantage incontestable ; on pourrait redémarrer sur place avec le seul secours du moteur, mais il vaut mieux, pour le ménager, donner deux ou trois tours de pédale.

Le VAP est assez rapide ; il tourne aux environs de 40 et se montre excellent grimpeur. Avec sa consommation d'un litre et demi aux cent kilomètres, il est un moyen de locomotion sûr et très économique ; ce n'est pas un jouet, mais un bon outil de travail et un appréciable compagnon de voyage.

Les premiers moteurs de cette marque avaient sans doute des défauts puisque les nouveaux ont été modifiés et améliorés comme on l'a vu plus haut.

Si certains ont eu quelques déboires, il s'est avéré que dans l'ensemble la faute n'incombait pas au moteur, mais au mauvais état ou à la qualité médiocre du vélo sur lequel il était monté. C'est sur ce point que j'insisterai. Que les acheteurs aient le souci élémentaire de vérifier l'état de leur cadre, la qualité du rayonnage des roues et l'efficacité des freins, avant de faire l'installation. Mettre une belle cravate de soie sur une chemise déchirée ne répare pas les accrocs... de même ici ; si vous faites les frais d'un moteur, veillez à ce qu'il soit reçu par un châssis digne de lui, et tout ira bien.

Max END.

Aidons-nous...

DISSOLUTION !

- « Ce petit chemin
- « Qui sent la noise...et-tte.
- « Ce petit chemin
- « A entourloupette
- « Où l'on crève
- « A cœur joie
- « En veux-tu en voilà... »

Ce petit chemin nous démontre que : « Aidons-nous » n'est pas un vain « S. O. S. » et qu'il y a encore rudement à faire pour :

- « Qu'on se donne la main
- « Dans le petit chemin... »

Une petite route serpentant entre des haies vives un air frais qui active la circulation du sang, et donne des ailes à notre monture. Devant nous, trois policiers motorisés glissent sur la route, et nous entraînent dans leur sillage.

La petite 125, aiguillonnée par leur présence, se prend pour une 350 et oublie qu'elle est affligée de deux passagers, d'un sac de montagne et d'une brassée de branches de noisetier aux chatons duvetés.

Le ciel a des reflets moirés de soleil couchant, la vie est belle, et l'air plein de chansons.

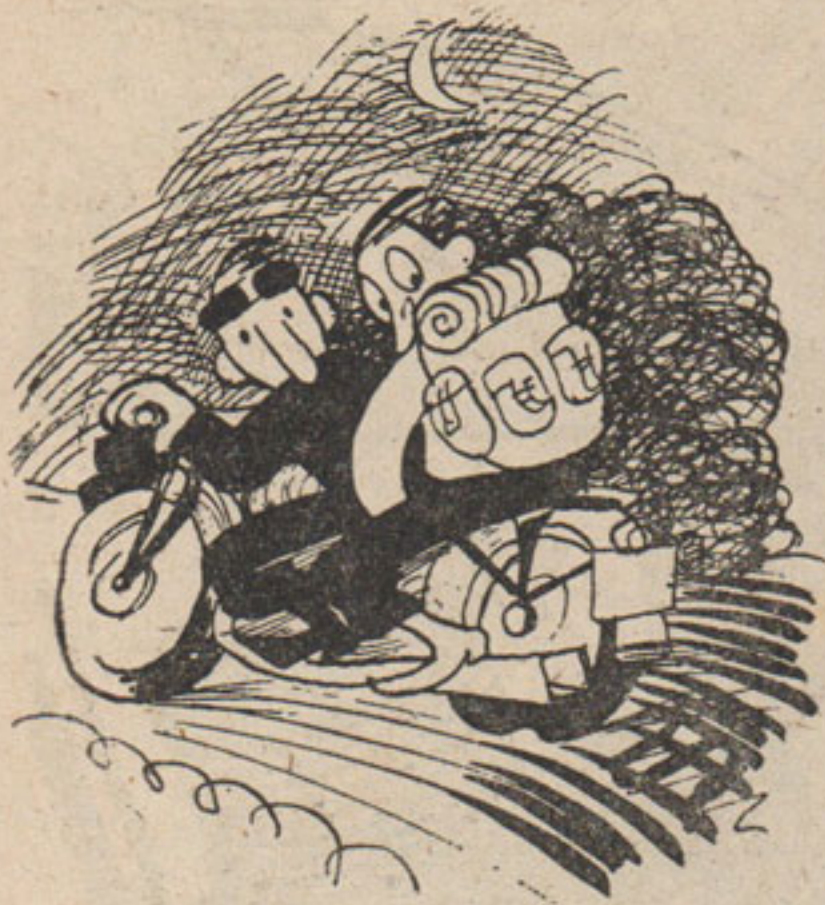
La nuit qui tombe rapidement ajoute au charme de la course, et nous poursuivons allègrement les trois feux rouges qui nous précèdent.

Un des policiers, qui s'était arrêté, nous rattrape en nous signalant que la route est mauvaise.

Cette marque de sollicitude nous emplit d'aise, et nous continuons, avec le doux sentiment du poussin protégé par sa tendre mère.

Les arbres nous saluent au passage, et la lune se penche pour nous sourire.

Ah ! doux plaisir de rouler, libres



— Zut, dit Claude, on a crevé, il faut faire quelque chose !

et insouciant, quand le moteur tourne bien rond et quand tout va à souhait...

D'un dandinement intempestif de l'arrière train, notre coursier nous informe qu'il y a du nouveau.

— Zut, dit Claude, on a crevé, faut faire quelque chose !

Arrêt au bord de la route, béquille, sacoche, démonte-pneus, râpe, rustines, dissolu...

— Claude, tu as la dissolution ?

— Non !...

Silence de mort...

La route noire et lugubre, s'étire, déserte, déserte...

La lune qui nous souriait tout à l'heure, parle avec la grande ourse et nous laisse seuls, tout seuls égrenant une série de jurons bien sentis qui risquent de nous brouiller pour un bon bout de temps avec Notre-Dame-des-Centaures.

Tout à coup, teuf, teuf, teuf, un angélique bruit de vélomoteur vient mettre du baume dans nos cœurs, et du coup, nous rendons grâce au ciel de nous envoyer un obligeant confrère qui va bien gentiment nous prêter son tube tout neuf.

Il arrive, le voilà ! Brave homme ! avec quelle émotion nous le voyons approcher.

Et si nous tendons les bras vers lui, c'est beaucoup moins pour l'arrêter que pour le serrer sur nos cœurs !

Ça y est, il est là...

Et l'objet de tant d'espoirs, sans même tourner la tête, passe et file, nous laissant au bord de la route, sans voix, sans gestes... sans dissolution.

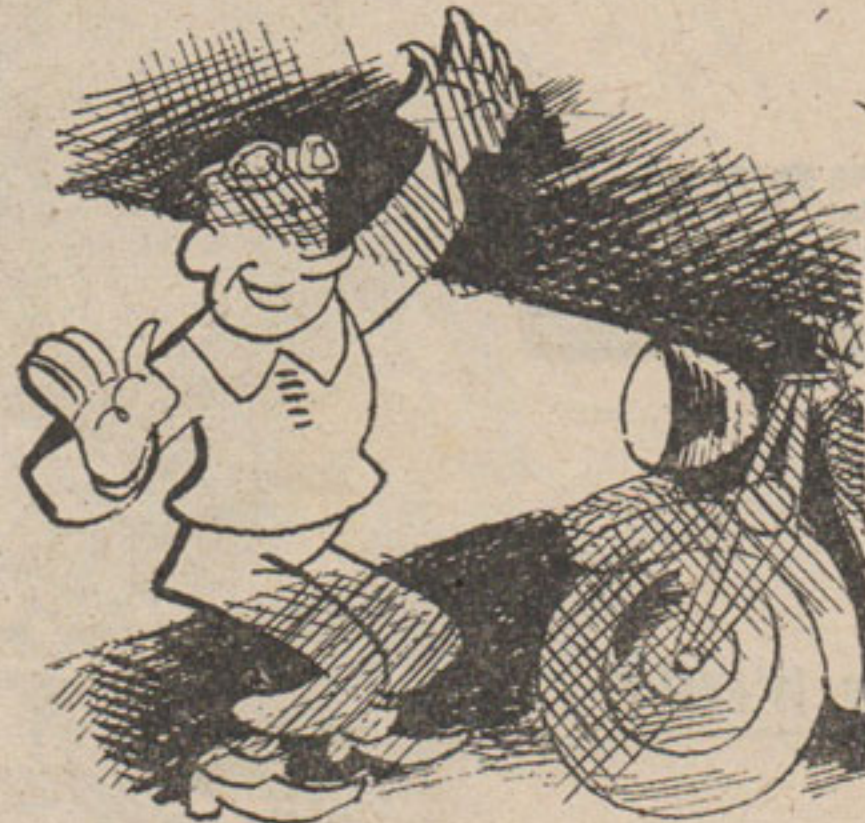
Le temps de fumer cinq cigarettes et, un bourdonnement lointain nous apprend que deux machines roulent vers nous.

Un peu refroidis par notre précédente désillusion, nous bondissons sur nos pieds et agitions les bras en hurlant.

Vvvvvvou, vvvvvvou ! les deux machines passent et ne s'arrêtent pas.

— C'est beau, la fraternité motocycliste ! me dit Claude d'un air pénétré.

— Au lieu d'ironiser, tu ferais mieux de prendre cette lourde clé anglaise et d'assommer le cycliste



Et si nous tendons les bras vers lui, c'est beaucoup moins pour l'arrêter que pour le serrer sur nos cœurs !

qui vient. Peut-être trouverons-nous sur son corps de quoi réparer.

Négligeant mes avis, Claude se précipite et, les mains nues ouvertes en signe de paix, hèle le vélocipédiste.

— Désolé, mais je n'en ai pas !

Je sens monter en moi une rage meurtrière...



Et l'objet de tant d'espoirs, sans même tourner la tête, passe et file, nous laissant au bord de la route, sans voix, sans gestes... sans dissolution.

— Mais si vous voulez venir jusqu'à chez moi, à 200 mètres, je me ferai un plaisir de vous en offrir...

La rage descend pour faire place à une bouffée de tendresse.

Et Claude, — il est précieux ce garçon, — trotte à côté du cycliste, cependant que je garde la machine en roulant une sixième cigarette.

Bruit de galop, Claude, dissolution, gonflage, remontage de la roue.

Teuf, teuf, teuf...

Une des motos qui nous avait si totalement ignorés, une demi-heure plus tôt, repasse, ralentit, s'arrête.

Du coin de l'œil, je surveille Claude, dont la chevelure se hérissé d'une façon inquiétante.

Sachant que rien n'est plus dangereux que l'explosion d'un être calme, je prends les devants :

— Vous avez besoin de quelque chose ?

— Moi, non, dit l'autre, mais je vois que vous êtes encore là, alors je viens vous proposer mes services.

— Merci, mais après votre premier passage, un cycliste nous a gentiment prêté ce dont nous avions besoin.

— Ah, bien, je suis content pour vous.

— Merci !

— Je vous en prie ! Il faut bien s'entr'aider entre motocyclistes !

Et avec un gracieux sourire, il remonte en selle, salue et part.



C'est depuis ce jour-là que Claude et moi, avons pour les cyclistes un sentiment respectueusement reconnaissant, et qu'il y a toujours dans nos sacs, deux tubes de dissolution : un pour nous, en cas de besoin, et l'autre pour le premier cycliste en difficulté que nous rencontrerons.

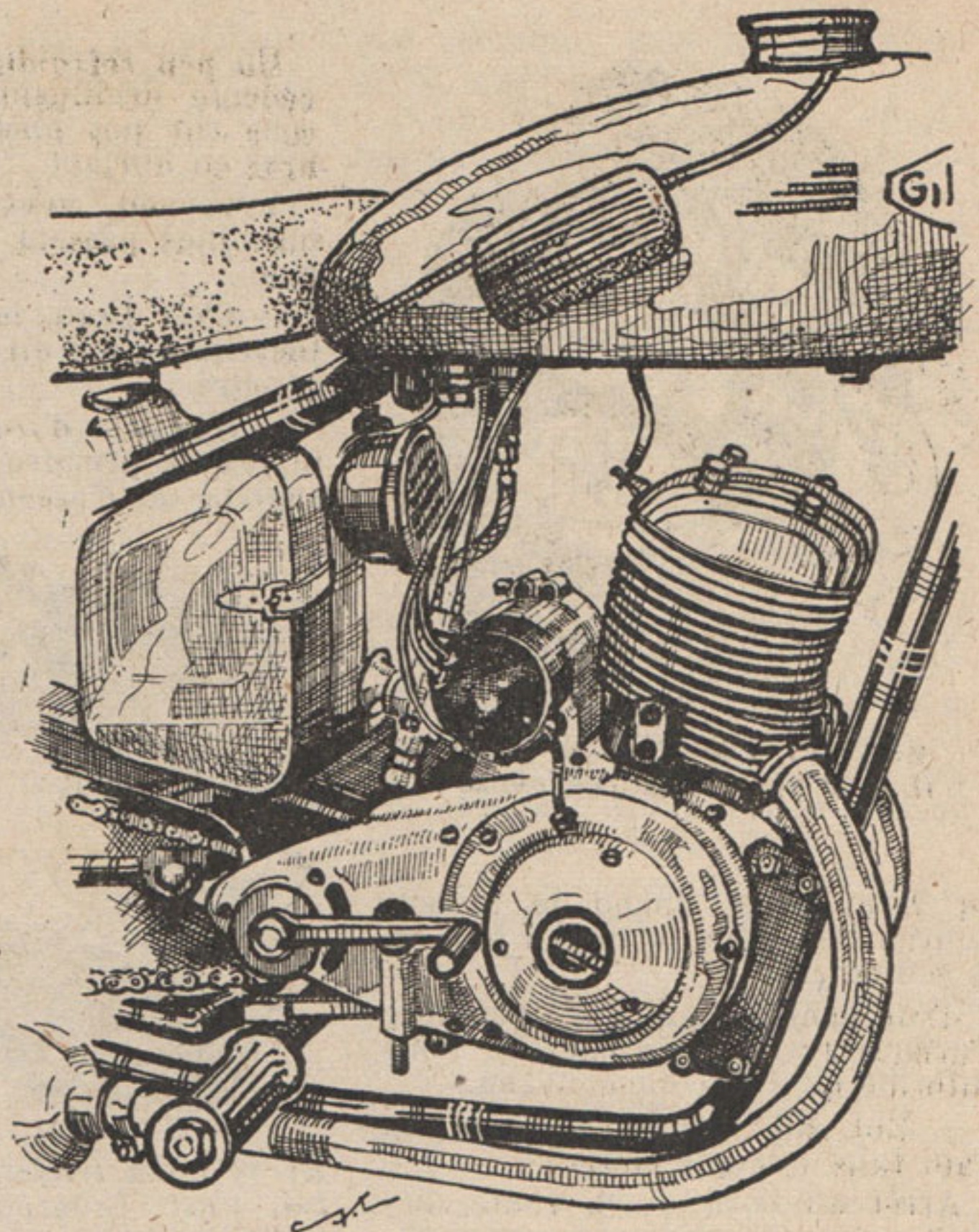
MARC.

ESSAI DE LA 250 cmc

2 TEMPS

GILLET-HERSTAL

par Marianne WEBER



Notre consœur Marianne Weber a eu sur nous l'avantage d'être à pied d'œuvre pour cet essai d'une moto très populaire. Nous ne le regrettons pas pour Gillet d'Herstal puisqu'elle a su avec compétence nous donner une opinion objective, mais nous le déplorons pour nous qui n'avons pu (because : barrières douanières) essayer cette belle mécanique... et nous aurions bien voulu en piloter une quelque temps, en souvenir de la « Tour du Monde » dont il est question dans ces lignes et qui nous a laissé une si tenace impression.

La Gillet qui m'a été confiée pour notre essai est une des machines utilisées journalièrement par le quotidien bruxellois bien connu *Les Sports*.

De plus, cette moto a participé à la course de régularité hivernale

« Brabant-Ardennes » où elle faisait partie de l'équipe victorieuse dans sa catégorie avec deux autres identiques, valant ainsi à leurs pilotes une médaille d'or individuelle et la coupe interclub. Je l'ai reçue quelques jours après l'épreuve : tout ceci pour vous dire que cette petite moto venait de souffrir énormément, ce qui se voyait et se sentait à certains détails. Nous ferons donc la part des choses. Voici mes impressions :

Tout d'abord, elle est sympathique, légère, basse, fort maniable et on se sent à l'aise dès les premiers instants.

Malgré la pluie et l'état très glissant de nos pavés, je traversai toute la ville à une allure rapide avec quelques freinages brusques pour me rendre compte et de la suspension et de la tenue de route.

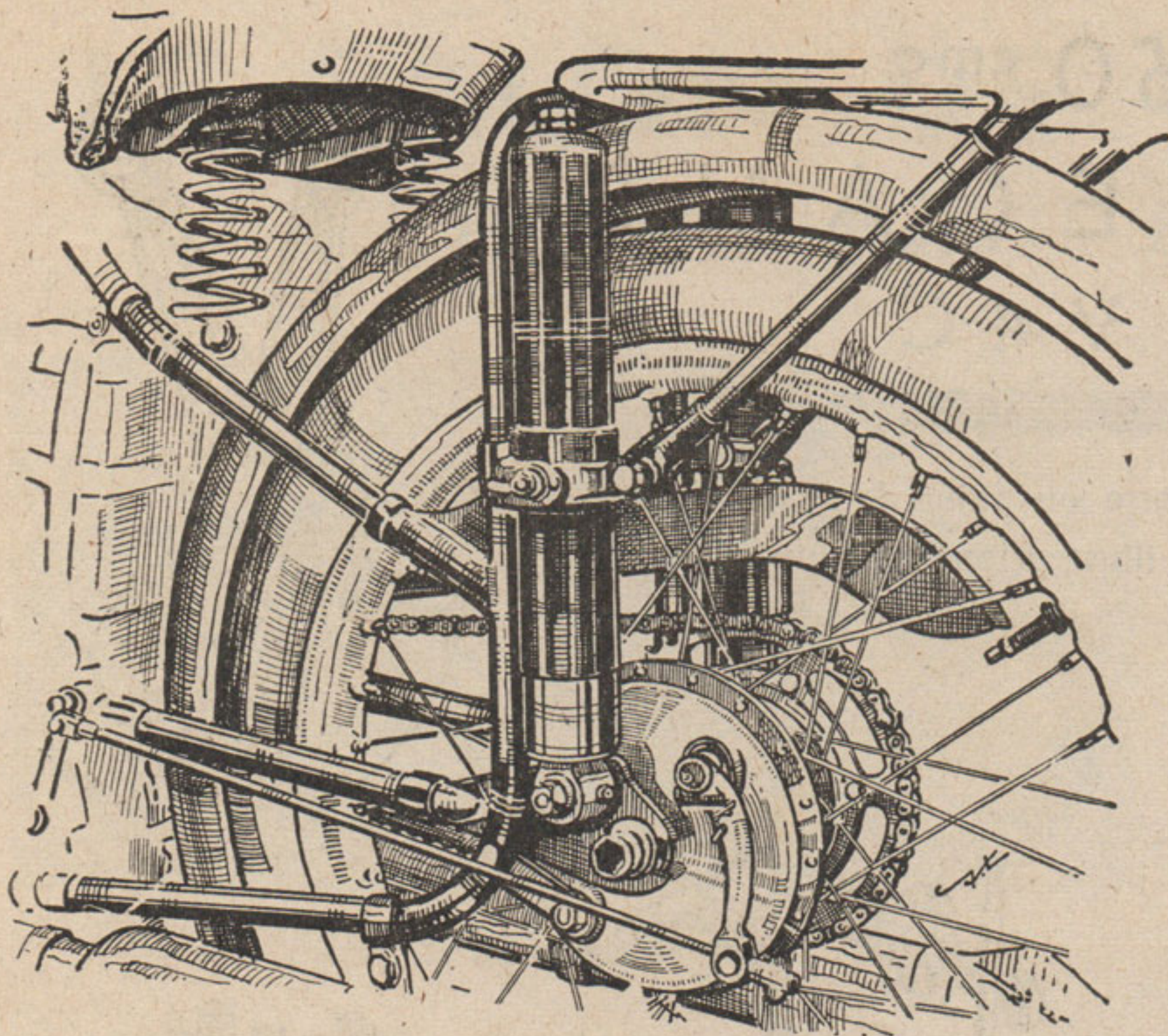
Toutes deux sont agréables. Me trouvant enfin sur route dégagée, je pus commencer les essais de vitesse. Ici encore, je ne fus pas déçu ayant atteint 95 km./h. en 4°. Puis successivement en 3° à fond 85 km./h. à 4.500 tours/minute, en 2° à fond 65 km./h. à 5.100 tours/minute, ce qui est, certes, remarquable.

Elle semble faite pour soutenir une vitesse de croisière de 75 km./h. sur grandes routes en usage normal. A des vitesses plus gran-

des, le moteur vibre terriblement, ce qui est fort désagréable pour le pilote. En tout terrain, encore une fois, la Gillet 250 cmc. est une surprise agréable. Grâce à une petite première, elle permet de franchir tous les raidillons pour autant qu'un bon élan soit pris; légère, maniable et souple, elle s'avère idéale pour un entraînement au cross.

Au point de vue technique, la machine offre quelques innovations assez remarquables : descendante de la célèbre « Tour du Monde », elle fut étudiée patiemment durant toute la guerre et dans la plus discrète clandestinité entre les années 1939 et 1944 pour se voir mise au point en 1946 afin de sortir en série dès 1947.

Le moteur : monocylindrique 2 temps à piston plat — culasse d'aluminium, course/alésage 72 × 65 — alimentation par distributeur rotatif logé dans le carter (sous la dynamo). Dynamo séparée donnant 30 watts, régulateur de débit — plus de décompresseur — le carburateur Amal ne contient plus que le câble des gaz. Rupteur à avance automatique dans le carter en bout de vilebrequin. Boîte de vitesse formant bloc avec le moteur — quatre vitesses avec pignons toujours en prise — tous les arbres tournent sur roulement à billes.



Notez la robustesse de la suspension

Sélecteur au pied à droite de la machine, le frein et le kick-starter à gauche, les rapports de boîte sont les suivants : 5.3 6.65 9.6 15.5

92 74 50 31

qui correspondent à 4.000 tours/mi-
nute aux vitesses. Le moteur com-
mande la boîte par l'entremise
d'une chaîne Duplex qui circule
dans un bain d'huile communi-
quant avec la boîte de vitesse.

L'embrayage comportant 3 dis-
ques à pastilles de friction tra-
vaille dans l'huile du carter. La
transmission secondaire s'effectue
également par chaîne et un am-
ortisseur de caoutchouc placé dans
le pignon arrière supprime les
chocs dans la transmission.

L'allumage se fait par batterie,
bobine et rupteur; l'équipement
électrique comprend pour l'éclair-
age un phare de 15 cm. avec am-
pèremètre, lampe-témoin décharge
et un klaxon. La batterie est de
6 volts, 10 amp./heure.

Le guidon est presque droit, très
simple; à droite, poignée tournante,
levier frein avant et klaxon; à
à gauche, levier débrayage, com-
mande frein, phare code-route.

Le kick attaque directement le
moteur sans passer par la boîte de
vitesse ni par l'embrayage, il se

trouve à gauche; on n'a donc pas
besoin de mettre au point mort
pour la mise en marche, il suffit
de débrayer.

Le cadre du type berceau fermé
forme à sa partie arrière un pont
rigide auquel sont fixés les ressorts
de la suspension.

La fourche comporte une inno-
vation essentielle : fourche téles-

copique à chasse variable par un
réglage très simple qui permet
aussi le centrage latéral. Cette té-
lescopique est à ressorts opposés
avec amortisseur hydraulique
fonctionnant à fond de course.

La suspension arrière dérive du
même principe, comporte un réglage
de ressort, en fonction du poids sus-
pendu (pilote seul ou avec passa-
ger); des articulations spéciales
sont prévues pour la tension cons-
tante de la chaîne.

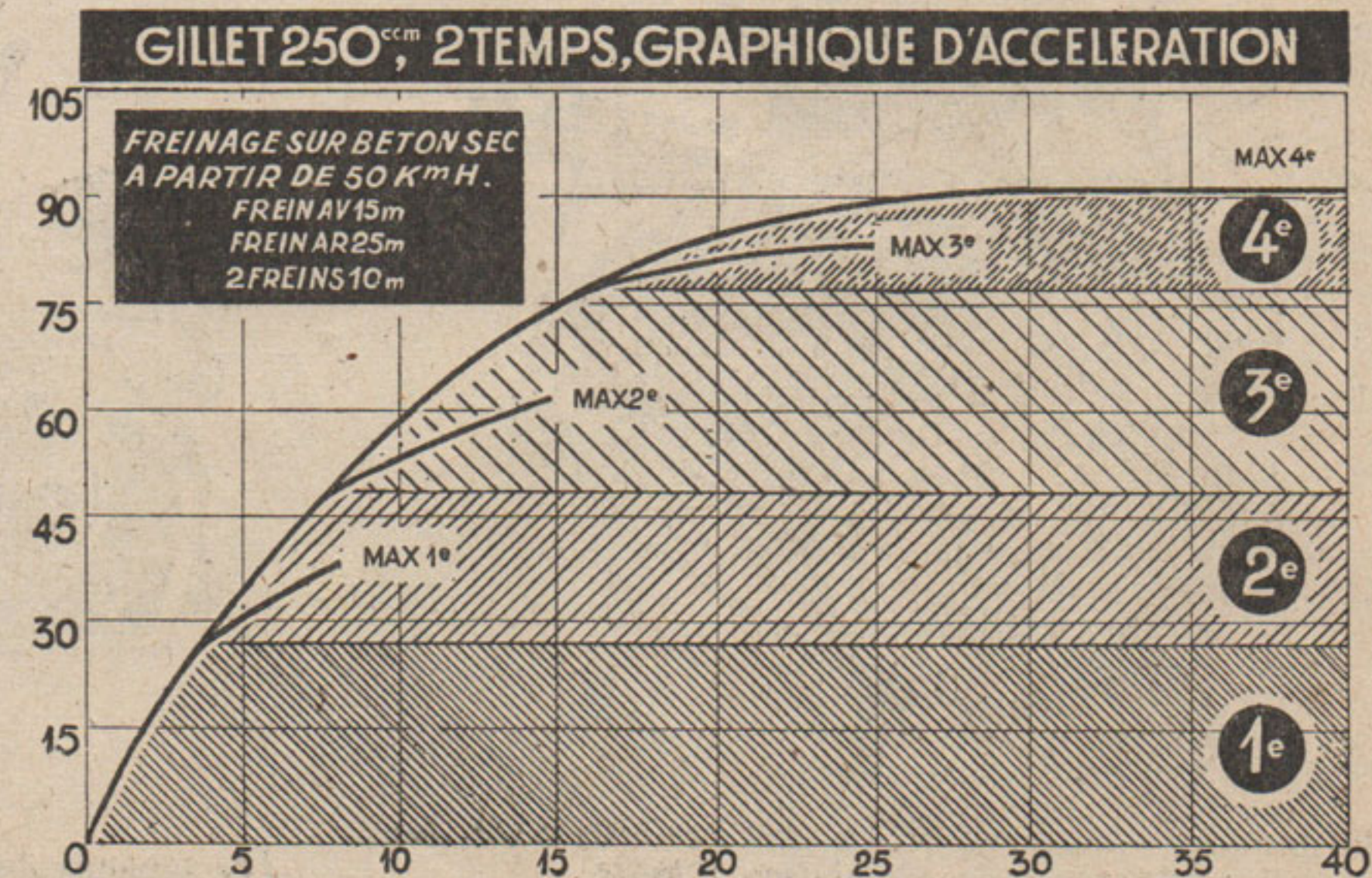
Les roues sont munies de freins
de 150 x 24 avec mâchoires et pla-
teau d'aluminium.

