

1^{re} ANNÉE — N° 12

— JUIN 1948 —

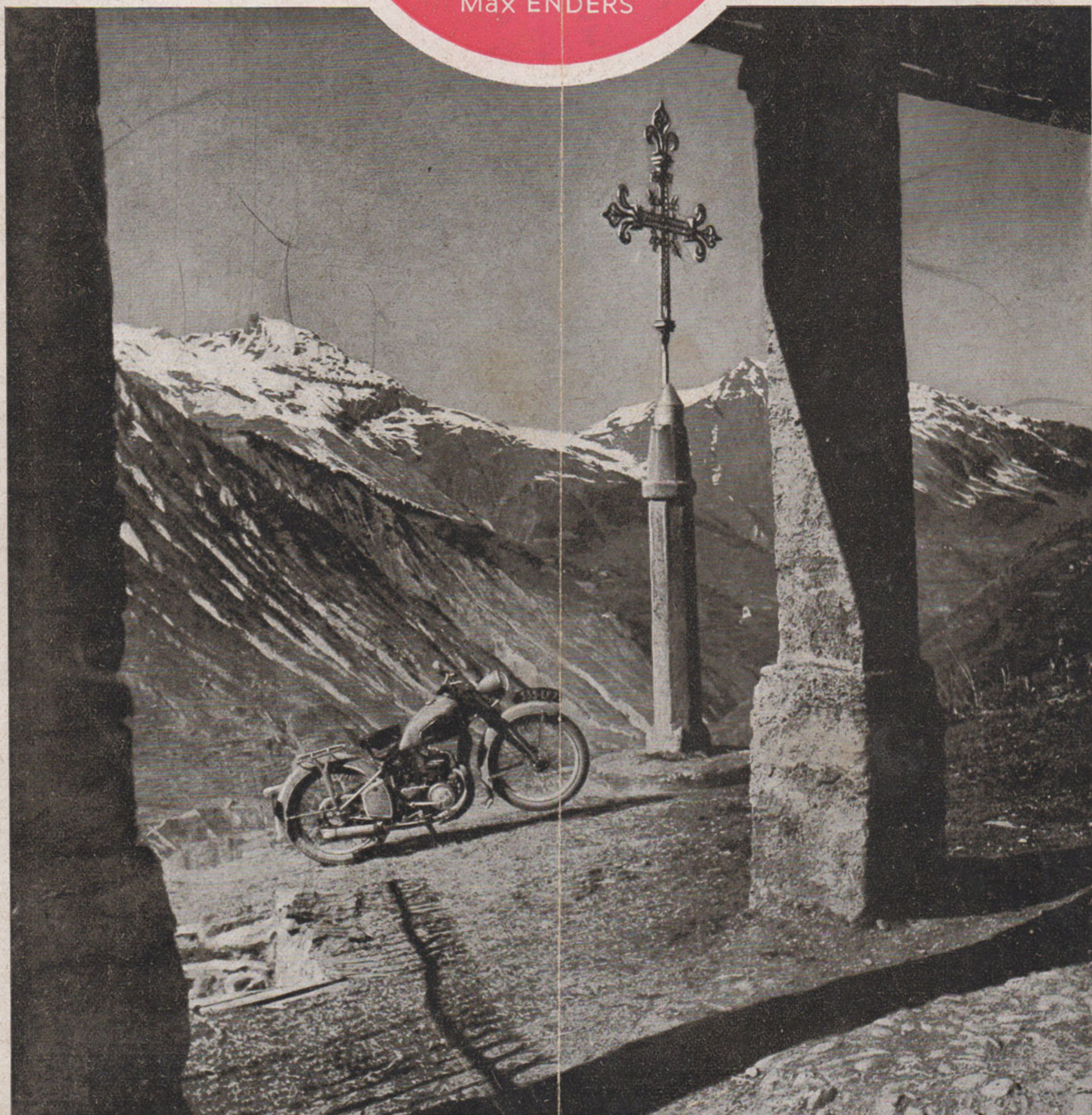
REVUE
MENSUELLE

LE NUMÉRO

— 25 FRS —

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS



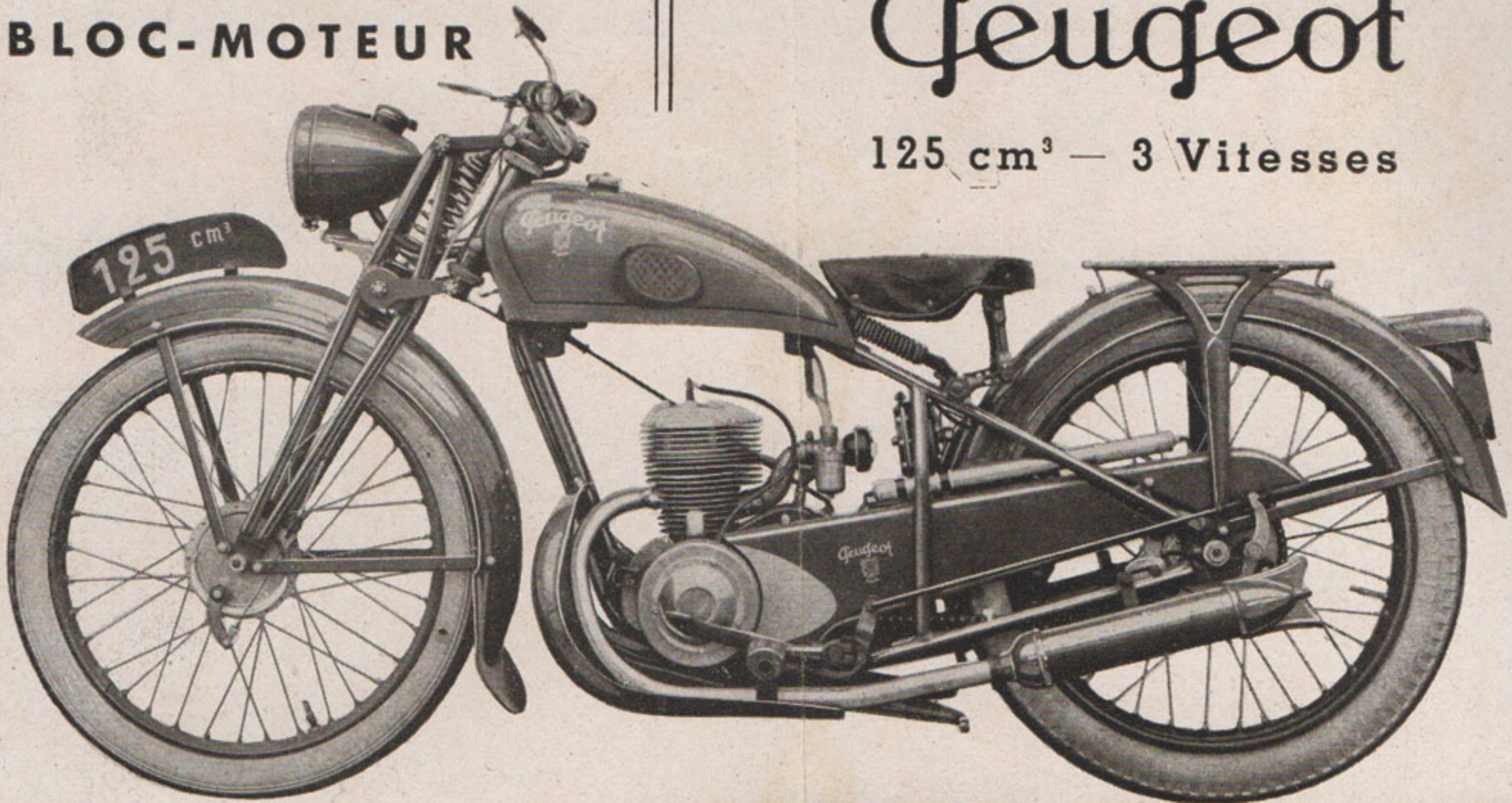
125 cm³

BLOC-MOTEUR

LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

Peugeot

125 cm³ — 3 Vitesses



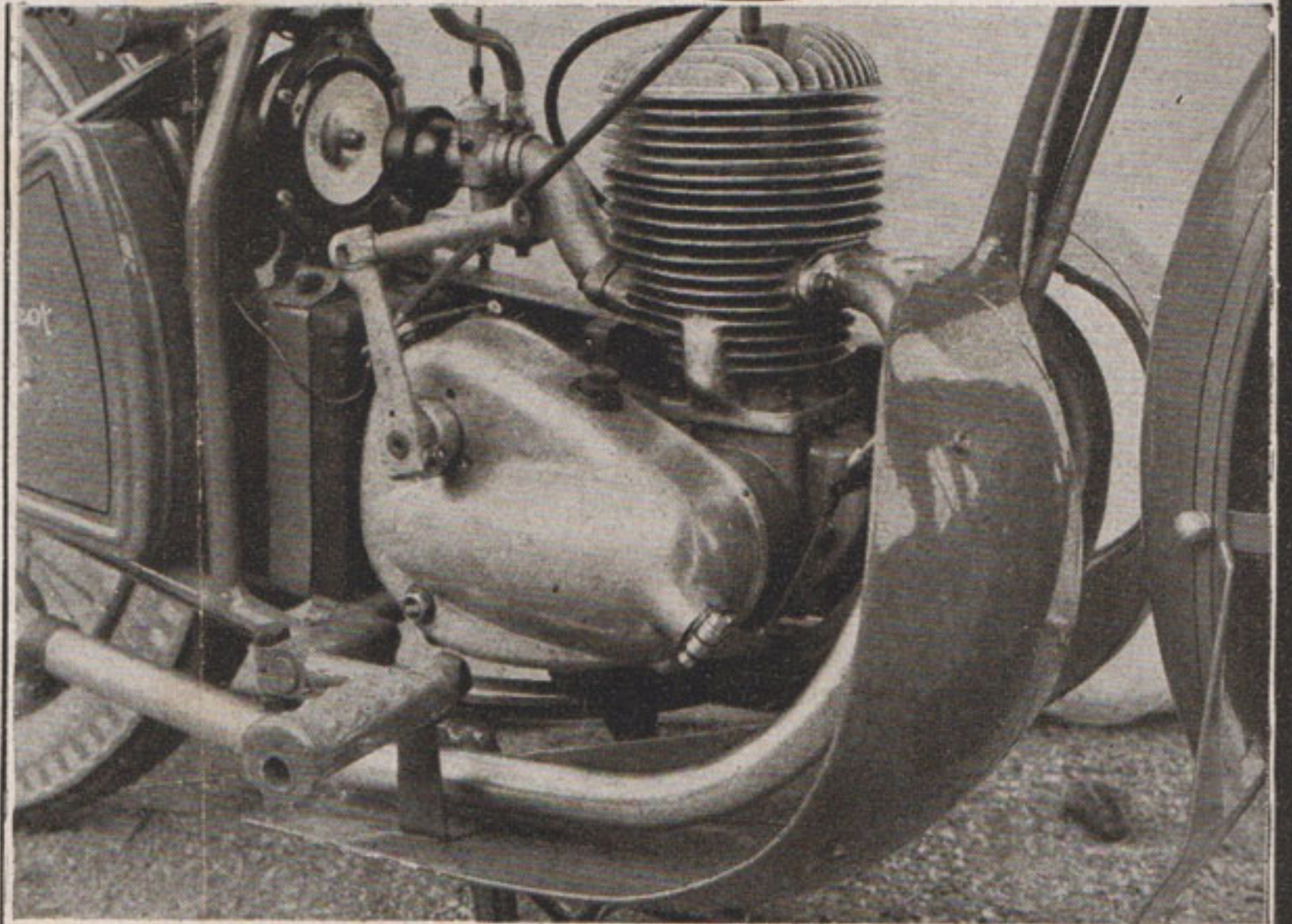
Une véritable

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

8

Moteurs Aubier & Dunne

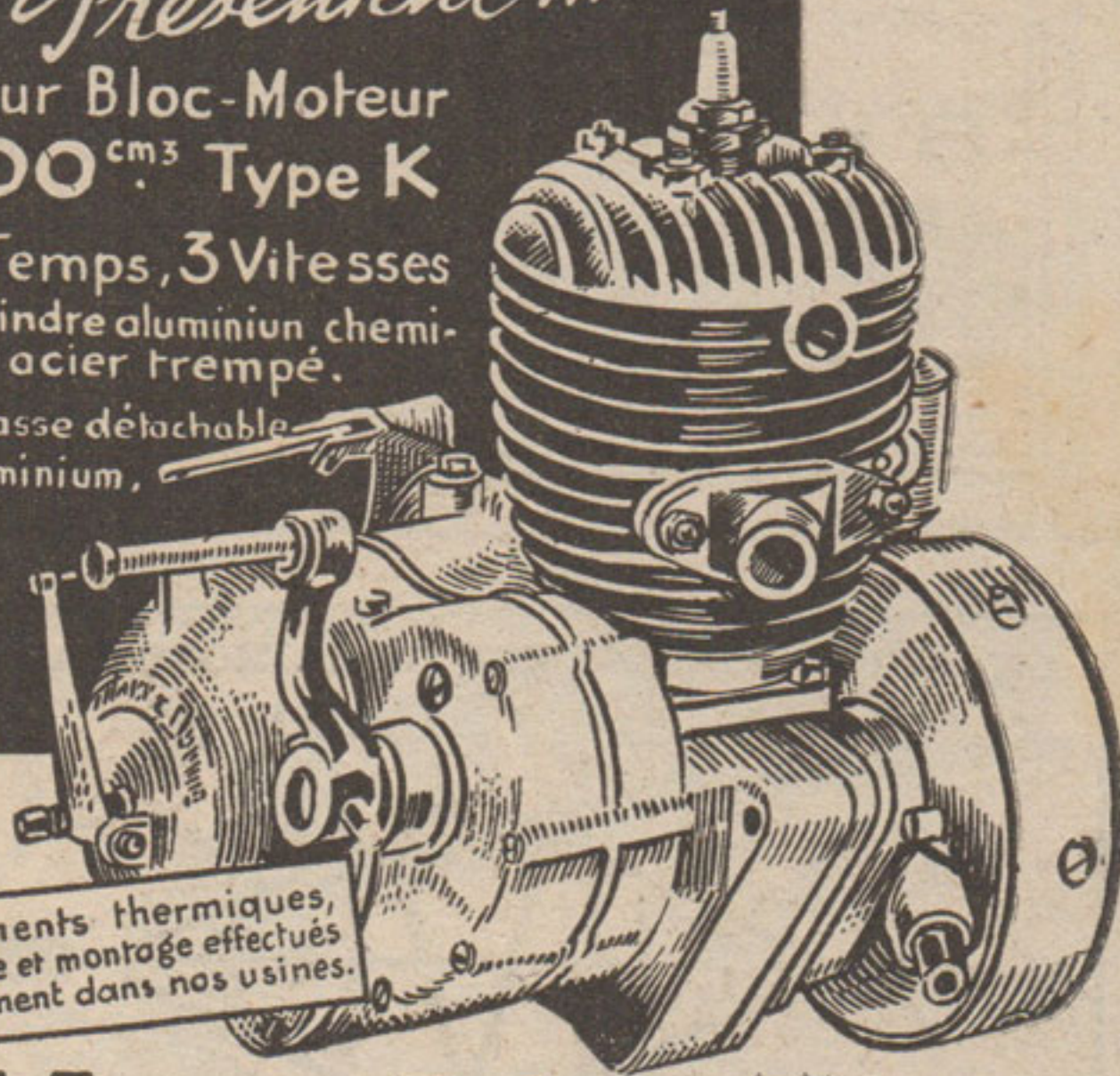
Présentent...

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)

RADIOR

CYCLES DE PRÉCISION
ROUTE - COURSE - CYCLO-TOURISTE

VÉLOMOTEURS
MOTEURS 2 & 4 TEMPS

SUSPENSIONS - FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Usines et Bureaux : **BOURG (Ain)** - Catalogue franco

Groupe auxiliaire
pour

**BICYCLETTES
ET TANDEMS**



**LE PLUS PETIT
MOTEUR UTILITAIRE A 4 TEMPS**

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

VITESSE : 35 kilomètres à l'heure

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL : S. F. M. P. D.

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

ATTENTION !!!

La pièce d'ORIGINE

HARLEY-DAVIDSON

ne se trouve qu'à l'agence officielle :

22, Rue de Piepus, PARIS-12^e - DID. 27-44

MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE

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)

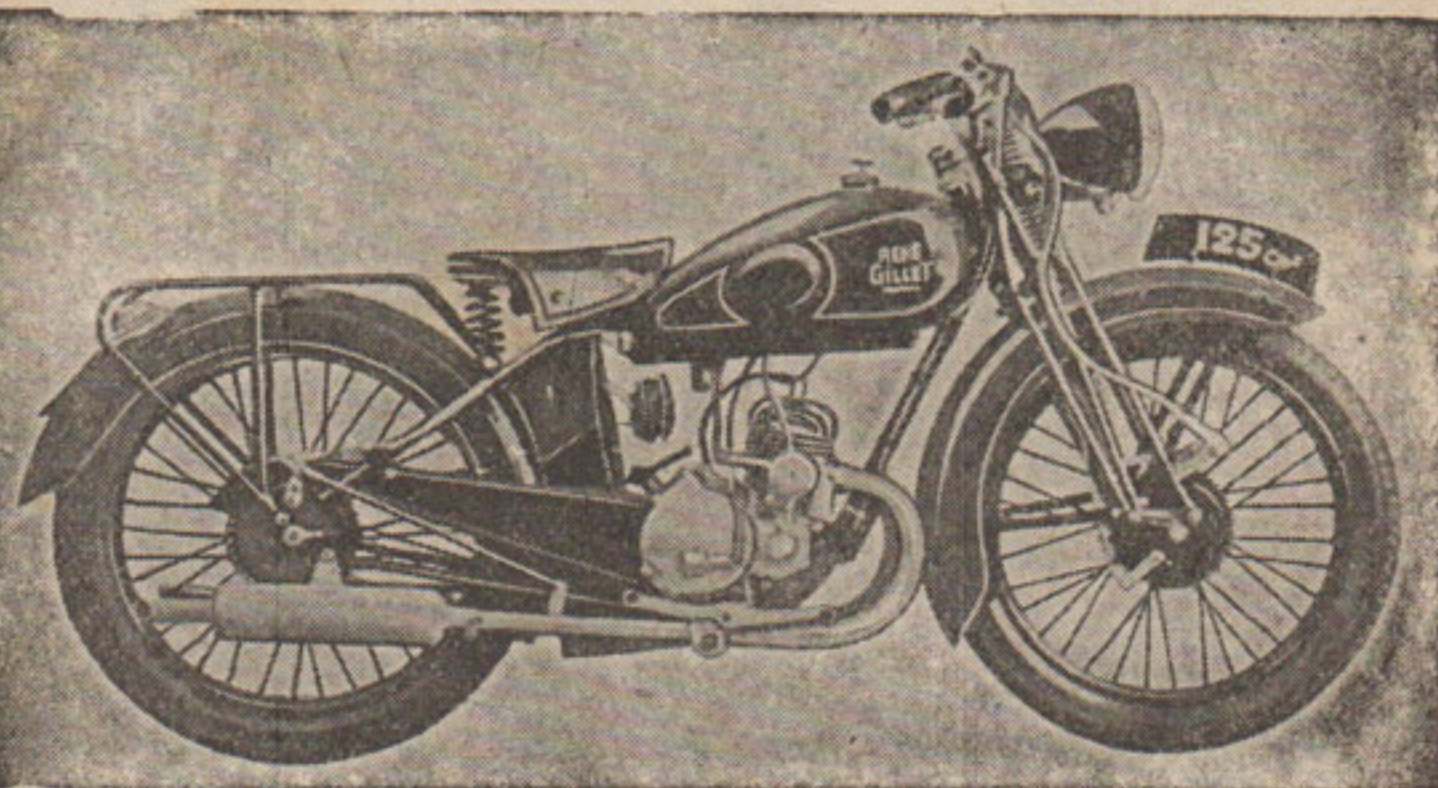
**CYCLES
MOTOS ET VÉLOMOTEURS**

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme

CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE



René GILLET

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

Vélocycle 125 cc. 2 temps 4 vitesses

Établissements René GILLET

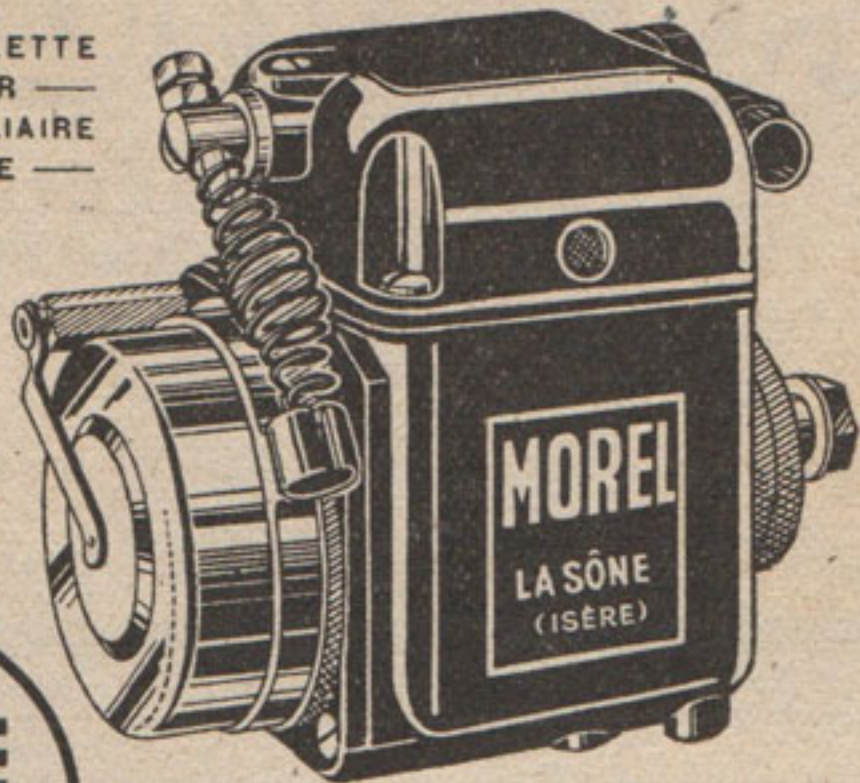
126 bis, 128 Avenue Aristide-Briand

- MONTROUGE - Seine -

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

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



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES :

LA SÔNE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE LA SÔNE (ISÈRE) TEL. 19

AGENCE A PARIS : 49^{bis}, AV. HOCHÉ - TEL. 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

ADCOÏDS

SUPERLUBRIFIANT
est revenu...

Bold'Or 1948

ADCOÏDS remporte les 2 premières places
du classement général Motos et Side-Cars.

Envoi gratuit de la documentation n° 2 sur demande
à ADCOÏDS, 68 bis, rue Marjolin, LEVALLOIS (Seine)

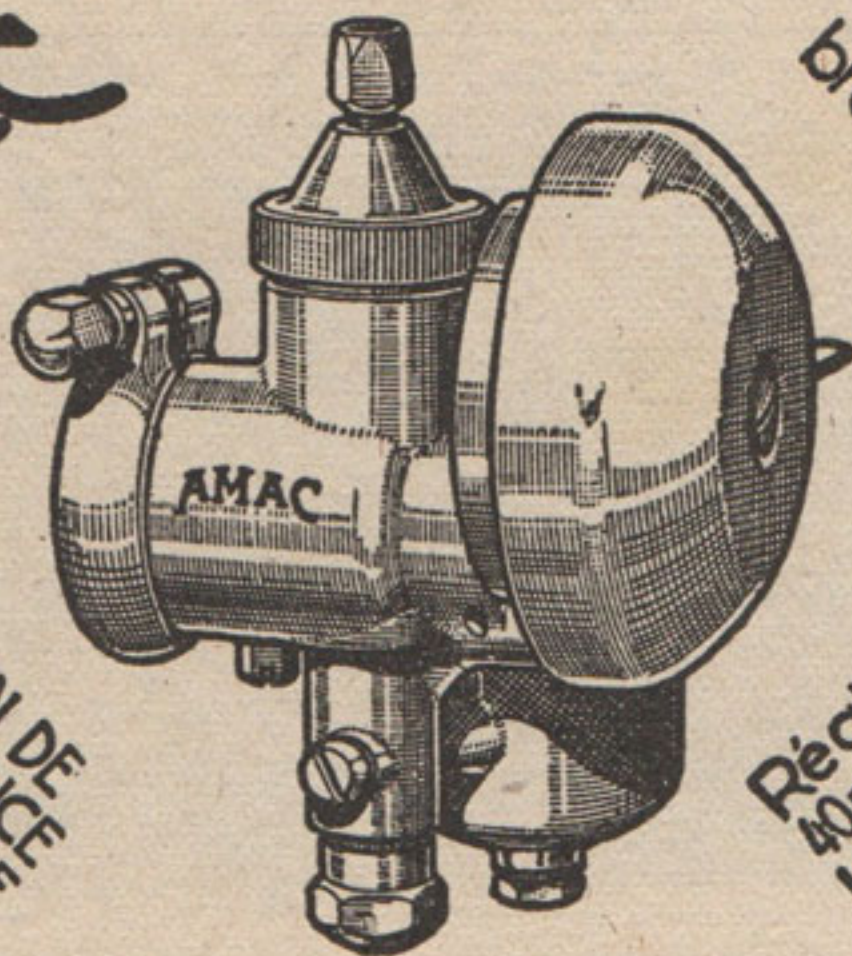
LA SUSPENSION ARRIERE DE LA MOTO PAR LES
M O Y E U X



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

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

Avec
AMAC



à
cheminée
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE
PUISSANCE
ÉCONOMIE
MAXIMUM

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

USINES ET BUREAUX

93, Route d' Meyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XII'

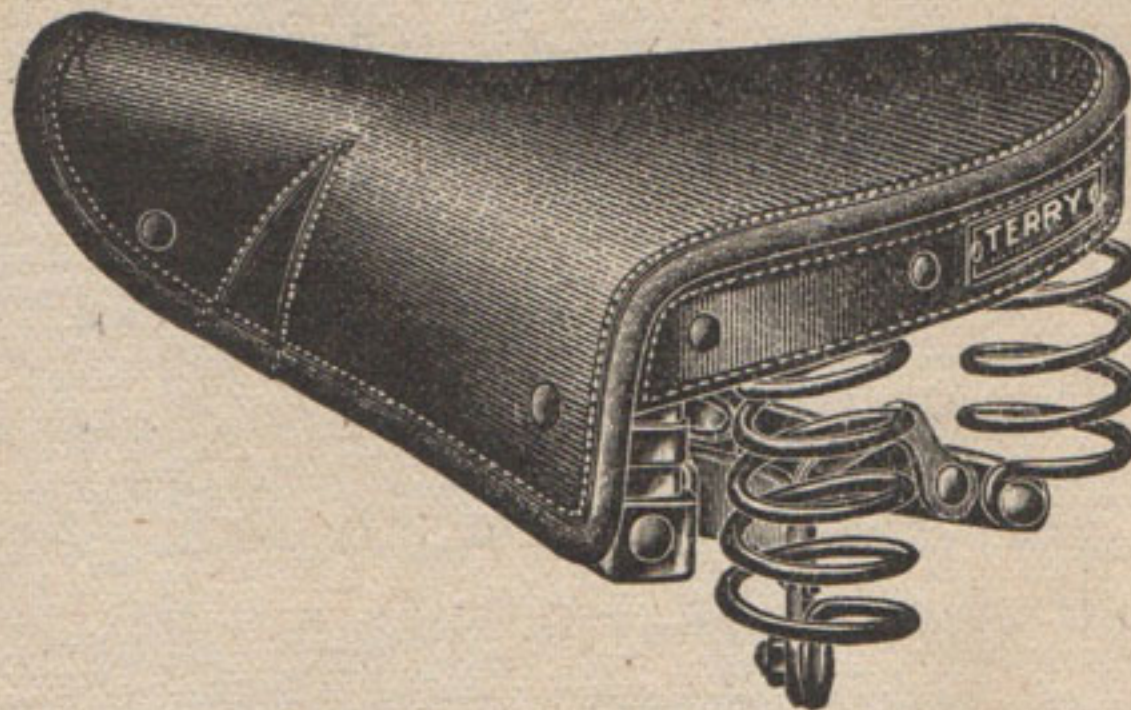
Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

Pour Motos & VéloMOTEURS



LA SELLE

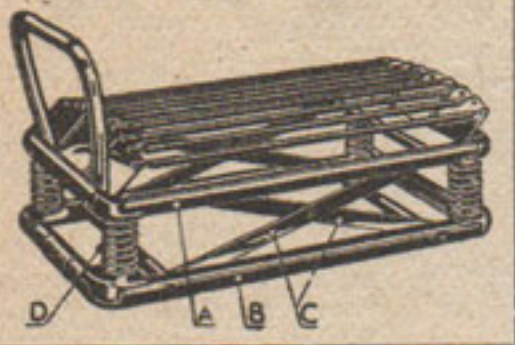
TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

TANDSAD MARVEL

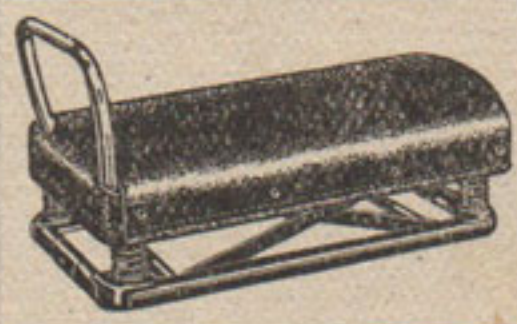
"Confort"



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



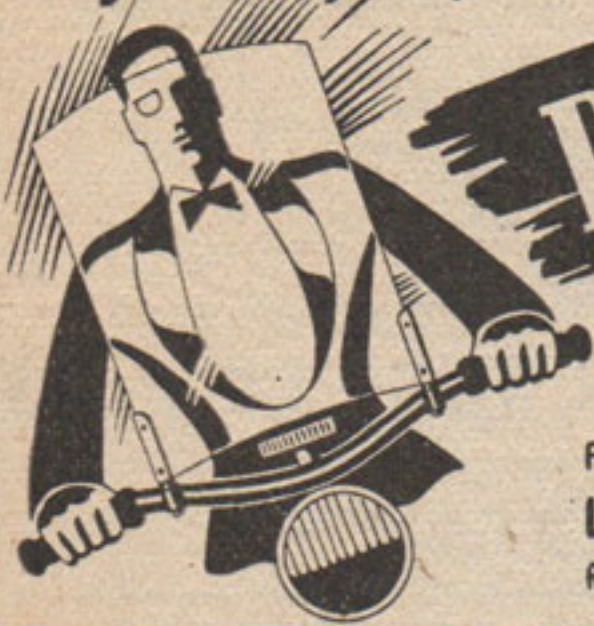
Établissements MARVEL
122, Avenue Philippe-Auguste
PARIS-11^e

Téléphone : ROquette 85-16 et 85-17

Toujours propre avec

PARA-GLAX

BREVETÉ S.G.D.G.



Enfin!
un pare-brise élégant

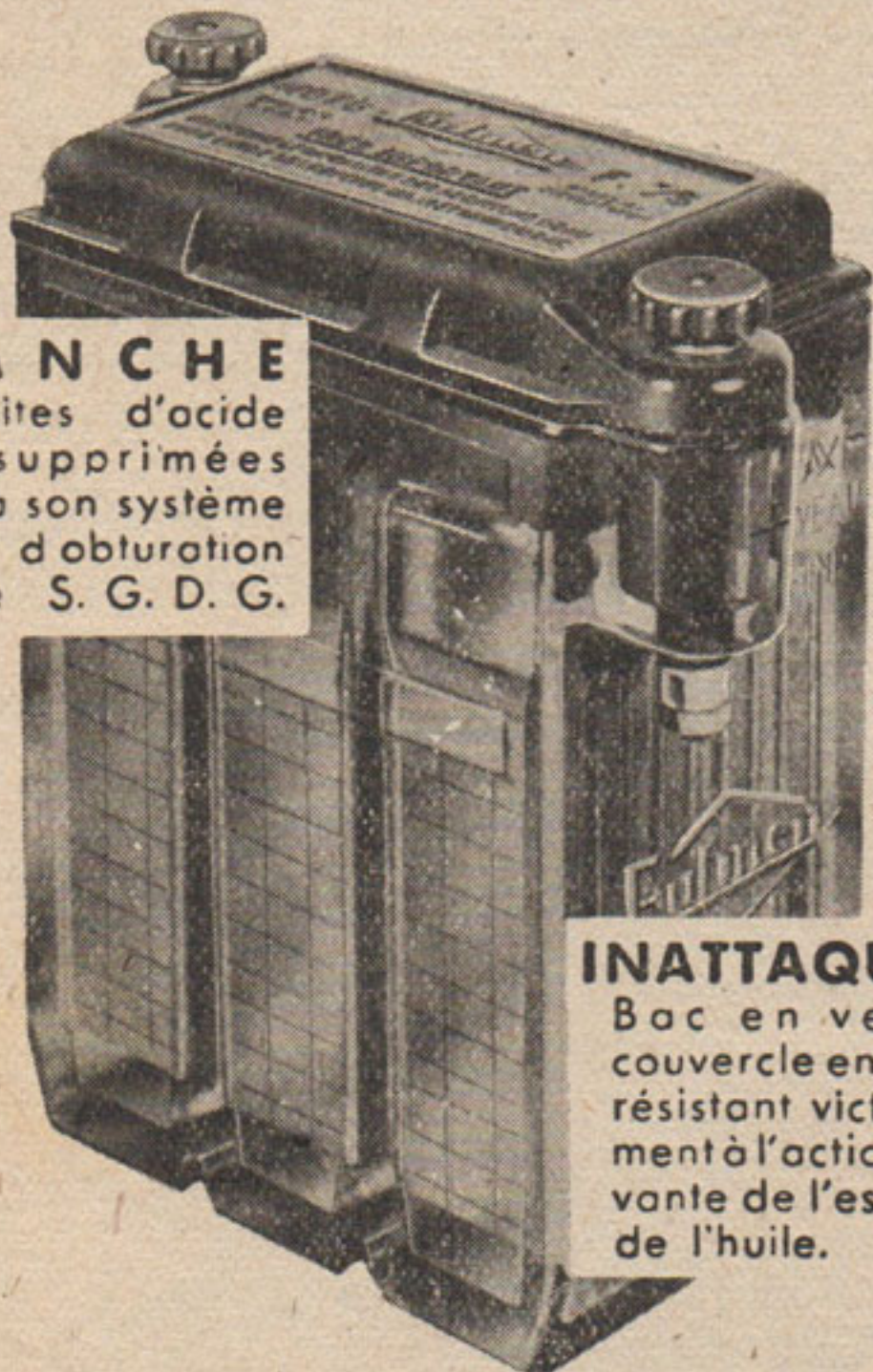
Fabrication très soignée en Plexiglass de 3 m/m.
LÉGER - RIGIDE - INCASSABLE
Rien de comparable avec les fabrications actuelles

Adressez vos
Commandes

PARA-GLAX

41 bis, Boulevard
de Montparnasse
PARIS-6^e

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
couverture en bakélite
résistant victorieuse-
ment à l'action dissolvante
de l'essence et
de l'huile.

