

# Moto revue

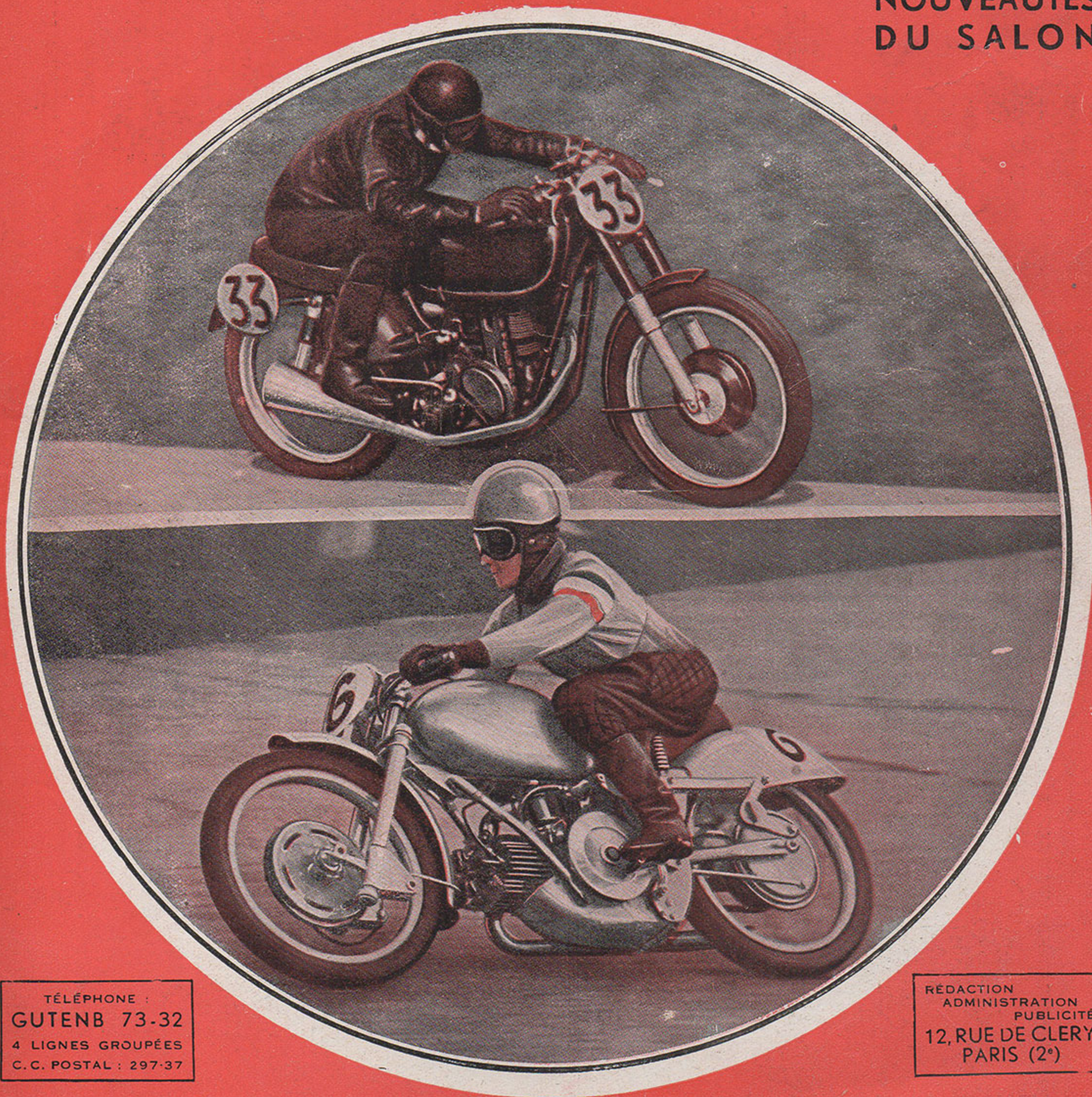
37<sup>e</sup> ANNEE. — N<sup>o</sup> 960. — 28 OCTOBRE 1949.

Provisoirement  
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :

25 frs

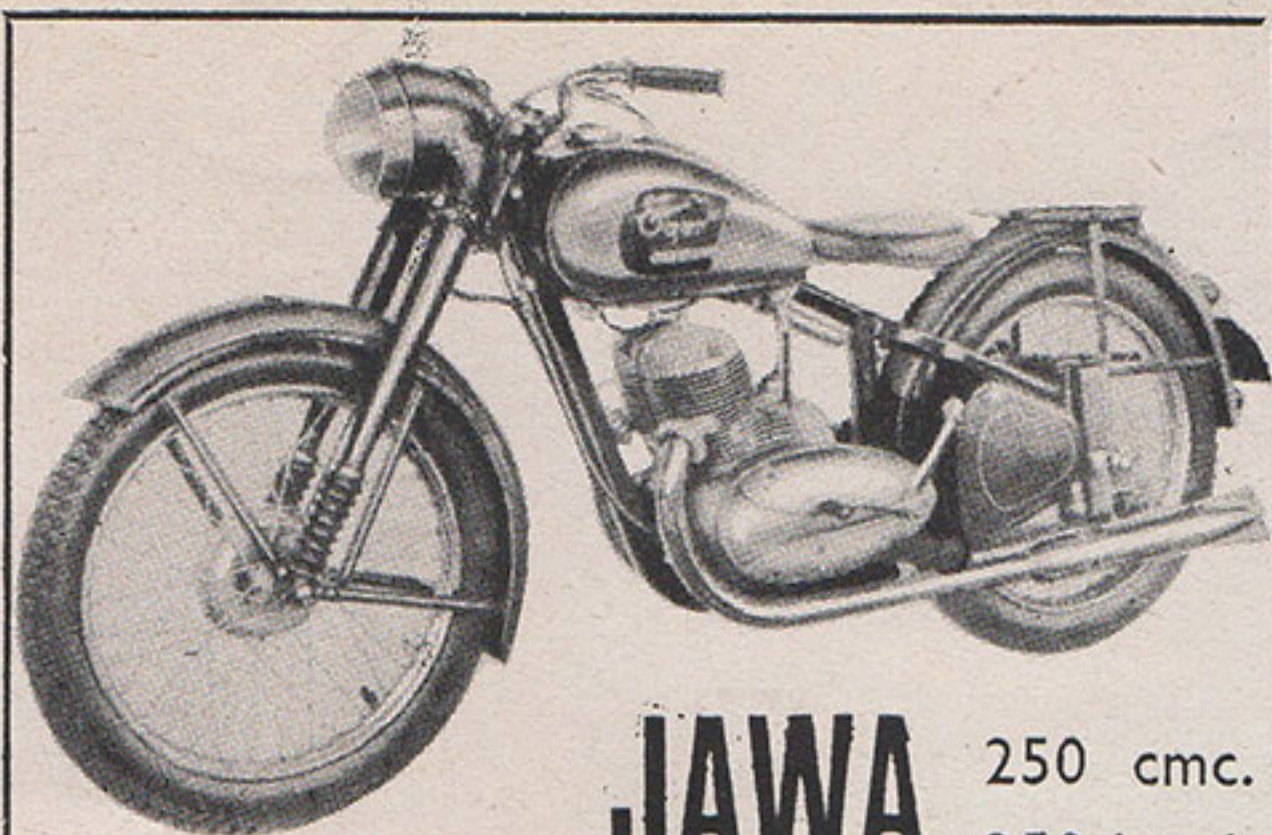
NOUVEAUTES  
DU SALON



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

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLERY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

CHAMPIONS DE FRANCE 1949  
Georges Monneret (350 A.J.S.) - Jean Behra (500 Guzzi)



**JAWA** 250 cmc.  
350 bicyl.

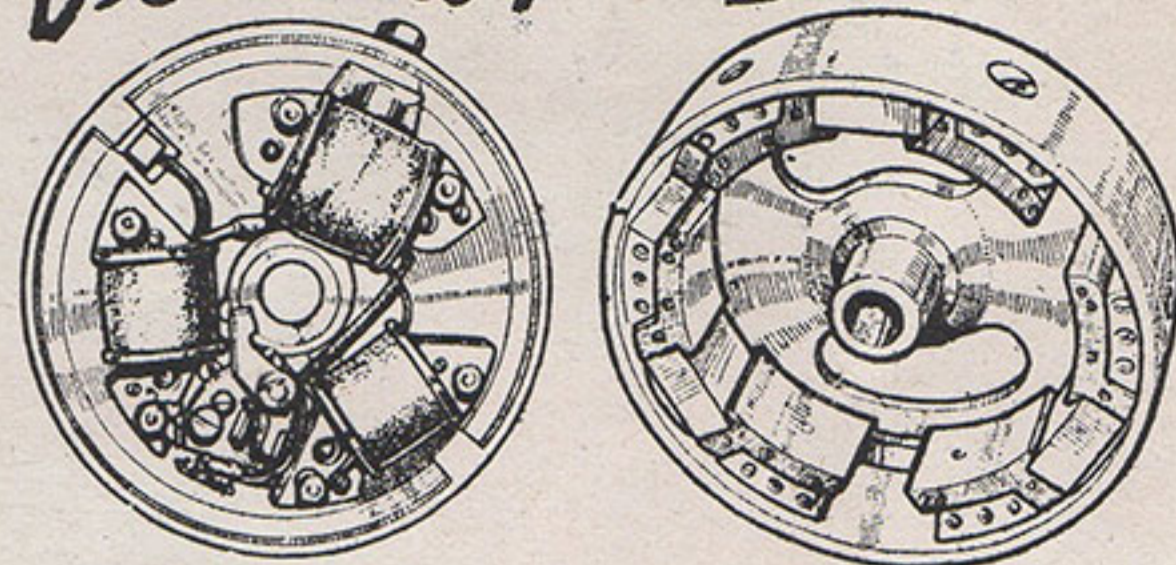
Fourche avant télescopique  
Sélecteur au pied - Débrayage automatique  
Suspension Arrière

**DISPONIBLES RAPIDEMENT**  
**STOCK PIECES DETACHEES**

Agent général pour la France et l'Algérie :  
Ets POCH, 127, av. de Neuilly - Neuilly-s-Seine  
Tél. : SAB. 61-70

CONCESSIONNAIRES POUR PARIS :  
**NIEL - GARAGE** 8, rue Fourcroy - 17<sup>e</sup> WAG. 52-62  
**JEANNIN** 11, av. de la Porte-de-la-Plaine - 15<sup>e</sup> LEC. 80-62

# Volants Magnétiques



## ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

## TOUTES PIECES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais  
les plus réduits

Service Réparation — Echange Standard

## Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles  
21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX  
Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

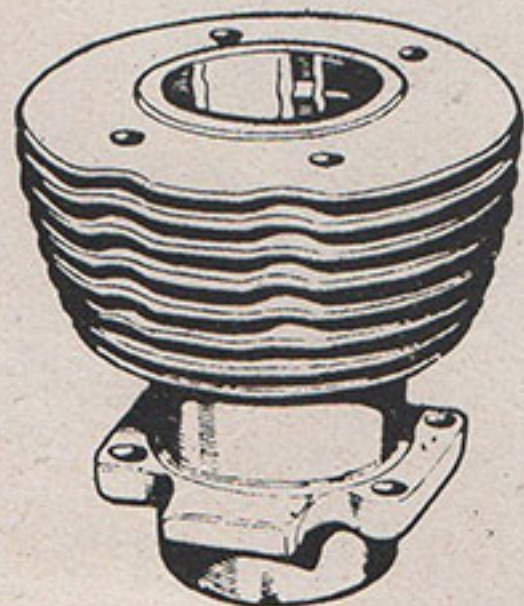
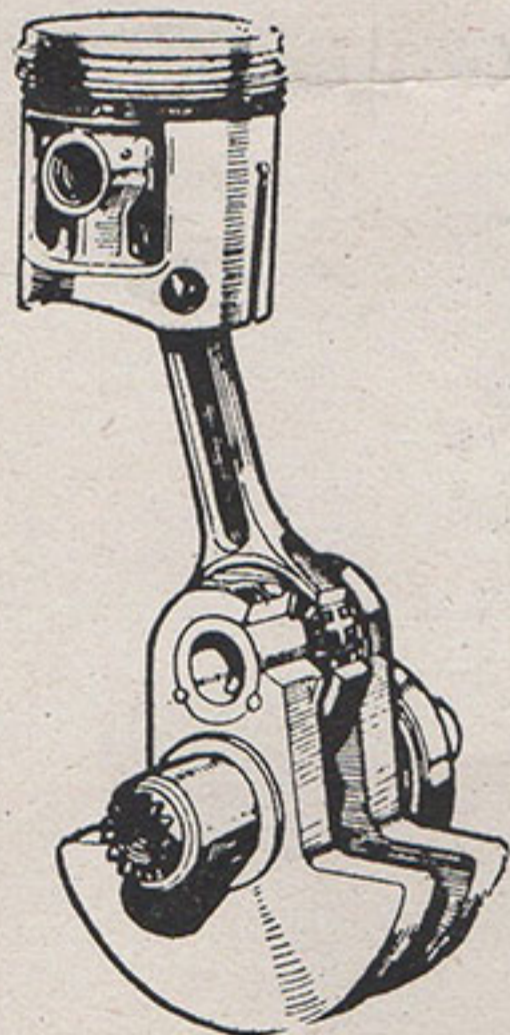
Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS  
154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)  
Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED  
61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

RÉFECTIONS  
D'EMBIELLAGES  
RÉALÉSAGES  
DE CYLINDRES

TRAVAUX GARANTIS  
EXECUTES  
PAR SPECIALISTES

FOURNITURE  
DE TOUTES PIECES  
DETACHEES

PISTONS COMPLETS  
ACCESSOIRES



Agent général  
BOITES DE VITESSES  
et PIECES DETACHEES

## STAUB

SALON DE L'AUTOMOBILE  
Stand n° 1, Salle M, 2<sup>e</sup> série

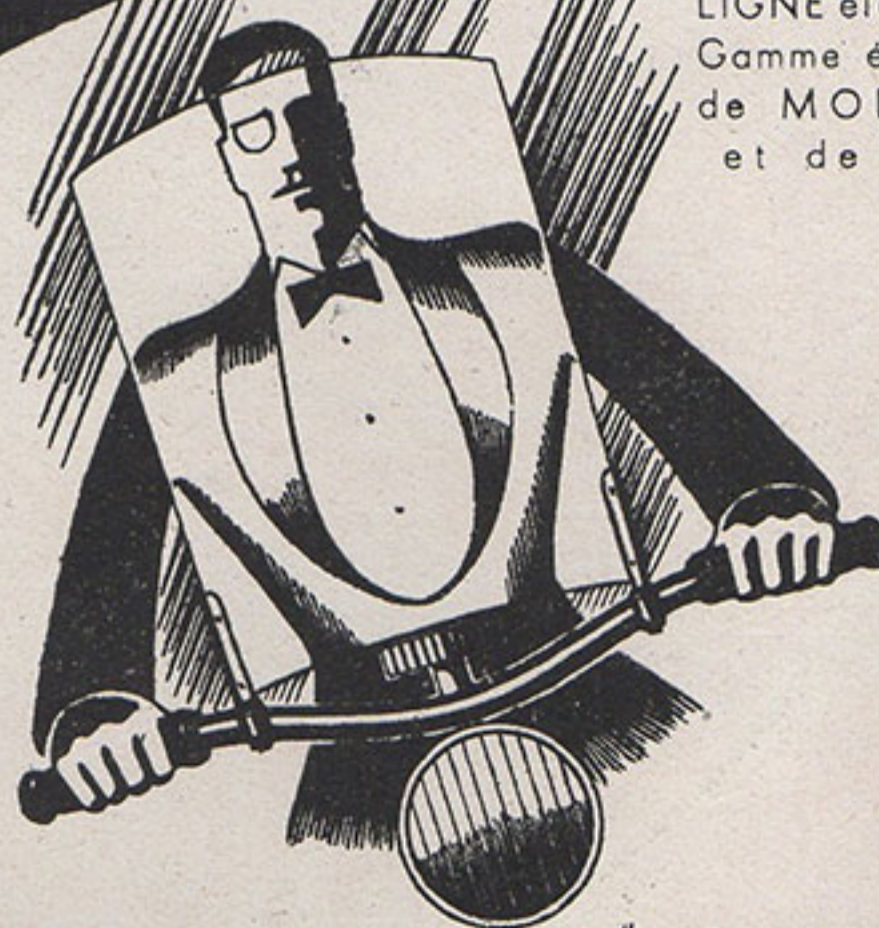
## PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23  
PARIS-17<sup>e</sup> Tél. ETO. 12-46

Parfaitement abrité  
derrière

# PARA-GLAX

PLEXIGLAS DE 3<sup>m</sup>/<sub>m</sub>  
GLACE profilée  
LIGNE élégante  
Gamme étendue  
de MODÈLES  
et de PRIX



LE SEUL PARE-BRISE QUI PROTÈGE  
RÉELLEMENT SANS FREINER LA MACHINE  
NI GÊNER LA VISIBILITÉ !!

17, Rue Condorcet  
PARIS 9<sup>e</sup>  
(Près gare du Nord)

Agents demandés  
France  
Exportation

Voyez nos modèles  
"Grand Tourisme"  
"Panoramique"



"MOTO GUZZI,"

En 1949

LA

# "MOTO GUZZI"

a remporté

*avec B. Ruffo*  
le CHAMPIONNAT du MONDE - classe 250

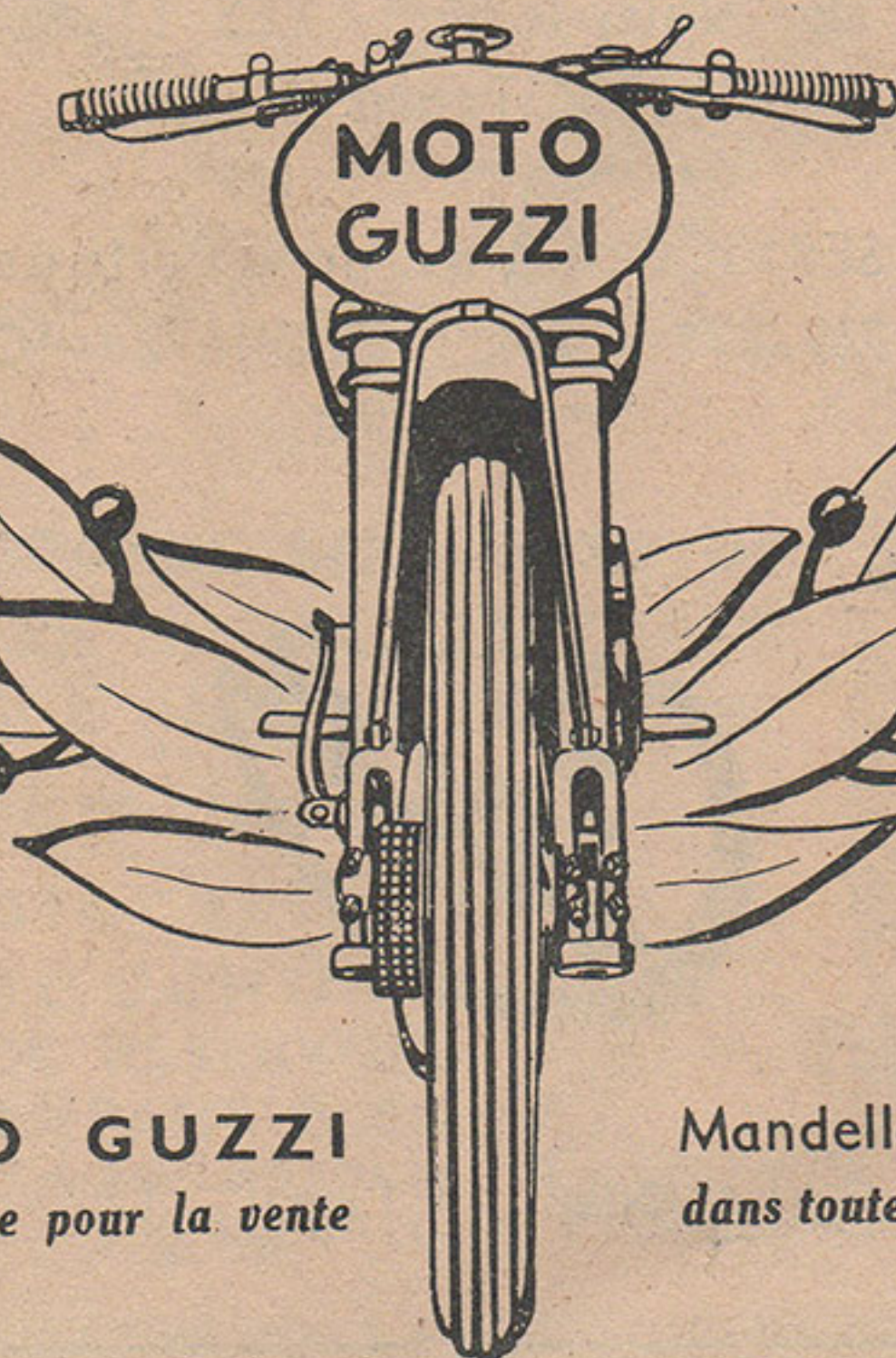
*avec E. Lorenzetti*  
le CHAMPIONNAT d'ITALIE - classe 500

*avec B. Ruffo*  
le CHAMPIONNAT d'ITALIE - classe 250

*avec J. Behra*  
le CHAMPIONNAT de FRANCE - classe 500

*avec B. Musy*  
le CHAMPIONNAT de SUISSE - classe 250

*avec S. Postma*  
le CHAMPIONNAT de HOLLANDE-classe 250



Sté p. Act, **MOTO GUZZI**  
Concessionnaire pour la vente  
Huile Shell

Mandello del Lario (Como)  
dans toute l'Italie et à l'Etranger  
Pneus **Pirelli**

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

LA SELLE REYDEL  
SUSPENSION SANDOW

LA SELLE REYDEL  
SUSPENSION SANDOW

**LA SELLE**

**REYDEL**

**...TELLEMENT MIEUX...**



Des milliers de trains sillonnent jour et nuit le réseau ferré français, dont de parfaites installations mécaniques et électriques permettent l'intense trafic.

En particulier, des appareils de signalisation : sémaphores, disques, feux de couleur, crocodiles, etc., garantissant la sécurité des voyageurs, sont installés à tous les points importants du réseau...

Les piles **AD** de la **CIPEL** ont été choisies pour en assurer l'alimentation électrique.

La **CIPEL** (Compagnie Industrielle des Piles Electriques) marques **AD** et **MAZDA**, fait fonctionner ses piles, productrices d'énergie électrique, sur tous les points du territoire. Sans surveillance, sans entretien, elles assurent sans défaillance le fonctionnement des signaux automatiques.

*Usagers des Piles électriques, saviez-vous cela ?*

La **CIPEL** fabrique des piles qui durent et se conservent. Voilà pourquoi les piles **MAZDA** sont les meilleures.

N'hésitez pas, exigez de vos fournisseurs les **PILES MAZDA** de la **CIPEL**



★  
LA PILE  
**MAZDA**

*c'est la lumière en conserve*



PUB.  
BC

**Cie INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DU CYCLE & de L'AUTOMOBILE**

153, rue de Noisy-le-Sec - LES LILAS (Seine)  
Tél. : BOTzaris 67-24

STATION SERVICE : 19, av. de la Porte des Ternes  
PARIS-17<sup>e</sup> - Tél. : ETOile 23-40

**Moteur Auxiliaire**  
**« VELOREVE »**

A ENTRAINEMENT  
SUR LA ROUE AVANT  
ET DEBRAYABLE  
EN MARCHE

**Cicco**

**AVERTISSEURS**

PUISSANTS  
POUR VELOMOTEURS  
ET MOTOCYCLETES  
A DEUX PAVILLONS  
ACCORDES

BALCON - STAND 14

# SCOOTERS **BERNARDET FRERES** SIDE-CARS

## PRODUCTION 1950

### SCOOTERS

125 cmc. - Sans permis

Modèle Standard 112.000

Modèle Luxe 122.000

250 cmc.

Modèle Standard 135.000

Modèle Luxe 145.000

Suspension AR — Klaxon  
Démarrage électrique

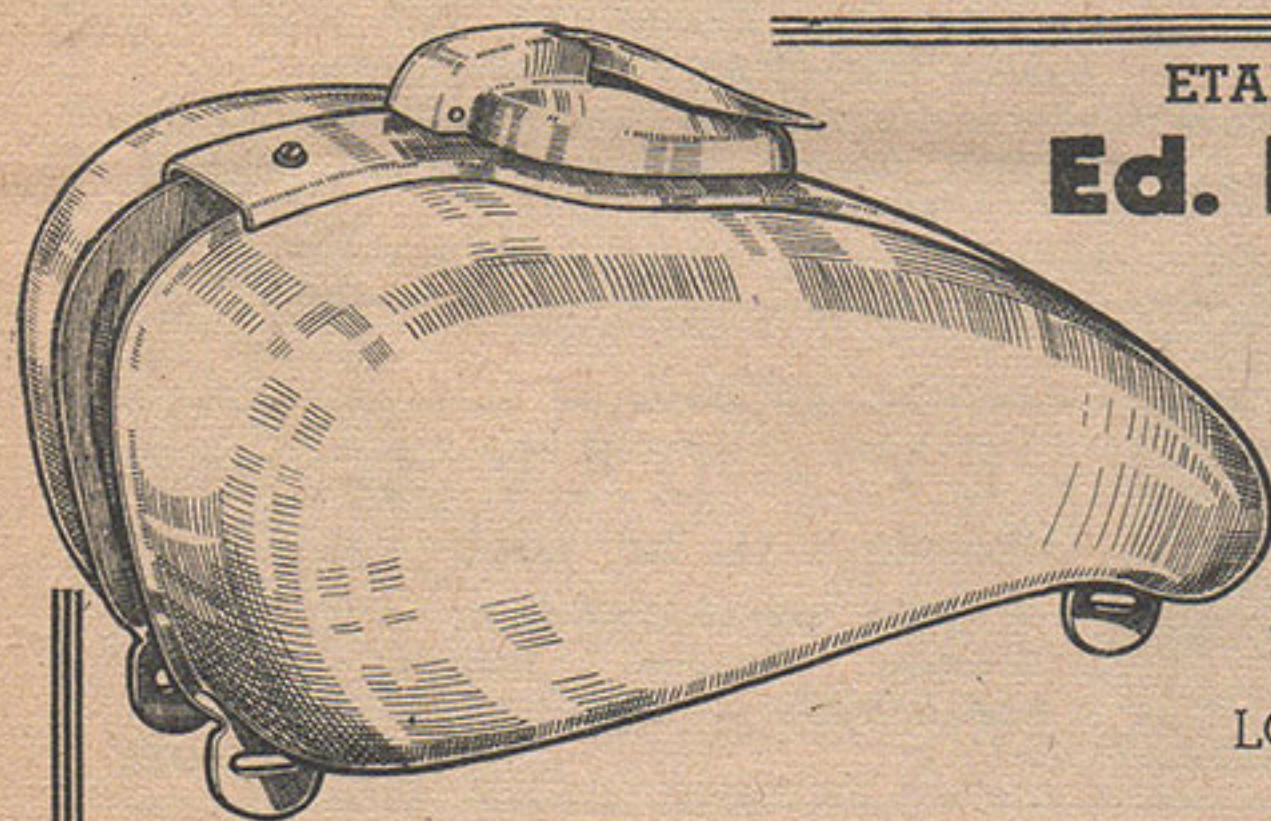
### SIDE-CARS

Grand Routier

46.700

Sans pneu ni chambre

Demandez nos Catalogues aux Ets BERNARDET Frères, 104, avenue de la République  
Tél. : ALE. 24-20 et 24-21 CHATILLON-S-BAGNEUX

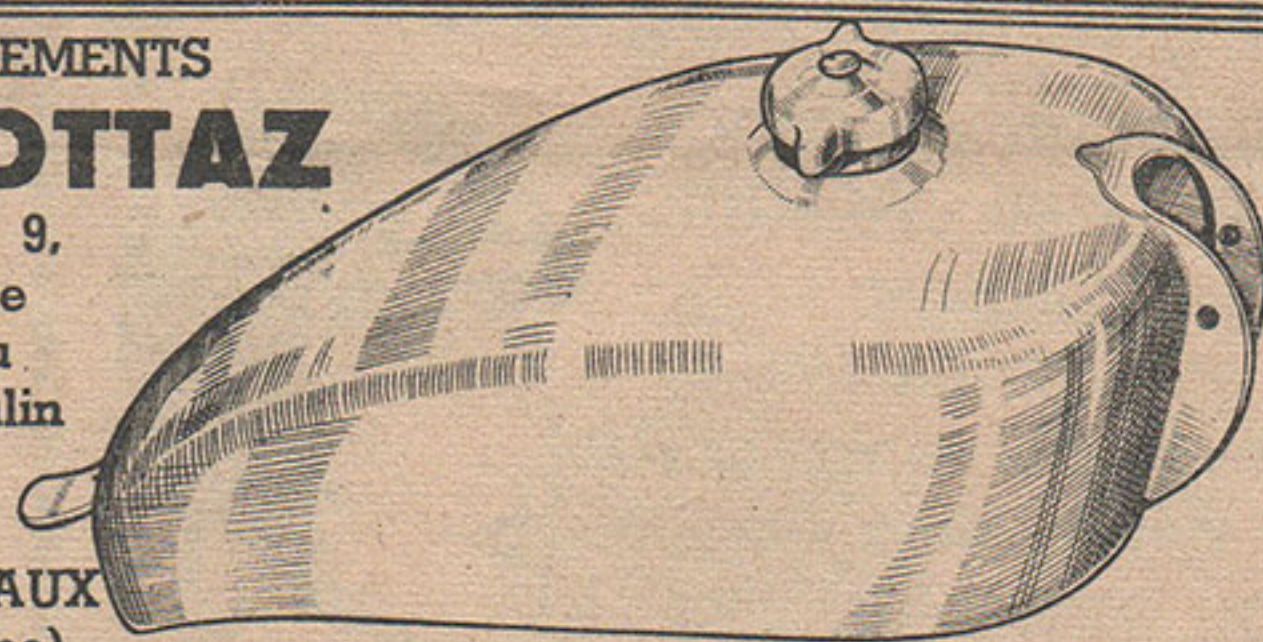


ETABLISSEMENTS

**Ed. MOTTAZ**

7 et 9,  
Rue  
du  
Moulin

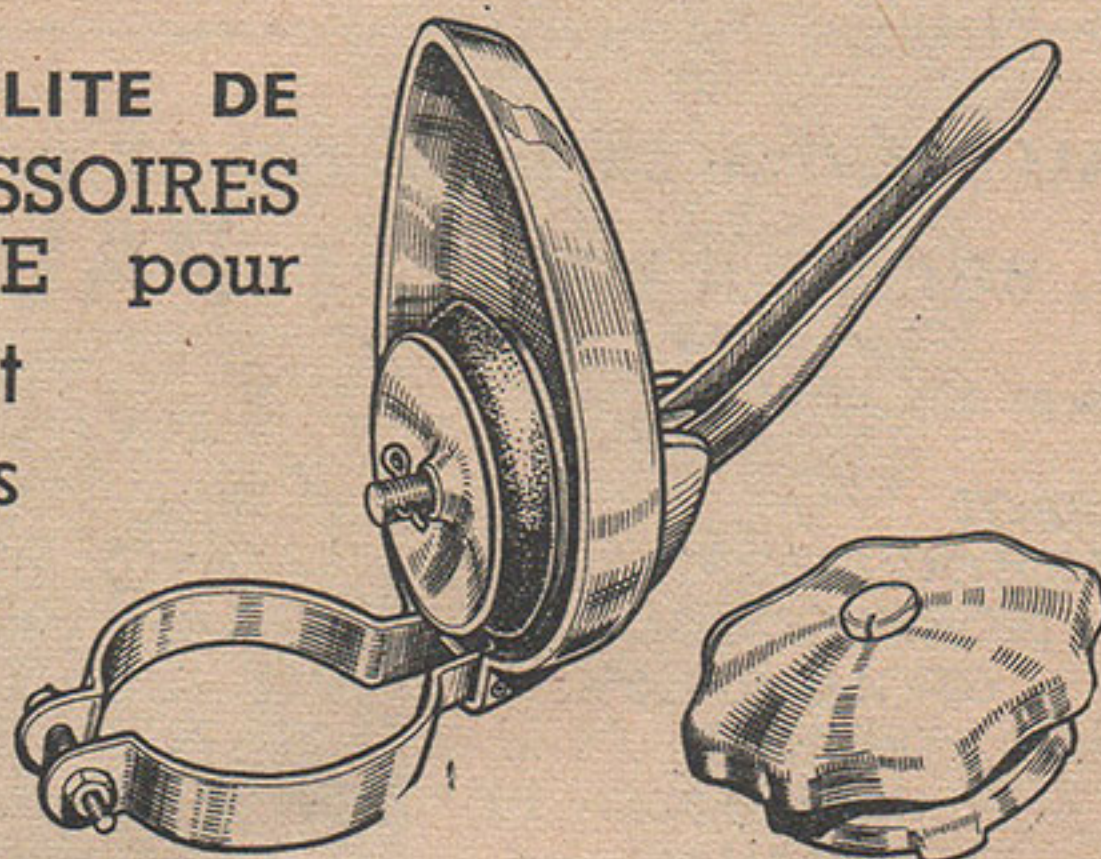
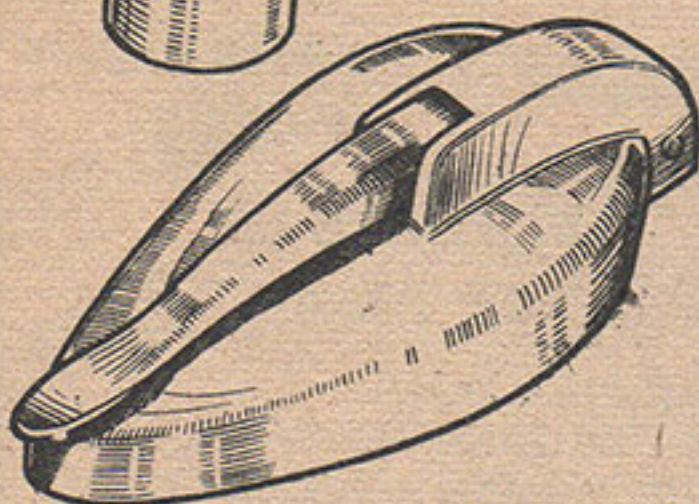
PUTEAUX  
(Seine)  
LONG. 05-55



LA PLUS GRANDE SPECIALITE DE  
RÉSERVOIRS et ACCESSOIRES  
de TOLERIE EMBOUTIE pour

vélocycles et  
motocyclettes

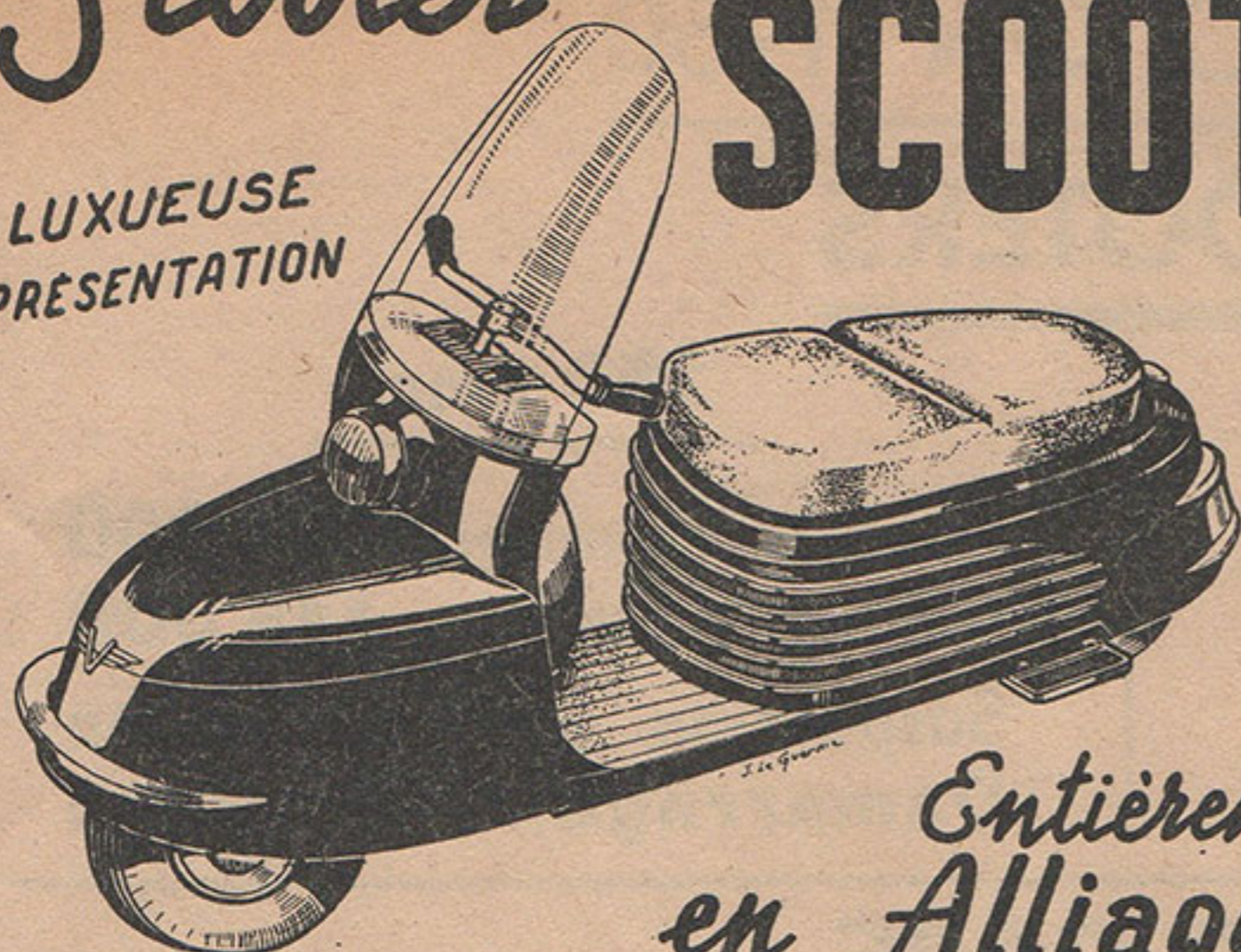
BOUCHONS  
DE RESERVOIR  
EXPANSIBLES  
(Système MOTTAZ)



FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

# Scooter

LUXUEUSE  
PRÉSENTATION



# SCOOTAVIA

# 125

LONGUEUR.	2 <sup>m</sup> 05
LARGEUR AU GUIDON.	0 <sup>m</sup> 75
HAUTEUR AU PARE-BRISE.	1 <sup>m</sup> 35
FREINS DE 130 m/m.	
ROUE DE RECHANGE.	
POIDS A VIDE.	55 kg
MOTEUR LARDY 125 cm <sup>3</sup>	
REFROIDISSEMENT PAR TURBINE	
VITESSE MAXIMUM.	75 km/h
ECLAIRAGE PAR ACCUS 6 VOLTS	

Entièrement  
en Alliages légers

CATALOGUE  
ILLUSTRE  
SUR DEMANDE

## Productions

## SCOOTAVIA 117. RUE MANIN PARIS. 19

## Le Casque FN

RESISTANT aux CHOCS  
LES PLUS VIOLENTS

LE PLUS LEGER  
DU MONDE

A sauvé la vie aux plus  
grands champions.