Les pneus sont des 3 x 19 (ou
3 x 25) renforcés.

Un compteur se place au centre
et en avant du guidon, bien en vue.

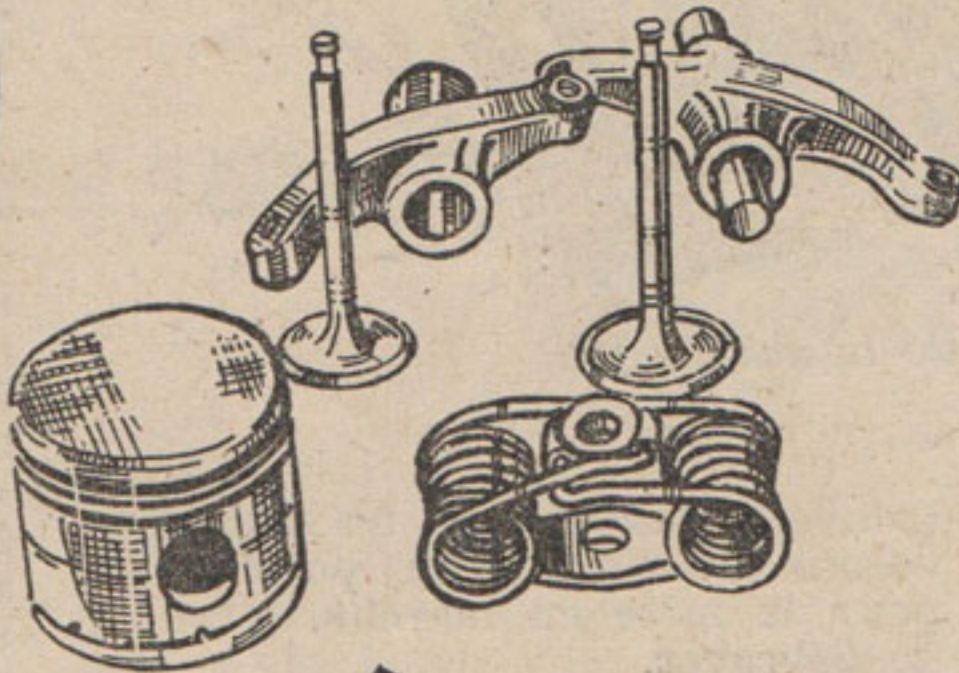
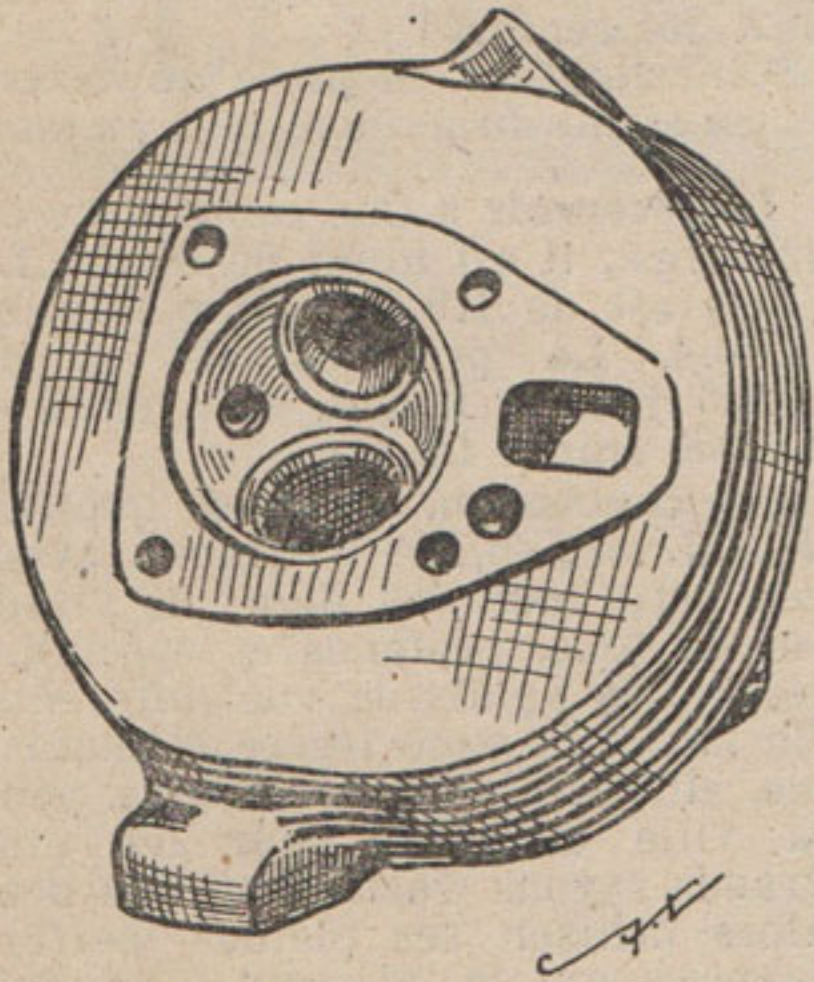
Le réservoir a une contenance de
12 litres; il est muni de filtres. Le
poids est de 115 kg. complètement
équipé. Le prix actuel est de
22.500 francs belges, soit environ
115.000 francs français.

En conclusion, par ces qualités
de fabrication, de technique avan-
cée, cette moto est digne de l'inté-
rêt de tous, profanes et spécialis-
tes, à des points de vue différen-
ts. En tant que moto légère et mania-
ble, elle peut convenir à tous, pour
la ville et aussi pour les plus
grands rayons d'action où elle peut
alors utiliser ses pleines perfor-
mances qui la classent à la fois
dans les motos utilitaires et de
sport. Son avenir est brillant, elle
détrône la 150 cm. en Belgique du
moins. Elle ne redoute pas la com-
paraison avec les 2 temps étran-
gères, bien au contraire. L'indus-
trie belge peut être fière d'une pa-
reille réalisation.

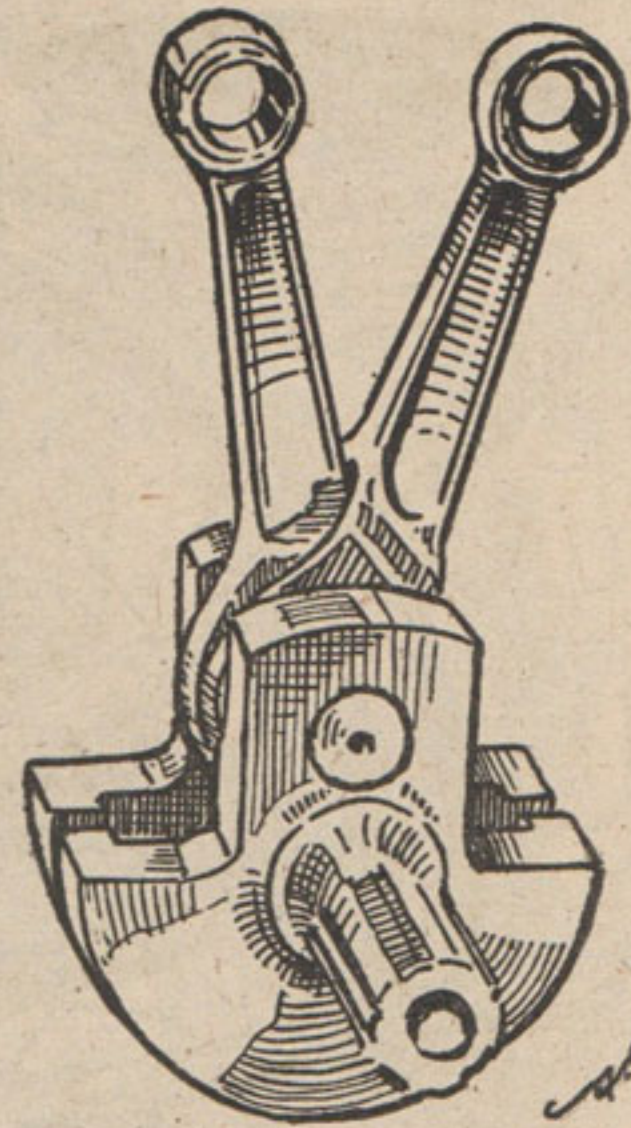


La 350 cmc
MOTOBECANE
 Type V4C

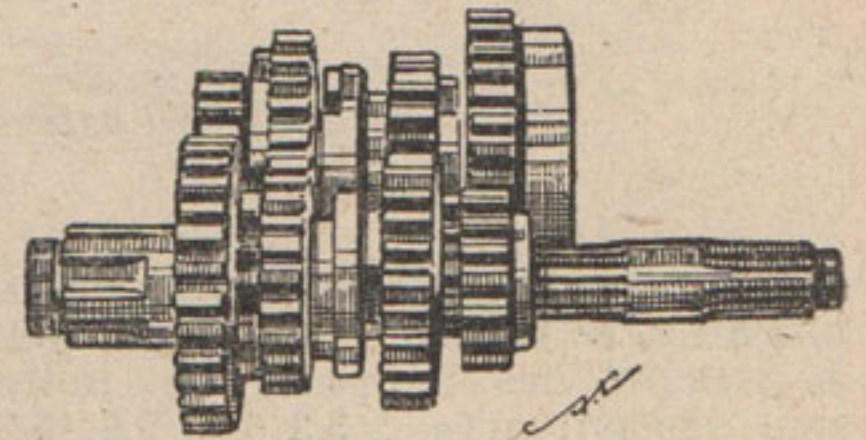
On poursuit rue Lesault, la mise au point de la bicylindre,
 comme en témoignent les illustrations qui suivent :



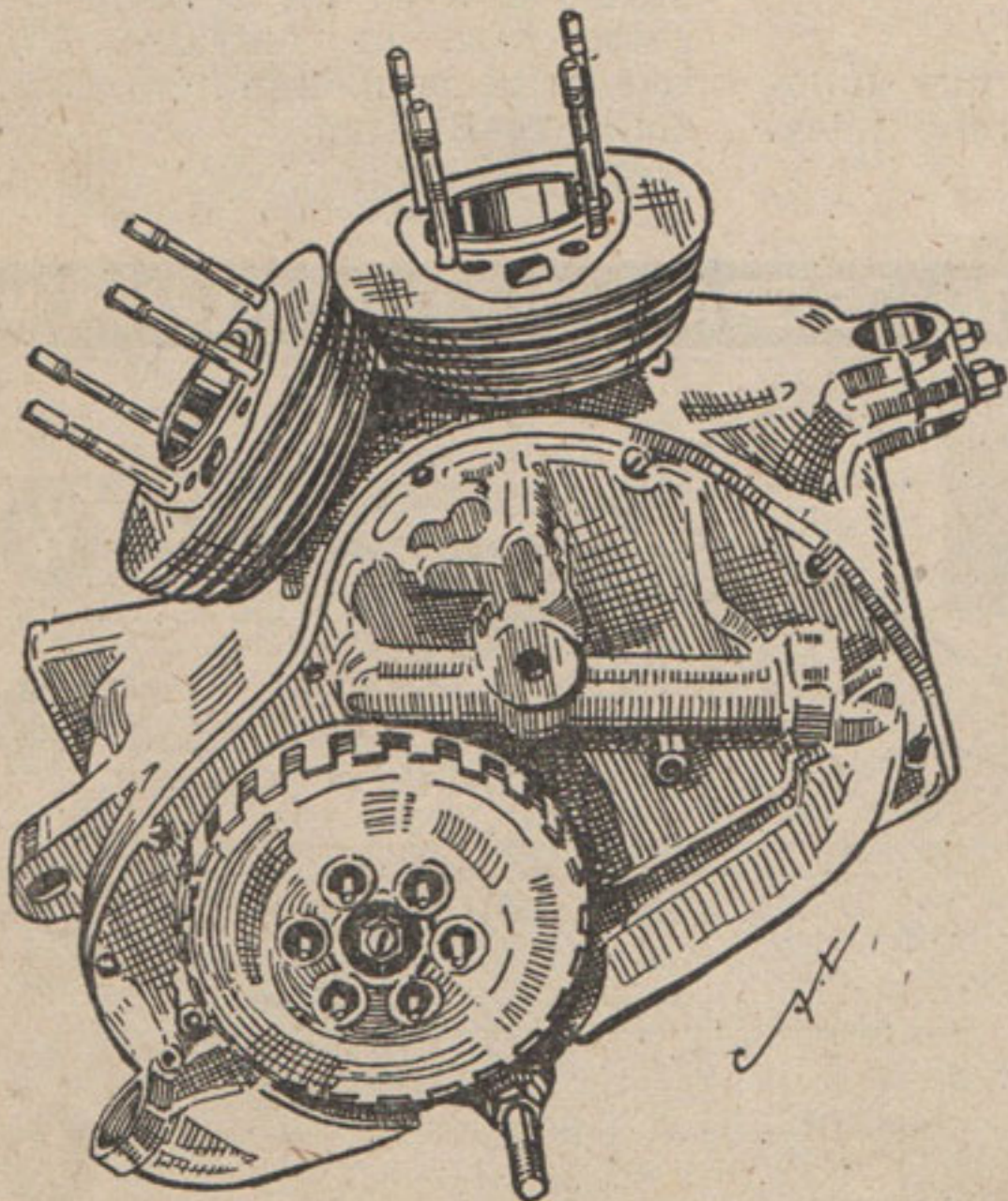
La culasse est en alliage léger, ainsi que les culbuteurs qui sont rappelés
 par des ressorts en épingles



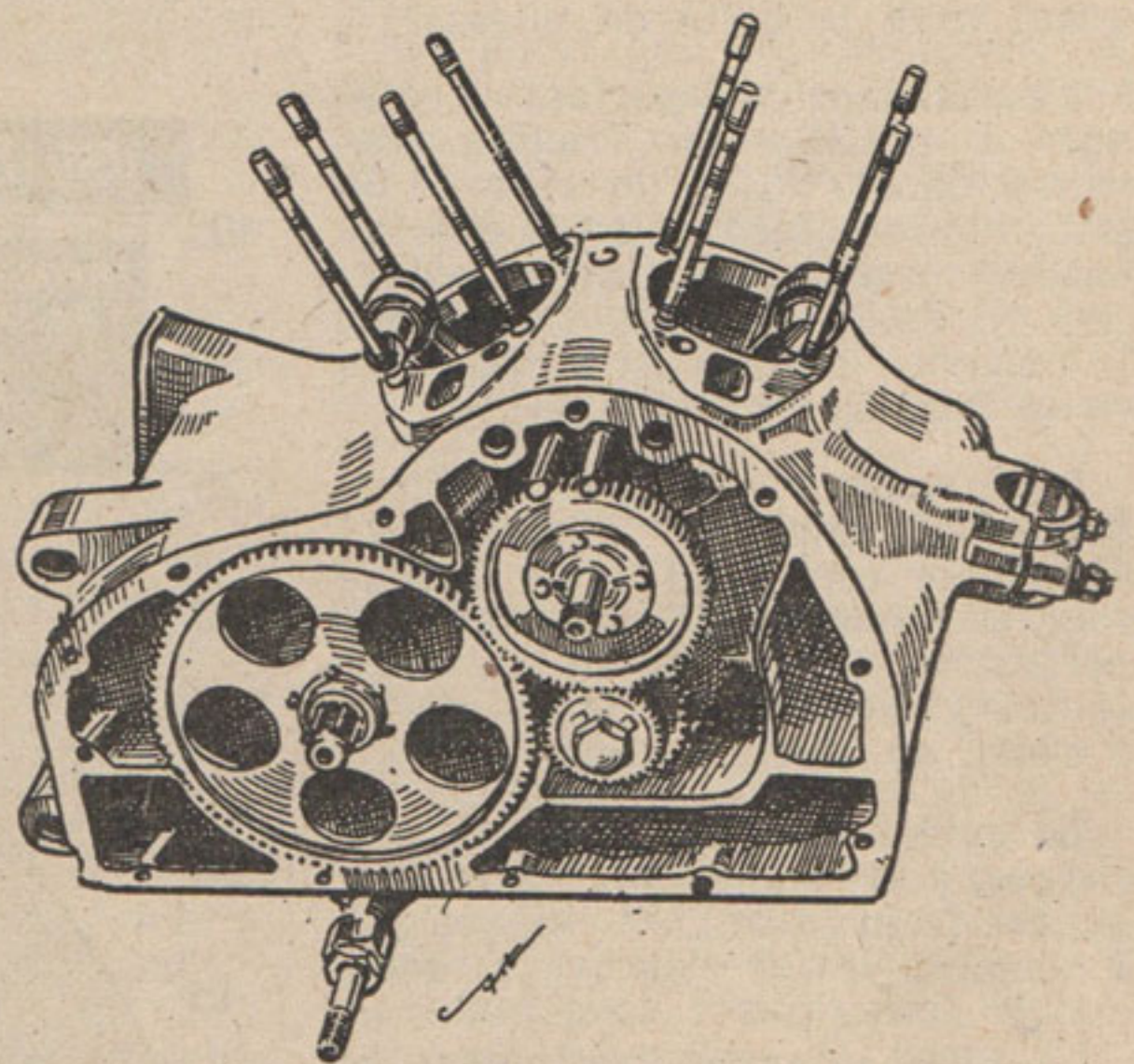
L'embliage



Les pignons de boîte



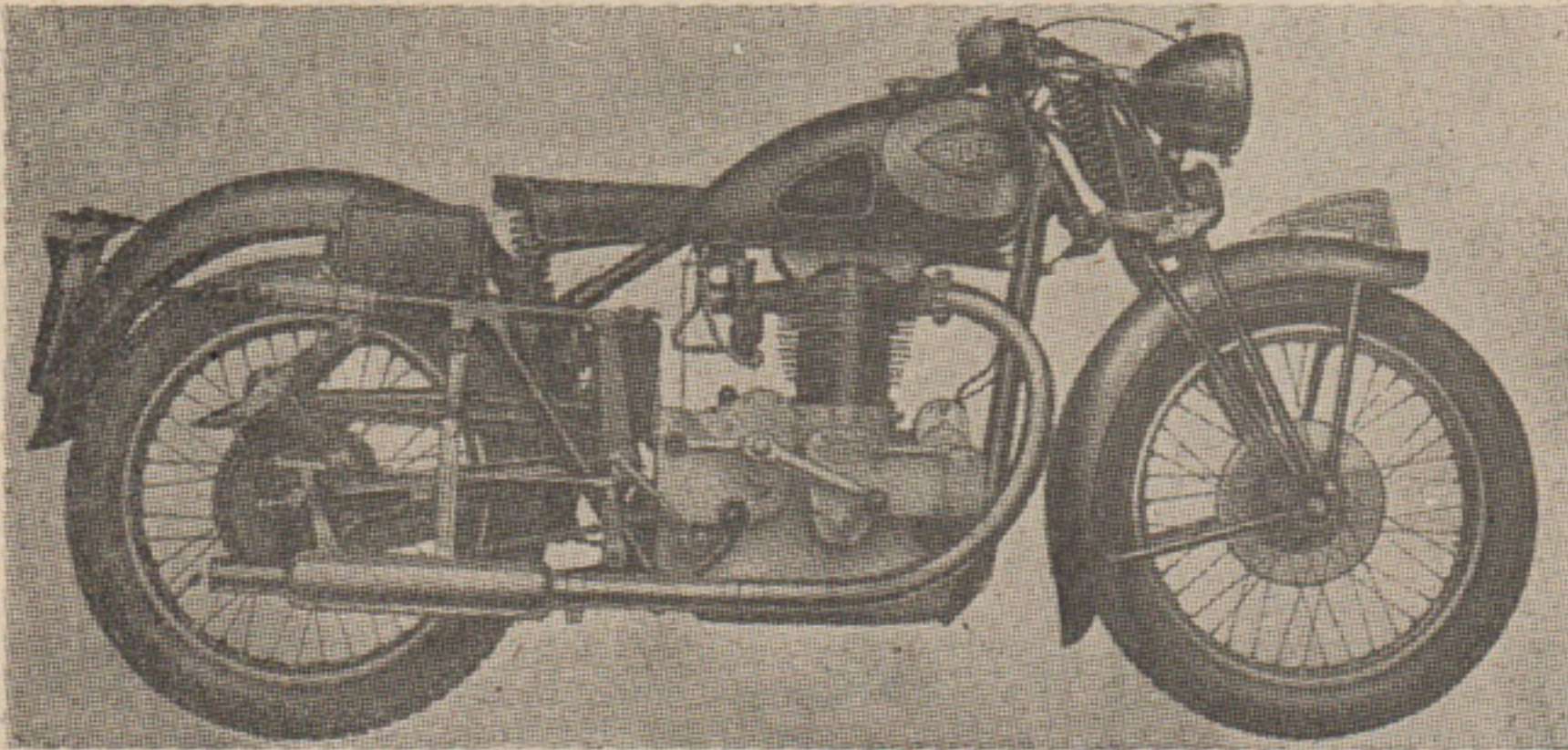
Le premier carter enlevé, on voit l'embliage et les
 bossages de circulation d'huile



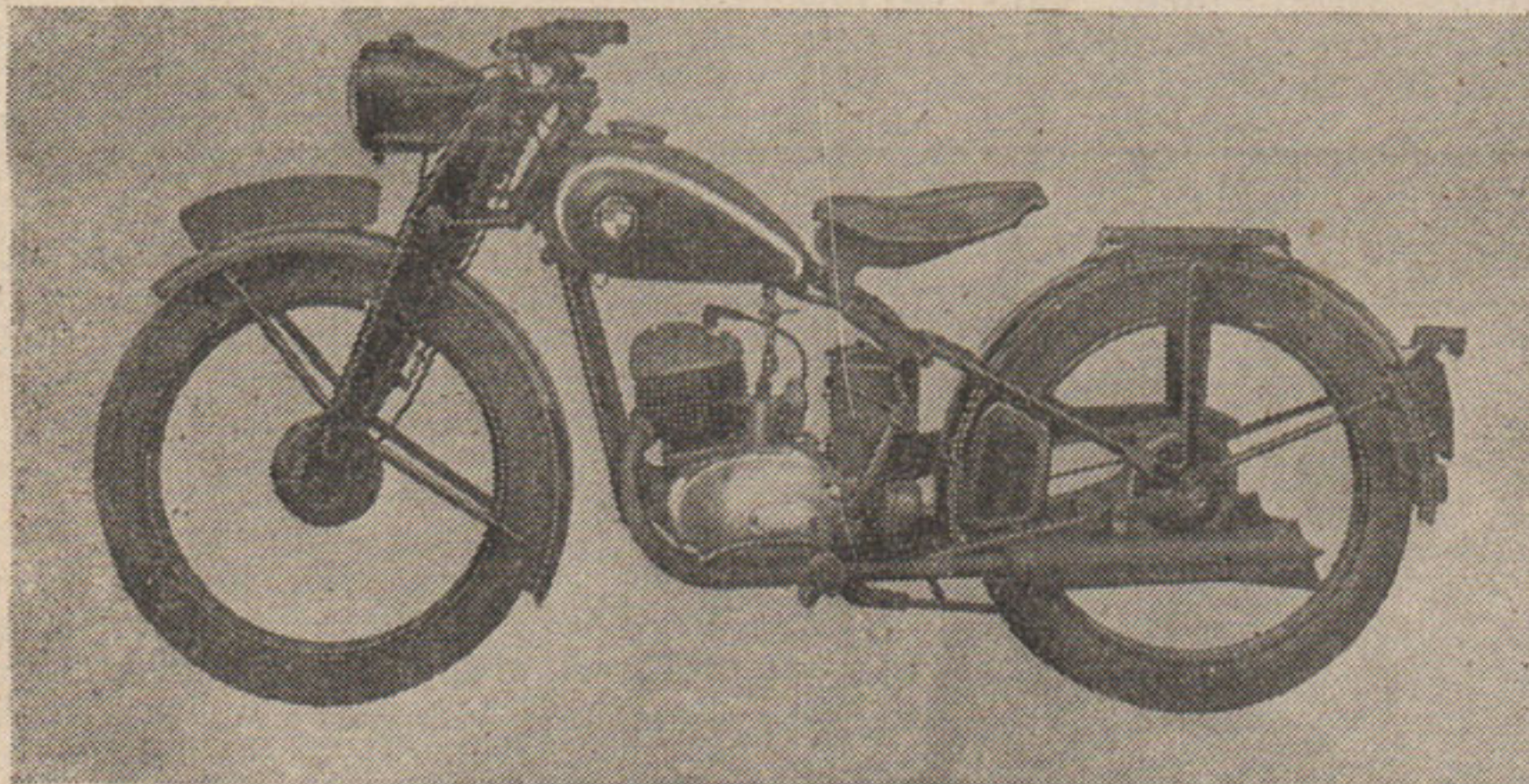
Les pignons de transmission sont à taille hélicoïdale

LE SALON DE GENÈVE

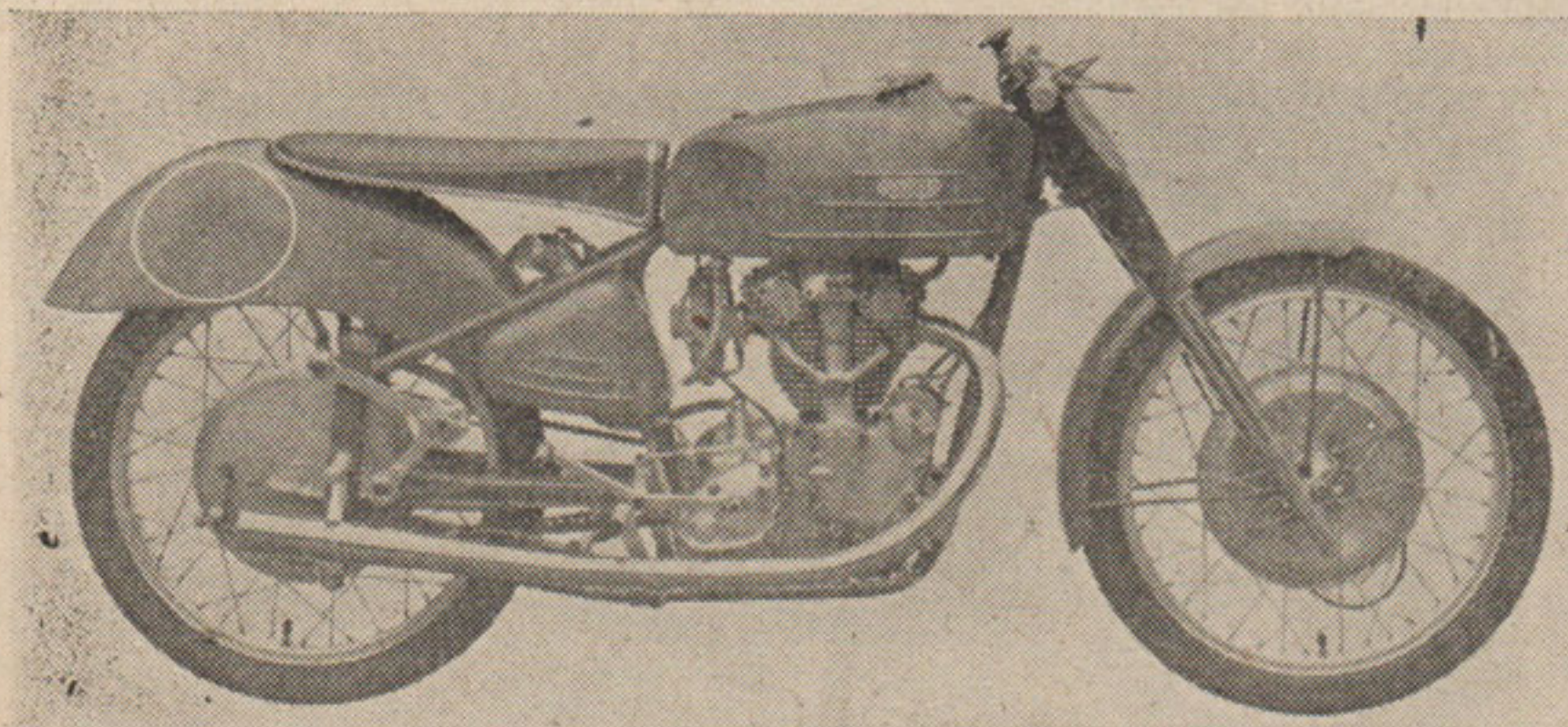
VU PAR UN AGENT PARISIEN



La 500 Gilera Saturno



La Puch 125 cm.



