

37^e ANNEE. — 15 JUILLET 1949. — N° 951

LA QUESTION
DES BAGAGES

LA JONGHI 125

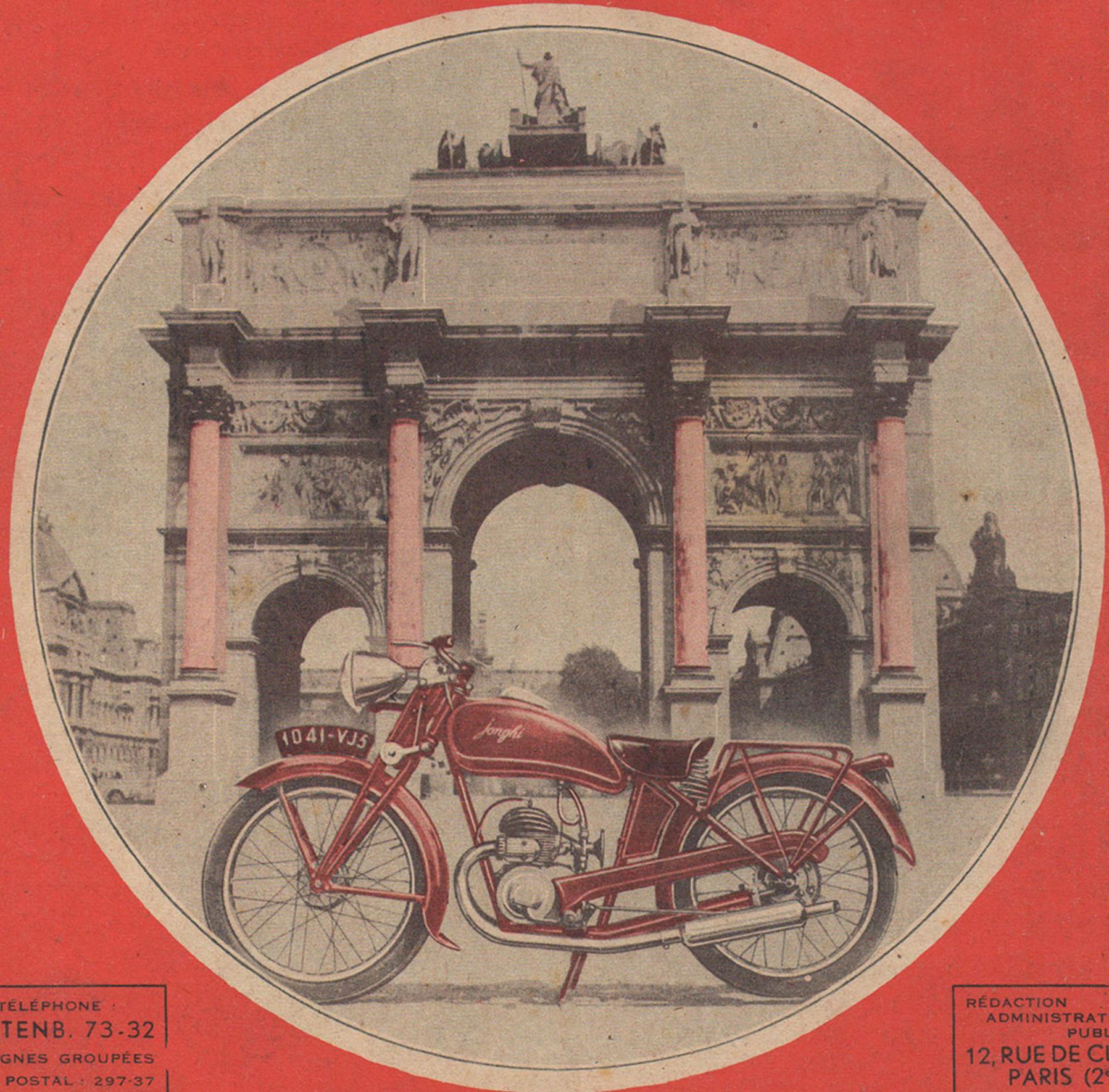
Provisoirement
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :

25 frs

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue



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

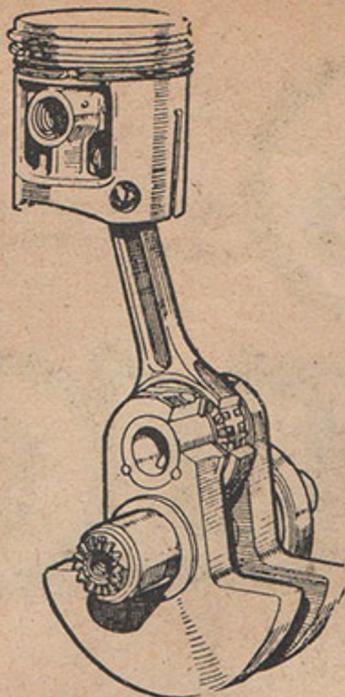
RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Bien que photographiée en plein cœur de Paris, devant l'Arc de Triomphe du Carrousel, la 125 cmc. Jonghi est une alerte routière qui vous permettra le grand tourisme à peu de frais.

Réfections
d'embellages
Réalésages
de cylindres

TRAVAUX GARANTIS
EXECUTES
PAR SPECIALISTES

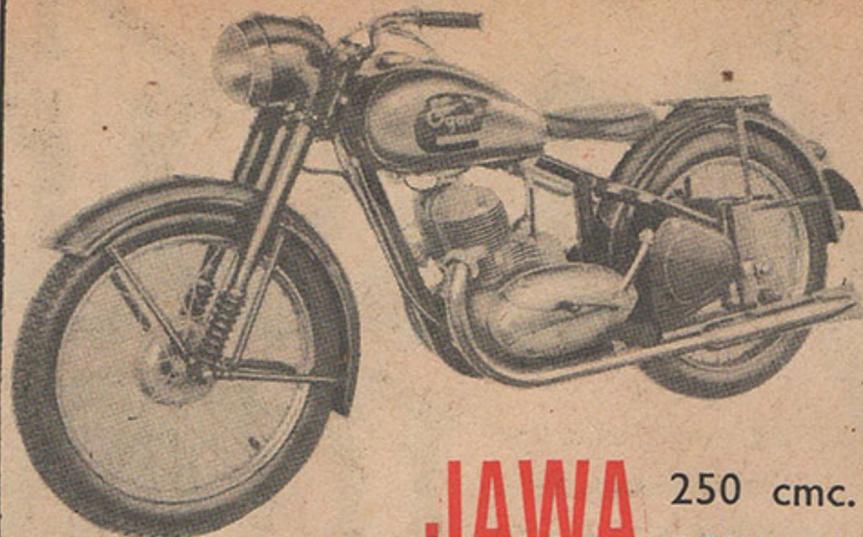
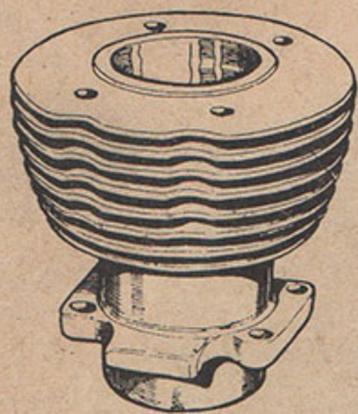
•
DELAIS RAPIDES



FOURNITURE
DE TOUTES PIÈCES
DETACHÉES
PISTONS COMPLETS.
ACCESSOIRES

AGENT GENERAL POUR LES
PIÈCES DETACHÉES STAUB

PERTUISOT
23, Rue des Acacias, 23
PARIS-17^e Tél. ÉTO. 12-46



JAWA 250 cmc.
350 bicyl.

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied - Débrayage automatique
Suspension Arrière

DISPONIBLES RAPIDEMENT
STOCK PIÈCES DETACHÉES

AGENT GENERAL :

Ets POCH, 127, av. de Neuilly - Neuilly-s-Seine
Tél. : S.A.B. 61-70

CONCESSIONNAIRES POUR PARIS :

NIEL - GARAGE

JEANNIN

8, rue Fourcroy - 17^e
WAG. 52-62

11, av. de la Porte-de-la-Plaine - 15^e
LEC. 80-62

JONGHI

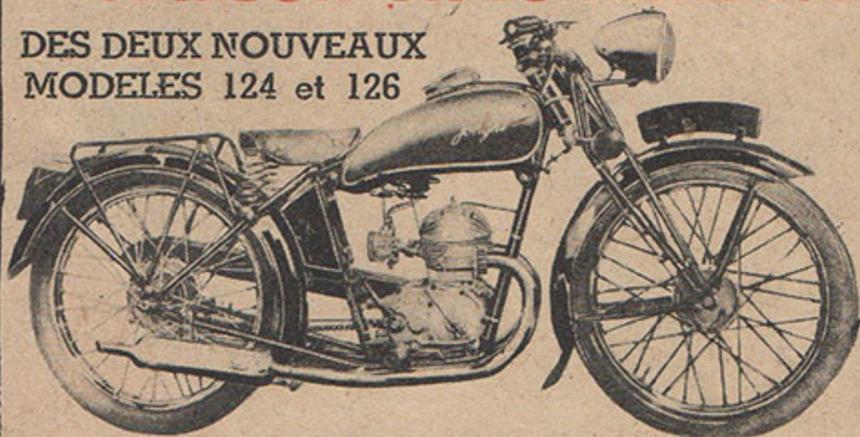
DEPOT PRINCIPAL

R. CLERGE 105-107, Bd Lefebvre
— PARIS (15^e) —

EX-TECHNICIEN des Motos PRESTER-JONGHI
Constructeur de nombreuses machines de records

Livraison en 10 minutes

DES DEUX NOUVEAUX
MODELES 124 et 126



INCROYABLE SANS BON (permis)

MOTO LÉGÈRE 126 : 81.000 PLUS TAXES

AVEC BON

VELOMOTEUR 124 : 76.000 PLUS TAXES

PRESENTATION SPECIALE CLERGE (av. sup.)

PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES

Le Casque GENO

à calotte en métal léger à
haute résistance.

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

Type Compétition
modèle adopté par
« MOTO-REVUE »
pour son
CASQUE D'HONNEUR

Vente en gros :
Ets GUENEAU
6, Fbg St-Honoré, PARIS

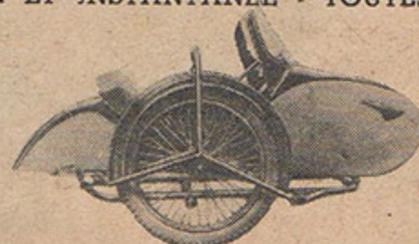


POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

LE SIDECAR LÉGER POINARD

Sport — Tourisme
ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE
POSE FACILE ET INSTANTANEE - TOUTES CYLINDREES

Pour 125
à 250 cmc.

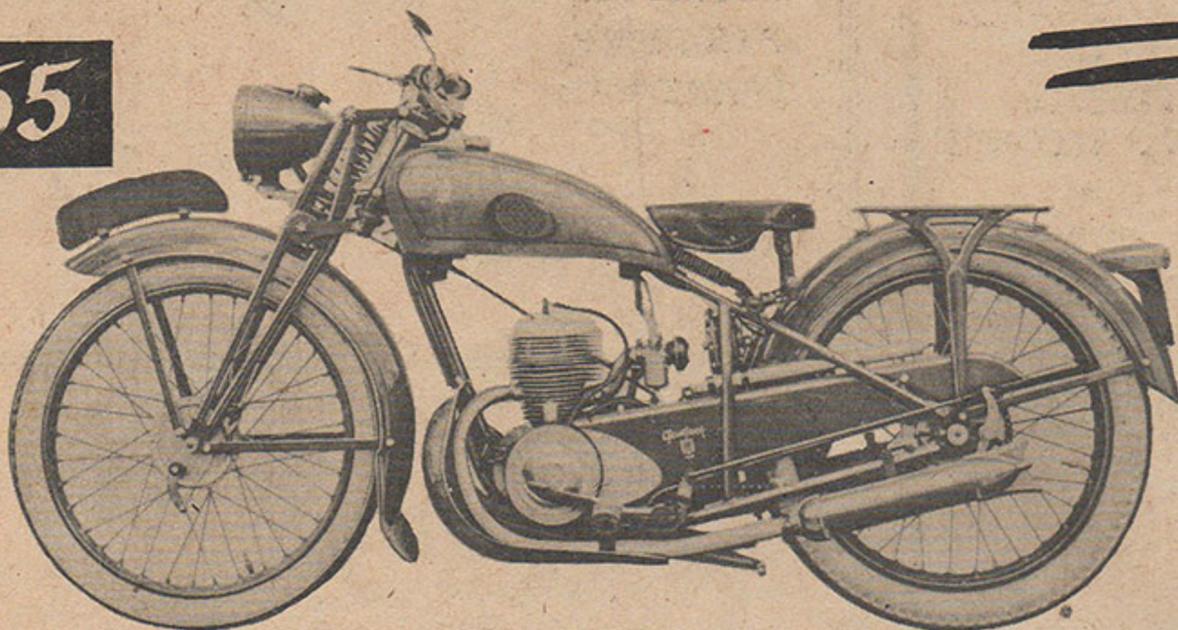


34 kgs
seulement

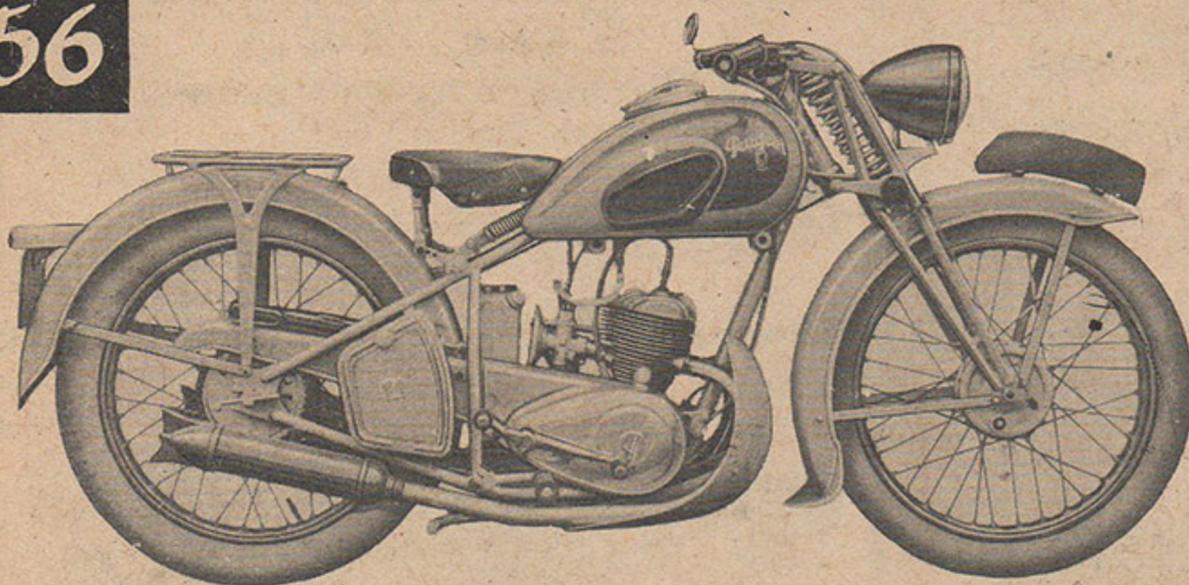
USINE : 54, rue Etienne-Dolet - CACHAN (S.)
Tél. : ALE. 34-41

3 MODÈLES BIEN AU POINT!

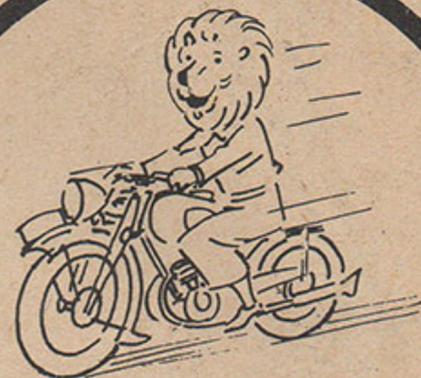
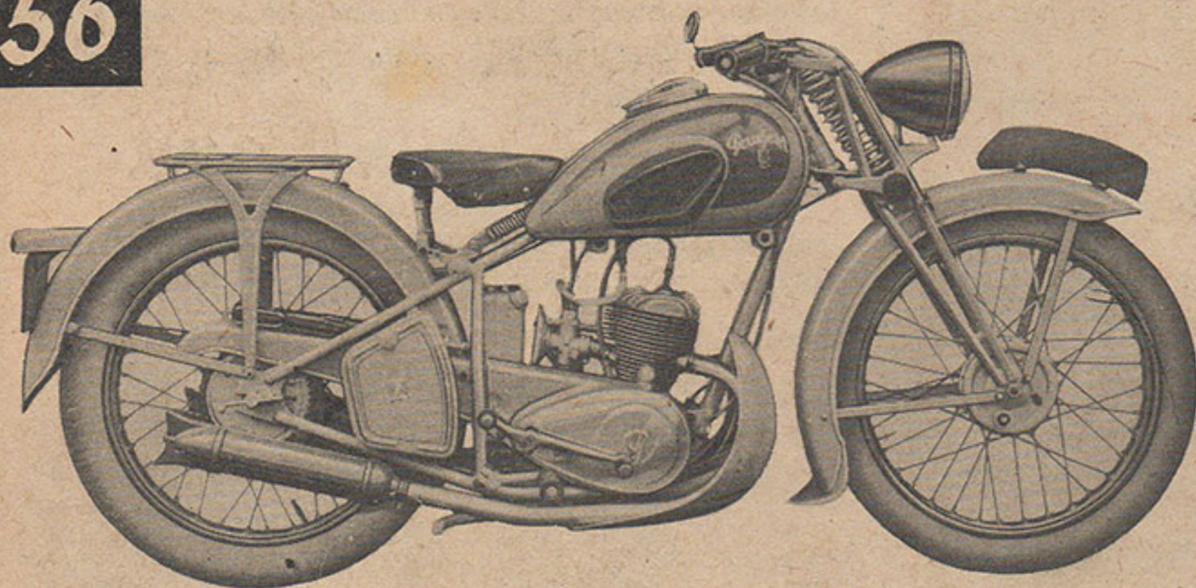
55



56



156



Les vélomoteurs et les motocyclettes légères PEUGEOT sont la consécration d'une fabrication en grande série spécialisée depuis plusieurs années et sans cesse améliorée.

"55"

VÉLOMOTEUR 125 cm³
à bloc-moteur 2 temps
3 vitesses

"56"

VÉLOMOTEUR 125 cm³
à bloc-moteur 2 temps
4 vitesses
par sélecteur au pied

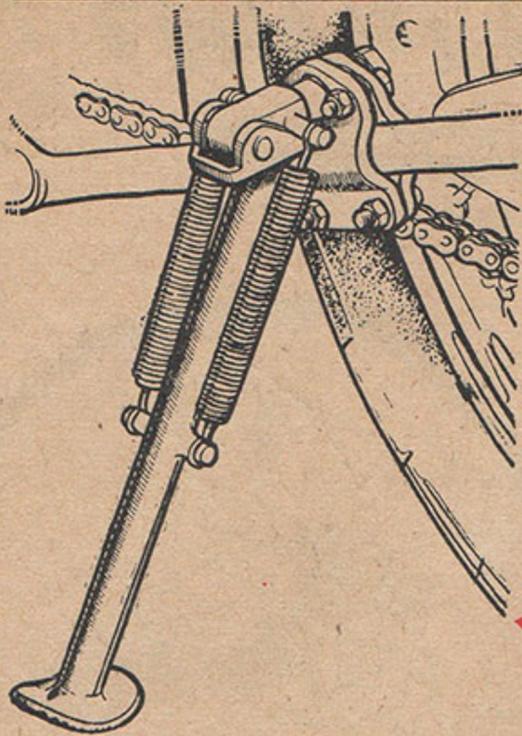
"156"

MOTOCYCLETTE LÉGÈRE
150 cm³
à bloc-moteur 2 temps
4 vitesses
par sélecteur au pied

CYCLES
Peugeot
BEAULIEU-VALENTIGNEY (DOUBS)



Enfin une béquille latérale !



PLUS DE
BEQUILLE
ECRASEE.

PLUS DE
GROS EFFORTS

Se monte sur
toutes
grosses motos
Vélocoteurs
et motos légères



Breveté S.G.D.G.

Demandez à votre détaillant ou grossiste

R. DANVIGNES

6, BOULEVARD RICHARD-LENOIR - PARIS-11^e

Tél. : ROQ. 29-28

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

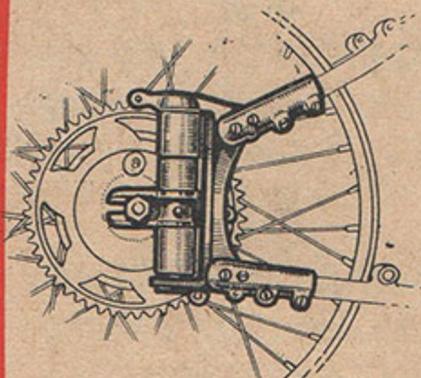
BOTTES MOTO MARCY

1 et 3, Place de la Bourse — PARIS (2^e)
(entre les rues Récaumur et 4 Septembre)

SOLDÉS

Pendant le mois de Juillet
Bottes Moto box couleur
ou box noir 4.500 Frs

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE
CENT. 83-11 (2 lignes)



SUSPENSIONS AR
pour vélocoteurs

B. R.

La plus économique !
La plus facile
à monter !

DONNE LE CONFORT
IDEAL !!

Agences directes MOTOBECANE — JONGHI
KCEHLER-ESCOFFIER — GNOME et RHONE
Pièces détachées anciens et nouveaux modèles
adaptables pour toutes marques
SPECIALITES : Réalésages — Embiellages
Chemisages — Revisions volants magnétiques
magnétos et dynamos
Expéditions Rapides dans Toute la France

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER
88, Av. Paul Doumer, PARIS-16^e — AUT. 18-42

“ VITEX ”

SELECTEURS AU PIED 3 ET 4 VITESSES
pour motos toutes cylindrées
Pose sans aucune modification sur
les principaux types de motos.
Livrés complets avec accessoires de pose
PRIX depuis 6.500

le BABY-VITEX

pour vélocoteurs
MOTOBECANE - PEUGEOT - TERROT
MONET-GOYON - NEW-MAP - RENE-GILLET
Livrés complets. **PRIX : 5.250**
et GNOME et RHONE R 2 et R 3
Livrés complets. **PRIX : 5.750**

AGENTS, DEMANDEZ NOS CONDITIONS
MARC MARTIN constructeur,
8, Rue des Plâtrières, 8 — PARIS (XX^e)
POUR RENSEIGNEMENTS JOINDRE UN TIMBRE POUR LA REPONSE

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

RAPID'MOTO

21, Rue d'Orléans, ST-CLOUD (S.-et-O.). — Tél. : MOL. 21-29

AGENCES DES PLUS GRANDES MARQUES
VENTE — ACHAT — REPARATIONS — REVISIONS
DE TOUTES MOTOS — GRAND CHOIX D'OCCASIONS
SPECIALISTE B.M.W.

ACCU SEC INSULFATABLE

DARY

MOTO

PRINCIPAUX DEPOSITAIRES :

PARIS	DEKTEREFF, 88, avenue des Ternes (17°) REVIL, 82, avenue des Ternes (17°) KERSA, 43, r. Voltaire (Levallois Perret) VELMOTO, 6, rue de Lunéville (19°) HALL DE LA MOTO, 20, rue Rébéval
MARSEILLE	MILLET, 92, cours Lieutaud TAVAN, 4, bd Théophile Turner
LYON	DOUCET, 61, avenue de Saxe
NANTES	MOTO-ACCESSOIRES, 4, r. de la Bâclerie
LILLE	DUTRIEZ, 3, rue de Lille (Croix)
ST-ETIENNE	SAGNES et SOUBEYRAN, 35, avenue de la Libération
NANCY	SERRA et ANDRE, 3, pl. de la Carrière
CLERMONT-FERRAND	DUMAS et COLINOT, 27, rue Morel La-deuil
ROUEN	AUTOMOBILIA, 49, avenue Victor-Hugo
DIJON	VAVASSEUR, 15, rue Ernest Messner
AMIENS	S.M.A.G., 10, av. de la République, Albert place du Maréchal Joffre, Amiens
BREST	AUTO GARAGE BRESTOIS, place du Général Leclerc
ORLEANS	CHENESSEAU, 82, rue Bannier
METZ	TREIZE, 38, rue Pasteur
BEZIERS	GAST, 5, rue des Poètes
BESANCON	SIMONIN, 1, rue Charles Fourier
LE PUY	ARNOLD, Usine de Bonneville (Aiguilhe)
AURILLAC	RANGEARD, 5, rue Pasteur
EVREUX	BRIDIER, 19, place Dupont de l'Eure
AUDINCOURT	CUENIN, 26, rue de Belfort
SARREBRUCK	NEST, Am Berg 10
ALGER	O.F.A.R.I.C. 17, rue Michelet
ORAN	MESLOT, 29, rue Alsace-Lorraine
CASABLANCA	AUGUSTIN, 7, rue Capitaine Beaux
TUNIS	BORG, 35, rue de Marseille
DAKAR	DARWICHE, 67, rue Vincens

Les Ets BONNET

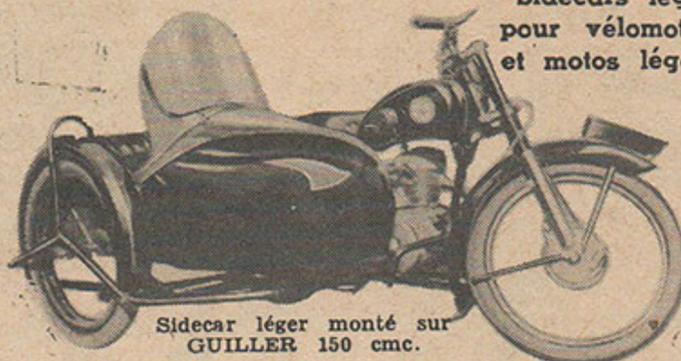
172, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46

LA PLUS ANCIENNE ORGANISATION DE VENTE A CREDIT

AGENTS : ALCYON - GNOME - RHONE
GUILLER - JONGHI - MOTOBECANE - TERROT

Sidecars légers
pour vélomoteurs
et motos légères.



Sidecar léger monté sur
GUILLER 150 cmc.

LIVRENT IMMEDIATEMENT

les motos légères GUILLER à bloc-moteur AMC
et très rapidement les vélomoteurs les plus
modernes à fourche télescopique

TERROT 4 temps — GNOME-RHONE 2 temps

LE PLUS FORMIDABLE CHOIX D'OCCASIONS
DE LA REGION PARISIENNE

Seul l'agent le plus qualifié

marcel perrin

PEUT VOUS LIVRER IMMEDIATEMENT

100 et 125 cmc. MÔNET-GOYON - 100 et 125 cmc. TERROT
125 cmc. GNOME-RHONE R. 3 - SCOOTER BERNARDET
150 cmc. E. HUIN moteur A.M.C. - Tous les sides
150 et 125 AUTOMOTO

ET TRES RAPIDEMENT

MOTOBECANE D 45 - ET 175 Z 2 C

50, av. Edouard-Vaillant, 50
BOULOGNE - BILLANCOURT

Tél. : MOL. 29-62 Métro Porte de St-Cloud

Actuellement un ensemble side TERROT RGAS disponible

INDISPENSABLE

sur votre moto

LA NOUVELLE "BOÎTE-POCHETTE"
DE SAVON EN PÂTE 3-33

- * clé à oreilles permettant d'ouvrir aisément même avec des doigts gras.
- * boîte extra-plate (3 cm. d'épaisseur) pouvant se glisser dans la sacoche à outils



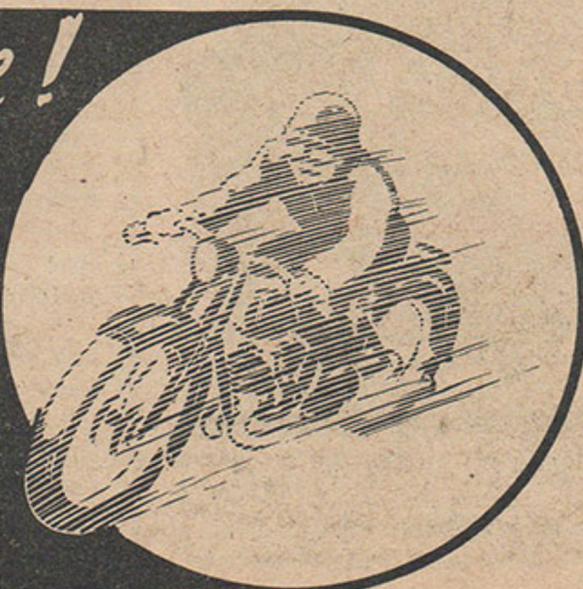
Avec ou sans eau, le 3-33 débarrasse instantanément mains et ongles des graisses, huiles, cambouis, goudron, etc...