EN VENTE PARTOUT

FN, 8, Faubourg Poissonnière — PARIS (10<sup>e</sup>)



60<sup>e</sup> Année **MOTOS DEPREZ CYCLES**  
 187, r. Armand Sylvestre, COURBEVOIE - DEF. 07-01 - 07-02  
 Agence VELOSOLEX — Station Service  
 Dépositaire Peugeot, Motobécane, Gnome-Rhône, Monet-Goyon  
 Scooter AGF, Sidecar Buffier, Remorques, etc...  
 DEPANNAGE IMMEDIAT  
 REPARATIONS — PIECES DETACHEES

## HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Sault - PARIS-12<sup>e</sup>

— Stock pièces détachées —  
Echange Standard Complet  
REALSAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

### AU SERVICE DE LA MOTO ET DU CYCLE - MACHINES ET EQUIPEMENT

1, RUE DE RIVOLI

## St-PAUL MOTOS

Métro St-Paul - ARC. 71-46.

Agent des grandes marques

TERROT  
MOTOCONFORT  
MONET-GOYON  
GNOME-RHONE  
TRIUMPH  
ORIGAN  
RAVAT  
ETC...

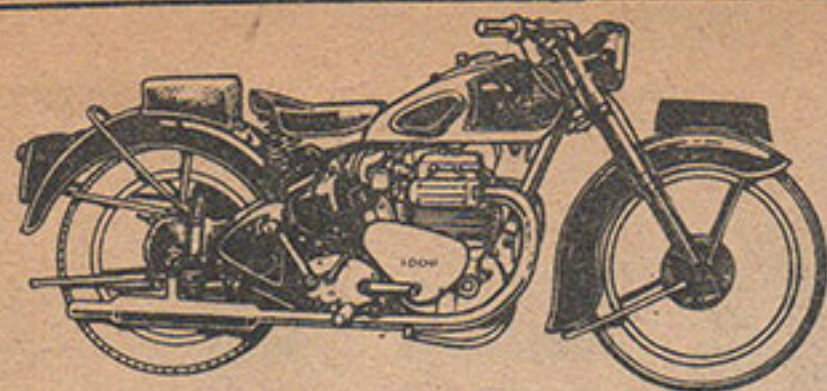


VENTE LIBRE

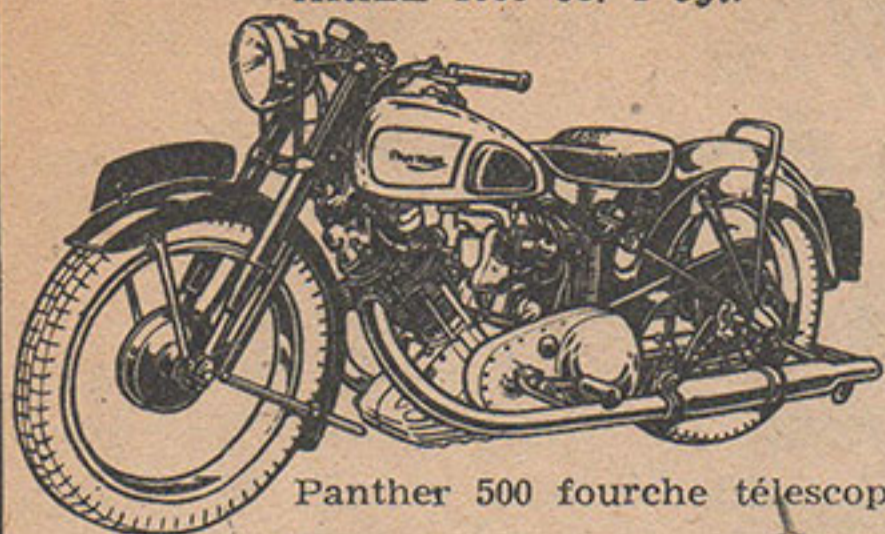
de tous vélomoteurs  
et motos

LIVRES DANS LE  
PLUS BREF DELAI

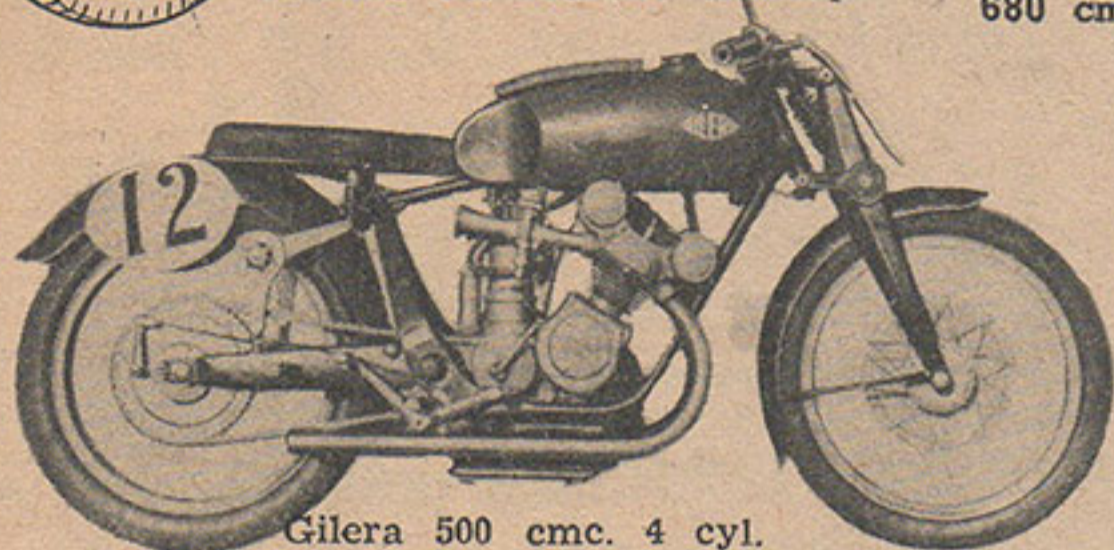
Magasin ouvert  
tous les jours  
(dim. matin)



ARIEL 1000 cc. 4 cyl.



Panther 500 fourche télescop.



Gilera 500 cc. 4 cyl.

UNE VISITE VOUS EDIFIERA  
MAGASIN D'EXPOSITION :

50, RUE BRUNEL, 50 — PARIS (17°)

Métro Argentine

Tél. : ETO. 24-66

SALON : STAND 57 - GRANDE NEF

## La plus grande représentation étrangère chez Paul LADEVÈZE

VENEZ ADMIRER LA PLUS RAPIDE MOTOCYCLETTE DU MONDE,  
la 500 cmc. 4 cylindres GILERA (205 kms 252 dans l'heure) ainsi que  
les 125 cmc., 250 cmc. et 500 cmc. (vente avec devises).  
Les ARIEL 1000 cmc. 4 cylindres, aluminium. Les 500 cmc. twin. 500 R.H. à  
suspension AR.

Les PANTHER 250 et 350 cmc. vente en francs français.

Le fameux vélomoteur « IMME ».

OCCASIONS COMME NEUVES, GARANTIES :

TRIUMPH Twin 500 cmc. année 1948 fourche télescopique - ROYAL-ENFIELD  
500 cmc. année 1949 fourche télescopique neuve 400 kms. - NORTON E.S. 2  
500 cmc. fourche télescopique, suspension AR. (en caisse neuve). - TRIUMPH  
Twin Année 1947, 350 cmc., fourche télescopique, suspension AR. - CONDOR  
680 cmc. flat-twin, cardan, année 1948. 1.600 kms. - NORTON course MANX  
fourche télescopique suspension AR. état neuf.

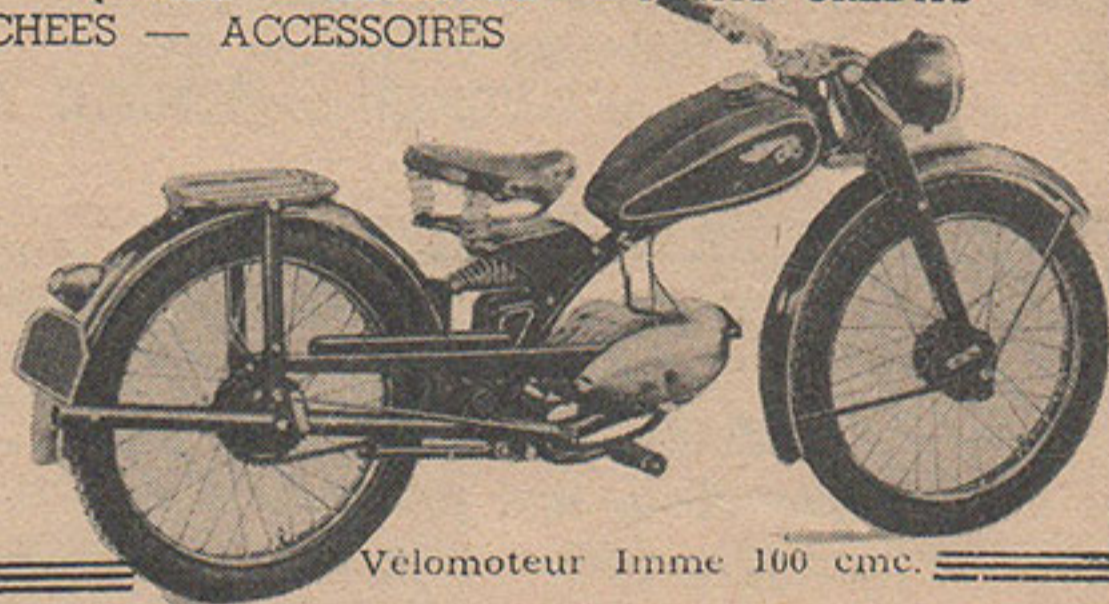
VELOMOTEURS, SCOOTERS, LIVRABLES DE SUITE

50 occasions garanties en motos étrangères.

Epaves toutes marques, pouvant être immatriculées.

VENTE — REPRISE — ECHANGE — PETITS CREDITS

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES



Velomoteur Imme 100 cmc.

## Les gants CALVI de MILLAU



Fabricant spécialiste du  
Gant pour Motocycliste

Pour envoi rapide :  
adresser demande échan-  
tillons et commandes :

**Gants CALVI**

31, av. de l'Opéra, PARIS

VENTE à Commerçants Revendeurs

MOTOSPORT marque déposée

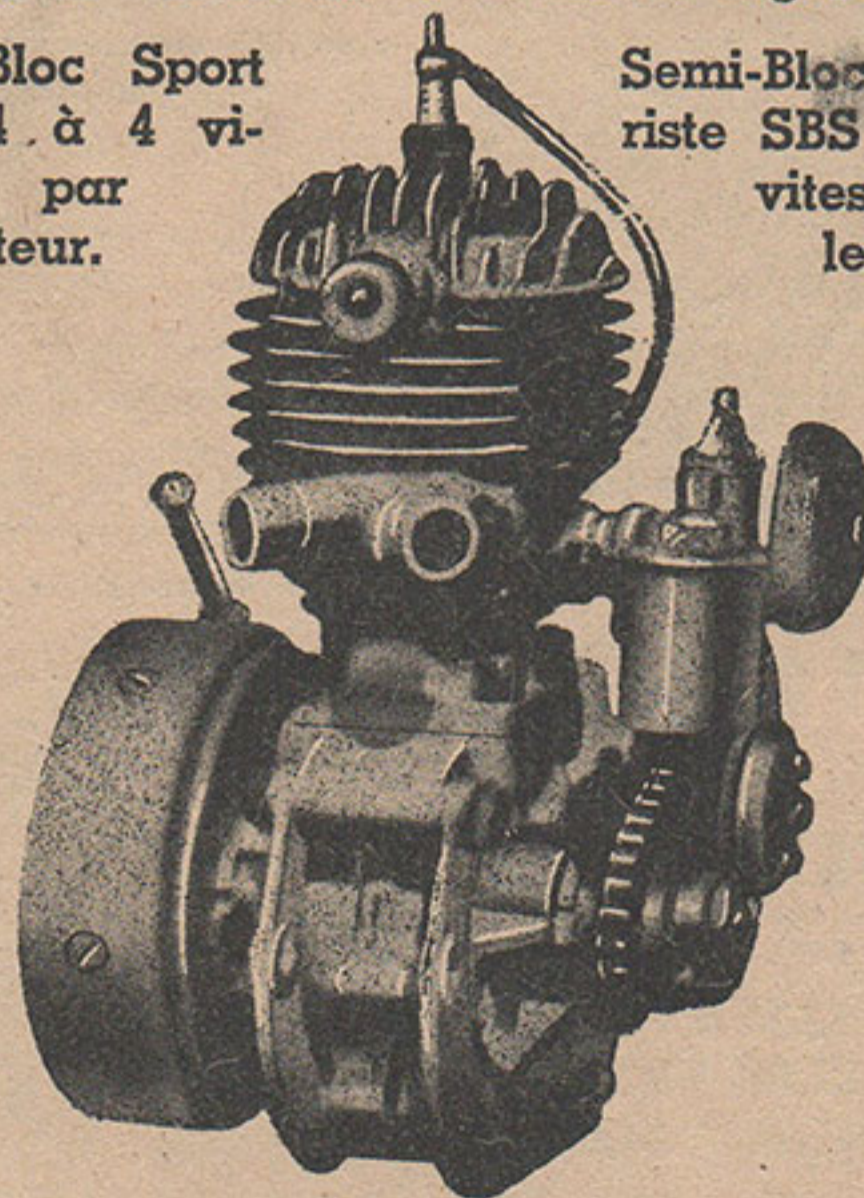


## Moteurs "STAINLESS"

2 nouveaux modèles de 125 cmc. à 2 temps  
pour vélomoteurs et motos légères

Semi-Bloc Sport  
SBS 4 à 4 vi-  
tesses par  
sélecteur.

Semi-Bloc Tou-  
riste SBS 3 à 3  
vitesses par  
levier.

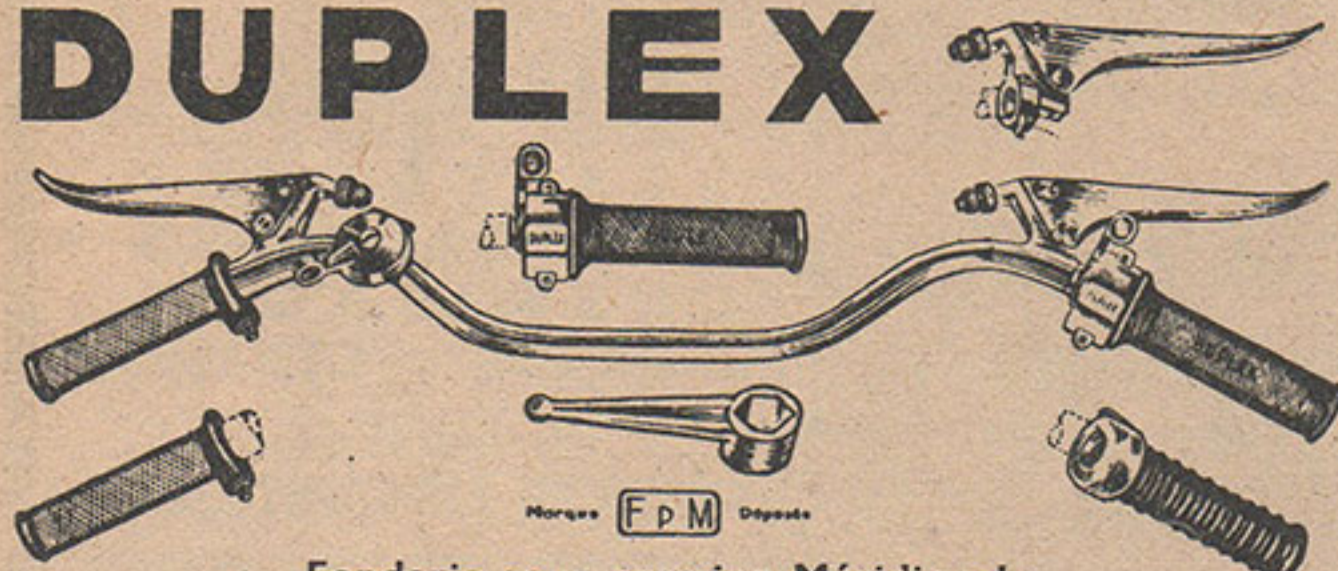


Ets J. GARDETTE et Fils, 2, r. Pierre Berthier  
VILLEFRANCHE (Rhône) - Tél. : 4-12

Dépositaire : M.G. ULMO, 35, rue Danton, 35  
PRE-St-GERVAIS (Seine) - Tél. : VILLEtte 17-05

ACCESSOIRES, POIGNEES TOURNANTES

# DUPLEX



Marque F.P.M. Déposée

Fonderie sous pression Méridionale

SEMONSU - BERAUD 46, 48, rue Sainte  
MARSEILLE

## Soyez prévoyant !

Pour la livraison de votre  
**VELOMOTEUR ou MOTO**

au printemps prochain, demandez  
les **CONDITIONS SPECIALES** de  
**VENTE A CREDIT**, sans intérêts

## AUX Ets BONNET

80, av. du Général-Leclerc - BILLANCOURT  
ex 172 av. Edouard-Vaillant - Tél. MOL. 15-46

AGENTS DES PLUS GRANDES MARQUES  
GUILLER --- MOTOBECANE --- TERROT  
GNOME-RHONE --- JONGHI --- ALCYON

LIVRAISON IMMEDIATE  
des Scooters A.G.F. et des  
vélomoteurs GUILLER et JONGHI

LIVRAISON TRES RAPIDE  
des modèles des autres marques

ATELIER DE REPARATIONS  
Spécialiste des moteurs A.M.C.

PAS DE PROMESSES...



...DES PREUVES!

Après avoir connu les plus  
brillants succès dans  
toutes les compétitions de  
1946 - 1947 - 1948

## BRÉTOCYL GRAPHITÉ

trionphe partout en 1949, avec les plus  
grands « As » du Volant et de la Moto,  
qui l'ajoutent toujours à leur essence

il procure  
**SOUPLESSE  
PUISSANCE  
SECURITE**

et protège votre moteur contre  
l'usure, car il en est le

**VERITABLE BOUCLIER**



En vente dans tous les Garages - Stations Services -  
Motoristes ou à défaut BRET-OIL, 4, rue Jeanne d'Arc -  
Issy-les-Moulineaux - Seine. Téléph. : MIC. 18-30  
qui vous expédiera franco, son coffret de propagande de  
15 flacons-doses, correspondant à 150 litres d'essence pour  
le prix de 695 francs.

GALERIE A - STAND 35 (REZ DE CHAUSSEE)



SCOOTER

### Bernardet

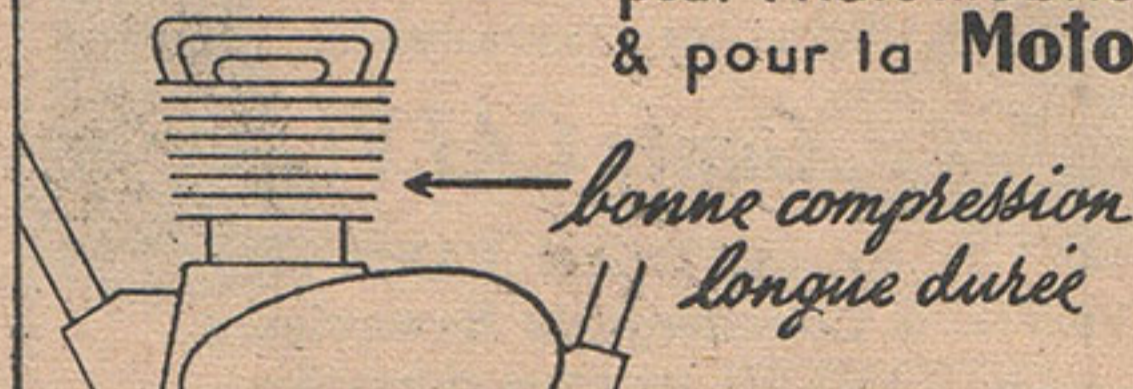
à 4 vitesses sélectives  
roue de secours  
interchangeable

Concessionnaire  
Seine et S.-et-O.

G.S.M. 8, r. des Ecoles  
PARIS-5<sup>e</sup> ODE 50-91

## Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile  
& pour la Moto



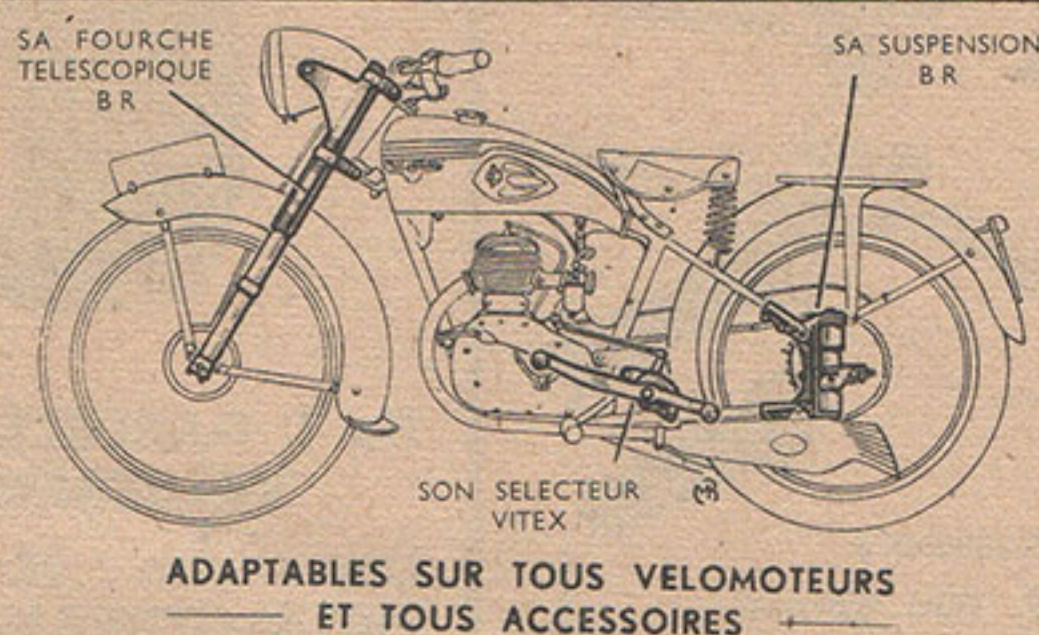
## SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

Directeur : Charles BELLISSENT, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

AGENCES DIRECTES :

MOTOBECANE  
GNOME - RHONE  
KCELLER - ESCOFFIER  
JONGHI - M.R. - etc...

Pièces détachées, anciens  
et nouveaux modèles  
ADAPTABLES  
SUR TOUTES MARQUES



ADAPTABLES SUR TOUS VELOMOTEURS  
ET TOUS ACCESSOIRES

SPECIALITES :

REALESAGES  
EMBIELLAGES  
CHEMISAGES  
MAGNETOS - DYNAMOS

Révision de  
VOLANTS MAGNETIQUES  
REVISION DE MOTEURS  
SUR DEVIS

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16<sup>e</sup> - AUT. 18-42

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs





# Moto revue

La Moto

REVUE TECHNIQUE INDÉPENDANTE ET DE DÉFENSE DES USAGERS  
RÉDIGÉE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

ABONNEMENTS : 24 N°s France 480 fr. Etranger 600 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.  
● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :  
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.  
● Changement d'adresse, 15 frs en timbres avec la dernière bande, rectifiée.

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ :  
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2<sup>e</sup>)  
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

## UN NOUVEAU MODELE DOUGLAS

Il n'y a que peu de différence entre ce modèle expérimental et les autres. Nous retrouvons un bloc moteur extérieurement semblable, la fourche à balanciers et la suspension AR à barre de torsion. L'émail est bleu et le moteur est protégé par des pare-chocs chromés. Cette 350 cmc. est remarquablement rapide puisqu'elle atteint le 148 à l'heure.

## ◆ LA TENTATIVE DE POPE A ECHOUE

A la suite d'une chute, heureusement sans gravité pour le pilote, le carénage a été défoncé. Pope croit que l'empennage vestical arrière a une trop grande surface. Quoiqu'il en soit la tentative a échoué et Pope retourne en Angleterre.

## ◆ ON N'EN PARLE PLUS

Le bruit avait couru que les Russes avaient commandé une D.K.W. spéciale qui, pilotée par Wunsche, devait s'attaquer aux records de vitesse. On n'en entend plus parler.

## ◆ LA BENELLI 125 CMC.

L'usine Benelli a beaucoup souffert de la guerre et à cause de ses moyens de production limités, elle concentre son effort sur un très joli modèle à bloc moteur deux temps, fourche avant télescopique et fourche arrière oscillante. Commande du changement de vitesse au guidon.

## ◆ BITZAS

Quelques amateurs anglais ont monté des deux cylindres en V Indian (500 cc) ou Harley (750 cc) dans des cadres Ariel ou Norton. Ils en sont enchantés et avec la Harley-Davidson 750 cc on peut atteindre, avec sidecar, largement le 115 kmh. en palier.

## ◆ MOTEURS MARINS

Une hélice du Queen Mary a près de 7 mètres de diamètre et pèse plus de 30 tonnes. Quant aux Diesels marins dont certains développent plus de 10.000 CV (soit plus de 1.000 CV par cylindre), ils ne tournent qu'à une centaine de tours par minute et des panneaux permettent de pénétrer dans l'énorme carter et de visiter les têtes de bielles. Nous sommes dans le royaume des géants.

## Aperçus sur l'Industrie du Motocycle

La Chambre Syndicale Nationale du Motocycle nous communique cet aperçu sur l'industrie actuelle de la moto.

Il est intéressant pour tous de connaître, outre certaines précisions de statistique, le point de vue des professionnels de la corporation.  
En voici les principaux passages.

**P**OUR la première fois, depuis la Libération, le Salon du Motocycle a été distinct de celui de l'Automobile. Cette formule est appliquée notamment chez nos voisins britanniques qui font, personne ne l'ignore, de très gros efforts, bien soutenus par leur Gouvernement, en faveur du développement de leurs industries du Cycle et du Motocycle. Les Constructeurs français ont quitté sans regrets l'inconfortable sous-sol du Grand-Palais et ont affirmé, en s'installant dans le grand hall, que leurs industries étaient majeures.

Exprimons tout d'abord, le souhait qu'à l'instar des Salons d'avant-guerre, celui de 1949 soit non seulement une exposition statique, un musée où nul ne peut acheter, mais aussi — et essentiellement — un Salon d'affaires ou concessionnaires et constructeurs passeront des marchés. Un pas important sera ainsi franchi vers le retour à un état de choses normal.

Notre propos, dans ces quelques lignes, n'est pas de révéler et commenter les nouveautés qui seront présentées, mais seulement de retracer le chemin parcouru, depuis la Libération, par la corporation du Motocycle.

Nous ne surprendrons personne en affirmant que nous n'avons, à l'endroit du dirigisme d'état, aucune sympathie égarée. Lorsque la pénurie de matières rend nécessaire une répartition, les organismes professionnels sont les mieux qualifiés pour l'effectuer avec le maximum d'équité — car l'honnêteté est la politique la moins génératrice de troubles et le minimum de frais, car la compression des frais généraux est une tradition industrielle ignorée de l'Etat.

C'est donc d'un cœur serein que nous avons porté un dernier bouquet sur la tombe du bon de vélomoteur, emporté cet été après une longue agonie, malgré les soins dont il a été l'objet de la part des siens. Tous ceux qui ont appuyé l'action menée par notre Chambre du Motocycle pour faire sauter ce verrou savent de quelle persévérante insistance il a fallu témoigner, en dépit de l'immédiate compréhension trouvée au sein des Ministères des Affaires Economiques et de la Production Industrielle auprès des personnalités auxquelles nous rendons vo-

(Suite page 476)

## ◆ MOTEURS SUR LA FOURCHE

Cela n'est pas neuf. Rappelons-nous les premières Werner et René Gillet, puis après l'autre guerre Cyclotracteur et Micromoteur. Puis tout récemment l'apparition du vélomoteur Solex dont le succès est prodigieux. C'est également sur la fourche que sont montés les moteurs des minuscules voitures à trois roues.

## ◆ LA CONSTRUCTION DES VELOSOLEX AUX U.S.A.

Après un accord conclu pendant le Salon International de New-York, une maison américaine de Détroit va entreprendre la construction du Velosolex. On prévoit pour cette année une production de 50.000 vélomoteurs.

## ◆ UNE PERTE

OK Suprême a été une marque d'importance secondaire, mais dont les machines de course, surtout en catégorie 250 cc., ont figuré au premier plan. Nous regrettons d'apprendre que le fils du propriétaire et de l'animateur de cette marque, M. Humphries, a connu une mort tragique. Il est tombé d'une fenêtre de l'Hôtel Mondial, à Ostende. Toutes nos condoléances à ses proches.

## ◆ ANTIDETONANTS

Une essence à faible indice d'octane peut être améliorée par l'introduction de divers produits dont le plomb tétraéthyle est le plus courant. Sa formule est PG (C2 H5) 4. C'est un liquide huileux et incolore qui bout à 200° et qui, comme tous les composés à base de plomb, est un poison violent. La proportion varie de 0,2 à 0,8 grammes par litre. On ne sait d'ailleurs pas exactement comment il agit.

Mais il y a d'autres produits, mais moins efficaces, comme le fer carbonylé Fe (CO) 5 qui est un liquide jaune d'une densité de 1,45. Pour un même résultat il en faut 3 fois plus que de plomb tétraéthyle. On pourrait ainsi utiliser du nickel carbonylé Ni (CO) 4, mais à dose 8 fois plus forte que le plomb tétraéthyle ou du cobalt carbonylé Co (CO) 4 à dose 16 fois plus élevée.

Tous ces produits sont vénéneux et doivent être manipulés avec d'extrêmes précautions. Seules les raffineries peuvent les utiliser.

◆ GNOME-RHONE

La Société des Aéroplanes Voisin a repris l'exploitation des motocyclettes « Gnome-Rhône » assurée précédemment par la Société Nationale d'Etude et de Construction de Moteurs d'Aviation.

◆ UNE AUTRE 1000 RAPIDE

Au cours d'une épreuve de vitesse une quatre cylindres Ariel à cylindres et culasse en fonte, a atteint une vitesse de 196 kmh.



M. R. Brethiot, de la Sté Bret-Oil, qui vient d'être nommé officier de la Légion d'Honneur à titre militaire, pour ses glorieux états de service dans les campagnes 14-18, 39-40 et 44-45.

◆ SALON ET PUBLICITE

MIEUX QU'UNE MOTO... QU'IL DIT...

Cette publicité sur une voiturette 125 cmc. affirme d'abord :

*Moins chère qu'une voiture*

C'est vrai !

Elle explique en outre :

*Comme une moto, elle est légère et sobre*

C'est encore vrai !

Mais pourquoi... et pour qui y a-t-il ce sous-titre :

MIEUX QU'UNE MOTO !

Car ça, ce n'est sûrement vrai que pour les motophobes les plus endurcis préférant se trainer à 40 à l'heure, assis dans une petite boîte en tôle, plutôt que de circuler rapidement sur nos montures modernes.

Quant à l'absence de permis de conduire, nos vélomoteurs en sont dispensés et ils ont pourtant une autre allure !