La Parilla 250 de compétition

Les salons se suivent et se ressemblent sinon par le cadre au moins par les objets exposés.

Celui de Genève est moins imposant que celui de Bruxelles, il est plus intime et donne l'impression d'être réalisé en petit comité. Fait surprenant pour un Français, il est chauffé.

Les Anglais et les Italiens se partageaient équitablement les stands en nombre à peu près équivalent ; les Français venaient ensuite, le lot étant complété par quelques marques allemandes.

Du côté anglais, toutes les marques habituelles, déjà énumérées lors de l'exposition de Bruxelles. Les Italiens avaient exposé les Gilera, Bianchi, Parilla, Guzzi, Lambretta et le scooter Vespa, sans compter quelques moteurs auxiliaires.

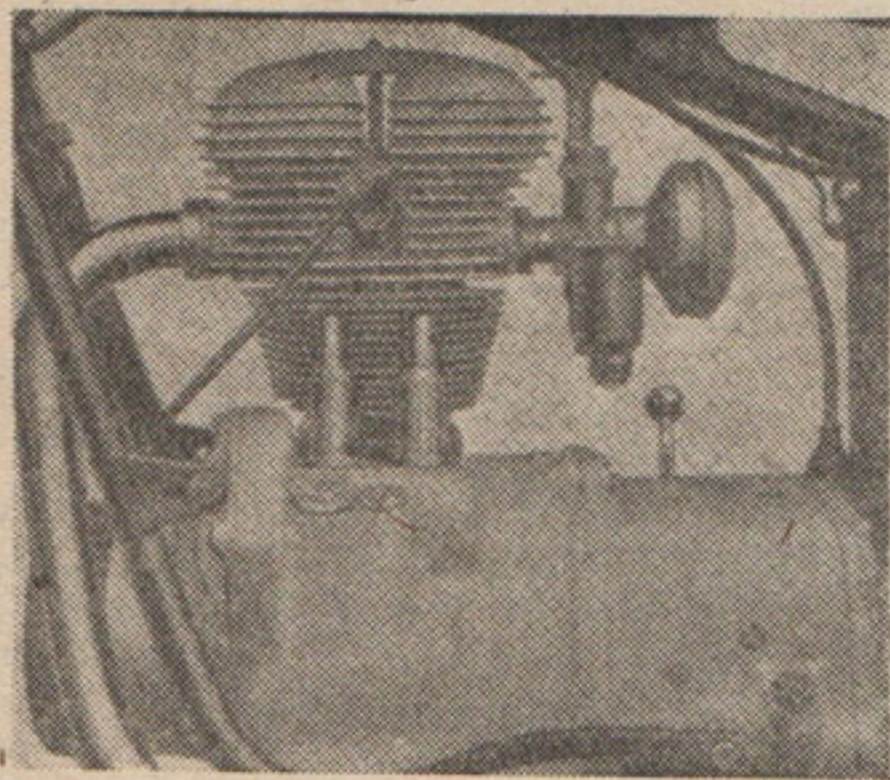
Nous retrouverons la Puch autrichienne qui avait fait son apparition en Belgique.

Parmi les productions allemandes, outre la Ardie et la 500 flat-twin, B M W, une nouveauté attirait l'attention, la 250 B M W à culbuteurs enfermés et transmission par couple conique.

Les Suisses avaient exposé leur Condor, que nous avons déjà présentée ici ; l'un des modèles exposés était équipé d'un sidecar français, le B. H., des établissements Humblot, de présentation impeccable, d'une ligne sobre et très heureuse, son châssis très particulier et la suspension originale de la carrosserie faisaient qu'il était très entouré ; les amateurs en appréciant l'élégance et la technique.

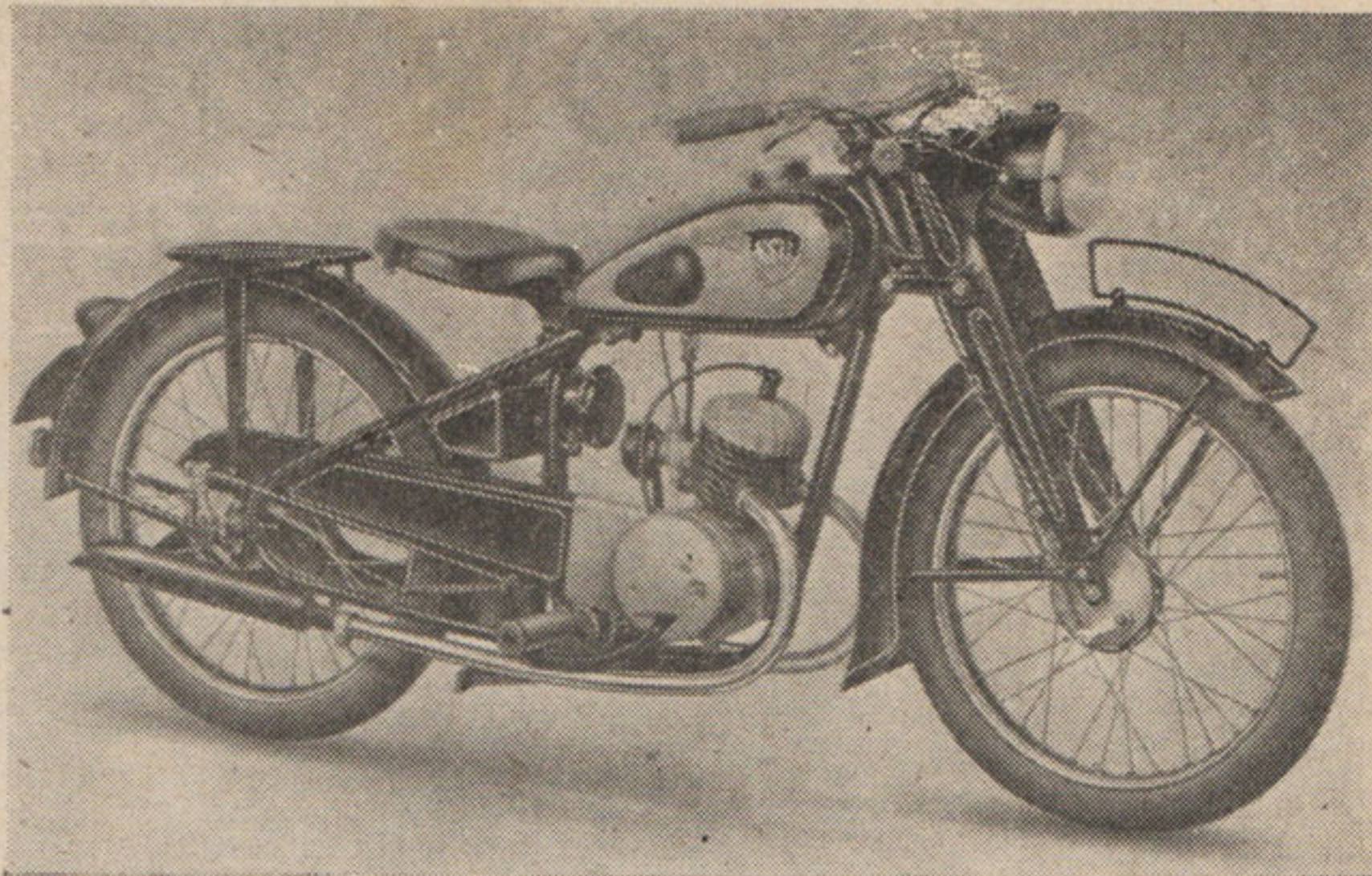
L'autre marque nationale, l'Universal, est, comme la Condor, une moto de grosse cylindrée avec un moteur flat-twin. Nous croyons savoir que les constructeurs n'en sont encore qu'à la période préparatoire et qu'il serait prématuré de se porter acquéreur.

On regrette de ne plus voir Motosacoche, une des marques suisses les plus prestigieuses, dont la qualité était universellement réputée. Motosacoche, on s'en souvient, avait exposé à un précédent salon une 200 à moteur horizontal, transmission par courroie et changement de vitesse progressif qui était quelque peu révolutionnaire. L'absence de cette année laisse supposer que Motosacoche a abandonné la partie,



Ci-dessus : le bloc moteur de la 250 B. M. W.

A droite : la 125 N. S. U.



en raison de son activité actuelle cantonnée dans le moteur industriel. C'est dommage pour le sport motocycliste.

La participation française comprenait toutes les marques ayant déjà exposé au Salon de Bruxelles : Gnome, Motobécane, Peugeot, Terrot, etc... avec leurs plus récentes productions en vélomoteur. Bernar-

det, avec son nouveau sidecar à capot ouvrant, connut un succès renouvelé.

Avec Impérial, Bernardet et B. H., la démonstration d'ensemble de nos sidecars français fit sur le public une profonde impression. Nous avons certainement, dans ce domaine, une suprématie qui résulte à la fois de la qualité et de l'élé-

gance. Partout où nos sidecars se présentent ils s'imposent et ceci est d'autant plus encourageant qu'il n'est pas le fait d'une seule marque, mais de l'ensemble de nos spécialistes.

Nos vélomoteurs et nos sidecars nous font une excellente propagande à l'étranger.

René BONNET.

NOUS AVONS VU POUR VOUS

UNE REMORQUE MONOROUE

I. — Ses caractéristiques.

Elle est conçue pour emporter 50 kilogs de charge utile aux vitesses normales des motos. Le volume de la caisse est de 70×50×30 cm. et permet le chargement de deux valises très confortables. De plus, le système de suspension arrière prolonge la caisse de 25 cm., ce qui permet encore l'arrimage de bagages supplémentaires ou le transport de colis volumineux.

Cette remorque est d'une construction très robuste, réalisée en tubes soudés. La roue, du type roue tirée, est munie d'un pneu 175 mm. de boudin, et 350 mm. de diamètre extérieur. Toutes les articulations sont montées sur silent-bloc en caoutchouc, ce qui a l'avantage de supprimer totalement le bruit, l'usure, et de ne pas nécessiter de graissage, tout en apportant un élément amortisseur d'oscillations.

L'attache à la moto se fait sur

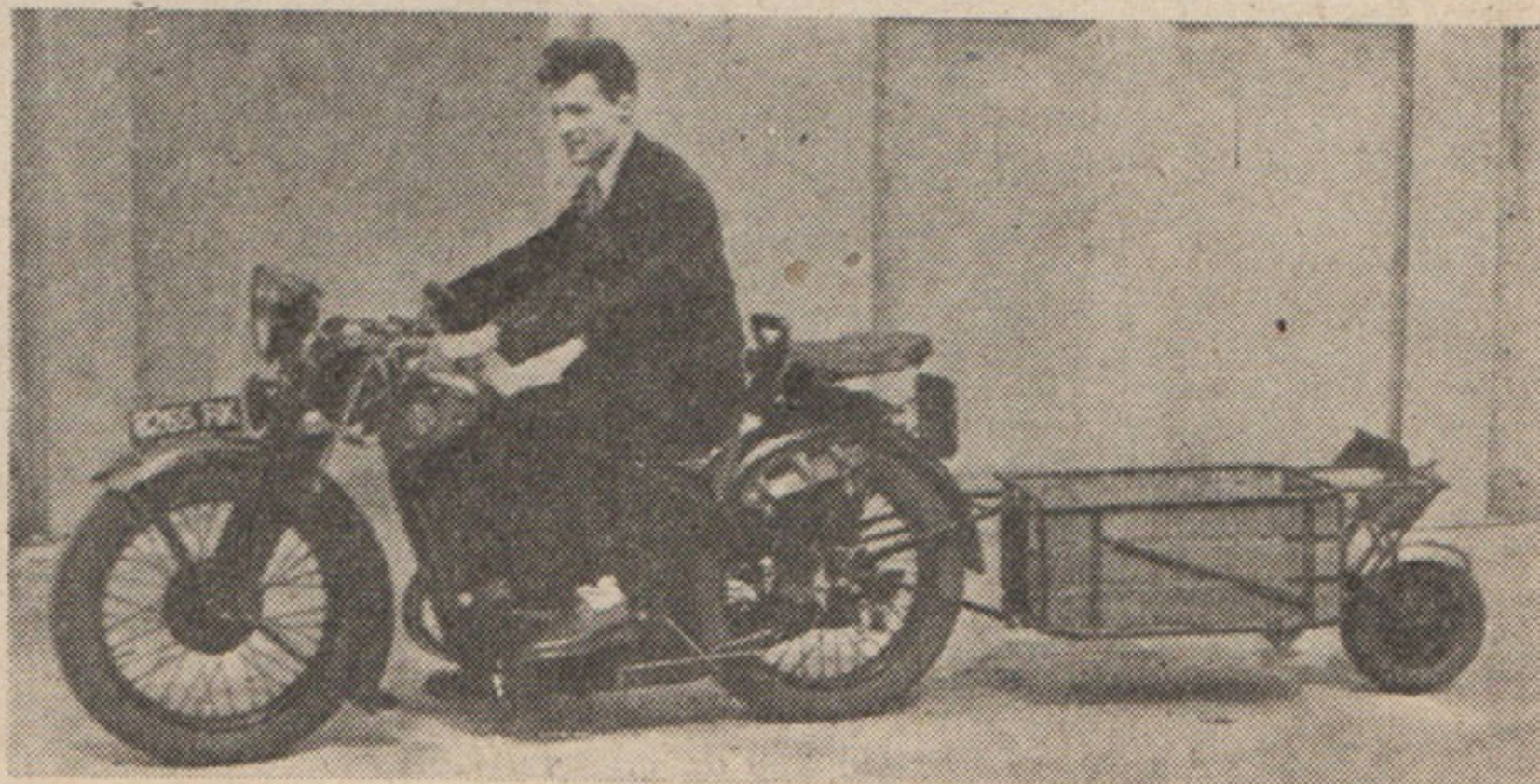
le moyeu de la roue arrière, par un système genre cardan. L'articulation horizontale sur la moto permettant les déplacements en hauteur au passage des obstacles, l'articulation verticale sur la remorque permettant les déplacements latéraux dans les virages.

Nous allons étudier plus en détails les deux points principaux de cette intéressante réalisation : l'attache et la suspension.

II. — L'attache.

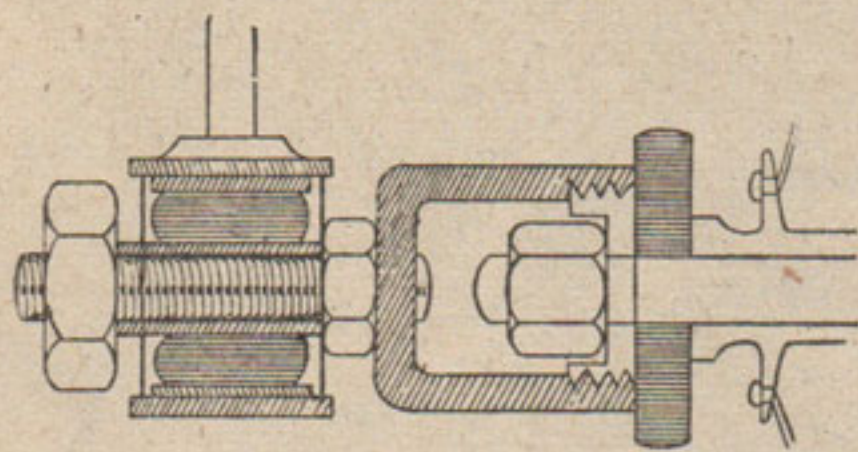
C'est une fourche qui vient prendre appui, par l'intermédiaire de deux silentblocs, sur deux bouts d'axe prolongeant l'axe de la moto et maintenus solidement par les deux écrous habituels de fixation de la roue (voir fig. 1).

Les deux branches de la fourche sont maintenues sur le silentbloc par deux écrous à oreilles de 9,5,



type vélo, ce qui permet un accrochage instantané sur la machine.

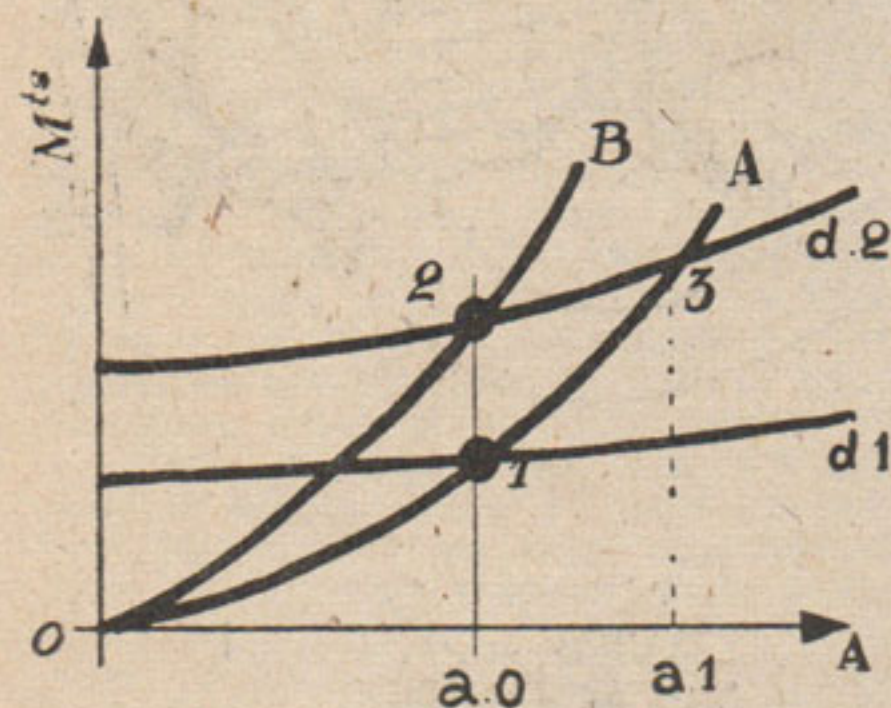
La béquille dans le cas de béquille étroite passe entre les bras de la fourche. Dans le cas de bé-



quille large, un ressort spécial maintient constamment celle-ci contre la partie inférieure de la fourche.

III. — La suspension.

Elle est prévue pour absorber le choc provoqué par un obstacle de 8 cm. de haut (pavé ou nid de poule); la remorque étant chargée à 50 kilos et roulant à 75 km./h. c'est dire qu'elle est largement prévue. La roue est du type tiré et à flexibilité variable. Le calcul ayant montré qu'il existait un angle optimum pour a (voir fig. 2), un système de tension du ressort R est prévu de façon à pouvoir quelle que soit la charge conserver a à sa meilleure valeur, soit 57° .



Le fonctionnement de la suspension est explicite dans le diagramme fig. 3 qui traduit l'équation des moments par rapport à O .

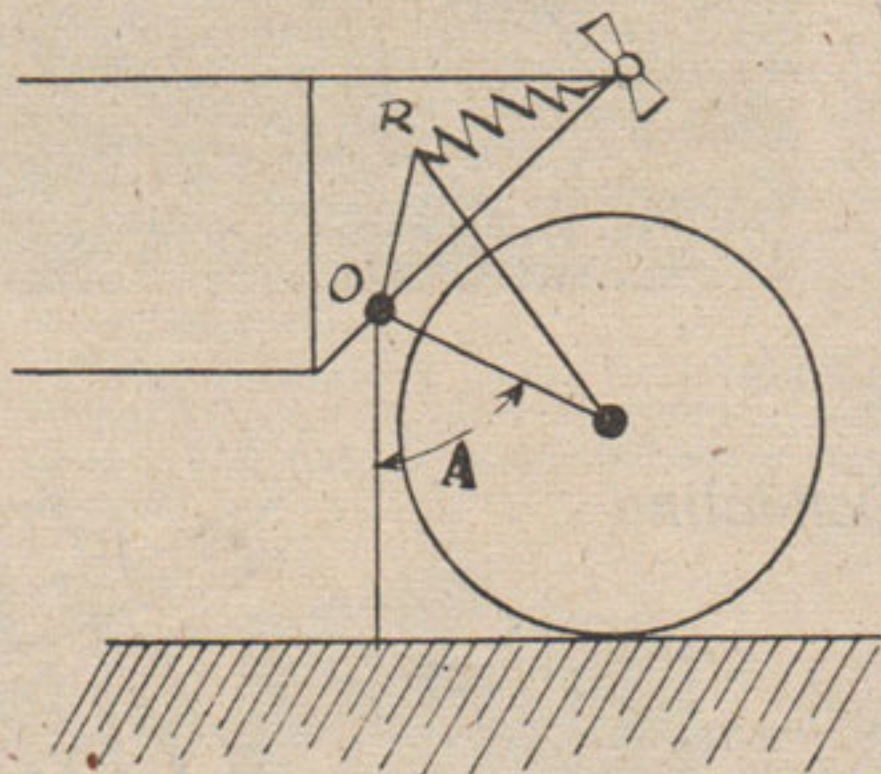
OA représente le moment du ressort R par rapport à O et $d1$ le moment de la roue (remorque non chargée). Le point de fonctionnement se situe en 1 et donne a .

Quand la remorque est chargée $d1$ passe en $d2$ et le point de fonctionnement passerait en 3 et a en $a1$, mais en augmentant la tension du ressort, OA passe en OB , le point de fonctionnement en 2 et $a0$ reste constant.

Cette suspension à flexibilité variable et roue tirée non freinée présente, en outre, le grand avantage de prolonger considérablement la vie du pneumatique.

IV. — Les essais.

Des essais concluants ont été effectués sur cette remorque par le Centre technique de l'automobile et du cycle et consignés dans le rapport technique n° 491. Ces essais ont consisté à parcourir un circuit de 23 km. possédant les différents types de route : route bi-



tumée, pavée, virages, descentes, passages à niveau, etc., à la vitesse maximum de 70 km./h. Le circuit a été effectué trois fois :

- Une fois à vide ;
- Une fois avec 50 kilos de sable au centre de la remorque ;
- Une fois avec 40 kilos à droite et 10 kilos à gauche.

Dans ces essais, on a également procédé à des arrêts brusques. Les essais se sont révélés très concluants : aucun mouvement de lacet, aucune modification à la manœuvre de la moto même avec une remorque chargée et déséquilibrée, aucun mouvement dangereux lors des arrêts brusques. La tenue dans les virages à toutes les vitesses est parfaite.

V. — Conclusion.

Cette remorque légère (22 kilos) présente donc une solution élégante du transport des bagages en moto, sans ajouter de danger ni de gêne pour la conduite comme le porte-bagages arrière, ou de fatigue comme le fastidieux sac à dos. Son adaptation sur les machines se faisant sans modification et son accrochage étant ultra rapide, elle sera vivement appréciée par tous et spécialement par les campeurs motocyclistes.

Toujours les pannes de bougies

Nous avons reçu il y a quelque temps un visiteur qui nous a dit, simplement :

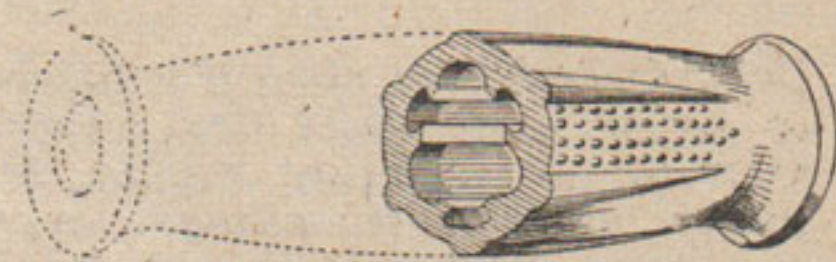
Vous parlez depuis quelque temps de fréquentes pannes de bougies, principalement sur les moteurs 2 temps, pannes dues à l'actuelle composition du carburant ; je vous apporte un produit en vous priant de l'essayer, c'est un supercarburant antisoufre qui doit remédier aux inconvénients que vous avez signalés. Il est antidétonant et retarde considérablement l'encrassement du moteur.

Nous avons essayé ce produit sur une 125 Peugeot dont nous nous servons journallement, sur la 125 René Gillet dont nous venons de faire l'essai et nous devons reconnaître que, depuis, les maudites pannes de bougies ont été éliminées. Si certains de nos lecteurs veulent également tenter l'expérience, nous leur donnerons volontiers l'adresse du fabricant, en leur demandant de nous communiquer par la suite les résultats obtenus.

Ce liquide, qui se mélange à dose infime à l'essence, est également valable pour les moteurs 4 temps sur lesquels il supprimerait le cliquetis et le piquage des soupapes. Avis aux amateurs.

Poignées souples

Malgré les fourches élastiques, on a essayé d'améliorer le confort du conducteur à l'aide d'un guidon souple soit à lames, soit en faisceau de fils. Ce guidon nuisait à la précision de conduite. On a essayé également de monter le cintre sur des bagues élastiques faisant amortisseur ; c'était mieux, mais onéreux et non adaptable après coup sur des têtes de direction non prévues pour cela.

