

37^e ANNEE. — 1^{er} AVRIL 1949. — N^o 941

Le Salon de Genève
Scooter Bernardet
Records à Montlhéry

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue

Provisoirement
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :

25 frs



TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C. C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

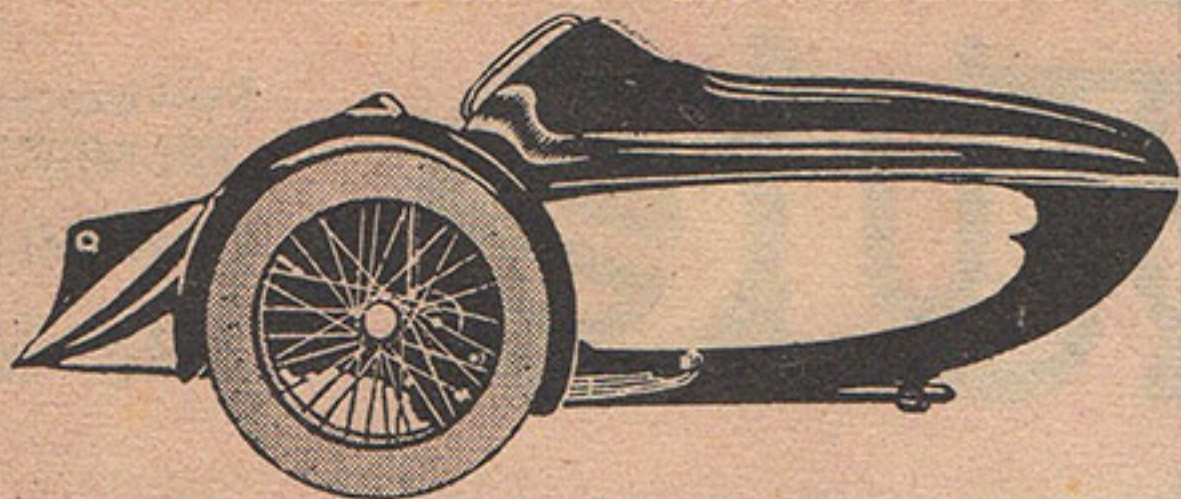
Notre essayeur, au départ de l'essai du Scooter Bernardet,
prend congé de Marcel Perrin.

René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente
MAGASIN GENERAL

28, rue Ernest-Renan, ISSY-LES-MOULINEAUX
à 50 m. Métro Pte de Versailles. Tél. : MIC. 03-72

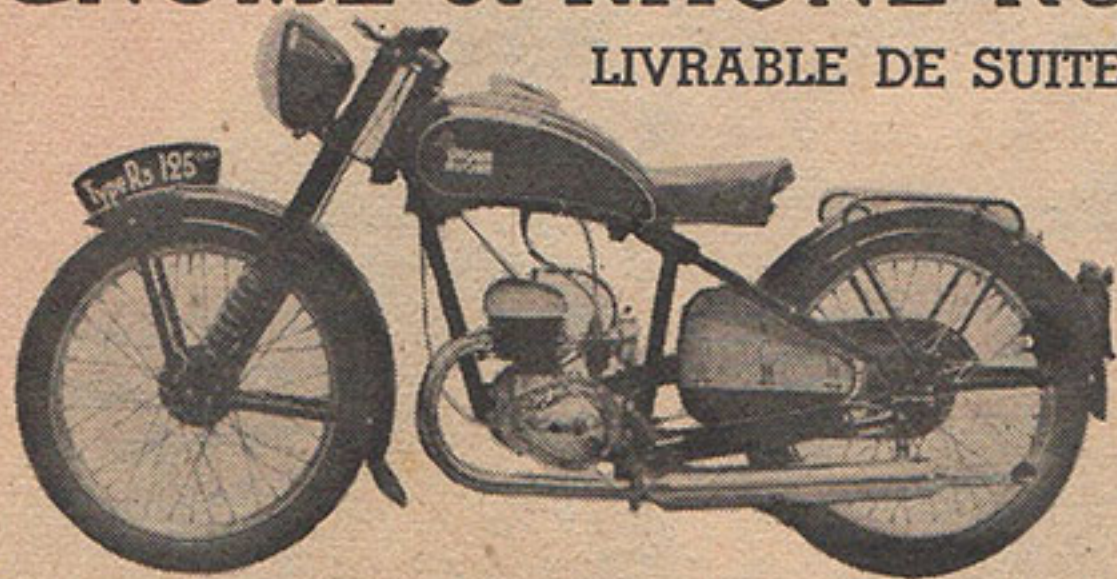
LIVRE DE SUITE EN VENTE LIBRE
SIDE CARS BERNARDET



Pour moto à partir de 350 — Roue suspendue
Capot ouvrant — Livré avec pneu et chambre

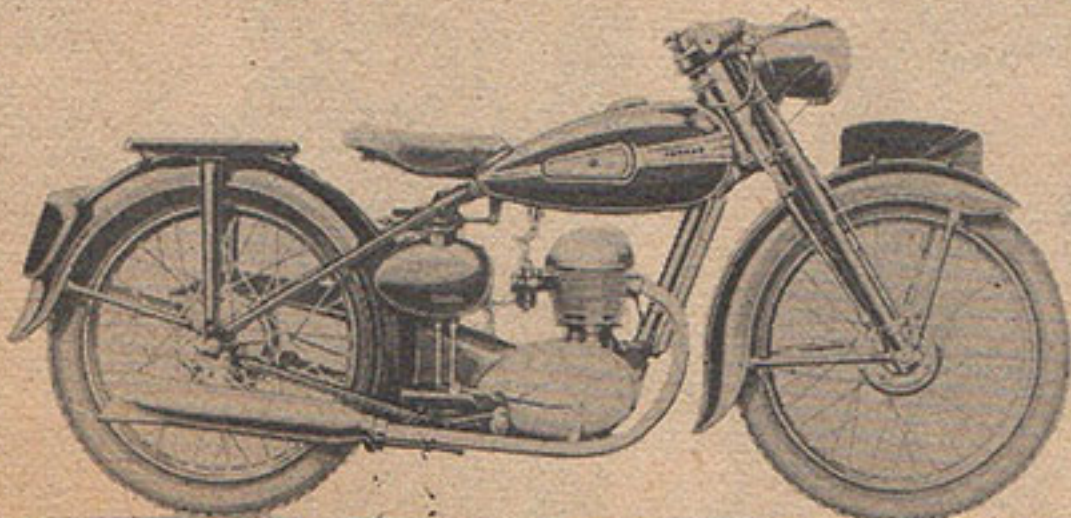
PRESENTE LES NOUVEAUX VELOMOTEURS
GNOME et RHONE R3

LIVRABLE DE SUITE



Prix : 73.600. Fourche télescopique - Pneus 25 x 3.
Réservoir 12 lit. - Selle suspend. - Vitesse 80 kmh.

TERROT



Type : ETP 125 cmc. Bloc-moteur 4 temps.
Soupapes en tête. Sélecteur au pied 4 vitesses.
Moyeux AR à broche. Fourche télescopique.
Prix : 83.500 avec compt. incorp. dans le phare

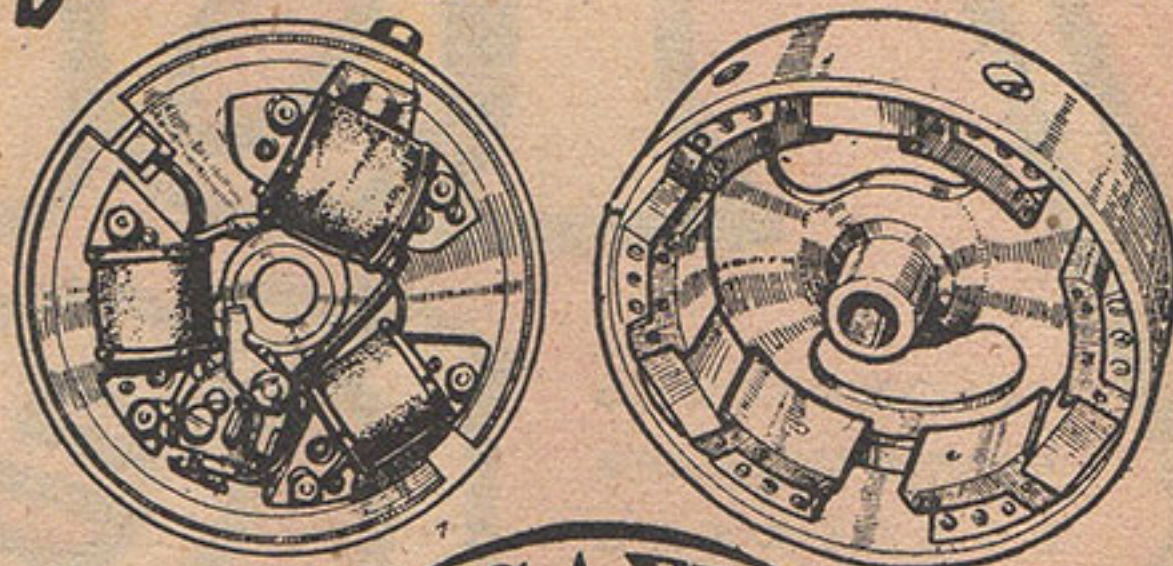
LIVRAISON TRES RAPIDE

DISTRIBUTEUR OFFICIEL
MOTOBECANE

Catalogue contre 30 frs en timbres
GRAND CHOIX D'OCCASIONS
SERVICE DEPOT - VENTE GRATUITE
pour motos en bon état.

ACCESSOIRES - PIECES DETACHEES
Magasin ouvert sans interruption de 8 à 19 h.
sauf le Dimanche et le Lundi matin.

Violants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour VéloMOTEURS et Motos — Moteurs
auxillaires - Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels

TOUTES PIECES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation

Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles

21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS
154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)

Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED
61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

Le Casque GÉNO



à calotte en métal
léger à haute résis-
tance imperforable
aux chocs

AGREE EN
COMPETITION
pour tous pays affiliés
à la F.I.C.M.

type RECORD
à calotte composite
extra-léger

le type COMPETITION
est adopté par
« Moto-Revue » pour
son casque d'honneur

TYPE TOURISTE
calotte en métal léger
avec visière ou bourrelet



ETABLISSEMENTS
GUENEAU

6, Fg Saint-Honoré
PARIS (VIII^e)

Toute la Gamme Geugeot

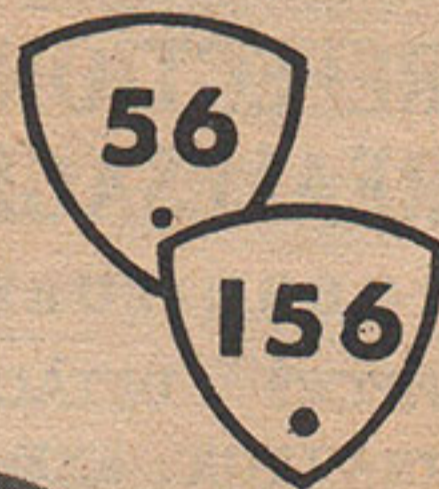
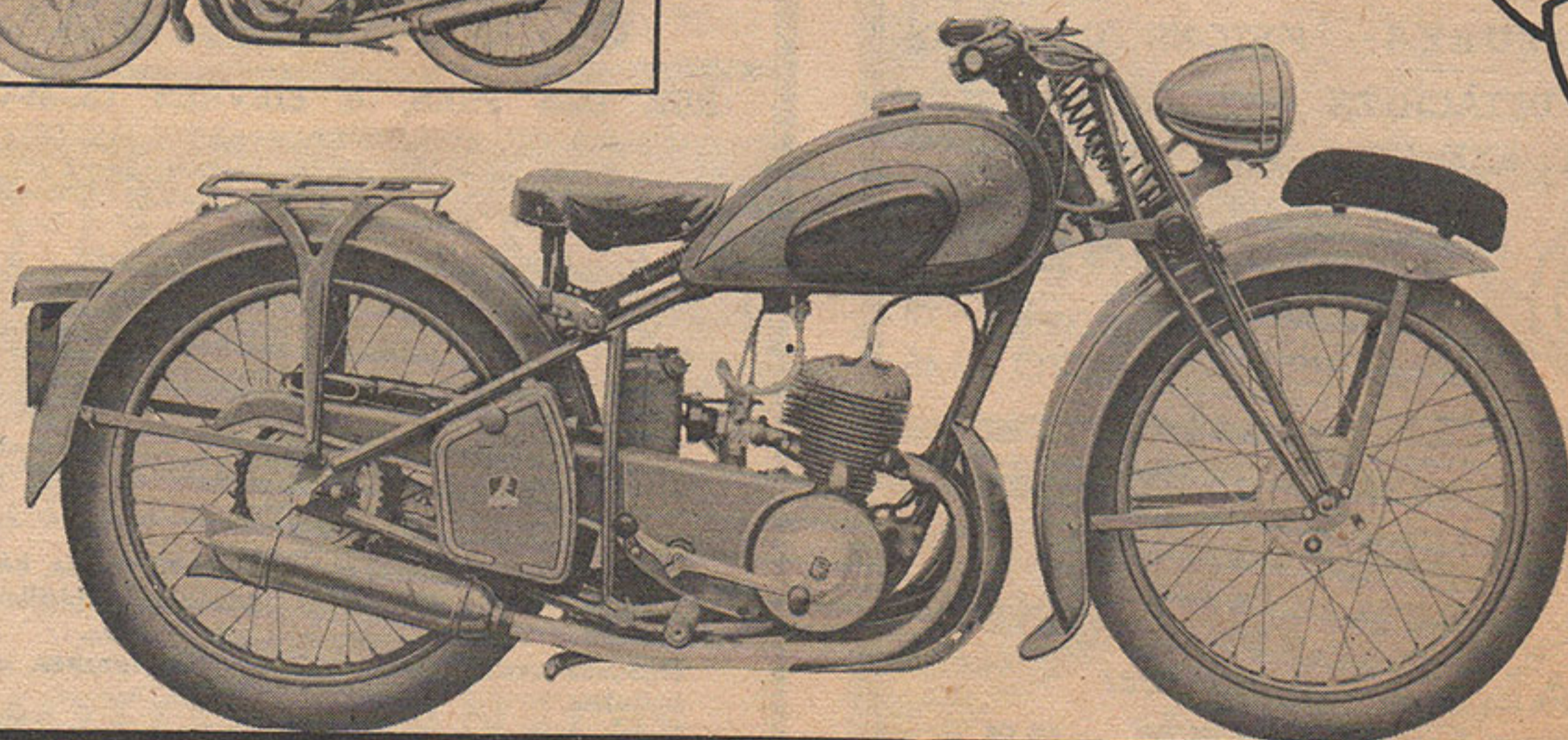
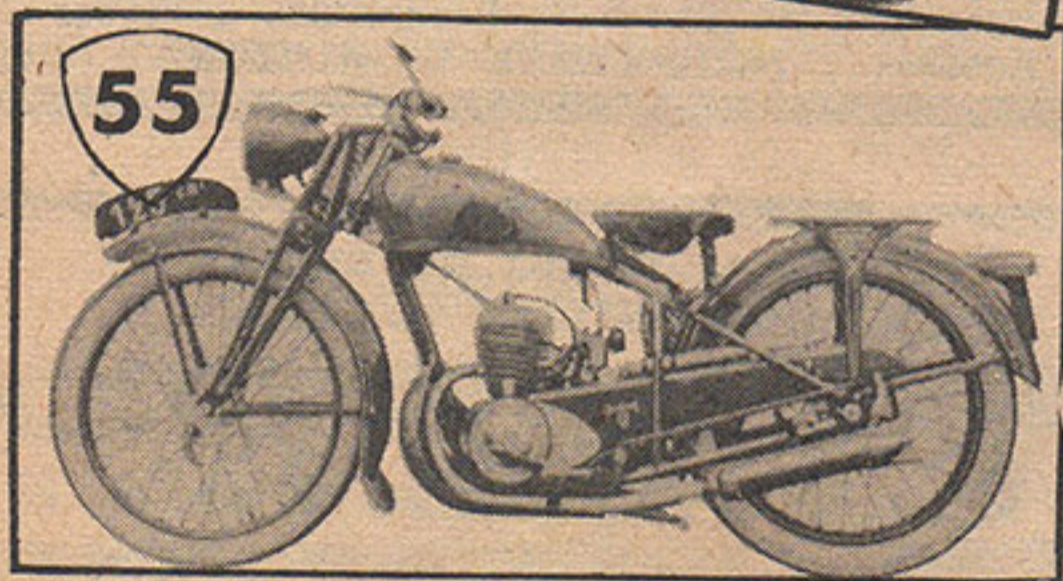
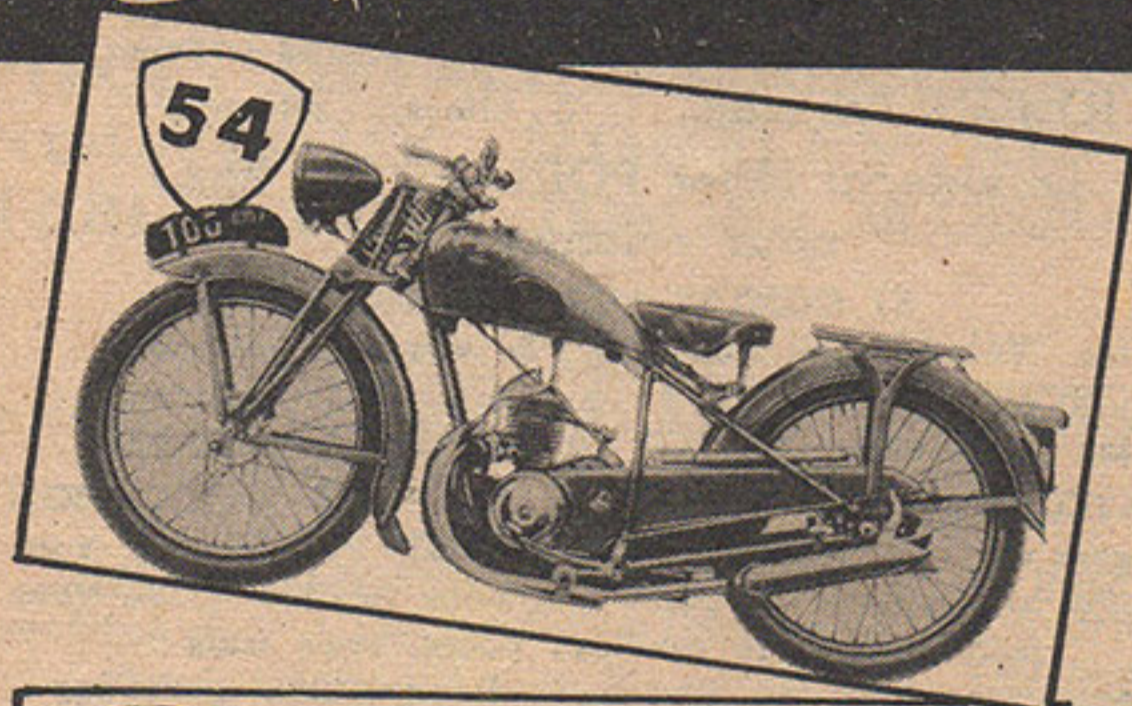


1949

...Une gamme de machines "bien au point", exécutées sur des formules techniques qui ont fait leurs preuves. Ces nouveaux modèles représentent aujourd'hui la consécration d'une fabrication en grande série, sans cesse améliorée depuis plusieurs années.

4 Modèles : toute une gamme

- * Vélomoteur 100 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 54.
- * Vélomoteur 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 55.
- * Vélomoteur 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 4 vitesses par sélecteur au pied, type 56.
- * Motocyclette légère 150 cm³, 4 vit. par sélecteur au pied, type 156.



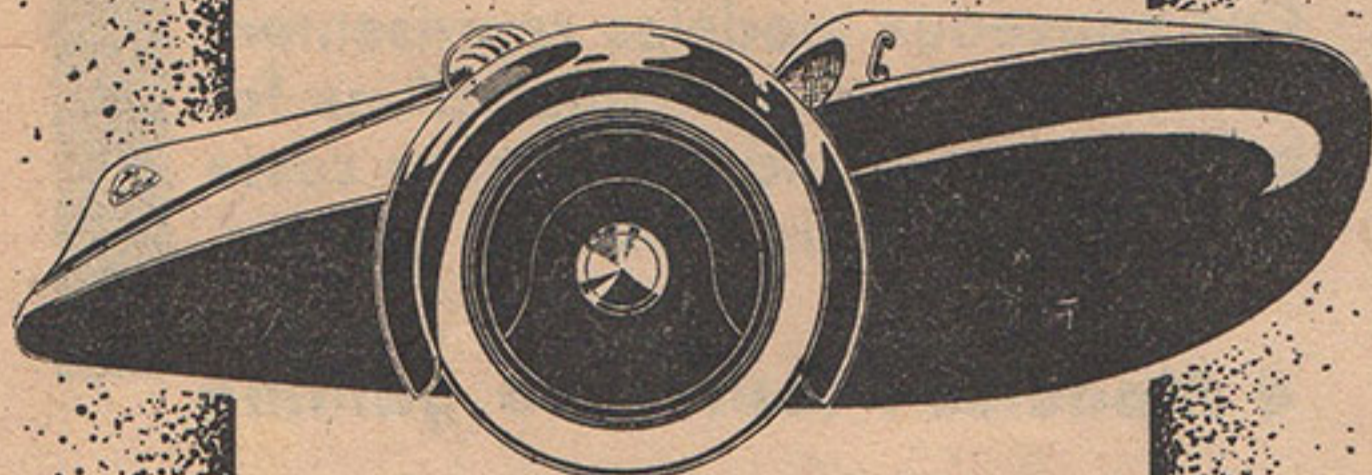
Cycles
Geugeot
BEAULIEU - VALENTIGNEY (DOUBS)

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

"Le Phalène 66"

SIDECAR POUR VÉLOMOTEURS ET
MOTOS LÉGÈRES

36 000 FR
LIVRÉ AVEC PNEU
TAXES COMPRIS



*C'est une création
des Anciens
Etablissements*

Bufflier

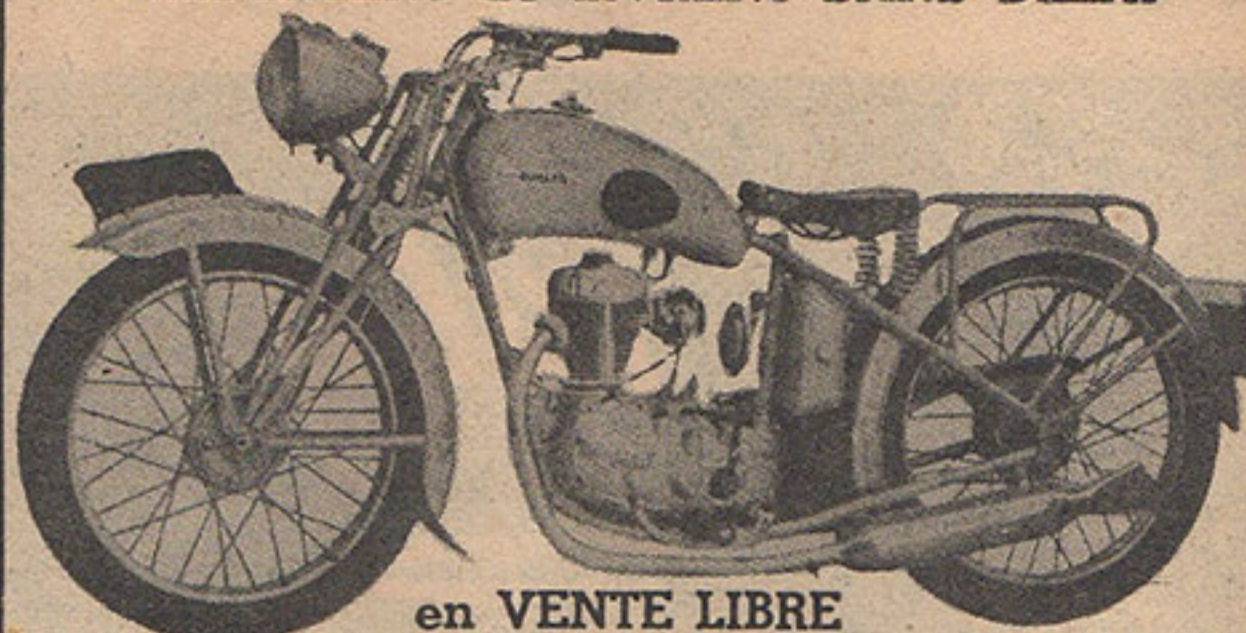
31 C^{rs} EMILE ZOLA - VILLEURBANNE (Rhône)
AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE

Les Ets BONNET

172, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46

PRESENTENT ET LIVRENT SANS DELAI



en VENTE LIBRE

les motos légères

GUILLER 2 CV. bloc moteur AMC 4 vit.
sélecteur double pédale

JONGHI 125 cmc. 3 vitesses sélecteur

Le sidecar léger POINARD (36 kgs.)
pour vélocycleurs

ET CONTRE BON D'ACHAT :

les Vélocycleurs JONGHI, 3 vitesses, sélecteur

GNOME - RHONE R3 à fourche télescopique

les Motorettes TERROT à fourche télescopique

AMATEURS et VENDEURS de MACHINES D'OCCASION

adressez-vous à notre Service DEPOT-VENTE qui vous

fournira la machine au point que vous désirez — ou vous

fera vendre au meilleur cours, sans frais

Réalésages dans la journée - Réparations garanties

Agences : MOTOBECAINE — ALCYON

REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES

DELAIS RAPIDES

PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23

PARIS-17^e — Tél. ETO. 12-46



CARBURATEURS ORIGINES

AMAL
FISCHER
FRANKFURT

pour

D. K. W.

250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.

STATION-SERVICE 83

83, Av. de la Grande-Armée, 83, PARIS-16^e

Pour toutes pièces de motos
B.M.W. — ZUNDAPP — N.S.U.
adressez-vous à la Société

C. E. M. E. C.

RUE DES PRES, à BIEVRES (S.-et-O.)

ECRIRE OU SE RENDRE A CETTE ADRESSE.

Envoi de pièces contre remboursement.

Téléphone : MANSARD 67-22

Disponible immédiatement

Pour B.M.W. R 12

Protèges cylindre montables de suite avec repose-pieds

Toutes pièces de fourches, fourches complètes

Toutes pièces de boîte et moteur

Roues complètes, moyeux tambours, broches, flectors de
cardans, joints de culasses, guidons complets, pistons

Pour R 71 - 66 - 51 - 73

Toutes pièces de fourches, fourches complètes, béquilles
centrales, pistons, flectors cardans, croisillons de
cardans, cuvettes, joints de cardans, etc...

Flasques avant, suspensions gauches, broches, guidons
complets.

Toutes pièces de boîtes de vitesses

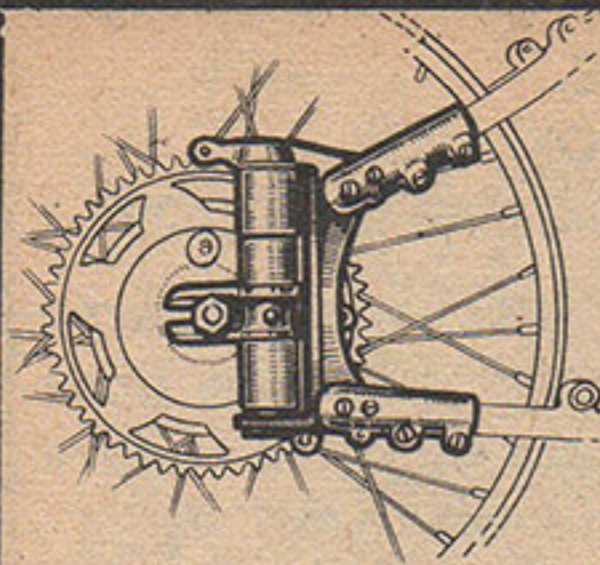
Pour Zundapp 600

Fourches R 71 avec entretoises se montant immédia-
tement.

Pour R 35

Toutes pièces boîtes et moteurs, ressorts de fourches,
sorties de boîte de vitesses.

Redressage immédiat de cadres B.M.W. R 12 et à
suspension AR. Remise en état d'embiellages R 12, R 35, R 71



SUSPENSIONS AR.
Pour VELOMOTEURS

B. R.

LA PLUS
ECONOMIQUE !

LA PLUS FACILE A MONTER !!
DONNE LE CONFORT IDEAL !!!

AGENCES DIRECTES MOTOBECANE
GNOME-RHONE — JONGHI
KELLER-ESCOFFIER

PIECES DETACHEES ANCIENS ET
NOUVEAUX MODELES ADAP-
TABLES POUR TOUTES MARQUES

SPECIALITES

REALESAGES - EMBIELLAGES - CHEMISAGES
REVISIONS : Volants magnétiques
magnétos et dynamos

MOTOCYCLISTES - Demandez un devis pour la
revision de vos moteurs. Les travaux seront exécutés
par des spécialistes sous la direction de l'ex-cham-
pion d'Europe de Dirt-Track, Charles BELLISSENT

EXPEDITIONS RAPIDES
DANS TOUTE LA FRANCE

**SOCIETE DU
GARAGE JARDILLIER**

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

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)

Téléphone : ETAMPES 497

Avant d'acheter votre moto
Consultez LE SPECIALISTE
de la moto reconstruite HARLEY-DAVIDSON
Présentation luxe

MOTOS - DANTON

14, rue Danton - LEVALLOIS-PERRET
PEREIRE 19-11

Remise en état batterie Harley
Pièces détachées - Remise à neuf - Réparations

Selle biplace adaptable - Pare-brise

Distributeur side-car SIMARD

LES VELOMOTEURS

ALCYON

LA FRANÇAISE-DIAMANT
THOMANN

OLYMPIQUE

LABOR

ARMOR

sont équipés avec les nouveaux moteurs

ZURCHER

125 cmc., 2 temps
boîte séparée
« 3 vitesses »

125 cmc., 2 temps
Bloc-moteur
« 4 vitesses »

— Moteurs ZURCHER —

36, rue d'Aboukir à COURBEVOIE (Seine)



Le 1^{er} SCOOTER
FRANÇAIS

Fourche
télescopique
Suspension
arrière

4, r. Hoche
Colombes
Cha. 08-47

Agences
demandées

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

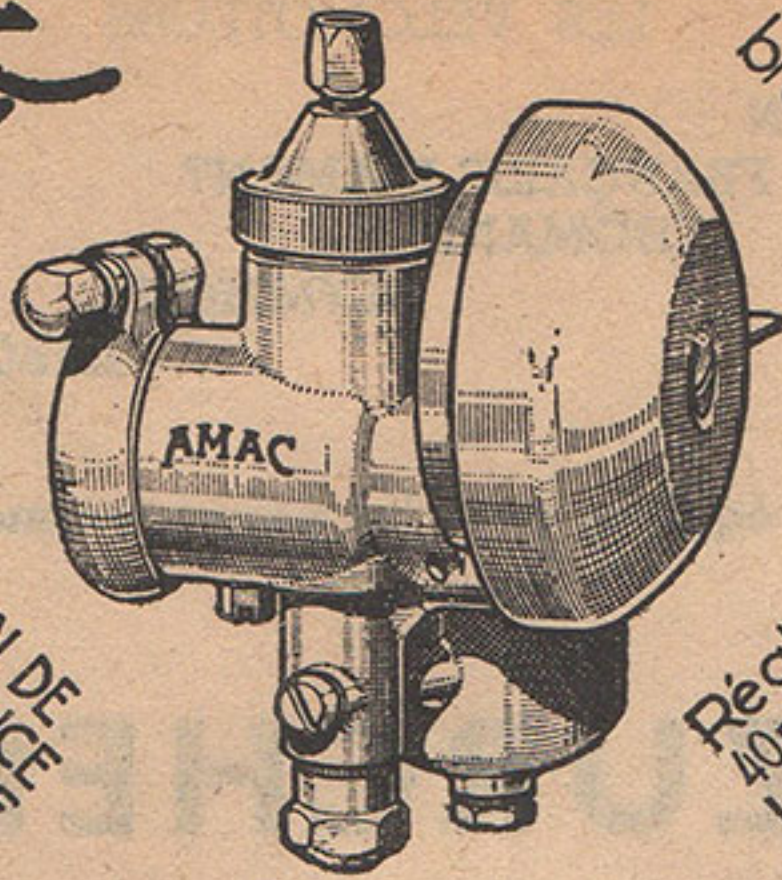
PARIS

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLÉT

des
CYCLES, VELOMOTEURS, MOTOS

Avec
AMAC



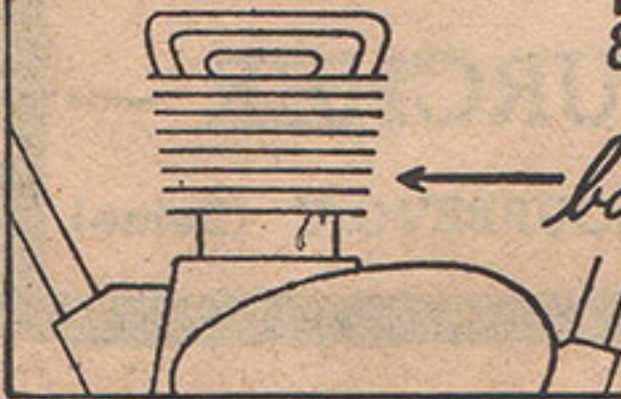
à
cheminée
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE
PUISSANCE
ECONOMIE
MAXIMUM

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

Segments Amédée Bollée

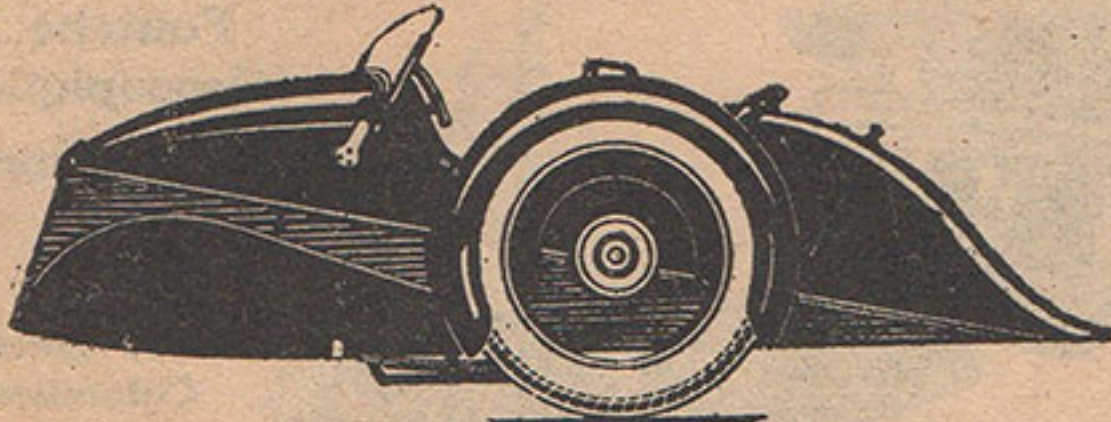
pour l'Automobile
& pour la Moto



← bonne compression
longue durée

LE SIDECAR
SANS CONCURRENCE

L.SIMARD



Livrable sans bon très rapidement
12, rue Antoine-Primat, VILLEURBANNE, Rhône

A QUALITE EGALE
10.000 francs moins cher



**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 — REPARATIONS DE
DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES
Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS

LA COURSE... LA ROUTE...

...MEMES PROBLEMES

MEMES SOLUTIONS !



Nos succès en course
sont votre garantie pour
votre moto ou votre voiture
de tourisme.

BRETOCYL GRAPHITÉ

Le « Superlubrifiant des Champions »
et le « Champion des Supercarburants »

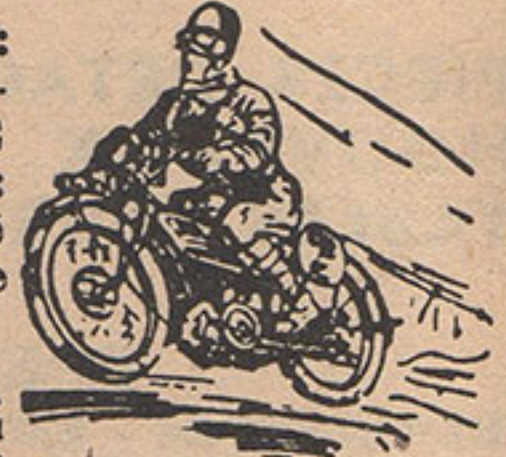
BRETOCYL GRAPHITÉ : départs facilités
BRETOCYL GRAPHITÉ : Graissage des
hauts de cylindres immédiatement assuré

BRETOCYL GRAPHITÉ :

Prolonge la vie de votre mo-
teur dont il est le VERTABLE
BOUCLIER et vous procure :
Puissance - Souplesse - Sécurité
Suppression du cliquetage

ECONOMIE D'ESSENCE

En vente dans tous les garages,
Stations-Services, Motoristes ou
BRET-OIL qui vous enverra son
coffret de propagande de 15 flacons-doses, correspondant
à 150 litres d'essence, pour le prix de 595 francs.



Société BRET-OIL

4, rue Jeanne-d'Arc, ISSY-LES-MOULINEAUX
(Seine) — Téléphone : MIC. 18-30

marcel perrin

vous présente LA MOTO LEGERE

E. HUIN

MOTEUR A.M.C. 150 cmc. PRIX : 127.487 fr.