ÇA FAIT TOUJOURS PLAISIR

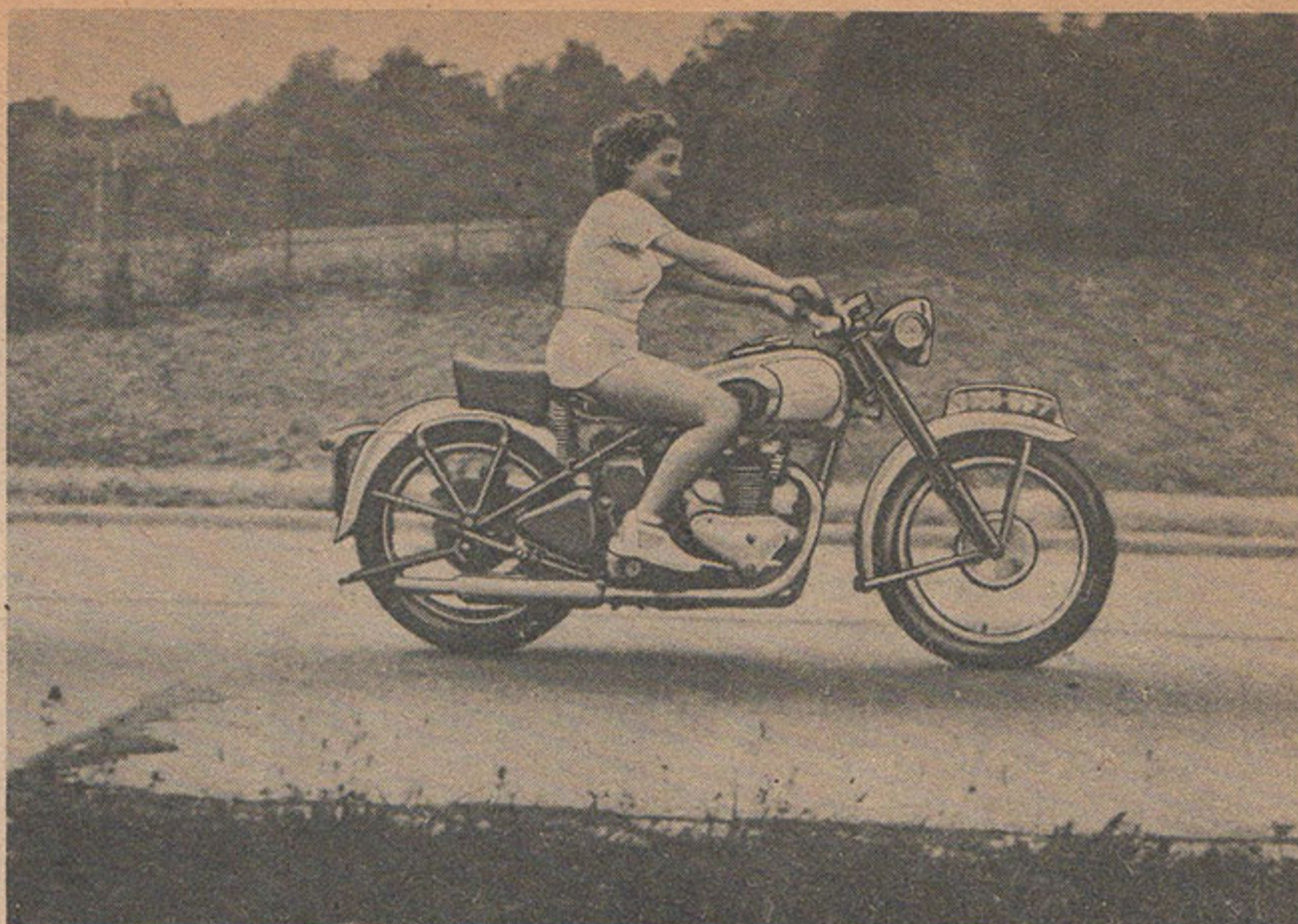
On a remarqué, lancé depuis 2 ans, le cyclomoteur HURTU ; très réussi, il offre bien des avantages.

Pourtant, que faut-il penser de cette publicité passée dans un quotidien, où il est affirmé ceci :

« Le moteur placé au point le plus bas du cadre assure une stabilité parfaite qui ne peut exister dans les modèles où le moteur se trouve placé en porte-à-faux soit à l'avant, soit à l'arrière, solutions toutes deux techniquement irrationnelles ».

D'abord, nous ne voyons pas quel est le moteur placé en porte-à-faux à l'avant, car tous ceux que nous connaissons ont le poids centré à l'avant de la direction.

Puis, pourquoi cette critique au moteur en porte-à-faux à l'arrière, dont le grand représentant est VAP..., alors que c'est précisément ce moteur VAP (il est vrai placé dans ce cas sous le pédalier) que HURTU a choisi.



LA FEMME ET LA MOTO

Sur l'autoroute de l'Ouest, un passage de Mlle Simone Tenlade, sur un Triumph Tiger 100.

◆ NOTRE LECTEUR A LU TROP VITE...

Notre lecteur, M. C. R., de Clamart, nous écrit pour nous faire part de son étonnement au sujet de notre compte rendu de l'épreuve des Championnats de France à Monthéry.

« Comment se fait-il que vous publiez la bielle cassée de Monneret, alors que, dans le texte, vous indiquez qu'il abandonna par manque d'essence ? »

Cher Monsieur, vous avez mal lu ; comme nous l'indiquons au début de cet article, c'est à l'entraînement le vendredi, que PIERRE Monneret, fils du champion de France, tomba, par suite du bris de la bielle de sa 350 VELOCETTE.

Le dimanche, GEORGES Monneret gagnait en 350 sur A.J.S. et était en 2<sup>e</sup> position sur la 500 TRIUMPH prêtée par le coureur belge Goffin lorsqu'il tomba en panne sèche 2 tours avant la fin.

Ne confondez donc pas PIERRE et GEORGES, ni 350 VELOCETTE et 500 TRIUMPH.

■ NECROLOGIE

Nous avons le regret de faire part à nos lecteurs du décès de Monsieur Martin Fagard, Administrateur-Directeur des Ets Saroléa, survenu le 12 octobre.

Directeur depuis plus de 50 ans de la maison Saroléa, décoré des plus hautes distinctions civiles et militaires, sportif émérite, il fut notamment le fondateur de la Fédération Motocycliste de Belgique.

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

Nous apprenons, avec regret, le décès de M. Henry Andraud, président, directeur général des établissements G.I.M.A., décédé subitement le 27 septembre 1949, à l'âge de 54 ans.

A sa famille et à tous ses amis, *Moto-Revue* adresse le témoignage de sa douloureuse sympathie.

APERÇU SUR L'INDUSTRIE MOTOCYCLISTE

(SUITE DE NOTRE EDITORIAL)

lontiers l'hommage qu'elles méritent.

Mais qu'en est-il de la production ? Malgré les obstacles souvent dénombrés de ces dernières années, les constructeurs français ont, par leurs efforts incessants, fait subir à leurs fabrications la progression suivante :

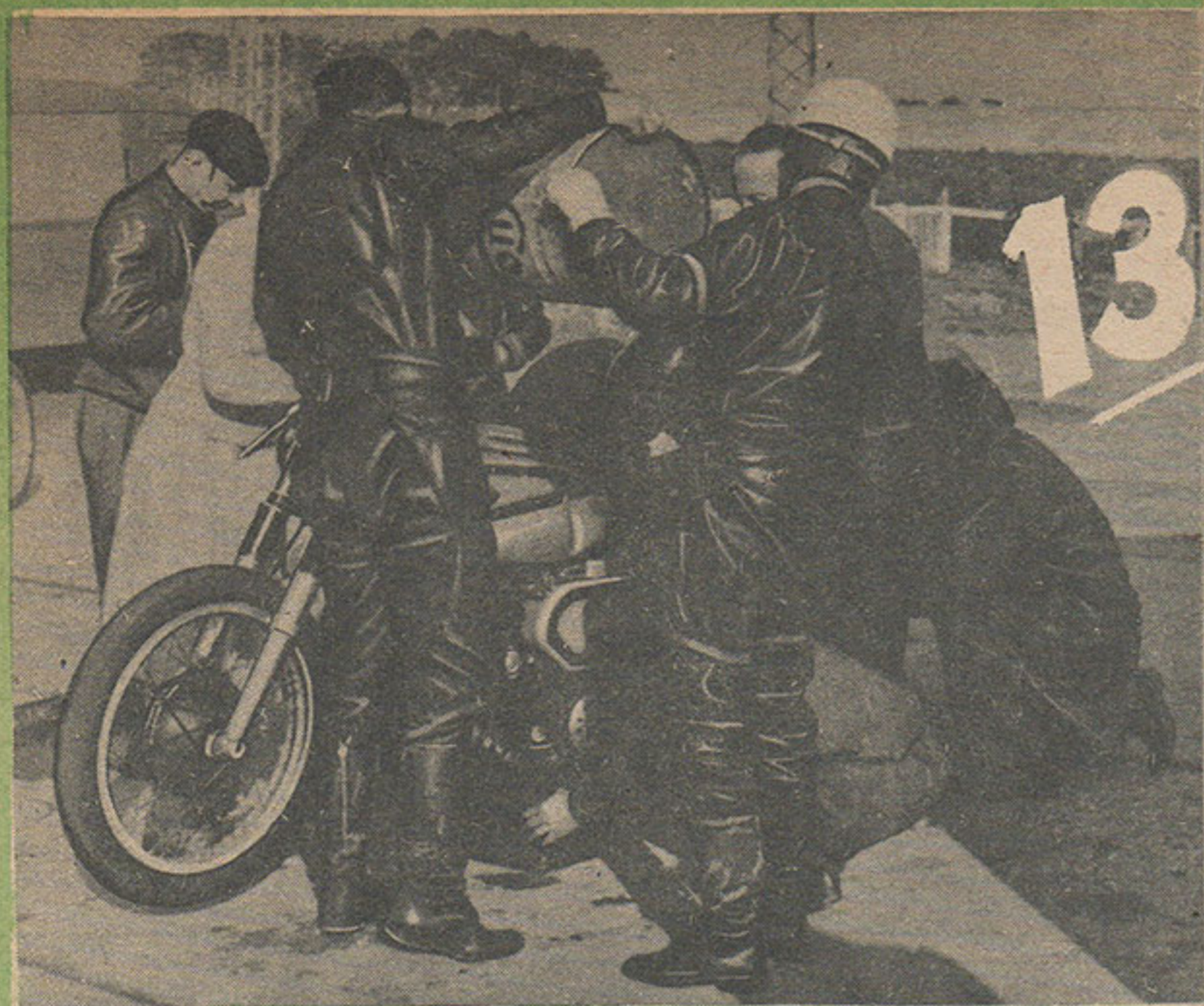
	Cyclomot.	Vélotot.	Motos
1946	2.263	22.681	3.624
1947	12.304	32.152	3.634
1948	37.634	48.791	3.838
1 <sup>er</sup> Semes.			

1949 27.235 33.183 5.737

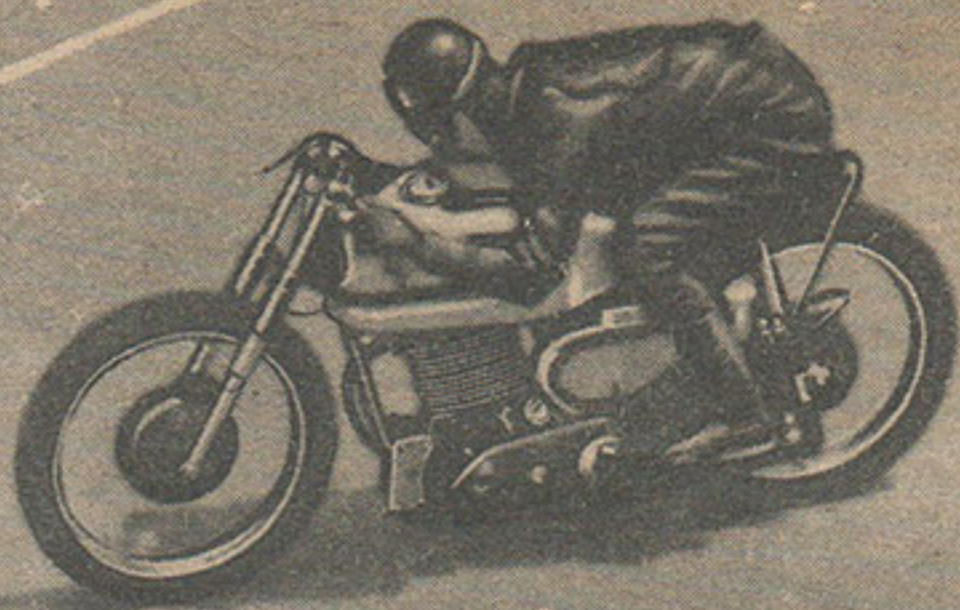
Cette marche ascendante va-t-elle se poursuivre ? Il est permis de l'espérer, si de nouveaux obstacles ne viennent pas l'entraver, car la demande reste pressante. L'évolution heureuse

du vélomoteur et l'éclosion du cyclomoteur - fruits des modifications de législation dues à l'action de notre Chambre Syndicale - sont les facteurs essentiels de ce renouveau.

Avant de terminer l'exposé de ces quelques aperçus, nous indiquerons également que, sur le plan international, des contacts ont été établis avec les constructeurs de motocyclettes des pays voisins. C'est en effet sur notre propre initiative qu'a été constitué le Bureau Permanent International des Constructeurs de Motocycles, dont la première présidence a été confiée à la France. Celle-ci est donc présente autour du seul tapis vert européen où l'on parle motocycles.



# RECORDS



*battus par*  
**Norton**

## Sur la piste de MONTLHERY

L'équipe officielle Norton, qui comprenait l'ingénieur J. Craig, et les pilotes Bell, Oliver et Duke, a battu pendant la période du Salon, à l'autodrome de Montlhéry, plusieurs records en 350, 500, et sidecar 600 cmc.

### CATEGORIE 350 CMC.

2 h. - 325 kms. Moy. : 162 kmh. 639	Ancien record 160 kmh. 860
3 h. - 488 kms. Moy. : 162 kmh. 718	» » 150 kmh. 157
500 kms. - 3 h. 4' 16". Moy. : 162 kmh. 617	» » 149 kmh. 660
4 h. - 645 kms. Moy. : 161 kmh. 252	» » 142 kmh. 006
500 miles : 5 h. 52' 40". Moy. : 161 kmh. 104	» » 141 kmh. 121
5 h. - 805 kms 444. Moy. : 161 kmh. 088	» » 141 kmh. 860

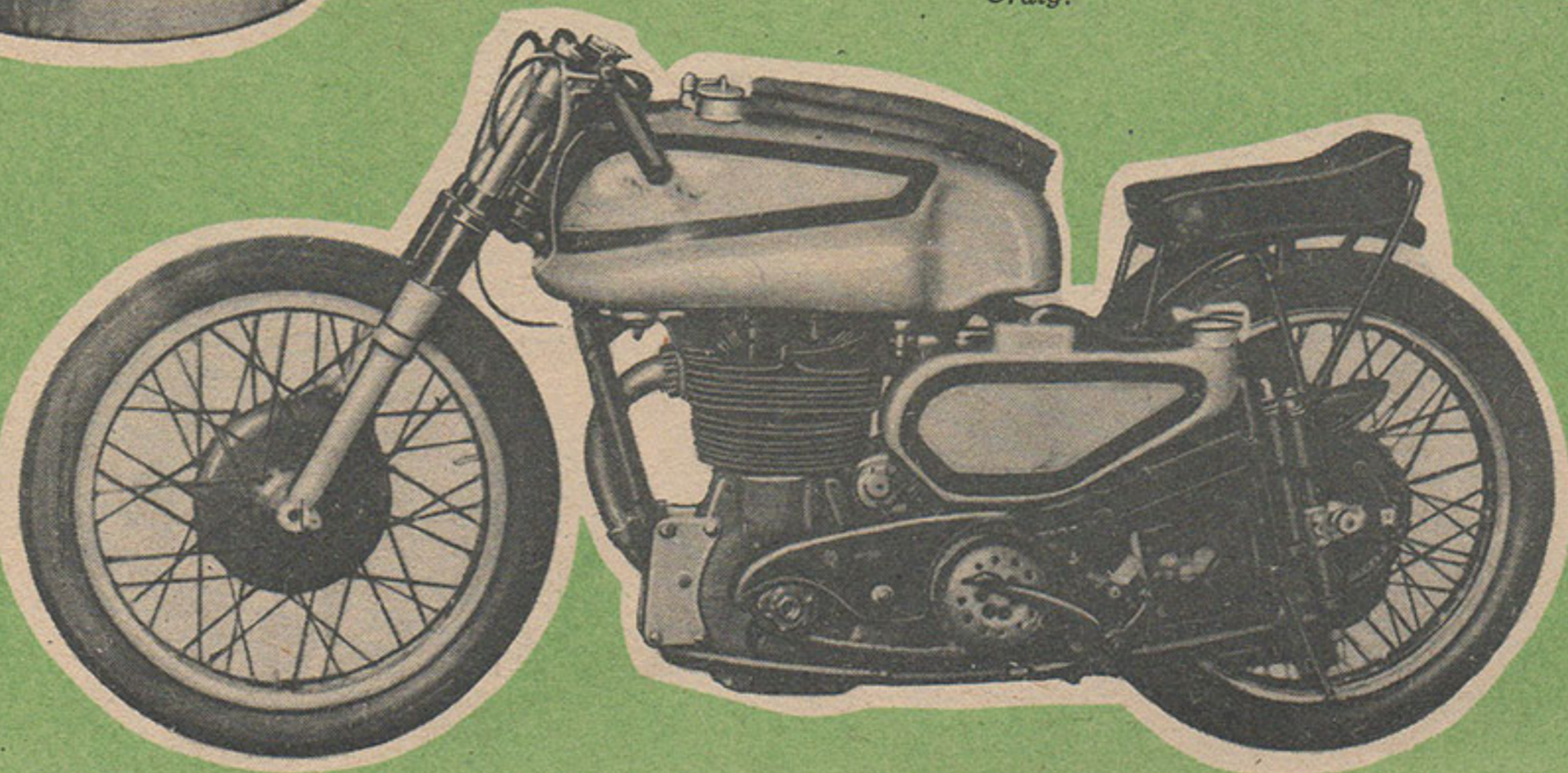
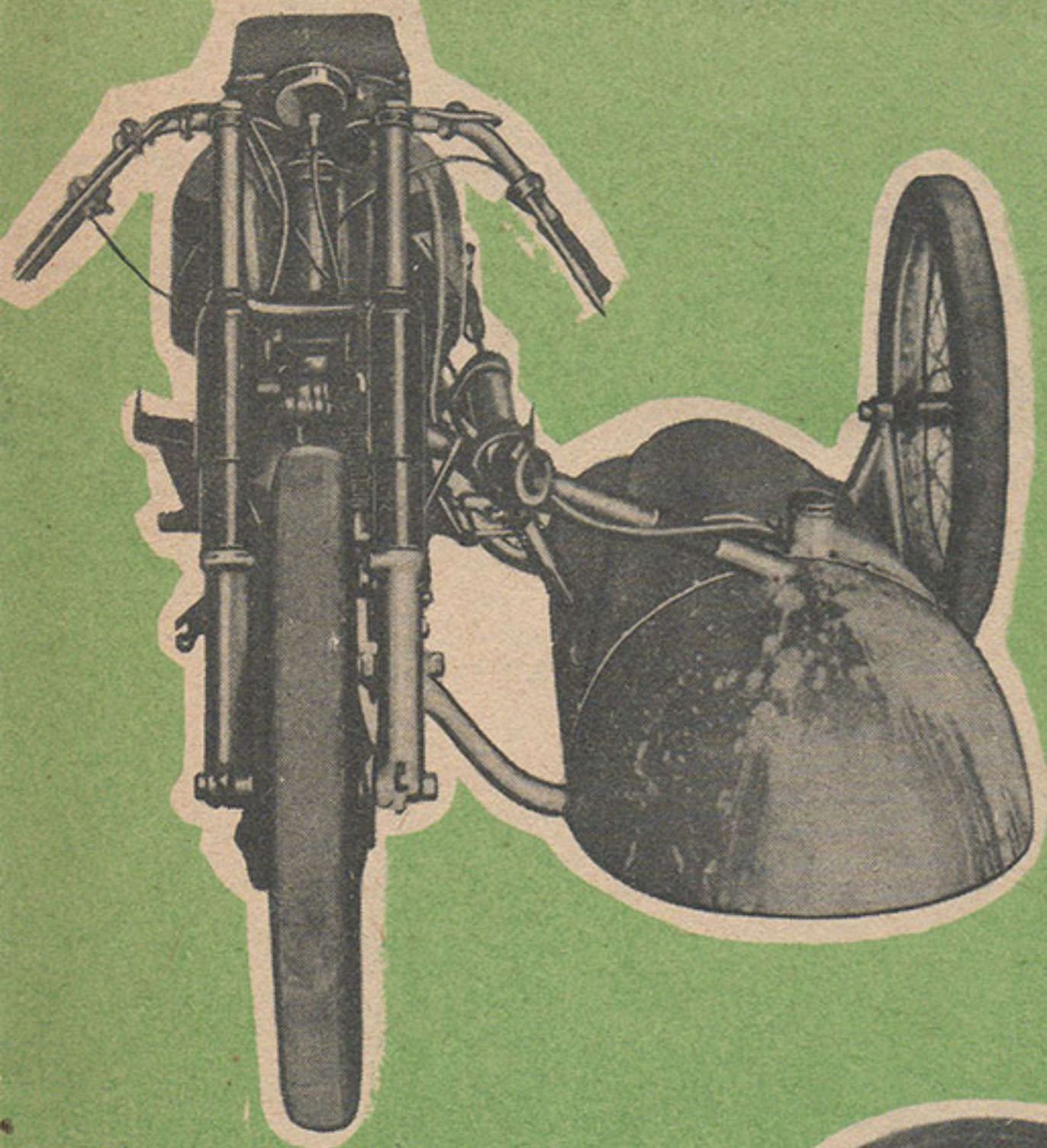
### CATEGORIE 500 CMC.

2 h. - 360 kms. Moy. : 180 kmh. 013	» » 178 kmh. 396
-------------------------------------	------------------

### CATEGORIE SIDECAR 600 CMC.

50 kms. - 18' 24". Moy. : 162 kmh. 507	» » 156 kmh. 616
50 miles - 29' 40". Moy. : 162 kmh. 697	» » 157 kmh. 367
100 kms - 36' 53". Moy. : 162 kmh. 608	» » 150 kmh. 419
1 h. - 154 kms 322	» » 147 kmh. 854
100 miles - 1 h. 2' 34". Moy. : 154 kmh. 303	» » 140 kmh. 898
2 h. - 297 kmh. 244. Moy. : 148 kmh. 622	» » 135 kmh. 893

Ci-dessus, à droite : Un passage en plein virage de Bell. A gauche, lors d'un ravitaillement, on reconnaît Garreau, l'agent général de Norton, Bell et Duke qui cache l'ingénieur Joë Craig.



Deux des machines utilisées pour les records :  
Ci-dessus : Le sidecar 600 cmc., montrant son réservoir supplémentaire dans la carrosserie et la pompe servant au transfert du carburant dans le réservoir. Ci-contre : la 500 solo et son énorme réservoir spécial de 30 litres.

LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE

# INAUGURATION OFFICIELLE

## du SALON

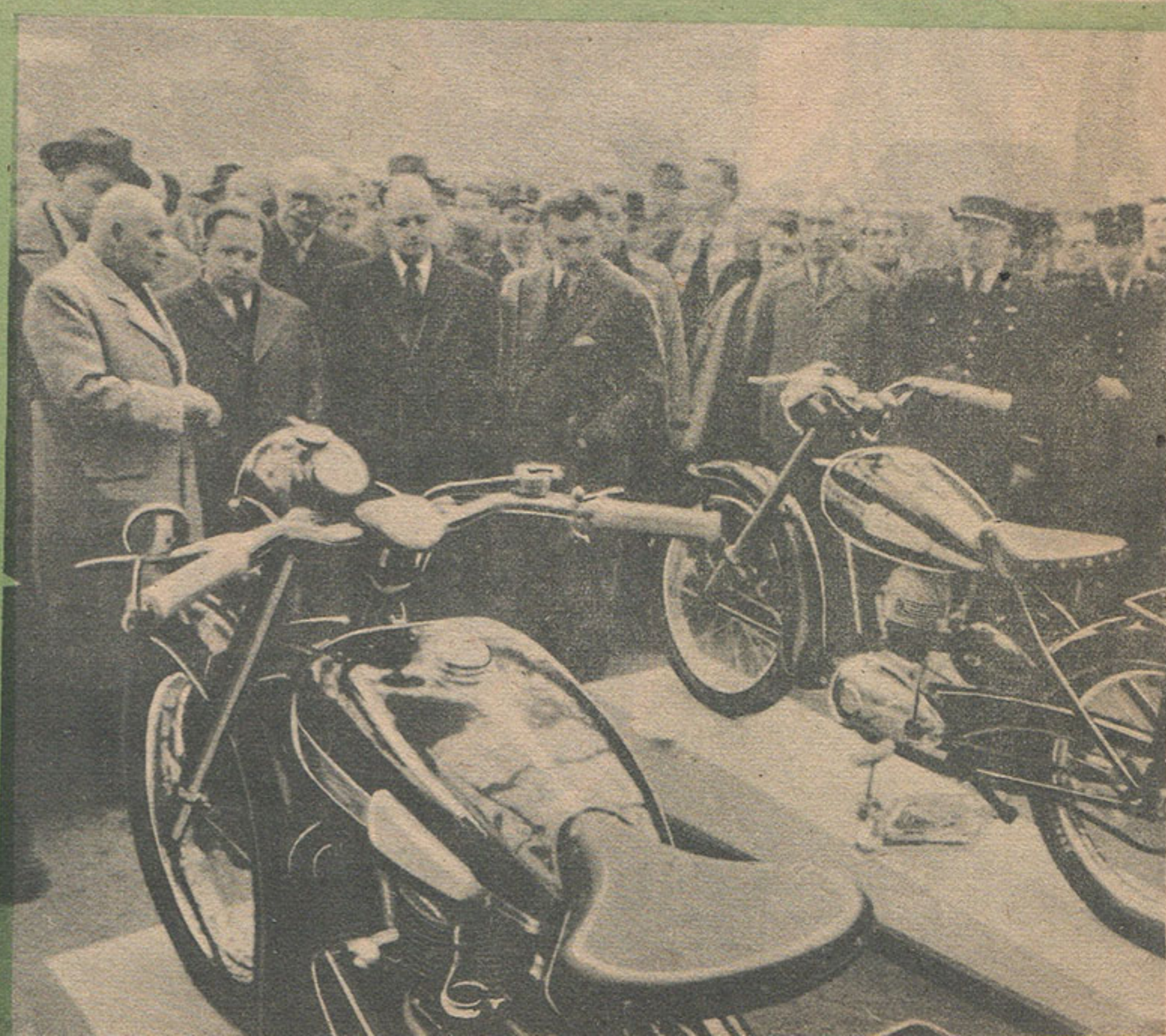
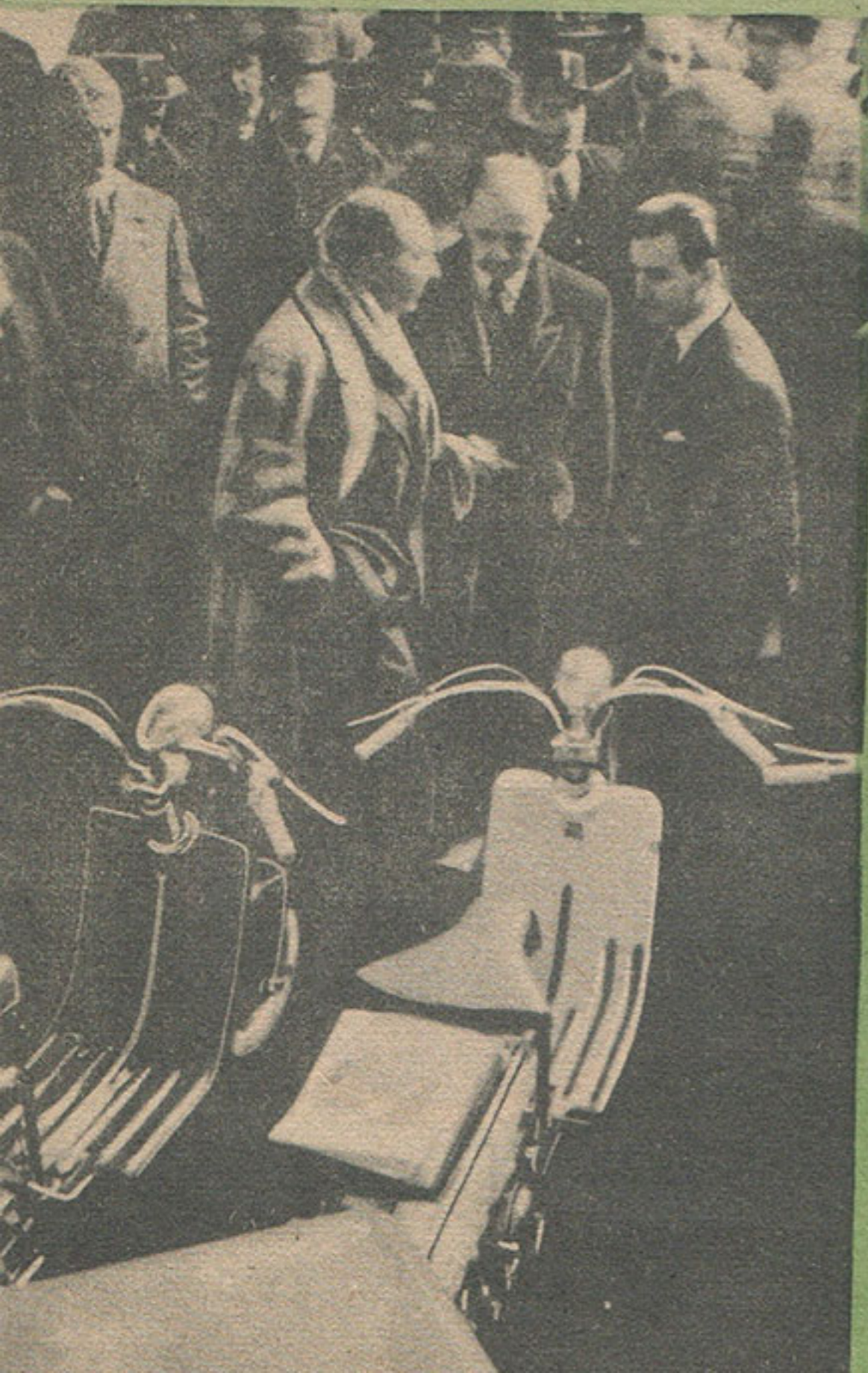
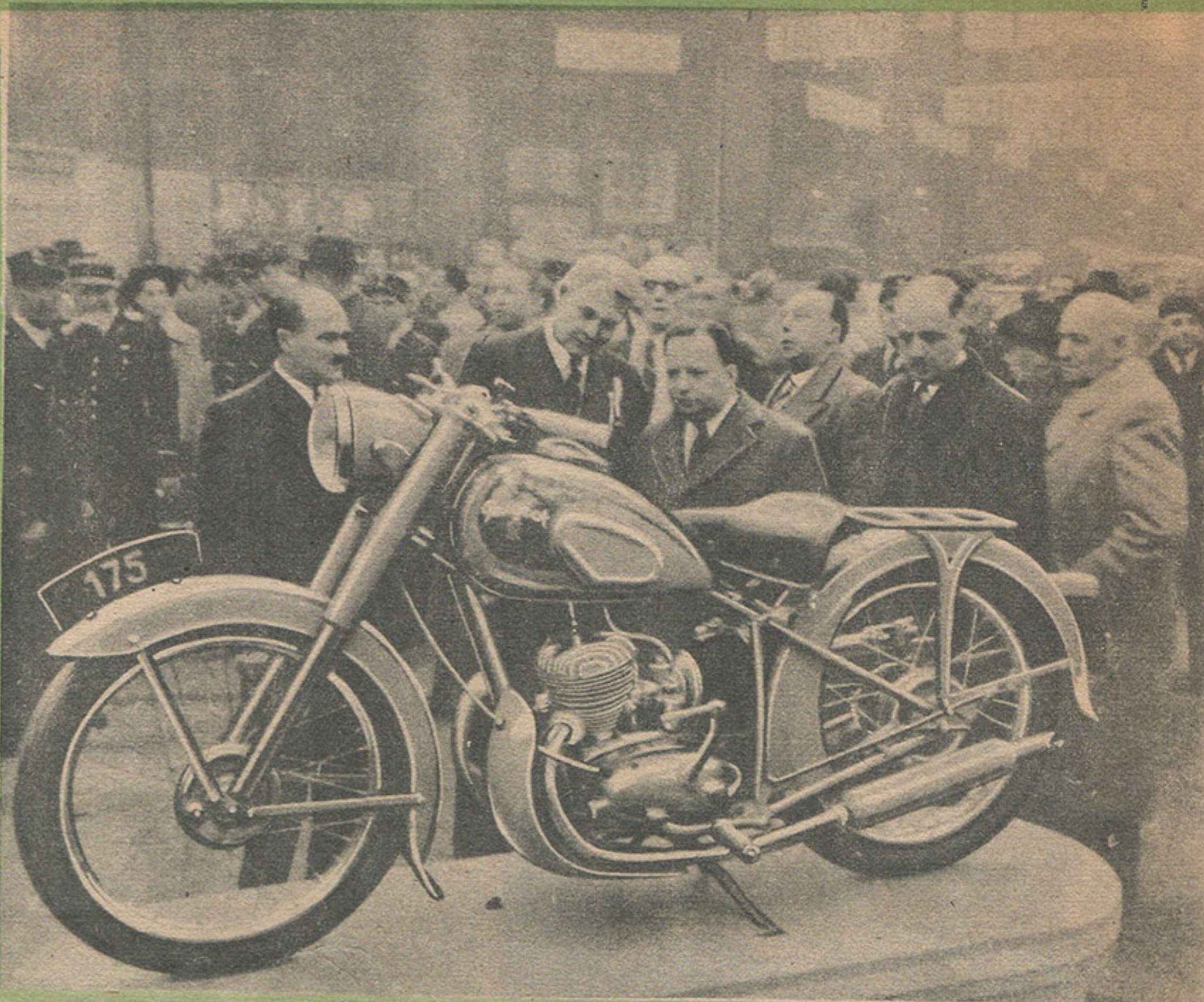
Samedi matin, le 36<sup>e</sup> Salon de la Motocyclette a reçu la visite des Officiels en la personne de M. Pineau, Ministre des Travaux Publics et des Transports, et de M. Lacoste, Ministre de l'Industrie et du Commerce.

Ils s'arrêtèrent très longuement aux stands des deux plus importants constructeurs.

Les voici, ci-contre, en conversation au stand Peugeot, avec MM. A. Peugeot et Reinhard, directeur.

