Moto revue

38e ANNEE. — 20 MAI 1950. — N° 982.

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :
25 frs

ESSAI DU SCOOTER A. G. F.

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

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

Les 125 modernes ne craignent pas la rude épreuve du cross :
Ici une Harley-Davidson pendant un « trials » en Amérique.

Cie INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DU CYCLE & de L'AUTOMOBILE

Moteur Auxiliaire « VELOREVE »

A ENTRAINEMENT SUR LA ROUE AVANT ET DEBRAYABLE EN MARCHE

AVERTISSEURS

PUISSANTS POUR VELOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES A DEUX PAVILLONS ACCORDES

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

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

RÉFECTIONS D'EMBIELLAGES

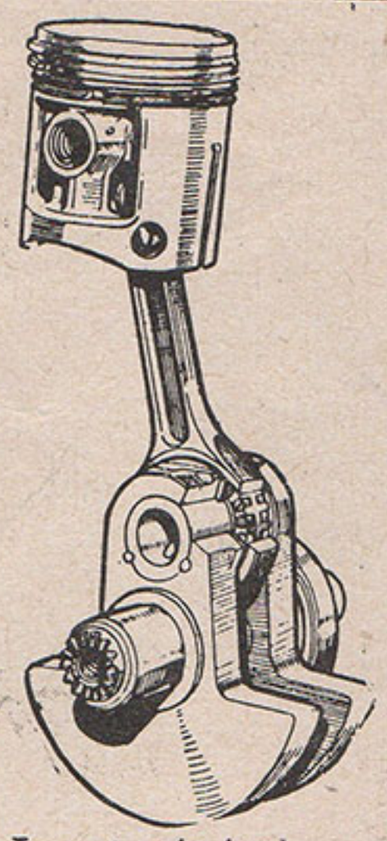
RÉALÉSAGES DE CYLINDRES

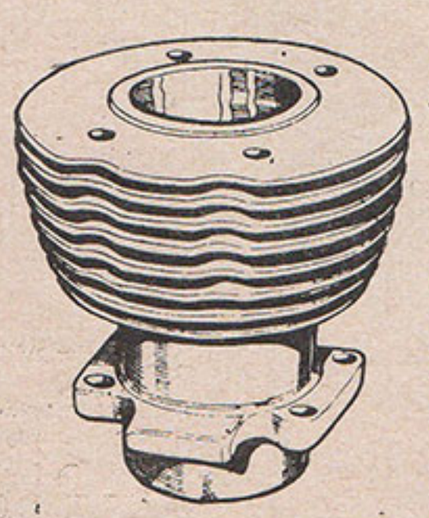
TRAVAUX GARANTIS EXECUTES PAR SPECIALISTES