LIVRABLE IMMÉDIATEMENT

Distributeur SCOOTERS BERNARDET
DISPONIBLES EN MAGASIN

50, av. Edouard-Vaillant - Boulogne-Billancourt
Tél. : MOLitor 29-62

Pour éviter toute perte de temps

grouper votre SABLAGE

vos EMAILLAGES

VOS DECORS D'ORIGINE

dans une seule maison

GRAND SPECIALISTE D'EMAILLAGES
AU FOUR ET EN CELLULOSIQUE
DE CYCLES ET MOTOS

SADRIN - MERCIER

63, Rue Albert — PARIS (13^e) — GOB. 47-04

	France	Etranger
12 N ^{os}	240 fr.	340 fr.
24 N ^{os}	480 fr.	600 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, de Noël, etc...) et vous économiserez plus de 120 francs sur l'ensemble des numéros de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, votre adresse complète, avec le n^o de départ de l'abonnement nouveau.

● Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement et alors collez au dos du talon de chèque votre bande d'abonnement découpée et corrigée s'il y a lieu.

● Evitez le chèque banque sur la province, le talon du chèque postal vous servant de reçu.

● Pour tout changement d'adresse, envoyez 15 frs en timbres avec la dernière bande, rectifiée très soigneusement.



REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12

(Immeuble métro Sentier)

PARIS (2^e)

Moto revue

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE
ET DE DEFENSE DES USAGERS
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

TEL. GUT. 73-32. GUT. 73-33. GUT. 73-34. GUT. 73-35.

◆ LA BAISSSE EN ITALIE ?

Selon certaines nouvelles, un mouvement de baisse s'amorce-rail en Italie. Certains prix du marché libre s'avèrent dès maintenant inférieurs aux cours officiels. C'est ainsi que l'essence, taxée à 115 litres le litre, serait offerte à des prix variant de 95 à 112 litres.

◆ L'ITALIE EXPORTE DES ROULEMENTS A BILLES

L'industrie italienne des roulements à billes est en plein essor. L'année passée, la valeur de la production fut évaluée à 13-14 milliards de litres. Pour cette année, on espère dépasser les 20 milliards. L'exportation absorbe de 40 à 50 % de la fabrication, et ceci est particulièrement avantageux, puisque le prix de la main d'œuvre atteint 70 % du coût total de la marchandise.

◆ DES NOUVELLES DE CAVANNA

L'information selon laquelle le recordman du monde Gino Cavanna entrerait au monastère était un peu prématurée. Si ce conducteur ne participera pas aux courses en circuit en 1949, il effectuera probablement quelques tentatives de records au cours de l'année.

◆ UNE PERFORMANCE DE CUCCILO

Le 20 février dernier, un groupe d'adhérents du « Cucciolo Club Torino » a réussi l'escalade du Mont Cenis. Le comportement des vélos équipés du moteur « Cucciolo » 60 cmc. fut très admiré par la population des alentours.

◆ LES ANGLAIS A SAN REMO

Les anglais Bell, Daniell et Lockett participeront au Grand Prix de San Remo, qui se disputera le 10 avril prochain. On parle également de la participation d'A.J.S. avec Graham et peut-être le champion d'Europe Serafini dont ce serait la rentrée. A défaut de l'A.J.S., ce dernier conduirait une Gilera

ORGANISATEURS

L'ORGANISATEUR d'une épreuve ne remplit pas un rôle agréable et il faut qu'il soit animé d'un bel esprit sportif pour assumer une tâche plutôt ingrate. Il est entre l'enclume et le marteau entre les spectateurs et les coureurs. Il doit fournir des efforts qui durent des mois pour assurer la bonne marche d'une épreuve qui dure quelques heures. S'il réussit, il reste dans une complète obscurité. Si, par contre, se produit la moindre anicroche, on le tient pour responsable et on l'accable de critiques et il devient le bouc émissaire sur lequel tous s'acharnent. Si un déficit menace la caisse du Club, il doit souvent le combler de sa poche. Et que de fois après avoir lutté pendant des mois, il doit renoncer à une organisation impossible et passer pour un incapable.

Trop souvent, les concurrents eux-mêmes ne se rendent pas compte que, sans une stricte discipline, il ne peut y avoir de sport, et chacun essaie de resquiller à qui mieux mieux. Il y a par exemple; des dates limites pour les engagements et le soir de la clôture il n'y a qu'un nombre infime d'engagements qui sont parvenus. Mais dès le lendemain c'est une avalanche de lettres et de télégrammes. Que faire ? Observer à la lettre le règlement et il n'y aura presque personne au départ ? Transiger et accepter les engagements tardifs, mais les concurrents engagés dans les délais normaux, ne sont-ils pas fondés à réclamer ? Il y a des heures pour le pesage et l'attribution des numéros, mais bien des inscrits se présentent après la fermeture et invoquent toutes sortes de bonnes excuses. Ils viennent souvent de très loin, ont engagé de gros frais et il se peut que leur retard soit involontaire. Leurs machines ont été prêtes au dernier moment, leurs camions ou leurs camionnettes ont pu rester en panne. Le chemin de fer a pu commettre des erreurs, etc... On serait fondé, en droit, à ne pas accepter ces retardataires, mais on fera des mécontents et jamais plus ils n'accepteront de participer à une épreuve du Club organisateur. Combien d'amateurs oublient que leur assurance ne joue pas au cours d'une compétition. Aussi avant la guerre beaucoup de Clubs n'hésitaient pas à contracter une assurance nominative pour tous les concurrents. C'était là une sage mesure, mais aux nouveaux tarifs, elle devient prohibitive.

(Suite page 114)

◆ UNE GALBUSERA DE DIRT-TRACK

Le constructeur italien Galbusera avait provoqué à un Salon Italien d'avant-guerre une certaine sensation en présentant une moto de 500 cmc. à moteur deux temps... huit cylindres à compresseur. La marque fait sa réapparition avec une 250 cmc. de dirt-track moins révolutionnaire, mais d'aspect très heureux.

◆ OUTILLAGE SPECIALISE

Il est difficile de trouver chez nous des outils adaptés au montage ou au démontage de chaque type de moto. En Italie, la maison Artiglio, spécialiste des arrache-pignons à griffes produit des modèles spéciaux d'extracteurs pour Guzzi, Gilera, Cucciolo, Vespa et Lambretta. Ceci indépendamment d'autres outils rendant aisées la pose et la dépose des principaux organes de toute machine (roulements, coussinets, volants, etc...).

◆ ANDERSON · BAT PLUSIEURS RECORDS D'AUSTRALIE

Le champion anglais Fergus Anderson, au cours de son voyage en Australie, a battu plusieurs records nationaux que l'Auto-Cycle-Council of Australia a homologués. Les machines employées en 250 cc et en 500 cc étaient des Guzzi, respectivement une Albatros et une 2 cylindres. Voici le détail des performances d'Anderson :

250 cmc. : mile lancé, 145 kmh. 185; 250 cmc. : mile arrêté, 115 kmh. 441; 250 cmc. sidocar (sic) : mile lancé, 113 kmh. 172; 250 sidocar : mile arrêté, 96 kmh. 659; 500 cmc. : mile lancé, 179 kmh. 125; 500 cmc. : mile arrêté, 141 kmh. 417; 600 sidocar : mile lancé, 145 kmh. 633. D'autre part, ont été également battus les records du 1/2 mile pour chaque catégorie. Les machines n'étaient aucunement préparées ni agencées pour des tentatives de record. Elles étaient équipées en circuit et fonctionnaient au carburant normal.

UNE MOTO AU SOMMET DE SUPERBAGNERES

Nous communiquons à nos lecteurs la lettre que nous ont envoyée nos abonnés Toulousains, MM. Paul Dargent et Jean Delmas :

« Avec mon camarade Delmas de Toulouse, équipé d'une Norton 16 H, nous avons décidé de partir de Luchon à l'assaut de Superbagnères, station de sports d'hiver située à 1.800 m. d'altitude. Je possédais pour cette épreuve une B.M.W. R 71. Le matin du 28-9-1948 nous partions, en empruntant le sentier forestier aux abords du pont de Ravi, sur la route de la vallée de la Lys.

Les difficultés ne tardèrent pas ; pour franchir un torrent nous dûmes confectionner une passerelle faite de branches, reposant sur de gros cailloux. Nous devions renouveler cette opération trois fois avant d'arriver à Artigne Ardouagne, avant dernière station avant Superbagnères.

Là nous fûmes obligés d'emprunter la piste records de ski, ce qui nous réservait de grosses difficultés. Quelques centaines de mètres avant d'arriver à Superbagnères, mon camarade fit une embardée dans une crevasse et ne put aller plus loin avec sa machine.

Ce fut au grand étonnement des touristes que nous arrivâmes à l'Hôtel de Superbagnères, et d'après les employés du téléphérique, c'était la première fois qu'ils voyaient une moto sur ce magnifique plateau. La descente fut très dure, vu le pourcentage important du chemin que nous devions suivre, mais tout se termina parfaitement, à notre grande satisfaction.

ORGANISATEURS

(Suite de la page 113)

Le matin de l'épreuve, le pauvre organisateur consulte anxieusement le ciel. Il y a bien des assurances contre le mauvais temps, mais pour qu'elles jouent, il faut que le pluviomètre enregistre un certain nombre de millimètres d'eau et cela correspond à une pluie d'une abondance exceptionnelle, alors qu'une petite averse et la chute de quelques gouttes d'eau suffisent à retenir chez eux les éventuels spectateurs.

Puis vient la course elle-même. Il y a un règlement à observer. Les concurrents ne sont jamais prêts à temps. L'ordre du programme est bouleversé. Peu à peu le public sage au début de la course, s'émanipe et fréquemment le service d'ordre est débordé. Les concurrents sont gênés, ou risquent des accidents graves. Et tous les avertissements restent vains.

Et pour couronner le tout, il faut établir les résultats. Coureurs et public sont impatients. Vient enfin la distribution des prix, avec son habituel cortège de réclamations. Et c'est le banquet final. Le pauvre organisateur épuisé doit engager une lutte farouche contre le sommeil.

Devant l'hôtel de Superbagnères, la première moto qui arriva sur ce plateau, conduite par notre abonné M. Paul Dargent

INFORMATIONS

◆ SERVICE MILITAIRE REDUIT POUR LES MOTOCYCLISTES, MAIS C'EST EN TURQUIE

La cylindrée la plus populaire parmi les motos en Turquie est la 500. Lors de l'appel sous les drapeaux, le motocycliste qui amène sa machine dans son régiment, si sa machine est d'une cylindrée supérieure à 350 cmc., se voit réduire son temps de service d'une année. Il doit en outre s'engager à ne pas vendre sa machine pendant une durée de 3 ans après le service militaire. L'idée est particulièrement encourageante pour les motocyclistes.

◆ NOUVELLES DE BRAZZAVILLE

La situation des motocyclistes de Brazzaville est, contrairement à ce que l'on pense en France, peu enviable.

De nombreux lecteurs et abonnés de cette ville nous écrivent, en nous donnant des détails sur leur infortune. Tous ont constaté qu'il n'existe aucun spécialiste moto ou vélomoteur et le problème des pièces de rechange est absolument insoluble.

Pourtant de nombreuses personnes, ne pouvant acheter une voiture, désiraient acquérir, sinon une moto, au moins un vélomoteur, engin particulièrement pratique pour circuler dans les pistes boueuses ou ensablées, car il n'y a pratiquement pas de routes carrossables en dehors de la ville.

Tous sont persuadés qu'un agent s'assurant l'importation de machines neuves et de pièces de rechange ferait de nombreuses affaires, car il existe actuellement à Brazzaville une clientèle motocycliste importante et qui ne demande qu'à s'accroître.

◆ MOTEURS AUXILIAIRES

Un petit moteur auxiliaire italien, le Minimotor, serait, paraît-il, construit sous licence en Angleterre, ainsi qu'un autre moteur auxiliaire se montant sur la fourche avant, mais dont la marque n'est pas indiquée.

◆ UN SIEGE DUPLEX AUSTRALIEN

Il y a une tendance qui s'affirme à combiner la selle et le siège arrière. Plus grand confort, meilleur centrage des masses, position plus basse du passager, sont les avantages de cette solution. L'Air Ride australien comporte sur une même monture deux selles combinées. L'ensemble pivote à l'avant. On trouve ensuite les deux ressorts hélicoïdaux travaillant à la compression, puis tout à fait à l'arrière, deux tiges supportées par deux ressorts fixés sur la fourche AR et travaillant à la traction. Ce siège double rencontre paraît-il, un vif succès. L'esprit inventif des australiens s'est plus d'une fois manifesté. On n'a pas oublié l'excellent sidecar Goulding qui eut son heure de célébrité.

◆ UNE INTERESSANTE BOUGIE

La K.L.G. blindée dans laquelle le culot se prolonge sur un cylindre garni d'ailettes et qui protège l'isolant consti-

tue une nouveauté sensationnelle. Ce n'est pas la première tentative de ce genre et nos lecteurs se souviennent sans doute de la bougie Unus qui était un premier pas dans cette voie, mais la nouvelle K.L.G. offre une solution beaucoup plus complète. Avec sa borne en matière moulée, parfaitement étanche, la K.L.G. ne craint ni eau, ni boue, ni projections de pierres. Elle est absolument invulnérable, et fonctionne parfaitement dans les pires conditions.

◆ MACHINES RUSSES

Il est indéniable que la Russie fournit un énorme effort industriel sur lequel il est d'ailleurs difficile d'obtenir des renseignements exacts. Actuellement la Russie est en pleine réorganisation et comme toujours, en ce cas, elle s'inspire de ce qui a été fait à l'étranger. On peut croire qu'elle n'a pas été sans tirer parti, dans le domaine de l'optique, des créations et des brevets de Zeiss ou de Leitz. Et il n'est pas surprenant que les premières voitures russes aient de nombreux points communs avec les productions américaines. Quant aux motos, elles sont inspirées surtout par les D.K.W. et les B.M.W. On pourrait choisir de plus mauvais modèles. Ainsi la Moskva 125 cc. est une copie de la petite D.K.W. La Izh 350 ressemble de près à la mono D.K.W. 2 temps de 1943. Et on pourrait substituer aux lettres G.M.Z. les initiales B.M.W. Car c'est une 750 flat-twin transversal, à soupapes latérales, qui figurait dans le programme B.M.W. sous l'indication R 75. Il existe également une 200 cc. à cardan qui ne présente guère de différence avec la B.M.W. de cette cylindrée. Mais gardons-nous surtout de croire que les techniciens russes sont incapables d'innover. N'oublions pas ce qu'ils ont fait en aviation. L'industrie Russe est appelée à connaître un développement considérable et elle dispose également de débouchés importants.

◆ LA PRODUCTION DES MOTOS LEGERES EN AMERIQUE

Un récent article du New-York Times mentionne en effet que la plupart des grandes usines construisant des motocyclettes, produiront cette année des machines légères. Le prix de vente minimum des machines légères sera vraisemblablement d'environ 285 dollars. La concurrence Britannique représente en outre une quinzaine de marques de motos légères. Il faut noter que les prix sont de 40 à 50 fois plus élevés qu'avant guerre, les machines Britanniques étant d'ailleurs plus chères que les motos légères américaines.

◆ LES EXPORTATIONS ANGLAISES

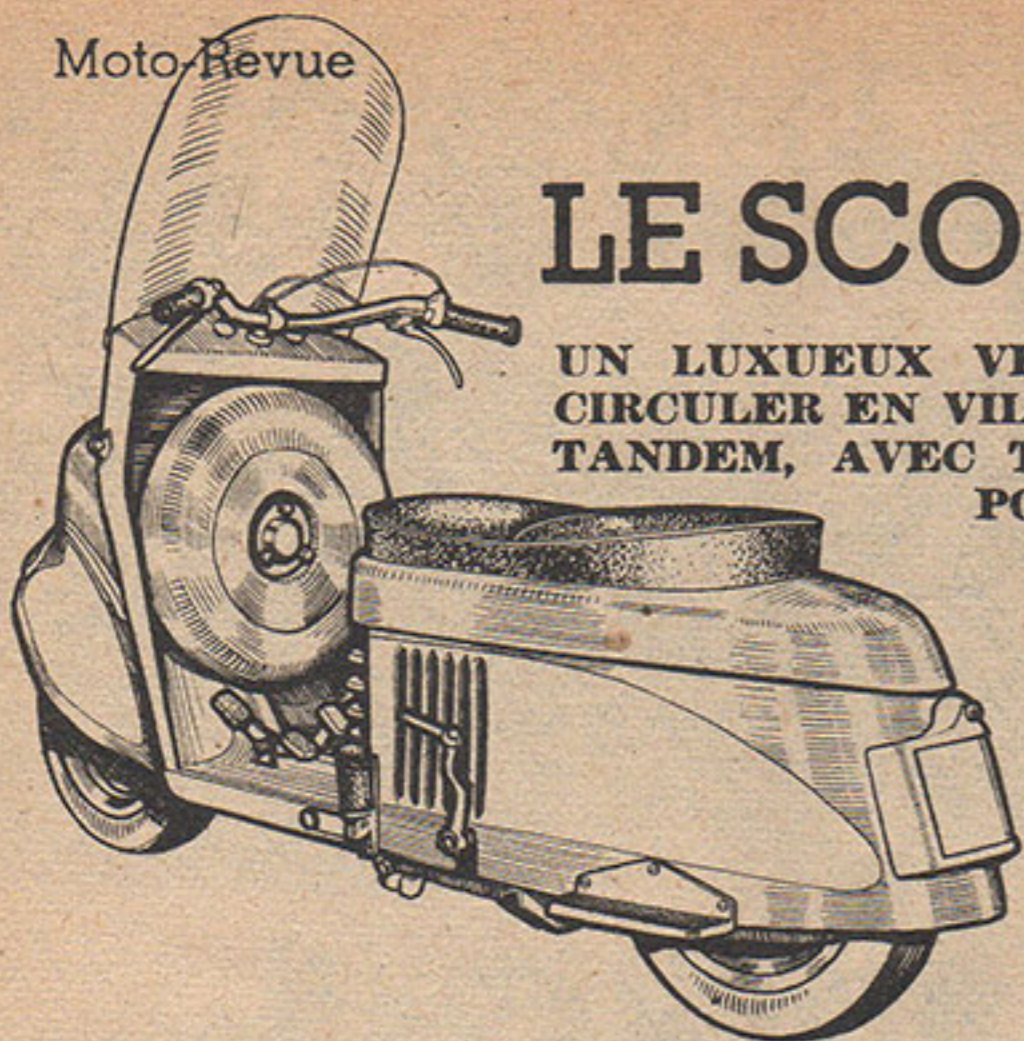
Elles se sont montées l'an passé à 75.000 machines, le total représente près de 8 millions de livres.

◆ UN VISITEUR DE MARQUE AU T.T.

Le Duc d'Edimburgh assisterait le 17 juin prochain au T.T. senior dans l'île de Man. Il y a 17 ans le Duc de Kent avait lui aussi été le spectateur du T.T.

LE SCOOTER BERNARDET

UN LUXUEUX VEHICULE A DEUX ROUES PERMETTANT DE CIRCULER EN VILLE ET SUR PARCOURS REDUITS, SEUL OU EN TANDEM, AVEC TOUTE LA PROTECTION DESIRABLE CONTRE POUSSIERE, PLUIE, FROID ET TACHES D'HUILE.



Lors de la présentation du Scooter A.G.F., nous parlions de la vogue sans cesse croissante de ce genre de véhicule. Et voici qu'après avoir battu 18 records du monde en Italie, le Scooter Lambretta en pulvérise 33 à Montlhéry, dont plusieurs valables en 175 et même en 250 cc.!

Voilà de quoi suivre attentivement les divers modèles de Scooters existants, aussi bien en France qu'à l'étranger.

Aussi, est-ce avec le plus grand plaisir que je vis Marcel Perrin venir me voir à « Moto-Revue », confortablement installé derrière le pare-brise de son Bernardet de démonstration; profitant de l'occasion, je pris place à l'arrière et c'est dans cet équipage que nous avons traversé la moitié de Paris.

Plusieurs parties de notre parcours sont mauvaises et permettent d'éprouver le confort du véhicule.

En tant que passager, je dois considérer que celui-ci est satisfaisant; les gros pneus, alliés au coussin formant siège (on ne peut parler de selle) forment un ensemble suffisant pour absorber les chocs normaux.

Etant assis à la même hauteur que le pilote, on est mieux protégé que dans le cas d'un tan-sad perché sur le porte-bagages et l'impression de stabilité en est accrue.

Marcel conduisait vite (je voyais le compteur du tableau de bord marquer parfois 65) et malgré quelques gouttes de pluie, les freinages donnaient une parfaite impression de puissance, tandis que les pneus s'accrochaient au sol sans le moindre dérapage.

Arrivés à Boulogne-Billancourt, après avoir remis la documentation pour croquis et photos, ce fut à mon tour de piloter.

Le kick à gauche est maintenant standardisé sur les moteurs 125, et c'est facilement qu'on l'actionne du pied... droit, avant de chevaucher le siège.

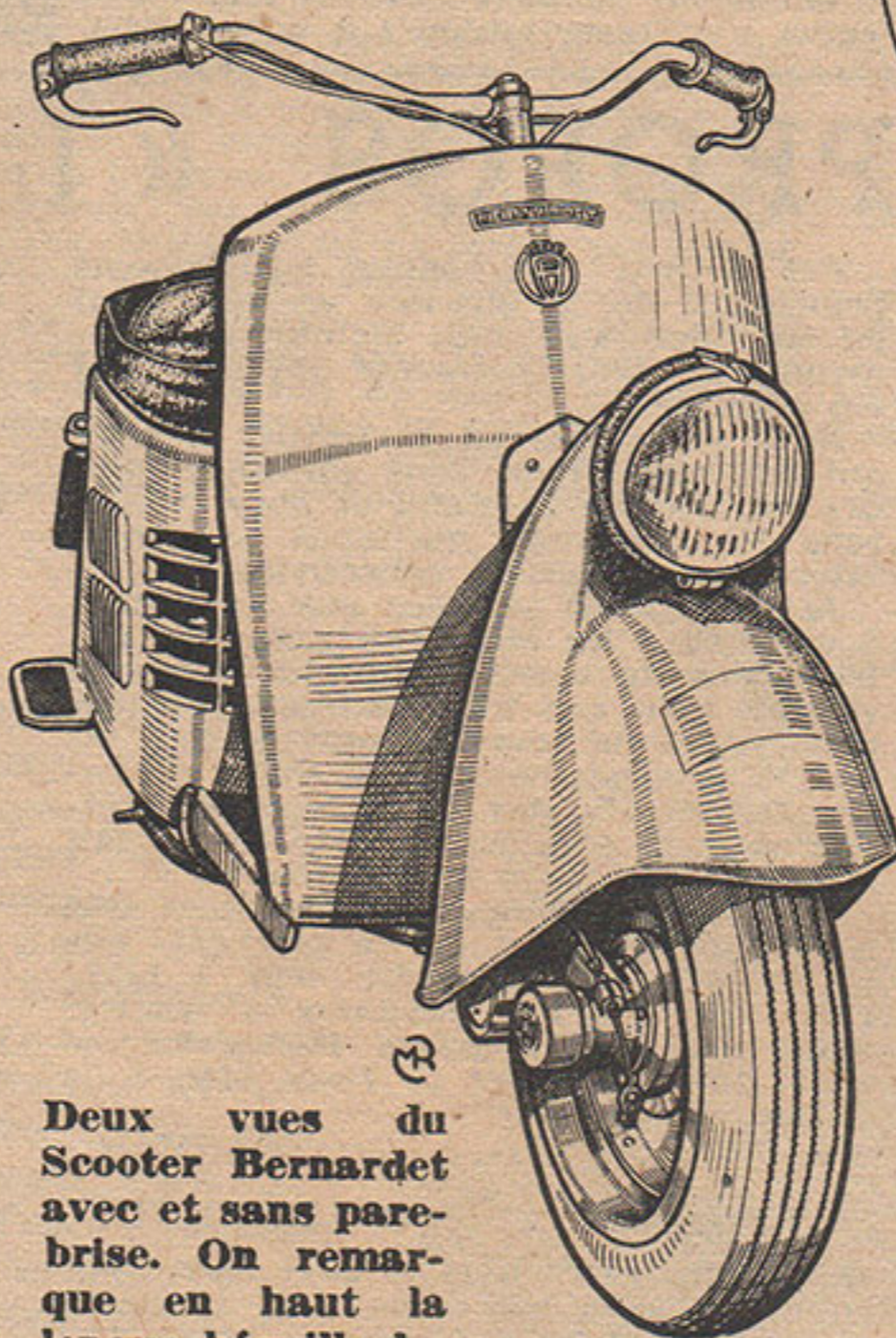
Le moteur qui équipe le Bernardet est actuellement un Lardy 126 cmc... pour pouvoir bénéficier de la vente libre. Les 4 vitesses sont commandées au pied, par un sélecteur à double pédale dépassant le « plancher », à côté de la pédale du frein arrière.

La simplicité de conduite est extrême, et la position agréable, aussi bien pour une femme de petite taille (comme la belle-sœur de Perrin, qui utilise ce scooter pour ses courses) que pour un homme de grande taille.

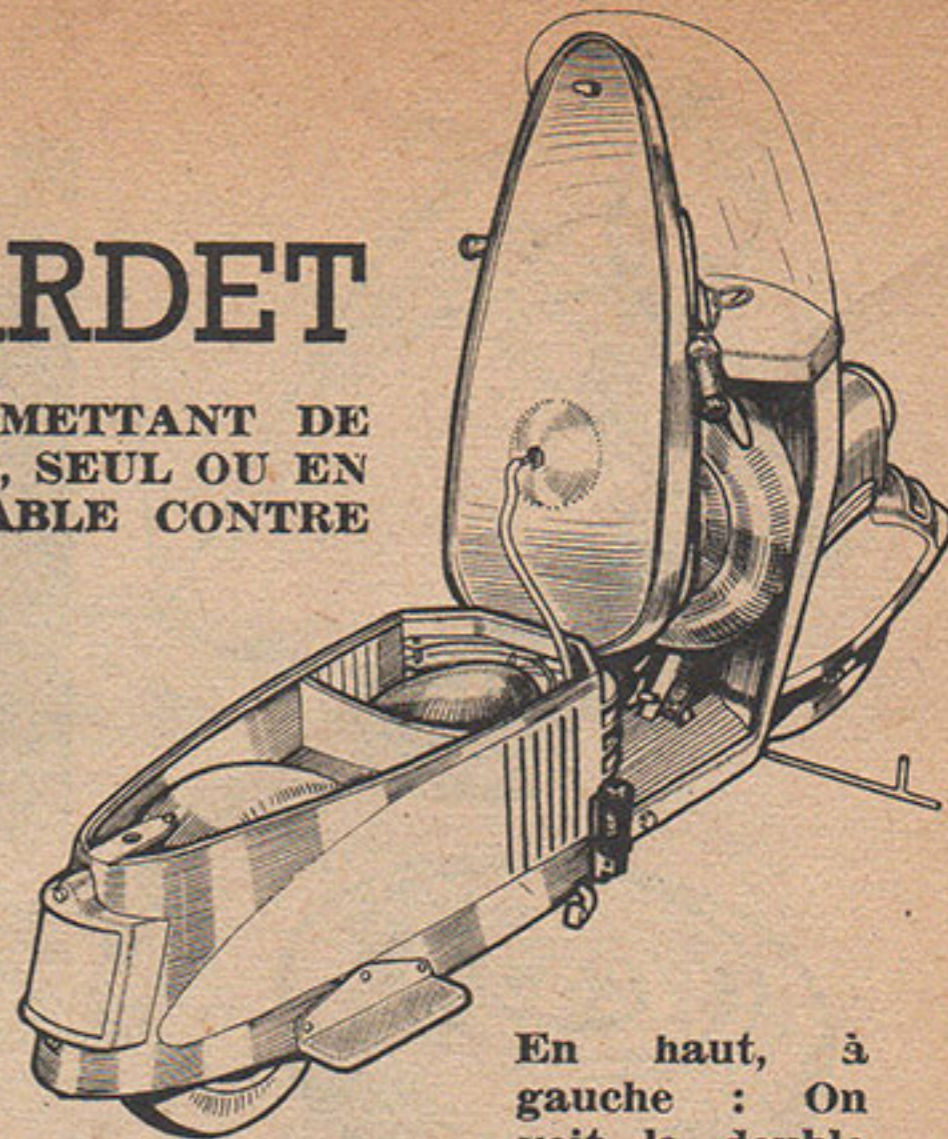
Pourtant, dans ce dernier cas, je préférerais un pare-brise un peu plus haut, évitant la création d'un remous derrière la tête.

Malgré le vent latéral, soufflant très violemment par à-coups, la tenue de la direction n'est pas pénible, et peut être confiée à n'importe qui; ce point m'a rassuré, car j'étais un peu inquiet du comportement de la carrosserie et de la fourche, au maître couple relativement important, dans de mauvaises conditions atmosphériques.

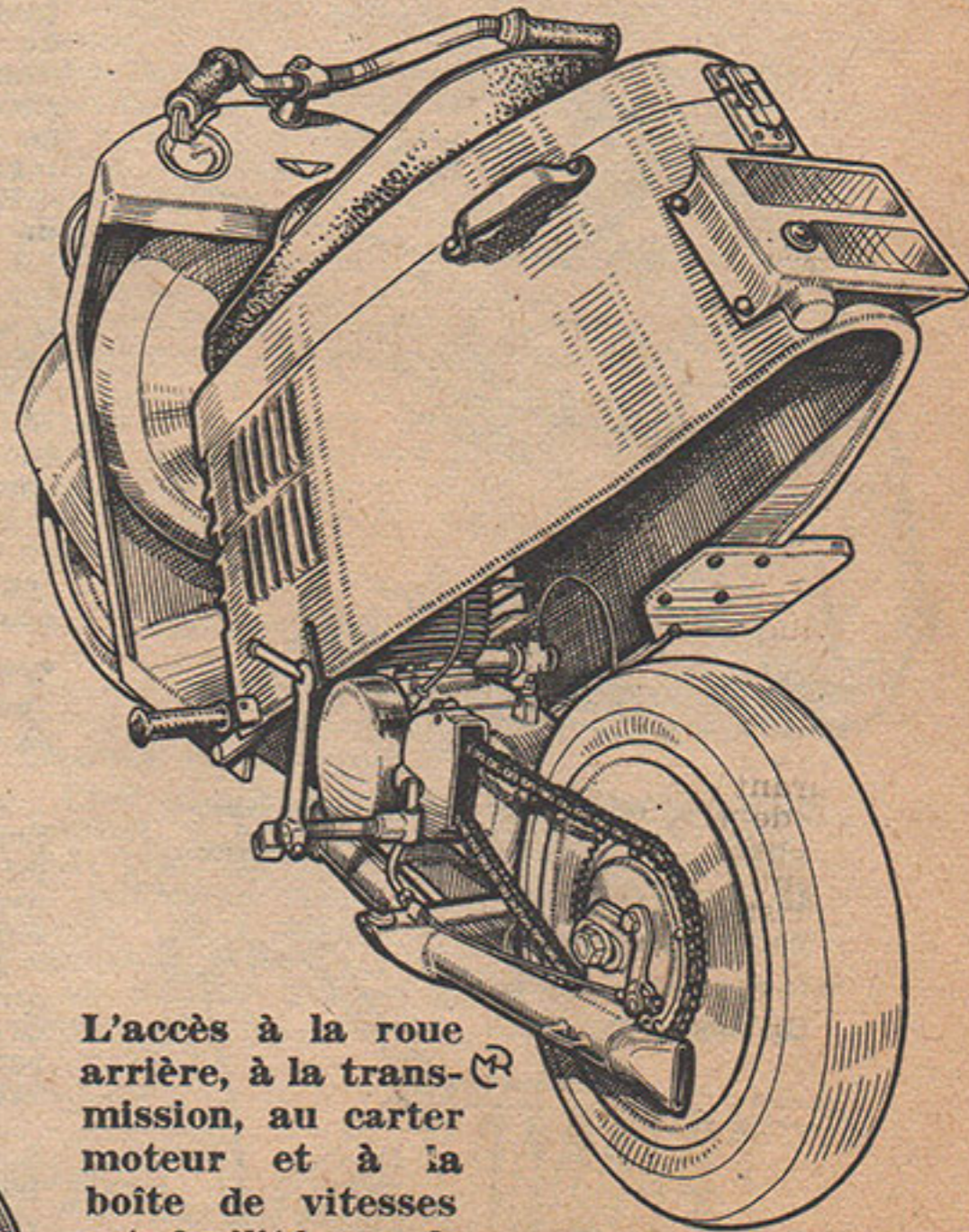
Les croquis qui illustrent cet essai donnent une juste idée de la parfaite accessibilité de l'engin, et de la facilité du



Deux vues du Scooter Bernardet avec et sans pare-brise. On remarque en haut la longue béquille latérale, très pratique. Sur le croquis ci-dessus, on voit la commande du frein avant et l'attache de roue en porte à faux.



En haut, à gauche: On voit la double pédale du sélecteur et celle du frein arrière. Ci-dessus: Le capotage levé montre la canalisation d'essence et l'emplacement réservé à l'outillage, à côté du garde-boue arrière.



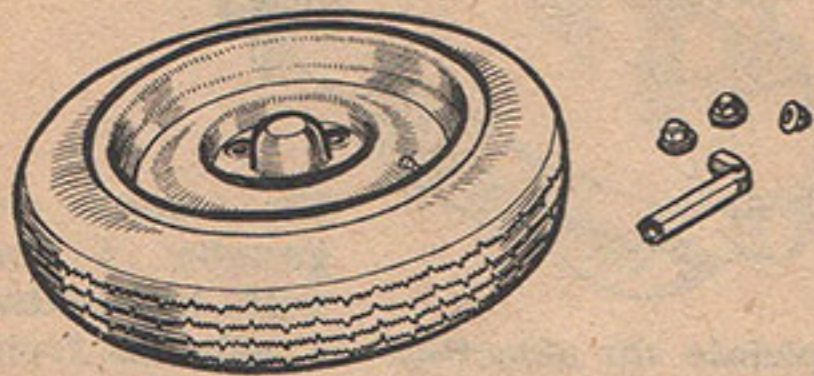
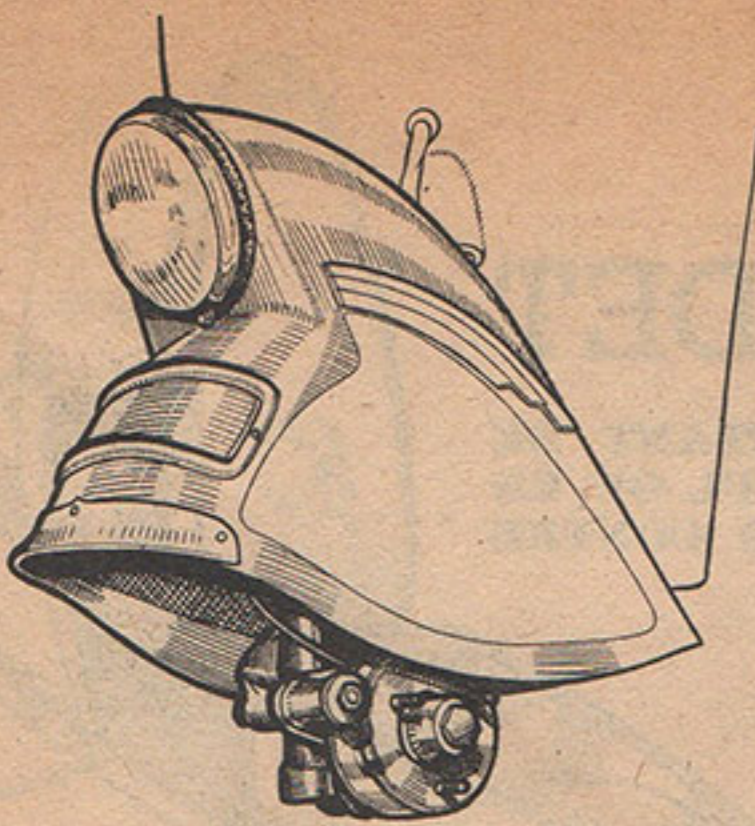
L'accès à la roue arrière, à la transmission, au carter moteur et à la boîte de vitesses est facilité par le pivotement du capot vers l'avant.

démontage des roues, par 3 simples écrous.