Vitesse... Puissance... Souplesse!

MONOPOLE-POISSY

PISTONS,
SEGMENTS,
SOUPAPES

Pub. G. Massenet



Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

Véломoteurs

GUILLER

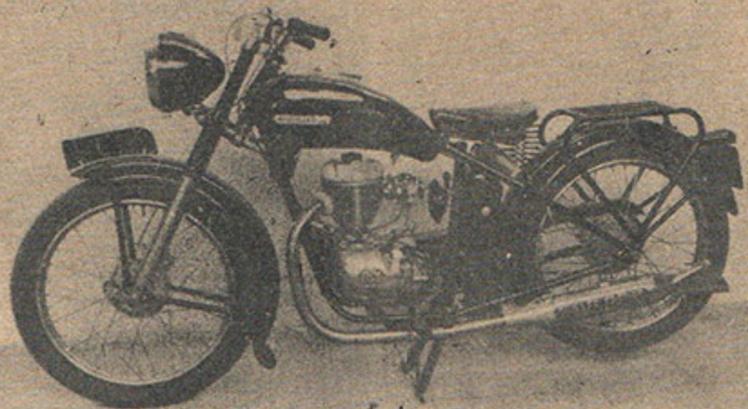
Motocyclettes

FRERES — CONSTRUCTEURS

BLOCS-MOTEURS
2 ET 4 TEMPS
3 ET 4 VITESSES

Modèles 2 temps
Bloc-moteur AUBIER-DUNNE

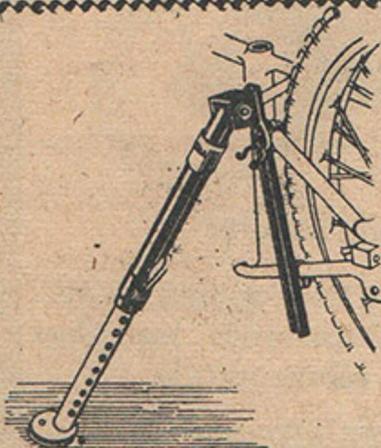
Modèles 4 temps
Bloc-moteurs A.M.C.
Soupapes en tête, culbutées



FOURCHES TELESCOPIQUES
SUSPENSION AR

MOTORISTES : Demandez nos
tarifs et assurez-vous de l'ex-
clusivité de vente de notre
marque.

USINES ET BUREAUX :
1, PLACE PUY-LA-VAU, 1
FONTENAY-LE-COMTE - Vendée
LIVRAISON RAPIDE



La Béquille latérale

EKA

à système télescopique
se monte instantanément
sur tous véломoteurs
et motos

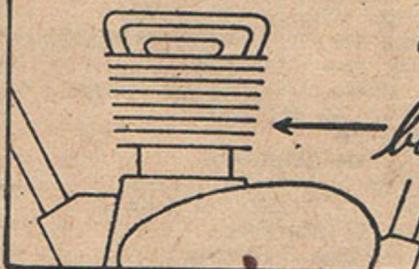
L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, RUE BELIDOR — PARIS (17^e)



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



*bonne compression
longue durée*

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME et RHONE

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

Pneumatiques — Accessoires modernes

Appareillage électrique français et étranger - Pièces
détachées : origine, adaptables, sur modèles

Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

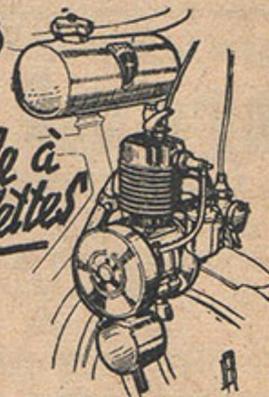
EXPEDITIONS PROVINCE et COLONIES

ATELIER ET MAGASIN :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

D.M.S

*Moteur
amovible
et adaptable à
toutes bicyclettes*



Société LA MAZARINE

Agent Général de Vente pour la France et l'Empire

9, RUE MAZARINE - PARIS-6^e - Tél. : DAN. 83-38

LES POIGNÉES "SOUPL"

POUR
MOTOS



ET
VÉLOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.I.

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

C'EST LE CONFORT
SOUS LA MAIN
EN VENTE PARTOUT

TOUTES LES COTES SANS PEDALER...
avec

le cyclomoteur "GELEM"

48 cmc. — deux temps — trois vitesses

STABILITÉ PARFAITE

(moteur dans l'axe du cadre)

LIVRABLE AVEC FOURCHE ELASTIQUE
OU TELESCOPIQUE

G. FEUILLET

6, Bd Bineau - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!

BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

SAKER LEVALLOIS

R. ALTHOUX



La Moto

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.

	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 lisiblement.

◆ NOS CHAMPIONS MOTOCYCLISTES ABANDONNENT LE GUIDON POUR LE VOLANT

C'est à l'occasion du Grand Prix d'Albi, qui se disputera le dimanche 10 juillet, que nos deux champions motocyclistes Georges Houel et Jean Behra vont faire leurs débuts dans la compétition automobile.

Tous les deux prendront part à cette épreuve au volant de 1500 Maserati à compresseur, voitures aussi rapides que robustes, dont les récents succès ne se comptent plus.

Souhaitons à ces deux pilotes autant de chances en automobile qu'en motocyclette mais espérons qu'ils n'abandonneront pas définitivement leur premier amour.

◆ UNE ANECDOTE DE DRINKWATER

Nous avons relaté, lors de notre compte-rendu du T.T. l'accident mortel du pilote anglais Drinkwater. En Angleterre, les coureurs motocyclistes étant légion, nous ne retenons parfois que les noms des as de première grandeur.

Celui de l'infortuné Drinkwater nous aurait peut-être échappé, si nous ne nous étions rappelé l'anecdote que cita un jour un de nos confrères des Pays-Bas. Lors d'un T.T. Néerlandais, Drinkwater terminait un virage dangereux dans des fils de fer barbelés où il se blessait à la face. Comme on s'empressait de le secourir, il se fit connaître : Drinkwater.

Un témoin de l'accident vint immédiatement lui apporter un verre d'eau que le blessé accepta avec reconnaissance mais aussi avec étonnement de recevoir aussi rapidement quelque chose... qu'il n'avait pas demandé.

◆ UNE DISTRIBUTION ROTATIVE ITALIENNE

Le technicien milanais Ferdinando Cenna procède actuellement aux essais d'une distribution sans soupape adaptée à un moteur Parilla. Les premiers essais du dispositif, adapté à un moteur Parilla, seraient des plus satisfaisants.

RÉGIME DE CROISIÈRE

EN aviation, on utilise la pleine puissance du moteur pour le décollage et pour monter à une altitude ou l'on trouve un compromis satisfaisant entre la résistance de l'air et la puissance développée par les moteurs. Puis on réduit les gaz de telle manière que les moteurs ne subissent pas une fatigue anormale et que leur consommation soit réduite et permette d'augmenter le rayon d'action.

Il n'en va pas autrement de nos voitures et de nos motos.

Nous avons donc tout avantage à ne pas surmener nos machines et à ne leur demander que des performances inférieures à leurs possibilités. En course, même, il y a fort à parier que le conducteur qui « sonnera » sa machine, brillera au début de la course, s'adjugera peut-être le record du tour, mais claquera avant la fin. Il y a un régime où nous sentons que le moteur tourne librement, sans vibrer, sans chauffer, où il ressemble à un athlète heureux qui fournit une bonne performance sans courir le risque de claquer. Il y a donc pour nos machines une allure qu'il ne faut pas dépasser, si nous voulons connaître le maximum de sécurité et d'économie tout en réalisant des performances honorables. On peut estimer que cette allure économique est environ des deux tiers de la vitesse maximum. C'est-à-dire qu'avec une machine qui atteint en pointe le 120, on soutiendra aisément et économiquement une vitesse de croisière de 80. Le moteur ne travaillera pas à la moitié de sa puissance et on constatera également que la consommation aux 100 kms sera aussi réduite que possible. Avec des moteurs de caractéristiques moyennes et à rendement modéré (deux temps de petite cylindrée, moteurs à soupapes latérales, etc...), on pourra se rapprocher sans danger de la puissance maximum et maintenir une allure de route qui sera égale aux trois quarts de la vitesse maximum. Ainsi, avec une 125 cmc., qui peut monter jusqu'à 80, une allure de route de 60 kmh. sera parfaitement admissible.

Ne poussez jamais votre machine à fond, ce qui est tentant avec les petites cylindrées. Ne vous énervez pas si vous êtes dépassé et n'engagez jamais une de ces luttes de vitesse qui se traduisent trop souvent par des avaries mécaniques ou par des accidents.

◆ ENCORE UN SCOOTER ITALIEN

Equipé d'un Mosquito 48 ou 60 cmc., ce nouveau scooter italien se nomme « L'épre ». Son châssis est en tôle. Il possède une suspension avant et arrière, un changement de vitesse combiné à main et à pied. Les pneus sont des Pirelli de 2,50x13. Ce minuscule engin permet d'atteindre le 50 kmh.

◆ TWO STRIKE MOTORCYCLES

(Les motocyclettes à 2 temps)

C'est un excellent petit ouvrage élémentaire et pratique, dû au comité de rédaction de Motorcycle, notre confrère anglais et édité par celui-ci.

Au cours des 132 pages abondamment illustrées, nous trouvons tout ce qui peut être utile au propriétaire d'une moto à deux temps. On y trouvera des renseignements sur le fonctionnement, l'entretien, la conduite du deux temps et sur certains deux temps de conception originale. Beaucoup de matières sous un faible volume avec un soucis constant de clarté.

Malgré les difficultés de change nous pouvons nous procurer cet ouvrage.

◆ PASSEZ VOS VACANCES AU MAROC

Notre correspondant du Maroc nous écrit :

Nous avons donc la chance d'avoir l'essence en vente libre, avec une légère augmentation de 1.50 par litre, ce qui nous en amène le prix à moins de 20 frs le litre à Rabat.

Pour inaugurer et fêter dignement ce retour à la liberté nous nous sommes empressés de faire une petite cure de kms en formant une petite caravane de 5 véhicules. Ce qui nous a permis de découvrir un site superbe à 85 kms de Rabat, 30 environ de Tiflet.

Daïet Er Roumi (le lac de Roumi), lac de 1 km de long ombragé, boisé, restaurant, épicerie et prochainement hôtel, emplacement pour campeurs, pêche, natation, canotage, chasse et pour nous pompe à essence.

Qu'attendez-vous pour passer vos vacances au Maroc ?

Informations

ATTRIBUTION D'ESSENCE AUX MOTOCYCLISTES

La préfecture communique :
Les propriétaires de motocyclettes ou de cycles à moteur ne pourront percevoir une allocation d'essence qu'en produisant, au commissariat de leur arrondissement ou de leur banlieue, un certificat de leur employeur attestant qu'ils utilisent journellement leur motocyclette pour se rendre à leur travail. Les bureaux des commissariats procéderont à la délivrance des tickets à partir du 4 juillet, de 9 heures à midi et de 15 heures à 18 heures.

UN BEAU PAYSAGE

La photo qui illustrait la couverture de notre dernier numéro nous fut communiquée par M. Roger Ferminger, de Limoges.

Félicitons-le de ce beau cliché, pris dans la montée du col d'Aspin.

C'est avec plaisir que nous publierons les meilleurs clichés pris pendant les sorties et les vacances de nos abonnés et lecteurs. Nous précisons que le négatif nous est indispensable ; il sera retourné aussitôt que possible à son propriétaire. D'avance merci.

NOTRE COURRIER TECHNIQUE

Chacun veut avoir une machine bien au point pour partir en vacances. Aussi notre courrier technique est-il actuellement plus abondant que jamais.

Nous nous excusons donc de répondre avec un délai un peu plus long qu'en période normale, et vous demandons un peu de patience.

Mais nos rédacteurs veulent également prendre des vacances, ils ne pourront donc répondre au courrier technique entre le 15 juillet et le 15 septembre.

Dans notre prochain numéro, N° 952, qui paraîtra le 22 juillet, **RESULTATS COMPLETS** de notre **GRAND CONCOURS GRATUIT.**

Qui gagnera le vélomoteur **GNOME-RHONE** ? Le moteur **VAP**, les cycles **PEUGEOT** et **TERROT**, l'appareil photographique **PONTIAC**, et tous les nombreux prix ?

LE PRIX DE LA 125 CULBUTEE NEW-MAP

La grande firme Lyonnaise de motocyclettes nous a fait part du prix de vente de sa production. Si les prix indiqués dans notre numéro 948 sont exacts pour les vélomoteurs deux temps, et la motocyclette 150 cmc. quatre temps, par contre il y a lieu de modifier le prix de vente du C.A.T. 134 qui passe de 99.500 à 108.500 francs.

LES MOTOCYCLISTES A SUPERBAGNERES

Dans un récent numéro nous contions l'exploit de deux motocyclistes, MM. Dargent et Delmas, qui avaient réussi à atteindre Superbagnères sur leur motocyclette, mais ils avaient sans doute oublié la performance de M. Serieys, qui le 1^{er} août 1947, empruntait la piste 21, et atteignait sans difficulté le sommet du célèbre plateau de sports d'hiver.

Bien qu'étant une simple mise au point, ce fait méritait d'être signalé.

UN RALLYE N.S.U.

La maison N.S.U. organise du 26 juin au 25 juillet un rallye Alpin, avec quatre N.S.U. Fox.

Pilotées par Fleischman, Herz, Bohm et Dellman, ces petites 100 emprunteront l'itinéraire suivant :

Konstant, Zurich, Brunig, Furka, San Bernardina, Bellinzona, Lugano (ou on rencontrera Caracciola) et puis la route du Grand Prix de Berne (2-3 juillet 1949).

Rédacteur demandé pour *Moto-Revue*. Devra connaître la moto, savoir rédiger, bonne orthographe. Situation stable. Ecrire seulement à notre directeur avec références complètes. Discretion assurée.

Raoul de Rovin au volant de son 1000 Jap.

**DE ROVIN
N'EST PLUS**



Pegulu de Rovin (Raoul) était né le 9 juillet 1896. Il commença à s'occuper de motos dès 1921, aussitôt après la Grande Guerre. Il sut, par son exemple, secouer une certaine apathie de ses collègues en les obligeant - par ses participations à toutes les épreuves - à en faire de même parfois à contre cœur. Nos premiers Paris-les-Pyrénées-Paris, nos six jours d'Hiver, notre Coupe des Vélomoteurs, furent pour De Rovin les premiers bancs d'essai, ses premières victoires, la base d'un palmarès qui n'a jamais encore été égalé. Pilotant lui-même, secondé par son coureur Sternly notamment, il enleva ensuite un nombre impressionnant de victoires et de records de France... et du monde. (La journée des Records, Montlhéry, les Alpilles, le Mont-Ventoux, etc. Ses populaires motos 125, 175, ses impressionnants 500 Jap, puis son motocar monoplace (où pour s'asseoir, il devait enlever le volant) sont encore présents dans la mémoire des anciens.

De Rovin a puissamment contribué à la diffusion de la moto en France.

L'homme fut toujours sportif et « sport », dans le vrai sens du mot, trop souvent ignoré aujourd'hui. Il vient de s'éteindre ayant bien mérité de la moto.

Ses obsèques ont eu lieu le 6 juin en l'Eglise Ste-Marie des Batignolles.

Que sa famille veuille accepter le pieux souvenir et la sympathie émue de ceux qui l'ont connu à cette époque heureuse. C.L.

DECES DE M. MARCEL BEDON

M. Marcel Bedon, Président de l'Association Motocycliste de la Seine, vice-président de la Ligue de l'Ile-de-France et membre de la Commission de moto-



cross de la F.F.M., est décédé des suites d'une intervention chirurgicale, le 5 juillet 1949.

Fervent motocycliste, Marcel Bedon contribua largement au développement du moto-cross en France.

A sa famille et à tous ses amis, « Moto-Revue » adresse ses plus sincères condoléances.

LEON RENSON

Nous apprenons avec beaucoup de regrets le décès de notre excellent confrère belge Léon Renson, chef de la rubrique sportive du quotidien « La Meuse ». C'était un journaliste essentiellement motophile, lui-même pratiquant enthousiaste et président sportif du Royal Moto Club Liégeois.

MOTS CROISÉS

RESULTATS DU
N° 950

1	C	A	T	I	R	E	M	E
2	O	C	T	A	N	E	O	S
3	M	O	T	O	R	I	S	T
4	P	L	A	N	I	M	E	T
5	Y	E	O	S	T	E	R	E
6	T	E	U	F	I	E	U	
7	I	D	E	N	T	I	F	I
8	T	O	D	B				
9	I	M	M	O	D	E	R	E
10	X	O	N	D	A	T	R	A
11	N	O	U	V	E	L	L	E

HORIZONTALEMENT

I. Défend des intérêts français sous une... page rouge. — II. Marque de voiture étrangère. Le motard l'a sur son dos, le pantoufflard l'a sur son toit. — III. Les véhicules français de transports civils les portent en Allemagne (T.F.O.). C'est pour l'atteindre que le motard fait des économies. — IV. Moitié aussi attachée à notre monture qu'à notre moitié. Peut terminer les doléances des motards. — V. Premières initiales des Créateurs de « l'Ombre Noire ». Section de Repérage Terrestre. — VI. Bougie. Sous officier de réserve. — VII. Choisie. Assurance-vie. — VIII. Le piston peut manifester son mécontentement. Deux premières lettres d'un prénom que les motards lyonnais n'ont pas oublié. — IX. Tout nouvel abonné de M.R. le devient.

VERTICALEMENT

1. Une belle jumelée... étrangère. — 2. Marque un peu oubliée. Accessoires précieux. — 3. Indigne du motard. Incompréhensible... ? — 4. Voyelle doublée. Quatre premières de l'auteur du « Radeau de la Méduse ». — 5. Motocyclistes, en passant par cette région, goûtez-y un fromage.

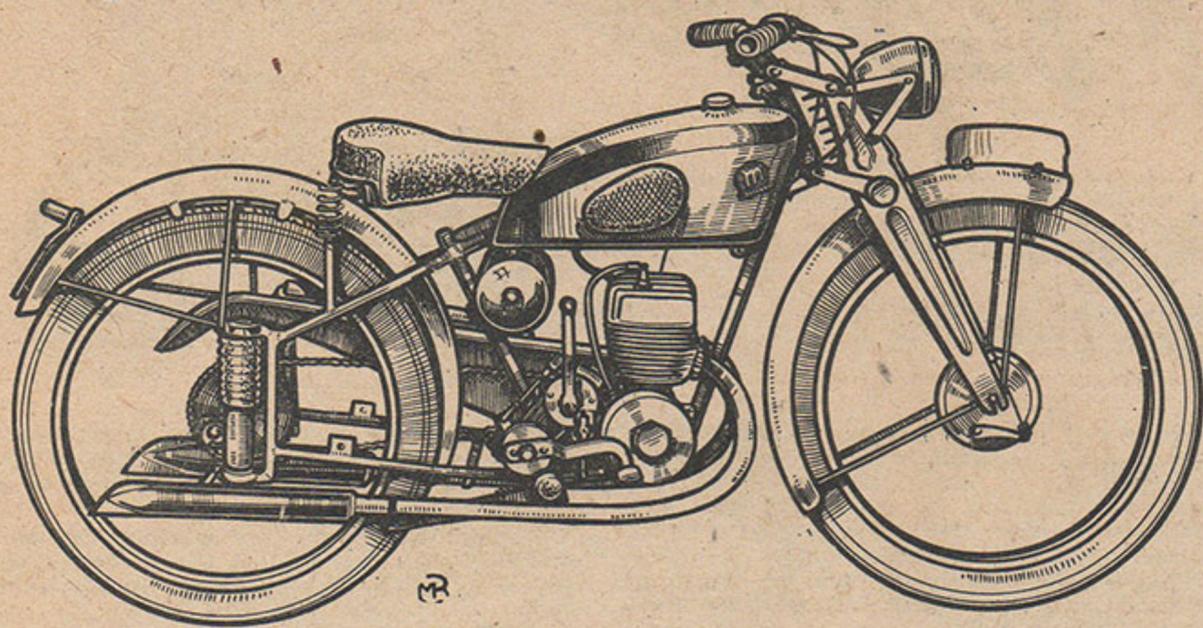
Identique au VIII (2) horizontal. — 6. Pièce de monnaie. Le nom patronymique d'Eddoura commençait ainsi. — 7. Motards et... gendarmes ne l'apprécient pas de la même façon. — 8. Fin de participe. C'est ce que fait la Majesté, dont nous avons vu le bel équipage dernièrement dans « Moto-Revue ». — 9. Dont la désagrégation cause des ennuis au motard peu curieux.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
I									
II									
III									
IV									
V									
VI									
VII									
VIII									
IX									

Résultats dans notre prochain numéro

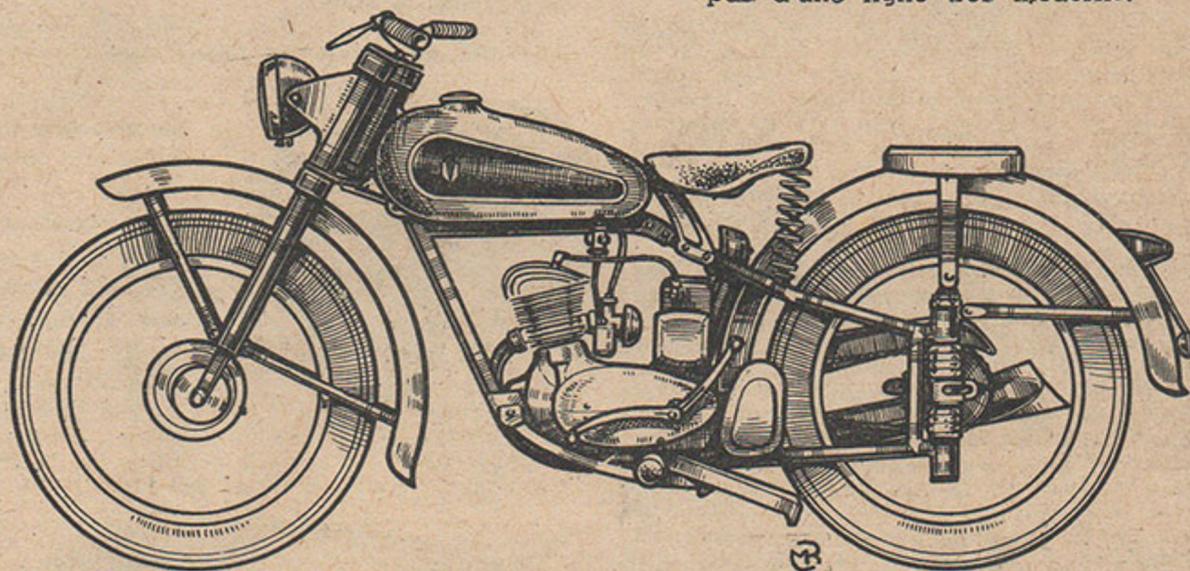
Nouveautés techniques

NOUVELLES REALISATIONS ÉTRANGÈRES

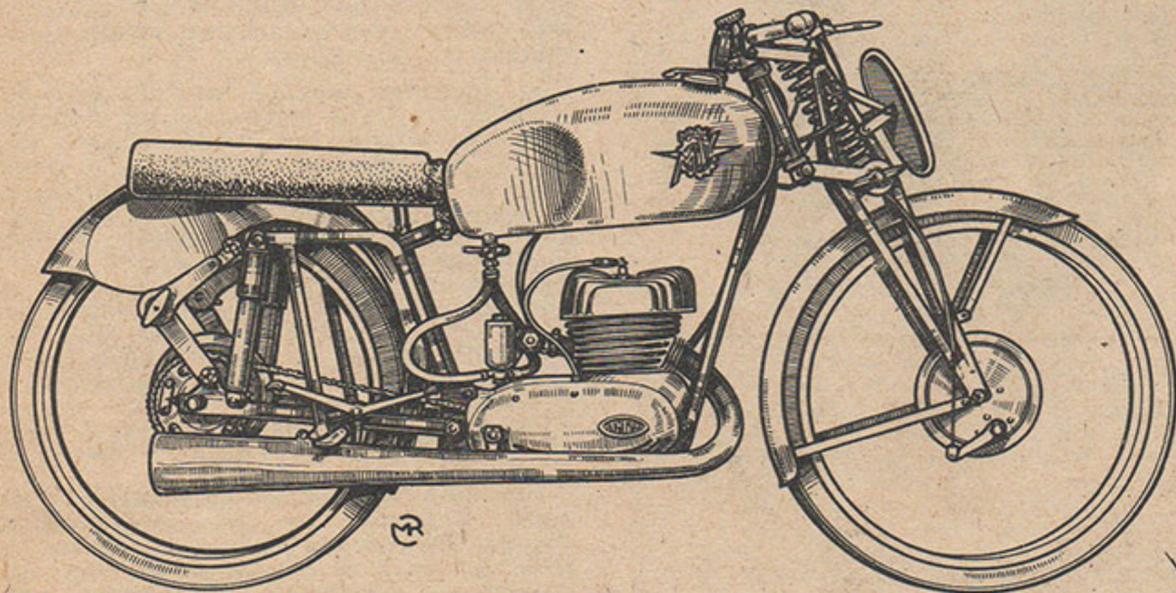


Ci-contre : Le prototype de la nouvelle 125 D.K.W. Notons d'abord qu'actuellement, bien qu'ayant présenté de nombreux prototypes, cette importante firme allemande a repris la construction du type R.T., désormais classique.

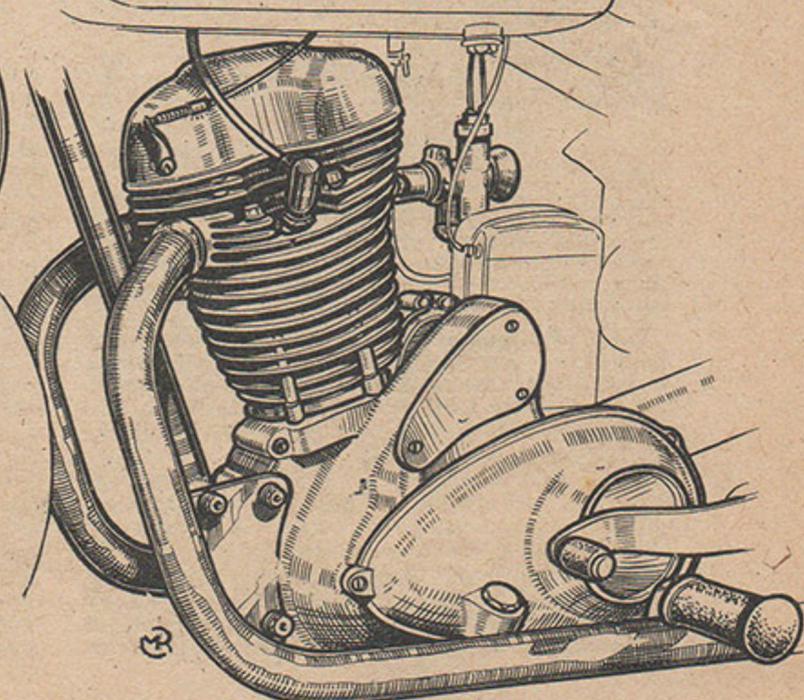
La principale différence par rapport à la R.T. réside dans le dessin du cadre. Du type simple berceau en tubes soudés, les suspensions avant et arrière sont du type télescopique. Afin de réduire le poids non suspendu, les garde-boue sont solidaires du cadre, ce qui explique leur position surélevée. Remarquez le petit porte-bagages d'aspect très robuste.



La motocyclette autrichienne HMK est équipée d'un moteur allemand Bark. C'est un 250 cmc. à soupapes en tête enfermées, commandées par tiges et culbuteurs. Allumage par dynamo-batterie. Ce moteur développe 12 CV à 5.300 t.m. ce qui confère à la machine une vitesse de 110 kmh. pour une consommation de 3 litres aux 100 kms.



