

1^{re} ANNÉE — N° 11

— MAI 1948 —

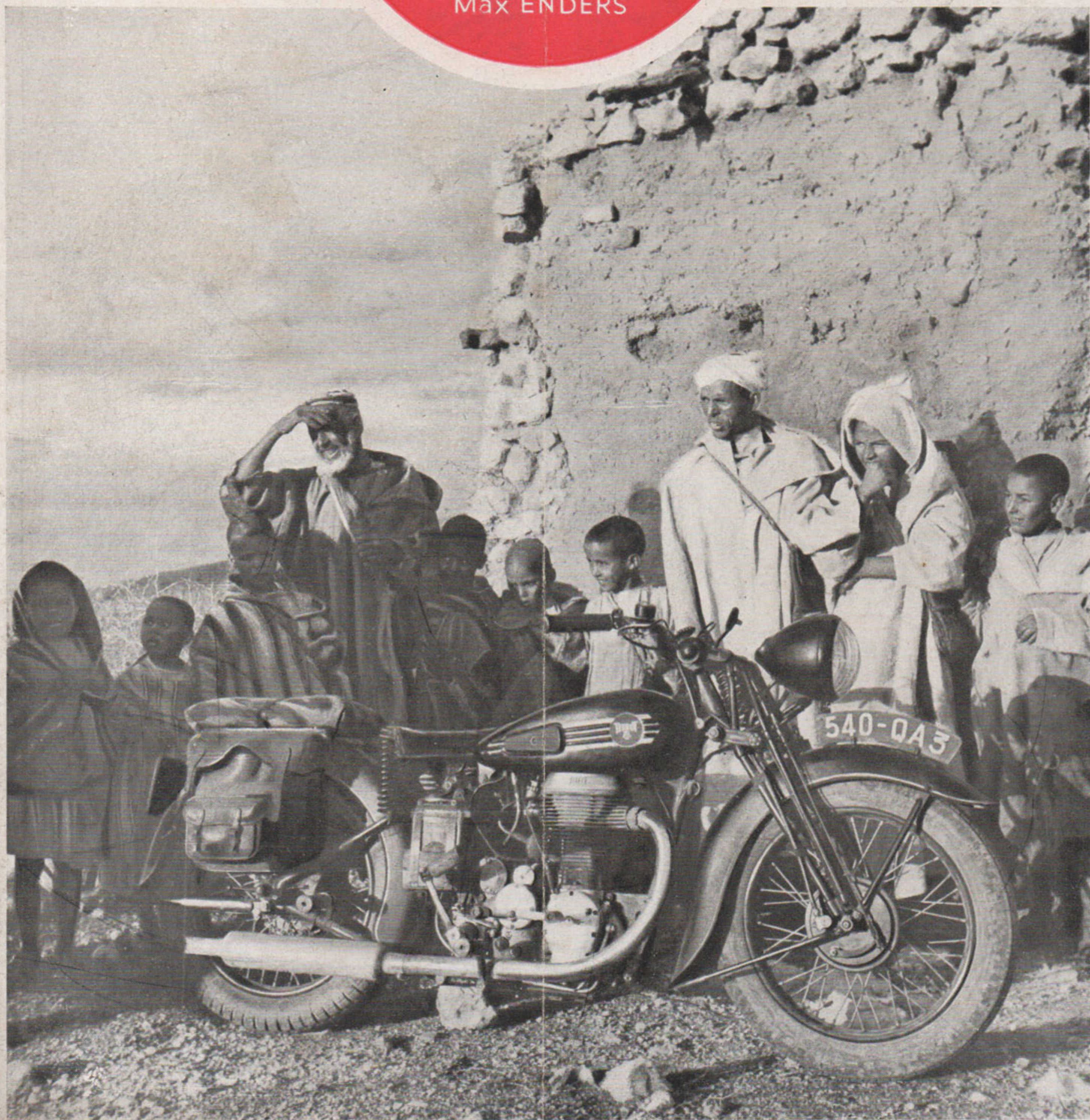
REVUE
MENSUELLE

LE NUMÉRO

— 25 FR. —

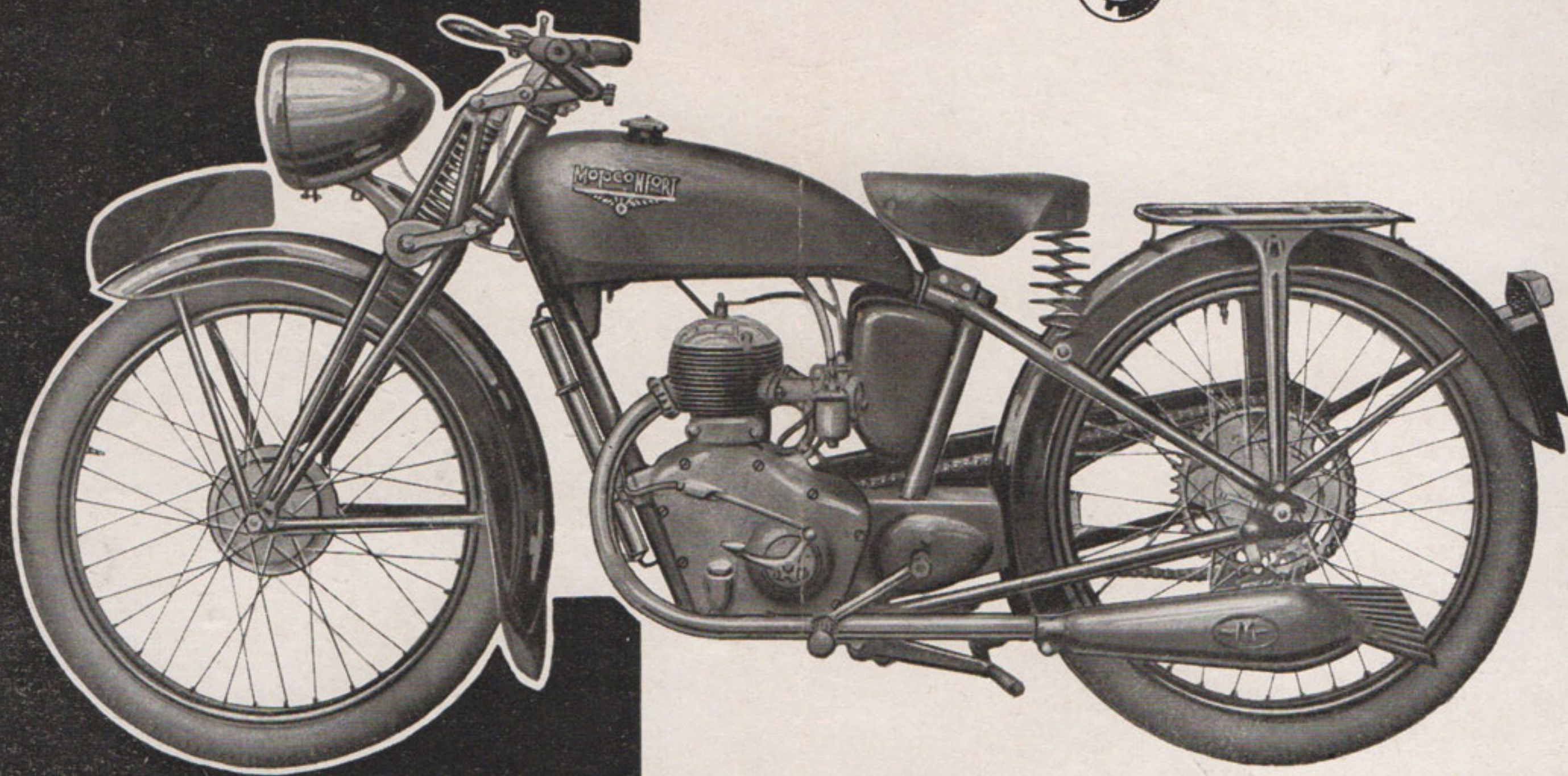
MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS



VÉLO MOTEUR
BLOC MOTEUR 4 TEMPS

MOTOCONFORT



PRIX:

58.800

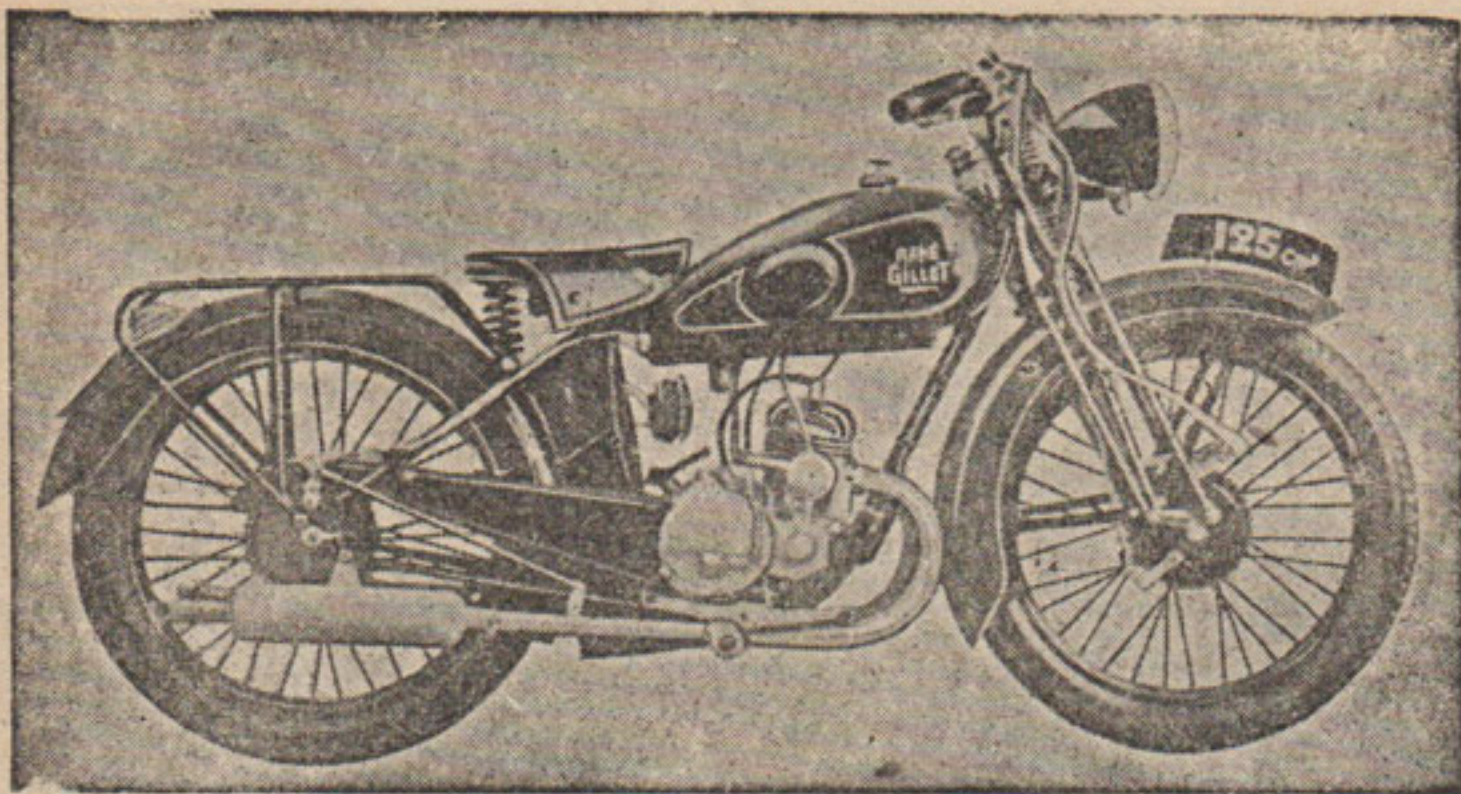
FRANCS

MODÈLE "STANDARD" LATÉRALES

TYPE C.45.B

*Graissage intégral par
circulation intérieure automatique*

MOTOCONFORT. 19, RUE LESAULT-PANTIN (Seine)



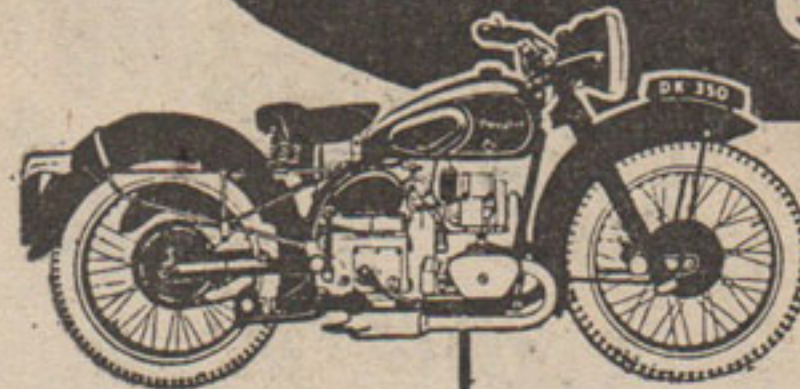
René GILLET

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

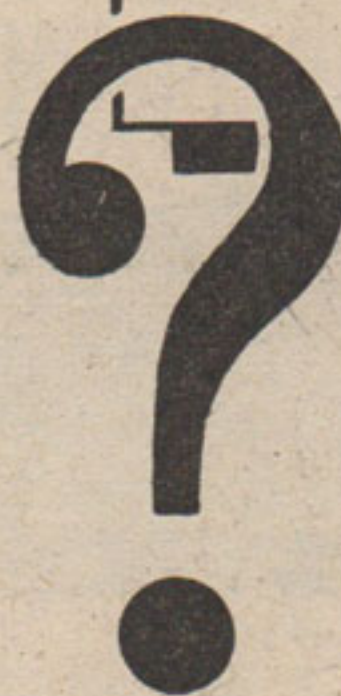
Véломoteurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

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

Douglas



Une
bonne
nouvelle



Moteurs Aubier & Dunne

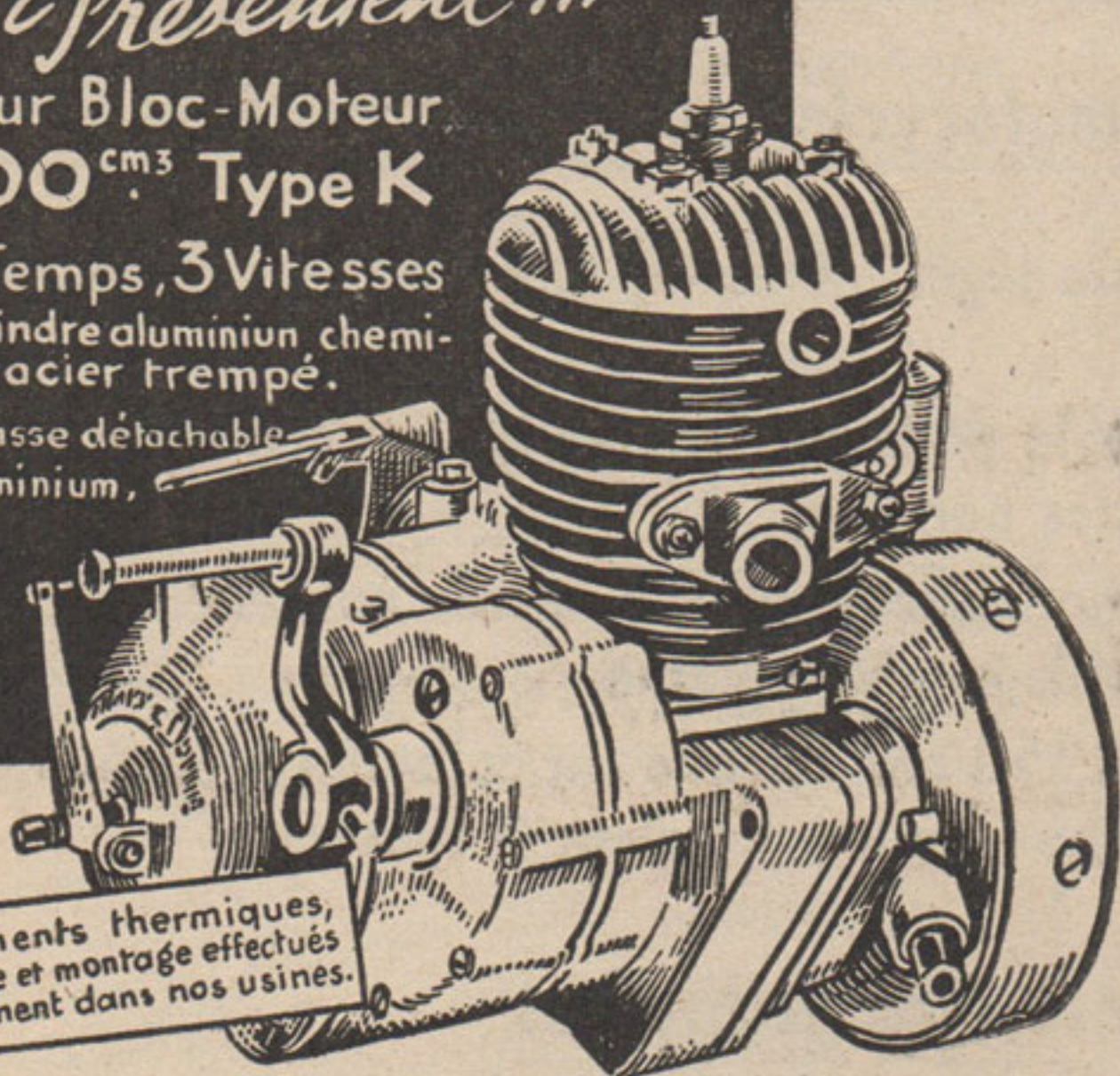
Présentent...

Leur Bloc-Moteur
100^{cm³} Type K

2 Temps, 3 Vitesses

Cylindre aluminium chemisé acier trempé.

Culasse détachable aluminium,



Traitements thermiques, usinage et montage effectués entièrement dans nos usines.

Moteurs Aubier & Dunne

ST AMAND - LES - EAUX (NORD)

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

AUTOMOTO

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

BERNARD ET FRÈRES
SIDE CARS

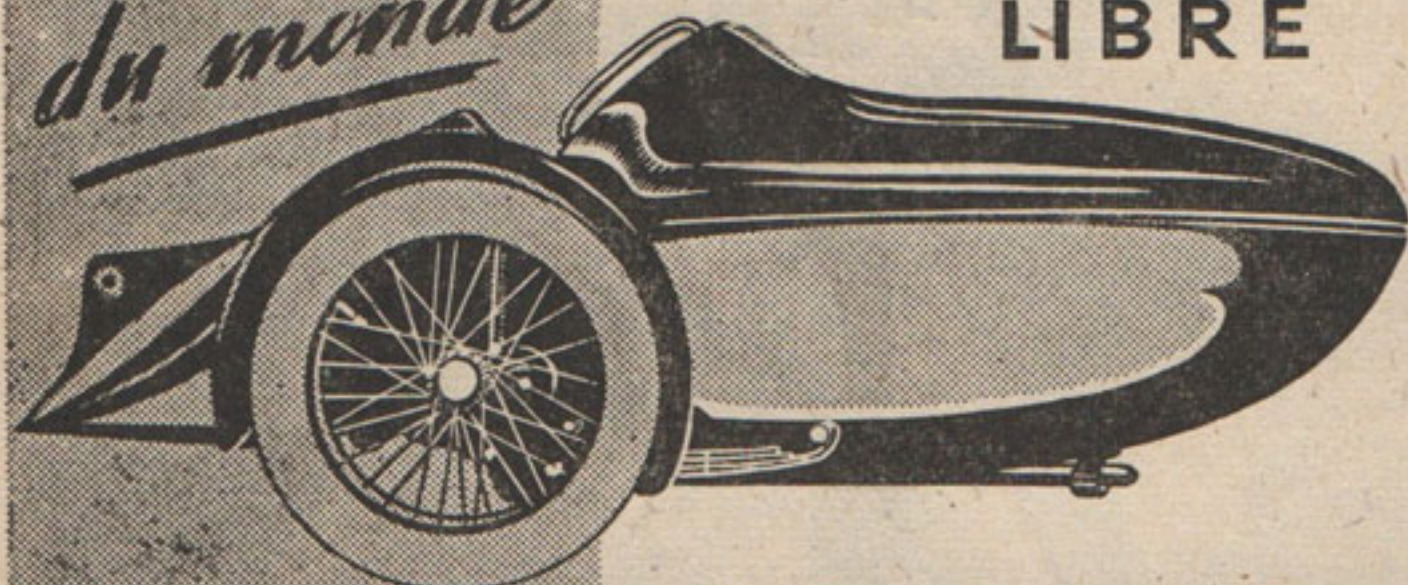
22

RECORDS

du monde

grand routier
grand sport

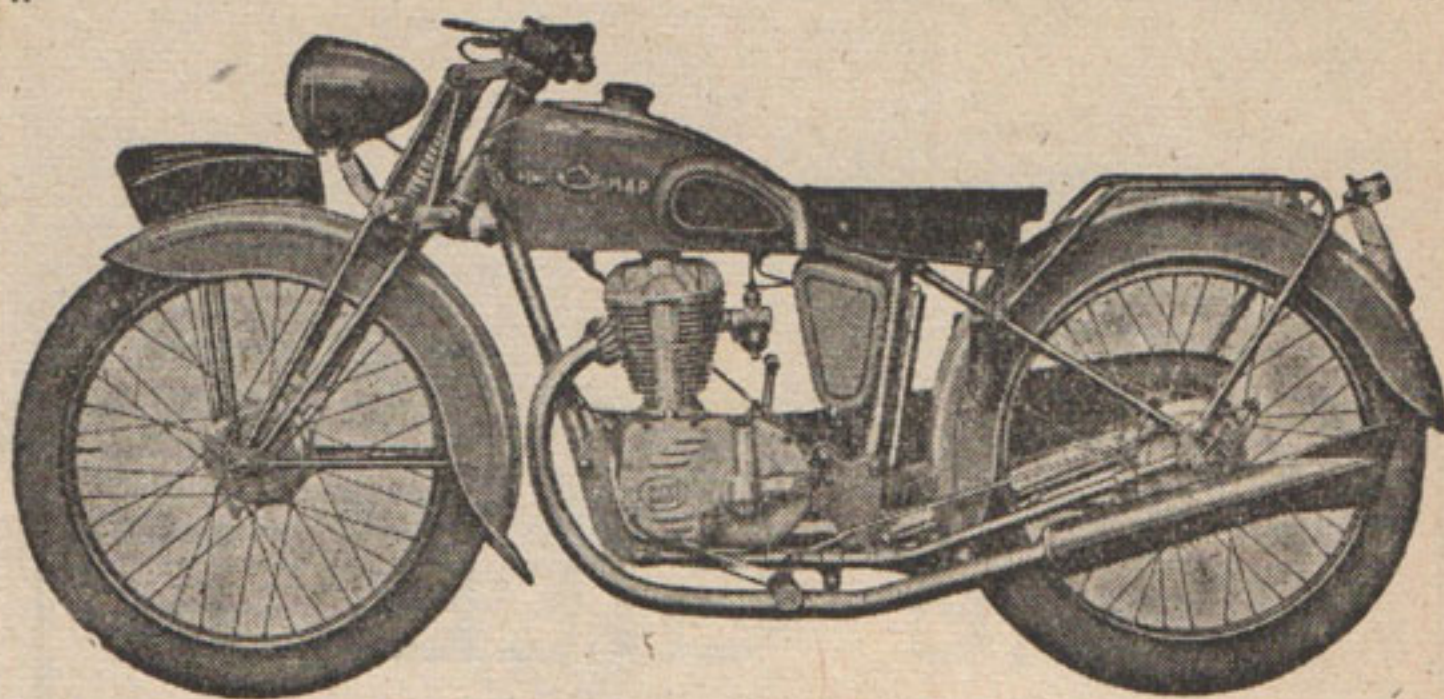
**VENTE
LIBRE**



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

LES VÉLOMOTEURS

NEW-MAP



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

C'EST POURQUOI

CE SONT CEUX QU'ON VOLE LE PLUS

MAIS...

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

MONET-GOYON

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

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

MOTOROX. — 34 cm³. Centré sur le pédalier - Utilisable avec dérailleur Adaptable sur toutes bicyclettes normales.

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

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

Et ses appareils motorisés utilitaires

TRIPORTEURS. — Transportant le double de son poids.

VÉLOCIMANES. — A manivelles et changement de vitesses.

PROPULSEURS NAUTIQUES. — A avance réglable.

Motorisez votre vélo

Faire 4 fois par jour le trajet à vélo pour aller à ses occupations, c'est une fatigue. Cela deviendra un plaisir si vous motorisez votre vélo avec le moteur auxiliaire **HÉMY**. Aucune transformation à votre bicyclette (homme ou dame) montage en 2 heures. Consommation d'essence minime 1 litre, 3 aux 100 Km. Vitesse 30 Km. à l'heure. Pas de permis. Pas de N° de police.

LIVRAISON RAPIDE
Demandez notice K gratuite.

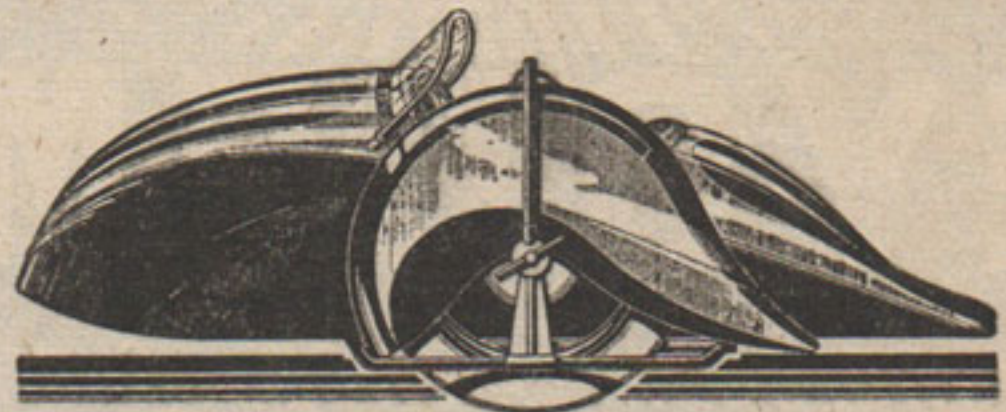
55^{bis}, rue de l'Assomption
Paris-16^e - AUT. 75-25



RADIOR

CYCLES DE PRÉCISION
ROUTE - COURSE - CYCLO-TOURISTE
VÉLOMOTEURS
MOTEURS 2 & 4 TEMPS
SUSPENSIONS - FOURCHE TÉLESCOPIQUE
Usines et Bureaux : **BOURG (Ain)** - Catalogue franco

ELEGANCE • SECURITE • CONFORT
Une seule " **BUFFLIER** " 31, Cours Emile-Zola
MARQUE " BUFFLIER " VILLEURBANNE.



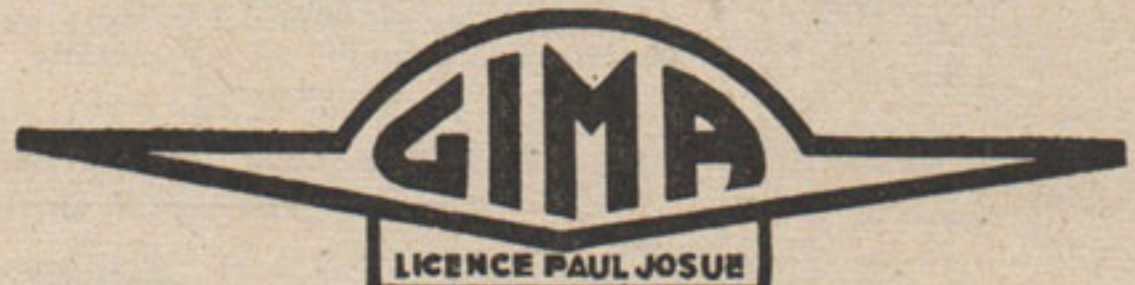
Agents à Paris
DESPREZ, 187 bis, Rue A. Sylvestre, COURBEVOIE
BAZIN, 15, Rue Pasteur, PUTEAUX ○ ○ ○ ○



L. SIMARD
Le sidecar sans concurrence
12, rue Antonin - Primat
VILLEURBANNE (Rhône)

Agent dans toute la France
Pour la Seine : Gratecap - 14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

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



Moteur AMC 4 temps 125 cmc
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
DIRECTION AUTO-STABLE
CADRE INDÉFORMABLE
G.I.M.A. - 24, Av. Pasteur - CHAMALLIÈRES (P.-de-D.)

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

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

La plus formidable représentation de motos étrangères

Agent général et Représentant Officiel

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

BROUGH - SUPERIOR - GUZZI

VISITEZ, VOUS SEREZ EDIFIES

ACHAT - VENTE - ECHANGE - REPRISE

• GROUPE MOTO-PROPULSEUR •

P.-P. ROUSSEY

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

TOUTES COTES

jusqu'à 14% sans pédaler

MONTAGE RAPIDE

Prix : 21.200 Francs

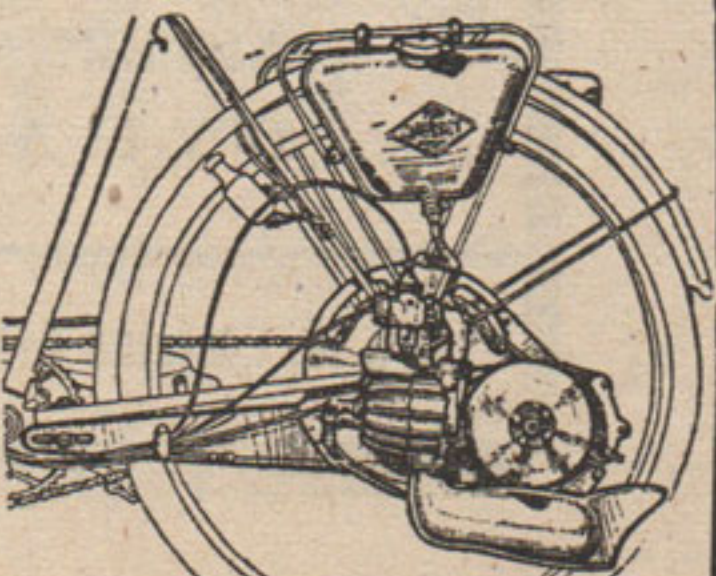
AGENCES :

Quelques régions encore libres

Écrire pour renseignements à la

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES BREVETS ROUSSEY

34, Boulevard du Parc, 34
NEUILLY (Seine)

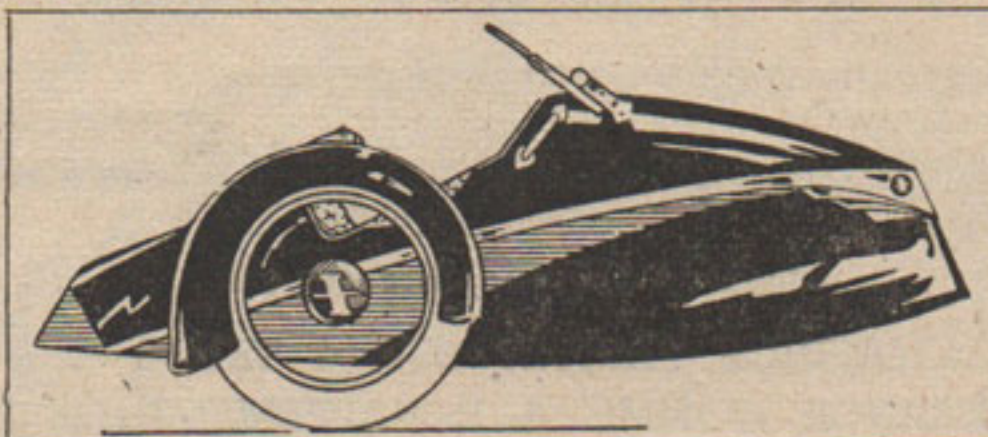


" IMPÉRIAL "

LE SIDECAR LE PLUS LUXUEUX

FINI • CONFORT • ROBUSTESSE
AUTANT DE QUALITÉS QUI FONT DES SIDECARS IMPÉRIAL
LES PLUS APPRÉCIÉS EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER

•
COUPE
DE
FRANCE
1937
•



•
COUPE
DE
FRANCE
1939
•

Établissements **MARMONNIER**, 8, Impasse du Sablon, LYON-3^e
(Angle 74, Route de Genas) Téléphone : Moncey 81-98

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



EYQUEM

50 ANNÉES D'EXPÉRIENCE..DE SUCCÈS

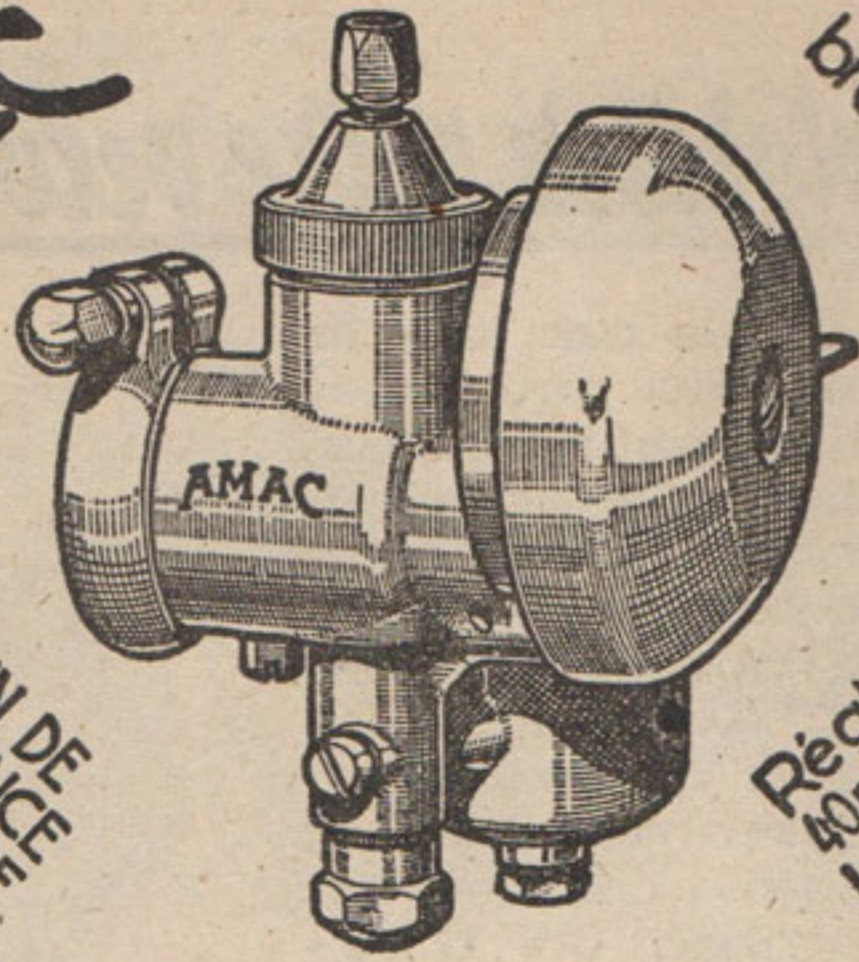
191-195 B^{is}PÉREIRE - PARIS - TÉL.ÉTO.15-60.4 LIGNES.