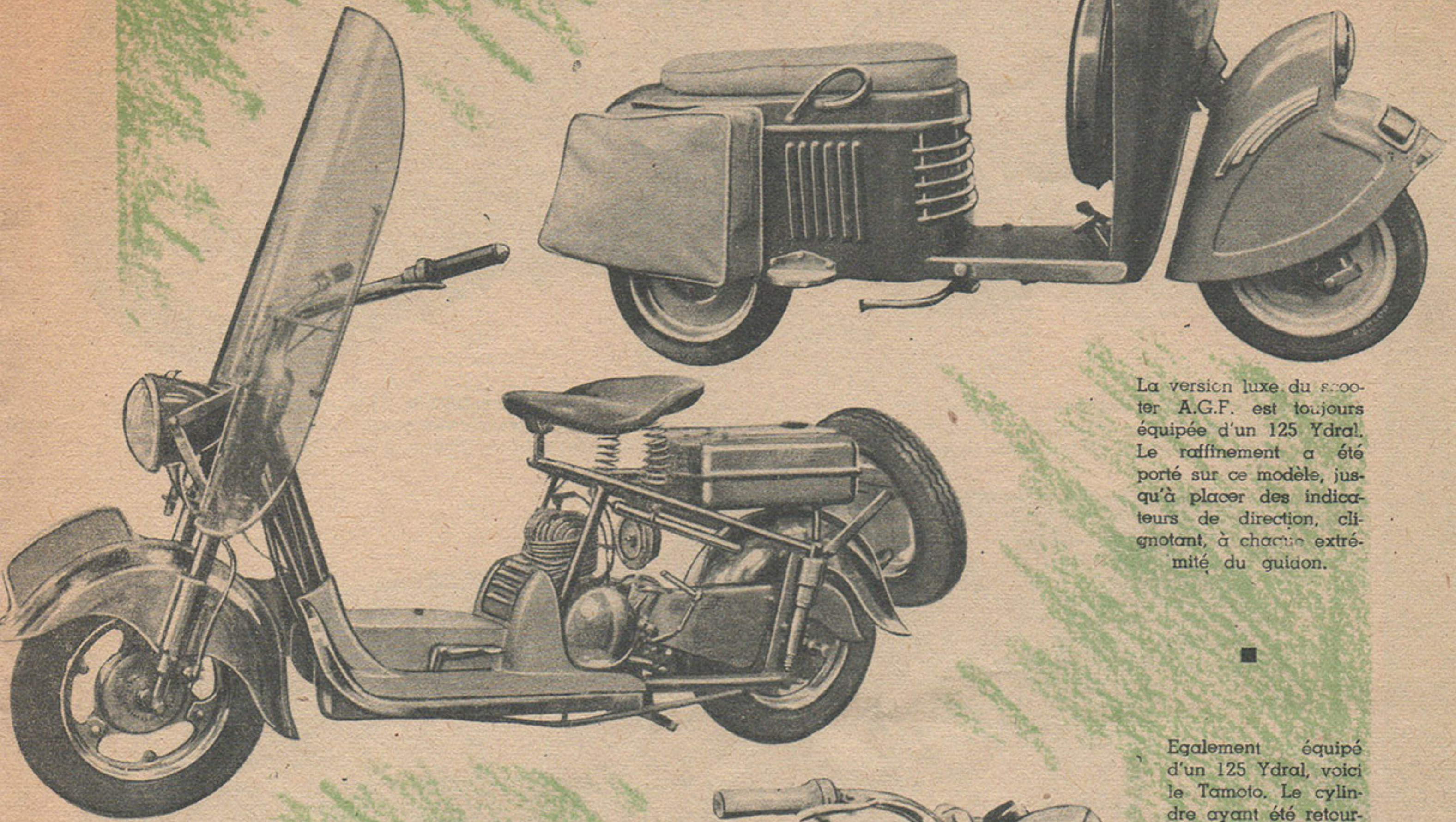
Puis les officiels, après avoir visité rapidement les stands moins importants, passant même sans s'arrêter devant celui de *Morini*, séjournèrent chez Terrot ; ils y furent reçus par M. Renaud, Administrateur délégué et Directeur des Etablissements Terrot, qui put leur donner de longues explications sur le programme et la technique de la marque.

Les ministres réservèrent également de précieuses minutes au stand Sicaï, où le Directeur, M. P. Volée, indiqua les particularités du nouveau scooter et du tri-utilitaire à M. Pineau, lequel fortement intéressé prolongea sa visite.

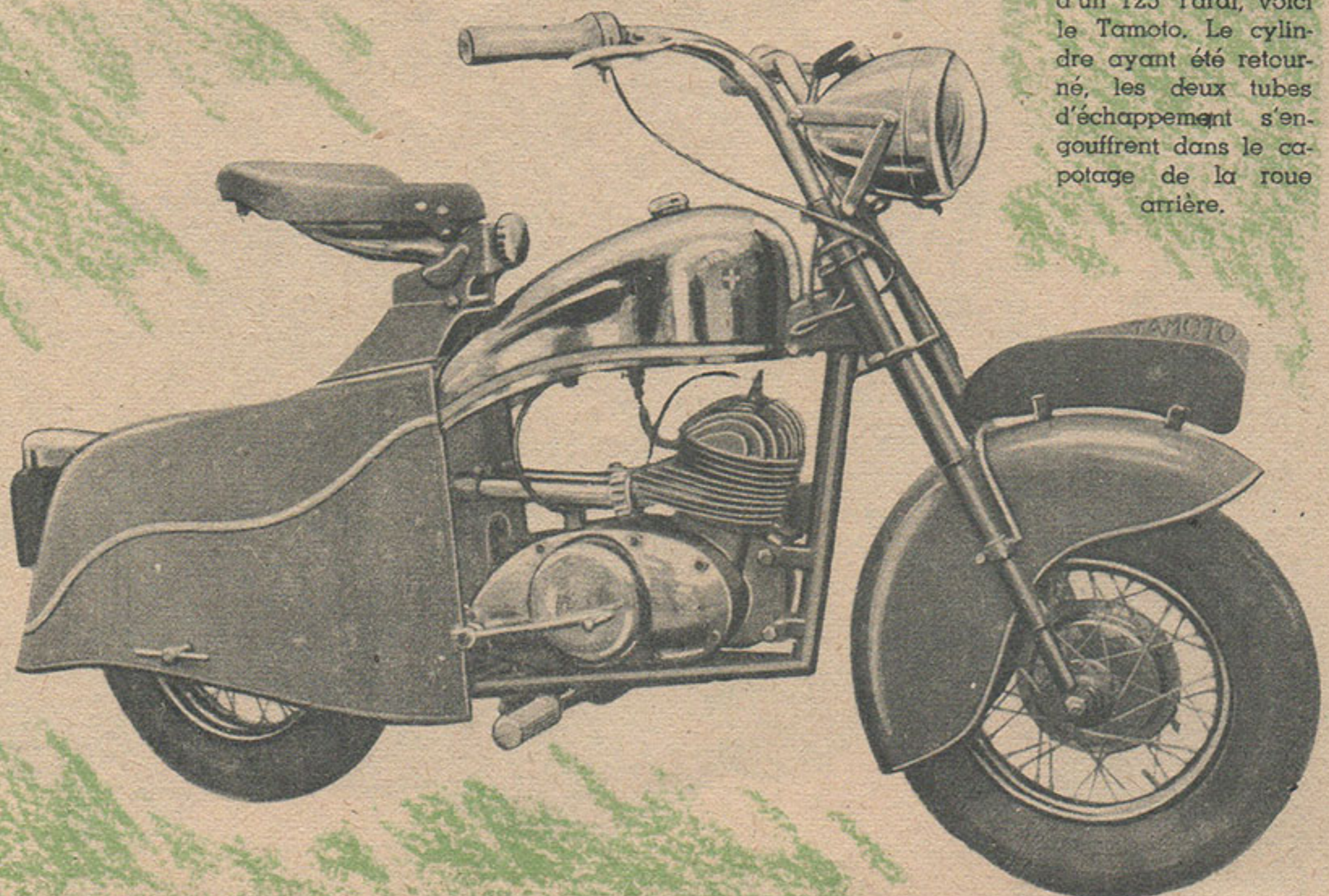


# NOUVEAUX SCOOTERS

Bernardet lance un nouveau scooter dont le moteur, un deux cylindres deux temps, à chambre d'explosion commune, a une cylindrée de 250 cmc. En outre signalons que ce véhicule possède un démarreur électrique.



La version luxe du scooter A.G.F. est toujours équipée d'un 125 Ydral. Le raffinement a été porté sur ce modèle, jusqu'à placer des indicateurs de direction, clignotant, à chaque extrémité du guidon.



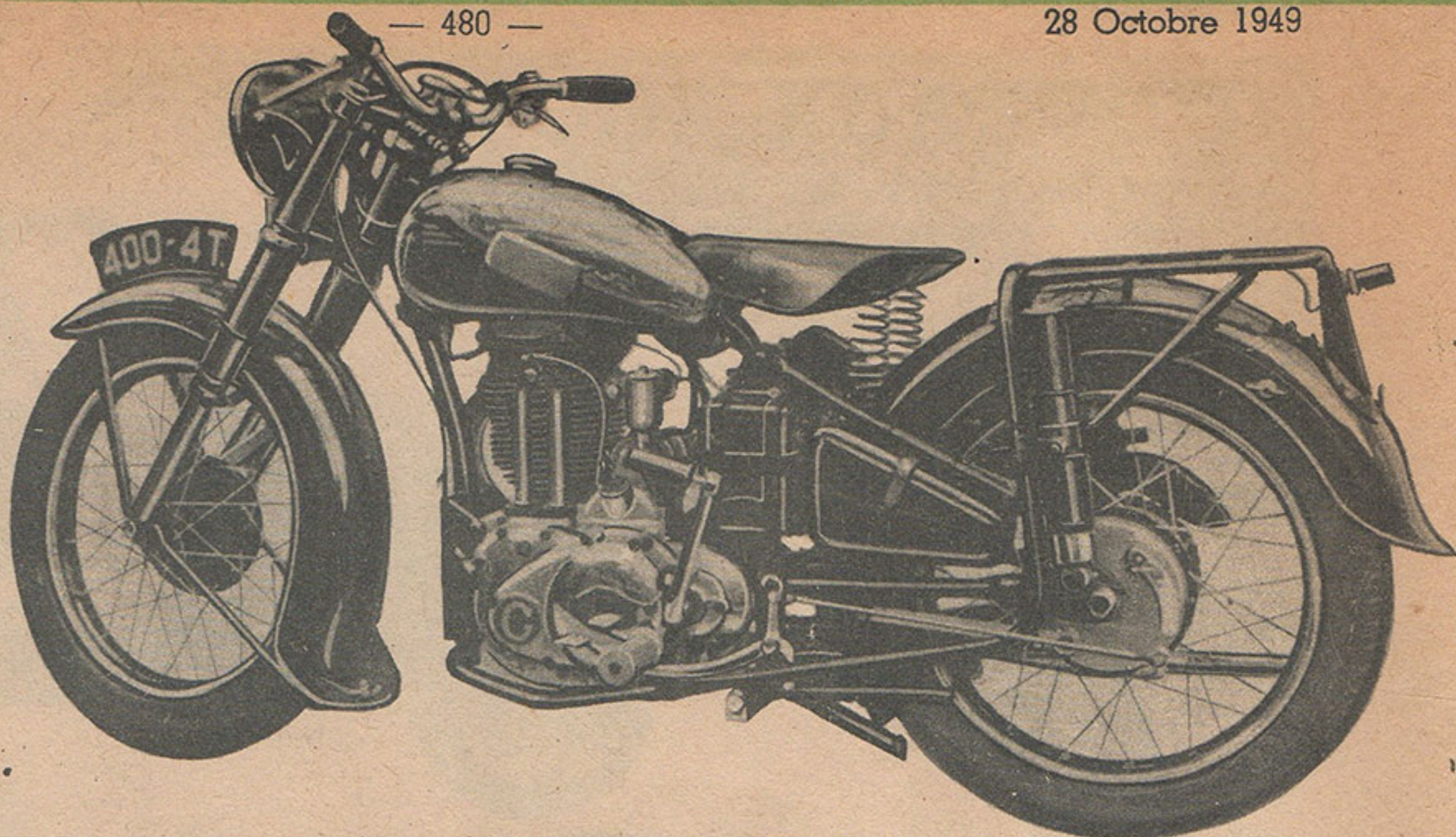
Egalement équipé d'un 125 Ydral, voici le Tamoto. Le cylindre ayant été retourné, les deux tubes d'échappement s'engouffrent dans le capotage de la roue arrière.

LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE : REDOUBLEZ DE PRUDENCE

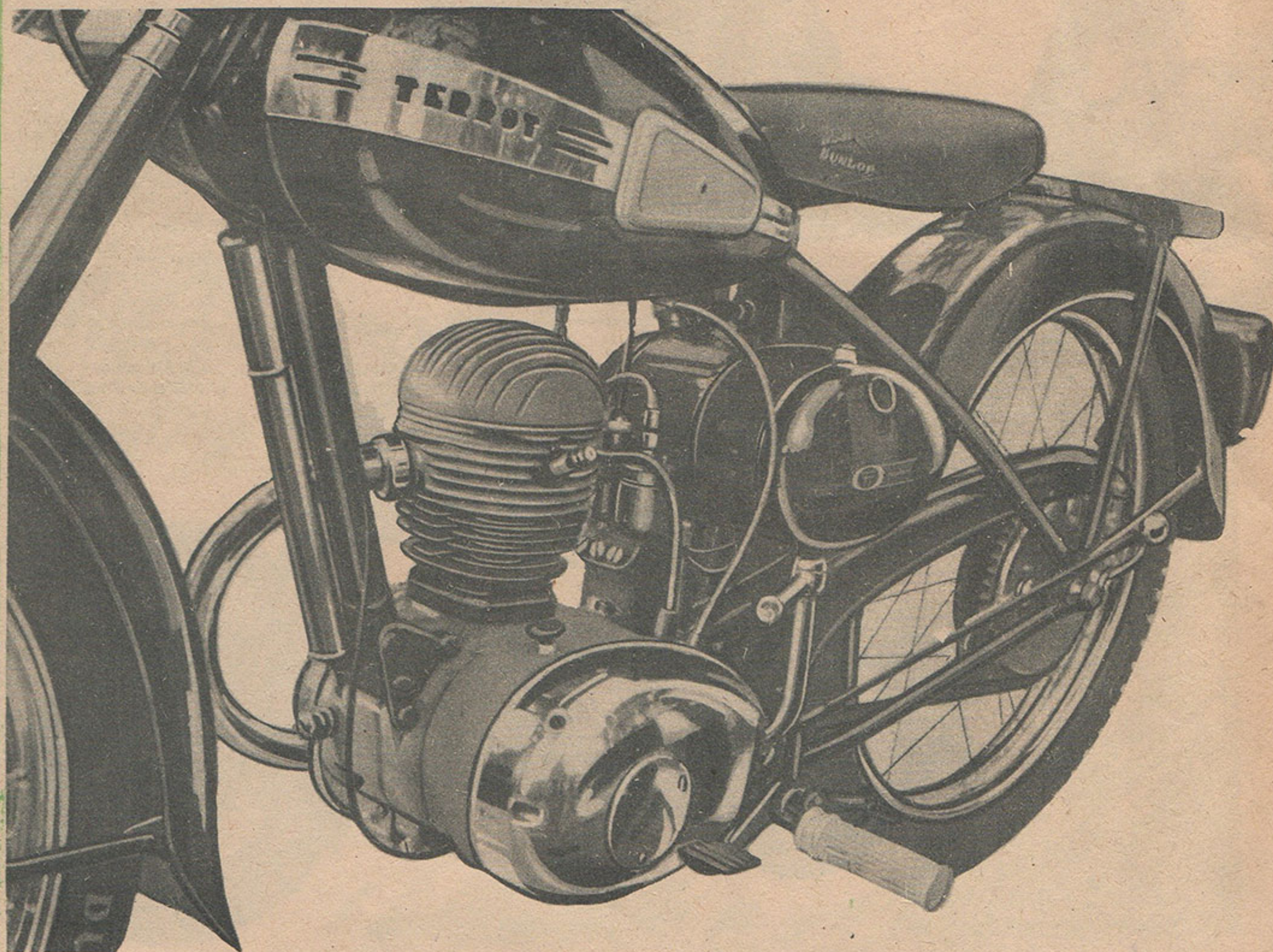
■

C'est avec plaisir que nous avons vu les mono à culbuteurs Gillet d'Herstal, dans leur version 1950, c'est-à-dire, revus et améliorés. Voici la nouvelle 400 cmc., dont le moteur est très représentatif de la marque, ainsi que les suspensions avant et arrière.

■

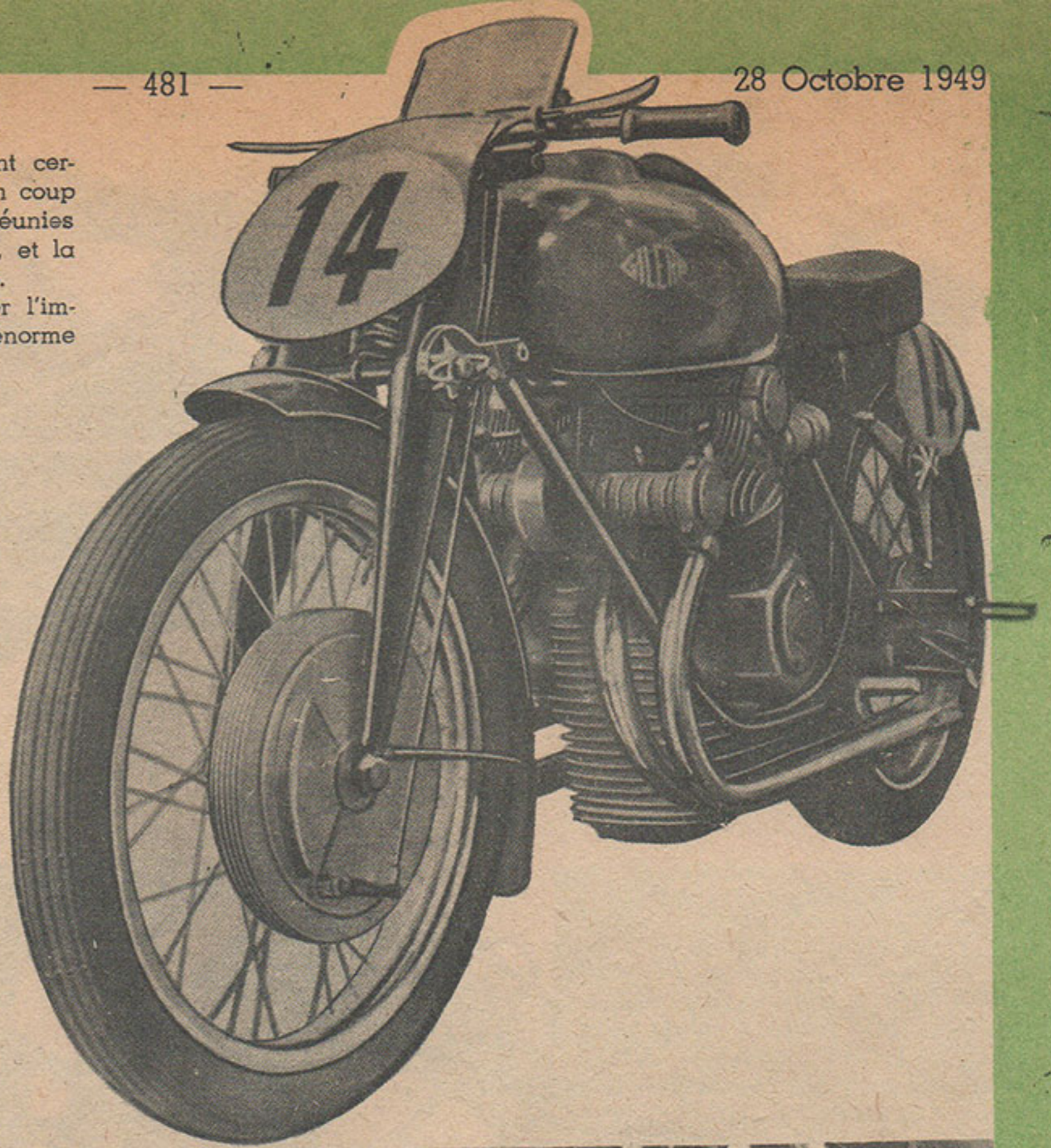


La 125 Terrot à soupapes en tête nous est présentée chaque année avec des améliorations. Cette année, c'est l'allumage qui a été modifié. Un allumage par batterie et dynamo en bout d'arbre de vilebrequin a remplacé le volant magnétique. Cette excellente politique que poursuit cette marque dote ainsi la France d'une 125 cmc. de grande classe.

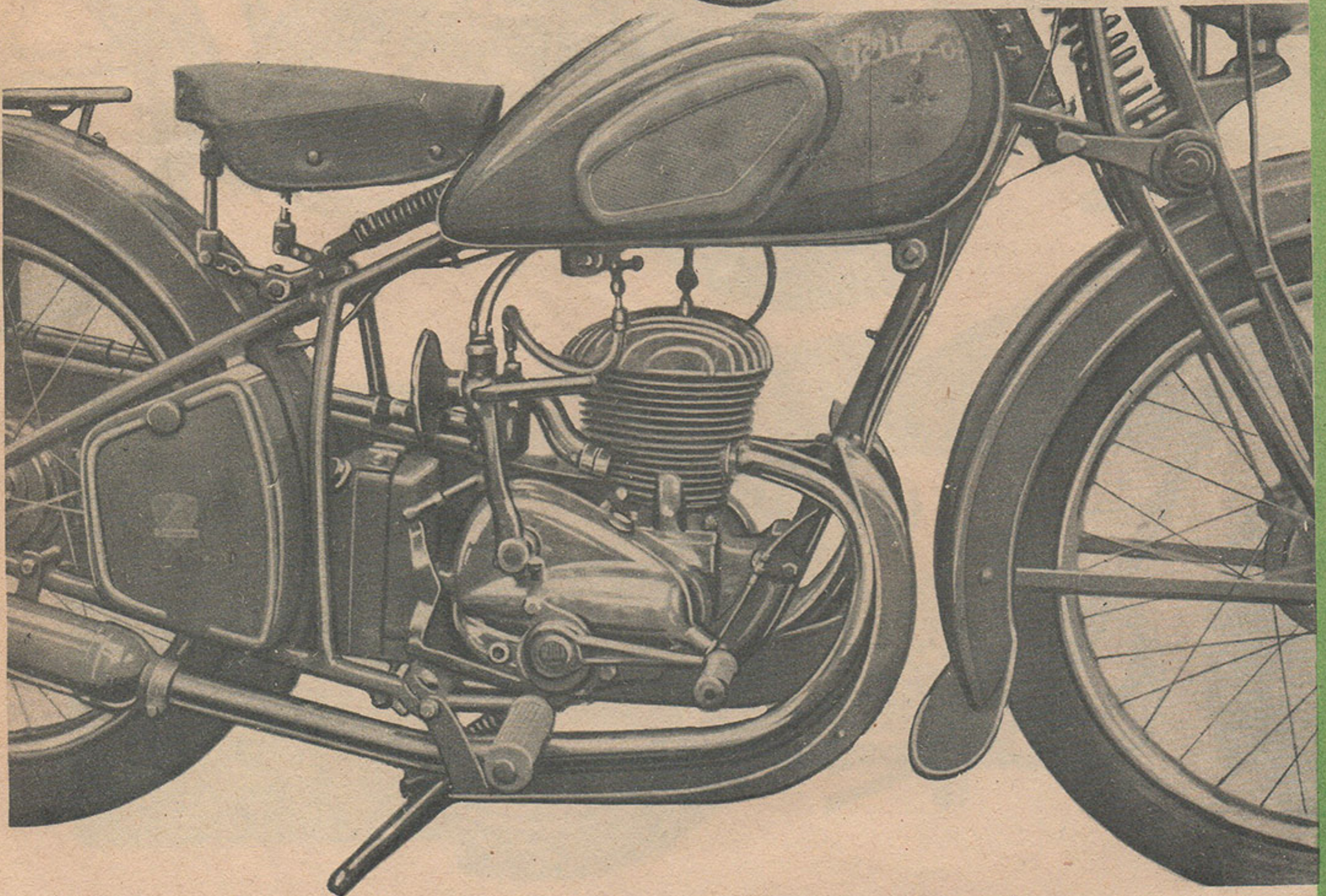


SOYEZ CORRECT AU GUIDON. LES INJURES SONT LES ARGUMENTS DE CEUX QUI ONT TORT

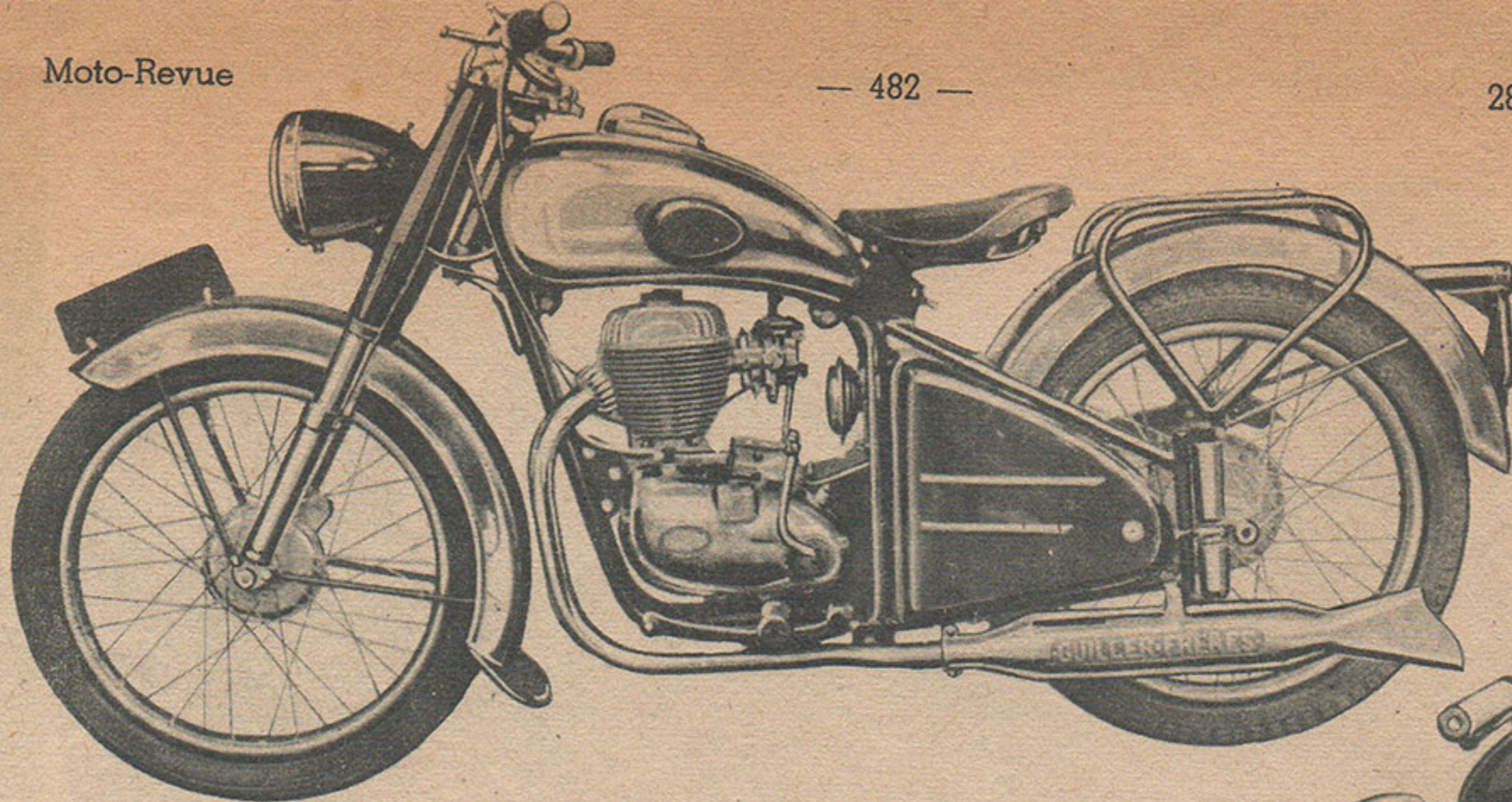
Les amateurs de machines de courses n'auront certainement pas quitté le Salon sans aller jeter un coup d'œil au stand Ladevèze où se trouvaient réunies toutes les Gilera, depuis la 125, jusqu'à la 500, et la 4 cylindres, que nous présentons ci-contre. L'angle de prise de vue nous permet d'admirer l'importance du tambour de frein avant, et l'énorme carter moteur.



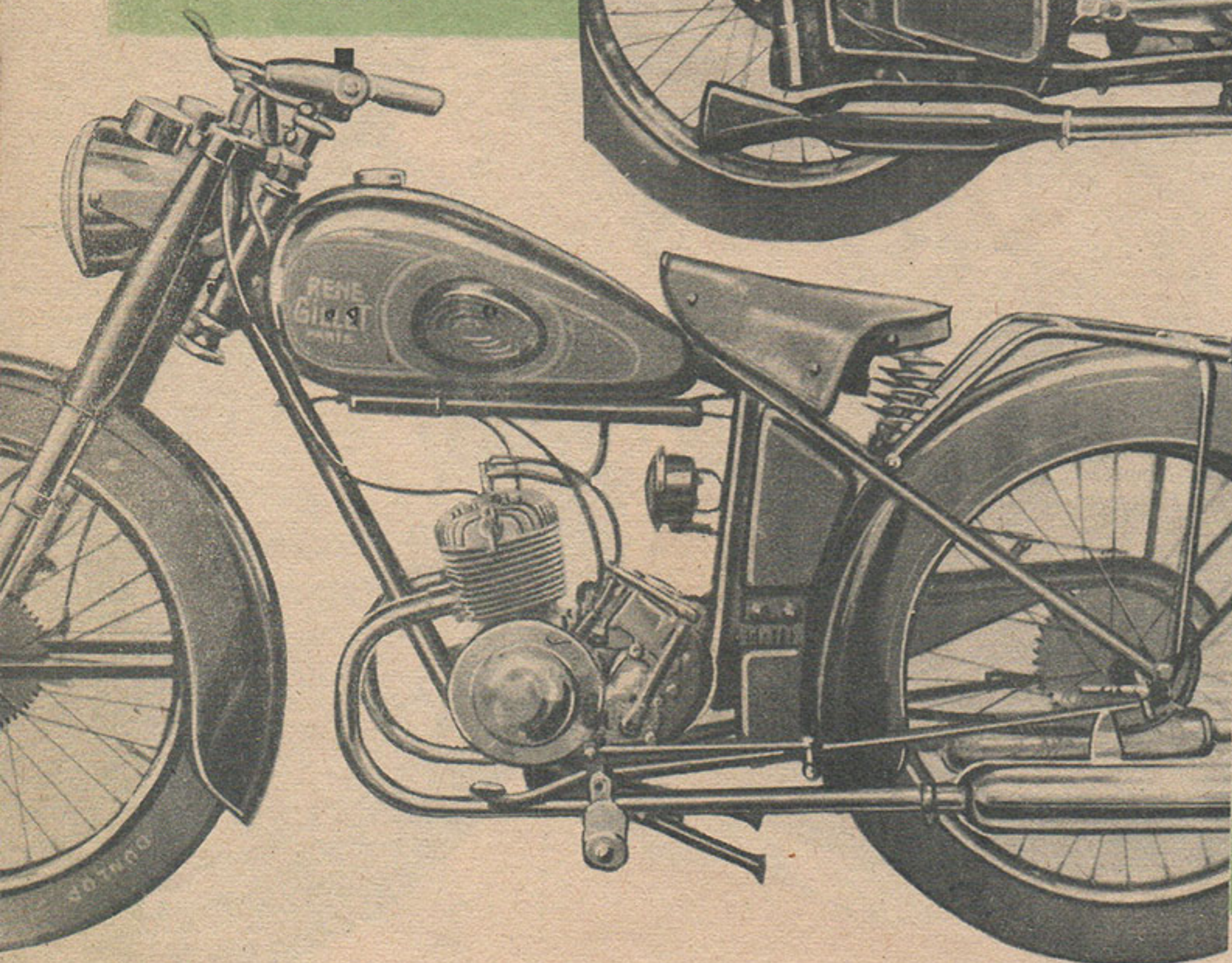
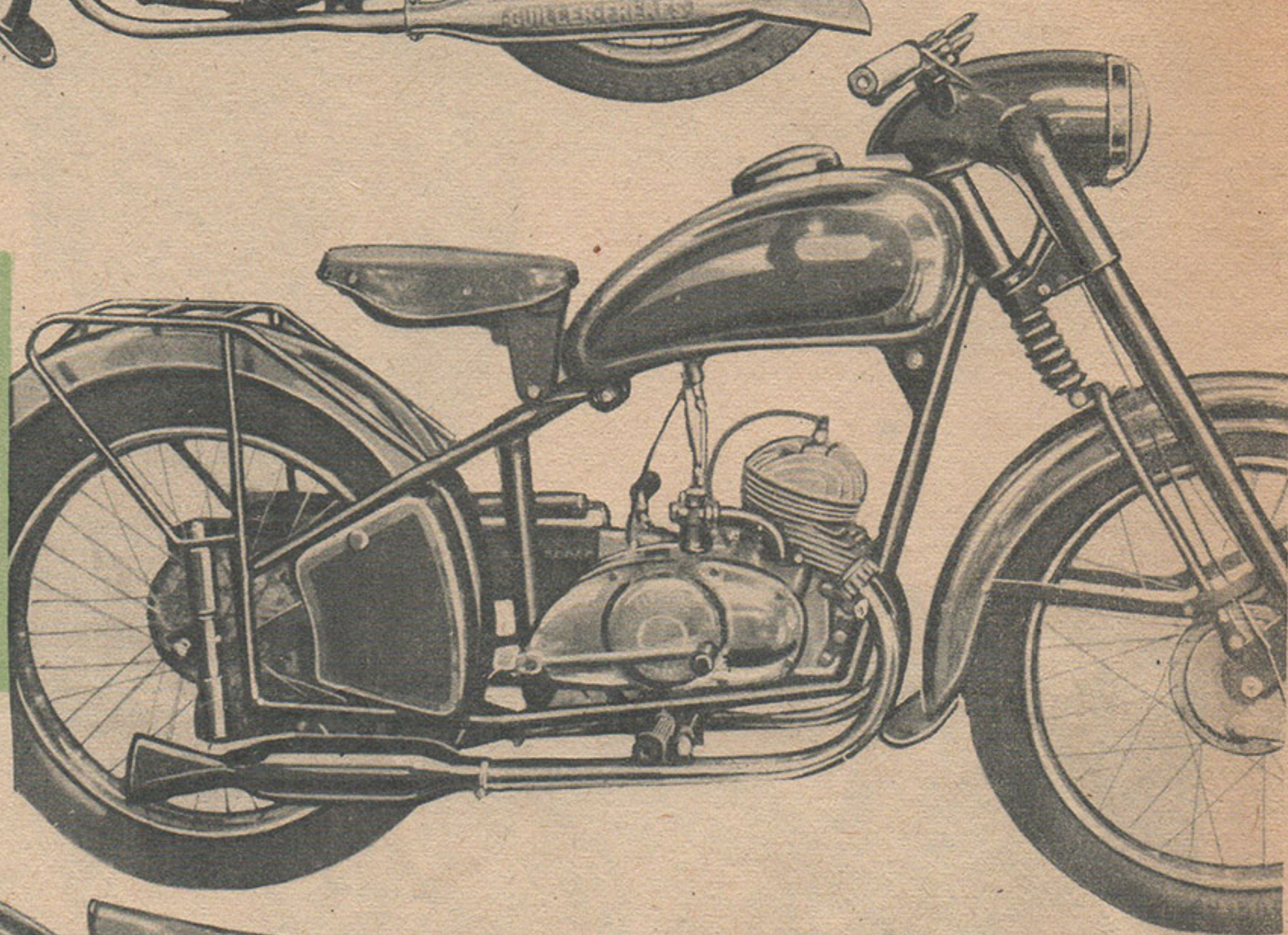
Chez Peugeot, beaucoup de deux temps de petites cylindrées, qui traités soit utilitairement, soit luxueusement, doivent convenir aux goûts de chacun. Parmi les nouveautés, nous avons remarqué la nouvelle 150 cmc. type 155. Machine directement dérivée de la 55, elle diffère de celle-ci, en plus de l'augmentation de la cylindrée, par son sélecteur au pied, et par la nouvelle forme de sa culasse.



USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT



■  
 À la gamme déjà très complète de machines de petites cylindrées, la maison Guiller ajoute un nouveau modèle, la 175 bloc-moteur A.M.C. Les grands coffres masquent la batterie et le redresseur, ce qui permet l'emploi d'un avertisseur électrique et de l'éclairage, le moteur étant arrêté. La fourche télescopique, ainsi que celle de la 125 René-Gillet ci-dessous, sont dues au spécialiste, Grazzini.



■  
 Alma, jeune firme du centre, a son stand occupé par trois machines, toutes équipées du bloc-moteur 2 temps Ydral.

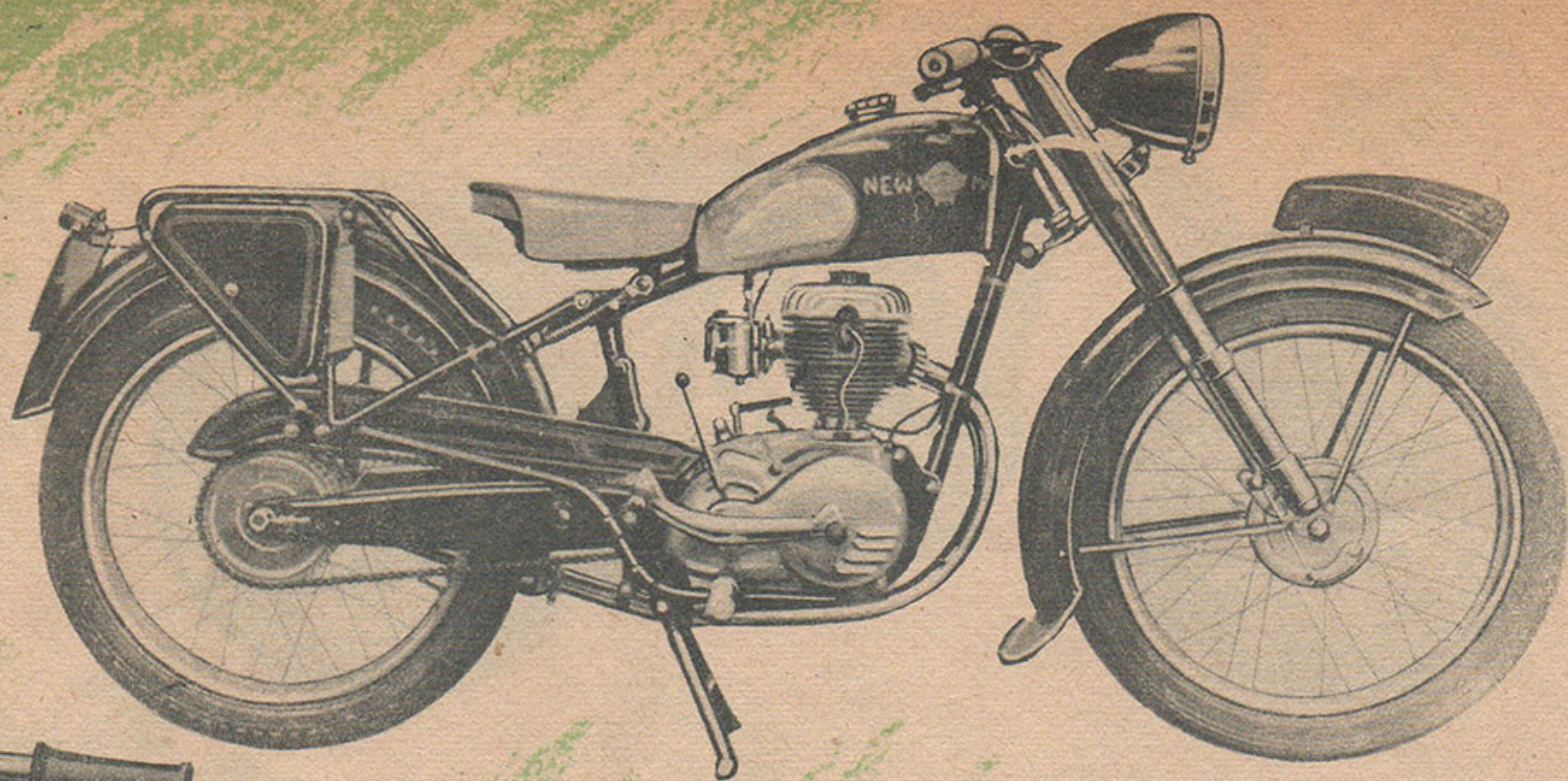
La machine ci-dessus est la 125 luxe, qui se signale surtout par son originale suspension avant, et par le capotage de son phare, très réussi.

A côté de ce modèle, Alma réalise une 125 standard et une 175, machine sur laquelle nous reviendrons.

■

USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT





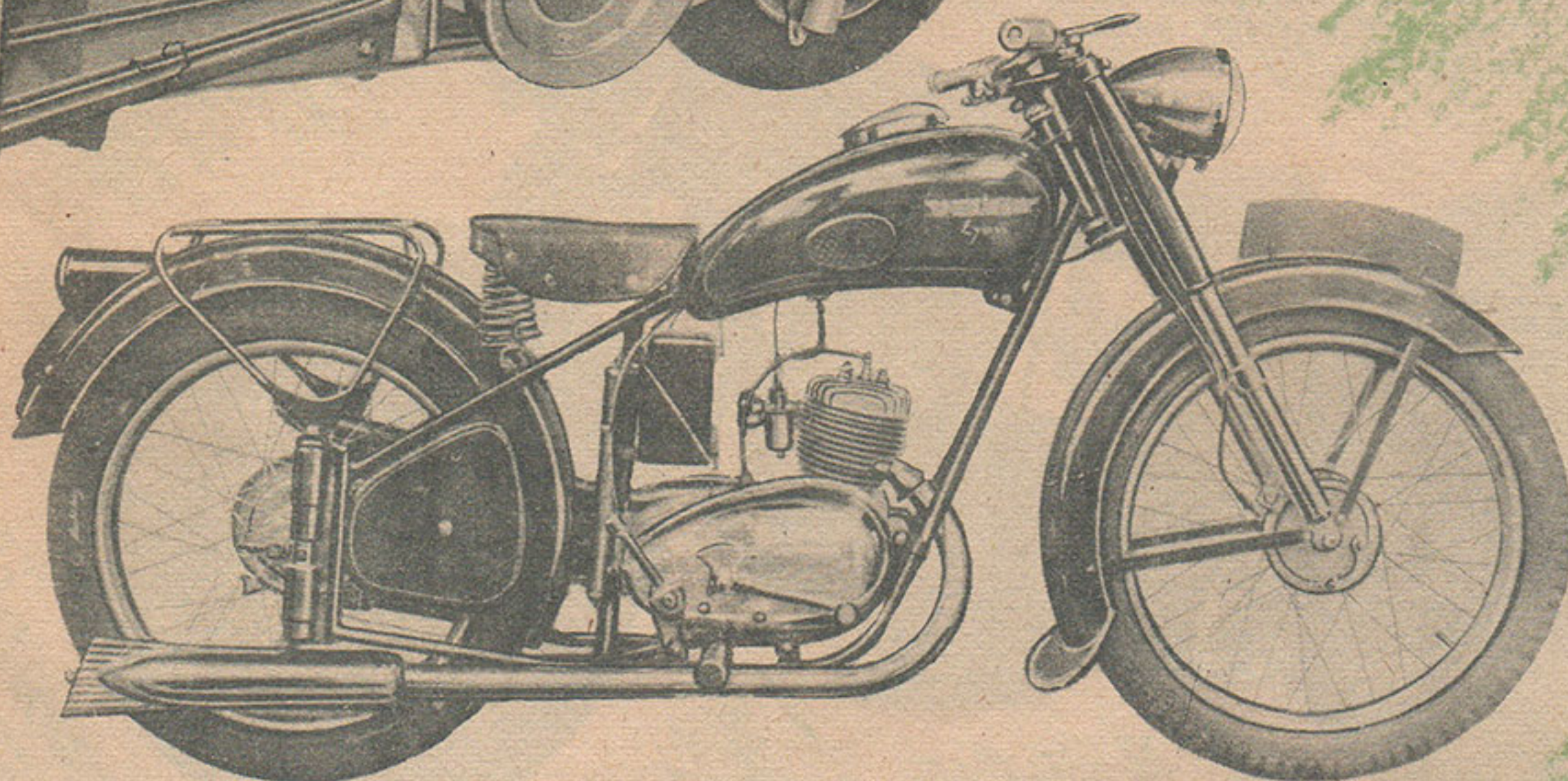
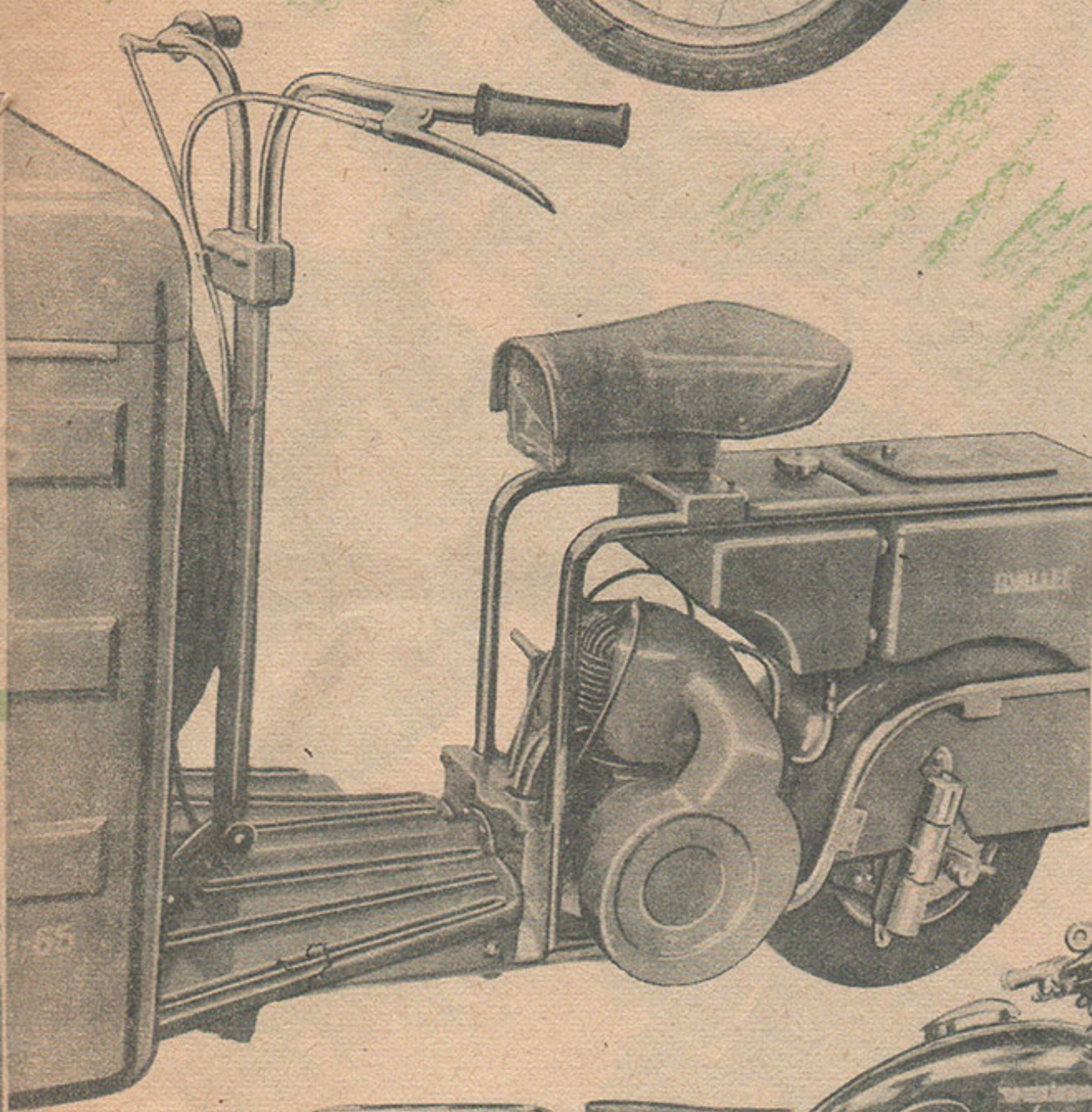
La nouvelle 175 New-Map est certainement une des meilleures machines de cette cylindrée que nous ayons eu l'occasion de voir à ce Salon. La fourche avant télescopique Grazzini, la suspension arrière oscillante, et la selle suspendue en un point, offrent un confort remarquable au pilote.



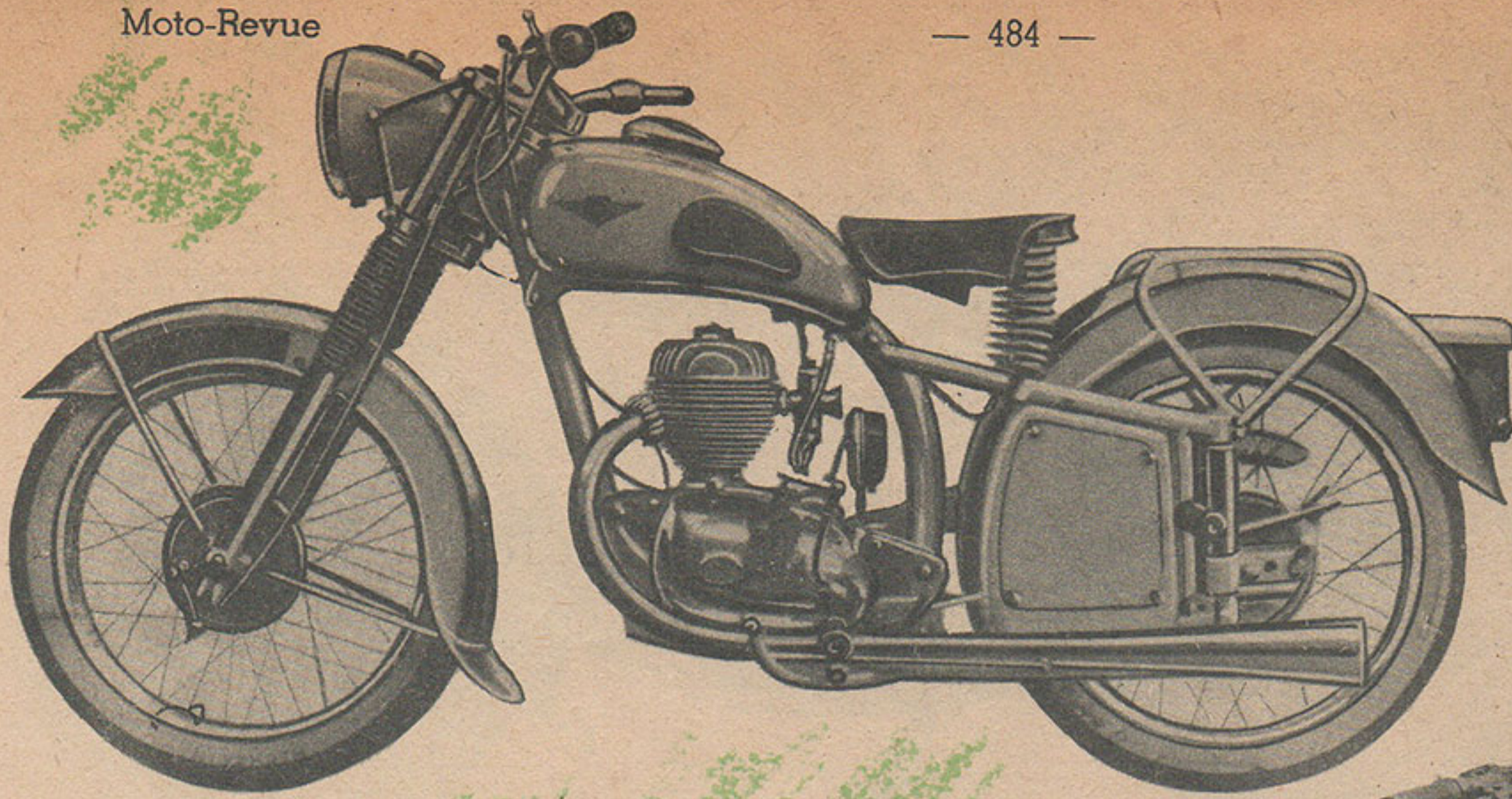
Au stand Vallée, nous avons remarqué le nouveau scooter utilitaire, dont le 125 Aubier-Dunne est refroidi par une turbine. Ce véhicule, dont la charge utile est de 150/200 kgs, semble tout indiqué pour les petits commerçants.



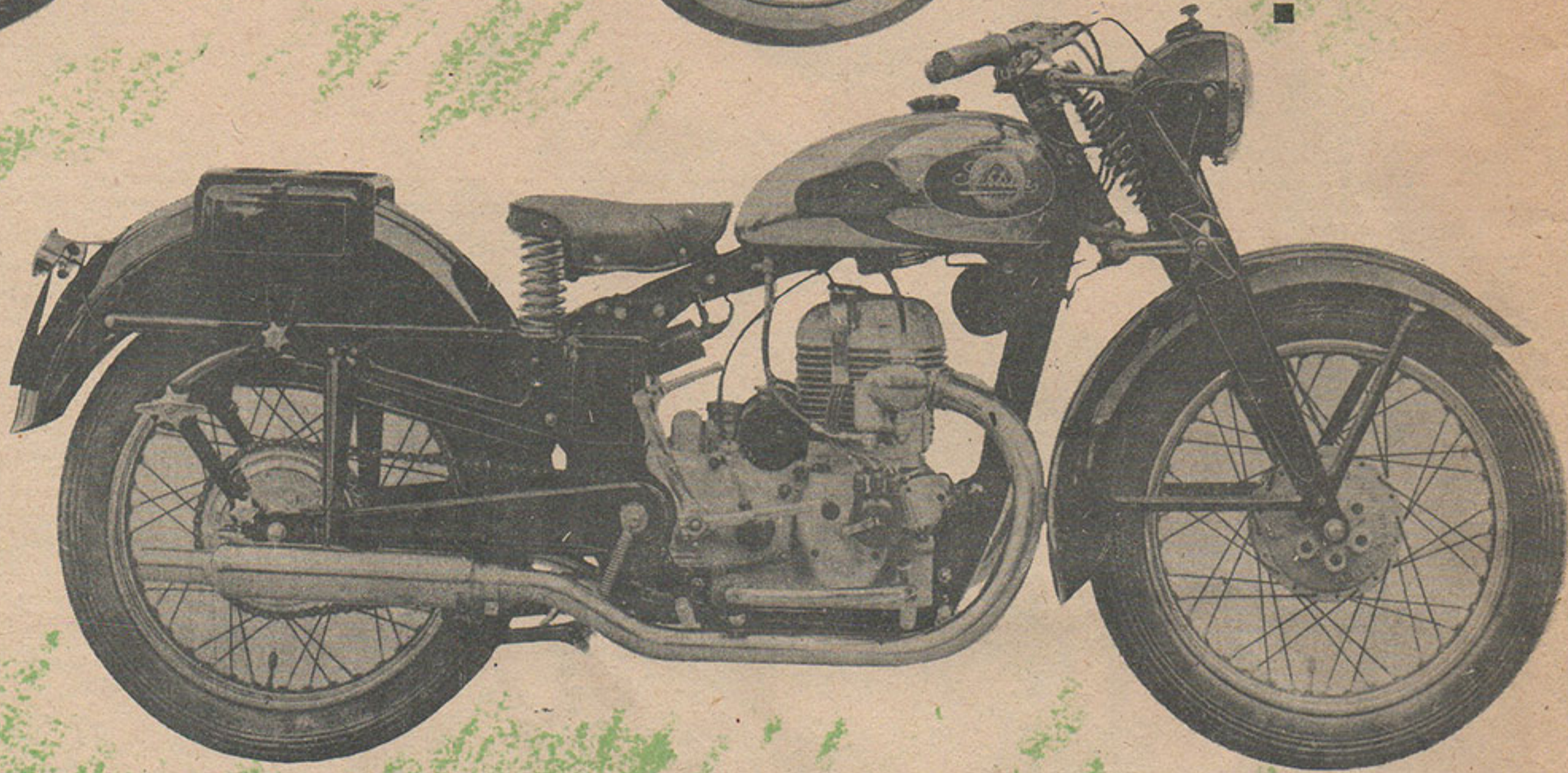
Une vieille maison qui revient à la construction motocycliste : Ultima. Continuant toujours la fabrication de ses moteurs et boîtes de vitesses, Ultima nous présente cette année au Salon un prototype de 125, doté ainsi que plusieurs autres marques importantes de la nouvelle fourche télescopique R.B. Grazzini, d'une technique très moderne et d'une ligne attrayante.



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

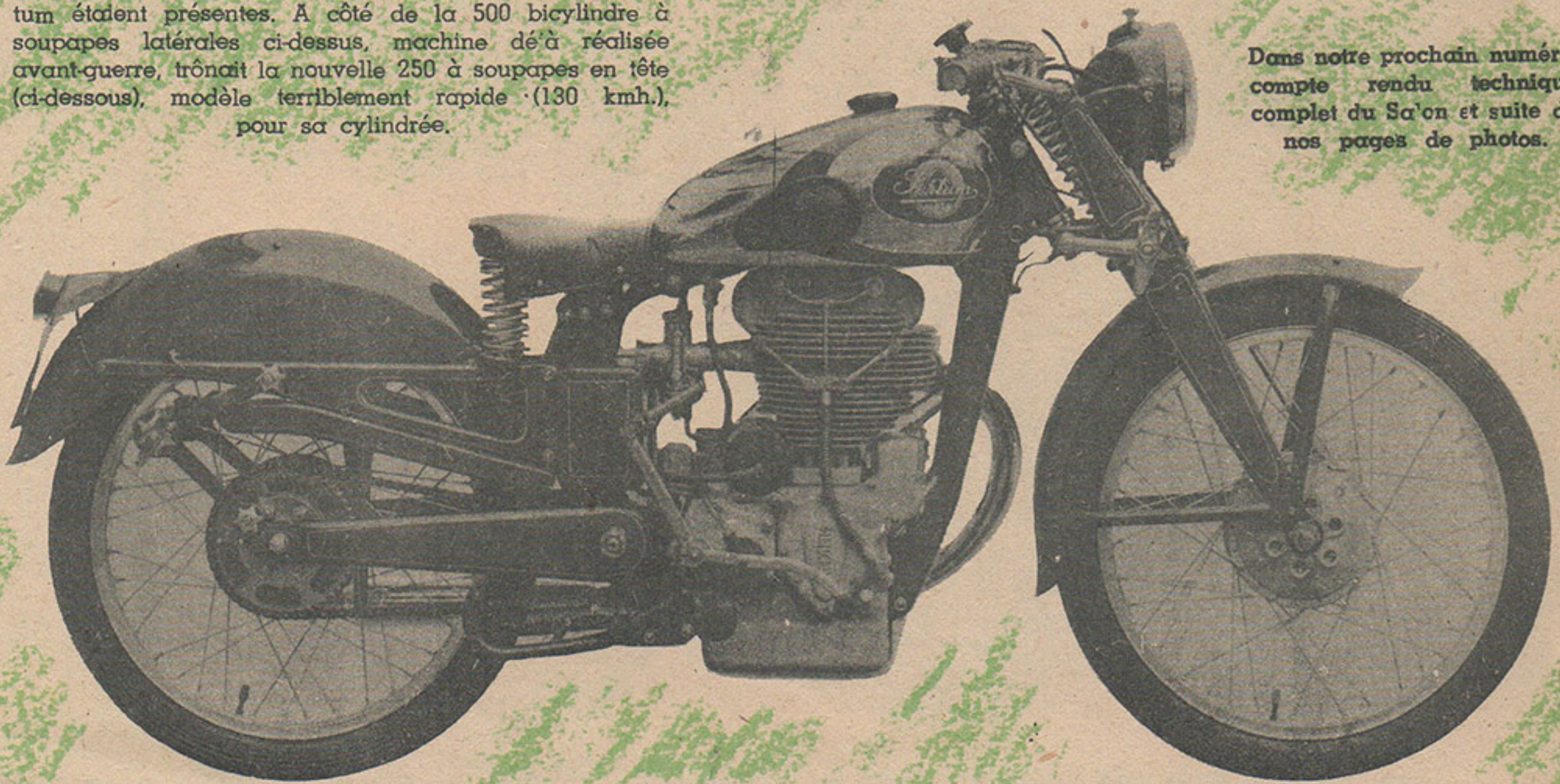


Le nouveau bloc 175 à culbuteurs A.M.C. est également monté par Gimca. Traitée luxueusement, suspension avant et arrière, avertisseur électrique, éclairage par batterie, cette machine fait honneur à la production française.



Au stand de Georges Monneret, les motocyclettes Ser-tum étaient présentes. A côté de la 500 bicylindre à soupapes latérales ci-dessus, machine déjà réalisée avant-guerre, trônait la nouvelle 250 à soupapes en tête (ci-dessous), modèle terriblement rapide (130 kmh.), pour sa cylindrée.

Dans notre prochain numéro, compte rendu technique complet du Sa'on et suite de nos pages de photos.



# Consommation

L'essence est chère, et la consommation grève lourdement le budget du motocycliste. Mais il est possible et même relativement facile de réduire cette dépense en suivant quelques règles d'entretien et de conduite.

Le prix de l'essence, gonflé par une kyrielle de taxes, est anormalement élevé, 63 fr. 20 le litre quand on a trop rapidement épuisé la maigre ration prioritaire. C'est bien le moment de sortir le vieux slogan : « chaque goutte compte ». Et il

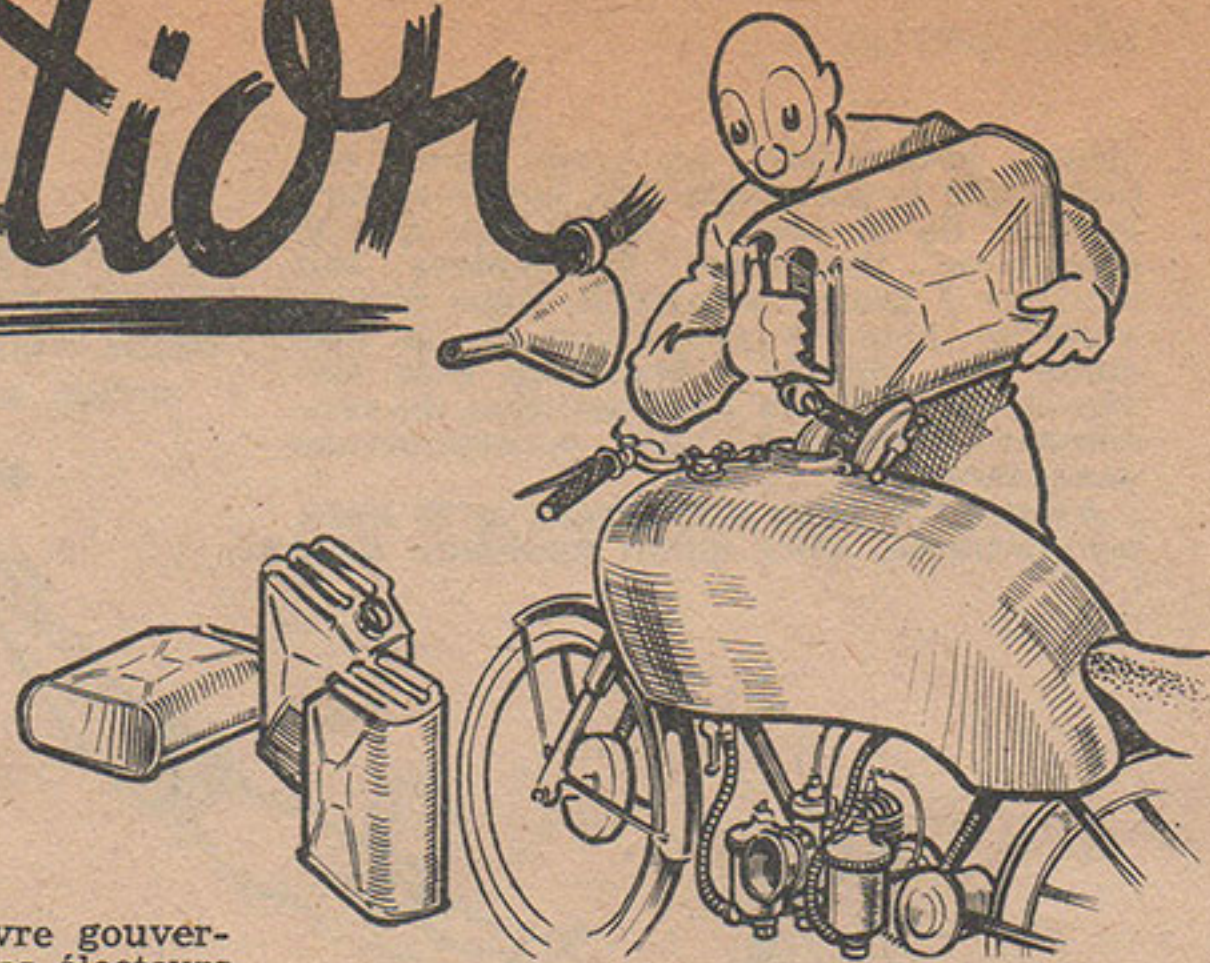
est à craindre que notre pauvre gouvernement, pour faire plaisir à ses électeurs des régions verticales, n'introduise dans notre essence déjà si mauvaise, la pire du monde entier, un alcool plus riche en eau qu'en calories. Nous en reviendrons au triste carburant national de sinistre mémoire. Il n'y a pas en effet assez de benzol disponible pour nous donner un carburant ternaire qui, lui, nous donnerait satisfaction. Avec le carburant secondaire essence plus résidus de vinasse, notre consommation s'élèvera en flèche. Le point de vue électoral primera toujours pour nos hommes politiques attachés à leur mandat et à leurs prébendes l'intérêt économique. De ce carburant précieux plus par le prix que par la qualité, notre intérêt et même notre devoir est d'en tirer le meilleur parti. Cela dépend pour une part de nos constructeurs qui par le dessin des chambres d'explosion arrivent pour un indice d'octane déterminé à utiliser le rapport volumétrique le plus élevé possible et à accroître ainsi le rendement thermique. Mais les conditions d'utilisation ne sont pas moins importantes. Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs de faire des essais avec une nourrice étalonnée. On ne peut en effet se baser sur le contenu du réservoir, car il peut rester un peu d'essence alors que le moteur s'arrête par suite de panne sèche. Et d'autre part les pompes de distribution ne sont pas rigoureusement exactes. Une nourrice reliée au carburateur par un tube en durite est infiniment préférable.

On voit la consommation varier de simple au double pour une machine déterminée. Par exemple tel motocycliste se plaint que sa 350 cmc. suce gaillardement 6 litres aux 100 kms au lieu des 3 litres ou 3 litres 1/2 qui seraient normaux. D'autre part nous connaissons telle grosse machine de 500 ou 600 cmc. dont la consommation n'est pas plus élevée. A quoi cela est-il dû ?

Mais voyons quel usage fait de sa 350 cmc. le premier motocycliste, et comment il conduit. A froid nous le voyons emballer son moteur sous prétexte de le réchauffer et d'activer la circulation

L'état du carburateur a évidemment une grosse responsabilité; le réglage correct se trouve modifié par l'usure du gicleur et de l'aiguille, par le pointeau qui ne ferme plus, laissant l'essence déborder, par l'usure des boisseaux de gaz et d'air.

N'imitiez pas ce motocycliste qui a pour habitude d'accélérer brutalement et de freiner au dernier moment, laissant une trace de caoutchouc sur le sol.



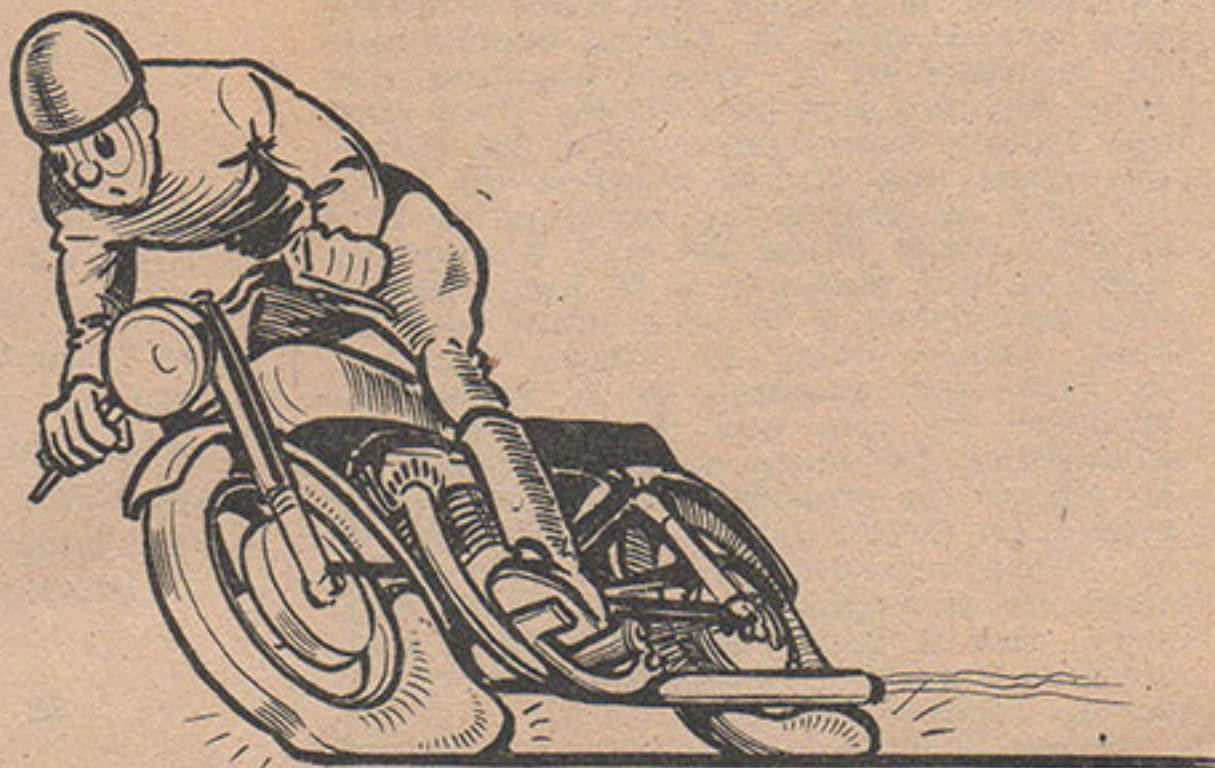
d'huile. Il accélère violemment, il freine brusquement. Il utilise sa machine en ville avec des arrêts et des changements constants d'allure et de régime. Dans ces conditions il doit avoir un réglage riche, un gros gicleur de débit, une aiguille placée au cran supérieur, un volet largement échanuré.