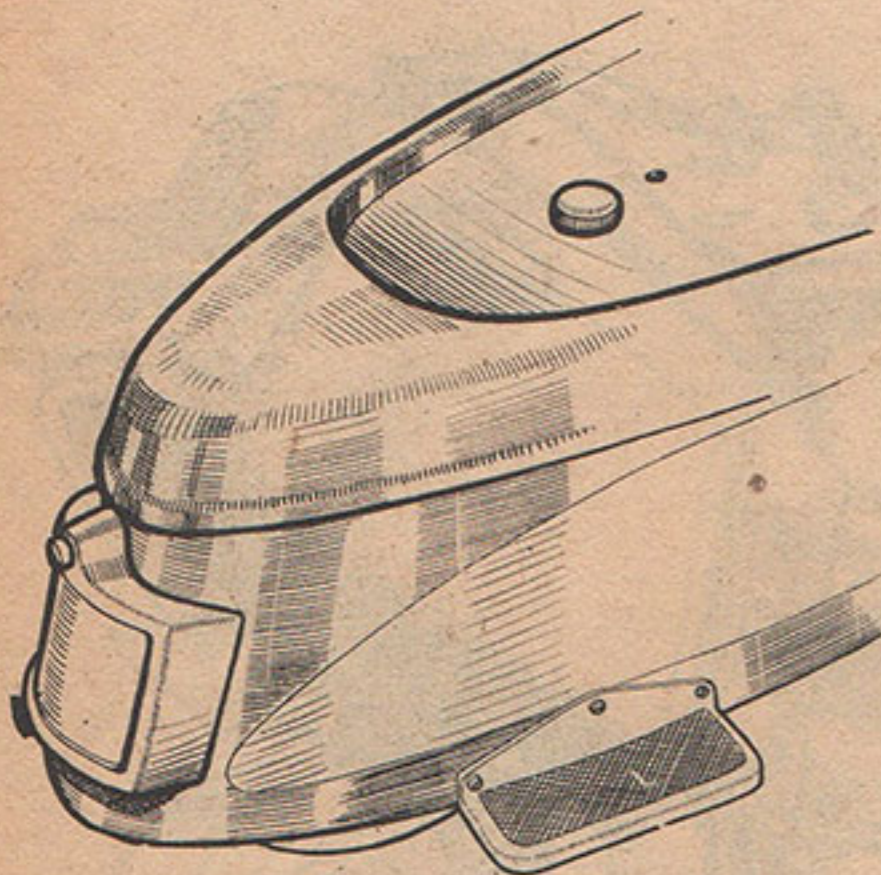
Pourtant, je crois que les constructeurs devraient modifier la fixation du siège, lequel tient par une longue vis à oreilles; si ce mode d'attache est sûr, on risque de tâtonner avant de trouver le filetage correspondant. Comme il faut démonter le siège pour ravitailler, et que cette opération peut être faite de nuit, le remontage risque d'être long.

En restant persuadé que ce petit défaut sera vite supprimé, nous pouvons terminer en conseillant favorablement les amateurs de scooter Bernardet, s'ils veulent un engin élégant et pratique, permettant de se déplacer rapidement en ville tout en gardant une tenue impeccable.

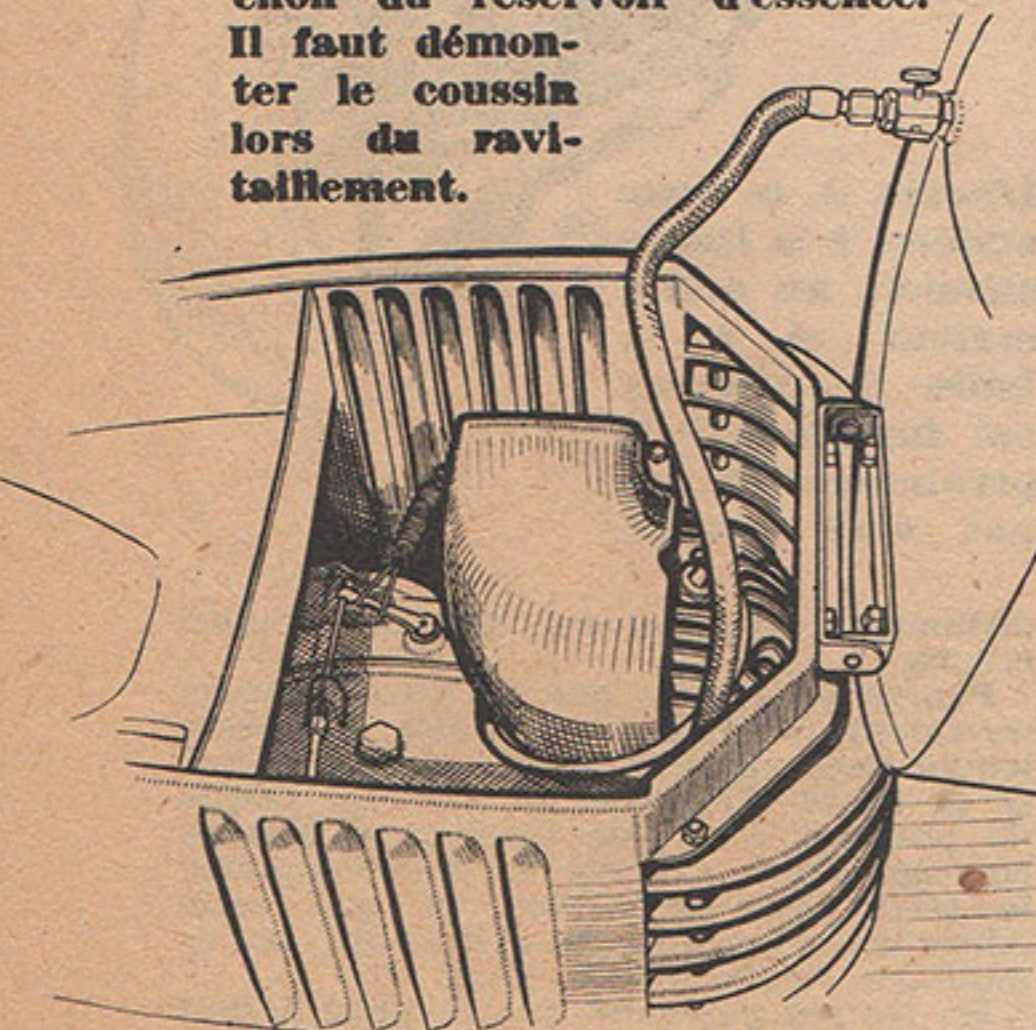
Daniel REBOUR



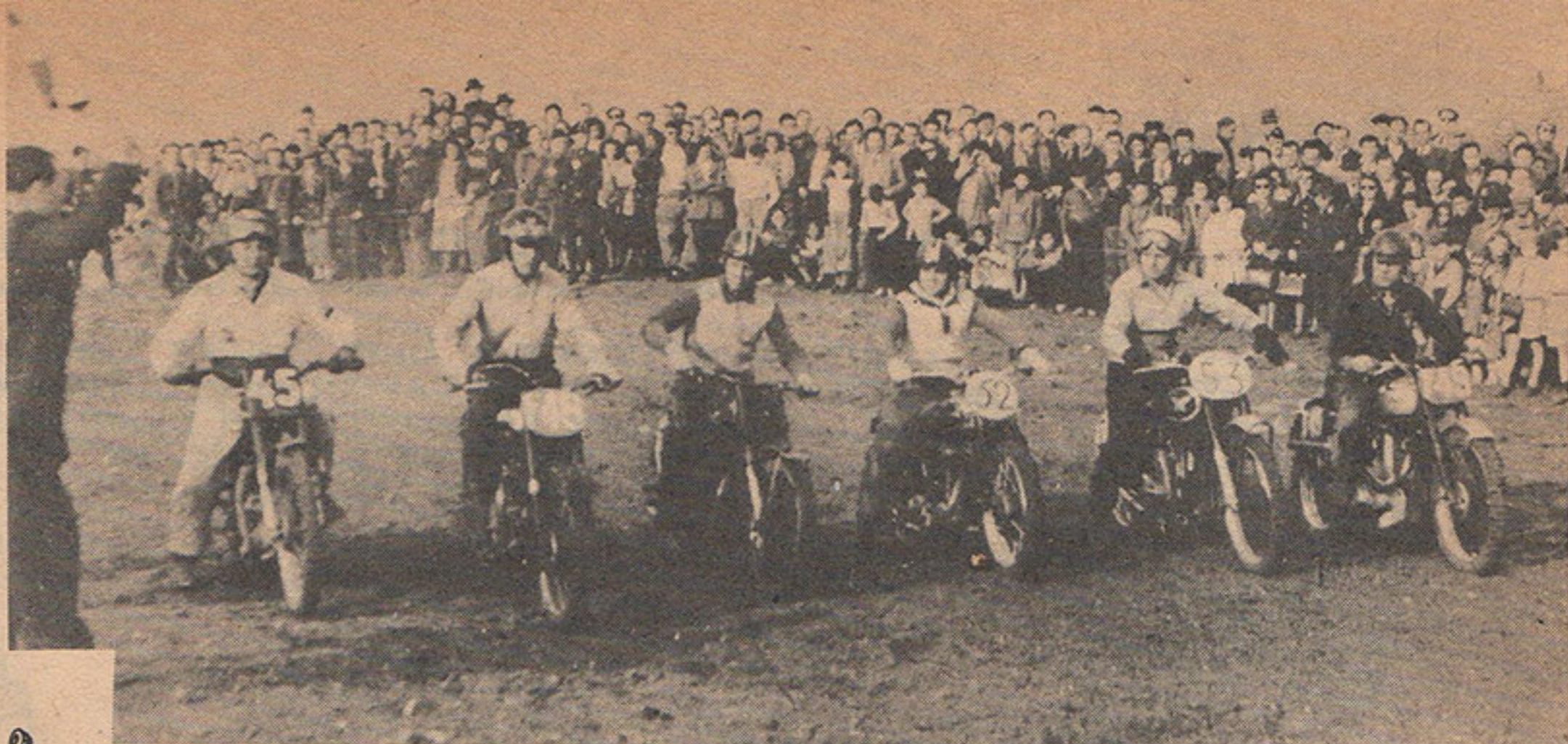
Avec une clé en tube, les 3 écrous de fixation de roue sont otés et la roue est déposée, aussi facilement que celle d'une voiture et sans opération de mise sur éric.



Sous le siège se trouve le bouchon du réservoir d'essence. Il faut démonter le coussin lors du ravitaillement.



Le moteur est refroidi par un ventilateur fixé au volant et l'air est canalisé par un collecteur enfermant à demi le cylindre.



Ci-dessus : Le départ de la finale. On reconnaît Deshaies, (N° 49) vainqueur en 350 et Dauge 1^{er} en 500. A droite : Melloli, 1^{er} en 125, attaque la grande descente.

LE MOTO-CROSS du M.C. Clodoaldien

Réunissant un bon lot de cracks français (près de 50 engagés), le Moto-Cross de Printemps, qui eut lieu à St-Cloud dimanche dernier, remporta un excellent succès, démontrant encore une fois que ce sport a conquis le public définitivement.

En 500 cmc. la victoire revint à Dauge, de la Police d'Etat, devant Deshaies, de l'A.S.P.P. Ce dernier triomphait en 350. La catégorie 250 voyait la victoire finale d'Adnet, du Motor-Club, devant Kilbourg, de Dreux, et Derouelle.

Dans les petites cylindrées, Melioli, du M.C. Clodoaldien, termina 1^{er}, devant Sablé du Motor-Club et Bergenieux, également membre du club organisateur.

Signalons que le départ fut donné par le champion de boxe Laurent Dauthuille, lequel s'intéresse toujours à notre sport.



PROPOS « LIGHT 125 »

J'ai à peu près épuisé les éléments principaux de la question en répondant ici en bloc aux plus nombreuses demandes de renseignements qui nous ont été adressées.

Nous répondons en particulier à ceux qui ont bien voulu nous consulter pour des cas un peu spéciaux et nous publierons les demandes qui nous paraîtront intéressantes pour la collectivité.

Je laisse donc la place aux amateurs ; à ceux dont les idées rejoignent les nôtres, dans un esprit d'entraide mutuelle et sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir des polémiques qui tournent souvent au vinaigre, je serais heureux de voir s'échanger des projets, des initiatives, des résultats obtenus, etc., sur un plan tout à fait amical : celui de « Moto-Revue ».

Je souhaite bonne réussite aux très nombreux amateurs qui se sont déjà mis en train pour construire leur « Light 125 », je dis aux hésitants « Allez-y, vous serez les premiers étonnés d'une telle simplicité » et je reste bien à la disposition de tous.

CARMAN

REPONSES A NOS LECTEURS

M. LE PHILIBERT Daniel : La « Light 125 » est une voiturette très simple, facile à conduire et construire, légère et économique, équipée d'un bloc 125 cmc. moderne, on peut réaliser sur tous parcours moyens une vitesse commerciale de 50 kms à l'heure de moyenne.

La consommation est faible, environ 3 litres aux 100 kms.

La conception est originale et très particulière

à cette petite voiture, c'est ce qui en fait l'attrait et sa facilité de montage.

Il y a deux places, quatre roues et l'ensemble est à la fois rustique et solide.

Si vous avez lu la suite des articles parus dans « Moto-Revue », vous avez certainement des données très précises. S'il vous en manque un ou deux numéros, nous sommes à votre disposition pour vous les adresser.

Vous pouvez commander votre manuel, vous en serez sûrement très satisfait.

M. HUBER Yves : Votre moteur 175 peut parfaitement convenir à condition que sa puissance réelle soit suffisante (3 CV minimum) car vous n'avez que 2 vitesses.

Si vous avez 4 CV réels, limitez la vitesse à 50 à l'heure pour avoir une réserve suffisante en 1^{re}, si moins de 4 CV, tenez-vous en au 40-45.

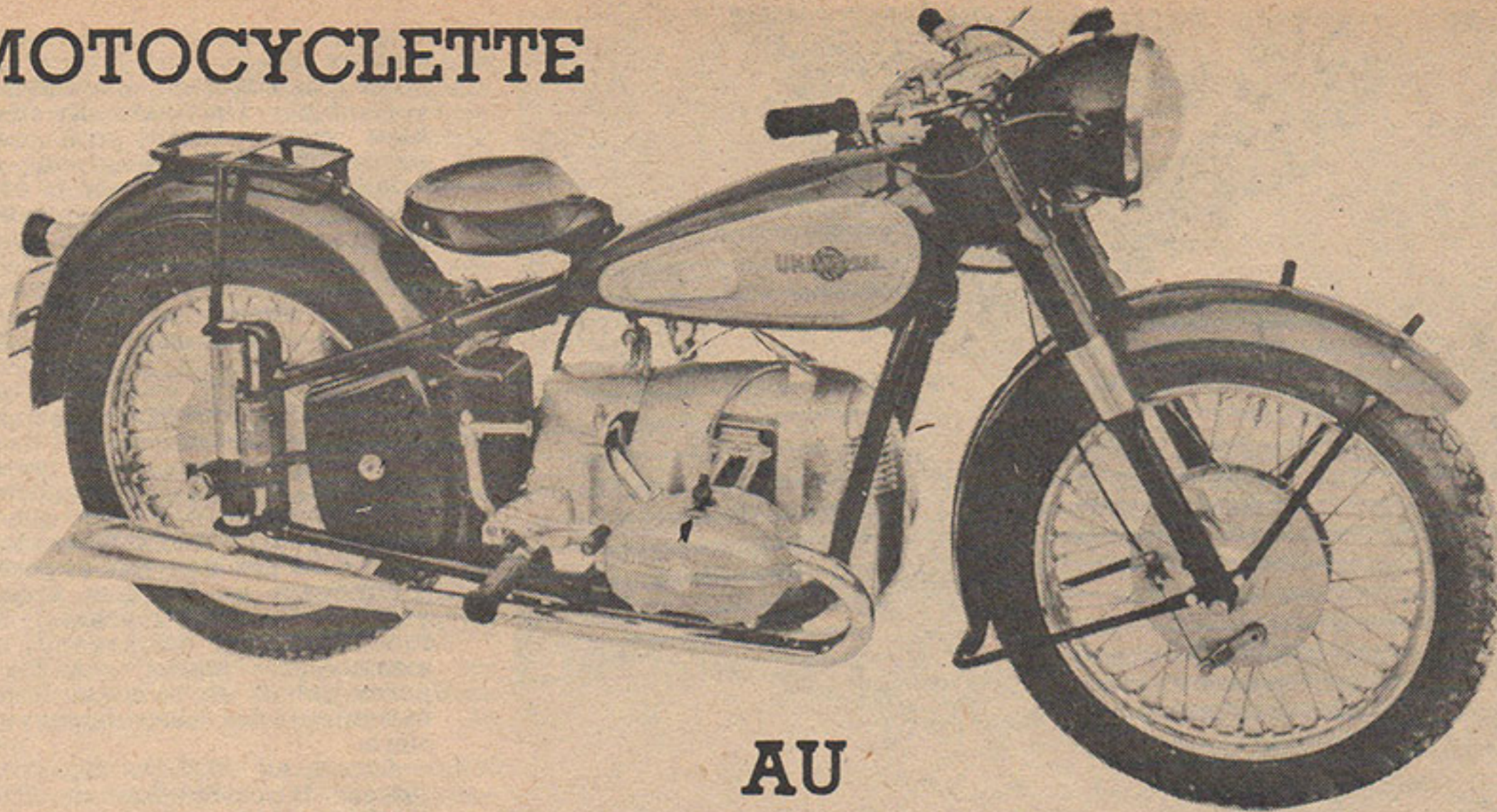
Il ne nous est pas possible de vous indiquer une démultiplication sans connaître le régime, la courbe de puissance et le diamètre des roues.

Si votre moteur était monté sur une moto, prenez le même plateau AR, la différence des roues doit suffire, si vous adoptez les dimensions de nos plans.

M. J. DOCHE : Le 200 cc. en question est l'Aubier-Dunne. Si vous préférez le deux temps, qui convient particulièrement en raison de son couple, vous avez le choix : Lardy 125, 4 vitesses (parfait), Peugeot 125 ou 150 (également très bien) et tant d'autres.

Pour notre Service Rédaction recherchons jeune homme apprenti que nous formerions, ayant son certificat, bonne écriture et orthographe. Ecr. Direction de « Moto-Revue » en indiquant capacités.

LA MOTOCYCLETTE



AU XIX^e SALON DE GENÈVE

Au moment où vient de se fermer les portes du 19^e Salon international de Genève, il n'est pas dépourvu d'intérêt d'examiner la situation du marché motocycliste Suisse.

Depuis la fin des hostilités, et avec le retour des importations étrangères, la motocyclette semble jouir d'un essor nouveau dans ce pays.

L'effort fait par les constructeurs du monde entier, en vue d'exporter en Suisse, a été considérable, si l'on en juge d'après la quantité de machines neuves de toutes cylindrées qui sillonnent les routes Helvétiques.

Cependant cette année un net ralentissement a été constaté dans le mouvement des affaires, et le marché suisse de la motocyclette ne semble plus très loin de la saturation; les meilleures machines seront vendues par les meilleurs agents généraux-importateurs.

Mais revenons au Salon proprement dit. La première constatation qui s'impose est certainement le manque de machines nouvelles. Ceci tient sûrement à la trop grande fréquence des Salons internationaux, car en aucun cas on ne peut reprocher aux bureaux d'études un manque d'activité.

Par contre on peut constater de nombreuses améliorations de détail qui contribuent pour une large part à la perfection totale des machines. La fourche télescopique en particulier gagne du terrain de Salon en Salon, et les derniers partisans de la fourche à parallélogrammes déformables, qu'ils soient Américains, Italiens ou Allemands, l'adoptent.

LA PARTICIPATION HELVÉTIQUE

Dans son ensemble la participation Helvétique est identique à celle de l'année dernière.

Universal présente à son stand ses splendides flat-twin dont le fini est en tous points remarquable. 3 modèles de 600 cmc. sont inscrits au programme de fabrication de la marque de Zurich: une latérale, une culbutée et une militaire.

Ces 3 modèles sont d'une technique identique, bloc moteur flat-twin à transmission acatène, cadre à double berceaux, suspension avant télescopique. Le moteur d'une cylindrée exacte de 578,15 cmc. (72x71) renferme dans son imposant carter tout l'équipement électrique et le carburateur, ce qui confère à la machine une netteté exceptionnelle.

L'embrayage monodisque fonctionnant à sec est accouplé à une boîte 4 vitesses à engrenages toujours en prise, dont la

commande s'effectue par un sélecteur au pied du côté droit.

La transmission finale est assurée par un cardan à denture Gleason. L'allumage se fait par batterie avec avance automatique. La dynamo est montée directement en bout de vilebrequin.

La roue avant suspendue par une fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques comporte un moyeu en alliage léger avec frein central.

La vitesse maximum de la « latérales » est de 120 kmh., tandis que la « culbutée » atteint en pointe le 145.

Quant à la machine militaire, notons sa construction particulièrement robuste, et l'emploi d'un réducteur de vitesses donnant 8 rapports différents.

La production Condor 1949 comprend un vélomoteur « Condorette » à bloc moteur Villiers 2 temps, une 350 cmc. « populaire » à moteur Mag 350 cmc. à soupapes latérales, une 600 et une 750 cmc. flat-twin, les deux premières machines citées déjà connues ne feront pas l'objet d'une description technique.

Les flat-twin sont celles que nous avons vu à Paris lors du dernier Salon. Ces machines ont un aspect robuste et puissant qui frappe le visiteur.

Un large carter enferme équipement électrique et carburateur suivant une

technique qui semble faire fureur en Suisse.

La fourche avant en tôle est d'un type identique à celle de la Zundapp « Russie ». Il n'y a pas de suspension arrière.

Ces machines sont émaillées grenat, avec roues, guidon et demi réservoir chromés.

Notons également au stand Condor la présence d'un type « armée » peint en gris foncé. Le silencieux pour ce modèle seulement est unique, et ressemble également à celui de la Zundapp « Russie ». Grâce à un relais, on possède 8 vitesses avant et une marche arrière, ce qui est pratiquement indispensable pour un ensemble moto-sidecar circulant en tous terrains.

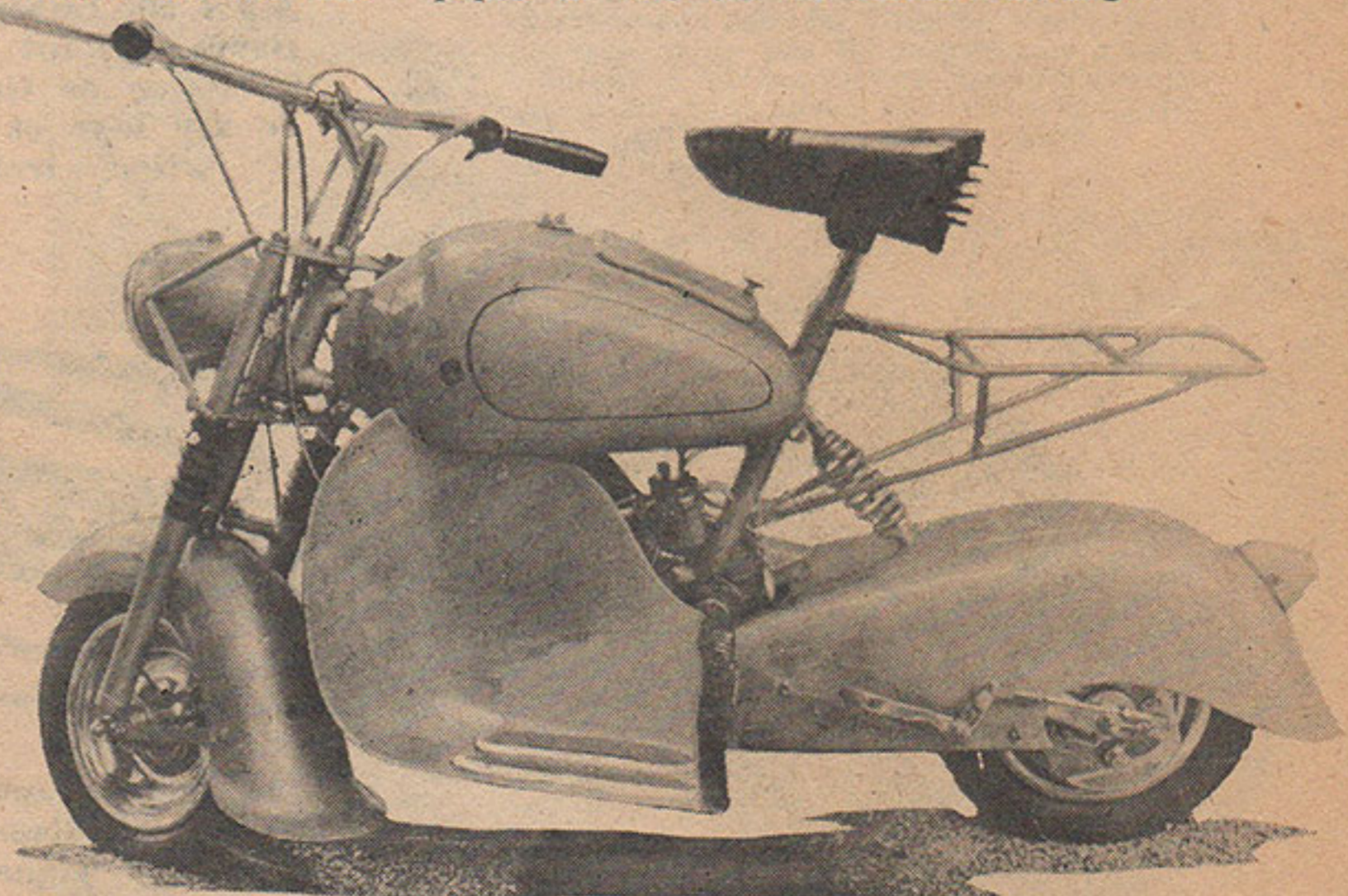
MACHINES FRANÇAISES

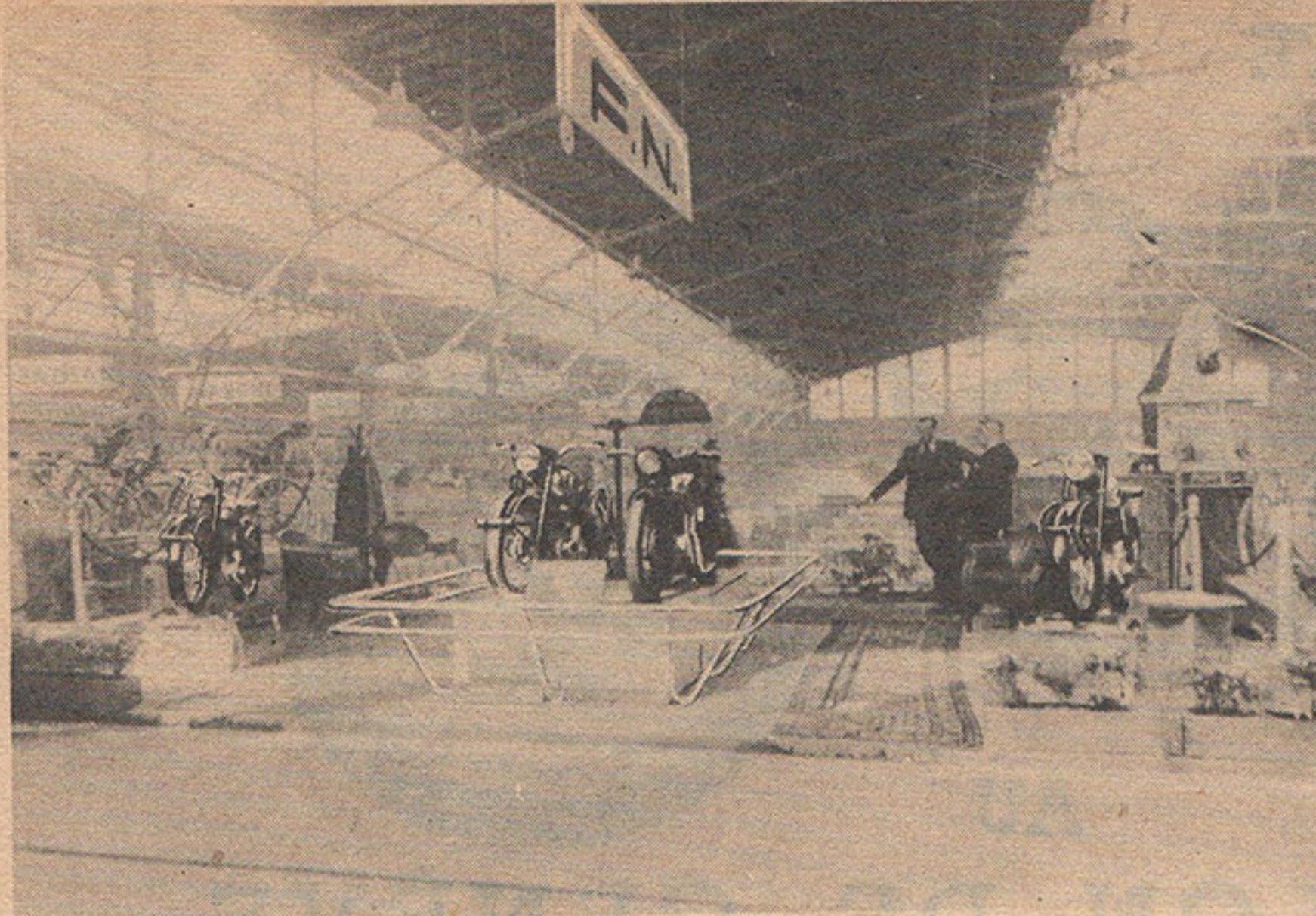
Gnome et Rhône (S.N.E.C.M.A.) exposait son 125 bien connu à moteur 2 temps et fourche télescopique.

Chez Motobécane une surprise nous attendait. A côté de la superclub 350 version 1949, de la 175 et des 125 latérales et culbutées, nous avons découvert une petite 125 à allure sport, qui, paraît-il, restera à l'état de prototype.

Le moteur qui est un 4 temps à soupapes en tête est un curieux mélange

En tête de la page : La 600 cmc. Universal type sport à soupapes en tête. Notez l'importance des moyeux freins. Ci-contre : Le Piccolo, équipé d'un moteur Cucciolo est le plus petit véhicule fabriqué en Suisse.





la plupart des machines britanniques présentées ici.

Au stand Norton, nous avons vu un bel ensemble Dominator-Swallow émaillé bleu ciel métallique, qui convient tout particulièrement au grand tourisme.

Sur un socle reposait la Manx d'usine, avec son imposant réservoir d'huile, et sa grosse culasse carrée qui doit assurer un refroidissement excellent.

Chez A.J.S., à côté de la belle twin dont la vitesse de pointe est aux environs de 160, se trouvait la 350 mono de compétition avec son énorme tromblon.

Sur ce stand également un ensemble 500 A.J.S. monocylindre et sidecar Impérial Grand Tourisme était très remarqué.

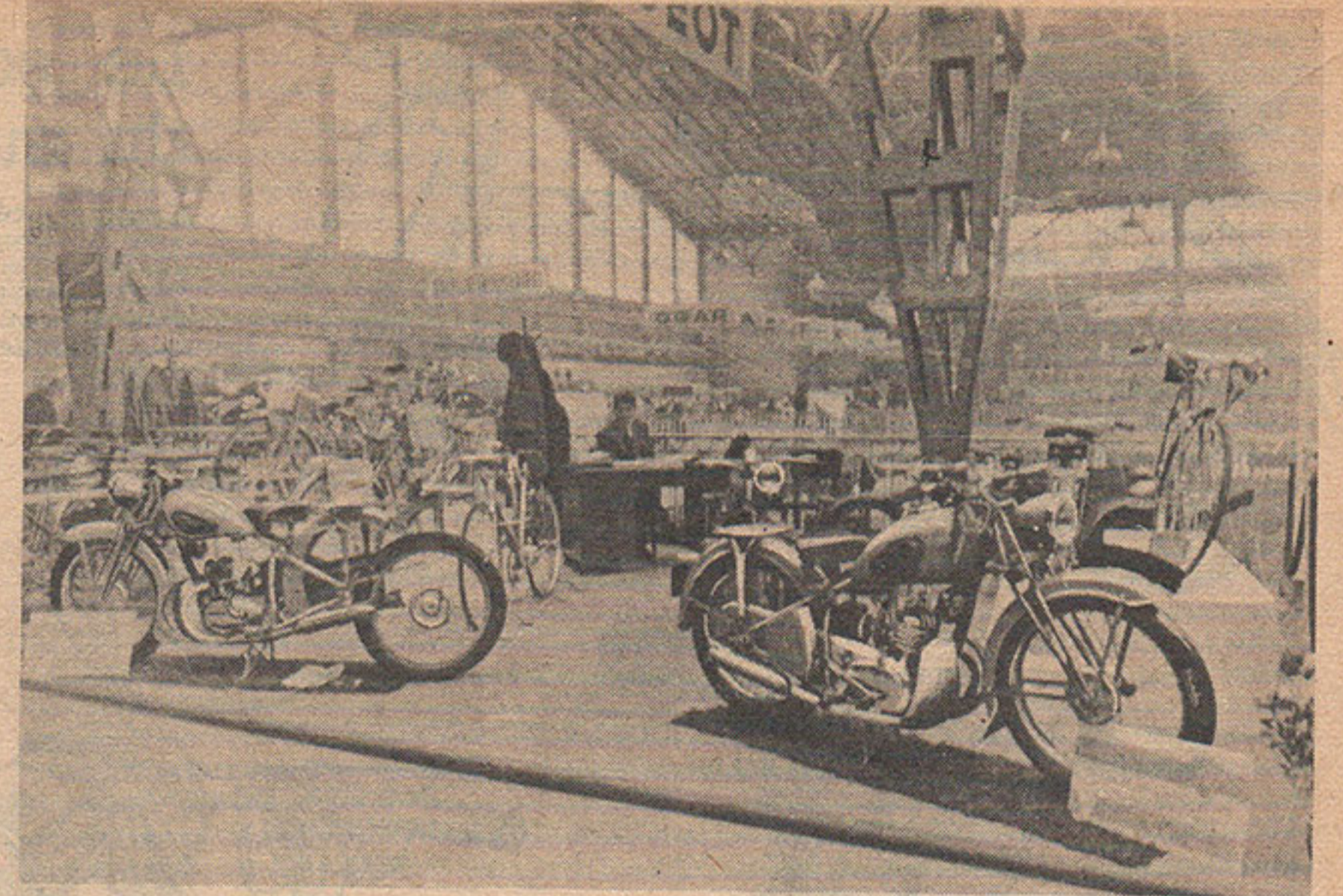
Aucune nouveauté sur les stands Ariel, Matchless, Panther, Royal-Enfield et B.S.A. dont on ne peut que signaler la belle présentation et la haute qualité technique des modèles exposés.

Sunbeam et Douglas présentaient des crévés de leur machine, montrant le fonctionnement des organes internes. Des excentriques placés sous les roues nous permettaient de constater l'important débattement des suspensions avant et arrière.

Au stand H.R.D. figurait l'ensemble sidecar Black-Shadow de Milhous. Cette machine était certainement une des plus belles exposées à Genève.

James et Francis Barnett présentaient des vélomoteurs à bloc Villiers et fourche télescopique d'un très beau fini

A gauche : Le stand F.N. où figuraient côte-à-côte un modèle 1939 et un modèle 1949. Les avantages de la nouvelle suspension intégrale F.N. par rapport à celle utilisée avant-guerre, étaient largement démontrés grâce à des excentriques tournant à vive allure, placés sous les roues. A droite : Le stand Peugeot où on remarquait les types 54, 56 et 156.



teur est désormais à double pédales. En outre la suspension avant télescopique avec amortisseurs hydrauliques remplace l'ancienne fourche en tôle emboutie. Quant à la suspension arrière télescopique, l'ancien amortisseur à friction est également remplacé par un amortisseur hydraulique.

Le poids de la machine est de 130 kgs et la vitesse maximum est de 90 kmh. Cette machine sera livrable en Suisse fin avril.

La Bianchina, également présente, ne comportait aucune modification.

La marque Gilera présentait ses 250 et 500 bien connues. Notons une 500 équipée pour le grand tourisme, avec pare-jambes, vastes sacoches, etc...

Les scooters Vespa sont toujours aussi luxueusement finis, et comportent à l'arrière des nouveaux amortisseurs hydrauliques.

EXPOSANTS BELGES, ALLEMANDS, AUTRICHIENS et TCHÉCOSLOVAQUES

F.N., Gillet et Saroléa exposaient les modèles que nous avons déjà décrits dans notre compte rendu du Salon de Bruxelles.

La Puch autrichienne fut certainement une des plus remarquées et des plus ven-

des 125 culbutées et latérales de série. Le cylindre en alliage léger est de dimensions assez importantes pour un 125. Le bloc comporte du côté gauche un bouchon de remplissage d'huile bien accessible. Suivant la tendance actuelle, le sélecteur à double pédales est à droite, et le kick à gauche. La transmission finale par chaîne se fait sous un carter étanche. Le cadre berceau est suspendu à l'avant et à l'arrière par des suspensions télescopiques.

Chez New-Map, à côté des 125 et 150 à bloc A.M.C. se trouvait une nouvelle 125 deux temps.