Avec
AMAC

à
cheminée
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE
PUISSANCE
ECONOMIE
MAXIMUM

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



Dissolution

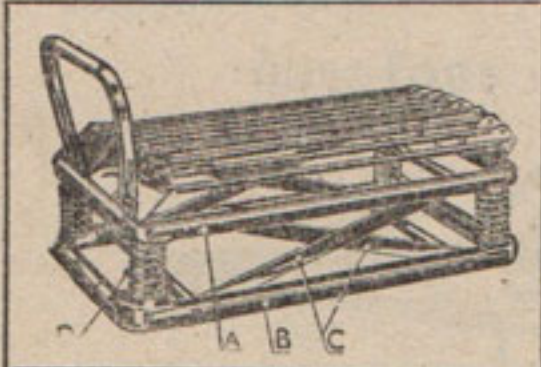
QUALITE DISSOLUTION ECONOMIE

DISSOPLAST

MARQUE DÉPOSÉE

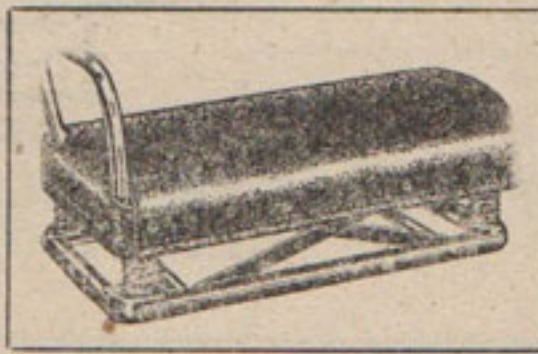
LA PLUS COLLANTE
DES DISSOLUTIONS

TANDSAD MARVEL
"Confort"



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

Prix et notices chez les Grossistes
ou aux



Établissements MARVEL
122, Avenue Philippe-Auguste
PARIS-11°

Téléphone : ROquette 85-16 et 85-17

Silencieux WILMAN

◆ 1^{er} PRIX AU DERNIER CONCOURS DU T.C.F. ◆



Modèle à passage libre des gaz

SILENCE PARFAIT SUR 4 TEMPS
PUISSANCE COMME A ÉCHAPPEMENT LIBRE

3, Rue d'Evreux - COURBEVOIE (Seine)

Novi

Équipements Électriques
pour

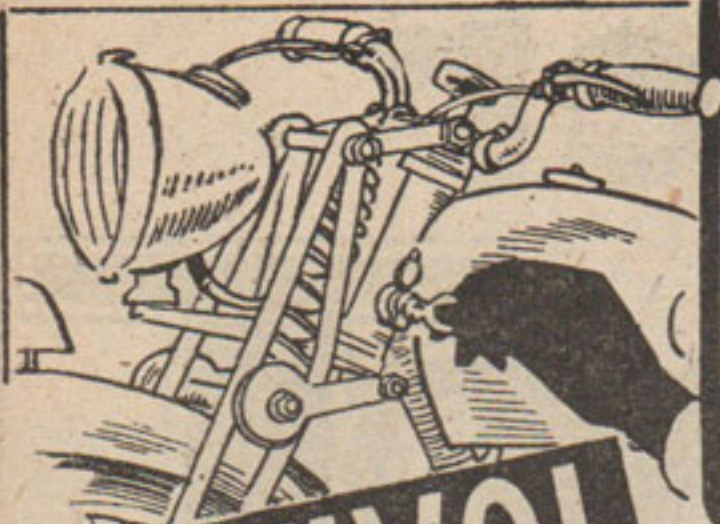
Vélos - Vélomoteurs - Motos

MAGNÉTOS D'ALLUMAGE
VOLANTS MAGNÉTIQUES

COMBINÉS
ALTERNATEURS
DYNAMOS

12 à 16, Chemins des Vignes - PANTIN

Tél. : NORD 66-71

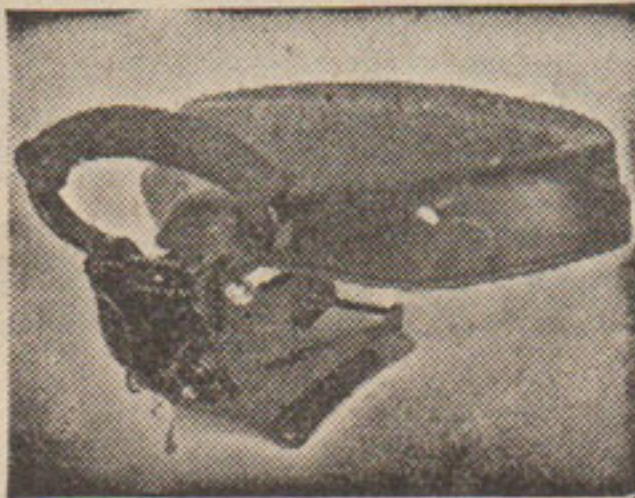


Votre Vélomoteur
ou votre moto à
l'abri du vol avec
**L'ANTIVOL
NEIMAN**
qui bloque la direction
Monté en série par les principaux
constructeurs français & étrangers

ANTIVOL
S^{TE} **NEIMAN**

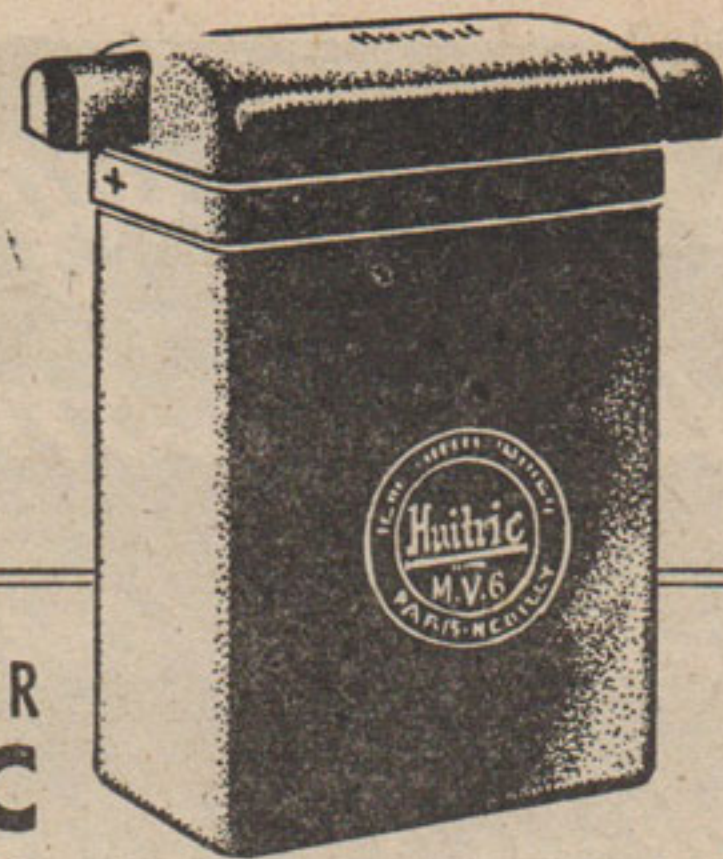
31, Place Saint-Ferdinand - PARIS (17^e)

SIÈGES ARRIÈRE
MERAT
Breveté France et Etranger



Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)



L'ACCUMULATEUR
**HUITRIC
MOTO**

équipe les Grandes Marques

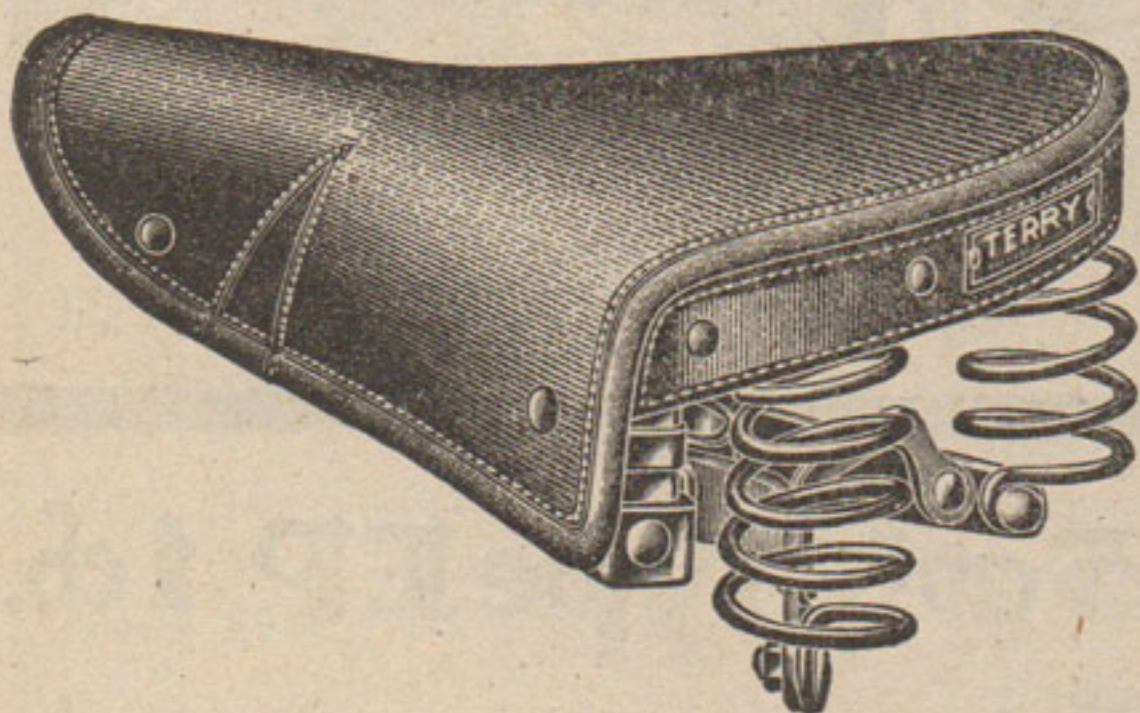
20 ANS DE SPÉCIALISATION
EN FONT LA MEILLEURE BATTERIE
DE MOTOCYCLETTES

ACCUMULATEUR

Huitric

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

Pour Motos & Vélomoteurs



LA SELLE

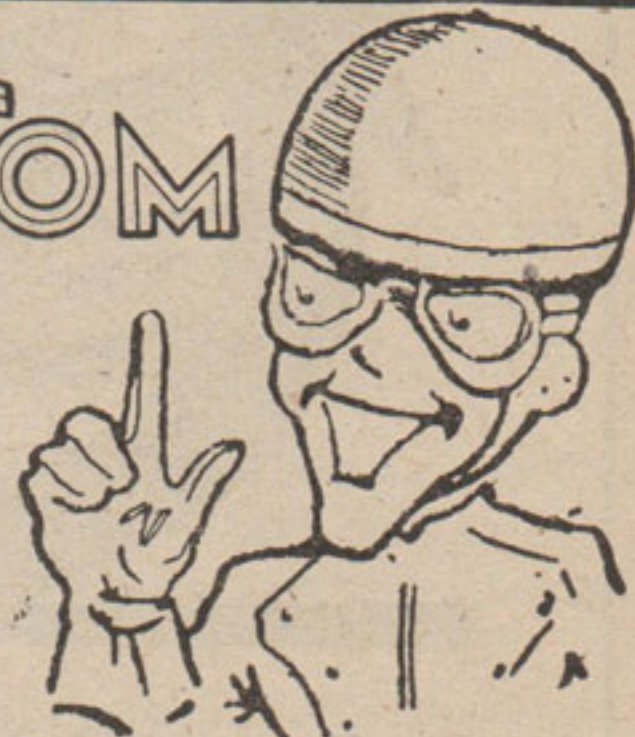
TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

TUBOTOM

LE TUBE SOUPLE
adopté par toutes
les marques



OTOM S. A.

5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE - Seine

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XVI^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

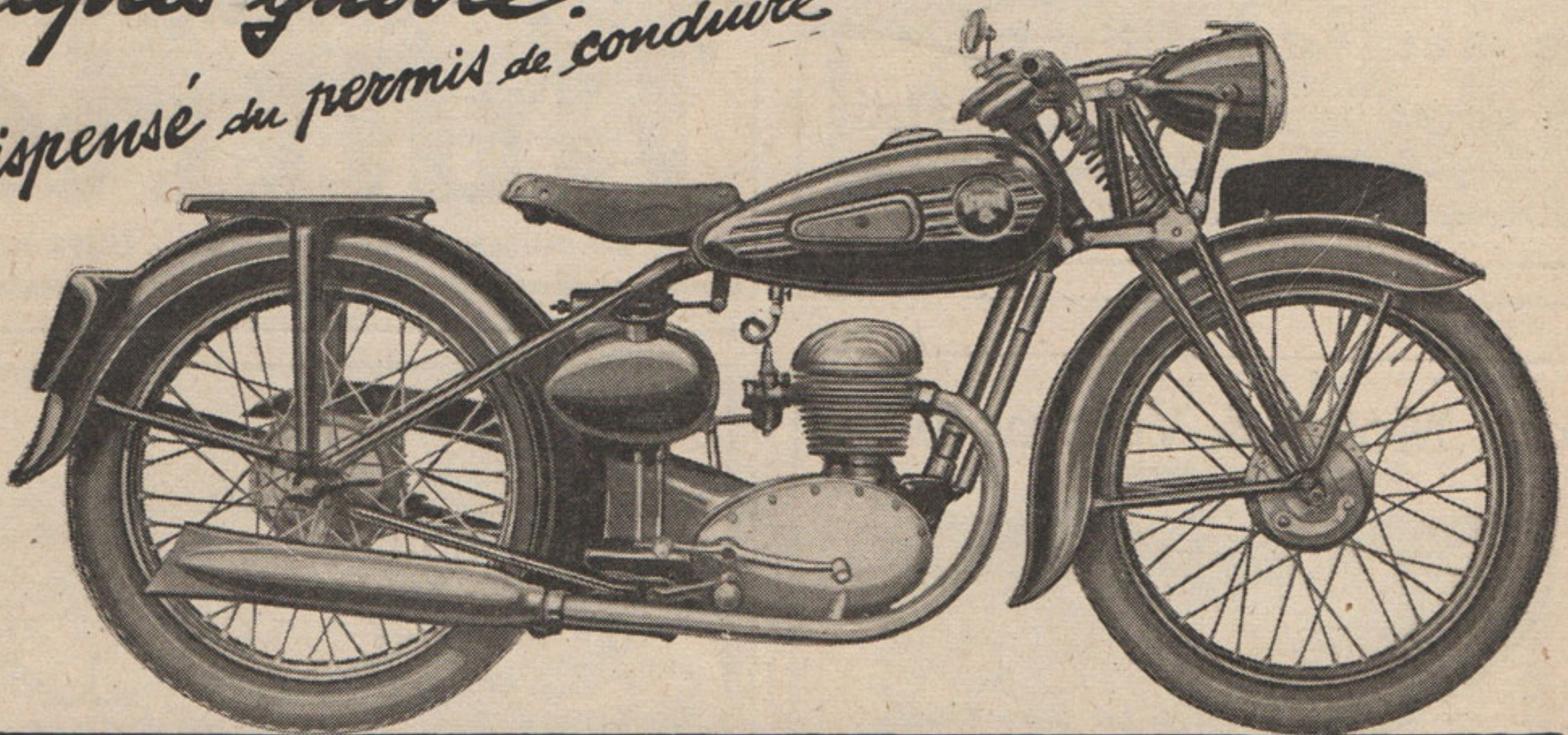
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

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

1^{er}
TERROT

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

dispensé du permis de conduire



LA MOTORETTE 125cm³ Type EP. 1ch.

EST CARACTÉRISÉE ESSENTIELLEMENT PAR :

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

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 - Tel. Eto. 05-50

DANS
CE NUMÉRO

Les Echos.

Motos légères d'aujourd'hui.

Essai d'une 125 cmc. Terrot.

Courrier Lecteur.

Nous avons vu pour vous.

Machines de Cross.

Le Sport.

Dans les Clubs.

SERAIT-CE LA MOTO POPULAIRE ?

J'ai fait dernièrement un rapprochement entre ces petites motos que les Américains doivent fabriquer et vendre, par dizaines de milliers en Europe, et nos 175 d'il y a vingt ans :

Même rusticité, même fourche oscillante, même courroie de transmission. J'ai pensé depuis qu'en les ayant traitées avec ironie, j'avais commis une erreur.

Je me demande aujourd'hui pourquoi les Américains, qui sont à l'avant-garde du progrès, nous réservent-ils cette invasion d'engins archaïques, alors qu'ils pourraient tout aussi bien nous inonder de leurs dernières 125 style D.K.W. ?

Ne serait-ce pas parce qu'ils sont certains d'atteindre sur notre continent appauvri, avec une moto à la fois rudimentaire, robuste et bon marché, la foule immense de ceux pour qui nos confortables et modernes 125 sont un luxe inaccessible ?

Quand la Motobécane à courroie fit son apparition, elle semblait en retard de plusieurs années sur les autres marques ; on en rit, et l'on ne donnait pas cher de son avenir ; cependant son succès fut immédiat et considérable, parce qu'elle s'était mise à la portée des bourses les plus modestes, s'acquérant ainsi bien de la reconnaissance.

Le coup peut se rééditer à l'heure actuelle ; il sera certes justement apprécié d'une foule d'usagers, mais si ce sont d'autres réalisateurs que les nôtres qui en prennent l'initiative, quels dommages pour nos entreprises nationales !

Gardons-nous de mésestimer cette mécanique du passé ; pour notre industrie elle sera peut-être la concurrente de demain ; souhaitons que nous puissions la devancer sur son propre terrain.

NOTRE COUVERTURE :

La moto au Maroc

Cliché Gillot.

Enders Max.

1948 LES ECHOS DU MOIS

Cyclomoteurs en vente libre.

L'arrêté publié au *Journal Officiel* du 16 avril stipulant que désormais l'achat et la vente des bicyclettes neuves se feront en franchise de tout titre de répartition, s'applique également aux cyclomoteurs du genre VéloSolex, Poney-Motobécane, Véloto, Cyclorex, etc... Moteurs auxiliaires et cyclomoteurs sont donc maintenant à égalité. Toutefois les constructeurs devront chaque trimestre réserver une part déterminée de leur production en vue de satisfaire les besoins d'usagers prioritaires; ils devront également, avant toute autre livraison livrer en priorité aux acheteurs qui avaient fourni un bon à l'appui de leur commande.

Il va donc y avoir une période transitoire au cours de laquelle on pourra passer commande, mais il faudra néanmoins compter un certain délai avant d'entrer en possession de sa machine. C'est ainsi que VéloSolex nous avise qu'il ne pourra fixer de délai pour les commandes libres que dans une période d'environ trois mois, date à laquelle sera connue l'importance du nombre de commandes avec bons restant à exécuter.

VéloSolex ajoute que ses productions ne pourront, malgré tout, être diffusées que dans les régions où son rayon est limité et où sont installées ses stations-Service, c'est-à-dire: Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Seine-Inférieure, Eure-et-Loir.

Le Maroc à Paris.

Gillot, un Marocain de la Haute-Saône, de retour de son pays d'adoption, est venu nous dire bonjour en passant et nous parler de ce pays du soleil, des grandes routes et du sport motocycliste qui s'y pratique intensément; il l'a fait en des termes si chaleureux qu'il nous donne une forte envie d'aller y voir.

Le surlendemain nous recevions la visite d'un autre Marocain, M. Vittet, champion éclectique puisqu'il court tantôt sur 175 Terrot, tantôt sur 750 Harley—deux extrêmes—et qu'avec l'une ou l'autre il fait des étincelles comme à Alger-Casablanca-Alger, à Casablanca-Marrakech ou encore dans le circuit de la foire de Casablanca.

Mais M. Vittet n'est ni égoïste ni orgueilleux et nous a parlé de ses collègues et concurrents qui se mesurent sportivement et amicalement dans les diverses compétitions. Il nous a apporté pour les motocyclistes de la Métropole le salut de tous ses camarades, Dafflon, Santos, Rivet, Zonco, Pomarès et de leur animateur M. Petrera.

Auto-cross.

Les automobiles viendraient-elles au cross comme leurs petites sœurs les motos? On aurait pu le croire en voyant l'autre jour à Montlhéry une 8 cylindres sauter magistralement des tremplins à 130 à l'heure.

Renseignements pris, il s'agirait simplement de la mise au point d'une 13 CV., un prototype que nous aimerions voir au prochain Salon, car elle promet d'être à la fois rapide et sûre à la suite des épreuves qu'on lui fait actuellement subir.

Carburant atmosphérique.

Le Touring-Club de France annonce la fondation du Prix Edouard-Thomas de 100.000 francs, destiné à récompenser le premier inventeur qui aura réalisé un véhicule utilisant pour son fonctionnement l'électricité atmosphérique.

Certaines caractéristiques sont imposées aux candidats, ou plutôt à leurs réalisations. S'il y a des motards qui se sentent des capacités pour mettre au point ce nouveau moteur, le règlement est à leur disposition.

Vente libre sans bon.

En composant ce numéro, nous avons remarqué cette annonce alléchante: « Vente libre sans bon ». Nous ne voulons pas faire à son auteur une publicité supplémentaire, mais son initiative nous ouvre quelque espoir. Il faut bien que quelqu'un commence; ensuite, souhaitons-le, ça fera la chaîne.

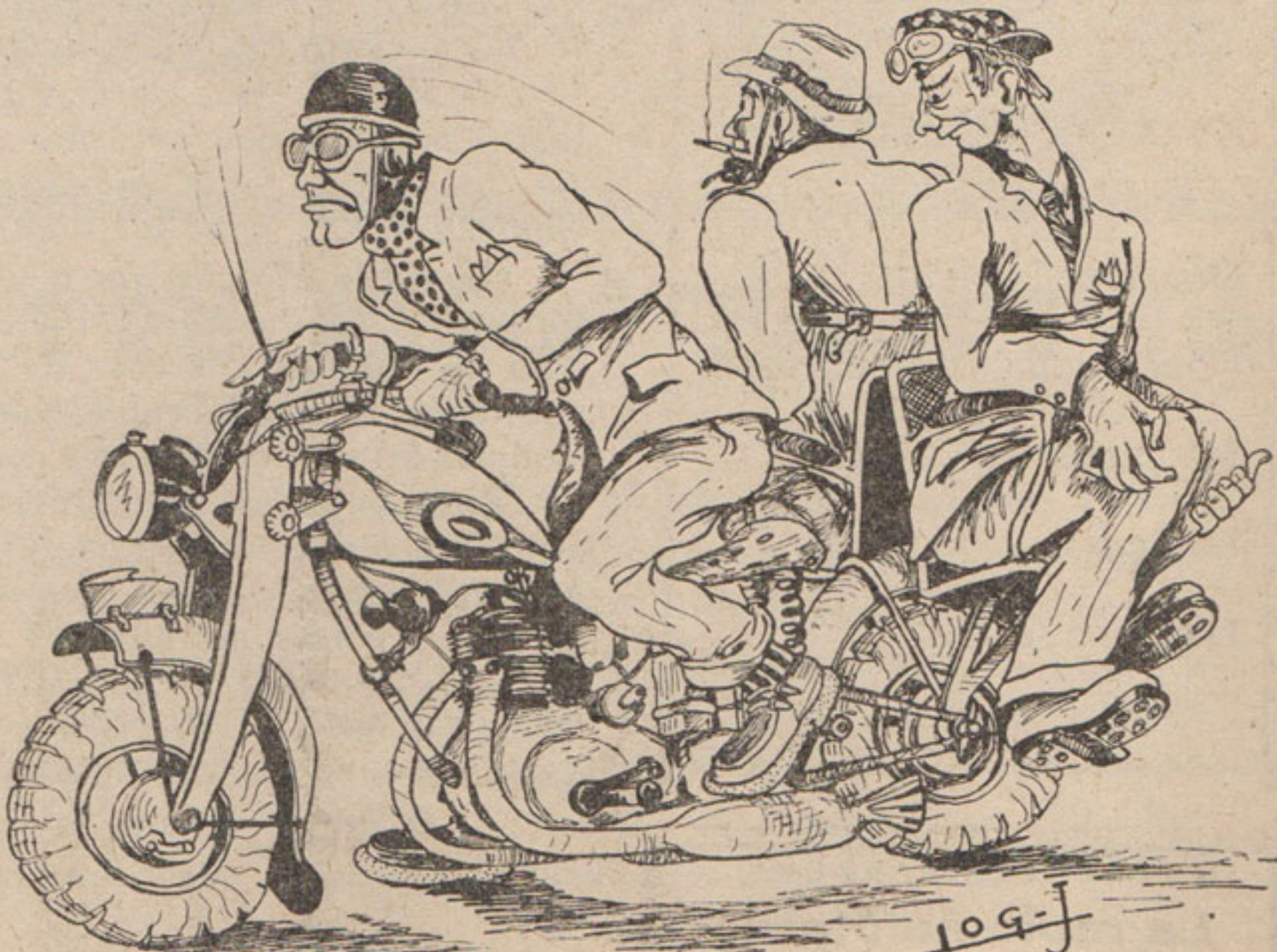
Pour l'instant cette liberté est encore relative, ne s'appliquant qu'à certains modèles de machines, mais c'est pour nous comme la première hirondelle annonçant le renouveau! souhaitons que ce soit un vrai départ.

Transmission sur pneu.

D'après notre expérience personnelle et les renseignements recueillis auprès de nombreux usagers, il s'avère que pour les moteurs auxiliaires entraînant l'une ou l'autre roue par galet, la seule solution qui donne satisfaction est celle adoptée par Solex, c'est-à-dire le galet en coryndon. Le galet d'acier à rainures, de l'avis de ceux qui ont des cyclomoteurs ainsi entraînés, use assez rapidement le pneu surtout s'il est à nervures transversales et, inconvénient plus grave encore, aurait tendance à patiner quand il pleut.

C'est un fait certain que nous possédons depuis plus d'un an un cyclomoteur à entraînement par galet de coryndon. Le pneu à sculptures longitudinales est toujours à l'état de neuf; une promenade sous la pluie battante dans la vallée de Chevreuse nous a démontré, même dans les côtes, qu'il n'y avait aucun glissement.

Si ce dispositif est garanti par des brevets, c'est bien embêtant pour ceux qui, à l'étranger, ce sont, sauf sur ce point, si bien « inspirés » de nos propres moteurs.



Retour du Bol d'Or!

Le confort en hiver.

Une grande firme anglaise, spécialiste des suspensions arrière et des équipements pratiques pour motocyclistes, met actuellement en vente des gants chauffés électriquement. Ces gants sont dérivés de ceux employés par la R.A.F. pendant la guerre, mais adaptés à nos batteries de motos.

Les constructeurs anglais à l'honneur.

Sir Stafford Cripps, chancelier de l'Echiquier en Angleterre, a dans un discours récent félicité les constructeurs de motos anglais, qui sont parmi les quinze industries qui ont le plus contribué au relèvement de leur pays par leur production sans cesse accrue. 10.550 motos ont, paraît-il, été fabriquées en février.

Les Anglais auront un autodrome

Le gouvernement anglais va mettre à la disposition des constructeurs d'autos et de motos un aérodrome dont les larges pistes d'envol serviront à établir un circuit routier permettant de mettre au point et d'essayer la production anglaise; c'est l'aérodrome de Lindley, situé à 18 km. de Coventry. La piste extérieure qui forme vaguement un triangle fait environ 5 km. au tour; à l'intérieur de ce triangle trois autres pistes, également en triangle mais plus larges, permettraient grâce à leurs lignes droites de 1.200 à 1.900 mètres de tracer différents parcours.

T.T.

Une Vincent H.R.D. « Rapide » vient d'être engagée dans le Clubman's T.T. Elle sera pilotée par M. I.-B. Wichster. Contrairement à certaines rumeurs, Fergus Anderson a l'intention bien arrêtée de participer au T.T. en 350 et en 500. Il n'a pas encore décidé sur quelles machines il a l'intention de courir.

L'équipe officielle Norton a été engagée à la fois en 350 et en 500. Les pilotes seront : H. Daniell, A.-J. Bell, J. Lockett et E.-E. Briggs. Les machines qui seront utilisées seront certainement essayées dans le Grand Prix de Suisse. Ce sont les mêmes que pour 1947; malgré tout, quelques perfectionnements leur ont été apportés.

Il est à peu près certain que l'Espagnol, J. de Ourtuéta, pilotera une Vélocette. Plus de 160 candidats se sont inscrits pour le Clubman's T.T.. Des éliminatoires seront nécessaires pour réduire ce nombre à 80 qui est le maximum autorisé.

Le club anglais « Bemsee » aura 60 participants dans les différentes épreuves du T.T.

Stanley Woods a engagé Ernie Lyons et Omobono Tenni en 500. Ils piloteront les deux « Guzzi » bicylindres.

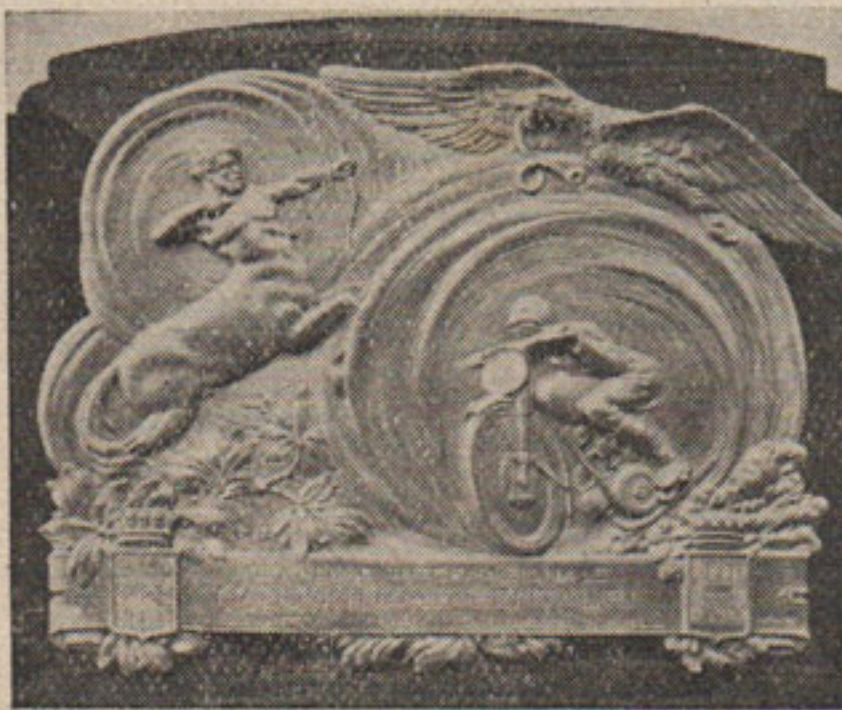
Pour le « Lightweight » E.-A. Barrett a construit lui-même une machine spéciale à suspension arrière, d'un type totalement différent des modèles classiques. L'aluminium et l'alliage léger RR.53 ont été employés dans une large mesure. Le moteur est un J.A.P. racing modifié, la culasse et le cylindre en alliage léger, ainsi que le cadre et la fourche sont l'œuvre de Barrett. La machine ainsi construite ne pèse pas plus de 100 kilos.

De l'huile qui ne brûle pas.

Cette huile vient d'être mise au point en Angleterre; elle est extraite d'un corps chimique depuis longtemps connu. Si le fait est exact cette huile ininflammable, apte à toutes les lubrifications, aurait l'avantage de ne pas encrasser nos moteurs puisqu'elle ne donnerait pas de résidus de combustion. Elle serait particulièrement indiquée pour le graissage des hauts de cylindres.

Chronométrage au radar.

Les applications du radar depuis la guerre se sont étendues à de nombreux domaines. C'est ainsi qu'on en a tiré un appareil de chronométrage susceptible d'indiquer avec une précision absolue la vitesse d'un véhicule franchissant son rayon.

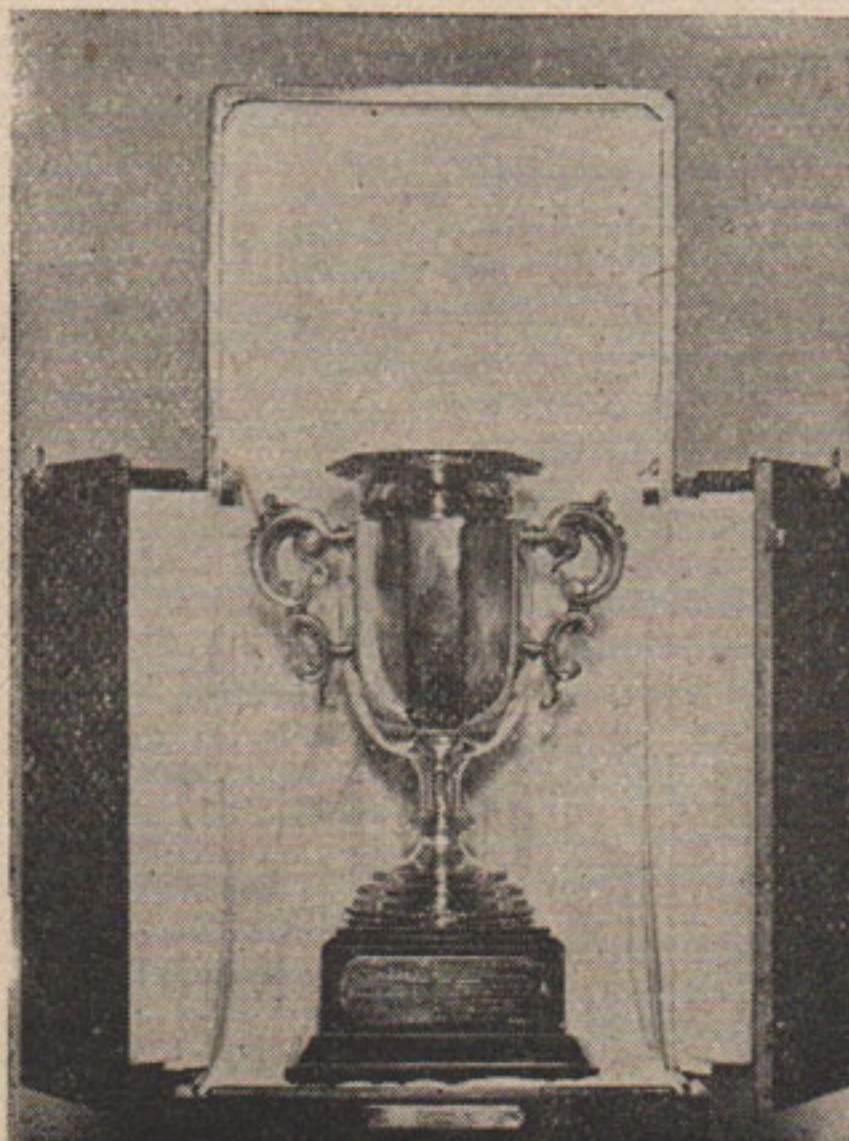


La Madone des Centaures.

A l'occasion du Grand Rallye, de nombreux prix seront attribués aux concurrents.

Ci-dessus : La Grande Plaque 1948. L'original en bronze, qui sera donné aux Moto-Clubs, à 23 cm. de haut sur 31 cm. de large et pèse 2 kg. Il sera également distribué à tous les participants des petites plaquettes 1948 de 50x40 mm. percées de 4 trous pour la fixation sur la machine.

Ci-dessous : le Challenge International.



Pour les possesseurs de D.K.W.

Nombre de motocyclistes ont acheté aux domaines des motos D.K.W. incomplètes et qu'ils ont du mal à remettre en ordre de marche normal. Les quantités de lettres que nous recevons à ce sujet sont caractéristiques. Que ces « Dekawistes » embarrassés se donnent la peine de bien parcourir ce numéro; ils verront tout ce que M. Persin, spécialiste de cette marque, peut faire pour leur permettre de terminer ou de rénover entièrement leur moto.

L'armée anglaise.

Expérimente actuellement trois prototypes de bicylindres à soupapes latérales. Ce sont un B.S.A. et deux Triumph, toutes deux d'environ 500 de cylindrée et une 600 Douglas flat-twin. Toutes trois sont à transmission par chaîne secondaire totalement enclose.

Code du timbre.

En application de la loi 48-23 du 6 janvier 1948 (J. O. du 7-3), les demandes de permis de conduire national et international, de certificat international pour automobile, de carte grise ou de transfert de cette pièce, etc... sont dispensées du papier timbré.

L'essence pour les moteurs auxiliaires.

De divers côtés nos lecteurs, possesseurs de cyclomoteurs, nous informent qu'ils ne peuvent toucher leur attribution de carburant et que les organismes chargés de cette distribution la leur refusent sous prétexte qu'ils ne sont pas en règle... ce qui est d'ailleurs fort possible.

Renseignements pris à la Préfecture et auprès des fabricants de cyclomoteurs, voici comment ils doivent opérer.

Il faut d'abord qu'ils demandent au constructeur un *certificat de vente* qui leur sera délivré d'après la facture qui leur a été remise lors de l'achat.

Ce certificat de vente doit être signé par le détaillant qui a vendu le moteur ou le cyclomoteur et cette signature légalisée.

C'est sur présentation de ce document à l'organisme distributeur des bons d'essence (commissariats ou mairies suivant la région) qu'ils percevront l'attribution prévue pour ce genre de véhicule.

Tout autre document est sans valeur. Pour le VéloSolex pas de changement; la Solexine continue à être distribuée par le détaillant chez qui la machine a été achetée.

Une chambre increvable.

Elle a été inventée et réalisée par un de nos compatriotes résidant en Indochine. Basée sur le principe des alvéoles elle donne en cas de crevaison une absolue sécurité.

Gloire et honneur à nos inventeurs français... Mais, une fois de plus, notre propre pays s'est strictement désintéressé de la question. Des mois de démarches et de démonstrations irréfutables n'ont pu avoir raison des services dits... compétents.

C'est en fin de compte une puissante firme américaine qui s'est assurée l'exclusivité de cette invention et qui a traité l'affaire... en moins d'une journée. Conclusion?

Bœuf contre moto.

Ce n'est pas une galéjade, car Tolosa se trouve au pays basque espagnol, qui est très éloigné de Marseille.

« Une originale compétition vient de se dérouler à Tolosa, ville de la province espagnole de Guipuscoa.

Un pari fut engagé entre un propriétaire agricole de Saint-Sébastien possédant un magnifique bœuf et un motocycliste propriétaire d'une Harley W.L. 750 cc. Il s'agissait de faire dans le minimum de temps 80 tours de la plaza de toros de Tolosa en entraînant une énorme pierre de 1.500 kilos (mille cinq cent kilos).