Prenons cette même machine. Conduisons-la avec douceur et souplesse. Abaissons l'aiguille d'un cran, dévissons un peu la vis pointeau du ralenti et à une allure de 60 à l'heure nous constaterons que nous consommons 4 litres aux 100, soit une économie de deux litres de carburant.

Roulons un peu moins vite sur route libre, à une vitesse de croisière de 55 kmh. et nous ne consommons plus que 3,5 litres environ. Nous pourrions encore faire mieux avec un plus petit gicleur et un volet moins échanuré, mais dans ces conditions notre moteur aura tendance à cliqueter et à chauffer dès que nous voudrions rouler un peu vite. Il faut toujours aboutir à un compromis et pour notre part nous aimons mieux ménager notre moteur et consommer un demi litre, voire un litre de plus aux 100 kms.

Nos machines ne sont économiques ni au ralenti, ni aux grandes vitesses. Cela est particulièrement sensible pour beaucoup de deux temps dont la consommation monte en flèche au delà d'une certaine allure. Notre 125 cmc., à une allure de croisière de 55 kmh., se contente, aux 100 kms, de 2 litres à 2 litres 1/2 de mélange, en terrain moyennement accidenté. A 75 kmh. la consommation double.

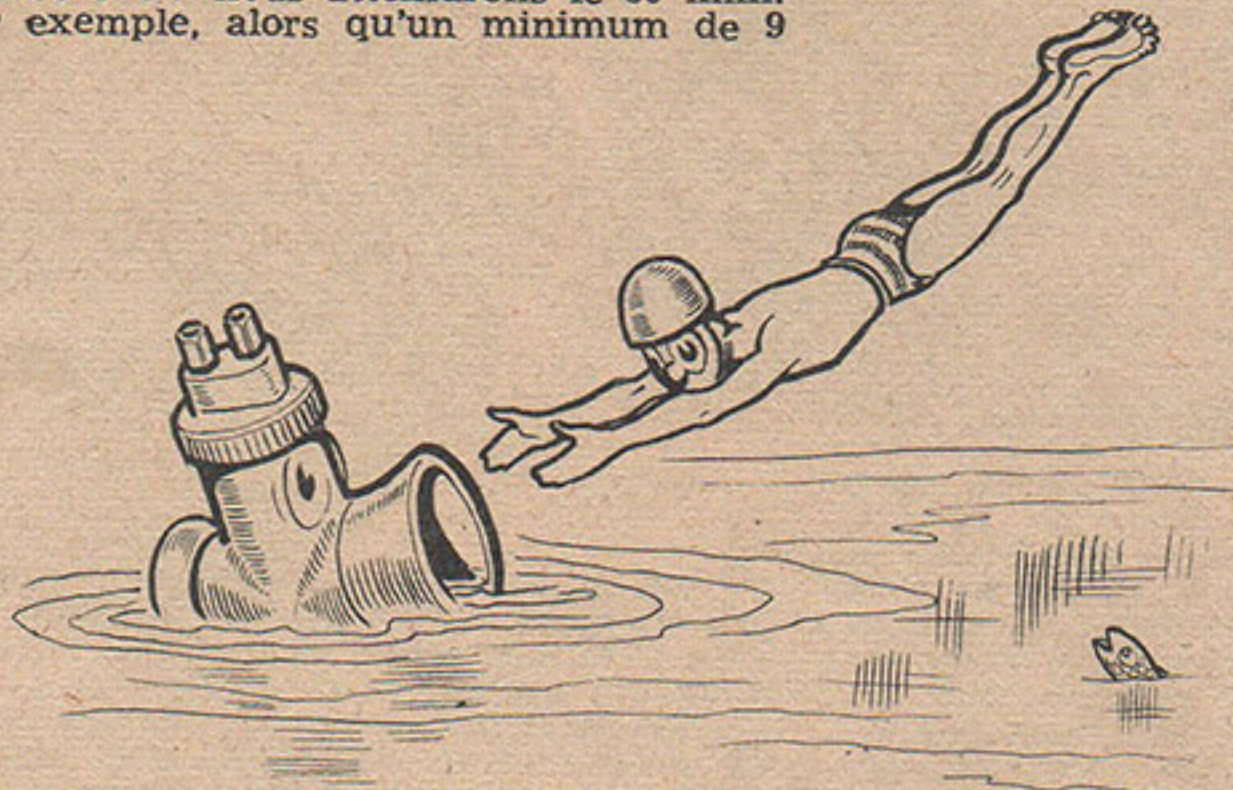
Il y a plusieurs facteurs qui jouent. Aux faibles allures, mise en marche et ralenti, la carburation est réglée riche et d'autre part, à admission réduite, le taux réel de compression est trop faible pour assurer un bon rendement thermique. D'autre part aux grandes allures la résistance de l'air absorbe une puissance qui croît comme le carré de la vitesse. Il faut également tenir compte des résis-



UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

tances mécaniques, en sorte qu'on admette que la puissance doit varier comme le cube de la vitesse. Aussi bien que le rendement thermique du moteur soit meilleur à pleine admission, nous devons absorber pour la propulsion de la machine une puissance beaucoup plus élevée et, en dépit de l'amélioration du rendement thermique, nous consommerons davantage.

Avec 3 CV nous atteindrons le 50 kmh. par exemple, alors qu'un minimum de 9



Le vent qui souffle de face peut être la cause d'une consommation excessive.



Attention, ne laissez pas votre carburateur se noyer !



définitive que sur la position de l'aiguille.

Quand vous mettez en route à froid, ne noyez pas exagérément le carburateur. Il est inutile que l'essence coule, elle doit mouiller légèrement la base du corps de carburation. Quand le carburateur possède un starter, utiliser celui-ci pour les démarrages. Ne faites pas tourner le moteur trop longtemps au ralenti. Un moteur à refroidissement par air atteint très rapidement sa température normale de fonctionnement. Démarrez doucement et passez les vitesses à intervalles assez éloignés et en donnant peu de gaz. Evitez les accélérations brutales, surtout avec les carburateurs à pompe de reprise. N'abusez pas du changement de vitesse, car votre moteur tournant très vite à faible admission suce dur. Personnellement nous utilisons largement le changement de vitesse pour ménager au maximum les organes de notre machine, mais il est incontestable que notre consommation s'en trouve légèrement accrue. Nous trouvons que quelques centimètres cubes d'essence coûtent moins cher que des révisions plus fréquentes. Comme nous le disions plus haut, les coups de freins coûtent cher, car ils dissipent en pure perte une quantité d'énergie qu'a, en définitive, fourni l'essence.

CV sera, dans les meilleures conditions, nécessaire pour franchir le cap fatidique du 100 kmh. Il nous faut donc, si nous voulons rouler économiquement, trouver une allure intermédiaire entre un ralenti qui n'est pas avantageux à cause du réglage riche du carburateur et du rendement thermique médiocre du moteur, et une allure rapide qui permet une utilisation meilleure de l'énergie, mais nous oblige à consommer une plus grande quantité de gaz. Nous laissons de côté d'autres considérations également très importantes comme les efforts mécaniques, l'usure des organes du moteur, de la transmission et des pneus, sans compter les dangers accrus qui résultent des grandes vitesses.

On ne peut être très précis en ces matières, car il s'agit non de considération mathématique, mais de pratique. Le type de la machine n'est pas indifférent. Une machine de caractéristiques moyennes pourra être utilisée à une allure de croisière plus rapprochée de la vitesse maxima qu'une machine à caractéristiques très élevées. Mais on peut admettre, en principe, que l'allure économique se situe à la demi ouverture des gaz, ce qui correspond généralement aux deux tiers de la puissance maxima que peut développer le moteur. Remarquons que ce sont des chiffres habituellement adoptés en aviation. La puissance maxima n'est utilisée que pour le décollage, mais aussitôt après on réduit d'un tiers environ le régime des moteurs. Il est évident que, par suite de l'augmentation rapidement croissante de la puissance par rapport à la vitesse, il y aura un écart d'autant plus grand entre la vitesse économique de croisière et la vitesse maxima que cette dernière sera plus élevée. C'est ainsi que l'allure économique d'une 350 culbutée ayant une vitesse maxima de 115 à 120 kmh. se situera aux environs de 80 à 85 kmh. Celle d'une 350 cmc. à soupapes latérales qui plafonne à 90 kmh. pourra être supérieure à 70 kmh. Pour une 125 cmc., l'écart entre la vitesse maxima, 70 kmh. par exemple et la vitesse de croisière ne sera que d'une dizaine de kilomètres. De toute manière au-delà de la vitesse de croisière, la consommation monte en flèche quand on approche de la vitesse maximum. Certains 125 cc. de sport ne dépensent à la vitesse de croisière que 2 litres aux 100 kms, mais arrivent à sucer 4 et même 5 litres quand on les pousse à fond.

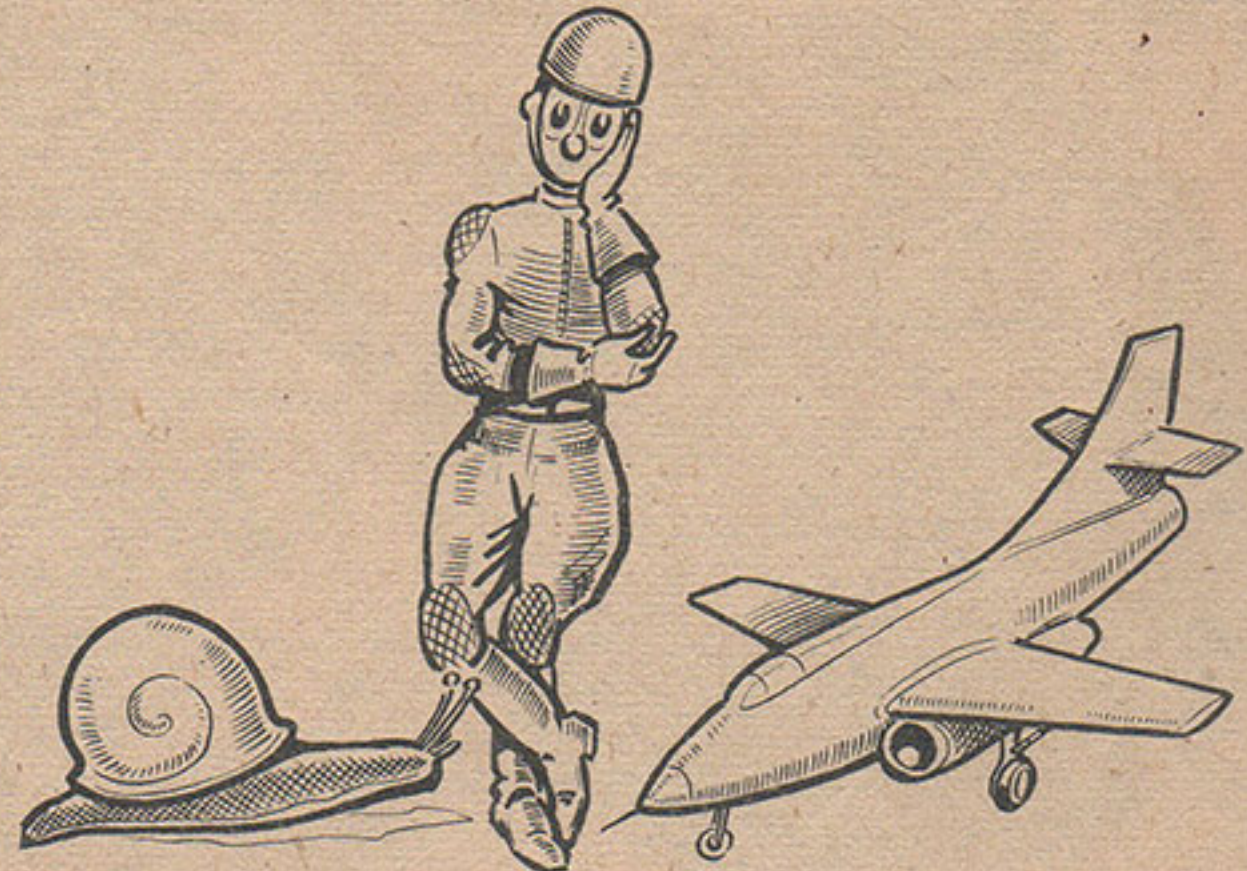
Quand le moteur n'est pas en bon état, la consommation, à égalité de puissance,

grimpe rapidement. Il est difficile d'estimer de manière précise ces pertes et nous ne pouvons donner que des chiffres très approximatifs, mais généralement admis. Mauvais refroidissement jusqu'à 10 % (ailettes de surface insuffisante ou encrassées) fuites jusqu'à 20 %, mal réglé jusqu'à 35 %, volet de départ fermé jusqu'à 80 %, mauvais carburant jusqu'à 20 %, mauvais réglage de l'avance jusqu'à 20 %, bougies trop vieilles jusqu'à 10 %. De tels chiffres donnent à réfléchir. Et il faudrait également faire entrer en ligne de compte les résistances mécaniques d'une machine mal entretenue.

Sur de longues distances, 100 kilomètres au moins, on peut faire des essais approximatifs, mais il faut jauger le réservoir. Celui-ci étant préalablement vidé, vous introduirez de l'essence à l'aide d'un litre et sur une jauge en fibre vous ferez une encoche correspondant à chaque litre introduit. A la fin de l'essai vous pourrez ainsi mesurer la quantité d'essence consommée. Le kilométrage vous sera indiqué par les distances qui figurent sur une bonne carte routière. Ne vous fiez pas aux distances figurant au compteur kilométrique qui n'est, en général, pas très exact.

Ne croyez pas qu'un mélange trop pauvre soit économique. Tout d'abord il fait chauffer le moteur et provoquera des ennuis mécaniques. Ensuite pour tirer du moteur une puissance égale, il vous faudra donner plus de gaz. Aussi ne vous conseillons-nous pas de modifier le réglage du carburateur adopté par le constructeur. Vos essais ne porteront en

Une allure régulière et modérée doit être adoptée sur la route, il ne faut pas hésiter entre l'allure de l'escargot et celle du « supersonique » ; toutes deux donnent une consommation exagérée.

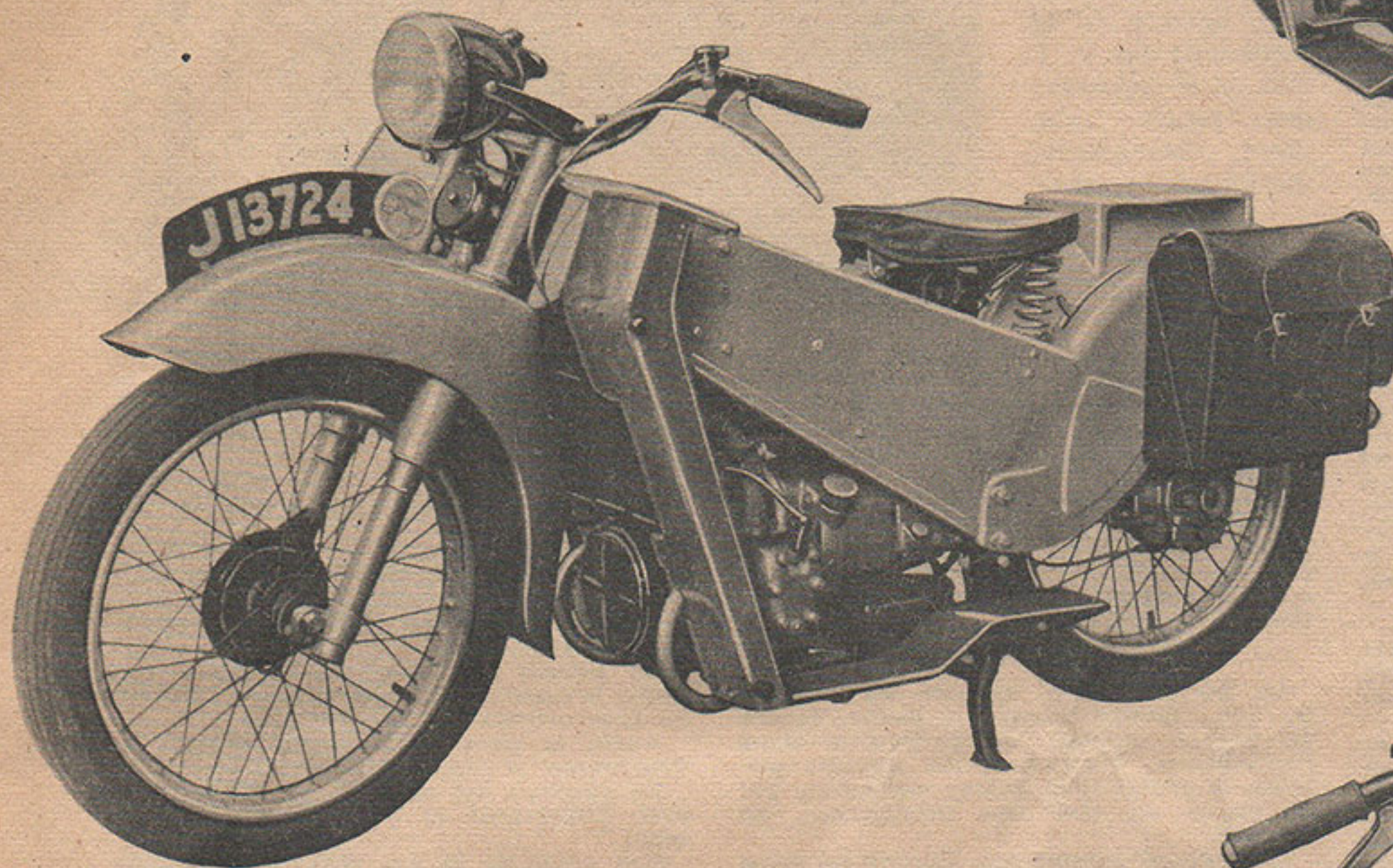
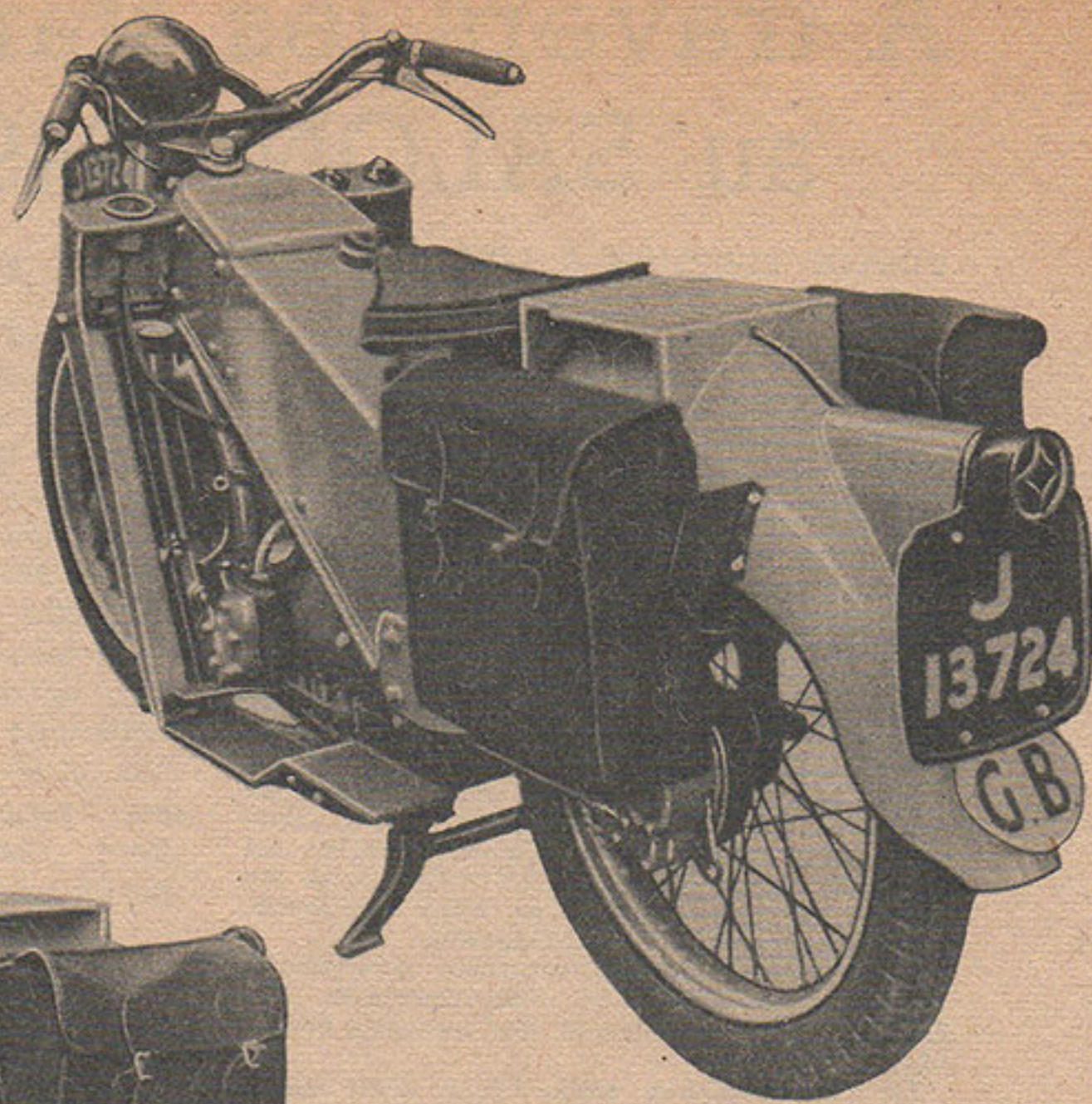


Une machine révolutionnaire :

**La 150 cmc.**

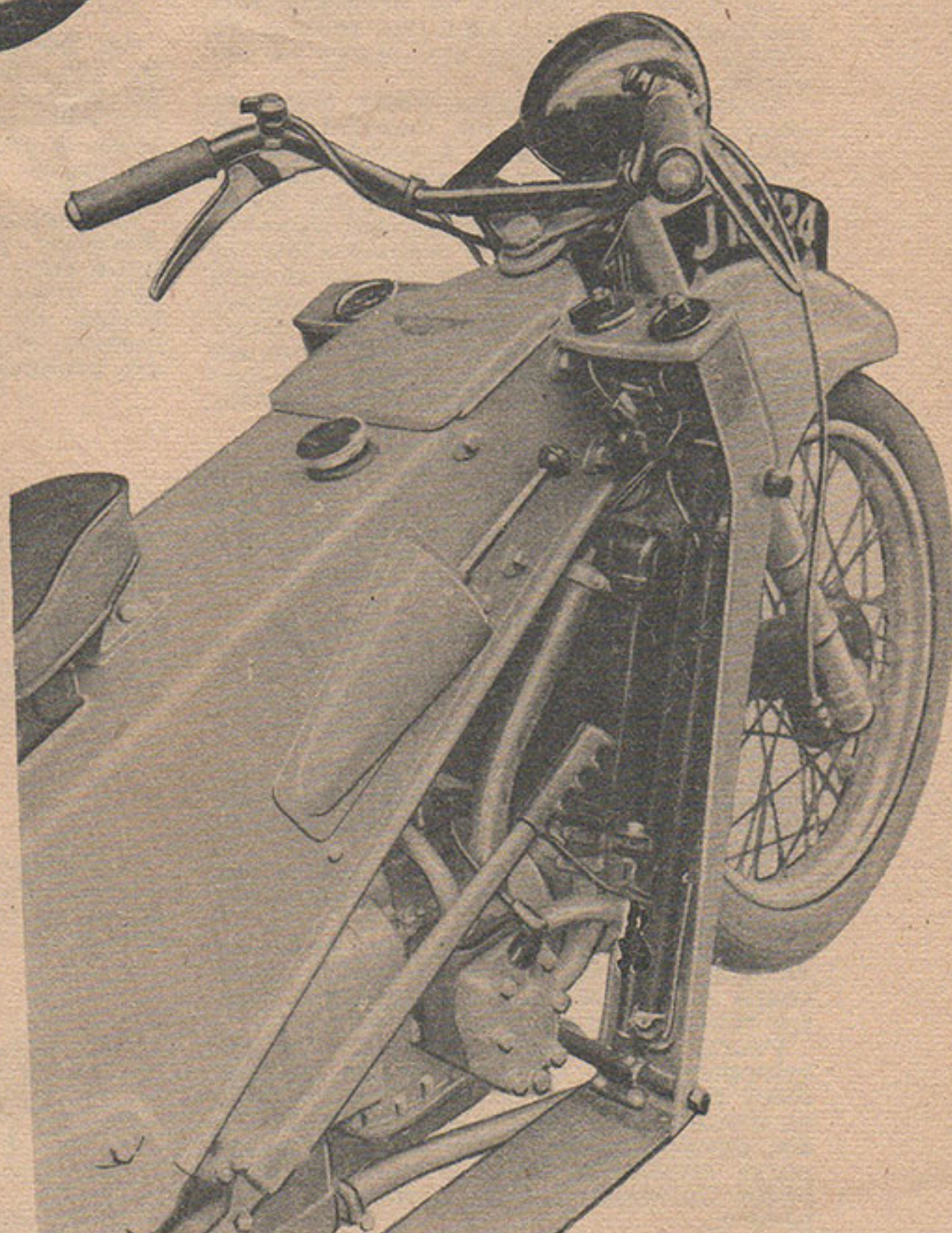
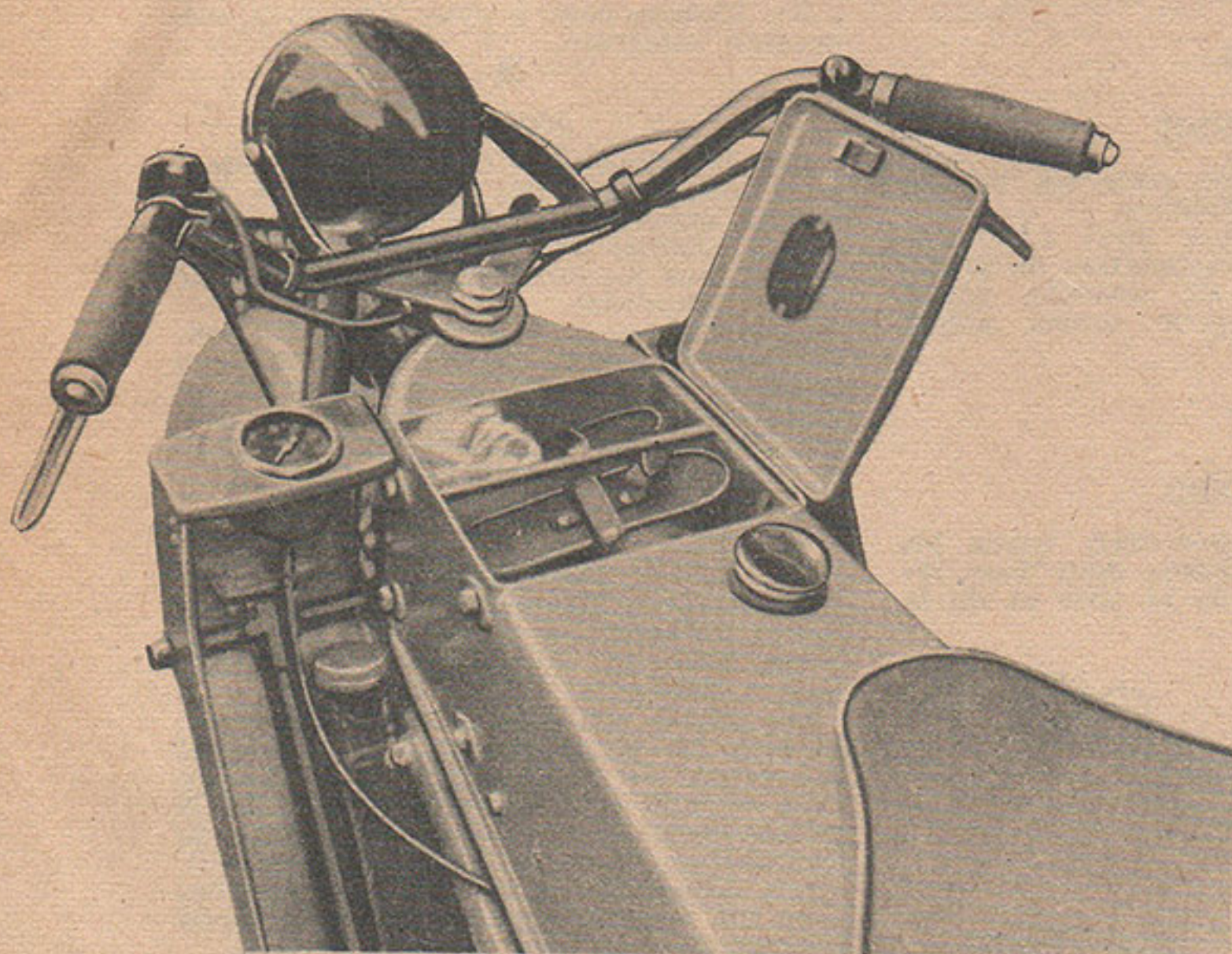
## VELOCETTE

Nous avons déjà présenté plusieurs fois à nos lecteurs cette curieuse petite Velocette, dont la technique sort des sentiers battus. Nous avons eu récemment l'occasion de piloter une de ces machines, obligeamment prêtée par le concessionnaire de la marque à l'île de Jersey, P. Perrio.



A ces qualités, nous en ajouterons une autre, la parfaite protection du pilote, qui grâce aux deux pare-jambes et aux larges repose-pieds wagons, n'a plus besoin d'enfiler un équipement spécial. En somme une machine parfaitement réussie.

Nous avons été littéralement surpris par la douceur, la souplesse et l'absence totale de bruit de cette machine, à tel point qu'arrêté à un feu rouge dans Paris, alors que le moteur tournait au ralenti, nous nous sommes demandés si le moteur n'était pas arrêté.



**SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS**

# À travers les stands au SALON 1949

## DUNLOP TOUJOURS A L'AVANT-GARDE DU PROGRES

Conséquence de la guerre : neuf années durant, les usagers de l'automobile et les fabricants de pneumatiques demeurèrent prisonniers des Pouvoirs Publics. Depuis quelques semaines, l'emprise de l'Administration a pratiquement cessé. Que faut-il escompter d'une liberté attendue avec une impatience justifiée ?

Après une période d'adaptation, le marché du pneumatique, faussé par une répartition établie sur des besoins souvent incontrôlables d'un ensemble d'usagers désignés ou reconnus en qualité de prioritaires, va s'assainir, s'équilibrer et se normaliser.

Du contact plus étroit des consommateurs et des fabricants sortira une connaissance exacte et rapide des besoins du marché. Ainsi pourront s'établir dans les délais les plus courts, et avec méthode, les programmes de fabrication.

Les usagers de l'automobile trouveront auprès des services commerciaux de Dunlop des avis sûrs et des conseils éclairés.

La connaissance sans égale d'un marché qui s'étend à tous les continents, les moyens techniques et commerciaux de l'une des plus puissantes organisations mondiales existantes, des directives toujours renouvelées d'aller de l'avant, sans sacrifier quoi que ce soit aux avantages offerts par les réalisations antérieures, donnent à la clientèle cette certitude d'avoir chez Dunlop, pour un prix donné, le produit de la plus haute satisfaction, c'est-à-dire le meilleur.

### LE PNEU AUTO

La masse des usagers est prudente. Elle recherche, en s'accordant une réserve de vitesse et de freinage, une marge de sécurité.

Dunlop a créé un pneu FORT à grande réserve de résistance qui donnera, à tout moment et en toutes circonstances, la sécurité voulue, qui acceptera allègrement les pointes de vitesse et les coups de frein les plus énergiques, qui s'accommodera des surcharges momentanées et ne connaîtra aucune défaillance durant un kilométrage élevé. Stables, souples, bien dessinés, le Dunlop Fort et le Dunlop Fort Extra Renforcé (F.E.R.) sont les pneus qui conviennent le mieux à la majorité des voitures existantes sur le marché mondial.

### LE PNEU VELO

Le problème du pneu vélo a été étudié longtemps à l'avance et sous tous ses aspects, aussi Dunlop est-il en mesure de répondre aujourd'hui aux demandes opportunes des fabricants de cycles et des usagers.

### PNEUS POUR VELOS A MOTEUR AUXILIAIRE, VELOMOTEURS, MOTOS

Ici encore les usagers trouveront dans les fabrications Dunlop des pneus appropriés aux diverses utilisations. Citons notamment :

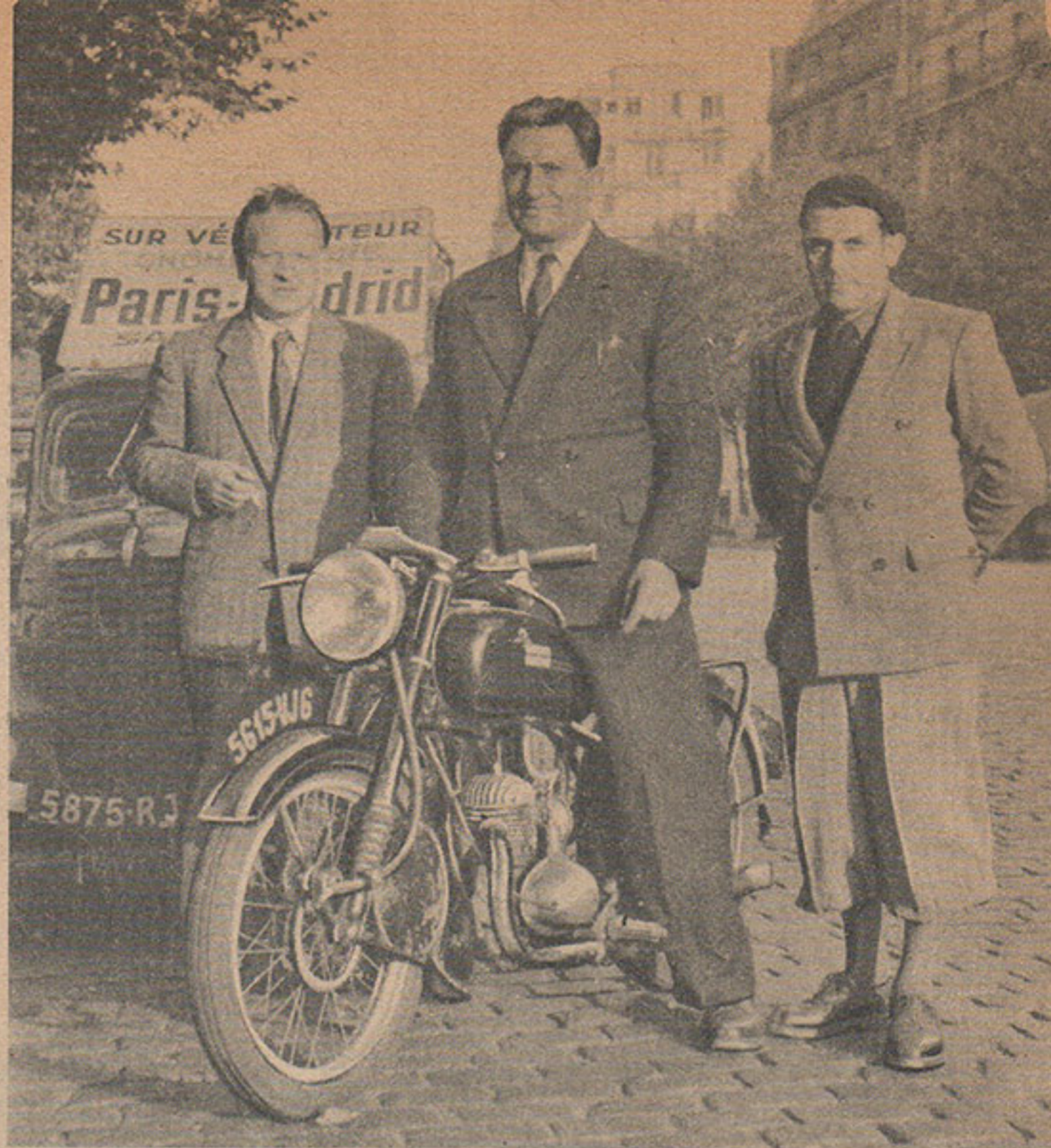
Le pneu 650 1/2 ballon B.M., pour vélomoteur Solex, carcasse extra-résistante, chape noire spéciale à rainures circonférentielles.