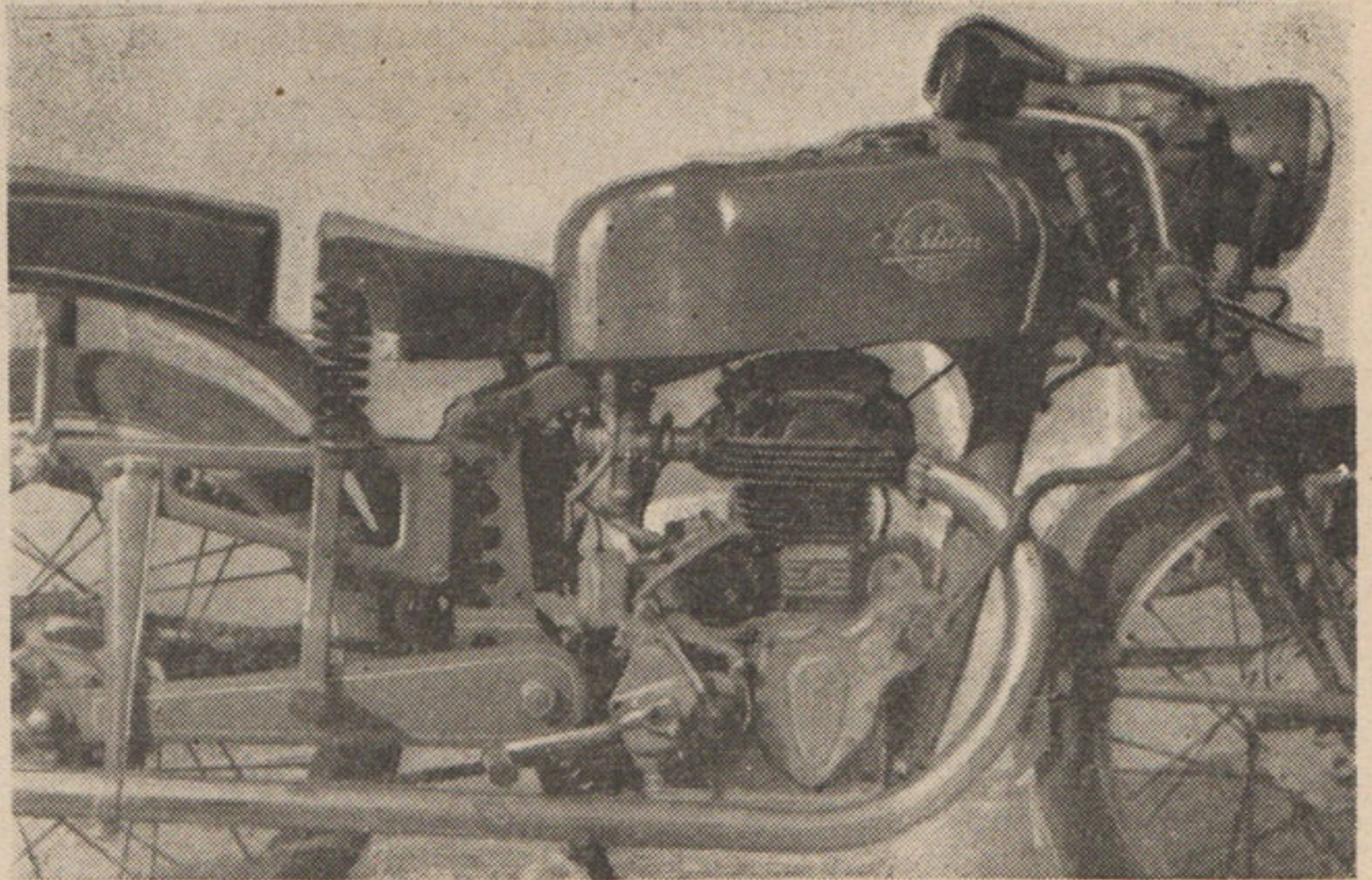


Une autre formule a été lancée au Salon de l'Automobile, simple, à la portée de tous : il s'agit d'une poignée souple dont la forme très étudiée amortit les vibrations et procure un confort certain. Ce sont des nervures internes axiales d'une inclinaison opposée l'une à l'autre qui font office d'amortisseur. Elles sont réalisées dans un excellent caoutchouc, ce qui ajoute à leur élasticité. Elles existent pour tous diamètres de guidon en tailles appropriées au vélo, au vélomoteur et à la moto. Il y a même un modèle pour poignée tournante. Elles portent la marque « Soupl ».

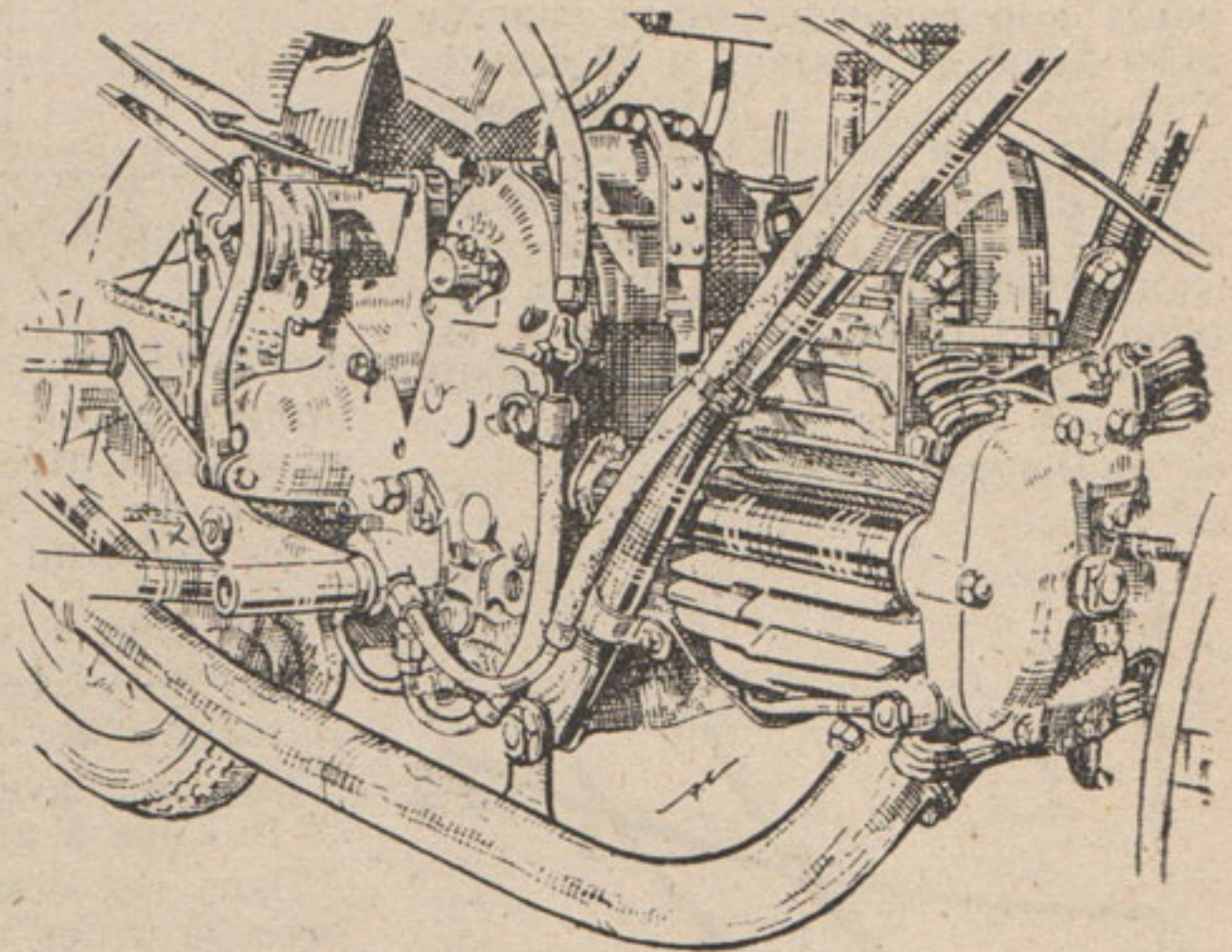
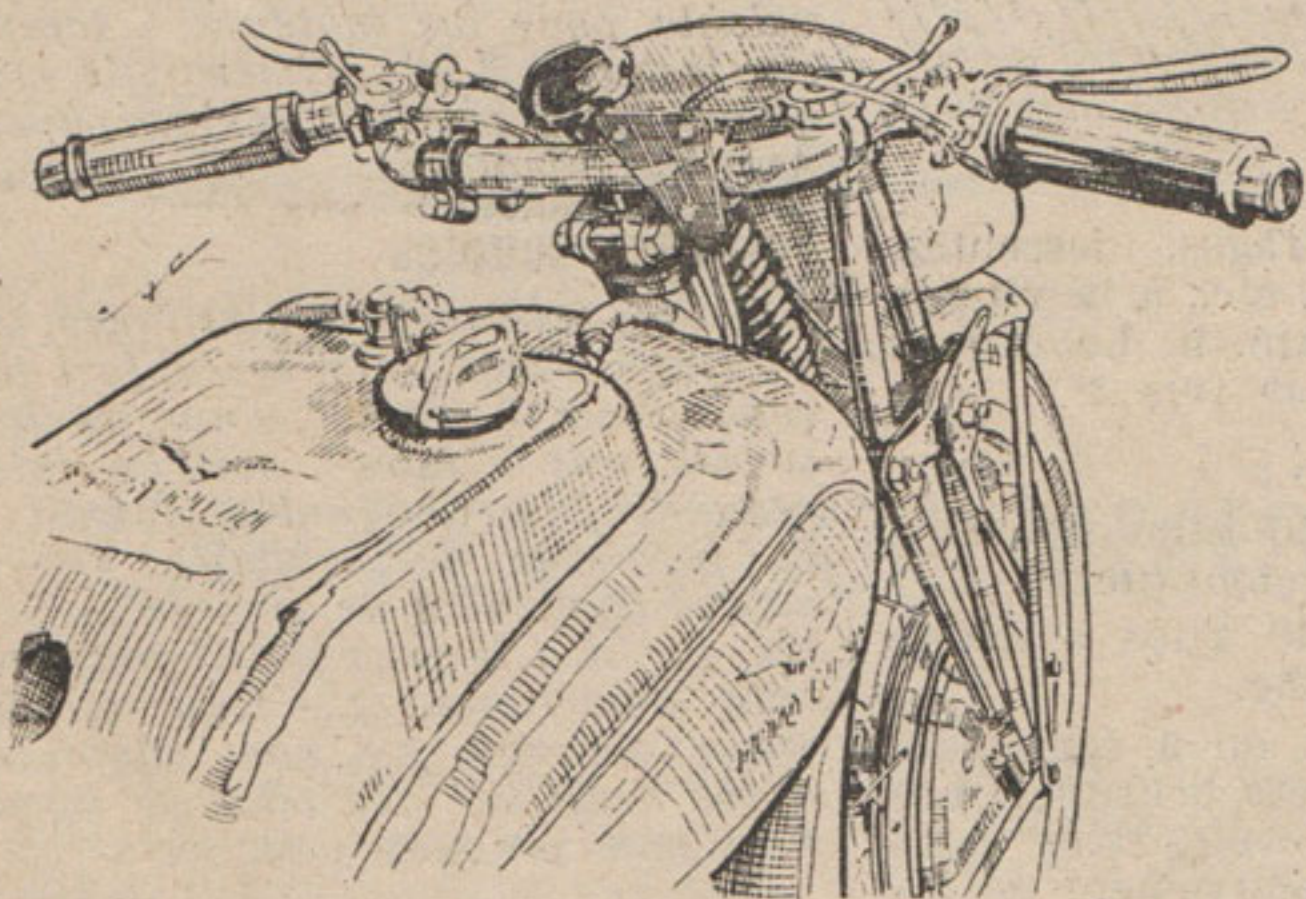
MACHINES DE COURSE ITALIENNES

La SERTUM

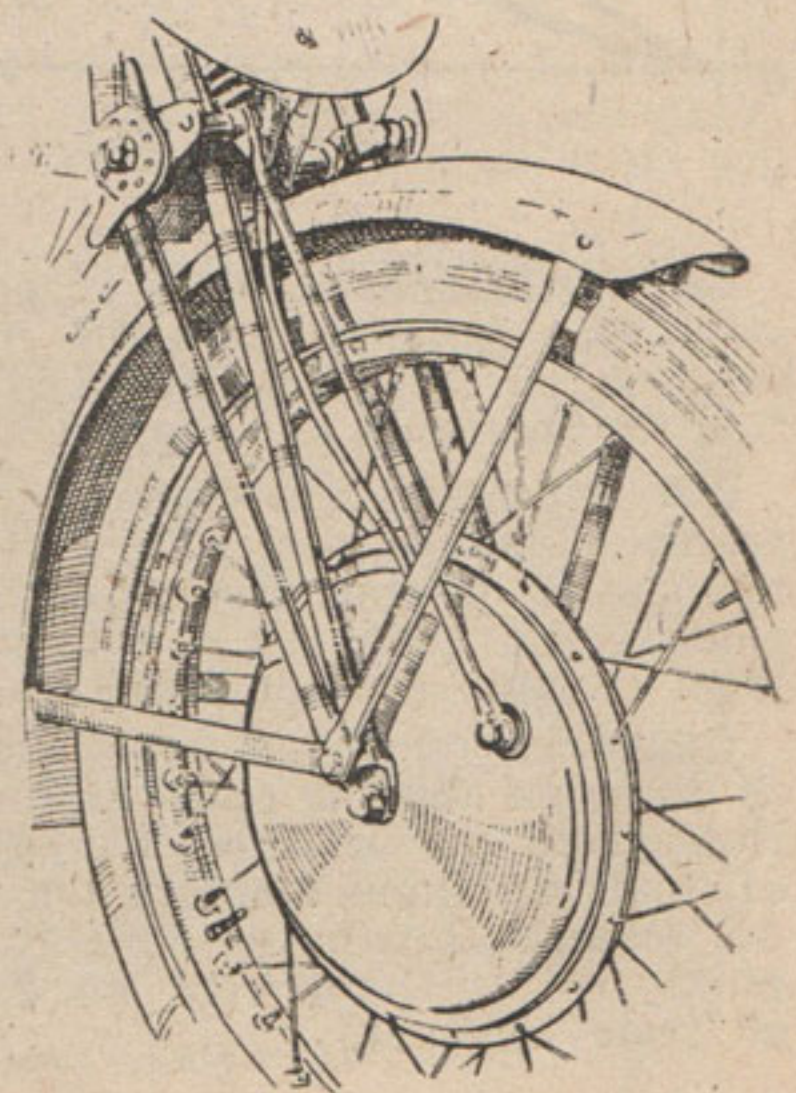
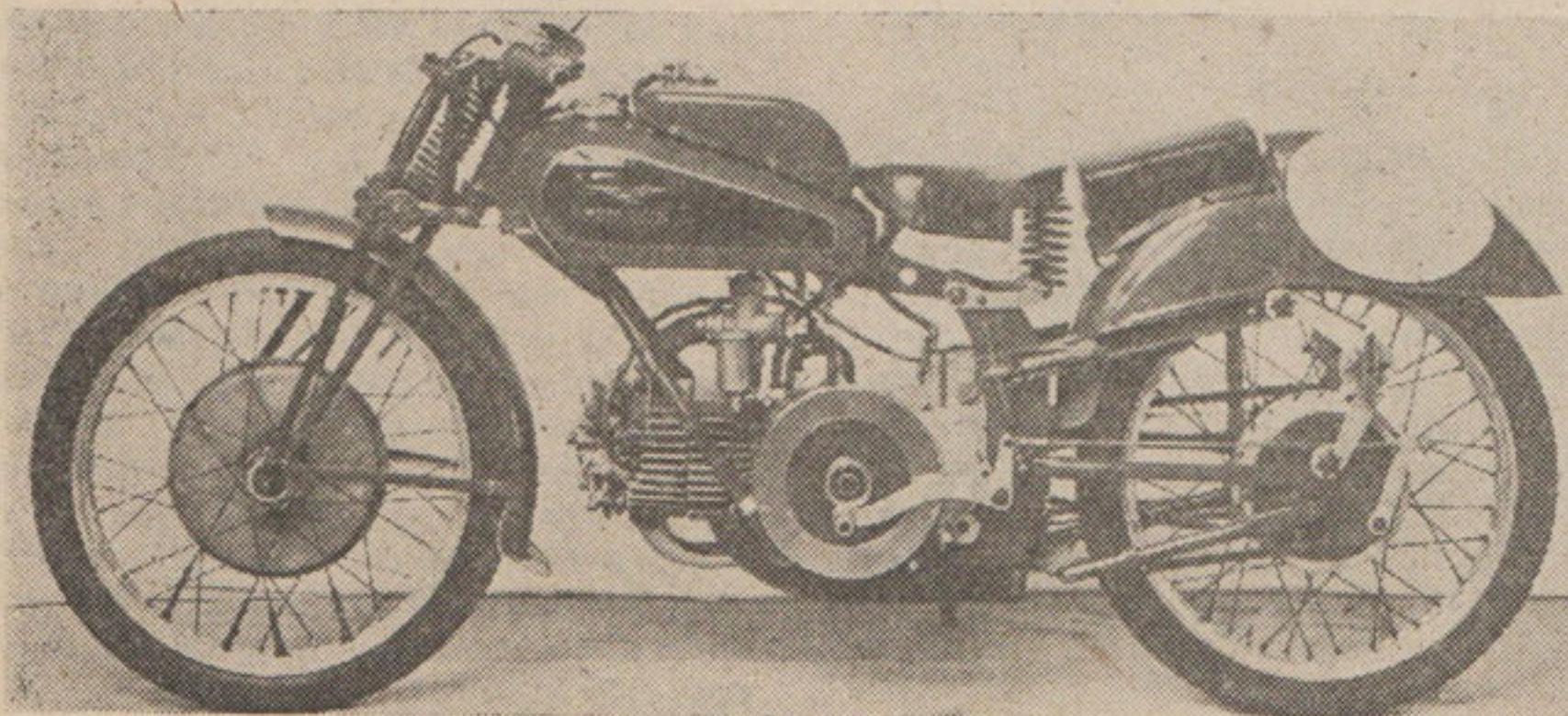
A droite : La Sertum 250 cmc. culbutée qui vient d'échouer dans sa tentative contre les records des 24 heures pour un basculeur brisé qui entraîna le blocage du moteur et le décentrage des volants. Notez la forme du guidon.



La GUZZI, Type Dondalino



L'écurie Ladevèze vient d'acquérir cette 500 cmc. culbutée qui, aux mains de Loyer, doit faire des étincelles. Notez au-dessus : le bouchon de réservoir à fermeture rapide, les réglages de gaines par molettes au guidon. Le bloc en alliage léger, apparemment compliqué mais très accessible, les tambours de frein généreux.



LE SALON DE LA PHOTO

Les touristes motocyclistes étant assez volontiers des photographes, plus ou moins avertis, il les intéressera sans doute d'avoir quelques échos du Salon annuel de la photo qui vient d'avoir lieu.

La participation étrangère étant inexistante, le choix d'un appareil se porte automatiquement sur nos productions nationales. Dans l'ensemble, nos fabricants ont fait de gros efforts et certains d'entre eux ont exposé des appareils de grande classe.

Comme il n'existe pas d'appareil universel, la question se pose de savoir quel est celui qui convient le mieux au motocycliste : en plus de ses qualités optiques et de son mécanisme impeccable, il doit être robuste et de faible encombrement.

Dans ce cas, on peut hésiter entre deux tendances : le petit format qui utilise le film cinéma pour des négatifs de 24 x 36 mm. et le 6 x 9 courant, préféré de beaucoup parce qu'il évite généralement l'agrandissement que nécessite le premier. Pour ceux qui ne font pas leur tirage eux-mêmes, cette objection n'est pas valable, les laboratoires étant outillés pour livrer un agrandissement format carte postale au prix d'un tirage direct.

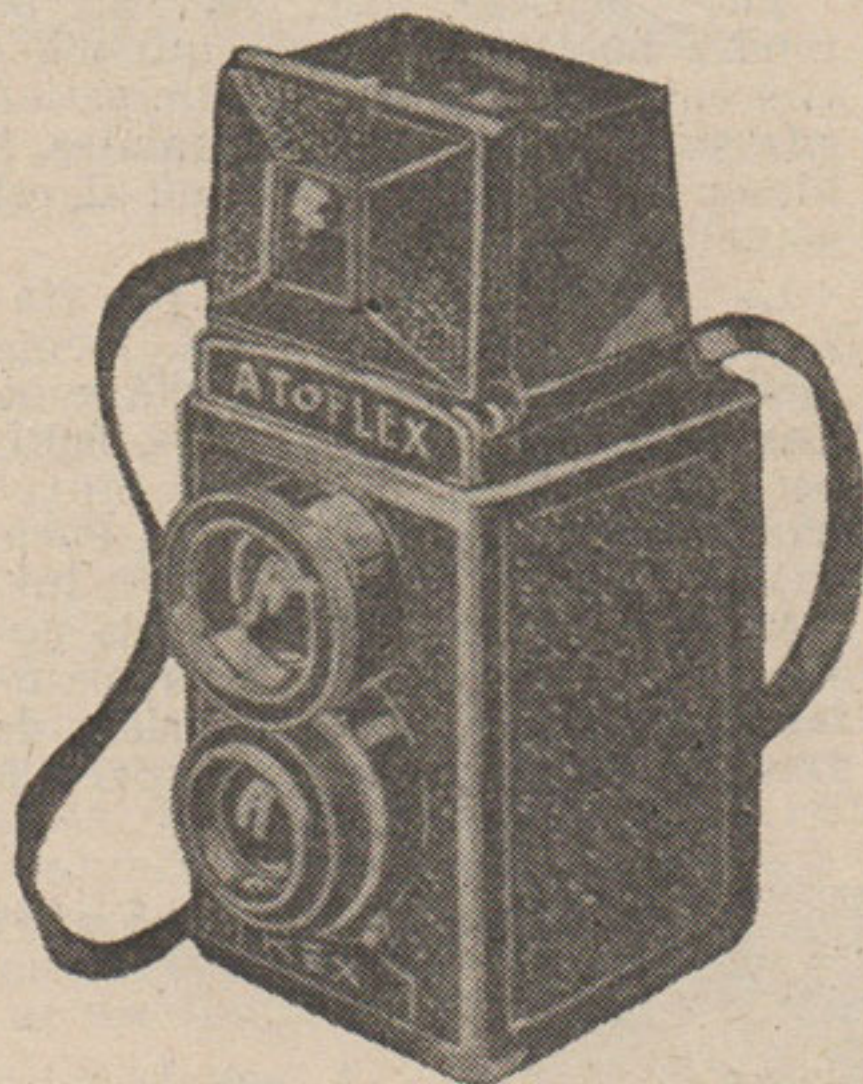
Le 6 x 9 pliant n'est certainement pas plus encombrant, mais à part quelques appareils de grande marque l'appareil pliant, s'il est séduisant par son faible encombrement, n'est pas souvent parfait comme réalisation. Non seulement le soufflet se perce facilement, mais ses ciseaux de tension sont trop frêles ; le plus léger choc, une manipulation maladroitement faussent le parallélisme entre l'objectif et la surface sensible, d'où des déformations sur l'épreuve, un manque de netteté dans certaines zones, compliquée parfois de « halo » provoqué par des fissures dans le soufflet. Rien ne vaut un boîtier rigide, un peu plus encombrant dans les formats moyens, mais tellement plus sûr. Un des appareils les plus répandus parmi les amateurs compétents, le Rolleiflex, à objectif de

visée, a été concurrencé par un appareil de même technique, mais pliant. C'était en apparence un progrès, ce ne fut en réalité qu'un feu de paille.

Parmi les 24 x 36 français, nous trouvons une gamme étendue d'appareils sérieux, mais dont les prix varient suivant la luminosité de l'objectif et les perfectionnements : télémètre couplé, blocage du film, objectifs interchangeables, etc...

Nous avons retrouvé avec plaisir le minuscule et remarquable Elgy de Lumière voisinant avec un nouveau 24 x 36 plus étoffé. Norca établit le trait d'union avec Foca, au sommet de cette série avec son appareil à télémètre couplé, objectifs bleutés traités interchangeables.

Faisant bande à part, le Vérscope Richard, appareil stéréoscopique, fait grand honneur à notre industrie nationale.



Un nouveau venu, l'Atoflex

Dans un format légèrement supérieur, le Lynx donne des vues 3 x 4 sur bobine West-Pocket 4 x 6,5. Il est également d'excellente condition, ainsi que son concurrent le Derlux qui peut être complété avec un télémètre.

En 6 x 6, le genre Rolleiflex à deux objectifs, dont un de visée, synchronisés pour la mise au point et le cadrage, a été timidement abordé : nous attendons de voir pour nous prononcer.

En 6 x 9, le pliant domine, dont quelques modèles à télémètre couplé. Nous l'avons déjà avoué, est-ce du parti-pris, mais nous n'avons aucune attention pour cette formule ; nous avons rarement trouvé un viseur correct sur ce genre d'appareil et cela est pour nous un grave défaut.

Toutefois, nous avons longuement examiné un appareil de ce format qui

nous a tenté, mais qui s'adresse à des photographes vraiment amateurs, c'est le reporter Gaumont à obturateur à rideau et châssis magasin.

Le Gaumont est l'outil classique du reporter qui lui reste généralement fidèle. Il peut paraître plus encombrant, mais il est d'une telle robustesse et d'une telle qualité de fonctionnement que les photographes avertis passent volontiers sur ce petit inconvénient en raison des avantages et de la sécurité qu'il procure.

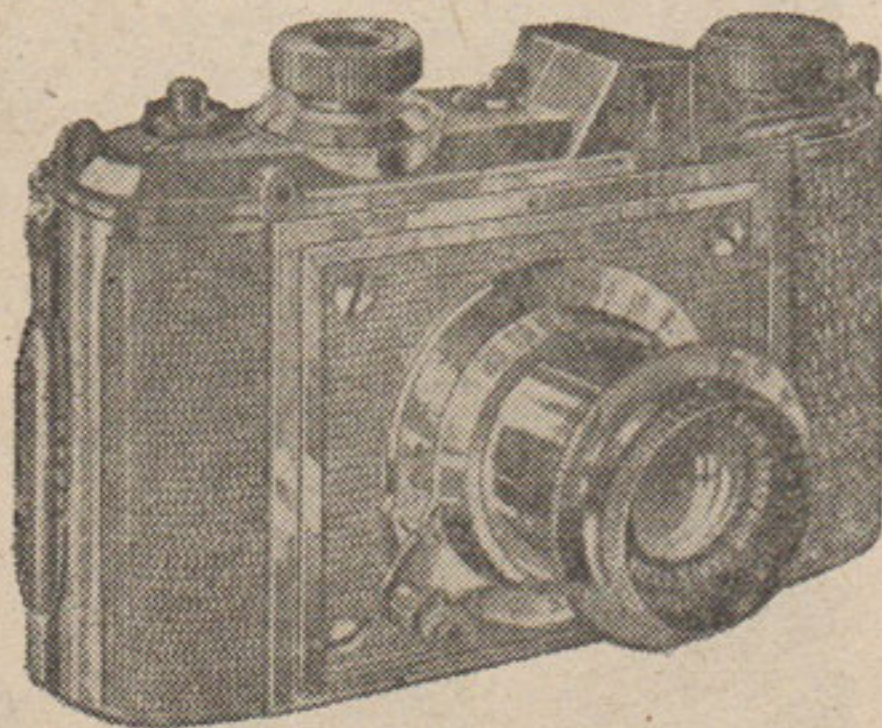
Le même Gaumont existe aussi en 9 x 12, format préféré des professionnels du reportage.

Côté accessoires, on trouve à peu près maintenant tout ce dont a besoin : pare-soleil, écrans colorés dans la masse, télémètres de poche ou adaptables, posemètres optiques ou à cellule photoélectrique, déclencheurs à retardement pour se photographier soi-même, lampes éclair synchronisées, etc...

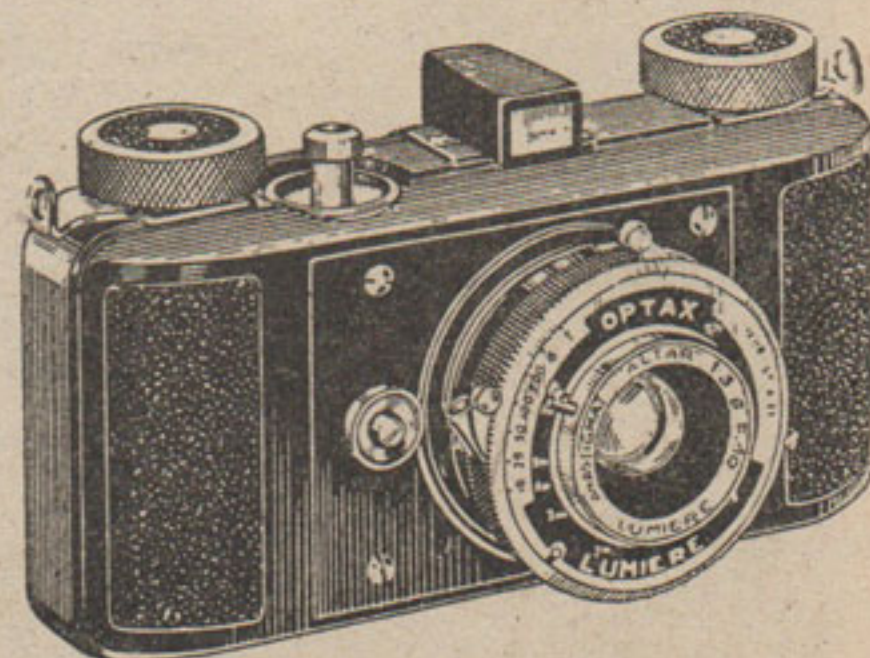
Le matériel de laboratoire, made in France, est, lui aussi, complet et de qualité : cuves de développement en plein jour, tireuses, agrandisseurs, glacées on a le choix.