Encore un nouveau racer 125 transalpin : La M.V. Cette machine fut présentée pour la première fois à la foire de Milan 1949. Dénommée type Grand Prix, sa vitesse maximum serait de... 130 kmh. Le bloc-moteur est également un deux-temps. La culasse spéciale en alliage léger, de généreuses dimensions, donne un taux de compression de 10 à 1. A la vitesse de 6.700 t.m. le moteur développe 10 CV. La consommation est de 4 litres aux 100 kms et le réservoir a une contenance de 18 litres. Remarquez sur l'illustration ci-dessus l'emplacement très en arrière du sélecteur, l'importance du tromblon, et la forme spéciale du garde-boue arrière.



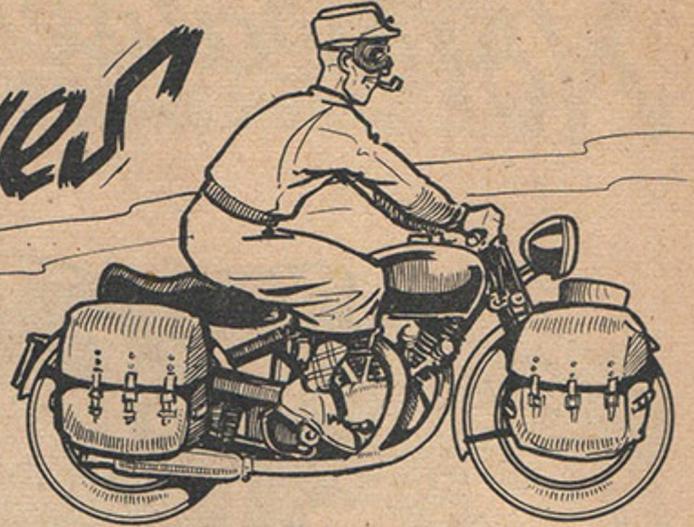
L'ÉCHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCES-VERBAUX



La question des bagages

... Avant de partir en vacances

est de première importance !



COMMENT LES EMPORTER

Nous sommes comme nous l'avons dit, partisans de limiter au strict minimum les bagages. On peut dans un sac tyrolien emporter, quand on est seul, tout le nécessaire pour un déplacement de quelques jours, on peut soit porter ce sac sur son dos, mais il tient trop chaud, ou l'arrimer sur le réservoir en interposant une plaque de caoutchouc mousse et en le fixant par des sandows. Mais quand on voyage à deux il faut plus de bagages, même si on ne pratique pas le camping. A notre avis le sidecar constitue un admirable outil de tourisme, bien qu'il réduise légèrement les performances et que son prix soit actuellement assez élevé.

Reste la possibilité des sacoches latérales et d'une valise, sur les côtés et au-dessus de la roue arrière. On peut y loger pas mal de choses et en particulier du linge et des objets mous, car il ne faut pas perdre de vue qu'il y a des chocs et des vibrations. Il faut que le poids soit réduit. Les sacoches latérales doivent être instantanément amovibles, cela facilite le paquetage. L'accessibilité à la roue AR est réduite, mais cela n'est pas grave avec les roues à broche. L'étanchéité à l'eau et à la poussière doit être absolue. Tout cela pose un certain nombre de problèmes et pas mal d'ingéniosité.

Plusieurs cas peuvent se présenter. Il existe sur la machine un porte-bagages solide. Une petite mallette avec une fixation par sandows sera très pratique, mais on interposera entre elle et ce porte-bagages une plaque de caoutchouc. Sur les côtés on peut employer des sacoches de cavalerie, mais la base fortement arrondie en réduit la capacité; enfin leur fixation ne fut pas prévue pour la moto, et manque de pratique.

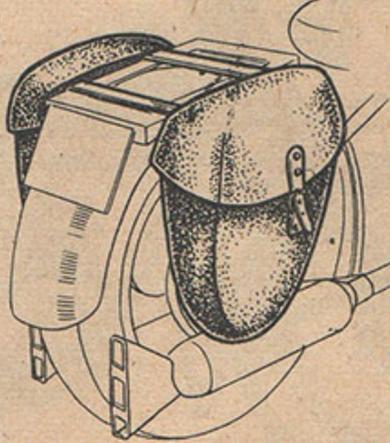
Certaines sacoches en forte toile imperméable conviennent parfaitement: elles ont l'avantage d'être moins coûteuses que celles en cuir, d'être aussi souples et de ne pas causer de ferraillement.

Mais nous préférons la forte sacoche en cuir épais, suffisamment large et profonde pour contenir tout le linge et vêtements de rechange qui arrivera ainsi en bon état à l'étape.

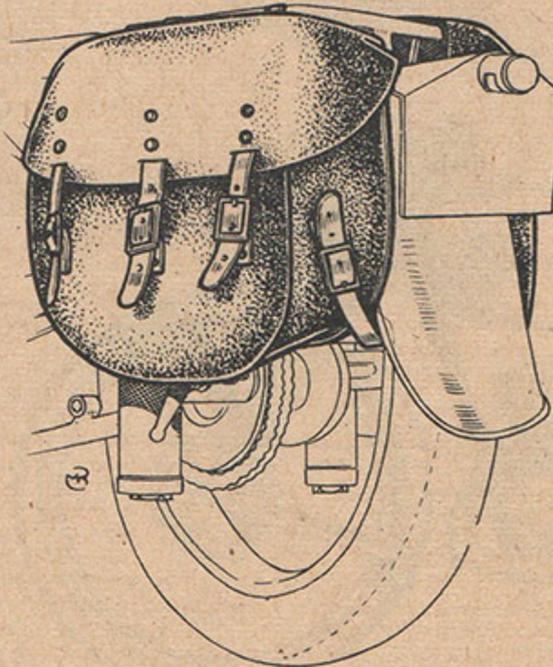
Des mallettes latérales en fibre et mieux en métal sont également pratiques à condition qu'elles comportent des joints d'étanchéité. Celles en fibre (et non en carton) avec une paroi renforcée par du contreplaqué ou de la tôle ont sur celles en métal l'avantage d'être souples et de ne pas se bosseler. Elles sont également plus légères. Mais comment les fixer? A notre avis le mieux est de monter de chaque côté du porte-bagages un cadre en fer plat fixé par des petits étriers et de prévoir sur les montants de ces cadres deux attaches pour des sandows. Sur la

mallette il y aura, à la partie supérieure, deux solides crochets plats qui s'accrocheront sur le cadre. Le sandow retiendra latéralement la mallette. Bien entendu les angles des mallettes métalliques seront arrondis, car des angles vifs sont toujours dangereux en cas de chute et d'autre part les angles vifs sont toujours des points faibles.

On est plus sûr d'être bien équipé en achetant des sacoches faites spécialement



La sacoche de cavalerie trop étroite et à fond conique, n'est pas pratique à cause du tassement opéré sur les bagages...



...Alors que la large sacoche en cuir, offre tous les avantages désirables, le linge de rechange arrivant impeccable à l'étape.

pour la moto; il en existe d'excellents modèles en cuir épais et parfaitement imperméable; grâce à la rigidité et la solidité d'un tel cuir, la sacoche ne s'avachit pas, et peut contenir, soit des vêtements qui ne se froisseront pas, soit des outils que l'on sera certain de ne

pas semer sur la route; un large rabat fermé par plusieurs boucles empêchera la poussière et la pluie de pénétrer à l'intérieur.

Il vaut mieux ne pas adopter les fermetures dites « rapides » sur les sacoches, car elles risquent de lâcher ou de s'enrayer.

On peut parfaitement placer une paire de ces sacoches à l'arrière, et une autre à cheval sur le garde-boue avant, à condition que la tringle supérieure en soit suffisamment rigide. S'il n'existe pas de fixation inférieure prévue par le fabricant, un bon sandow assurera la liaison avec le bas de la fourche.

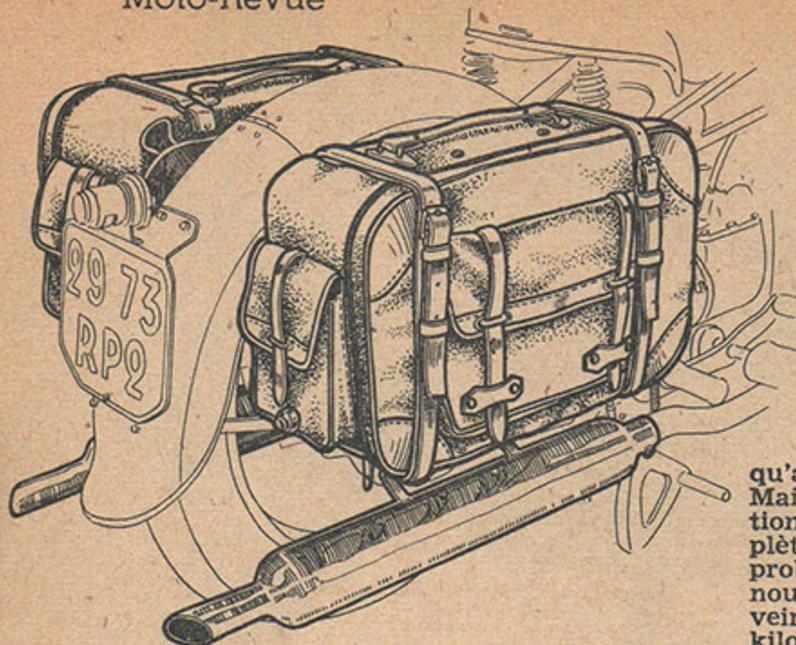
Si nous n'avons pas de porte-bagages il ne faut pas oublier qu'un garde-boue n'est, en général, pas étudié pour supporter une charge importante. Il sera donc préférable de prévoir un support qui coiffera le garde-boue et prendra son appui sur les fourches arrière. On pourra, par exemple, constituer une armature en tubes légers, voire en fers plats, qui coiffera le garde-boue et formera deux triangles latéraux dont le sommet sera fixé sur les pattes de fourche et la base sur le garde-boue. Sur ces triangles seront montés des tubes qui recevront les attaches des mallettes. On utilisera de larges écrous à oreilles qui éviteront l'emploi d'une clé. Ce qu'il faut toujours chercher, c'est l'amovibilité aussi complète que possible des bagages en même temps qu'une fixation parfaite.

En tous cas nous ne saurions trop recommander de ne loger dans les mallettes que des objets peu fragiles, bien tassés, et parfaitement protégés de la poussière et de l'eau. Ne comptez jamais sur le beau temps, mais efforcez-vous d'assurer une fermeture étanche. Etudiez longtemps à l'avance le logement de vos bagages, prenez uniquement ce qui est nécessaire. Méfiez-vous des emballages hâtifs de la dernière heure. N'oubliez pas non plus que les bagages logés à l'arrière sont soumis à des vibrations et à des chocs.

QUE FAUT-IL EMPORTER

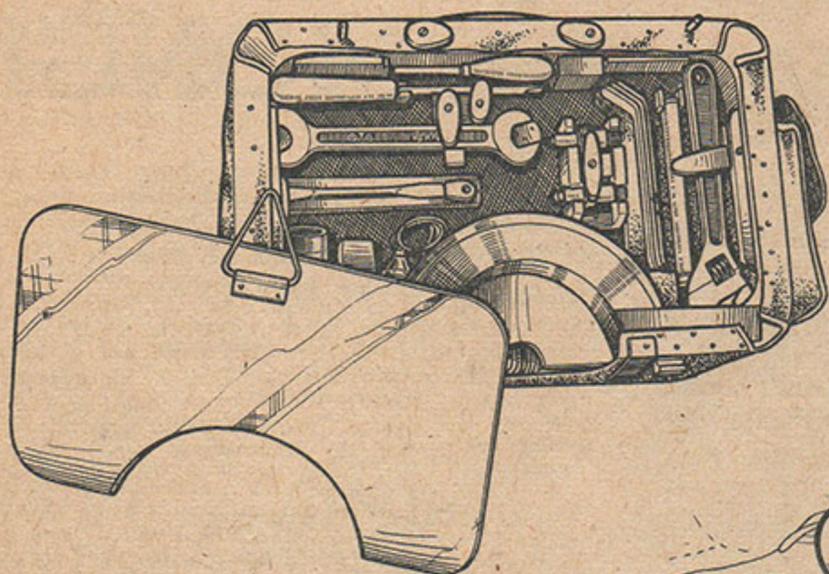
Du côté vêtements cela dépend du goût personnel. Les uns préfèrent le blouson de cuir, la culotte de cheval en drap ou en cuir et les bottes de cuir. Le cuir est évidemment la meilleure protection contre les intempéries. On peut aussi endosser sur des vêtements de ville une combinaison imperméable. Par mauvais temps on est bien protégé, mais quel bain de chaleur quand le soleil brille et quel travail pour enlever cette combinaison et pour la remettre, même quand elle est munie de fermetures éclair.

Pour le haut une canadienne est très pratique, si nous pouvons, l'été, enlever la doublure en peau de mouton. Quant aux jambes nous ne pouvons nous affubler continuellement de ces « waders »

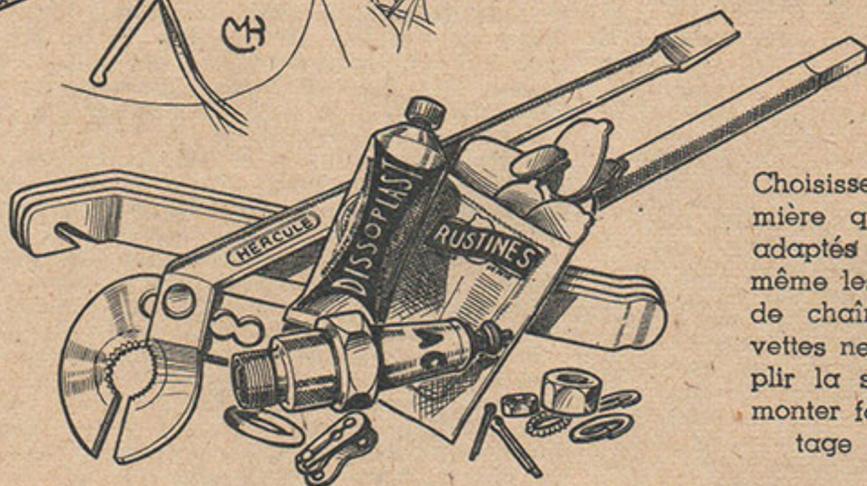
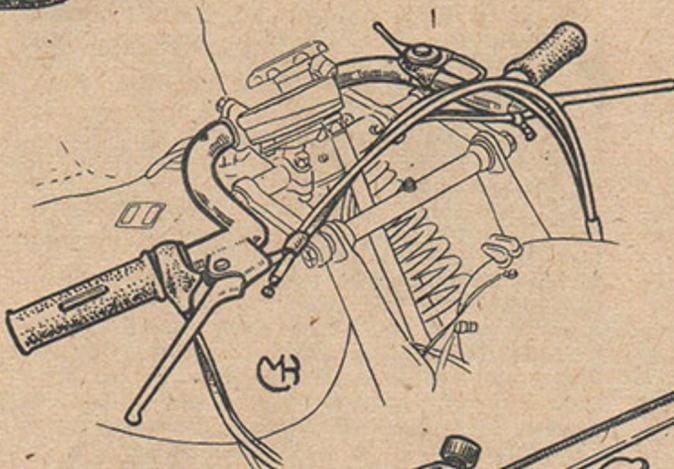


Des malles semi-rigides sont pratiques à condition d'être assez vastes, mais, dans ce cas, peuvent gêner le passager du tansad.

qu'avec une machine en parfait état. Mais, après avoir pris toutes ces précautions, nous ne sommes pas encore complètement à l'abri des pannes. Il est fort probable que nous n'en aurons pas, mais nous pouvons être poursuivis par la déveine. Nous franchirons des centaines de kilomètres dans une euphorie complète,



On peut, comme le fit notre correspondant M. Cherpitel, loger ses outils dans un double fond d'une mallette.



en caoutchouc, de ces cuissards qui nous donnent l'allure d'un égoutier, nous font mijoter dans la sueur et qui gênent nos mouvements. Nous les arrimons sur nos bagages. Nous les enfilons sur notre culotte quand il pleut. Pour la coiffure il n'y en a qu'une seule, c'est le casque. A l'étape nous circulons tête nue ou nous pouvons avoir un béret, facile à loger dans la poche. Nous avons deux portefeuilles, un avec la plus grande partie de notre argent, dans une poche intérieure, l'autre avec de la monnaie et nos papiers dans une poche du trench coat. Nous emportons le linge dans nos sacs. Une question assez délicate est celle de l'appareil photographique. Nous utilisons un 24x36 mm., et ces petites merveilles s'accommodent assez mal des chocs et de la poussière. Nous le portons en bandoulière sous le trench coat. Notre machine n'a pas de porte-bagages et nous redoutons les vibrations que subissent les objets fragiles dans une mallette ou dans des sacs. Ce ne sont là que des idées personnelles.

Mais il ne faut pas penser qu'à nous-mêmes. Il y a cette brave machine qui nous transporte. Jadis un cavalier prenait le plus grand soin de sa monture qui devait être pansée à l'étape et recevoir sa pitance. Aucune difficulté pour donner à notre moto l'essence et l'huile qui lui sont nécessaires. En quelques secondes nous faisons le plein d'essence et d'huile, ou de mélange dans le cas d'un deux temps. Mais ce n'est pas tout. La meilleure mécanique peut avoir des défaillances. Assurément nous ne devons prendre la route qu'avec une machine en parfait état. Nous avons dû profiter de l'hiver pour effectuer les réparations majeures. Réalésages, réembiellages, changements de segments, de chaînes et de pignon, révision de l'appareillage électrique, remplacement des roulements usés, etc... tout cela aura dû être effectué pendant la mauvaise saison. Ne prenons donc la route pour les belles randonnées d'été

mais, sans avertissement préalable, nous aurons crevaison sur crevaison, notre chaîne ou nos soupapes lâcheront, nos écrous se desserreront et nos tuyauteries se couperont. En mécanique il n'y a pas de malchance, mais des erreurs de dessin ou des défauts de matière, ou encore des organes usés. En ce qui concerne ces derniers, c'est à nous qu'il incombe de les remplacer. Il ne faut nullement compter sur la veine pour nous tirer d'affaire. Une chaîne qui casse ou qui saute, un moteur qui n'a plus de compression ou qui fait entendre des cognements sinistres, une dynamo qui ne charge pas, une consommation anormale d'huile et bien d'autres symptômes nous ont avertis qu'une révision et le remplacement des pièces défectueuses étaient nécessaires et que prendre la route, dans de telles conditions, aboutirait à un désastre. C'est pendant la mauvaise saison que nous aurons dû effectuer des réparations majeures. Nous nous sommes toujours fait une règle de ne prendre la route qu'avec

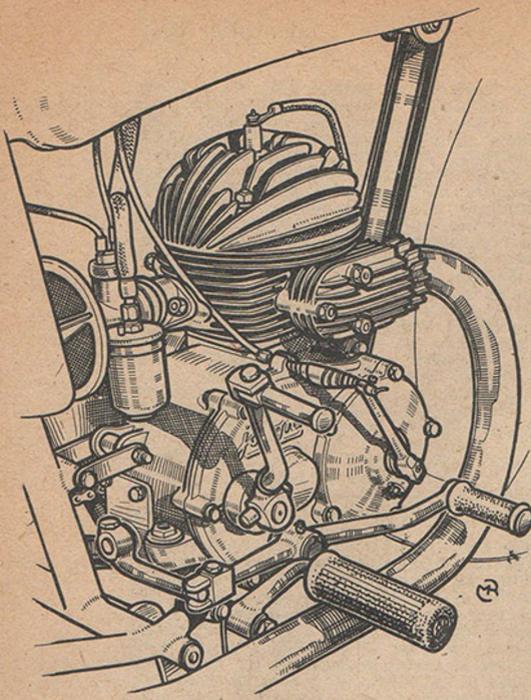
une machine en parfait état. Cela coûte, en définitive, beaucoup moins cher que de rester en panne sur la route. Mais, même si notre machine est en parfaite condition, des pannes mineures restent possibles. Pour notre part nous emportons toujours un ressort et des clavettes de soupapes, une bougie neuve, des maillons de chaîne, quelques écrous, un nécessaire de réparation pour les pneus, un assortiment de goupilles. Il ne s'agit, en effet, nullement de reconstruire une machine sur le bord de la route, mais toute machine a ses points faibles. Nous avons également des durites avec des raccords instantanés, du fil de laiton pour faire des ligatures et du chatterton. Il est d'ailleurs peu vraisemblable que nous ayons à nous en servir si notre machine a été convenablement révisée avant le départ. Quant aux pannes graves elles sont pratiquement irréparables sans recourir à un spécialiste bien outillé. Nous n'aurons alors d'autre ressource que de nous faire remorquer jusqu'à un grand centre ou de demander l'assistance du grand frère. Mais avec une machine en état décent, elles sont très improbables. C'est en préparant soigneusement sa machine au garage qu'on évite les pannes graves et irréprochables sur la route. Tel de nos amis transportait jadis un outillage complet dans son sidecar, mais n'eut jamais à s'en servir. Nous aussi nous avions la manie d'emporter de nombreux outils et un stock de pièces de recharge. L'expérience nous a démontré que nous péchions par excès de précaution. Nous

comme eux
le moto cycliste prudent fera
de gaz ou de débarrasage :
en cas de rupture du câble
le moins de temps possible
commande, afin de perdre
parés et fixés le long de la
câble et sa gaine tout pré-
leurs commandes par un
duree, les courants doublent
Pour les épreuves de longue

Choisissez des outils de première qualité et parfaitement adaptés à votre moto ; de même les bougies, les maillons de chaînes, goupilles et clavettes ne sont pas là pour remplir la sacoche, mais pour se monter facilement et sans ajustage en cas de besoin.

avons donc été amenés à réduire cette charge inutile. Quelques clés plates au vanadium, une bonne clé anglaise, une bonne pince à gaz, une lime tiers point, un petit et un gros tournevis, un étau à main, une pompe de graissage et nous avons pratiquement tout ce qui est nécessaire comme outillage, à condition que tous ces outils soient de bonne qualité et en parfait état. N'emportez que ce qu'il faut, sans oublier certains outils appropriés à votre machine comme, par exemple, un lève-soupapes.

Encore une fois et c'est une règle qu'il ne faut pas oublier, c'est au garage et avant de partir qu'il faut préparer sa machine et se prémunir contre des pannes qui, sur la route, vous feront perdre un temps précieux et gâteront votre plaisir. Non seulement nos machines modernes ont des performances élevées, mais encore une sécurité de marche complète, si elles ont reçu à temps, dans le calme du garage, les soins nécessaires.



Le bloc Jonghi, côté embrayage. Le refroidissement a été bien étudié. La disposition des ailettes sur la culasse rappelle celle des Villiers. Les pipes d'échappement sont bien refroidies et démontables, ce qui est appréciable lors du décalaminage. Notez à l'arrière du bloc, le bouchon de remplissage d'huile pour la boîte de vitesses. Ci-dessous : Une vue de trois-quarts avant nous permet d'admirer la ligne élégante de la fourche, dont le ressort de suspension est enfermé sous tubes télescopiques.

Le vélomoteur JONGHI en ville et sur la route

Autres temps, autres... motos, pourrait-on dire de nos jours.

En effet, la pénurie actuelle et bien d'autres causes que nous n'analyserons pas ici, ceci sortant du cadre de cet article, ont contraint les Etablissements Jonghi, à borner uniquement leur activité à la réalisation de 125 et 126 cmc.

Et si la belle époque où Jonghi livrait ses fameuses 350 culbutées, rêve des motards sportifs de l'avant-guerre, n'est pas revenue, par contre, nous pouvons goûter grâce aux 125 de cette marque les joies du vélomoteur robuste et rapide, dont les performances élevées autorisent le grand tourisme.

On ne peut nier, dans cette branche de l'industrie motocycliste, la place prépondérante prise par les fabrications de M. Remondini et le succès croissant, motivé d'ailleurs, de leurs vélomoteurs.

Vous vous souvenez sans doute de la pléiade de records que s'attribua à Montlhéry en octobre 1948 le fils de M. Remondini au guidon d'une 125 arbre à cames en tête : 5 kms départ lancé à 124 kms 280 ; 10 kms départ arrêté à 118 kms. 073 ; 50 kms à 122 kms. 479 ; 5 miles départ lancé à 125 kms. 270 ; 10 miles à 120 kms. 074 ; 50 miles à 123 kms. 146 et une heure départ arrêté avec 122 kms. 879.

De tels records prouvent surabondamment deux choses, la puissance du moteur d'une part, la parfaite mise au point et la robustesse de la machine de l'autre.

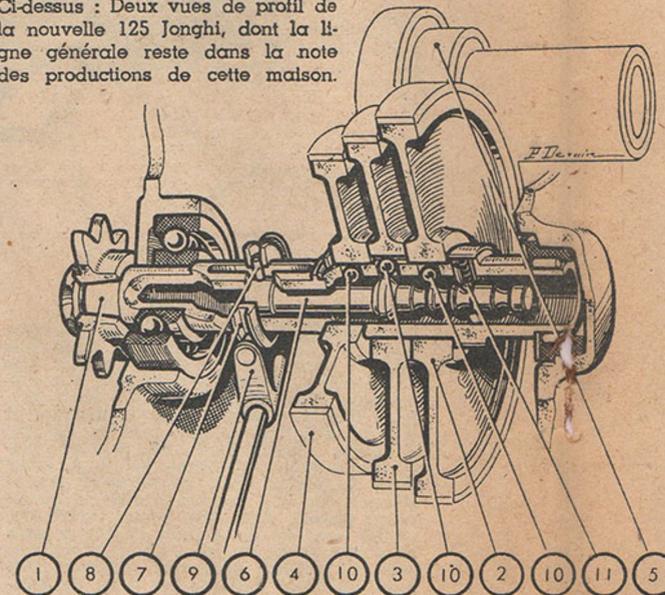
Plusieurs difficultés empêchent la version commerciale de cette merveilleuse petite mécanique de sortir de stôt, son prix, d'ailleurs, n'est pas pour le moment, homologué, mais fera certainement reculer bon nombre d'amateurs.

Mais heureusement pour nous, Jonghi peut livrer à sa clientèle un autre vélomoteur, son 125 2 temps type E, qui s'avère dès à présent comme une réussite complète. Ceux qui suivent régulièrement *Moto-Revue* ont pu constater, tous ces derniers temps, les innombrables perfectionnements apportés à ces machines que l'on dénomme injustement vélomoteurs. Chaque marque a contribué pour sa part à améliorer sa formule. Jonghi n'est pas resté en arrière puisqu'elle vient de doter ses 125 d'un nouveau bloc 2 temps, qui se signale par son bon rendement et sa nervosité.

C'est justement une machine de ce type obligeamment prêtée par les Etablissements de la Courneuve, que j'ai eu l'occasion de piloter pendant quelques temps. Utilisée journalièrement, pendant plus d'une semaine, pour me rendre de mon domicile de banlieue à « *Moto-Revue* », j'ai eu largement le temps de me rendre compte des qualités de cette machine, qui, je tiens à le souligner, avait déjà parcouru 12.000 kms environ.

En enfourchant cette 125, on est tout

Ci-dessus : Deux vues de profil de la nouvelle 125 Jonghi, dont la ligne générale reste dans la note des productions de cette maison.



de suite frappé par la bonne position qu'a le pilote. Le guidon légèrement surélevé, permet au corps de rester assez droit, sans que le poids du buste se fasse sentir sur les poignets.

Après avoir fermé l'air et ouvert la poignée tournante, un coup de kick et le bruit sympathique du moteur, d'ailleurs bien étouffé par les deux silencieux, se fait entendre. Ayant fait tourner un peu le moteur, un coup sur le sélecteur donné vers le haut pour passer la première et en avant.

La première étant assez démultipliée et la nervosité du moteur étant remarquable, on passe bientôt la seconde, puis la troisième. Le moteur tire bien et me sentant tout de suite à l'aise sur cette véritable petite moto, je commence à ouvrir les gaz en grand. L'accélération est franche et bien que conservant la position normale, la vitesse dépasse bientôt le 70. Profitant de ma lancée, j'essaye les freins. Le frein arrière a sa pédale disposée sur le côté gauche et assure un freinage efficace ; attention même à ne pas trop appuyer, car même en roulant vite, on bloque assez facilement la roue arrière, ce qui prouve que le freinage est parfaitement étudié. Le frein avant sur la 125 cmc. que j'essayais, n'était pas particulièrement efficace au début, mais après réglage, je n'avais pas

La boîte de vitesses :

1. - Arbre de boîte de vitesse.
2. - Pignon 1^{ère} vitesse.
3. - Pignon 2^{ème} vitesse.
4. - Pignon 3^{ème} vitesse.
5. - Pignon triple.
6. - Axe de changement de vitesse.
7. - Bague de commande de l'axe.
8. - Vis d'entraînement de l'axe.
9. - Fourchette de commande de vitesse.
10. - Billes d'entraînement des pig de vit.
11. - Bille de verrouillage.