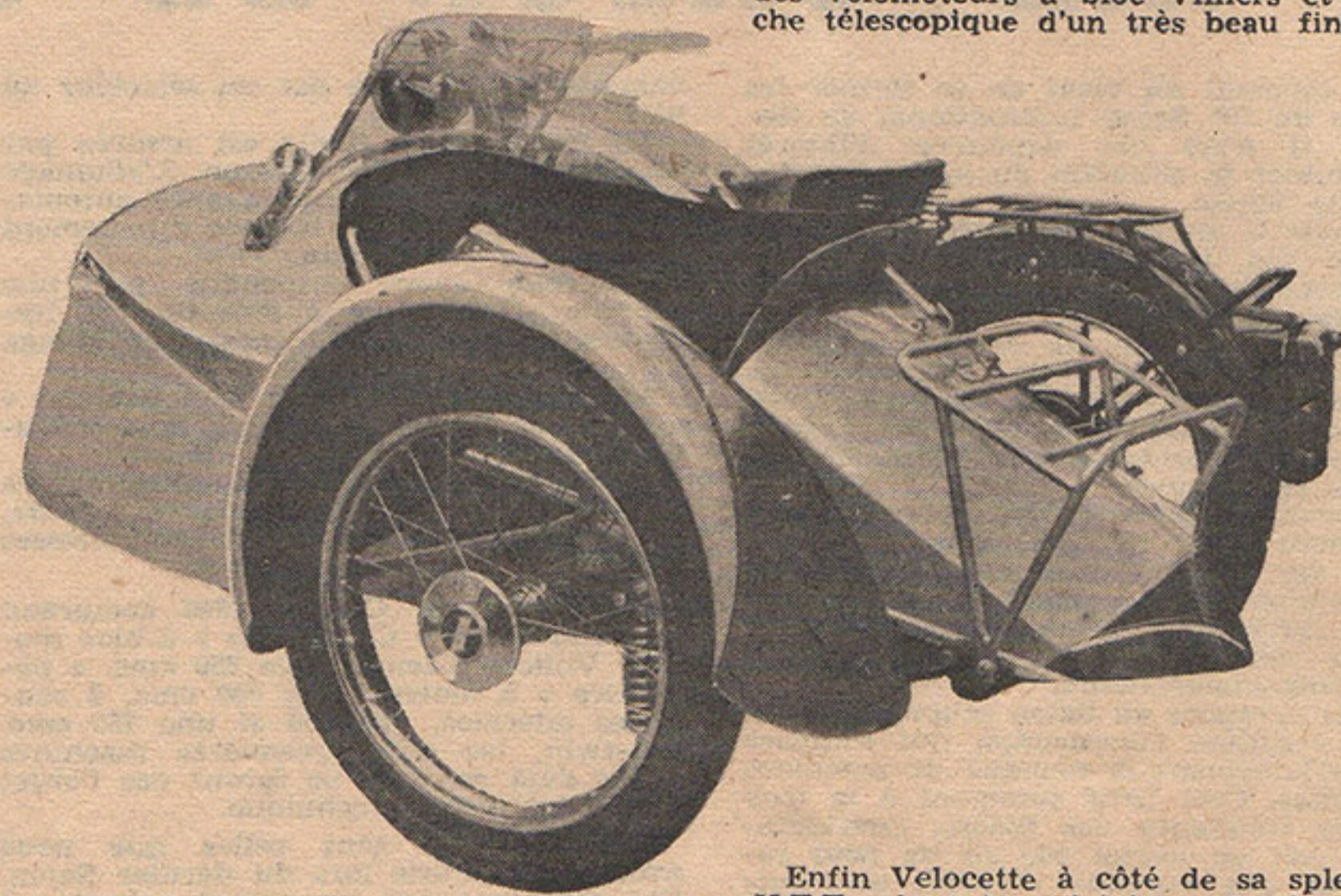
Le cylindre s'apparente étrangement à celui du 55 Peugeot, à part le collecteur d'échappement qui est typiquement New-Map. La boîte à 4 vitesses est à commande conjuguée au pied et à la main. Le cadre est sans suspension arrière.

Peugeot présentait un type 56 muni d'un carter enfermant le volant magnétique. Les autres modèles 54, 55 et 156 étaient identiques à ceux exposés à Paris.

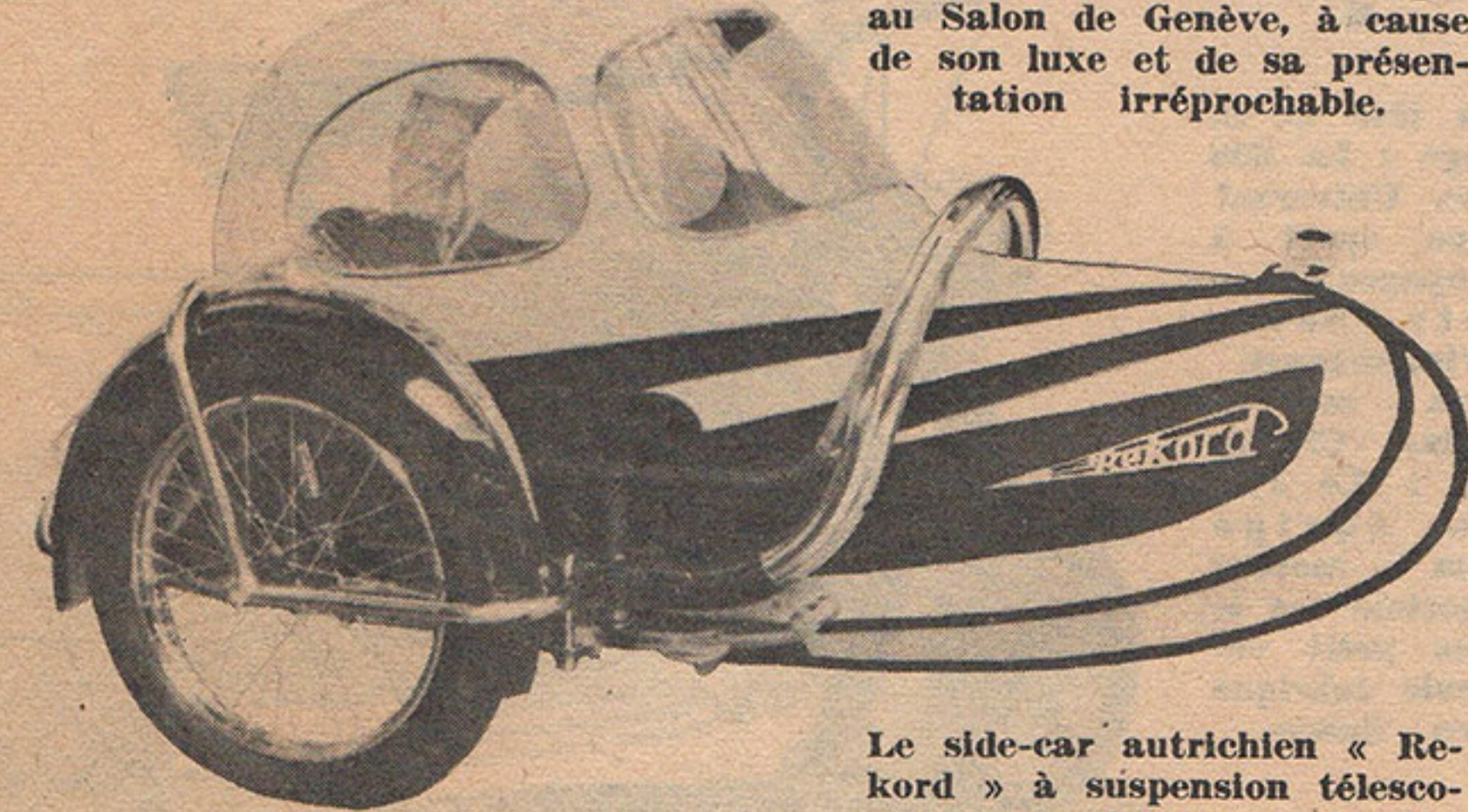
Sur le stand Terrot, belle présentation d'ensemble des motorettes et de la 350 latérales à fourche télescopique.

MOTOCYCLETTES ANGLAISES

Nous avons revu, sous le même aspect qu'aux Salons de Londres et de Bruxelles,



Ci-dessus : Un bel ensemble A.J.S. 500 Impérial Grand Tourisme, qui fut très remarqué au Salon de Genève, à cause de son luxe et de sa présentation irréprochable.



Le side-car autrichien « Rekord » à suspension télescopique.

Enfin Velocette à côté de sa splendide K.T.T., dont les victoires en circuit ne se comptent plus, présentait la nouvelle 150 qui a soulevé tant de polémiques. Somme toute, très belle présentation britannique.

STANDS ITALIENS

Nous avouons être un peu surpris du peu d'importance de la participation Italienne.

Chez Guzzi, très joli stand, où la petite « 65 » voisinait avec la puissante « Gumbalunga ».

A part cela signalons les 250 Airone et 500 G.T.V., toutes deux à suspensions avant et arrière télescopiques.

Sur la Gumbalunga notons le réservoir de forme nouvelle et le curieux pot d'échappement cylindrique.

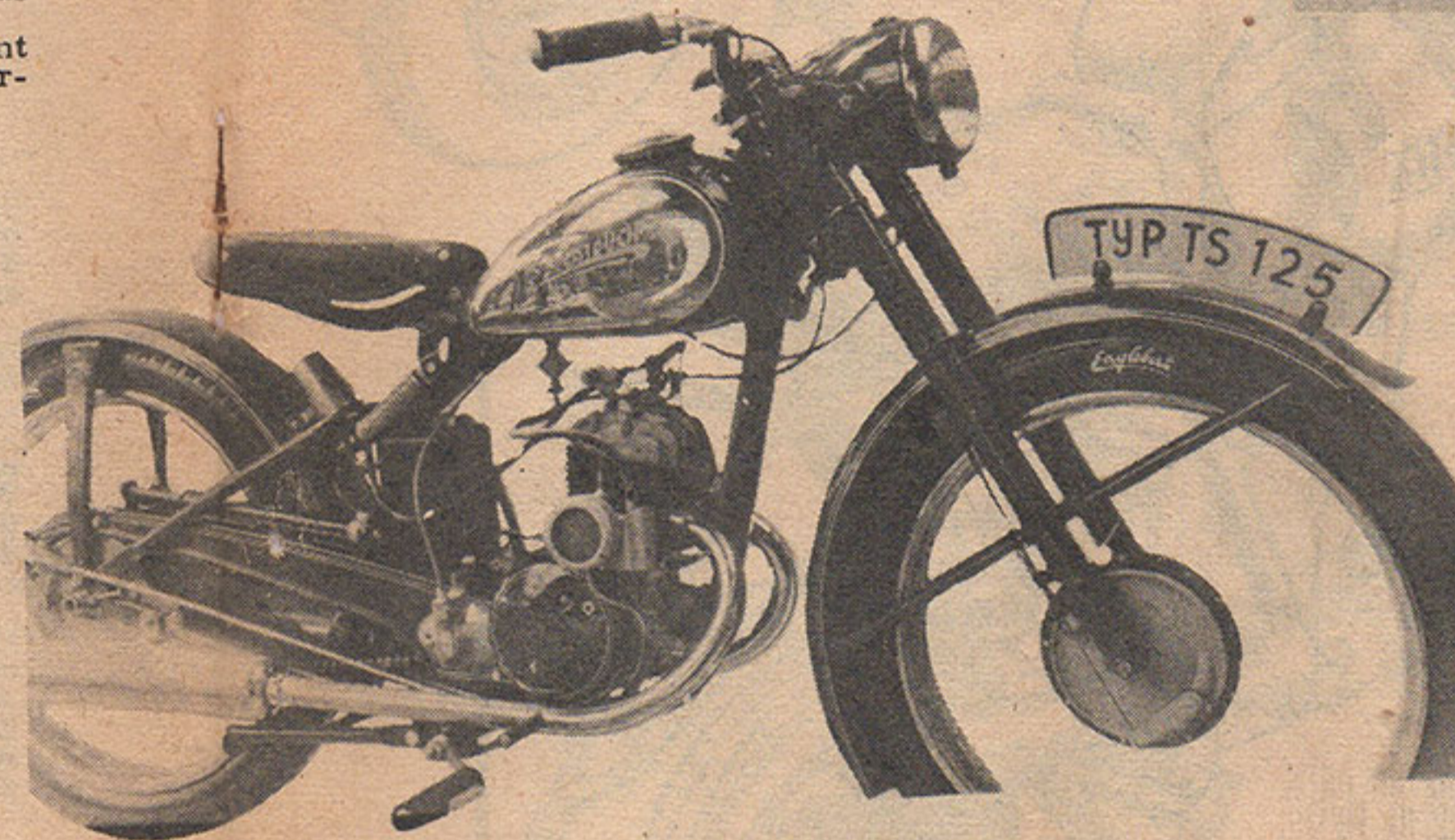
La fourche avant est du type à balancier et semble avoir un important débattement.

La nouvelle 500 bicylindre compétition, ainsi que le petit scooter 125 n'étaient pas exposés.

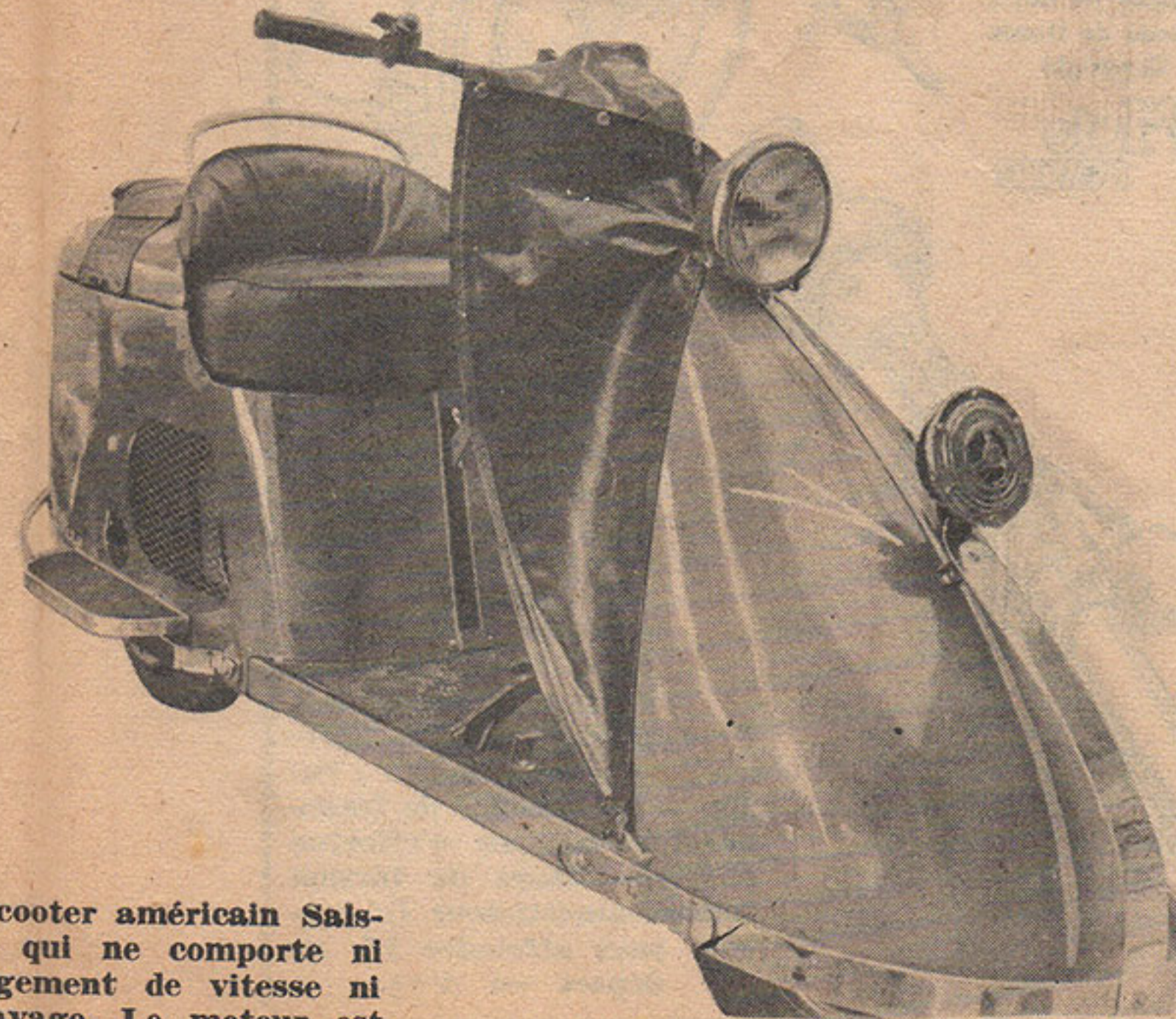
Au stand Bianchi, une nouveauté : la 250 Stelvio dérivée directement de la 250 type EE/2.

Le moteur par lui-même n'a pas beaucoup changé. C'est toujours le « quart de litre » à soupapes en tête développant 9 CV 5 à 5.000 t.-m.

Par contre la boîte de vitesses est nouvelle : elle est à 4 rapports et le sélec-



Ci-contre : La 125 Puch sport avec fourche télescopique, qui sera livrable en Suisse au mois d'avril. Ci-dessous : Le nouveau vélomoteur New-Map équipé d'un semi-bloc 2 temps. La boîte est à 4 rapports.



Le scooter américain Salsbury qui ne comporte ni changement de vitesse ni débrayage. Le moteur est un 4 temps à soupapes latérales de 318 cmc.

dues (nombreuses sont les 125 dans les rues de Genève).

La 250 était identique à celle présentée l'année dernière à Genève. A noter le graissage séparé sur cette machine, dont le débit est proportionné à la charge et au nombre de tours du moteur.

Sur la petite 125 sport, notons l'adoption d'une fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques.

La participation allemande qui était assez importante mérite d'être détaillée.

Chez B.M.W., une seule machine déjà connue, la 250 R24.

Chez N.S.U., nombreux vélomoteurs, entre autres la « Quick », la 125 2 temps et la Fox. A côté figurait une 250 OSL dont la seule nouveauté était la fourche avant télescopique.

Zundapp présentait sa petite 200 cmc. 2 temps (la seule 200 cmc. du Salon avec la Francis Barnett).

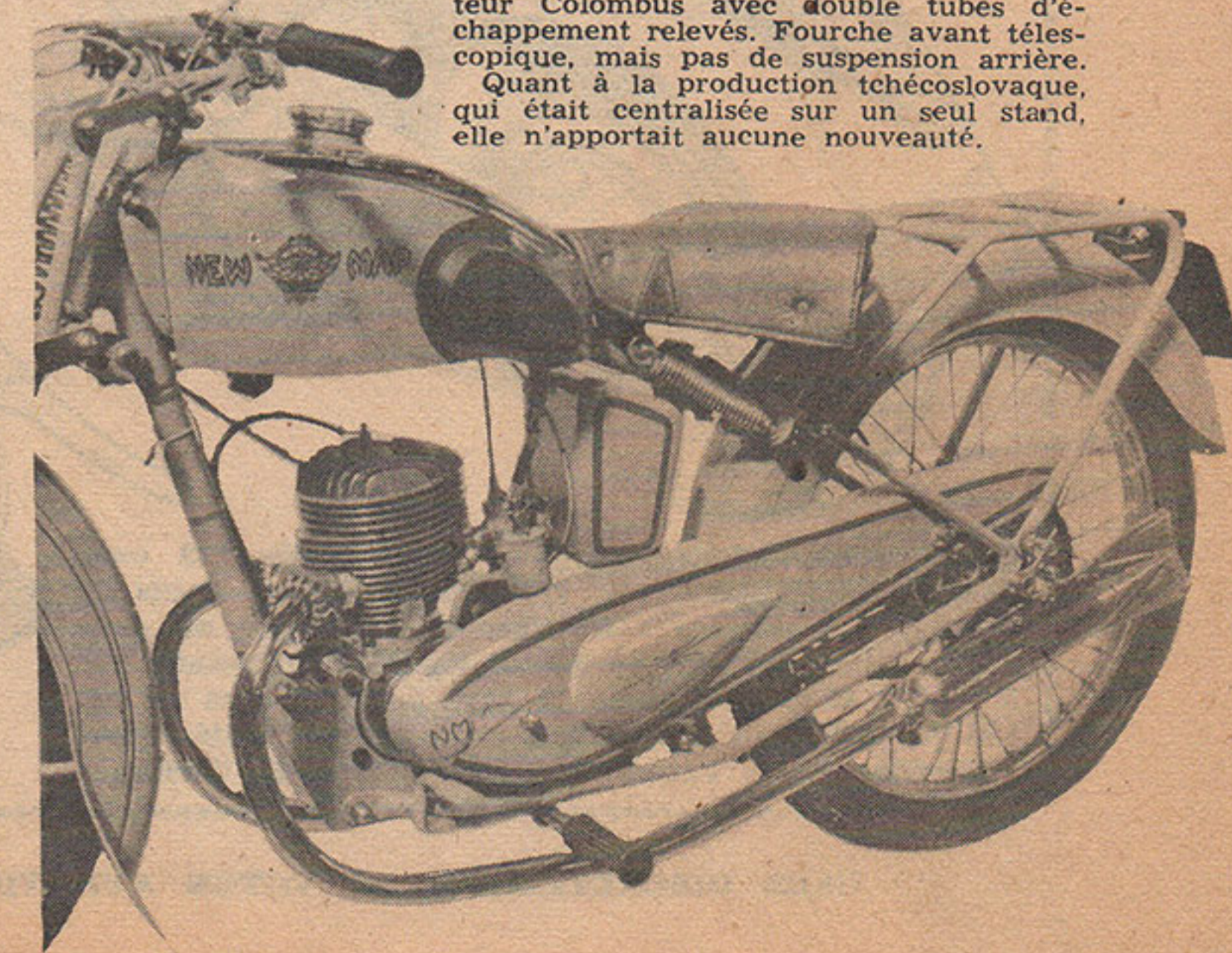
Au même stand était réunis les marques T.W.N. et Horex.

Chez T.W.N. deux motocyclettes, la 125 cmc. d'avant-guerre et une 250 deux temps deux pistons. Cette machine ne possède plus le cylindre à ailettes interrompues qui lui avait donné le surnom de « hérisson ».

A part cela ce modèle est semblable à celui qui existait pendant la guerre.

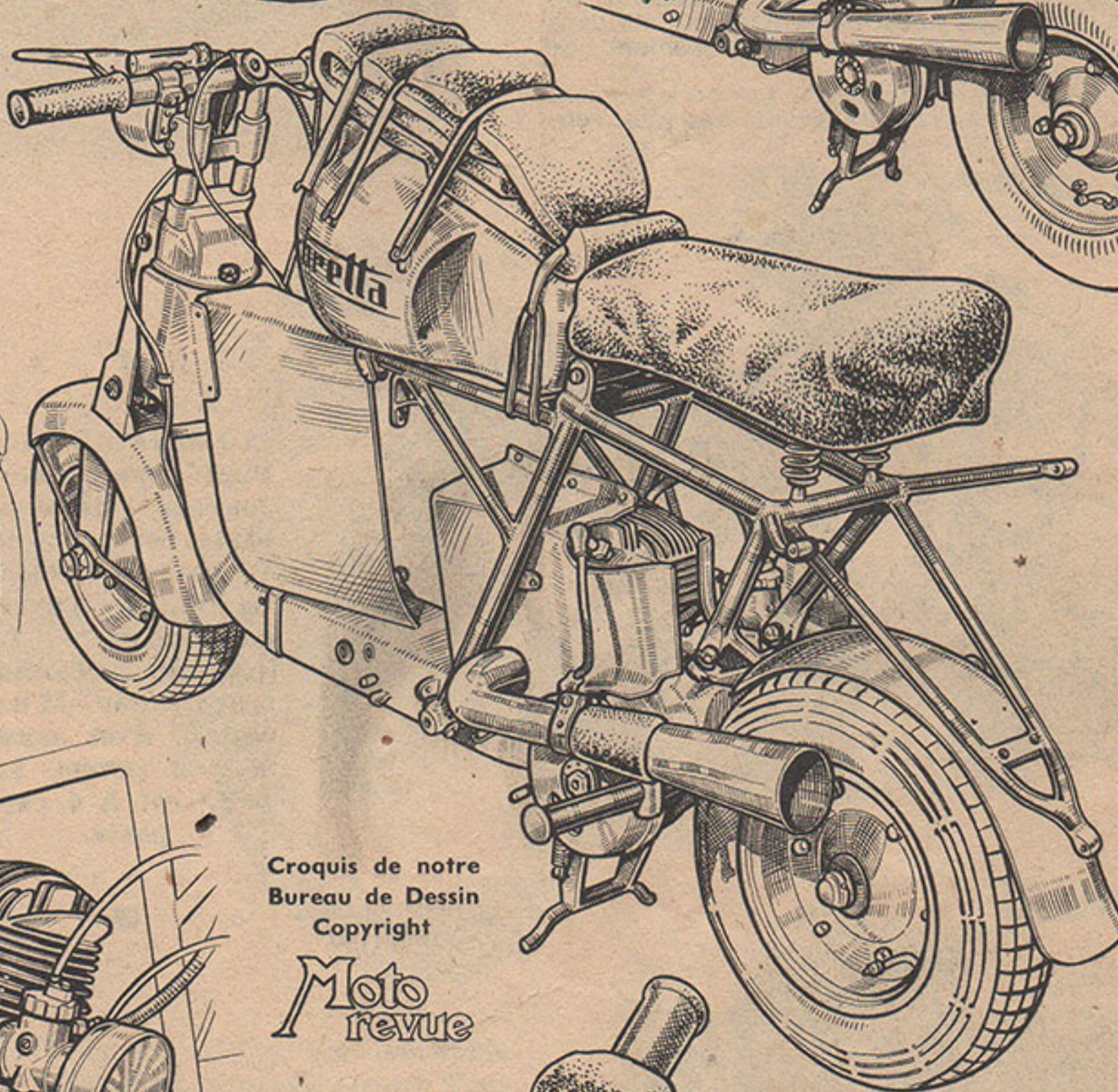
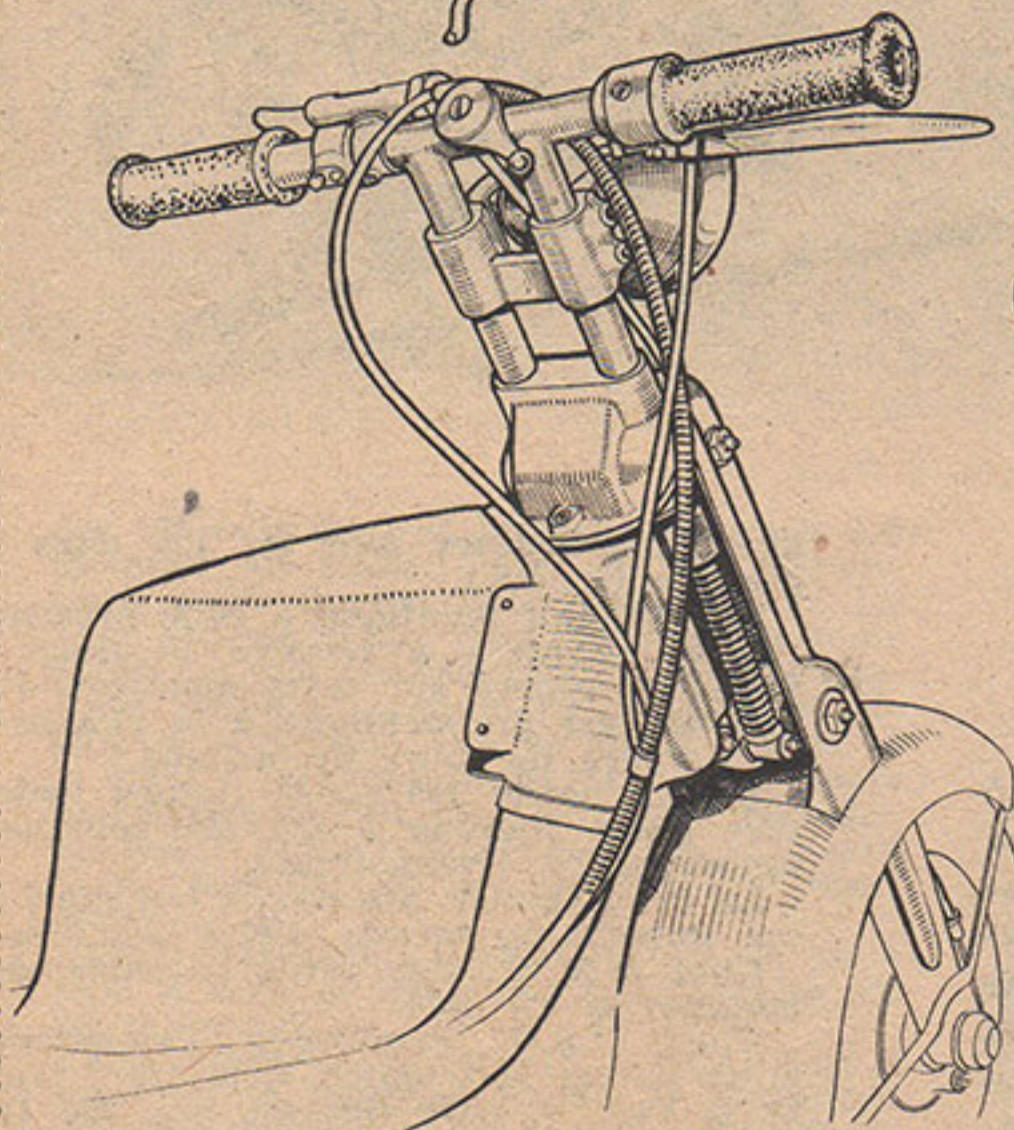
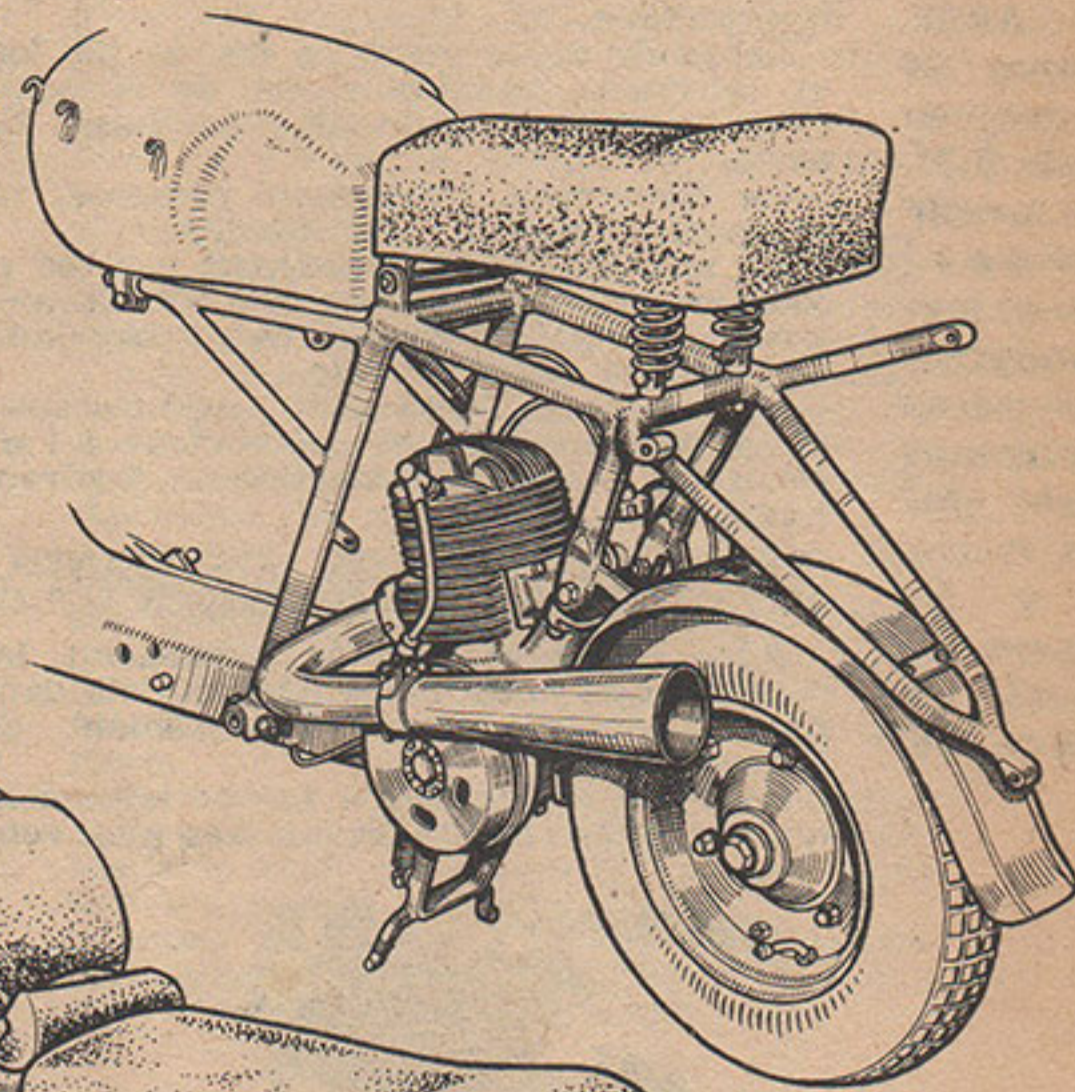
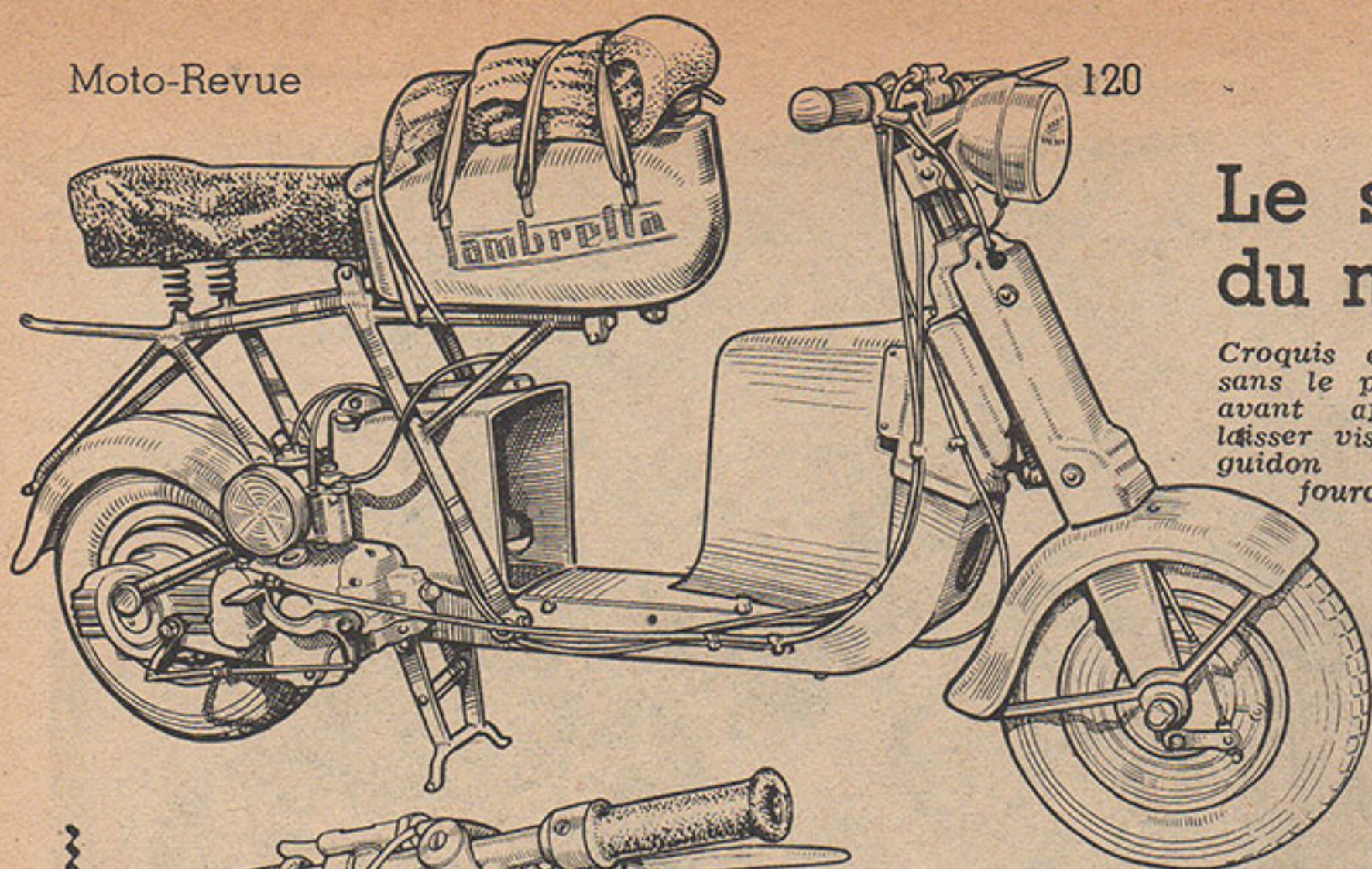
Chez Horex, une 350 sport à bloc moteur Columbus avec double tubes d'échappement relevés. Fourche avant télescopique, mais pas de suspension arrière.

Quant à la production tchécoslovaque, qui était centralisée sur un seul stand, elle n'apportait aucune nouveauté.