LA PLUS DURABLE

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

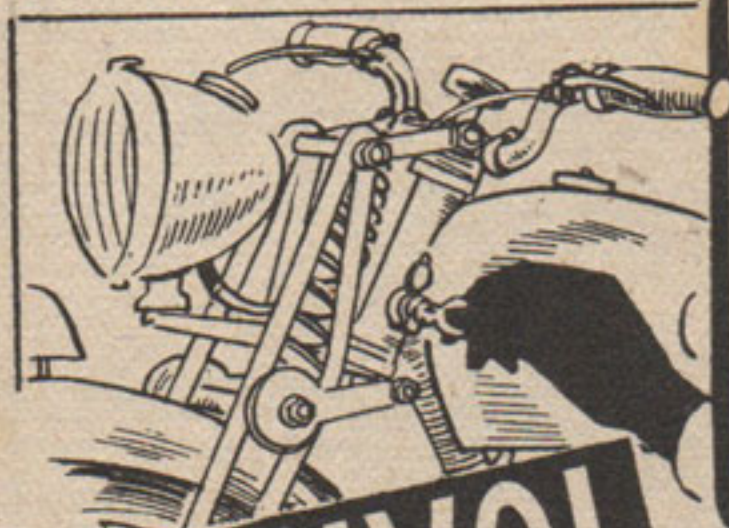
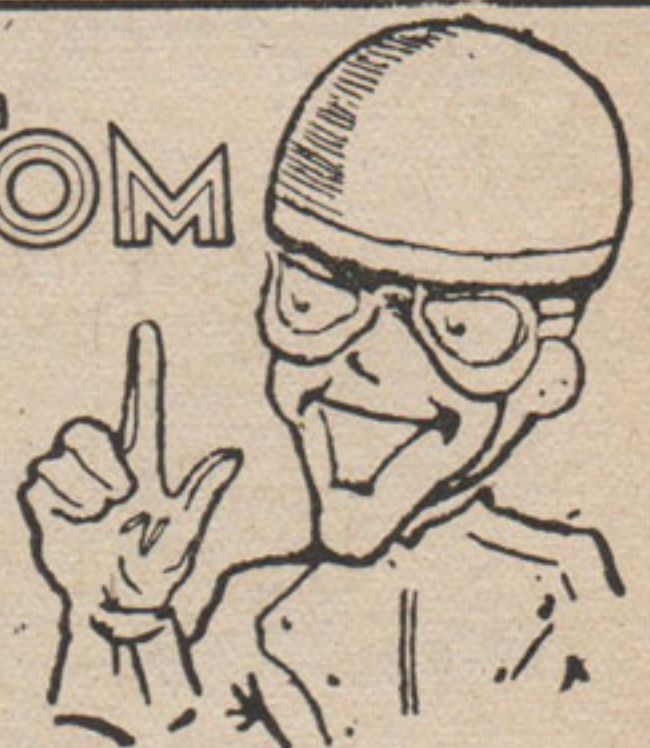
191.195 BP PÉREIRE - PARIS - TÉL. ETO. 15-60.4 LIGNES.

TUBOTOM

LE TUBE SOUPLE
adopté par toutes
les marques

OTOM S. A.

5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE - Seine



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

ANTIVOL

STE NEIMAN

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

AUTOMOTO

a mis au point son

VÉLOMOTEUR 125^{cm³} "A.S."



Cette machine présente les particularités suivantes :

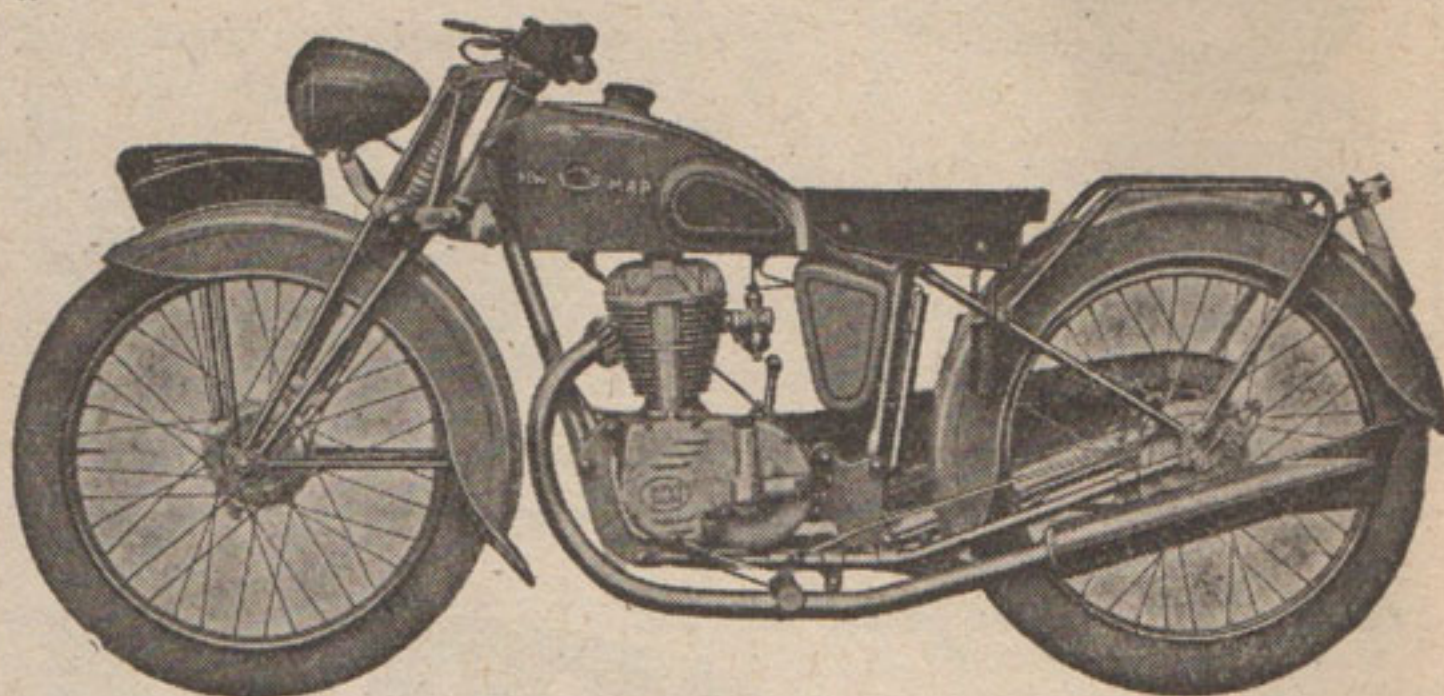
- Cadre à double berceau avec douille de verrou antivol NEIMAN à la direction ;
- Bloc-moteur 125 cmc. deux temps, 3 vitesses ;
- Cylindre et culasse démontables sans obligation de démonter le moteur ou le réservoir ;
- Pots d'échappement étudiés spécialement pour le silence ;
- Selle à suspension compensée 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)

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.

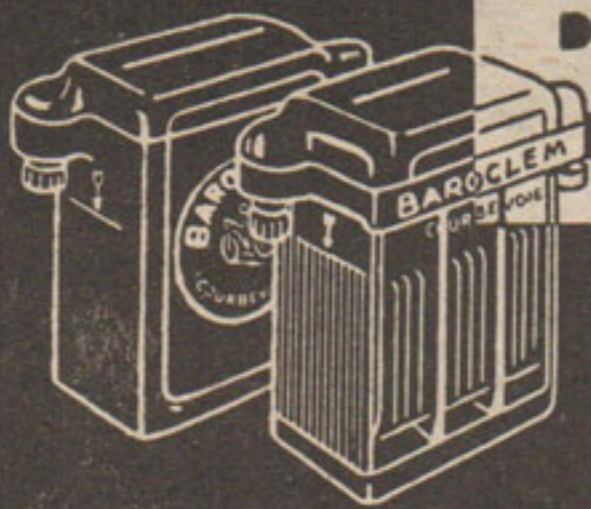
MOTOS. — De réputation mondiale - 350 cm³ latérale ou culbutée avec suspension arrière - Moyeu à broche - Boîte à sélecteur 4 vitesses.

Et ses appareils motorisés utilitaires

TRIPORTEURS. — Transportant le double de son poids.

VÉLOCIMANES. — A manivelles et changement de vitesses.

PROPULSEURS NAUTIQUES. — A avance réglable.



BAROCLEM

la Batterie de Qualité



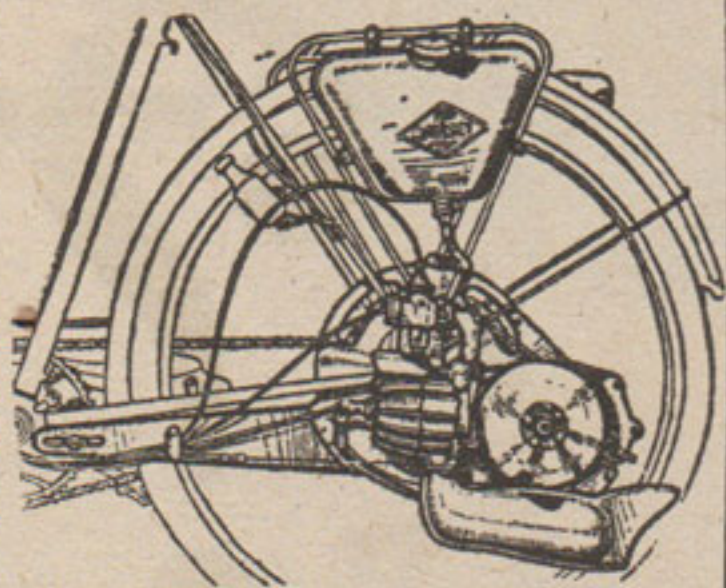
DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

• 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)

“AGF”

Le scooter de l'élite

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

Livraison rapide



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

SIDE-CARS BERNARDET FRÈRES

22 RECORDS DU MONDE

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

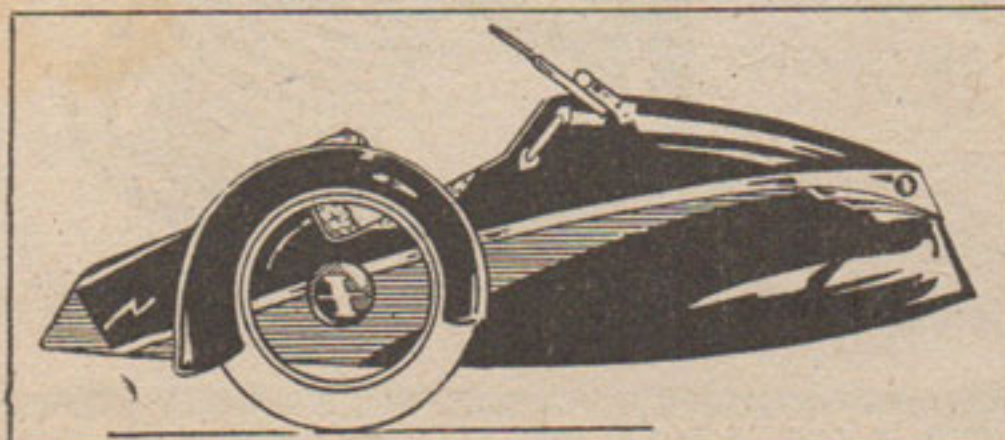
104, Avenue de la République - ALÉsia 24-20 et 24-21
CHATILLON - SOUS - BAGNEUX

“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°
(Angle 74, Route de Genas) Téléphone : Moncey 81-98



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°
Service vente et Magasin d'exposition : 49, Av. de la Grande-Armée, Paris 16°

ALCYON

VÉLOMOTEURS

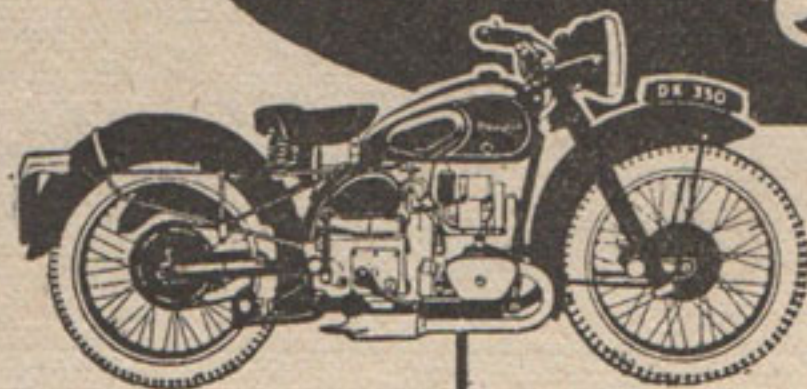
I. E. B.

T. E. B.

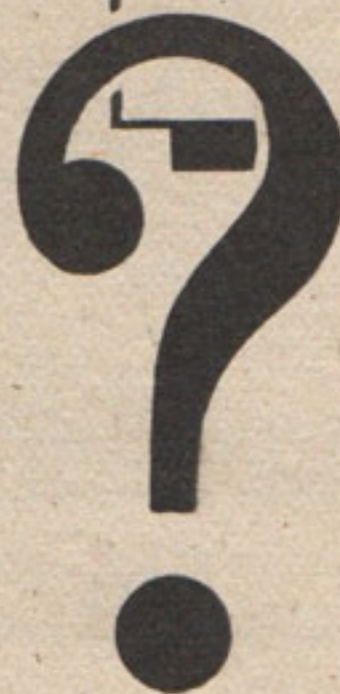
Av. de la Grande-Armée PARIS 31, Avenue de la République

AGENTS PARTOUT

Douglas



Visé
toujours
juste



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

MOTEUR
AUXILIAIRE



PUBLIPRESS.

ROLLET.C^{IE}

64, RUE DE LA FOLIE MERICOURT, PARIS - XI^e

Poignées tournantes
pour Vélo moteurs
ROLEO

CHEZ NOS AGENTS OU A DÉFAUT CHEZ :
ROLLET & C^{IE} 64, rue de la Folie Méricourt, Paris XI^e
R.C. SEINE : 176.278 TÉL. RÔQ. 80-42

PUB. G. SWEERTS

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

REVUE
MENSUELLE

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR :
ROBERT LAJEUNESSE

DIRECTEUR :
Max ENDERS

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

DANS CE NUMÉRO : Le Side-car H-B. — Moto-ski de printemps. — Tuyauteries souples. — Photographie. — Le Bol d'Or.

PRESTIGE

Nos coureurs, même les malchanceux, quand ils nous reviennent de l'étranger, ne tarissent pas d'éloges sur l'accueil qui leur a été réservé. Tout les a séduit : l'accueil dès l'arrivée, l'hospitalité, l'organisation, l'affluence du public et cette atmosphère de fête et d'animation générale.

Là-bas, les courses de motos, comme tout autre spectacle palpitant, attire une foule considérable ; la présence dans les tribunes de toutes les notabilités municipales ou sportives leur donnent un caractère et une importance quasi officiels. On s'y précipite comme à une finale de championnat ou à une arrivée du Tour de France. Les tribunes d'honneur sont pleines de spectateurs élégants et tout le parcours est noir de monde.

L'épreuve à peine terminée, les participants sont conduits dans une salle somptueuse où les attendent récompenses, toasts et remerciements pour leur effort.

Quand ils partent, des délégations les reconduisent avec courtoisie et leur souhaitent bon retour, comme elles leur ont souhaité « bienvenue ».

Pourquoi n'en est-il pas et n'en a-t-il jamais été ainsi chez nous, pays réputé de bon accueil ?

Pourquoi cette indifférence générale à l'égard de manifestations si capables cependant de faire vibrer les spectateurs ? Pourquoi ce dédain pour un sport qui met en valeur non seulement les qualités individuelles des coureurs, mais la valeur technique d'industries qui font vivre des milliers d'ouvriers ? Poser la question n'est malheureusement pas la résoudre. Mais ce serait déjà bien si nous faisons notre examen de conscience !

Enders Max.

1948 LES ECHOS DU MOIS

Le Motor-Club en deuil.

Nous avons appris, le 15 juin, le décès subit de M. Auvray, président et animateur du Motor-Club, dont le dévouement à la cause motocycliste était connu et apprécié de tous.

Jusqu'à la dernière minute, M. Auvray est resté sur la brèche, se dépensant sans compter. Nous en éprouvons un vif chagrin que partageront tous les motocyclistes, car M. Auvray ne comptait que des amis.

Essences ?

Une récente émission : Problème de Gouvernement, ne nous laisse pas beaucoup d'espoir sur une augmentation des attributions d'essence pour les prochains mois. Déceptions pour les vacances ! d'après le speaker cette pénurie de carburant ne serait pas particulière à la France, mais générale. On se demande, dans ces conditions, comment il se fait que l'essence soit libre en Suisse et en Belgique où circulent des nuées d'autos puissantes, un peu plus gourmandes que nos moteurs auxiliaires.

50 cmc. de course.

La cylindrée 50 cmc. étant admise en course qui établira les premiers records de cette catégorie ? Les Italiens s'en occupent, vraisemblablement. Ils ont déjà fait des étincelles en catégorie 75 cc., il peut donc se faire, étant donné leur classe dans les petites cylindrées, que la 50 cmc. les intéresse.

Mais un curieux petit moteur français qu'on vient de nous présenter à *Motocycles* pourrait bien bousculer les pronostics.

Une nouvelle écurie.

G. Monneret, Houel et Cauchy auraient l'intention de former équipe, ils auraient pour montures les nouvelles 350 A.J.S. Du sport en perspective, les machines et les pilotes étant de valeur plus que certaine.

Un bon client.

Bob Foster qui est depuis peu établi motoriste vient d'avoir à faire à un client qui ressemble fortement au Père Noël de notre jeunesse. En effet le client en question vient de lui acheter une Triumph Grand Prix et a immédiatement engagé Bob Foster et cette machine dans le T. T. Senior. Ce fanatique supporter ne faisant pas les choses à moitié a également mis à la disposition de Foster sa 350 K.T.T. Véloce de récente date. Une nouvelle qui fera rêver nos agents coureurs en général et Marcel Lempereur en particulier à qui un client avait prêté une Norton à culbuteurs assez ancienne pour le Bol d'Or.

Cyclomoteurs ou moteurs auxiliaires.

Les fabricants de moteurs auxiliaires semblent de plus en plus s'orienter vers le cyclomoteur spécialement réalisé pour recevoir leur petit groupe.

S'ils vendent encore des moteurs séparés, ils cherchent néanmoins à réaliser un équipage homogène pour la clientèle qui n'a pas de bicyclette à équiper.

Nous avons eu récemment l'exemple de P.-P. Roussey qui a fait alliance avec Automoto pour un ensemble.

Peugeot et Vap viennent de s'entendre pour présenter au public une machine au cadre spécialement conçu et renforcé pour l'usage auquel on le destine.

D'autres fabricants, à notre connaissance, ont entamé avec des constructeurs de cycles des pourparlers pour une même solution.

Cette évolution est à suivre; la formule de l'ensemble est d'ailleurs, dans bien des cas, plus satisfaisante qu'un assemblage hasardeux réalisé par un monteur d'occasion.

Le coin du bricoleur.

Nous avons montré dernièrement dans ces pages dans quel état un amateur avait mis le carter de son bloc moteur pour une réparation anodine. Des faits semblables se sont produits avec des machines achetées aux Domaines et réparées au petit bonheur. Autre chose est de faire tourner une machine et de la mettre rigoureusement en état de marche.

Voici trois coups durs survenus à des gens qui pensaient que leur machine était correctement remontée par eux ou

par des copains qui s'y connaissent : le premier a sa roue avant qui se bloque en pleine descente faute d'une étoile-arrêtoire fixant le réglage des cônes du moyeu; voyez soleil... Le second prend feu par suite d'une bobine de remplacement placée imprudemment sous le réservoir et d'un fil dénudé. Le troisième a sa chaîne qui saute et s'enroule, la roue arrière étant une... adaptation. Conclusion : fractures, brûlures et réparations. Moralité : quand on ne connaît pas à fond la machine que l'on se propose de remonter, il est plus sûr et moins onéreux de confier le travail à un vrai spécialiste détenteur des pièces d'origine.

Moyeux à broches pour cyclomoteurs.

A notre connaissance, deux spécialistes du moyeu de vélo ont réalisé des moyeux à broches spécialement étudiés pour des bicyclettes équipées d'un moteur auxiliaire monté sur l'axe de la roue arrière. Grâce à eux, sans rien toucher aux organes mécaniques, on peut sortir la roue du cadre, ce qui est fort appréciable en cas de crevaison du pneu arrière.

Pneus en vente libre.

Voici les renseignements précis que nous avons obtenus au sujet de l'achat des pneus pour motos et vélomoteurs : Liberté complète pour toutes les chambres motos ou vélomoteurs.

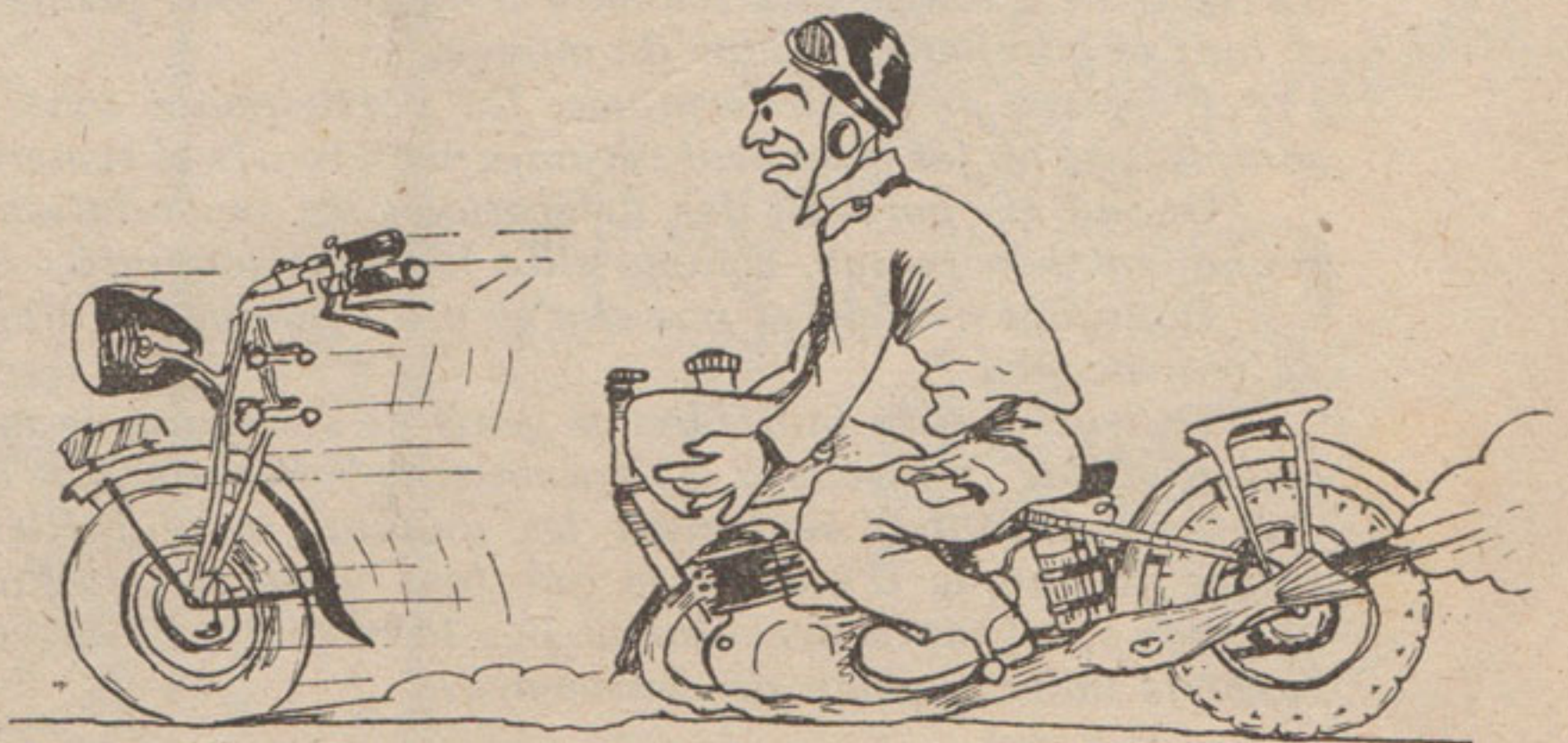
Les enveloppes vélomoteur sont également libres, mais il est nécessaire d'obtenir un bon pour les enveloppes moto.

Avec ou sans bon, c'est d'ailleurs toujours aussi difficile à trouver.

Immatriculation des vélomoteurs.

Acheteurs et vendeurs sont en effervescence à la suite des nouvelles dispositions prises par la Préfecture de Police pour la délivrance des cartes grises de vélomoteurs.

Désormais est exigée, en plus des papiers habituels, la remise du volet A du bon délivré par la Production Industrielle. En fait ce volet devrait rester, en justification, archivé chez le vendeur. Certains agents, faute d'instructions, refusent à juste titre de s'en dessaisir; il y a donc conflit entre vendeur, acheteur et Préfecture, ce qui multiplie les navettes du candidat et lui font perdre un temps considérable.



Ma fourche !!!...

109-J



Photos B.P.



Dijon-Alger en 5 heures à vélomoteur !!!

Mais ces vélomoteurs Terrot étaient transportés par un « Dakota » pour être livrés à M. Knecht, agent général de Terrot à Alger.

et 12 chevaux au frein. Ces machines seront livrées, moyennant supplément, avec selle biplace, pare-chocs, sacoche, pare-brise et phares multiples, suivant la mode américaine.

Dernière heure.

Au moment de mettre sous presse nous apprenons que les Bureaux centraux de Peugeot, à Sochaux, viennent d'être la proie d'un violent incendie. Les dégâts sont évalués à 20 millions.

C'est le deuxième sinistre dont est victime Peugeot.

Moyeu suspendu.

On a beaucoup parlé du moyeu suspendu. Deux maisons, l'une anglaise et l'autre française, sans se concerter ni se copier, ont eu ensemble la même idée et l'ont dans le même temps réalisée, avec un aspect semblable mais des solutions cependant nettement différentes. Triumph en Angleterre, Nivel en France, semblent en définitive avoir chacun de leur façon résolu le problème. Nous venons d'essayer le Nivel sur une moto tout ce qu'il y a de série, et même assez fatiguée, ce qui était le meilleur champ d'expérience. Les avantages constatés sont tels que nous ne voulons pas différer d'en annoncer le compte rendu dans notre prochain numéro.

En principe cette mesure est destinée à empêcher un titulaire de bon d'en faire le commerce et de le revendre avec profit. Sous cet angle la nouvelle décision ne peut qu'être approuvée, mais son mode d'application inopiné a pour résultat des complications sans nombre.

Autre renseignement, les cartes grises de vélomoteurs, comme celles des voitures reçoivent le coup de tampon fatidique, interdisant la revente de la machine avant un délai de deux ans. Ceci est également fait pour parer au marché noir. Mais n'est pas sans inconvénients pour l'honnête homme qui, dans les circonstances instables où nous vivons, peut être contraint, en cas de coup dur, de réaliser du jour au lendemain.

On nous avait laissé espérer la liberté de vente pour le dernier trimestre, et on renforce les contraintes. Le dirigisme est vraiment coriace.

Est-ce un record?

D'après une information anglaise, Jawa aurait fabriqué et vendu plus de quarante mille 250 cmc. 2 temps au cours de 1947.

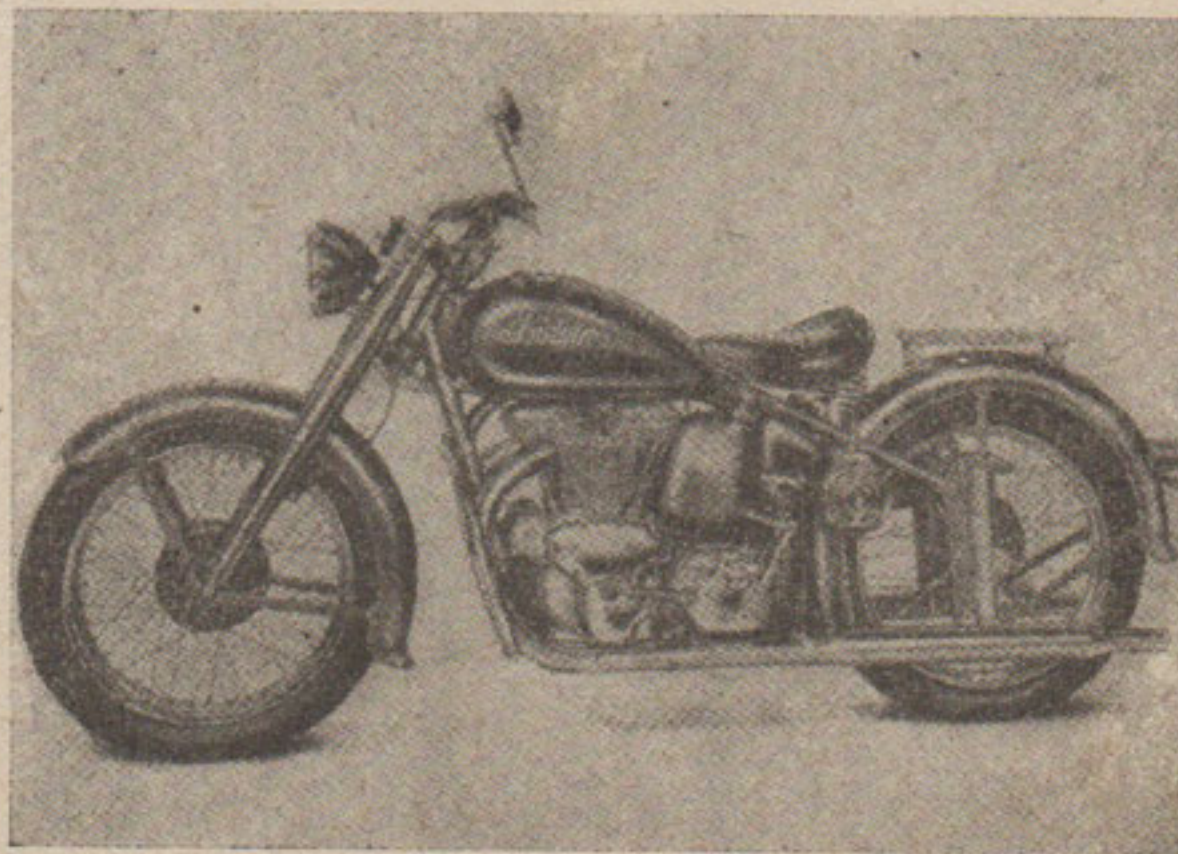
Nouveaux modèles.

La maison Indian va mettre sur le marché deux types de machines très européens. Il s'agit d'une 440 cmc. deux cylindres côte à côte, développant 22 chevaux et pesant 135 kg., boîte 4 vitesses en prise, sélecteur, fourche télehydraulique, suspension arrière coulissante, allumage par magnéto; le tout généreusement chromé.

Nous verrons également une 220 cmc. de même présentation, mais sans suspension et monocylindrique, 122 kg.

La nouvelle 440 cmc. Indian bicylindres, fourche télehydraulique, suspension arrière.

La technique à bien évoluée



Les courses en Hollande.

La date du Grand Prix de Hollande est définitivement fixée au 26 juin. Les autorités hollandaises ont alloué le carburant nécessaire pour disputer deux moto-cross dans chaque province, deux trials également dans chaque province et cinq courses sur route. Pour le moment seules les épreuves de speed-way (cendrée) sont autorisées le dimanche.

Villiers prend un nouveau brevet.

Le montage élastique de petits moteurs dans les cadres de motos, pour atténuer les vibrations, fait l'objet d'un nouveau brevet des Etablissements Villiers. Plusieurs systèmes sont couverts, le principal est celui de la connexion par pivot du bloc (partie AR) au cadre (avec ou sans caoutchouc) et l'attache de la partie avant par des blocs ou des bagues de caoutchouc placés verticalement.

Améliorations chez A.J.S.

La bicylindre 500 A.J.S. « Porc Epic » a subi quelques modifications de détails, notamment le braquet a été modifié, l'ensemble moyeux AR a été considérablement allégé et le pignon AR est plus petit. Le moteur a un régime de rotation plus élevé et il est probable qu'elle sera parmi les plus rapides à l'île du Man cette année.

Radar' manies.

A lire les échos de diverses revues on a l'impression que les Américains vont tout remplacer par le radar. Ils l'ont adopté maintenant, paraît-il, aux phares d'autos qui se mettent ainsi automatiquement en code ou veilleuse à l'approche d'une voiture venant en sens contraire.

Et c'est encore une sorte de radar qui empêcherait le conducteur de s'endormir grâce à des électrodes attachées à ses tempes, contrôlant son activité cérébrale, et mettant en branle une sonnerie quand cette activité faiblit!... Cet appareil, à notre sens, serait bien utile en dehors de l'automobile pour d'autres conducteurs, ou soi-disant tels...

Une moto Diesel.

Un ingénieur anglais a inventé et breveté un moteur Diesel de moto. Il faut croire qu'il est intéressant puisque cet ingénieur a reçu à ce sujet une prime de son gouvernement. Avec 3 l. 5 aux 100 km., la moto ainsi équipée tape le 125 à l'heure.

Est-ce la première moto Diesel? Sera-t-elle commercialisée? Cette nouvelle technique fera-t-elle école? L'avenir le dira.