Le motocycliste fut vainqueur en 44 minutes tandis que le bœuf mettait 50 minutes. »

L'histoire ne dit pas si la pierre était placée sur un chariot ou tout au moins sur un traineau, mais notre informateur le suppose.

F. AROSTEGUY, M.C.B., Biarritz.

Usine modèle.

Innocenti qui fabrique les fameux scooters Lambretta, dont le fini est poussé à l'extrême, possède l'usine la plus moderne d'Italie.

Un de nos amis a été à même de visiter cette véritable usine modèle, qui possède des presses énormes pouvant emboutir d'un seul coup une carrosserie de voiture. On peut également voir, dans ces vastes ateliers, la plus grande chaîne de montage, pour motocyclettes, existant en Italie, elle mesure plus de 180 m. de long.

Innocenti s'est fixé une production de 100 scooters par jour pour le mois de mai. C'est-à-dire que toutes les quatre minutes une machine complète quittera la chaîne. Cette production, d'après les directeurs de la firme, pourra être encore augmentée par la suite.

Où l'on revient au bloc cylindre-culasse.

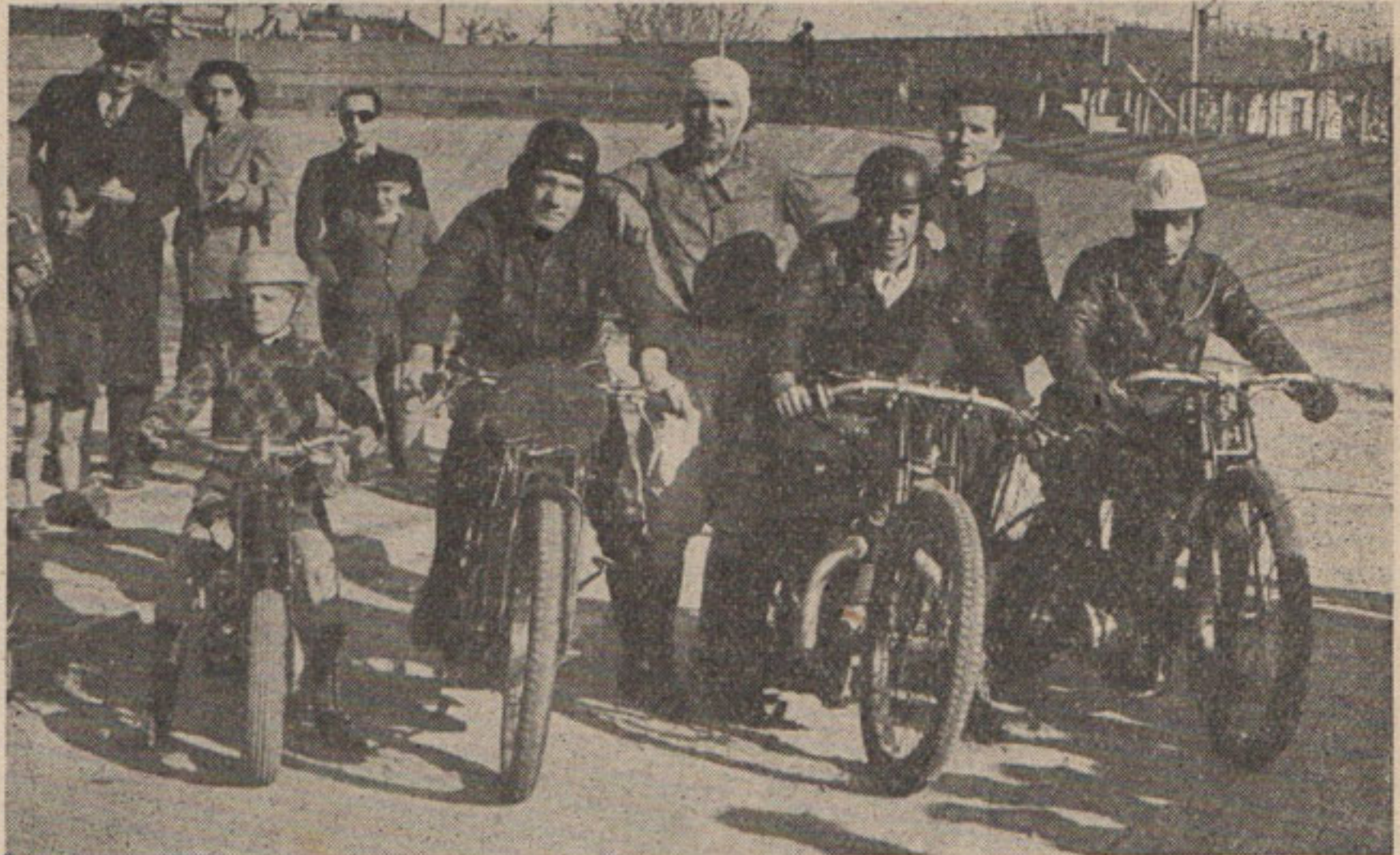
Chez Gilera, le modèle populaire, monocylindrique à soupapes en tête, possède un cylindre et une culasse venus d'une seule pièce de fonderie. Outre le plus faible prix de revient, cela a l'avantage de supprimer le barrage à la transmission de la chaleur, qui existe avec les modèles à culasse détachable, ce système permet d'évacuer rapidement la chaleur de la culasse via les ailettes du cylindre.

Guzzi réalise l'impossible.

Jusqu'à alors il était difficile d'alimenter directement un avertisseur électrique par le volant magnétique. Guzzi, sur ses petits 65 cmc. à suspension intégrale, est arrivé à faire fonctionner un petit avertisseur sur le courant produit par le volant magnétique. Cet avertisseur est maintenant livré en série sur tous les 65 cmc.

Rodage au banc.

Pour les propriétaires de moteurs auxiliaires « Mosquito », les inconvénients du rodage sont désormais épargnés. En effet les Etablissements Garelli nous font savoir que les ensembles pistons-cylindres-embellages sont rodés dans un bain d'huile pendant douze heures avant d'être montés. Puis, pour terminer, le moteur est placé sur un bâti, un frein avec ventilateur à ailettes y est fixé, puis à l'aide de ce système le moteur est rodé en charge. Actuellement la fabrication atteint 500 moteurs par semaine.



Les R.3 sortiront bientôt.

La R.3., c'est la Gnome 125 avec cadre en tubes et fourche télescopique qui a été remarquée au dernier Salon. Ce modèle vient d'être présenté aux Mines; il est donc à présumer que sa mise à la disposition du public ne saurait tarder.

Verrions-nous des Jawa en France?

Le bruit court qu'un petit contingent de motocyclettes Jawa aurait été autorisé à franchir les barrières douanières pour être mises à la disposition de la clientèle française; ce sera certes assez restreint et tous les amateurs de ces machines, d'une ligne si pure et si appréciée, ne seront pas parmi les « élus ».

Rien de nouveau sous le soleil.

Ce serait une usine autrefois spécialisée dans la fabrication d'une moto dont la marque est fréquemment évoquée à l'Office des changes, qui entreprendrait la fabrication de ce moteur auxiliaire inversé et d'un 100 cc. mono, dû au même ingénieur, donc de même conception, mais destiné à rendre à la ferme de multiples services.

Confort et petites roues.

Certains clients s'étant plaints d'être trop secoués sur les mauvaises routes, Innocenti envisagerait d'augmenter le diamètre des roues de ses scooters.

Nouvelles de Suède.

Le gouvernement suédois vient d'interdire, jusqu'à nouvel ordre, toute manifestation sportive le dimanche. Cette mesure draconienne a été prise pour économiser le précieux carburant, qui faute de dollars devient de plus en plus rare. Il va sans dire que les compétitions motocyclistes sont comprises dans cette interdiction. Cela est d'autant plus regrettable que cette année le Scramble de Saxtorp promettait d'être passionnant. En effet des équipes nationales norvégiennes, danoises, finlandaises étaient déjà engagées ainsi que les anglais Rist, Sconell et Davis, sans compter les nombreux spécialistes suédois.

L'équipe Boston's à Perpignan.

Pour les fêtes de Pâques, les Boston's ont fait une belle exhibition sur la piste de Perpignan où les acrobates catalans ont fait montre d'un brio tout particulier, entre autres Tourquet qui a battu en 8 s. 4/5 le record du tour de la piste de 250 mètres qui était précédemment de 10 s.

On remarque sur la photo de l'équipe, de gauche à droite : Boston junior, Tourquet, Boston debout, Tiguères, une révélation qui promet. Le 4^e est Albert Sirvin, tandis qu'à l'arrière-plan, en pardessus et béret basque, sourit M. Valentin, grand animateur du sport motocycliste de Perpignan.

Rodage.

Notre sympathique confrère *l'Argus de l'Automobile* annonce dans un écho qu'un nouveau procédé de rodage des moteurs, dû à un ingénieur étranger, aurait été proposé aux constructeurs français. Il donnerait une meilleure préparation du moteur en procurant une notable économie de consommation. Acceptons-en l'augure en attendant de plus amples détails, car le rodage est une corvée bien fastidieuse à laquelle peu de conducteurs se soumettent scrupuleusement, au grand dam de leur mécanique.

Le Moto-Ball en Grande-Bretagne.

Par suite de la rareté du carburant commercial, la Fédération de Moto-Ball anglaise a décidé que cette année les épreuves seraient disputées avec des machines réglées pour utiliser le Méthanol. Les bénéfices de ces rencontres si spectaculaires iront dans la caisse des clubs participants pour leur permettre de propager ce sport si intéressant.

Un pionnier disparaît.

M. Oliver Lucas, directeur de la firme anglaise « Joseph Lucas » célèbre dans le monde entier pour ses équipements électriques, vient de mourir. Rappelons que les industries motocycliste et automobile lui doivent un certain nombre de perfectionnements apportés à l'allumage et à l'éclairage depuis la première guerre mondiale. En outre il fut un des principaux réalisateurs des moteurs utilisant des turbines à gaz.

Cote des occasions.

On nous a demandé à plusieurs reprises de publier une cote des motos et vélomoteurs d'occasion.

C'est en principe une excellente idée: nous avons donc étudié les moyens de donner cette fois encore satisfaction à nos lecteurs.

Or après examen et enquête la chose semble difficile à réaliser: on va tout de suite comprendre pourquoi.

En apparence une machine d'occasion devrait être moins chère qu'une neuve, en fonction de son degré d'usure.

En réalité elle est d'autant plus chère qu'elle est rare et qu'il y a beaucoup de demandes.

Si nous établissons une cote théorique elle sera généralement fort loin de la réalité. Souvent même la marque n'influe pas sur le prix de l'offre; un simple deux-temps, une latérale ou une culbutée sont souvent offertes à des prix sensiblement égaux; un vélomoteur cotera autant qu'une 350.

Stylos à billes.

Théoriquement le stylo à billes est l'idéal pour l'écrivain comme pour le touriste. Il a la simplicité du crayon, peut écrire sur n'importe quel papier et son encre sèche immédiatement.

Pratiquement son fonctionnement laisse encore à désirer, nous en avons fait l'expérience. Cependant on nous informe qu'une vieille maison française a résolu le problème d'une façon impeccable. Si la chose est vraie et estimant que ce stylo doit rendre service à la plupart de nos lecteurs, nous les en aviserons, après essai bien entendu, comme pour les motos.

Filtres à air.

Les Anglais semblent devoir adopter à nouveau le filtre à air sur les motos. Il eut une vogue certaine autrefois; nous nous souvenons d'un Salon où toutes les machines avaient leur filtre à air. Les bienfaits de cet accessoire sont indiscutables: il prolonge considérablement la vie du moteur dont il retarde aussi l'encrassement, particulièrement sur les « deux-temps ». Mais pour être efficace et ne pas freiner il doit avoir un certain volume et son adoption se traduirait encore par une augmentation de prix.

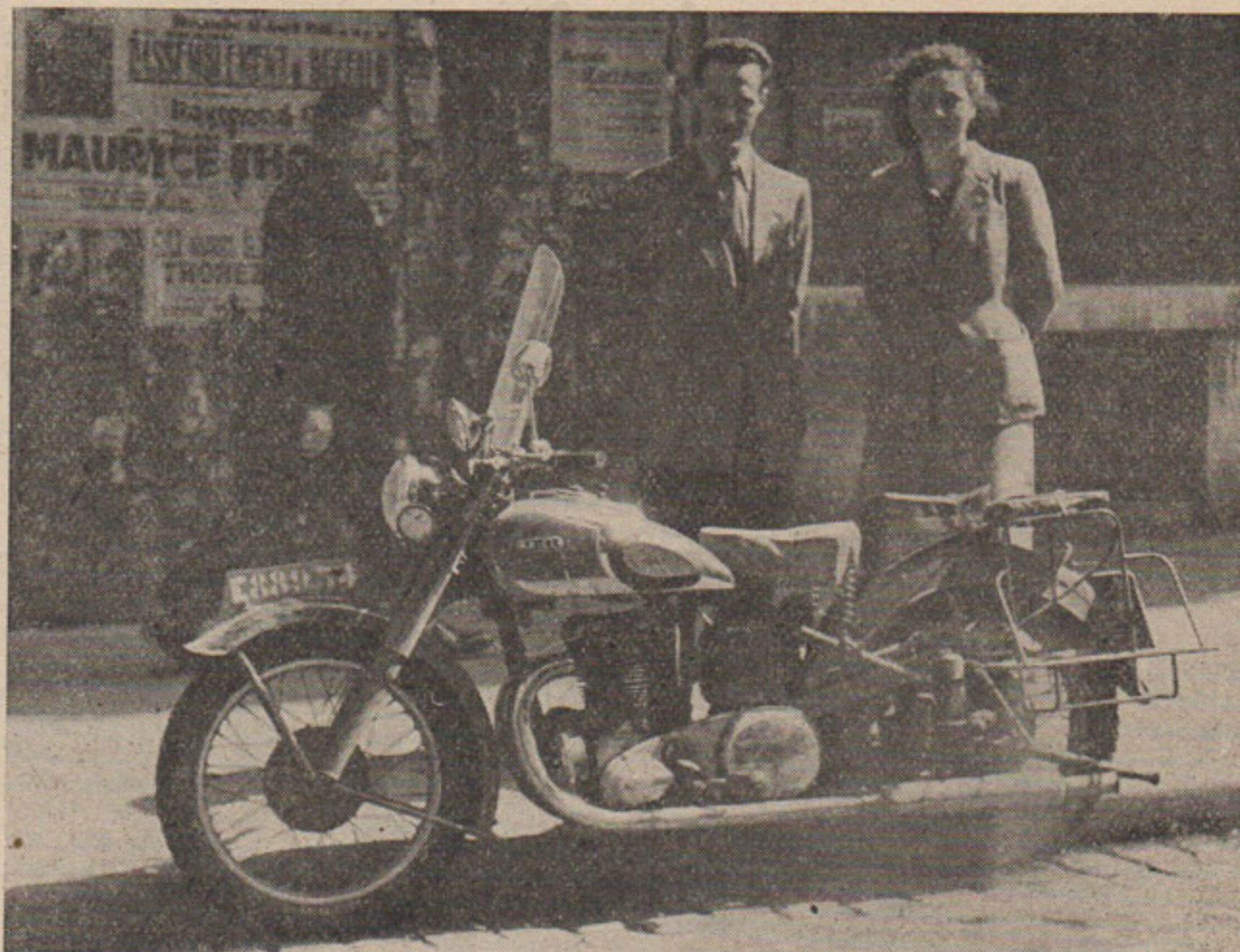
Moto-cinéma.

Il est directeur d'une des plus belles salles de cinéma de Paris et ardent motocycliste. Il tourne en ce moment un film sur le tourisme et le camping à moto. Deux compétences valent mieux qu'une. Nous aurons ainsi un documentaire bien établi du double point de vue technique moto et technique ciné. Il faut souhaiter qu'il soit projeté à profusion. Avec le film « Champion en uniforme » ce serait pour notre sport une excellente et efficace propagande.

Circulation internationale.

ESPAGNE. — Dans notre dernier Bulletin d'Informations nous avons annoncé que le trafic voyageurs avec l'Espagne avait repris effectivement depuis le 10 février 1948; les passeports sont obtenus dans les conditions habituelles et le *visa est obligatoire*.

Lorsque l'itinéraire du voyage com-



M^{lle} Marianne Wéber, photographiée près de sa 500 Ariel, lors de son récent passage à Paris.

porte la traversée du Maroc espagnol, il est recommandé de déposer la demande de visa un mois et demi à l'avance.

EUROPE CENTRALE. — En raison des récents événements et vu les risques encourus par l'Automobile-Club de France, tous les carnets de passages en douanes délivrés pour l'Europe Centrale doivent, comme pour l'Espagne, faire l'objet soit, d'une caution bancaire de 300.000 francs, soit d'une prime spéciale « La Nationale » qui donne lieu à la perception d'une somme de 600 francs.

SARRE. — L'exportation temporaire des véhicules motocycles à destination du territoire de la Sarre reste soumise au système de l'acquit-à-caution valant passavant descriptif.

L'Union Douanière n'étant pas encore réalisée, la Sarre demeure actuellement, au point de vue douanier, pays étranger par rapport à la France.

Changes.

SUISSE. — Actuellement, et pour un temps indéterminé, la délivrance des 150 francs suisses aux touristes se rendant dans ce pays est suspendue.

ESPAGNE. — Depuis l'ouverture de la frontière espagnole les voyageurs se rendant dans la presque île ibérique peuvent obtenir, auprès d'un établissement agréé, 300 pesetas.

Nous vous rappelons que le cours du change pour cette monnaie demeure fixé à 10 fr. 958 pour une peseta.

A Habana.

A Cuba, deux Vincent H.R.D. ont remporté les épreuves de « 8 Miles » et de « 16 miles » disputées devant près de 100.000 spectateurs; dans les deux cas elles terminèrent première et deuxième, bien détachées du lot des autres concurrents. Le grand vainqueur de la journée fut José Amat qui est maintenant champion de Cuba.

Moto et féminité.

Nous avons reçu, le mois dernier, la visite de notre correspondante pour la Belgique: Mlle Marianne Wéber. Notre charmante amie revenait tout simplement de Corse, au guidon d'une 500 Ariel « twin » dernier modèle, à suspension arrière. Nous avons essayé cette machine qui se propage allégrement à 130 à l'heure, ceci pour vous dire que Marianne est tout aussi à son aise sur une 500 cmc. que sur un vélomoteur. Ne croyez pas que cette jeune personne soit de « caractéristiques » mettons... athlétiques, à tendances garçonnières, loin de là; elle est au contraire très « jeune fille » et sans prétention aucune.

Nous sommes heureux d'avouer que Marianne nous a tous conquis par sa simplicité, sa gentillesse et son esprit charmant.

Les gendarmes sont sport.

Nous apprenons qu'après leur participation au Bol d'Or, les gendarmes Coint et Massiot sont engagés pour les 24 heures de Schaerbeck en Belgique.

Micromoteur de records.

Un ingénieur français vient de terminer l'étude d'un 50 cmc. destiné à une maison de motos suisses en vue de battre les records de cette catégorie.

Nous tiendrons nos lecteurs au courant de cette nouveauté.

Phénomène ou galéjade?

D'après une information de source américaine, des ingénieurs allemands mettent au point un trois roues Rohrbach, ce véhicule serait capable de réaliser une vitesse de 240 km. pour une consommation d'environ 5 litres aux 100 km. Ces chiffres laisseront rêveurs pas mal de nos lecteurs.

MOTOS LÉGÈRES D'AUJOURD'HUI

La cylindrée de la machine populaire

Quand les vœux sont modérés, il arrive qu'ils soient exaucés, comme aujourd'hui. Dans le même temps, un motocycliste plein de bon sens et d'expérience, M. Cieutat, émettait son opinion sur les différentes catégories de motos, et Max End consacrait une page aux motos légères. C'est pourquoi nous avons conjugué ces deux « papiers », dont le premier répond presque point par point au second et démontre qu'il n'y a pas divergence entre les idées des constructeurs et celles de la clientèle.

La culture intensive du vélomoteur nous a valu dans cette spécialité une incontestable suprématie; nous avons la maîtrise des petites cylindrées.

Les Italiens ont également fait du beau travail en 175, mais plus particulièrement dans le genre sport, tandis que nous nous sommes sagement maintenus sur le terrain utilitaire.

Actuellement, les vélomoteurs 125 sont pour beaucoup un mode de transport largement satisfaisant. On ne saurait croire à quel point l'exemption de permis de conduire a contribué à son essor, surtout en province et dans les campagnes.

Mais il y a quand même une foule de motocyclistes qui ont en poche ce fatidique permis ou qui ne redoutent pas d'affronter l'examen; ceux-là souhaitent un peu plus de puissance et un peu plus de vitesse, soit qu'ils voyagent à deux, soit qu'ils aient de longs parcours à effectuer à allure soutenue.

C'est pour répondre à ces exigences raisonnables que les constructeurs se sont orientés vers des petites motos de 150 à 250 cmc.

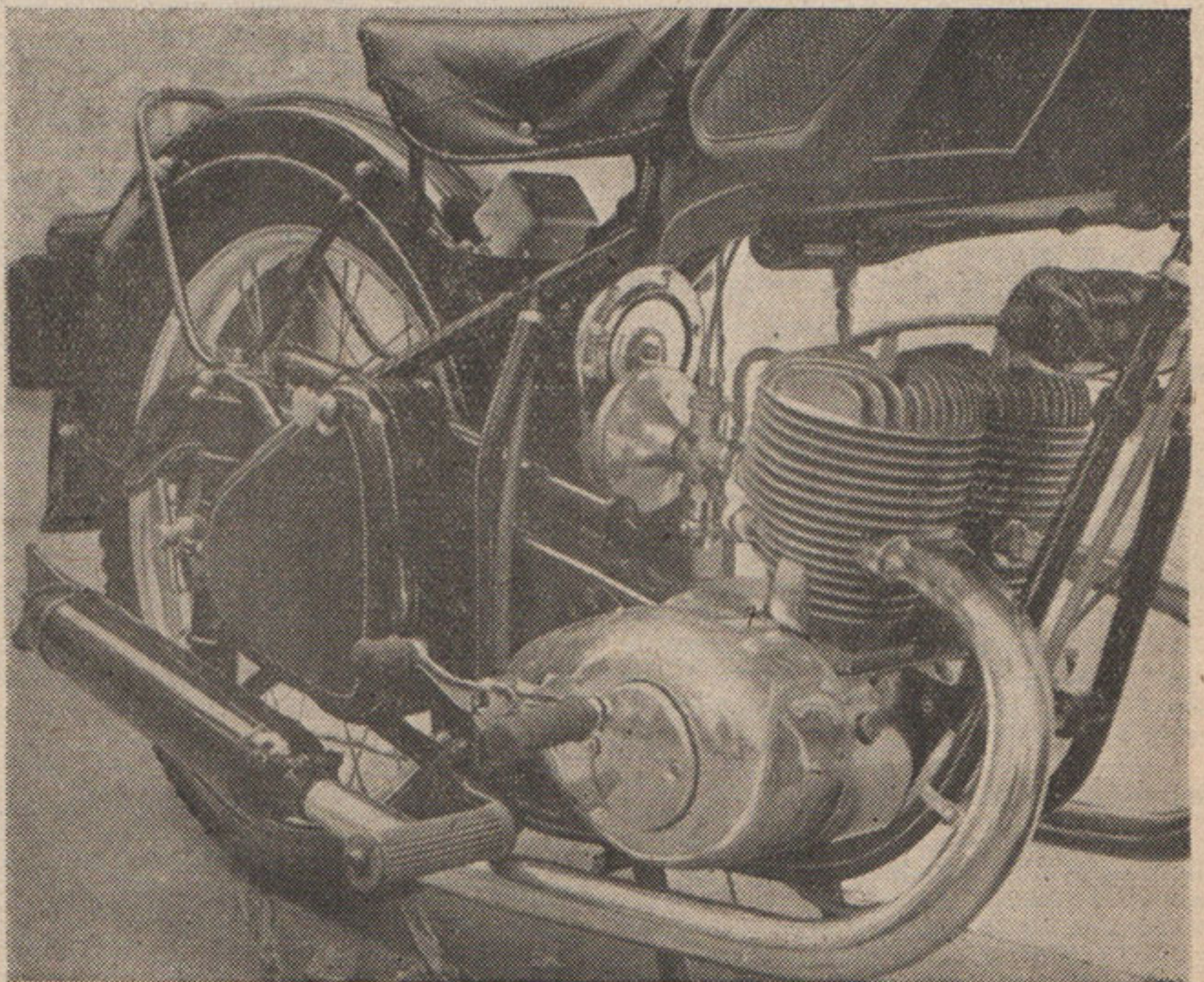
Cette catégorie est, à notre avis, fort intéressante en soi pour la raison suivante : nous avons toujours souhaité voir nos constructeurs ne plus éparpiller, comme autrefois, leurs efforts sur une foule de modèles, mais les concentrer, au contraire, sur un minimum de types, cette méthode permettant un abaissement des prix de revient et une production mieux suivie.

Les motos légères dont il s'agit ici ne font pas dévier de ce programme; voisines des 125, profitant des mêmes études, elles ne diffèrent les unes des autres que par un nombre restreint de pièces. On conçoit, dans ces conditions, que la fabrication puisse mieux s'organiser, et à meilleur compte.

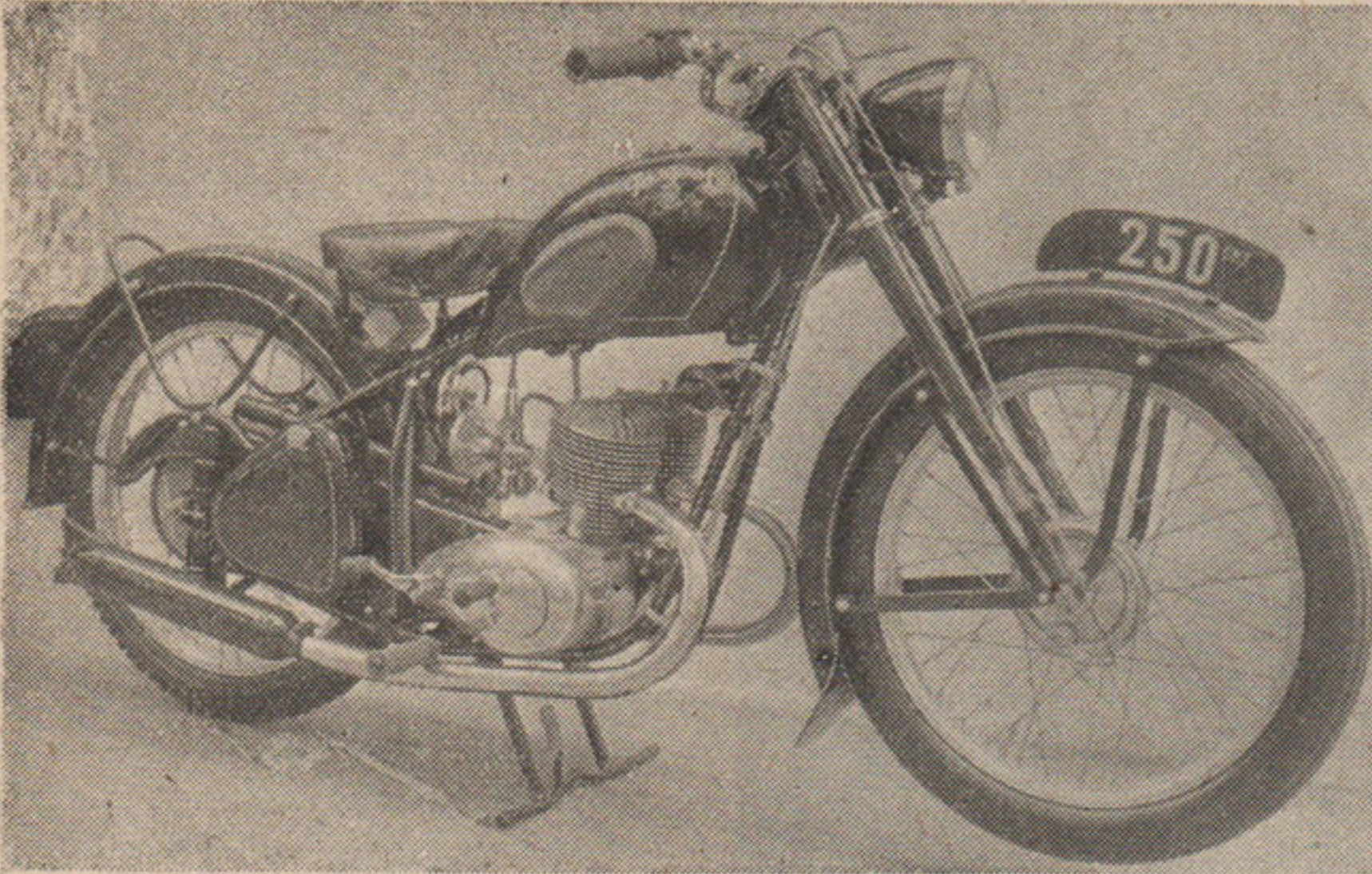
Notre referendum ne semble pas,

toutefois, correspondre à cette initiative; le pourcentage en faveur des 175 cmc. est assez faible. Il en est des états comme des statistiques qui prêtent à interprétations diverses.

Les lecteurs qui ont émis une opinion l'ont généralement basée sur leurs connaissances, c'est-à-dire qu'ils ont fixé leur choix d'après ce qu'ils savaient des machines de 1939, sans



Le bloc bicylindre de la nouvelle 250 Peugeot 4 vitesses, sélecteur, est d'une belle facture.



Fourche télescopique, suspension arrière, la 250 Peugeot n'a rien à envier aux productions étrangères.

songer que le problème n'était plus le même en 1947 où un moteur de 175 développe autant de puissance avec autant de réserve qu'un 250 d'il y a près de dix ans (la démonstration en sera faite bientôt) et que les autres améliorations, telle la boîte quatre vitesses et la suspension arrière, contribuent à accroître encore ses performances.

Le départ a été donné à cette catégorie au dernier Salon sur le stand Peugeot où se présentait la 150 cmc. C'est un bloc-moteur deux temps, cylindre incliné sur l'avant, 4 vitesses au pied par sélecteur, roue arrière à broche et pneus de 25 X 3. D'aspect à la fois compact et net, elle a été un des points de mire de ce stand, d'autant qu'elle était alors seule à représenter les motocyclettes légères.

Nous savions que Gima préparait également une 150 dans son cadre original, toujours fidèle au bloc-moteur A.M.C. à culbuteurs; celui-ci, toutefois, n'avait pu être terminé à temps pour l'exposition.

Il était question également chez Automoto d'un modèle de 200 cmc. réalisé par accouplement sur un seul bloc de deux cylindres 100 cmc. Aubier-Dunne. Nous avons vu ce moteur et avons hâte de l'essayer.

Comme on le voit, il y a anguille sous roche. Motobécane qui garde bien ses secrets, nous a révélé une 175 à l'occasion du Salon de Bruxelles. Ici, la liaison est plus étroite encore, car trois modèles distincts s'entraident, si l'on peut dire, la 175 servant de trait d'union entre la 125

à qui elle emprunte la plupart de ses éléments et la 350 bicylindre (2 cylindres de 175 cmc.) avec laquelle elle a des pièces communes.

D'autres marques ont étudié la question, dont Peugeot, avec une 250 cmc. deux cylindres deux temps de 125 cmc. identiques à ceux de son vélomoteur.

Ainsi, la plupart de nos marques auront pu étendre la gamme de leurs

modèles et satisfaire une clientèle plus étendue avec une fabrication en quelque sorte concentrée.

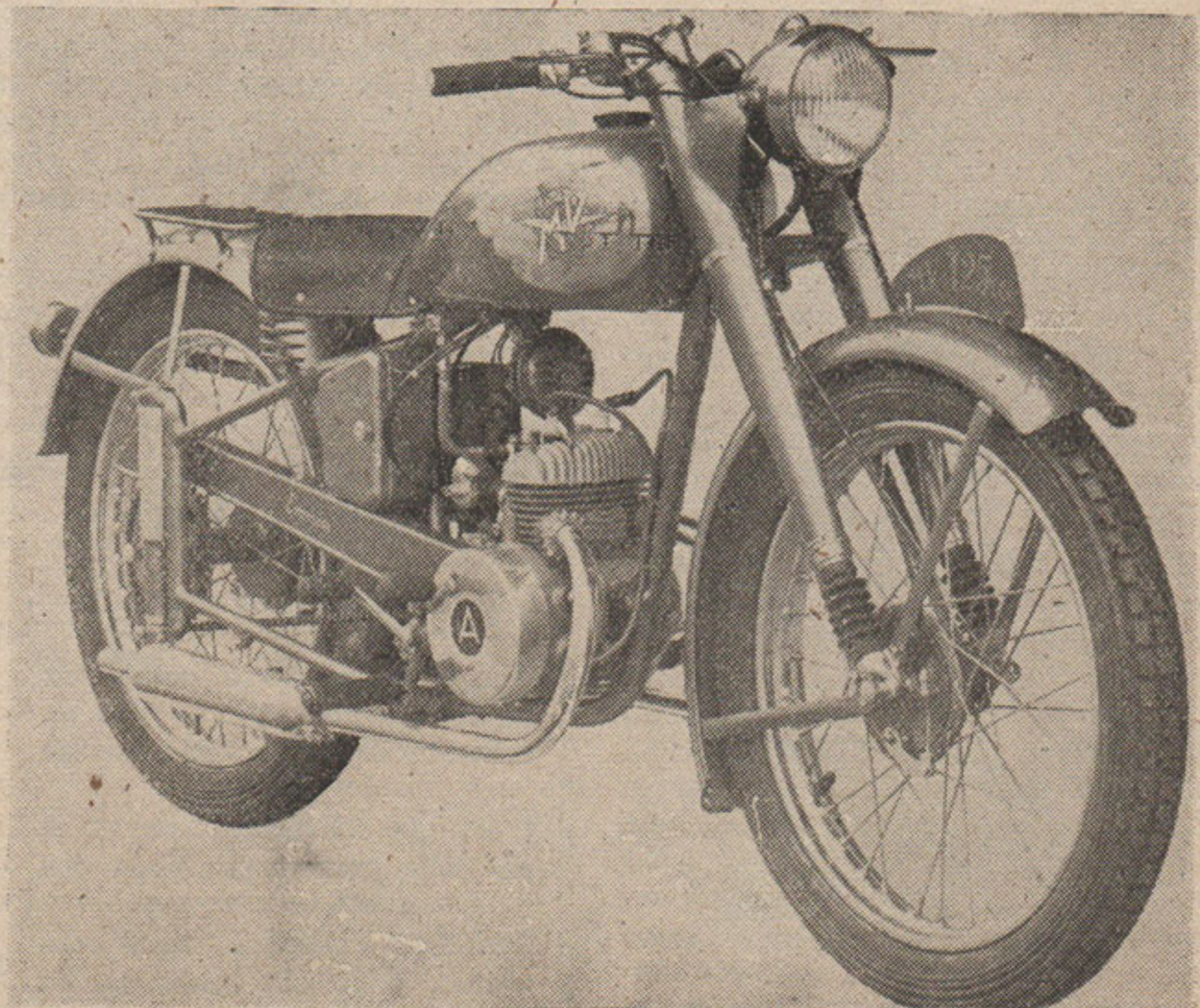
Il reste, bien entendu, à convaincre ceux qui nous répartissent les matières premières, afin que tout ce travail n'ait pas été, une fois de plus, effectué en pure perte ou au seul bénéfice de l'exportation.

Max END.