(Dessin extrait de la notice d'entretien Jonghi.)

à m'en plaindre et je pouvais même compter sérieusement sur lui en cas d'arrêt brusque.

Donc du côté freinage, que des compliments.

Du côté moteur, nous n'avons aussi que des éloges à faire. J'ai déjà signalé sa nervosité qui se faisait sentir, même en côte assez raide et en empruntant la route de Bièvre, qui longe le bois de Clamart, et dont le pourcentage est assez respectable, je la gravissais sans peine en prise, ce qui n'est tout de même pas mal pour une 125.

Le seul reproche, à mon avis qu'on pourrait faire à la Jonghi, est de n'avoir que trois vitesses. Pourtant, je connais plusieurs possesseurs de ces machines qui effectuèrent des voyages de longue distance avec un passager en tansad et qui ne se plainquirent jamais du manque d'une 4^e, mais personnellement, je crois que si j'avais une moto possédant une 5^e vitesse, j'en serais très satisfait.

Quant à la tenue de route et à l'efficacité de la suspension, plusieurs passages rapides sur les délicieux pavés de Versailles, m'ont prouvé que l'une et l'autre pouvaient soutenir la comparaison avec celles des meilleures machines.

que si j'avais une moto possédant une 5^e Nous terminerons cet essai de la 125 Jonghi en signalant pour les amateurs de performances et de précisions, que nous avons effectué, un matin entre 8 h. et 8 h. 1/2, un retour de « *Moto-Revue* » à Clamart, soit une distance de 14 kms, par l'itinéraire que nous empruntons, en moins de 15 minutes, ce qui représente une moyenne de 56 km, environ.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Le moteur de la 125 Jonghi est un deux temps de 54 mm. de course et d'alésage, donnant une cylindrée exacte de 124 cmc. La boîte de vitesses à trois rapports est d'une technique particulière à la marque, les engrenages primaires étant montés directement en bout du vilebrequin. Le passage des vitesses se fait par sélecteur au pied à simple pédale. La démultiplication des rapports est la suivante : 15,9 - 11 - 8,04 à 1. L'embrayage est à disques multiples garnis de liège. La transmission finale se fait par une chaîne de 12,7 de 126 maillons. Le pignon de sortie de boîte à 12 dents et le pignon de roue arrière 45. Le carburateur est un Gurtner M 20 D à double manette. Le passage des gaz est de 20, le gicleur est un 34, le boisseau est un No 8. Le réservoir a une contenance de 12 litres. L'allumage et l'éclairage sont fournis par un volant magnétique Safi. L'avance maximum à l'allumage est de 6 mm. 5.

Le cadre en tubes soudés ne comporte pas de suspension arrière. La fourche est du type à parallélogramme déformable, avec ressort travaillant à la com-

pression enfermée sous tubes télescopiques. La selle est suspendue en trois points.

Les roues sont garnies de pneus de 24 x 2,375. Signalons qu'un modèle de machine identique, mais dont la cylindrée du moteur a été portée à 126 cmc. par augmentation de l'alésage est produit en série par les Etablissements de la Courneuve.

ENTRETIEN

La 125 deux temps Jonghi type E s'accommode du minimum d'attention de la part de son propriétaire, grâce à sa technique sûre et éprouvée, et à la robustesse de tous ses organes. Le graissage du moteur se fait en mélangeant à l'essence de l'huile moteur, dans la proportion de 8 % pendant la période de rodage, pourcentage à ramener à 5 % par la suite.

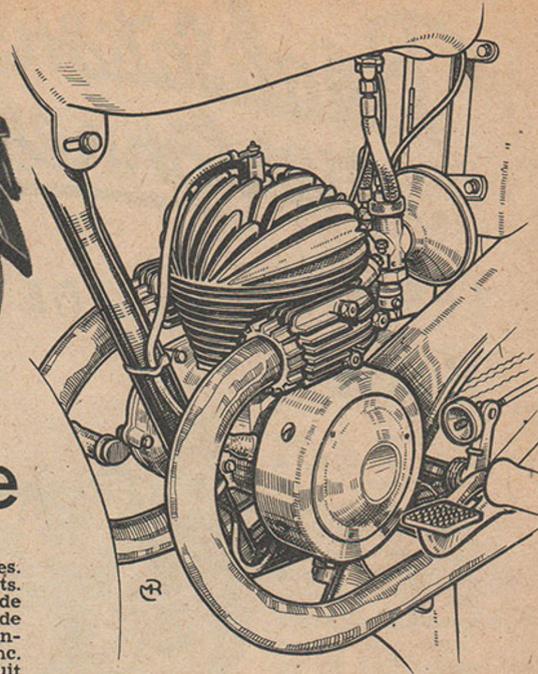
Pour la boîte de vitesses, utilisez de l'huile très épaisse et ayez soin de maintenir le niveau de l'huile effleurant la partie inférieure de l'orifice de remplissage. Dans le cas où la vidange serait nécessaire, celle-ci s'opère par écoulement après démontage du couvercle de boîte de vitesses.

Graissez soigneusement et toutes les semaines avec de la graisse consistante toutes les articulations munies d'un graisseur Técalémit. Il est indispensable de faire ce petit travail pour conserver l'élasticité de la fourche.

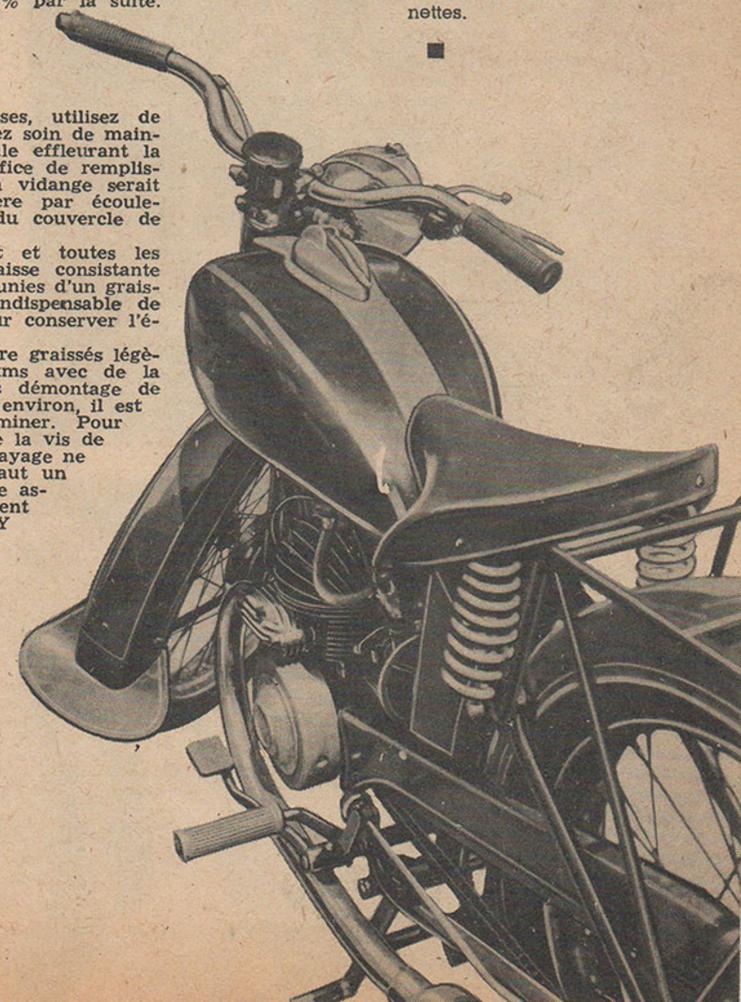
Les moyeux devront être graissés légèrement tous les 5.000 kms avec de la graisse consistante après démontage de l'axe. Tous les 3.500 kms environ, il est recommandé de décalaminer. Pour l'embrayage s'assurer que la vis de réglage de butée de débrayage ne touche pas celle-ci. Il faut un jeu de 2 à 3/10 pour être assuré d'un fonctionnement correct.

C. REY

Le réservoir, très large, possède un bouchon à ouverture rapide. Sa capacité de 12 litres permet une autonomie de 350 kms environ, ce qui est appréciable lorsque l'on effectue de longues randonnées.



L'allumage et l'éclairage sont fournis par un volant magnétique à avance fixe. La pédale de frein se commande de la pointe du pied. Remarquez l'important filtre à air du carburateur Gurtner à deux manettes.



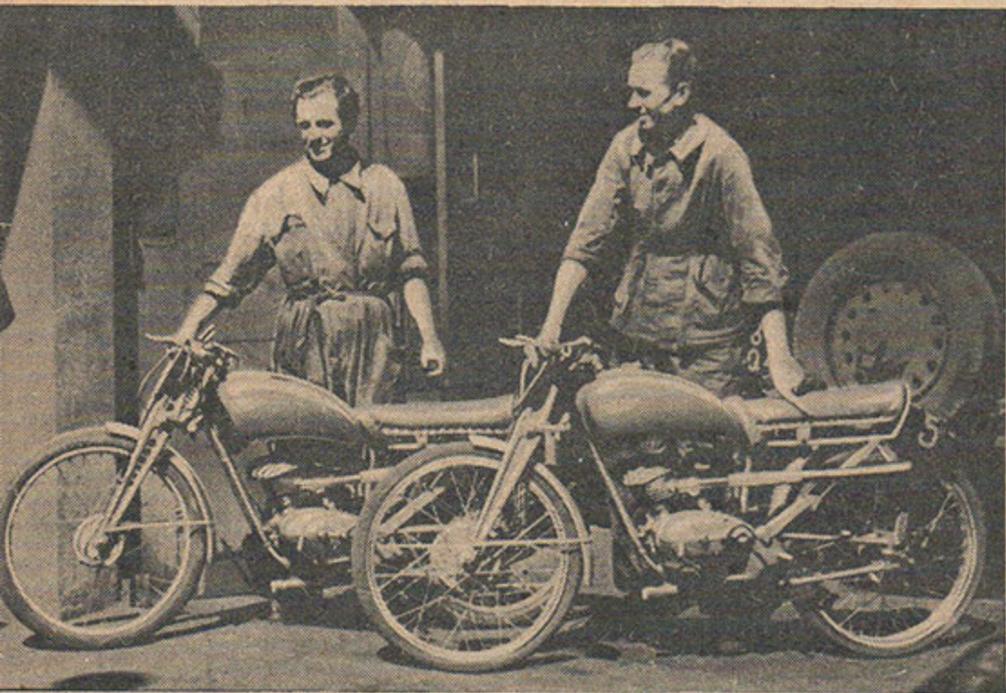
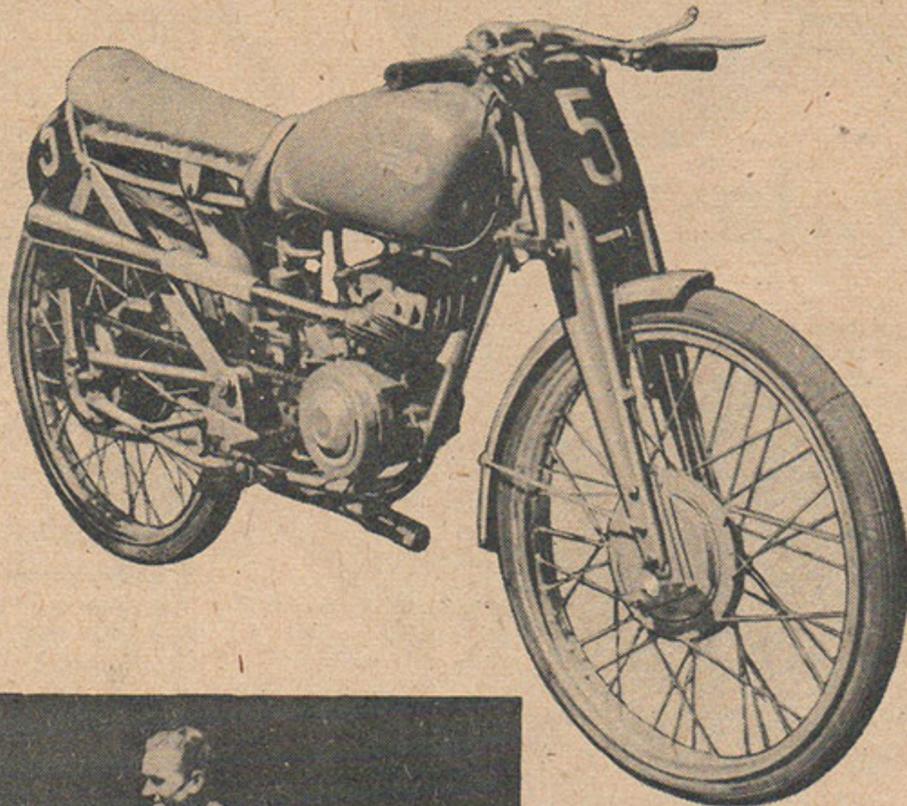
Réalisations personnelles



LES 125 CMC. DE COURSE

REAU

Un coureur de Bordeaux, M. Réau, a avec l'aide de ses deux mécaniciens, transformé deux vélomoteurs Ardie, afin de pouvoir participer à différentes épreuves régionales. Grâce au moteur gonflé, dont la culasse n'est plus d'origine, une vitesse maximum de 96 kmh. put être atteinte. Parmi les autres transformations, ne-



tons la suspension arrière d'une ligne très italienne et l'emploi de jantes et moyeux freins en dural.

Un des principaux ennemis des 125 est évidemment le poids, aussi grâce à l'emploi d'alliage léger, la machine de M. Réau ne pèse-t-elle plus à vide que 48 kgs. Une belle réussite, tout à l'honneur de ses créateurs.

Nous publions dans cette rubrique les modifications, transformations ou perfectionnements souhaités ou réalisés, aussi bien par des professionnels de la moto, que par des amateurs. N'hésitez pas à nous adresser croquis, plans ou photos, avec quelques lignes d'explication.

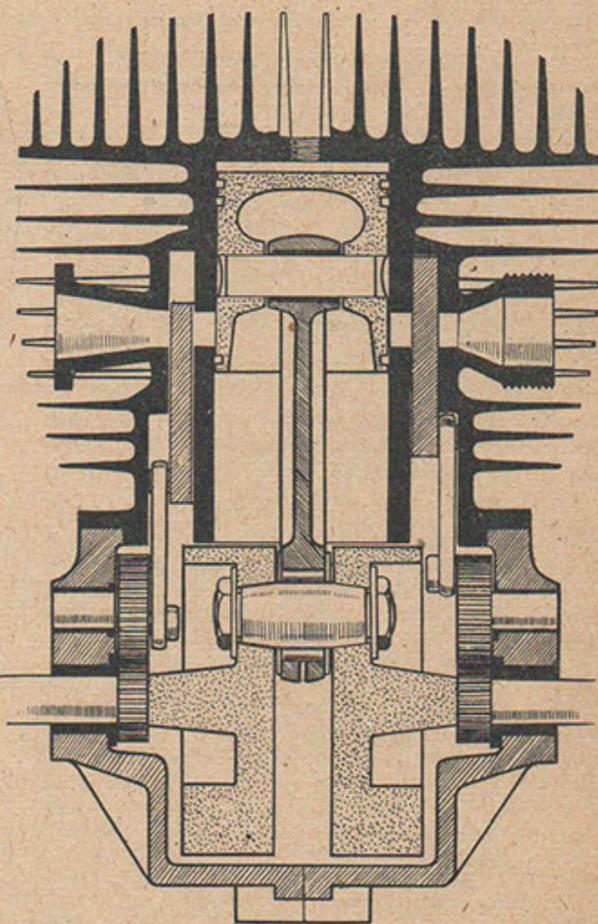
UN NOUVEAU 4 TEMPS SANS SOUPAPES

M. Daulon nous écrit :

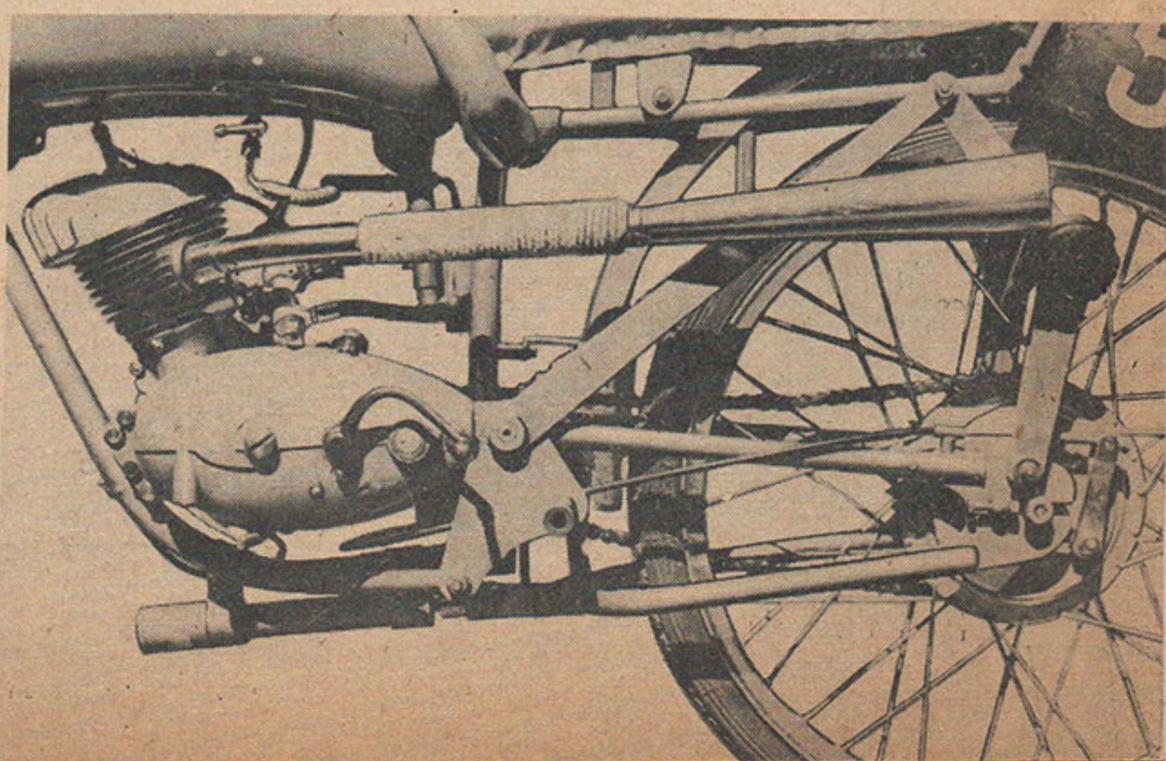
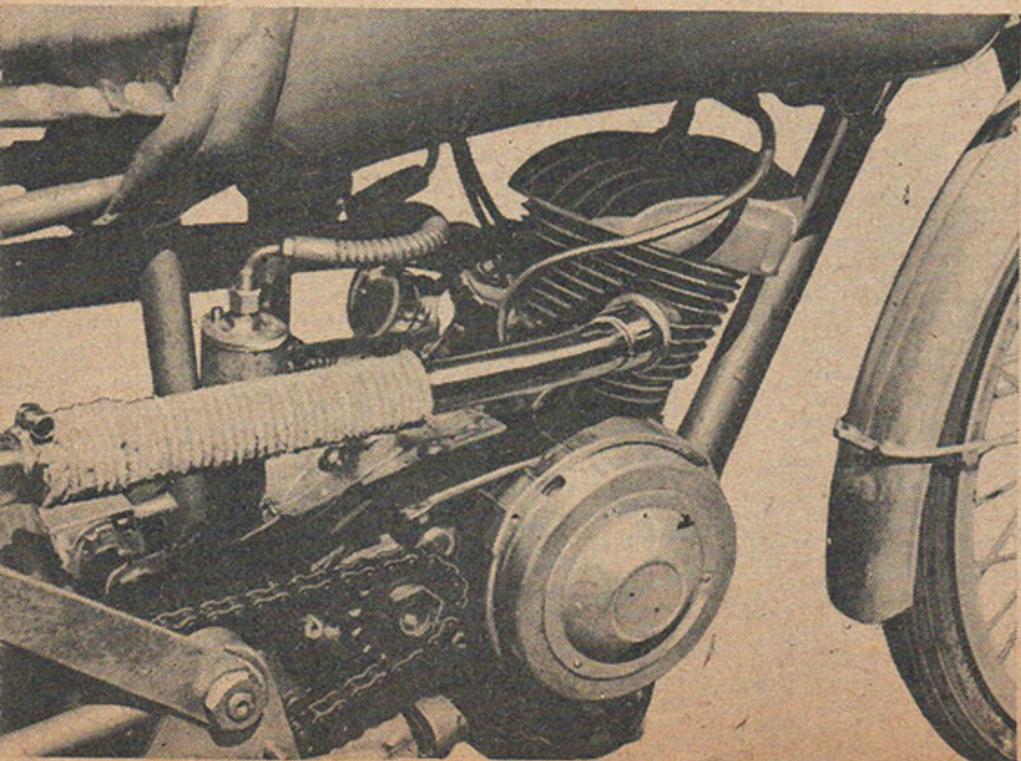
« Je vous présente un moteur à quatre temps sans soupapes que j'ai conçu et dont vous trouverez ci-dessous un croquis sommaire, mais suffisant pour comprendre le bon fonctionnement. Les principes qui ont dirigé ce projet sont les suivants :

1° Supprimer le type classique de soupapes en tête auxquelles j'attribue les inconvénients suivants :

Empattement sur la surface de refroidissement de la culasse. Diamètre des soupapes limité, donc laminage des gaz frais et des gaz de combustion et freinage de la vitesse du moteur. Fragilité



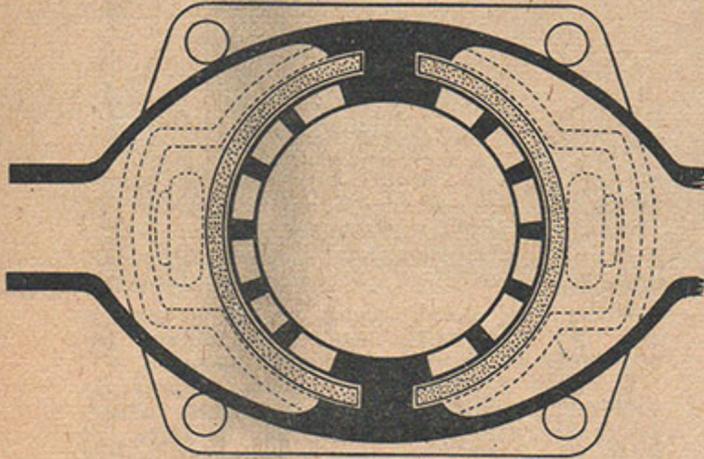
Coupe du moteur dessiné par M. Daulon.



relative de ces organes alternatifs placés à l'endroit le moins propice du cylindre pour leur bon fonctionnement. Dérèglement fréquent ou grippage. Difficultés de graissage.

2° Obtenir la plus grande ouverture possible pour l'admission et l'échappement.

3° Obtenir une vitesse de rotation très élevée permettant à une petite cylindrée d'obtenir sur une grosse cylindrée et à



Coupe horizontale montrant la position des deux fourreaux et la position des lumières d'admission et d'échappement.

consommation égale les avantages suivants : (reprises plus franches, légèreté générale de la moto, avantages fiscaux le cas échéant).

Le moteur que j'ai conçu me paraît pouvoir obtenir ces résultats.

Culasse simple et nette permettant un très bon refroidissement. Fourreaux d'admission et d'échappement situés sensiblement au milieu de la hauteur du cylindre, c'est-à-dire à un point où ils n'auront pas à souffrir trop de la dilatation, ni à assurer une étanchéité absolue. Fourreaux commandés par un système de pignons secondaires et de bielles évitant tout dérèglement en cours de marche. Les fourreaux à section demi-circulaire permettent d'obtenir des orifices d'admission et d'échappement ouverts au maximum dans le sens horizontal. Moteur type carré permettant une vitesse plus élevée pour une vitesse linéaire du piston normale.

Les quatre temps de marche s'échelonnent comme suit :

1° Admission lorsque le piston est près d'atteindre le point mort bas.

2° Compression.

3° Détente avec échappement, avant le point mort bas. Cet échappement au point mort bas crée une dépression dans le cylindre que le piston par sa remontée immédiate ne permet pas de combler.

4° Le 4° temps s'effectue dans un cylindre pratiquement vide.

M. Jean DAULON,
à Pierrefitte Nestalas (H.P.)

L'AMÉLIORATION DE LA PUISSANCE : TOUJOURS PLUS FORT

Le prestige de la puissance et de la vitesse est indiscutable. N'était la pénurie d'essence qui risque de sévir longtemps encore, on serait toujours tenté de rechercher des performances de plus en plus élevées et de passer par degrés, du vélomoteur à la 1.000 cmc. ou du vélocar à la voiture de grand sport. C'est, semble-t-il, une loi naturelle, un aspect de cette lutte contre le temps et l'espace qui caractérise la vie moderne. Evidemment, nous ne pouvons que rarement réaliser nos rêves et la réalité nous rappelle à la raison. Notre budget est plus serré que celui de l'Etat et nous devons nous contenter de véhicules moins rapides mais plus économiques du point de vue du prix d'achat, de la consommation ou de l'entretien. Nous nous consolons en pensant que nous ne roulons pas sur des autostrades, mais sur des routes qui ne nous permettent pas d'utiliser les possibilités d'une machine ultra-rapide. A quoi bon une voiture ou une moto capables de faire du 150 à l'heure, si la route ne nous permet pas sans danger de dépasser le 100 ou même le 80 ? Nous nous rendons compte que nous payons fort cher la possibilité de réaliser dans des conditions exceptionnelles, des performances très élevées qui restent normalement inutilisables. Et en définitive, nous nous accommodons de machines plus modestes, meilleur marché, consommant moins, et d'entretien peu coûteux.

Cependant, cette tendance à améliorer les performances des types existants se manifeste chez tous les constructeurs, soit par l'augmentation de la puissance spécifique des moteurs, soit par un accroissement des cylin-

drées. L'augmentation de la puissance spécifique ne peut, au-delà d'un certain point, être acquise qu'au prix de certains sacrifices. Par exemple, un 125 cmc. à soupapes en tête coûtera plus cher qu'un deux temps, et si on adopte des rapports volumétriques et des régimes plus élevés, on aura un moteur nerveux dont la conduite sera plus délicate, et dont la construction sera beaucoup plus coûteuse. Le constructeur avisé, cherchera donc un compromis entre les performances, le bon marché et la facilité d'utilisation. L'autre possibilité, c'est un accroissement de la cylindrée. Hier, le vélomoteur avait une cylindrée de 98 cmc. et on considérait comme normale et suffisante une vitesse maximum de 60 à 65 kmh. Puis on a porté la cylindrée à 125 cmc. qui a permis, avec des caractéristiques analogues de porter la vitesse maximum à 70 et même 80 kmh.

PRIX DE VENTE DES TABLEAUX-MURAUX DE « MOTO-REVUE »

le 125 TERROT type E.P. et E.T.P.
et E.T.P.C. avec les réglages
complets 500 frs
le moteur VELOSOLEX ... 350 frs
le bloc-moteur A.M.C. 125
et 150 cmc. 500 frs

Ce Bloc équipé : Automoto, New-
Map, Alcyon, Guiller, Gima, D.S.
Malterre, Huin, Radior, Favor, etc.

Pour paraître sous quinzaine :
le 125 PEUGEOT P.55 450 frs
Envoi par poste, ajouter frs 80
(pour 2 tableaux frs 100, et 20 frs
par tableau complémentaire).

Versements : Chèque Postal
MOTO-REVUE 297.37 Paris

Et voici qu'apparaissent des 150 cmc. Où est le motocar de 100 cmc. ? On a été amené à tripler ou à quadrupler la cylindrée primitive, pour réaliser de meilleures performances. On entrevoit la même tendance dans la construction automobile elle-même. Deux facteurs jouent un rôle important.

C'est, du côté du constructeur, le prix de revient, et il est probable qu'un moteur de cylindrée un peu plus élevée ne coûte pas sensiblement plus cher à construire, le client est lui, intéressé par les performances, par le prix d'achat, par la consommation et par les frais d'entretien. Il se produit entre ces deux facteurs un compromis, un équilibre. Il faut également tenir compte de l'influence des courses et du règlement à la cylindrée, mode mais à certains égards artificiel.