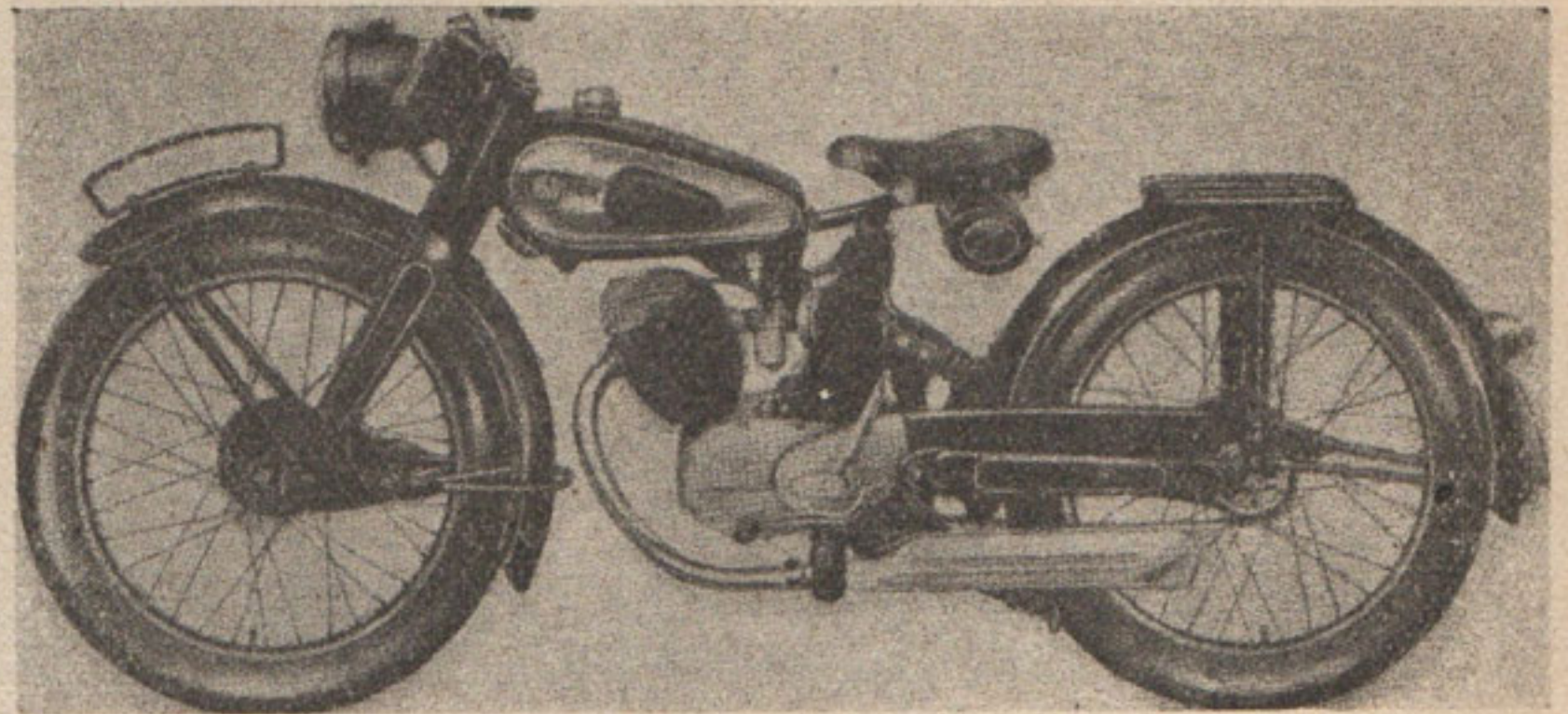
Nouveaux modèles.

Les Allemands travaillent actuellement sur de nouvelles machines légères à moteur à culbuteurs d'aspect très net.

En particulier la nouvelle 98 cmc. N.S.U. à soupapes en tête surprend par son aspect inusité. La fourche avant ressemble à une grosse fourche de vélo, à la taille près évidemment; dans les montants de cette fourche au profil U se trouve le système de suspension qui est du type employé sur la nouvelle 125 Jonghi Satam A.C.T. Il n'y a pas de tube avant au cadre. La fourche AR élastique n'a que deux bras pivotant sur un axe situé en AR du bloc moteur, le ressort compensateur se trouve placé sous la selle, dans le prolongement du gros tube soutenant le réservoir et la direction. L'avertisseur se trouve encastré à la partie inférieure AV du réservoir. Le cylindre paraît très étoffé pour une machine de cette cylindrée. La boîte est à 3 rapports commandés par un sélecteur placé à gauche.

Du nouveau chez Puch.

La nouvelle 250 cmc. 2 pistons, 2 temps Puch vient de faire son apparition sur le marché européen. Elle est dotée d'une fourche avant télescopique et d'une suspension AR du genre de celle utilisée chez D.K.W., mais réglable à 4 positions différentes, le bloc moteur très classique par sa netteté, boîte 4 vitesses. La partie supérieure du cadre est formée par une poutre tubulaire de section carrée. Le moteur a un régime de rotation très élevé obtenu par de très larges passages de gaz et par le croisement des temps de transfert des gaz. (Les Américains en utilisant au maximum ce genre de moteurs dans les courses de hors-bord sont arrivés au résultat coquet de 70 CV. au litre!). Malgré son régime élevé, ce moteur est paraît-il très souple et a une bonne performance aux bas régimes. La nouvelle 125 cmc. Puch est basée sur les mêmes lignes générales, mais elle a 2 carburateurs reliés par un petit palon-



La nouvelle 100 cmc. N.S.U.

nier, le deuxième ne commence à s'ouvrir que lorsque le premier est complètement ouvert, ceci pour permettre à ce moteur d'être également remarquable aux bas régimes et aux hautes allures, autrement dit il y a un carburateur de ralenti placé d'un côté du cylindre et de l'autre se trouve celui réservé aux allures de route élevées, du moins relativement.

Erratum :

Dans notre dernier article sur Orléans — le Puy de Sancy-Orléans, — une intervention s'est glissée dans le texte.

Reclificatif : M. Cassegrain pilotait une Motobécane, Mobyclub 4 temps, culbutées, suspension arrière; M. Colesse montait une Motoconfort 4 temps, à soupapes latérales.

Lamontagne s'est installé.

Nous apprenons que M. Lamontagne, coureur amateur bien connu, membre du Motor-Club, vient d'acquiescer l'Agence Peugeot et Terrot, 50, rue Château-Landon, dans le 10^e arrondissement; nous souhaitons de tout cœur une bonne réussite à notre sympathique camarade.

Nouvelle épreuve.

L'organisation des Six Jours Internationaux ayant été retirée au cours de cet hiver à la Tchécoslovaquie pour l'année 1948, la F.I.C.M. vient de décider de créer une nouvelle épreuve qui aura lieu avant les Six Jours. Elle aura lieu pendant trois jours consécutifs en Pologne et les trois jours qui suivent dans les montagnes Tatra en Tchécoslovaquie. L'épreuve sera ouverte à tous les pays affiliés à la F.I.C.M. et sera organisée conjointement par les Fédérations polonaises et Tchécoslovaques.

LE « VILMER »

On pourrait croire que les Français ont épuisé la gamme des cyclomoteurs et qu'on ne puisse en trouver un nouveau faisant preuve d'originalité. Il n'en est rien; l'esprit de nos ingénieurs est inépuisable.

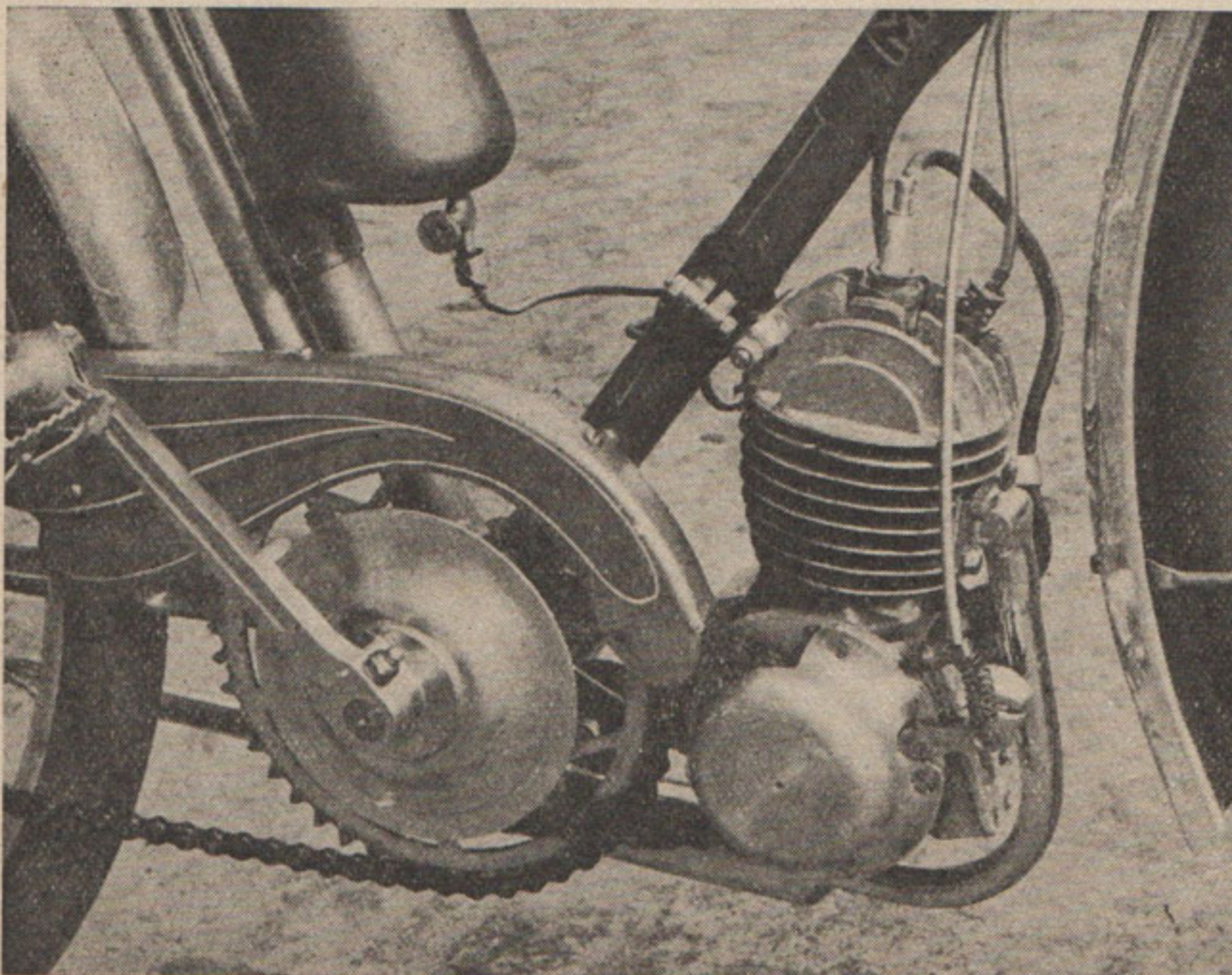
Le moteur « Vilmer » que nous annonçons ici se situe dans une autre partie du cadre que ceux que nous avons déjà vus, car nous ne comptons pas comme des innovations les moteurs étrangers souvent inspirés des nôtres.

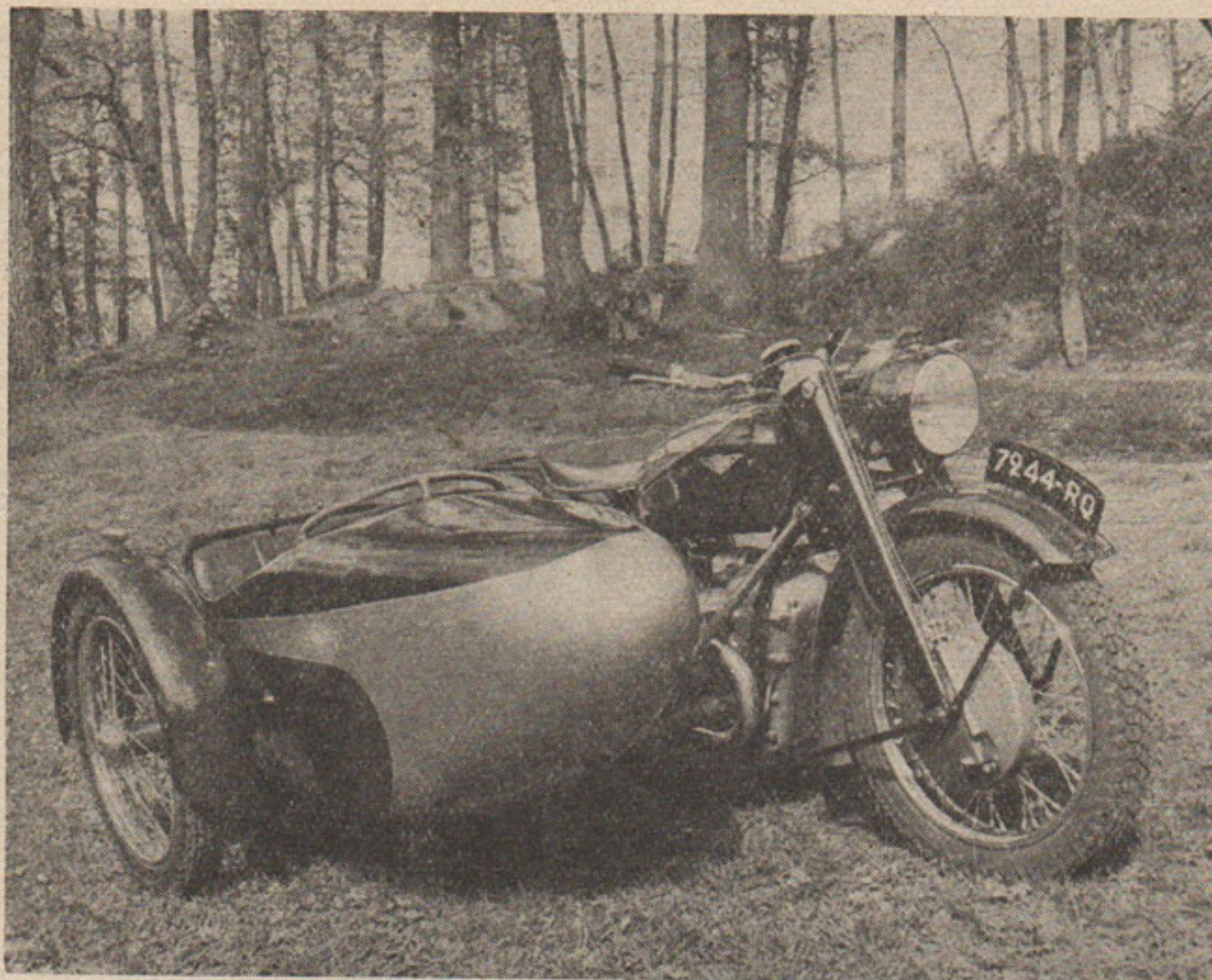
Le « Vilmer » a été réalisé en 1941 et seuls les événements, assez caractéristiques de cette époque, ont empêché sa sortie.

Il a été conçu et mis au point dans une usine d'aviation magistralement outillée.

C'est un 50 cmc. placé le long du V avant du cadre sur le tube reliant la tête de fourche au pédalier, emplacement très rationnel, n'influant en rien sur la stabilité et la solidité de la bicyclette.

Il utilise, pour la transmission, la chaîne d'origine grâce à un pignon intermédiaire monté sur l'axe du pédalier et à une roue libre libérant les pédales. Il profite ainsi du changement de vitesses par dérailleur au moyeu et se conduit comme une moto puisqu'il est muni d'un débrayage. Les constructeurs ont poussé l'étude jusqu'à une simplification bien réussie des commandes.





LE SIDE-CAR H-B

Le Salon de Genève avait révélé au public un nouveau side-car français, le H-B. Exposé sur le stand Condor il complétait agréablement la 600 cmc., que les établissements Humblot importent en France actuellement.

Construit par ces mêmes établissements, le nouveau side se présente sous le signe de la qualité. En effet, sa présentation soignée le classe d'emblée au niveau des productions chevronnées.

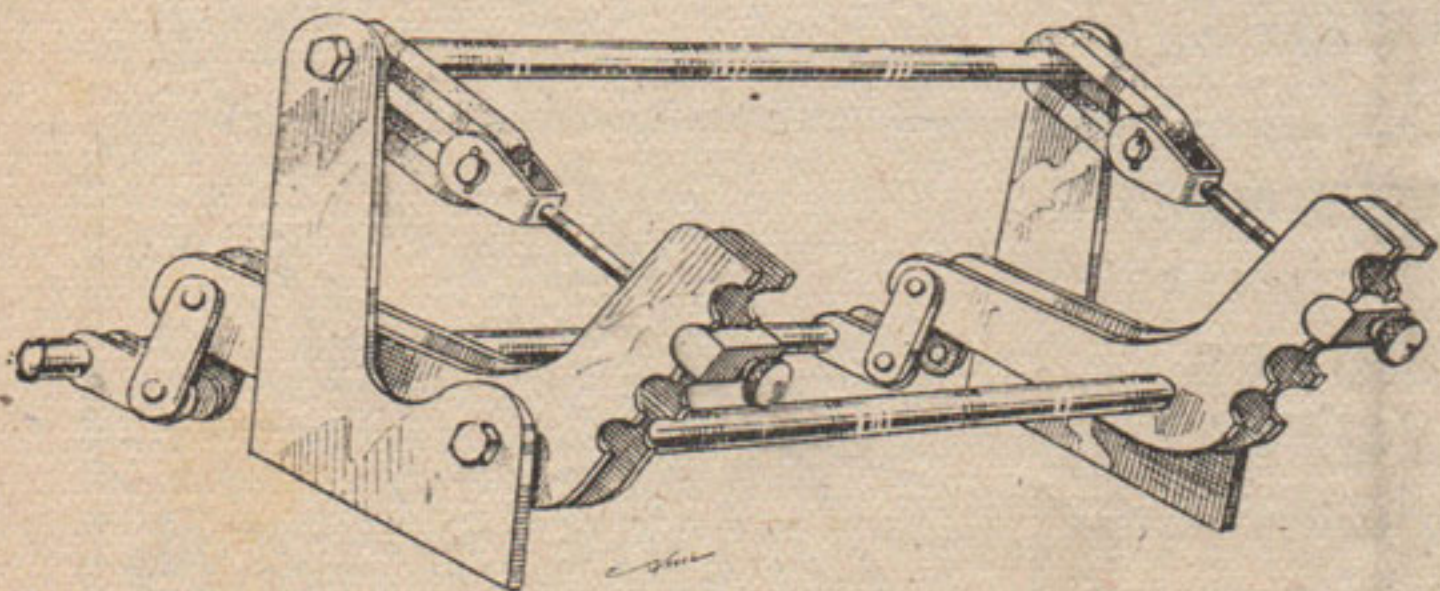
Les solutions originales qui prési-

dent à la réalisation du H-B nous ont inmanquablement incité à essayer ce nouveau venu. Alternativement passager et pilote, c'est donc objectivement qu'il nous a été permis de juger des qualités ou des défauts de l'ensemble Condor H-B.

Conscients de la nécessité de faire robuste et sûr, les constructeurs ont opté pour un châssis de forme rectangulaire à quatre attaches rigides. Ce châssis est presque entièrement dissimulé dans la carrosserie,

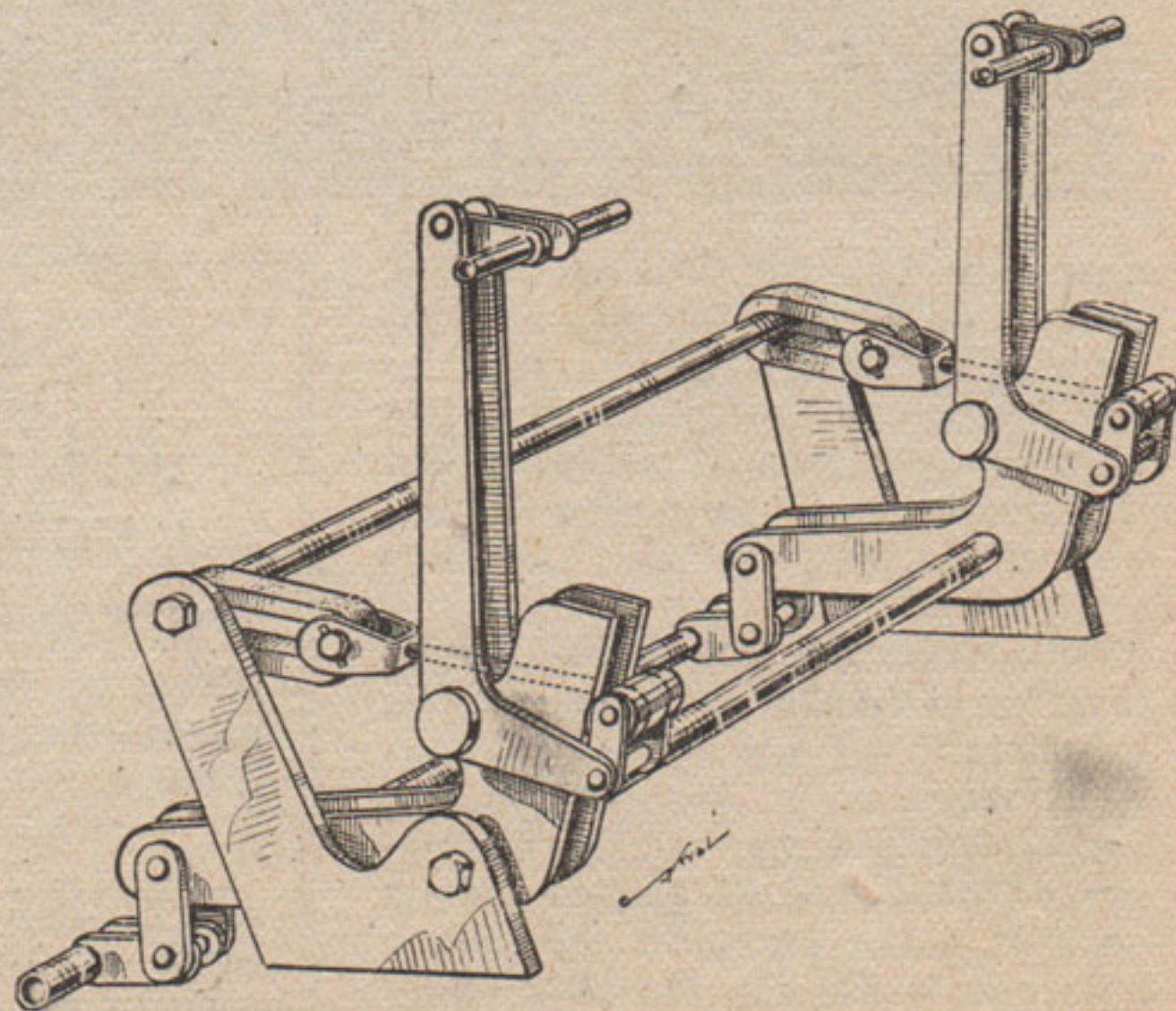
ce qui simplifie l'aspect extérieur et donne à l'équipage une apparence cossue.

L'innovation la plus caractéristique est certainement dans le mode de suspension de la carrosserie. Placée à l'avant du spider, immédiatement derrière le dossier, le système absorbeur de chocs ne prend guère de place et permet, de ce fait, le logement des bagages, ou suivant le type de caisse, d'un passager. Différents modèles sont en préparation.



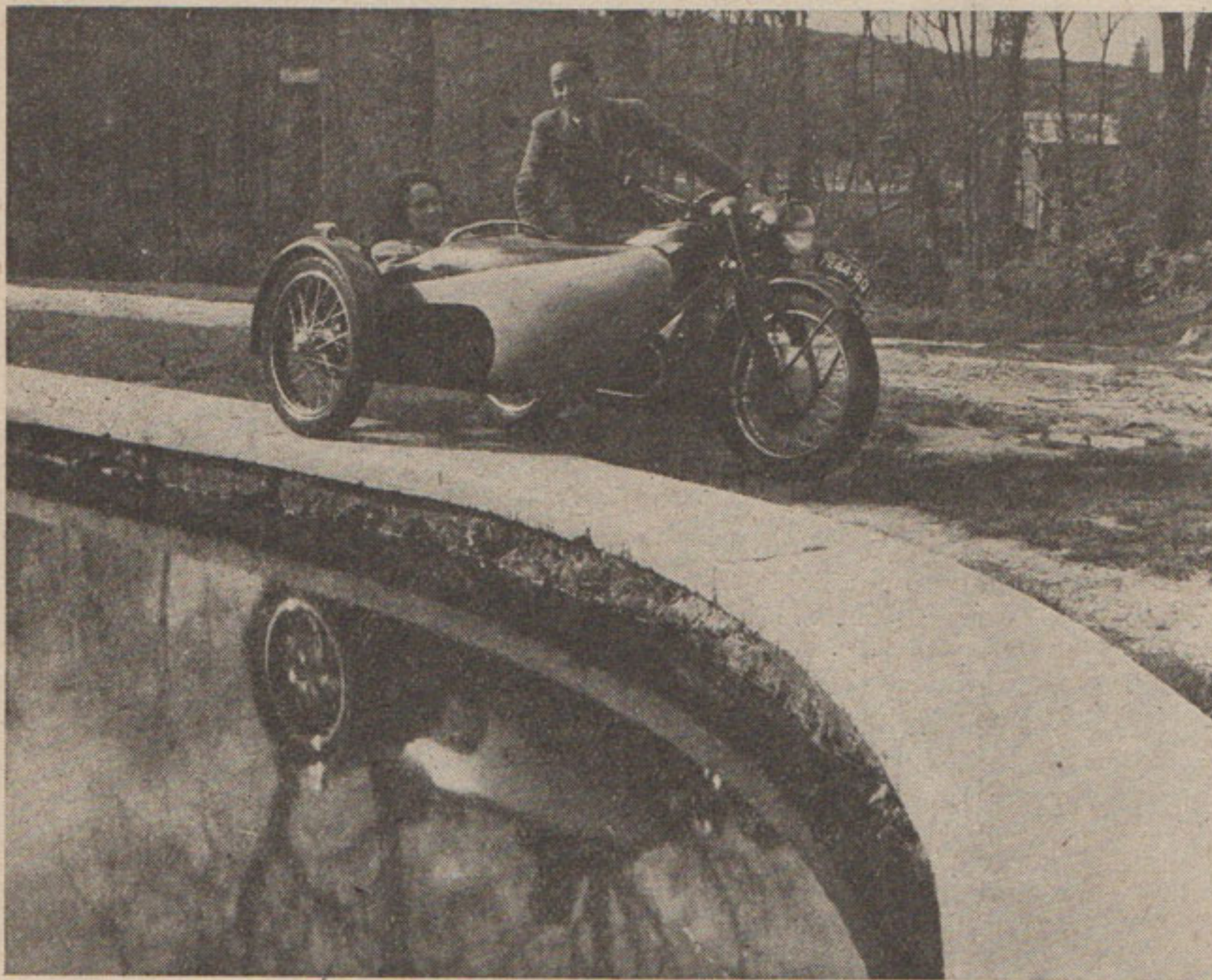
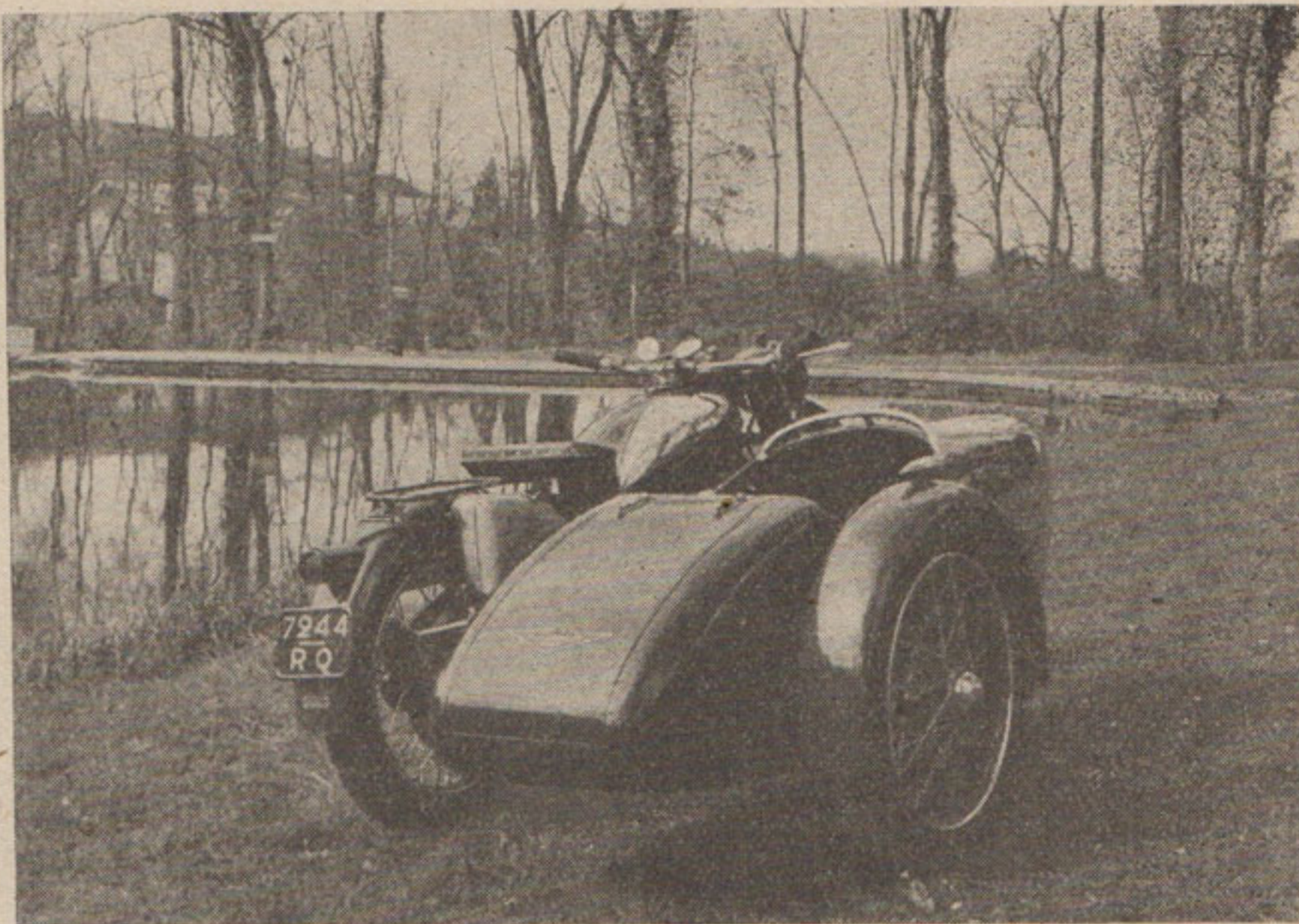
Ci-dessus :
Le dispositif de suspension de la caisse et son réglage à main, par bouton molleté.

Ci-contre :
La variante du système entièrement automatique.



L'avantage de cette suspension est d'être réglable, suivant le poids du passager, soit automatiquement sur le modèle de luxe, soit par crans et bouton molleté, dans le type actuel. Cette innovation permet à l'usager d'obtenir un maximum de confort en toutes circonstances. Les anneaux de caoutchouc du type Neimann, qui sont à la base de cette suspension, amortissent les chocs en évitant le rebondissement; de plus, leur facilité de remplacement est bien connue.

On pourrait reprocher à cette suspension de prendre malgré tout un peu d'espace dans le coffre arrière, mais cette place est récupérée par la largeur accrue de la carrosserie, du fait de l'intégration du châssis dans la caisse. Les passagères apprécieront doublement le side-car H-B pour sa ligne, d'abord, et surtout pour sa partie habitable véritablement



de 0 à 100 km. à l'heure, vitesse maximum avec le frein de direction desserré. La conduite est excessivement facile, la machine étant dotée d'une souplesse remarquable : on reprend à 30 à l'heure en 4^e, sans bruit et sans aucun cliquetis.

C'est véritablement un engin de tourisme que nous avons cru devoir brutaliser un peu « à toutes fins utiles ». Nous n'avons pas ménagé les montées en régime dans les rapports intermédiaires. Les virages les plus durs nous ont permis d'apprécier le comportement de la fourche, dont la rigidité latérale est parfaite. Les freins, extrêmement puissants, ajoutent à la sûreté de conduite qui ne se démentit jamais même sur les plus mauvais chemins.

La mise en fabrication d'une série de side-cars est commencée et, sans nul doute, le H-B connaîtra l'engouement du public.

NEBOUT.

spacieuse. Le siège, très confortable, permet de croiser les jambes sans toucher au tablier; d'autre part les épaules d'une personne de taille normale ne dépassent pas la hauteur du dossier. Le pare-brise mobile permet de ce fait une protection vraiment efficace.

Si la passagère est charmée de la douceur et du silence de l'ensemble, le pilote n'est pas moins heureux de conduire un tel équipage. Malgré ses dimensions généreuses, le side-car ne pèse que 60 kg., ce qui ne se sent guère avec une mécanique telle que la Condor. On peut rouler

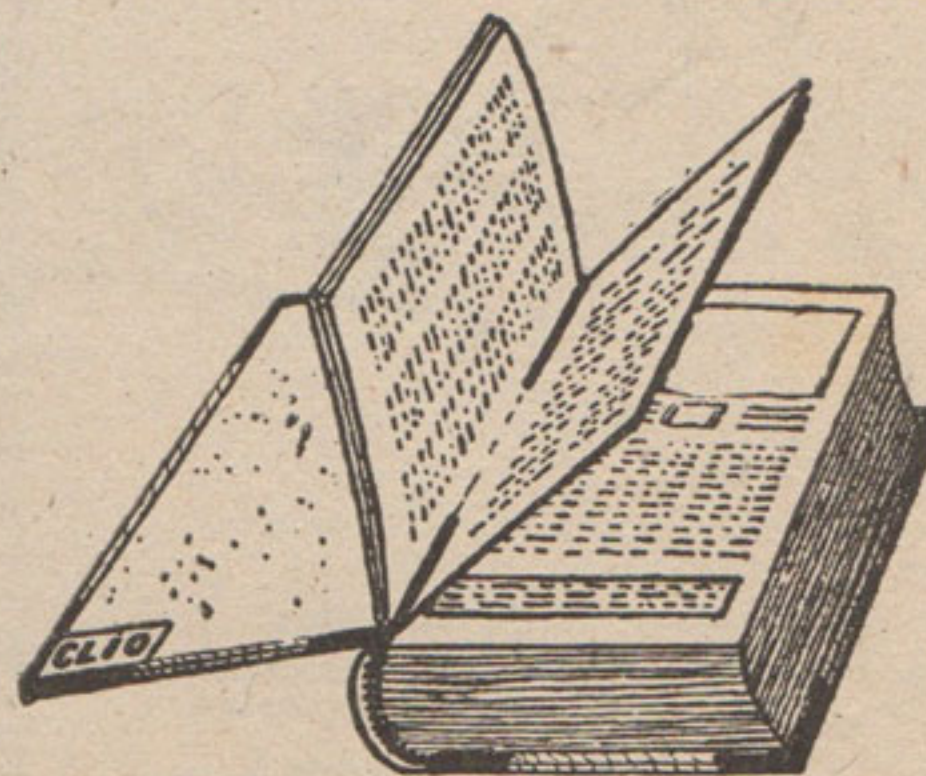
**COMMANDEZ
dès maintenant**

**VOS RELIURES
" MOTOCYCLES "**

Vous serez les premiers servis

**Livrables fin juin, elles vous
permettront de conserver
intacte votre collection de
" Motocycles ".**

Envoi contre 200 frs à verser au C. C. du
Journal Paris 2834-83 ou contre mandat.