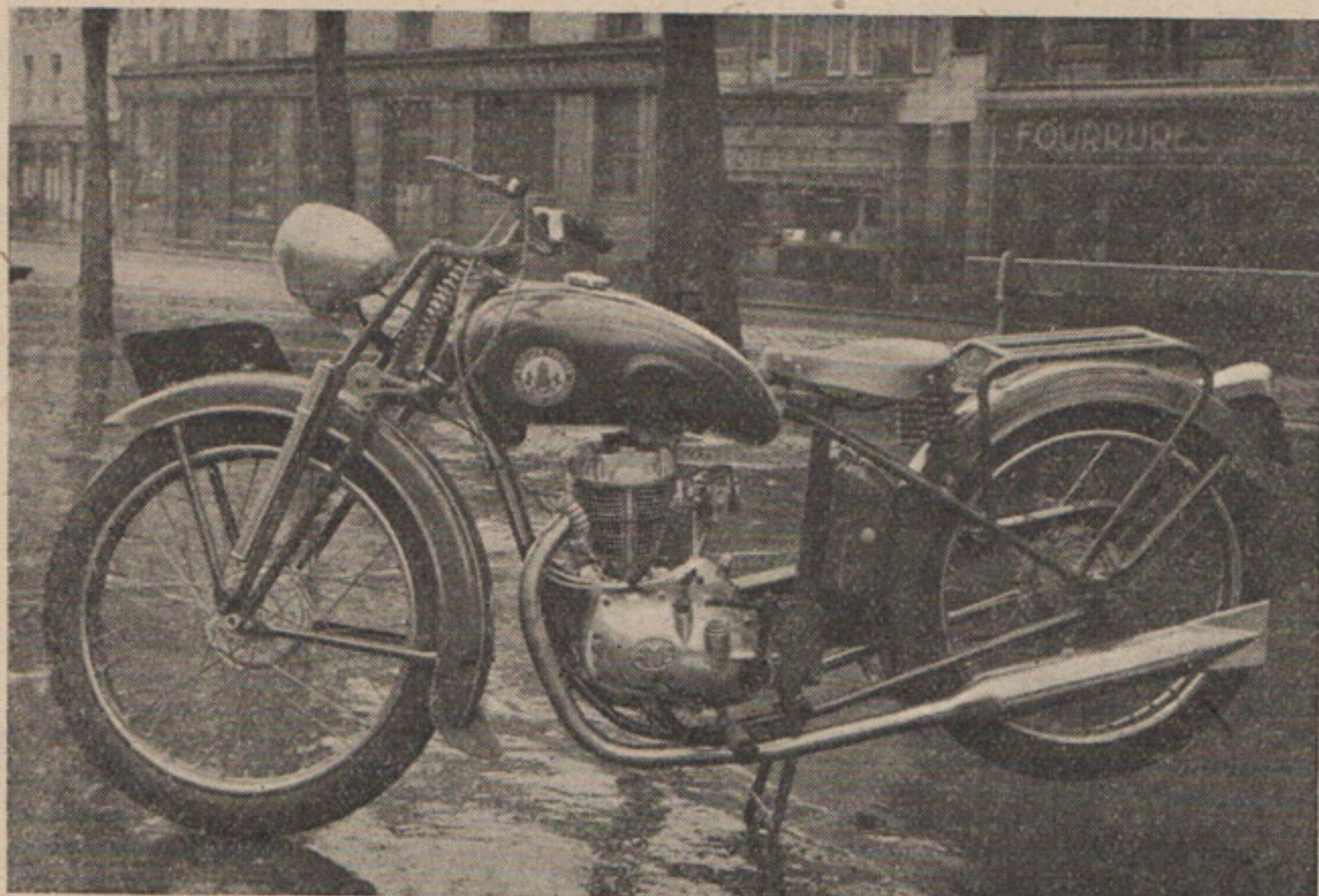
La cylindrée de la machine populaire

La question des cylindrées, pour le tourisme et l'usage utilitaire, mérite qu'on tente de la mettre au point, pour satisfaire aux besoins de la majorité.

Ce problème doit être examiné en tenant compte des besoins actuels des usagers, des progrès réalisés dans le rendement des moteurs et des possibilités des industriels. La question subsidiaire de l'obligation du permis de conduire au-dessus de la cylindrée de 125 cmc. nous importe peu, car la nécessité de machines d'une cylindrée inférieure à 125 cmc. s'impose en dehors de cette considération.



Un type de machine légère italienne également très perfectionnée, la 125 MV bicylindre.



La 150 Guiller dorénavant en vente libre, représenté par Danvignes

Les suggestions que nous soumettons à nos lecteurs et amis sont plutôt des observations, au sens rigoureux du mot, car elles se fondent sur notre seule expérience. Toute vue de l'esprit est bannie de notre propos.

Une catégorie de 50 cmc. ou similaire (de 25 à 50, peut-être 60 ou 65 cmc.) VéloSolex-Poney serait au bas de l'échelle. Un tel véhicule individuel, à moteur deux temps exclusivement, léger et économique, susceptible d'une vitesse de 25 km. sans fatiguer le pilote et le mécanisme, convient aux tout jeunes gens, aux déplacements dans un rayon quotidien de 100 km. environ et à l'usage de la ville. Les personnes âgées, celles dont les forces sont amoindries, qui doivent monter leur cyclomoteur à un premier ou à un second étage, choisiront cette machine d'une cinquantaine de kilos.

La catégorie 100 cmc. nous paraît à supprimer, sauf, peut-être, à conserver à usage expérimental.

La 125 cmc., d'une puissance légèrement supérieure, de possibilités sensiblement accrues, est le type de la petite moto ou du vélomoteur utilitaire et de tourisme dont, en l'état actuel de la réglementation, on peut user sans la sacro-sainte carte rose. La 125 cmc. autorise des déplacements assez importants à plus de 40 de moyenne avec une charge raisonnable et le plus souvent suffisante sur le porte-bagages. La consommation correspond aux générosités réduites d'une époque de restrictions,

et les frais d'entretien sont des plus modestes. Le confort, grâce à des pneus de section suffisante et à une suspension étudiée, donne satisfaction aux plus exigeants. Le poids de 80 kilos maximum permet les transports et les manœuvres sans difficultés. C'est le véhicule utilitaire par excellence, avec quoi on passe partout, et on peut faire des voyages économiques.

Mais encore qu'un 125 cmc. soit essentiellement pratique, les familiers de cette cylindrée, surtout quand ils roulent à deux, souhaitent une cylindrée un tantinet plus forte et des moyennes un peu supérieures, dans les régions accidentées principalement.

Tous, nous aimons sentir dans nos moteurs, surtout en côte, une réserve de puissance et les utiliser au-dessous de leurs possibilités.

Voilà pourquoi nous réclamons des motos légères, robustes et d'un prix accessible, de 200 ou même 250 cmc. en deux ou en quatre temps, ces dernières le plus souvent avec quatre vitesses. Personnellement, j'estime qu'une 250 cmc. deux cylindres deux temps, avec une quatrième surmultipliée, constituerait la moto pratique et agréable par excellence. Les cylindrées moyennes peuvent comporter des machines de luxe : celle-ci en serait un modèle.

Ce que nous venons d'écrire s'applique à la moto populaire, utilitaire, essentiellement pratique. Loin de nous la pensée de sonner le glas des cylindrées supérieures.

Une 350 culbutée pour le tourisme rapide et le sport, les 500 et 750 cmc. pour le side et la police de la route notamment, ont encore de beaux jours devant elles et nous le souhaitons de tout cœur. La France et le monde reviendront aux temps normaux.

Pour conclure, en ce qui concerne les machines utilitaires nous proposons le maintien de la catégorie cyclomoteur, des 125 cmc. et la vulgarisation des 200 ou 250 cmc. Nous préconisons la suppression de la cylindrée de 100 cmc. au profit des 125.

Du reste, la clientèle, de plus en plus, s'orientera vers la catégorie supérieure qui, sans aucun inconvénient ou fâcheuse contre-partie, offre des avantages. Ainsi, la construction serait limitée pour la machine populaire (entendons-nous bien) à trois cylindrées répondant aux besoins de la majorité. Le temps n'est plus aux gaspillages de matière première, de temps, d'argent et d'efforts, pas plus pour les bureaux d'études et les industriels que pour la clientèle.

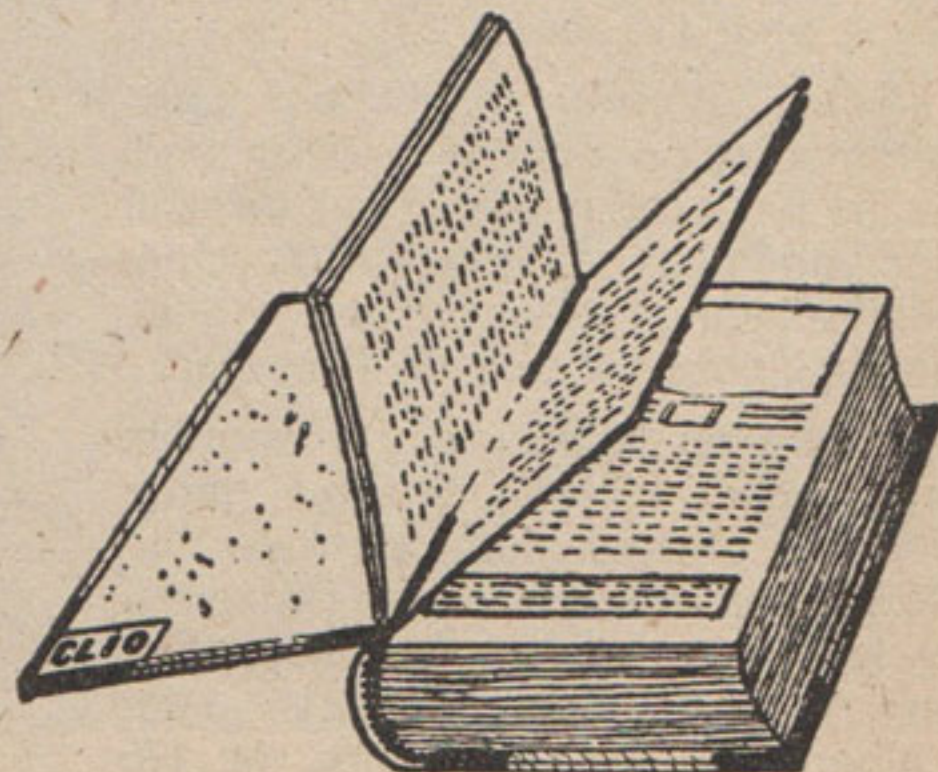
H. CIEUTAT.

DES RELIURES pour *Motocycles*

Pour conserver vos collections de **Motocycles**, voulez-vous un relieur contenant les 12 numéros de l'année ?

C'est une couverture robuste et de belle présentation avec des pégamoid, au titre gravé.

Expédiée à domicile, cette couverture peut vous être livrée au prix de 200 francs.



ESSAI D'UNE 125^{cc} TERROT

sur 2.800 kms

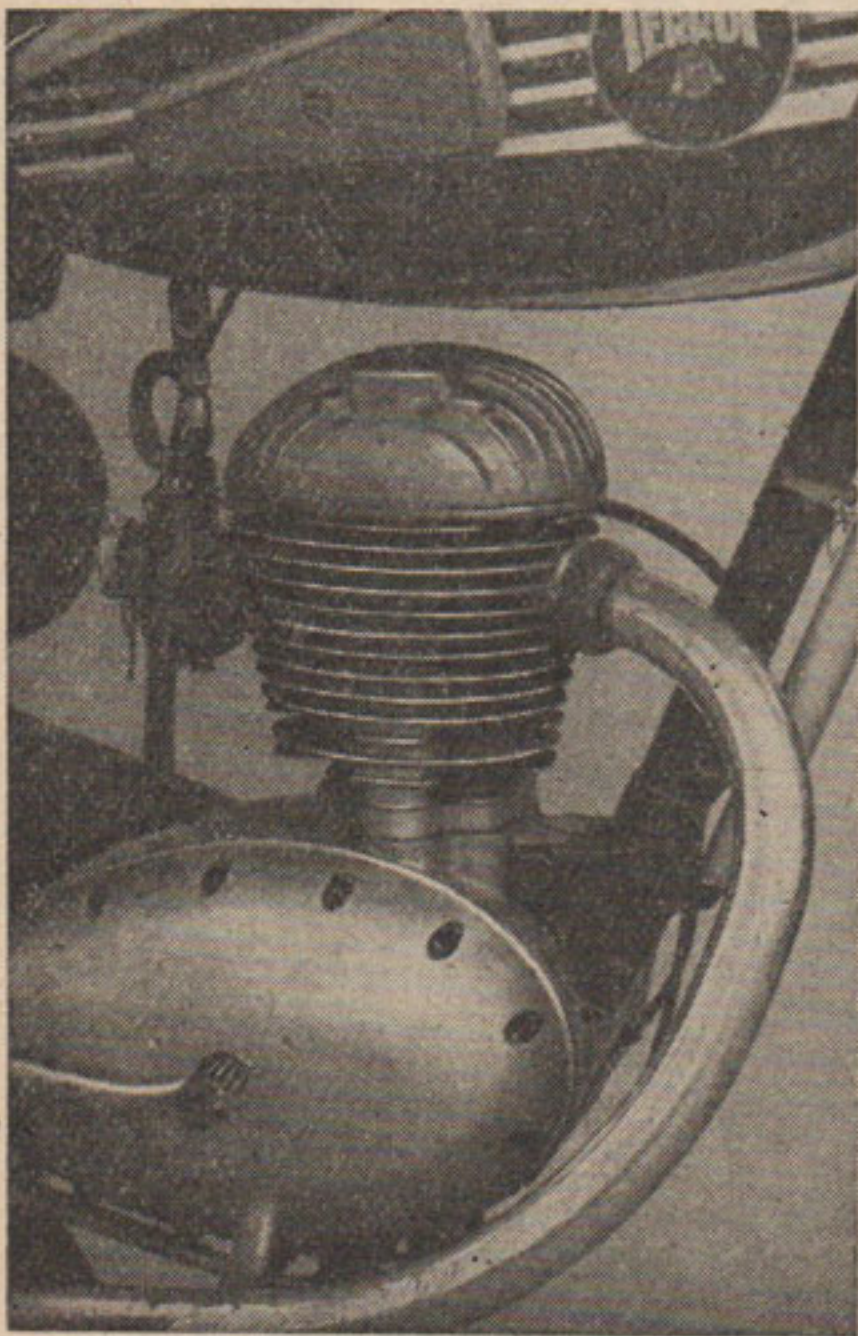
LA Motorette Terrot, numérotée 290.722 à sa sortie de la chaîne de montage est mienne depuis le 5 février. Au 2 avril son compteur enregistrait 2.800 kilomètres, dont 1.800 parcourus durant la semaine de Pâques. C'est avec grand plaisir que je ferai partager aux lecteurs de *Motocycles* l'expérience que j'ai tirée de son emploi, un plaisir que comprendront les vieux pilotes de l'entre-deux-guerres : la trentième carte grise et le centième essai de moto nouvelle (environ), la redécouverte, après vingt ans, de *Motocycles*, ne me laissent pas indifférent...

Je dois d'abord avouer qu'en trente années, et près d'un demi-million de kilomètres, je n'avais pas précédemment pratiqué sur plus de 20 « bornes » la formule « vélomoteur ». Trop grand et trop lourd, je n'aimais pas martyriser longtemps cet innocent ni me martyriser moi-même. Mes six derniers motos (d'avant la guerre, qui ne m'a pas enrichi) furent des 5 CV. Mais voilà !

Formule du jour

Depuis quelques mois, la route de l'essence nous est coupée. Même réduite à 4 l. 7 aux 100, la consommation d'une 500 cc. est devenue prohibitive pour les gens du commun, et force me fut bien d'envisager la formule 125 cc., tout au plus pour Paris et la banlieue. Ce fut une révélation.

J'ai constaté aussitôt que la Motorette m'offrait une *position normale*, des



Pas une goutte d'huile sur le bloc

possibilités routières très suffisantes, une régularité de marche impeccable, tout cela au prix d'une consommation réduite de moitié. Rien des précédentes deux-temps, sauf l'économie. Aussi la dernière 5 CV. dort-elle, abandonnée, et dormira encore longtemps !

Ma 125 cc. lui est préférable aussi par sa légèreté (72 kilos à vide, vérifiés), la facilité avec laquelle je monte le trottoir et les trois marches du couloir où je la gare. Le *lancement du moteur* (pas de décompresseur, pédale à gauche) est dérisoirement facile, même après une nuit passée sous une bâche, dans une cour, par moins 6°. Il suffit de fermer le volet d'air, d'appeler l'essence, de donner un ou deux coups de pied, très régulièrement, car cette « demoiselle » n'est jamais capricieuse.

Le volet peut être ouvert aussitôt par température moyenne; à moitié, par temps froid, durant le premier kilomètre. L'avance à l'allumage, à mi-course pour le lancement, pourra aussitôt après rester au maximum, le moteur n'y étant pas excessivement sensible. Mieux vaut encore changer de vitesse que de diminuer l'avance, à mon sens.

L'*embrayage*, axé sur le moteur, se montre de ce fait très puissant et reste très progressif. En n'oubliant pas de le décoller à vide avant le lancement du moteur, on s'assure un démarrage remarquablement doux, même en côte sur le moteur accéléré. *Passage des vitesses?* impeccable, sans ratés, ni dureté, ni grincements. Cette commande-là, comme toutes les commandes de la Motorette, ne comporte aucun frottement nuisible et ajoute à l'impression générale d'aisance qu'apporte sa conduite.

Caractéristiques du *pilotage* : légèreté et précision à la fois. Oh! je concède qu'un engin de 70 kilos ne se compare pas à la locomotive de 200 kilos qu'est une 500 cc. Plus sensible au vent traversier, aux imperfections de la route, oui. Mais elle se dirigerait avec deux doigts, passe exactement où l'on veut, et c'est là l'essentiel.

Le *freinage* s'avère parfait sur les deux roues : puissance et progressivité absolues. La pédale, à gauche, sous la pointe du pied, attaque par une tringle droite, non élastique, qui rend l'arrêt très précis. Le frein arrière ne pourra jamais être meilleur.

Pour le frein avant, puissant aussi, je diagnostiquerai toutefois un peu d'élasticité dans sa commande par câble. Mais, sur l'avant, est-ce un mal?

Accélération

Les 500 premiers kilomètres, parcourus en ville, m'ont apporté des joies extrêmes, que ne m'aurait pas values la grosse moto. Gagnant plus en se faufilant entre les voitures pour se placer au premier rang, qu'elle ne perd en ne dépassant pas le 80, accélérant de pied ferme de façon splendide, la Motorette se rit de tous les autres véhicules. Rares sont

ceux qui, de la République à la Concorde, m'ont eu !

La grosse satisfaction, c'est de surprendre la grimace des conducteurs de traction avant et même de voitures américaines que l'on sonne, demi par surprise, demi sur l'*accélération*. Oh! au bout de 100 mètres, ils vous rattraperont momentanément, mais l'effet est porté : une V.J. les a grattés !

Petit inconvénient : sur son allure allègre, ses accélérations et freinages immédiats, les agents parisiens vérifiant la circulation ne voulaient pas croire, en ce début de février, que cette Terrot point si menue avait droit à un numéro de vélomoteur. Et la précision de la carte grise : puissance 1 CV., les laissait incrédules. Maintenant ils les connaissent, les 125 cc. à culbuteurs; ils en ont vu, depuis deux mois !

Avec eux, quelques discussions sur l'avertisseur (cornet anémique) ou sur l'éclairage (code en ville), mais jamais sur le *silencieux*, suffisamment efficace pour ne laisser percevoir qu'un agréable ronronnement.

500 kilomètres en une étape

Préférant ne dépenser que 700 francs d'essence au lieu de 2.500 francs de billets de chemin de fer, j'avais décidé, à la veille de Pâques, de me rendre en Bretagne sur mon aimable machine. Je n'osais toutefois y aller d'une traite, appréhendant les fatigues que devaient m'imposer, croyais-je, les pneus relativement petits, la position un peu moins



Près de Coatquidan dans la lande bretonne

étendue et la plus longue durée de la marche. Je ne savais pas quel réconfort m'apporterait la *selle spéciale* de la Motorette.

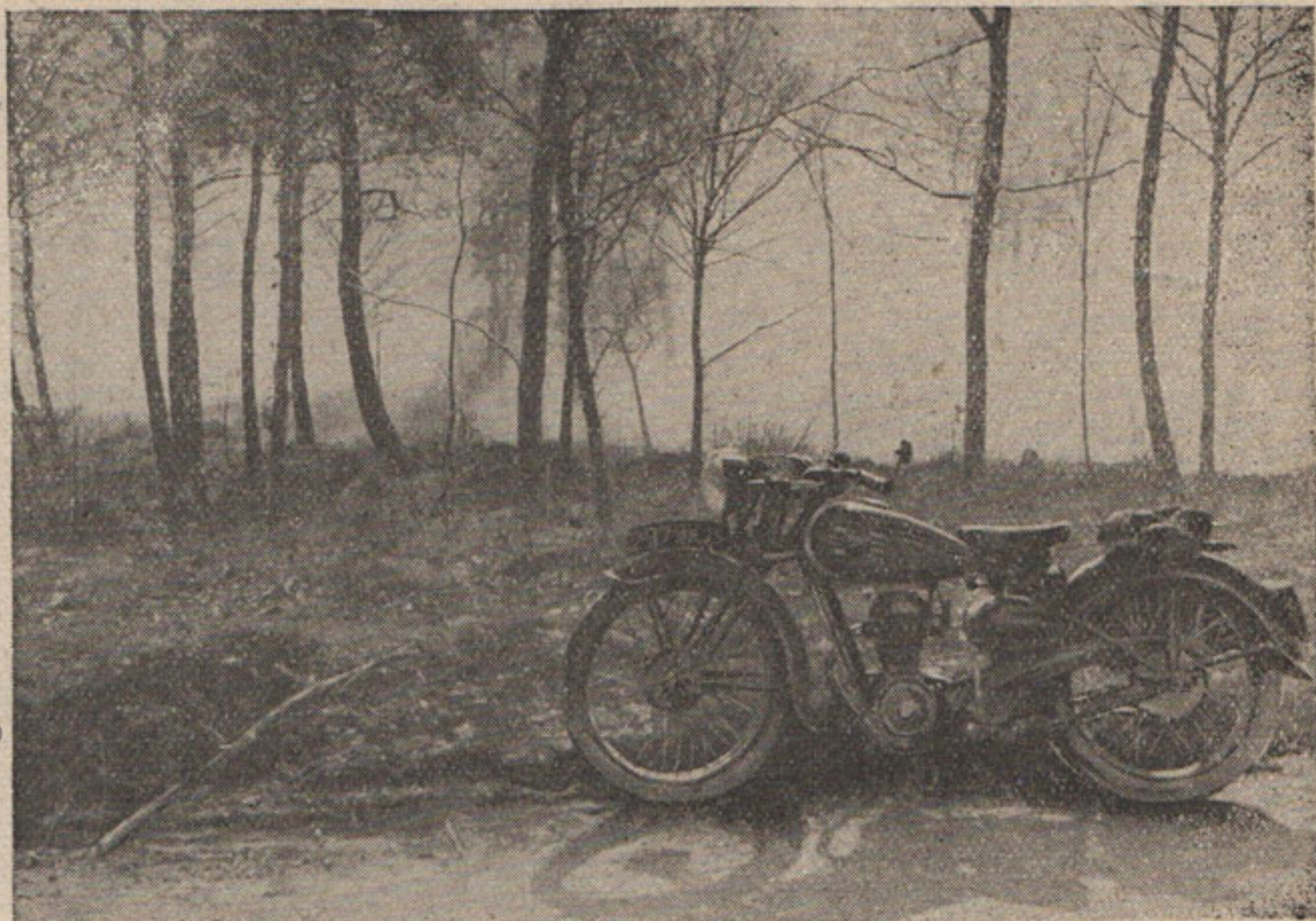
Articulée fortement sur l'avant, assurée d'un très grand débattement, cette selle est suspendue sur un ressort unique très souple, et réglable suivant votre poids. Elle ne flotte pas latéralement. Son recouvrement de caoutchouc strié supprime le glissement sur l'avant.

Mieux suspendu, mieux retenu, on ne fatigue pas plus, sur la légère Terrot, à distance égale. Je vous prie de considérer cette selle comme un avantage très remarquable qui, joint à la grande souplesse de la fourche avant (long ressort doux, longues biellettes, bon amortisseur réglable en marche) lui permet d'attendre sans jalousie la sortie lointaine de sa future petite sœur, la Motorette à longue fourche télescopique sur huile et à suspension arrière réglable.

Parti de Paris à 7 heures moins dix, je fus, par Alençon et Rennes, rendu à Quiberon à 17 heures juste. Dix heures et dix minutes pour 510 kilomètres, comprenant le déjeuner, le ravitaillement en essence, une vérification de bougie et deux courts arrêts d'ordre personnel. Défalquez ces arrêts : la *moyenne* de marche ressort à 56 kilomètres à l'heure, Très honorable, n'ayant guère dépassé le 60 à l'heure, et vu la longueur du parcours.

Instructive balade : la moto fonctionne sans un raté, elle avale les côtes brillamment, sur la troisième, à ce même 60. Pas de côtes méritant la seconde, sur ce parcours, par contre, très souvent sinueux.

Parti avec le plein (10 litres), j'effectue 350 kilomètres avant d'avoir besoin de vider la poche gauche dans la droite du réservoir, puis ce n'est qu'au 413^e kilomètre qu'il me faut compléter avec le bidon de 2 litres emporté comme secours. La *consommation*, à 56 de moyenne, n'atteignait pas tout à fait 2 litres et demi, avec une charge utile contrôlée



La Motorette ne craint pas le feu, dans la forêt de Brocéliande

de 115 kilos (pilote, sac de dos, sac de porte-bagages, outillage). Peu, pour le travail fourni.

Suit une courte traversée maritime sur Belle-Ile, où la Motorette m'économisera de la marche à pied ou du taxi à 40 francs le kilomètre. J'apprécie le tarif, 200 francs l'aller et retour pour 1 CV., au lieu de 600 francs exigibles pour ma grosse moto. J'apprécie aussi la légèreté de la Motorette qui permettra au retour son transbordement par mer houleuse, sur un canot, depuis l'*Emile-Salacrou*, immobilisé en rade par la marée d'équinoxe et le vent d'Est. On

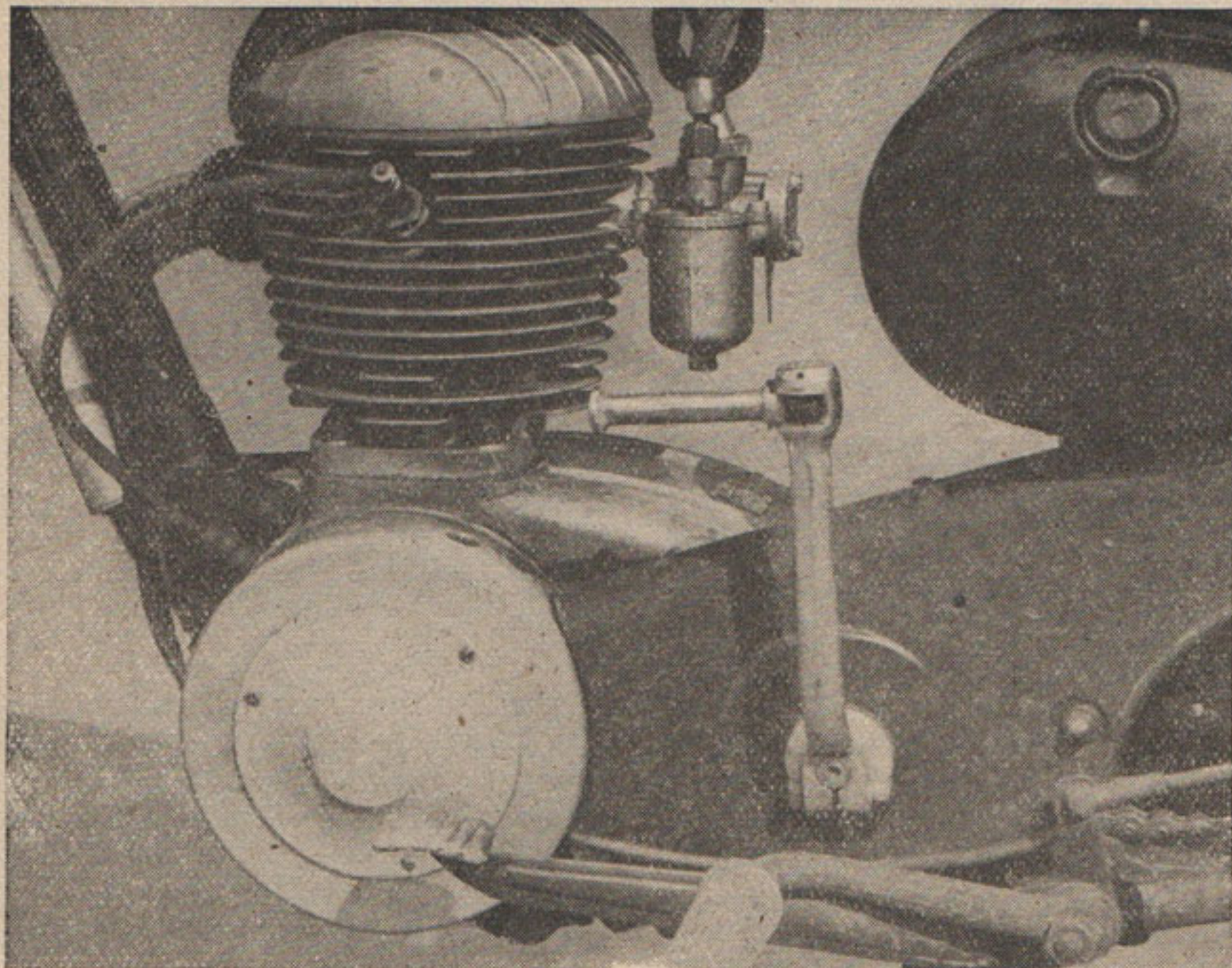
ne m'eût pas halé à quai de Port-Maria, au bout d'un grelin, les 200 kilos de la 5 CV. et j'eût perdu deux heures, en attente d'accostage.

300 kilomètres sans arrêt de moteur

Rentré à Paris, je repars presque aussitôt sur Dijon, par Troyes. J'eû voulu faire ces 300 kilomètres en cinq heures, et sans mettre pied à terre. Hélas, le passage à niveau fermé de Briecomte-Robert m'impose une manœuvre et je dois ajouter un court stationnement près de Bar-sur-Seine. Toutefois, je n'ai pas arrêté le moteur.

Quant aux 50 kilomètres de moyenne commerciale, je les rate de dix minutes, donc de 2 km.-h., retenu de bout en bout par un vent du Sud assez fort qui m'impose de fréquents passages en troisième. J'acquies cependant une conviction nette : la 25 Terrot est *incroyable*. J'ai « bourré » constamment, sans respect pour ses culbuteurs ou son piston. Le graissage surabondant, le large calcul des pièces, la marge de sécurité laissée dans le rapport de compression ou dans le dessin des came^s permettent de le pousser à fond durant cinq heures : il ne veut pas flancher.

Le retour Dijon-Paris sera moins gai. J'étais arrivé place Darcy à 11 h. 40, j'en repars le surlendemain à 11 h. 50, vers Avallon, pour me prouver que 650 kilomètres pourraient se faire, et même plus, entre lever et coucher du soleil, si le pilote le voulait. Mais quel vent, ce jeudi 1^{er} avril ! Souvenez-vous de la tornade qui parcourut la France ce jour-là et le lendemain. Suivant le sens de la sinueuse route vers Arcy-sur-Cure, la vitesse ne dépassait parfois pas 35 km.-h., quitte à toucher le 100, après le tournant suivant. Les cyclistes, à pied, les voitures arrêtées sous la grêle, rien n'arrêtait la Motorette. Son équipement électrique fonctionnait sous la pluie sans hésitation ni murmure, sa boîte à vitesses toutes également en prise permettait de rouler contre le vent en troisième, tant que le vent se maintenait



Netteté, protection, étanchéité, sont évidents même après une dure étape sous la pluie de Pâques

debout. Je fus content tout de même d'avoir terminé en six heures ce voyage pénible physiquement.

Constatation de ce jour-là : la seule boue portée par l'engin, très légère, n'est que celle reçue au doublement (plutôt tangent) des camions rapides de 10 tonnes qui vous inondent des lunettes au bas des pneus. La Motorette s'avère *très propre*. Garde-boue enveloppants, parfaits. Moteur qui, une fois tous les joints rebloqués, ne porte pas une goutte d'huile. Carburateur de 4 temps qui ne crache pas de vapeur huilée. Volant magnétique net, sans projection venue de la chaîne. Moto de médecin, d'inspecteur, de représentant.

L'entretien est simplifié : un rapide coup de chiffon sur cet ensemble sans recoin ne prend que cinq minutes, au retour du plus long voyage. Ni boîte de vitesses à graisser, ni chaîne primaire, ni soupapes. Le réglage de celles-ci n'interviendra qu'au 4.000^e kilomètre, le décalaminage de la culasse alu, au 10.000^e. Pour ce qui est de la vidange et du nettoyage du filtre, nulle machine au monde ne présente de bouchons plus accessibles. Avantages à bien considérer.

Mesures de vitesse et divers

Contrairement à ce qui doit s'étudier attentivement sur un engin rapide, source de sensations sportives, la vitesse maxi et les mesures d'accélération d'un vélomoteur n'offrent qu'un intérêt secondaire. Sur la route, ce qui compte c'est la vitesse de croisière (proche ici du maxi, fatalement) qu'on peut tenir indéfiniment, sans éclater, le nombre de vitesses et la facilité d'en changer (sélecteur au pied). La moyenne s'accomplit sans nécessité d'accélération, les virages n'imposant pas de ralentissements; la vitesse possible, qu'elle soit de 70 ou de 80, n'offre pas de joies grisantes.

Mesurons quand même.

Kilomètre lancé, pilote en veston, couché sur le réservoir : 48 s. 6/10^e, soit 74 km. à l'heure. Je précise ma taille : 1 m. 90, et mon poids : 85 kilos. Je reconnais perdre au moins 5 km.-h. et accepte la garantie de 80 km.-h. pour un conducteur léger. En position normale, redressée, je n'atteins que 70 km.-h. Un autre conducteur touchera le 75. Rappelons la puissance au frein, 5 CV., soit 40 CV. au litre. Départ arrêté la première vitesse m'amène à 30 km.-h. en une trentaine de mètres, la seconde à 45 km.-h. en une cinquantaine de mètres, la troisième à 60 km.-h. en une centaine de mètres. Valeurs approximatives, corrigées sur le compteur (voir plus loin).

C'est en fonction de l'utilisation presque maximum du moteur qu'il faut considérer la consommation générale, qui sur les 2.700 kilomètres n'atteint que 2 l. 4, malgré les légères pertes au remplissage, les fréquents départs noyés en ville. Une performance tapagusee, moins de 1 litre et demi par exemple, s'obtiendrait en roulant à moins de 40 km.-h., sur plat, sans freinages et sans reprises.

La consommation totale d'huile, comprenant les vidanges, atteint 7 litres, soit 0 l. 25 aux 100.

Les accessoires

J'ai dit le bien que je croyais de la selle à longue course, du volant magnétique sûr et puissant, des garde-boue très efficaces, de la fourche souple et

amortie. Ajoutons au hasard : que le frein de direction est pratiquement inutile, la sacoche d'outils généreusement remplie (7 clés plates entre autres richesses) s'ouvre instantanément et se ferme rigoureusement. La pompe à pneu, petite (rendement meilleur) s'orne d'un raccord de bonne qualité (très important!).

Le porte-bagages, vaste et « costaud » facilite par ses quatre attaches l'amarage de sacs latéraux. La plaque lumineuse AR fait luxueux, accompagne bien la ligne générale, svelte, et l'élégant panneau ivoire du réservoir. Pas de tape à l'œil : l'émail général noir n'est pas du tout fragile.

Le guidon « Amac », simple et confortable, a reçu une poignée tournante qui ne me plaît pas. A personne, d'ailleurs : si son fabricant l'utilisait, il saurait bien l'empêcher de revenir constamment à zéro! Le bouchon d'essence reste celui des 500 cc. (les pompes à essence sont bien communes...).

Béquille bien calculée, qui s'utilise sans fatigue. Un dernier mot pour le compteur kilométrique, très régulier dans ses deux pour cent d'excès, tandis que l'indicateur de vitesse batifole autour de :

15 km.-h. à l'arrêt,
40 km.-h. indiqués pour du 30 réel,
50 km.-h. indiqués pour du 40 réel
et 10 % en trop à partir de l'indication 60.

Pannes. Reproches étrangers

Sur près de 3.000 km. je n'ai pas crevé (usure des pneus non décelable encore), pas souffert de gicleur bouché (un bon point au filtre Zénith, extérieur et accessible). La bougie reste la même, d'un modèle légèrement froid. Comme travail mécanique je n'ai que retendu la chaîne, une fois rodée.

Sur la route il m'a fallu tout juste rattacher le tube d'échappement, décollé au cylindre. Ça peut, sans échange de pièce, se rabattre au marteau pour refaire une collerette.

A Rennes, au retour de Quiberon, j'ai perdu la vis butée du ressort de cliquet

double, sans doute martyrisée durant le transport houleux sur le banc du canot. Si j'avais su ce que j'avais perdu, j'en eût refait une, à la lime, dans un boulon de 6!

Ajoutez deux vis de carbu également perdues, remplacées par d'approximativement semblables, voilà toutes mes causes d'arrêt.

Que se dit-il sur la 125 Terrot? Les constatations impartiales sont les suivantes : dans la roue à broche les goujons collent parfois dans les bagues amortisseuses de caoutchouc. Réponse : j'ai regardé et n'ai rien remarqué. Un conseil : graisser légèrement les goujons.