Il n'y a en effet aucun point commun entre un deux temps normal ou un quatre temps à soupapes latérales de 250 cmc. et un quatre cylindres suralimenté de la même cylindrée, ou bien entre un deux temps 125 cmc. de série et un quatre temps à arbre à cames en tête. Mais néanmoins, nous avons pris tellement l'habitude des cylindrées officielles, que nous éprouvons l'impression qu'il est bizarre de ne pas se conformer à ce classement. Il nous semble, malgré nous, étrange qu'une célèbre marque américaine ait adopté une cylindrée de 440 cmc. Pour un peu, nous lui reprocherions d'avoir escamoté 60 cmc. Et nous avons souvent constaté dans le passé, l'insuccès commercial de certaines marques remarquables, dû surtout à ce qu'elles n'étaient pas de cylindrée courante. Cela peut paraître ridicule quand il s'agit de machines utilitaires qui ne peuvent être utilisées en course, mais le fait est là. Les constructeurs d'automobiles ont une clientèle moins sportive et jouissent à cet égard d'une beaucoup plus grande liberté.

Ce qui intéresse l'acheteur d'une voiture, c'est la puissance fiscale qui sert de base pour la police d'assurance et figure parmi les signes extérieurs de richesse en vue de l'impôt sur le revenu, et récemment, détermina la somme à payer pour l'échange des cartes grises. Cette dernière mesure serait un coup très dur pour les grandes voitures françaises de sport qui n'ont pas d'équivalents dans le monde.

Il est évident que la durée d'un mécanisme et sa sûreté de fonctionnement sont d'autant plus grandes qu'il fonctionne loin de sa limite de résistance, qu'il s'agisse des pressions, des forces d'inertie ou des frottements. On ne « sonne » pas impunément la meilleure des machines. D'ailleurs les constructeurs sont prudents et volontairement ils se tiennent bien en-deçà des performances qu'ils pourraient tirer de leurs moteurs et empêchent ainsi leurs clients de les surmener. Une bonne machine doit être, comme disent les anglais, « fool proof » à l'abri des maladroites. Mais, même dans ces conditions, n'oubliez pas que l'allure de route ou si vous préférez, la vitesse de croisière, ne doit pas dépasser les deux tiers de la vitesse maximum. Vous n'utiliserez ainsi que la moitié de la puissance. Vous ménagerez ainsi votre machine et aussi votre essence.

H. MELLIER.

MOTORISTES ET FABRICANTS

GUIGNABODET INAUGURE...

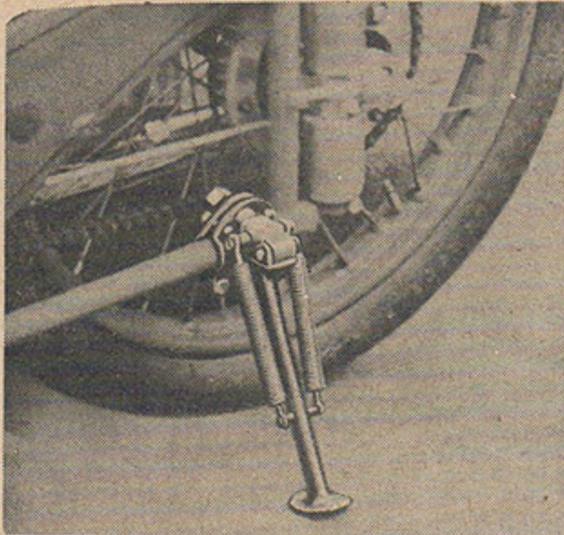
Le 28 mai de nombreux motocyclistes se pressaient dans le nouveau magasin de Guignabodet à Chelles, dont on pouvait remarquer l'excellent aspect, ainsi que l'organisation qu'y a apporté M. Guignabodet. En vitrine une splendide Sertum à côté d'une belle 125 Jonghi. Après avoir fait « le tour du propriétaire », on trinquait à la prospérité du nouvel établissement. Parmi les invités on remarquait M. Brethiot de la Bret Oil, Collet, chef de la police routière départementale, M. Manicarde, chef du matériel routier de la police, les coureurs J. Bellissent, Robert, Walter, Piel, etc... Souhaitons à Guignabodet le succès que mérite sa compétence.

ENFIN ! UNE BEQUILLE LATÉRALE PRATIQUE

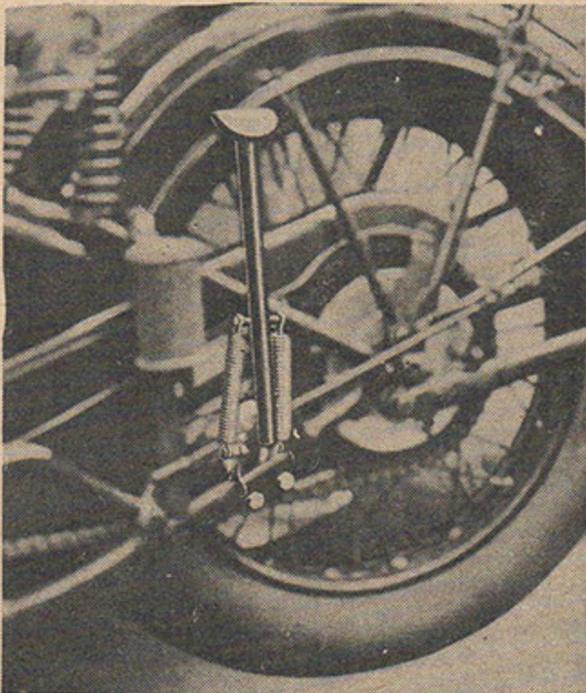
C'est la béquille R. Danvignes qui s'adapte aussi bien sur grosses motos que sur motos légères et vélomoteurs (deux modèles à cet effet).

Elle se fixe en quelques secondes sur le tube inférieur gauche de la fourche arrière, à l'aide d'un collier spécialement étudié.

Beaucoup d'avantages : Elle ne nuit pas à la fixation des repose-pieds du tандем et ne gêne pas le passager.

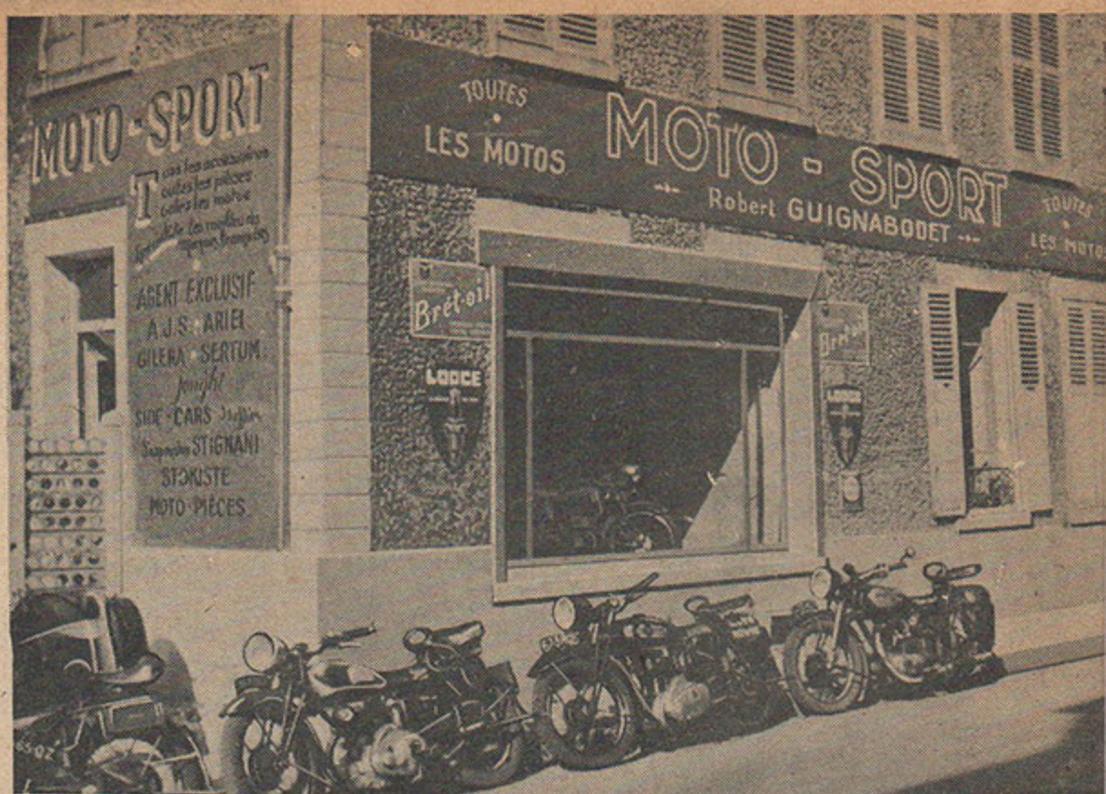


La béquille Danvignes pour vélomoteur en position d'arrêt.



Le modèle pour grosse moto en position de marche.

Vue du nouveau magasin de Robert Guignabodet, à Chelles.



Sa semelle, de forme spéciale (crantée et en demi cercle) permet d'appuyer la moto sur toutes formes et toutes natures de terrain.

Bien que solide et sûre, elle se relève sans effort avec le pied.

Sa fixation, très rigide, est antivibrante. Enfin, on peut fixer également la béquille Danvignes sur les motos telles que les « Motobécane » qui sont pourvues d'un œil soudé au cadre. Pour cela il suffit de retirer le collier de fixation.

Quel plaisir que d'immobiliser sa machine, rapidement et sans avoir besoin de la soulever ! C'est du temps gagné et un effort de moins à fournir.

La béquille latérale Danvignes joint le pratique au confortable !

LA NOUVELLE BOÎTE POCHE DE 3/33

Le savon en pâte 3/33, bien connu des automobilistes, nous offre une innovation très intéressante : une nouvelle pochette destinée à rentrer facilement dans les pochettes de l'automobile ou dans la sacoche de la moto ; et ceci grâce à sa forme plate (3 cms d'épaisseur seulement), à ses bords arrondis. La nouvelle boîte pochette s'ouvre très facilement, même avec des doigts gras, grâce à sa clé à oreilles.

C'est un nouveau service rendu aux usagers de la route par le savon en pâte 3-33 qui, avec ou sans eau, débarrasse instantanément mains et ongles des graisses, huiles, cambouis, goudrons, et même l'hermétic.

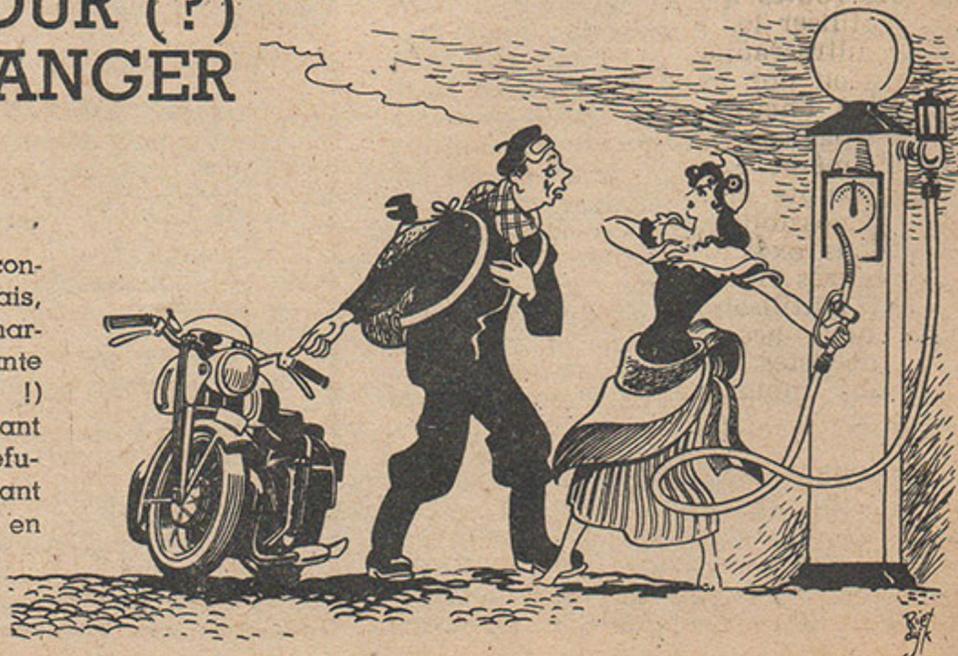
LA POIGNÉE « SOUPL » AU BOL D'OR

Connaissez-vous le coureur Grillon, qui vient de se classer premier en catégorie sidecar 350 au Bol d'Or ?

Il n'est pas très jeune, mais son visage et son allure expriment la volonté.

L'HUMOUR (?) à l'ÉTRANGER

Dans un de nos confrères hollandais, nous avons remarqué cette amusante (sauf pour nous !) caricature montrant l'état français refusant le carburant au pauvre motard en panne sèche.



Nous lui demandions ses impressions sur les difficultés que rencontrent les conducteurs dans cette dure épreuve.

Il nous répondit : qu'elles étaient de différents ordres, mais, les plus insupportables étaient le sommeil, la faim, et aussi les douloureuses crampes qui paralysaient les doigts.

Aussi était-il heureux de nous signaler que cette année, il avait résolu le problème en adoptant sur son guidon, ces fameuses Poignées « Soupl » !!! ce qui lui avait permis de terminer sans aucune douleur ni crampe, d'où son plaisir à nous le rappeler !

LES BONNES ADRESSES

Notre abonné, M. Flingstag, nous écrit : « Etant en promenade dans le Beaujolais, je m'aperçus que ma machine ne tirait plus, et je m'arrêtai chez un mécanicien, M. P., de Braujeu. Lui faisant examiner ma machine, il me dit que cela provenait des soupapes, et qu'un léger rodage s'imposait. Au remontage, je cassai une tige de soupape que ce mécanicien me refit immédiatement. Ces réparations prirent en tout deux heures, et me coûtèrent un prix plus que raisonnable ».

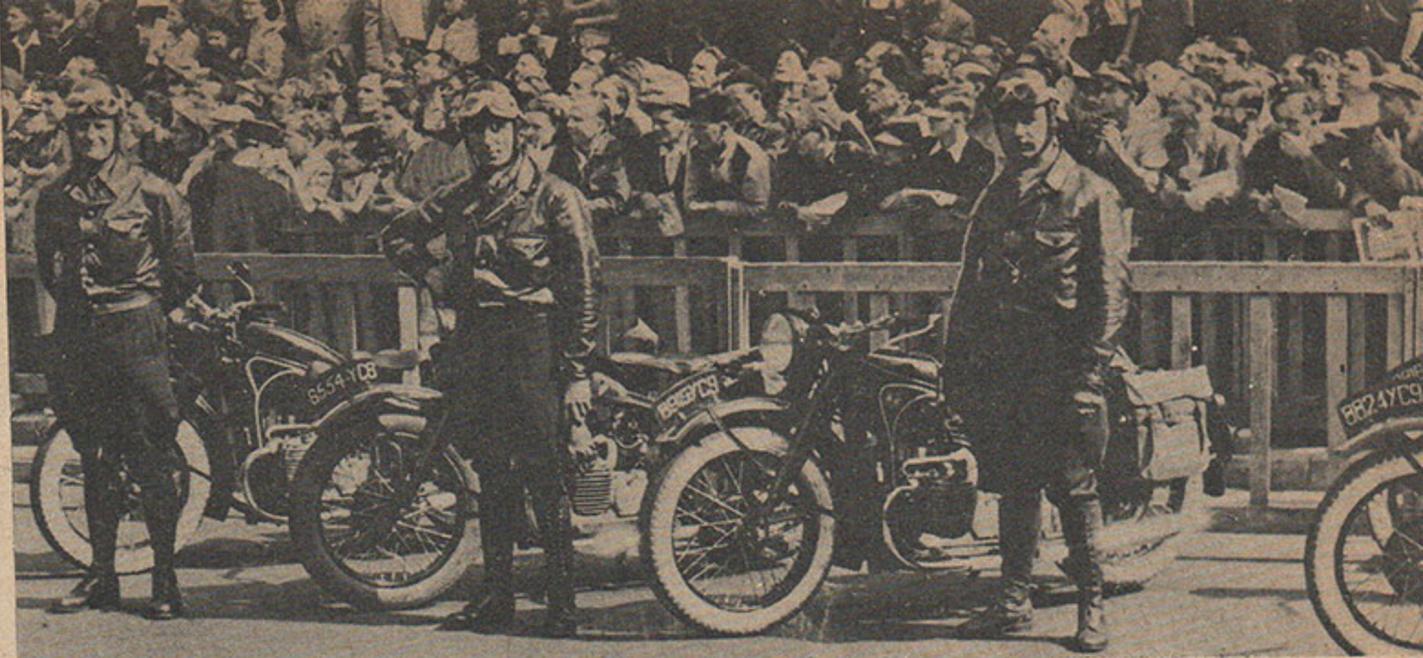
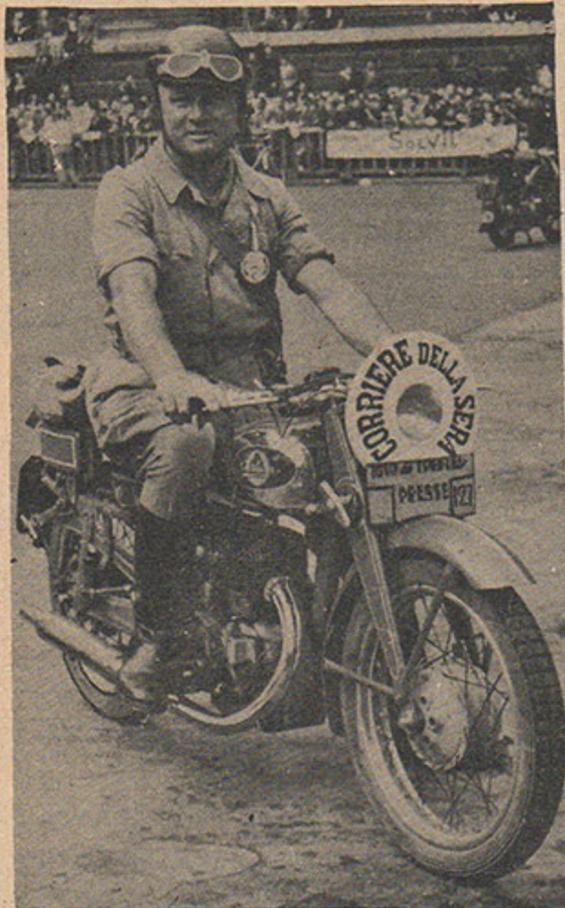
Puissions-nous trouver beaucoup de garagistes comme celui-là.

C'est de Billancourt que nous parvient cette seconde adresse. Ayant crevé un dimanche à midi et demi, M. Bellenaud se vit dépanner immédiatement par M. Paris, garagiste du Bd de la République, qui n'hésita pas à quitter son déjeuner avec ses amis.

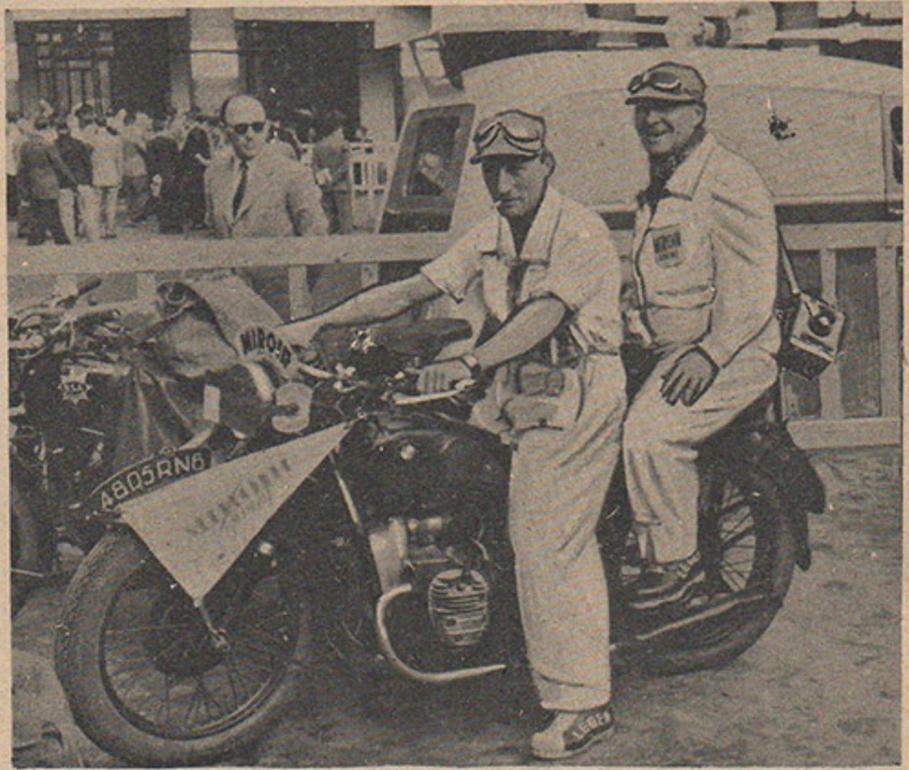
Cette réparation de fortune exécutée pour un prix modique tient parfaitement, puisque notre abonné a déjà parcouru 1.000 kms sans le moindre ennui.

Ce fait méritait d'être signalé.

MOTOCYCLETTES AU TOUR de FRANCE



Quel véhicule est assez maniable, rapide, sûr, pour assurer le service d'ordre ou le transport des journalistes et photographes au cœur même du peloton, dans la roue du coureur échappé, pour suivre, dans la descente des cols, les cyclistes à 70 à l'heure, et, au dernier moment, se faufiler dans la cohue des fins d'étapes pour que le cliché de l'arrivée du vainqueur soit pris ? Il n'y a que notre chère moto, utilisée par les gendarmes de Seine et Oise qui ont pour mission de libérer la route devant le peloton tout au long des 21 étapes, ainsi que par nombre de journalistes et photographes de tous pays.



FAUT-IL RÉFORMER TOUTES LES VIEILLES MACHINES ?

Ce n'est pas une question d'actualité car pour le présent, le manque de machines neuves, oblige à faire rouler tout ce qui peut rouler et la période de pénurie est loin d'être close. Mais on peut espérer qu'elle ne sera pas éternelle et qu'un jour viendra où l'on pourra acheter sans difficulté des machines neuves à un prix normal en harmonie avec les salaires et peut-être même à un prix proportionnellement moins élevé. Eventuellement les moyens plus puissants de l'industrie permettront une production telle que les besoins seront dépassés et que l'offre exédera la demande. Devra-t-on à ce moment créer une demande en mettant obligatoirement à la réforme les machines ayant dépassé un certain âge, dix ou cinq ans par exemple. On constatait cette tendance avant la guerre, dans l'industrie automobile. Et au cours même des hostilités, Vichy interdit la circulation des voitures ayant plus de dix ans. C'était une astuce pour engager leurs propriétaires à les céder à vil prix pour la casse et pour récupérer ainsi des métaux et des matières premières on devine pourquoi. Depuis, cette ordonnance a été heureusement rapportée.

Est-il souhaitable qu'une voiture ou une moto soit à partir d'un certain âge retirée de la circulation ? Cela ferait assez bien l'affaire des constructeurs (s'ils produisaient plus de machines

qu'ils ne peuvent en vendre) et celle des motoristes ou des motocistes qui, pour vendre une voiture ou une moto dont ils auraient par la suite à se débarrasser à un prix bien inférieur à celui de la reprise. Il s'agit là de questions d'intérêt matériel, sans doute légitime, mais qu'on a le tort de dissimuler sous divers prétextes, comme par exemple la sécurité. Au point de vue de l'intérêt général, de telles mesures sont beaucoup moins défendables. La machine d'occasion et en particulier la machine ayant plusieurs années d'usage est seule accessible à beaucoup de bourses. Devons-nous priver de véhicules ceux qui sont comme on

dit aujourd'hui des économiquement faibles et ne peuvent acquérir qu'une vieille machine. Mais dira-t-on cette machine nécessitera des réparations et coûtera cher d'entretien. Cela n'est pas toujours vrai et n'est l'affaire que de l'intéressé. Presque tous, quand nous étions jeunes, nous avons roulé sur de vieux tacots qui étaient seuls à la portée de nos maigres finances. Quant à leur entretien nous réussissions à l'assurer à force d'ingéniosité. Et c'est ainsi que nous avons contracté la passion de la mécanique. Il n'y aurait qu'un motif valable : le danger que de vieilles machines feraient éventuellement courir à d'autres usagers de la route. Alors il suffit d'exiger des freins en état décent et ces vieilles machines peu rapides sont bien moins exigeantes sous ce rapport que nos machines modernes. Les plus anciennes ont elles mêmes des freins à tambour qu'il n'est pas bien difficile de remettre en état. Souvent même des machines d'apparence décrépite sont en excellent état mécanique et peuvent être rénovées à très peu de frais. N'éloignons pas de la route les motocyclistes qui ont plus d'enthousiasme que d'argent. Et peut être seront-ils, quand ils auront réussi dans la vie, les acheteurs de machines neuves les plus perfectionnées pour le plus grand bien de la construction et du commerce motocycliste.

NOTRE LIBRAIRIE

Vu l'abondance des matières, il nous est impossible de publier actuellement notre page de librairie. Mais nous adresserons la liste de tous les ouvrages disponibles à ceux de nos Lecteurs qui nous en feront la demande en joignant à leur lettre une enveloppe timbrée pour la réponse.

À travers le Sport

1^{er} GRAND CIRCUIT DE VITESSE D'ARLES SUR LE RHONE

La première organisation du jeune Moto-Club d'Arles fut un succès tant au point de vue public, que sportif. Une organisation soignée, un parcours excellent, des luttes serrées, tout contribua à la satisfaction générale.

Catégorie 100 cmc. — La première éliminatoire sur 10 tours de 1 km. vit partir en tête Schaad du Thor devant Ceny d'Avignon, Trial de Cavillon et Baudet Robert de Salon. L'arrivée se fera dans le même ordre. La deuxième éliminatoire aurait dû revenir à Moriss d'Avignon, mais une crevaillon au 9^e tour l'élimina et c'est Malgrot de Salon qui bat Delmas d'Arles, suivi de Perrez, le vétéran Faure de Montélimar dut aussi abandonner pour ennui mécanique. La troisième éliminatoire fut la plus rapide et revint à Aude d'Avignon devant Bonnet de Salon et Romano. Un repêchage en trois tours permit la qualification méritoire de Moriss devant le vétéran Faure, Pastrigue et Gache d'Avignon et Skliare d'Arles. La finale fut caractérisée par une lutte magnifique entre les deux avignonnais Aude et Moriss. Le premier garda la tête pendant six tours avec presque 60 mètres d'avance, mais le second parvint enfin à passer. Les deux hommes accomplirent les dix derniers tours roue dans roue, Moriss franchissant enfin la ligne d'arrivée avec 8 mètres sur Aude, 3^e Darlin d'Avignon, 4^e Romano, 5^e Bonnet de Salon; le coureur thorois Schaad avait dû abandonner pour bris d'une pièce.

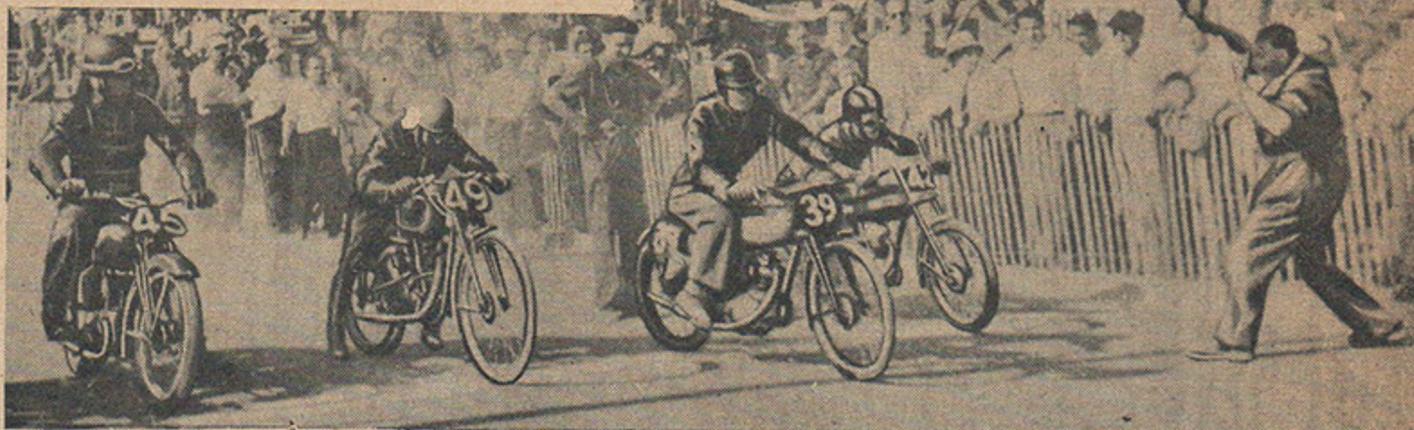
Catégorie 125 cmc. — La première éliminatoire vit d'abord une lutte à trois entre Giemi de Marseille, Faure de Montélimar et Gastin d'Aix, puis à deux seulement, Giemi et Faure qui prennent la tête à tour de rôle; à l'arrivée Giemi devance Faure de 5 mètres, 3^e Gastin, à signaler une chute de Gros de Marseille, blessé sans gravité et l'abandon de l'Arlésien Delmas.