Les produits non plus ne font pas défaut ; pellicules aux émulsions ultra-rapides, modelées et panchro, sont offertes sur de multiples stands, ainsi que les papiers de tonalités étendues permettant les interprétations les plus diverses des clichés. La photo en couleur semble également faire une offensive, mais reste encore limitée au petit format.

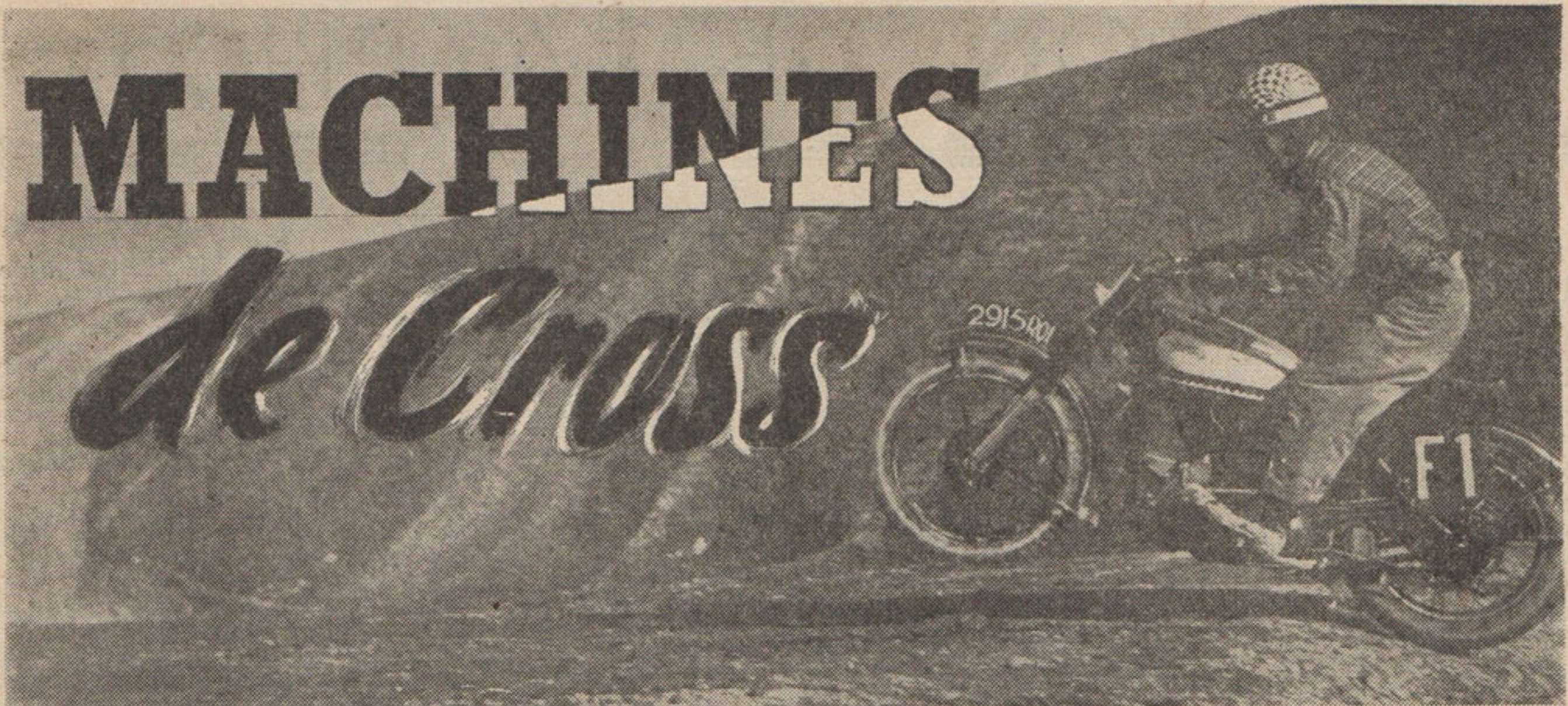
Nous ne pouvons faire une plus longue intrusion dans un domaine en apparence si différent du nôtre, mais si certains de nos lecteurs ont besoin de renseignements plus précis, nous les conseillerons volontiers par correspondance, à moins que l'accueil fait à cette rubrique soit tel qu'il nous encourage à la renouveler périodiquement pour ceux qui se préparent à mitrailler le paysage au cours de leurs prochaines vacances. Dans ce cas, nous passerions une revue des appareils à leur recommander en leur indiquant les moyens d'en tirer le meilleur parti.



Le Lynx 3 x 4



Optax de Lumière



L'essence étant rare cette année, la faveur des sportifs ira vers les épreuves courtes ; de ce fait le moto-cross est appelé à prendre un essor toujours plus grand.

Déjà, bien avant guerre, le Cross des Lilas réunissait tous les ans ses fanatiques. Georges Houel, voulant sauter d'une butte à l'autre comme au Concours Hippique, trouvait déjà le moyen d'ouvrir son A. J. S. en deux.

Depuis la Libération, l'A. M. S. a repris sérieusement la formule en main et nous avons pu assister depuis Piscop à une série d'épreuves de plus en plus mouvementées. Le Motor-Club et maintenant bon nombre d'associations de province

ont à leur calendrier un ou plusieurs cross d'inscrits.

Nous pensons qu'il est bon de rendre hommage à ceux qui n'hésitent pas, par leur participation effective, physique et pécuniaire, à hisser ce sport au point où il est actuellement.

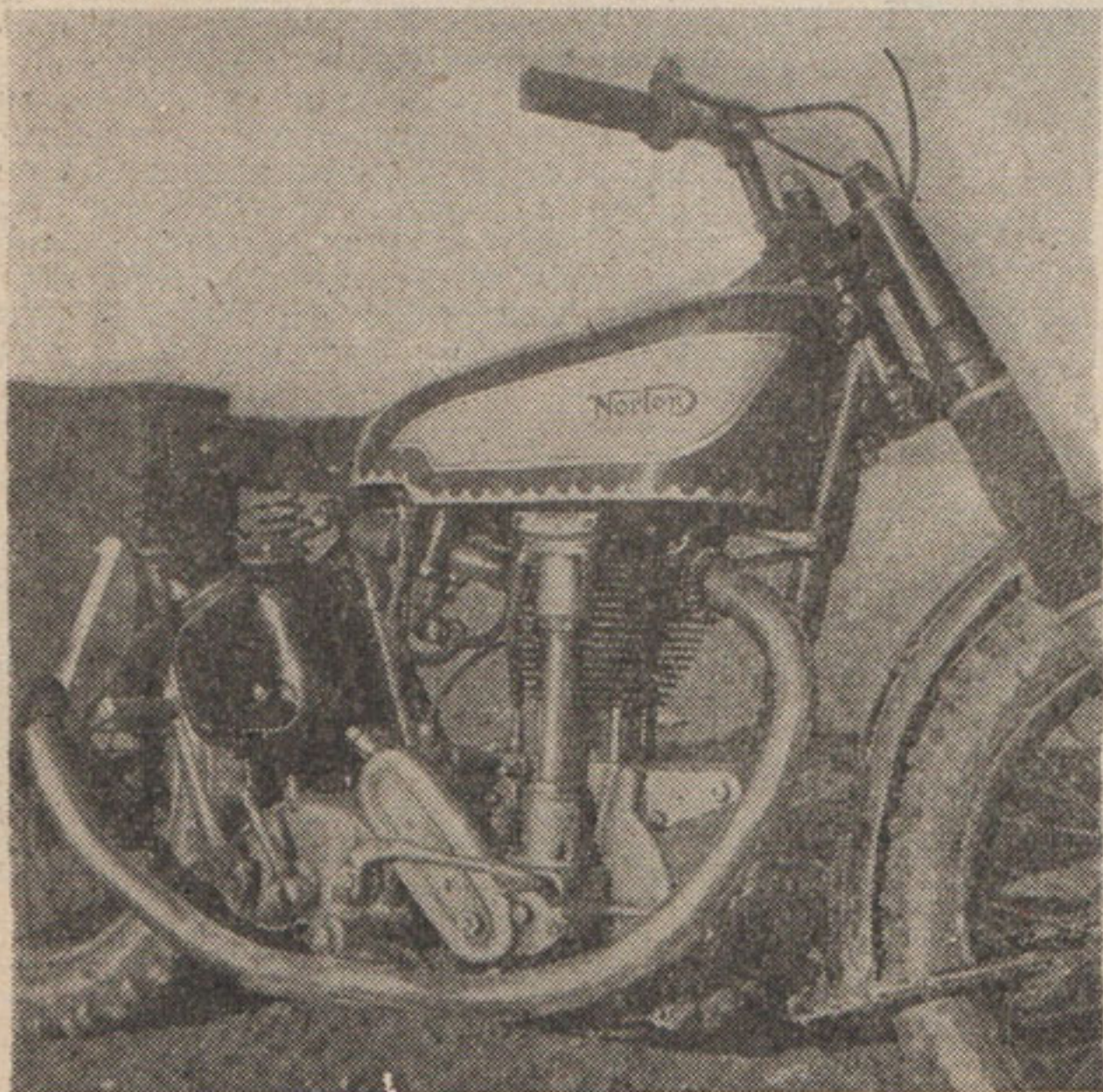
Le gros effort a été fait par Mazoyer qui, très rapidement, monta une écurie : la Flèche d'Argent. **Les machines** : des Matchless, équipées de moteurs de toutes provenances (Matchless-Rudge, Puch, Triumph, etc.). Les pilotes : lui-même et quelques agents de la police motorisée, bien connus maintenant, nous voulons parler de Dauge, Deshaies, Blot et par la

suite Poitte et Bonin. Cette écurie est maintenant parfaitement organisée et équipée pour aller courir également à l'étranger.

Pendant ce temps, en petites cylindrées 125 à 250 cmc., Ray-Bonin se distinguait ; servi par des mécaniques impeccables, il collectionne les meilleures places. Nous pensons comme lui qu'il est nécessaire de maintenir les petites cylindrées en tout terrain, à condition de les faire courir ensemble et d'en mettre un certain nombre sur la ligne de départ.

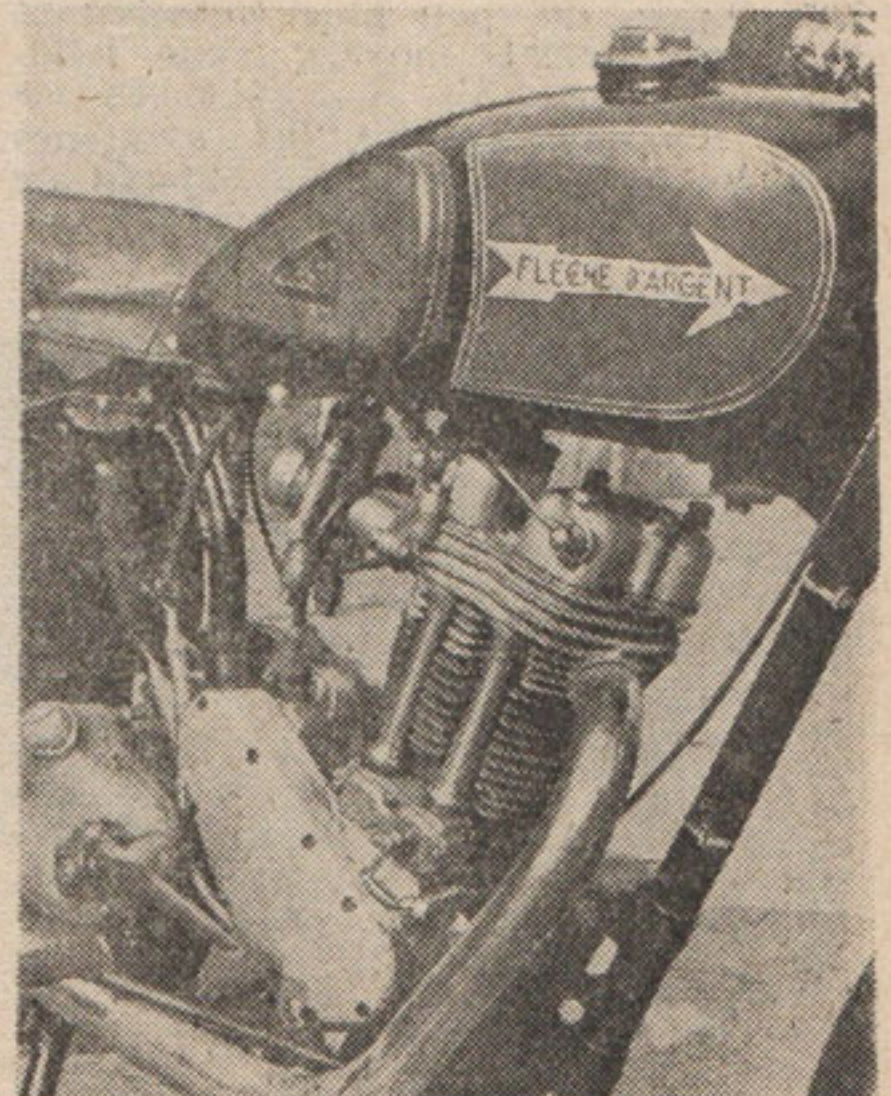
Adnet est, lui aussi, un mordu du cross, il nous a fait assister à des exhibitions pour le moins pal-

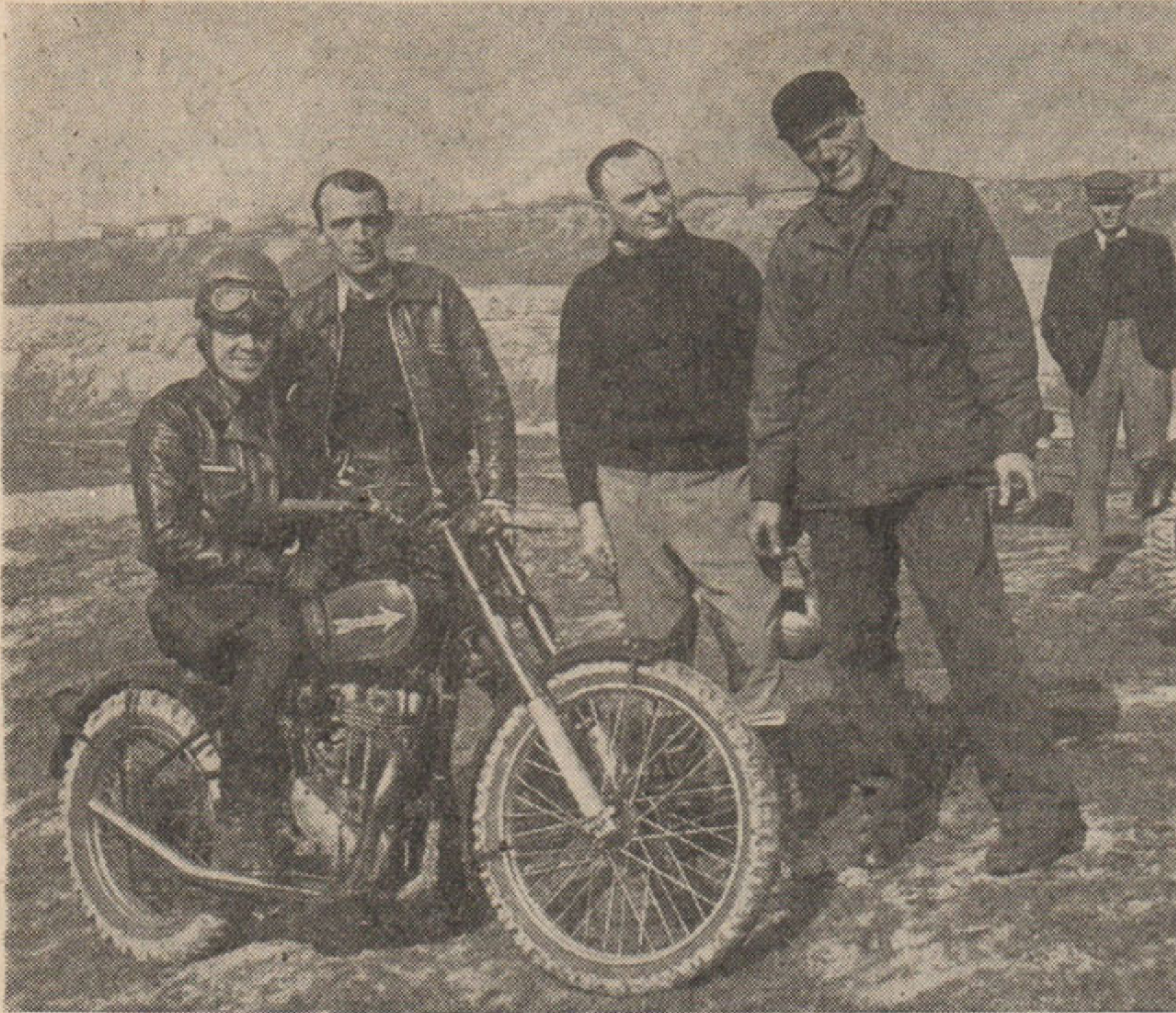
Deux réalisations caractéristiques



A gauche :
Moteur Norton, boîte B. S. A. Cadre Matchless, telle est la machine de Verrechia (écurie Ladèveze).

A droite :
Cadre et boîte Matchless, moteur d'origine balkanique, machine de l'écurie Flèche d'Argent Mazoyer, montée par Dauge.





Quelques membres de l'écurie Flèche d'Argent. A gauche : Dauge, Bonin, Poitte, Mazoyer.

pitantes ; il est fin prêt pour recommencer une saison chargée.

Parmi les provinciaux, nous devons citer Baselis, de Lille, dont le style fut même très apprécié des Anglais, le regretté Vérachter, Déramoudt, etc.

Les dernières courses virent l'apparition de Ladévèze ; doué d'une intrépidité à toute épreuve, il ramassa une bûche sévère qui n'altéra en rien son cran et maintenant il compte avec son écurie bleu et rouge affronter les épreuves françaises et étrangères. Son meilleur équipier est Verrechia qui court depuis les premiers cross ; nous verrons aussi Perlin, un nouveau venu plein d'espoir.

Le cross de Clamart nous a montré deux nouveaux : Melioli et Camus et nous avons eu l'impression que les progrès de nos pilotes vont de pair avec l'amélioration de leur matériel. A ce sujet, il est assez difficile de déterminer la machine type. Dans les pays étrangers, en Angleterre, en Belgique, en Hollande, on emploie avec succès les bicylindres comme les monos et les suspensions comme les cadres rigides. Une seule chose est indiscutée, c'est l'adoption générale de la fourche télescopique. Celle-ci, grâce à son grand débattement, favorise le passage des dénivellations ; par contre elle est assez fra-

gile et un simple choc exercé latéralement peut l'empêcher de travailler normalement.

Le guidage de l'élément coulissant doit être très étudié ; nous avons vu des fourreaux se fendre et s'éplucher comme des peaux de bananes. Ce sont des ruptures qui n'arrivent guère en service normal, mais le cross fait travailler les fourches outre mesure, c'est d'ailleurs un des intérêts principaux du moto-cross de sonner les machines au maximum ; la construction en

série en bénéficiera automatiquement.

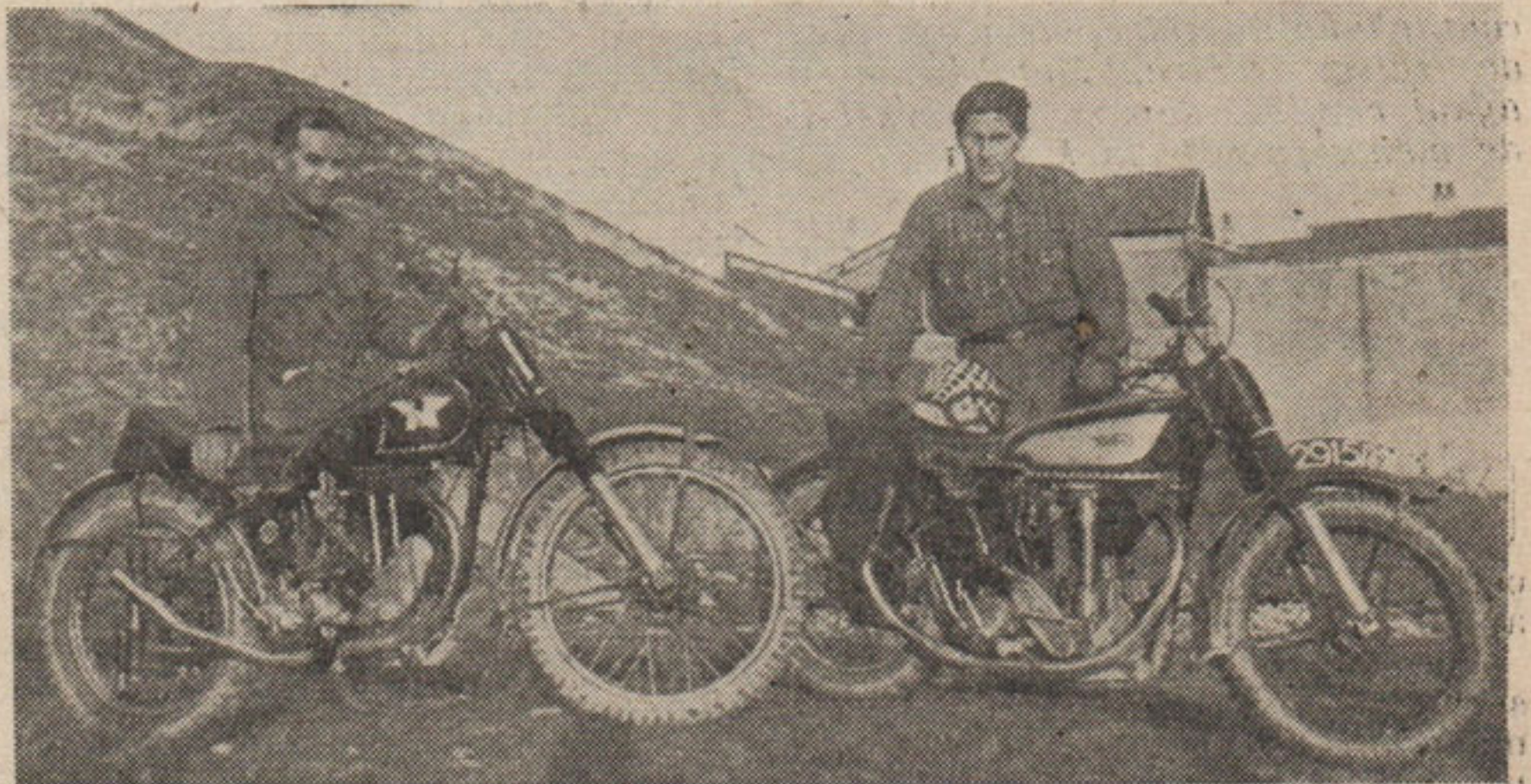
Mais pour figurer honorablement, il faut trouver premièrement une machine robuste et surtout très maniable. En possession de l'engin approprié, il est nécessaire de trouver sa position, il est du moto-cross comme du cheval. Une bonne assiette permettra toujours le contrôle permanent de la machine et facilitera le passage des plus mauvais pas. Le débutant a toujours tendance à se crisper, il lui faudra s'astreindre à conserver un calme imperturbable, imitant en cela les champions, qui conduisent pour la plupart avec une aisance et une souplesse remarquables. Une bonne condition physique aidera évidemment à garder cette maîtrise de soi.

En même temps que l'entraînement physique s'effectue, il faut améliorer le coursier. Les pneus « tous terrains » sont les mieux appropriés. On mettra un gros pneu à gros relief à l'arrière pour éviter l'embourbement et accrocher en terrain meuble ; par contre, un pneu mince est tout indiqué pour l'avant afin de conserver la précision de conduite.

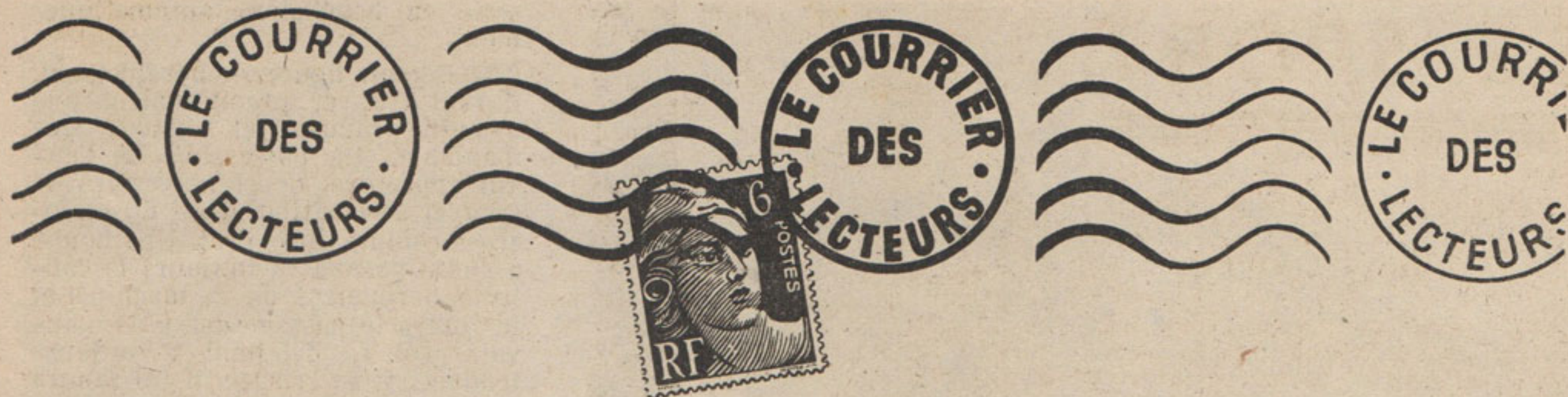
Il faut ensuite modifier les rapports de démultiplication de façon à pouvoir escalader sans élan les plus fortes rampes, tout en bénéficiant d'une accélération puissante qui servira à doubler dans les raidillons ou les passages resserrés. On peut tabler aux environs de 18-20/1 pour une 350 cmc. et 16-18/1 pour une 500 cmc.

Les freins doivent recevoir toute votre attention ; en cross comme en course de vitesse, on gagnera un temps précieux en freinant fort et au dernier carat.

(A suivre.)



L'écurie Ladévèze : Ladévèze et Verrechia.



Essai du Mobyclub 125 cmc

M. Lafargue, Alger

J'ai lu dans votre intéressante revue de février dernier le compte rendu de vos essais avec le 125 cmc. Mobyclub.

Ayant moi-même procédé à un essai lors de l'arrivée à Alger de cette belle machine, je tiens à confirmer la justesse de vos observations concernant les deux modifications que vous demandez (gaines du sélecteur et capacité de la sacoche).

Il est une troisième remarque que j'ai faite : celle concernant la branche d'appui du kick-starter que je voudrais voir repliable.

Elle constitue en effet une gêne permanente et cas de chute la jambe peut être rendue prisonnière.

Je profite de la circonstance pour vous féliciter sur la tenue de votre revue en formulant l'espoir de la voir se développer plus encore pour le grand profit des motocyclistes.

RÉPONSE. — Très heureux que l'opinion de M. Lafargue, ancien recordman de l'Afrique du Nord en 350, donc compétent, corresponde avec la nôtre. Informons-le que les deux observations faites l'une pour la sacoche, l'autre pour les gaines caoutchouc du sélecteur n'ont plus de raison d'être, Motobécane y ayant remédié depuis. En sera-t-il de même pour le kick ?