UN AN DE 125 CMC.

Vous demandez dans votre excellente revue des comptes rendus d'usagers sur les machines livrées actuellement à la clientèle, voici ce que j'appellerai : « *Un an de 55 Peugeot* ».

C'est le 15 mars 1947 que j'ai pris livraison de mon vélomoteur, après un rodage sévère (2.000 km.), voici les résultats :

Kilométrage parcouru : 10.140 km., une grande partie dans les cols alpestres, Vars, Isoard, Lautaret, Galibier, Iseran, Aravis, etc.; j'ai visité le Vercors, la Grande Chartreuse, l'Oisan (la Bérarde), le Briançonnais, la Maurienne, la Savoie, etc., vous voyez que je fais du « Grand Tourisme » et que des étapes de 300 km. sont chose courante et journalière pendant la période des congés et cela sans fatigue excessive.

Sans avoir jamais poussé ma machine, je réalise des moyennes honorables de 50 km. grâce à l'aptitude de mon 2 temps d'avalier des côtes de 7 et 8% à l'allure soutenue de 55 km.-h.

Consommation : 2 l. 500 à 40 de moyenne, 2 l. 750 à 50 de moyenne. Pannes : néant.

J'ai eu des ennuis, au début, du côté bougie, perle à l'électrode, après divers essais je suis arrivé à supprimer presque complètement cet inconvénient par l'emploi d'une bougie Prélyo Mica (réclame non payée et citée seulement pour rendre service à d'éventuels usagers).

Au sujet de ces fameuses « perles », je ne suis pas d'accord avec l'information parue dans votre revue au sujet du filtrage du mélange dans un feutre car j'ai toujours pratiqué cette opération sans pour cela obtenir un résultat.

Voici résumé d'une façon succincte un an de 55 Peugeot, puisse-t-il faire admettre à certains que nous sommes capables en France de construire des machines qui sans être « up to date » n'en sont pas moins solides, agréables à conduire, d'une tenue de route remarquable et remplissant parfaitement le but assigné de transporter dans de bonnes conditions de confort et, pour un prix au kilomètre modique, le Français moyen.

Léon DUMAS, Marseille.



Puisque les vieux de la moto sont à l'honneur, je serais heureux de faire partie de cette glorieuse équipe. Né le 23 mai 1881, j'ai tâté de la moto à l'époque héroïque où il fallait avoir le feu sacré, machines capricieuses, routes défoncées, on nous considérait alors comme des demi-fous, et les chiens se faisaient parfois leurs crocs sur nos mollets!

Je pratique journallement encore pour me rendre à mon travail, sur ma bonne vieille Terrot 350 latérale. L'année dernière, en vacances, Paris-Poitiers dans la journée. Circuit en pays charentais et retour *idem*. La moto conserve les réflexes et la bonne humeur.

Avec toute ma sympathie à *Motocycles*, mon salut de vétéran à tous.

Marcel RACOFIER.

Réponse. — M. Marcel Racofier semble bien, à l'heure actuel, le super-vétéran de la famille « *Motocycles* ». Sa lettre nous atteste en des termes courts et précis qu'il n'ignore rien des vélocipèdes à pétrole et qu'il a su apprécier leurs caprices et leur sautes d'humeur. La moto conserve les réflexes et la bonne humeur, dit-il, ce n'est pas nous qui le contradirons. Un ban d'honneur pour M. Racofier.

AIDONS-NOUS

Bon nombre de maisons ont tiré et tirent encore du sport motocycliste une publicité efficiente. En contrepartie elles assuraient avant-guerre à leurs coureurs des avantages de toutes sortes.

A l'heure actuelle ces coutumes ont changé, sans doute les difficultés commerciales y sont pour quelque chose, peut-être un peu de mauvais vouloir. Je pense être bien fondé en exprimant ma reconnaissance aux quelques maisons qui, très aimablement, m'ont aidé dans ma tâche de coureur.

Tout d'abord, je remercie la Maison Monopole qui m'a toujours livré des pistons de qualité impeccable; pour mes réservoirs spéciaux, Motaz, les établissements bien connus, m'ont toujours dépanné rapidement. Je citerais encore Simon qui possède une maîtrise incontestée dans la réparation et la transformation des cadres. J'aimerais parler aussi de Otom, dont les tuyauteries souples équipent la majorité de nos machines de course; et, enfin, dans le domaine utilitaire, un grand merci à Mixo pour ses avertisseurs de qualité.

BEAUVAIS,

Motoriste à Paris.

Réponse. — Une écurie de course, hippique ou motorisée, ne comporte pas seulement un cavalier et sa monture.

Elle est un assemblage d'idées, d'efforts, de réalisations qui, unies vers le même but, soudent les uns aux autres tous les membres de l'équipe et en fait un tout, homogène et vibrant.

Alors, le pilote n'est plus tout seul à lutter pour le succès final. Il est porté, soutenu, et sa victoire n'est que plus grande d'être celle de tous.

DÉNOUEMENT DE L'AFFAIRE SIGNORET

A la suite de son intervention auprès du Procureur de la République, notre lecteur a eu l'insigne satisfaction de recevoir de la gendarmerie verbalisatrice le remboursement de son amende injustifiée.



TOUTE la série des vélomoteurs Peugeot, à commencer par un vélomoteur de dame à 2 vitesses, avec lequel en 1939 j'avais franchi le col de l'Iseran, m'étant passée entre les mains, le P.156, frère aîné du 56 que je connais déjà et qui commence à sortir en série, me tentait.

A l'usine de Beaulieu on me dit : « Nous aimerions bien que vous nous donniez sur cette machine l'opinion du Français moyen. La machine est bien rodée, vous pouvez lui en faire voir de toutes les couleurs. Bon voyage et beau temps ! »

Il faut regarder de très près pour voir une différence entre cette moto et le 125 cmc. 4 vitesses, seuls : cylindre, culasse et pots d'échappement, sont un peu plus gros. Le reste est absolument identique (la machine prêtée comportait un redresseur de couraht, alimentant une batterie qui ne pourra être montée en série avant encore quelques mois), mais les quelques 25 cmc. supplémentaires, qui l'ont fait passer en catégorie « moto », avec comme conséquence sa mise future en vente libre, s'ils ne se voient guère à l'œil, se font par contre considérablement sentir à l'usage.

L'augmentation de puissance est plus sensible entre le 125 cmc. et le 150 cmc. qu'entre le 100 cmc. et le 125 cmc.

Le vendredi 12 mars, au soir, je prends livraison de la machine et je lui fais effectuer une trentaine de kilomètres dans les côtes du Plateau de Blamont, histoire d'ajuster les repose-pieds, réglables à ma position, de régler les freins au minimum de course et de poser une véritable K.L.G. mica, que je promène depuis des années.

Tout paraît bien aller, sauf mon phare, qui porte trop à droite et que je ne peux régler, n'ayant pas la clef à tube voulue.



Le samedi 13, je pars vers 8 heures par un temps radieux mais glacial; très bien équipé, je décide de pousser immédiatement la machine que je sais bien rodée et incapable de gripper, pendant les 100 kilomètres exacts du trajet Beaulieu-Pontarlier.

Bien que la route soit très sinueuse, surtout entre Morteau et Pontarlier, elle n'est pas dangereuse et les carrefours sont bien dégagés; je tiens également à comparer avec un temps fait précédemment avec un P.56 sport. Je mets 98 minutes, malgré les 11 kilomètres de la côte de Maiche, pour abattre mes 100 kilomètres; c'est ce que je comptais faire : à peu près du 60 de moyenne.

Le sport est fini, je me mets en veilleuse pour du simple tourisme et j'admire la nature, doucement bercé par le moteur, dont les pots d'échappement, peut-être un peu bruyants, se font entendre.

VALLORBE FRONTIÈRE FRANCO-SUISSE

J'apprends que les cols de la Faucille et du Marchairuz sont encore bloqués par la neige. J'en profite pour atteindre La Cluse et Saint-Cergues, par la vallée du lac de Joux, un des rares coins de Suisse que je ne connais pas encore, non sans m'être retourné dans un virage complètement glacé, dont je ne m'étais pas méfié.

La coquille et le repose-pied faussés, sont redressés au pied, mais

je troue mon pantalon au genou, et j'en serai quelque peu mortifié, au milieu des Suisses cossus du Salon de Genève.

Tant pis! le temps presse et l'on m'attend au Salon de Genève pour 2 heures, et je veux encore déjeuner sur le bord du lac. Visite du Salon avec mon vieil ami Pillot de chez Gnome-et-Rhône. Salutations au stand Peugeot et, encore tout ému par la « Gilera » 4 cylindres à compresseur, je gagne Annecy, où je couche.

Le lendemain matin, toujours par un temps splendide, je pars pour Moutiers, après avoir longé les bords du lac, d'où émergent dans la brume du matin de nombreuses barques de pêcheurs. Dès le lac terminé, je tire un peu plus sur les ficelles, car je suis un familier du coin et pressé d'arriver à Moutiers. La machine a 70 au compteur, tourne sans vibration ni fatigue.

C'est là que commence mon véritable essai de la machine, le reste n'ayant été que du simple tourisme, à l'allure moyenne d'une 350 cmc. latérale d'avant-guerre.

La vallée de Saint-Martin-de-Belleville part de Moutiers et s'enfonce pendant 22 kilomètres en pleine Tarentaise, pour aboutir en cul-de-sac au glacier de l'Aiguille du Pecllet, très peu connue des touristes, qui sont happés par la renommée de l'Iseran ou de Pralognan, elle garde un charme et une couleur locale uniques. Elle m'avait tellement plu l'été dernier que je brûlais d'envie de la voir par la neige.

Immédiatement, la route grimpe à fort pourcentage sur la rive gauche du Doron, qui a creusé un énorme ravin que l'on surplombe de plus en plus. Je monte en 3^e et les virages en épingles à cheveux doivent être pris en 2^e; mais alors que l'année dernière avec un 55-3 vitesses je plafonnais en 1^{re}, et peinai en 2^e, je trouve avec mes 4 rapports le régime absolument

adéquat du moteur, et je monte très rapidement.

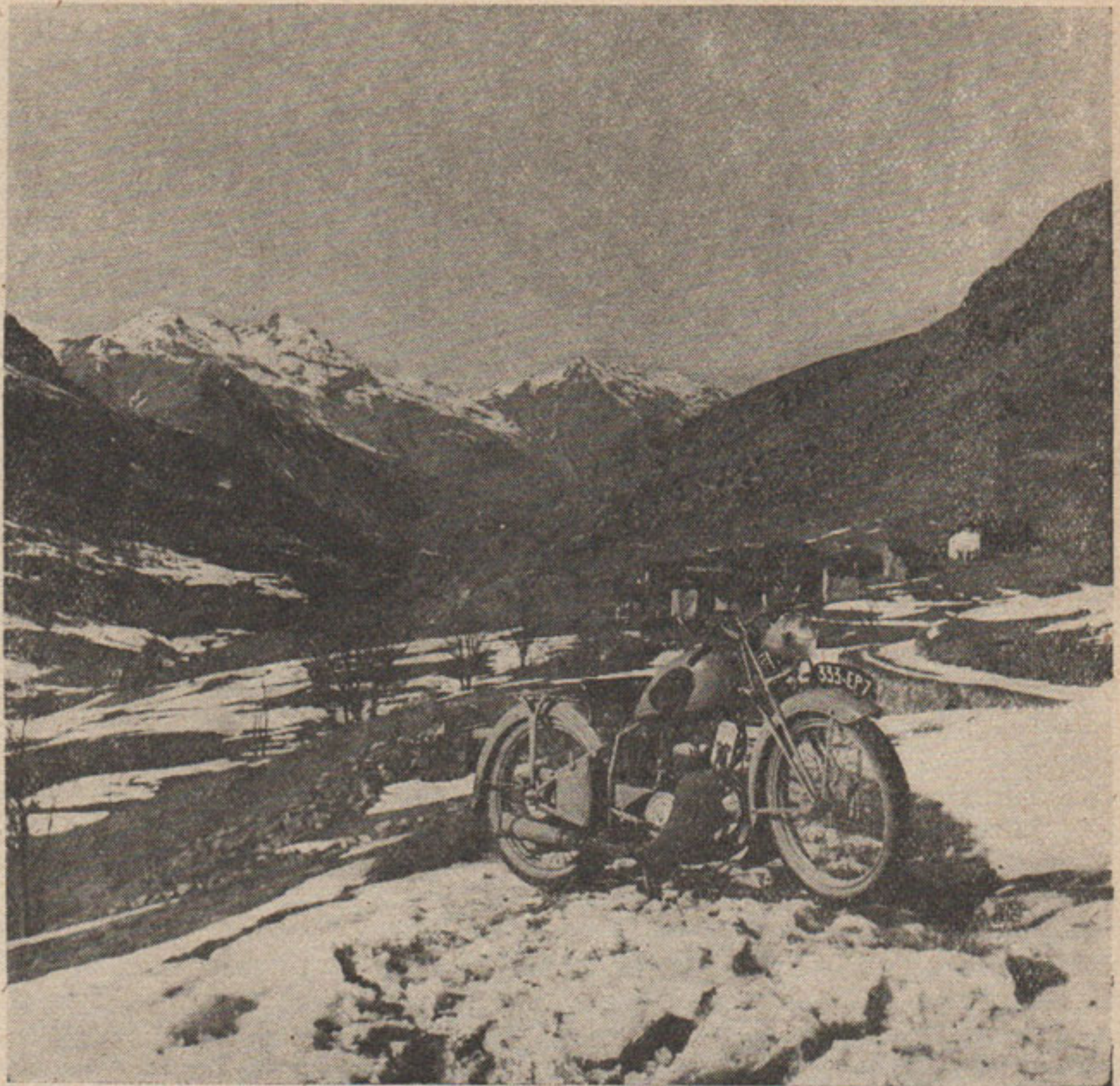
Il fait frais, malgré le soleil radieux, et le moteur ne chauffe pas; je n'ai pas à m'arrêter jusqu'à Saint-Martin.

Au chef-lieu, j'arrive juste pour la sortie de la grand'messe, toute empreinte de couleur locale avec les paysannes en coiffe de dentelle noire (la frontière tarine est portée plutôt vers Bourg-Saint-Maurice), les grands croissants d'or aux oreilles, elles ont noble allure.

Je pénètre dans le sanctuaire, qui comme toutes les églises de montagne est amoureusement entretenu par les fidèles, pendant les longues soirées d'hiver. Il ne reste plus un coin à peindre, dorer ou sculpter, et il s'exhale de ce clinquant et pieux bric-à-bras une puissante odeur de bétail humain.

Je prends pension à l'hôtel Lachenal, à l'accueil cordial mais rustique, et l'après-midi je pars vers Prasaranger et le fond de la vallée tout enneigée; le pourcentage n'est pas fort mais la route est très mauvaise, pleine de cailloux et de boue neigeuse. J'ai beaucoup de peine à passer et vers le hameau de la Gouille je dois m'avouer vaincu par la neige.

Aucune charrette ne s'est d'ailleurs aventurée par là depuis l'hiver, et seuls les mulets y ont laissé l'empreinte de leurs sabots.



Espérant avoir plus de succès qu'à Saint-Véran (2.040 m. d'altitude), où seuls quelques cigares suisses m'avaient permis de pénétrer, dans

une maison, j'engage la conversation avec quelques paysans, jouant aux cartes sur des pierres.

La conversation est vite liée avec un indigène : sa mère a des aigreurs et le gosse de 12 ans, travaillé par des vers, se gratte le nez. Directement sollicité, j'y vais de ma petite ordonnance, qui me donne droit au « coup de blanc » bien frais, dans l'immense étable-chambre à coucher, si grande, que le plafond doit en être étayé par quatre colonnes, d'où partent des ogives.

On se croirait dans une chapelle, n'étaient les veaux, vaches, mulets qui entourent notre radeau en terre battue, où vivent et couchent les habitants, chauffés par les bêtes, au cours des terribles hivers. Un excellent charbon, pris dans une petite mine, que je visite à 1.800 mètres d'altitude, leur est aussi d'un grand secours.

Au retour, je m'arrête au sanctuaire de Notre-Dame de la Vie.

Dans ce pays, éloigné de tout, la dizaine de chapelet tient lieu de médecin et de forceps, et des quantités d'ex-voto naïfs accrochés au mur ont servi à payer les honoraires du Bon Dieu.

L'électricité étant inconnue dans la vallée, je pars me coucher, bougie en main, après avoir mangé une fondue



au marc (sinistre plaisanterie à faire à un ami, un 1^{er} avril).

Grande discussion le lendemain matin entre l'hôtelier et des jeunes gens, au sujet d'une immense plaque d'herbe brûlée, sur le sommet très récemment désenneigé d'une montagne, et qu'ils n'avaient pas encore remarquée. L'imagination aidant, ils en concluent que l'avion Rome-Munich, disparu mystérieusement, a percuté là et que ses débris doivent être sur l'autre versant.

Je décide d'y aller voir moi-même en moto, par le petit chemin muletier qui conduit de Villorenger, hameau occupé l'hiver, à La Gîte, groupe de quelques greniers à foin, occupé seulement l'été, tellement il est élevé et d'un abord difficile.

Sans multiplication, ni refroidissement spécial, j'ai réussi à dépasser « La Gîte » de près de 3 kilomètres, en première vitesse évidemment.

J'ignore quel peut être le pourcentage de ce chemin, accessible uniquement aux mulets, auprès duquel le fameux Weissenstein-Suisse fait figure de billard, mais après ça les futurs acheteurs du P.156 peuvent dormir sur leurs deux oreilles, quand ils rendront visite à leurs amis dans les coteaux de Meudon ou de Saint-Cloud.

La neige a fini par me bloquer et j'ai dû aller à pied me rendre compte, à quelque 2.200 mètres, que si l'herbe était effectivement brûlée il n'y avait

aucune raison qu'un avion y eût percuté.

Au retour, je veux emprunter la rive droite du Dora par un chemin non carrossable : après quelque 300 m. effectués à la descente, en première, fil de bougie enlevé, freins bloqués, un indigène de Saint-Laurent-la-Côte me demande si je suis fou, ou si j'ai été parachuté; il a peine à comprendre que je suis simplement en train de me promener.

Aussitôt après, je perds une demi-heure à réparer ma roue arrière crevée, qui vient bien, grâce au moyeu démontable.

Moutiers, Annecy, Bellegarde sont vite atteints. Je considère maintenant la machine comme incassable, et je suis pressé de rentrer car le temps a changé tout d'un coup.

Je tiens quand même à voir le barrage de Génissiat, mais à 5 h. 30 les ouvriers partent et je ne peux approcher d'assez près. Ce sera pour l'été prochain... et coup sur coup, en remontant la grande côte nouvellement construite qui conduit au barrage, j'ai mes deux seuls ennuis du voyage : je fais ma première « perle » de bougie et je tombe en panne d'essence!

N'ayant consommé que 3 l. 300 aux 100 kilomètres en montagne avec le réglage riche que j'avais demandé, en précision du traitement que je comptais infliger au moteur, je me suis laissé surprendre par la consommation exceptionnelle, due à mon escalade du matin.

Après bien des démarches, un ingénieur me dépanne gracieusement de 10 litres, je l'en remercie encore ici.

Mais la nuit tombe très vite, il commence à pleuvoir, mon phare mal centré éclaire mal, je n'ai pas ma grosse lampe de poche en cas de crevaison, aussi je n'ose me lancer dans la partie désertique du Jura qui va de Saint-Germain-de-Joux à Saint-Claude.

Je dîne à merveille et couche à Saint-Germain.

Le lendemain, c'est par une pluie battante que je traverse tout le Jura par : Saint-Claude, Saint-Laurent, Pontarlier.

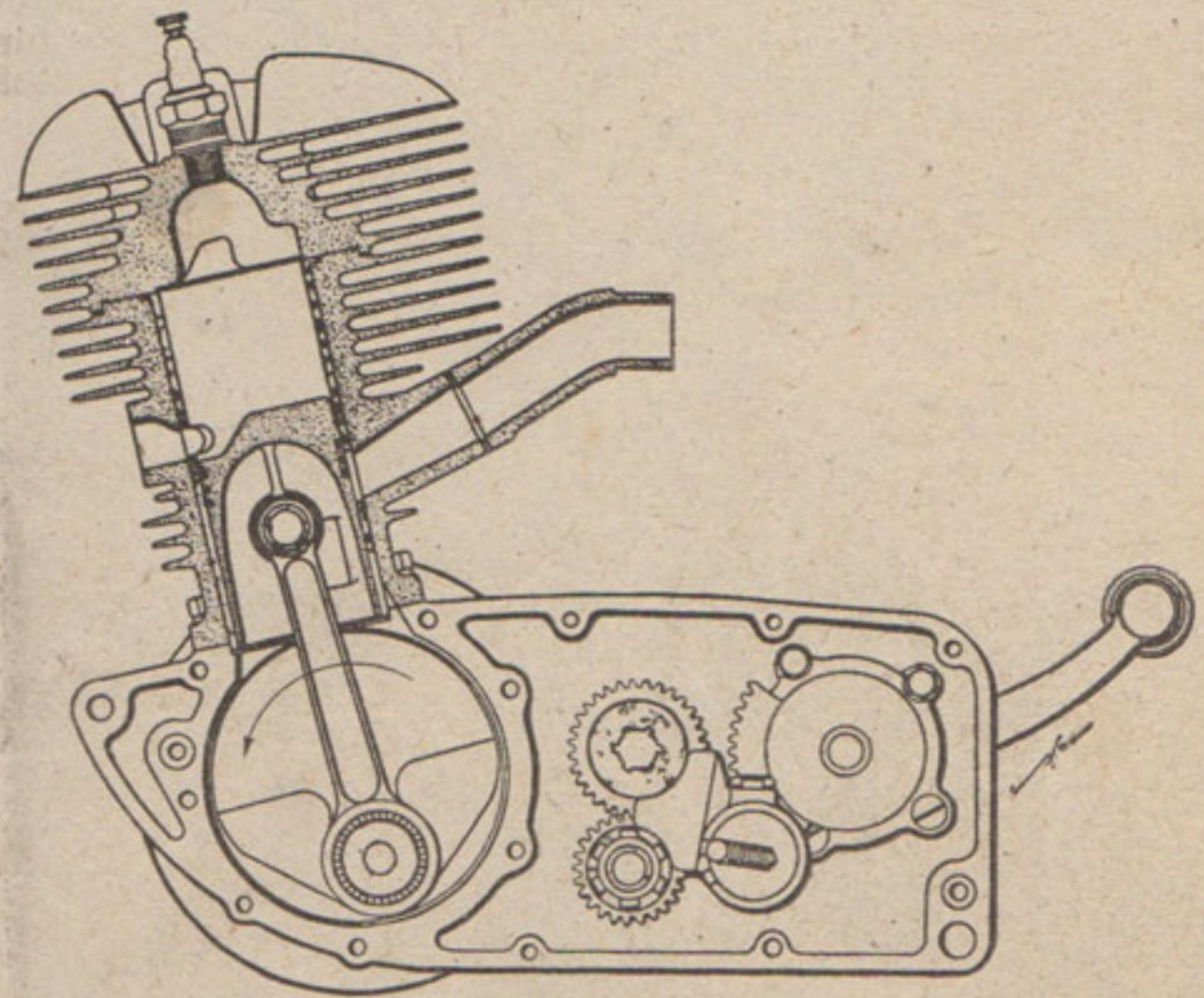
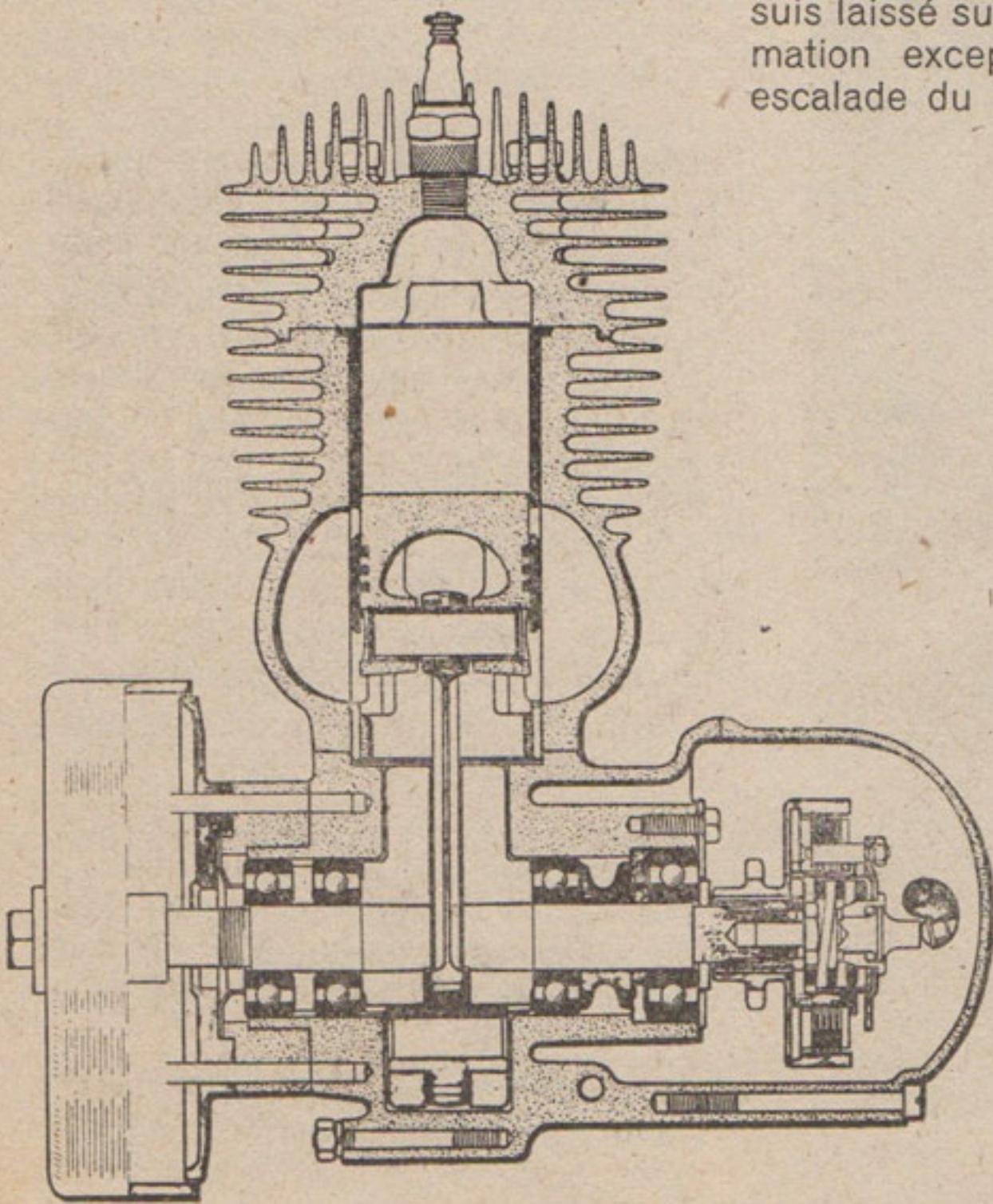
Malgré la pluie, le freinage arrière reste bon, les coquilles, le tablier protecteur, ma grosse peau de bique me protègent bien, et malgré la neige fondue qui tombe je n'arrive pas trop transi à Beaulieu, après avoir comme à l'aller abattu mes 100 derniers kilomètres à 60 de moyenne.

Le compteur marque 812 kilomètres à l'usine.

En résumé : En pays montagneux le « 4 vitesses » a un **énorme** avantage sur le « 3 vitesses », et le sélecteur extrêmement doux, combiné à la poignée tournante, permet le changement de vitesse instantané.

Les quelque 25 cmc. supplémentaires du moteur ont une grosse influence sur sa puissance.

Au cours de cet essai, dépassant nettement l'usage **courant** du motocycliste, je n'ai pas eu le moindre accident mécanique (je ne peux



Coupe latérale et longitudinale du bloc-moteur 150 cmc Peugeot.

appeler ainsi la perte dans les derniers kilomètres de l'écrou de masse, de l'équipement électrique).

Une seule perle à la bougie, pourtant assez fréquente sur le 2 temps.

Et ainsi avec un réglage normal la consommation doit pouvoir voisiner le 2 l. 800.

Pour éviter la trépidation de la fourche il faut un pneu avant très gonflé et un amortisseur de fourche moyennement serré.

Le jour de Pâques je confirmais cet essai par un voyage de 250 kilomètres dans les cols des Vosges, avec retour « sport » par la grand'route Colmar-Belfort, sans avoir à ouvrir le coffre à outils.

Après une Saroléa, une A.J.S., 3 Norton, dont une à arbre à cames, une Subeam 500 compétition, une 250 cmc. Guzzi compétition, voilà que je fais de la 150 cmc. « Peugeot »... et tout le plaisir est encore pour moi !

Docteur P.

Caractéristiques :

Alésage..... 56 Course..... 60 Cylindrée.... 150 cmc.

Distribution :

La distribution est du type classique à 3 lumières pour moteur 2 temps à pré-compression dans le carter.

Allumage :

Par volant magnétique. Bougie de 14.

Graissage :

a) **Moteur.** Le moteur est alimenté en mélange huile-essence dans la proportion de 5 % d'huile.

b) **Boîte de vitesses,** assurant le graissage de la boîte et de la chaîne primaire par barbotage.

Boîte de vitesses :

Boîte 4 vitesses, commande au pied par sélecteur incorporé dans le bloc-moteur

rapports ci-après :

1^{re} : 18/47/1. 2^e : 10,85/1. 3^e : 8,74/1. 4^e : 7,06/1.

Réservoir grande capacité :

12 litres.

Châssis :

Cadre en tube soudé très robuste et rigide.

Fourche :

Du type à parallélogramme déformable à ressort central travaillant à la compression. Amortisseurs réglables. Frein de direction.

Freins :

Deux freins à tambour. 130 AV., 150 AR.

Roues :

Roues à rayons renforcés, roulements cônes et cuvettes à la roue AV;

Roue à broche et roulement à billes à l'arrière;

Pneu avant 25x2,75. Pneu arrière 25x3.

Chaîne secondaire :

Très largement dimensionnée, pas 12,7, rouleau 8,5, largeur 7,8.

Pot d'échappement :

Double de grande capacité.

Poids du 156 : 85 kg.

UNE SORTIE REMARQUÉE

Les clients contents sont fidèles, nous avons pu le constater. Dimanche dernier M. Grattcap, le motoriste bien connu de la rue Danton, avait réuni une quinzaine de clients pour effectuer une petite sortie de propagande tout à fait amicale.

Les machines, toutes des Harley-Davidson, d'un bleu chatoyant souligné de chromes étincelants, provoquaient à chaque arrêt des attroupements; les conducteurs et passagères, très correctement vêtus, faisaient honneur à leurs engins; l'ensemble faisait une bonne propagande en faveur de la moto.

Devant la satisfaction et le contentement réel de ses nombreux clients, nous avons demandé à M. Grattcap comment il avait eu l'idée de vendre de telles machines.

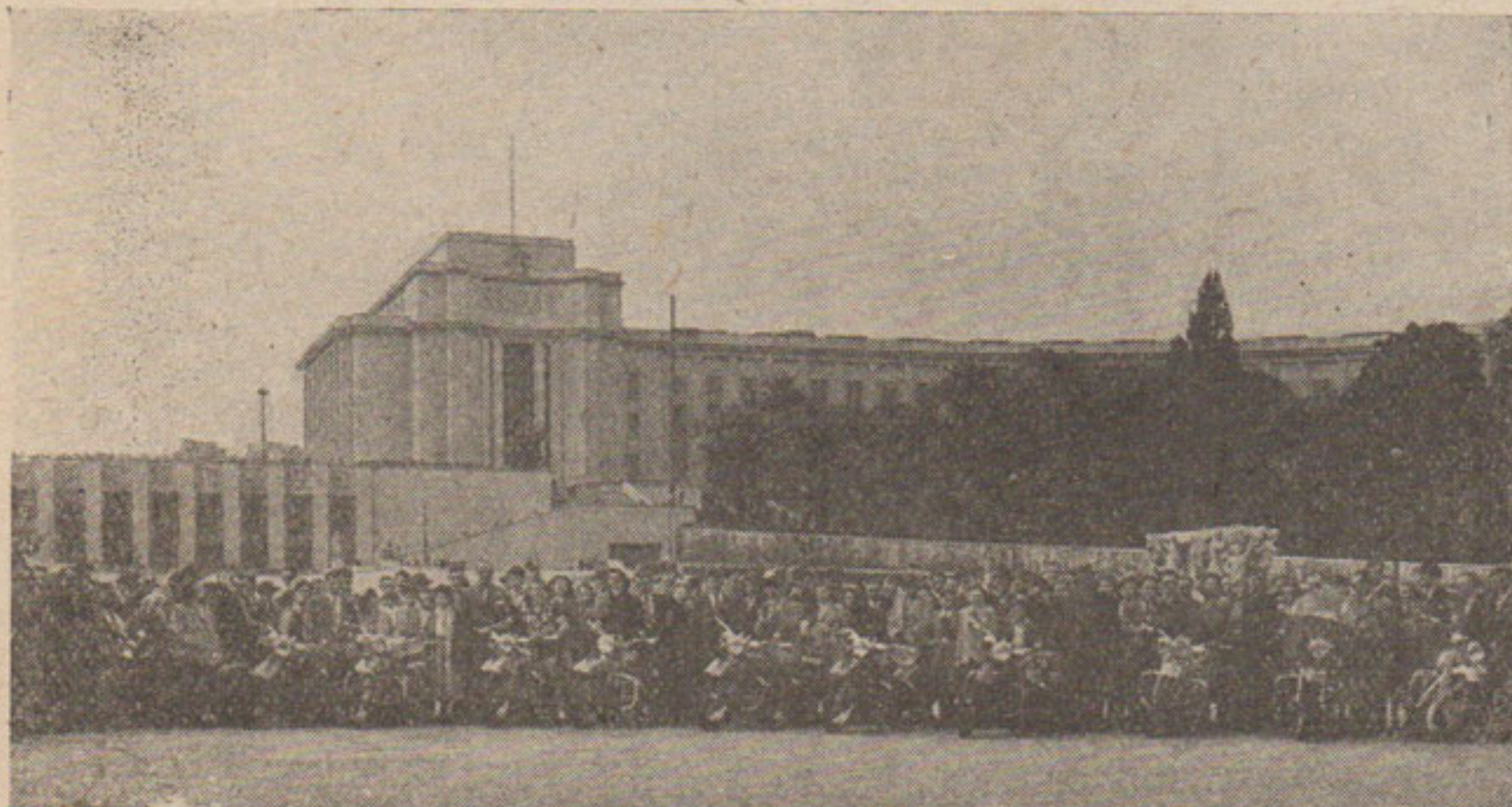
— La cause première est, nous dit-il, la difficulté d'obtenir des licences d'importation,

pourtant les amateurs de Harley, sans être légion, sont extrêmement fidèles à leur marque, il est courant de voir un harleyiste avoir eu 4, 5, jusqu'à 10 ou 12 machines de la même marque; je me suis donc rendu compte qu'il était inutile d'essayer de leur vendre autre chose, quand ils étaient fixés sur leur marque.