Un pneu 650x55 R. du type renforcé qui remplace le modèle normal, chape profil Universel.

Pour les vélomoteurs 100 cmc., deux enveloppes 600x65, l'une normale, avec chape à rainures circonférentielles, l'autre renforcée, avec profil Universel.

Pour les vélomoteurs 125 cmc., des enveloppes 600x65, du type normal ou renforcé pour l'AV, et le 25x2,75 pour l'AR, et, d'autre part, dans la dimension 25x300, des enveloppes des types Normal, à rainures circonférentielles « Renforcé », à profil Universel et Fort, à chape « triple pavé ».

Le nouveau vélomoteur Gnome - Rhône type R4, exposé au Salon, fit brillamment ses preuves sur la route, lors du raid Paris - Madrid effectué par Bernard. Voici celui-ci au départ, entouré de M. Massonnet de la F. F.M. et le spécialiste des petites cylindrées Maucourant, qui pilotait la voiture suiveuse.



Pour les motos, les usagers retrouveront, dans les dimensions 26x3,25, 26x3,50 et 27x4,00, des enveloppes en type Normal ou Renforcé qui bénéficient de tous les perfectionnements et de l'expérience de la compétition.

Comme toujours, Dunlop apporte à la fabrication de ses pneus les soins les plus jaloux : matériaux de choix, confection par les meilleurs procédés, moyens de cuisson modernes, finition soignée, vérification sévère.

### BRANCHES DIVERSES

La botte Dunlop, adaptée aux usages les plus divers, souple et solide, légère au porter, connaît, en particulier dans l'agriculture, l'industrie, les services publics, la pêche et la chasse, un succès qui la classe en tête des productions du marché.

Cet exposé montre que Dunlop ne cesse d'œuvrer pour une amélioration constante dans l'industrie du pneumatique et que, grâce à un effort considérable en faveur du progrès, cette firme est en mesure d'offrir sur le marché mondial des productions de la meilleure qualité.

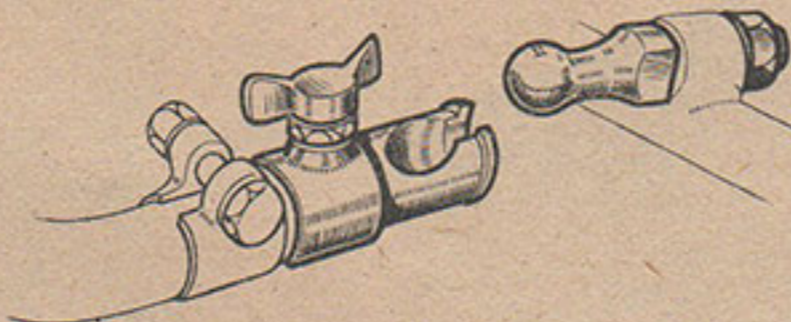
### LADEVEZE

Une bonne nouvelle pour les possesseurs d'Ariel et de Panther.

Nous apprenons que Paul Ladevèze, ayant une licence d'importation de pièces détachées, livrables fin d'année, prend toutes commandes pour toutes pièces Ariel et Panther.

### POINARD

Au Stand 53, Grande Nef, voyez les sidecars Poinard, célèbres pour leur légèreté et la facilité de la pose et de la dépose.



Détail de l'attache à rotule Poinard.

En effet, Pierre Poinard, sidecariste depuis 1914, avait remarqué combien le poids est l'ennemi. Il se spécialisa en 1930 dans la fabrication des sidecars légers.

Un brevet fut pris à cette époque pour un sidecar monocoque à suspension intégrale.

Il existe maintenant un nouveau châssis de sidecar plus classique que le précédent : roue montée en fourche, suspension par anneaux Neimann et articulés sur silentblochs.

Le sidecar est muni d'attaches à rotules brevetées qui permettent l'emploi de bras orientables en tous sens.

Après la pose, cette rotule permet le démontage et remontage instantanés.

La fixation est assurée par deux attaches inférieures et une attache sous la selle.

Son poids de 34 kgs permet de l'adapter au vélomoteur 125 cc. jusqu'à 250 cc.

Poinard fabrique également un modèle sport et touriste 350 et 500 cmc.

Un modèle grand tourisme 1 place 1/2 avec un grand coffre et capote escamotable.

Un biplace côte à côte, châssis à suspension intégrale.

### DEPREZ

Les Ets Deprez, à Courbevoie, mettent à la disposition des motocyclistes une longue expérience. Leur personnel compétent réserve bon accueil et bons conseils à tous les propriétaires de motos de toutes cylindrées.

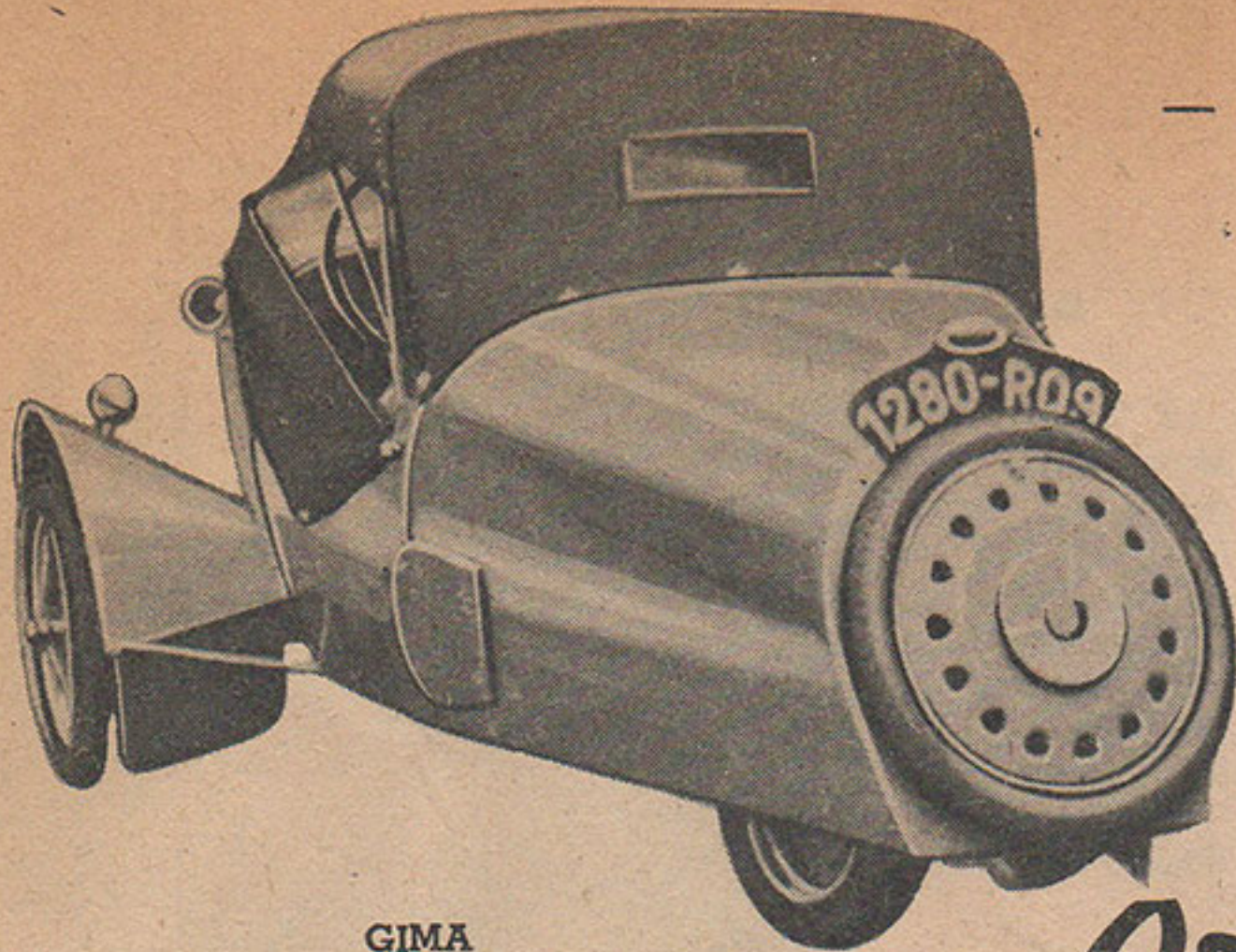
Chez Deprez, il y a aussi une Station-Service Velosolex, particulièrement bien agencée, dirigée par un ancien chef du laboratoire Solex. C'est dire que là plus qu'ailleurs, les Velosolexistes trouveront la meilleure compétence.

### JEANNERET

Jeanneret a remporté depuis 1946 plusieurs victoires en circuit et courses de côtes, avec le célèbre sidecar oscillant qu'il a dessiné et réalisé lui-même.

Les Niçois connaissent bien Jeanneret : le plus sympathique et le plus dévoué des agents de la Côte d'Azur. Il exécute avec célérité tous travaux concernant la motocyclette et se charge également de l'acquisition et de la vente des occasions.

Les enthousiastes de la moto trouvent chez lui une atmosphère qu'on aimerait rencontrer chez tous les commerçants.



GIMA

Ne manquez pas de voir le stand GIMA (Stand 50 - Grande Nef) où sont exposés vélomoteurs et motocyclettes. Nous publierons dans notre prochain numéro de très jolies photos que nous avons pu prendre depuis l'ouverture.

REYDEL

Galerie J, Stand 15, on trouve tous modèles de selles pour vélomoteurs et motos. Le type à nappe de ressorts est fort répandu, parce qu'adopté par bon nombre de constructeurs. Mais comme tout s'use et que celui qui y a goûté n'en désire pas d'autre, il est bon que nos lecteurs connaissent l'adresse de la maison Reydel. Elle intéresse également ceux qui veulent essayer ce type de selle. A ceux-là, nous conseillons une visite au stand Reydel.

(à suivre)

LE CYCLECAR « ARDEX »

Le Cyclecar Ardex est un véhicule nouveau qui ne se compare ni à la voiture, ni à la moto. Il a une existence propre et indépendante, répondant à la définition même du cyclecar, ayant de la voiture son confort et de la moto sa simplicité mécanique.

Il bénéficie des 18 années d'expérience en construction de cyclecars de la maison Ardex qui fut la première, en 1937, à mettre sur le marché français la voiturette 100 cmc.

Le nouveau bloc-moteur Aubier et Dunne 125 cmc., 2 temps, 3 vitesses, équipe la machine. Il répond à la technique la plus moderne : cylindre aluminium chemisé en acier traité, piston et culasse hémisphérique, double transfert, 4.500 tours au régime normal, 4 CV de puissance au banc, boîte 3 vitesses à large rapport, faisant bloc avec le moteur : rapport 2,8 entre la 1<sup>re</sup> et la 3<sup>e</sup>. Embrayage à disques multiples garnis de ferodo, buttés d'embrayage à billes, carburateur Amac dernier modèle, volant magnétique Safi donnant l'allumage et l'éclairage.

Le bloc-moteur est monté à l'arrière sur un support articulé suspendu élastiquement sur caoutchouc. Il attaque directement la roue AR par une chaîne courte. Les rapports de démultiplication ont été étudiés pour donner une vitesse de 50 kmh. avec une consommation de 3 litres d'essence aux 100 kms. Un très grand réservoir de 12 litres assure 400 kms de marche sans ravitaillement.

La mise en marche du moteur est assurée par deux systèmes de lanceurs : 1 à main de l'intérieur de la machine, 2<sup>e</sup> à corde à l'arrière.

Le pilotage se fait comme pour une voiture par les trois pédales classiques : débrayage, frein, accélérateur. Tout automobiliste peut le piloter immédiatement sans apprentissage spécial.

Frein AR sur tambour de 200 à 2 com-

mandes indépendantes : 1 à main, 1 au pied, suspension AV indépendante sur articulations silentbloks munies de deux amortisseurs réglables. Rapport de direction 1 à 2.

La carrosserie de présentation luxueuse est entièrement réalisée en aluminium poli. Pare-brise en V en 2 parties, 2 places, côte à côte, profond porte-bagages à l'avant et soute à bagages à l'arrière.

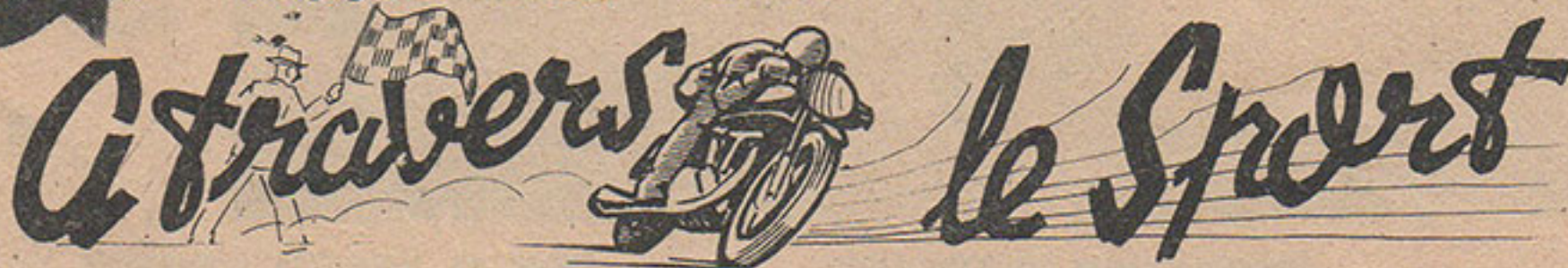
Les 2 sièges ont été l'objet d'une étude particulière. Ils sont réalisés en lanières de caoutchouc et recouverts de toile imperméable. Leur confort est remarquable.

Des écrans de côtés et une capote en tissu imperméable sont adaptables.

La machine est prévue pour le transport de 2 personnes et 40 kgs de bagages, soit environ 180 kgs de charge utile.

Son poids à vide est de 115 kgs. Les roues sont équipées de pneus de 450x60 ou 500x60. L'arrière peut recevoir la dimension 550x85. La largeur totale à l'AV est de 1 m 32, la longueur totale de 2 m 85.

La machine ne paie aucun impôt et son conducteur est dispensé du permis de conduire.



CIRCUIT D'ANFA

(de notre correspondant particulier)

L'épreuve du 10 octobre, disputée au Circuit d'Anfa, a remporté plus que son succès habituel. Il a été prouvé par la présence de 20.000 spectateurs que le public s'intéressait aux courses de motos.

Belle organisation, beau circuit, 4 kms 500 de tour, avec comme décor naturel, d'un côté la colline d'Anfa et au fond la mer.

Et la présence des champions métropolitains Behra, Houel, Collot, des Suisses Cordey, Haldemann, des Algérois et du lot habituel de nos Marocains promettait une lutte sévère. Le public ne fut pas déçu, car les empoignades, les coudes à coudes impressionnants ne furent pas ménagés.

Qui n'a admiré le duel Behra-Cordey en 500 et qui dura 21 tours, la malchance qui frappa le coureur Suisse (chaîne cassée), après une chasse effrénée, certains tours bouclés à la moyenne de 110. Et pendant ce temps, la lutte Zonco-Janin qui ne cessèrent de batailler, mais le Meknassin l'emportant finalement.

A signaler le geste sportif de Janin qui n'hésita pas à prêter sa meilleure Norton à Houel pour lui permettre de prendre le départ en 500 avec une machine homologuée.

En 350, Houel qui avait pris la tête dès le début, retardé ensuite par une panne mécanique, eut fort à faire pour remonter son handicap, tour par tour, et coiffer Higueiro à l'arrivée, juste au dernier tour.

En 250, Maury, de Meknès, du batailler ferme aussi, tandis qu'en 125, Crovara qui paraissait devoir fournir le vainqueur, attendu au dernier tour, se vit retarder par une stupide bûche, et ne termina que 3<sup>e</sup>, perdant sa première place, comble de malchance, juste à ce dernier tour.

En résumé, ce fut une belle épreuve qui comptera au Maroc dans les annales du sport motocycliste. Souhaitons que la voie tracée par le Moto-Club Marocain de Casa soit suivie par nos autres clubs. Il est regrettable que le M.C.R., notre ancien et valeureux club r'batî, qui fut à l'honneur, soit quelque peu en léthargie et se cantonne dans les courses de bicyclette. Espérons qu'un jour le réveil se fera et qu'il reprendra sa gloire !

Et ma foi, sur la route de Rabat au retour, notre bonne Harley, émoussée par cette débâche de vitesse, fut-elle piquée d'émulation, mais il nous sembla qu'elle marcha mieux qu'à l'aller.

Nous pensons que nos Métropolitains auront été enchantés de leur déplacement au Maroc et qu'ils inciteront d'autres coureurs à y venir.

CH. MAGNE

RESULTATS TECHNIQUES

(Circuit 4 kms 5)

125 cmc., 8 tours, 25 kms. — 1. Domingo (Casa), sur Motobécane, 30' 09", moy. 71,641 ; 2. Giorgy (Casa), Motobécane, 30' 45" ; 3. Crovara (Casa), Gnome-Rhône, 30' 52" ; 4. Munier (Fès), Motobécane ; 5. Julia (Casa), Peugeot, à 1 tour ; 6. Maurice (Casa), Peugeot, à 2 tours ; 7. Ruiz (Casa), Peugeot, à 2 tours.

250 cmc., 12 tours, 54 kms. — 1. Maury (Meknès), sur Benelli, 37' 21", moy. 86,740 ; 2. Abatte (Casa), New-Impérial, 38' 16", moy. 84,631 ; 3. Higueiro (Casa), Triumph, 39', moy. 82,920 ; 4. Flahaut (Casa), Jawa, 40' 23" ; 5. Piconço (Meknès), Jawa, à 1 tour ; 6. Bianco (Casa), M.M. ; 7. Bovenos (Casa), Jawa.

350 cmc., 20 tours, 90 kms. — 1. Houel (France) Velocette, 59' 6" 8/10, moy. 91,370 ; 2. Higueiro (Casa), Matchless, 59' 10" 6/10, moy. 91,140 ; 3. Amar (Casa), Norton, à 1 tour ; 4. Andretta, (Alger), Matchless ; 5. Scotto (Casa), Norton ; 6. Munier (Marackech), Terrot.

500 cmc., 30 tours, 135 kms. — 1. Behra (France), Guzzi, 1 h. 16' 21" 3/10, moy. 106,009 ; 2. Haldemann (Suisse), Norton, 1 h. 17' 18" ; 3. Collot (France), Gilera, 1 h. 17' 29" ; 4. Houel (France), Norton ; 5. Janin (Meknès), Guzzi ; 6. Zonco (Casa), Guzzi ; 7. Pomarès (Casa), Triumph ; 8. Poncelet (Casa), Triumph ; 9. Crovara (Casa), B.S.A.

VICTOIRES DE HOUEL ET DE BEHRA A CASABLANCA

Devant un public nombreux, qui bordait le nouveau circuit d'Anfa, à Casablanca, se sont déroulés les Grands Prix Motocyclistes dont voici les résultats :

125 cmc. — 1. Domingo, 30' 9", moy. 71 kmh. 641 ; 2. Giorgi (Motobécane), 30' 47" ; 3. Crovara (Gnome-Rhône) ; 4. Muntez (Motobécane).

250 cmc. — 1. Maury (Benelli), 54 kms en 27' 25", moy. 86 kmh. 745 ; 2. Abatte (New Impérial), 38' 16" ; 3. Higueiro (Triumph), 39' 40" ; 4. Flahaut (Jawa) ; 5. Piconco.

500 cmc. — 1. Houel (Velocette), 90 kms en 59' 8" 6/10 ; 3. Amar (Norton).

500 cmc. — 1. Behra (Guzzi), 135 kms en 1 h. 16' 21" 3/10, moy. 106 kmh. 382 ; 2. Haldeman (Norton), 1 h. 17' 29" ; 3. Collot (Gilera) ; 4. Janin (Guzzi) ; 5. Zonco.

LE GRAND PRIX DE MEKNES VOIT LA VICTOIRE DE COLLOT

Ce Grand Prix qui a eu lieu le dimanche 23 octobre, sur le circuit de 2 kms 500, tracé en pleine ville, a donné les résultats suivants :

125 cmc. : 1. Giorgi, 28' 26" ; 2. Turc, 28' 35" ; 3. Crovara, 29' 38" ;

250 cmc. : 1. Maury, 25' 11" 4/10 ; 2. Abatte, 25' 27" 2/10 ; 3. Piconco.

350 cmc. : 1. Highero (Matchless), 39' 48" 3/10 ; 2. Noualissier (Norton), 40' 58" ; 3. Scotto (Norton).

500 cmc. : 1. Collot (Gilera), 42' 6" ; 2. Houel (Norton), 42' 32" ; 3. Behra (Guzzi), 42' 33" ; 4. Jannin (Guzzi), 44' 30" ;

COURSE DE COTE DE GRABELS

Organisée par le Moto-Club Montpelliérain, cette course de côte a vu plusieurs de ses records tomber. En voici les résultats :

50 cmc. — 1. Triac (Cavaillon), 56" ; 2. Meynard (Cavaillon), 57" ;

100 cmc. — 1. Darlay (Avignon), 43" (record battu) ; 2. Moriss (Avignon), 44" 2/5 ; 3. Meynard (Cavaillon), 47" ; 4. Triac (Cavaillon), 48" 4/5 ; 5. Gache (Avignon), 53" 1/5 ; 6. Cartoux (Avignon), 1' 05" 3/5 ;

125 cmc. — 1. Domini (Grenoble), 39" 4/5 (record battu) ; 2. Monin (Avignon), 44" ; 3. Darlay (Avignon), 45" 3/5 ; 4. Meynard (Cavaillon), 50" ; 5. Gastin (Aix-en-Provence), 51" 1/5 ;

175 cmc. — 1. Barthe (Avignon), 38" 4/5 (record battu) ; 2. Domini (Grenoble), 40" ; 3. Gache (Avignon), 40" ;

250 cmc. — 1. Salasc (Bédarieux), 35" ; 2. Barde (Avignon), 38" 3/5 ; 3. Gache (Avignon), 39" 2/5 ; 4. Domini (Grenoble), 40" ;

350 cmc. — 1. Berlié (Avignon), 32" 4/5 (record battu) à 1/5 de seconde du record général ; 2. Salasc (Bédarieux), 38" ; 3. Combes (Montpellier), 45" ;

500 cmc. — 1. Berlié (Avignon), 33" 4/5 ; 2. Salasc (Bédarieux), 34" 2/5 ; 3. Barde (Avignon), 34" 3/5 ; 4. Codur (Aix en Provence), 38" ; 5. Escallier (Avignon), 39" ; 6. Silbade (hors course), 40" ; 7. Combes (Montpellier), 46" ;

750 cmc. — 1. Barré (Avignon), 32" 4/5 (record battu) à 1/5 du record général de la course ; 2. Berlié (Avignon), 34" ; 3. Codur (Aix), 36" 4/5 ; 4. Escallier (Avignon), 40" ;

1.000 cmc. — 1. Berlié (Avignon), 33" 2/5 (record battu) ; 2. Chevallier (Grenoble), 34" 1/5 ; 3. Codur (Aix), 36" 4/5 ;

Sidecars 600 cmc. — 1. Chevallier (Grenoble), 37" (record battu) ; 2. Combes (Montpellier), 39" ; 3. Silbade (hors course), 49" ;

1.000 cmc. — 1. Chevallier (Grenoble), 37" 1/5 (record battu).



Le Toulousain Matéo, qui gagnera en demi-finale en 250 cc. et en 350 cc., attaque la grande butte au cross de Lézignan, devant le Lézignanais Mestre.

(Photo Y. Jammes)



## FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

### COMMUNIQUE OFFICIEL

Au cours de sa réunion du 17 octobre, le Comité de la F.F.M. a pris les décisions suivantes :

#### AFFILIATIONS

Après avoir pris connaissance des dossiers et enregistré les avis favorables émis par les Ligues Motocyclistes Régionales intéressées, le Comité a prononcé les affiliations des Sociétés suivantes :

Section Motocycliste de l'A.C. de Savoie.

Moto-Club Alpin.

Moto-Club de Limeil-Brévannes.

Plusieurs demandes d'affiliation ont été reportées au prochain Comité pour examen après modifications des statuts ou du titre de la Société.

#### CHAMPIONNAT DES CONDUCTEURS FRANÇAIS DE MOTOCYCLETTES 1949

Après avoir homologué les résultats des trois épreuves comptant pour le classement du « Championnat des Conducteurs Français de Motocyclettes 1949 », le Comité a proclamé :

Champion de France 350 cmc. : M. G. Monneret, qui a totalisé 28 points.

Champion de France 500 cmc. : M. J. Behra, qui a totalisé 20 points.

#### SANCTIONS

Le coureur Raymond Chevallier est suspendu jusqu'au 31 décembre 1950 pour incorrection grave vis à vis d'un dirigeant de son club.

Une amende de 5.000 francs est infligée à l'A.M.C. de la Cité pour organisation d'une épreuve régionale non autorisée.

#### CONGRES DE LA F.I.M.

Après avoir pris connaissance de l'ordre du jour des réunions du prochain Congrès de la F.I.M. qui se tiendra à Paris à l'A.C.F. les 7-8-9 novembre, le Comité désigne son Président, M. Pérouse, et M. Violet son Vice-Président, pour le représenter à ce Congrès.

#### LIGUES MOTOCYCLISTES REGIONALES

Sur sa demande et après avoir reçu l'accord des Ligues Motocyclistes Régionales intéressées, le Moto-Ball Club de Châteaurenard-Languedoc, qui a son siège social à Villeneuve-les-Avignon, est rattaché à la Ligue Motocycliste de Provence.

### MOTO-CROSS LEZIGNANAIS

#### RESULTATS

150 cmc. — 1<sup>re</sup> demi-finale : 1. Combéleran (Narbonne), 2' 56"; 2. Dariou (Sète).

2<sup>e</sup> demi-finale : 1. Pech (Lézignan), 3' 1"; 2. Maurel (Sète).

Finale : 1. Pech (Lézignan), 2' 55" 1/10.

175 cmc. — 1. Combéleran (Narbonne), 2' 55" 6/10; 2. Bardy (Carcassonne).

250 cmc. — 1<sup>re</sup> demi-finale : 1. Matéo, du Moto-Club Toulousain, 2' 40"; 2. Darouy, du Moto-Club Toulousain, 2' 42".

2<sup>e</sup> demi-finale : 1. Grangé, du M.C. Narbonnais; 2. Pagé, du M.C. Toulousain.

Finale : 1. Grangé (Narbonne), 2' 47"; 2. Matéo (Toulouse), 2' 50".

350 cmc. — 1<sup>re</sup> demi-finale : 1. Darouy (Toulouse); 2. Grangé (Narbonne), 2' 40" 3/10.

2<sup>e</sup> demi-finale : 1. Matéo (Toulouse), 2' 46"; 2. Baldelon (Carcassonne); Matéo déclassé par erreur de circuit.

Finale : 1. Darouy (Toulouse), 2' 44"; 2. Baldelon (Carcassonne).

500 cmc. — 1<sup>re</sup> demi-finale : 1. Darouy (Toulouse), 2' 39" 4/10; 2. Peany (Narbonne), 3' 43".

2<sup>e</sup> demi-finale : 1. Grangé (Narbonne), 2' 53"; 2. Matéo (Toulouse); abandon.

Finale : 1. Darouy (Toulouse), 2' 39" (record de l'épreuve); 2. Peany (Narbonne), 2' 41"; 3. Grangé (Narbonne), 2' 44" 3/10.

Sidecars. — 1. Lacabane (M.C. de Sète); 2. Passelotte (Moto-Club Carcassonnais).

Coupe du Moto-Club Lézignanais. — 1. Moto-Club Narbonne, 15 pts; 2. ex-æquo : Moto-Club Carcassonne et Moto-Club Toulousain, 8 pts; 4. Moto-Club Sétols, 3 points.

### LE 5<sup>e</sup> MOTO-CROSS DE L'A.M.N.

Organisé par l'Amicale Motocycliste de Nantes, le dimanche 9 octobre.

#### RESULTATS

125 cmc. — Première manche : 1. Ollivier (M.C. Cholet); 2. Eon (M.C.M.); 3. Belliard (A.M.C.); 4. Rineau (A.M.N.).

Deuxième manche : 1. Ollivier (M.C. Cholet); 2. Belliard (A.M. Cholet); 3. Rineau (A.M.N.); 4. Reneaune (M.C. Tours).

175-250 cmc. — Première manche : 1. Barrat (M.C. Tours); 2. Moury (M.C. Orléans); 3. Scaviner (M.C.M.); 4. Charrier (M.N.).

Deuxième manche : 1. Barrat (M.C.T.); 2. Moury (M.C.O.); 3. Scaviner (M.C.M.); 4. Juigne (M.C.T.).

Finale : 1. Moury (M.C.O.); 2. Barrat (M.C.T.); 3. Pierrel (M.C.S.); 4. Reneaune (E.C.A.).

350 cmc. — Première manche : 1. Hazianis (A.M.N.); 2. Chouan (A.M.N.); 3. Lamy (E.I.A.C.); 4. Ramella (E.I.A.C.).

Deuxième manche : 1. Moury (M.C.O.); 2. Hazianis (A.M.N.); 3. Chouan (A.M.N.); 4. Ramella (E.I.A.C.).

Finale : 1. Moury (M.C.O.); 2. Chouan (A.M.N.); 3. Ramella (E.I.A.C.); 4. Hazianis (A.M.N.).

500 cmc. et au-dessus. — Première manche : 1. Hazianis (A.M.N.); 2. Moury (M.C.O.); 3. Lemétayer (M.C.M.); 4. Lechanteur (A.M.C.).

Deuxième manche : 1. Moury (S.C.O.); 2. Hazianis (A.M.N.); 3. Retière (M.C.S.); 4. Lemétayer (M.C.M.).

La finale de cette catégorie n'a pas été courue.

### MOTO-CROSS DE BUFFALO

Voici les résultats du moto-cross disputé le dimanche 23 octobre au stade de Buffalo :

Amateurs — 1<sup>re</sup> série : 1. Amédéo; 2. Doré, etc.

2<sup>e</sup> série : 1. Heuland; 2. Noël, etc.

Repêchage : 1. Mouchet; 2. Charpentier.

Finale : 1. Mouchet; 2. Amédéo; 3. Charpentier; 4. Heuland; 5. Doré.

Match Paris-Provence. — 1<sup>re</sup> manche : 1. Paris A 9 pts; 2. Province A 2 pts. — 2<sup>e</sup> manche : 1. Province A, 7 pts; 2. Paris B, 4 pts. — 3<sup>e</sup> manche : 1. Paris A, 10 pts; 2. Province B, 1 pt; 4<sup>e</sup> manche : 1. Province B, 6 pts; 2. Paris B, 5 pts; 5<sup>e</sup> manche : 1. Paris A, 16 pts; 2. Paris B, 6 pts; 3. Province A; 4. Province B.

Classement général : 1. Paris A, 35 pts; 2. Paris B, 15 pts; 3. Province A, 9 pts; 4. Province B, 7 pts.

Paris A (Brocherieux, Bescou, Boblo).

Grand Prix individuel. — 1<sup>re</sup> série : 1. Prieur; 2. Loudière; 3. Huc, etc.

2<sup>e</sup> série : 1. Lusseyran; 2. R. Bonnin; 3. Batisse, etc.

Repêchage : 1. Théveney; 2. Mesplède; 3. Ladevèze.

Finale : 1. Théveney; 2. Prieur; 3. Lusseyran; 4. Mesplède; 5. R. Bonnin; 6. Batisse.

Lors d'une tentative contre le record du tour, le record de Lines, 41' 4/5, établi en septembre 1948, n'a pas été battu. Par contre le record national de Lusseyran, 42' 2/5, a été égalé par Théveney, qui ne pilotait qu'une 350. Mesplède et Lusseyran réalisèrent 42' 3/5 et Prieur 42' 4/5, etc.

### MOTO-BALL

RESULTATS DES MATCHES DU 9 OCTOBRE 49

Division d'Excellence. — Zone Nord : Gennevilliers bat Pantin par 5 buts à 1. — M.B.C. Paris et M.B.C. Vitry font match nul. — Zone Sud : M.B.C. Camaret bat M.B.C. Cavallion par 4 buts à 0.



Deux passages au Moto-Cross de Savy - Berlette (Pas-de-Calais). En haut, un saut de Barbara au sommet de la butte. En bas, Basellis, 1<sup>er</sup> en 350 et 500 dans la descente.

(Photo Leruste)

LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE



# dans les Clubs

**MOTO-CLUB DE NOGENT-LE-ROTROU.** — Depuis sa création récente, le Moto-Club de Nogent-le-Rotrou prend part à différentes épreuves motocyclistes dans la région.

Le dimanche 9 octobre deux nogentais, Christophe et Ridoux, étaient désignés pour prendre part au grand Moto-Cross d'Eure et Loir, à Dreux, en la circonstance, Christophe se classait premier de sa catégorie 350 cmc sur moto Ariel, témoignant d'une audace extraordinaire digne d'un professionnel. Dans la finale toutes catégories, talonné par le champion de France Moury, Christophe termina cependant la course, bien qu'ayant été accroché par un autre concurrent.

Ridoux, dont la machine eut des ennuis mécaniques, termina 3<sup>e</sup> dans la catégorie des 250 cmc. Nos félicitations aux coureurs Nogentais que nous espérons voir participer l'an prochain aux grandes épreuves de moto-cross.

**MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping)** — Nous informons nos sociétaires que l'unique réunion mensuelle du mois de novembre aura lieu le jeudi 3 novembre à 21 h. au Siège Social, Café Rouland, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon sous Bagneux. Tous nos membres sont priés de vouloir bien y assister.

D'autre part, le jour de la Toussaint une délégation du Comité et des Membres du M.C.C. est allée s'incliner et déposer une plaque-souvenir sur la tombe de notre regretté camarade Georges Thomas, décédé accidentellement en juillet 1949. Nous en profitons pour remercier ici les nombreux sociétaires qui assistaient à cette cérémonie du souvenir, prouvant ainsi une fois de plus de l'esprit de camaraderie qui anime tous les sociétaires du M.C. Châtillonnais.