Allons les vétérans !
qui dit mieux ?

M. Vérouy, Nice

Né en 1884, ma première moto, une Terrot 3 HP., achetée en 1902 chez M. Barnato, agent à cette époque de la marque à Nice, au prix de 1.000 fr. (or).

Ici, pas question de fourche à ressort, pas de magnéto pour l'allumage du « trembleur », un accu placé au milieu du réservoir d'essence et, à chaque sortie, brûlures au pantalon et à quelque part aussi.

Ah ! ces démarrages en sautant en selle à la volée, ces moyennes ! Quand tout marchait bien, j'arrivais à taper dans la journée mes 25 km.

En 1904, une autre Terrot (plus moderne), mais de moindre cylindrée : celle-ci comportait, déjà, un débrayage, une double poulie ramenait la courroie plate dans la poulie folle avec une sorte de baladeur d'usine.

Des innombrables randonnées en plaine me permirent d'aimer le sport, car cet engin refusait la moindre montée, néanmoins, il me permit, par beau temps, de réaliser quelquefois mes 50 kilomètres dans la journée.

De retour de mon service militaire, je fis, en 1912, acquisition d'une 2 1/2 HP. Alcyon. Cette superbe machine comportait déjà fourche à ressort, magnéto, débrayage, poulie extensible, etc., etc. Elle me permettait de réaliser Nice-Marseille dans la journée qui commençait généralement à 5 heures du matin. Jamais des grosses pannes, jamais d'accidents.

Mon coucou est vieux et fatigué, je voudrais bien le remplacer, mais les prix vont presque aussi vite que la mécanique. J'attends de trouver une bonne et honnête occasion pour continuer à admirer un paysage toujours divers, toujours nouveau, captivant et respirer à volonté, librement, l'air pur, sans passer par le ravitaillement général.

RÉPONSE. — M. Vérony est nommé deuxième vétérans. Nous lui disons bravo pour la spirituelle évocation, et si vraie, de ses débuts lointains. Dommage que sa martiale photo d'estafette motocycliste ne se soit pas prêtée à la reproduction.

Vos calculs sont justes
et les nôtres aussi

M. H. Lenoir, à Puteaux

Je me permets de venir vous demander un petit renseignement au sujet de l'essai du Mobyclub 125 paru dans notre dernier numéro.

Vous y indiquez le rapport final de 4° comme étant 8,1, et la vitesse comme supérieure à 80 km-h.

En se basant sur une vitesse de 80 km.-h., soit 1.330 m.-min., la roue arrière doit faire environ 665 t.-min. en supposant que l'adhérence de la roue sur le sol soit parfaite. Avec un rapport de 8,1, cela nous donne $665 \times 8,1 = 5.386$ t.-min. du moteur.

Est-ce là le régime maximum du moteur ? La vitesse de 80 km. est-elle légèrement exagérée, ou le rapport de 8,1 n'était-il pas employé à ce moment-là ? Je sais qu'un 25x3 gonflé normalement fait 2 m. de circonférence.

Les vitesses indiquées sont toujours évidemment des vitesses de compteur. Mais ne pourrait-on pas indiquer dans les notices ou caractéristiques, le régime maximum d'utilisation du moteur. Cela permettrait, connaissant le rapport final, d'en déduire le nombre de tours maximum de la roue et la vitesse plafond réalisable.

RÉPONSE. — Vos calculs sont parfaitement justes : à 80 km.-h. le moteur tourne environ à 5.370 t.-m., le développement du pneu de 25x3 étant de 2 m. 013.

Cette vitesse de rotation est atteinte avec le moteur, la multiplication et le pot d'échappement de série et n'a rien d'extraordinaire pour un 125 cmc., la vitesse du piston est, à ce régime, de 10 m. 50 seulement, ce qui est faible.

IL SERA RÉPONDU A TOUTES DEMANDES
DE RENSEIGNEMENTS ACCOMPAGNÉES DE
2 TIMBRES A 6 FRANCS

LE SPORT

Anderson et Van Ryswick vainqueurs à Pau

Les Circuits de vitesse de Pau, disputés pour la deuxième fois, ont remporté un immense succès sportif et spectaculaire.

Les nouvelles machines

Bien avant l'heure du premier départ, bon nombre de connaisseurs... et même de resquilleurs admiraient, sous les vertes frondaisons du parc de la gare, les bolides qui attendaient leurs pilotes.

Les montures du champion d'Europe Anderson furent les plus remarquées. La Guzzi-Gambalunga 500 cm³ et l'A. J. S. 350 m³ soulevèrent maints commentaires par leurs lignes nouvelles qui tranchent nettement de la construction antérieure. La Bianchi du Suisse Kessler fut également très entourée, bien que datant de 1939. Ses freins, des pures merveilles mécaniques d'une maison spécialisée de Turin, firent sensation.

Les pilotes

Le champion d'Europe Anderson et le Hollandais Van Ryswick furent les vainqueurs. Le premier, qui nous est déjà connu, se montra digne de sa réputation. Quant au deuxième, il fut très régulier, sachant tirer le maximum de sa machine.

L'Anglais Weddel réalisa la meilleure performance d'ensemble en prenant les deux secondes places.

Sa lutte avec Anderson fut passionnante, et sa course le fait classer à égalité de valeur avec son vainqueur.

Chez les français, Houel fut le meilleur. Ses places de troisième et quatrième dans un lot aussi relevé indiquent ses progrès. Il a de grosses qualités, mais ne respecte pas toujours les indications de son compte-tours.

Le Suisse Haldeman, les Belges Laurent et Goffin, le Tchèque Juhan, malchanceux, complétèrent ce beau lot de conducteurs de valeur.

Le champion de France Lhéritier se montra timoré et déçut.

Chez les régionaux, Lafon fit une course splendide malgré ses freins déréglés, ce qui est fort méritoire sur un circuit aussi difficile.

Van Ryswick enlève facilement la catégorie 350 m³

Quinze coureurs prennent le départ. Pendant la première moitié de la course, les concurrents restent groupés. En effet, au dixième tour on note en vingt secondes : Van Ryswick en tête, Anderson, Laurent, Weddel et Houel, et très près Goffin, Laurent Laderach etc...

Puis les abandons commencent et successivement Anderson, Goffin, Beis-

cher sont hors de course. Les régionaux sont distancés et Behra, qui n'a jamais été « dans le coup », disparaît. Il est vrai qu'il avait une machine d'emprunt. Vers la fin Van Ryswick distance tout le monde et triomphe avec une minute d'avance.

Résultats : 1. Van Ryswick, sur Vélocette, les 69 km. 325 en 50 m. 48 s. 4/10 (moyenne, 81 km. 751) ;

2. Weddel, sur Vélocette, en 51 m. 44 s. 5/10 ; 3. Houel, sur Vélocette, en 52 m. 6/10 ; 4. Stanley Wood, 52 m. 15 s. 4/10 ; 5. Laurent, 52 m. 19 s. 4/10 ; 6. à un tour, Laderach ; 7. à un tour, Lhéritier ; 8. à un tour, Haldemann ; 9. à deux tours, Lamarque ; 10. à douze tours, Franta Juan ; 11. à treize tours, Boulanger.

Après une magnifique bagarre avec son compatriote Weddel Anderson gagne en 500 cm³

Seize concurrents s'élancent au signal du starter. Le Suisse Laderach reste sur la ligne de départ.

Au premier passage, Weddel est en tête, suivi d'Anderson. Tous les coureurs sont groupés.

Au deuxième tour, Behra disparaît discrètement. Pendant dix tours Anderson suit Weddel comme son ombre, et à dix secondes Houel, Laurent et Van Ryswick forment un trio indissoluble. La course est splendide.

Au tour suivant, Weddel rate un virage et Anderson le saute.

Au seizième tour, les cinq premiers ont encore leur chance. Mais bientôt les deux leaders distanceront le trio qui suit et qui finira par se dissocier.

Anderson franchira le premier la ligne d'arrivée, talonné par Weddel à six secondes.

Résultats : Anderson, sur Guzzi, les 83 km. 070 en 57 m. 57 s. 7/10 (moyenne : 85 km. 991) ; 2. Weddel, sur Norton, en 58 m. 5 s. ; 3. Beischer, sur Norton, en 59 m. 37 s. 8/10 ; 4.



Van Ryswick

Houel, sur Norton, à un tour ; 5. Haldemann, à un tour ; 6. Goffin, à un tour ; 7. Gambi, à un tour ; 8. Franta Juhan, à un tour ; 9. Lafont, à deux tours ; 10. Kessler, à quatre tours ; 11. Laurent, à onze tours.

L'organisation

Les dirigeants palois ont mis sur pied une organisation impeccable. Les départs furent donnés à l'heure, le speaker renseigna parfaitement les spectateurs pendant la course, le service d'ordre fut très bien assuré, le circuit était en parfait état, et la presse fut aidée dans sa tâche avec une courtoisie et une affabilité auxquelles nous nous plaignons à rendre hommage.

Un seul point noir dans tout ceci, nous eussions aimé voir parmi les engagés un plus grand nombre de coureurs du Sud-Ouest. Espérons que l'année prochaine ce souhait sera réalisé.



Le départ des 500 cm.

Le Cross International de Marche-en-Famenne

Cette épreuve s'est déroulée le dimanche de Pâques, par un temps splendide et devant une assistance record.

En plus du classement individuel, l'Auto-Moto-Club Marchais offrait un magnifique trophée à l'équipe terminant le parcours avec ses deux coureurs classés. La Belgique avait présenté au départ deux équipes, la Hollande, l'Angleterre et la France, une équipe.

C'est la première fois qu'une équipe française enlève à l'étranger une première place devant une telle coalition.

L'équipe française était composée de M. P. Ladevèze, de l'écurie Ladevèze, et de M. Blatt, de l'écurie Flèche d'Argent Mazoyer.

M. Ladevèze, au deuxième tour, est tombé dans une pente à angle vif, où il a cassé son frein arrière, ses deux repose-pieds et un bras de sa suspension arrière ; néanmoins, il a pu terminer la course.



Blatt et Ladevèze, vainqueurs de la Coupe Inter-Nations.

Comparativement aux parcours de moto-cross français, le tracé belge était particulièrement difficile, à tel point que le circuit de Montreuil fait presque figure de parcours routier.

Nos coureurs tiennent également à signaler la gentille réception qui leur avait été réservée par l'Auto-Moto-Club Marchais et à remercier de leur sportivité les spectateurs qui leur ont rendu en course de grands services.

Le Moto-Cross de Clamart

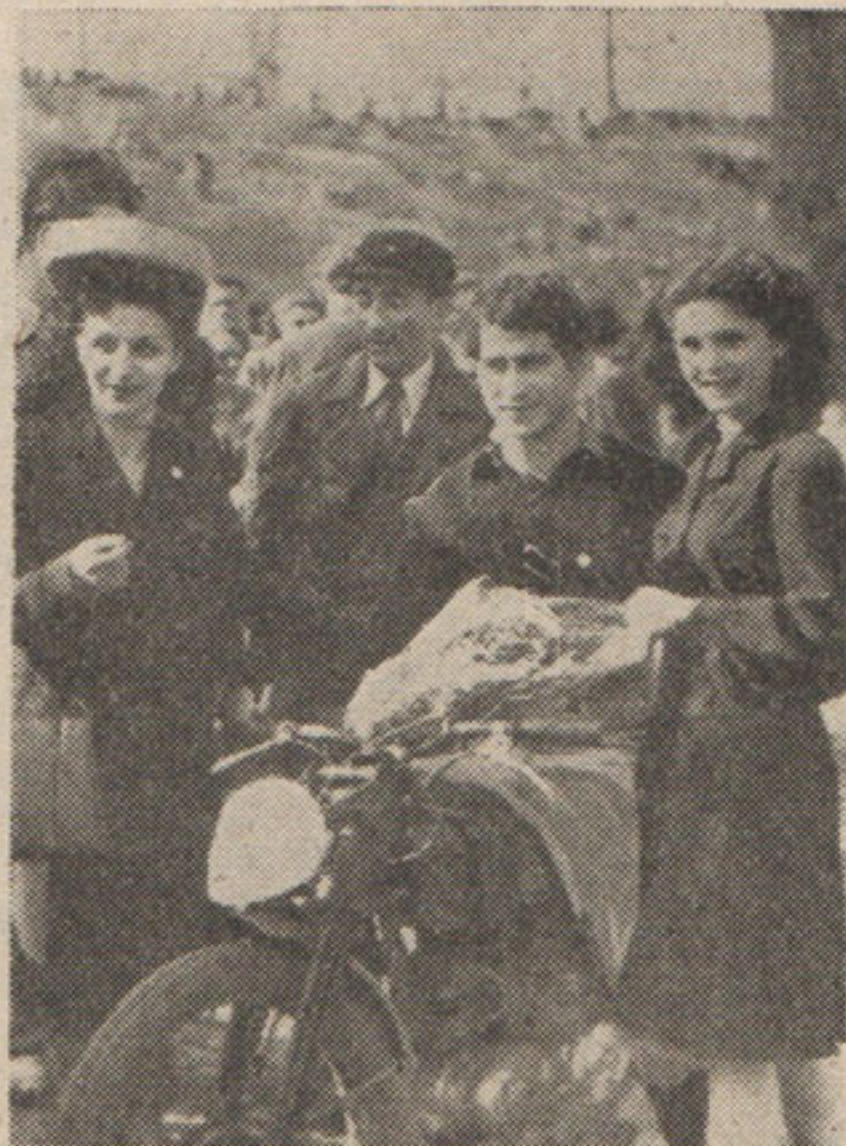
Organisé par l'Association Motocycliste de la Seine, avec le concours du M. C. Châtillonnais, le Moto-Cross de Clamart nous a fait assister à des bagarres intéressantes, notamment en 250 cmc., entre Adnet et Camus ; ce dernier, un débutant, n'a pu, malgré sa très grande fougue, entamer le flegme d'Adnet, qui remporta la catégorie. Il est certain qu'en tempérant



Deshaie, grand vainqueur de la journée.

son ardeur et en assouplissant son style, Camus deviendra un adversaire dangereux.

En grosse cylindrée, la victoire de Deshaie fut très nette ; le pilote est en réels progrès et la machine impeccable. Il faut pourtant reconnaître, à leur décharge, que la participation la veille, au Cross de Marche en Belgique, avait fatigué les machines de Blat, Ladevèze et Verrechia. Quant à notre ami Douge, une crevaison « in extremis » faillit le priver de sa victoire dans la première manche, au profit de Brassine.



Mélioli, 1^{er} en 125 cc. et en 175 cc.

Classement :

125 cmc. — 1^{er} Mélioli (M. C. Clodoaldien) ; 2^e R. Bonin (A. M. S.) ; 3^e Boiche (M. C. Châtillonnais).

175 cmc. — 1^{er} Mélioli, 2^e Boiche. 250 cmc. — 1^{er} Adnet (Motor Club) ; 2^e Weistroffer (A. M. S.)

350 et 500 cmc. — 1^{er} manche : 1^{er} Deshaie (A. S. P. P.) ; 2^e Ladevèze (A. M. S.) ; 3^e Tisserand. — 2^e manche : 1^{er} Dauge ; 2^e Brassine ; 3^e Perlin (A. M. S.) ; 4^e Poitte. — Finale : 1^{er} Deshaie (A. S. P. P.) ; 2^e Bonin (A. M. S.) ; 3^e Brassine (A. M. S.) ; 4^e Perlin (A. M. S.).

Le kilomètre lancé de Bruxelles

Une épreuve de sprints, disputée en Belgique sur l'autoroute Bruxelles-Anvers, a donné les résultats suivants, obtenus avec du carburant commercial d'environ 72 octanes. La distance de lancement était d'environ 1 km. 600 et un fort vent de côté handicapait sensiblement les participants du kilomètre lancé.

Catégorie : 1.000 cm³, René Milhoux (998 cm³ Vincent H. R. P.), 192 km. 560.

Catégorie 500 cm³, Goffin (Triumph Grand Prix), 169 km. 170.

Catégorie 500, Laurent (Norton), 166 km. 064.

Catégorie 500 cm³, René Milhoux (F. N.), 160 km. 192.

Catégorie 350 cm³, Laurent (Velo-cette), 158 km. 808.

Catégorie 350 cm³ Herman (Norton), 157 km. 440.

Catégorie 350 cm³ Dauwe (Velo-cette), 149 km. 604.

Catégorie 250 cm³, Martin (Guzzi), 131 km. 165.

Catégorie 1.000 cm³ sidecar, René Milhoux (998 Vincent H. R. D.), 157 km. 440.

Il est probable que, si les conditions atmosphériques avaient été moins sévères, et si, surtout, la distance permise pour se lancer avait été plus longue, les vitesses atteintes auraient pu être largement dépassées.

Deuxième Circuit du Zerhoun (Coupe Lamarque)

Le démarrage du sport motocycliste, à Meknès, fut marqué, en 1947, par l'organisation du 1^{er} circuit du Zerhoun, dont M. Lamarque est le père, tout comme Desgrange était le père du Tour de France cycliste. Cette épreuve fut suivie à Meknès par trois autres en 1947.

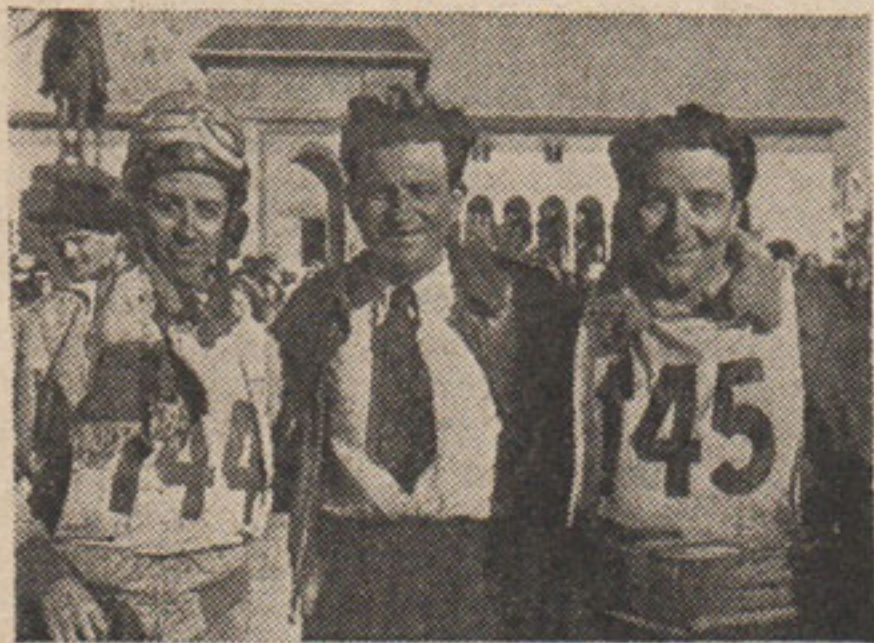
Ceci prouve la grande vitalité de la section de Meknès du Moto-Club Marocain.

Des organisations parfaites et des autorités sportives ont vu accourir la foule immense et canalisée applaudissant aux prouesses des pilotes du Maroc.

Devant un tel succès en 1947, la section du Moto-Club Marocain à Meknès mettait sur pied, le 22 février dernier, sa première épreuve de l'année, c'est-à-dire le 2^e Circuit du Zerhoun dont M. Lamarque reste la cheville ouvrière.

En plus de la participation civile, nous avons vu, cette année, la participation militaire qui mit en ligne dix équipes de trois coureurs. Le commandant Frantz qui est un pilote de première classe et technicien connaisseur en matière motos, régla, après plusieurs essais personnels du Circuit, les modalités compétitives de ses hommes et il y eut du beau sport.

Le Circuit du Zerhoun, dont le trajet est le suivant : Meknès, route de Fez jusqu'à Doulet, col de Zegotta et re-



tour à Meknès en passant par Volubilis et Moulay-Idriss fait 140 km. à couvrir deux fois, soit 280 km. La grande difficulté de ce parcours en est Volubilis-Meknès et particulièrement le tronçon de Moulay-Idriss à Meknès qui est complètement tordu en tous sens sur plus de vingt kilomètres. Si, en touriste, c'est une contrée merveilleuse à traverser, il n'en est pas de même en coureur où chaque virage découvre un ravin. La route y assez bonne, mais très étroite.

Trente partants militaires se présentent au départ et presque autant de civils.

Le grand vainqueur de la journée fut Henri Zonco, de Casablanca, qui enleva la Coupe Lamarque avec son brio habituel.

Une mention toute spéciale pour le valeureux Pomares qui, dans une chute, cassa son guidon au premier tour, ce qui ne l'empêcha pas de continuer et terminer la deuxième boucle avec un demi-guidon. Dafflon casse sa chaîne primaire 46 km. avant l'arrivée et se voit contraint d'abandonner.

Aux places d'honneur, nous avons trois Meknassis et un Casablançais.

Bravo pour Meknès !

Résultats techniques

Catégorie 125 cmc. : 1^{er} Meyer (Meknès), 2. Doucla (Fez), 3. Mme Casemajou (Casablanca).

Catégorie 250 cmc. : 1^{er} Castello (Meknès).

Catégorie 350 cm. : 1^{er} Maury (Meknès), 2. Tomasino (Meknès).

Catégorie 500 cmc. : 1^{er} Zonco (Casablanca), 2. Pomares (Casablanca).

Classement général

1^{er} Zonco, de Casablanca ; 2. Maury, de Meknès ; 3. Castello, de Meknès ; 4. Tomasino, de Meknès ; 5. Pomares, de Casablanca.

Epreuve militaire

10 équipes de 3 coureurs

1^{er} 12^e R. C. A., lieutenant Messenger ; 2. 2^e R. E. C., lieutenant de Courcelles ; 3. 4^e R. S. M., lieutenant Leroy ; 4. 34^e train, capitaine Vallet ; 5. 32^e train, commandant Rey.

GRAND PRIX DE SUISSE pour Motocyclettes et Sidecars

(16 Mai 1948)

Organisé par le Moto Sporting Club de Genève

Les courses seront disputées sur les voies d'accès de la Société des Nations (dit Circuit des Nations) long de 2 kilomètres 920 mètres.

Le circuit sera fermé au public pendant l'entraînement et pendant les courses. Les distances à parcourir seront les suivantes :

Motocyclettes 250 cmc., 40 tours, 116.800 ;

Motocyclettes 350 cmc., 50 tours, 146.000 ;

Motocyclettes 500 cmc., 50 tours, 146.000 ;

Sidecars 600 cmc., 40 tours, 116.800.

Les engagements seront reçus jusqu'au 25 avril 1948 à minuit. Passé ce délai, les engagements doivent être accompagnés d'une somme de 50 francs suisses.

Aucun engagement ne sera accepté après le 30 avril 1948 à minuit. Les engagements doivent être remplis sur les formulaires officiels qui sont à adresser par l'entremise de l'Union Motocycliste Nationale (U. M. N.) du concurrent à l'Union Motocycliste Suisse, 6, rue Petitot, Genève.

Récompenses. — Le « Grand Prix de Suisse » est doté des principaux prix suivants :

RANG	Catégorie A : Motocyclettes			Catégorie B : Sidecars
	CLASSE			CLASSE
	250 cmc.	350 cmc.	500 cmc.	600 cmc.
	Francs suisses	Francs suisses	Francs suisses	Francs suisses
1	700,—	800,—	900,—	800,—
2	500,—	600,—	700,—	600,—
3	350,—	450,—	550,—	450,—
4	200,—	300,—	400,—	300,—
5	150,—	250,—	350,—	250,—
6	100,—	150,—	200,—	150,—
7	100,—	100,—	100,—	—
8	100,—	100,—	100,—	—

Prix spéciaux. — Pour le meilleur temps toutes catégories : 300 fr. Pour le meilleur tour chaque catégorie 200 francs, à partir de la mi-course.

Le 9 Mai III^e CIRCUIT DE BRUXELLES Motocycliste

Succès complet pour la course des 125 cc.

Seize pilotes se disputeront la qualification mais il n'y aura que douze partants autorisés.

Un des gros attraits du III^e Circuit de Bruxelles, qui aura lieu le dimanche 9 mai au Centenaire, sera sans contredit la course réservée aux motos de 125 cc.

Ce sera en fait la première épreuve organisée pour des motos de cette cylindrée et les performances de ces engins ne manqueront pas de provoquer un vif intérêt.

Divers constructeurs ont d'ailleurs accordé une grande attention à cette épreuve et c'est ainsi que « Puch », en vue de cette compétition, prépare quatre machines spécialement adaptées. En principe, deux de ces motos seraient confiées à des pilotes autrichiens, une à un Suisse et la quatrième à un Belge, non encore désigné.

En Italie, Serafini s'occupe d'organiser la participation.

« Morini » a déclaré vouloir envoyer également quatre machines spéciales.

De plus, la Fédération Hollandaise a décidé de procéder elle-même à la sélection des huit pilotes qui porteront ses couleurs.

Cela fait donc seize candidats probables !

12^e CIRCUIT INTERNATIONAL DE L'ENTRE SAMBRE-&MEUSE 2 Mai 1948, Mettet (Belgique)

Le 2 mai, l'Union Motor de l'Entre Sambre-et-Meuse à Mettet, club affilié à la Fédération Motocycliste de Belgique, organisera la première course belge de vitesse en circuit de l'année 1948, le XII^e Circuit Motocycliste International de l'Entre Sambre-et-Meuse.

100.000 francs belges de prix, des primes et des coupes récompenseront les vainqueurs.

Pour obtenir le règlement ou tous renseignements, de même que pour s'engager, prière de s'adresser à M. Jules Tacheny, président de l'U. M. E. S. M., rue Albert-1^{er}, Mettet (Province de Namur) (Belgique).

Les courses belges en circuit qui suivront immédiatement la première sont :

9 mai : circuit de Bruxelles, Union Motoriste de Bruxelles, 25, rue Marché-aux-Pores, Bruxelles ;

16 mai : circuit des Frontières, A. M. C. de Beaumont-Chimay. M. Jules Buisseret, secrétaire, Casino, Chimay ;

23 mai : circuit de Floreffe, Motor Union Namurois, M. Mouart, secrétaire, 6, rue des Carrières, Namur.



LA MADONE DES CENTAURES

Le règlement du Rallye 1948

RALLYE 1948

ARTICLE 2. — Condition

Au Rallye sont admises les participations individuelles et collectives (Moto-Clubs et Associations motocyclistes nationales).

Sous le nom de Moto-Club, on entend une société, quel que soit son nom, affiliée à une Association motocycliste nationale.

Toute Association motocycliste nationale somme le total des participants au Rallye à elle affiliés, soit directement, soit au moyen des Moto-Clubs ; elle concourt au prix réservé aux Associations motocyclistes nationales, mais ne peut pas aspirer aux prix destinés aux Moto-Clubs.

Une équipe, pour être identifiée ainsi, doit être composée au moins de six personnes affiliées au même Moto-Club.

Tous les participants d'un Moto-Club constituent une unique équipe.

Les moyens de transport prescrits sont :

a) La moto, le vélo à moteur auxiliaire, le scooter, le sidecar, le motocar ;

b) Tous les véhicules sont toutefois admis, en égard du particulier caractère spirituel du Rallye.

ARTICLE 7. — Classement

Tous les participants, aux fins du classement, doivent :

1° Avoir la « feuille de route » exactement rédigée ;

2° Participer le jour 27 juin à Castellazzo-Bormida et Acqui.

Sont attribués aux concurrents les points suivants par kilomètre :

a) Moto véhicules : conducteurs, 3 points chacun ; passagers, 2 points chacun.

b) Autres véhicules : conducteurs et passagers, 1 point chacun.

Ces points sont totalisés par chaque club Moto-Club.