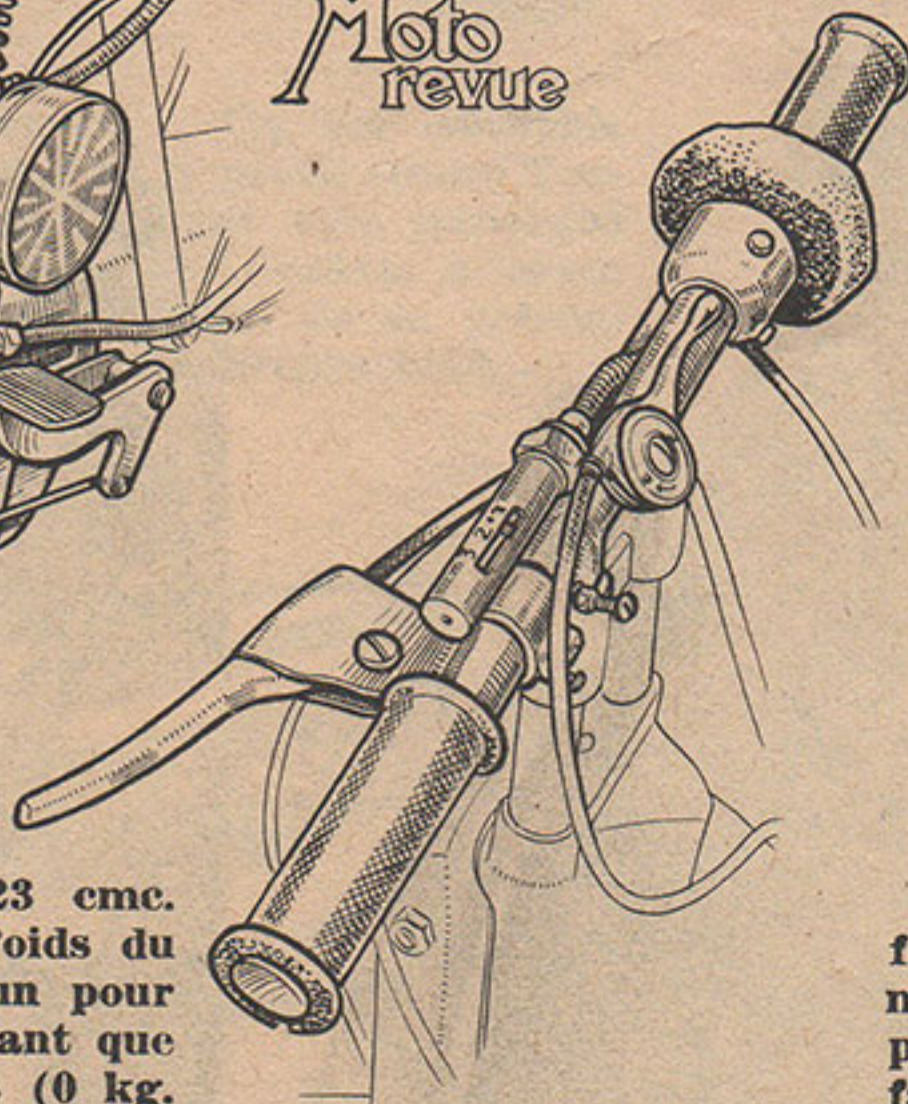
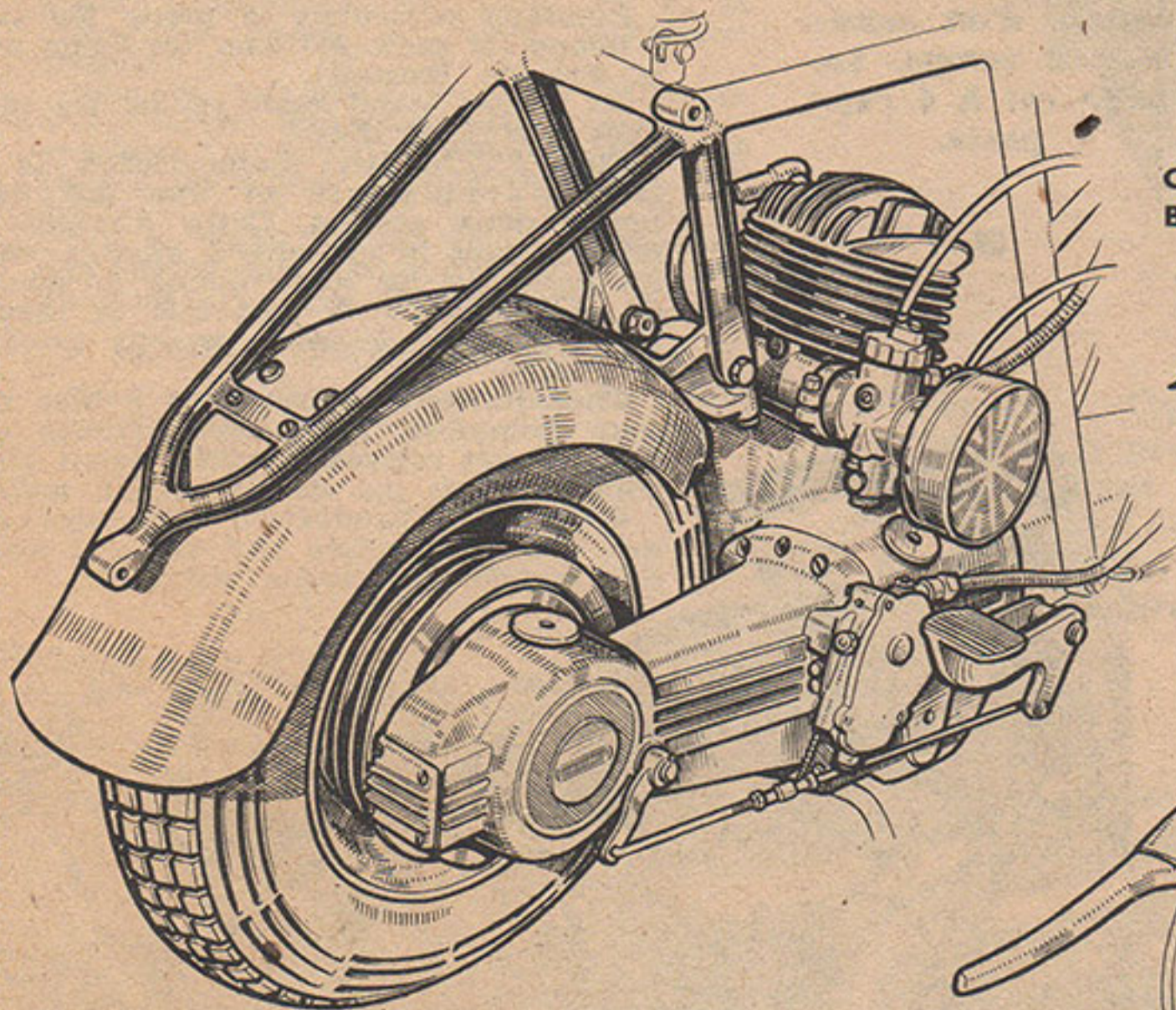
Le scooter des records du monde LAMBRETTA

Croquis exécutés sans le profilage avant afin de laisser visibles le guidon et la fourche



Croquis de notre Bureau de Dessin Copyright

Moto revue



QUELQUES PRECISIONS : Moteur de 123 cmc. 52 x 58, développe 7 CV 1/2 à 5.400 tours. Poids du Scooter des records : 61 kgs. (Il en existe un pour les circuits construit en métal léger et ne pesant que 50 kgs). Consommation : 1 litre pour 22 kms (0 kg. 455 grs/CV-H). Un modèle à compresseur, entièrement profilé, est à l'étude pour le record de l'heure.

En haut, à gauche : Vue générale côté transmission. A droite : Détail du moteur sans son capotage canalisant l'air. Puis vue générale côté échappement. A gauche : détail de la direction et de la suspension dont on aperçoit les ressorts ; enfin, vue du carter de transmission, laquelle s'effectue par une barre de torsion faisant amortisseur (la torsion peut atteindre 16° au départ en 1^{ère}).

USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

A MONTLHÉRY :

Le Scooter italien **LAMBRETTA** bat 33 records du monde

18 POUR LA CATEGORIE 125 cmc.
6 VALABLES POUR LES 175 cmc.
ET 3 POUR LES 250 cmc.

La maison Lambretta qui venait de s'approprier en Italie 13 records en catégorie 125, vient d'en battre 33 autres à Montlhéry.

C'est le mercredi 23 à 8 h. 47 que l'équipe italienne composée de Masserini, Brunori, Masetti et Rizi, partait à l'assaut des records de longue durée.

Cette tentative a pleinement réussie, puisque le jeudi matin 33 records étaient tombés.

Notons que chaque pilote parcourait 100 tours sans s'arrêter, ce qui correspond approximativement à 2 h. 1/2 de pilotage entre chaque relais.

100 miles : 1 h. 29' 7" 55/100 (moyenne 108 kmh. 340).

2 heures : 217 kms 810 (moyenne 108 kmh. 905).

3 heures : 321 kms 942 (moyenne 107 kmh. 314).

4 heures : 433 kms 219 (moyenne 108 kmh. 304).

500 kms : 4 h. 36' 21" 53/100 (moyenne 108 kmh. 554).

5 heures : 539 kms 284 (moyenne 107 kmh. 586).

6 heures : 647 kms 852 (moyenne 107 kmh. 975).

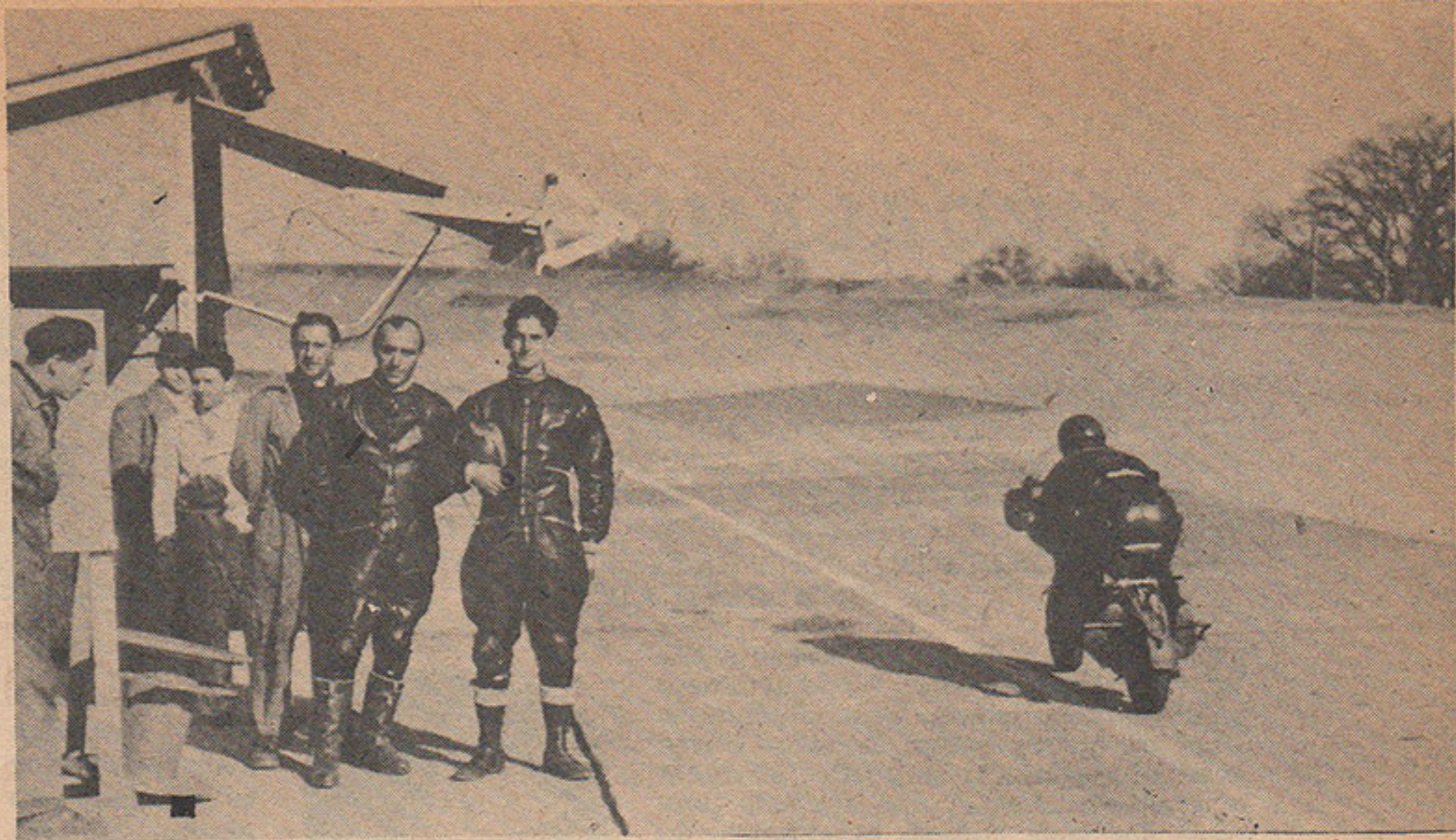
7 heures : 754 kms 723 (moyenne 107 kms 817).

300 miles : 7 h. 30' 28" 52/100 (moyenne 107 kmh. 184).

8 heures : 858 kms 768 (moyenne 107 kmh. 346).

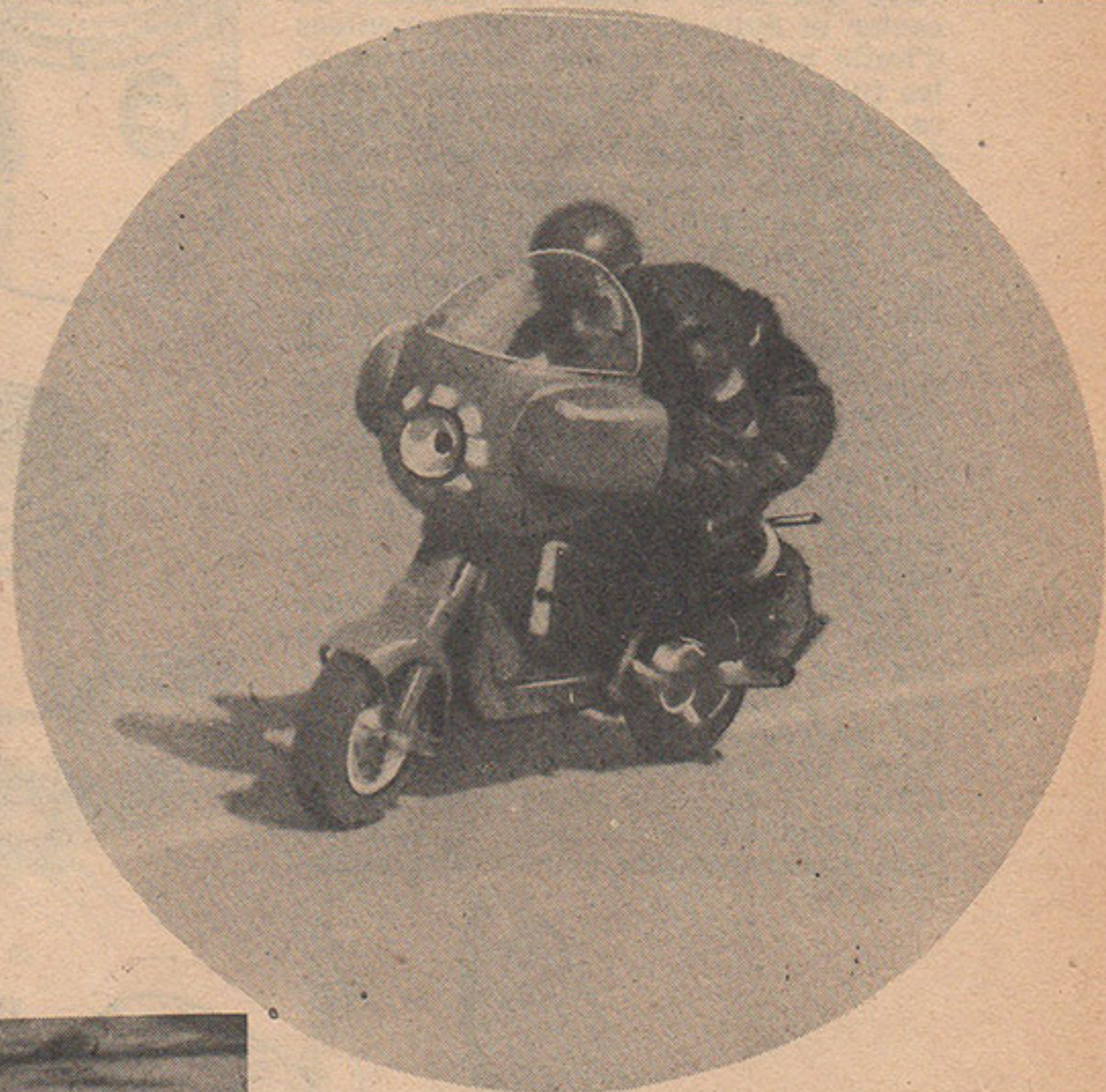
9 heures : 966 kms 193 (moyenne 107 kmh. 354).

1.000 kms : 9 h. 17' 40" 89/100 (moyenne 107 kmh. 588).



Tandis que Rizi tourne, Masserini (à gauche) et Masetti préfèrent poser pour notre photographe, plutôt que d'encourager leur coéquipier qui vient de partir pour 2 heures 1/2.

Ci-contre et ci-dessous : 2 passages de Masetti, le plus rapide des pilotes du record, dans le virage (où il tient la corde à 50 cms. du bord) et dans la ligne d'arrivée, en face la cabane de ravitaillement.



10 heures : 1.049 kms 128 (moyenne 104 kmh. 912).

Dans la soirée et dans la nuit, en dépit de quelques ennuis d'éclairage provenant du survoltage et qui obligèrent fréquemment à changer d'ampoule, la chute des records continuait.

11 heures : 1.135 kms 425 (moyenne 103 kmh. 220). Anc. rec. : 900 kms 886 (moy. 81 kmh. 900, par Wech-Kohler sur Train, le 13-10-33 à Montlhéry).

12 heures : 1.223 kms 299 (moyenne 101 kmh. 999). Anc. rec. : 982 kms 151 (moy. 81 kmh. 850), même équipe même date).

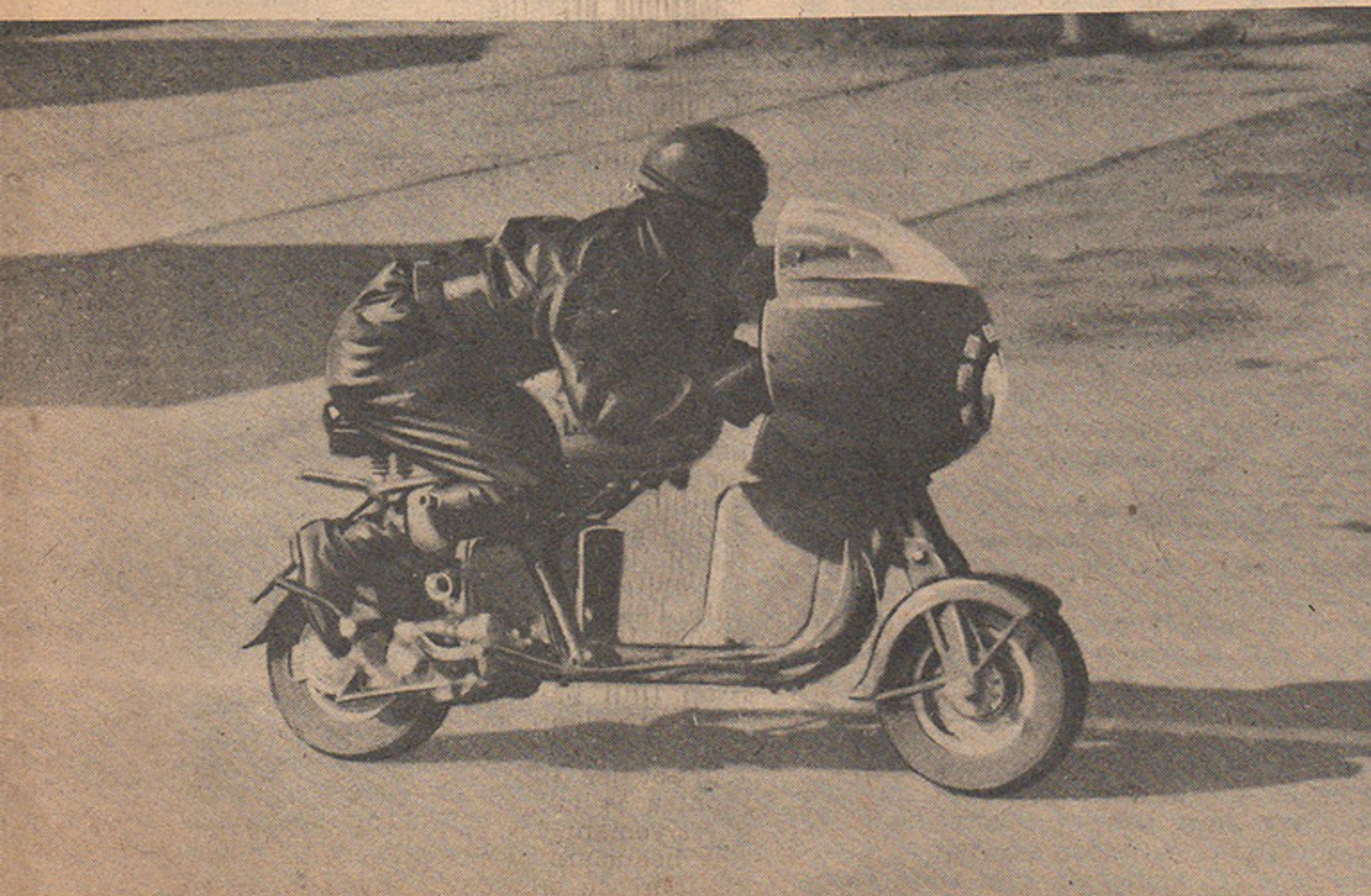
1.000 miles : 16 h. 18' 10" 70/100 (moy. 98 kmh. 714). Anc. rec. : 20 h. 59' (moy. 76 kmh. 690).

2.000 kms : 21 h. 19' 3" 13/100 (moy. 93 kmh. 819).

24 heures : 2.268 kms 431 (moyenne 94 kmh. 517).

Tous les records battus sont valables en classe 4 (125 cmc.) ; les records des 10 heures, 11 heures, 12 heures, 1.000 miles, 2.000 kms et 24 heures sont valables en classe 6 (175 cmc.), et les records des 1.000 miles, 2.000 kms et 24 heures valent également pour la classe A (250 cmc.).

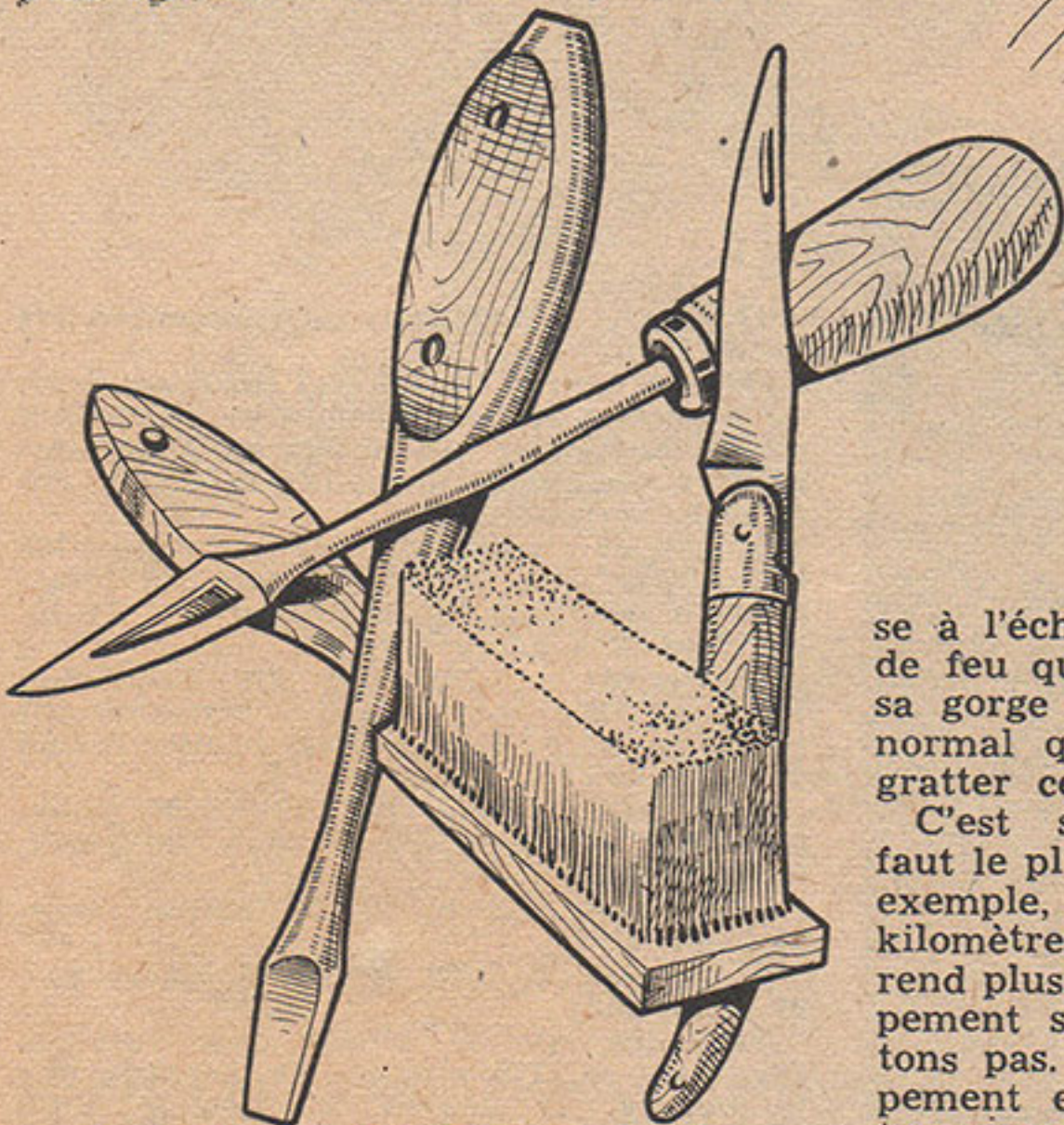
C'est donc bien 33 records du monde (18 en classe 4, 12 en classe 6 et 3 en classe A) que le scooter Lambretta vient de s'approprier.



DECALAMINAGE D'UN 2 TEMPS

PLUS ENCORE QUE SUR UN 4 TEMPS, LE DECALAMINAGE DOIT ETRE FREQUENT ET MINUTIEUSEMENT FAIT SUR UN 2 TEMPS. DE LUI DEPEND EN GRANDE PARTIE LE RENDEMENT, LA REGULARITE, LA NERVOUSITE ET LA CONSOMMATION. EFFECTUEZ DONC CETTE OPERATION ASSEZ FASTIDIEUSE AVEC TOUT LE SOIN DESIRABLE

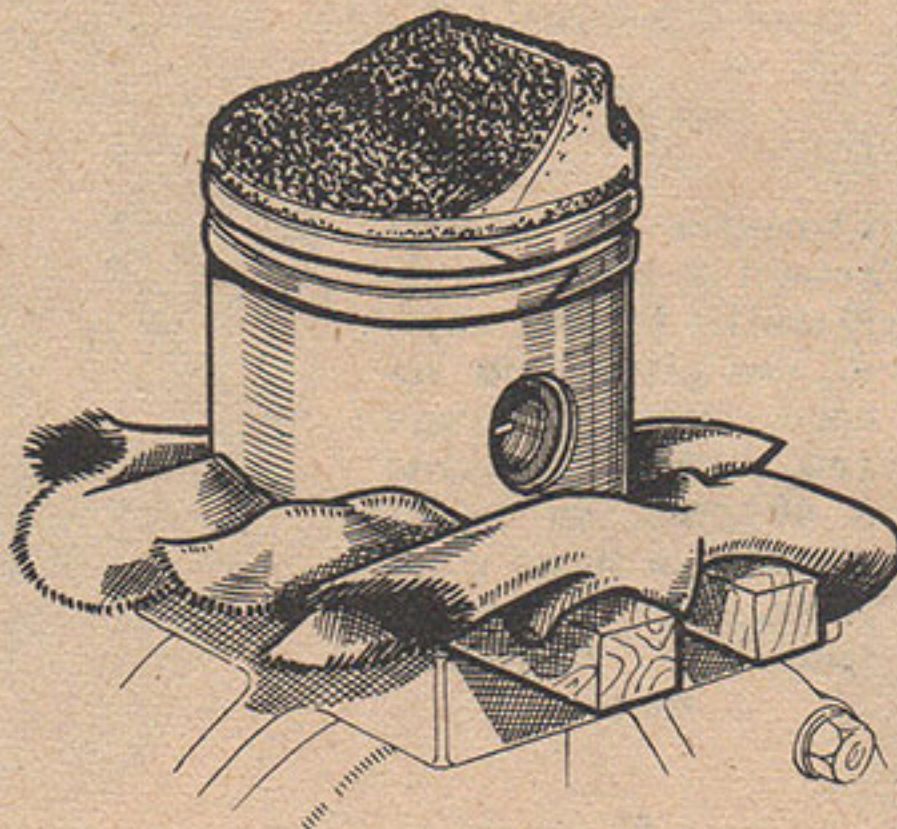
Q U'UN deux temps ait besoin d'être décalaminé plus fréquemment qu'un quatre temps, c'est indéniable. Dans un quatre temps, le piston forme avec ses segments, et particulièrement le segment râcleur, une sérieuse barrière qui isole culasse et cylindre du carter et évite en partie les remontées d'huile vers la chambre d'explosion et les fuites de gaz vers le carter. Certes, ce n'est pas une cloison absolument étanche, et il faut bien qu'une certaine quantité d'huile passe pour graisser les segments, le piston et le cylindre. Et ce peu d'huile finit par pénétrer dans la chambre de combustion. Elle brûle incomplètement et forme du coke, mais le processus est très lent, et sur un moteur à caractéristiques moyennes, il arrive que l'on puisse parcourir dix et quinze mille kilomètres avant d'avoir recours au décalaminage. On peut même avec des carburants contenant de l'alcool, ou par addition de camphre à l'essence, accroître ces distances. Dans un deux temps à graissage par mélange, les gaz qui pénètrent dans le cylindre sont chargés d'huile, et bien que dans les moteurs modernes on ait pu réduire considérablement la proportion d'huile, il en reste assez pour former plus rapidement du coke. Il s'en dépose également une couche plus épais-



Quelques outils à ne pas utiliser pour décalaminer : la brosse métallique, le couteau, le tournevis, le grattoir sont autant d'ennemis pour cette opération.



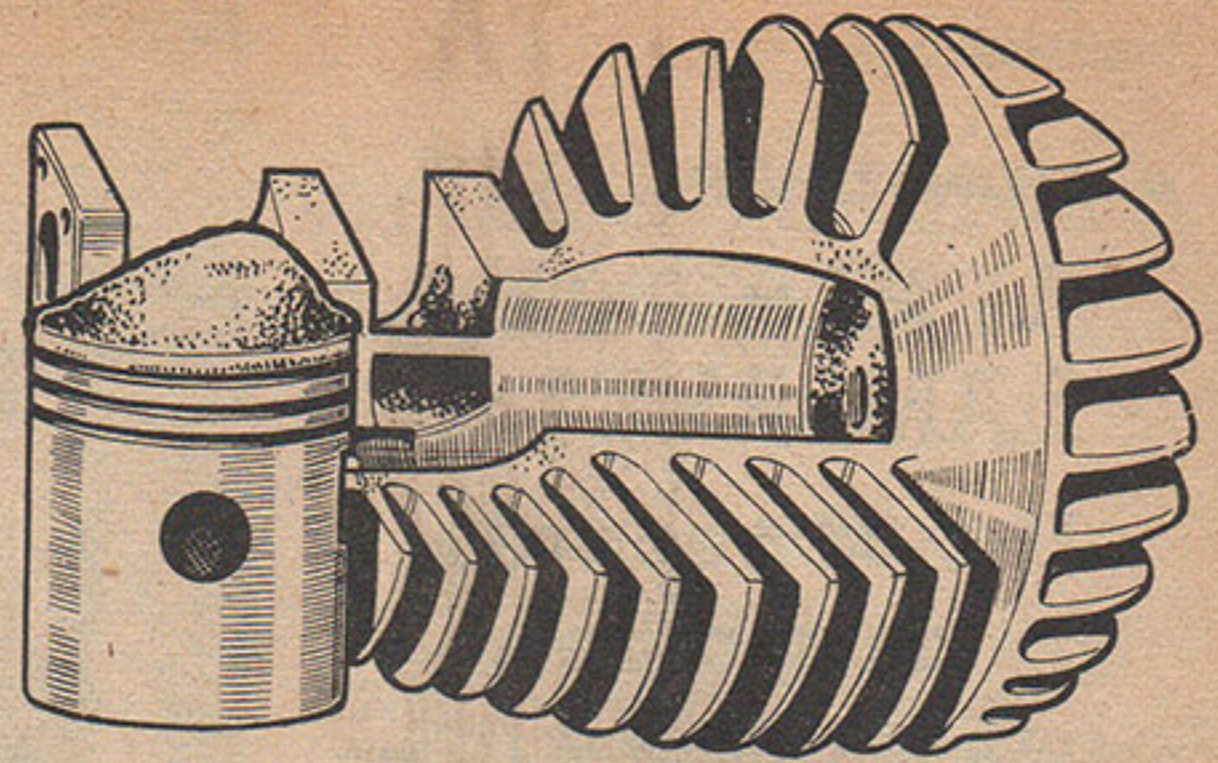
La calamine s'accroche sur le sommet du piston. Si celui-ci possède un déflecteur, veillez à ne pas le rayer avec un outil trop dur.



On peut décalaminer le piston sans le retirer de la bielle ni démonter les carters. Il suffit de le caler avec 2 morceaux de bois et de boucher soigneusement l'ouverture du carter avec un chiffon.

se à l'échappement et sur le segment de feu qui finit par être bloqué dans sa gorge par la calamine. Il est donc normal qu'il faille plus fréquemment gratter cette calamine.

C'est surtout l'échappement qu'il faut le plus fréquemment nettoyer, par exemple, tous les deux ou trois mille kilomètres. Quand notre moteur ne rend plus bien et que le bruit d'échappement semble mou, hésitant, n'hésitons pas. Enlevons les tubes d'échappement et examinons l'orifice. Grattons ces crasses, passons dans les tubes un bouchon de paille de fer fixé sur une cordelette, et ramonons-les consciencieusement. Profitons de ce que l'orifice nous permet d'apercevoir les segments et le piston pour nous assurer que les segments sont bien lisses



et bien brillants, et que le piston n'est pas trop sale. Si tout nous semble normal, remontons les tubulures, et nous voilà tranquilles pour un bon nombre de kilomètres.

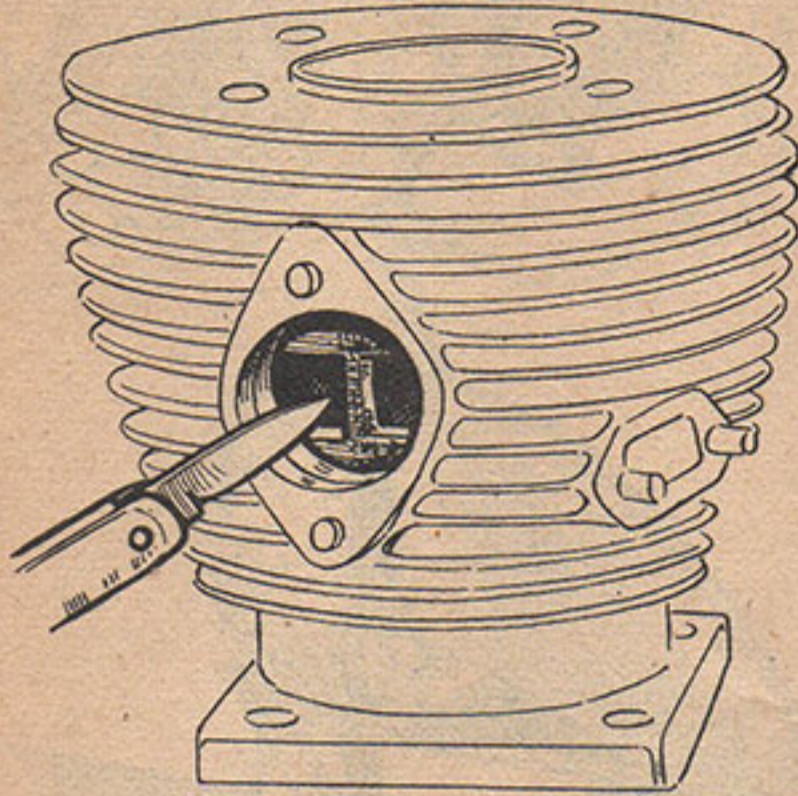
Si au contraire les segments sont sales et coincés par la calamine, un nettoyage général s'impose. Cela se produira après 5 ou 6.000 kilomètres. Quant aux segments, leur remplacement sera généralement utile tous les 10.000 km. Tous les 25 à 30.000 kms., il sera, en général, nécessaire de réalésier ou de rechemiser le cylindre et de changer le piston. Ce ne sont là que des chiffres approximatifs et moyens, tels qu'ils résultent d'une expérience prolongée sur des moteurs courants, dans des conditions normales d'utilisation. C'est également vers 25 ou 30.000 kms. que l'embiellage donne des signes d'usure. Il est donc sage de tabler sur une réfection d'ensemble environ tous les 30.000 kms. Même dans le cas d'un changement de chemise que l'on serait tenté d'effectuer soi-même, il vaut mieux s'adresser au constructeur ou à un spécialiste puisqu'il faudra en même temps ajuster un axe de piston et aléser l'œil du pied de bielle, rectifier la tête de bielle pour recevoir des galets plus gros, démonter le vilebrequin pour changer le maneton, etc. Nous vous mettons en garde une fois de plus contre des réparations effectuées sans assez de précision, par un amateur ou même par certains margoulin. C'est justement ce qu'on peut redouter quand on achète une machine d'occasion hâtivement rafistolée et repeinte pour la vente, qui tiendra pendant un court essai, mais qui vous lâchera quelques kilomètres plus tard.