La deuxième éliminatoire est pour Méliani de Saint Andiol l'occasion de faire cavalier seul, laissant à plusieurs centaines de mètres Moncet de Béziers et Combaléaa de Narbonne, Martin Jaubert de Marseille. A noter l'abandon de Bacou de Nice.

La troisième éliminatoire vit Domini de Grenoble partir en tête, place qu'il conservera malgré un léger accrochage à la chicane. Il termine avec une grande avance sur l'avignonnais Escallier, Vidal de St Andiol, Creste de Salon et Barde d'Avignon. Tous assez espacés. Abandon de Gros de Béziers accidenté. Le repêchage fut pour le narbonnais Gombéléran, Bacou le malchanceux tombe à la chicane et ne repart pas.

La finale fut l'occasion d'une lutte magnifique sur douze tours entre Domini et Méliani, mais au 3^e tour celui-ci doit s'arrêter par suite d'un accident mécanique. Le Grenoblois termine alors en tête devant Escallier, Moncet de Béziers, Vidal, Creste, Barde et Gombéléran de Narbonne.

Nous ne saurions terminer ce reportage sans féliciter les organisateurs de cette belle journée



Au circuit de vitesse d'Arles, disputé le 19 juin, les petites cylindrées étaient à l'honneur. Voici le départ d'une épreuve réservée aux motocyclettes de 125 cmc.

sportive sans précédent dans la ville d'Arles et en particulier le Président du Moto-Club d'Arles et directeur de la course M. A. Corréard, ainsi que tous ceux qui l'ont secondé dans sa lourde tâche.

RESULTAT DU CIRCUIT DE VITESSE AMATEUR DE TOURS

125 cmc. — 1. Coulon, MC Touraine, 21 tours, 30 kms en 29' 23", moy. 61 kmh. 749; 2. Groslier, Motor-Club, 29' 45"; 3. Métivier, MC Touraine, 30' 35"; 4. Julgne, MC Touraine, 30' 46"; 5. Michaud, Bourges, à 1 tour; 6. Nemesi, Bourges, à 1 tour.

Meilleur tour : Coulon, MC Touraine, en 1' 21" moy. 64 kmh. 240.

250 cmc. — 1. Bernard H., 31 tours, 44 kms 600 Motor-Club, en 39' 51", moy. 67 kmh. 212; 2. Bourgeois, MC Touraine, 40' 29"; 3. Julgne, MC Touraine, 40' 56"; 4. Vial, MC Touraine, 41' 02" 2/5; 5. Moury, AMCO, à 1 tour; 6. Klin R., AMCO, à 1 tour; 7. Bouhey, AMS, à 1 tour; 8. Rons, AMCO, à 7 tours.

Meilleur tour par Julgne et Vial, MC Touraine, en 1' 12", moy. 72 kmh.

350 cmc. — 1. Cherrier, Sidecar-Club, 38 tours, 54 kms 700, en 43' 33", moy. 75 kmh. 389; 2. Bernard G., Charenton, 44' 08"; 3. Belkechaut, M. Club, à 2 tours; 4. Daoust, M. Club, à 2 tours; 5. Liégeard, Châtillon, à 2 tours.

Meilleur tour en 1' 05", moy. 79 kmh. 753, par Cherrier et Bernard.

500 cmc. — 1. Boucheraud, AM Seine, 42 tours, 60 kms 500, en 48' 45", moy. 74 kmh. 436; 2. Robbes, Châtillon, 49' 01"; 3. Guérin, M. Club, 49' 20"; 4. Lechelon, Bourges, à 4 tours; 5. Barat, Tours, à 13 tours.

Meilleur tour en 1' 05", moy. 79 kmh. 753, par Boucheraud et Bourgeois.

Sidecars. — 1. Peltier, MC Touraine, 38 tours, 54 kms 700, en 57' 46" 4/5, 56 kmh. 835; 2. Fournier, MC Paris, 58' 55".

CALENDRIER SPORTIF DE LA 2^e QUINZAINE DE JUILLET MOTO-CROSS

Les 16 et 17 : Championnat de France de Moto-Cross à Montreuil.

Le 24 : Moto-Cross des Crassiers de Chevassieux (S.M. Forézien).

EPREUVES DE REGULARITE

Le 17 : Rallye International Madonna dei Centauri (Italie).

Le 30 : Rallye Motoc. à Font-Romeu.

Les 30-31 : Rallye Motocycliste d'Evian

Le 31 : Circuit de régularité des stations thermales Comminges.

COURSES DE VITESSES

Le 17 : Coupe Motocycliste de Reims.

Le 17 : Circuit de vitesse amateurs du M.C. Moulins.

Le 17 : Grand Prix de Belgique Spa-Francorchamps.

Le 24 : Circuit de vit. M.C. Auscitain.

Le 24 : Prix de Guipuzcosa (San Sebastian).

Le 24 : Circuit de Gedinne (Belgique)

Le 31 : Course de côte Mont Ventoux

Le 31 : Course de côte Font-Romeu.

Le 31 : Prix de Recanatis (Italie).

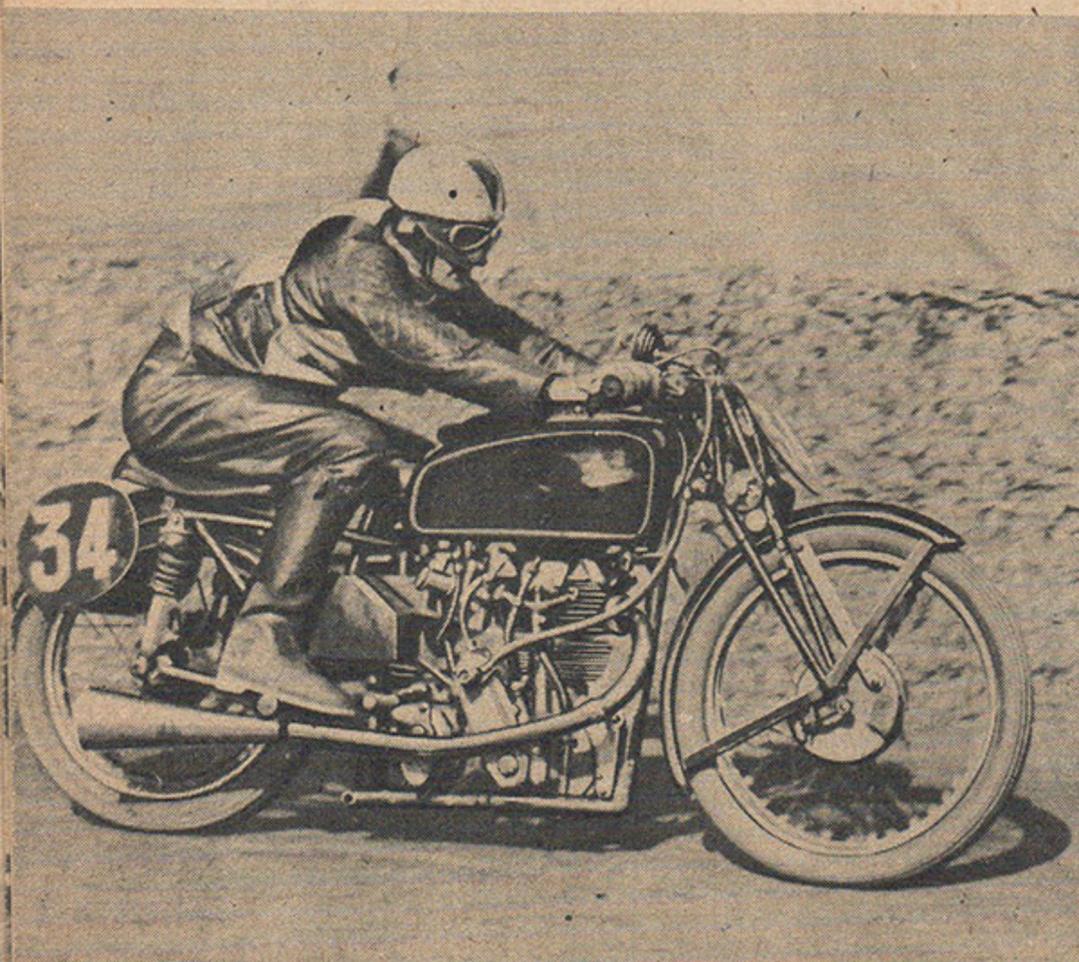
Un passage de Coulon, 1^{er} en 125 cmc. au circuit de vitesse de Tours, à la moyenne de 61,749 kmh.

XVII^e GRAND CIRCUIT DES VOSGES

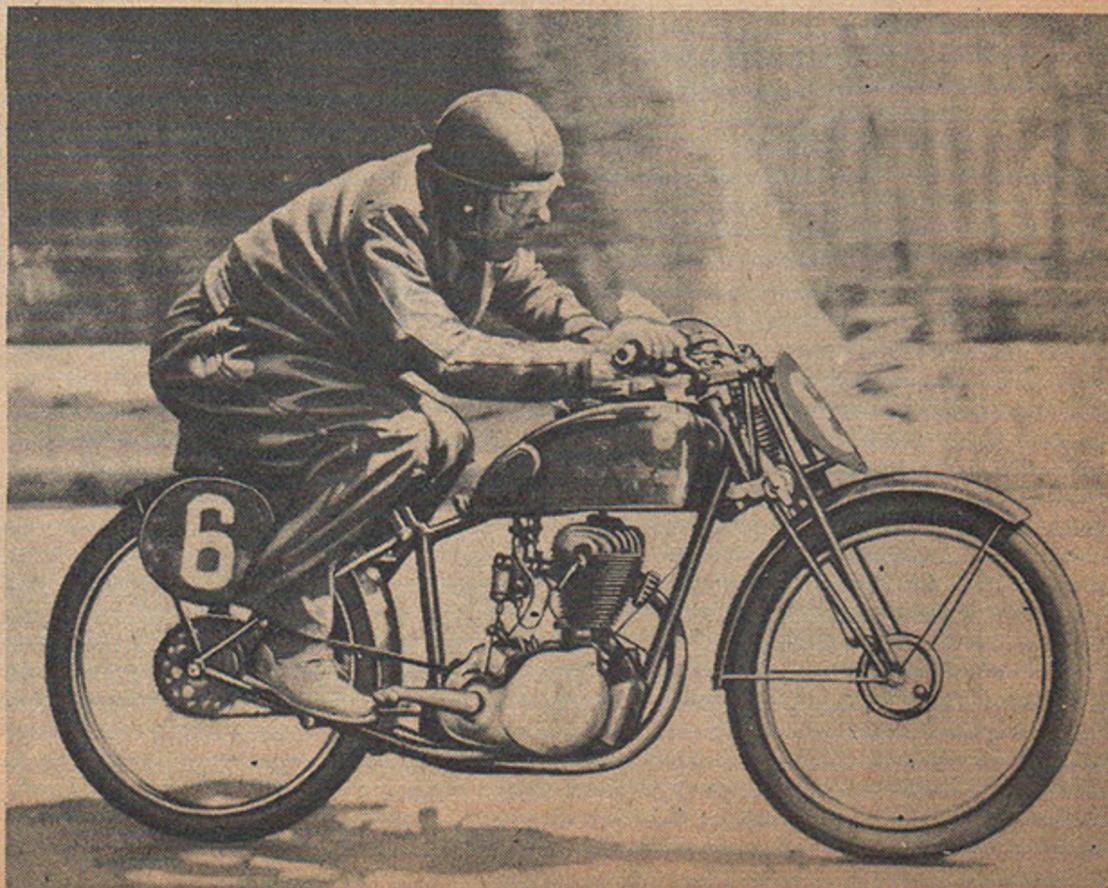
26 JUIN 1949

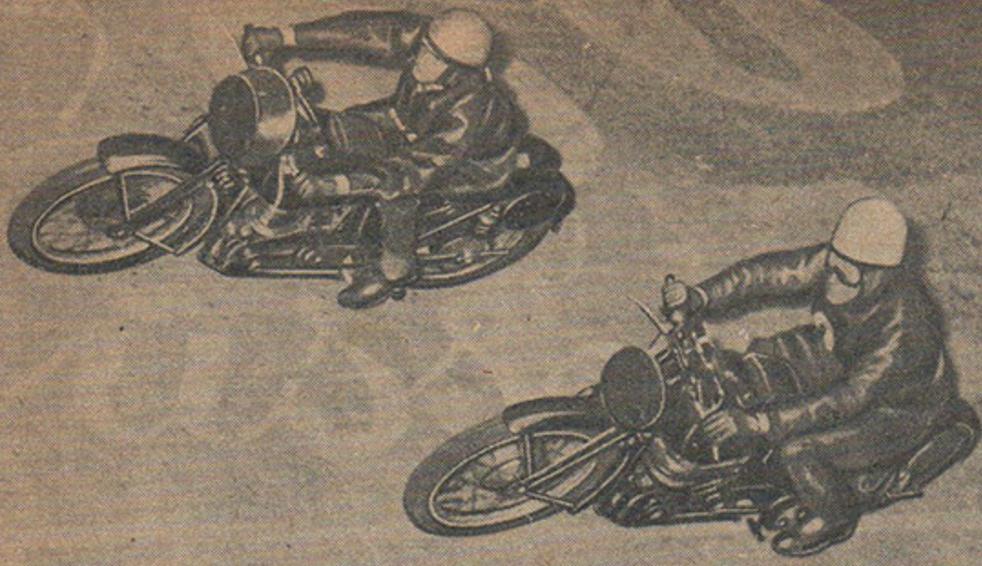
RESULTATS
MOTOS 250 CMC.

Professionnels : 1. ex-aequo : Pierre Prévost (Peugeot), sans pénalisation; Charles Parpinel



Cherrier, que nous avons déjà eu l'occasion de voir triompher à Monthléry, enlève la catégorie 350 au circuit de vitesse de Tours





Au vélodrome de Zurich, Toto Marnay passe Gerber et termine premier. Le voici ci-dessous à côté de son mécanicien Patuelli, frère du champion motocycliste italien, malheureusement disparu.

(Jawa), sans pén.; René Witz (Peugeot), sans p.; 2. Albert Wettar, 4 pts; 3. Nicolas Vohner (G.-Rhône), 8 pts; 4. André Tschumperlin (Terrot), 14 pts; 5. J. Bernard, 28 pts; 6. Er. Schwemmlé, 57 points.

Amateurs : 1. Paul Zimmermann (U.M.M.), sans pénalisation.

MOTOS 350 CMC.

Professionnels : 1. Joseph Schnitzler, 2 pts; 2. Raymond Parpinel (Ogar), 8 pts; 3. René Ledig, 34 points.

Amateurs : 1. Georges Boucher (AC Vosgien), sans pén.; 2. Jean Esnault (MCM), 16 pts.

SIDECARS 600 CMC.

Profession. : 1. Gérard Schwarzenberger, 6 pts.

MOTOS 500 cmc.

Professionnels : 1. Robert Haas, sans pén. 2. Charles Wolff, 22 pts.

Amateurs : 1. Guy Chemier (militaire), 52 pts; 2. Sylvain Schmuck (ACA), 70 pts; 3. Pascal Voltzenlugel (ACA), 144 points.

MOTOS 1000 CMC.

Amateurs : 1. Charles Eberhardt (ACA), 10 pts; 2. Charles Lutt (ACA), 20 pts.

TOTO MARNAY, AVEC UNE JAMBE CASSEE, DANS LE PLATRE, GAGNE SUR VELODROME EN SUISSE

Toto Marnay vient de rééditer sa victoire de l'an passé sur le vélodrome de Zurich, malgré une jambe dans le plâtre depuis son accident du mois de mai. Son aide-mécanicien, Patuelli, devait mettre en marche la 350 « Veloce » et lui présenter sur la ligne de départ, Toto n'ayant alors qu'à lever sa jambe malade pour enfourcher sa machine.

C'est Fernand Meynier, enfin remis définitivement de sa terrible chute de l'an dernier, qui fit second, devant les suisses Gerber et Führer.

COMPTE-RENDU DE LA REUNION SUR PISTE LE 26 JUIN A TOULOUSE

par notre correspondant M. René CABAU

Pour la première fois à Toulouse se sont déroulées le 26 juin des courses sur piste au nouveau vélodrome. Celui-ci inauguré le 19 juin est de l'avis des coureurs, le plus rapide de France des vitesses de l'ordre de 130 kmh. pouvant y être effectuées.

Cette réunion qui s'est déroulée devant plus de 30 000 spectateurs a obtenu un magnifique succès.

Le héros de la journée fut le bayonnais Bachères, qui établit le record du tour à 121 kmh. 735. Signalons la bonne tenue des régionaux Guit, Bryon, Delboy et Lacoste. Félicitons tout particulièrement les trois derniers qui montaient pour la première fois sur piste et qui la veille aux essais, mal habitués à la piste, « bûchèrent ».



heureusement ces chutes furent sans gravité et ces coureurs faisant preuve de ténacité prirent le départ pour finalement se classer tous honorablement.

CLASSEMENT

CATEGORIE 175 CMC. :

Finale des 1^{ers} : 1. Ségala père, qui gagne facilement. Bordan s'arrêtant au 3^e tour, bougie fondue. — Finale des 2^e : 1. Laborde (Tarbes), moy. générale 86 kmh. meilleur tour 96 kmh. 300.

CATEGORIE 250 CMC.

Finale des 1^{ers} : 1. Noël (Agen), 109 kmh. 90. Très belle finale, les concurrents se dépassant tour à tour. — Finale des 2^e : 1. Bryon (TMS), qui mena toute la course. Sigala terminant à un quart de tour.

CATEGORIE 350 CMC.

Finale des 1^{ers} : 1. Guérin (Angoulême). Beau duel au coude à coude, mais Bonin doit abandonner au deuxième tour, rupture de câble des gaz. Moyenne générale 94 kmh. Meilleur tour 113 kmh. 719. — Finale des 2^e : 1. Lamouzy (Biarritz); 2. Delboy (TMS). Course sans histoire, Lamourz menant à sa main.

CATEGORIE 500 CMC.

Finale des 1^{ers} : Bachères, dont la machine est plus rapide, prend la tête et termine avec un demi tour d'avance. 1. Bachères, meilleur tour 120 kmh. 037, moyenne générale 109 kmh. — Finale des 2^e : Naudon et Guérin, ils sont en tête à tour de rôle, victoire à l'arraché de Naudon..

COURSE HANDICAP

Au départ Bachères (500 cc), Guérin (350 cc), un 1/4 de tour d'avance sur Bachery; Noël (250 cc), un 1/2 tour d'avance, Laborde (175 cc), 3/4 de tour d'avance; Réau (125), un tour d'avance. Au troisième tour Bachères parti dernier est en tête. 1^{er} Bachères qui bat le record du tour à 121 kmh. 735. Ce coureur enlève également la Coupe Marcel Clermont qui revient au coureur établissant le meilleur tour.

Cette réunion avait été organisée par Auto-Moto-Course, Association Sportive de l'Automobile Club du Midi et de l'Union Motocycliste du Midi, sous la direction de M. Palmade et Barrié.

Félicitons Auto-Moto-Course pour cette magnifique réunion et souhaitons qu'elle continue.

PRENANT SA REVANCHE DU T.T.,

GRAHAM (500 A.J.S.) ENLEVE LE

GRAND PRIX SUISSE

Victoire de PAGANI en 125.
RUFFO en 250, FRITH en 350.
et OLIVIER en 600 side-car.

Ce Grand Prix de Suisse Motocycliste, disputé à Berne samedi et dimanche 3 et 4 juillet, a été, pour nos sportifs motocyclistes, une des plus passionnantes courses vues cette année. En effet, ce Grand Prix était, après le Tourist Trophy que l'on vient de voir se dérouler sur le difficile circuit de l'île de Man, la seconde épreuve de la saison comptant pour le Championnat du monde motocycliste institué cette année par la Fédération Motocycliste Internationale. A ce titre il a réuni une participation qu'il n'est nullement exagéré de qualifier de tout à fait exceptionnelle.

Afin de s'assurer le maximum de chances, Montesa, Eysink, Morini, Guzzi, Gilera et Norton avaient envoyé leurs équipes officielles.

Deux graves accidents devaient marquer malheureusement ce Grand Prix.

Samedi ce fut la chute de Balzarotti, qui fut relevé avec de nombreuses blessures, qui heureusement ne mettront pas ses jours en danger. Ce pilote, lors de l'entraînement, avait réalisé sur sa 250 Guzzi des performances bien supérieures à celles des 350, et son élimination le priva certainement d'une victoire qui était à sa portée, si toutefois sa machine avait tenu.

Le deuxième incident eut lieu dimanche, dans la course des 500, où quatre pilotes roulant à 130 kmh. rentrèrent en collision. Le Tchecoslovaque Franta uhan fut le plus grièvement blessé, l'Anglais Friend, et les Italiens Bandirola et Bertacchini furent heureusement plus légèrement atteints.

RESULTATS

125 cmc. : 1. N. Pagani (Mondial), 101 kms 920 en 53' 12", moy. 114,933; 2. R. Magi (Mo-



A la réunion sur piste de Toulouse, un passage coude à coude de Bachères et Naudin. En dessous : Un passage en groupe des concurrents en 125 cmc. Bachères, après sa victoire en 500 cmc. reçoit la juste récompense de ses efforts.



rini), 55' 6" 1/10; 3. Cavaciuti (Mondial), etc..
 250 cmc. : B. Ruffo (Guzzi), 131 kmh. 040 en 1 h. 0' 7", moy. 130 kmh. 778; 2. Ambrosini (Benelli), 1 h. 0' 46" 8/10; 3. F. Anderson, etc..
 350 cmc. : 1. F. L. Frith (Velocette), 132 kmh. 880 en 1 h. 7' 6", moy. 136 kmh. 703; 2. L. Graham (AJS), 1 h. 7' 9" 9/10; 3. W. Doran (AJS), etc..

500 cmc. : 1. L. Graham (AJS), 203 kmh. 840 en 1 h. 26' 14" 9/10, moy. 141 kmh. 805; 2. Ar. Arcico (Gilera), 1 h. 27' 36" 8/10; 3. H. L. Daniell (Norton), etc..
 Sidecars 600 cmc. : 1. E. S. Oliver (Norton), 116 kmh. 480 en 58' 57", moy. 118 kmh. 756; 2. E. Frigerio (Gilera), 59' 40"; 3. Haldemann (Norton), 59' 41".

AU CIRCUIT DE GRENOBLE

MARCEL PERRIN renforce sa position de leader pour le CASQUE d'HONNEUR de «MOTO-REVUE»

Réunissant une belle participation Franco-Italienne, ce IV^e Circuit de vitesse de Grenoble aurait pu être une magnifique réussite, si le manque d'organisation et la pagaille semée par les chronométrateurs n'avaient entravé la bonne marche des épreuves et faussé les résultats, nous nous abstiendrons d'ailleurs de publier le temps dans les résultats.

La première épreuve, réservée aux motocyclettes de 125 cmc., réunissait 11 concurrents.

Gobetti, qui monte une Moretti double arbre à cames en tête, prend le commandement dès le départ. Au deuxième tour, c'est Burggraf sur «Chevalier Spécial» qui passe le premier, puis au tour suivant c'est Donini qui est en tête.

Finalement c'est Gobetti, qui favorisé par l'extrême puissance de sa monture, passe en tête au 6^e tour, tandis que Donini regagne son stand à pied, sa bougie étant encrassée.

1. Gobetti; 2. Burggraf; 3. Faure; 4. Vienne.
 La course des 250 cmc. est menée pendant trois tours par l'Avignonnais Sauvin, suivi de Gobetti et Sigale Mais au 4^e tour on assiste au réveil des Guzzi et de Collignon, qui s'installent bientôt aux premières places.

Au dernier tour, c'est un coude à coude entre Collignon et Francone. A l'entrée du virage précédant la ligne d'arrivée, Francone réussit à sauter un dangereux rival, mais Collignon ne l'entend pas ainsi, prend son virage très rapidement et repasse l'Italien à l'entrée de la ligne droite, terminant ainsi vainqueur devant Francone, Sauvin, Gobetti, etc..

La course réservée aux 350 voit une nette victoire de Houel qui conserve la tête d'un bout à l'autre de l'épreuve.

Le second est Pierre Monneret, le 3^e Perrin. Ce dernier fut victime d'un encrassement de sa bougie en bas d'une montée, ce qui l'obligea de pousser sa machine jusqu'au sommet de la côte, avant de pouvoir repartir. Ce petit incident fut dû au temps assez long passé par les pilotes sur la ligne de départ, pendant que leurs moteurs tournaient,

avant que les officiels veuillent bien donner le départ de la course. Pas mal de moteurs s'encrassèrent et Perrin fit les frais de ce manque d'organisation.

Deux éliminatoires et une finale en 500.
 Dans la première finale, Houel au commandement jusqu'au 12^e tour, voit sa machine le trahir, permettant ainsi à P. Monneret d'enlever cette série, devant Goletti, Gougassiau, etc..

Deuxième éliminatoire : dès le départ la lutte s'engage entre la Triump de Perrin et la Gilera de Collot. Ce dernier en tête lors du 6^e tour, manque un virage et rentre dans les bottes de paille, laissant ainsi Perrin terminer devant Berlié, Collignon, etc..

Dans la finale, Perrin renouvelle sa victoire devant Houel, qui privé de sa Gilera, prit le départ sur sa Velocette, 3^e Jacquier ret, 4^e P. Monneret.

La plus spectaculaire des épreuves de ce Circuit de vitesse fut la course réservée aux sidecars.

Chevalier qui était à la première place au 14^e tour, harcelé sans cesse par Bétemps et Verd, devait abandonner, son T de direction s'étant brisé. Bétemps à un tour passa en tête, mais fut bientôt victime de la rupture de son cardan, laissant ainsi la victoire à Verd, 2^e Bétemps, 3^e Tuson, etc..

Classement des premiers pour LE CASQUE D'HONNEUR 1949 de «MOTO-REVUE» après le Circuit de Grenoble

1 ^{er} Marcel PERRIN	81 points
2 ^e Georges HOUEL	70 —
3 ^e Jean BEHRA	41 —
4 ^e Jacques COLLOT	34 —
5 ^e Georges MONNERET ..	32 —

Résultats des épreuves de Dimanche dernier

Victoire des Motocyclistes Français à Albi

Devant l'abondance des matières nous donnons simplement dans ce numéro les résultats du 11^e Grand Prix Motocycliste d'Albi. Un compte rendu détaillé sera donné dans notre prochain numéro.

Signalons qu'après cette épreuve, Marcel Perrin est toujours en tête pour le Casque d'Honneur, avec 94 points, devant Houel 90, Behra 56, etc..

LES CLASSEMENTS

350 cmc. : 1. Georges Houel (Velocette), 14 tours, soit 124 kmh. 614 en 54' 55" (moy. 135 kmh. 983); 2. Fergus Anderson (Guzzi), 54' 59" 9/10; 3. Thomas (AJS), 55' 17" 5/10; 4. Perrin (Velo-

cette), 56' 36" 6/10; 5. Barthe (Velocette), 56' 37" 4/10; 6. Goffin (Velocette), 56' 38" 7/10, etc..

500 cmc. : 1. Jean Behra (Guzzi), 14 tours, soit 124 kmh. 614, en 53' 10" (moy. 140 kmh. 630); 2. Marcel Perrin (Triumph), 53' 3" 7/10; 3. Georges Houel (Gilera), 53' 58" 7/10; 4. Jacques Collot (Gilera), 54' 41" 2/10; 5. Castellanza (Guzzi), 54' 57"; 6. Jacquier-Bret (Guzzi), 56' 6".

Le meilleur tour a été accompli par Behra en 3' 44", soit une moyenne de 143 kmh. 051.

PAGANI ET FRITH, VEDETTES

DU GRAND PRIX DE HOLLANDE

Assen. — Les Grands Prix Motocyclistes de Hollande disputés samedi à Assen ont vu deux victoires de Pagani et un nouveau succès de l'Anglais Frith.