Le classement des Associations Motocyclistes Nationales est fait sans calculer le kilométrage, mais à son lieu, afin de mettre chaque pays au même niveau de chances et d'agacer la lutte pour gagner le très beau prix, sont établis les suivants handicaps que chaque Association Motocycliste Nationale multiplie pour les points totalisés :

Italie	1
France	20
Suisse	20
Belgique	40
Monaco	40
Hollande	50
Angleterre	60
Luxembourg	95
Autres pays	120

ARTICLE 13. — Prix

Coupe Organisation Internationale Madone des Centaures — Challenge perpétuel en argent de la valeur de Lit. 100.000 — à l'Association Motocycliste Nationale qui, à la base de l'article 7, a le plus grand nombre de points.

Coupe Fédération Motociclistica Italiana — Challenge biennal en argent absolu. En 1946 a été remporté par le Moto-Club de Milan, en 1947.

Coupe Prefetto de Alessandria à l'équipe avec le plus grand nombre de points, obtenus selon l'article 7 sans compter le kilométrage.

Coupe Theraco de Acqui à l'équipe la plus nombreuse en nombre de personnes.

Coupe « La Bouillante » à l'équipe ayant le plus grand nombre de scooters

Coupe Circolo Velocipedistico Alessandrino à l'équipe ayant le plus grand nombre de vélos à moteur auxiliaire.

Coupe Dames de la Madone des Centaures à l'équipe ayant le plus grand nombre de sidecars.

Coupe Pionniers de la Madone des Centaures à l'équipe ayant le plus grand nombre de dames et demoiselles.

Coupe Citta de Alessandria à l'équipe de la France avec le plus grand nombre de points.

Coupe « Gamondio » à l'équipe de Monaco et de la Côte d'Azur avec le plus grand nombre de points.

30 Grandes Plaquettes en bronze (sujet original, notre création), de la valeur de L. 12.000 chacune aux clubs non classifiés.

Valeur totale des prix : L. 750.000.

MOTO-CLUB ANGÉRIEN

C'est le dimanche 15 février qu'a eu lieu, à Saint-Porchaire, la réunion de la Ligue motocycliste régionale sous la présidence de M. Banouilhet, d'Angoulême et de M. Fragneau, président de la L. M. R. Guyenne.

Voici la composition du bureau :
Président : M. Banouilhet (Angoulême).

Vice-présidents : MM. Auxire (Saintes), Denis (Saint-Jean-d'Angély), Guyot (La Rochelle).

Secrétaire général : M. Flet (M. C. C.).

Secrétaire adjoint : M. Touzin (M. C. C.).

Trésorier : M. Gaudicheau (M. C. C.).

Trésorier adjoint : M. Texier (M. C. A.).

Président sportif : M. Auxire (M. C. S.).

Au dessert, M. Banouilhet, président de la L. M. R. Charentes, prit la parole en adressant ses plus chaleureuses félicitations à tous ceux qui, par leur dévouement, ont contribué à la réussite totale de cette première journée motocycliste ; remerciements aux dames et aux camarades qui, nombreux, ont tenu à honorer de leur présence cette manifestation tout amicale ; remerciements tout particuliers à M. Fragneau, dont la présence nous a montré tout l'intérêt qu'il porte au sport motocycliste en général et à la L. M. R. des Charentes en particulier ; tous les motocyclistes de la L. M. R. des Charentes, dans la personne de leur président, adressent à M. Fragneau l'assurance de leur plus grande sympathie. Le président termine en remerciant également les gens de Saint-Porchaire pour l'accueil charmant qui nous fut réservé et tout particulièrement à l'hôtelier.

C'est ensuite M. Fragneau qui prend la parole en remerciant, lui aussi, très vivement tous ceux qui sans exception aiment ce sport qui nous est cher, le motocyclisme. Il parle de l'ambiance sportive qui règne parmi nous et exprime toute sa satisfaction pour le dévouement et le dynamisme dont font preuve les administrateurs et tous les membres des différents clubs de notre région.

MOTO-CLUB DE BORDEAUX

Les membres du grand club bordelais viennent d'élire en assemblée générale leurs divers représentants, dont voici la liste :

Comité directeur :

J. MORENNE, président.

G. CHAMAILLÉ, J. TERISI, vice-présidents.

P. SOUBRIÉ, secrétaire général.

M. GABRIEL, secrétaire adjoint.

A. CAPELLE, trésorier.

A. BESSE, trésorier adjoint.

P. FRAGNAUD, président de la commission sportive.

M. MOURGUES, président de la commission de tourisme.

J.-J. DANGUILHEM, M. GRAGNON, membres.

Commission sportive : FRAGNAUD, NAUDON, LAFON, BOULANGER, RISPAL, COURONNEAU, BORDAN.

Commission de tourisme : MOURGUES, CAUVIN, DANÉY, R. LAFON, ROUCHALEOU, MOÏSE, RIVIÈRE, DELAIBRE, PLAT.

Le nouveau bureau a exposé le programme de 1948. Parmi les projets les plus intéressants nous avons retenu, le Circuit du Sud-Ouest, en raison du au mois de juin et une importante réunion dont la piste du Stade Municipal sera le théâtre le 6 mai.

Par contre, le ministère de l'intérieur a refusé l'autorisation d'organiser le Circuit du Sud-Ouest, en raison du manque d'essence. Il ne s'agirait là que d'un refus momentané, dicté par les circonstances, ce qui revient à dire que tout espoir n'est pas encore perdu.

Par ailleurs, la commission sportive, comme d'ailleurs toutes ses semblables en France, vient de protester auprès de la fédération contre la nouvelle réglementation de courses de sidecars. C'est une protestation de pure forme, mais qui méritait d'être faite.

Enfin, signalons, et c'est tout à son honneur, que le Moto-Club de Bordeaux, dont l'effectif croît sans cesse, compte à l'heure actuelle 577 membres cotisants.

MOTO-CROSS NANTAIS

L'Amicale motocycliste de Nantes et Basse-Bretagne organisait, pour la première fois dans la région, le 14 mars 1948, un cross-motocycliste.

Cette épreuve, réservée aux amateurs, groupe une vingtaine de concurrents, dont quelques-uns venaient d'un club ami vannetais.

Un temps splendide, un site agréable, incitèrent les spectateurs, à venir nombreux assister à cette course inédite.

Le circuit, situé aux portes de Nantes, au Pont-du-Cens, empruntait successivement chemin pierreux, sentier boueux en sous bois, prés, avec montées et descentes rudes, le tout corsé de franchissement de cours d'eau sur ponts occasionnels et très rustiques.

Tous les coureurs déployèrent le maximum d'habileté pour boucler le parcours en temps record. Une course poursuite clôtura l'épreuve et tint le public en haleine.

Les incidents mécaniques furent les seuls de la journée. Un concurrent en fut victime sur un pont, ce qui lui valut un bain forcé sans gravité ; un autre concurrent battant le record du tour ne put se classer pour la même raison. Une 1.000 cm³ fit une grosse impression sur ce circuit accidenté, démontrant la virtuosité de son pilote.

Les deux premiers ex-æquo firent montre tous deux d'égales qualités, quoique pilotant des machines de cylindrées bien différentes (125 et 350 cm³).



Pierrel, gagnant du Moto-Cross de Nantes.

En résumé, très bonne journée pour le sport motocycliste, les spectateurs, les coureurs et les organisateurs qui se promirent de rééditer bientôt une semblable épreuve.

CRITERIUM DU PRINTEMPS

Ce fut un très gros succès pour cette première épreuve organisée à Fez, et de nombreux motocyclistes firent le déplacement pour assister à la démonstration et encourager leurs favoris.

Zonco enleva brillamment l'épreuve avec la meilleure moyenne devant plus de 10.000 spectateurs, entourant le circuit fermé.

Résultats. — 125 cm³ : 1. Meyer, 27 km. en 28' 35" 6/10^e ; 250 cm³ : Ultrera, 45 km. en 42' 10" 2/10^e ; 350 cm³ : Toro, 45 km. en 38' 36" 4/10^e ; 500 cm³ : Zonco, 63 km. en 58' 44" 8/10^e, soit à la moyenne de 75 km. 600.

Catégorie militaires : 1. Maréchal des logis Mufpkeller, 4^e spahis, moyenne 69 km. 670.

Le tout favorisé par un temps superbe.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

(Tourisme, Sport, Camping).

Le 29 mars le M. C. C. organisait avec l'A. M. S. le premier moto-cross d'ouverture de la saison qui fut disputé dans les bois de Clamart sur un parcours accidenté. Cette épreuve fut parfaitement réussie grâce à une belle journée printanière et à un très nombreux public qui applaudit les virtuoses de la spécialité.

Le M. C. C. qui prêtait son concours s'est manifesté par une bonne organisation matérielle qui a permis la sécurité collective. Le Comité du club remercie sincèrement tous les membres qui se dépensèrent sans compter pour parfaire à tous les points de détail ; n'oublions pas non plus nos aimables vendeuses remplies de bonne volonté qui s'acquittèrent toutes d'une besogne ingrate.

Dans cette compétition le M. C. C. avait engagé une équipe que ne fut malheureusement pas favorisée par la chance, nos débutants firent de leur mieux dans cette dure spécialité pour faire briller les couleurs jaune et bleu, mais furent victimes d'ennuis mécaniques, les machines étant soumises à dure épreuve. Remercions et félicitons nos amis ; Boiche très courageux qui prit part aux deux premières courses en les terminant ; Camus, le motoriste clamartois qui fit une belle course en catégorie 250 et inquiéta sérieusement le leader prenant même à un certain moment le commandement, une stupide défaillance mécanique l'empêcha de prouver jusqu'à la fin ces belles qualités de pilote adroit. Enfin notre crack Théveney, vainqueur du dernier Bol d'Or fut lui aussi victime de la mécanique cassant sa roue arrière ; alors qu'il était en position honorable il fut contraint d'abandonner cette course pour laquelle il s'était pourtant bien préparé. Enfin Jaky ira à Nice disputer le 11 avril le Grand Prix Motocycliste sur sa Vélocette, souhaitons-

lui bonne chance en espérant qu'il défendra brillamment les couleurs du club.

Rappelons à tous nos sociétaires que depuis le mois d'avril les réunions ont lieu bi-mensuellement le premier et le troisième jeudi de chaque mois à 21 heures, au siège social. Nous informons nos adhérents qu'ils recevront une seule convocation à laquelle sera joint le calendrier établi mensuellement. Prochaine réunion le jeudi 6 mai 1948 à 21 heures. (Etude du calendrier du mois de mai).

Pratiquants de tous véhicules mécaniques de la banlieue sud ne restez pas isolés... Groupez-vous en adhérant nombreux au sein du M. C. C. Assistez à nos réunions amicales ou à nos sorties dominicales. Un renseignement ne coûte rien, adressez-vous en toute confiance à notre permanence au siège social tous les jours (sauf le mardi), café Raymond, 47, rue Gabriel, Châtillon-sur-Bagneux ou écrire au président Gabriel Cantalce, 4, allée du Pierrier, Châtillon - sur - Bagneux (Seine).

MOTO-CLUB CLODOALDIEN

Notre participation au moto-cross de Clamart du 29 mars dernier, quoique restreinte, a vu la double victoire d'un des nôtres : Mélioli, qui remporta la catégorie 125 cmc. et réédita son succès en 175 cmc.

Double triomphe à l'actif de nos couleurs bleues et blanches.

Notre Moto-Club avait à cet effet mis sur pied une sortie qui groupa 32 participants.

Le 11. — Participation au Grand-Prix de Nice (2 engagés : Sutra et Walter).

Le 18. — Sortie sur Trappes, avec gymkana.

Le 25. — Sortie et participation au Moto-Cross d'Amiens (2 engagés : Godéré et Mélioli).

Les réunions auront lieu tous les vendredis, au siège, 2, rue Royale, Saint-Cloud, à partir du mois de mai.

RENSEIGNEMENTS ET ADHESIONS : Maison « Rapid Moto », 21, rue d'Orléans, Saint-Cloud. Mol. 21-29.

SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN

PROGRAMME DES SORTIES
DU MOIS D'AVRIL

18 avril. — Sortie camping à Saint-Martin-du-Tertre. Rendez-vous Porte de la Chapelle. Par Saint-Denis, Pierrefitte, puis à gauche prendre la direction de Moisselles. Ensuite, prendre à droite la N. 309, puis à 6 km. la G. C. 85 à gauche jusqu'à Saint-Martin-du-Tertre. Fléchage.

25 avril. — Sortie camping à Verneuil, Vernouillet. Rendez-vous Porte Maillot. Par Saint-Germain, Triel ; traverser la Seine, Verneuil, jusqu'au camp situé au bord de l'eau, près de la ferme des Rouillards.

Pour ces sorties, un départ a lieu le samedi, à 8 h. 30, pour les campeurs, et le dimanche, à 9 h. 30, pour les touristes.

Les réunions amicales ont lieu les 1^{er} et 3^e mercredis de chaque mois, à 21 heures, au siège, 1, place de la Bastille.

MOTO-CLUB NARBONNAIS

Moto-Cross du 13 mars 1948

Cette belle épreuve intime, - très sport, organisée par le Moto-Club Narbonnais, a obtenu un franc succès, puisque plus de deux mille personnes s'étaient rendues à Port-la-Nautique pour assister à ce moto-cross.

C'est notre ami Louis Peany qui, dans une démonstration sensationnelle, s'adjugea la première place, devant Pierre Truillet, correspondant de la revue « Motocycles » de Paris. Chutes sans gravité et descentes à

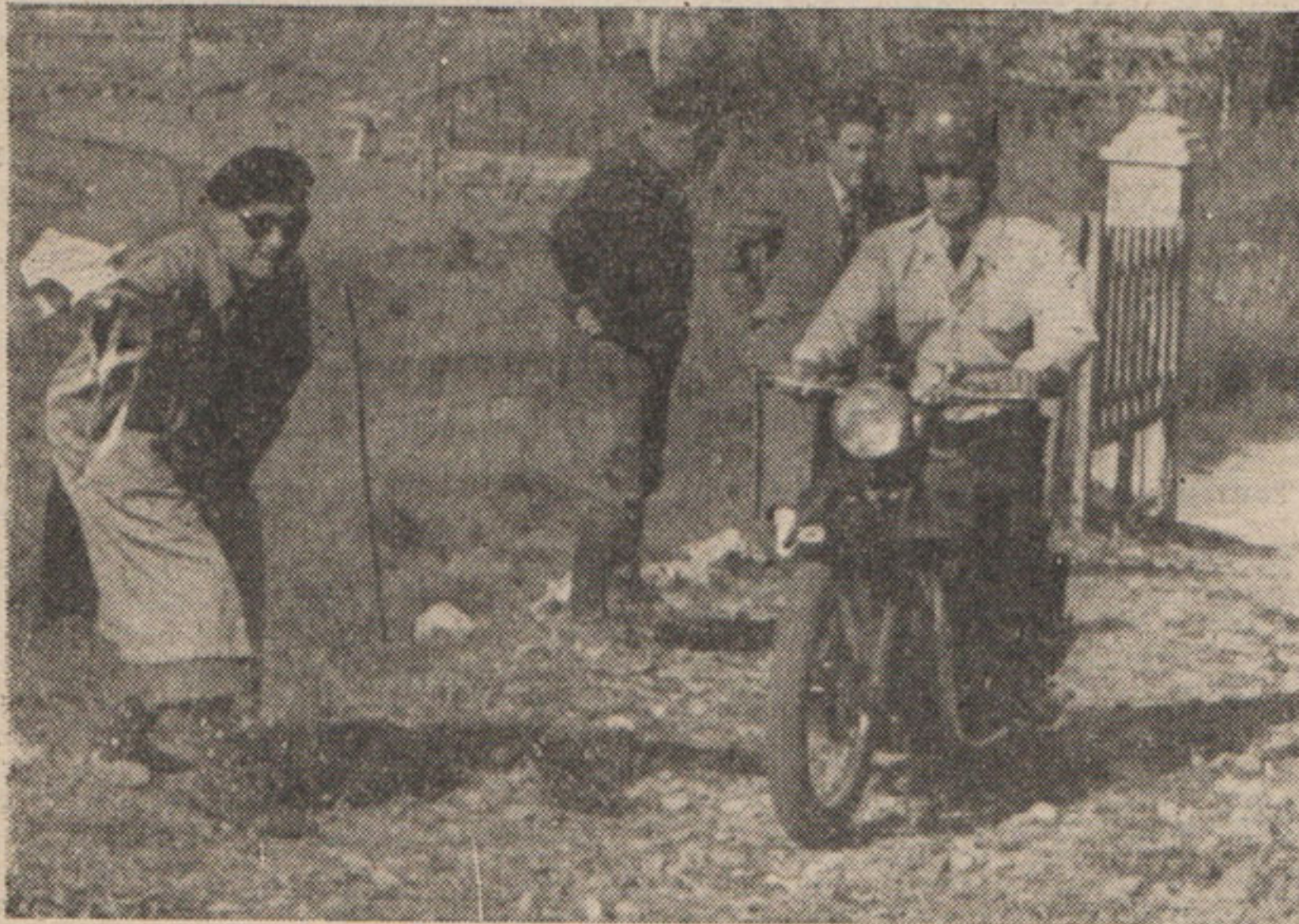
pic sur le bassin animèrent cette course.

Citons le courage de Journet, qui, au cours d'une chute spectaculaire à la fameuse butte de Ratopanado, remonta sur sa machine et parvint à se classer troisième.

Un apéritif d'honneur réunit coureurs et officiels. Louis Peany reçut son prix et promit de participer aux prochaines épreuves nationales et internationales.

Vive le Moto-Club Narbonnais, et à bientôt la prochaine épreuve de démonstration de moto-ball au stade Cassayet.

P. TRUILLET.



L'Union motocycliste de l'Anjou (U. M. A.).

Siège au café des Variétés, 33, boulevard Foch, Angers.

Président d'honneur : M. de Farcy.

Président fondateur à vie : M. André Girault.

Vice-Président fondateur à vie : M. Jubeau.

Président actif : M. Roy Morin.

Vice-Président : M. Meuriss.

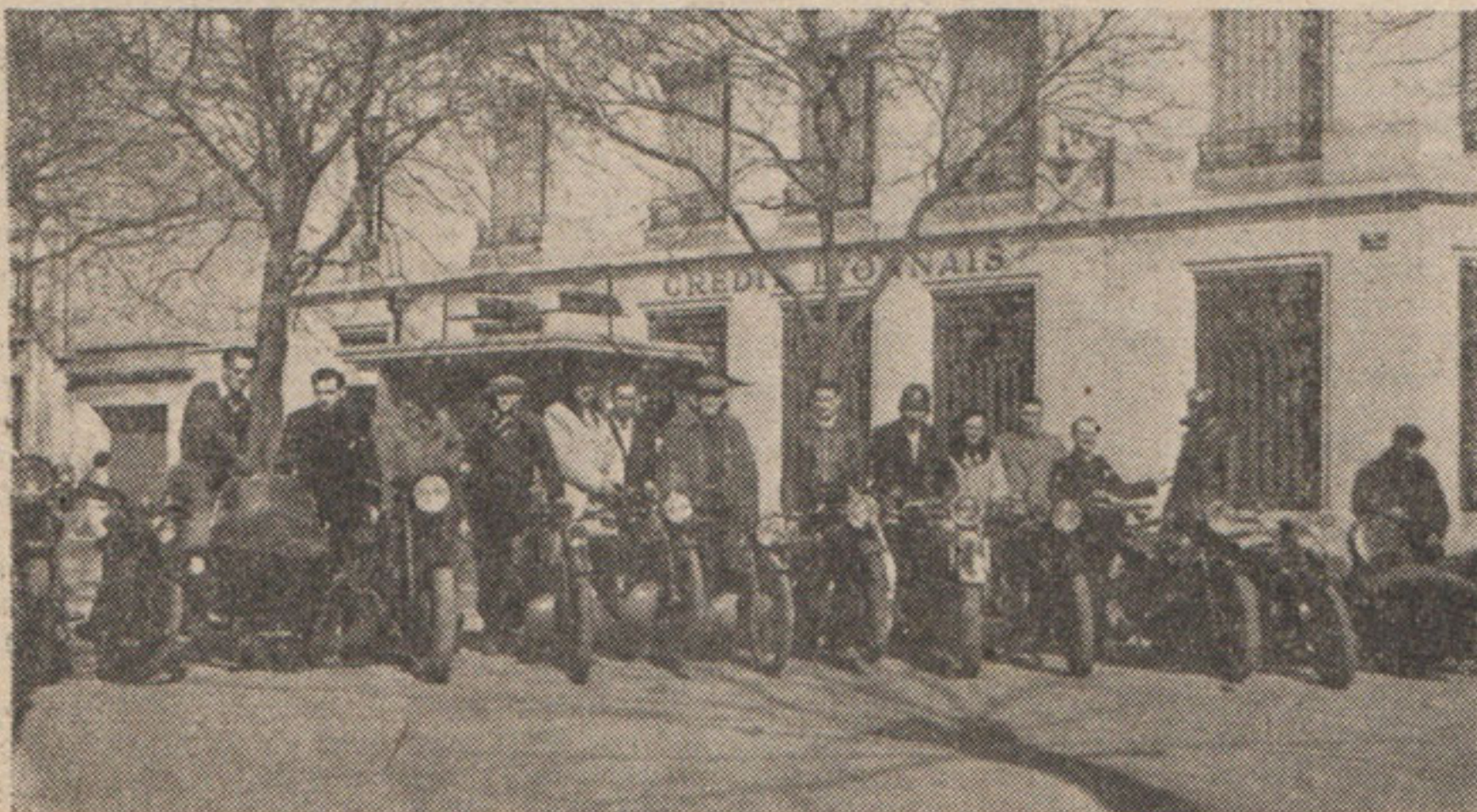
Trésorier : M. Baumont.

Sécretaire : M. de Kermenguy.

Sécretaire adjoint : M. Jean Martin.

Commissaire technique : MM. Belliard et Betrancourt.

Assesseurs : MM. Robillard et Gauthier (Edm.).



MOTO-CLUB DE PARIS

Au M. C. Paris, chaque dimanche une sortie.

Comme à l'accoutumée, le mois qui vient de s'écouler a vu se dérouler de belles sorties, parmi lesquelles il faut citer particulièrement celles du 14 mars sur Orly (60 participants) avec visite complète de l'aérodrome, sous la conduite de l'ami Carette, toujours aussi dévoué au M. C. P. et la sortie de Pâques (trois jours) sur les Riceys (Aube). Sortie de 420 km. groupant trente-deux machines et soixante-quatre personnes. Un gymkana attira plus de 1.500 spectateurs, une présentation impeccable des machines fit une grande propagande pour la moto, et le M. C. P. eut la joie d'être félicité par les notabilités du pays pour sa bonne tenue et son esprit sportif.

L'accueil des habitants fut on ne peut plus chaleureux, et un bal en l'honneur de la moto termina cette joyeuse sortie. C'est un pays à recommander à tous les motards, car dans celui-ci ils se sentent entre amis.

Calendrier de mai, le 2 : Croix de Pontarmé (muguet), départ Porte de la Villette 8 h. 30 (pique-nique). Le 9 : Les bois de Piscop par Pierrefitte, départ Porte de la Chapelle 8 h. 30 et 13 h. 30. Les 15-16-17 : Tourville-la-Chapelle, départ Porte Maillot, samedi 13 h. 30 et dimanche 6 h. (s'inscrire d'avance). Sortie également sur le Bol d'Or, où le M. C. P. a de nombreux engagés. Le 23 : Bièvre et Vauboyen, Porte de Châtillon, 8 h. 30 et 13 h. 30. Le 30 : Cergy (près Pontoise), départ Porte Maillot 8 h. 30 et 13 h. 30. Tous renseignements chez Favier, 40, rue Saint-Paul ; Bovlière, 6, rue Mazet et Saint-Paul Moto, 19, rue Charles-V. Réunions les 1^{er} et 3^e mercredis du mois à 21 heures, « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli. Correspondance : M. Rouquette, président, 3, rue de Lancry. Les motocyclistes isolés sont cordialement invités aux sorties du M. C. P.

DÉPLACEMENT VICTORIEUX DES STÉPHANOIS

M. B. S. Forézien bat A. M. C. Mulhouse par 4 à 2

Le dimanche de Pâques, au stade Coerhorn, à Mulhouse, devant une assistance de près de trois mille personnes, le M. B. S. Forézien a obtenu une belle victoire sur l'équipe locale, dans laquelle les champions motocyclistes Léon Hug et Jean Hug sont particulièrement brillants.

Toute l'équipe stéphanoise, comprenant Chometton, Delabre, Didier Houg, Gagnaire, Richaud et Vial, est à féliciter.

Une mention spéciale, bien méritée, à Didier Houg, qui est en passe de devenir l'une des meilleurs butteurs de moto-ball de la saison 48.

Le prochain match du M. B. S. Forézien opposera notre club local au M. B. C. Cavaillon, le 11 avril prochain.

A Saint-Etienne, le M. B. S. Forézien recevra, le 18 avril, au stade de la Chaléassière, le M. C. Villefranche.

MODERNISEZ VOTRE VELO

*Pour votre travail
Pour vos promenades
30 km à l'heure sans
pédaler, avec une
consommation de
1 litre aux 100 kms*

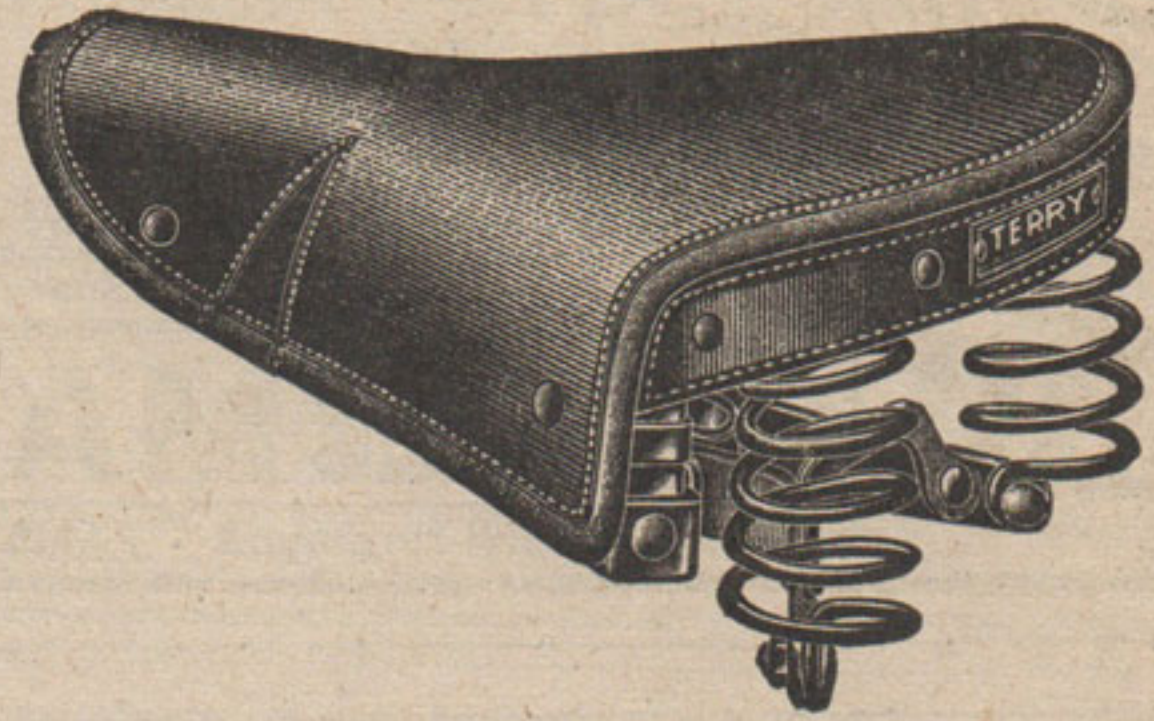
*Débrayage, change-
ment de vitesse par
utilisation du dérail-
leur. S'adapte à toute
bicyclette et à tout
tandem.*

Demander la notice M C

Moteur HÉMY

55 bis, Rue de l'Assomption - Paris (16^e)
AUTEUIL 75-25

Pour Motos & Véломoteurs



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

Groupe auxiliaire
pour

BICYCLETTES
ET TANDEMS



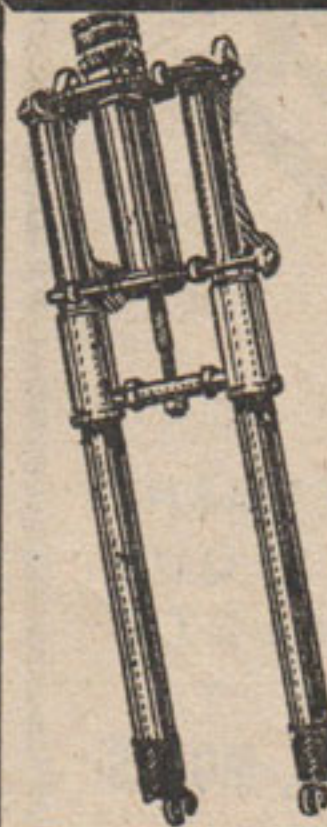
LE PLUS PETIT
MOTEUR UTILITAIRE A 4 TEMPS

1 CV. - 2 VITESSES - 1 LITRE 4 AUX 100 KILOMÈTRES

VITESSE : 35 kilomètres à l'heure

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL : S. F. M. P. D.