En somme, notre rôle sera : 1° de décrasser l'échappement tous les 3.000 kms par exemple. C'est l'affaire d'une demi-heure. 2° tous les 6 à 8.000 km., de décalaminer le moteur. 3° tous les 10 à 12.000 km., de changer les segments.

La première de ces opérations n'appelle guère de remarques, il faut gratter avec soin avec un couteau ou un grattoir plutôt émoussé, surtout si le cylindre est en aluminium. Bien entendu, le piston doit être en bas de sa course. Ramenez bien les crasses vers l'extérieur. N'oubliez pas de ramoner tubulures et silencieux. Attention aux queues de poisson que le gou-dron finit par obstruer.

Le décalaminage complet est plus long. Après avoir enlevé le carburateur et les tubes d'échappement, démontez la culasse en desserrant progressivement les écrous en diagonale. Sur beaucoup de moteurs, il n'y a pas de joint de culasse, mais un emboîte-

ment à chicane. S'il y a un joint métalloplastique, il vaut mieux en changer. Si la culasse ne se décolle pas, enlevez la bougie et vissez un vieux culot de bougie dans lequel vous passerez un crochet. On peut aussi taper sur le pourtour de la culasse avec un maillet de cuir ou de caoutchouc. Jamais il ne faut introduire un tour-

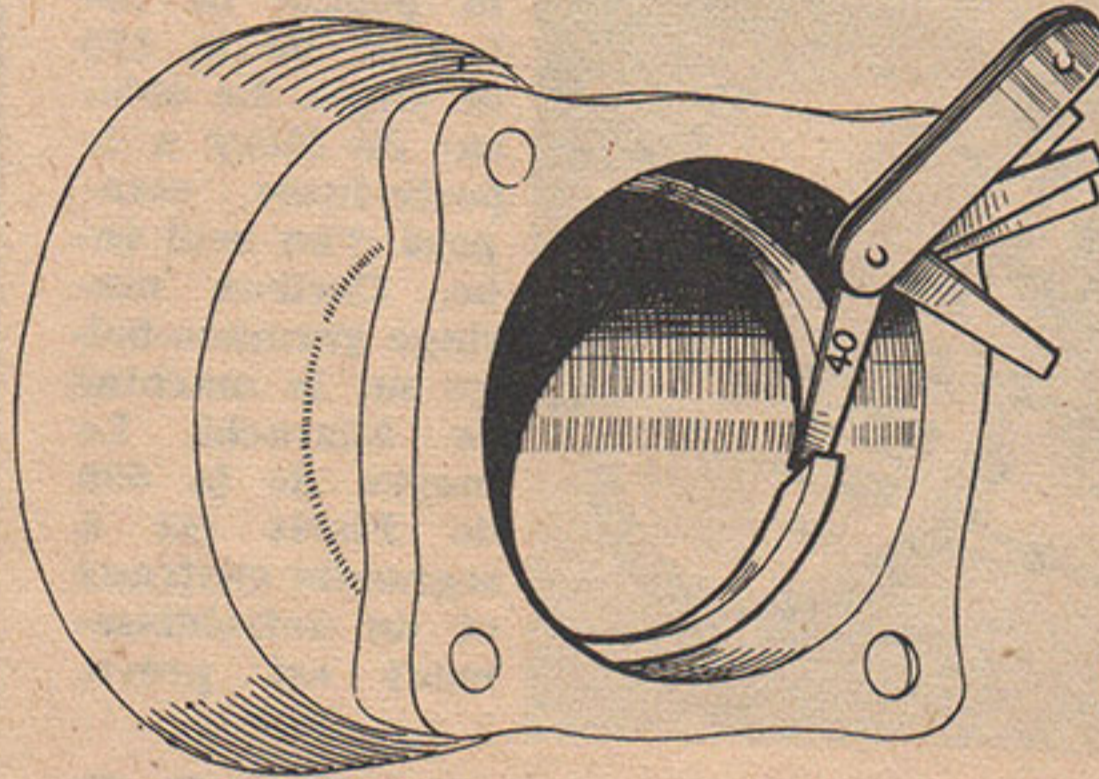


On peut décalaminer les lumières d'échappement par l'orifice de sortie des gaz.

nevis ou une lame entre la culasse et le cylindre. Sortez ensuite le piston en maintenant le piston au point mort bas. Faites tenir le volant par un aide. Sortez le cylindre bien d'aplomb car une bielle n'a pas une grande rigidité latérale et se fausse aisément. Avec une pince à longs becs, dégagez les joncs d'arrêt de l'axe, et faites un repère sur l'axe pour le remonter dans sa position primitive. Si le piston est à fond plat, repérez-le également, par exemple, par une croix du côté de l'échappement. Avec les pistons à déflecteur, il n'y a pas d'erreur possible, la partie en pente douce se trouvant du côté de l'échappement. Il faut démonter le piston parce qu'on évite ainsi la chute de parcelles de calamine dans le carter, et aussi parce qu'on doit nettoyer la partie interne du piston où des gommes se forment. Elles gênent le refroidissement interne du piston. Il est toujours prudent de se munir, au préalable de segments de rechange et aussi de joints d'embase. A la rigueur on peut faire des joints avec du papier kraft ou du papier d'emballage, mais on n'arrivera pas à les découper aussi nettement. Pour gratter la calamine, servez-vous d'une baguette de soudure dont vous aurez aplati l'extrémité, ou d'un morceau de cuivre, car il ne faut pas rayer le métal. Si les segments sont coincés, vous n'avez guère de chances de les enlever sans les briser. S'ils sont libres dans leurs gorges, utilisez trois languettes sur lesquelles ils glisseront. Mais si vos segments ne présentent pas de taches brunes, indices de fuites, n'y touchez pas et laissez-les en place. Nous reviendrons plus loin sur la question du remplacement des segments et sur leur remontage.

Tout étant en ordre, mettez en place le joint d'embase. Les surfaces métalliques doivent être d'une propreté parfaite et avoir été brossées avec de l'alcool si le joint était enduit d'Hermétic, et avec de l'eau chaude, s'il

avait été enduit de colle. Le nouveau joint sera enduit d'un de ces produits. Remontez le piston sur la bielle. Les joncs d'arrêt doivent être toujours remplacés par des neufs, car si l'axe s'échappait latéralement, il aurait vite fait de mettre le cylindre hors d'usage. Disposez sous le piston deux grosses règles de bois sur lesquelles il reposera, les segments seront serrés dans un collier à charnière pas trop serré pour qu'il puisse glisser quand vous introduisez le piston dans le cylindre. Vous enlevez le collier, puis les règles, et vous remontez le cylindre. Serrez les écrous à tour de rôle, quart de tour par quart de tour et en diagonale, de manière à ce que la pression sur l'embase soit parfaitement répartie. Aucune difficulté pour la culasse, mais s'il y a un joint, changez-le et employez un peu d'Hermétic. Pour les écrous,



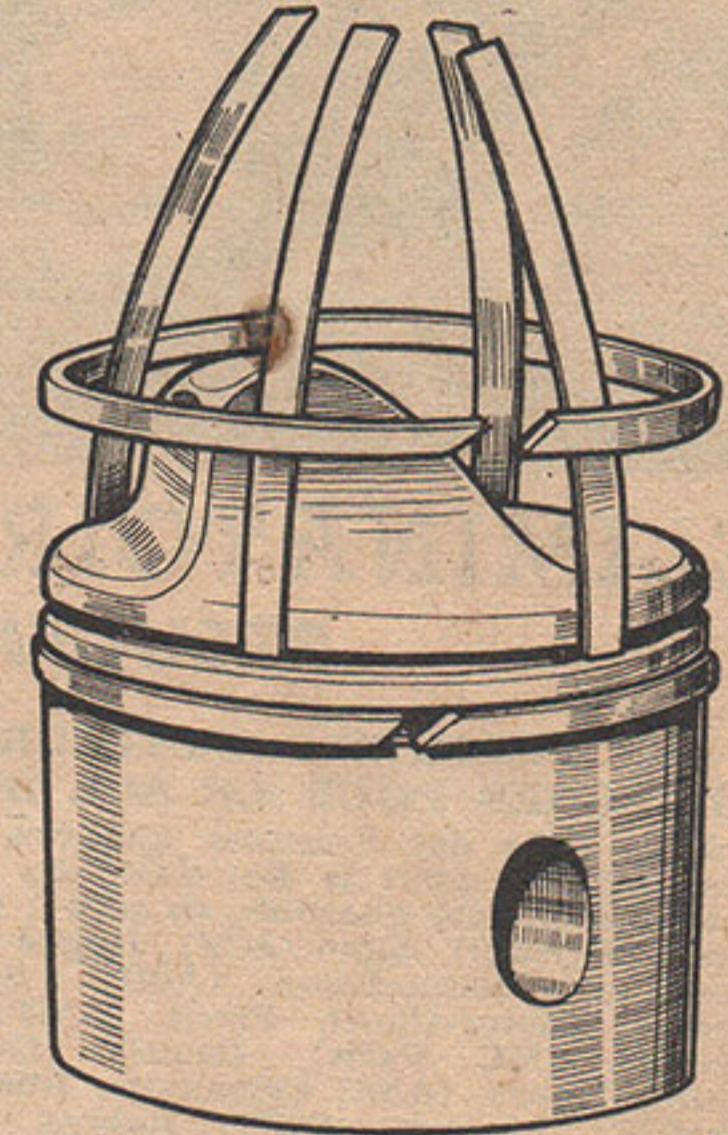
Vérifiez dans le cylindre, l'écartement des becs des segments avec une jauge d'épaisseur.

opérez comme pour l'embase. Il n'y a plus qu'à remonter la tubulure d'admission en veillant à l'étanchéité du joint. Et après que les tubulures d'échappement seront elles aussi en place, l'opération est terminée.

Si les segments sont coincés, il faut tout d'abord essayer de gratter la calamine qui les bloque, puis essayer de les enlever en les faisant glisser sur trois languettes de métal. Mais comme nous vous le disions, il est probable qu'ils se briseront. Nettoyez les gorges avec un bout de segment, mais celles étaient mâchées, il faudrait les faire rafraîchir au tour par un mécanicien

et il vous faudrait des segments plus hauts que les segments d'origine. S'ils étaient trop hauts, il faudrait les user sur une glace bien plane enduite de pâte à rôder, après les avoir montés sur une planchette de bois où ils seront maintenus par des pointes. Il faut pas mal de patience. On laisse en général un très léger jeu vertical, un dixième de millimètre pour permettre un faible battement qui évite en partie le colmatage des segments par le goudron et la calamine. Dans certains Villiers, le segment de feu a un jeu plus grand dans le même but. L'écartement normal des becs est d'environ quatre dixièmes, mais il faut tenir compte de l'épaisseur de la barrette qui les empêche de tourner. Quand on mesure l'écartement en présentant le segment dans le cylindre, l'écartement doit donc être de 4 dixièmes, plus l'épaisseur de la barrette. Ce jeu doit être

Ci-dessous : le moyen de monter des segments sur le piston, grâce à quatre bandes de tôle mince.



mesuré dans une partie de cylindre non ovalisée, en haut ou en bas.

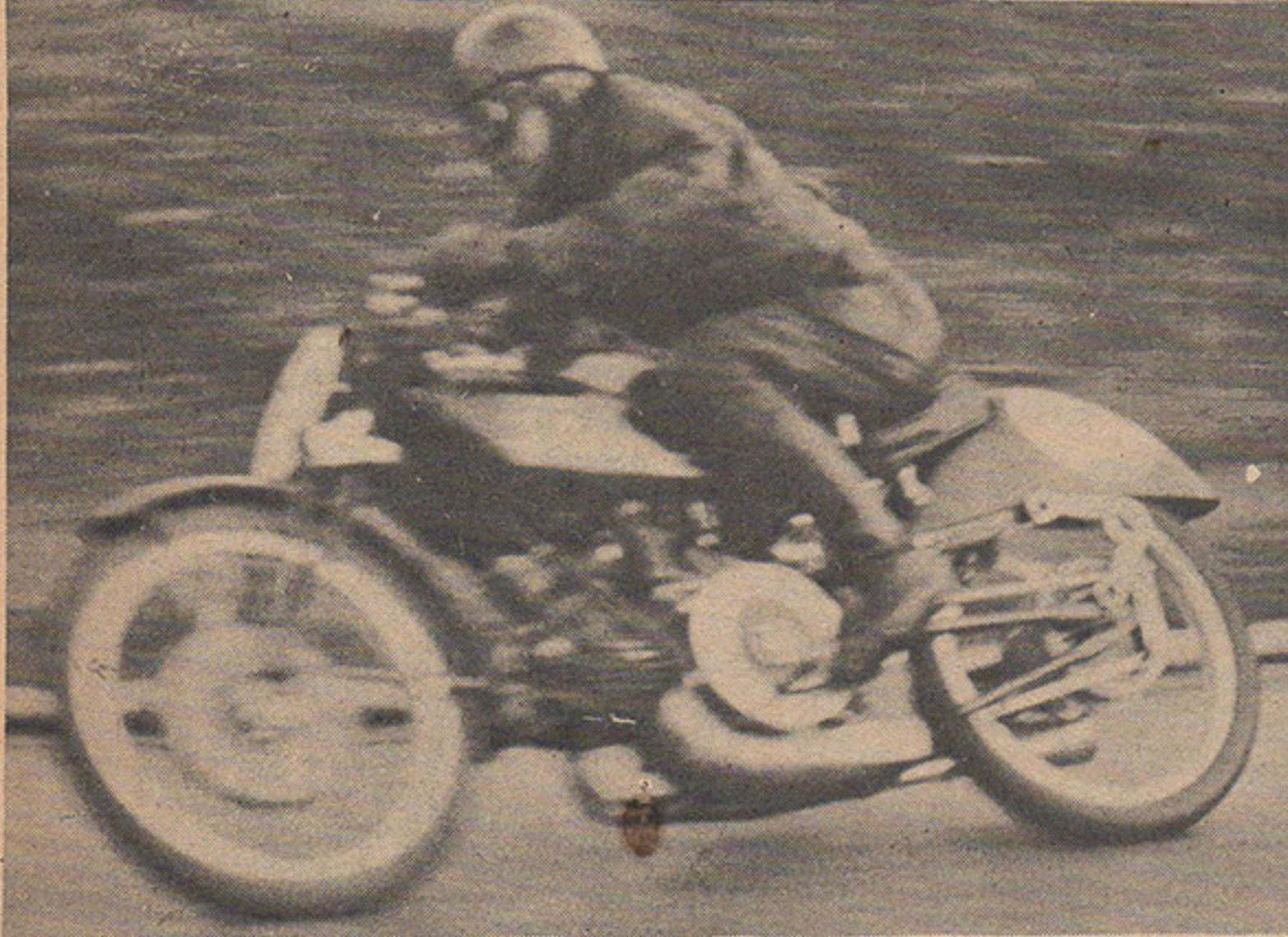
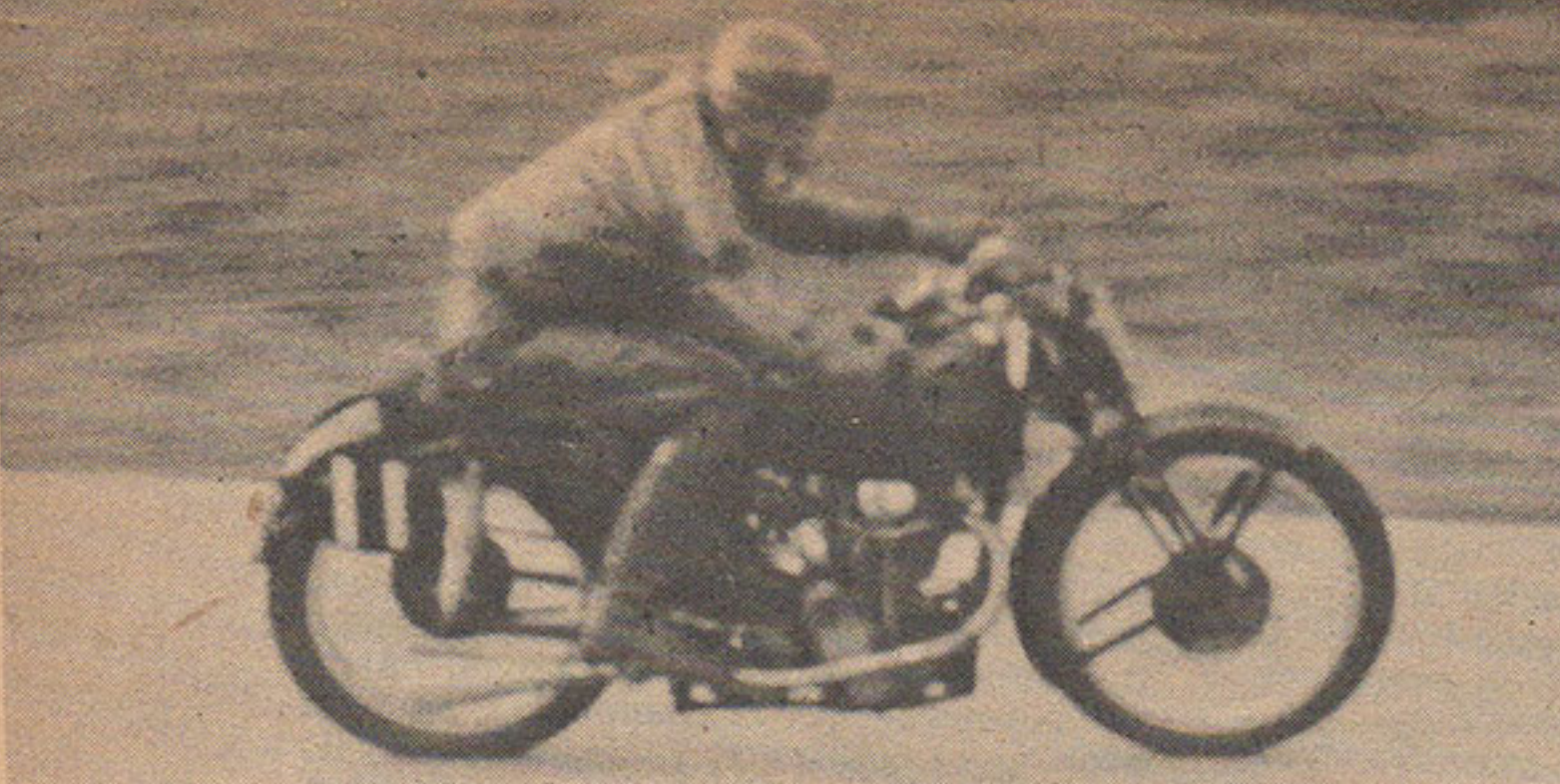
Tenons nous-en là, en attendant le jour redoutable où notre fidèle serviteur devra aller à la clinique pour le soumettre à une cure de rajeunissement.

A LA GLOIRE DE LA MOTOCYCLETTE

LA BALLADE EN TAN-SAD

La route ensoleillée a ses habits de fête,
Et l'air est bien plus frais au train où nous allons.
Mais, avouons quand même : un curieux tête à tête,
Je ne vois rien de vous et vous... que mes talons !
Quand je veux vous parler, vous dire ma tirade,
C'est le vent qui l'emporte et l'écho qui répond.
Il est vrai qu'au retour de cette cantonade
Mes mots se sont chargés de plus d'émotion !
Ils ont pris en passant à la fleur son arôme,
A l'oiseau rencontré sa plus douce chanson.
Ils reviennent teintés de tout le polychrome
Des eaux, des bois, des prés, des bleus de l'horizon !
O joie inégalable ! Enthousiasme suprême !
S'en aller sur deux roues au gré de son désir
Et sentir près de soi la femme que l'on aime,
Qui tremble un peu de peur et beaucoup de plaisir !

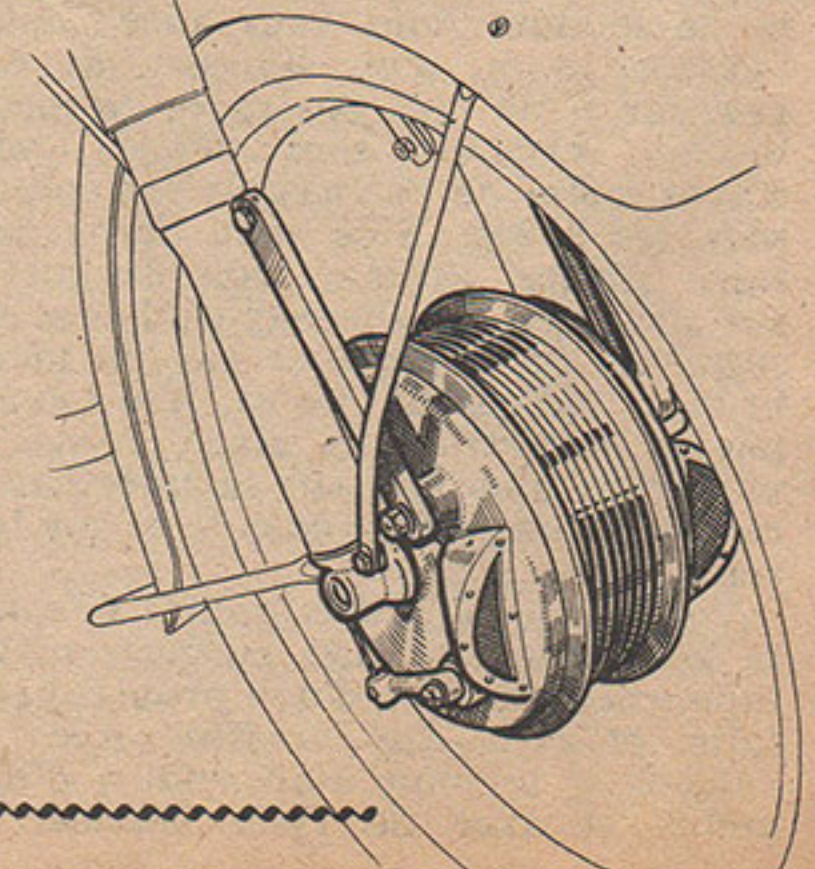
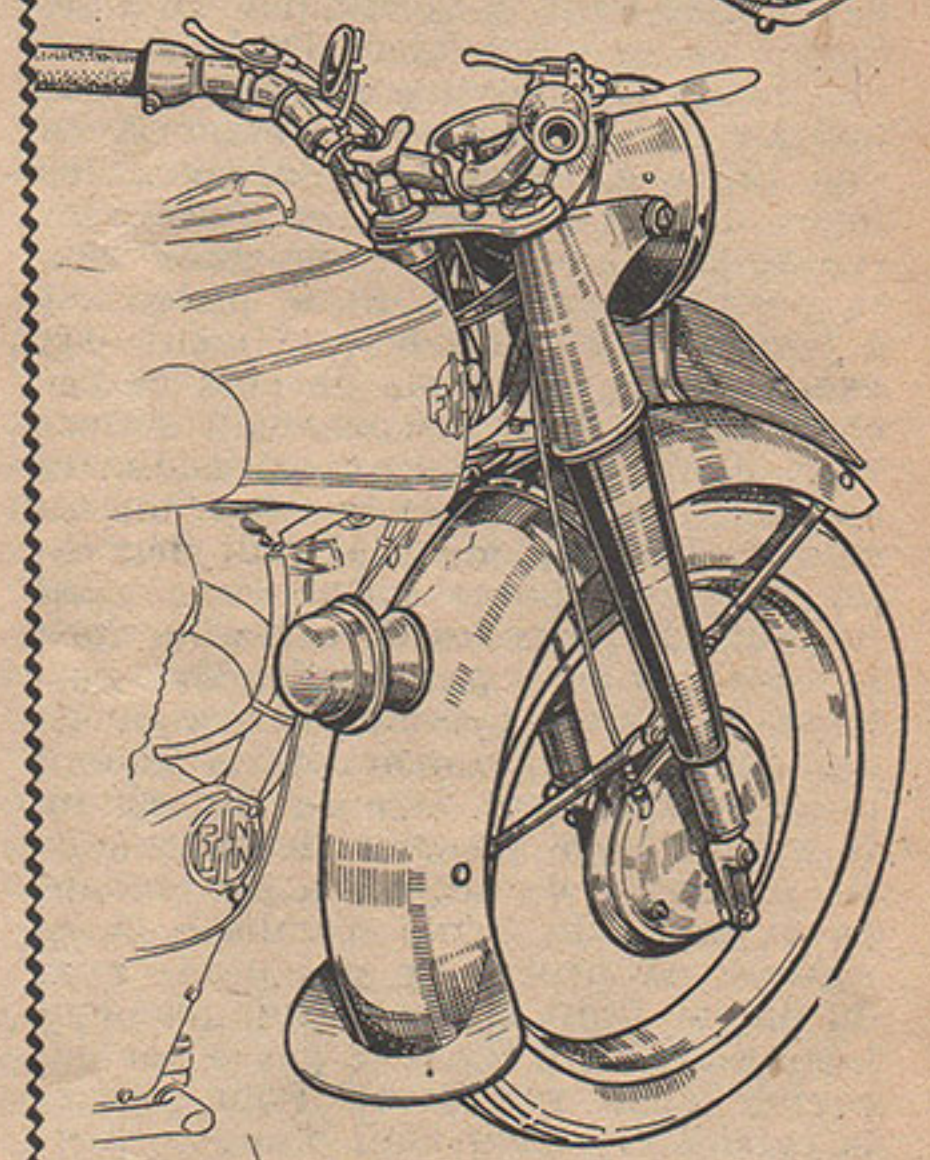
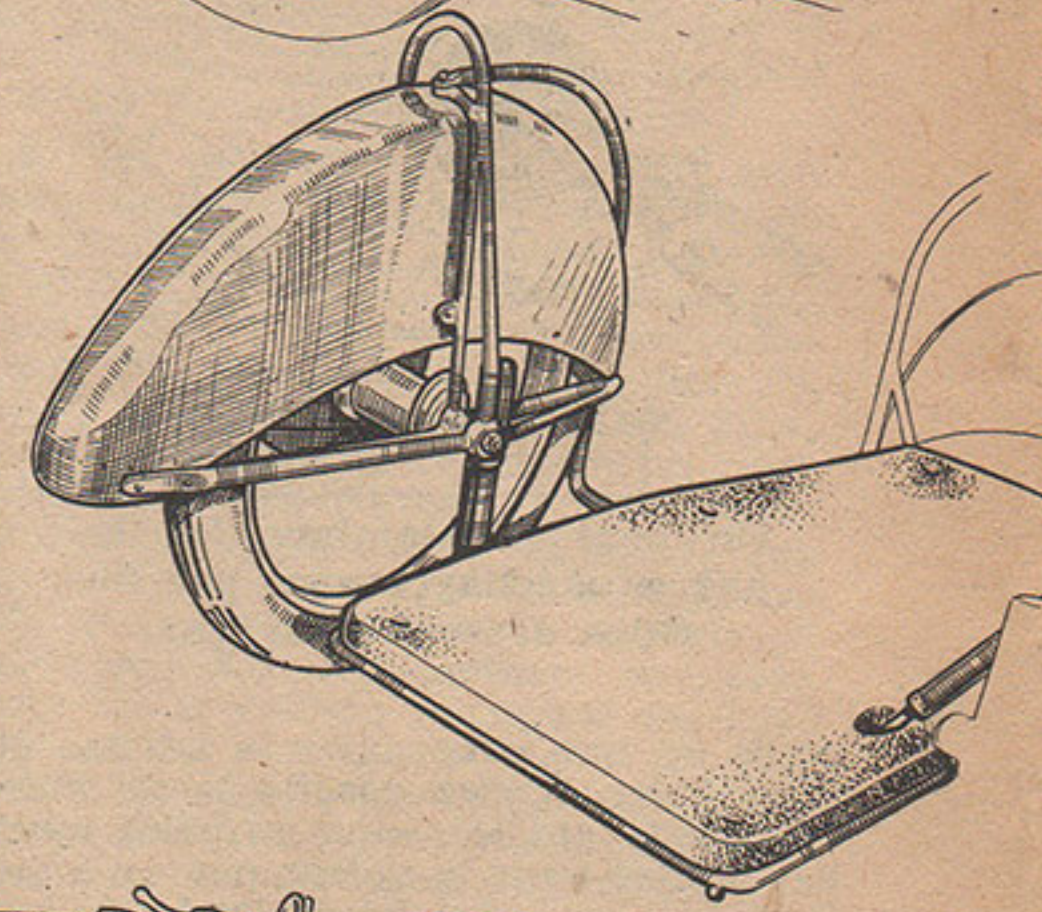
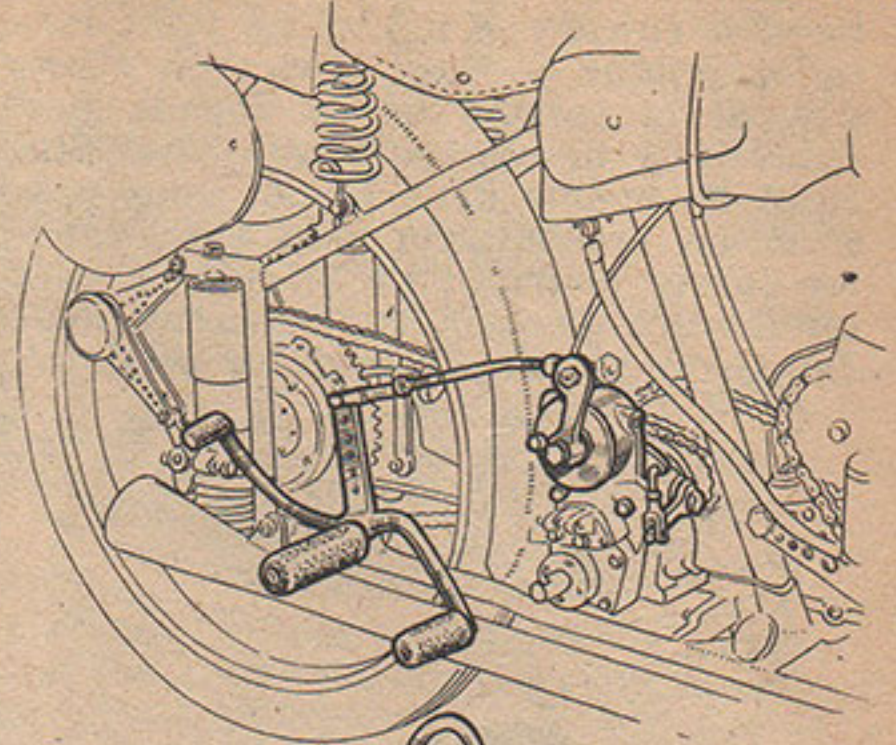
A. G., Paris



Eliminatoires du Championnat de France :

Pierre Monneret, dont l'allure rappelle celle de son père, cassa un culbuteur, mais fit le meilleur tour en 350. Ci-dessous : Collignon, également malchanceux, bûcha au Faye et termina 3^e.

A droite, de haut en bas : Le curieux montage de la pédale de sélecteur de la 125 de Digle. Le sidecar de Méry a le porte-fusée composé d'un seul tube. Curieux mariage germano-belge sur la machine de Mizrachi. Le moyeu de la 600 de Florit est à segments centraux et un refroidissement est prévu.



ELIMINATOIRES DU BOL D'OR RESULTATS OFFICIELS

LES PREMIERS AMATEURS QUALIFIES POUR LE BOL D'OR

A la suite des épreuves qualificatives des amateurs pour le Bol d'Or, dix sept coureurs ont été qualifiés, ce sont : Bancheaud (AMS), Aimo (SCF), Juigne (MC Touraine), Saint-Giron (AMF), Saint-Vanne (Motor-Club), Florit (AMF), R. Lenglet (MC Paris), Daoust (Motor-Club), Moury (AMC Orléanais), Buzenac (AMCF), Lecourt (SCF), Robbes (MC Châtillonnais), Mérigaud (AMCF), Bouhey (AMS), Gaulier (Motor-Club), Duc (Motor-Club) et Jacques Lenglet (MC Paris), ce dernier a été qualifié au titre de vainqueur du Bol d'Or en 1948, car ayant été victime d'un incident mécanique il n'a pas pu courir dimanche dernier à Montlhéry.

L'AMCF prononcera prochainement

d'autres qualifications en faisant un choix parmi les amateurs qui se firent remarquer dimanche.

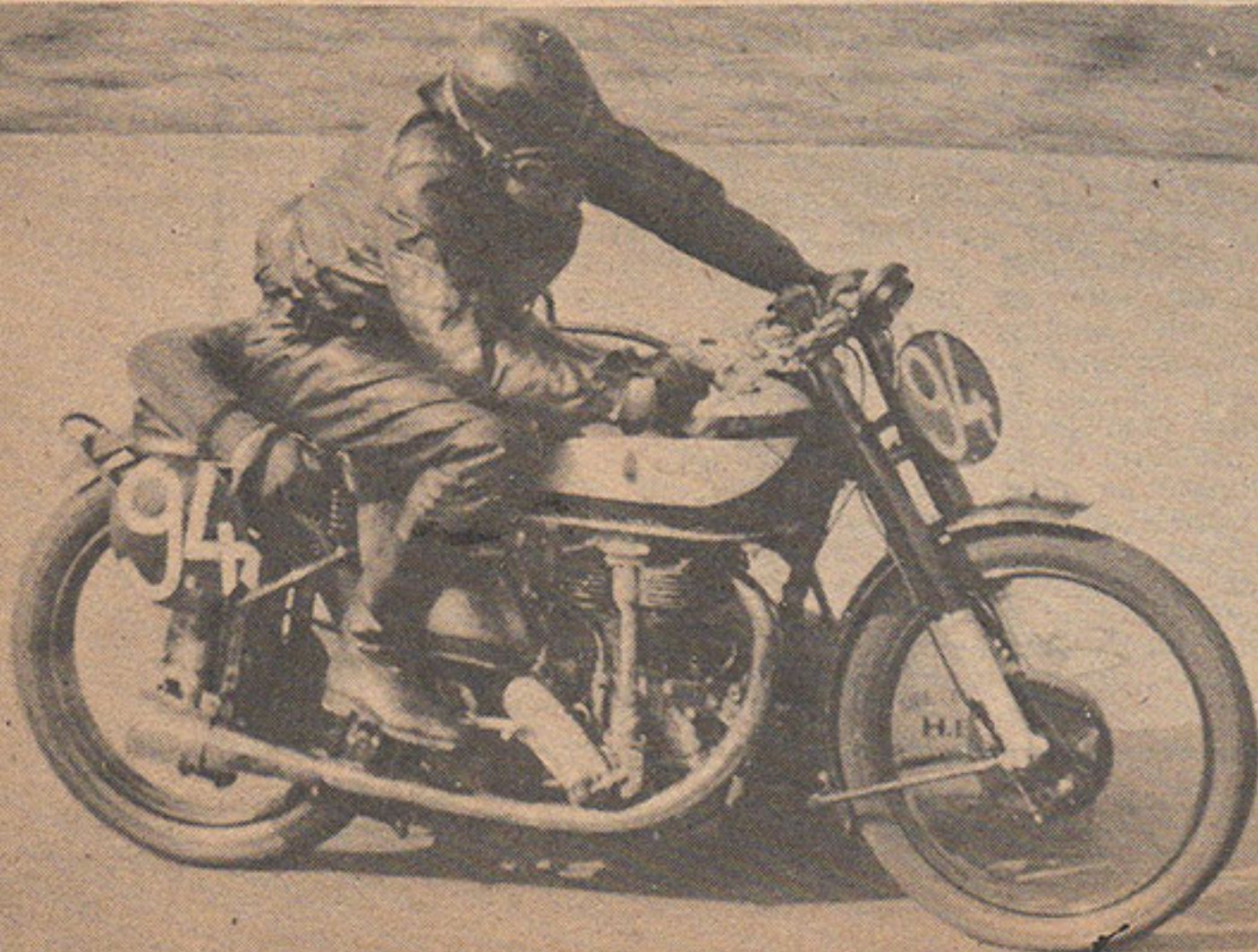
CLASSEMENT DU CHALLENGE INTERCLUBS DE L'A.M.C.F.