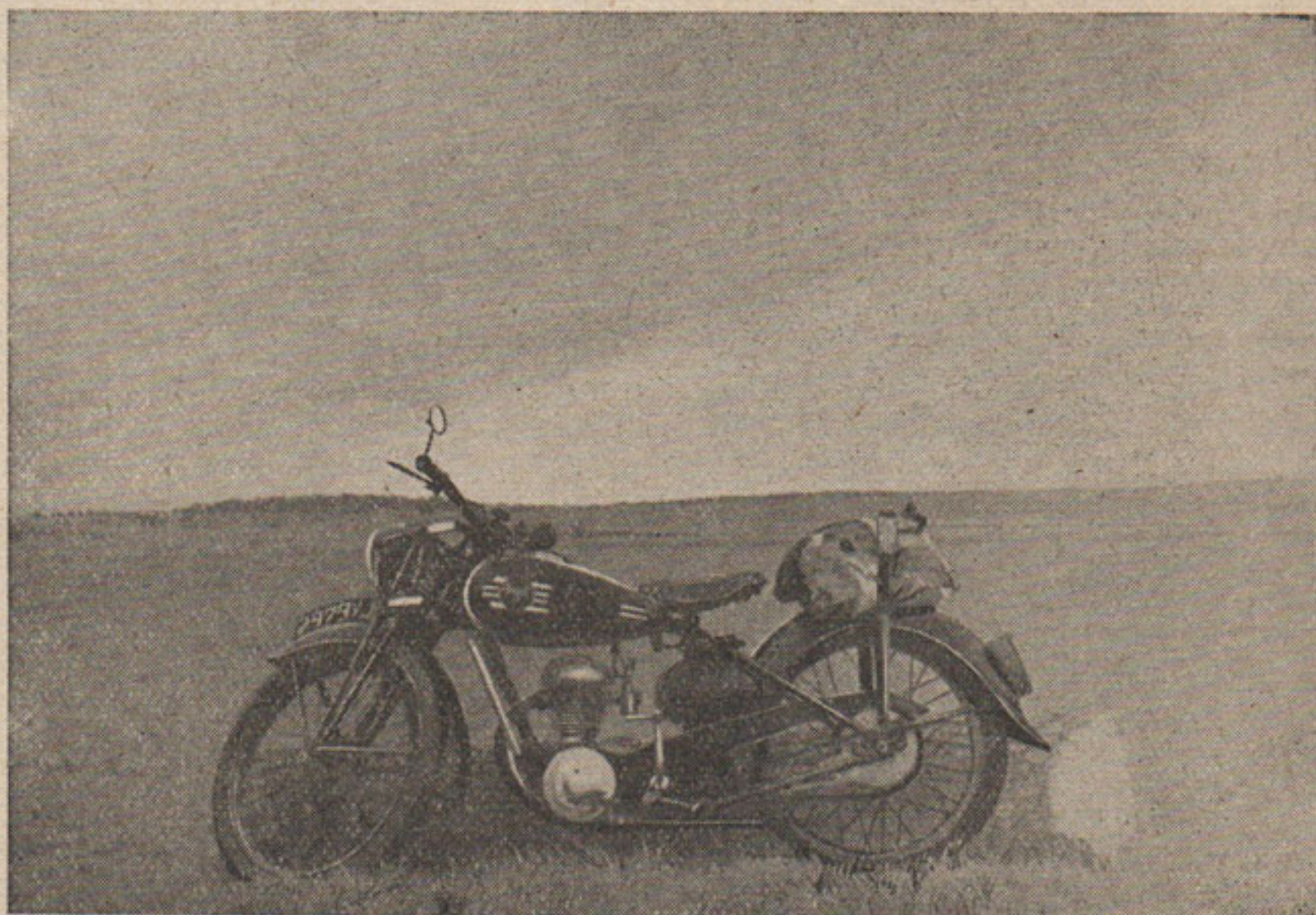
Des rochets de lanceur ont eu leurs dents émoussées. Réponse : les petites dimensions de telles pièces sur des vélomoteurs ne pardonnent pas d'erreurs d'utilisation, en particulier les retours brutaux pour excès d'avance.

Le bloc-moteur effraie les partisans de l'ancestrale boîte séparée, qui arguent les complications de réparations. Veuillez me croire sur parole : une des 50 motos sorties en un jour rentre-t-elle d'essai avec une fiche impliquant la vérification de la boîte de vitesses? Sept minutes après son passage de l'ascenseur sur la table d'opération, je dis bien sept minutes, les pignons sont déjà étoilés, par un seul opérateur. Ils n'ont pas eu le temps de refroidir!

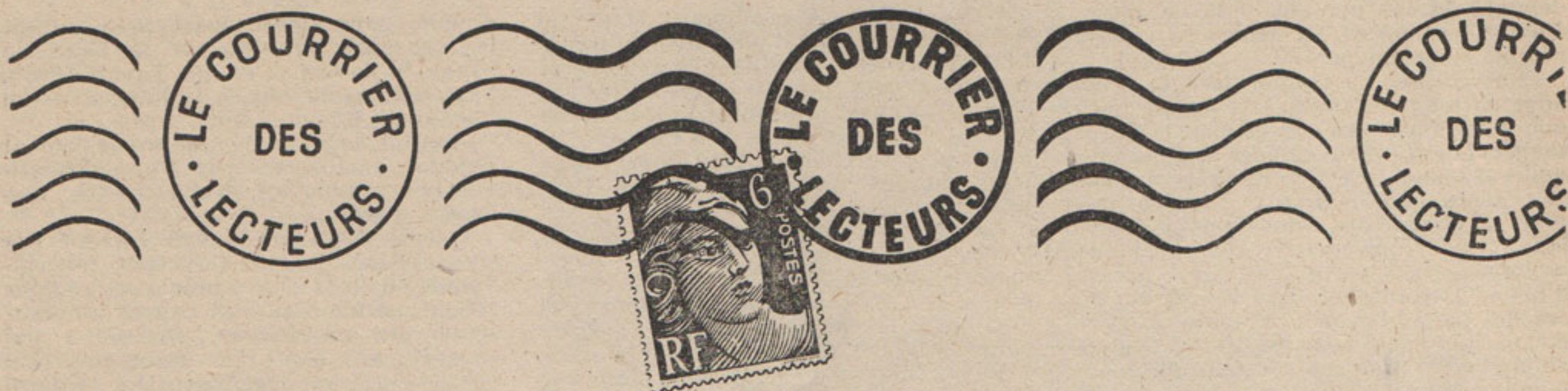
La plus grosse fabrication française

De cette excellente Motorette Terrot, 2.000 exemplaires sont sortis en 1947, 500 en février, 700 en mars, 1.200 seront livrées en avril. Donc 4.400 seront, à parution de ces lignes, entre les mains de clients, presque tous Français. Aucun constructeur de voitures de tourisme n'aura encore satisfait à cette cadence les besoins nationaux. Il s'agit donc d'une grande réussite, qui a été rendue possible par le goût de l'équilibre, de la mesure heureuse, caractéristique depuis toujours des créations dijonnaises.

Maurice KREBS.



Encore un grain à l'horizon, mais il n'effraiera pas la monture



Une nouvelle fois le gendarme n'a pas raison où, HISTOIRE DE RÉTROVISEUR

Considérant que, légalement parlant, le procureur de la République est le « gardien de la loi » dans son arrondissement, j'ai adressé le 20 courant une lettre au procureur de la République de Villefranche-sur-Saône (Rhône) que je reproduis ci-dessous :

« Monsieur le Procureur,

« J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le 10 avril 1948, je circulais avec mon vélomoteur Terrot, immatriculé sous le n° 795 QG4, sur la R.N. n° 6, direction Mâcon-Lyon, lorsque en cours de route, je fus contrôlé par deux gendarmes qui m'astreignirent à leur verser une amende transactionnelle de 150 francs pour infraction au Code de la route : défaut de rétroviseur.

« Je vous adresse sous ce pli la quittance qui me fut délivrée par les gendarmes.

« Or, par décret n° 48-91 du 12 janvier 1948 de M. le Ministre des Travaux publics et des Transports, « Journal Officiel » du 15 janvier 1948, page 477, 2^e colonne, article 22, paragraphe 6, il est disposé que :

« Tout véhicule automobile à l'ex-ception de ceux dont la cylindrée est égale ou inférieure à 123 cmc. doit être muni d'un appareil rétroviseur.

« Le « Journal Officiel » du 22 janvier 1948, page 701, 3^e colonne, stipule : « Rectificatif au décret n° 48-91 du « Journal Officiel » du 15 janvier 1948 : Lire 125 cmc. au lieu de « 123 cmc. »

« Or, ma machine répond bien aux caractéristiques ci-dessus, conformément à la notice descriptive visée par M. l'Ingénieur des Mines et délivrée par le constructeur.

« Je n'ai pas manqué de faire toutes ces remarques aux gendarmes, qui m'ont répondu « ne pas avoir reçu d'ordres de leurs chefs ».

« En conséquence, j'ai l'honneur de solliciter de votre bienveillance une réponse à la question suivante :

« — L'infraction précitée existe-t-elle en droit, et les véhicules automobiles de 125 cmc. de cylindrée, ou de moins de 125 cmc. doivent-ils être munis d'un appareil rétroviseur ?

« D'avance, je vous en remercie bien vivement et vous prie d'agréer... »

A ce jour, je n'ai pas encore reçu une réponse, si réponse puis-je espérer recevoir!...

Je vous signale, à titre documentaire, que j'ai fait l'erreur suivante lors de ma rencontre avec les gendarmes : payer comptant l'amende forfaitaire.

Dans l'avenir, je me réserve le plaisir (si cela en est un) de ne pas mettre mon rétroviseur et, si je suis à nouveau contrôlé par les services de police, de refuser le paiement immédiat de l'amende... La procédure sera alors la suivante : sur rapport des gendarmes, je serai assigné en justice de paix où je me rendrai muni des deux numéros du « Journal Officiel » traitant du « petit point de droit » qui nous intéresse, à seule fin de produire les textes... Du fait que le juge de paix ne peut condamner une personne (physique ou morale) que texte en main, je serai purement et simplement acquitté et exonéré de l'amende et des frais y afférents... (Je vous signale que ce processus me fut indiqué par un inspecteur-contentieux, licencié en droit d'une importante compagnie d'assurances française que je représente.)

P. S., Mâcon.

SOUVENIRS ET CONSEILS

Quel plaisir plus agréable, pour un motocycliste, quand arrivent les premiers jours de printemps, que de pouvoir sortir son « engin ». Lui donner quelques coups de torchon, revoir les commandes, la batterie, etc., donner quelques coups de quick et entendre pétarader régulièrement. Alors, avec sa femme ou le copain, on se lance sur la route.

Le parcours n'est pas toujours nouveau, mais on le refait avec joie car bien souvent il vous rappelle quelques incidents qu'on avait oubliés ou même des incidents... que l'on ne saurait oublier.

J'ai 67 ans et je vis toujours ces bons instants au retour du printemps, car au fond je n'ai pas à me plaindre, étant dans une région divinement favorisée où l'on peut braver impunément les quelques jours de mauvais temps que nous pouvons subir durant l'hiver.

Si je suis optimiste, il faut bien le dire, c'est que la mécanique d'aujourd'hui, nous permet de l'être.

Vous, les jeunes, qui faites les acrobates sur vos « culbutées », qui « tapez » votre 120 sur les grandes routes, vous ne savez pas ce que c'est que d'avoir une moto sans magnéto (allumage par accus), sans changement de vitesses et, plus, sans débrayage. C'est avec ces machines assez mal en point bien souvent qu'il fallait faire la voltige.

Il était rare que vous puissiez partir tout seul, l'aide d'un ou plusieurs copains était indispensable. Et les tricycles dits « De Dion-Bouton » n'étaient-ce pas des casse-cou ? Et encore, maintenant les routes goudronnées et généralement belles, mais en 1900 l'asphalte était inconnu. Il fallait voir ces immenses nuages de poussière au passage d'un véhicule hippomobile, parce que l'automobile, n'était pas à ce moment à la

portée de tout le monde! Il m'est arrivé, bien souvent, il y a près d'un demi-siècle, hélas! de courir à perdre haleine pour aller voir passer de ces « teuf-teuf » avec un bruit de ferrailles indescriptible, dont les possesseurs étaient pourtant fiers dans leur peau de bique.

Je suis et j'ai toujours été l'ami du progrès, et si maintenant je continue à faire des randonnées avec tant de plaisir, c'est justement grâce à ce progrès et, si j'ai quelques regrets, ce n'est certes pas pour cette ancienne mécanique que je viens d'évoquer, mais surtout... que j'étais dans mes vingt ans.

Je ne voudrais pas fatiguer les

quelques lecteurs qui voudront suivre ma modeste prose, mais je ne puis terminer sans donner quelques conseils de prudence, surtout aux néophytes. Je m'en voudrais d'être prétentieux, car ce n'est certes pas mon fonds, toutefois, je puis dire que dans ma longue carrière je n'ai jamais eu d'accidents. Il me semble voir sourire certains qui doivent penser: « Bien sûr, il marche à la pépère! » Je réponds hardiment non. Je n'ai jamais fait du 120, mais couramment du 80 et même 90, ce qui n'est déjà pas mal, en tenant compte du réglage du compteur.

Un bon conseil aux jeunes. N'ayez pas toujours les yeux rivés sur votre

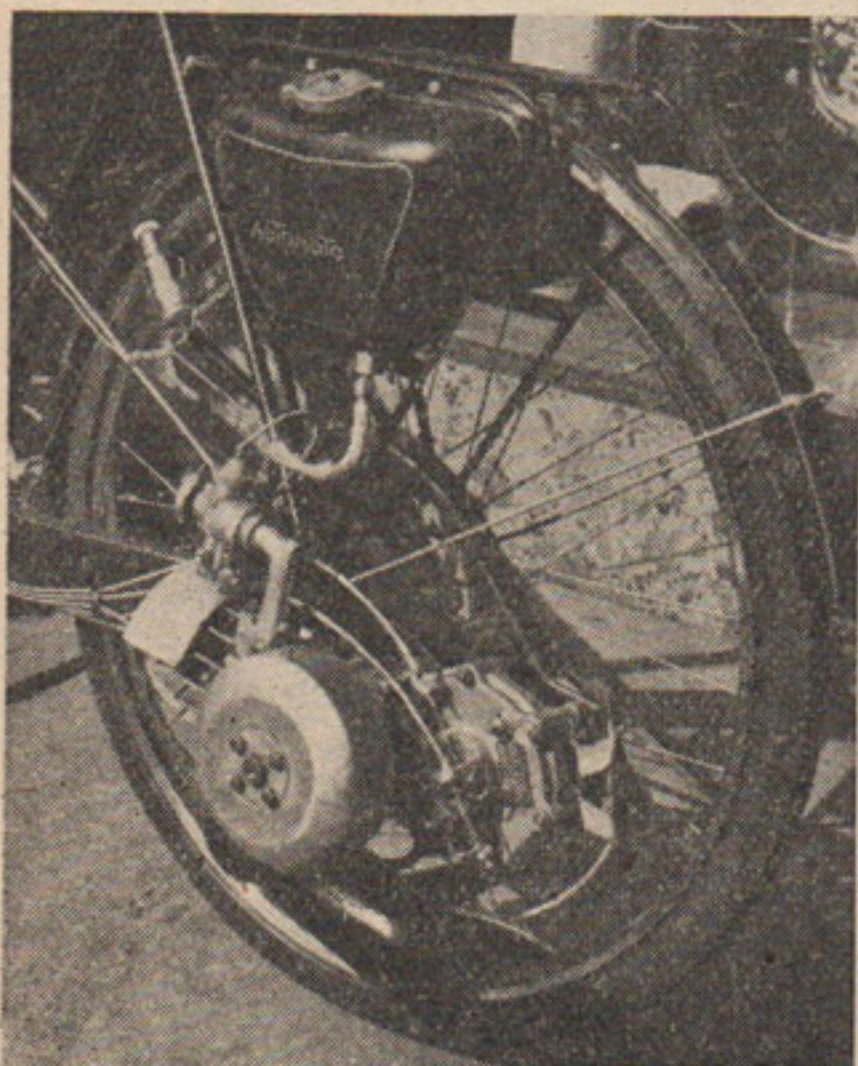
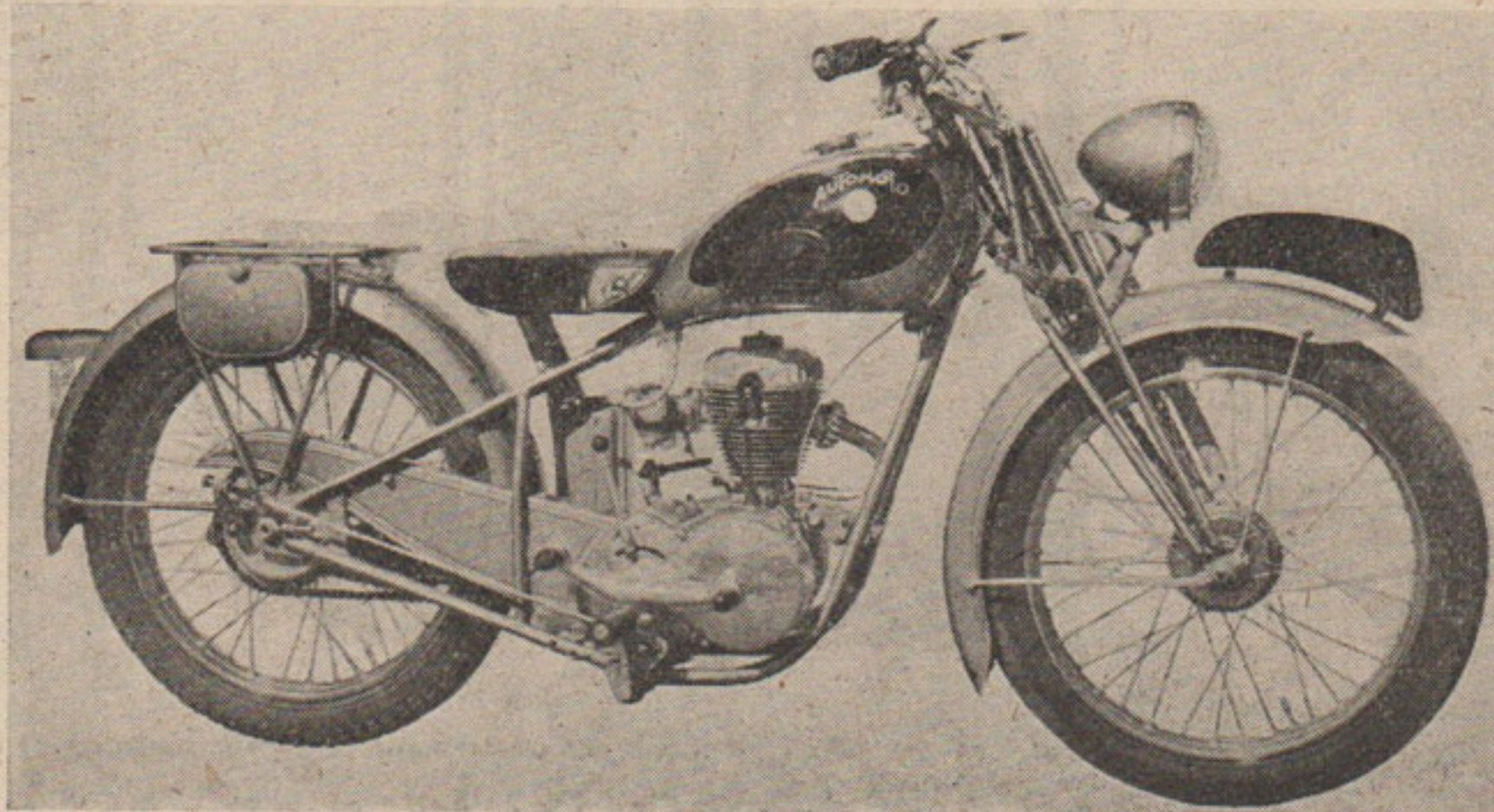
compteur. Tenez compte que même sur une grande ligne droite, un chien ou toute autre bête peut surgir de derrière un arbre ou d'un portail; enfin et surtout, dans un tournant, soyez maître de votre machine pour arrêter assez promptement, car un véhicule conduit par un demi-fou ou un sourd qui n'aura pu entendre votre avertissement peut surgir et c'est alors la catastrophe.

Si le vieil adage dit que prudence est mère de la sûreté, cela n'implique pas que vitesse soit ennemie de la prudence. Souventes fois quelques « gaz » valent mieux qu'un coup de frein.

UN VÉTÉRAN.

NOUS AVONS VU POUR VOUS :

LES NOUVEAUX MODELES AUTOMOTO



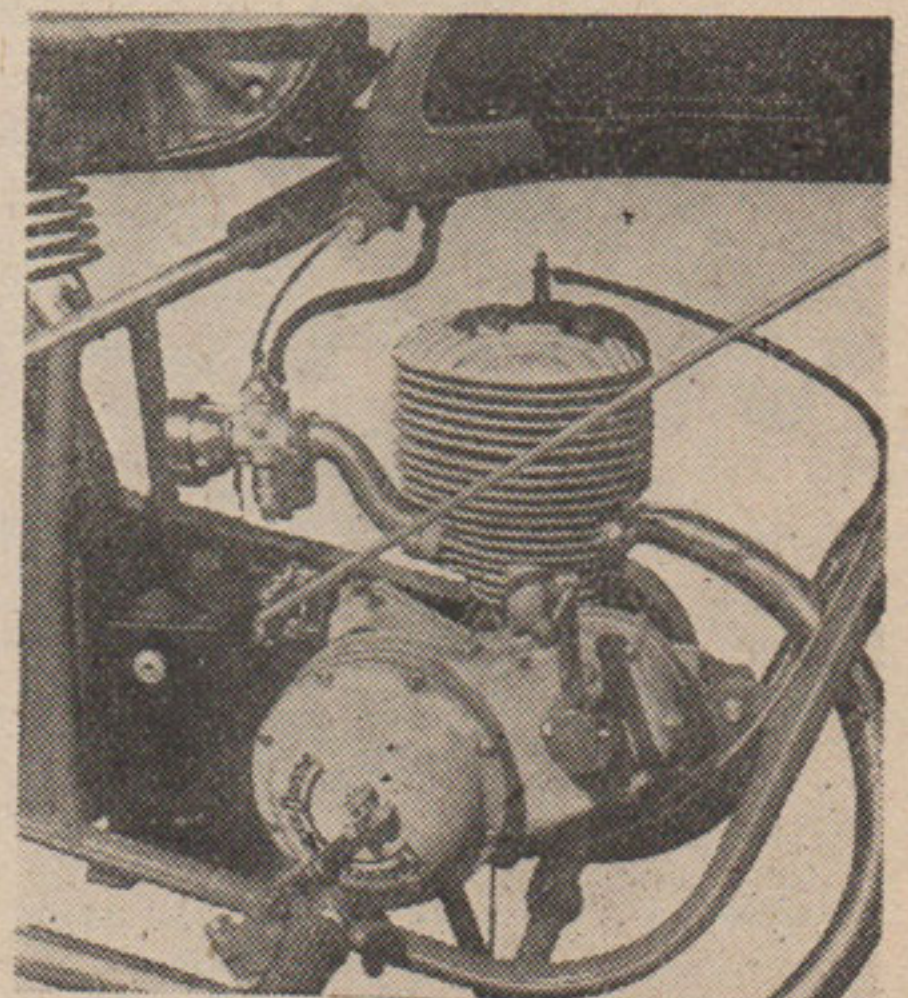
Ci-dessus : *Le nouveau modèle Automoto, cadre double berceau, livré en 125 et en 150 cmc. moteur A.M.C. Les délais de livraison sont relativement réduits :*

A droite : Une variante du vélomoteur équipée du nouveau moteur Aubier et Dunne deux temps. Bloc moteur mise en marche vers l'avant. Carburateur Gurtner.

A gauche : Le cyclomoteur P. P. Roussey 2 vitesses, débrayage, qui équipe maintenant une bicyclette Automoto spécialement conçue pour cet usage.

Toutes ces machines sont dotées d'une présentation luxueuse habituelle à la marque.

*Prix avec moteur A.M.C. : 86.700 fr.
— Roussey : 42.900 fr.*



Le motoriste bien connu, M. Joseph Stignani, a parachevé la mise au point de ses suspensions adaptables, fourche télescopique à double ressorts centraux, et une variante de sa suspension en alliage léger avec amortisseurs.

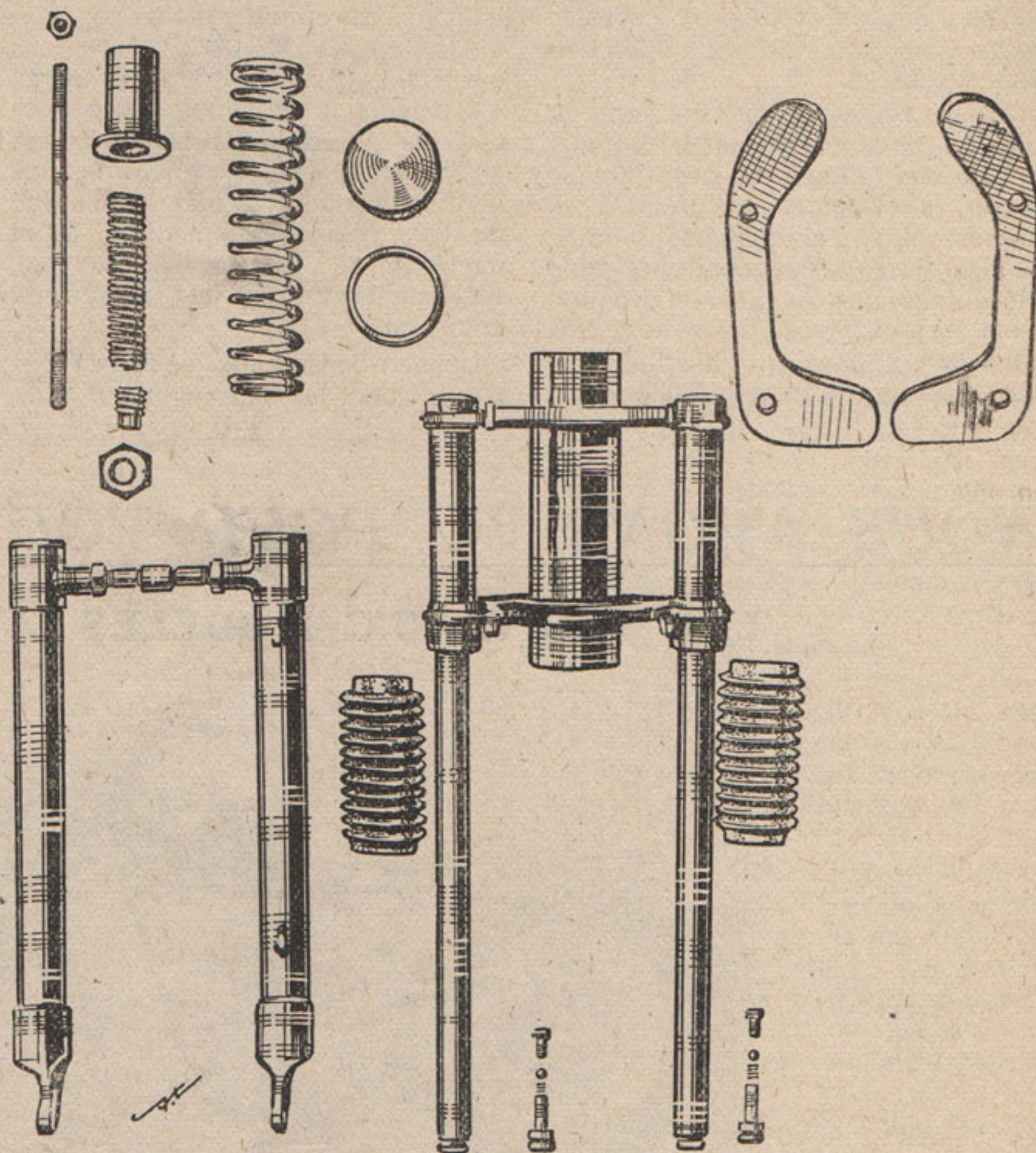
La caractéristique principale de ces productions est l'emploi de ressorts antagonistes qui suppriment radicalement les coups de raquette. Dans la fourche, deux amortisseurs hydrauliques viennent compléter l'action des ressorts. Les tubes sont garnis d'huile, quand on comprime la fourche cette huile passe par un trou calibré qui est obturé en sens inverse par une bille que pousse un petit ressort taré, suivant le principe des amortisseurs hydrauliques connus. Le montage de l'ensemble s'opère très facilement par les plaquettes que l'on perce à la demande, de façon à les présenter face aux emplacements des axes de fourche solidaires du cadre; il est nécessaire d'augmenter l'inclinaison de la fourche par rapport au système à parallélogramme. Nous essayerons prochainement une machine équipée par Stignani et nous rendrons compte de nos impressions.

La suspension arrière, très allégée grâce à l'emploi d'alliage d'aluminium pour la fabrication du coulisseau, possède également un ressort qui travaille à la compression et qui, arrivant à fond de course, met en action le ressort antagoniste de façon à éviter le talonnement; l'ensemble du mouvement oscillatoire est tempéré par un amortisseur à friction.

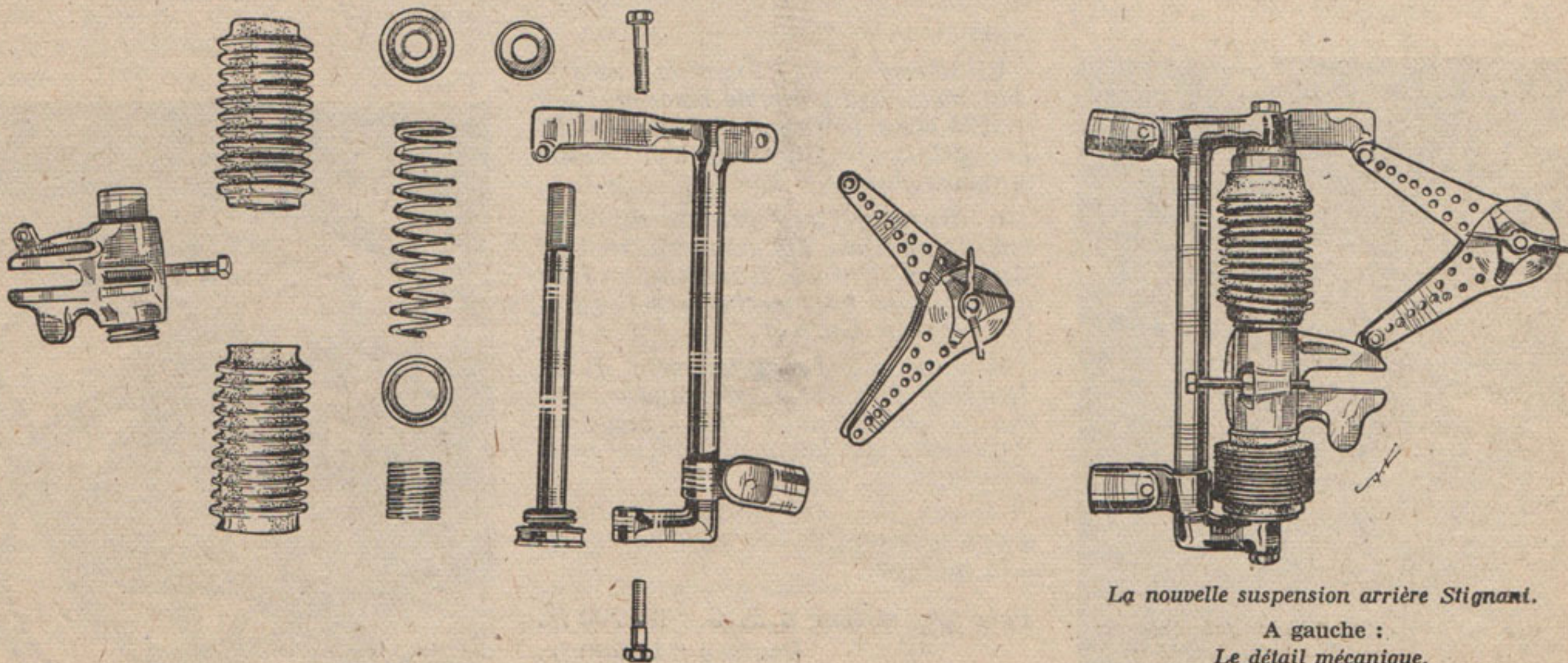
Le montage est très simplifié grâce aux chapes orientables. Celle du bas est même coulissante, on la brase après avoir déterminé son emplacement exact.

L'ancrage du frein est prévu pour tous les dispositifs.

Les suspensions STIGNANI



Détail de la fourche télescopique construite maintenant en série.



La nouvelle suspension arrière Stignani.

A gauche :
Le détail mécanique.

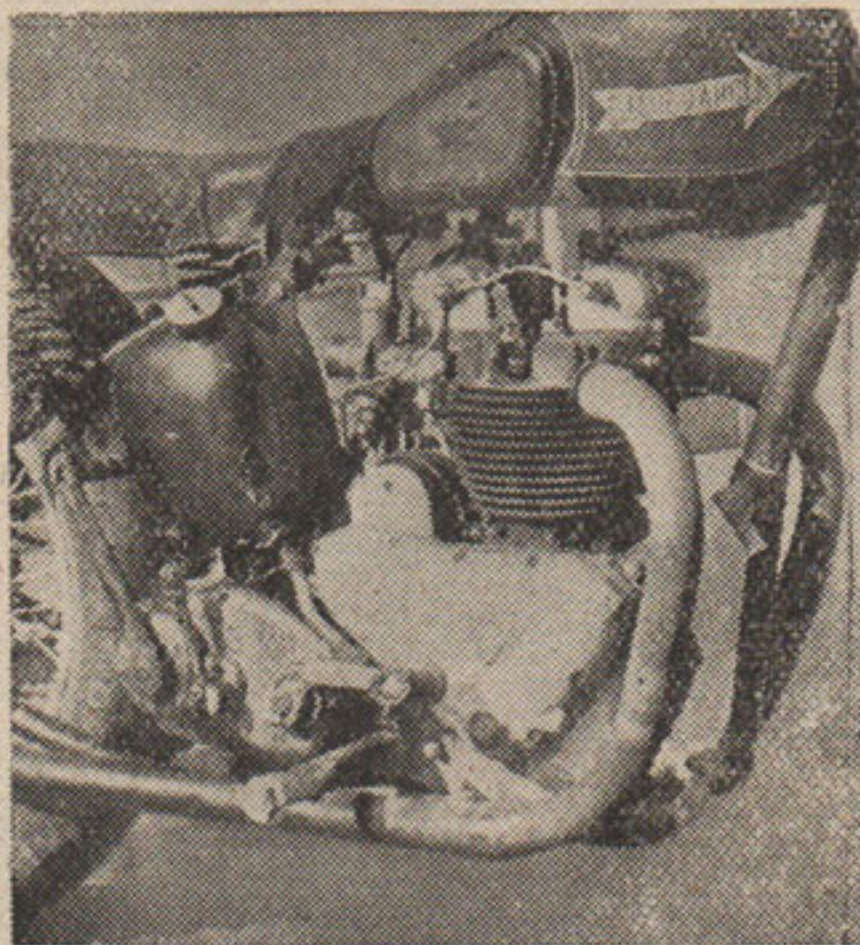
MACHINES DE CROSS

(Suite du n° 10)

A ce sujet, l'adoption de la suspension arrière améliore grandement le rendement des freins comme des accélérations. La suspension arrière soulage un peu la fourche avant dans son travail en évitant maints rebondissements. Nous croyons pourtant qu'il est nécessaire d'avoir des ressorts assez durs afin d'éviter le talonnement qui est néfaste à l'axe de la roue et à son support, surtout s'il est en alliage léger. Les suspensions du genre italien ont certainement de grandes qualités, si nous en croyons les résultats obtenus par Bonin avec sa Guzzi qui n'est pourtant pas une machine spéciale de cross.

En définitive, les avis sont encore très partagés et la majorité des coureurs préfère encore le cadre rigide.