125 cmc. : 1. Nello Pagani (Mondial), 7 tours, soit 115 kmh. 75 en 1 h. 2' 38" 8/10 (moy. 110 kmh. 86); 2. Clémencich (Mondial), 1 h. 3' 27" 1/10.

350 cmc. : 1. Frith (Velocette), 15 tours, soit 248 kmh. 04 en 1 h. 47' 52" (moy. 137 kmh. 97); 2. Bob Foster (Velocette), 1 h. 47' 52" 9/10.

500 cmc. : 1. Nello Pagani (Gilera), 16 tours, soit 164 kmh. 58 en 1 h. 47' 42" 7/10 (moy. 147 kmh. 38); 2. Leslie Graham (AJS), 1 h. 47' 8/10.

F. F. M.

(Communiqué officiel)

MOTO-BALL

RESULTATS DES MATCHES DU 26 JUIN 1949
 Division Nationale. — Versailles M.B.C. contre R.M.C. Carpentras, match nul 1 à 1. M.B.C. Aix bat M.B.C. Orly par 2 buts à 0. S.U.M.A. bat Châlons par 5 buts à 1.

Division d'Excellence. — Zone Nord : M.B.C. Houlgate bat M.B.C. Paris par 5 buts à 1. Zone Sud : M.B.C. Camaret bat M.B.C. Vaison par 5 buts à 0.

Championnat Région Centre : S.M. Forézien bat R.M.B. Ondaine par 3 buts à 0.

RESULTATS DES MATCHES DU 3 JUILLET

Division Nationale. — M.B.C. Orly bat M.B.C. Versailles par 2 buts à 1. Division d'Excellence. — Zone Sud : M.B.C. Camaret bat M.B.C. Montoux par 4 buts à 0. — Zone Nord : M.B.C. Houlgate bat M.B.C. Paris par 5 buts à 0. — Coupe de France. — A.M.B.C. Aix bat Mulhouse par 7 buts à 3. Avignon bat Gennevilliers par 2 à 0.

DES CORRESPONDANTS ! S.V.P.

Nous serions heureux de connaître des correspondants dans toutes les villes de France (Préfectures et Sous-Préfectures) qui seraient à même de représenter *Moto-Revue* auprès des clubs, organisateurs, syndicats, et agents représentants de marques. Nous dire si on est possesseur d'un appareil photo. Merci.

dans les Clubs

LES OBSEQUES DE BEDON

Elles ont eu lieu, le jeudi 7 courant, à La Garrenne Colombes. Tous ses amis et des délégations de Clubs étaient venus fort nombreux accompagner Bedon à sa dernière demeure. Le char funéraire était rempli de couronnes et de gerbes parmi lesquelles celles de la Fédération Française de Motocyclisme, celle des Clubs de la Ligue Motocycliste de l'Ile de France, celle de l'Association Motocycliste de France, du Moto-Club de Montreuil, du Moto-Club de Châtillon, des Coureurs de l'Association Sportive de la Préfecture de Police, etc., etc..

Une délégation de quatre agents motocyclistes de la Préfecture lui rendit les honneurs.

Au milieu de tous ses amis, émus jusqu'aux larmes, Ray Bonin prit la parole au nom de M. Pérouse, Président de la F.F.M., empêché, M. Violet, Vice-Président, retraça la carrière rapide de Bedon, et M. Mauve, Vice-Président de la F.F.M. et Président de la Ligue de l'I. de F., en quelques paroles émues, lui adressa les adieux de tous ses camarades de sport.

Parmi les personnalités nous remarquâmes M. Fourreau, secrétaire général de la F.F.M., MM. Bretoil, Paul Ladevèze, etc..

Moto-Revue était représentée par notre Directeur.

RESULTATS DU MOTO-CROSS ET GYMKHANA ORGANISE A PLAN DE CUQUES LE 26 JUIN

GYMKANA

1. Paul Henry (Amicale Motocycliste Hyéroise); 2. ex-æquo : Romano (Amicale Marseillaise Motocyclistes), Tote Jean (MC Phocéens); 3. ex-æquo : Sarale (Auto-Moto-Club Aixois), Tomatis (Moto-Club de Toulon), etc..

Coupe du Gymkhana offerte par le MC Phocéens

1. Amicale Motocycliste Hyéroise.

MOTO-CROSS

Catégorie dames : 1. Mme Bayol Andrée (MC Phocéens); 2. Richer Marie-Rose (MC Phocéens); 3. Jean Josette (Auto Moto Club Aixois).

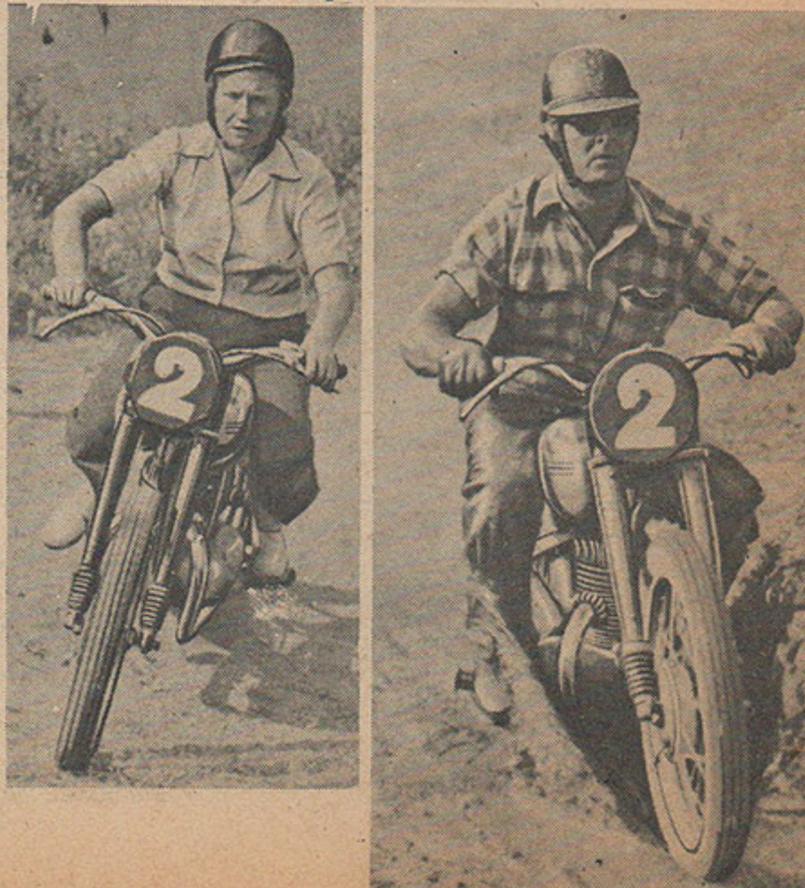
Catégorie 125. — Finale : 1. Martin Jaubert Jacques (MC de Marseille); 2. Romano (Amicale Marseillaise Motocycliste).

Catégorie 250. — Finale : 1. Bayol Elie (MC Phocéens); 2. Jean Léonce (Auto Moto Club Aix.).

Catégorie 350. — Finale : 1. Borg Marcel (MC Phocéens).

Catégorie 500. — Finale : 1. Bayol Elie (MC Phocéens).

Monsieur et Madame Bayol qui ont fait une magnifique démonstration lors du Moto-Cross de Plan-de-Cuques.



Au Moto-Cross de Wambrechies, Basile, vainqueur en 350 et 500.



Meilleur temps de la journée : Bayol Elie (MC Phocéen).
Coupe Georges Lieutaud enlevée par le MC Phocéen.

GYMKHANA A VILLEFRANCHE DE ROUERGUE
de notre correspondant René CABAU
Le Moto-Club Rouergat organisait pour la première fois à Villefranche de Rouergue une fête motocycliste. Les dirigeants avaient invité l'équipe du Toulouse Moto Sport

Poursuite au ruban
Catégorie 125 cmc. : 1. Boyer (MCR); 2. Borjes (MCM); 3. Lacau (MCM). — Catégorie 250 cmc. : 1. Bryon (TMS); 2. Georjgin (TMS); 3. Cariven (MCR). — Catégorie 350 cmc. : 1. Bryon (TMS); 2. Georjgin (TMS); 3. Verdier (MCCA). — Catégorie 500 cmc. : 1. Bryon (TMS); 2. Delboy (TMS); 3. Gauch (MCR).

Course à la valise : 1. Bryon (TMS); 2. Boyer (MCR); 3. Meuly (MCR).

Saut au tremplin : 1. Delboy (TMS), avec 11 m.; 2 et 3. Bryon et Georjgin (TMS) ex-æquo.

Record du tour départs séparés : 1. Bryon (TMS); 2. Delboy (TMS); 3. Gauch (MCR).

Félicitons sans réserves les dirigeants et les membres actifs du Moto-Club Rouergat qui surent organiser une très belle réunion et souhaitons que par la suite ils en organisent de plus belles encore.

MOTO-CLUB CLODOALDIEN. — Le M.C. de St-Cloud qui en est à sa 3^e organisation de Moto-Cross en 1949, voit ses efforts récompensés par l'accroissement de ses membres; actuellement ses adhérents s'élèvent à 230, dont 20 crossmen parmi 50 licenciés. Siège Café « Le Clémenceau », 2, rue Royale, face à l'Autoroute.
Voici entre autres les Palmarès des Casques

Bleus et Blancs pour ce début de saison 1949 :
Romainville : 125 cmc. : 1^{er} Mellioli. Buzeval (Moto-Cross) : 125 cmc. : 1^{er} Mellioli; 3^e Bergeriou. - 250 cmc. : 2^e Godey; 3^e Poitte; 4^e Mellioli. - 350 cmc. : 3^e Godey. Clamart (Moto-Cross) : 250 cmc. : 1^{er} Godey. Amiens (Prairie) : 250 cmc. : 1^{er} Godey. Orléans (Circuit) : 500 cmc. : 2^e Walter. Maintenon (Moto-Cross) : 125 cmc. : 1^{er} Haze; 3^e Franklun. - 250 cmc. : 1^{er} Poitte; 2^e Godey. - 350 cmc. : 1^{er} Mellioli; 2^e Martin. - 500 cmc. : 1^{er} Mellioli; 2^e Bataille. Sèvres (Moto-Cross) : 125 cmc. : 1^{er} Godey; 2^e Mellioli; 3^e Haze. - 250 cmc. : 1^{er} Godey; 3^e Mellioli. - 350 cmc. : 3^e Chaumette. Bol d'Or (5 engagés, 5 à l'arrivée) : 500 cmc. : 2^e Lauer. 350 cmc. : 4^e Sutra; 7^e Godard; 8^e Lagarde. 250 cmc. : 3^e Meyer. Saint-Cloud (Moto-Cross) : 125 cmc. : 1^{er} Godey; 2^e Mellioli; 4^e Haze. 250 cmc. : 1^{er} Mellioli.

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 imprimés 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

VELOM. Peugeot 1 cv récent méc. et pns impecc. KECH-LIN, 5, r. Bonaparte-6^e. Danton 57-62, à part. 19 heures.

TRIUMPH T 100 47 parf. état. FOURNIER 46 r. La Boétie-8^e

HARLEY DAVID. 1000 cc culb. 150 kmh. imp. Tinoco 22 r. Rambuteau-3^e. Arc 89-84 sfsam.

PRESTER JONGHI 100 cc av. sél. b. ét. Mazurier. Pla. 08-18

ROYAL ENFIELD 500 culb. av. side pf ét. marche 158000. tél. Por. 24-70, 142 bd Hôpital-13^e

BMW R12 750 cc mot. neuf av. fact. à rod. pneus neufs. URO. CHA. 39-69.

SOYER 350 Jap pns nfs acc. selle élec. pié. nve ent. rév. 4 r. Denis Papin, Houlles.

PART. vend Gillet Herstal 500 culb. mot. neuf 90000. ROQUE, Ecole Lakanal, Vitry.

PEUGEOT 4 cv lat. cme nve 80.000 HERISSON 12 rue du Rû Grand, Vitry (Seine)

TERROT 350 ét. nf 60000 sid. 350 roue susp. 15000. 8 pas. de la Main d'Or, Paris, 11^e.

TERROT 4 cv parf. état à enlever bas prix. BAUDOIN, 18 r. des Grés, Brunoy (S.O.)

125 MOTOBECC. 4 tps 55.000. LEMOINE 153 av. Général Leclerc, Maisons Alfort.

DKW 4 cv 4 vit. b. ét. Dessort 54 r. Arago, St Ouen (Seine)

125 MOTOB. susp. f. tél. 1948 80. 17 rue Brunel, Paris, 17^e.

350 GNOME RHONE M2 cme neuve. TARDIEU 145 bd Gabriel Péri, Malakoff (Seine).

ARDIE 125 cc ét. nf 3 vit. sél. MOL. 35-85, après 19 h.

NORTON 5 cv cul. vis. dim. ap. ml. et lundi tte journée. Prud'homme 9 r. Joseph Renot, Montmorency (S-et-O.).

500 TRIUMPH Tiger 100 bicyl. ét. splendide. SAUGER 31 r. Bertholet, Arcueil (Seine).

PART. v. 3 cv Victoria t. b. ét. 65000. Larue 6 r. Lekain-16^e.

BMW R12 R51 R73 ét. nf vélo Vap. Dominique Motos 97 rue d'Alleray, Paris, 15^e.

V. ou éch. BMW R71 c. Camit 8 cv Maxi. FOY 2 r. Texel-14^e

SUP. Motosacoche 500 Mag culb. 4 v. sél. rouge et chrom. moy. broc. pns nfs impecc. 135. GEORGES 64 rue du Landy, La Plaine Saint-Denis.

3 CV Indian sus. ar. 2 phares peint. nfs + roue av. pneu 1050000. GODIN 22 rue des Entrepôts, Saint Ouen.

ECH. ou vds 350 FN ctre 125 à 175. Ecr. Soubiran Bernard 53 av. des Ternes, Paris-17^e.

BMW R51 R66 R12 Triumph T. 100 NSU 250 Gn. Rh. 500 2 cyl. etc. MOTO RECORD 151 r. Marcadet-18^e. MON. 24-40.

BMW R51 impecc. f. repr. Pijon 8 r. Stanislas Meunier, 20^e.

125 PEUGEOT 55 broch. c. nve TAILLEFER 53 av. des Ternes

Terrot 350 lat. b. ét. Clément 68 av. H. Foubert Sartrouville

TERROT 500 culb. av. side b. ét. CLEMENT 68 av. H. Foubert, Sartrouville.

500 PUCH bic. 4 v. sél. noire et chrom. ét. nf 110000. Ecr. S. Ghidetti, 6 av. Joffre, Argenteuil (Seine et Oise).

FN 350 tr. b. ét. à vdre bas prix. HOSSENLOPP 11 avenue Galliéni, Gentilly (Seine).

35000 Moto 3 cv. Fromantin, 103 av. Parmentier, Paris.

MR 100 cc neuve. GUILLARD 37 r. de Rivoli, Paris.

Zundapp 350 cul. 4 v. sél. 165. 109 av. Verdier, Montrouge.

NORTON 500 culb. sél. tpe 20. TEINTURIE 54 r. de Villiers, Levallois Perret.

URG. moto Rhonyx mot. chais. nf 350 cc, arbre comes en tête av. side lég. Bern. 90000. 19 r. du 4 Septembre, 2^e.

BMW R 75 1942 750 cc parf. état pns nfs. Ecr. SALESSE, 47 rue Vanneau, Paris.

ZUNDAPP KS 600 nve px 200. BREUGNOT 64 rue de la Folie Méricourt, Paris.

INDIAN 500 GDA rlé 2000 k. 110. Facil. palem. Odé. 37-85.

BMW R51 ent. orig. état méc. parf. pns neufs, prix à déb. Henri 26 rue de Londres, 9^e.

350 GN.-RHONE gd lx sél. 4 v. ét. nf 39. GUICHE 4 pl. Philibert Pompée, Ivry sur Seine.

M. GOYON 100 type SG3 nve sortie usine 58.000. CEN. 96-43

V. ou éch. Darmont spéc. ét. nf ctre BMW + soulte. Mazaud 51 bd Maxime Gorki, Stains.

VDS DKW 250 ét. de nf ou éch. c. Simca-5, DUCLOS 54 av. d'Italie-13^e (de 15 à 17 h.)

ZUNDAPP 500 side Bernardet ét. nf. SANCERE 55 r. Charles Nodier, Pré Saint Gervais.

DKW 350 4 v. sél. 1944. RENE 37 rue du Retrait, Paris, 20^e.

BMW sidecar Bernardet mot. parf. PARKER 82 rue d'Amsterdam, Paris, 9^e.

SIDE Bernardet rem. à nf px fnt. JEAN 19 bis av. Foch, Saint Maur (Seine).

500 DRESCH cardan b. ét. 70 Ecr. LAFON 8 r. Bidassoa-20^e ou samedi dimanche.

100 R. GILLET t. b. ét. méc. pns 50. Ecr. LAFON 8 rue Bidassoa-20^e ou sam. dimanche.

SOYER 350 cc mot. ref. px 47. 21 r. Detaille, Cœuilly (Seine)

ENS. ou sépar. Motobécane 500 sup. club. 4 vit. pns nfs. Fréty 3 r. Champ de Mars-7^e

BSA M20 av. side spt Steib parf. ét. px intér. Desabliaux 12 rue Berthe, Paris, 18^e.

BMW R 73 Précision. Bourlon 175 bis bd J. Jaurès Boulogne

GN. RH. 4 cv t. sad, 11 rue Mireille, Le Bourget.

500 ARIEL RH ent. orig. parf. ét. pns nfs 120.000. ROBERT 17 rue Bateliers, Clichy.

BMW R 12 impecc. comme neuve prix 200. Ed. LOBRY à Sannerville (Calvados).

BMW 350 cul. état neuf, 39, bd Sadi Carnot, Ivry (Seine)

V. side sport pneus neufs, châssis Bernardet, 1 moto Royal Enfield 350, 1 Gnome-Rhône CV2 500 comme neuve 53 r. Ch. Infroit, Champigny.

PART. v. Alcyon 100 cc 3 vit. t. b. ét. PALAZO. Alé. 50-80

GN.-RH. 7 cv X av. side Bern. Gruet 83 r. de Paris, Nemours

F.N. M70 pns nfs Gruet 83 r. de Paris, Nemours (S-M.).

F.N. M90 av. side pns neufs. Gruet 83 r. de Paris, Nemours

NEW-MAP 100 cc mono vit. b. état 25000 fr. et épave Norton 16 H. CAMUS 23 av. Payret Dortall, Robinson (Seine).

PEUGEOT 3 cv luxe exc. état pns nfs 70000 Morel Drancy 2 r. Bon Houdart, sam. a. m. dim.

MOTO side Köhler Esc. 5 cv b. état px int. urg. SICCOLI 3 rue Cerisaie, Suresnes.

INDIAN 500 tr. bel. px int. av. ou ss side vis. ROGER 11 r. P. Brossolette, Levallois.

175 2 tps CZ b. ét. pn nf sél. p. 3 vit. b. px. Cayrouss 41 bd Foch, St-Gratien. Tél. 18-70

VELOM. 100 cul. ét. nf. BOUNIOL 92 r. J. Jaurès, Puteaux

BSA 500 luxe M20 4 vit sél. 125. GODIN 9 r. Noble Arras.

GN. RH. 5 culb. D4 nve 80. Roléo 4 cv culb. b. état, 40. RENE 19 r. Voltaire, Arcueil.

VEL. Motob. 2 t 3 v. Corbic 30 r. des Garonnes, Sannois

500 sup. cul. Motob. ét. méc. impecc. CORBIC 30 rue des Garonnes, Sannois (S.O.).

GN.-RH. D5A parf. ét. premier train chain. pign. pns neufs, 90000. HANDTSAEM 5 rue Paul Bert, Villejuif.

Vds Indian 500 ou éch. ctre 750 BMW. Mignot 6 r. Amorot-13^e

INDIAN 500 cmc. grand luxe. Indian 500 à email. dep. 50. ttes piéc. dét. GDA 500 accep. repr. FELIX 5 r. Roger, 14^e.

TERROT 175 cmc. 3 v. 2 t. b. ét. 40000. MEUNIER G., Mus-sy sur Seine (Aube).

CSE dép. part. v. Gn Rh. 800 cc Bern. csse port. journ. nfs r. sec. mot. à rod. 125000. HANDTSAEM 5 r. P. Bert Vil

GN. 3 cv ét. nf équ. compl. 83.000 moteur 125 4 t. Motobéc. nf 40000. PEROUSSET 12 rue des Bordeaux, Charenton.

R. ENFIELD 500 culb. Norton 500 16 H Peugeot 515 culb. parf. ét. av. gar. COCLYR 11 r. du Petit Pont, Paris, 5^e.

BSA 500 type M 20 400 kms c. nve. MOISSET 164r. Vaugirard

UNIQUE 4 cv 350 cul. Dax nf b. équip. 100. Garage s. sol 11, r. du Dr Lancereaux, 8^e

PART. v. sidecar Terrot RGAS 500 sup. cul. mod. 1948 roulé 1100 kms. CORRADI 57 rue Périer, Montrouge (Seine).

SIDE Bernardet sport état neuf. SIMONNOT 29 rue Butte aux Cailles, Paris, 13^e.

MOTO side Belgian. Saroléa 500 cc culb. parf. ét. 90000. MOUNIE 11 r. Marsollier, 2^e.

SIDECAR Roy av. Dresch 500 2 cyl. card. sél. ent. rév. pns nfs 80000 + 1 pn. nf 26x3,50.

ROLLIN 18 rue Franklin, à Courbevoie-Bécon (Seine).

PEUGEOT P107 Px 70. ZABE 247 bd Jaurès, Billancourt.

V. ou éch. 500 Velocette imp. noire et chr. ctre Harley 750 même état. PETITPIERRE, 82 av. République, Aubervilliers.

Motob. 125 cc 4 t. et side lég. parf. ét. gar. 48 r. Ramponeau

URG. 500 lat. parf. ét. av. side 75000, sans 65000. MENU 54 r. Clignancourt, Paris-18^e

350 FN lat. av. ou ss side 65. Tél. 287 Chennevières.

BSA M20 500 cc pns ét. mot. nfs parf. état. 150. Dorleans 5 r. Pache Paris-11^e

PART. v. 350 DKW 4 v. sél. bon ét. px int. DEBRIE 65 r. de Lancry, Paris, 10^e.

TERROT 100 3 vit. mod. 46 nf 60000. JOSSEAUME 73 bis r. Mal Joffre, Colombes.

4 CV lat. Terrot b. ét. 55000 DAVIER 55 bd Ornano Paris

500 TERROT 4 v. sél. ét. nf pns nfs t. l. jrs 141 av. Labryère Vitry s. S. Boutique.

PART. vend 350 culb. Terrot tr. bn ét. side Bernardet. Garage 30 r. du Maroc, 19^e

PART. vends DKW 350 NZ. Rollaud 13 av. Rapp. Inv. 86-38

HARLEY DAV. 7 cv tr. belle 2 moteurs 2 btes vit. 150000, ou éch. ctre voiture. LEPAGE 32 rue Audigeois, Vitry

SIDE R. Gillet 4 pl. 750 état neuf, prix 100. GRELET, 11, rue Quinault, Paris.

BELLE occas. Saroléa 350 cc 4 cv culb. sél. 4 vit. GOTSCHI 49 r. Saint Georges, 9^e.

250 cc culb. mot. suisse pns et mot. b. ét. 40.000. Caubas Camille, 1, r. Agathe, Puteaux.

A V. moto Indian 12 cv type armée exc. ét. Px tr. int. Tél. Francis BORDIER 21 av. Victor Hugo, 16^e. Tél. Klé. 05-69

DRESCH 250 Mag Suisse b. ét. 40000. MORELLEC 22 rue Haguette, Saint Denis.

R. ENFIELD 3 cv lat parf. ét. px 80. HABERSETZER 56 r. d. Cascades, Paris. Mén. 09-69. 1 pneu neuf 26x35 à vendre.

GN.-RH. 100 cc b. état. LAL-LEMAND 188 r. Roquette-11^e.

SIDE René Gillet 750 susp. ar. Simard 1 pl. 1/2 130000.

HELLEQUIN 64 rue de Colombes, Asnières.

SIMCA Six mars 49 3.500 kms Stenuit 36 r. Damrémont, 18^e

NORTON 16 H ét. nf. TISNE 5 rue Pôle Nord Paris, 18^e.

G. HERSTAL 500 cul. sus. sp. side Bern. gd rout. parf. ét. pns nfs de conf. FUCHS 30 r. Pixérécourt, 20^e, apr. 18 h.

PEUGEOT 125 parf. ét. compt. OS, t.-sad sac 75. Roq. 17-81

500 R. ENFIELD cul. 4 soup. 4 vit. sél. pneus neufs 135000. CHEMIN 7 r. du Clos, Gennevilliers (sam ou soir 18 h. 30)

PART. v. Triumph 350 cc impeccable. NORD 18-13

ZUNDAPP 4 cyl. side B avion François 13 r. Thierry, Antony

M. Goyon 350 cc 4 cv parf. ét. 65000. HOUZIER 13 r. Léopold Bellan, 2^e, 18 à 20 h.

BMW R73 gagn. Bol 47 ét. nf chrom. email. imp. t.-sad Renou 41 r. Désiré Viénot Bagnolet (18 à 21 h. sam. tte l. jnée)

ROYAL ENFIELD 500 culb. f. tél. c. nve solo ou side Précision. ARIS 11 r. de la Ferme, Neuilly s. S. (14-19 h.).

BSA 750 culb. 2 cyl. 4 v. sél. équ. compl. ét. parf. solo ou side Précision. ARIS 11 r. de la Ferme Neuilly s. S. (14-19h.)

NORTON 500 nve eq. ARIS 11 r. d.l. Ferme Neuillys S. 14-19h.

AUTOM. 250 cc b. ét. 35. Léger 254 r. Bellevue, Colombes.

VELOM. Peugeot nf 100-150 cc Jean 4 pl. E Renard. Did. 57-71

500 Triumph 2 cyl. imp. 26 r. J. Bara, Romainville (S.)

CSE dép. Matchless 350, 48 tél. sél. GUY 10 r. Louvois, 2^e.

600 NORTON 4 v. sél. nf et radio voit. 6 lam. nf. Dupont 4 r. du Gal Malleterre-16^e.

750 HARLEY occ. unique de 14 à 18 h. M. PIERRE 8 r. de Madrid, Paris.

ZUNDAPP KS 600 mot. neuf Mérat, Louvemont Hte Marne

URGENT prêt à rouler Automoto M. Jap 500 avec side Carpio exc. ét. 60000. ANSEL 100 b. av. de Paris Versailles

M. Goyon 350 cul. mot. Charter Ley bte 4 vit. sél. ZABARDI 5 passage Prévost, Paris, 13^e.

TERROT 500 culb. méc. parf. vis. sam dim. 3 rue des Rigondes, Bagnolet (Seine).

PEUGEOT P54 1 cv ét. nf t. b. aspect compteur tan-sad pns nfs Px 57. PRO. 61-80.

NSU 250 OSL impeccable. Ra-bourdin 12 r. Neuve, Meaux.

BMW R75 av. side ent neuve Piécourt 9 r. P. Bert Colombes

DOLLAR 350 et side mot ref. bien chaus. + 1 pn. nf. Odé. 15-62 Banisso 21 r. Valette-5^e

PEUGEOT 350 cc culb. moteur 4000 kms email et pns neufs, garde boue carrénés + acces. rapportés plus offr. FOULON boulanger Cité du Perreux, Argenteuil (Seine et Oise).