FOURNITURE DE TOUTES PIECES DETACHEES

PISTONS COMPLETS

ACCESSOIRES



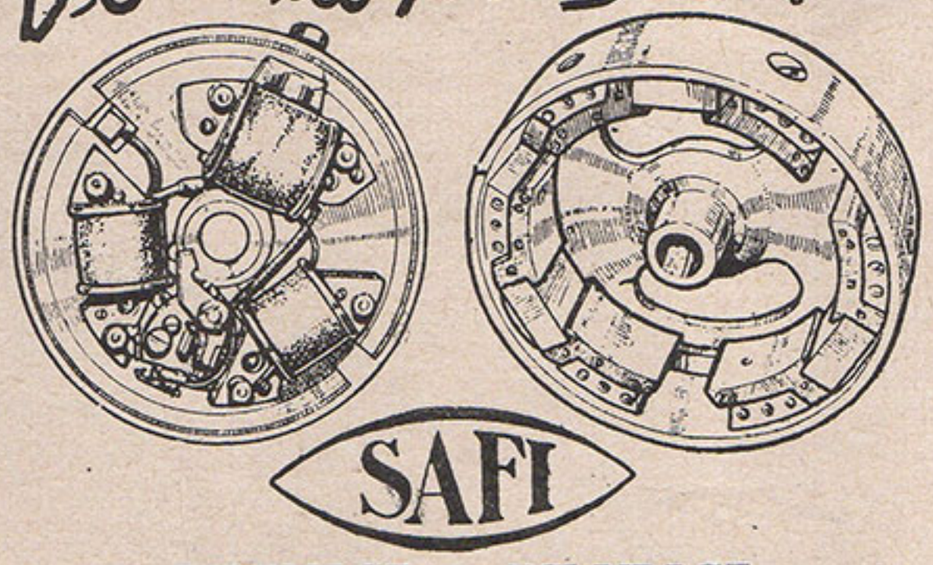


Agent général
BOITES DE VITESSES et PIECES DETACHEES

STAUB

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

Volants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

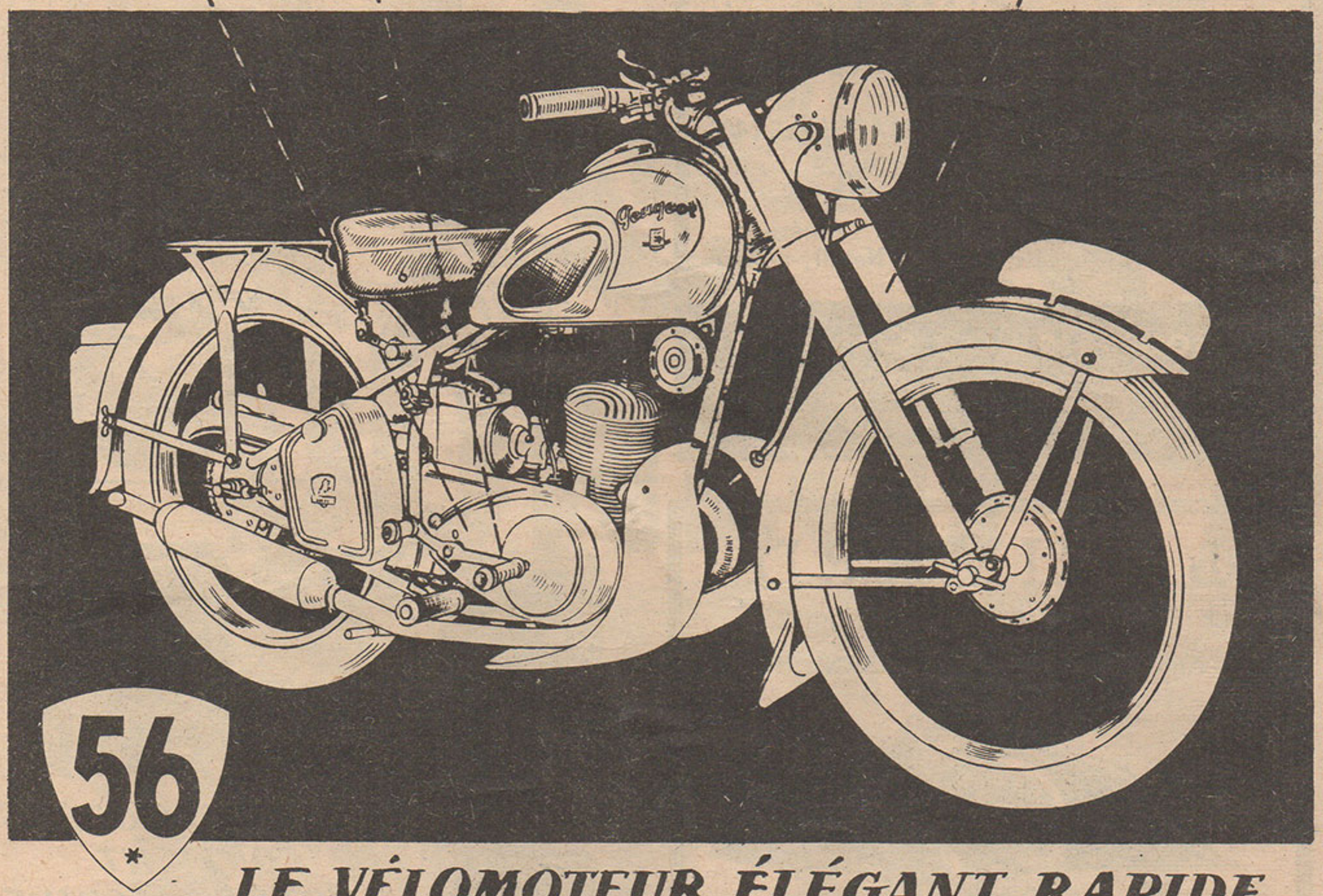
TOUTES PIECES DE RECHANGE

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)

4 vitesses
Sélecteur au pied
Fourche télescopique



LE VÉLOMOTEUR ÉLÉGANT, RAPIDE, ROBUSTE, et agréable à conduire

AUTRES MODÈLES

Vélomoteurs 125 cm³
Bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses.