La mise au point des moteurs demande autant de soins et d'attention que s'ils étaient utilisés en courses de vitesse, cependant la recherche des chevaux ne devra pas s'opérer tout à fait dans le même sens. La vitesse limite d'utilisation étant aux environs de 60 à 70 km.-h., il faut

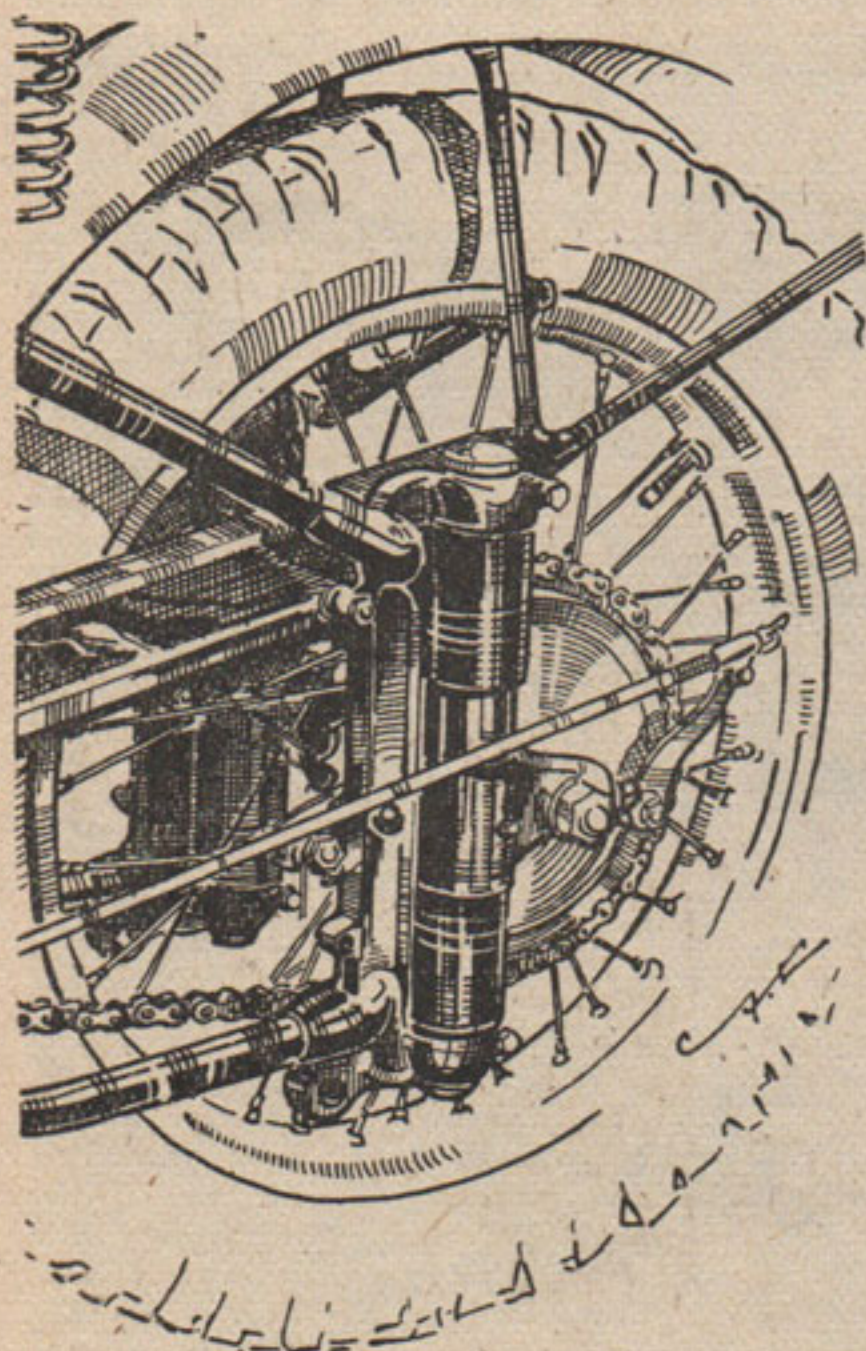


Le moteur Tiger 100 utilisé par Blat.

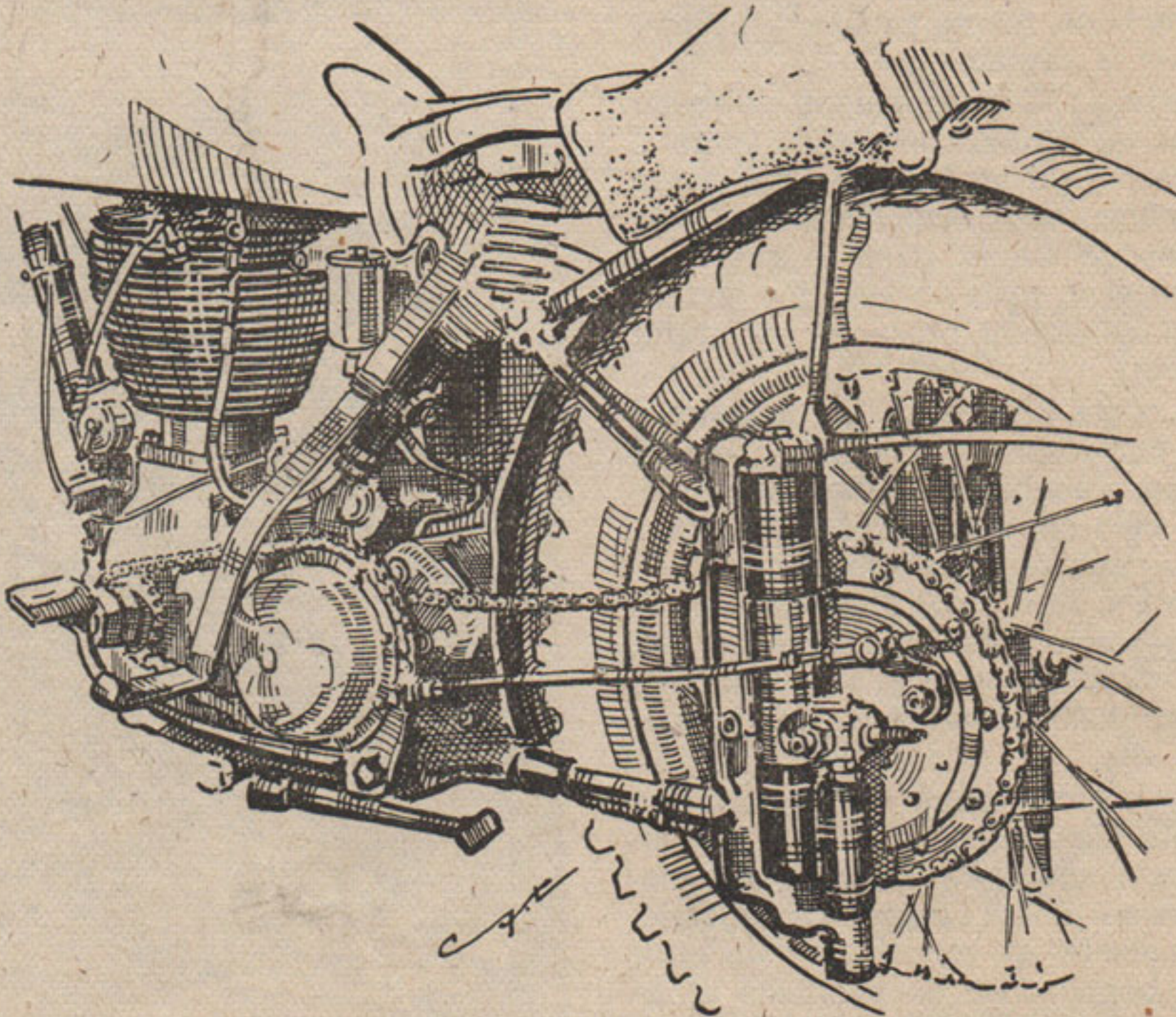
donc accroître la puissance aux bas régimes. L'équilibrage devra toujours être particulièrement soigné. Le taux de compression sera augmenté, mais

nous pensons que 8/1 pour les 350 cmc. et 7,5/1 pour les 500 cmc. sont des maxima. Le polissage des culasses et des passages de gaz s'impose. Par contre le croisement des temps employé pour tirer le maximum de tours en vitesse diminue le couple aux bas régimes. Il est préférable par conséquent de conserver les réglages normaux de distribution.

Le Cross d'Amiens était une illustration vivante de ce que nous avançons : la puissance brutale, dans un circuit particulièrement torturé, devient une gêne ; Blat, fonçant avec sa twin comme nous ne l'avions encore jamais vu, perdait malgré tout à chaque sortie de virage quelques fractions de seconde en dérapant à l'accélération. Par contre Deshaie avec sa 350 cmc. faisait un travail moins spectaculaire et tout aussi efficace. Le vainqueur Verrechia possédait lui aussi une machine très maniable, aux accélérations coulées,



Une suspension très rigide fabriquée par Mazoyer et montée sur les Matchless.



Un autre type de suspension, à piston amortisseur, d'origine italienne la P. M. utilisée par Ladevèze. Notez les repose-pieds.

son arbre à cames n'était pas spécialement rageur et pourtant le succès vint effectivement couronner ses efforts.

Les soins du moteur ne doivent pas nous faire oublier les autres parties de la machine; la boîte de vitesse notamment, doit être choisie parmi les plus robustes et l'embrayage sera toujours maintenu en parfait état. La pédale de sélecteur devrait permettre les changements de vitesse sans que le pied quitte le repose-pied. Les dits repose-pied seront renforcés et réduits à leur plus simple expression de façon à diminuer leur vulnérabilité en cas de bûche. Ne pas oublier de conserver le « kick » qui sera d'un grand secours après un arrêt forcé dans un terrain glissant, ou en montée.

Attention aux béquilles avant, les supprimer ou les boulonner sérieusement. Les garde-boue seront très solidement fixés, et tous les boulons seront arrêtés.

Le filtre à air est un accessoire de première utilité, étant donné la poussière soulevée par l'ensemble des concurrents, nous avons déjà eu de nombreux exemples de corps étrangers aspirés par le moteur et causant des dégâts dont on se passerait aisément.

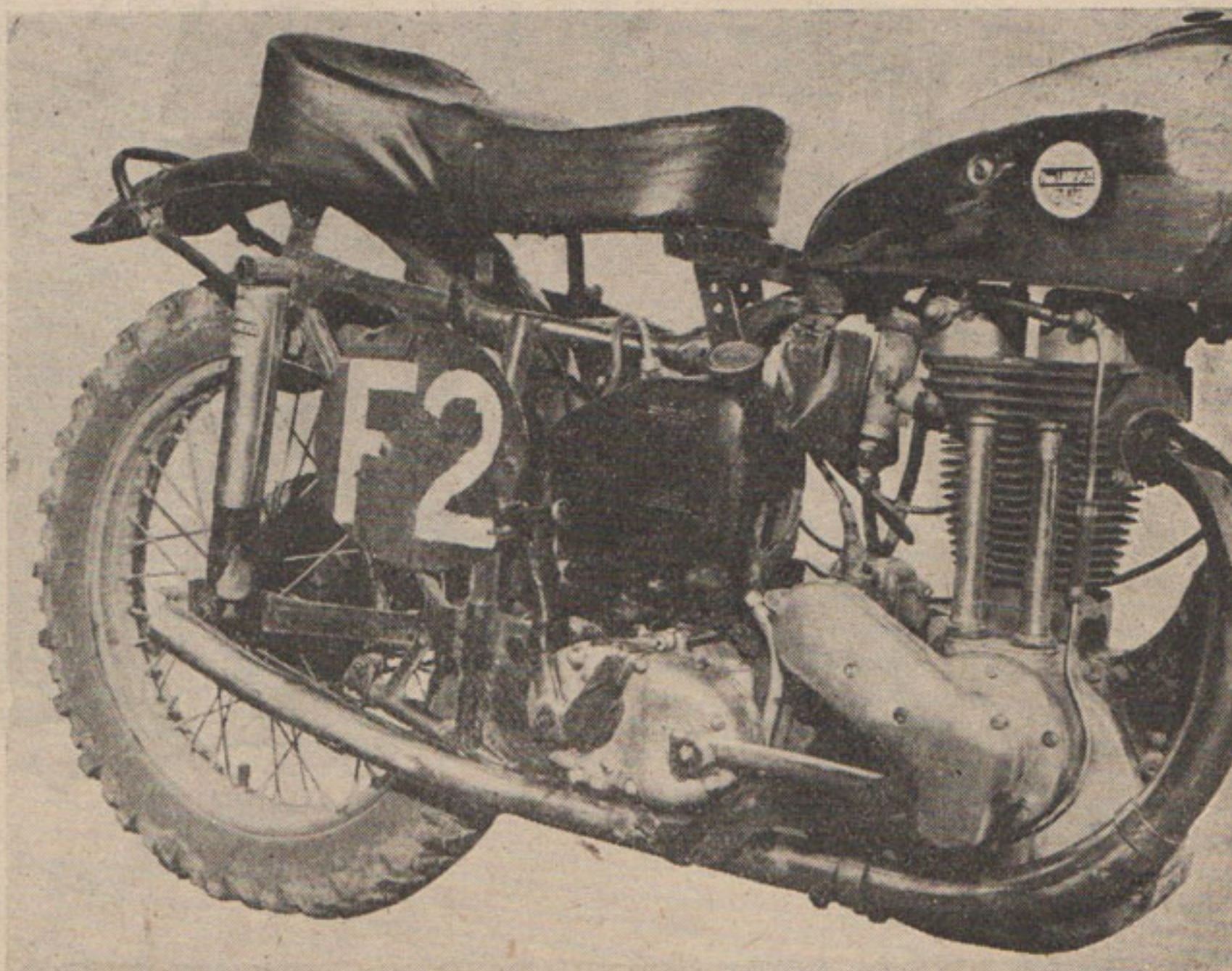
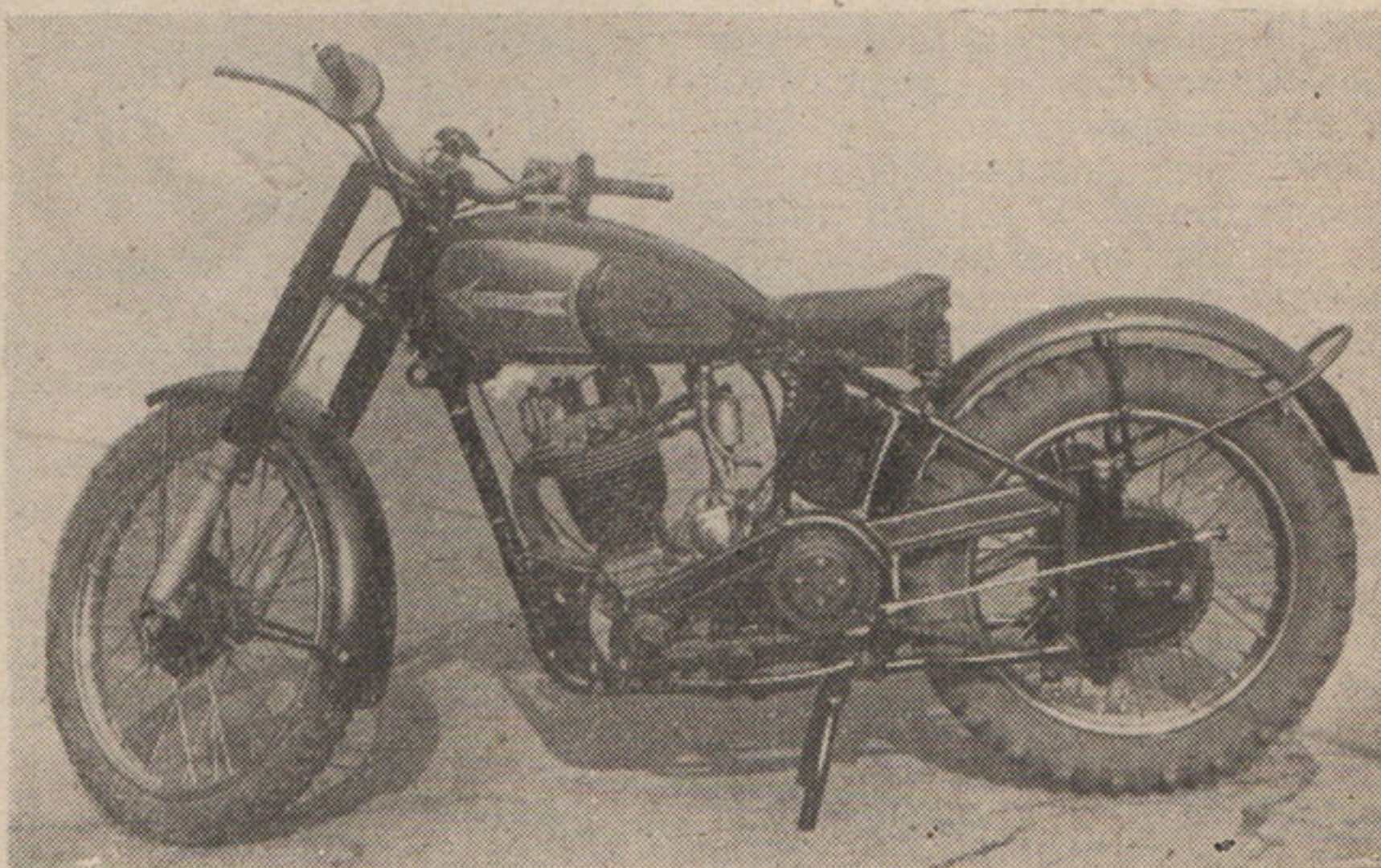
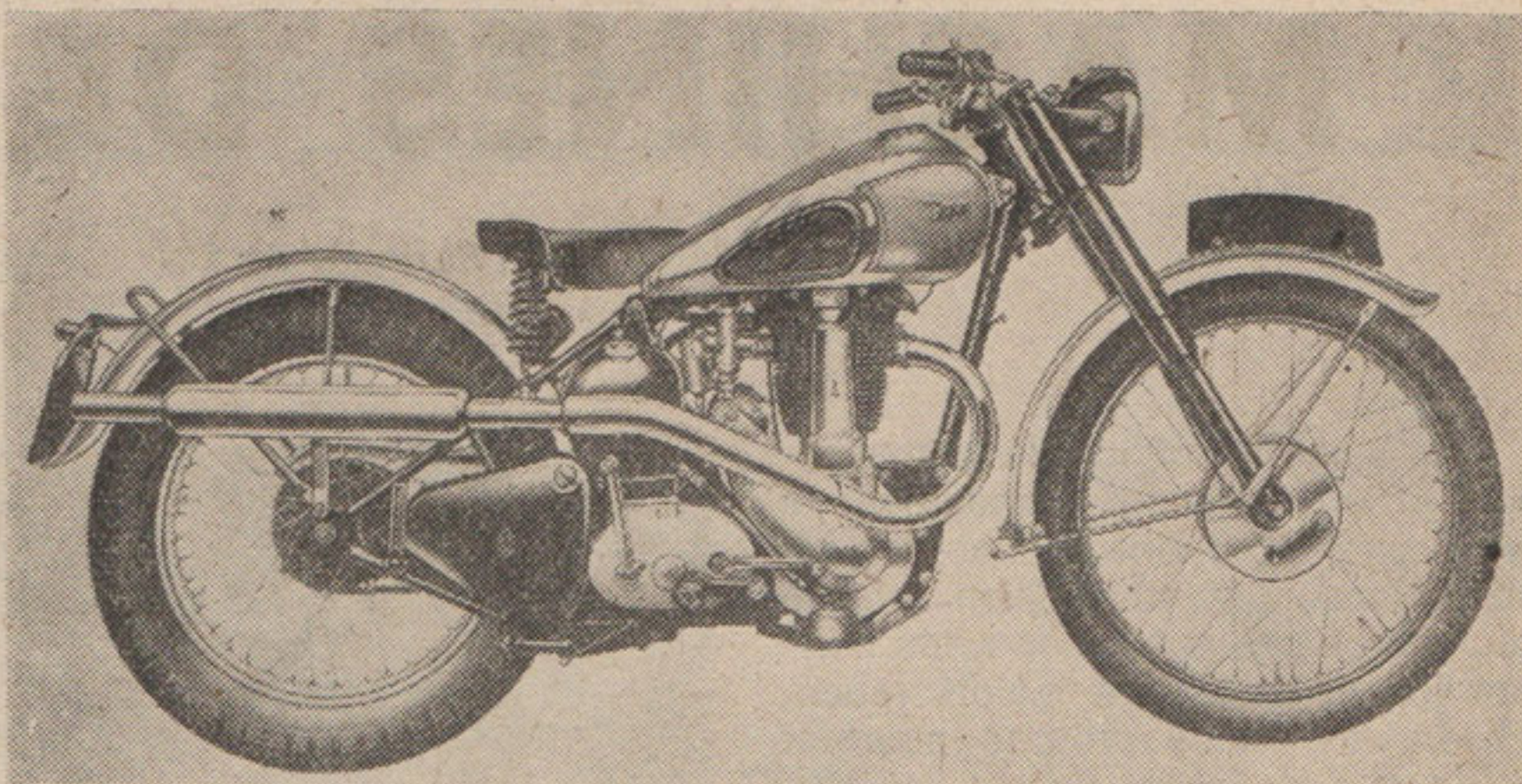
Les câbles et leur gaine seront montés de façon à ce qu'ils ne flottent pas sur le plan latéral. Un câble d'embrayage arraché au cours d'un accrochage, même anodin, peut faire perdre la course.

Le tuyau d'échappement, devra lui aussi, ne faire aucune saillie latérale. Normalement un tromblon est inutile et même peu recommandable pour les accélérations, dans le cas nous intéressant, mais en tant que facteur d'intimidation il présente un intérêt certain.

Le pilote talonné par un concurrent qui fait résonner son échappement à grands coups de poignée tournante, finit bien souvent par céder la place. La correction, dans le moto-cross, est vraiment de rigueur. Bien des accrochages seront évités si le concurrent moins rapide laisse le passage, dans les endroits resserrés, au conducteur plus vite.

En résumé, pour mettre tous les atouts dans son jeu, le futur crossman devra s'ingénier à préparer une machine qui alliera : puissance, légèreté, maniabilité et robustesse; de plus, une bonne dose de sportivité et de ténacité aidera le débutant à suivre les traces de ses aînés.

NEB.



Trois machines spécialement établies pour le cross : la B. S. A., la Flèche d'Argent et l'Ariel à suspension M. C. Candless.

ORLÉANS, PUY DE SANCY, ORLÉANS

Une démonstration probante des qualités du « VéloMOTEUR » moderne.

L'Amical Motor-Club Orléanais vient une fois de plus de prouver sa vitalité en organisant le dimanche 9 mai une épreuve réservée aux Agents patentés d'Orléans, ayant pour but une propagande en faveur du vélomoteur appuyée sur des performances contrôlées publiquement.

A 2 heures du matin, sous la statue de Jeanne d'Arc, place du Martroi, 5 vélomoteurs démarraient encadrés par des motocyclistes munis d'une voiture de presse et d'un camion transportant le ravitaillement. Il s'agissait de rallier le Puy de Sancy et de revenir à Orléans dans le minimum de temps. Les cinq pilotes : MM. Alexis, Casegrain, Colesse, Tessier et Klym montaient respectivement des Peugeot 125 cmc. 2 temps, 4 vitesses sélecteur; Motobécane 4 temps à soupapes latérales 3 vitesses à main; Motoconfort, Mobyclub 4 temps, culbutées, suspension arrière; Terrot 4 temps culbutées, 4 vitesses sélecteur; Gnome et Rhône 2 temps 3 vitesses.

Nos concurrents partirent bon train, la pluie devait les « rafraîchir en les réveillant » aux environs de Bourges, ce qui ne les empêcha pas de passer avec une demi-heure d'avance sur leur horaire. Cette avance ne fit que croître puisque l'arrivée au Puy de Sancy s'opéra à 9 h. 20 au lieu de 10 h. 20 comme prévu. Malheureusement, il fut impossible au camion porteur du ravitaillement de suivre les vélomoteurs dans la partie tourmentée du parcours et nos pilotes eurent le temps de s'ébattre et d'envoyer des cartes postales avant l'arrivée dudit camion.

Après un arrêt de 45 minutes, la caravane s'en fut vers Moulins et dans la montagne les nombreux virelets furent négociés avec une telle virtuosité qu'il fallut encore attendre à Moulins la voiture de ravitaillement.

Durant le parcours nous avons pu apprécier l'amabilité des représentants des clubs locaux, qui ont grandement



Les concurrents au pied du Sancy.

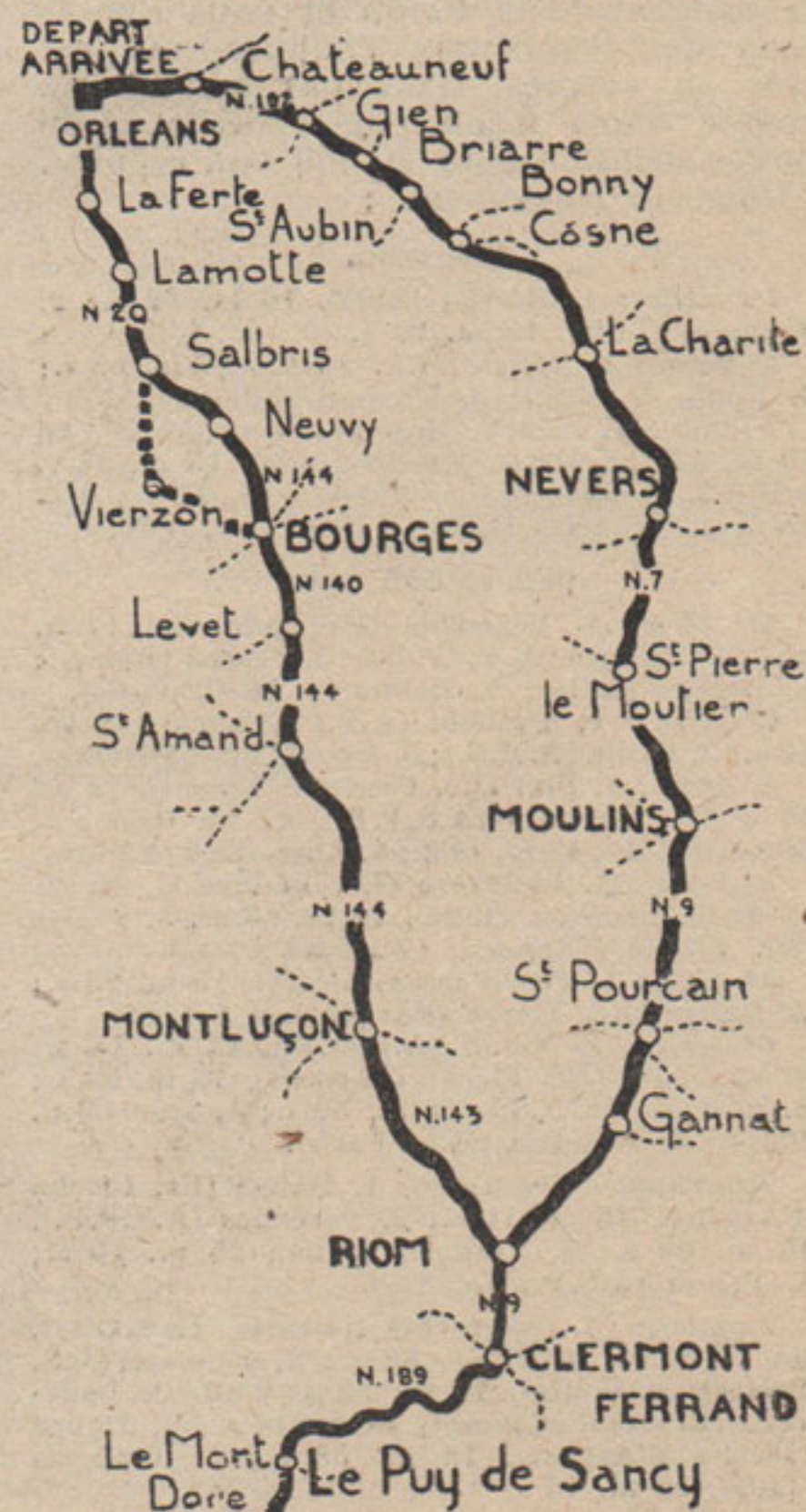
facilité les traversées de leurs villes respectives en improvisant des services d'ordre et en guidant la petite caravane. Il est toujours réconfortant de constater la bonne entente qui régit les motocyclistes de toutes nos provinces. Nous avons vu à Bourges des éléments du M.C. du Berry, à Clermont le M.C. d'Auvergne, le M.C. de Moulins et à Nevers le M.C. de la Nièvre.

Nous n'aurons guère de péripéties à raconter, puisque le retour comme l'aller s'effectua absolument sans histoires, pas la moindre petite crevaillon, pas de changement de bougie, pas même un écrou desserré; navrant pour le narrateur, mais quel succès pour les mécaniques empruntées, la plupart, à des clients de bonne volonté. Cette façon de procéder exclut d'ailleurs toute idée concernant l'emploi de machines spéciales. Les pilotes également n'étaient pas spécialisés, ni même licenciés; le plus jeune, Klym, vient d'avoir 18 ans, le plus âgé... n'en parlons pas il s'est comporté comme un jeune homme, laissons lui l'âge qu'il paraît!!!

Entre Briare et Gien un orage vint déverser des torrents d'eau sur nos courageux randonneurs, qui continuèrent

à la même allure. A partir de Châteauneuf des membres de l'A.M.C.O. commencèrent à faire leur apparition, escortant la petite troupe toujours grossissante, puis la police motorisée vint servir d'avant-garde, et nos cinq vélomoteurs firent une entrée en ligne des plus réussies, se retrouvant à leur point de départ à 15 h. 30 au milieu d'une foule chaleureuse.

Malgré les arrêts forcés qui peuvent être évalués à une bonne heure, les 700 kilomètres ont été abattus à 45 de moyenne. Il est évident qu'avec un



Les délégués du M.C. Moulins se sont joints aux concurrents pour leur souhaiter la bienvenue

camion plus rapide la moyenne avoisinait 50 kilomètres à l'heure.

Le résultat est donc bien acquis : un vélomoteur quel qu'en soit la marque peut accomplir les plus grandes randonnées, aborder la montagne sans défaillir. Les timorés pourront s'embarquer sans crainte vers les régions de villégiature qui leur conviennent avec un minimum de fatigue et de frais et un maximum d'agrément.

La preuve vient encore d'en être faite grâce à l'Amical Motor-Club Orléanais animé par son président M. Ribeyrol, à qui nous présentons ainsi qu'à tous les membres du Club nos félicitations pour leur collaboration éclairée, qui nous a permis d'assister à une démonstration si pleinement réussie. NEB.

DE LA PLUIE A METTET

La grande épreuve belge a vu la participation de trois de nos pilotes : Lhéritier, Beauvais, François. Notre champion de France finit 4^e derrière Withworth ce qui, étant donné la qualité des participants, est une belle performance.

Le Moto-Cross d'Amiens.

L'Association Cyclecariste et Motocycliste de Picardie organisa le dimanche 25 avril un Moto-Cross qui, malgré la concurrence des premières courses de chevaux, obtint un grand succès.

Le parcours était véritablement difficile: il comportait une descente au pourcentage très prononcé, avec virage dans le bas, une grimpe ornée de cailloux et des lacets dans les trous d'obus; dans l'ensemble un tracé où les dépassements s'avéraient particulièrement délicats. Nous avons pu admirer la virtuosité d'Adnet, Verrechia, Deshaie, Ladevéze, Dauge, Bazelès. Nous déplorons aussi la malchance de Bonin et nous regrettons que l'Amiénois Thuillier, qui est très en progrès, n'ait pas conduit sa course d'une façon plus sportive. Une bonne mention pour Mélioli « un espoir ».

Voici le classement :

250 cmc.

1^{re} série : 1. Baselis (Lille), 16 m. 42 s.; 2. François (Lille), 18 m. 33 s.

2^e série : 1. Adnet (M.C. Paris), 17 m. 08 s.; 2. Bonin (A.M.S.); 3. Mariani (Bobigny).

Finale : 1. Adnet (Motor-Club de Paris), en 15 m. 47 s. 6/10; 2. Baselis (Lille), 15 m. 48 s. 4/10; 3. Mélioli (M.C. Saint-Cloud), 17 m. 4 s. 4/10; 4. François (Lille), 17 m. 24 s. 4/10.

350 et 500 cmc.

1^{re} série : 1. Verrechia (Ec. Ladéveze), 17 m. 55 s.; 2. Prioul (A.S.P.) Police; 3. Perard (Reims); 4. Baselis (Lille); 5. Delaunay (M.C. Paris).

2^e série : 1. Deshaie (A.P.P. Police), 16 m. 48 s.; 2. Perlin (A.M.S.); 3. Houel (Ec. Ladéveze).

3^e série : 1. Blat (Ec. Flèche d'Argent), 15 m. 17 s.; 2. Perennes (A.S.P.P.), 17 m. 06 s.; 3. Massiot C.B.), 17 m. 14 s.; 4. Lusserand (A.M.S.).

4^e série : 1. Ladéveze (Ec. Ladéveze), 15 m. 11 s.; 2. François (Lille), 16 m. 43 s.; 3. Poitte (Ec. Flèche d'Argent), 17 m. 24 s.

5^e série : 1. Thuillier (A.C.M.P.), 15 m. 26 s.; 2. Dauge (Ec. Flèche d'Argent), à 1 tour.

6^e série : 1. Viaud (A.C.M.P.), 15 m. 12 s.; 2. R. Bonin (Ec. Flèche d'Argent), 15 m. 29 s.; 3. Brassine (A.M.S.), 15 m. 52 s.; 4. Huc (M.C. Paris); 5. Legrand (M.C. Paris).

Repêchage des seconds : 1. Dauge (Ec. Flèche d'Argent), 15 m. 11 s.; 2. Perennes (A.S.P.P.), 16 m. 03 s.; 3. François (Lille), 16 m. 10 s.; 4. Prioul (A.S.P.P.).

Finale : 1. Verrechia (Ecurie Ladéveze), les 10 tours en 17 m. 38 s.; 2. Deshaie (A.S. Préfecture Police), 17 m. 38 s. 6/10; 3. Ladéveze (Ecurie Ladéveze), 18 m. 14 s.; 4. Dauge (Flèche d'Argent), 18 m. 53 s.; 5. François (Lille), 20 m. 46 s.

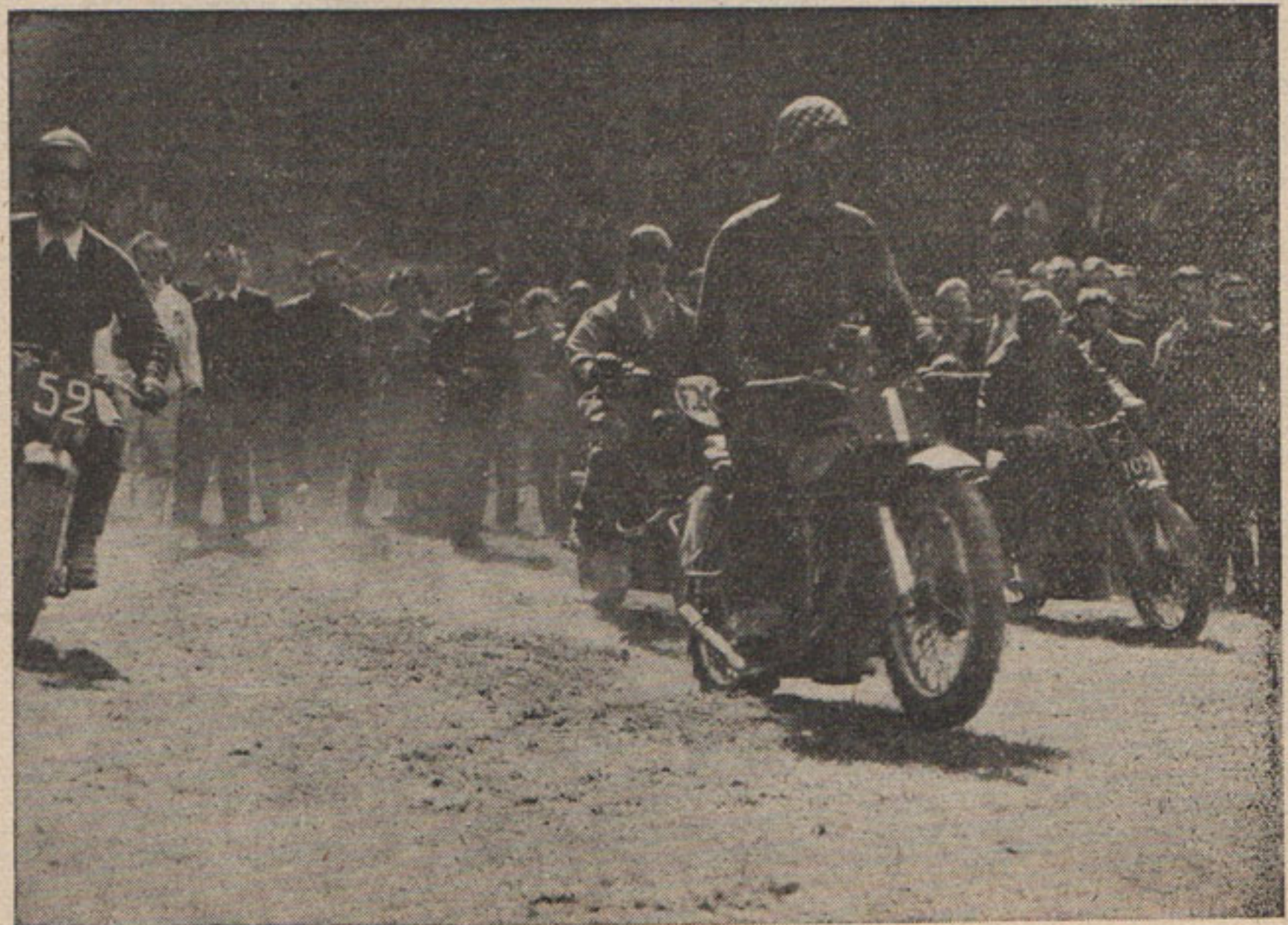


Après l'arrivée à Orléans, le groupe des concurrents et leurs supporters



Ci-dessus Adnet le vainqueur des 150 cmc

Ci-dessous le départ de la première série



L'AN PROCHAIN LE BIDON D'UN LITRE

pour les Vélomoteurs et Cyclomoteurs

« Le Bidon de 5 litres » créé par le Docteur Collière et organisé, chaque année, par l'Automobile-Club de l'Ouest est, à notre sens, pour les automobilistes, une épreuve de haut intérêt surtout dans les circonstances actuelles. Pourquoi ne profiterait-on pas d'une formule et d'une organisation excellentes en faveur de nos vélomoteurs et moteurs auxiliaires ?