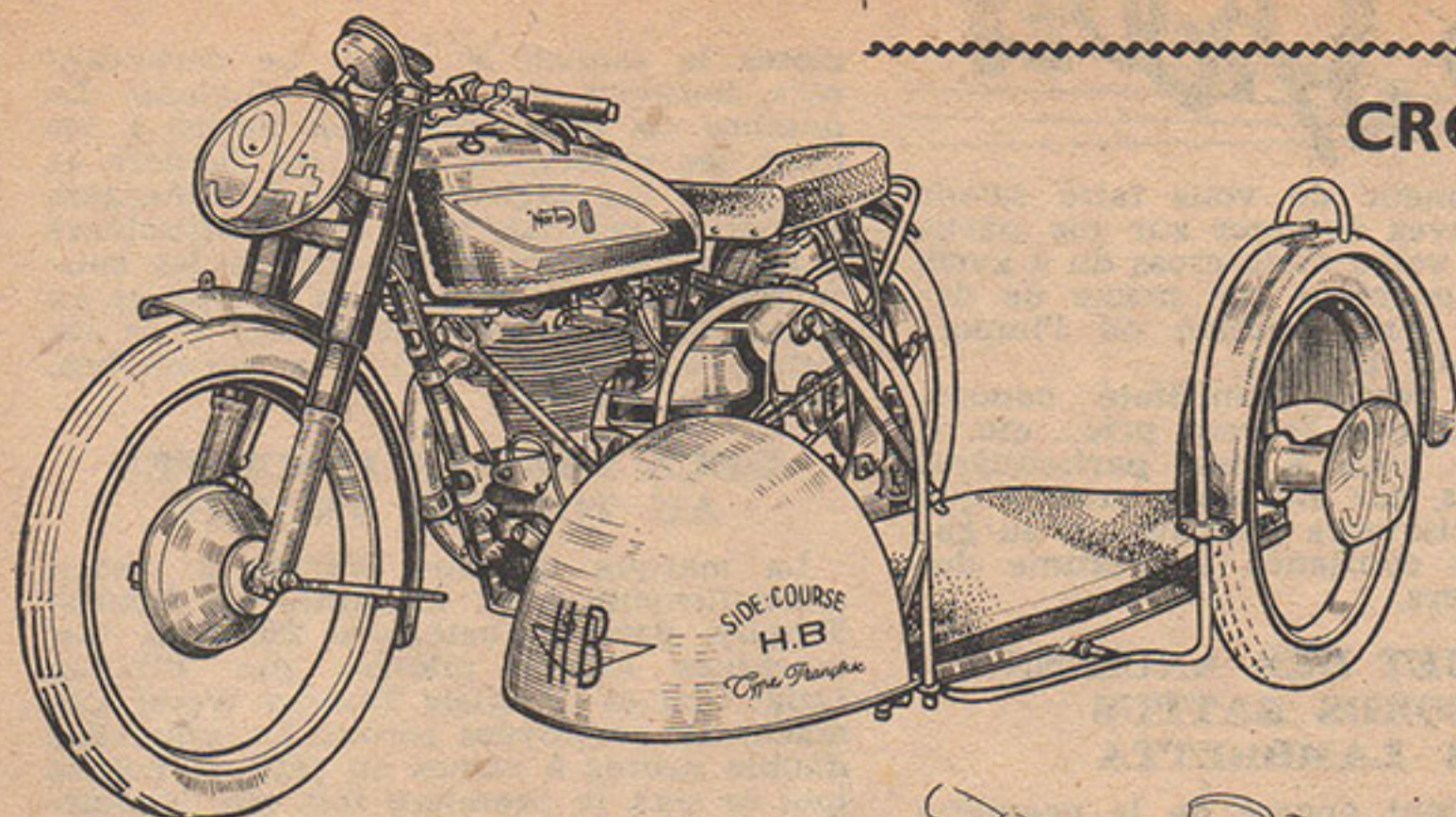
1^{er} Motor-Club avec ses 3 pilotes : Daoust, Duc et Saint Vanne, totalisant 48 points ; 2^e Sidecar Club de France, 47 points ; 3^e A.M.C.F., 35 points ; 4^e M.C. Paris, 33 points ; 5^e A.M.S., 31 points, etc.

ATTRIBUTION DES COUPES TERROT

Les Coupes offertes par la maison Terrot ont été attribuées aux pilotes suivants : Saint Giron, Duc, Juigne, Aimo Bancheaud, Florit, Saint Vanne.

Méry, du Sidecar Club de France, talonna au début le vainqueur Florit, faisant preuve de qualités certaines, avant de casser. Espérons qu'il sera repêché par les organisateurs.

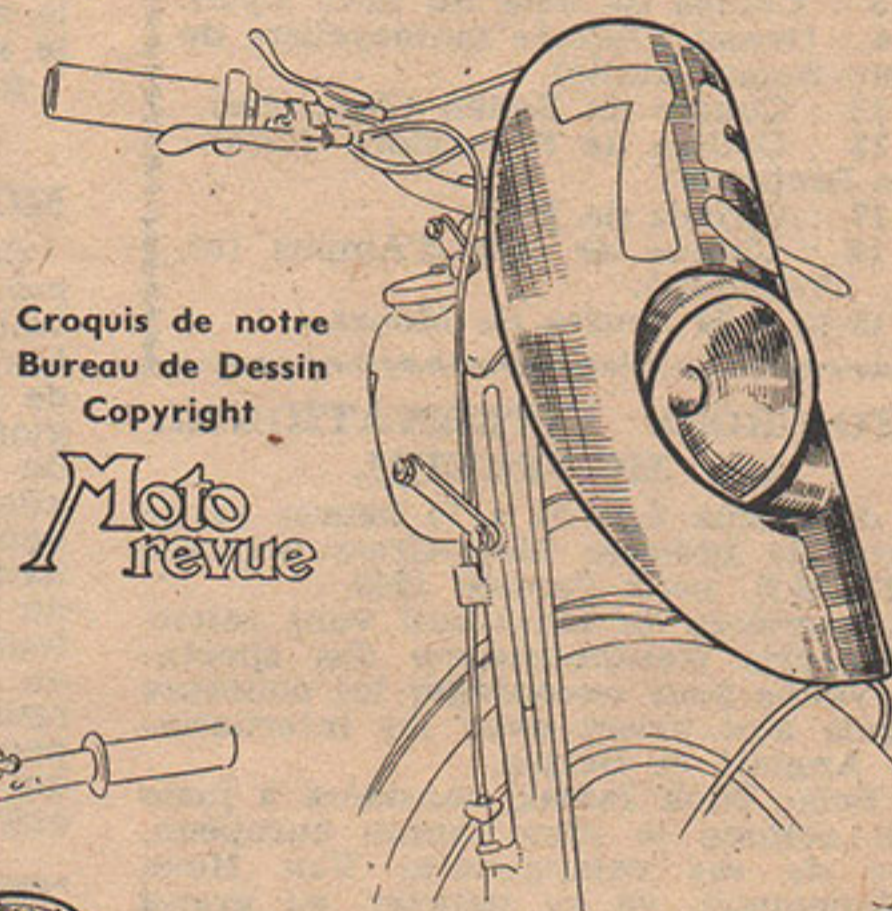
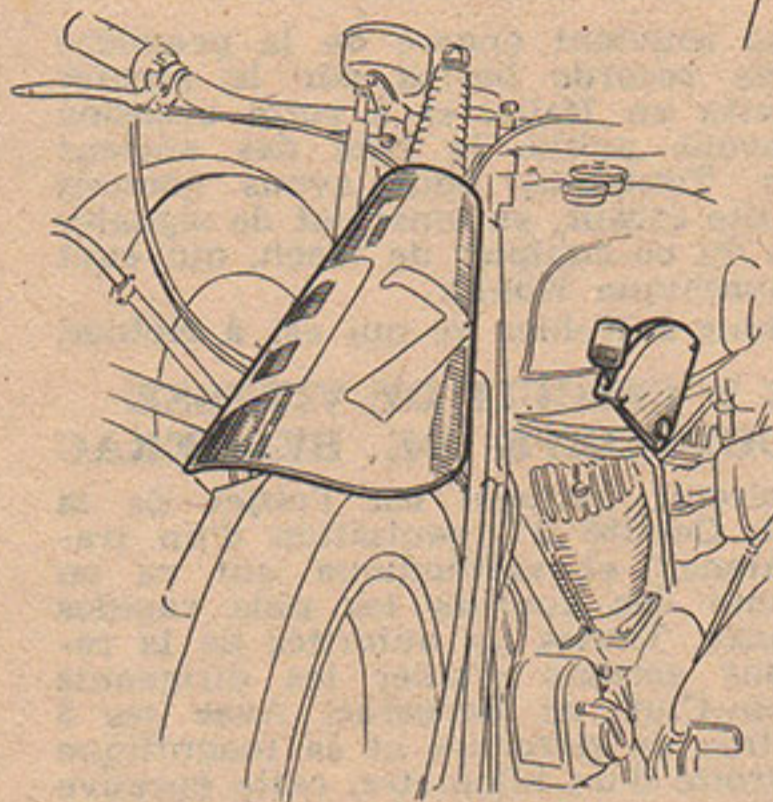
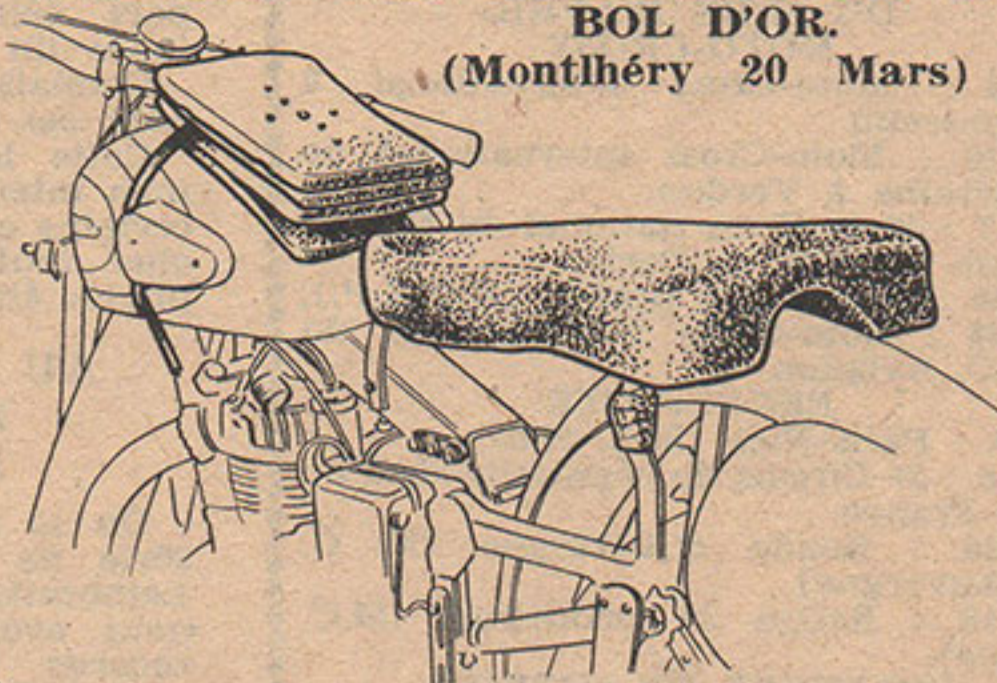




Le bel attelage de Mery ne put terminer, ayant été retardé par des ennuis d'embrayage, puis arrêté définitivement par un réservoir crevé. On remarquera le side spécial, heureusement dessiné et réalisé.

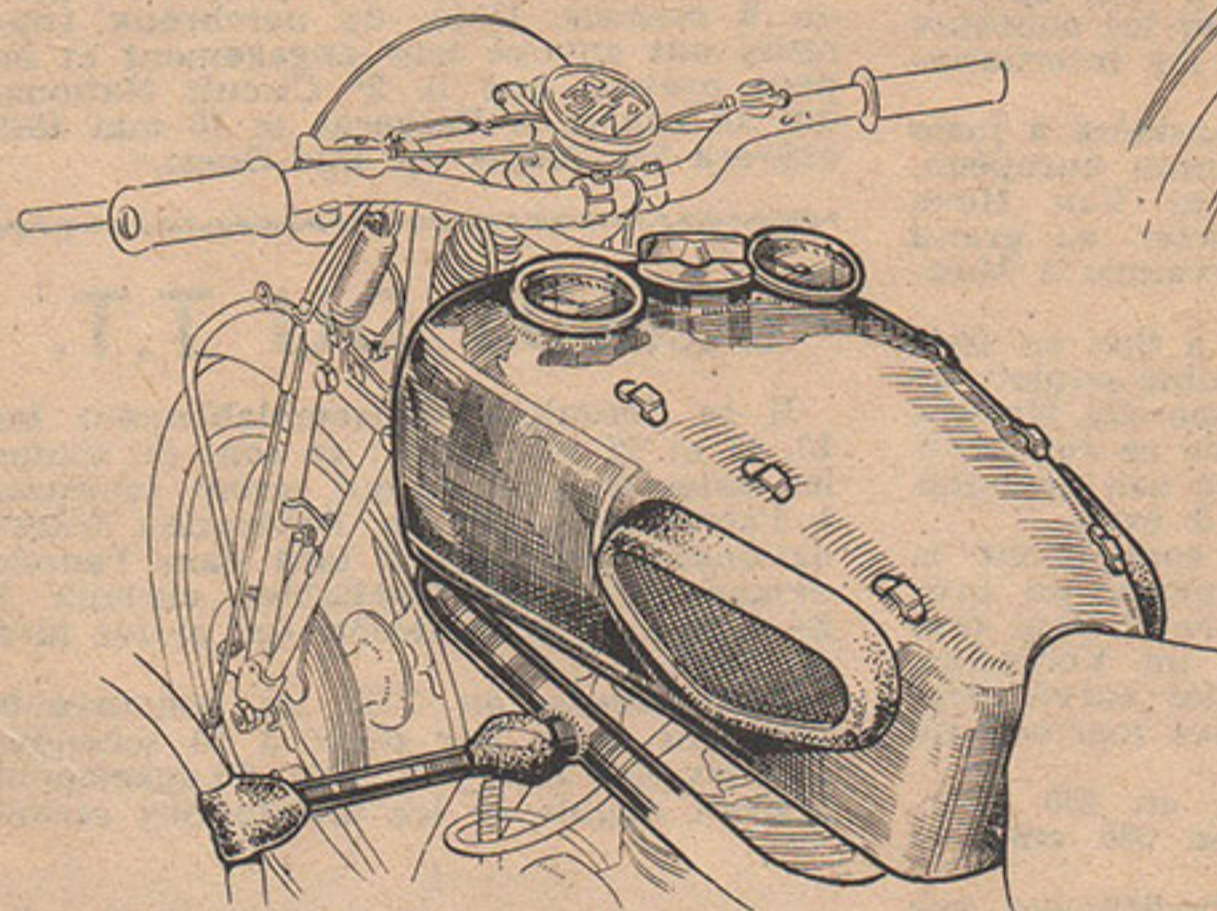
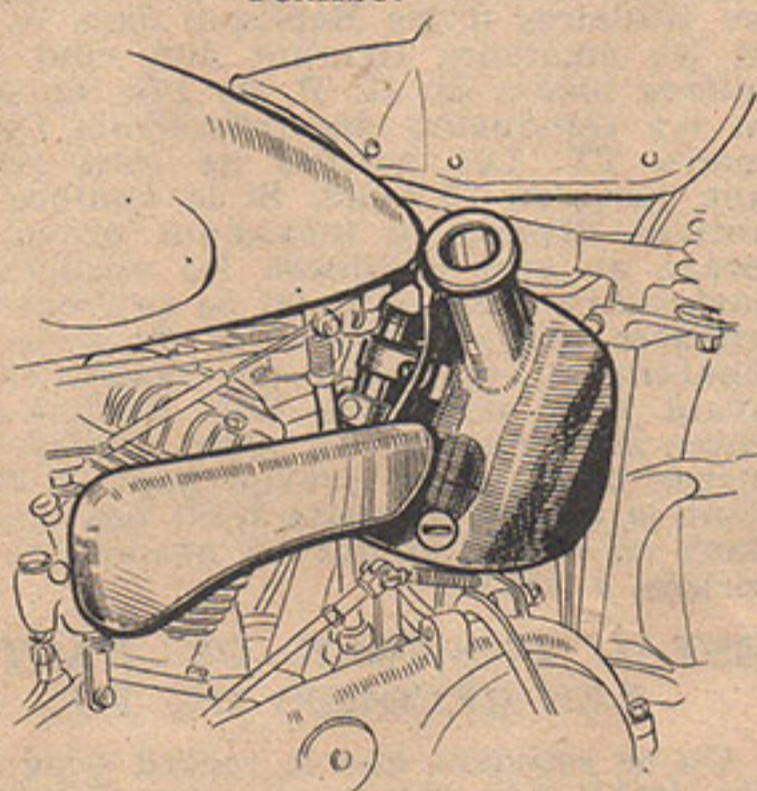
CROQUIS DE RAVITAILLEMENT

QUELQUES NOUVEAUTES ET DETAILS TECHNIQUES INTERESSANTS REMARQUES AUX ELIMINATOIRES DU BOL D'OR.
(Montlhéry 20 Mars)

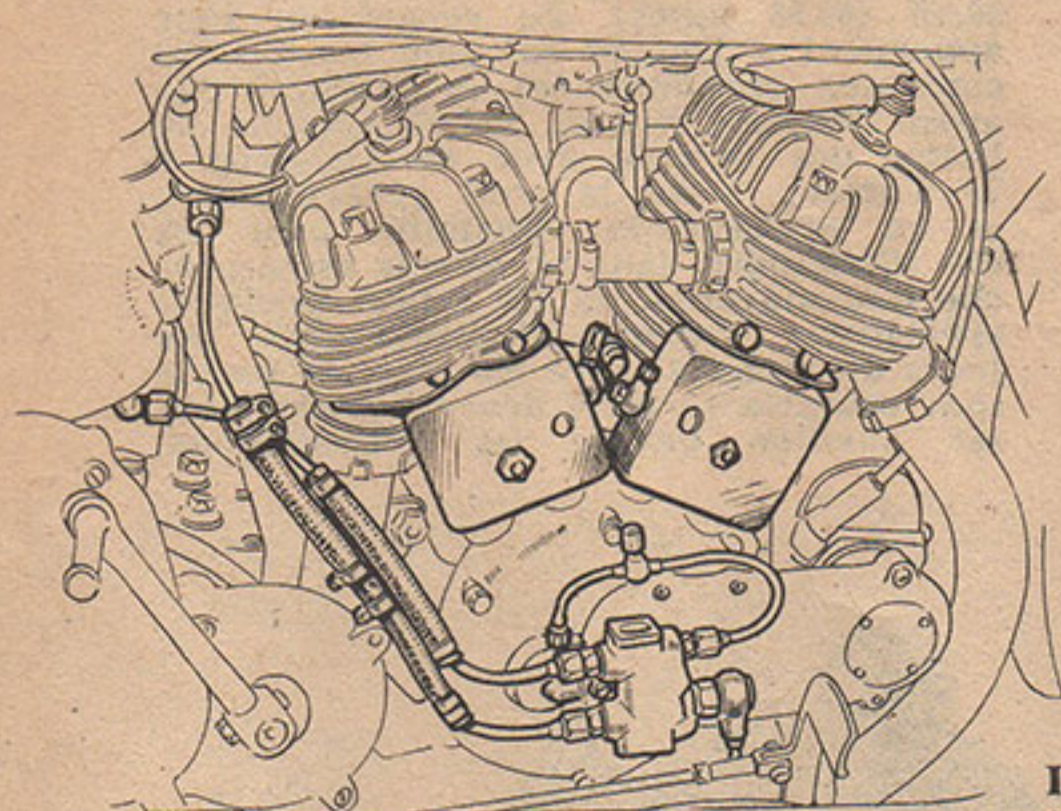


Croquis de notre Bureau de Dessin Copyright

Moto revue

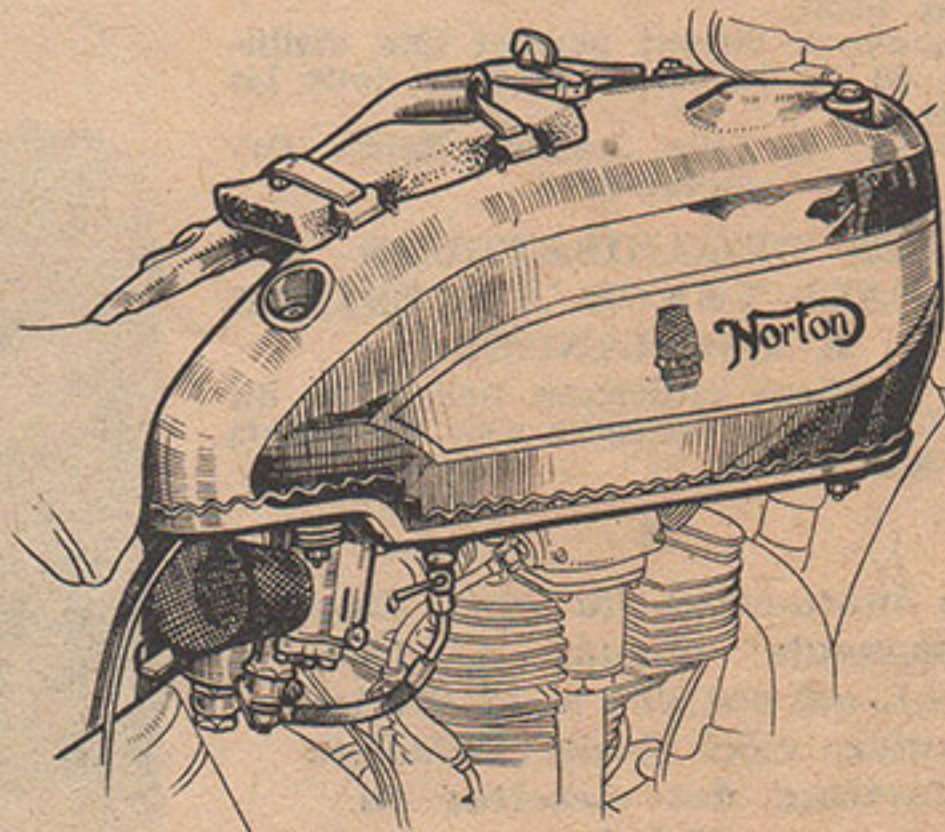


Ci-dessus : La 250 de Pudlo équipée d'une selle biplace genre « Feridax ». La fourche du vainqueur en 125, Saint-Giron était profilée d'une tôle laissant passer le phare.



Ci-dessus : 3 vues de la grosse 1000 de Saint-Vanne (N° 87) transformée par Mendel. La fourche est profilée par une tôle de forme. Le système de graissage est entièrement refait, avec réservoir d'huile sous la selle et double pompe à droite. Le carburateur d'origine a été remplacé par un modèle américain et la prise d'air en est protégée par un boîtier très « M.P. ».

Lecourt pilotait l'attelage 600 de Rossignol. On voit ci-dessus, le gros réservoir avec compteur de vitesse et compte-tours incorporés. L'attache supérieure du side est curieusement réalisée, au centre d'un arceau horizontal, fixé sous la selle et à la direction. A droite : Le beau réservoir de la 600 Manx de Mery ne résista pas au travail en sidecar. Notez le filtre à air en treillis métallique.



EPREUVES A VENIR

CALENDRIER SPORTIF DU MOIS D'AVRIL MOTO-CROSS

- Le 3 : Moto-Cross international à Montreuil.
- Le 10 : Moto-Cross international de Lorraine à Verdun.
- Le 17 : Moto-Cross national du Motor-Club (Région de Paris).
- Le 24 : Course sur prairie (A.C.M.P.).
- Le 24 : Moto-Cross international du M.C. Avignon.

REGULARITE

- Le 3 : Paris-Nice (M.C. Nice).
- Le 10 : 2^e Circuit de régularité de l'Île de France.
- Le 10 : Ronde d'Auvergne (M. C. d'Auvergne).
- Le 18 : Rallye de printemps (M.C. Nice).

EPREUVES DE VITESSE

- Le 3 : Course de côte du M.C. Lyon.
- Le 4 : Grand Trophée motocycliste de San-Remo (Italie).
- Le 10 : Course de Baden (Autriche).
- Le 15 : Course de Silverstone (Grande-Bretagne).
- Le 17 : Circuit de Pau.
- Le 18 : Course de côte d'Ampus (M. C. Dracenois).
- Le 18-19 : 24 heures de Monza.

MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE MONTREUIL

Le dimanche 3 avril à 14 heures va se disputer le premier Moto-Cross organisé par l'A.M.S. pour l'année 1949.

Les carrières de Montreuil vont retentir des cris d'enthousiasme des spectateurs venus pour encourager les coureurs Français aux prises avec les internationaux Anglais et Belges.

Le Belge Nick Jansen considéré à juste raison comme le plus rapide européen, assisté de ses compatriotes Van Hove et Blancquert, va se heurter au grand champion Basil W. Hall vaincu à Montreuil.

Nick Jansen qui réussit à Spa en Belgique, en août 1948, le double exploit de remporter la coupe d'Europe des Nations et de battre B. W. Hall, va se retrouver pour la première fois avec son redoutable rival à Montreuil le 3 avril.

Pour tous ceux qui connaissent la classe de ces deux champions, un pronostic est difficile à émettre et peut être profitant de leur rivalité un Verrechia, un Ladevèze ou un outsider surviendra-t-il à point pour retirer les marrons du feu.

Il y aura trois courses en 250 cmc., trois courses nationales en 350 cmc. et 500 cmc.

Les courses seront radiodiffusées sur tout le parcours par le speaker Jean-Jacques Vital.

Le nouveau circuit permet une visibilité de 60 % du parcours pour tous les spectateurs.

Les villes de Lille, Amiens, Reims, Orléans seront représentées.

LES ORGANISATEURS FRANÇAIS TENUS A L'ESTIME A L'ETRANGER

Nous publions ci-dessous une lettre du Belge Van Hove adressée aux dirigeants de l'A.M.S.

Au moto-cross du M.C. Carcassonnais (Coupe A. Coumes), qui eut lieu le 13 février dernier, voici Emile Baldelon, l'artisan des victoires du M.C.C.

(Photo Rougé)

« J'ai l'honneur de vous faire savoir que vous pouvez compter sur ma participation pour votre moto-cross du 3 avril. En ce qui concerne ma prime de départ, celle-ci sera fonction de l'importance du public présent. Connaissant votre honnêteté concernant ces conditions, je vous prie... etc. »

Cette lettre nous a tout particulièrement intéressés, car elle nous prouve que certains organisateurs français ont su gagner toute la confiance et l'estime des pilotes étrangers.

AU SUJET DES ANCIENS RECORDS BATTUS PAR LAMBRETTA

On se souvient encore de la première série de records battus par le scooter Lambretta en Italie, et à cette occasion nous avons publié la liste des anciens records. Toutefois, nous avons commis une petite erreur, en omettant de signaler le nom du co-équipier de Wech, qui était le sympathique Kohler.

Rendons à Kohler ce qui est à Kohler.

LE 2^e CIRCUIT DE VITESSE MOTOCYCLISTE DE BERGERAC

Ce circuit national est l'objet de la part du Comité d'Organisation d'un travail intensif et méthodique qui va en faire une des courses les plus rapides de France. Toutes les autorités de la région ont accepté d'aider les dirigeants du Moto-Club de Bergerac. Avec ses 3 kilomètres de parcours et sa magnifique ligne droite d'un kilomètre, cette épreuve nationale sera une des plus spectaculaires du Sud-Ouest. Toutes les cylindrées, amateurs et professionnels, y prendront part en 6 courses. Déjà, de nombreux coureurs ont envoyé leur engagement et on peut prévoir que le 2^e Circuit National qui se courra à Bergerac le 15 mai 1949 attirera les foules du Sud-Ouest.

ECHOS DU T.T.

Il se déroulera vraisemblablement les 13, 15 et 17 juin 1949 ; ce sont du moins les dates choisies et qui seront soumises à l'approbation de la Fédération Internationale. Pourquoi si tard dans l'année demanderont les insatiables curieux ? En raison de la Pentecôte qui arrive tard en 1949.

Cette année au T.T. les concurrents partiront deux par deux à 20 secondes d'intervalle. Il n'y a plus d'engagement à droit double et les inscriptions seront

closes le samedi 30 avril. Le carburant sera toujours du 70 à 75 d'octane. Le nombre de concurrents est limité à 100 pour les juniors, 75 pour les Seniors et 25 pour les Lightweight. Les étrangers auront la priorité, puis les constructeurs à raison de 6 machines ensuite les concurrents qui ont gagné des Répliques au cours des épreuves antérieures. Pour les autres concurrents, s'il y a surnombre, on tirera au sort.

DEUX PARILLA INSCRITES AU TOURIST TROPHY

La marque italienne Parilla a inscrit officiellement deux machines au Tourist Trophy, dans la catégorie 250 cmc. Ces machines seront pilotées par l'Italien Luigi Ciai et l'Anglais Tommy Wood. Les machines employées seront les nouvelles double arbres à cames en tête, et notons que ce sera la première fois que la marque Parilla affrontera le Tourist Trophy.

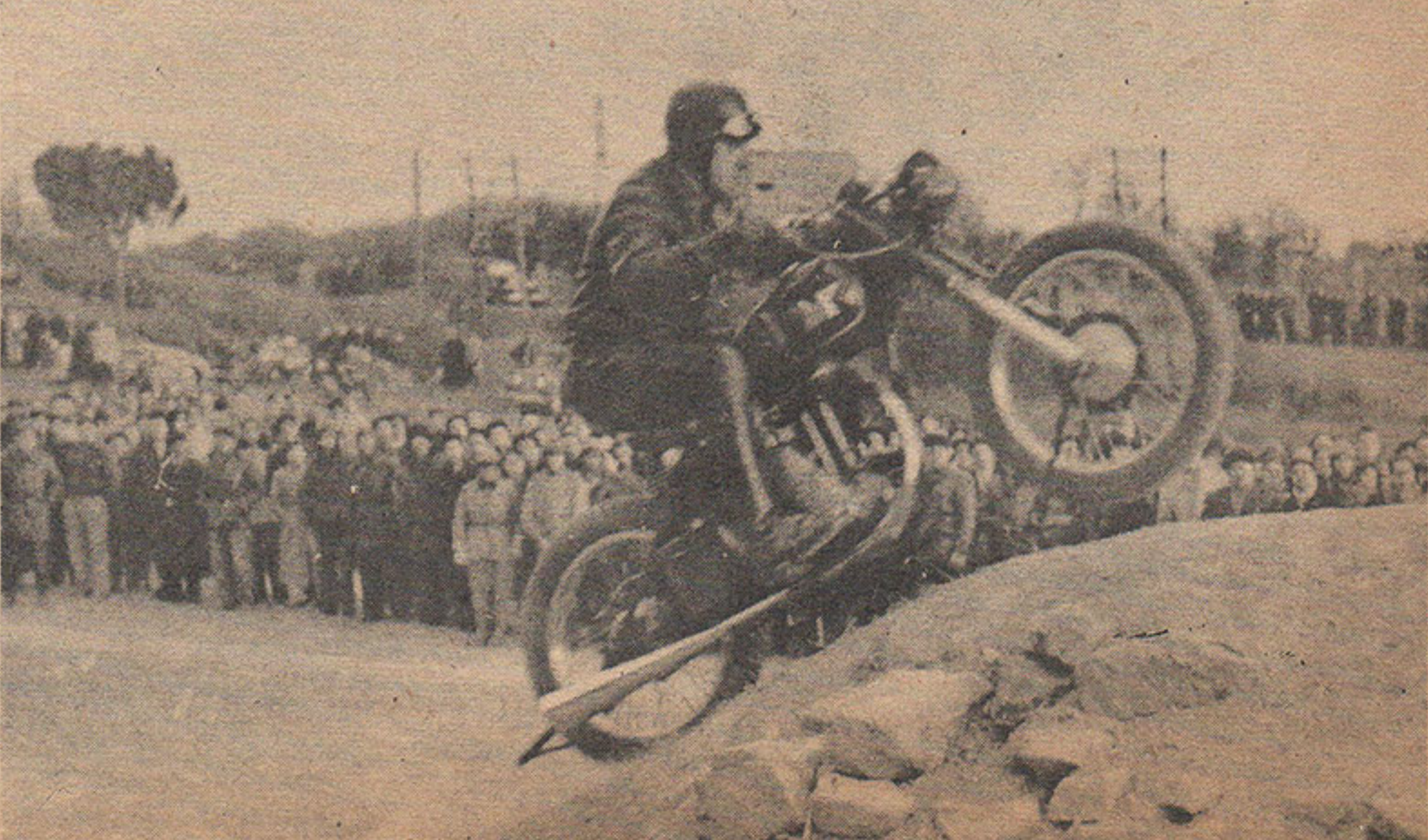
LE CLUBSMAN T. T.

Il y aura deux épreuves et quatre catégories. On ne sait encore comment elles seront groupées : les 350, 500 et 1000 cc. couvriront 3 tours (113.19 miles) ; les 250 cc. deux tours. Il n'y aura pas d'arrêts obligatoires aux postes de ravitaillement.

Ne peuvent prendre part à l'épreuve les titulaires d'une Réplique dans le TT, ni les amateurs figurant aux cinq premières places du G. P. de l'Île de Man, ni les vainqueurs des précédents Clubsmans TT. Les entrées ne sont reçues que jusqu'au 19 mars. Si le nombre des entrées dépasse le maximum prévu, un tirage au sort éliminera les engagés en surnombre. Bien entendu ne peuvent être utilisées que des machines de série qui figurent au catalogue des constructeurs avant le 24 novembre 1948. Aucune machine antérieure à 1937 n'est admise. Une clause spéciale est prévue pour la Scott dont la chaîne primaire n'est pas enclose dans un carter, et qui est néanmoins autorisée à courir.

EST-IL POSSIBLE DE BATTRE LES RECORDS DU T.T.

On se souvient que le record général a été établi par Meyer sur une B.M.W. à compresseur marchant à l'essence-benzol 50/50 (89.58 miles). Le record du tour appartient à Daniell sur une Norton 500 cmc. non suralimentée) et utilisant elle aussi l'essence benzol. Est-il possible de battre des records avec de l'essence à 70 d'octane ? On le croit généralement, et on envisage la possibilité pour les 500, d'atteindre dans un avenir assez proche une moyenne de 100 miles. Quelques spécialistes croient d'ailleurs que les jours du monocylindre 500 cmc. de course sont comptés et qu'il devra bientôt baisser pavillon devant les polycylindres.





UNION SPORTIVE METROPOLITAINE DES TRANSPORTS. — La Section « Auto-Moto » de l'Union Sportive Métropolitaine des Transports organise le 24 avril 1949 son « Grand Prix Annuel du Métro » sur un parcours de 150 kms dans la région parisienne. Cette épreuve sera disputée par plus de 150 concurrents.

MOTO-CLUB D'AUVERGNE. — Le M.C. d'Auvergne communique : Ronde d'Auvergne : Notre circuit de régularité dit « Ronde d'Auvergne des Petites Cylindrées », qui devait se disputer le 10 avril prochain, n'aura pas lieu. Cette décision a été prise à la suite de la réception des tarifs d'assurance pour une compétition de ce genre. En effet la prime est aussi élevée que celle d'un circuit de vitesse. D'autre part il n'est attribué par les Pouvoirs Publics aucune allocation de carburant pour ce genre d'épreuve.

Nous maintenons par ailleurs nos dates pour notre circuit de vitesse et notre course de côte de La Baraque qui se disputeront respectivement les 10 juillet et 18 septembre.

MOTO-CLUB LEZIGNANAIS. — Calendrier du Moto-Club Léznignais pour l'année 1949 : 29 mars : Moto-Cross organisé par le Tourist-Motor-Club Biterrois à Béziers.

2 avril : Sortie. Visite de la route touristique et des grottes de Minerve; 10 avril : Concours du bidon d'un litre (intime); 17 et 18 : Sortie sur l'Andorre (deux journées).

8 mai : Participation et sortie au grand prix du Roussillon (Perpignan); 22 mai : organisation, à Léznignan, de la journée motocycliste : à 11 heures, arrivée du rallye, concentration; à 14 heures, bal de la moto. 29 mai : Participation au moto-cross de Toulouse.

5 et 6 juin : En préparation, sortie de deux jours. 12 juin : Participation à la concentration surprise, organisée à Béziers, par le Moto-Club-Biterrois. 19 juin : Participation au rallye Corbières-Minervois, organisé par le Moto-Club Narbonnais. 26 juin : Sortie sur Valras-Plage.

9 et 10 juillet : Participation au rallye d'Albi. 14 juillet : Participation au Grand Prix de Salvaza, à Carcassonne. 17 juillet : Sortie sur le

Lampy et Saint-Ferréol. 24 juillet : Sortie sur Tantavel, concours de pêche entre les membres du club. 30 et 31 juillet : Participation au rallye de Font-Romeu.

7 août : Sortie au grand prix de France, circuit du Comminges. 14 et 15 août : Sortie en préparation sur la Côte Vermeille. 21 août : Participation au rallye concentration de Sète. 28 août : Organisation du kilomètre lancé, à Léznignan.

4 septembre : Participation au moto-cross du M.C. Toulousain.

9 octobre : Organisation du moto-ross, à Léznignan.

Le Moto-Club Léznignais organise le 22 mai à Léznignan un Rallye Concentration, avec gymkana, l'après-midi sur le terrain de Moulin. Trois coupes, ainsi que de nombreux prix en nature, récompenseront les vainqueurs.

D'autre part, voici la composition du bureau 1949 du M.C.L.

AUGMENTATION DES TARIFS POSTAUX

EN RAISON DE L'ELEVATION DES TARIFS D'AFFRANCISSMENT, NOUS SERONS CONTRAINTS, DANS L'AVENIR, DE NE DONNER AUCUNE SUITE A TOUTE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NON ACCOMPAGNEE D'UNE ENVELOPPE DUMENT AFFRANCHEE, QU'IL S'AGISSE DE LA CORRESPONDANCE DESTINEE AU SERVICE TECHNIQUE, PUBLICITE, ABONNEMENTS, etc... N'OUBLIEZ PAS DE MENTIONNER VOTRE ADRESSE SUR L'ENVELOPPE.

D'AUTRE PART, POUR TOUT ENVOI DE LIBRAIRIE, NOUS PRIONS INSTAMMENT NOS LECTEURS DE PRENDRE CONNAISSANCE DES NOUVEAUX PRIX DE PORT ET D'EMBALLAGE INDIQUES DANS NOTRE N° PRECEDENT (PAGE 3 COUV.). TOUTE COMMANDE DOIT ETRE MAJOREE DE LA SOMME CORRESPONDANTE A CES NOUVEAUX PRIX. NOUS NE FAISONS AUCUN ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT.