« Autre problème, l'amateur de Harley reçoit son petit journal des Etats-Unis, il est au courant de toutes les nouveautés et perfectionnements concernant sa marque et je dois le dire (tout doucement) il est un tantinet tâtillon. Le seul moyen de contenter mes clients est donc de conserver à la machine son style d'origine. J'ai donc pris le parti de remonter les machines, des surplus, avec le luxe et la finition qui caractérisent ces machines américaines.

« Malgré les difficultés actuelle je crois avoir réussi et comme, vous le voyez, mes clients non seulement sont satisfaits mais ils deviennent mes amis. »

Nous conviendrons qu'il y a toujours une place pour les machines de qualité, et l'engouement du public, pendant cette courte promenade qui se déroula autour des monuments parisiens et finit au château de Versailles, nous prouva que les machines de M. Grattcap on fait des envieux.



Grattcap et ses clients, très entouré, devant le Trocadéro.



Les Harley sont même admirées par leurs propriétaires.

PHOTO Graphie

A PROPOS DE 6 1/2 x 9

Je me permets de répondre à votre article puisque vous semblez y inviter vos lecteurs; cette rubrique sera certainement agréable aux motocyclistes et je souhaite, pour ma part, que vous la renouveliez dans chaque numéro de *Motocycles*, mais, de grâce, n'attaquez pas le 6 x 9 pliant, si pratique et si répandu. Depuis treize ans j'utilise un appareil de ce genre, après d'autres à plaques (j'ai possédé sept appareils), c'est un Zeiss-Ikonta à pellicules que j'ai trimbalé un peu partout sans précautions spéciales, parfois même sans sac, à même la poche; le soufflet est toujours intact; les ciseaux de tension aussi et il n'a jamais nécessité une seule réparation.

Lorsque ces appareils sont fermés, l'objectif et l'obturateur sont protégés par l'abattant contre les chocs et cette particularité n'est pas négligeable. Enfin, les épreuves 6 x 9 ne nécessitent pas d'être agrandies, sauf cas particuliers, et on trouve partout des pellicules en bobines de ce format si courant.

Au contraire, le petit format timbre-poste est, à l'usage, une servitude: appareils coûteux et délicats; les vues nécessitent toujours l'agrandissement. Contrairement à ce que vous écrivez: « les laboratoires sont outillés pour livrer un agrandissement format carte, postale au prix d'un tirage direct », je voudrais bien savoir où, car à Douai et ailleurs sans doute, une épreuve (6 x 9 (pellicule, développement et tirage) revient à 30 francs tandis qu'une épreuve en 9 x 12 ou 9 x 14 d'une bobine 24 x 36 mm. de 30 vues, à condition d'en tirer un tel nombre utilement (ce qui n'est pas souvent le cas) revient, dans les mêmes conditions de calcul, à 1.200 francs, soit 40 francs l'épreuve. A remarquer que l'agrandissement commercial n'est pas toujours acceptable et n'a pas le cachet d'une épreuve en 6 x 9 ou 9 x 12 directe, nette et brillante. Ne parlons pas de l'agrandissement artistique. Et s'il faut travailler soi-même, calculez le prix d'une installation actuellement!

En résumé, considérons le petit format comme un luxe; je ne pense pas que ceci intéresse vraiment la majorité des motocyclistes, vos lec-

teurs, et réhabilitons, dans votre esprit, le pliant 6 x 9.

Sylvain D.

Réponse. — *D'accord pour le soufflet et la rigidité des ciseaux quand il s'agit d'un appareil de la classe du vôtre.*

Pour nous, nous utilisons pour notre travail et notre agrément le 6 x 6 Rolleiflex à deux objectifs, un peu plus encombrant, mais qui depuis dix ans n'a jamais eu la moindre défaillance. Il permet une mise au point et un cadrage rigoureux.

Tous les grands magasins de photo de Paris font les tirages 24 x 36 en carte postale au prix du « direct ». Ce que nous voulions dire à propos du pliant c'est que sa fabrication ne souffre pas la médiocrité et qu'il faut un appareil de classe.

Nous reviendrons d'ailleurs sur le sujet car la rubrique photo semble intéresser de très nombreux lecteurs.

Photo et Moto.

Vous avez ouvert, dans votre n° 10, une rubrique « Photo » qui plaira certainement à de nombreux motocyclistes, car beaucoup sont photographes amateurs.

Pratiquant la moto depuis 1912-13 (j'en suis à ma 8^e machine) et la photo depuis la même époque, ce qui ne me rajeunit pas! je peux parler en connaissance de cause.

Formats: j'ai utilisé à peu près tous les formats courants: 13 x 18, 10 x 15, 9 x 12, 6 x 9 — en monoculaire — ainsi que le Contax utilisant le film 24 x 36 et le 8 x 18, 6 x 13, 45 x 107 en stéréo. Appareils rigides en bois ou métal, et pliants.

Les grands formats sont abandonnés, trop lourds et encombrants. Aujourd'hui, le 6 x 9 suffit, qui donne de bonnes photos, pouvant être agrandies. Un bon pliant, solidement établi, donne des photos aussi parfaites qu'un rigide, et à cet avantage de pouvoir être plus facilement transporté. Pour ma part, je suis revenu au 6 x 13 stéréoscopique, mais pliant. J'ai deux appareils de la même marque: Isographe. Un à plaques, avec magasin à pellicules, amovible; l'appareil seul, avec son verre dépoli, mesure 16 cm.

× 8 x 3 et pèse 500 gr, il tient facilement dans la poche intérieure du veston, mais il faut emporter des plaques dans leur châssis, ou le magasin à pellicules.

L'autre appareil, même format et même marque, est uniquement à pellicules, il mesure 20 cm. × 8 x 3 et pèse 680 gr. tout chargé d'une bobine 6 x 9, donnant six poses 6 x 13 et peut tenir aussi dans une poche, l'avantage du format 6 x 13 est que vous avez le format stéréo et le négatif qui vous permet de tirer des positifs sous verre, bien supérieurs à l'examen que la vue monoculaire, et que vous pouvez tirer des épreuves 6 x 6, format suffisant pour être examiné sans grossissement. Le 45 x 107 est un peu petit et exige le grossissement du stéréoscope.

Bien entendu quel que soit le format employé, toute photo prise sur pied aura toujours plus de valeur qu'une photo prise à la main — à vitesse égale s'entend — mais il faut un pied stable, ne vibrant pas au moindre vent.

Toutefois, en opérant avec un objectif de bonne ouverture, 4,5 ou 6,3, les surfaces sensibles d'aujourd'hui permettent des instantanés parfaits, et on peut opérer à la main au 50^e de seconde, même au 25^e si on a assez de pratique.

Question de transport de l'appareil: si le motocycliste possède un appareil avec sac cuir, le plus simple est de le porter en bandoulière, un 6 x 9 ou 6 x 13 pliant, comme les Isographes que je viens de décrire, peuvent se porter en étui feutre, dans une poche du vêtement. Mais surtout, ne jamais placer l'appareil, même dans son étui cuir, sur la moto, les secousses de la route auraient tôt fait de tout détériorer.

J'insiste sur ce détail: un appareil pliant bien construit est aussi précis qu'un rigide, et d'un transport autrement plus facile.

J'ai transporté des appareils à vélo, à moto, en voiture, le seul moyen certain, c'est le port sur la personne.

DURAND-Champlitte.

Réponse. — *Merci pour nos lecteurs de vos sages conseils basés sur une expérience indiscutable. Nous ne demandons, dans l'intérêt des amateurs, qu'à étendre cette rubrique.*

TUYAUTERIES SOUPLES

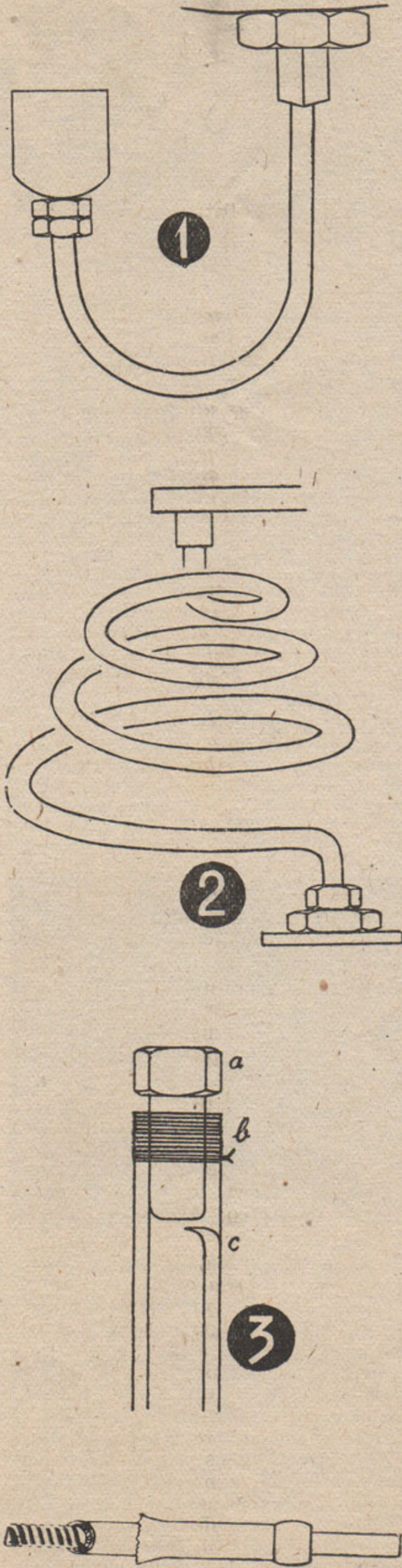
De tous temps, le tube qui raccorde le réservoir au carburateur a posé des problèmes. Autrefois, on employait le tube de cuivre rouge recuit; les ruptures étaient fréquentes. On eut alors l'idée de le monter avec un coude; non seulement il cassait encore, mais le coude accumulait les impuretés, il s'y formait également des bulles d'air, toutes choses qui entravaient la libre circulation du carburant. On emprunta alors la formule chère aux alchimistes et à leurs alambics : le serpentín, en comptant sur la souplesse des spires pour absorber les vibrations. Peine perdue : si le tuyau ne cassait pas sur sa partie spirallée, il se dessoudait ou se rompait à la hauteur des raccords.

On fit alors appel au tuyau de caoutchouc dont la souplesse était, en apparence, idéale. Autre déception : le caoutchouc est rapidement dissous par l'essence; d'autre part les ligatures par fil de laiton, si minutieusement faites soient-elles, n'assuraient pas une étanchéité absolue et peu à peu entamaient et coupaient le caoutchouc.

On emprunta alors la formule tuyau d'arrosage, caoutchouc armé de toile. C'était déjà mieux. Mais un autre inconvénient se révéla bien vite : en enfonçant dans ce tube souple et malléable les deux embouts de cuivre ou de laiton, on entamait la matière plastique comme avec une gouge, on en soulevait des copeaux qui se promenaient dans le canal ou qui, adhérant encore partiellement aux parois, formaient des sortes de clapets, tantôt ouverts, tantôt fermés, provoquant dans la carburation des troubles dont l'origine était souvent difficile à déceler.

Il fallait absolument trouver autre chose. On essaya le boyau animal. Mais le sertissage des embouts était délicat et assez éphémère.

La première solution satisfaisante fut enfin trouvée en adoptant une tubulure métallique souple, étanche par elle-même, un peu à la manière d'un tuyau d'aspirateur. Les embouts étaient soudés à chaque extrémité de cette âme interne, elle-même gainée d'un tube plastique, le tout corseté d'une tresse métallique. Les bagues de sertissage, comprimant le tube de caoutchouc à chaque extrémité, faisaient office d'amortisseur de vibrations et empêchaient le cisaillement à hauteur des raccords.



Les résultats obtenus furent si probants que le succès de ce genre de tuyauterie fut immédiat et qu'elle fut adoptée par l'ensemble des constructeurs.

Depuis, les recherches faites durant les hostilités ont révélé les qualités exceptionnelles de certains produits synthétiques et notamment leur résistance aux carburants et lubrifiants de toutes natures, à condition que les produits employés dans la composition de la matière première soient très judicieusement choisis pour éviter son durcissement, soit à l'usage, soit sous l'effet du froid.

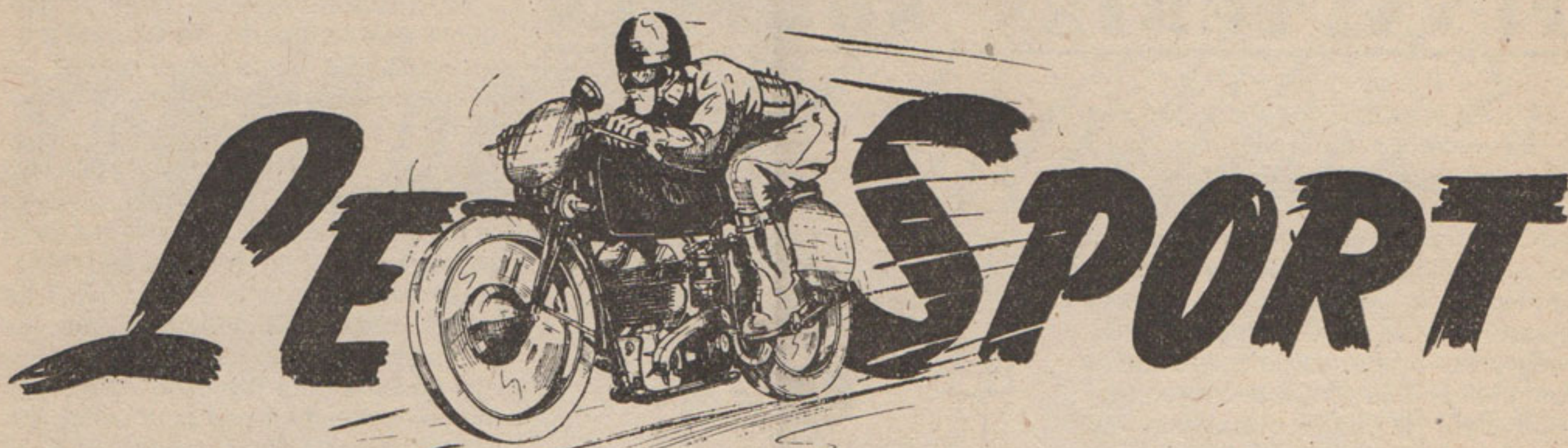
On peut affirmer qu'aujourd'hui ce produit idéal existe et que sa résistance est, pour le moins, aussi longue que celle de la machine elle-même. Essence, benzol, alcool, carburant ternaire, carburant de course, huile froide ou chaude, minérale ou végétale, rien ne l'attaque.

Une seule condition pour que son emploi soit sans reproche : le montage des raccords doit être effectué chez le fabricant, le sertissage nécessitant un outillage sinon spécial, tout au moins parfaitement adapté.

Aujourd'hui on peut constater que tous les constructeurs ont adopté ces tubes; ils y trouvent en plus l'avantage de les recevoir tout prêts à poser, sans manutention.

Ces tuyauteries se trouvent à peu près normalement dans le commerce. Une seule objection : la multiplicité des modèles résultant des longueurs différentes pour chaque marque et des variations dans le diamètre et le pas des écrous suivant les marques de carburateur ou de robinet. Mais tout cela est en voie de normalisation et simplifiera le problème.

Cependant, insistons sur le fait qu'à côté de tuyauteries de marques éprouvées, d'une technique éprouvée, on en trouve d'autres d'aspect à peu près semblable, mais dont la tresse métallique recouvre un vulgaire tube de caoutchouc avec tous ses inconvénients. Nous n'avons pas ici à prendre position. Nous avons surtout voulu, par cette étude, montrer à nos lecteurs que les pièces de leur moto, les plus simples en apparence, ont nécessité, si étonnant que cela paraisse, de longues études, des dons d'observation et une mise au point minutieuse. Bien peu de motocyclistes se doutaient en effet qu'un vulgaire tuyau d'essence, auquel ils ne font guère attention, ait demandé tant de recherches.



VICTOIRES ANGLAISES A GENÈVE

L'organisation modèle et la courtoisie envers les visiteurs et coureurs étrangers sont déjà les grands motifs du succès de l'épreuve; si l'on y ajoute une participation de grande classe qui se traduisait par des luttes homériques, on conviendra que le Grand Prix Suisse est un modèle du genre.

La course des 250 cmc. fut gagnée par Dario Ambrosini qui, sur sa Benelli, surclassa ses adversaires; à la moyenne de 100 km. 665, il termina avec une avance considérable sur les Guzzi. Les Parilla dont on attendait beaucoup furent prises de vitesse.

L'épreuve des 350 cmc. vit une bagarre des plus sévères entre Norton et Vélocette. Voici les passages au premier tour : Whitworth, Wood, Daniell, Juhan, Bill, Graham, Cordey, Thomas Hess, Lhéritier, Forster, Haldemann, Bonnin, S'Tamm, Pope, Houel, Lips; un second lot était formé de Buevers, Berlié, Loederach, Enderson.

Au 3^e tour l'équipe Norton attaque et Daniell suit Whitworth, au 4^e tour Daniell a pris la tête serré de près par son adversaire, au 18^e tour Whitworth a repris le commandement suivi de Daniell, Bell et Wood; au 30^e tour Bell, qui relaya Daniell à l'attaque, passe en tête. Le train est si vif que les quatre hommes de tête ont pris un tour au restant du lot.

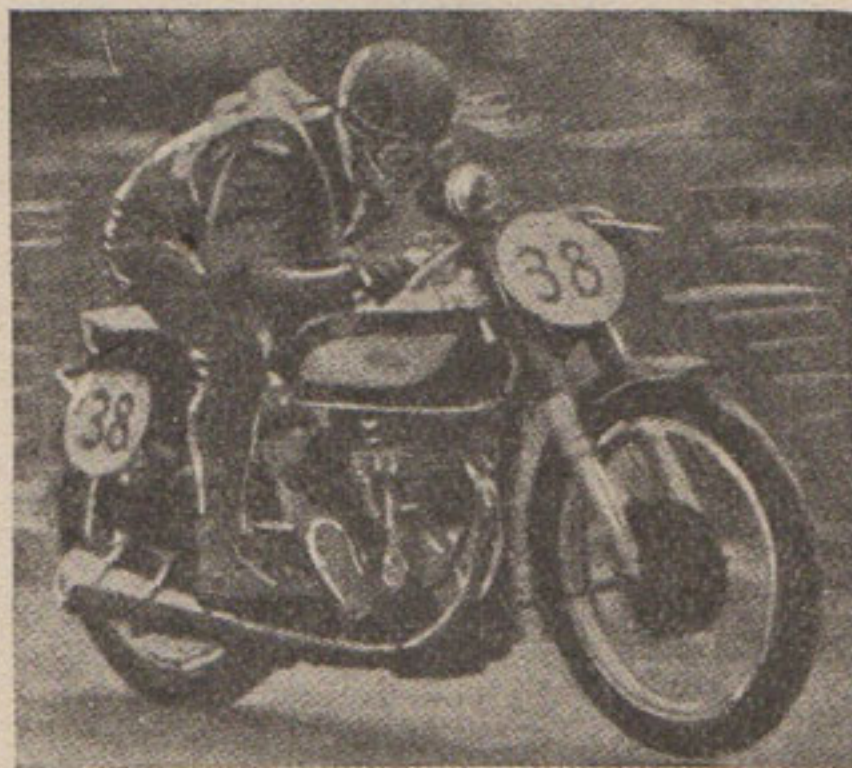
Le chassé-croisé entre Whitworth et Bell soulève l'enthousiasme du public, Bell dans un dernier effort enlève la victoire, il passe la ligne d'arrivée avec 3 s. 1/5 d'avance sur son rival; celui-ci terrassé par son effort bâcha en accomplissant son tour supplémentaire.

LA COURSE DES SIDECARS

Dix-sept concurrents sont au départ : Stärkle (N.S.U.), Meuwly (Gilera), Aubert (Norton), Keller (Gilera), Haldemann (Norton), Milani Alfredo (Gilera), Milani Albino (Gilera), Masuy (B.M.W.), Chevallier (Norton), Françoise (B.M.W.), Mühlemann (F.N.), Bolland (Guzzi), Varrot (Saroléa), Beauvais (Norton), Verd (Saroléa), Moschetto (Saroléa), Hordelalay (Norton).

Deux forfaits sont à regretter, celui de l'Italien Cavanna (Guzzi), tombé malade la veille, et du Suisse Jeanneret, domicilié à Nice, qui accidenta sa machine aux essais.

Au premier tour les passages s'inscrivent ainsi : Keller puis Meuwly, Milani, Stärhle, Haldemann, Aubert, Chevallier, Mühlemann, Maschetto, Masuy, Verd, Hordelalay, Varrot, Balland, Françoise, Beauvais. Après le troisième tour un petit groupe se forme, composé dans l'ordre de Keller, Stärhle et Haldemann; puis viennent Aubert, Milani et Meuwly. La course continue à une cadence accélérée et Haldemann qui avait pris la seconde place, profite au 14^e tour d'un arrêt de Keller pour prendre la première place. Stärkle second devant Aubert est doublé par celui-ci au 16^e tour; les autres concurrents sont désormais doublés. Keller après un second arrêt à son stand remonte le lot progressivement, mais il ne peut inquiéter Haldemann qui triomphe à la moyenne de 91 km. 611.



Harold Daniell vainqueur des 500 cmc sur Norton.

LA BATAILLE DES 500 cmc.

Alors qu'on s'attendait à une empoignade spectaculaire entre les Guzzi et les Gilera, seule la dernière équipe se tint dans le sillage des Anglais. Dès le départ Daniell et Bell menèrent un train d'enfer qui provoqua un déchet important parmi les autres concurrents.

Nous avons au départ : Lorenzetti (Guzzi), Artesiani (Gilera), Tenni (Guzzi), Lyons (Guzzi), Bell (Norton), Cordey (Norton), Bandirola (Gilera), Hess (Nor-

ton), Daniell (Norton), Ambrosini (Guzzi), Leoni (Guzzi), Balzarotti (Guzzi), Gerber (Guzzi), Juhan (Guzzi), Anderson (Guzzi), Whitworth (Triumph), Masserini (Gilera), Musy (Guzzi), Houel (Norton), Kessler (Bianchi), Beevers (Norton), Faroppa (Gilera), Schmidt (B.M.W.), Stamm (Norton), Pope (Norton), Clemencich (Gilera).

Au premier tour Daniell est au commandement suivi de Bandirola, Tenni, Bell, Ambrosini, Balzarotti, Lyons, Houel, Lorenzetti, Leoni, etc.; au 2^e tour le classement s'est déjà modifié : Tenni s'arrête et Bell est second, au 3^e tour Leoni passe à la 6^e place, au 7^e tour Bell est premier suivi de Bandirola, Daniell, Leoni. Au 10^e tour Daniell reprend la place de Bandirola pendant que la moyenne du leader s'établit à 104 km. 973. Nos trois hommes se détachent nettement de leurs poursuivants. Au 17^e tour Daniell a repris la tête et à la mi-course une petite pluie mouille le sol. Leoni qui avait entamé une sérieuse bagarre avec Cordey bâcha dans un virage, provoquant la chute de Hess. Bandirola perd le contact au 43^e tour laissant la troisième position à Masserini qui précède Cordey qui, avec les leaders, n'aura pas été doublé.

Classement. — 250 cmc. : 1. Ambrosini, Italie (Benelli), les 40 t. en 1 h. 09 m. 37 s. (moyenne 100 km. 665); 2. Wood, Angleterre (Guzzi), 1 h. 10 m. 24 s. (moyenne 99 km. 545); 3. Mastelari, Italie (Guzzi), 1 h. 10 m. 27 s.; 4. Lorenzetti, Italie (Guzzi), 1 h. 10 m. 28 s.; 5. Alberti, Italie (Guzzi), 1 h. 10 m. 47,2 s.; 6. O. Tenni, Italie (Guzzi), 1 h. 10 m. 54 s.; 7. Leoni, Italie (Guzzi), 39 t.; 8. Anderson, Angleterre (Guzzi), 39 t.; 9. Thomas, Angleterre (Guzzi), 38 t.; 10. Cavacciuti, Italie (Parilla), 37 t.; 11. Musy, Suisse (Guzzi), 37 t.; 12. Balzarotti, Italie (Guzzi), 37 t.

On abandonné : Barrington (Guzzi), 5 t.; Milani Alfredo (Guzzi), 11 t.; Gerber (Guzzi), 14 t.; Brunori (Parilla), 15 t.; Milani Albino (Guzzi), 23 t.

350 cmc. : 1. Bell, Angleterre (Norton), 50 t. en 1 h. 24 m. 25,8 s. (moyenne 103 km. 754); 2. Whitworth, Angleterre (Vélocette), en 1 h. 24 m. 29 s. (moyenne 103 km. 689); 3. Daniell, Angleterre (Norton), en 1 h. 25 m. 40 s. (moyenne 102 km. 256); 4. Wood, Angleterre (Vélocette), 49 t. en 1 h. 24 m. 00 s. (moyenne 102 km. 199); 5. Juhan, Tchécoslovaquie (Vélocette), 48 t.; 6. Graham, Angleterre (A.J.S.), 48 t.; 7. Lhéritier, France (X...), 48 t.; 8. Cordey, Suisse (Norton), 47 t.; 9. Haldemann, Suisse (Vélocette), 47 t.; 10. Houel, France (Vélocette), 47 t.; 11. Forster, Suisse (Vélocette), 47 t.; 12. Hess, Suisse (Norton), 47 t.; 13. Lips, Suisse (Norton).

46 t.; 14. Stamm, Suisse (Vélocette), 46 t.; 15. Bonnin, France (Vélocette), 45 t.; 16. Beevers, Angleterre (Norton), 43 t.

Ont abandonné : Pope (Vélocette), 3 t.; Berlié (Vélocette), 6 t.; Anderson (Vélocette), 8 t.; Thomas (Vélocette), 16 t.; Läderach (Vélocette), 21 t.

500 cmc. : 1. Daniell, Angleterre (Norton), 50 t. en 1 h. 22 m. 22 s. (moyenne 106 km. 353); 2. Bell, Angleterre (Norton), 50 t. en 1 h. 22 m. 24,6 s. (moyenne 106 km. 319); 3. Masserini, Italie (Gilera), 50 t. en 1 h. 22 m. 57,4 s. (moyenne 105 km. 597); 4. Cordey, Suisse (Norton), 50 t. en 1 h. 23 m. 49,8 s.; 5. Bandirola, Italie (Gilera), 48 t. en 1 h. 22 m. 31 s. (moyenne 101 km. 913); 6. Musy, Suisse (Guzzi), 48 t.; 7. Faroppa, Suisse (Gilera), 46 t.; 8. Gerber, Suisse (Guzzi), 45 t.; 9. Clemencich, Italie (Gilera), 44 t.; 10. Leoni, Italie (Guzzi), 43 t.

Ont abandonné : Beevers (Norton), 2 t.; Anderson (Guzzi), 2 t.; Whitworth (Triumph), 2 t.; Schmidt (B.M.W.), 3 t.; Lyons (Guzzi), 3 t.; Ambrosini (Guzzi), 3 t.; Balzarotti (Guzzi), 6 t.; Kessler (Bianchi), 7 t.; Pope (Norton), 9 t.; Houel (Norton), 11 t.; Stamm (Norton), 12 t.; Juhan (Guzzi), 14 t.; Artesiani (Gilera), 15 t.; Lorenzetti (Guzzi), 24 t.; Hess (Norton), 26 t.; Tenni (Guzzi), 31 t.

Sidecars 600 cmc. : 1. Haldemann, Suisse (Norton), 40 t. en 1 h. 16 m. 29,8 s. (moyenne 91 km. 611); 2. Aubert, Suisse (Norton), 40 t. en 1 h. 16 m. 49 s.; 3. Stärkle, Suisse (N.S.U.), 39 t. en 1 h. 16 m. 39,2 s.; 4. Meuwly, Suisse (Gilera), 38 t.; 5. Milani Albino, Italie (Gilera), 38 t.; 6. Keller, Suisse (Gilera), 37 t.; 7. Varrot, France (Saroléa), 37 t.; 8. Moschetto, France (Saroléa), 35 t.; 9. Verd, France (Saroléa), 34 t.; 10. Bolland, France (Guzzi), 34 t.; 11. Chevallier, France (Norton), 33 t.; Françoise, France (B.M.W.), 82 t.

Ont abandonné : Hordelalay (Gilera), 3 t.; Beauvais (Norton), 6 t.; Mazuy (B.M.W.), 7 t.; Mühlemann (F.N.), 11 t.; Milani Alfredo (Gilera), 14 t.

Les meilleurs tours de circuit. — 250 cmc. : O. Tenni, Italie (Guzzi), le 38° t. en 1 m. 35,4 s. (moyenne 110 km. 188).

350 cmc. : Cordey, Suisse (Norton), le 42° t. en 1 m. 31,8 s. (moyenne 114 km. 509).

500 cmc. : Daniell, Angleterre (Norton), le 39° t. en 1 m. 35,6 s. (moyenne 112 km. 316).

Sidecars 600 cmc. : Haldemann, Suisse (Norton), le 36° t. en 1 m. 49 s. (moyenne 96 km. 440).

Meilleur temps toutes catégories : Cordey, Suisse (Norton), le 42° t. en 1 m. 31,8 s. (moyenne 114 km. 509).

LES 24 HEURES DE SCHAERBEEK

La dure épreuve belge vit au départ, sous la pluie battante, trois des nôtres : Massiot, de la Garde républicaine, Rossignol et Faëne. Mais la malchance s'acharna sur eux comme sur bon nombre de concurrents.

Faëne bûcha, repose-pied, pédale tor-dus; puis son éclairage lui refusa tout service; Rossignol abandonna pour la même raison.

Quant à Massiot, le premier tour lui coûta 115 points de pénalisation : crevaison du pneu avant et bûche à 80 km.-heure. Une deuxième crevaison motiva sa mise hors course, qui paraît-il fut orageuse.

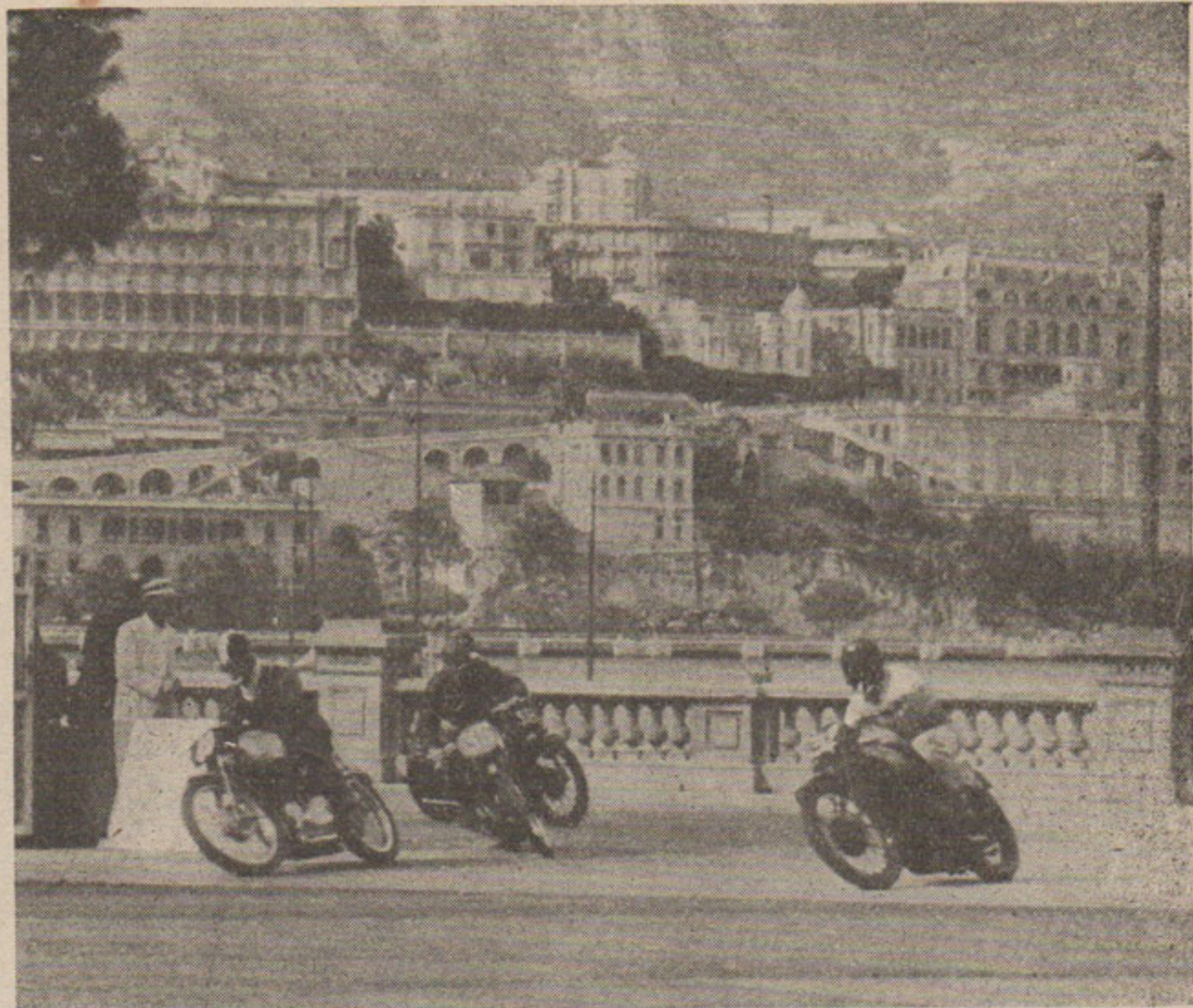
Des 51 pilotes partants, 16 seulement finirent et aucun sans pénalisation. Pas un pilote étranger ne put terminer. Les coureurs français se consolèrent en pensant qu'un Vanderschrik poursuit la victoire dans les 24 heures depuis six ans.