Ce concours serait plein de profits pour les fabricants de moteurs, de carburateurs et pour la foule des utilisateurs de ces véhicules éminemment populaires.

Nous avons posé la question à notre confrère M. Jacques Loste, directeur de l'Argus, qui prête chaque année son appui au « Bidon de 5 litres ».

M. Loste a de suite admis la valeur de notre suggestion; nous pouvons donc annoncer dès aujourd'hui, en plein accord avec l'Argus et avec les organisateurs, que l'année prochaine aura lieu le

Concours du Bidon de 1 litre.

Notre confrère la Revue des Agents sera aux côtés de l'Argus et de Motocycles pour que le « Bidon d'un litre » ait son plein retentissement dans tous les milieux où s'exerce l'activité motocycliste.



Fédération Française de Motocyclisme CONGRES DE LA F.I.C.M.

Les principales décisions prises au cours des diverses réunions sont les suivantes :

COMMISSION SPORTIVE INTERNATIONALE

Six Jours Internationaux. — D'accord avec la Fédération de Tchécoslovaquie il a été décidé que, contrairement aux prévisions antérieures, les Six Jours Internationaux 1948 seraient organisés par la Fédération Italienne Motocycliste au mois de septembre prochain. Les dates exactes des épreuves et l'itinéraire seront publiés ultérieurement.

Réglementation des side-cars. — A la suite des observations formulées par la Belgique, la France et la Suisse, au sujet de la réglementation des side-cars adoptée lors du dernier Congrès de Paris, et après avoir enregistré l'engagement que les abus ayant motivé cette réglementation ne se reproduiraient plus, la Commission Sportive de la F.I.C.M. décide :

1° La suppression des décisions du Congrès de Paris en ce qui concerne les side-cars.

2° Le retour à l'ancien règlement, complété par les précisions suivantes :

— La roue du side-car doit être de dimensions au moins égales à celles de la plus petite des deux roues de la moto.

— Le passager doit être *effectivement* transporté dans le sidecar pendant toute la durée de la course. Momentanément, il est autorisé à en sortir dans les virages, sans pour cela se faire transporter sur la moto.

Carburant de course 1949 et compresseur. — Il a été décidé de maintenir l'année prochaine l'interdiction du compresseur dans les courses ouvertes internationales et d'imposer comme carburant de l'essence de tourisme du commerce dont le degré supérieur d'octane sera si possible élevé à 80 au lieu de 75.

Modification du R.I.M.S. — La Commission a entendu les propositions de son président sur des modifications à apporter au régime actuel de la réglementation internationale des épreuves motocyclistes. Les suggestions présentées devant entraîner non seulement une modification du R.I.M.S., mais encore des statuts de la F.I.C.M., la question a été soumise en fin de Congrès au Conseil Général.

L'usage des suspensions AR se généralisant, l'Auto Cycle Union (Grande-Bretagne) a demandé des précisions sur la façon de vérifier les dimensions des garde-boue AR qui doivent couvrir 180° de la circonférence de la roue.

Il a été décidé que pour les machines munies d'une suspension AR la mesure des 180° se ferait avec le conducteur sur la machine.

REGLEMENTATION DES SIDE-CARS AU 20 AVRIL 1948

Catégories A. et C.

ART. 32. — A moins que le contraire ne soit spécifié dans les règlements particuliers et en cas de tentative de record, le passager peut être remplacé par du lest, qui peut être constitué par une matière quelconque pesant au minimum 60 kilos.

Dans tous les cas, les véhicules devront être construits pour transporter un passager, et lorsqu'il s'agit d'un side-car, les dimensions de la carrosserie devront être les suivantes :

1° Longueur minimum 1 m. 50.

2° La surface de la section de la carrosserie d'un side-car suivant la coupe verticale devra pouvoir recouvrir complètement soit :

a) un rectangle de 40 cm. de largeur sur 30 cm. de hauteur, ou :

b) une demi-circonférence de 54 cm. de diamètre.

La distance minimum entre la roue de la motocyclette et celle du side-car est fixée à 80 centimètres. En outre, la carrosserie du side-car ayant les dimensions minima réglementaires fixées ci-dessus devra se trouver entièrement entre la roue de la motocyclette et celle du side-car.

La roue du side-car doit être de dimensions au moins égales à celles de la plus petite des deux roues de la moto.

Le passager doit être *effectivement* transporté dans le side-car pendant toute la durée de la course. Momentanément, il est autorisé à en sortir dans les virages, sans pour cela se faire transporter sur la moto.

Moto-Club Thouarsais

Le Moto-Club Thouarsais a repris son activité à dater du 1^{er} mai 1948.

Composition du Bureau :

Président : JOLY Hubert.

Vices-Présidents : BOURASSEAU Raymond, NIVET Raymond.

Secrétaire : LOUET Jean.

Secrétaire adjoint : BRETTELLE Georges.

Trésorier : RIPOSSEAU Gaston.

Siège social : Café du Progrès, Thouars (Deux-Sèvres).

Réunions : à 20 h. 30 le 1^{er} et 3^e mercredi de chaque mois.

Amicale Motocycliste de France

Le dimanche 2 mai, le Moto-Club La Garenne, Courbevoie, Colombes, organisait son traditionnel Rallye-Muguet sur Saint-Léger-en-Yvelines, qui malgré le mauvais temps connut un assez joli succès ayant 45 machines au départ.

A l'arrivée un déjeuner en commun fut pris, sauf par quelques acharnés qui voulurent

faire le pique-nique comme prévu et qui terminèrent sous un parapluie.

L'après-midi, cueillette du muguet dans les bois environnants, puis retour sur Paris.

Que tous les participants trouvent ici les remerciements des organisateurs.

De nombreux prix seront distribués aux participants à la permanence du M.-C. La Garenne.

U. S. M. T.

Le « Grand Prix du Métro », organisé par l'U.S.M.T. avec le concours de l'A.M.F., a obtenu le 25 avril un beau succès. En effet, malgré la pénurie d'essence et les prix astronomiques des fournitures, 86 concurrents prirent le départ à partir de 8 h. 30 au stade de la Croix de Berny.

Malgré un parcours délicat au retour, on n'enregistra pas moins de 36 *ex æquo* à l'arrivée. Ils furent départagés par la base secrète et ce fut le « toujours jeune » Doll de l'U.S.M.T. qui remporta ce circuit avec 0' de pénalisation.

Pour l'année prochaine, il faudra revoir ce circuit qui passe par Etampes, La Ferté-Allais, Sainte-Geneviève-des-Bois, etc... afin de le rendre encore plus difficile pour éviter le grand nombre d'*ex æquo*.

L'après-midi une course sur cendrée eut lieu sur le stade d'athlétisme devant un grand nombre de spectateurs.

Pour terminer, disons que la Coupe du Métro fut gagnée par l'U.S.M.T., noblesse oblige, et le Challenge Pochet par le M.-C. Est.

En somme, bonne journée pour la moto et pour l'U.S.M.T. qui n'a pas hésité à l'organiser à cette époque si difficile.

Association Cyclecariste et Motocycliste de Picardie

UNE GRANDE EPREUVE NATIONALE DE COURSES SUR PRAIRIE

Dimanche 30 mai, l'A.C.M.P. organise dans le cadre charmant du « Parc de la Hotoie » à Amiens une grande épreuve de courses sur prairie ouverte à tous les licenciés 1948. Cette épreuve se déroulera en trois catégories : 1^{er} Motos jusqu'à 250 cmc, classement spécial pour 125 cmc. 2^e Motos 350 cmc. 3^e Motos 500 cmc.

Chaque coureur touchera une prime de déplacement de 2.000 francs et une prime de départ de 3.000 francs.

Engagement avant le 24 mai. Renseignements et Règlements : R. Bingnet, secrétaire A.C.M.P., 13, place Alphonse-Fiquet, Amiens. Téléphone : 50.48.

Moto-Club Réolais

A la suite de l'Assemblée générale et de l'élection du Bureau, le Comité directeur du Moto-Club Réolais à La Réole (Gironde), se trouve ainsi composé :

Président : COUSSIRAT; Vice-Présidents : MEILLON, de SAINT-DENIS, MOTHES-MASSE; Secrétaire général : ROBERT; Secrétaire adjoint : CHAPOULIE; Trésorier général : RABIER; Trésorier adjoint : DUCOS; Membres : CLOUET, COSTE-BONNEL, DAVID, DENIAU, DOUX, TOUYAGA, VIDAL Louis; Délégué à la Ligue : ROBERT.

Fondé en 1946, le M.C.R. a organisé en 1946 et 1947 deux épreuves sur herbe qui ont connu dans la région un grand succès. La manifestation de 1948 aura lieu le 18 juillet avec une brillante participation. Tous les motards de la région sont invités à adhérer au Club.

Automobile-Club du Haut-Jura

La section motocycliste d'Oyonnax (Ain), affiliée à l'A.C.H.J., annonce sa renaissance à *Motocycle*, unanimement apprécié de tous les motards pour sa documentation et l'amabilité qu'il met à servir de trait d'union entre les Nérents Clubs.

Au cours de la réunion du 30 mars, le Bureau a été formé comme suit :

Président : M. TORTILLET; **Secrétaire :** M. MILLAUD; **Trésorier :** R. VITTE; **Membres :** P. GROBON, A. MERCIER, L. ANTONINI et I. JANTET.

Une première sortie groupant une douzaine de motos a déjà été effectuée à Saint-Claude le dimanche 11 courant. C'est dans une atmosphère de bonne camaraderie et de bonne humeur agrémentée par un chaud soleil de printemps, que la petite caravane égrena sur les routes pittoresques du Jura son chapelet de motos, ceci dans un ordre impeccable, et sans le moindre incident.

Un appel est lancé à tous les motards oyonnaxiens pour venir grossir nos rangs, qui groupent déjà une trentaine de membres.

Renseignements et adhésions le mardi à partir de 21 heures, Café de la Poste.

Le Grand Prix Motocycliste « Albert »

Organisé par l'Amical Motor-Club de Grasse, le Grand Prix Motocycliste avait réuni un nombre important de partants.

Ce fut M. André Ollivier qui réalisa la meilleure moyenne des Grassois et enleva le magnifique challenge.

Le départ de cette épreuve de 109 km. sur un parcours des plus variés puisqu'il comprenait des côtes comme celle qui a mené les concurrents jusqu'à Cabris, de nombreux virages, des descentes, de belles routes comme la route de Cannes à Grasse et celle de Grasse à Nice, obligea nos as régionaux à établir des horaires précis et surtout à les respecter. Les vélomoteurs prirent le départ à 8 h. et les motos à 8 h. 30. Le temps entre chaque concurrent était de 1 minute.

L'arrivée eut lieu vers midi, où un apéritif d'honneur réunit concurrents et dirigeants à La Régence

Classement par catégories. — Vélomoteurs : 1^{er} Ollivier; 2^e Domerego; 3^e Sincalbres; 4^e Bousquias; 5^e Simian; 6^e Antoine Peirano; 7^e Roublot.

175 cmc. : 1^{er} Rivoire (premier du classement général); 2^e Madjar.

250 cmc. : 1^{er} Armand Peirano; 2^e Hugues; 3^e Desieustre; 4^e Pierre Paul; 5^e Carengo; 6^e Escarrat; 7^e Racca.

350 cmc. : 1^{er} Belli; 2^e Chaix; 3^e Daumas; 4^e Mercoli; 5^e Biard.

500 cmc. : 1^{er} Hache; 2^e Gleize; 3^e Truchi; 4^e Gambini; 5^e Gaillot; 6^e Saez; 7^e Gougassian.

Sidecar : 1^{er} Maillan.

III^e Rallye International Motocycliste Madone des Centaures

Le 3^e Rallye International Madone des Centaures aura lieu le 27 juin à Acqui-Castellazzo-Bormida (Italie).

Pour faciliter les Clubs participants une direction française a été créée à Antibes (A.M.). « La Linette », chemin des Vieilles-Bréguières; tél. : 4 03-10, où tous renseignements seront fournis.

Rappelons qu'il y aura de nombreux prix dont : 1 coupe en argent d'une valeur de 100.000 lire, 20 coupes, 30 grandes plaquettes en bronze, médailles, fanions, et d'autres prix pour une valeur de 750.000 lire.

Chaque participant aura droit à un prix. Les participants auront l'essence nécessaire au rallye dès le passage de la frontière, et ce, au prix normal, la nourriture et le logement dans de bonnes conditions.

Peuvent participer au rallye, les motocyclistes, véhicules à moteur et autos.

Chaque Club où participant est libre d'effectuer le parcours seul ou en groupe.

Pour ceux qui le désirent, un départ aura lieu d'Antibes le samedi 26 juin à 6 heures du matin, avec l'itinéraire suivant : Riviera française et italienne jusqu'à Gènes, par : Nice, Monaco, Menton, Vintimille, San-Remo, Impéria, Alassio, Savone, Gènes, Alexandrie, Castellazzo-Bormida et Acqui, parcours 350 km. Le retour aura lieu directement le lundi 28 juin, départ d'Acqui à 10 heures, parcours 275 km.

La coupe a été remportée en 1947 par le Moto-Club de Moulins.

Le règlement sera adressé sur demande faite soit à la direction française à Antibes, soit au président de l'Organisation à Castellazzo-Bormida (Italie).

Union des Clubs Motocyclistes de la rive droite du Var

Il vient de se fonder à Antibes « l'Union des Clubs Motocyclistes de la Rive droite du Var », (de Saint-Laurent-du-Var à Toulon).

Les buts : Coordonner les efforts, élaboration en commun du calendrier sportif, constitution de Comités d'organisation des épreuves motocyclistes, etc...

L'Assemblée générale a désigné un Comité directeur :

Président : M. de LATOUR, Moto-Club d'Antibes.

Vice-Présidents : M. CAVIGLIA, Amicale Motocycliste Hyéroise; M. CAUVIN, Club Amical Motocycliste Populaire de Cannes; M. GARCIN, Moto-Club Dracénois.

Secrétaire général : M. BARALE, Moto-Club d'Antibes.

Secrétaire adjoint : M. DELMAS, Moto-cycle-Club de Cagnes.

Trésorier général : M. FRAISSE, Moto-Club Dracénois.

Trésorier adjoint : M. AUBET, Amicale Motocycliste Hyéroise.

Membres : SCHELLINO (Antibes), CAUVIN (Draguignan), SUQUET (Hyères), VIAL et FLORINA (Cannes), CASSINI et AZINARI (Cagnes-sur-Mer).

L'Union s'interdit toutes questions personnelles, politiques et religieuses.

Elle est ouverte à tous les Clubs qui en feront la demande au Président de « l'Union des Clubs Motocyclistes de la Rive droite du Var », Brasserie de la Porte-de-France, boulevard Chancel, Antibes (A.-M.). Tél. : 403-10.

Amicale-Moto-Club de la Cité

Le rallye ballon organisé par l'A.M.C.C. de Lyon a réuni un nombre imposant de participants, puisque 63 concurrents se firent inscrire pour participer à cette chasse au ballon. La montgolfière fut prête à prendre le départ à 16 heures; le beau temps et le vent aidant, elle prit rapidement de la hauteur et de la vitesse pour monter à 1.800 m. et tenir l'air 1 h. 30, pour finalement atterrir à plus de 30 km. du point de départ, entre Champagne et Saint-Didier. La plupart des concurrents renoncèrent à la chasse au bout d'une heure, ayant perdu de vue le ballon et c'est seulement à 18 h. 30 que les trois derniers concurrents qui, eux étaient les premiers, furent de retour à Trévoux ayant trouvé le ballon, ce qui donna le classement suivant :

1^{er} : Fister Roger, A.M.C.C.; 2^e Guillot, A.M.C.C.; 3^e Morga, A.M.C.C.

Ensuite on fit disputer un gymkana sur la place de Trévoux avec passage sous la barre et ce furent les vélomoteurs qui remportèrent la palme en passant à 95 cm. du sol, ce furent : Buck, Chanal et Dessagne.

Le passage à travers les quilles étant plus acrobatique encore, ce furent : Fau et Moschetto qui gagnèrent.

Moto-Club du Morbihan

Dimanche 11 avril 1948, dans la matinée, notre jeune Société « Le Moto-Club du Morbihan » a fait, au parc des Sports, à Vannes, une première et concluante exhibition devant près de 3.000 spectateurs. Nos motards ont rivalisé d'adresse, de sang-froid et d'un parfait esprit sportif, soit en course de lenteur, soit en vitesse pure.

Le sympathique directeur sportif du M.C.M., M. de Maluquer, a dû, en effet, à son grand regret freiner l'ardeur de ses jeunes poulains sur une piste qui, à son avis, aurait pu devenir meurtrière.

M. de Maluquer, maire de Le Tour-du-Parc, fit par ailleurs une splendide démonstration de ses qualités toujours impressionnantes en effectuant quelques tours de piste avec sa voiture de course Georges-Irat.

M. Rochard père, vice-président du M.C.M. et doyen des sociétaires, a participé, non seulement à l'organisation avec son dévouement habituel, mais également aux épreuves avec succès.

Cette manifestation a été mise sur pied par M. Allano, président et MM. Massiot, Méchin, Le Bail et tous les membres du Bureau et sous la présidence de M. Mathivet, chef de cabinet de M. le Préfet du Morbihan, président d'honneur et membre actif du M.C.M.

Remarqués dans l'assistance :

M. Gandouin, directeur aux Sports et à la Jeunesse ;

M. Duval, ingénieur subdivisionnaire des Mines du Morbihan, membre actif et grand animateur de la Société ;

M. Ménager, président du Syndicat des Cycles et Motos du Morbihan.

M. Met, chronométrateur régional officiel aux Sports, chronométrateur magistralement les temps.

RESULTATS

Course de lenteur.

Catégorie « Tri » : 1^{er} M. Rochard (père), le tour de piste en 11 m. 49 s.; 2^e Cloerec Marc en 9 m. 45 s.

Catégorie 125 cmc. : 1^{er} ex æquo : Rochard (fils) en 5 m.; Le Ménager en 6 m. 45 s.

Catégories supérieures à 125 cmc. : 1^{er} Lambertton (350 cmc.) en 7 m. 30 s.; 2^e Le Bail Jean (350 cmc.) en 7 m. 18 s.; 3^e Cloerec E. (350 cmc.) en 5 m. 20 s.; 4^e Briel (125 cmc.) en 5 m. 19 s.; 5^e Delourme (125 cmc.) en 4 m. 48 s.

Catégorie 500 cmc. : 1^{er} Adjudant Roger en 8 m. 5 s. 6/10.

Course poursuite.

100 cmc. : Rochard fils gagne devant Le Ménager.

125 cmc. : Briel gagne devant Delourme (à 160 m.).

Tri : Eon (2 t. 1/2 en 1 m. 27 s. 2/10, devant Cloerec Marc à 70 m.

Course contre la montre (essai).

Tri : Rochard père les 2 t. 1/2 en 1 m. 40 s. 4/10.

125 cmc. : Eon en 1 m. 13 s.

Course vitesse sur 200 m., départ arrêté.

350 cmc. : 1^{er} Lambertton en 9 s.; 2^e Le Bail en 10 s.; 3^e Le Hir en 10 s. 8/10; 4^e Cloerec E. en 11 s.

500 cmc. : 1^{er} Cario en 8 s.; 2^e Roger en 10 s. 6/10.

750 cmc. : 1^{er} Allano en 11 s.

LE GYMKHANA MOTOCYCLISTE DE LA FETE OMNISPORTS DE L'E.N.P. le 6 mai au Stade de la Chale à Saint-Etienne

Course de chaises : 1. Signoret (S.M.F.); 2. Lelièvre (S.M.F.); 3. Richaud (S.M.F.); 4. Gagnaire (S.M.F.); 5. Carrot fils (M.C.F.); 6. Bourcier (S.M.F.); 7. Teissier (M.C.F.); 8. Doron (M.C.F.); 9. Carrot père (M.C.F.); 10. Moreau (M.C.F.).

Course quilles et tremplin : 1. Richaud (S.M.F.) 0 point pénalisation, 41 s. 9/10; 2. Signoret (S.M.F.) 0 p. pénalisation, 52 s. 5/10; 3. Bourcier (S.M.F.) 0 p., 55 s.; 4. Carrot fils (M.C.F.) 0 p., 60 s.; 5. Lelièvre (S.M.F.), 1 p., 54 s. 3/10; 6. Carrot père (M.C.F.), 1 p., 59 s.; 7. Gagnaire (S.M.F.), 2 p., 50 s. 5/10; 8. Moreau (M.C.F.), 10 p., 59 s. 2/10; 9. Doron (M.C.F.), 11 p., 50 s. 5/10; 10. Teissier (M.C.F.), 14 p., 1 s. 4 m.

Course à la valise : 1. Richaud (S.M.F.); 2. Lelièvre (S.M.F.); 3. Carrot fils (M.C.F.); 4.

Gagnaire (S.M.F.); 5. Bourcier (S.M.F.); 6. Doron (M.C.F.); 7. Signoret (S.M.F.); 8. Moreau (M.C.F.); 9. Teissier (M.C.F.); 10. Carrot père (M.C.F.).

Classement individuel : 1. Richaud (S.M.F.), 3+1+1 = 5 points; 2. Lelièvre (S.M.F.), 2+5+2 = 9 p.; 3. Signoret (S.M.F.), 1+2+7 = 10 p.; 4. Carrot fils (M.C.F.), 5+4+3 = 12 p.; 5. Bourcier (S.M.F.), 6+3+5 = 14 p.; 6. Gagnaire (S.M.F.), 4+7+4 = 15 p.; 7. Doron (M.C.F.), 8+9+6 = 23 p.; 8. Carrot père (M.C.F.), 9+6+10 = 25 p.; 9. ex æquo : Moreau (M.C.F.), 10+8+8 = 26 p.; Teissier (M.C.F.), 7+10+9 = 26 p.

Classement clubs par 5 hommes : 1. Sport Motocycliste Forézien, 1+2+3+5+6 = 17 p.; 2. Moto-Club du Furan, 4+7+8+9+9 = 37 p.

MOTO-CLUB D'ALGÉRIE

Visite aux Sables. — Les 20 et 21 mars, la section du Moto-Club d'Algérie de Boufarik faisait disputer un concours de régularité Boufarik-Bou-Saâda (246 km. 500), offrant la particularité, sur l'initiative du dévoué M. CHALUT, que contrairement aux données habituelles où la moyenne de chaque cylindrée ou type de machine est imposée par le règlement, ici la moyenne était demandée par le concurrent, avec un minimum toutefois de 45 km.-h.

Sur 51 inscrits, 48 se sont élancés sur la route et, malgré l'heure matinale du départ, une foule nombreuse y assistait.

A midi, organisateurs, compétiteurs et suivants étaient groupés à Bou-Saâda, contents et heureux; c'est qu'en effet tout avait été parfait. Il convient de féliciter M. BONNAFE, président de la Section et M. LONOY, pour la parfaite organisation.

Malgré les quatre contrôles échelonnés sur le parcours, les temps de chacun étaient assez serrés (entre le premier et le dernier il n'y avait guère que 10 points d'écart), ce qui fait passer de commentaires pilotes et machines, surtout lorsque l'on connaît le parcours entre l'Arba et Tablat.

Classement général :

1^{er} Knecht Emile, 2^e Franconeri, 3^e Fornasero, 4^e Equipe Raynaud-Ibanès-Andreone, 5^e Cohade, 6^e Gonalons, 7^e Cassar, 8^e Frison, 9^e Cardona, 10^e Chalut, etc...

Une superbe coupe, offerte par le Café Denier, de Boufarik, récompensait le vainqueur et de nombreux lots et primes étaient destinés aux autres gagnants.

L'après-midi du 20 a été occupée à la visite de l'Oasis : M. Gratadour, organisant la visite en groupe de la ville sainte d'El-Hamel, du moulin Ferréro et diverses curiosités de l'endroit, a fait des heureux. Quelques dames ont essayé du véhicule du désert et se sont offertes avec joie une promenade à chameau.

Le 21, comme prévu, la caravane a pris le chemin du retour, en touristes cette fois; a fait escale à Aumale et a regagné Boufarik en fin de journée, où le meilleur accueil lui a été réservé et où la dislocation après un vin d'honneur, applaudissements, discours, etc... ne s'est faite qu'au regret de tous.

Modification du calendrier 1948. — La pénurie aiguë de pneumatiques et carburant ne permettant plus d'envisager des compétitions importantes, le Comité Directeur, à son grand regret, se voit contraint de renoncer non seulement à l'épreuve Alger-Casablanca, à l'aller-retour Alger-Oran qui devait remplacer la première, mais aussi le concours de régularité prévu pour le 13 juin.

Il faut voir plus modestement, aussi s'en tiendra-t-il à une petite course de côte, dite « du Boulevard Galliéni », mais qui pour être d'un parcours relativement court (1 km. 600 environ) n'en sera pas moins intéressante pour les compétiteurs, et spectaculaire pour les fervents du sport motocycliste.

Elle se courra le 11 juillet en matches à deux avec éliminatoires successives pour en arriver à la finale. Il y aura donc du sport.

M. GRATADOUR.

Le Sport à Marrakech

L'U.M.S.M. a organisé le dimanche 11 avril, à Marrakech, une épreuve de vitesse fort réussie, devant une bonne affluente de

spectateurs. Le circuit fermé de 3 km. 300 passait par l'avenue de France et comportait quatre virages.

Huit coureurs au départ, quelques bûches sans gravité.

Résultats techniques : 1^{er} Emeri (sur Indian 500) en 49 m. 25 s., 21 t.; 2^e Munier Guy (Harley 750) en 49 m. 48 s., 21 t.; 3^e Gillet (Harley 750) en 49 m. 58 s., 21 t.

Moyennes réalisées : Munier, 85 km. 520 à l'heure; Gillet, 83 km. 214; Emeri, 90 km. 280.

Le meilleur tour a été fait par Munier en 2 m. 7 s., soit 93 km. 612 de moyenne.

Moto-Ball

EN COUPE DE FRANCE, NOS EQUIPES SE SONT DISTINGUÉES

Les six rencontres éliminatoires de Coupe de France ont été contrariées par la pluie pendant la seconde moitié des matches disputés le 2 mai.

Signalons la belle performance du racermoto-ball Ondaine qui a battu, au stade de la Pourratte, le M.B.C. Marignane par 4 buts à 0.

Kiki Violla, Mounier, Saillet, Gachet, Panti et Masué sont à féliciter pour leurs belles performances.

A Villefranche, le M.B.S. Forézien a tenu en échec le club local avec le score de 0 à 0.

Un corner rentré magistralement en première période par Houg Didier, ne fut pas attribué par l'arbitrage par suite d'une entrée intempestive d'un avant stéphanois dans la zone de goal.

Les autres résultats furent les suivants : Villeneuve bat Vavaillon par 1 à 0.

Camaret bat Languedoc M.C. par 2 à 1.

Carpentras bat Montoux par 4 à 0.

Aix-en-Provence bat Vaison par 4 à 0.

Signalons que le teneur de la Coupe Avignon était exempt du premier tour.

MOTO-CLUB DE PARIS

Au M.C. Paris chaque dimanche une sortie

Avec les beaux jours les sorties du M.C.P. voient un nombre de participants de plus en plus nombreux (de 40 à 60 participants), il s'est formé des équipes de « Pétaque » qui font des parties des plus acharnées.

CALENDRIER DE JUIN

Le 6 : la forêt d'Armainviller, par Ozoir-la-Ferrière. Regroupement carrefour Belle-Croix. Départ Porte Dorée à 8 h. 30 et 13 h. 30.

Le 13 : les hauteurs de l'Hautil (entre Hautil et Boisemont, par Poissy et Chanteloup). Départ Porte Maillot à 8 h. 30. Ce même jour une équipe du M.C.P. ira participer au Gymkana organisé à Sannois par le M.C. Banlieue Nord.

Le 20 : la forêt de Sénart (Croix de Villerois). Départ Porte Dorée à 8 h. 30 et 13 h. 30.

Le 27 : Jablines (près Chalifert), sortie pêche (par Champs et Torcy). Départ Porte de Vincennes à 8 h. 30.

Les motocyclistes isolés sont très cordialement invités.

Tous renseignements (tous les jours) : à Saint-Paul-Moto, 19, rue Charles-V; chez Bovière, 6, rue Mazet et à la Permanence, chez Favier, 40, rue Saint-Paul. Réunions les 1^{er} et 3^e mercredis « Aux Armes de la Ville » à 21 heures, 66, rue de Rivoli.

Correspondance : M. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris-10^e.

Moto-Club Vauclusien

Les préparatifs d'aménagement du Circuit Motocycliste et Automobile d'Avignon se précisent et nul doute que cette épreuve prévue pour septembre n'obtienne un succès éclatant.

Le site nouveau, obligation des décrets ministériels, sera très certainement aussi intéressant que l'ancien. Les vieux remparts ceinturant la Cité Papale en bornent encore une fois un des côtés, le Rhône et le Pont Saint-Bénézet l'autre.

N'oublions pas de signaler que le M.C.A., en liaison avec l'A.C.V., organise en juillet la célèbre Course de côte internationale du Mont Ventoux, la plus haute et la plus longue de France, qui comptait avant la guerre pour le Critérium International de la Montagne.

Sportifs, rendez-vous au Ventoux et au G.P. Motocycliste et Automobile d'Avignon.

RACER DE CARPENTRAS BAT M.B.C. AVIGNON (4 à 1)

Dimanche 9 mai, sur le terrain du Stade Municipal de Carpentras, a eu lieu le premier match important du Sud-Est.

Les deux vieilles équipes rivales, le Racer de Carpentras, champion de France 1947, et le M.B.C. Avignon, vainqueur de la Coupe de France, nous ont régalié d'une partie superbe; les locaux ont battu le M.B.C. Avignonnais par 4 buts à 1.

Carpentras, en forme, servi par un matériel et une science qui lui est propre, a vu Darmain (cap.), Wetzel et Ventrin marquer les quatre buts, nul doute que le Racer s'arrête après un si beau départ.

Avignon voit Chastel (cap.) marquer l'unique but et sauver l'honneur; l'absence de Pradès, passé au M.B.C. de Cavaillon, se fait sentir, mais il serait prématuré de tabler sur ce premier match pour faire des pronostics hâtifs car il peut encore surgir des outsiders réglant le problème à leur avantage.

En résumé, belle journée de sport et de propagande.

Moto-Club Narbonnais

Le Moto-Club Narbonnais organise cette année et pour la deuxième fois son Rallye, dont le départ sera donné le 13 juin.

Ce Rallye comprend deux étapes parcourues dans la même journée, à savoir :

1^{re} étape. — Départ : Narbonne, Béziers, Saint-Pons, Courniou, col des Usclas, col de Serrières, les Pinassières, Carcassonne (où sera tenu un contrôle fixe), Limoux, Espérasa. Fin de la 1^{re} étape où les concurrents se rassembleront pour 1 h. 1/2 de pause.

2^e étape. — Départ : Espérasa, Axat, col de Jau (1.515 m. d'altitude), Molight, Prades, Perpignan (autre contrôle fixe), Sigean, Narbonne. Fin de la 2^e étape et arrivée au bout d'une distance d'environ 350 km.

Le départ sera donné par catégorie, de 5 minutes en 5 minutes, et une vitesse moyenne sera imposée aux concurrents, soit :

Pour les 125 cmc. 40 km.-h.; les 175 cmc. 45 km.-h.; les 250 cmc. 50 km.-h.; les 350 cmc. et sidecars 55 km.-h.; les 500 cmc. 60 km.-h.

Le parcours sera plus dur que l'année dernière étant donné que les vitesses moyennes imposées sont augmentées par rapport à celles du précédent rallye.

Les concurrents seront obligés d'accélérer dans la plaine pour rattraper le temps perdu dans les cols, dont le principal est à 1.515 m. d'altitude. Les routes sont sinueuses et accidentées.

Participeront les Motos-Clubs Biterrois, Carcassonnais, Montpelliérain, Perpignanais, Narbonnais.

De nombreux prix en espèces et en nature récompenseront les concurrents.

PETITES ANNONCES

(dernière heure)

VENTES

SIDE TERROT 500 cmc. lat., 4 vitesses, sélecteur parfait état, plu pneus et chambres ne f. — **CHERCHE** 350 culb., fire off. — **RIGNY**, 20, rue Réaumur. Arch. 80-42.

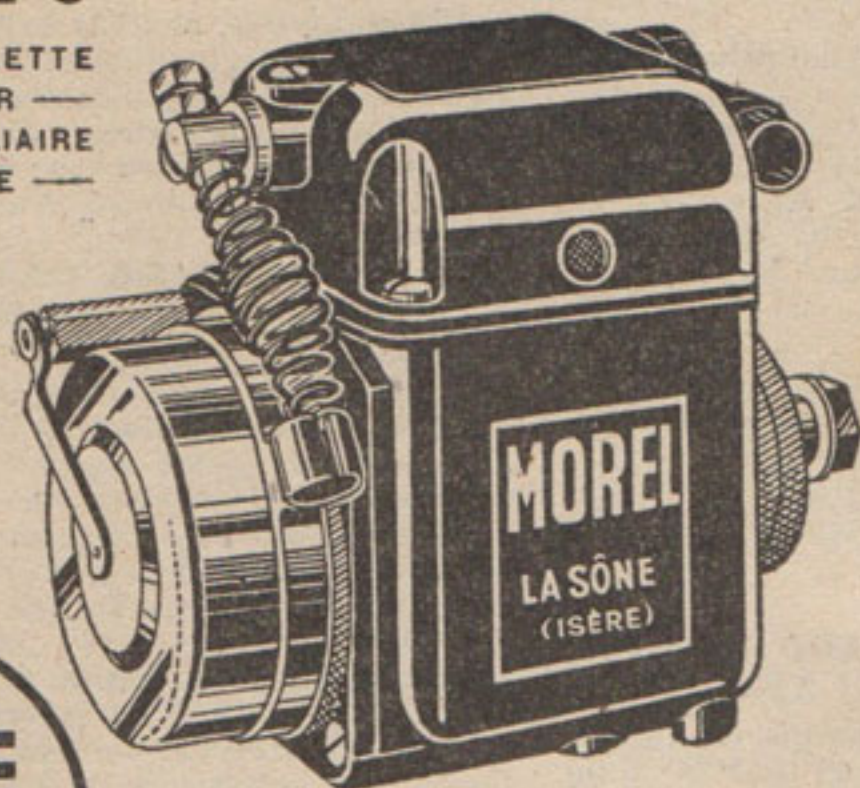
SIDE F. N., 500 culb., exc. état, **250 TERROT**, b. ét., px int. — Ecole **VILETE** à **AULNE-MITRY-MORY** (S.-et-M.).

VÉLOSOLEX, bon état, pneus ne fs. Prix 37.000. — **PEUGEOT 201-D**, tr. b. état, pne s ne f. Px 300 000. — **BOTTES** cuir, p. 42, pr x 5.000. — **RICHARD**, 28, bd V.-Hugo, NEUILLY.