23, Rue de Bagnolet - PARIS (20^e) - Tél. : ROQ. 63-78



JOSEPH STIGNANI

FABRICANT DE LA SUSPENSION
ET FOURCHE TELESCOPIQUE

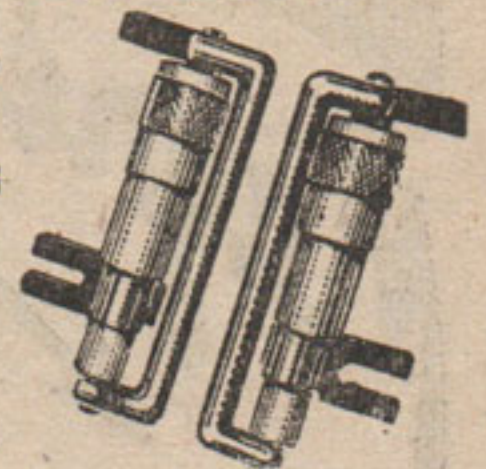
"UNIVERSELLE"

POUR TOUTES MOTOS

47, route de Gonesse

STAINS (Seine)

Téléphone 98, à Stains



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

René BONNET

La plus puissante organisation de vente
28, rue Ernest-Renan - ISSY-LES MOULINEAUX
Métro Porte de Versailles - Téléph. : MIC. 03-72

DISPOSE pour la SAISON

200 SIDECARS **BERNARDET**

Sans bon d'achat avec pneus et chambres
Stock important en magasin

Exposition de tous les nouveaux modèles
CONCESSIONNAIRE DES GRANDES MARQUES

GNOME-RHONE - MOTOBECANE, etc...

Livraison rapide de vélos et vélomoteurs



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
S^{TE} **NEIMAN**

31, Place Saint-Ferdinand - PARIS (17^e)

LA SUSPENSION ARRIÈRE DE LA MOTO PAR LES
M O Y E U X



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

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

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XVI^e

Magneto France

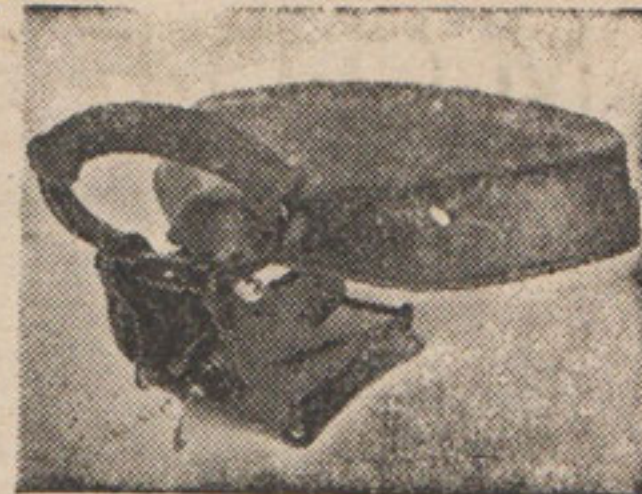
L'EQUIPEMENT
ELECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

SIÈGES ARRIÈRE
MERAT

Breveté France et Étranger



Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

O.S. COMPTEURS
MONTRES

pour

MOTO - VÉLO-MOTEUR - VÉLO

ATELIERS SEIGNOL - 12, Avenue de Madrid - NEUILLY-S-SEINE

NOVI

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de Qualité

Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS

PANTIN - SEINE

LES POIGNÉES
"SOUPL"

POUR
MOTOS



ET
VÉLOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.L.

43, Rue Marius AUFAN. LEVALLOIS. Per. 06-35

"LE CONFORT
SOUS

LA MAIN"

Avec les Poignées

"SOUPL"

Ets C. A. M. C. L.
FERREBŒUF FRÈRES

VENTE EXCLUSIVE
EN GROS

Pour Véломoteurs et Petites Motos

"ROTORSON"

L'AVERTISSEUR
QUI S'IMPOSE



Breveté S.G.D.G.
Modèle déposé

Le seul à dépression indépendant de l'aspiration du moteur

Pierre PERROTIN fabricant, 1, Bd. Foch, ANTIBES

Depôt PARIS : 6, Boulevard Richard-Lenoir - XI^e

POSE IMMÉDIATE - EXPÉDITION PROVINCE

MOTO-BASTILLE

6, boulevard Richard-Lenoir, PARIS. ROQ. : 29-28
CONDITIONS HABITUELLES AUX REVENDEURS

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

LES ETABL. PERTUISOT

23, Rue des Acacias, Paris-17° — Tél. : ETO 12.46
sont spécialisés dans
La réparation des embiellages et le réalésage des cylindres
Fournitures de pistons complets et pièces détachées

L. SEGUIN

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

MARC PIAULET

SPÉCIALISTE DE LA RENOVATION
SA MOTO-ECOLE INTEGRALE

Agent de Peugeot — Magnat Debon — Koeller — Escofier
Dreschmotor — Motobécane — Motos neuves et occasion
62, Avenue de Choisy - PARIS - 13° - Tél. : GOB. 80-70

COMPTOIR DE PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS

CPDM



4, Rue CHAPTAL — LEVALLOIS
TEL : PER 09.13 Seine

PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS

EMBIELLAGE-RÉALÉSAGE PISTON MOTOS

PIÈCES POUR MOTEURS
CHASSE

Peugeot, Terrot, Motobécane, Zurcher.
Accessoires
Porte-bagages, Tan-sad, Repose-pieds, etc...
Porte-bidon, Clés à bougie - Inox -
Fournitures exclusives aux agents.
PIÈCES POUR BOITES G.M.



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 VÓLANTS MAGNÉTIQUES
Redressage de Cadres et Fourches Motos et Véломoteurs
Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques
MOTOBÉCANE TERROT
VÉLOCETTE

Toujours prêt à vous satisfaire
78, Avenue des Ternes - PARIS (17°) - Téléphone : GAL. 78-95



CYCLES ET MOTOS
TOUS MODÈLES
EN MAGASIN
PIÈCES DÉTACHÉES
D'ORIGINE
RÉPARATIONS |
ACCESSOIRES

S. A. R. L. Paul LADEVEZE & C^{IE}

50, rue Brunel, PARIS (17^e). ETO. : 24-66

La plus formidable représentation de motos étrangères

Agent général et Représentant Officiel

NORTON - ARIEL - PANTHER - DOUGLAS - O. E. G. - RUDGE

BROUGH - SUPERIOR - GUZZI - MORINO

VISITEZ, VOUS SEREZ EDIFIES

ACHAT - VENTE - ECHANGE - REPRIS

ACCESSOIRES & PIÈCES DÉTACHÉES MOTOS

KERSA

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

ACCESSOIRES

SAKER

BOUGIES

K. L. G.

43, RUE VOLTAIRE — LEVALLOIS (SEINE)

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

ÉTS REINHARD & CHAPUISET

207, Avenue Pasteur - BAGNOLET (Seine)

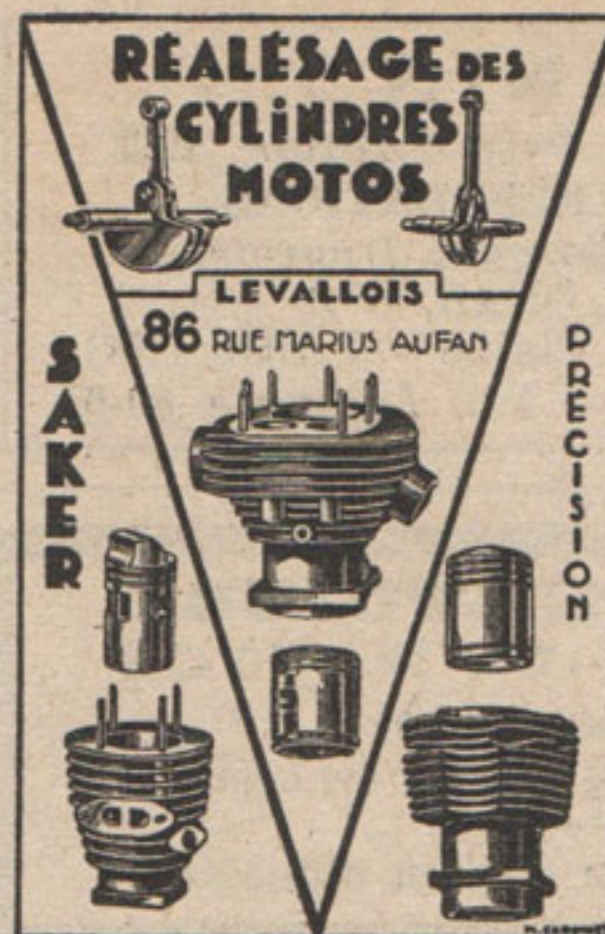
Téléphone : AVRon 31-94

JANTES et GARDE-BOUE

pour

VÉLOMOTEURS et MOTOS

VENTE EXCLUSIVE EN GROS



PETITES ANNONCES

La ligne de 30 lettres signes ou
espaces : 100 francs

DIVERS

REVIL (Ets), 82, av. des Ternès, ETO. 15-53. Seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto. Tabliers, cuis-sards, casques, serre-tête, vés-tés, sacoches, musettes, sièges arrière, poignées tournantes, si-lencieux, dessus selle caout-chouc, accus, sélecteurs V. M.

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

OFFRE D'EMPLOI

MONTEUR de Moteurs et Boîtes demandé par ZURCHER, 36, rue d'Aboukir, COURBEVOIE.

VENTES

VENDS : DKW 350 NZ. Impec. Peugeot. P. 108. Impec. Zündapp. KS. 750. Impec. Terrot 500 type 39 avec side. — SERRES, 220, rue J.-Jaurès, MAISONS-ALFORT.

VENDS : 1 moteur 4 CV culbuté M. A. G. 1 double chaîne Harley. 1 réservoir Harley. — VERNIER, 49, rue Jean-Jaurès, NOGENT-S.-SEINE (Aube).

VENDS A.J.S. 1933. 350 culbutée. 4 vitesses. Sélect. Bon état 75.000. AMIARD, 40, rue des Bons-Enfants, SAINT-OUEN (Seine).

A VENDRE automoto 4 CV culbutée. Bien chaussée. Très bon état de marche. — BEAUD (Marcel), MOULIN - PIQUAND par LONGCHAUMOIS (Jura).

A VENDRE side CARPIAU très bon état, chaussé avec pneu de rechange. — CHAUVEAU, 32, rue Etienne-Desforges, CHATILLON-S.-BAGNEUX (Seine).

A VENDRE moto confort 4 CV 2 tps. Impec. et un tandem état neuf. S'adresser 14, rue de Lour-dès, PARIS (14^e).

VENDS SAROLEA supersport 350 culb. Tansad vit. : 110 kh. Px : 70.000. Visible tous les jours. — GODIN, 4, impasse St-Etienne, ARRAS.

A VENDRE vélomoteur PRESTER JONGHI. Sélecteur 100 cc. moteur refait neuf, pneus neufs. Px : 45.000. — PETERS, 3, rue Pierre-Béguin, SAINT-DENIS (Seine).

A VENDRE side léger état neuf, 20.000 fr. Visible le soir à partir de 19 h. — BABYLAS, 4, pas-sage de la Folie-Regnault, PA-RIS (XI^e).

LEMPEREUR (Marcel), VEND : Norton 16 H. 500 lat. Triumph 600 lat. — DKW 350 impec. Terrot 100 cc., 3 vit. sélect. neuve. Mo-toconfort 350 culb. — Roues In-dian complètes avec pneus. Cadre Peugeot P 110 avec réservoir. Moteur Chaire cpl. Prix très modérés. Ecrire 3, rue des Mou-chettes. — Voir 15, rue des Gar-des, MEUDON.

VEND 125 cc. DKW bon état. — PIDOUX, 176, rue Pelleport. (MEN. : 48-38).

VENDS 350 cc. Peugeot culb. ja-mais roulé. — LAURENT, 8, rue du Boccador. Téléphoner de 12 à 14 h. ELY. : 15-08.

750 cm. Harley Davidson 1936, parfait état. — HELLANGER, rue Pelleport, n° 176 (en semaine).

Motorette Terrot comme neuve. JEAN, garage place du Marché, MEUDON (Seine-et-Oise).

VENDS vélocar tr. AV. capote, éclair, visible. LEGRAND, 41, avenue J. - Nory, BEAUCHAMP (S.-et-O.). De 8 h. à 12 h., et 2 h. à 6 h. ALE. : 37-91.

VENDS ou éch. belle salle à man-ger acajou massif : buffet, des-serte, table, 4 ch., 2 faut., cte moto 350 ou 500 récente. Ecri. ASTORG, 46, rue Berthelot, Sar-trouville (S.-et-O.).

Benelli 500 cm lat. susp. ar. Be-nelli 250 cm. arbre à cames en tête, susp. ar. Ray. BONIN, 14, r. Collange, Levallois (SEINE).

A VENDRE par particulier Mor-gan Darmont 6 CV, 3 roues bon état de marche. 70.000. Visible tous les jours sauf jeud. 26, r. de Sablonville. Pour traiter : tél. : Ely. 12-83.

VENDS moteur auxiliaire VAP excellent état (plusieurs organes neufs). Prix : 9.000. Faire offres par lettre à SUEUR, 82, rue de l'Université, Paris (7^e).

ACHATS

SUIS ACHETEUR Indian et Har-ley complète ou en épave. TAURY, 50, rue Octave-Mirbeau, PARIS.

RECHERCHE pour B. M. W. R4 ou R51. Couple conique, cardan roué AR et AV. — LECLERC, rue Gaté, n° 27, NOGENT-LE-RO-TROU (Eure-et-Loir).

CHERCHE moto AL. complète même sans papiers ni pneus. LECOINTRE, Neufchâtel-en-Saos-nois, SARTHE.

CHERCHE 1 RUDGE 500 cc épave ou pas cher et pneus racing 26 x 3,50.

ACHÈTE épave DKW 250 NZ av. papiers, même sans pneus ni mo-teur. — GILBERT, St-LIGUAIRE (Deux-Sèvres).

CHERCHE moteur Peugeot 515. Même mauvais état. HAUTEUR, 21, rue Jean-Bart, COURBEVOIE.

ÉCHANGE

ECHANGE Triumph anglaise 4 CV culb. Très bon état contre moto même marque récente 5 CV avec soulté. — PIERRE (Alfred), 81, r. Parmentier, CHOISY - LE - ROI (Seine). Après 18 h. 30.

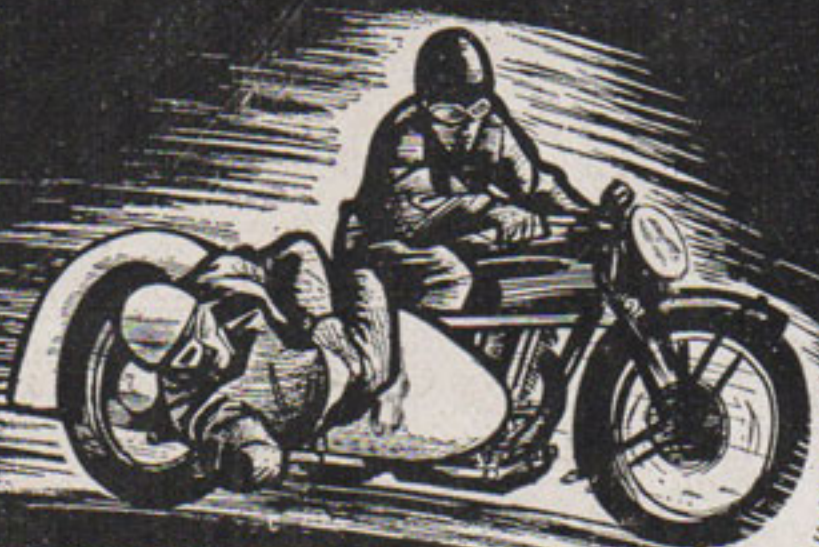
avec son isolant
MYTRAM
à haute teneur en alumine
SURCLASSE PARTOUT
LES MEILLEURES TECHNIQUES
*adopté par L'aviation
militaire*



EYQUEM

50 années : *d'expérience
de succès*

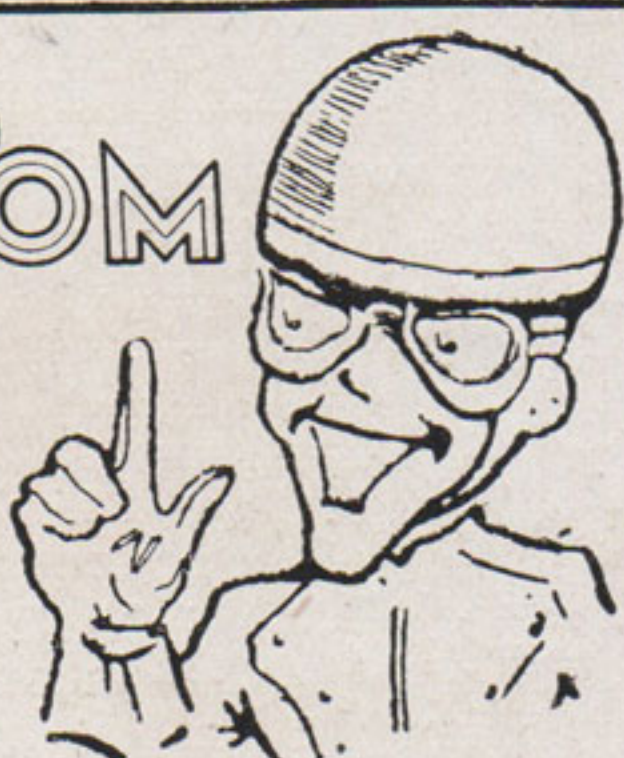
ROBERT KIÉNÉ
*les meilleures
marques de*
SIDE-CAR,
toutes
PIÈCES DÉTACHÉES
Françaises et Étrangères
ACCESSOIRES
Pour motocyclettes



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

TUBOTOM

LE TUBE SOUPLE
adopté par toutes
les marques



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

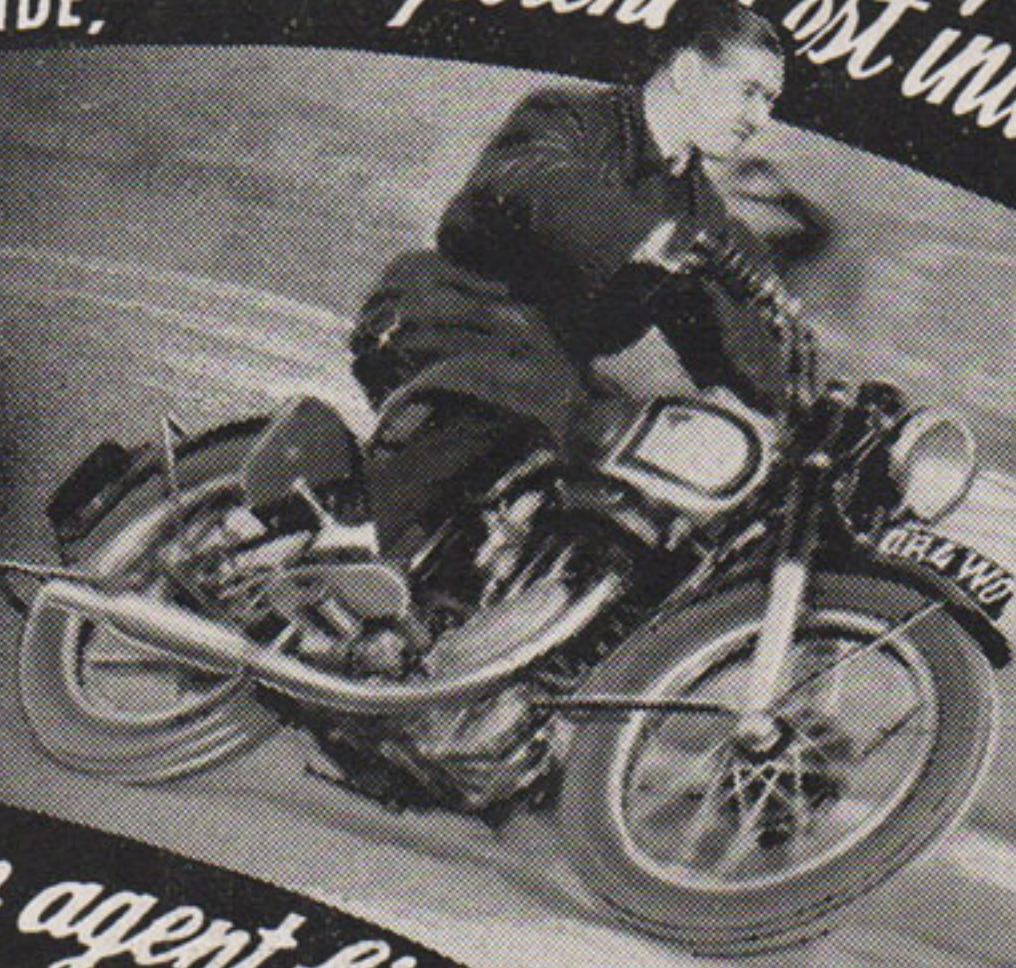
*Pourquoi êtes-vous client
de*
MONNERET
*parce que : 6 FOIS CHAMPION DE FRANCE,
76 FOIS RECORDMAN DU MONDE, sa compétence est indiscutée*

AGENT DES GRANDES MARQUES :
MOTOBÉCANE - PEUGEOT - TERROT, etc...
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES - SIDECARS BERNARDET

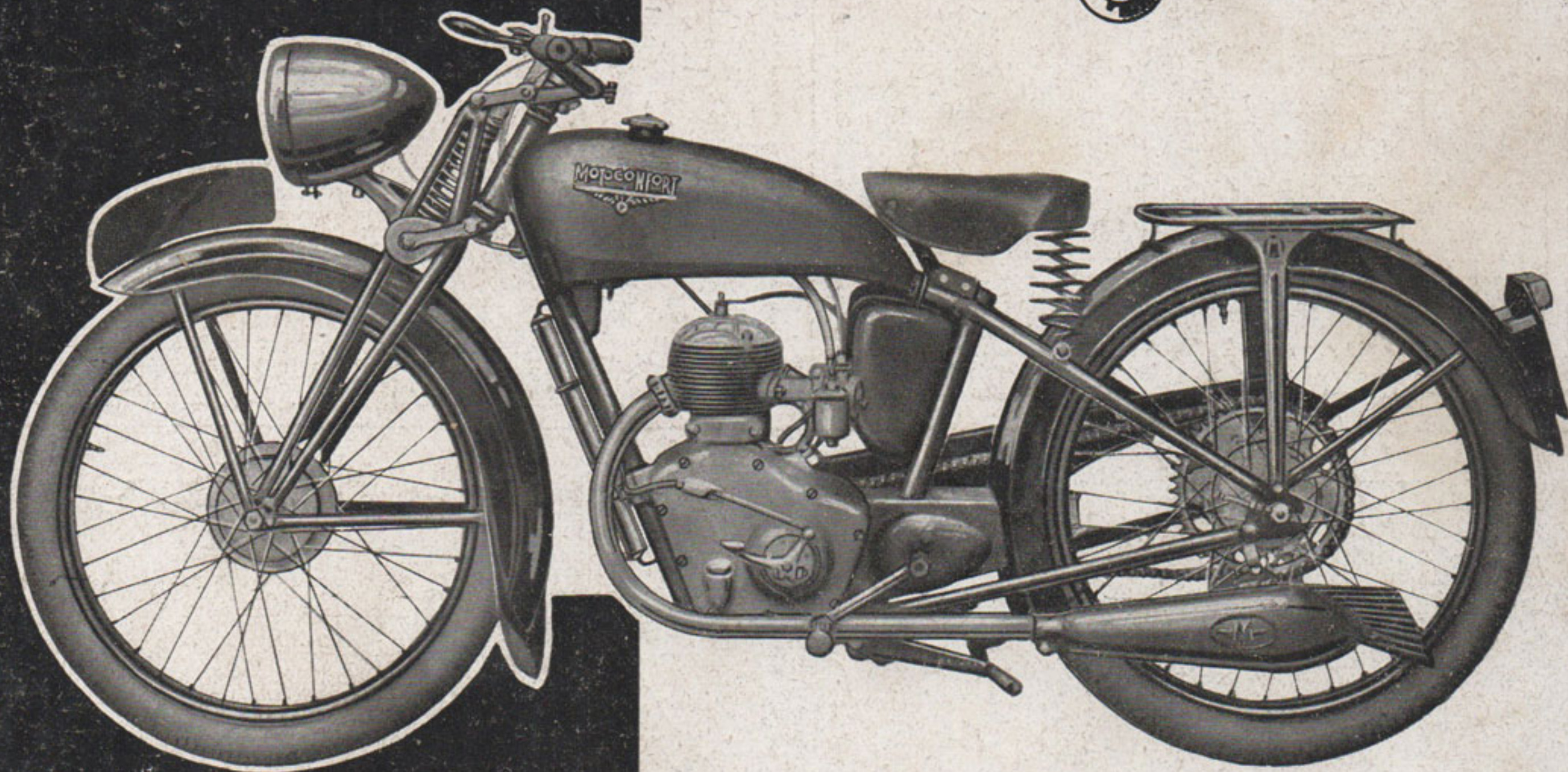
AGENT EXCLUSIF POUR LA FRANCE
DE LA GRANDE MARQUE **ALS**

*Un agent livre quand il peut * Un bon agent livre bien*
G. Monneret livre beaucoup mieux !

DEUX MAGASINS :
PARIS-CENTRE PARIS-SUD
7 et 9, Bd Baumarchais, TUR.96-56 106, Av. A.-Briand, Montrouge. ALE.21-71
Atelier de Réparations dirigé par R. Aumaître, ex-chef du S^ce des Courses Bugatti



VÉLO MOTEUR
BLOC MOTEUR 4 TEMPS



PRIX:
58.800
FRANCS

MODÈLE "STANDARD" LATÉRALES
TYPE C.45.B

*Graissage intégral par
circulation intérieure automatique*

MOTOCONFORT. 19, RUE LESAULT-PANTIN (Seine)