Nos membres voudront bien noter que la dernière sortie-promenade de la saison aura lieu le dimanche 6 novembre et sera dirigée sur Sucy-en-Brie (Restaurant Tartarin), où sera organisé un moto-cross en forêt par nos amis du Motor-



Un club motocycliste à la Foire de Marseille ! Voici le stand du Moto-Club Phocéan, tenu par sa charmante secrétaire, Mlle Jeannine Tavan, où sont exposés photographies et trophées de l'année. Voici une bonne propagande auprès du grand public.

Club auquel participeront les coureurs du M.C.C. Départ à 13 h. 15 du Siège de la Section locale de Malakoff, Café Bouscasse, place du 11 novembre. Retour le soir vers 18 heures. Itinéraire : Croix de Berny, Belle Epine, Choisy le Roi, Bonneuil, Sucy en Brie. De plus nos membres sont avisés que la dis-

tribution des prix et récompenses attribués aux participants de la Journée de Propagande organisée le 25 septembre, aura vraisemblablement lieu le samedi 3 décembre 1949 en soirée, au Stade Municipal de Châtillon. Nous reviendrons du reste en temps utile sur cette organisation amicale.

## 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, du 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**  
MOTOCONFORT 125 culb. 1949 nbx acc. NYDELL, Cen. 14-31  
MOTOBEC. 100 cc parf. ét. de m. Gal 129r. d l. Roquette-11<sup>e</sup>  
MORGAN Darmont culb. 3 r. t. b. ét. 50000. HOLLARD 7 pl. Painlevé, 5<sup>e</sup>. Danton 81-63.  
VELOMOTEUR Vap bon état ROBIN 14 r des Bluets, 11<sup>e</sup>  
DERNY tand. impecc. 2000 k. SIDEL. Gré. 35-10, poste 129.  
RAVAT 350 culb. rem. à nf mot. Zurcher Bte Burman b. cc. Bocquet 30 av. P. Brosselette, Plessis Robinson.  
BMW R71 ét. nf susp. av. ar. Boulangerie. CLAOS 292 r. de Belleville-20<sup>e</sup>. MEN. 67-80.  
MAISON de santé vd tr. bel attel NSU 500 culb. ressorts en épingle ent. orig. sélect. side Roy dern mod. av. pare-brise cap. rentr. ens. noir vert et chrome parf. ét. méc. pns nfs. RAMPNOUX, 3 villa Dury Vasselon, Paris, 20<sup>e</sup>.  
125 ARDIE m. ar. parf. embiel. cul 125 DKW. MEURICE 28 r. Bréguet, Paris.  
PART. vds BMW R73 gd luxe nve fer. repr. R12. Benchimol 6, imp. du Curé, Paris, 18<sup>e</sup>.  
PEUG. 125 7-49 b. eq. comp. Valeton 15 q. Conti, 6<sup>e</sup> (19 h.).  
PEUGEOT 125 3 vit. 1948 tan-sad klaxon compt. SARRESTE 55 quai de la Marne, Joinville.  
ZUNDAPP KS 600 sidé comm. Privat 51 r. St Maur Paris-11<sup>e</sup>  
DKW 350 NZ ét. nf sél. 4 v. Px int. Médard 212 route de Flandre, Blanc Mesnil (S.-O.)

BMW R73 2 carb. chromée peu roulé 230.000. CEN. 65-42.  
80.000 350 Terrot ét. méc. parf. t. sad pn, n. vis. dim. mat. 7 r. J. Casale, Bois Arcy (SO)  
V. side seul Indian ou autres grosses motos. JAMET 35 rue Labat, Paris, 18<sup>e</sup>.  
Indian 1200 susp. ar. side 2 pl. côte à côte état neuf. Jacquot 47 av. P. V. Couturier, La Courneuve FLA. 05-19.  
BSA M20 impecc. 160. roulé 3000 kms. HAUTELIN 72 bd St Marcel, Paris-5<sup>e</sup>. POR. 11-27.  
MATCHLESS 350 G3 exc. état 105000, HUILLE, Rugles (Eure)  
MOTOCONF. 350 lat. 39 c. nve 110 Gauthier J. à Anet (E.L.)  
DKW SB parf. état 85000. PACHE 33 r. Gergovie, Ség. 51-67  
MOTO pompe 4 cv débit 20 m3h, px 25000, 1 vélomoteur Prester 100 cc monovit. tr. b. ét. pns nfs 20000. DEVENEY 30 place de l'Eglise, Pantin.  
HARLEY DAV. 750 tte beauté 260000. H. repas. Inv. 03-91.  
MOTOB. 500 1947 équipée 110. DURANT 40 av. Pte d'Asnières  
VELO Vap 3 homme tr. b. ét. 18. Trébulle 11 r. Mandar-2<sup>e</sup>  
VELOM. 125 4 vit. sél. Lefort Hôpital Salpêtrière (13&114h.)  
V. ou éch. c. pt. voit. Motobéc. 500 supcul. + side. BER. 01-21  
BMW R12 avec sidecar. LIEVIN 8 rue Bézily, Pantin.  
350 MATCHLESS télesc. impecc. Turigny 52 r. Goutte d'Or, 18<sup>e</sup>  
TIGER 100 télesc. mod. 48 cme nve 10.000 kms, fer. repr. Turigny 52 r. Goutte d'Or-18<sup>e</sup>

V. HARLEY MP 750 tte équip. parf. ét. 140000. MOGUY 19 r. Chapon, Paris-3<sup>e</sup> ARC. 95-51  
MOTOBEC. 100 nve vis. sam. L.V. 210 bis av. Daumesnil-12<sup>e</sup>  
ZUNDAPP gd luxe 750 cc culb. 8 v. fr. Look march. ar. av. side luxe ét. splend. nf. IMBERT 140 r. du Temple, 3<sup>e</sup>.  
VDS scooter 70000. VERVLIET 8 rue de la Pompe, Paris.  
500 TRIUMPH T. 100 f. télesc. imp. 240. GORDON 26 rue Trébois, Levallois.  
GN.-RHONE Junior 250, BARBET 51 rue des Tennerolles, St Cloud. Mol. 41-82 (h. rep.)  
M.-DEB. 350 culb. 4 v. side Roy parf. ét. 120000. Fla 14-67  
BSA 500 WM20 impecc. px 125 GRATTEPLANCHE 103 rue F. Berthoud, Argenteuil (S.O.)  
500 MATCHLESS civil tr. b. LAVERGNE 5 rue Félix-Faure, Vincennes.  
DARMONT 3 v. m. ar. t. b. ét. Tournier 214 r. de Neuilly, Rosny s. Bois (après 18 h.).  
350 DKW 4 vit. nve. GODIN 22 r. des Entrepôts, St Ouen.  
SPLEND. Matchless 350 télesc. gar. 6 mois 170000, 2 square de la Guyenne-20<sup>e</sup> (18 à 20h.)  
100 cc 4 t. Motoconf. nf ou éch. Al. Ang. Boury 55r. Montmartre  
PEUG. 125 P55 an. 48 imp 73 rue L. Michel, Levallois.  
500 sup. cul. Motobécane t. chrom. side Simard impecc. vis. t. l. jrs. BOURGOIN 59 rue de la Chine, Paris, 20<sup>e</sup>.  
SIDE 350 Motobécane 90000. SOUCANY 55 r. Compans, 19<sup>e</sup>

A VDRE urg. cse dép. Gillet Herstal 750 2 tps ét. nf side bipl. av. pièces dét. px au pl. of RICHARD 36 rue Chef de Ville, Clamart (Seine).  
BMW R71 av. ou ss side Précision absol. neuf. IMBERT, 140, r. du Temple, Paris-3<sup>e</sup>.  
TANDEM moteur auxil. Rousselet tr. b. ét. 42000. MESSENGER 126 rue Martre, Clichy (Seine).  
M. DEB. 125 4 t. 4 v. nf. susp. Hôtel 8 r. Buisson St Louis, 10<sup>e</sup> (Etienne Csiszar 12-14 h.)  
TERROT 350 HCT rodée f. tél. enc. 3 m. gar. t sad sac. porc TIAR 5 r. Guillaumot, Paris.  
350 TERROT parf. ét. 55000. 24 r. Bel Air, St Cyr l'Ecole  
MOTOBECANE 350 lat. Peug. P108. BODY 18 r. de l'Orne au Messier, Savigny (S.-O.).  
TAND. Helyett nf luxe à mot. Px 40. FRIVOLLET 18 r. Paul Delair, Montreuil (S.-M.).  
TERROT 125 culb. sél. 4 vit. parf. ét. POTHIER Gob. 85-67  
PEUGEOT P105, 350 culb. ét. impecc. Mme D'ACIER 11 rue Prâche, Pt de St-Ouen (sam. ap. m.)  
JONGHI 350 ét. imp. sél. Mme D'ACIER 11 r. Prâche Pt de St Ouen (sam. apr. m.).  
V. H. DAVIDSON 750 av. ou s side Préc. bs px. Alé 34-41.  
VDS BMW R73 impecc. Hall. 46 av. de la Reine Boulogne s./S.  
VELOMOT. Gnome Rhône 125 tube R2 tand sad parf. 45000. GUERBE, Mallot 04-48.  
NORTON course 500 ACT cul. bronze t. rap. c. nve moteur Gnome type D4 500 cc. ROBBE 52 bd G. Péri, Malakoff.  
DKW 500 SB side 1 1/2 parf. ét. ens. ou sépar. 5 r. Henri Dubouillon, Paris, 20<sup>e</sup>.  
DKW 350 NZ moteur abs. nf f. tél. Grazzini tr. bon état gén. ELY. 58-57 (matin).  
V. VICTORIA 250 4 v. sélect 90000 ou éch. c. tract. Simca ou Juva accid. Vds combine Lucas 2 cyl. av. dyn. Bailly, 65 ter r. St Maur, M. Alfort. Tél. Ent. 07-40.  
JAWA 250 cc susp. ar. c. nve HENRI 26 r. de Londres, 9<sup>e</sup>.

G. R. 4 cv tr. b. ét. pns nfs + 1 pn. 26x3,50 nf à débattre. Jasmin 87-62 (9 hres-12 hres)  
V. 500 M. Goyon lat. LS5 4 v. sél. r broche ém. chr. mot. nf Guillemard 9 r. Princesse, 6<sup>e</sup>.  
MOTO 4 cv ACT p. ét. pns n. 55. Magnien 50r. Compans-19<sup>e</sup>  
ROYAL ENFIELD 1949 Dignes du Salon  
500 culb. tél. eq. 230.000 !!  
350 culb. tél. eq. 185.000 !!  
ARIS 11 r. de la Ferme Neuilly sur Seine. MAI 00-30.  
125 MOTOBECANE culb. susp. ar. Nx acces. 23 av. St Louis, La Varenne. Gra. 24-32.  
NORTON 5 cv sélect. pns nfs moteur 600 kms, 115000, BONNICHON 17 r. Rosenwald, 15<sup>e</sup>  
350 lat. M. Goy 1949 t. sad Mérat ét nf 125. Arc. 62-27.  
PART. v. 198 cc DKW 85000. SCHMITT 11 av. René à Viroflay. Tél. 10-96 Chaville.  
G. HERSTAL 500 cul. 39 sup. sp. side Bern. gd tour. parf. ét. Fuchs 30 r. Pixérécourt-20<sup>e</sup>  
100 cc TERROT mod. ACT b. ét. G. GRUYER, Roq. 20-29.  
BNC Monza, POULIGNIER 7 av. Kreisser, Colombes (S)  
PEUGEOT 125 cc P55 ann 47 tan sad. px 50000. Pro. 51-81.  
JONGHI 350 culb. c. nve fer. repr. CAR. 16 r. Justice Paris  
V. ou éch. 350 FN lat. ctre plus puissant, voir JO, 7, rue des Eaux, Paris, 16<sup>e</sup>.  
SAROLEA 600 cc f. tél. s. arr. dern. mod. cme nve. PETIT, 50 bd Malesherbes, Paris.  
DKW 500 SB 2 cyl. sél. 3 vit. ét. nf. NOLLI 5 r. Aristide-Briand, Paris-18<sup>e</sup>. MON. 70-45  
MOTOB. 350 superc. S4C 4 v. impecc. vis. apr 18 h. 30. PIEL 36 bis r. H. Barbusse, Clichy.  
MOTOB. 175 bloc 4 v. f. tél. sus ar. abs. nve gar. Did.52-67  
MOTOBECANE sup. cul. 500. impecc. HORDELALAY 122 rte de Fontainebleau, Athis-Mons.  
INDIAN 5 cv c. nve Gob 83-80  
PUCH 250 sél., 4 v. impecc. ent. équ. vis. du 1<sup>er</sup> au 7-11, 14 rue Galvani, 17<sup>e</sup> (8 à 19 h.)

VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD, VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN

JONGHI 100 3 vit. sélect. tout eq. b. ét. 39000. DELAGE 42 av. Verdun, Bois Colombes.

DERNY tandem 75 cause malade, tout équipé. MILA, 52, r. Saint Maur, Paris, 11<sup>e</sup>.

V. ou éch. 800 cc. Gnome Rh. neuve avec side Bernardet nf contre 350 ou 500 Angl. METARD F. Annet s. Marne S.M.

VDS 50000 ou éch. ctre chas. Simca-5 bel ens. moto 250 Villiers av. side léger, état neuf. Vélot. Monet-Goyon 100, 3 vit. à roder, 45 000 fr. Téléphone 19-78 Enghien.

TERROT RSSE sup. cul. t.-sad Merat nf écl. p. Saker, blousson cul. mant. cuir. col. agneau doré nf 2 p. bottes cuir, 42 usag et nve gant mousq. 2 casq. Geno neufs 150.000 à déb. VERNIER Ph. 34 r. H. Despret Jeumont. Nord, T.51-12

500 MONET 90 side, AUBE, 61 r. Normandie, Courbevoie.

VELOMOT. Peugeot 125 an. 48 5000 k. Bonart 78 rte de la Reine, Boulogne s. S. apr. 19h.

JONGHI 350 culb. t. b. état, 90. TERSINET 33 rue Pinel, St Denis (t. l. s. 6 hres.)

Vélot. de 10 à 30000, moteurs et boîte Terrot 500 RSSE, pièces BMW R75, moteurs Harley, décalques, NSU, MOTOSTATION 18, aven. Gal. Liéni, Bagnolet.

MONET-G. 500 culb. moteur Mag très bon état, px 65000 Ducrocq, à Blennes (S.-et-M.)

MR Sachs 100 cc roues 600 imp. 45. ANSIOT 30 r. Sedaine

HARLEY 750 MP tte beauté en rod. Px int. Baudelot 42 b. r. Friant-14<sup>e</sup>, fer. reprise.

PART. v. BMW R35 ét. nf, f. tél. cardan 4 cv. Ecrire. LEY-REM, 145, bd Ney, Paris-18<sup>e</sup>.

MOTOBECAE 500 sup. cul. c. neuve, 140.000. R. DENOU—rue Jean Macé, Bergerac.

R. ENFIELD imp. sél. 4 v. px rais. MORENVAL, Ponts et Ch., Aire sur Lys (P. d. C.).

NORTON 500 16H équip. Bosch ét. nf, Terrot 500 culb. nve px tr. intér. Ateliers Loyer, 17 rue des Bateliers, Clichy. PER. 05-05.

ZUNDAPP KS600 nve (av. side à rép.), excep. 160. Segret 15 r. de Prédelle, Cosne (Nvre) T.361

125 MOTOBECAE juin 1949, 4000 kms compt. klaxon t.-sad téléph. Gambetta 14-32.

TERROT 125 culb. 3.500 kms dern. mod. f. tél. dble emploi BREGAND bd Liberté Chagny

SANDFORD 4 cyl. Ruby culb. MORGAN 12 r. des Lions, 4<sup>e</sup>

250 course f. tél. susp. ar. moteur état neuf roue ar. réserv. en dural. GUINET 5 bis bd Carnot, Limoges.

V. JAWA 250 cc, a roulé 2 500 kms, 170000. RIBOULET, rue Sauvage, Ales (Gard).

PRESTER 100 p. ét. pn nf tand. Hurlu mal 49 mot. Vap 4. TARDIF 35 r. République, Mainvilliers (E.L.).

AUTOMOTO 350 lat. parfait état mécan. pneus neufs. JOREL 27 bd Suchet, 16<sup>e</sup>.

BSA 500 twin neuve 500 kms f. l. tél. DASPRAT 3 r. Dante-5<sup>e</sup>

VELO Vap. VACHET 165 quai Dervaux, Asnières.

CHASSIS 5 cv frein hyd. cart. gri. Moncomble, Chambly, Oise

ZUNDAPP KS600 mot. à roder repr. + faible ou side Précision LAVO 5 Pôle Nord, 18<sup>e</sup>.

VDS Motob 2 cv p. ét. 50000. Beck 78r. Merlan, Noisy le Sec

TERROT 250 latér. 1937 mot. pns très bon état, t.-sad, écl. t. l. jrs 19 h. Deleplanque, 7 r. de Bretagne, Argenteuil.

AJS 350 cul. t. b. ét. noir or. Scordia r. Normandie StNazaire

ALCYON 1 cv parf. état px int. 13-14 hres. Per. 41-46 ap. 19 h. Durand 7 r. L. Bellan.

DARMONT 4 roues capote pns nfs bon état. Arc. 83-94.

TRIUMPH Tiger 100 1948 fourche télesc. 15000 kms, état neuf impec. 295. SOCORA, Palais de la Bourse, Lille.

VDS KS 600 imp. tout orig. 125000. Audebert 18 bd Jules Ferry, 11<sup>e</sup> (après 15 heures).

### ECHANGES

TRACT. av. 11 39 luxe 260. repr. moto ou auto. GOUBERT Tertre, Châteaurenault.

### ON DESIRE ACHETER

SUIS acheteur cadre R. 12. Ecrire SAUVE, 66, rue de l'Aigle, La Garenne (Seine).

### VOITURES A VENDRE

V. ou éch. Salmson 8 cv 4 pl. 4 ptes parfait ét. gén. c. mot. rec. 350 ou 500 cul. f. tél. sél. 51 r. Lucienne, Courneuve

G. IRAT 5 cv. Ducretot 26 r. Rouquier, Levallois (Seine).

AMILCAR CGS spt 7 cv pf ét. 95000. Chevalier 2 r. Couchot, Boulogne Seine (à part. 18 h.)

6 CV G. IRAT ét. nf 50 bd J. Mermoz Marnagnane (B.duRh.)

SPLEND. Mercedes 10 cv cond. int. mot. fin rod. MARECHAL 140 r. du Temple, Paris-3<sup>e</sup>.

### DIVERS

V. moteur Harley David. 750 cpl. av. bte et ch. primaire, 2 r. av. ar. 350 Terrot neuves, au pl. offr. Tél. PRO. 20-95.

V. bloc mot. Chaise b. état semi bloc Terrot RSS b. ét. LAJUDI 6r. E. Renan, Issy-Mx

INDIAN 1200 CAV 500 GDA pièce. orig. embiell. pistons, axes, segments, soupapes, guides, joints, culas, pignons, bte disques embray. châssis, side, sacoche d'origine neuves, moteurs 1200 complets. TAURY, 50 rue Octave-Mirbeau, 17<sup>e</sup>.

A MONTER genre Rovin toutes les pièces 50000. LEON 8 bis r. Rodier, Mais. Alfort.

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, boîtes Burman, pièces pr moteurs Chaise, Peugeot, Terrot, Motobéc., Monet, Alcyon, etc... Embiell. réalésage.

REPARATION embiellages ttes marques spécialiste BMW, pièces d'orig. GESTIN, 112, r. J. P. Timbaud, Courbevoie.

V. équip. élect. Dyna complet BALA 19 r. J.J. Rousseau, Issy

A V. tandem Lutétia av. moteur Cucciolo. GAY 53 r. des Bourguignons, Bois Colombes.

GLOBES Albalites pour éclairage de magasins et bureaux, bas prix, photo sur demande à MOTO-REVUE.

REVIL (Ets) 82 av. des Ternes Eto. 15-53, seul spécialiste pour tous équipements et accessoires motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, gants, lunettes, vestes, sacoch. tan-sad, poignées tournantes, dessus de esle caoutchouc, accus, sélect., pare-brise, etc...

INDIAN gd luxe cuirs hom. g. tall. fem. bleu T. 43. JAN 37r. de Boissy St Leu la Forêt

V. pces mtrs FN Trot 350 LL Le Clech, Loges en Josas.

4 roues Norton parf. état 4.700 frs, l'une embiellages compl. nfs orig. Tiger 100, Ateliers CONFOSSE, à Esquerdes (Pas de Calais).

PIECES BMW R75 à v. Schmit Ferme Escherange (Moselle).

## Le Cyclecar « ARDEX »

125 cmc. Aubier et Dunne — 50 kmh.

3 litres aux 100 **118.000 frs**  
sans permis

Notice contre timbres. Essais Samedis et Lundis  
ARDEX, 9, rue Paul Morin, NANTERRE (Seine)

PISTONS  
MAHLE  
« RECORD DU MONDE  
DE VITESSE A MOTO »

DESORMAIS DISPONIBLES  
pour B.M.W. - D.K.W. - N.S.U.  
ZUNDAPP, etc... montés en  
série par les constructeurs.  
16 ter, RUE ETIENNE-MARCEL  
PANTIN — NORD 99-40

# BOTTIN DU CYCLE

ANNUAIRE GÉNÉRAL DU CYCLE ET DES INDUSTRIES CONNEXES

PUBLIE DEPUIS 1891

## Sommaire

LISTE ALPHABÉTIQUE  
des Commerçants et Industriels (Paris et Région Parisienne)

CYCLES MOTOCYCLES  
Constructeurs Français et Étrangers - Importateurs  
Fabricants - Agents - Marchands (Paris-Seine-Provence)

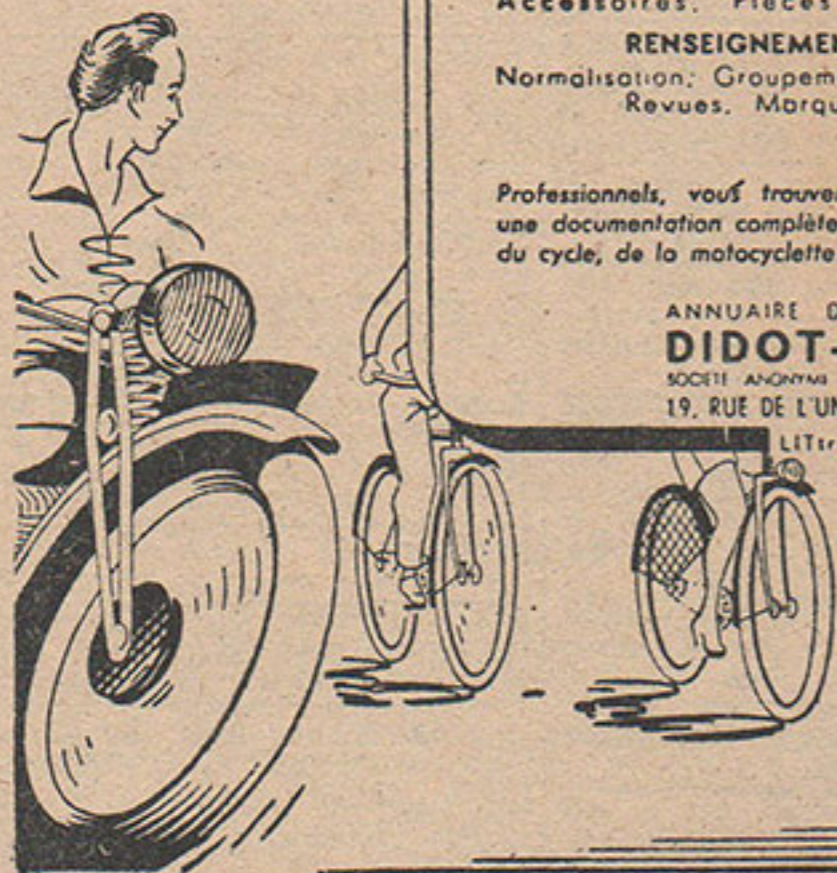
COMMERCE  
ANNEXES DU MARCHÉ DE CYCLES  
Armes - Sports - Machines à coudre - Voitures d'enfants

FOURNITURES GÉNÉRALES  
Accessoires, Pièces détachées, Outillage

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX  
Normalisation: Groupements-Corparatils, Journaux  
Revue, Marques de Fabriques

Professionnels, vous trouverez dans le Bottin du Cycle  
une documentation complète sur l'industrie et le commerce  
du cycle, de la motocyclette.

ANNUAIRE DU COMMERCE  
DIDOT-BOTTIN  
SOCIÉTÉ ANONYME CAPITAL 100 000 000  
19, RUE DE L'UNIVERSITÉ - PARIS-7  
LITRE 54-95



## Sté CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, RUE DE LA CONDAMINE — PARIS-17<sup>e</sup>  
Téléphone : MAR. 45-75

PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS ET NOUVEAUX MODÈLES  
ORIGINE ET ADAPTABLES, CHAINES, ROUES, CARTERS  
MOTEURS ET BOÎTES DE VITESSES  
SPECIALISTE : REDRESSAGE CADRES ET FOURCHES  
EMBIELLAGES ET REALÉSAGES  
REMISE EN ÉTAT VOLANTS MAGNÉTIQUES et MAGNETOS  
ÉCHANGE STANDARD CYLINDRES ET EMBIELLAGES  
STOCK GURTNER REMISE A NEUF MOTEURS  
ET BOÎTES DE VITESSES, etc...  
REMISE A TOUS LES REPARATEURS

### LA PROVIDENCE DU MOTARD

## ACTUAL-SPORTS

Marcel FARAUS

Spécialiste du Vélot. et de la Moto  
25, rue Notre-Dame de Nazareth - PARIS-3<sup>e</sup>

AGENT :

MOTOCONFORT — MONET-GOYON  
RENE GILLET — ROUSSEY — M.R. — VAP

TOUTES REPARATIONS...

REMISES A NEUF...

DEPANNAGES...

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

# 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



Vous avez admiré au Salon  
les derniers modèles

AUTOMOTO - GNOME-RHONE - JONGHI  
MOTOBECANE - MONET-GOYON - TERROT  
vous pouvez les acquérir rapidement en les commandant à l'agent qualifié

## marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)  
Métro Pte de St-Cloud MOL. 29-62

POIGNÉE COMMUTATRICE

### SAKER

Une merveille!  
BREVETÉE S.G.D.G.



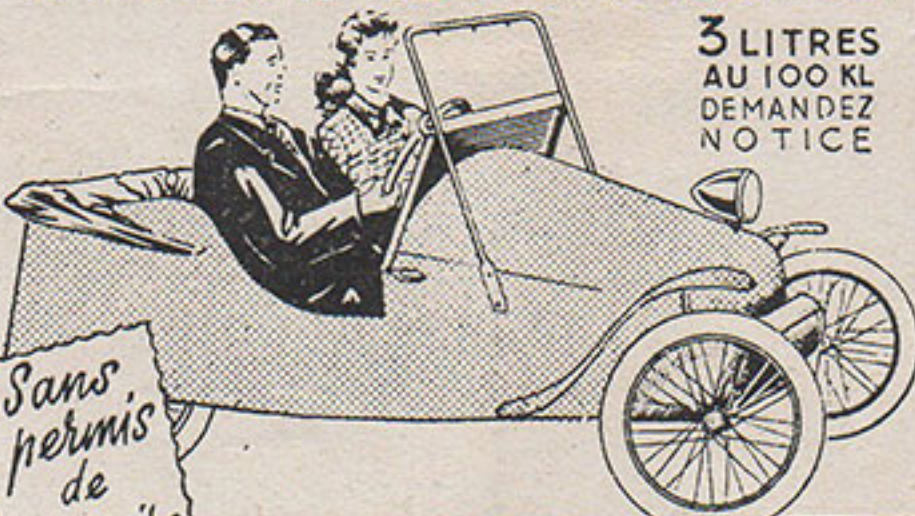
TOUTES LES COMMANDES ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

SAKER LEVALLOIS

Voiturette

### CH. MOCHET TYPE C.M.

A MOTEUR 125<sup>cc</sup> 3 VITESSES



3 LITRES  
AU 100 KL  
DEMANDEZ  
NOTICE

68, RUE ROQUE DE FILLOL  
PUTEUX (Seine) Tél. LON. 07-25

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 CHATEAU-D'EAU, 38  
PARIS-10<sup>e</sup> Tél. : Nord 08-09

TOUS VETEMENTS DE CUIR  
POUR LA MOTO ET LA VILLE

Exiger la marque « CHROME-CUIR » chez  
votre fournisseur habituel.

Catalogue gratuit sur demande



## MOTOS DANTON

14, r. Danton, LEVALLOIS-PERRET - PER. 19-11

SPECIALISTE HARLEY-DAVIDSON

Pièces détachées - Echange standard  
moteurs et cylindres type M.P. 750 lat.  
selle biplace adaptable - pare-brise

Agence : Monet-Goyon, Magnat-Debon, etc..

Distributeur SIDECARS SIMARD

Pièces détachées - Accessoires  
REPARATIONS TOUTES MARQUES  
GRAND CHOIX MOTOS ET SIDECARS  
NEUFS ET D'OCCASION

MOTOS DRESCH D.F.R.

## DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

rue Babouin ETAMPES (Seine-et-Oise)

téléphone ETAMPES 497

### SILENCIEUX WILMAN

1<sup>er</sup> Prix au dernier Concours du T.C.F.



Silence parfait sans diminution de puissance  
Adaptables : motos Françaises et Etrangères 2 et 4 temps  
3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

### B.M.W.

Agent Général

### ZUNDAPP

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

Si votre Publicité était ICI

elle serait LUE !...

# ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

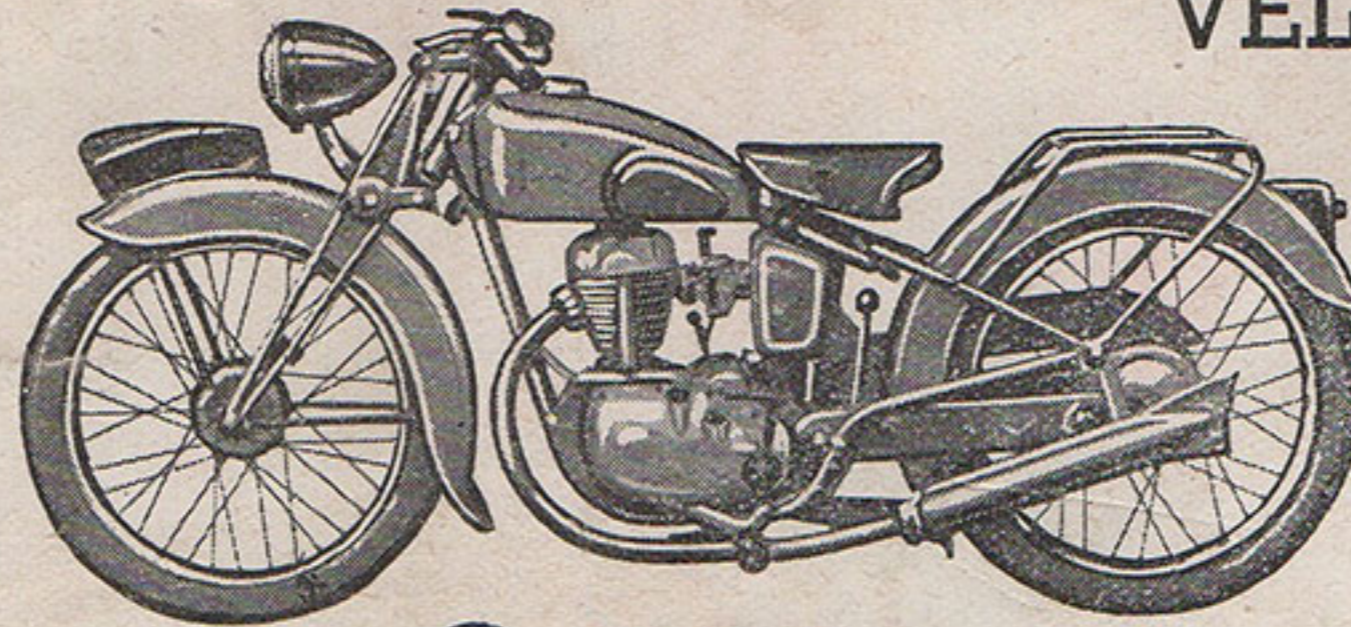
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)

# NEW-MAP

La motocyclette de grand luxe

LES PLUS BEAUX  
VÉLOMOTEURS

Modèles 2 temps  
125 cmc.  
3 et 4 vitesses  
sélecteur au pied



Modèles 4 temps  
125 cc. à culbuteurs  
Suspension AR  
réglable et breveté

**3** supériorités  
incontestées

UNE CONSTRUCTION SOIGNÉE - DES MOTEURS DE QUALITÉ - UNE PRÉSENTATION RACÉE

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

MOTOCYCLETTES NEW-MAP

Bureaux et Usines :

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton - Tél. : DID. 73-83

AVIGNON : 145, rue Carreterie - Tél. : 3-53

NANCY : 3, rue Léopold-Lallement - Tél. : 54-60

MARSEILLE : 17, rue de Village - Tél. : LY. 71-91

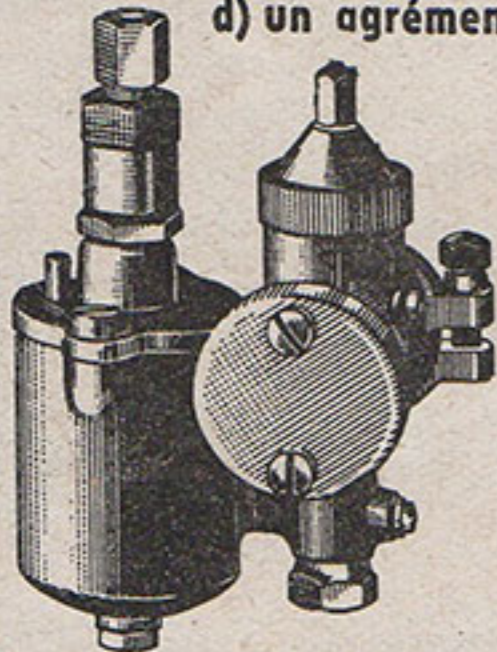
L'ESSENCE EST LIBRE !

Utilisez la au mieux pour votre vélomoteur  
Avec le carburateur

## ZENITH STROMBERG

Vous obtiendrez :

- a) des départs à froids instantanés
- b) des mises en actions rapides
- c) des reprises nerveuses
- d) un agrément maximum d'utilisation



### ZENITH STROMBERG

gagne en 1949

RALLYE DE MONTE-CARLO  
GRAND PRIX DE FRANCE  
GRAND PRIX DE PARIS  
GRAND PRIX DE BELGIQUE  
RALLYE DES ALPES

AUANVIC

## 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<sup>e</sup>

## MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18<sup>e</sup> — MON. 24-40

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

## R. KIÉNÉ

 73, quai du Point du Jour à  
BILLANCOURT - MOL. 64-02

VOUS LIVRE RAPIDEMENT :  
125 et 175 cmc. Motoconfort - 125 cmc. Magnat-Debon  
250 cmc. Gillet-Herstal

DE SUITE :

Scoter A.G.F. Side Bernardet et H.B. et Poney 50 cc.  
TOUS LES ACCESSOIRES POUR MOTOS