500 cmc. seniors : 1. Marcel Boeckx (B.S.A.), 3 pts de pénalisation.

500 cmc. juniors : 1. Rediger, 9 pts.

250 cmc. : 1. Joseph Pé (F.N.).

Sidecars : 1. Van den Schrick (Triumph 500), 5 pts.



Le vainqueur Brini vire devant Jeanneret, Braccini, Masuy.

LE CIRCUIT DE MONACO

Endeuillé par l'accident qui coûta la vie au coureur anglais Linnecar et par la chute de Bellochio, la course fut néanmoins très disputée. Monneret tira la maximum de sa 350 cmc. et sa lutte avec Gambi, pour la seconde place, fut de toute beauté. Perrin après un mauvais départ, fit une remontée très remarquable.

Les dix premiers tours furent menés à vive allure par l'Anglais Anderson qui cassa un piston. Pagani prit la tête jusqu'au 19° tour et après son abandon Brini passa au commandement et s'adjugea la première place.

Classement : 1. Brini (Gilera 500), 60 tours (190 km. 800) en 2 h. 12 m. 57 s. 2/10 (moy. 86 km. 105); 2. Gambi (Norton 500), 60 t., 2 h. 14 m. 10 s. 9/10; 3. Georges Monneret (A.J.S. 500), 60 t., 2 h. 14 m. 56 s. 7/10; 4. Robert Braccini (Norton 350), 57 t., 2 h. 14 m. 7 s. 3/10; 5. Lefèvre (Norton 500), 57 t., 2 h. 14 m. 19 s. 4/10; 6. Marcel Perrin (Vélocette 350), 57 t., 2 h. 15 m. 12 s. 5/10; 7. Wood (Vélocette 350), 56 t., 2 h. 14 m. 4 s. 2/10; 8. Collot (Norton 500), 55 t., 2 h. 15 m. 37 s. 6/10; 9. Lesur (Triomphe 500), 54 t., 2 h. 14 m. 20 s. 6/10; 10. Masuy (B.M.W. 500), 50 t., 2 h. 15 m. 23 s. 9/10; 11. Dini (Magna-Debon 350), 46 t., 2 h. 16 m. 15 s. 7/10.

Record du tour par l'Anglais Anderson en 2 m. 7 s. 5/10 (moyenne 89 km. 788).

LE CIRCUIT DE TOURS

Les 1.400 mètres du circuit furent animés par les luttes magnifiques que se livrèrent les Parisiens et les provinciaux. La vedette fut Bonnin qui réalisa la moyenne horaire de 77 km. 155.

Résultats. — 175 cmc. : 1. Juigné (Tours), 20 km. en 25 m. 10 s. 2/5; 2. Bourgeois (Tours), 25 m. 14 s.; 3. Michaud (Bourges), 28 m. 54 s.

250 cmc. : 1. Juigné (Tours), 25 km. en 27 m. 2 s. 1/5; 2. Bourgeois (Tours), 27 m. 8 s. 4/5; 3. Maury (Orléans), 27 m. 54 s.

350 cmc. : 1. Bonnin (Bordeaux), 35 km. en 34 m. 41 s.; 2. Lamontagne (Paris); 3. Aimé (Paris).

500 cmc. : 1. Belkechout (Paris), 40 km. en 39 m. 46 s. 4/5; 2. Robbes (Châtillon), 40 m. 25 s.; 3. Bourgeois (Tours).

Side-cars 600 cmc. : 1. Florit (Paris), 35 km. en 44 m. 22 s. 4/5; 2. Bourgeois (Tours).

COURSES SUR PRAIRIE A AMIENS

Organisée par l'A.C.M. de Picardie cette journée de sport connut un grand succès. Le parc de la Hotoie vit le succès de Thuillier, l'Amienois, qui est vraiment en progrès.

Classement. — 125 et 175 cmc. : 1. Melioli (M.C. Saint-Cloud), les 9 km. en 8 m. 45 s.; 2. Hasé (Saint-Cloud); 3. Rochette (Motor-Club).

250 cmc. : 1. Adnet (M.C.), les 7 km. 500 en 6 m 57 s.; 2. Pérard (A.M.M.), en 7 m.; 3. Bera-moudt (M.C.P.).

350 cmc. : 1. Deshayes (A.S.P.P.), les 7 km. 500 en 6 m. 15 s.; 2. Verecchia (A.M.S.), 6 m. 18 s.; 3. Bonnin (Flèche d'Argent), etc., etc...

500 cmc. : 1. Thuillier (A.C.M.P.), les 7 km. 500 en 6 m. 10 s.; 2. Blat (A.M.S.), m. t.; 3. Deshayes (A.S.P.P.), etc...

COURSE DE COTE DE LA BARAQUE

Le Moto-Club d'Auvergne organisera, le 18 juillet, la classique course de côte de La Baraque. Cette épreuve nationale est inscrite au calendrier de la F.F.M.

PREMIER MOTO-CROSS DE FONTENAY-AUX-ROSES

Le dimanche 20 juin à 14 heures au lieu dit : La Fosse-Bazin, le M.C. Châtillonais et l'Association sportive de la Préfecture de Police organiseront un moto-cross ouvert aux internationaux, nationaux et débutants. Un challenge inter-club est offert par la Municipalité de Fontenay.



Le Moto. Cross de
MONTREUIL
vu par
R.E. Mott

LE MOTO-CROSS DE MONTREUIL

Organisé sous le Patronage de la "VITTELLOISE"

*L'A. M. S. plus forte que les éléments
ou la grande vogue du moto-cross*

En effet malgré tous les pronostics la réunion du 6 juin à Montreuil a eu son habituel succès et a bénéficié d'un temps clément.

En début de séance, Ray Bonnin enlève facilement avec sa rapide Guzzi la série d'ouverture.

Dans les séries suivantes tout aussi captivantes les unes que les autres par les exploits de : Adnet, Deshayes, Brassise, Dauge, Tisserand, Roger Bonnin, Blat, Perlin, Verecchia, Perennes; qui, s'ils n'ont pas tous gagné, ont bien mérité leurs acclamations.

Le clou de la journée a été comme prévu la série internationale qui groupait entre autres : Vanhove, bien connu chez nous, Kindekens, champion de Belgique 1947, Basil-Whall que nous avons déjà vu quinze jours avant, son compatriote B.-H.-M. Viney et A.-N. Wynes.

Pour les Français : Verecchia, Ladevèze, Blat, Deshayes, Thuillier.

Alors nous avons vu une chose remarquable : Basil Whall, pour une raison que nous ne connaissons pas, étant sur le circuit, passe bon dernier à mi-tour et en soulevant l'enthousiasme de la foule à chaque passage réussit au long des vingt tours à remonter tout le monde dans un style inoubliable; B.-H.-M. Viney (A) et Kindekens (B) se croyaient pourtant bien tranquilles à un demi-tour d'avance sur Verecchia et Vanhove,

suivis de Ladevèze, Thuillier, Blat, Wynes et Deshayes.

Dans sa fuite (dissimulée par le flegme britannique) Basil Whall sans se soucier de la perte de son pantalon (il restait le caleçon!) nous a démontré qu'il valait mieux que sa démonstration du mois dernier, que sa méconnaissance du circuit et une mauvaise place le long des tribunes au départ avaient fait terminer derrière ses rivaux d'aujourd'hui.

Donc, les deux Anglais terminèrent avec une confortable avance sans souffrir et pourtant la lutte derrière était chaude et les mécaniques de Kindekens et Verecchia ne purent terminer.

Tous sont à féliciter pour leur cran sur une piste glissante au possible.

Nous aurons le plaisir de les voir batailler pour la revanche le 4 juillet prochain et qu'elle revanche!!!

MARCEL.



L'Anglais B. Whall, qui après s'être fait passer sur le corps par un concurrent, n'en continue pas moins son envolée vers la victoire.



Le départ de la 2^e éliminatoire.

CLASSEMENT

250 cmc 12 tours : 1. R. Bonin (A.M.S.), moyenne 45 km. 203; 2. C. Brulé; 3. Rob. Adnet; 4. Deramondt; 5. Pérard à 1 t.

Nationale 350-500 cmc. 1^{re} éliminatoire 8 tours : 1. Roger Bonnin (A.M.S.) moyenne 46 km. 888; 2. F. Viaud; 3. G. Brassine; 4. Legrand. 2^e éliminatoire : 1. Rob. Perlin (A.M.S.) moyenne 46 km. 483; 2. J. Perennes; 3. R. Adnet. 3^e éliminatoire : 1. B. Tisserand (A.M.S.) moyenne 47 km. 457; 2. H. Lusseyran; 3. Lorillere. Finale 12 tours : 1. R. Bonnin, moyenne 48 km. 340; 2. Lusseyran; 3. Perlin; 4. Perennes; 5. Adnet.

Internationale 20 tours : 1. B.-W. Hall (G.B.) moyenne 51 km. 428; 2. B.-H.-M. Viney (G.B.); 3. A. Vanhove (B.); 4. Ladevèze (F.); 5. Blat (F.); 6. Thuillier (F.); 7. Verecchia (F.) à 1 t.

CIRCUIT DE TARARE

A la faveur d'un temps splendide fut disputé le circuit de France, qui réunit plus de 6.000 spectateurs et obtint un franc succès. Georges Houel s'adjugea la victoire en 350 et 500 cmc.

RESULTATS

Cat. 250 cmc. : 1. Collignon (Grenoble) sur Guzzi, 47 km. 825 en 40 m. 41 s 1/10, moyenne

70 km. 524; 2. Lamboleau (Lyon); 3. Salasc (Bédarieux); 4. Franccone (Turin).

Cat. 350 cmc. : 1. Houel (Paris) Vélocette, les 66 km. 955 en 50 m. 46 s. 8/10, moyenne 79 km. 177; 2. Sabatier (Lyon); 3. Collignon (Grenoble); 4. Didal (Saint-Etienne).

Cat. 500 cmc. : 1^{re} éliminatoire (10 tours) : 1. Lafont (Bordeaux); 2. éliminatoire : 1. Collot (Vesoul). Fin. (15 tours) : 1. Houel sur Norton, les 28 km. 695 en 19 m. 59 s. 1/10, moyenne 86 km. 128 (record du tour 1 m. 18 s. 1/10); 2. Collot (Vesoul) 20 m. 2 s. 1/10; 3. Lafont (Bordeaux) 20 m. 6 s. 6/10; 4. Jacquier-Bret Le Touvet; 5. Salasc.

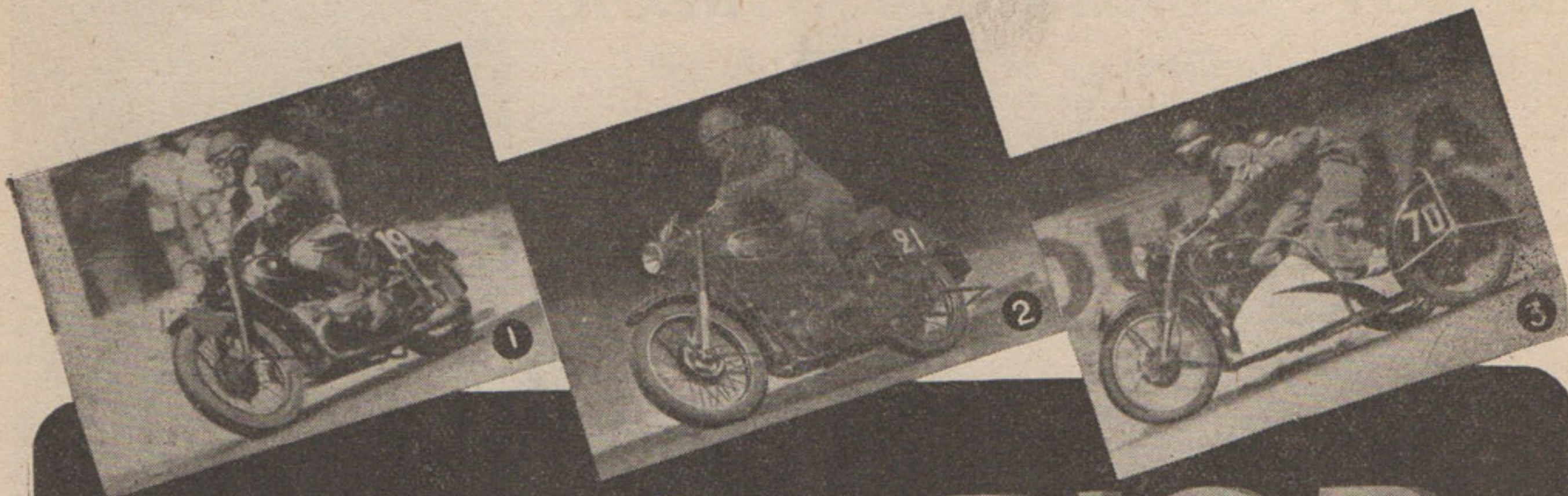
Cat. side-cars 600 cmc. : 1. Varrot (Lyon) (Saroléa), les 47 km. 825 en 42 m. 1 s.; 2. Verd (Lyon) 49 m. 6 s. 4/10; 3. Bolland (Lyon); 4. Bolla (Grenoble).

UNION MOTOCYCLISTE DE LA MARNE

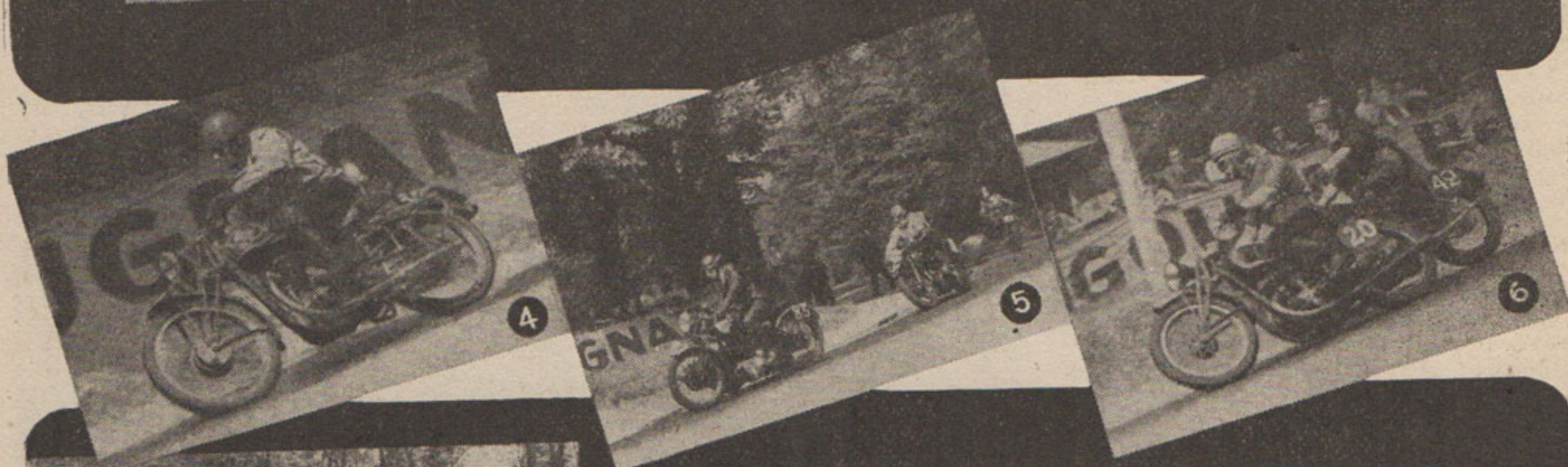
L'Union Motocycliste de la Marne donnera, le dimanche 27 juin 1948, au terrain du Stand de tir à Tinquieux, un moto-cross national, avec de nombreuses élites de ce genre de sport.



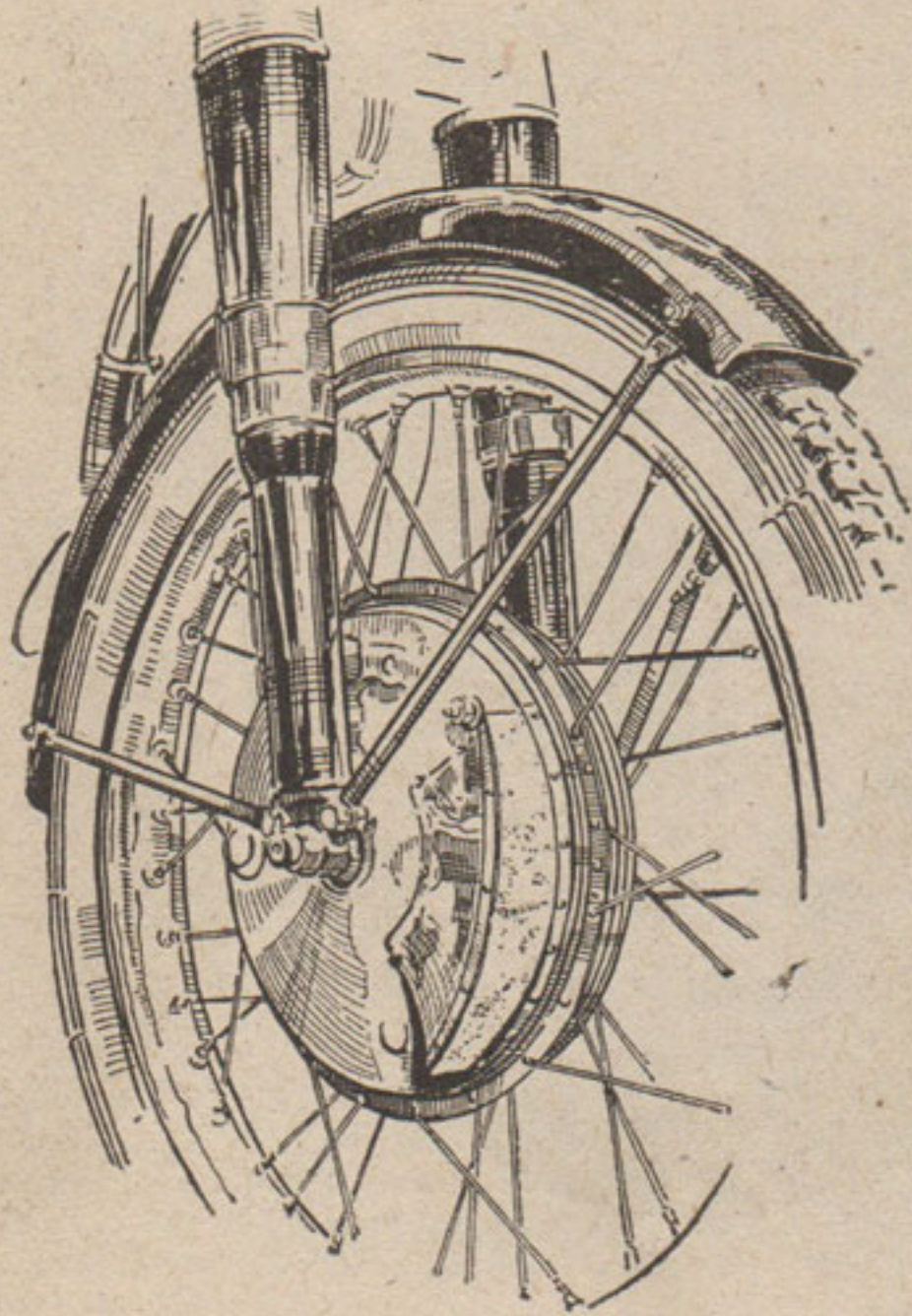
Roger Bonnin aux côtés de son ami Loyer semble ravi de sa victoire.



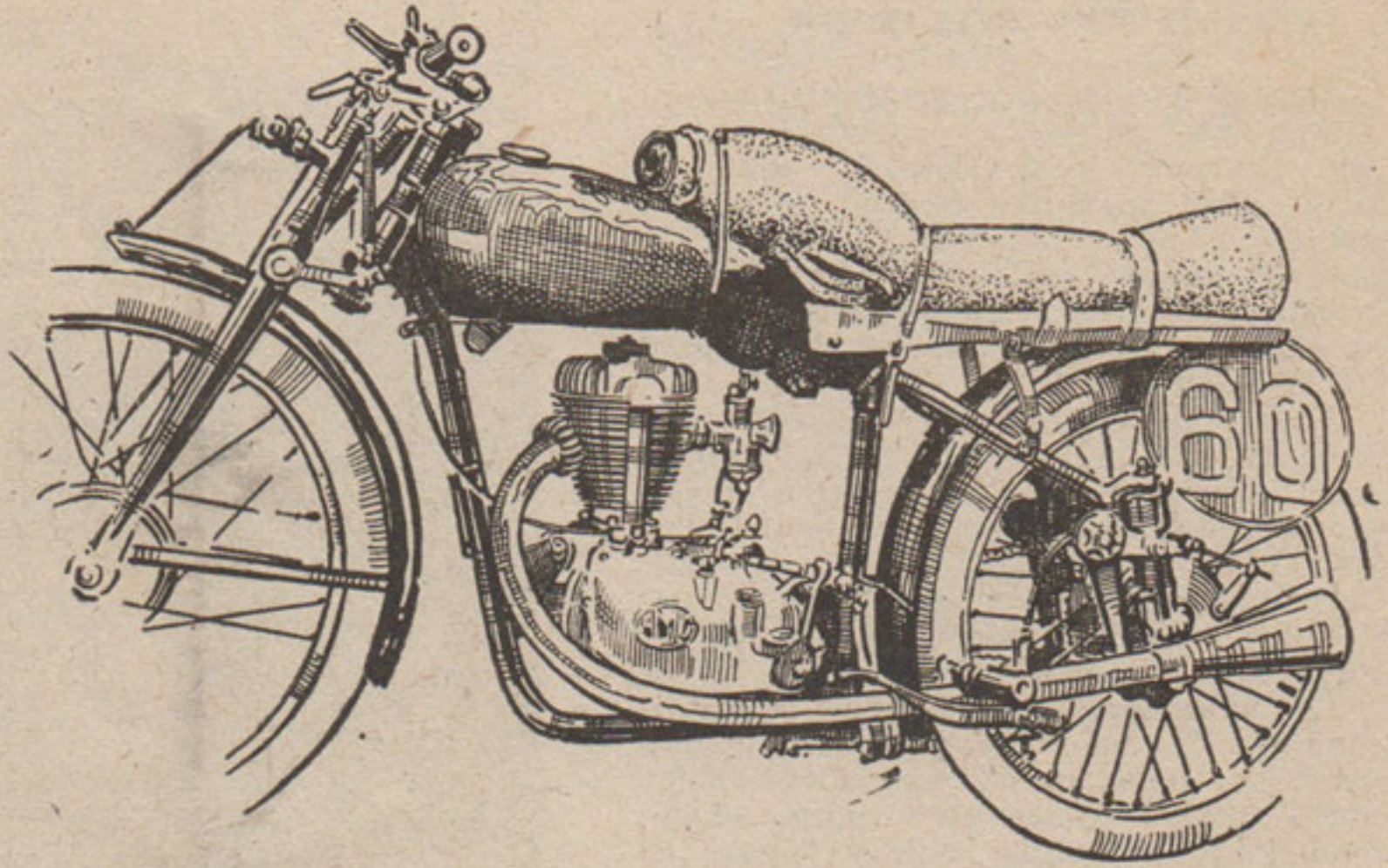
LE BOLD D'OR



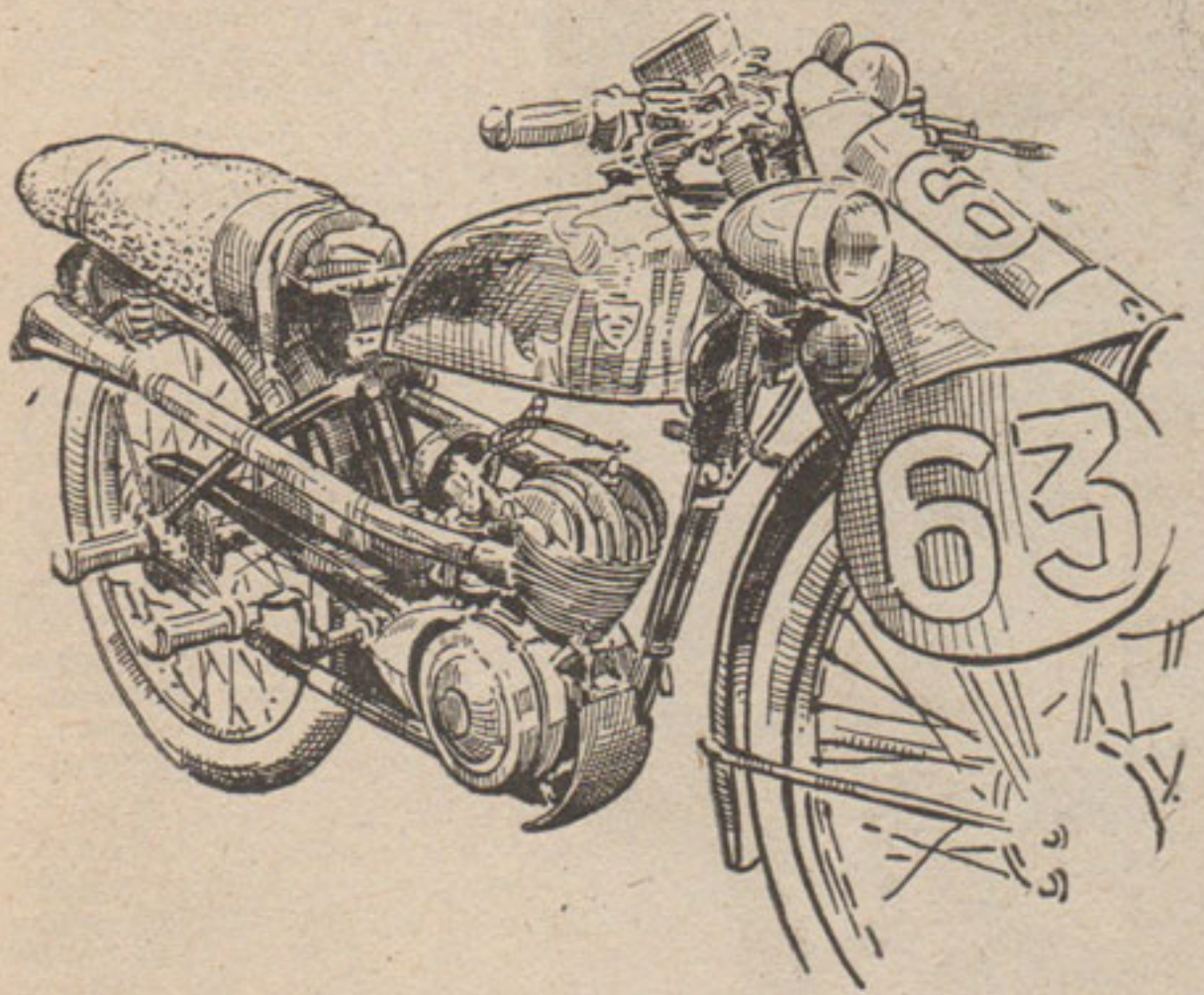
- 1 *Jacques Lenglet, du M.C.P., vainqueur général.*
- 2 *Faërré, sur Matchless, 1^{er} des 350 cmc.*
- 3 *Bétemps, sur B.M.W. Impérial, 1^{er} en side-car 1.000 cmc.*
- 4 *Benzoni, sur Sertum 250 cmc, 1^{er} de la catégorie.*
- 5 *Bovière, sur Motobécane, 1^{er} des side 600 cmc.*
- 6 *Copman, 1^{er} des amateurs en 350 cmc.*
- 7 *Jacques Lenglet et son frère Robert Jalicot, vainqueurs des 175 cmc. On reconnaît MM. Mauve, Tuillier, Rouquette.*
- 8 *Bébéze, vainqueur des 125 cmc, aux côtés de Mauve, Cantalice, Robbes, Boiche, Béras.*



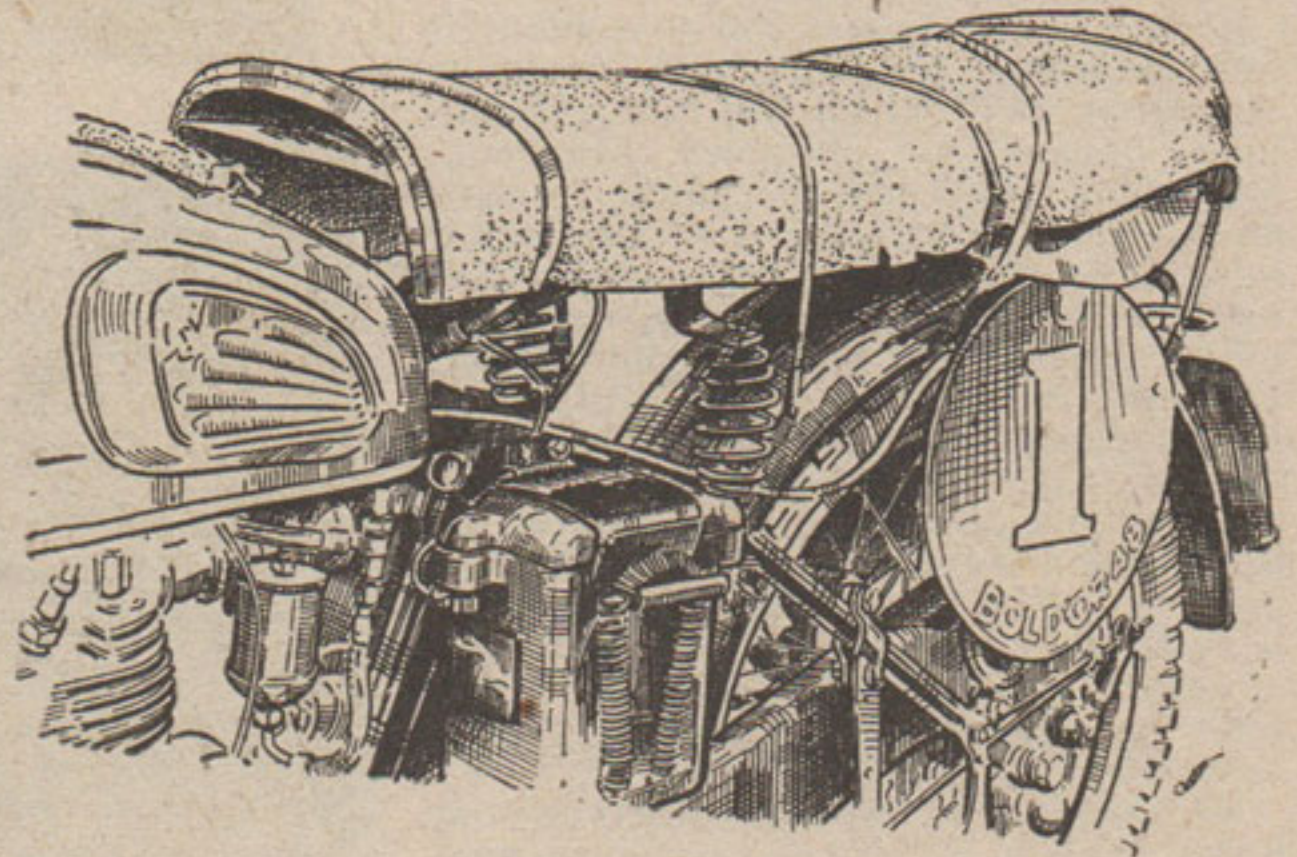
Le tambour de frein refroidi de la B.M.W. de Murit.



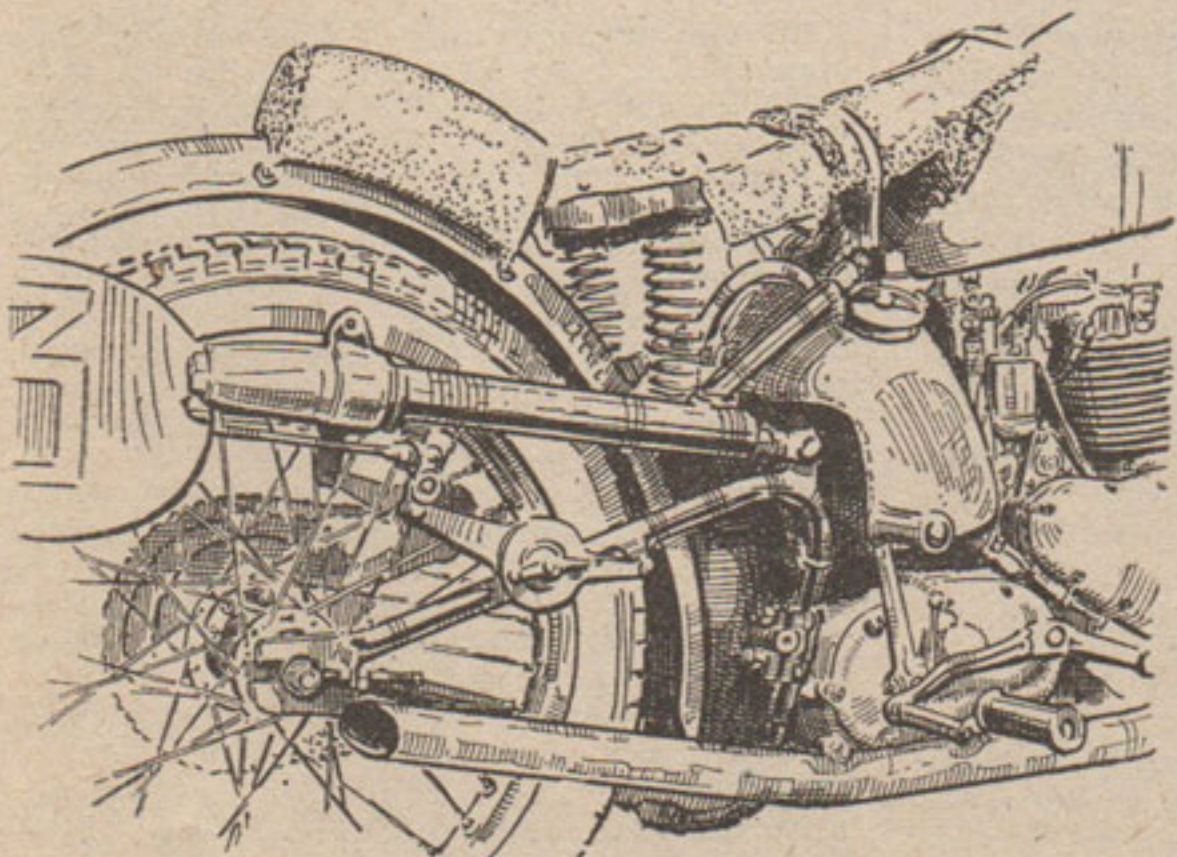
Sur la machine de Mathieu, notez la suspension arrière et ses amortisseurs à friction, la fourche et la selle.