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

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



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES :

LA SONE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE LA SONE (ISÈRE) TEL 19

AGENCE A PARIS : 49^{ème} AV. HOCHÉ - TÉL WAGRAM 65.23 ET 65.24

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

Matières plastiques - Ebonites - Rivets

MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques

**MOTOBÉCANE TERROT
VÉLOCETTE**

Toujours prêt à vous satisfaire

78, Avenue des Ternes - PARIS (17^e) - Téléphone : GAL. 78-95

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



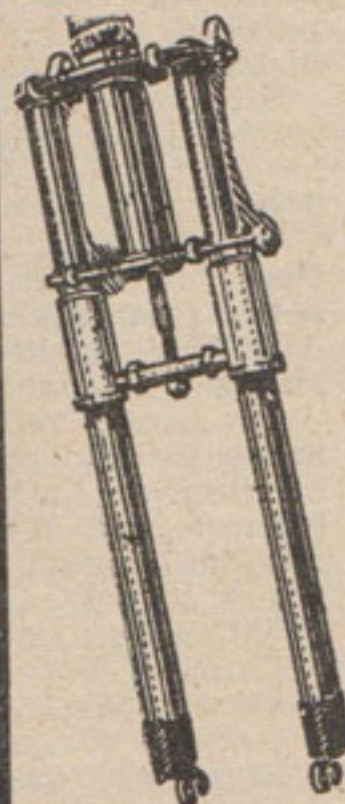
STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, Rue de la Condamine - PARIS (17^e)

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL
PIGNONS TOUTES MARQUES

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

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



JOSEPH STIGNANI

FABRICANT DE LA SUSPENSION
ET FOURCHE TELESCOPIQUE

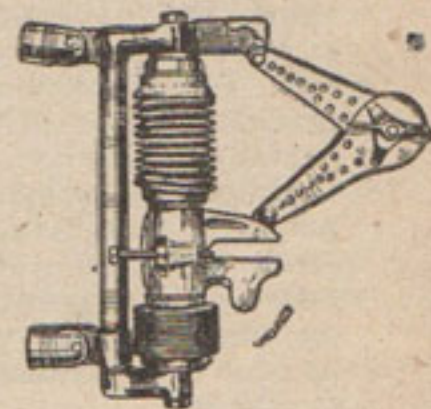
“UNIVERSELLE”

POUR TOUTES MOTOS

47, route de Gonesse

STAINS (Seine)

Téléphone 98, à Stains



COMPTOIR DE PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS

CPDM



4, Rue CHAPTAL — LEVALLOIS

TEL: PER 09.13.

Seine

PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS

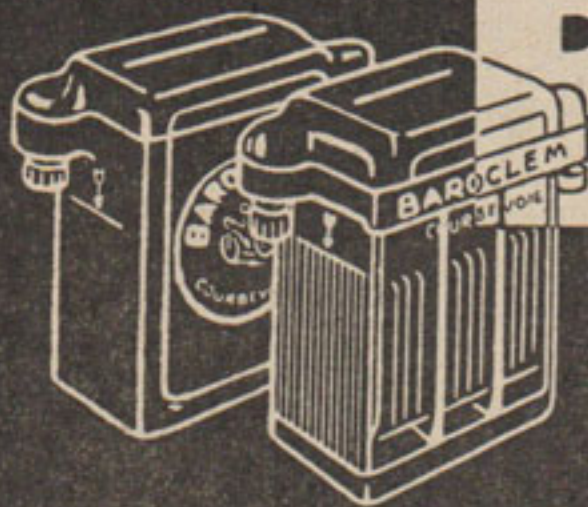
EMBIELLAGE-RÉALÉSAGE PISTON MOTOS

PIÈCES POUR MOTEURS
CHAISE

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.



BAROCLEM

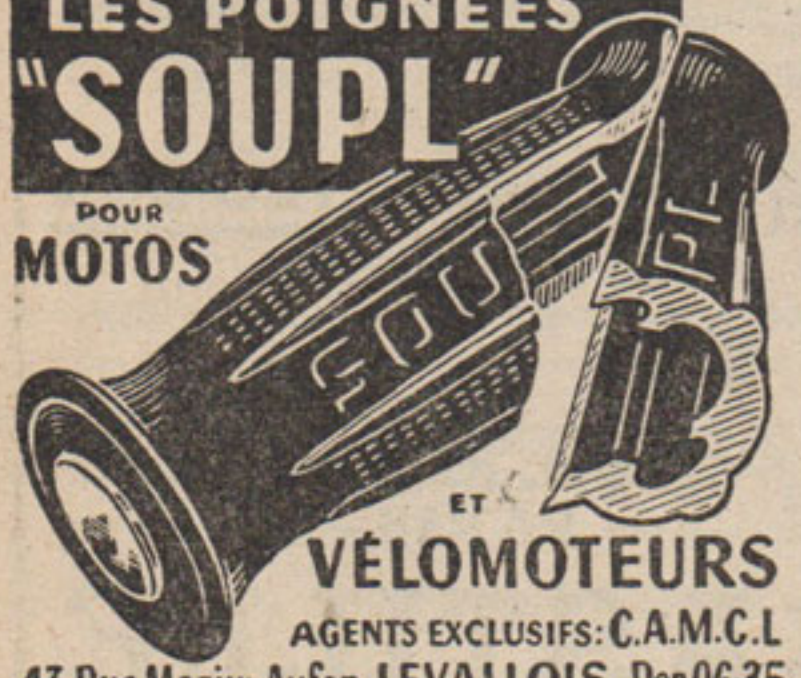
la Batterie de Qualité



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

**LES POIGNÉES
"SOUPL"**
POUR
MOTOS



**"LE CONFORT
SOUS
LA MAIN"
Avec les Poignées
"SOUPL"**

Ets C. A. M. C. L.
FERREBŒUF FRÈRES

VENTE EXCLUSIVE
EN GROS

ET
VÉLOMOTEURS
AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.L.
43, Rue Marius AUFAN - LEVALLOIS - Per. 06-35

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE
par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE au CHOC



LA SUSPENSION ARRIERE 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
TEL. : INV. 56-95 - MÉTRO ALMA-MARCEAU

Toujours propre avec



PARA-GLAX
BREVETÉ S.B.D.G.

*Enfin!
un pare brise élégant*

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

Adressez vos
Commandes
à

PARA-GLAX

41 bis, Boulevard
du Montparnasse
PARIS-6^e

R.I.G.A.

RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE
EMBIELLAGE - RÉGULAGE
RÉALÉSAGE - MOTOS - AUTOS
TOUTES MARQUES

189, Av. GEORGES CLÉMENTEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
TEL. MAL. 26-79

O.S. COMPTEURS MONTRES

pour

MOTO - VÉLO-MOTEUR - VÉLO

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

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

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

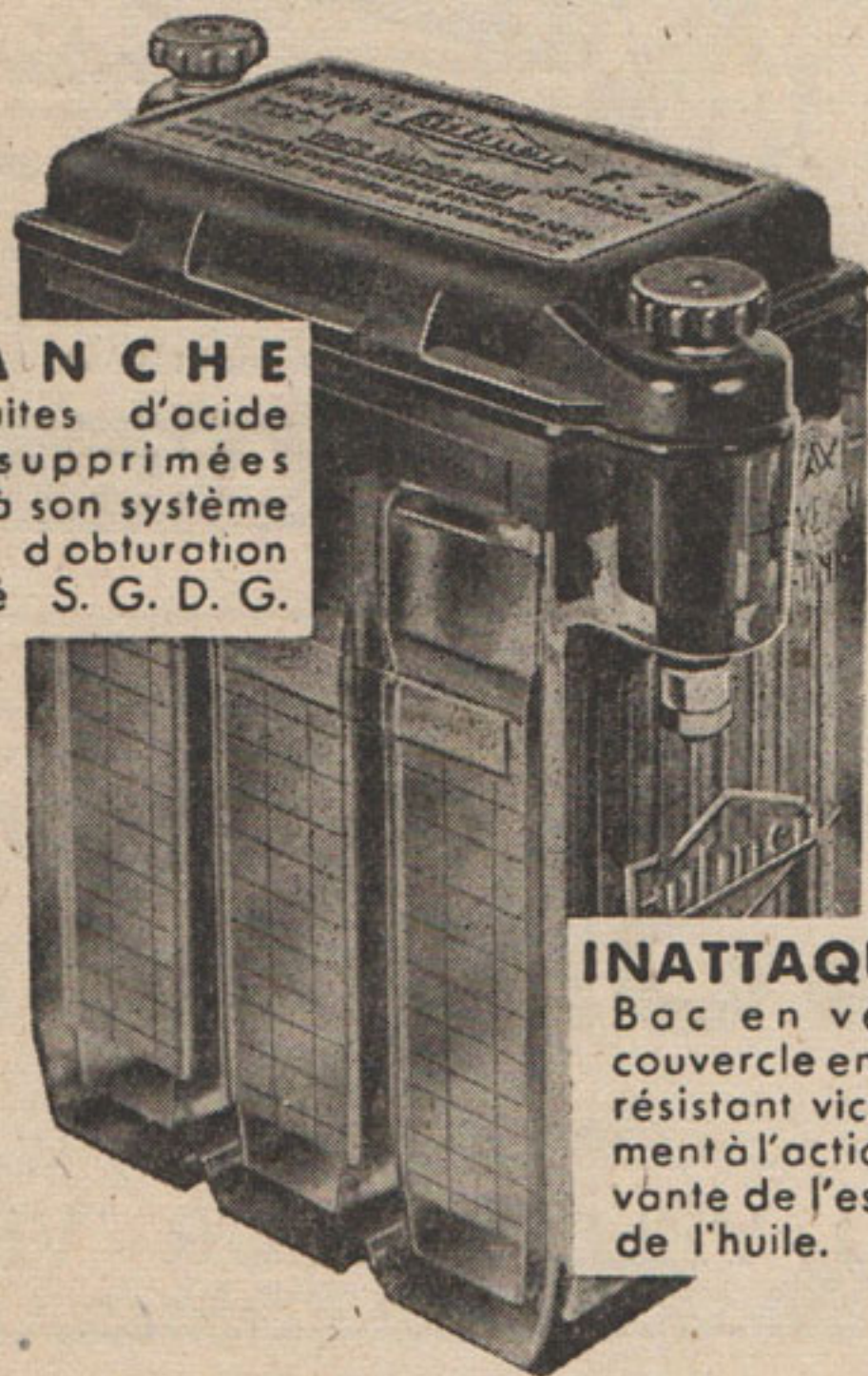
REYDEL

DESSUS
de
SELLES

pour la Moto et le Vélomoteur

— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —

Fulmen-moto



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

INATTAQUABLE
Bac en verre et
couvercle en bakélite
résistant victorieuse-
ment à l'action dissolvante
de l'essence et
de l'huile.

LA PLUS DURABLE

VENTE LIBRE SANS BON

SIDE-CAR BERNARDET

tous modèles exposés et disponibles. Spécial pour 350 cm³
Poids 65 kilos

MOTO LEGERE 150 cm³ SANS BON

4 vitesses - Sélecteur - 90 kms - Délai 1 mois

BICYCLETTE à moteur SANS BON

Pour hommes, dames, mixtes disponibles

VELOCIMANES à moteur SANS BON

Pose de moteurs sur voitures de mutilés ou voitures
complètes disponibles

VELOMOTEUR 125 cm³ AVEC BON

Moteur AMC - Délai 3 semaines

MOTO- 6, Boul. Richard-Lenoir PARIS - XI°

R. DANVIGNES
DIRECTEUR

Tél.: ROQ. 29-28

BASTILLE

Expédition Paris-Province

VENTE EXCLUSIVE AUX REPARATEURS ET GROSSISTES
ECHANGES STANDARD
DES EMBIELLAGES
REALÉSAGES
BIELLES MANETONS
EXIGEZ LA MARQUE
MOTO-PIECE
TEL: PER 20-56
87 rue Ed. Vaillant
LEVALLOIS
CAGES
A GALETS AXES
ET CÔNES DE MOYEUX
PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUE AR
PIGNONS DE BOITES DE VITESSES etc...

DEMANDEZ la liste des agents régionaux

RÉPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

FRANCE-MOTOS - R. PITTARD

REALÉSAGE - REFECTION D'EMBIELLAGES - ACCESSOIRES
EMAILLAGE - CHROMAGE

POSE DE SELECTEURS AU PIED SUR VELOMOTEURS
TERROT, MOTOBECANE 4 TEMPS et MONET-GOYON

31, Avenue de Neuilly - NEUILLY-SUR-SEINE (Porte Maillot)



CYCLES ET MOTOS

TOUS MODÈLES
EN MAGASIN

PIÈCES DÉTACHÉES
D'ORIGINE

RÉPARATIONS
ACCESSOIRES

64, Rue de
WATTIGNIES
PARIS (XII°)

Tél.: DIDEROT 19-99



AUTO
SERVICE
MOTO

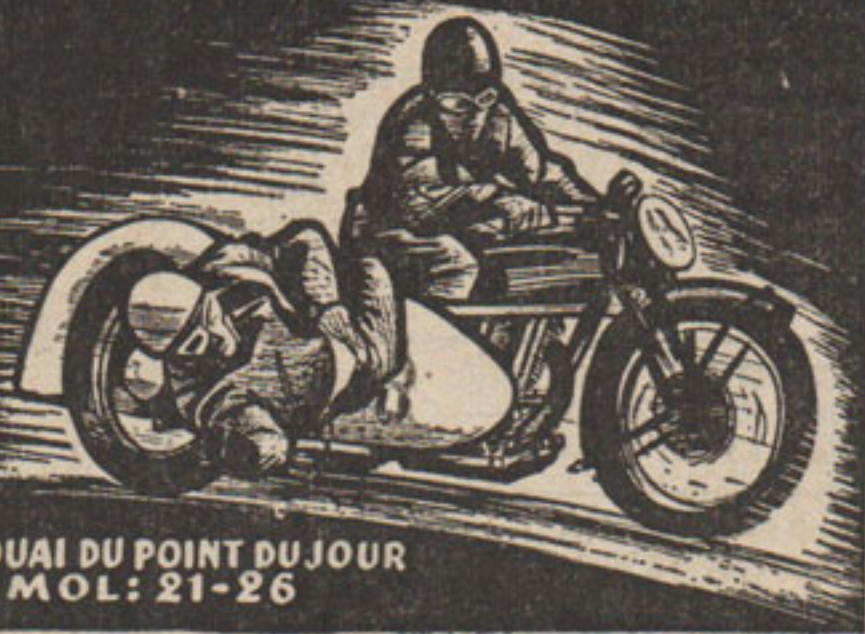
ROBERT KIÉNÉ

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

VELMOTO

6, RUE DE LUNÉVILLE - PARIS (19^e)

TOUS LES ACCESSOIRES } **VÉLOMOTEURS**
MOTOS
VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

MARC PIAULET

SPÉCIALISTE DE LA RÉNOVATION

SA MOTO-ÉCOLE INTÉGRALE

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

BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel, PARIS-17^e

NOM

Adresse

Le

Signature

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

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

VÉLOMOTEURS
125 cmc
85 km. à l'heure

JONGHI

AVEC BON D'ACHAT

LIVRAISON IMMÉDIATE

PIÈCES DÉTACHÉES

REMISE A NEUF DES VÉLOMOTEURS

PRESTER-JONGHI

Cylindres Echange Standard

Dépôt AUBIER-DUNNE

Modernisez votre ancien vélomoteur en y adaptant le fameux moteur

AUBIER-DUNNE 3 vitesses et kick

« 40 RECORDS DU MONDE »

REMISE A NEUF DE MOTEURS « AUBIER-DUNNE »
CYLINDRES - ÉCHANGE STANDARD
PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES

Moteur auxiliaire « VAP-4 » à débrayage

Point mort - Commande par chaîne

POSE DANS LA JOURNÉE

Volants magnétiques neufs et occasions

SERVICE PROVINCE

P. CLERGÉ

105 et 107, Boulevard Lefebvre - PARIS-XV^e

Pour 190 et 198 D.K.W.

PIGNONS SORTIE DE BOITE, 18-19-21 DENTS, RESSORT DE KICK
Pistons d'origine - Décalques - Clés de contacts - Roulements - Axes
Cônes - Échange standard - Cylindres - Embiellage - Dynamos
PERSIN, 92, Avenue de Rigny, BRY (Seine)

Pièces SOYER origine

Egalement en stock :

Pièces Moteurs : JAP, STUMEY, CHAISE

Pièces Boîtes : STURMEY, ALBION

Accessoires - Réalésages - Embiellages

Ets R. DELOBELLE

2, Passage Moitrier, PARIS (17^e) - GALvani 66-70

LICENCE FRANÇAISE

D.K.W. AUTO UNION

83 STATION SERVICE 83

Avenue de la Grande-Armée

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

PARIS (XVI^e)

VENTE et ACHAT

PETITES ANNONCES

La ligne de 36 lettres signes ou espaces : 100 francs

OFFRE D'EMPLOI

DEMANDE Représentant toutes régions. B. introduit, pour lancer pare-brise moto, art. luxe. — Ecr. PARA-GLAX, 41 bis, boul. du Montparnasse, PARIS.

ACHATS

F. N. 500 culb., état indif. — MASON pharmacien, BEAUNE (Côte-d'Or).

AVANT-CADRE moto Terrot 4 CV. à culb. superclasse, modèle J.S.S. 1939. — COQUILLAUD, 86, av. Baudin, LIMOGES (Haute-Vienne).

2 ROUES d'occasion avec pneus, diam. 250 à 400 mm., type ballon 3 à 4 pouces. — LOEBLICH, L'ILE-BOUCHARD (I.-et-V.).

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

SUIS ACHETEUR cylind. et pist. pour D.K.W. NZ 350, mot. D.K.W. 125 cmc ou 198 même incomplet, faire offres : ROSSIGNON Louis, 30, Rue J.-d'Arc, REHON (M.-et-M.).

VENTES

REMORQUES MONOROUE, disponibles de suite. — TAILLANDIER, 11, rue Duvergier, PARIS (19°).

VÉLOMOT. Motobécane 2 tps, grd routier, parf. état. Terrot monovitesse, Vélosolx état de neuf. Tous les access. moto. Sides Bernardet disponibles. — KIENE, 73, quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT.

ÉPAVE « Alcyon » 2 CV. avec papiers, 6.000 fr. — ROUSSEAU, 8, rue de Lyon, AVALLON (Y.).

R. GILLET 6 CV. avec side biplace et tansad, parf. état mécan., pns c. neufs. — Visible le dim. seult, 7, rue du Hainaut, PARIS (19°).

URGENT cause départ, moto ital., Benelli 500 cmc., susp. arr. Parf. état, pns neufs. — Ecrire au R.-V. Jean MAC-NAB, 108, rue du Bac, PARIS (7°).

TRAIN AVANT avec direction 5 CV. Peugeot très bon état, pouvant servir constr. motocar. Prix 4.000 fr. — BAILLY, 3, rue de Lyon, Did. 29-28.

1 PNEU vélomoteur Michelin renforcé 600x65 neuf. Suis acheteur vélomoteur René Gillet 125 cmc. — Le soir COMBEAU, 66, rue Barrault, PARIS (13°).

SÉLECTEUR Vitex neuf pour P 112. Recherche moteur P 135. Bon état. — MAURY, Aérodrome CORMEILLES-EN-VEXIN (S.-O.).

MONET-GOYON 350 cmc. semi-culbutée, état neuf, trs bon pneus — Robert DE MARCO, 22, rue Courteline, ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine).

MOTO PEUGEOT 175 cmc. 4 tps, mécan. imper., pns neufs, 1 pneu nf 26x350 renf. — S'adresser, 11, rue Michelet, RUEIL-MALMAISON.

MONET-GOYON 2 tps, 3 CV., méc. et pneus neufs. — S.P.C.I., 58, rue du Landy, PLAINE-SAINT-DENIS.

ROYAL ENFIELD 350 culb., mod. 48, fourche télesc., mot. d'origine en rodage. — DASPRAT, 3, rue Dante, PARIS.

SAROLEA, 500 culb., sus. cul., 4 vit., sélect., état neuf. — GILLOT, MERU. Tél. 233.

PÉDALCAR (voiture à pédales), état neuf. Prix 35.000 fr. — LEJEUNE, 97 bis, rue de la République, MARGNY-LES-COMPIEGNE (Oise).

1 COMPTEUR moto Jaeger bi-totalisateur complet, 2.500 fr. 1 avertisseur à dépression, 700 fr. 1 chambre à air 140x40, 1.200 fr. — ETINGER, 12, rue de l'Eglise, SAINT-CLOUD (Seine-et-Oise).

HARLEY 750, reconstruite et pièces détachées, 4, rue Hoche, COLOMBES. Charlebourg 08-47.

MAGNAT-DEBON 4 CV. latérale ent. neuve, dernier modèle, 4 vit. sélect. 120.000 fr. — CAVAERT, rue du Jauby-de-Paris, GUERET.

VOITURE PEUGEOT BB 5 CV. cabriolet décapot., mécanique et pneus, parf. état. — MEREL, 19, av. Weber, PANTIN.

DISPONIBLE superbe petit vélomoteur Motoconfort 50 cmc. 1948, absol. neuf avec tous access., pas roulé. — Ecrire « MOTOCYCLES » qui transmettra. Annonce N° 0001.

CHASSIS ZUNDAPP tracté 750 cmc. avec roues et pneus, bas prix. — M. SERRES, 220, rue Jean-Jaurès, MAISONS-ALFORT.

ENSEMBLE ou sépart Ravat 250 cmc. mot. Blackburn, susp. arr., sélect., parf. état, très bons pneus, 80.000 fr. Side léger renforcé Carpio, chaussé, état neuf, 20.000 fr. Prix à débattre. — VOLCK-COURTALAIN (Eure-et-Loir).

MOTEUR SACHS 1 CV., 2 vit., parf. état. — BAUDOT, 177, boul. de Créteil, SAINT-MAUR. Tél. Gra. 01-24.

R. GILLET avec side, neuve. — Passer ANDRAUD, 191, rue du Faubourg-Poissonnière, PARIS (9°).

VELOSOLEX neuf, pas rodé. Prix 40.000 fr. — Tél. le matin Inv. 33-71.

F. N. 600 cmc., mod. 39, culasse bronze mono-tube, état de neuf, garantie sur facture d'usine, très rapide B.M.W. R 66 avec side à barre de torsion impeccable. — CARRERE S.E.P.S.O., VILLENEUVE-SUR-LOT (L.-et-G.).

39.000 OU ÉCHANGE contre vélomoteur 3 vit., magnifique fusil chasse calibre 16, perc. cent., rigoureusement neuf avec toutes garanties. — J. CAUCHOIS, route Saint-Jacques, SAINT-AUBIN-EPINAY (Seine-Inférieure).

PEUGEOT 250 cmc. lat., excel. état. Prix 72.000. — CAMINADE Klé. 13-26, de 9 h. à 10 h.

SIDE-PLATEAU avec caisse alu., 2 places. 15.000. — PAUL, 36, rue Vasson, CLICHY.

PAR PARTICULIER, Gnome-et-Rhône D. 4., 5 CV. culb., peint. neuve, bon état de marche. Avec sid sport. Prix 125.000 fr. — Visible tous les jours, 70, av. Charles-de-Gaulle, MONTMORENCY. T. 22-90.

CHAINES MORGAN-GILLET vélomt., dim. diverses. — Nous consulter. BALBIAC, 1, r. Jardins-Saint-Paul. PARIS (4°).

SUPERBE 350 Terrot abs. neuve, sans garantie. A roder, 4 vit. sélect., bien équipée. Prix 140.000 fr. — BOYER, 169, av. Division-Leclerc, ANTONY (Seine).

PEUGEOT 125. — Ecrire pour offre et R.V. à LE QUEMENT, 1, rue Durget, SAINT-MANDE.

2 F. N. 500 et 600 piec. crse culas. bronze, comme neuve, 170.000 fr. B.M.W. 750 R 73 neuve, non immatr. 215.000 fr. — MOUCHARD, 96, rue Saint-Dominique, PARIS (7°).

M. Guy SERWANT, 2, rue Planchat, PARIS (20°). **MOTOBÉCANE** 500 cmc., lat. avec side, moteur révisé, pneus neufs. 90.000 fr. — Visible Cinéma, après 14 h., 1, rue Balzac, PARIS (8°).

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

2 PNEUS 27x4 neufs sortant d'usine. H. MAS, 12, rue Limogeanne, PERIGUEUX (Dordogne) Tél. 19-66.

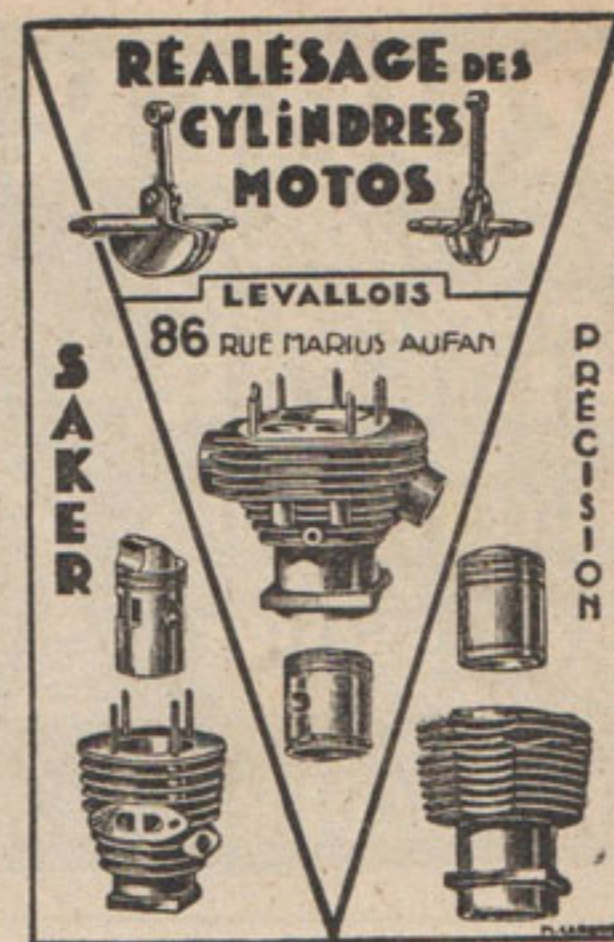
ÉCHANGES

MONET-GOYON 1 CV., état parfait, bons pneus, contre Solex récent. — Tél. BERTRAND 114, VILLECRESNES (S.-et-O.), sauf dimanche et lundi.

APP. TÉLÉVISION avec radio val. 250.000 fr., contre moto 500, 2 cyl., même valeur. — Ecrire au Journal qui transmettra. Annonce n° 0002.

DIVERS

MOTOCYCLISTES, pour vos décalaminages, rodages de soupapes, polissage des hauts de pistons, culasses, carters, etc... — Adressez-vous à un spécialiste motocycliste lui-même : R. MATHIEU, polisseur-chromeur, 5, rue de Rouen, PARIS (19°).



PIECES DÉTACHÉES PUCH, roues-moteurs, cadres, etc... Pièces chaise-moteur 250-350 Triumph allemande, moteur 350 cmc. — SERRES, 220, rue Jean-Jaurès, MAISONS-ALFORT.

MOTO-SERVICE, rue des Jardins, DIJON, cherche moto Dirt-Track 350 et 500 culb. Vends motos spéciales compétition Norton 500 A.C.T. Inter. susp. arr., Terrot 350 H.C.P., susp. arr. Fourche télesc. Sarolea 500 supercarb. susp. arr.

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

MOTOS VOLÉES

1° 4 CV. SUPER-MAJOR Gnome-et-Rhône. Sélecteur au pied, 1 phare sans amp.-m. et plus petit qu'à l'orig. T.-sad Méral nf. Feu rouge Stop, double emploi (mod. voit.) Poign. tourn. « Saker », qui n'est pas non plus d'origine. N° d'ordre de la série : 86.346 (même n° de mot.) Immatric. : 7.187 r.p. 7.

2° PEUGEOT P. 114, n° d'ordre de la série : 1175, n° moteur : 1175. Immatriculée : 3.579 R.N. 3. Date de vol : Nuit du 14 au 15-11-47. Récomp. : 15.000 fr. M. VALLÉE Henri, 27, r. de Rouen, COURBEVOIE (Seine).

VOLÉE A BLIDA (Alger) dans la nuit du 19 Août 1946 : B.M.W. R. 75. Cadre 756177, mot. 756355. 745 cmc. 2 cyl. Flat-Twin. cardan et différentiel, roue avant 4,25 ou 120x16 et roue arrière 400x18. Immatriculée : 3309 AL 17. La carte grise, perm. de cond. et carte d'ident. se trouvaient dans la sacoche arrière. Prime : 30.000 fr. à la personne qui me fournira ou fournira à la gendarmerie les renseignements permettant de retrouver la machine et si possible les voleurs. La déclaration de vol est consignée à la gendarmerie de Blida au P.V. n° 2577 du 22-8-46. Pierre SOUDAY. BOULHANT (Maroc).

ALCYON

VÉLOMOTEURS

I. E. B.

T. E. B.

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

AGENTS PARTOUT



**GNOME
RHONE**

Robustesse Accélération Confort

VÉLOMOTEURS 125^{cms}

PRIX: 56.500 Frs.

Livraison rapide

**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

*Pourquoi?
pédaler?*



montez donc un
MOTEUR

YAP

*sur votre bicyclette
tandem...*

50.000 en SERVICE

3000 AGENTS

ABG

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

OCERY

CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

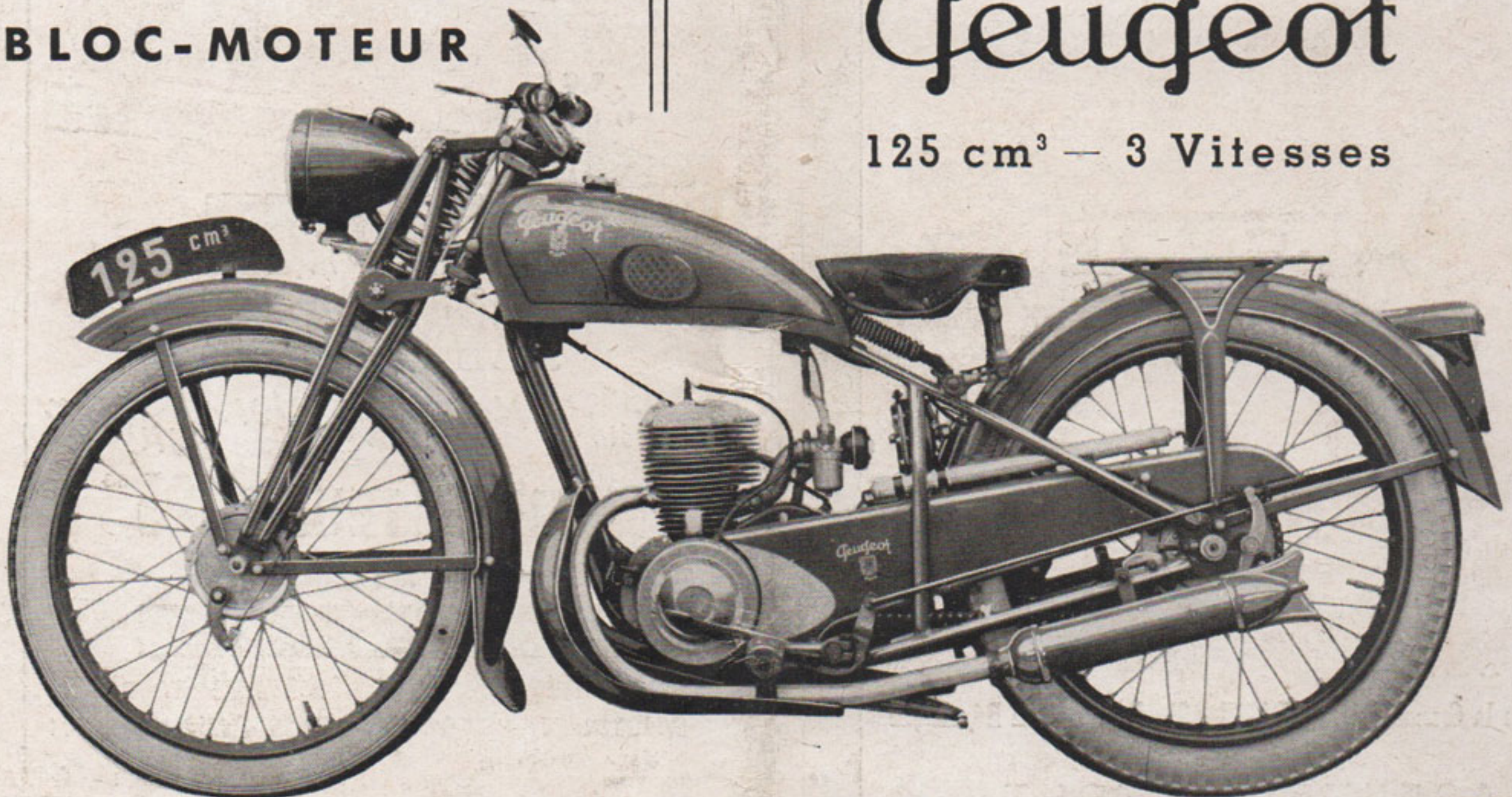
125 cm³

BLOC-MOTEUR

LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

Peugeot

125 cm³ — 3 Vitesses

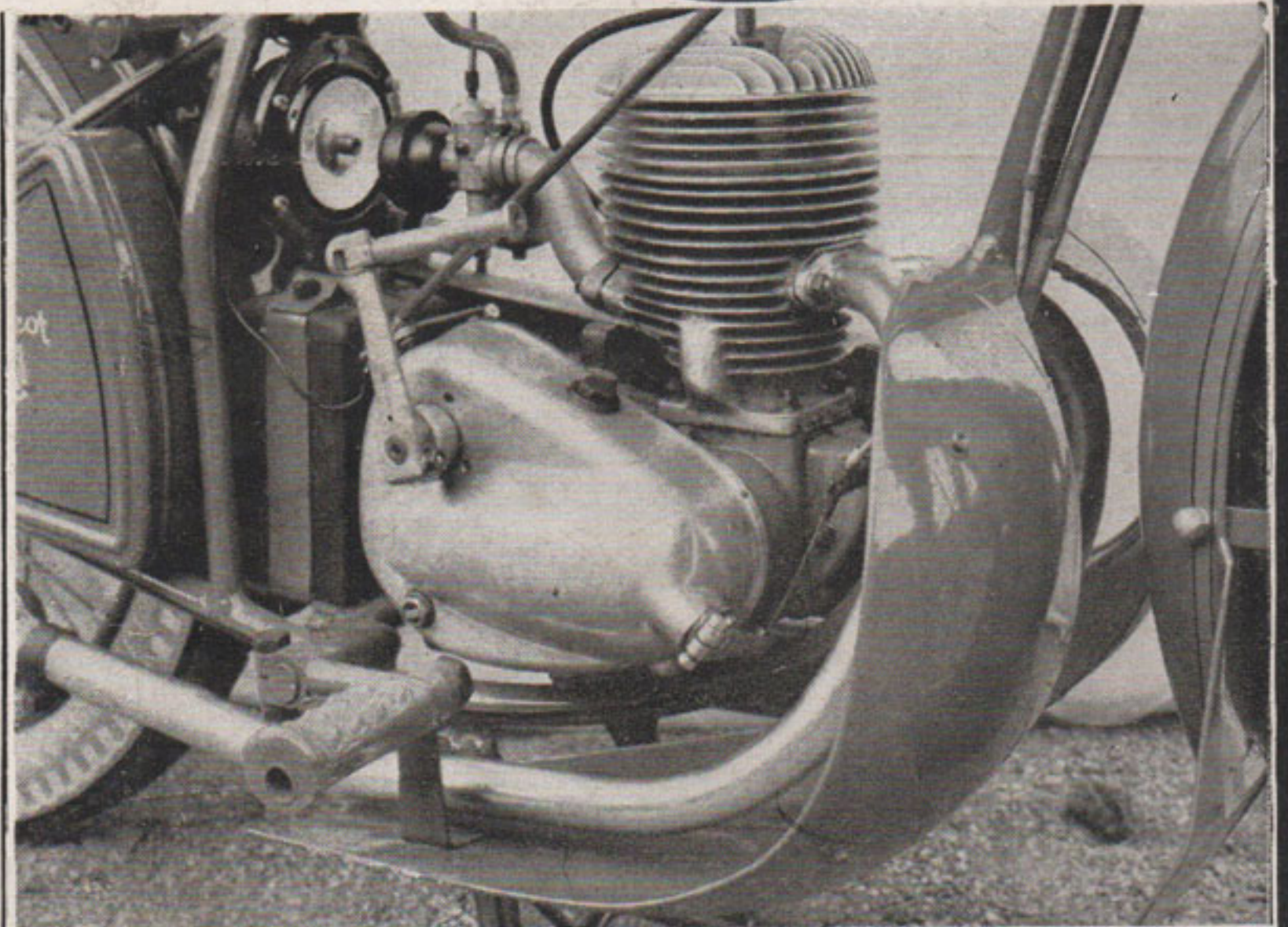


Une véritable

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 protège-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)

Peugeot

3