Comité directeur : Président actif, M. Henry Estadas; vice-présidents, MM. Georges Astier, Guy Bassoua, Henry Mazard; secrétaire, M. Marcel Soulié; secrétaire adjoint, M. Georges Coux; trésorier, M. Joseph Solsonne; trésorier adjoint, M. Georges Tavella; commissaires sportifs, MM. Eugène Martin, Louis Azaïs; directeur des courses, M. Léon Oblin; membres du bureau, MM. Henry Louis, Mestre, Lasserre, Martin Soulié, Louis Solsonne, Antoine Prior, Joseph Prior.

Commission sportive : Président, M. André Pech; membres, MM. Louis Lautier-Duarte, Paul Bergès, Gaston Amila, Saury, Auguste Rivière, Berduaguier, Communay, Paul Ferran; délégués à la F.F.M., MM. Lucien Fabre, Calvayrac; délégué à la presse, M. Aimé Barrié; chronométreurs, MM. Jean-Pierre, René Cayrol; service sanitaire, M. le docteur Monraux; infirmier de route, M. Georges Tavella; délégués au matériel, MM. Edouard Roubio, Marius Bousquet; contrôleurs, MM. André Puéo, Ortéga; responsables propagande et brochures : MM. Robert Bac, Lacourt.

GROUPEMENT DE L'AUTOMOBILE-CLUB LORRAIN. — Contrairement à ce que nous avions annoncé, le Moto-Cross de ce groupement a été inscrit au calendrier international de la F.I.C.M. à la date du 28 mai.

L.M.R. DE GUYENNE : organise en 1949 un Championnat de conducteurs, ouvert à tous les coureurs ayant une licence de la F.F.M., demandée par la Ligue de Guyenne.

Le coureur qui totalisera le plus de points se verra attribuer le titre de « Champion Régional de Conducteur 1949 Guyenne » et recevra le casque d'honneur de la Ligue.

En outre il sera établi un classement par catégorie et par cylindrée.

MOTO-CLUB D'ARLES. — Samedi dernier à la salle des fêtes se déroulait à Arles la soirée des motards.

Le Moto-Club remercie les nombreuses personnes qui ont assisté à leur Gala. La présentation au public de l'écusson insigne du Moto-Club aux couleurs de la ville obtint un magnifique succès. Après le lâcher de ballons par grappes qui amusa tous les danseurs, la pénétration dans la salle d'une moto scooter Française, dernier modèle, montée par un couple, fut très chaleureusement applaudie.

Excellente soirée qui a permis d'apprécier les efforts de ce jeune club, méritant d'être encouragé et qui nous promet pour cette année une belle journée de sport mécanique... la création du 1^{er} grand prix motocycliste de la ville d'Arles.

NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 150 fr.
PETITES ANNONCES COMMERCIALES (minimum 5 lignes) LA LIGNE 250 fr.

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).

Ecrivez très lisiblement (caractères imprimerie au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution. Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

MOTOS A VENDRE

500 culb 121100 RGAS 1948 état neuf avec side CULET, 76 bd Champigny, St-Maur.
PONEY b. ét. 28000. JANOT, 3 r. Dortail, Robinson (Seine)
BMW R12 sidcar Préc. FLORENT 27 r. Simart, Mon.66-13
VELOMOT. M. Goyon 3 vit. b. ét. bs pns 35000. t. l. j. sauf dim. lundi. CLAVEL 56 bis r. Oberkampf, Paris, 11^e.
JACK-SPORT 4 cv mot. Alcyon nve av. fact. 75000. ROBERT 142 bd de l'Hôpital-13^e.
BSA 500 M20 1700 k av side Préc. 200 k. imp. Pas. 63-25
VELOMOT. 4 vit. sél. imp. 55000. Indian 9 cv sus. ar. c. nve 120 pns 600x65 nfs taxe Godin 22 r. Entrepôts St-Ouen
PART. v. R. Gillet 750 av. side b. état bs pns 3 vit. 75000, repr. pl. faible. FOISSY 45 r. C. Desmoulins, Cachan.
100 TERROT b état. COUDY 44 r. Vieille du Temple, 4^e.

BSA 750 culb. av. side Impérial le tt abs. nf 200. GERARD 135, rue Pelleport, 20^e.
MOTOCONF. 125 type C-45A ét. nf. Barthélemy, Mén 89-97
AUTOMOTO 3 cv b ét. 50000. 14 r. Denis Dulac, Ms. Alfort.
500 NSU 43 sup. cul. 140000 19 h. 30 sam. tte j. Lescouet, 137, rue du Château, 14^e.
BMW R12 av. side. ALE 34-40
BMW R66 susp. AR. f. téles. imp Fleurs 64 av. Pierre Brosolette, Malakoff.
TERROT 175 cc 45.000 LELEVRE 34 av. G. Clémenceau, Massy (S.-et-O.). Tél. 28.
125 cc 4 v. 1947 parf. état. RONSSIN 111 r. St-Antoine-4^e
MATCHLESS 350 culb. sup. cul. f. tél. LABAT 8 r. de Belzunce, Paris (10^e), apr. 19 h.
INDIAN 1200 susp ar side b. ét. px int. STARK 21 rue Beaurepaire-10^e. BOT. 73-63.
BELLE BMW 3 cv téléph. Arc. 02-83 de 12 à 14 heures.

ZUNDAPP 500 lat. card. 4 vit. LIPPUS 123 r. d'Aboukir, 2^e
PART. v. 350 Peug. P107 t b ét. LAMY 7 r. Chaligny, 12^e.
DRESCH 350 bon état. Bègère 39 r. Terré, St Gratien (S.O.)
NORTON 16 H impec. t. sad Mérat tte conf. TRIANON 1 place Auguste Delcroix, Beauchamp (S.-O.). Tél. 1.
MOTOBECANE 1939 1 cv 4 tps t.-sad urg. 55000. MAR 43-15.
BSA 500 culb. parf. état. RE-NE 144 rue de Charonne, 11^e.
DARMONT b. ét. ref. eau Ecr. CHARBONNIER 103 av. Bourdonnais, Paris, 7^e.
PUCH 250 4 vit. sél. b. ét. Cinotti 33 r. Républ., Puteaux
R. GILLET 750 side 1^{re} main 6000 kms fin 47 side capoté roue secours 140000, écr. ou tél. Sautreau 30 r. Pasteur, Juvisy (S.-O.). Tél. Bel. 44-05
125 PRESTER JONGHI sélect. Alary 2^{me}. Château Neuilly-s-S.
TERROT MTR 100 cc mot. ref. à neuf. DELORME Cen. 87-25.

280 R. ENFIELD sup. cul. sél. 4 vit. sup spt 39 nve 135. BISIAUX 16 r. Le Dantec.
HARLEY DAVID. 7 cv bleue nve side Bernardet 1948 bas prix. DIK 7 r. Lecuirot-14^e.
MATCHLESS tél. ori. impec. vis. t. 1 soirs 19 h. 30. VIGNE 15 r. Guignedoux Gennevilliers
B.S.A. B21 250 culb. 4 v. sél. parf. état. BOUCHER, 21, r. Vavin, 6^e. DAN. 93-78.
F.N. 350 lat. M 70 A ét. mec. impec. pneus nfs 65.000. AN-TY 11 rue du Loing, Paris-14^e de 19 h à 21 h.
INDIAN 9 cv four. télesc. 500 kms 120 éch. ctre 500 culb. ajoutera soule. LECLER, 56, rue Marx Dormoy, Paris
PART. v. cause ach. voiture Peugeot P 110 3 cv pneus nfs exc. ét. 79 bd Picpus, 12^e.
BCR M. JAP 500 avec side parf. état, 18 r. Vignon, 9^e.
VELOM. 125 Motob. ét. nf p. int. 16av. Solférino Billancourt
ARDIE 125 sél. neuve impec. PIESETT r. Annay, Lens P.d.C.
125 PEUGEOT 55 1948 batt. avert. compteur. CARDINAUX 5 rue de Verdun, Colombes.
M. G. 175 type spéc. Moto-Ball mot. rev. à nf Fact. app. bons pneus Px 55000. RAMIO, Annay S. Serein (Yonne).
NSU 350 cul. sup. c. 4 v. sél. ét. nf t. l. j. sf dim. lundi Farsur 80 r. J. Jaurès, Puteaux
M. GOYON 4 cv culb. 4 v. sél. f. tél. sup. spt 120000. DUCOS 34 r. Ed. Nortier Neuilly-s-S.

NSU 500 culb. av.)side bon ét. bs pns 130.000 fr. DEWAS-MES Ch. 32 r. d'Isbergues, Aire s. La Lys (P.d.C.) tél.116
NSU 500 sup. cul. 4 vit sél. dernier modèle. PAIL-LARD 6 rue aux Merles, Laval (Mayenne). Tél. 6-29.
VEL. PEUG. P53 bloc mot. v. b ét. Prester Aubier Dune mono vit. b. ét. 33 bis av. Marx-Dormoy, Sarcelle (Bus 168).
PEUGEOT P105 b. ét. Guignon 104 av. République Champigny
SIDE seul léger état neuf, HURAUT 51 r. Brancon-15^e.
SPLEND. Zundapp 5 cv 2 cyl. lat. bloc poli en flat-twin en tte confiance. SARAZIN, 121, r. Benoît Malon, Gentilly.
VENDS Trimoteur sans permis b. état Px 60.000 BERTON 84 b. rue de Picpus, Paris.
MOTOBEC. 500 culb. sél. 4 vit. 115 ch. épave 16 H. Gillet P. St Georges de Didonne, Ch.M.
DRESCH 250 semi-culb. rev. 40.000. MAX 42 av. Gobelins.
VELOM. Motobécane 1 cv 2 t. imp. 1939. Deshautels 18 av. StSaens Neuilly-s-Marne, S.O.
BMW R12 av. side Bern. bon état. DAUGAN, tél. Mar.58-97
VELOMOT. Peugeot P54 récen. av. remor. Or. tél. Eto. 42-28
500 TERROT lat. av. ou sans side 4 v. sél. all. delco, pns nfs 100.000. LOCHET, 1 rue Langlois, Antony (Seine).
TERROT HC4 fin 48 max. 1000 k. px taxe. RIGUET Ely. 58-82

TRIUMPH AL 198 c. 3 t. side Carpio 2 l 1/4 100 kms 115000 3r. Orme sec L'Hay s. jeu.dim.

DISP. Paris Velocette 250 ty. GTP compl. + 1 moteur iden. dési. réal. 500 2 cyl. en ligne, méc. invent curieux cela vs intér.-t-il opérat. blan. pr chacun. LIONEL 5 r. Roi Doré (3^e). Arc. 04-76 Mess.

MAGNIF. BSA 500 M20 par part. c. d. emploi. PROUVOT, 8 pass. Fours à Chaux-19^e.

PEUGEOT P.107 4 cv état nf 73 rue Saussures-17^e.

DKW 500 SB bicyl. méc. et pns c. nfs av. t. sad 170 000 RALPH 22 r. de la Roquette, Paris-11^e (de 12 à 14 h.).

TERROT sp. 4 cv culb. 4 vit. av. side Anglais Imp. c. dép. 115000. Boyer 77av. P. Doumer Villeneuve-le-Roi. Tél. 446.

NSU 500 culb. 4 tps sél. 4 v. av. châssis, side t. b. état, 1 h. 1h.1/2, 8h. 8h.1/2. Tro.33-08

CALTHORPE angl. 500 sup. cul. 4 vit. 1945 spt. c. nve 22 r. Avenir, Arcueil (3^e étage)

20.000 side BMW dte b. ét. 60.000 Automoto 3 CV c. nve 22 r. Gouyon du Verger, Arcueil (3^e étage droite).

INDIAN 500 ét. nf MEUNIER 187 r. de Tolbiac-13^e.

SIDECAR G. R. 500 lat. parf. ét. roulé 1000 kms. Ita. 05-23

SOYER 500 Jap impec. bs pns 80.000 boîte BMW R12 t. l. j. CORDONNERIE 6 rue Deltéral, Pré Saint Gervais.

ZUNDAPP K500 4 v. sél. civ. ét. nf. DELION 40 rue Bienfaisance, Vincennes.

V. ou éch. B.S.A. 500 ctre 350 angl. ANATO 26 rue Salengro, Bicêtre (Seine).

500 MOTOB. culb. sél. 4 v. imp. OBERT 40 av. Pte Asnières-17^e

125. PEUGEOT 55 C impec. vis. 40 av. Pte Asnières-17^e.

Peugeot 350 culb. b. eq. 75000 Magasin 35 bd Victor-15^e.

M. GOYON 100 cc ét. nf 60000 Magasin 35 bd Victor-15^e.

PART. v. vélom. Motobéc. 125 lat. BROSSARD 32 rue Faldherbe, Neuilly Plaisance.

PART. v. vélom. New-Map culb. sort réc. BROSSARD 32 r. Faldherbe Neuilly Plaisance

BMW R.35 télesc. Norton 16H CHAUVEL 98 r. Gentilly 13^e.

MOTO SIDE Monet Goyon 500 culb. sél. 3 vit. side Grand sport Bernardet 49 essai à volonté, vis. t. l. j. de 8 h. à 19 h. sauf dim SIRY 79 r. d'Hautpoul Paris-19^e. M. Oureq

V. éch. 250 Dollar cont. 350-500 PRECY 27 r. St-Maur Ms. Alfort.

VEL. Motob. B1V2 parf. ét. ex intér. Ecrire MONNIER 40 r. Marceau, Brunoy (S.-et-O.)

350 TERROT b. ét. lat. tous acces. LEGUILCHER R. 93 r. Romain Rolland, Les Lilas.

198 NSU 4 vit. 39. LEBEAU 83 rue H. Barbusse, Les Lilas.

NORTON 16H neuve 5000 kms side Précision ens. ou sep. GROSJEAN 41 r. Vital-16^e

PART. v. Gn. Rhône Major 41 av. side Bernardet état nf, 232 r. de Fontenay, Vincennes.

SPEED TWIN Triumph superb. ABADIE 90 r. des Archives-3^e

4 cv lat. Terrot b. ét. Pinault 56 r. Santos Dumont, 15^e.

D.K.W. 198 cc parf. ét. vis. ap.m. Duffier 10 av. Clichy-18^e

NEW-MAP 350 sup. sp. sélect. r. broch. Vergnes. Dor.63-66

P.135 PEUGEOT 350 culb. 47 ét. nf 8000 kms pns nfs t. sad DEBS 12 av. du Bac, Asnières

VENDS piéc. Matchless f. tél. mot. bte dyn. carter. TURIGNY 52 r. Goutte d'Or-18^e

500 TRIUMPH 2C91 télescope dern. mod. 9000 kms nve Turigny, 52 r. Goutte d'Or-18^e

250 D.K.W. exc. état GWIAZD 12 r. de la Forge Royale-12^e

350 PEUGEOT P107 b. ét. pns nfs px int. vis. dim. mat. ou écr Lopez 1 r. Guichet Clichy

M. GOYON mot. Villiers 2 tps 350 parf. ét. BOUDET 210 r. de Verdun, Deuil (S.-et-O.)

NORTON 500,16H parf. ét. 130 rep. 350. JAN 15 r. St Sabin

MOTOBECANE 250 3 vit 4 tps très propre 55. repr. vélom. JAN 15 r. St Sabin, 11^e.

GN.-RHONE side 800 AX2 pns nfs. AUFRERE 36 r. Sibuet-12^e

Harley 750 side 1 pl. 1/2 parf. ét. méc. pns 110000. P. Martin 4r. République Knutange, Mos.

CAUSE santé vd ma Matchless 350 cc. civ. nve eq. cuir. complet. val. 40000 fr. le tout 190000 -fr samedi et dim. de préf voir PEROCHE Ch., 2, rue du Réservoir, Beauvais (Oise). Tél. 4-82.

VELOMOT. Motoconfort 2 t. B 1 V2 bon état LECOMTE, 34 r. Coste, Versailles, S.-O.

PARTICULIER à particulier side Bernardet sport, 25.000. Tél. BOT. 10-45.

RUDGE 4 soup. 500 culb. très rapide, au plus offr. 21 rue Ernest Bray, Argenteuil.

TERROT 1 cv tr. b. ét. 25000. Vermerie 25 r. Vincent, 19 h

ENS. Dollar Bern. 500 cmc. ACT t. b. ét. 1937. GAUDIN 18 av. St Saens, Neuilly-s.-M. (S.-et-O.)

PART. vd 4 cv FN b. ét. 55000 Guy Hoël 75bd Kellermann-13^e

500 M. DEBON nve à la taxe DELACROUX 26 r. d'Orfeuil, Dreux (E.-et-L.).

NORTON intern. de course 500 cc. susp. arr. LEBERQUIER, 3 r. Saint Jacques, Rouen.

F.N. 350 lat. sélecteur état neuf MANCEAU 19 bd Eugène Decros, Les Lilas.

F.N. course spéc. A.C.T. 150 Rudge 500 compétition 160. Velocette 500 m. s. s. 150

Norton 500 culb. 1939 125. Norton 16 H bon état 90

Norton 16 H neuve 125 B.M.W. R 12 125.

BASELIS, 229, ru Solférino, Lille. Tél. 391-70.

URGENT vds cause départ Harley dern. mod. luxe 1200 cmc. 4 vit. pns 145x400, selle bip. .3 project. cons. gar. 6 litres. 180 000 Puch 250 cmc. équipée pour cross 35000. JEANNEAU Fils, Les Herbiers (Vendée).

NORTON 500 compét. susp AR t. b. ét. px int. à saisir. TRICOCHÉ, place Lafayette, Villeneuve s. Lot (L.-et-G.).

125 cmc. René Gillet nve vis. sib. 16 r. Lebrun, Paris-13^e.

500 SOYER Jap à rod. imp. av. ou s. side eq. ct. p. int. à déb. 51 r. Lucienne, Courneuve

MOTOB. 100 cc. 4 t. lat. bloc mot. pns nfs parf. ét. méc. 60.000. TRE. 15-01.

PEUGEOT P 107 4 cv dernier modèle état neuf, prix intér MASSIAS, Tulle (Corrèze).

PUCH 250 4 v. pf. ét. Merciel 16 r Solférino, Billantourt.

GD rout. 100 cc. b. ét. Guérin 17 r. de Bruxelles, apr. 18 h

ON DESIRE ACHETER

ACH. embiel roul pign. ou mot. compl. Royal Enfield 500 cul. SAUGER, 96 fg Saint-Vincent, Orléans.

ACH. pour R. Gillet 750 bte 4 vit. Mag. dyn. roues J. CUGNOT Frasne le Ch. (Hte S.)

Culbuteurs sur culasse LMI ARTAUX St Anthème (P.d.D.)

ROUE AR Norton réserv. 18 l. Chabanne 48r. des Rancy Lyon

Vilebrequin et bielle Alcyonnette. BARBE 192 Bd Saint-Denis, Courbevoilé (Seine).

J'ACHETE ttes pièces dét ou ens. de motos de marques étrangères. A.M.P. 21 r. Monge Puteaux. Tél. Lon. 02-63.

DIVERS

V. Bte 4 v. m. 496 cc BSA b. ét. PELLETIER 19 r. de la Dissette, Bagnaux (Seine).

A V. Kayak bipl. Navik av. propul. 1 CV. Evinrude 40 Collot 61 fg StVincent Orléans

V. Pneu 26x3,5 nf. SAIGNIER 17 r. Bernardins-5^e. ODE.13-82

V. card. moto P105-107 g. b. s. g. p. t. s. orig. DOITY 97 av. Perreux, Fontenay s. Bois

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, pièces pour moteurs Chaise et boîtes Burman.

INDIAN pièces orig. pr 1200 CAV 500 GDA, TAURY 50 rue Mirbeau (17^e) ETO. 12-30.

REVIL (Ets) 82 av. des Ternes ETO. 15-53. Seul spécialiste pr tous équipés et accessoires motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, serre-têtes, gants, manchettes de guidon, vestes, sacs, tan-sad, poignées tournantes, dessus de selles caoutchouc, accus, sélecteur, pare-brise, etc..

ECHANGES

8 CV FIAT ctre moto av. side GUERIN 47 r. Félix, Colombes

ECH. Norton 500 lat. impec. ctre 2 cyl. + fort, écr. DE-VUYST 78 r Convention-15^e

V. ou éch. Indian c. nve et vélomot. 4 vit. imp ctre cam. G.M.C. GODIN 22 rue Entre-pôts, Saint Ouen.

ECHANGE Zundapp 750 by-cyl. culb. avec side impec. pneus neufs, contre 500 Anglaise, faire offre à MENU 54, rue de Clignancourt, Paris (18^e).

V. ou éch. Indian c. nve et vélomot. 4 vit. imp ctre cam. G.M.C. GODIN 22 rue Entre-pôts, Saint Ouen.

VOITURES A VENDRE

V. ou é. G Irat b. ét. c. moto LACAN. 101 J. Jaurès, Millau

DARMONT à remont. b. état b. prix. PIESSET rue Annay Lens (P. de C.).

G. IRAT cab. 6 CV état impec. Tél. ARG 10-56.

SANDFORD 3 roues 5 cv F.T. capote p. brise. Sandford 78, av. des Ternes. Gal. 46-13.

DARMONT sp. 6 cv culb. v. max. 130. t. b. ét. bs pns vis. sam. dim. Lasconjarlas, 23, r. Charolais, Athis-Mons (S.O.)

CABRIOLET 11 Citroën mot. perfo. impec. repr. bel. moto ou side. PIJO 16 r. Justice

CITROEN 11 AL coupé tôle 2 places et 2 places spider, très bon état mécanique garanti, roulé 35.000 kms. LAC, 12, rue de Cléry.

FONDS - COMMERCE

LOCAL ou bout. à louer usage magasin acces. motos Ecr. détails Ets DELANNET, 43, rue de la Roquette, Paris.

CYCLES moto logement rég. Paris, px intéressant, 14, r. Solférino, St-Maur (Seine).

EMPLOIS

RECHERCHONS Spécialiste Mécan. moto très bon réf. exig. (de 20 à 30 ans). Mécan. voit. ou autre s'absten. PARIS MOTO 55 r. Brancion Paris-15^e. Métro Convention.

Quelle que soit votre bourse, la Moto que vous cherchez se trouve à **TRANSACT' MOTOS**
104, rue Haxo - PARIS — Tél. : MEN. 99-86

Dans 5 MOIS vous serez COMPTABLE

(traitement: 17.000 à 25.000 fr.) - 4 MOIS suffisent pour faire de vous un bon Secrétaire Sténodactylo (traitement jusqu'à 20.000 fr.) grâce aux célèbres cours par correspondance de l'ÉCOLE PRATIQUE DE COMMERCE, 31, Avenue A. Briand, Lons-le-Saunier (Jura)

Actuellement, le nombre des emplois offerts aux anciens élèves de l'École dans le Commerce, l'Industrie, les Administrations, etc., en France et aux Colonies, est bien supérieur à celui des candidats disponibles. Demandez la broch. grat. n° 261

Nombreux et brillants succès aux examens officiels

Si votre Publicité était ICI elle serait LUE !...

CHROME - CUIR

38, rue du Château-d'Eau, 38
PARIS-10^e Tél. : Nord 08-09

Tout l'équipement pour la Moto et la Ville. Vêtements de cuir : exiger la marque CHROME-CUIR



MOTOCYCLISTES Je possède plusieurs Motos et VéloMOTEURS de toutes marques récentes PEUGEOT, SAROLEA, ROYAL-ENFIELD, RENE GILLET 7 CV avec side-car suspension arrière comme neuve et nombreuses autres petites Motos à échanger ou à vendre. Visible : 208, RUE ST-MAUR
Maison ROULIN-FOUILLON — Tél. : BOT. 34-90

SPECIALITES MOTOS TOUTES MARQUES

Echanges Standard Villiers 100 cmc. S.3. G. MONET

BALLU

9, rue Ernest-Bray
ARGENTEUIL (S. et O.)

B.M.W. Agent Général

ZUNDAPP

LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly
Asnières — Gré. 17-93

ELECTRO-VULCANISATION

16, Cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11^e — ROQ. 00-43
REPAIRE et RECHAPE tous pneus auto et moto en 8 jours
Soudure de tringles — Occasions — Expéditions province

SABLAGE A FAÇON

Emailage à froid
Métallisation par projection
41, avenue d'Argenteuil, 41
ASNIERES (Seine)
Tél. : GRE. 25-60

REUSSIR

Pour obtenir une situation lucrative ou améliorer votre emploi actuel, votre intérêt est de suivre les cours par correspondance de l'E.N.E.C. VOUS REUSSIREZ, grâce à des méthodes d'enseignement modernes et rationnelles appliquées par d'éminents Professeurs. Demandez l'envoi gratuit de la brochure que vous désirez (précisez le n°).

Broch. 47.820 : Orthographe Rédaction.	Broch. 48.833 : Sténo-Dactyl.
» 47.821 : Calcul Math.	» 48.834 : Secrétariat.
» 48.824 : Electricité.	» 48.835 : Comptabilité
» 48.825 : Radio.	» 48.436 : Langues (anglais).
» 48.826 : Mécanique.	» 48.837 : C.A.P. B.P. Commerce.
» 48.827 : Automobile.	» 48.838 : Carriér. Com.
» 48.830 : Dessin indust.	

**ÉCOLE NORMALE D'ENSEIGNEMENT
PAR CORRESPONDANCE**
28, Rue d'Assas, 28 — PARIS (VI^e)

1930, FABRICATION REPRISE ET... ATTENDUE 1949

pour une Dépense de UN Franc par litre :



CHEZ VOTRE GARAGISTE
cu 111, Boulevard Magenta, 111 — PARIS (10^e)
Charles BOISSEAU Fabricant.

Ajoutées au carburant :
Suppriment : cliquetage et calamine.
Economisent : Essence 10 à 20 % ; Huile 20 à 30 %.
Contre ce BON ou Référence M.R. 494 et 250 Francs
(pour 250 litres) plus frais d'envoi :
1 ou 2 boîtes 70 frs
Pour 4 boîtes 85 frs
Pour 12 boîtes 140 frs
Compte Chèque Postal : 1662-40 Paris

POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

SAKER

AIR ET GAZ



De toute beauté
FIXATION DE CABLE
SANS SOUDURE
RESTÉ BIEN EN PLACE
NE COUPE PAS LE CABLE
PRIX DE DÉTAIL 670 Frs
SAKER LEVALLOIS

Station-Service AMAC

MARC, 8, rue des Plâtrières 8, — PARIS-20^e

Ne pas confondre,
s'adresser rue des Plâtrières, Boutique rouge.
Carburateurs et guidons.

Pièces détachées
Réparations de carburateurs

AMAC

MISE AU POINT

TUYAUX ECHAPPEMENT

TOUS MODELES ET MODELES SPECIAUX
EXECUTES SUIVANT MODELE OU CROQUIS
SILENCIEUX ET TROMBLONS

NON DEMONTABLES BRUTS - DEMONTABLES
CHROMES pour MOTOS et VELOMOTEURS
CONDITIONS SPECIALES AUX AGENTS

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc...

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

Atelier de réparations et
mise au point de moteurs
de marques allemandes

CRUPDA

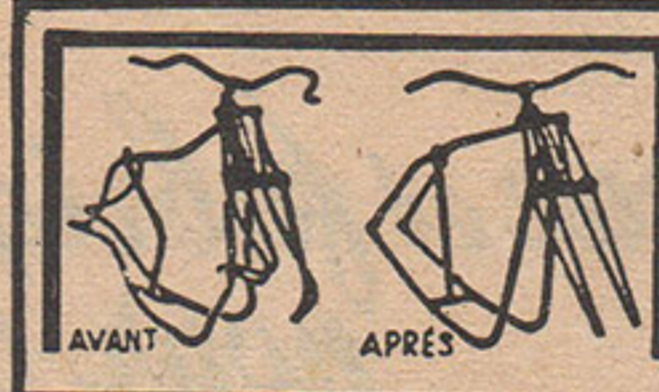
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 60-60

Toutes Marques Françaises et Etrangères.
SPECIALISTE B.M.W.



RENOVATION
DES CADRES

ET RESERVOIRS MOTOS
Travail rapide et soigné
Raymond BONNOT

174, rue de Romainville
MONTREUIL (Seine)
AVR. 01-47

MOTOS PARIS-NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBECANE

Réparations rapides et garanties — pièces détachées
accessoires, réalésages, embellages, émaillage, chromage

Expéditions en Province

Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18^e

MONNERET-BASTILLE

SPÉCIALISTE DE LA MOTO

Toutes pièces détachées - Réparations

Livraisons ultra-rapides dans toute la France, par notre
SERVICE SPÉCIAL PROVINCE

7-9, Bd Beaumarchais - PARIS. Tél. Tur. 96-56

INDIAN

500 cc. 2 cyl. GDA (741B)

ACHETE

motos, épaves, tous access.
VENDS

motos revisées grand luxe
ainsi que toutes pièces déta-
chées, moteur, boîtes, acces-
soires, tubes échappement,
pare-chutes, ressort, fourche,
selle, kick, carbus, etc...

FOURCHE - AUTOS - MOTOS
J. FAURIE

«le spécialiste de l'occasion»
8, av. de St-Ouen, PARIS-18^e
M^o La Fourche. MAR. 45-07

SILENCIEUX WILMAN FORME TROMBLON



à spirale démontable

3, rue Evreux - COURBEVOIE (Seine)

REPARATION — REDRESSAGE
Fabrication de Fourches et Cadres
Agent « CUCCILO »

H. DERCHE

8, rue Labat — PARIS

MON. 56-89

Tout ce qui concerne
L'ELECTRICITE

MOTO

MAUBERT-MOTO

3 Imp. Maubert - Paris-5^e
Spécialité

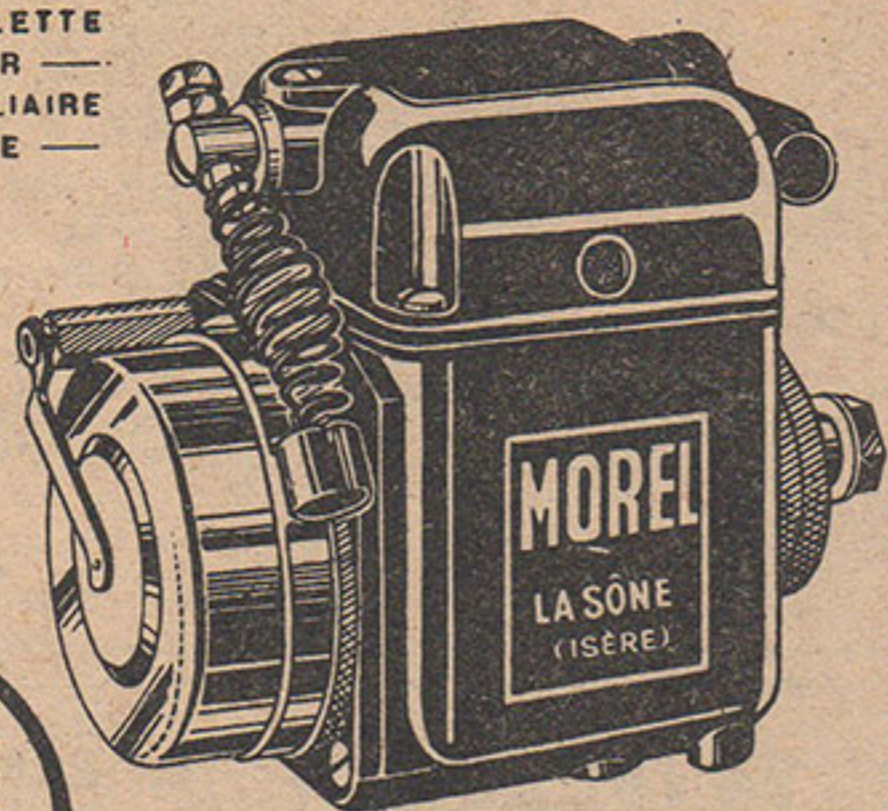
Lucas, Bosch, D.K.W.

REALESAGE
MONTPARNASSE

Vélocoteurs, Motos, Autos
B.M.W. - pist. orig. cotes rep.
Chemisage, embiel, réglage
Tous travaux de tou
23, rue Edouard - Jacques
PARIS-14^e — Autobus 58

MAGNETO

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



HAVAS

MOREL

USINES :
LA SÔNE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) - TÉL. 19

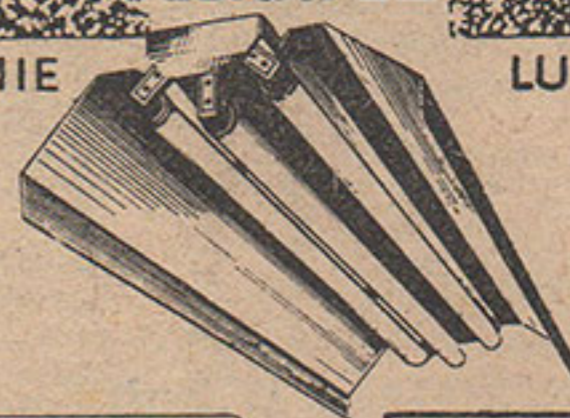
AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17^e) TEL. CARNOT 96.16

MAGNÉTOS VERTICALES · MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS · INTERRUPTEURS DE BATTERIES · COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE
PÉDALES DE DÉMARRAGE · COMMUTEURS D'ÉCLAIRAGE · RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

ECLAIRAGE INDUSTRIEL
LUMINESCENT
PAR RÉFLECTEURS
LUMATUB

ÉCONOMIE

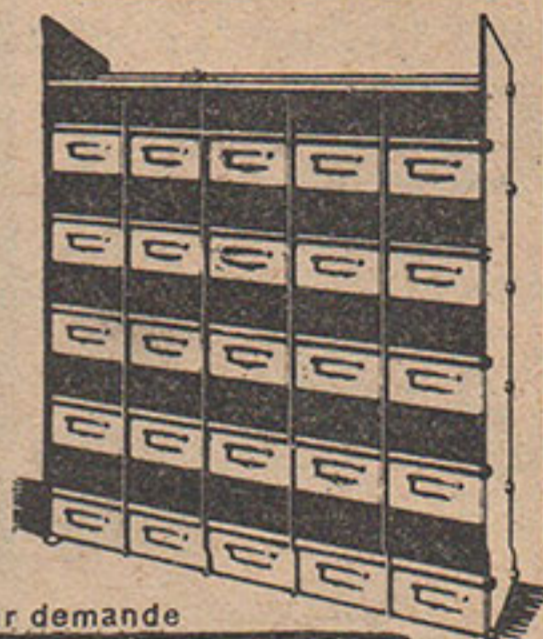
LUMINOSITÉ



ARMOIRES
VESTIAIRES
Métalliques

CASIERS
à rayons multiples

pour Ateliers Bureaux



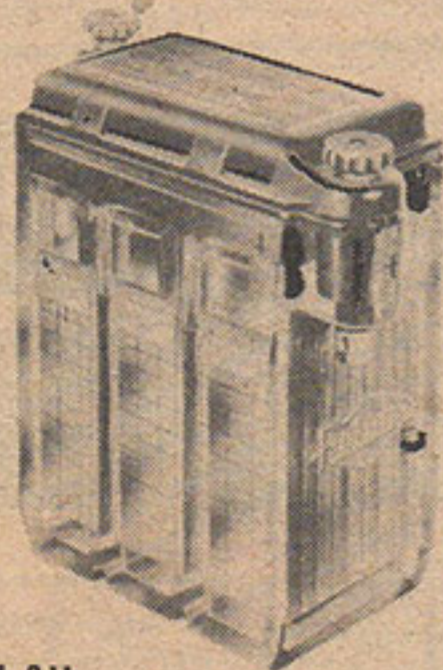
notice 14 sur demande

BUREAUX DE VENTE :
SOCIÉTÉ DES ANCIENS ET^{ts} L. APIOU
18, RUE AUGUSTE-LANÇON - PARIS-13^e
GOBELINS 78-18 et 53-10 - 11

D 18.

PUBLI
ROG

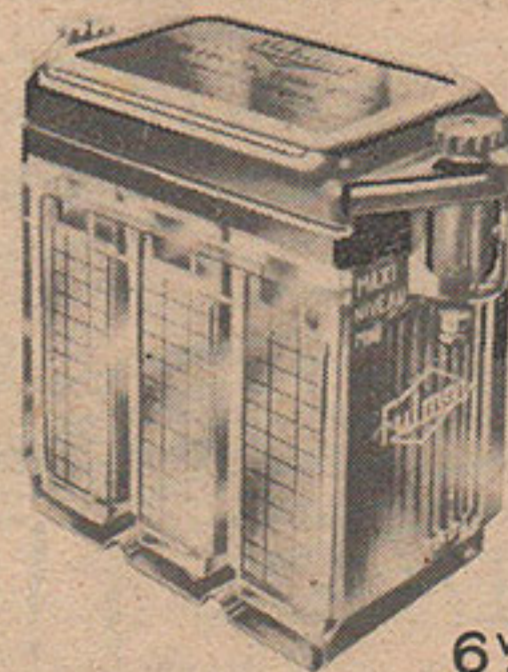
*Conçue et fabriquée spécialement
pour la moto*



6V.14AH

La batterie **Fulmen-moto**
a pour qualités essentielles

Étanchéité absolue
Inattaquable à l'essence et à l'huile
Contrôle facile des niveaux de l'électrolyte
Pas de démontages pour vérifier les niveaux
Plaques protégées contre les trépidations.



6V.24AH

6V.7AH



Équipez votre moto, et partez tranquille avec une

Fulmen-moto



6V.7AH