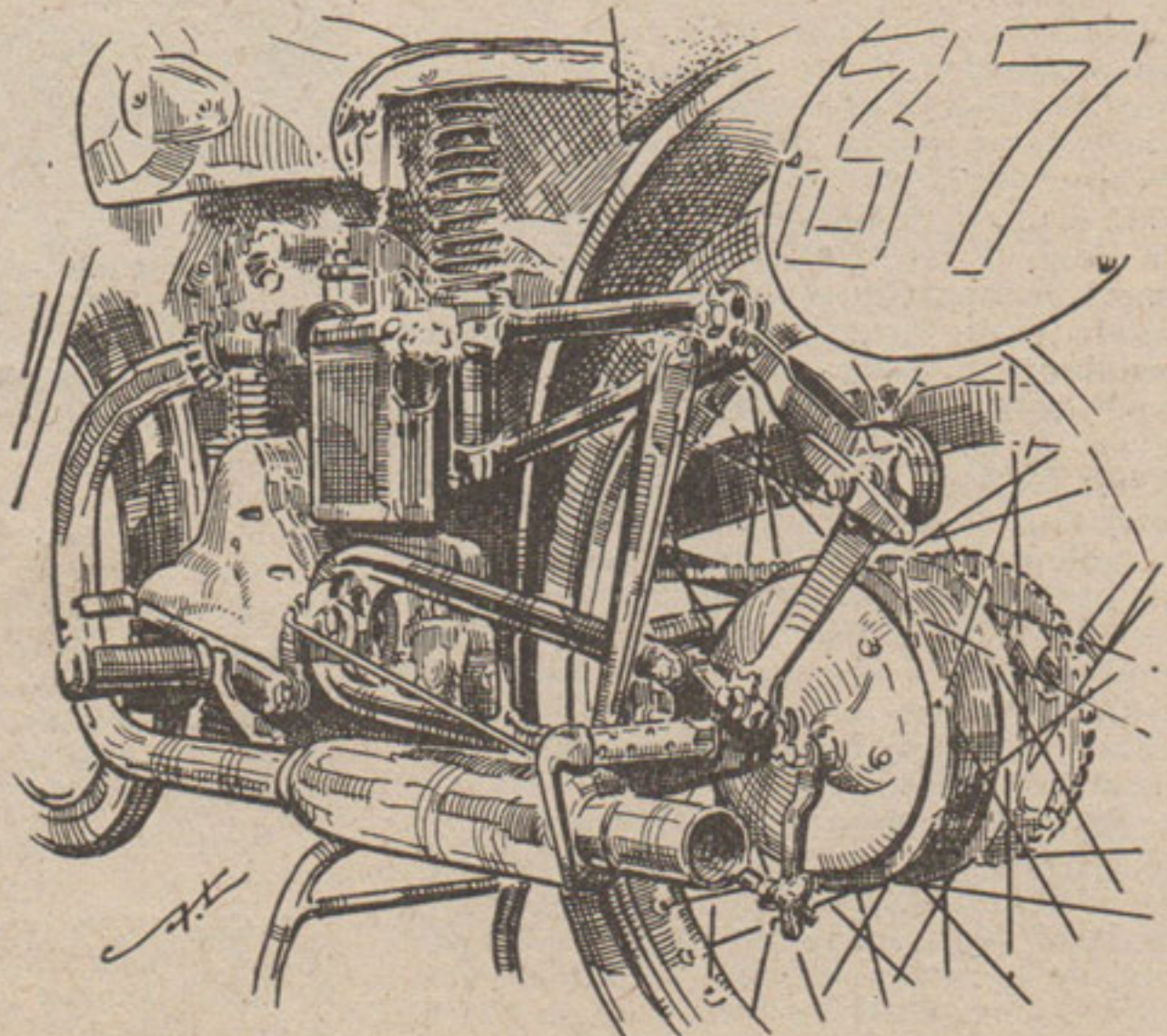
La 125 Hardy montée par Betbèze.



Lempereur avait une attache rapide pour la batterie et une selle à sa taille!!!



Sutra avait adapté sur sa Triumph une suspension Gilera, l'ensemble se comporta à merveille.



La suspension typiquement italienne de la 250 cmc Sertum.

LE XX^e BOL D'OR

Il est vraiment regrettable qu'une mésentente entre les organisateurs et les coureurs professionnels nous ait privé d'un spectacle égalant en qualité celui de l'année dernière. Le Bol d'Or est néanmoins une épreuve aussi dure qu'onéreuse, il convient donc de féliciter sans restriction tous ceux qui terminèrent les 24 heures.

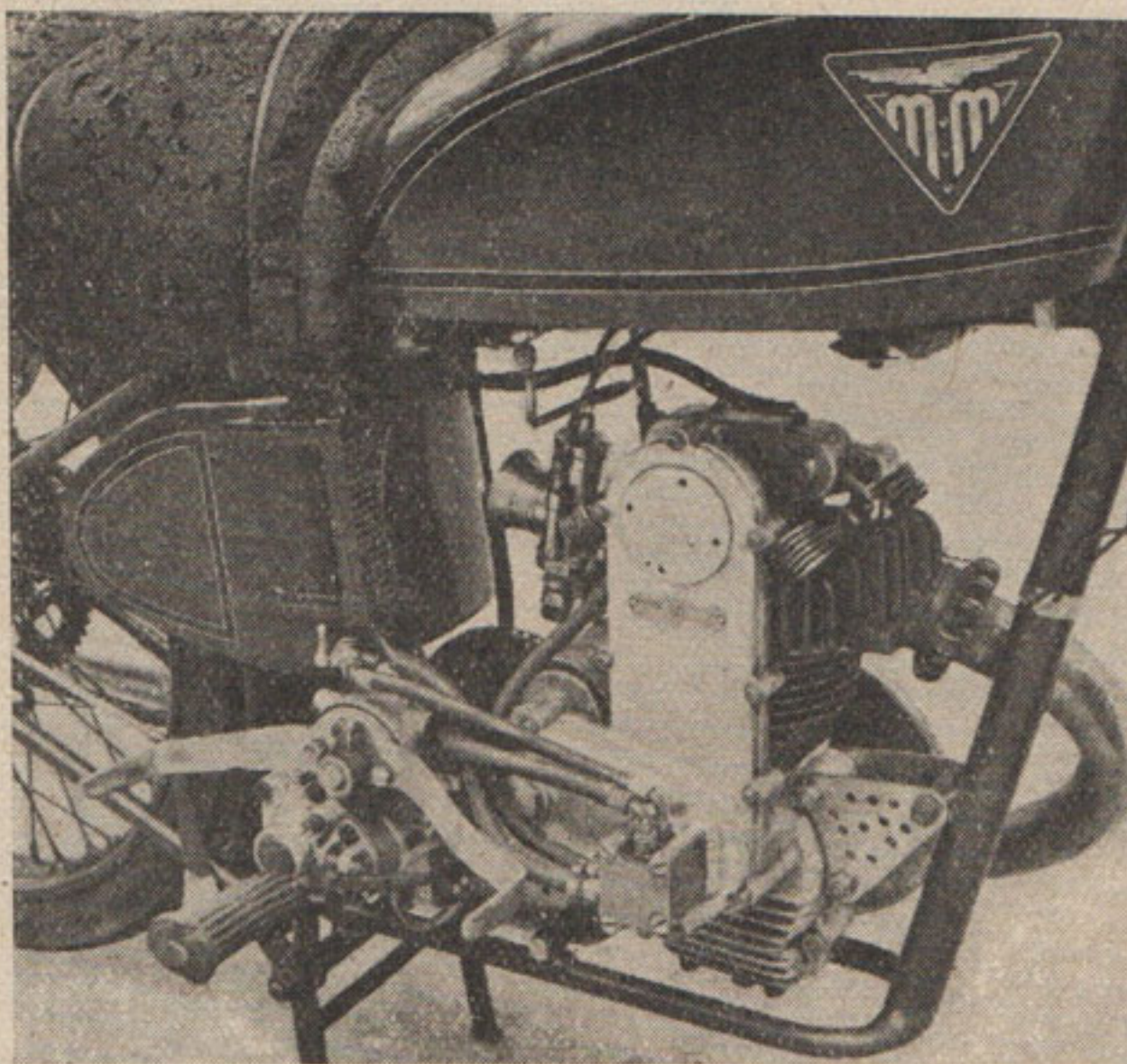
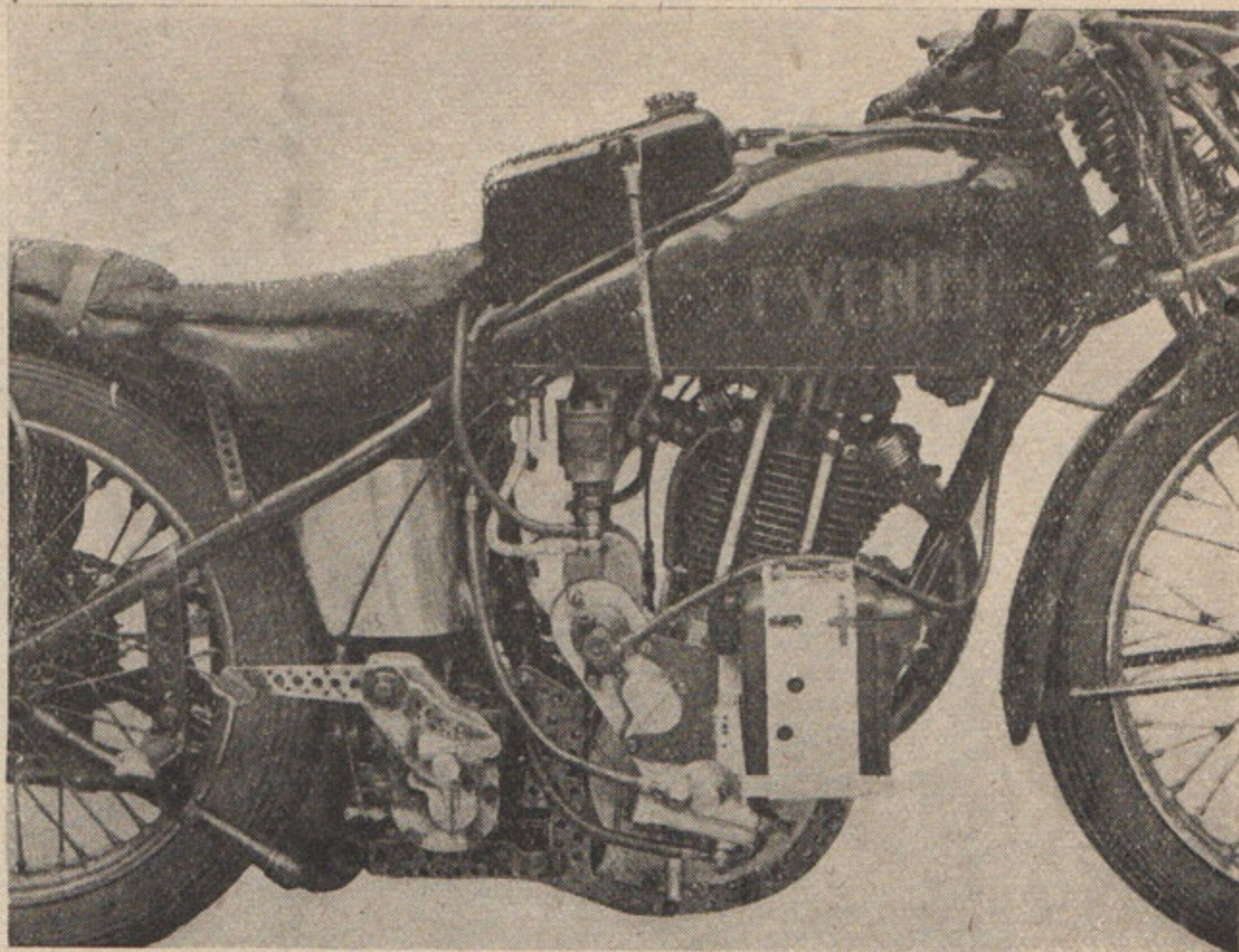
Les pannes mécaniques furent nombreuses, déterminant un déchet important. Nous avons l'impression qu'un manque de connaissance et de préparation est à base de la plupart des incidents de course, en effet, ce sont les machines les plus près de la série qui ont fait les meilleures performances.

Le vainqueur, M. Jacques Lenglet, montait la machine avec laquelle il avait participé au Bol précédent, cette moto n'avait subi entre temps aucun démontage. Lenglet et ses frères (ils partirent à trois) sont nouveaux venus à la moto. Leur résistance physique et la valeur intrinsèque de leurs mécaniques a fait plus que de savants réglages. Le Moto-Club de Paris peut être fier de ses champions amateurs.

Faëne vainqueur des 350 cmc. montait une Matchless préparée avec l'aide de Rossignol. Benzoni en 250 cmc. fit premier devant son équipier Franccone; regrettons que Chancel, pilote français de la troisième Sertum, n'ait pu donner sa mesure, ayant dû s'arrêter pour permettre à ses équipiers de récupérer leurs pièces défailantes sur sa machine. En 125 cmc. Betbèze du M.C. Châtillonnais fit certainement une des meilleures performances. En 175, la place de 1^{er} revint à Jalicot du Motor-Club, un habitué du Bol. Dans les catégories side Bétemps, avec sa 750 B.M.W. Impérial, remporta la catégorie 1.000 cmc. et Bovièr sur une Motobécane-Bernardet s'adjugea la victoire en 600 cmc. Tandis que Mariani enlevait la catégorie 350 cmc.

Au cours de la première heure Venin, Sutra, Walter, Robbes et Lenglet mènent la danse en 500 cmc. En 350 Faëne, Lagarde, Copman, Judas. Puis Franccone, François, Benzoni, en 250 cmc.; Fouilloux en 175 et Mathieu en 125. Murit et Bétemps sont à égalité, ainsi que les concurrents de la catégorie 600. A la 10^e heure un certain nombre d'abandons se produisent avec des pannes de toute sorte: Drault après un bris de soupape repartira 4 heures plus tard et terminera. Walter est arrêté là, c'est la tête qui le fait souffrir, il essaiera de repartir, mais la douleur est trop lancinante. Bétemps serre, il repartira pour abandonner après avoir fondu un piston. Après avoir mené pendant 2 heures Leberquier descend une soupape. Thibault après collision avec le side de Murit qui lui-même avait éclaté, bûche et endommage sa machine, il s'en tire avec des contusions. Chailloux bûche et a des ennuis avec sa pompe à huile. Delaherche voit son embielage le lâcher et Stignani sa boîte. Lempereur après une crevaillon casse un basculeur, Theveney grippe son moteur, Olivetti, Quibeau, Lenglet Pierre abandonnent définitivement.

En 350 Faëne qui conservera toujours la 1^{re} place de sa catégorie prend la tête du classement général à la 7^e heure et ne la cédera qu'à la 16^e ayant eu un ressort de soupape à changer. François qui, en 250 cmc. était en tête, voit sa chaîne casser et doit céder sa place au profit de Benzoni. Jalicot et Fouilloux sont à



Ci-dessus la Saroléa de Venin.

Notez la selle sans ressorts, le réservoir auxiliaire d'essence maintenu par des sandows, l'emplacement de la batterie et l'allègement général.

Fouilloux avait une bien jolie mécanique, arbre à cames commandé par cascade de pignons, radiateur à huile.

quelques tours, malgré la défense de ce dernier, Jalicot gagnera. Betbèze fit une course excessivement régulière et mérita bien sa victoire, quant à Mathieu l'inertie de ses mécaniciens a bien failli lui faire perdre sa place de second.

Guignabodet en side 600 cmc. avait un moteur bourré de chevaux, dommage qu'une soupape fit la mauvaise tête. Bovièr renouvelant son exploit de l'année dernière prit le meilleur sur Dalmas qui fit aussi une belle course.

En 1.000 cmc. Bétemps, joignant un style très spectaculaire à une belle présentation, fait 1^{er} de la catégorie et 3^e du classement général.

CLASSEMENT

Catégorie 500 cmc. : 1. Jacques Lenglet (M.C.P.), 1.900 km. 021, moyenne 79 km. 167; 2. Robert Lenglet (M.C.P.), 1.853 km. 387; 3. Robbes (M.C. Chât.), 1.722 km. 960; 4. Drault (M.C.), 1.316 km. 176; 5. Sutra, 1.301 km. 160.
Catégorie 350 cmc. : 1. Faëne (Matchless),

1.701 km. 395, moyenne 70 km. 891; 2. Coopman (M.C.), 1.583 km. 200; 3. Tsi (A.M.F.), 1.525 km. 798; 4. Bourgeois (M.C.Sens), 1.411 km. 788; 5. Meringault (A.M.C.F.), 1.304 km. 869.

Catégorie 250 cmc. : 1. Benzoni (Sertim), 1.700 km. 788, moyenne 74 km. 616; 2. Franccone (Sertim), 1.534 km. 402; 3. François (A.M.S.), 1.320 km. 108; 4. Beaume, 1.234 km. 791; 5. Bouney, 1.200 km. 039.

Catégorie 175 cmc. : 1. Jalicot (M.C.), 1.470 km. 251, moyenne 61 km. 260; 2. Fouilloux, 1.465 km. 281, moyenne 61 km. 053; 3. Bouhours (M.C. Beauce), 1.015 km. 740.

Catégorie 125 cmc. : 1. Betbèze (M.C. Chât.), 1.464 km. 281, moyenne 61 km. 100; 2. Mathieu, 1.281 km. 462; 3. Saint-Girons (A.M.F.), 1.273 km. 093; 4. Burggraf (Monet-Goyon), 1.239 km. 223; Chavanel (Chavanel), 1.097 km. 968; 6. Boiche (Chât.), 1.044 km. 963.

Sidecars 1.000 cmc. : 1. Bétemps René, 1.846 km. 888, moyenne 76 km. 930.

Sidecars 600 cmc. : 1. Bovièr (Motobécane), 1.620 km. 886, moyenne 67 km. 536; 2. Dalmas (Terrot), 1.562 km. 848.

Sidecars 350 cmc. : 1. Mariani, 1.195 km. 480, moyenne 49 km. 811.



F. F. M.

COMMUNIQUÉ OFFICIEL

Réunion du Comité du 7 juin 1948.

Le Comité de la F.F.M. s'est réuni à l'Automobile-Club de France, le 7 juin 1948, sous la présidence de M. A. Pérouse.

Affiliations. — Après avoir pris connaissance des dossiers et enregistré l'avis favorable des Ligues Motocyclistes Régionales intéressées, le Comité a prononcé l'affiliation des clubs suivants :

Moto-Ball-Club de Colombelles,
Moto-Club du Comminges,
Moto-Club Mainfenon,
Moto-Club Marignanais,
Sporting-Moto-Club de Sens,
Moto-Ball-Club de Vaison-la-Romaine.

A dater du 2 août : Moto-Ball-Club Montelais, et sous réserve de la régularisation de certaines formalités :

Moto-Club Castrais,
Moto-Club du Centre,
Moto-Club Haut-Saônois,
Moto-Ball-Club Languedocien,
Moto-Club Miradouzain,
Moto-Ball-Club Vitryat.

A dater du 27 juillet et sous réserve de la régularisation de certaines formalités : Amicale-Motocycliste Hyéroise.

Circuit de Madrid. — Le Comité a décidé d'adresser une protestation à la F.I.C.M. contre l'organisation sous forme d'épreuve internationale du « Circuit de Madrid » qui n'était pas inscrit au calendrier de la F.I.C.M.

En outre, il a infligé les pénalités suivantes aux six coureurs français qui ont pris part à cette épreuve sans avoir obtenu, conformément au règlement, l'autorisation préalable de la F.F.M. :

MM. G. Monneret, Behra, Perrin, réprimande et amende de 5.000 francs.

MM. Wagner, Collignon, Jacquier-Bret, réprimande et amende de 2.000 francs.

Cotisations. — Le Comité a décidé de radier à la date du 1^{er} août les quelques clubs qui n'ont pas encore réglé leur cotisation de 1948 et qui ne l'auraient pas payée d'ici là.

Amicale Motor-Club Orléanais

Notre Amicale était représentée tant au circuit de vitesse de Tours le 30 mai qu'à celui de Bourges le 6 juin.

A Tours, en finale, Moury vice-président du Club sur 21 tours, soit 30 km. 250 en série 250 cmc. se classe 3^e. Course magnifique pour Moury qui nous a montré une fois de plus sa virtuosité dans les virages. Bouin en 350 cmc. se classe 4^e après avoir tenu pendant plusieurs tours la place de second. Il avait à faire 31 tours, soit 44 km. 600. Belle course dans laquelle il eut à lutter contre Bonnin de Bordeaux, qui emporta le record moyenne de 77 km. 155.

A Bourges. — En 250 cmc. Moury se classe 1^{er} après une lutte acharnée contre Cardon (Motor-Club). C'est une belle victoire car au 8^e tour il était le leader de la course.

En 350 cmc. Bouin qui, à l'éliminatoire, avait terminé 1^{er}, se classe 5^e et Piednoir 6^e.

En 500 cmc. Perrault se classe 6^e, après une course dure et mouvementée.

A ces deux circuits organisation magnifique et très belle journée sportive.

Union Motocycliste de la Marne

COUPE DESPREZ ET DE BONA

Cette Coupe offerte par une firme rémoise fut remportée par notre secrétaire général : Gaston Pérard, grand animateur de notre Club.

30 membres prirent le départ dans la forêt de Germaine malgré une pluie diluvienne. L'épreuve consistait à gravir une côte — tout-terrain — qui se terminait dans les bois. Des membres d'Ay et d'Épernay ont rejoint leur Club U.M.M. à cette occasion.

Le classement est le suivant :

En 100 cmc. : Landmann et Peribanez.

En 125 cmc. : Simon, Hollinger, Morot et Moutte.

En 175 cmc. : Meyer Jean, Bertrand, Meyer Roger.

En 250 cmc. : Perchat Robert, Tholy, Pérard, Champion et Gamba.

En 350 cmc. : Pérard, Ossonce, Fossier.

Le meilleur temps de la journée effectué par Pérard se voit attribué la Coupe Desprez de Bona.



Pérard, vainqueur de la Coupe Desprez de Bona

Nous avons notamment enregistré quelques belles montées par Fossier, Landmann, Meyer Jean, Meyer Roger, Morot Paul, Perchat Robert, Simon Jean-Pol et Tholy Gilbert.

Un déjeuner amical réunissait 150 convives que présidait M. Charles Hild, président de l'U.M.M., autour duquel avaient pris place MM. Lepagnol et Vanosthuyse, membres d'honneur du Club, ainsi que MM. Tahlot vice-président, Perchat Raymond trésorier, Durin Louis secrétaire, Penet Jean de la Commission Sportive, Moreau René, Schwartz Pierre, etc... sans oublier de nommer Meyer Jules, un pionnier de notre Club.

Moto-Club de Paris

AU M.C. PARIS CHAQUE DIMANCHE
UNE SORTIE

Oui, mais!!! si le tourisme et les bonnes balades sont le cheval de bataille du M.C.P. on y fait aussi du sport, et le Bol d'Or 1948 a permis au Club Bleu et Rouge d'enregistrer une des plus belles victoires possibles, les deux premières places, toutes catégories, ont été remportées par Lenglet Jacques et son frère Robert; et les deux premières places en side-car 600 cmc. par Bovière et Dalmas, c'est là un résultat prouvant de façon péremptoire la renaissance sportive du M.C. Paris, qui en 1947 avait déjà remporté, avec Jacques Lenglet, la première place des amateurs et la première en side avec Bovière. Cette année il y avait 12 candidats pour le Bol, 7 seulement ont été retenus. Sous la conduite de leur président Rouquette et entraînés de brillante façon par Dalmas, les jeunes du M.C. Paris ont à cœur de marcher sur les traces de leurs aînés, qui ont si souvent fait briller les couleurs du Club d'un vif éclat.

Calendrier touristique de juillet : le 4. — Cergy (près Pontoise) par Herblay. Départ : porte Maillot 8 h. 30 et 13 h. 30.

Le 11. — Ermenonville (mer de sable). Départ : 8 h. 30 porte de la Villette (si les 24 heures de l'A.M.S. ont lieu, sortie sur le circuit pour assister les engagés du Club).

Le 14. — Fontaine-le-Port (par Melun et Chartrette). Départ porte Dorée 8 h. 30 et 13 h. 30 (si le rallye du Moto-Club a lieu, participation du Club au rallye).

Le 18. — Boissy-d'Aillerie (par Pontoise et Puisieux). Baignade. Départ porte Champerret à 8 h. 30.

Le 25. — Seine-Port (par Corbeil-Mor-sang). Départ porte d'Italie 8 h. 30 et 13 h. 30.

Tous renseignements à la permanence, chez Favier, 40, rue Saint-Paul; chez Bovière, 6, rue Mazé, et à Saint-Paul-Moto, 19, rue Charles-V.

Réunions : les 1^{er} et 3^e mercredis du mois aux « Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, à 21 heures.

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

Amicale Motocycliste Flérienne

TOURISME - SPORT - CAMPING

Le lundi de la Pentecôte l'A.M.F. a organisé un grand gymkana à Flers-de-l'Orne qui a parfaitement réussi. Celui-ci s'est déroulé pendant trois heures devant les édiles de la Ville et plus de 2.000 personnes, lesquels ont suivi avec le plus grand intérêt les diverses épreuves et évolutions d'ensemble. Des numéros acrobatiques ont été particulièrement appréciés du public. Les camarades Leriche et Laigre de l'A.M.F. se sont particulièrement distingués par leur adresse, ainsi que M. Keller, as du side-car.

Une collecte faite au profit des Vieux a produit une somme importante.

Des adhésions nouvelles furent enregistrées sur le terrain.

Cette très belle journée sportive comptera dans les annales de l'A.M.F. L'Association se propose d'ailleurs d'organiser d'autres manifestations originales au cours de la saison.

Motocyclistes qui aimez les sports mécaniques, ralliez-vous sous le fanion du Grand Moto-Club de Basse Normandie « l'Amicale Motocycliste Flérienne », siège social : Hôtel de la Poste, 15, rue Nationale, à Flers. Réunion le 1^{er} lundi de chaque mois.

Sport Motocycliste Forézien

AU RALLYE INTERNATIONAL DE GENÈVE

A l'occasion du Grand Prix de Suisse, les 16 et 17 mai, le Moto-Sporting-Club de Genève avait organisé un Rallye International qui a connu un succès complet par la participation massive des grands clubs de Suisse, d'Italie, de Belgique et de France.

Nous donnons ci-dessous le classement établi d'après le nombre de participants et

les kilométrages parcourus par les équipes motocyclistes.

1° Moto-Club Manzoni (Noghama) (Italie); 2° Moto-Club Alsace (France); 3° Moto-Club Milan (Italie); 4° Union Motocycliste Carolorégienne (Belgique); 5° Moto-Club Bitterrois (France); 6° Auto-Moto-Club de la Cité (France); 7° Amicale Personnel Terrot (France); 8° Moto-Club Auvergne (France); 9° Sport Motocycliste Forézien (France); 10° Moto-Club de Moulins (France); 11° Moto-Club de Mons (Belgique); 12° Moto-Club de Parme (Italie); 13° Motocycle Club de Lyon (France); 14° Moto-Club du Haut-Jura (France); 15° Baldago's Moto-Club (France); 16° Moto-Club de la Nièvre (France); 17° Moto-Club de Normandie (France), etc...

Signalons que 62 clubs participaient à la Compétition, et qu'un classement spécial a été réservé aux Clubs suisses.

En ce qui concerne le S.M.F. avec les pilotes : Petit Claudus, Petit Jean, Bourcier, Cavinato, Moritel, Vidal, Bondelan, Richaud, Grail, Rocher, Murat, André, Buscallony, Brun, il obtient la place de deuxième Club du Lyonnais et la sixième place des Clubs français.

Amicale Touristique du Personnel Terrot

Toujours très gênée par la raréfaction de l'essence, l'Amicale s'efforce néanmoins de maintenir une activité qui, pour être réduite, n'en est pas moins très efficace.

Le 21 mars, troisième anniversaire de la résurrection de la Société, une photo de la presque totalité des membres actifs fut tirée et suivie d'un vin d'honneur présidé par M. Renaud, administrateur des Etablissements Terrot. Cette réunion, qui groupait une centaine de motos, était une vivante démonstration du chemin accompli en trois ans, date à laquelle l'A.T.P.T. faisant l'appel de ce qui restait de son effectif constatait tristement qu'elle ne pouvait compter que sur 17 pilotes pourvus de machines.

Le 25 avril, premier rallye de Printemps, jolie sortie réunissant 48 engagés sur un circuit d'un peu plus de 100 km., et qui fut réussie à la satisfaction générale.

Pour la Pentecôte, rallye de Genève qui aurait dû voir le départ de plus de 80 engagés, mais qui fut réduit à 28 concurrents, de nombreux membres ayant dû renoncer à cette sortie en raison des frais entraînés par le change.

Un beau circuit dans la vallée de la Loue et le Saut-du-Doubs fut organisé en compensation, et la majeure partie des forfaitaires de Genève y trouva son compte et, en définitive, plus de 60 machines aux couleurs de l'Amicale sillonnèrent les routes.

Enfin, pour terminer, le 23 mai, pour la première fois, l'Amicale participait au gymkana organisé pour le cinquantenaire de l'Automobile-Club de Bourgogne, enlevait les trois premières places et classait 36 de ses concurrents sur 47 arrivants.

En résumé, toujours bel entrain, seulement freiné par le manque de carburant, mais néanmoins, toujours soutenu par l'espoir de jours meilleurs.

Moto-Club Chatillonnais

TOURISME - SPORT - CAMPING

La sortie mensuelle organisée le 9 mai pour la cueillette du muguet avait réuni une trentaine de véhicules et une cinquantaine de participants, bonne journée de plein air qui se déroula comme de coutume dans une excellente atmosphère de camaraderie et d'entraide.

Pour les fêtes de Pentecôte la sortie avait lieu sur la forêt de Saint-Germain pour assister au XX° Bol d'Or et encourager les coureurs du Club participant à cette dure épreuve d'endurance.

Notre équipe s'est brillamment défendue, quatre de nos coureurs terminant cette ronde de 24 heures, ils ont tous droit

à nos très sincères félicitations, voici du reste leur classement : Betbeze Léon, vainqueur de la catégorie 125 cmc. battant le record qui fit une course courageuse et pleine de régularité, un autre jeune qui s'est justifié par son cran et son courage, notre ami Boiche Guy, en 125; en 500, Robbes Claude s'est classé troisième de la catégorie, fit une course très courageuse, dans cette même catégorie voyons avec satisfaction à l'arrivée notre sociétaire Beras Marcel qui fit une belle course et termina dans de bonnes conditions. Remercions aussi ceux qui ne purent terminer, Theveney et Lempereur, tous deux victimes de la mécanique et notre nouveau secrétaire Pagel qui, en 250 cmc., fut victime d'un accident qu'il ne put malheureusement éviter, celui-ci s'étant produit pendant la nuit.

20 juin. — Organisation du 1° Moto-Cross de Fontenay-aux-Roses par le M.C.C. et la Section Motocycliste de l'A.S.P.P., épreuve qui se disputera au lieu dit « La Fosse Bazin ». Présence de tous nos sociétaires pour assurer une bonne organisation de cette compétition.

27 juin. — Sortie touristique dirigée dans les environs de Bonnières-sur-Seine en vue de se grouper avec nos Amis du Moto-Club Sévrien, 140 km.

Pour tous renseignements et adhésions, s'adresser à la permanence qui fonctionne chaque jour (sauf mardi) au siège social, café Raymond, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine) ou écrire directement au président, M. G. Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon, qui répondra à toute demande écrite.

EN AFRIQUE du NORD

CIRCUIT DU PORT DE CASABLANCA

Cette épreuve s'est courue le 6 mai dernier, jour de l'Ascension. Dans un circuit de 1.600 mètres, en ville, nous avons vu aux prises les 125-250-350 et 500 cmc.

Grosse affluence des sportifs casablancais qui se sont donné rendez-vous tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de ce petit circuit, tout en virages et sur pavés, à l'exception de 500 mètres relativement droits.

Patronné par le grand quotidien *Le Petit Marocain* dont l'actif et sympathique directeur en est M. Mazzela, cette compétition réunissait plus de trente partants. Les Sections de Meknès, de Fès et Rabat y étaient représentées.

N'oublions pas d'ajouter que *Le Petit Marocain* avait offert une magnifique coupe au meilleur tour, et qui fut enlevée par Pomarès.

La catégorie 125 vit la victoire de Ferdinand Santenac, devant Martin, de Rabat.

En 250, ce fut Poncelet devant Highéro qui s'attribuait la première place.

En 350, Martinez, de Meknès et Torro, de Fès, se livrèrent une belle bagarre pour la place de premier et finalement Martinez l'emporta sur son collègue.