BMW 350 culb. parf. ét. vis. 7 à 19h. Sola 3 av. Allendy-15^e
Part. v. Gn.-Rh. D5, 4 v. av. ou ss side Roy. r. susp. méc. t. b. ét. 95. ens. 115. GINISTY 15 r. de l'Orge, Juvisy (S.O.)
Guillier 150 AMC r1é 2000 k.gar. 18-20 h. 11 r. Girard, Alfort.
SAROLEA 600 side 7000 kms 65 bis r. St Maur Mais Alfort
JAWA 250 cc nve 175. Gaston 123 av. République Montrouge
BMW R12 état neuf. LAVAU 5 rue Pôle Nord, Paris, 18^e
SIDE Bernardet gd routier ét. abs. nf, 162 bd Berthier.
AMILCAR 6 cv cab. sport bn ét. 80. Casanova 24 rue d'Angivillier, Versailles. Ver. 00-67
ZUNDAPP 750 cc Russie ent. nve 165000 f. DANIEL 15 av. A. Briand, Arcueil (Seine).
PART. v. Harley Dav. MP av. side orig. Harley bas prix. Gillet Herstal 350 culb., bas prix. GOIN 36 rue Monge, Paris. ODEON 63-01
MOTOCAR Villard 350 cc 3 r. b. état 40. BRUNET 33 route Sartrouville, Le Pecq (S.-O.).
250 G. R. Junior b. ét. 62000 Philippon, 17 r. Gassendi, 14^e
A V. tr. belle Gn. Rh. 2 cyl. à cardan 500 cc ét. nf, prix 105.000 POULET 265 fg Saint-Martin, 10^e, soir 7 h.
MOTOCONF. 350 cul. ét. nf bs px. 8 r. Fontaine au Roi, 11^e, vis. t. l. j de 19 à 20 h.
VELOMOT. MR 100 b. ét. pns nfs 28000. Flamant 15 r. Marais Champigny s. Marne, dim.
SUPERBE 500 Motobécane sup. cul. ét. gén. de nf. DURAND 40 av. Pted'Asnières-17^e
V. Soyer 350 culb. vis. 19 h. à 21 h. Jacquard 33 rue Denis Papin, Pantin (Seine).
350 TRIUMPH angl. 4 v. MAR 45 r. Jul. Lacroix, Mén 63-30
ZUNDAPP K500 lat. tr. belle 4 v. CHOCAR 2 cité Avenir-11^e
DKW 350 NZ sélect. HAMELIN 15 avenue Clichy, Paris.
NORTON 16 H. + pn. ch. air chal. pièce. div. 110. Dumoulin Bois Bleu Ecouen (S. et O.).
DKW 200 cc à roder rem. à nf pns nfs Léon 30r. Compans-19^e
MONET GOYON 147 cc 2 tps 30000. BECCO 31 r. Cambronne
JONGHI 350 lat. ét. nf Mathéas 89r. Olivier de Serres-15^e
SIDE BMW R12 160000 ou éch. ctre 125 cc. IMBERT Lec. 85-73 (de 9 à 12 h et 14 à 18 h.)
SUP. 600 cc NSU av. side Bernardet dernier mod. à vendre av. garant. s'adr. LUCIEN Motos 9 Pas. Marly Pte Champer
R. GILLET 750 cadre élast. et side ét. impec. LEFEVRE, 51, r. A Pajo, Antony. Ber. 03-38
BSA 1000 1939 pf. pns nfs side 126000. SEXE 43 r. Bois Juliette Champigny (Seine).
MOTOBEC. 125 4 t. latér. tr. b. ét. visible MAR. 52-84.
VAP 4 ét. nf sur vélo conf. f. tél 3 v. Opé. 14-00 P. 417
ARIEL 350 culb. susp. ar. mot pns nfs ét. imp. 170. LAGABRIELLE, 49 r. Louis Blanc, Courbevoie (Seine).
PEUGEOT 500 culb. 4 v. sél. side Bernar. gd rout. ét. nf Ecr. CHEDAL 24 r. de Belgique, Meudon (S.O.).
PEUGEOT 515 4 vit. sélect. 110000 à déb. DUFOUR 75 r. Léon Gambetta, Drancy, soir.
M.R. Passe Partout 100 cc mot. Sachs impec 40000. Loust 148 r. Ruffins, Montreuil.
ZUNDAPP K800 av. ou ss side Précision vis. FREDO, 22 r. de l'Annonciation, Paris, 16^e.
BMW R73 f. tél. susp. ar. r1é 2000 kms 240000. ISARD, 36, rue Sibuet, Paris, 12^e.
VELOM. Peugeot P50 monovit 20000+2 pns. VANTELLOT 45 r. Mathieu, St Ouen, le soir.
JAMAIS roulé Gn.Rh. 800 AX2 ch. pns nfs 105000. GUILLON 248 r. St Jacques-5^e, 18 h.
VELO Randon Herse. André F. 12 av. Prairie, Vigneux (S.-O.)

PART. v. side léger roue ind. porte malle. MAURICE 38 rue Kléber, Levallois-Perret.
TRIUMPH All. 250 cc Hérisson t. b. état. Tél. Odéon 59-01.
CSE achat voit. part vd Velocette orig. 4 vit. sél. pf ét. S'adr. MESAGLIO 133 r. A.G. Belin, Argenteuil (S.-O.).
D.K.W. 350 4 vit sél. orig. ét. impec. 38 rue Hermel, 18^e.
CSE mal. v. 600 Saroléa 38 S ress. éping. 4 vit. sél. side gd tour. av. cap. vis 7 rue Ronsard, Bonneuil (Seine).
Vélot. 125 Terrot sél. Tho-Faure 8 r. Château Landon-10^e
BSA 500 cc WM20 av. side. Porter 96 r. P. Morin Nanterre
Vélot. Peugeot 100 cc 1939. Faure 8 r. Château Landon-10^e
NSU 250 sup. c. nve 2 r. H. Barbusse Villeneuve La Garenne
PART. v. Norton 16 H b. état pns neufs side Carpio. FLO-BERT 4 r. Paul Bert, 11^e.
TERROT 350 lat. sél. 9000 k. JACQMIN 185 r. Vaugirard, 15^e. Tél. Ségur 78-27.
MOTO side R. Gillet 750 cmc neuf side bipl. côté à côté GLON 19r. Lamandé, Paris, 17^e
AFF. pour crossman v. 1 moto complète à remont. moteur NSU 350 super cul. nf boîte BSA roues angl. cadre NSU, magnéto nve, chaînes neuves, pns nfs. BRANCHUT 12 bis r. Boileau, Montrouge. ALE. 18-67 de préférence 13 h. à 13 h. 30
MATCHLESS 350 f. télesc moyeux coniques. MONET, 54 r. de Flandre, Nord 35-31.
SPL. Vélot. mot. Sachs 5000 k imp. Lemaitre, GOB. 97-04.
DKW 350 NZ nve 4 v. sél. sus. ar. origine urg. et pièces dét. moteur DKW 350 SB. C. JOLLY 9 r. des Frères Gillet Saint André les Vergers, Aube
ZUNDAPP 2 cv impec. 95000. DUMAY tél. DID. 37-04.
V. 50000 FN 4 cv bon état Ségur 01-50 de 10 à 18 h.
175 TERROT 2 tub. b. ét. 40 47 r. des Charmettes, Clamart
BMW R61 6 cv f. télesc. susp. ar. av. side Bern. mod. 48, s'adr. POIDEVIN, Bailleul, Oise (près Argentan).
G.R.H. Bernardet 800 imp 150. Notton Camp Ste Livrade L.G..
DKW 200 SB r. br. pns nfs 100.000. VERLINDE 116 av. de la Résistance, Le Raincy.
VELOCAR mot. b. état carb. alu. AUBOURG, Vaison (Vse)
BSA 500 culb. A7 bicycl. nve f. télesc. roulé 500 kms. DAS-PRAT 3 r. Dante, Paris, 5^e.
GN. RH. Maj. 4 cv ét. nf 90 FUSI 20 r. de l'Ermitage, 20^e
BMW R73 neuve deux carbur. phare Bosch. Téléphone Arc. 35-30. GUILHOT.
GN.-RH. 570 culb. side Bern. t-sad b. ét. 100. DAULNE 37 r. Carnot, Levallois, ap. 19 h
V. ou éch. ctre voit. Norton type 6 cv état neuf, voir J. G. Rouen-Chauffage, 11, r. de l'Ecureuil, Rouen (S.-Inf.)
BMW R75 side capote pns nfs 240. BEAUGEZ, Juziers (S.O.)
VELOSOLEX absolument neuf Tri. 16-70.
INDIAN 1200 chromée roulé 200 kms susp. arrière, pneus neufs. TAURY 50 rue Octave Mirbeau, 17^e.
GN.-RH. 750 culb. av. side Bernardet tout impec. 100.000. CARRE, Tanlay (Yonne).
VELOSOLEX impeccable, peu roulé. Téléph. JAS. 37-76.
TR. belle moto Norton 350 culb. état neuf, écrire SERY, à Bacilly (Manche).
TERROT 4 cv culb. type HSSP motr sort. de révis. Px 40000. P. Cocaud, Les Herbiers, Vend.
GN. RH. CV2 500 à cardan avec side Bernardet très bon état. Side Précision luxe 1940 neuf. MATIGOT, 52, avenue Gambetta, Sarlat
BMW R23 3 cv culb. sél. f. tél. ét. impec. midi soir Per. 27-89

TERROT 350 monobloc dyna batt. pns nfs 85. side Bernardet sport châssis pourre silenbloc pneus neufs 25. MOMMEA 90 rue Maurepas. THIAIS (Seine). BEL. 03-35.
25000 MONET-G. 100 cc 2 vit. PASQUINO 192 av. Choisy-13^e
BMW sidecar 750 cc tr. bon état. 100.000. TONNELIER G., Richemont (Moselle).
NORTON 16 H av. side spéc. très belle ligne ensemble impeccable parfait état. GASSE 8 allée du Clôs Dumont, Ermont (Seine et Oise).
VENDS DKW 350 NZ parfait état. CAGNET 16 rue Lakanal Reuil Malmaison (S.-et-O.).
Tandem b. ét. d. plateau 22000 BRUN 14r. de Mondereau Sens
MOTOBECANE 125 4 t. état spl. CAUSARD. Wag. 08-70.
HARLEY nve équip. luxe. AS-SOLA 53 rue Sedaine, 11^e
AJS 4 cv culb. pf ét. 95000. DAUTEL, Brienne (Aube)
DERNY tandem 1949, 85000. CHAPUT à partir 19 h. 9 r. du Moulin des Prés, 13^e.
PEUGEOT 125 cc b. ét. 15 av. Coquelicots, Morangis (S.-O.).
SUP. Zundapp 2 cyl. 500 imp. DEWINGLE, Bapaume, tél. 41.
PEUGEOT type 109 2 cv fabr. 1931 compl. rem. à nf. Cofola 69 r. de Provence, 9^e. Tri.69-19
MOTO OSA Liberty 4 cv parf. ét. 80000. S'adr. DUGUE av. Léontine (rue Alexis Bouvier) Colombes.
GN.-RH. type D4 side Bernar. 500 culb. exc. ét. b pn. 100000 LOUIS 78 r. Pixérécourt-20^e.
SUPER Harley MP 8 cv émail. bleu chro. moteur pns imp. prix 150000 avec side prix à déb. Super Indian 12 CV même état que l'Harley, prix 160000 av. ou sans side LENZI 10 av. Pasteur, Blanc Mesnil.
DOLLAR 350 culb. bon état. BERTRAND 180 rue de Fontenay, Vincennes.
SIDE FN 500 culb. M86 tr. b. ét. VOISIN 53r. Rennequin-17^e
BSA Et. Bleue 500 culb. sél. av. side parf. état, vend. part. 140. ALE. 23-48
BMW 750 susp. AR nve 240. Delmas 86r. Monceau Lab.78-42
MOTOBECANE 3 cv pns nfs ét. nf 55000. RUDAZ 38 rue Aubervilliers, Paris, 19^e.
TERROT 500 RGAS av. side DTP comme neuf. RICHER H. Pouy sur Vanne (Aube).
BMW R73 side Précision moteur R75 dynamo magn. voir Robbe 5 chem. d. Carrières-19^e
SIDE Bernardet. Aenteunius, 22 r. Postes, Aubervilliers.
DKW 250 NZ parf. état 4 vit. sél. 3 r. du Tibre. Gob. 44-23.
NEW-MAP parfait état, 500 cmc. RAMBAUD, 27, rue Franklin, Montreuil.
DKW NZ 350 bon état 105000. LUCAS 161 r Nationale, 13^e.
V. ou éch. Gn.-Rh. 750 culb. X40 side bipl. parf. état gl. BOGAERT 9 r. Crespin du Gast, 11^e, après 19 heures.
GILERA 500 sup. cul. 180. Norton 600 cmc. sélect. 130. Matchless 110. Epaze Zundapp moteurs, décalques NSU. MOTOSTATION 18 av. Galliéni, Bagnolet (Seine).
A vendre side Belgian impec. fourche paral. moyen arrière. Triumph. COMPTE 68 ter r. Marceau, Le Bouscat (Gde).
PEUGEOT P110 lat. 3 cv 45000 Zundapp K500 lat. 4 v. sél. cmc nve 170000, side Précision origine neuf 63000. Vél. Terrot 125 culb. neuf 85000. Vél. Motobécane Poney neuf 35000. Dollar 250 culb. impec. 60000. Grand choix Harley Davidson 750 lat à partir de 115000. Dispon. side Simard neuf 1 pl. et 1 1/2. MOTOS DANTON 14 rue Danton, Levallois Perret. PER. 19-11.
750 HARLEY MP neuve type WLC 800 kms bleu et chrom. Px 150. vis. t. l. jrs sf lundi Gomet 14 bd Chanzy, Gargan

TERROT 500 RDA 4 v. sélect. impec. bas prix, M. Goyon 175 Villiers bon état pneus nfs prix intéress. cause départ. GUERINET 15 rue des Casernes, Bellac (Haute Vienne).
INDIAN 500 2 cyl. état neuf 95000. DURUPT, Vouxe, par Chateaux (Vosges)
SIDE Carpio b. ét. 20000, 36 r. des Ecoles, Charenton, Ent. 05-82, vis. ap 19 h. et dim. m.
MOTO side Terrot 500 RGAS 8500 kms, 164, rue d'Alésia, Paris. Tél. VAU. 36-22.
4 CV culb. Peugeot dern. mod. moto sidecar attel. magnif. nve de mécan et d'état gal. Part. pressé prix à déb. 85. r. Julien Lacroix. MEN. 74-89.
SIDE R. Gillet 7 cv 4 v. sus. ar. BENOIT, Vertus (Marne).
V. cse décès moto B.C.R. 500 Jap susp culb. boîte Sturmey av. side ens. b. ét. L'HERBIER 18 pl. d'Italie. ALE. 34-41.
V. 500 S.B. 2 cyl. DKW ét. nf Apertot Cycles, Mègeve (H.S.)
MOTOCONF. 500 culb 4 v. sél ét. nf b. chaussée. Ecrire SABOUREAU Roger av. Gal de Gaulle, Jonzac (Ch. Mmes).
PART vd Monet-Goyon 5 CV latéral. Prix intéressant. 114, rue Damrémont, 19 h. à 20 h.
INDIAN 5 cv 44 luxe 130. Scooter parachutiste USA immaculés. COLIN C. 11 r. Raye Tortue, Robinson (Seine)
DRESCH 500 bicy. card. bon ét. à roder 60000, 10 rue Eug. Varlin, Gennevilliers ap. 19 h.
DARMONT 3 r. 2 vit. air exc. état. Delco 75000. FOUGERES à Couterne (Orne).
JE LIQUIDE
Avant les vacances :
Harley 750 MP grand luxe. Indian 500 2 cyl. grand luxe. Terrot 4 et 5 CV splendides. Peugeot 4 CV toute chromée. Motobécane 3 CV. DKW 5 CV. Sides Bernardet, Terrot, etc... Motos et épaves à remonter. 20 Indian 5 CV dep. 20.000. Harley 750 MP complètes. Peugeot 135 4 CV culbut. 48. Terrot 4 CV. R. Gillet 9 CV. La maison est fermée Août. FAURIE 8 av. de St-Ouen-18^e Métro La Fourche. MAR. 45-07
G. HERSTAL 500 culb. 4 vit. sél. origine modèle supersport an 38. Triumph allem. 350 cc 2 tps 4 vit. sél. ent. nve roulé 300 kms, émail. ivoire et bordeaux, photo sur dem. S'adr. P. NORMAND, Berson, Gironde
VELO mot. aux. TEDDY 129 fg St Antoine, Paris. DID. 16-22
ON DESIRE ACHETER
PART. ach. selle bipl. sacoch. 750 Harley le matin t. l. j. sf L. M. Pierre Fla. 23-39.
J'ACHETE ttes pièces détach. ou ens. de motos de marques étrangères. A.M.P. 21 rue Monge, Pu'caux. LON. 02-63.
CHERCHE pièce. moto DKW 2 cyl. refr. à eau. BOURDET 59 r. des Amandiers, Paris, 20^e.
ACH. épave Gnome Rh. 250. BOREL 2 av. Madeleine, Soisy s. Montmorency, Enghien 26-25
ACH. cyl. 175 cmc culb. mot. Zurcher type AN. Planacassagne, Moissac (Tarn et Gar.).
CH. épave BMW R51, R23, 350 NSU ou DKW. Maurice RE-NAUD à Sermiers (Marne).
AC. bloc. mot. 350, f. of. av. dét. et px Cottin, Redon tél. 95
ECHANGES
ROYAL ENF. 350 cul. 5000 k. 100000. 2 r. Alsace Levallois
V 16H Norton ou éch. Simca 5 Guyomard 4 r. Vaugirard-6^e.
VD ou éch. ctre moto. b. ét. Amilcar 7 cv sport, 70, rue Hoche. GERARD, Bagnolet.
SALLE MANGER chène clair m. ctre moto 4 cv occ. MAURY 69 fg St Martin, Paris.
DKW 350 NZ impec. E. noir t. sad + mot. ept rech. ctre BMW Zundapp DKW 500 ou + GEITER, Escaudain (Nord).

VOITURES A VENDRE
AMILCAR 7 cv M2 mot. rodage pns nfs 160. 8 r. Maurice Ber-teaux, Ivry, Pte Choisy.
AMILCAR CGS sport car Pordino ROMERO Ség. 58-02
5 CV Citroën b. ét. car basse pns nfs 74 rue Maubeuge.
Amilcar 7 cv CGS. Lemaitre BAL. 46-24. Poste 393. 75.000
SUPER 5 Roséngart b. ét. 115 ROBINSON 33-12 ap 20 h.
402 Peugeot roadst. t. b. parf. ét. Guichard 18r.Vienne, Lab.11-50
VDS splend. G. Irat 6 cv ou éch. c. moto ou sidecar réc. Sceaux R. 204 r Belleville-20^e
COACH mona 4 mot. 7000 kms 4 pl. 2 port. gar. except. 135. Dubuc 191 b. Créteil, St Maur
PTE voit. genre Rovin 2 pl. ét. nf Ecr. Lugui 36 r. L. Frot.
BEAU cabr. Georges Irat 6 cv MDU 4 comme neuf. FRANCO 16 r. du Maine Nantes (L.I.)
A vdre Motocar Rovin ét. de nf tél. Copernic 34-17.
DIVERS
V. cais. Stoye seule avec siège bache-pare-br. GUT. 59-08.
V. Pneu nf 11x45. DEVAUX 42 r. J. B. Charcot, Courbevoie.
VELOS camping 6 vit. homme et mixte. Chanson 41 r. St-Denis-1^{er}.
A V tandem Pitard mot. aux. Cycle Rex équipé pr camping ét.nf. Chanson 41r.St-Denis-1^{er}
V. pneu 26x350 ex. ét. R. PE-NOT, 29 r. de Gergovie, Paris
VD pneus 27x400 nfs, 26x3x50 Routet 20 r. Pontifs, Igny S.O.
REMORQUE moto suspendue roues renforcées 10000 fr. RO-BERT 17 r. Bateliers, Clichy.
V. pn. 27x4 nf ch. nve 3,50-19 Tél. 340 Pierrefitte.
C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Leval-lois, pièces pour moteurs Chaise et boîtes Burman.
GLOBES ALBALITES pour éclairage de magasins et bu-reaux, bas prix, photo sur de-mande à MOTO-REVUE.
INDIAN 1200 CAV 500 GDA pièces orig. embiell. pistons, axes, segments, soupapes, gui-des, joints culasses, pignons, boîte, disques embray. châssis side, sacoches d'origine nves, moteurs 1200 complets. TAURY 50 r. Octave Mirbeau-17^e.
V. Cadre fourche roues pneus Terrot RGST. TOLLET 41 rue Paul Bert, St-Etienne (Loire)
2 VELOS homme Motobécane et Radior neufs Terrot bon état. Alycon dame b. état bas px. MOTO-REVUE 12 r. Cléry
SIDE Bufflier gche 29000 b. état. LOISEL 21 rte d'Elbeuf, Sotteville les Rouen (S.-I.).
V. boîte 3 vit. Motobécane 100 cc. BARDE C. Evran (C d N.)
VENDS Magnéto France type H3D dble allum. nve prix int. MONTAGNE 24 rue Tripiet, Noisy le Sec (Seine).
REVIL Ets 82 av. des Ternes ETO. 15-53, seul spécialiste pour tous équipés et accessoir. motos, cycles, autos, tabliers cuissards, casques, sacoches, ten-sad, poignées tournantes, dessus de selle, caoutchouc, accus, sélect., pare-brise, etc.
V. 2 pneus 26x3,50 état neuf. LAMAL 8 r. Paris, Joinville.
V. moteur 2 cyl. 500 lat. G.R. av. bte compl. sf magn. et kick CLAUZEL, Montbézon (T.G.)
URGENT cherche cadre CM1 Gnome-Rhône double berceau ou Motobécane R.23, 3, rue Tournieroux Picard, à Saint-Maur (Seine).
VDS pneu nf 26x3,25, cadme Zundapp 50 nf. VANVACAS 13 pl. Gare, Villemonble (Seine)
CANADIENNE acajou neuve SIX 17 r. Sadi Carnot, Bagno-let. Tél. Avren 34-92.
FONDS DE COMMERCE
CYCLES motos rep. art. sport Ivry sur Seine, log. 3 pièces. Téléphone ENT. 34-41.

**1930, FABRICATION REPRISE
ET... ATTENDUE 1949**

pour une Dépense de UN Franc par litre :



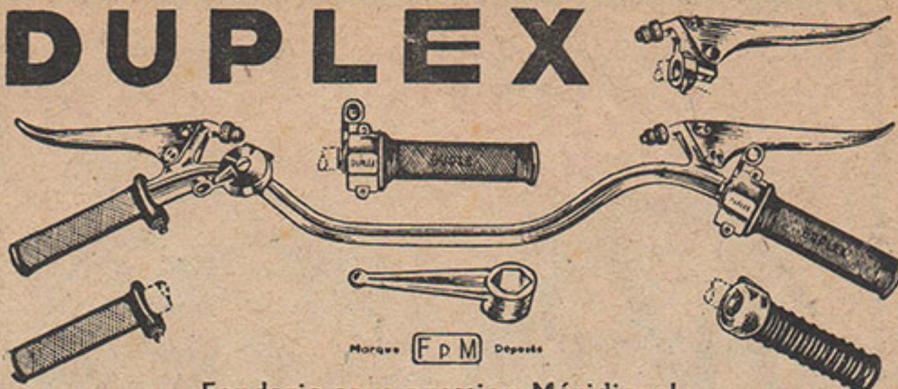
Charles BOISSEAU

Ajoutées au carburant :
Suppriment : cliquetage et calamine.
Economisent : Essence 10 à 20 % ; Huile 20 à 30 %.
CHEZ VOTRE GARAGISTE ou
111, Boulevard Magenta — PARIS (10°)
LA BOITE DE 50 TABLETTES :
Pour 250 litres 250 frs
(plus frais d'envoi)
Pour 1 ou 2 boîtes 55 frs
Pour 3 ou 4 boîtes 70 frs
Pour 12 boîtes 125 frs

REFERENCE M.R. 496 COMPTE CHEQUE POSTAL 1662-40

ACCESSOIRES, POIGNEES TOURNANTES

DUPLEX



Fonderie sous pression Méridionale
**SEMONSU - BERAUD 46, 48, rue Sainte
MARSEILLE**

METALLISEZ vous-même

your moto, your vélo
avec LE BIDON-PISTOLET
SPRIDO - CELLA
EMPLI DE LAQUE-EMAIL
Sec en 5 minutes



Gros - Détail
SPRIDO
16, av. de la
Gde - ARMEE
LAQUE CELLULOSIQUE
SPRIDO-CELLA
Laque Synthétique Bricolor
Tous produits entretien auto

MOTO - RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18° — MON 24-40
Toutes Marques Françaises et Etrangères
SPECIALISTE B.M.W.

Motocyclistes ! Je possède plus. ptes voit. tr. bas prix.

SANDFORD moteur RUBY à remonter 25.000 - SANDFORD
surbaissée moteur RUBY ét. nf. 75.000 - Deux 5 CV PEU-
GEOT C.I. bon ét. très bas prix. - ROSENGART cab. décap.
4 pl. 1939 - Et. nf. 5 CV CITROEN car. canad. bas px - Cab.
décap. gd sp. trac. av. 2 pl. TRACTA - tr. beau mécan. nve.
Ferais reprise motos - 85 r. JULIEN-LACROIX - MEN. 74-89

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

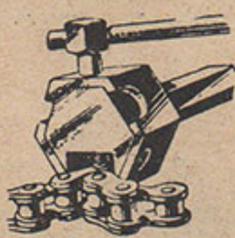
Atelier de réparations et
mise au point de moteurs
de marques allemandes

CRUPDA

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

CHROME - CUIR

38, rue du Château-d'Eau, 38
PARIS-10° Tél. : Nord 08-09
Tous vêtements de cuir
pour la Moto et la Ville
Catalogue gratuit sur demande



Le dérive-chaîne EKA

Pour toutes chaînes vélomoteurs et motos
Pas de pièces mobiles, pas de prise de jeu
Se met facilement dans la sacoche
L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE
9, RUE BELIDOR — PARIS (17°)

PISTONS MAHLE

montés en série par les Constructeurs
désormais disponibles
B.M.W. D.K.W. N.S.U. ZUNDAPP, TRIUMPH, etc.
A. CHARDONNET
16 ter, rue Et.-Marcel, PANTIN — NORD 99-40

SILENCIEUX WILMAN

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



Modèle à passage libre des gaz — Silence parfait sur
quatre temps — Même puissance qu'à échappement libre
3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

ELECTRO-VULCANISATION

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

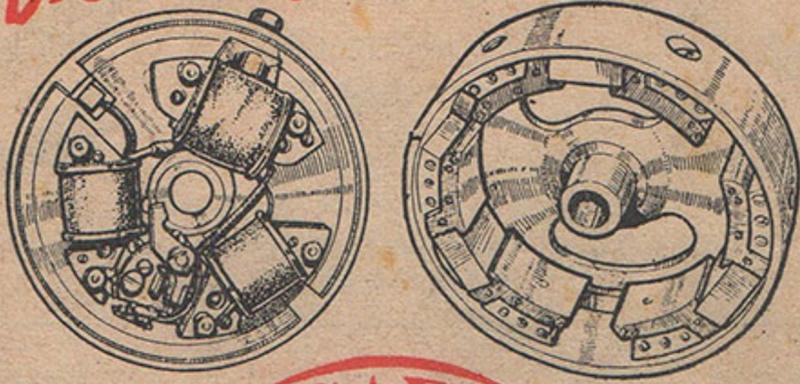
B.M.W.
Agent Général

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

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2°)

Volants Magnétiques



ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour Vélocipèdes et Motos — Moteurs
auxiliaires - Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels

TOUTES PIÈCES 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 PARMENIER — 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)

L. SIMARD

« LE SIDECAR SANS CONCURRENCE »

12, rue Antoine Primat à VILLEUBANNE
(Rhône)

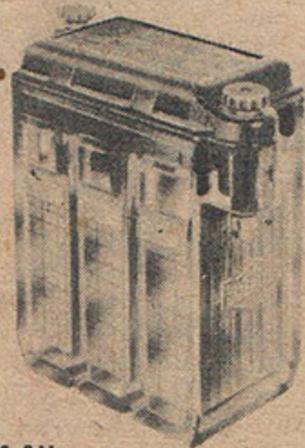


Vous présente une gamme unique de prix :
29.500 - 34.000 - 41.000 - 42.500 - 43.000
46.000 - 51.000 - 54.000 - 59.000 - 62.000

Permettant de satisfaire tout amateur de
sidecar et maintient sa devise :

LA QUALITE MAXIMUM
10.000 FRANCS MOINS CHER

Conçue et fabriquée spécialement pour la moto



6V.14AH

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

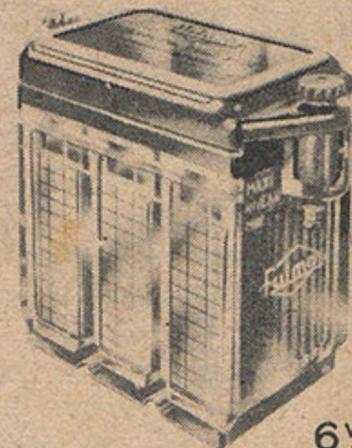
Étanchéité absolue

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