La course des bolides est attendue avec impatience par le public. Six coureurs sont sur la ligne de départ, et nous retrouverons six coureurs à l'arrivée, malgré quelques ennus mécaniques.

Pomarès s'octroie la première place devant Janin et Flahaut, dans l'ordre.

Ainsi se termine le deuxième circuit du Port dont l'organisation très réussie va au Moto-Club Marocain et particulièrement à M. d'Abzac, président de la Commission sportive.

Union Motocycliste Vigneusienne

Réunis en Assemblée Générale, au siège de l'Union Motocycliste Vigneusienne, 1, place du Petit-Vergeat à Vigneux, les membres ont élu le Bureau de la Société.

Président, Coste; Vice-président, Bodin; Secrétaire, Teillol; Secrétaire-adjoint, Hautin; Trésorier, Fauconnier; Directeur sportif, Norroy; Commissaire sportif, Bridoux.

Sous l'impulsion de ce jeune Comité sportif, les sorties du Club se font de plus en plus nombreuses. Un esprit de franche camaraderie règne au sein de l'Union qui espère avoir de nombreux adhérents.

Que les motards de la Région viennent grossir les rangs des pratiquants de ce sport si agréable. Pour s'inscrire au Club, s'adresser à M. Coste, motoriste, 68, avenue de Rouvres à Vigneux, ou à M. Teillol, 10 bis, avenue du Parc. Un accueil chaleureux sera réservé à ceux qui auront le plaisir d'être membres de cette société.

Prochaine sortie du Club, le dimanche 20 juin. Rassemblement au Siège à 14 h. 30.



M. Mazzela, serrant la main de Poncelet, vainqueur sur 250 cmc.

RÉUNION MOTOCYCLISTE A MEKNÈS

Le Moto-Club Marocain avait organisé le 23 mai une série d'épreuves de vitesse, ouvertes aux civils et aux militaires. Ces derniers ont certainement fourni le plus beau spectacle de la journée. Au début, bagarre entre Muckensturm et Prévost; au 12° tour, chute de Muckensturm; mais à partir du 13° tour Petit prend le meilleur sur Prévost.

Pour les civils, les catégories 250 cmc. et 500 cmc. ont vu la supériorité de Highéro et de Jannin, ce qui enleva un peu d'attrait à la lutte.

En 350 cmc. la lutte entre Martinez et Torro fut interrompue par la chute du premier, qui repartira courageusement malgré un embrayage défaillant et battra malgré tout le record du tour en 2 m. 10 s.

Classement. — 125 cmc. : 1. Martin (Rabat) 25 m. 38 s.; 2. Maury (Meknès), 26 m. 8 s.; 3. El Mehdi (Meknès), 27 m. 10 s. 8/10; 4. Domingo (Meknès), 27 m. 16 s. 3/10; 5. Dancla (Fès), 27 m. 29 s.; 6. Tomasino (Meknès), 28 m. 34 s.

250 cmc. : 1. Highéro, 50 km. en 44 m. 32 s. 5/10; 2. Cano à un tour.

Militaires : 1. lieutenant Petit (4° R.S.M.) en 43 m. 30 s. 5/10; 2. lieutenant Prévost (34° Train) en 44 m. 13 s.; 3. lieutenant Messenger (12° R.C.A.) en 44 m. 27 s.; 4. maréchal des logis Paquette (12° R.C.A.) en 44 m. 51 s.; 5. maréchal des logis Cortèse (2° R.E.C.) en 45 m. 4 s.; 6. maréchal des logis Trémy (34° Train) en 46 m. 10 s.

350 cmc. : 1. Torro (Fès), 75 km. 1 h. 3 s. 5/10; 2. Martinez (Meknès) en 1 h. 3 m. 56 s.

500 cmc. : 1. Jannin, 62 km. 500 en 49 m. 17 s.; 2. Pomarès (Casa), 50 m. 6 s. 5/10; 3. Vasquez; 4. Tomasino.



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

64, Rue de
WATTIGNIES
PARIS (XII^e)
Tél. : DIDEROT 19-99

MOTOBÉCANE



AUTO
SERVICE
MOTO

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

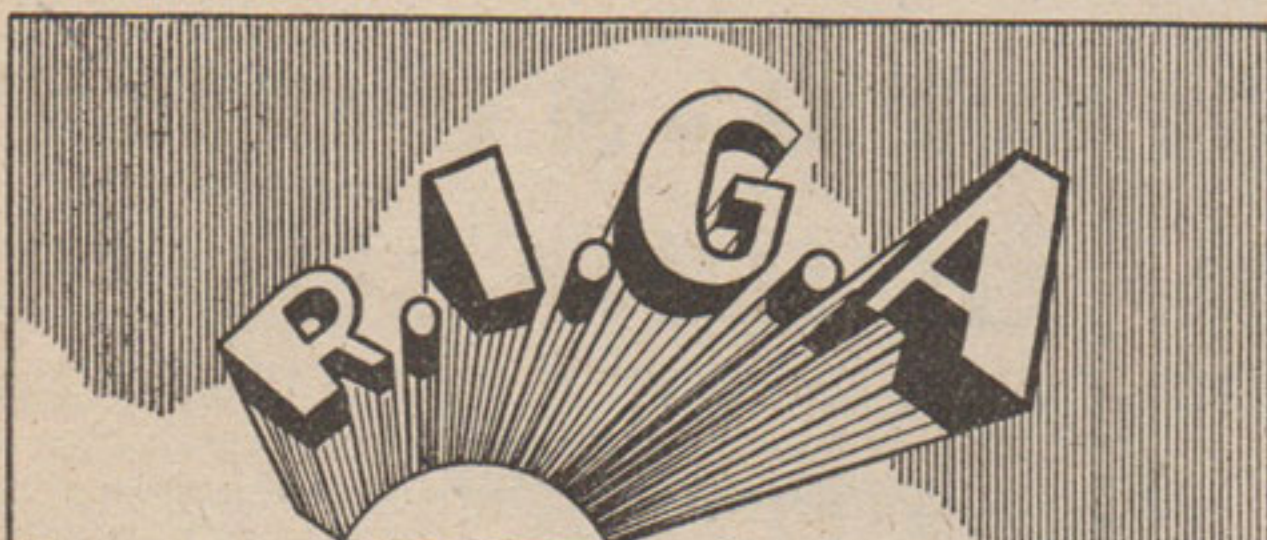
MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques

**MOTOBÉCANE TERROT
VÉLOCETTE**

Toujours prêt à vous satisfaire

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



RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE - RÉGULAGE
RÉALÉSAGE - MOTOS - AUTOS
TOUTES MARQUES

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

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

La Société du Garage Jardillier

88, av. Paul-Doumer - PARIS-16^e — Tél. AUT. 18-42

UNE SEULE AGENCE DIRECTE
MOTOBECANE

FABRICATION
de pièces adaptables

PIÈCES D'ORIGINE

ANCIENS ET NOUVEAUX MODÈLES
MOTOS — VÉLOMOTEURS

SPÉCIALITÉS

Réalésages — Embiellages — Chemisages
RÉPARATIONS ET RÉVISIONS
(Sur devis)

Volants magnétiques - Magnétos - Dynamos
MOTEURS DEUX ET QUATRE TEMPS

Travaux exécutés par spécialistes, sous la
Directions du populaire Charles BELLISSENT,
ex-champion d'Europe de DIRT-TRACK

PROPRIÉTAIRES DE CETTE MARQUE, NE FAITES
RIEN SANS NOUS CONSULTER
VOTRE SATISFACTION EST ASSURÉE

VENTE — ACHAT — ÉCHANGE
EXPÉDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE

REYDEL DESSUS
de
SELLES

pour la Moto et le Vélomoteur

— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —

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

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

La plus formidable représentation de motos étrangères

Agent général et Représentant Officiel
NORTON - ARIEL - PANTHER - DOUGLAS - O. E. G. - RUDGE
BROUGH - SUPERIOR - GUZZI

VISITEZ, VOUS SEREZ EDIFIES
ACHAT - VENTE - ECHANGE - REPRISSE



**STÉ CENTRALE
DE
PIÈCES MOTO**

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

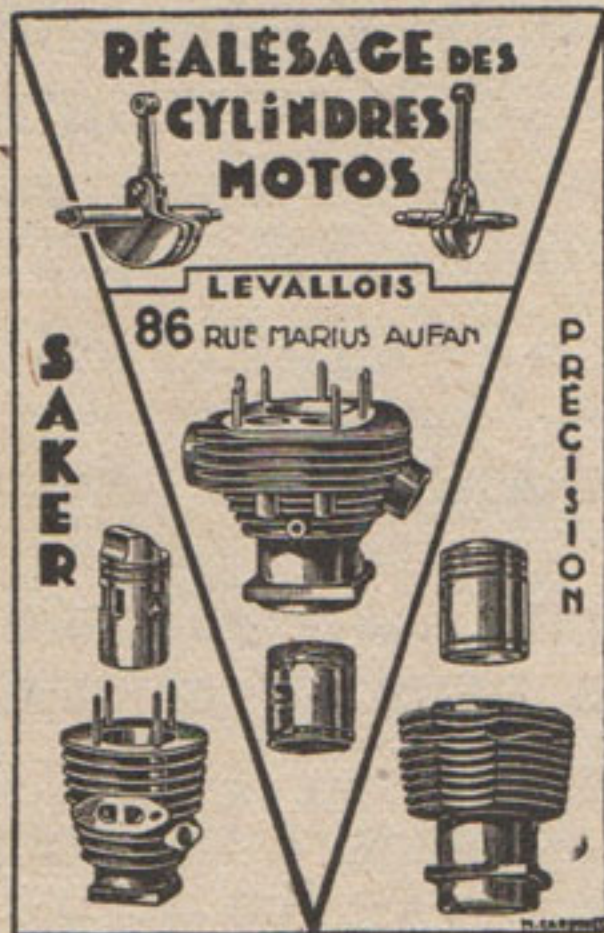
VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL
PIGNONS TOUTES MARQUES
ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES
RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES
CARTERS de BOITES et de MOTEURS
ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES
EMBIELLAGES — REALESAGES
RÉPARATIONS DE DYNAMOS - MAGNÉTOS et VOLANTS MAGNÉTIQUES
Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS
Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

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

N'attendez plus !!!

Joseph STIGNANI

44, Route de Gonesse - STAINS (Seine)

--:-- Téléphone : 98 à Stains --:--

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

TERROT-MOTOBÉCANE

Livraisons dans la semaine pour les autres marques

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

Tarif syndical, remise aux mécaniciens patentés

SIÈGES ARRIÈRE
MERAT

Breveté France et Étranger



Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

NOVI

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de Qualité

Pour VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS

PANTIN - SEINE

MOTO-SPORT

R. GUIGNABODET

BRIE-COMTE-ROBERT (S.-et-M.) Tél. : 216

Agence exclusive pour Seine-et-Marne :

A.J.S., F.N., MOTOCONFORT, KËLHER,
MAGNAT-DEBON, NEW-MAP, JONGHI

A renouvelé son stock de matériel neuf et occasion

DISPOSE DE TOUTES PIÈCES

MOTOBÉCANE, TERROT, CHAISE, PEUGEOT, MONET, JAP, etc.

MOTEURS, BOITES, CADRES, RÉSERVOIRS, etc.

PIÈCES DIVERSES, NORTON, B.S.A. ARIEL, F.N. GILLET-
HERSTAL, TERROT, MOTOBÉCANE, MONET, AUTOMOTO,
BLACKBURNE, JAP, CHAISE, STAUB, ZURCHER, BURMANN,
BRIDIER, RENÉ GILLET, ALCYON, DRESCH, etc.

Toujours un choix de motos et sides d'occasion

LIVRE IMMÉDIATEMENT LE 125 JONGHI

RECHAPAGE PNEUS MOTOS

LIVRE DE SUITE PNEUS ET CHAMBRES MOTO

LIVRE ET MONTE SUSPENSION ARRIÈRE
ET FOURCHES TÉLESCOPIQUES STIGNANI

MOTOS-DANTON
LE SPECIALISTE DE LA MOTO



STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES HARLEY-DAVIDSON

14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine) - PÉR. 19-11

LAQUEZ (S. A. R. L.)

FABRICANT DE DESSUS DE SELLES
pour vélomoteurs et motos - CUISSARDS

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES
5, Rue de Lunéville - PARIS (19^e)

VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES
ECHANGES STANDARD
DES EMBIELLAGES
RÉALÉSAGES
BIELLES MANETONS
EXIGEZ LA MARQUE
MOTO-PIÈCE
CAGES
A GALETS AXES
ET CÔNES DE MOYEUX
PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUE AR
PIGNONS DE BOÎTES DE VITESSES etc...
TEL: PER 20-56
37 rue Ed. Vaillant
LEVALLOIS
DEMANDEZ la liste des agents régionaux

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ECHANGE - REPARATIONS

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

12, avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15^e)
Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-62

RÉPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE
FRANCE-MOTOS - R. PITTARD

REALESAGE - REFECTION D'EMBIELLAGES - ACCESSOIRES
EMAILLAGE - CHROMAGE

POSE DE SELECTEURS AU PIED SUR VELOMOTEURS
TERROT, MOTOBECANE 4 TEMPS et MONET-GOYON
31, Avenue de Neuilly - NEUILLY-SUR-SEINE (Porte Maillot)

ARPENTEUR

COUVRE-SELLES
CAOUTCHOUC MOUSSE ENROBÉS TOILE
PROTÈGE-MAINS
IMPERMÉABLES
pour motos et vélomoteurs
141, Rue de l'Ouest
PARIS - XIV^e
Téléphone : VAU. 53-82

René BONNET

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE VENTE

28, rue Ernest-Renan, Issy-les-Moulineaux (Seine)
Téléphone : MIC 03-72 Métro : Porte de Versailles

TOUTES LES GRANDES MARQUES DE MOTOS, VÉLOMOTEURS

STOCK IMPORTANT DE SIDECARS BERNARDET

Station service pour moteur auxiliaire VAP

Robert KIÉNÉ

FRANCE-MOTO

RÉPARATIONS - AUTOS - MOTOS

— RECONSTRUCTION —

Tous les accessoires Motos

Téléphone :
MOL. 21-26 et 31-28

73, Quai du Point-du-Jour
BILLANCOURT

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.



PETITES ANNONCES.

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

ACHATS

CHERCHE épave 4 CV. F.N. avec papiers. — Faire offre à J. PLAA, GUETHARY (B.-Pyrénées).

CHERCHE Amortisseur hydraulique pour Zundapp, K.S. 600 de direction (1940). Cherche ou échange cardan K.S. 600, side 38x6 dents, contre cardan rapport solo. — LECRU, 29, rue Constant-Lemoine, ANGERS.

CHERCHE MOTOBÉCANE 250 cmc., même mauvais état. — Ric. 57-19.

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

SUIS ACHETEUR épave Matchless 350 à frche télesc., même sans papiers. — VIROULAUD, 34, rue Molière, MONTREUIL (Seine). Arc. 93-30.

VENTES

VINCENT H.R.D. 1.000 cmc. série B., rapide, impeccable. — SAILLANT, 32, rue Jean-Jaurès, VERNOUILLET (S.-et-O.).

TAN-SAD G.M.5, super-confort, suspension silent-bloc Para, nf, dural magnésium. Px. 4.000 fr. — CORNELOUP, SAINT-GERMAIN-du-BOIS (S.-et-L.).

B.M.W. R. 12 avec side Vannod V. 37, impeccable. — DECHAMPESME, VAUPILLON, par LA LOUPE (E.-et-L.).

MONET-GOYON L.3, 250 lat., moteur et pneus très bon état. — REMONTET, 2, rue Arthur-Augier, MONTROUGE (Seine).

VELOMOTEUR Cucciolo, 4 tps culb., 6 vit., parf. état. — P. GUILLAUME, 41, rue Marx-Dormoy, PARIS (18^e).

VELOMOTEUR Monet-Goyon 100 cmc., mot. refait à nf, pns bon état. Px 40.000 fr. — Docteur TOLSTOI, 3, rue Chaillot. Heures repas.

500 NORTON 16 H., très bon état. — G. LAURENT, ds la jrnée Eur. 56-00. Heures repas Ely. 15-08.

TRIUMPH C.T.5, parf. état, Gillet-Herstal 350 cmc., mécanique impeccable, Motobécane B.1-V.2 état de nf. — LAMONTAGNE, 50, rue Château-Landon, PARIS (10^e).

MAGNIFIQUE HARLEY 750 cmc nve. — FAIZANT, 4, rue Hoche, COLOMBES (Seine). Pièces détachées Harley M.P.

TANDEM av. mot. Serwa, 4 tps culb., 1 CV., 2 vit., parf. état. Px 33.000 fr., visible tous jours sauf dimanche. — FINET, Ecole Ombrages, BRUNOY (S.-et-O.).

AMILOAR 7 CV. C.G.S., gd sp., parf. état, capote. Px à débattre, urgent. — Ph. VOIS, 263, rue Le-courbe, PARIS. Rép. Moto.

ZUNDAPP K.S. 600 neuve, période de rodage, avec side, 1 place 1/2 grand tourisme capoté. — JOBERT, 133, av. de Clamart, VANVES. Visible tous les jours à partir 18 h.

PEUGEOT 415, 350 cmc. culb., 4 vit. sélect., état impeccable, moteur revisé, pns nfs, avec side Roy. Px 150.000 fr. — Voir GLEIZON, 20, rue du Marché, MONTMORENCY (S.-et-O.).

VELOCETTE 250, 2 tps, ent. ref. neuve, nomb. pièces neuves, roue AR. à broche, pns parf. état, sélect., équipée compl. Px 125.000 fr. — Ecr. BAUD, 14, rue Bertrand, PARIS (7^e). Vis. 112, rue J.-M. Naudin, ARCUEIL. Suis acheteur épave 350 Matchless.

F.N. 500 M 86, culb. culas. BRZE, side Bernardet 170.000. SAVIGNY, 170, rue Lourmel. Vau. 86-46.

B.M.W. R. 73, et. nf. — Ecrire pr Rv. MORVAN, 3, rue de Bizerte, PARIS.

POUR DAME, vélo. Px 28.000 fr. — Ric. 57-19.

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

ZUNDAPP 196, 2 tps, tr. b. — CASTEL, 9, rue Lapeyère, PARIS (18^e). A partir de 20 heures.

D.K.W. 350, sélect., roues broches neuve. — POTIER, 16, rue de Limare, ORLEANS.

MOTO 4 CV., cardan, cadre acier, crub. t. b. état. Px 65.000 fr. — A. ROY, 90, rue de Fourchambault, NEVERS.

MOTEUR AUXIL. V.A.P., b. état, pièces neuves. Px 9.000 fr. — GRUNENFELDER, 20, rue Paul-de-Kock, PARIS (19^e).

VELOMOTEUR M.R. 100 cmc., refait à neuf, mod. surbaissé. Px 48.000 fr. — S'adresser MONBARON, 45, rue de la Duée, PARIS (20^e). Téléph. Cartier Mén. 67-75.

VELOMOTEUR Motobécane 100 cmc., 2 tps., 3 vit., refait à neuf, b. pns avec pn. de rechange. Px 45.000 fr. — VICTOR, 43, rue Cler, PARIS (7^e). Inv. 83-84.

P. 108, pn 27x4 nfs. — Déf. 30-52.

PONEY Motobécane, pas roulé. Px 55.000 fr. — RICHARD, 28, boul. Victor-Hugo, NEUILLY-sur-SEINE. Mai. 75-84.

500 TERROT R.G.S.E., état neuf, chaînes Reynold, side Impérial, gd sport, pns nfs. — François MARREC KERRELLO, POMMERIT-LE-VICOMTE (Côtes-du-Nord).

PARTICULIER vend cause maladie Vélo. Peugeot 53, pns nfs. Px 45.000 fr. — MAURUS, 2, rue Saint-Marceaux, PARIS (18^e), de 18 à 20 heures.

SOYER 350 cmc. J.A.P., cause maladie. Px intéressant. — ROGER, 92, rue des Dames, PARIS. Wag. 17-29.

2 TERROT 350, 1 lat., 1 culb. supersport, méc. et pneus neufs, 1 side pr. 350. — JEAN, 11, rue Jollin, BOBIGNY, près Hôpital (S.).

CHARLES GÉRALD 250, 2 tps, 3 vit., boîte Picard, méc. pns nfs. Px 25.000 fr. — JEAN, 11, rue Jollin, BOBIGNY, près hôpital (S.).

URGENT 350 Dollar, état parfait, très bons pns, chaîne, pignons nfs. Px 55.000 fr. — CHAUVET, mairie FAVEROLLES, par Conches (E.).

URG. INDIAN av. o. ss. side, cons. 6 l. 1/2 au 100, mot. nf. Prix intér. BUNEE, 4 R. Balny-d'Avrt. (17^e) CAR. 70-19.

Particulier vend splend. **TERROT** impeccable, 4 CV. 4 v. sport. S'adres. Café du Théâtre, AIMARGUES (Gard). Tél. 26.

VELOMOTEUR Monet-Goyon, 3 vit. excel. état, 1 malle ar. tôle p^r moto 40x30x50. DUTREUX, 74, rue Baudin, LEVALLOIS.

MOTEUR AUXIL. ROUSSEY neuf à roder, monté s. vélo mixte égal. neuf. Prix 30.000 fr. Visible chez RAPID MOTO, 21, r. d'Orléans SAINT-CLOUD. Tél. MOL. 21-29.

INDIAN, compl. (recom.). Garage G. KELLERMANN, 2, r. d'Arcueil, PARIS.

MOTOBÉCANE, 4 CV, culb. 4 vit. Mod. sp., ent. nve. M. HOPITAL, 47, r. de Fontaine, HIRSON (Aisne).

ÉCHANGES

SOYER 350 cmc. J.A.P. contre 350 récente sans pneus. — PAQUIN, 14, rue Saussure, PARIS. Carnot 14-74.

2 PNEUS NEUFS 26x3,50 pour 4x18 ou 5x18. — LABORDERIE, COURCELLES par MANDEURE (Doubs).

POSTE RADIO 6 lampes, garanti comme neuf, app. photo allemand nf., paire de bottes p. 43 neuves, valeur 75.000 francs. Contre Motorette Terrot neuve ou moto récente comme neuve, même sans pneus. — ESNEE, 16, r. Tholozé, PARIS (18^e).

FIAT 7 CV. torp. 509 A. impeccable, vends 130 ou éch. contre moto étrangère. — HERAULT, SAINT-MAURICE (Nièvre).

PNEUS 19x3,50, 20% us. contre 26x3,25 ou 3,50. — FAUDEMER, 11, rue du Bastion. LE HAVRE (S.-Inf.).

CAMÉRA CINÉ KODAK 16 mm. mod. B., contre Velosolex bon état. — PHOTO GEORGES, SAINT-LUNAIRE (I.-et-V.).

V. ou ÉCH. c. moto side, Vélocar moteur 2 CV., 3 vit. MEYER, 10, rue Delambre, Paris-14^e.

DIVERS

AGENCE MOTOBÉCANÉ. La plus centrale de Paris. Toutes réparations, remises à neuf, spécialiste vélocar. Choix vélocars occasion. Dépôt vente : Moteurs auxiliaires, Vélo-Tandem, Hémy Roussey (2 vit.), Vap (chaîne). Agence MONET - GOYON, DYNAMIC-SPORT, 13, rue Chabanais, Métro Bourse. Ric. 57-19.

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

MOTOS VOLÉES

MARQUE SOYER 350 cmc., moteur Sturmey avec side aluminium martelé, coussins cuir rouge, n° moteur : 222-333, n° immat. : 2670 R.N.5, n° dans la série du type : A. 27-34. Volée le 1^{er} janvier 1946 devant la Préfecture de Police. Très forte récompense. — JEAN FRESQUET, 40, rue Saint-Paul, PARIS (4^e).

*Pourquoi
pédaler?*



montez donc un

MOTEUR

YAP

*sur votre bicyclette
tandem...*

50.000 en SERVICE

3000 AGENTS

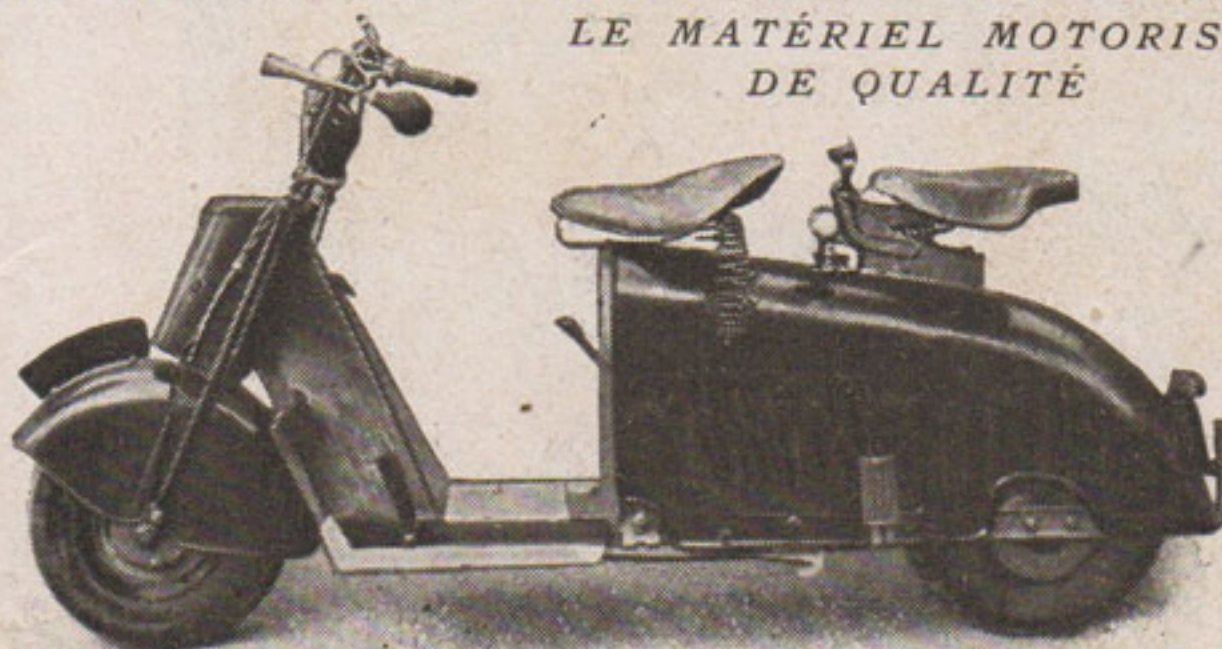
ABG

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

OCERP

CUSHMAN MOTO-SCOOTER

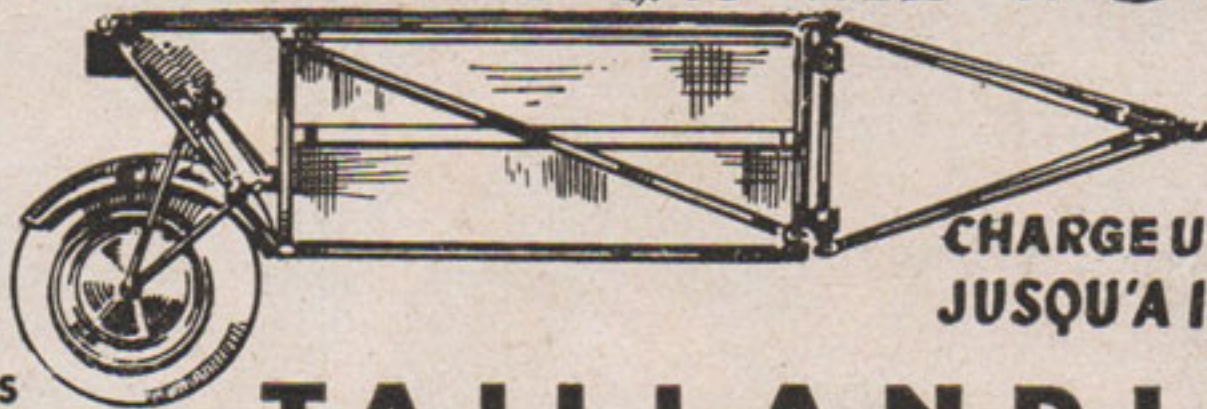
LE MATÉRIEL MOTORISÉ
DE QUALITÉ



54, Avenue du Capitaine Glarner - SAINT-OUEN - Tél. : CLI. 09-21

*Le problème des bagages est résolu
PAR LA REMORQUE*

FULGUR-M-100

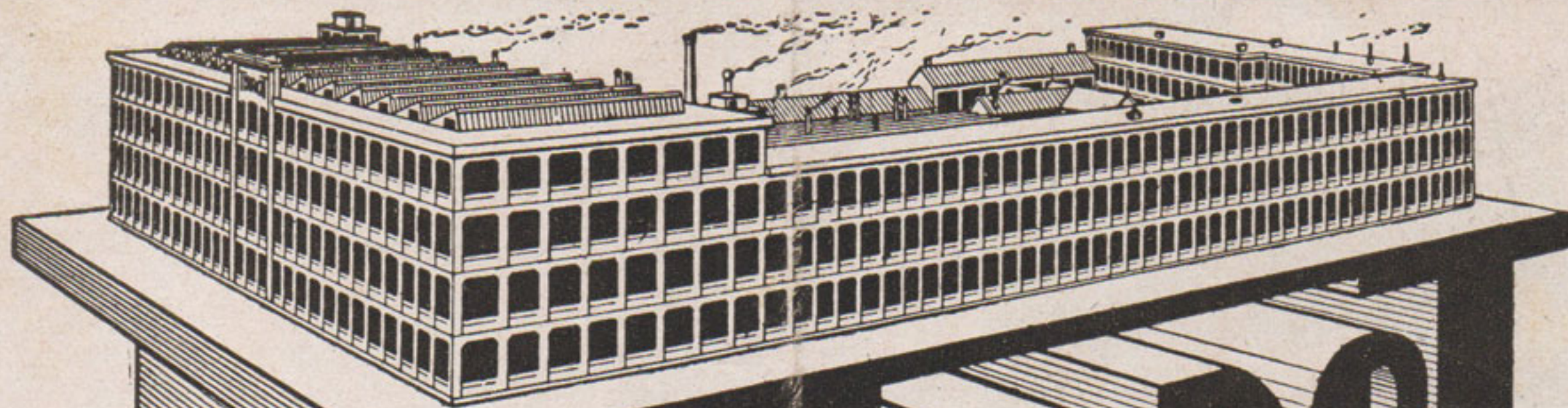


CHARGE UTILE
JUSQU'À 100 KG

ENTS

TAILLANDIER

61, RUE DE PRÉVOYANCE VINCENNES (SEINE)



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

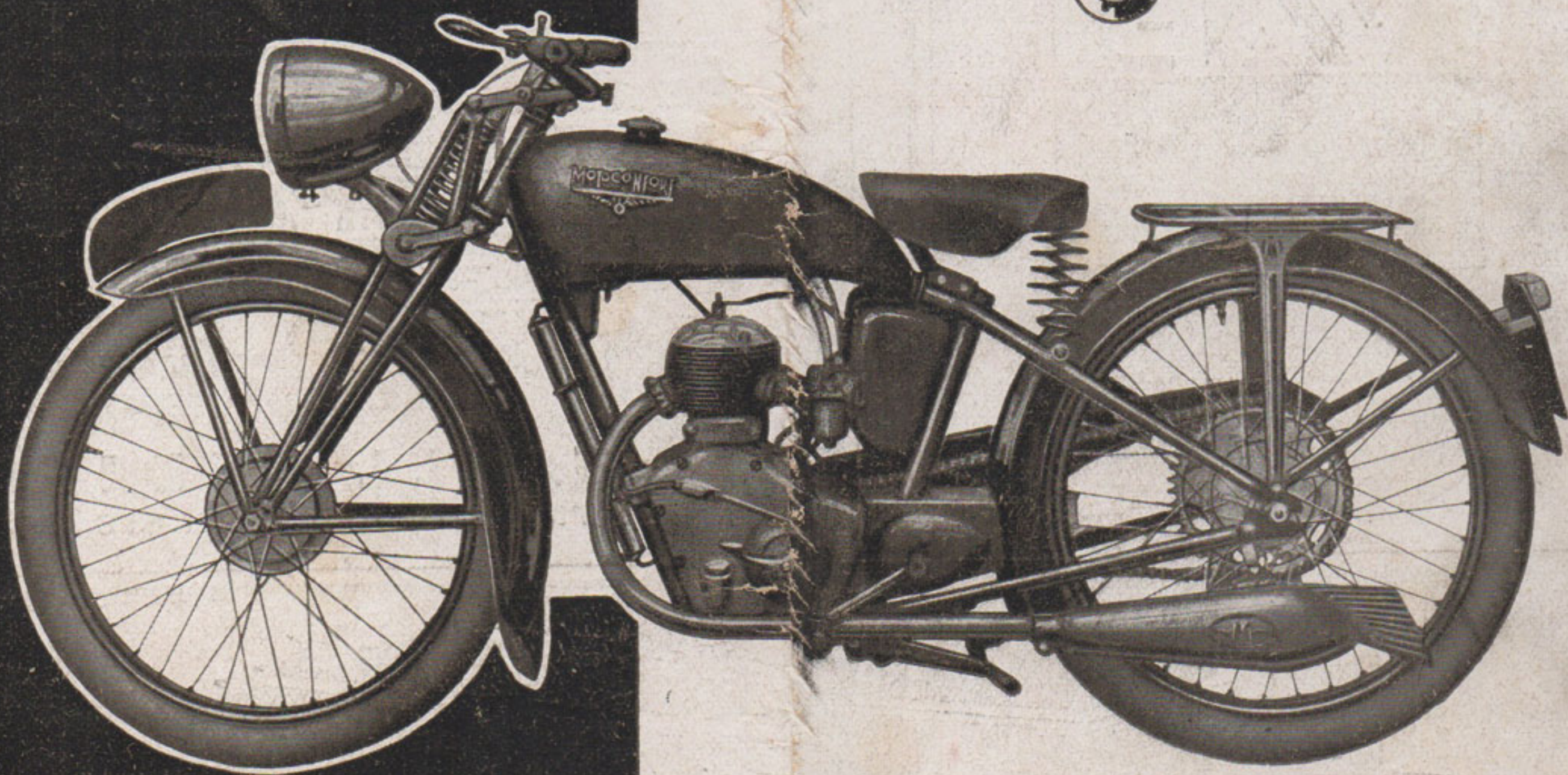
CYCLES

& MOTOCYCLES

2 Rue André Colombar
DIJON

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)