Types : 55 GL et AL.

Motocyclettes légères 150 cm³
Modèle 155 - Bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses.
Modèle 156 - Bloc-moteur 2 temps, 4 vitesses. Sélecteur au pied. Nouvelle fourche télescopique.

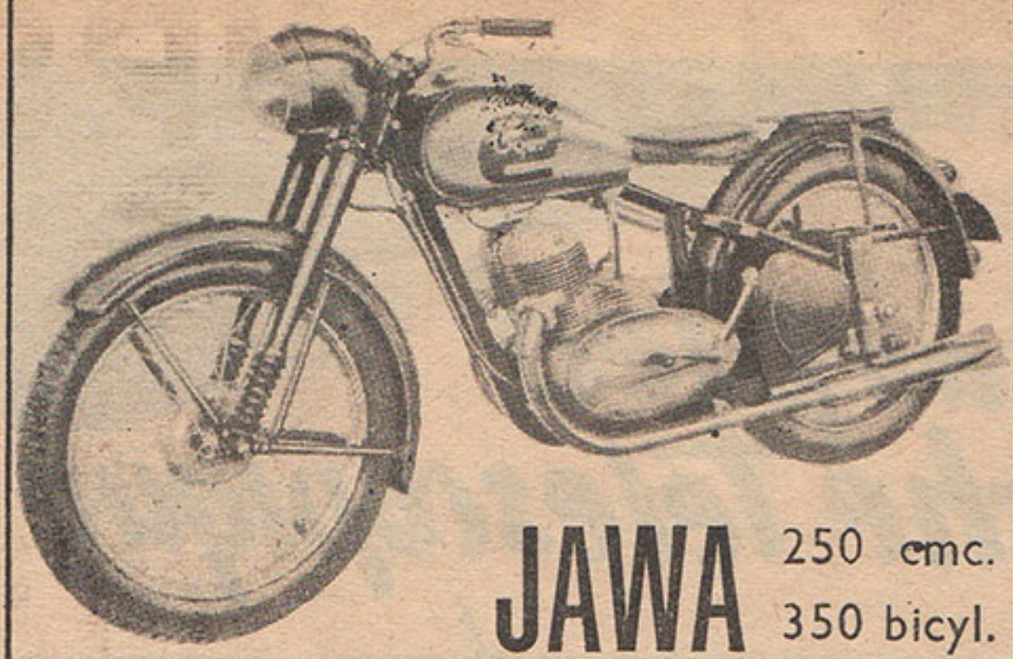
125 cm3. Bloc-moteur_2 Temps à haut rendement

SOCIÉTÉ DES CYCLES

Peugeot

Beaulieu-Valentigney (Doubs)

Pub. J. Bazaine



JAWA

250 cmc.
350 bicyl.

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied - Débrayage automatique
Suspension Arrière

DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

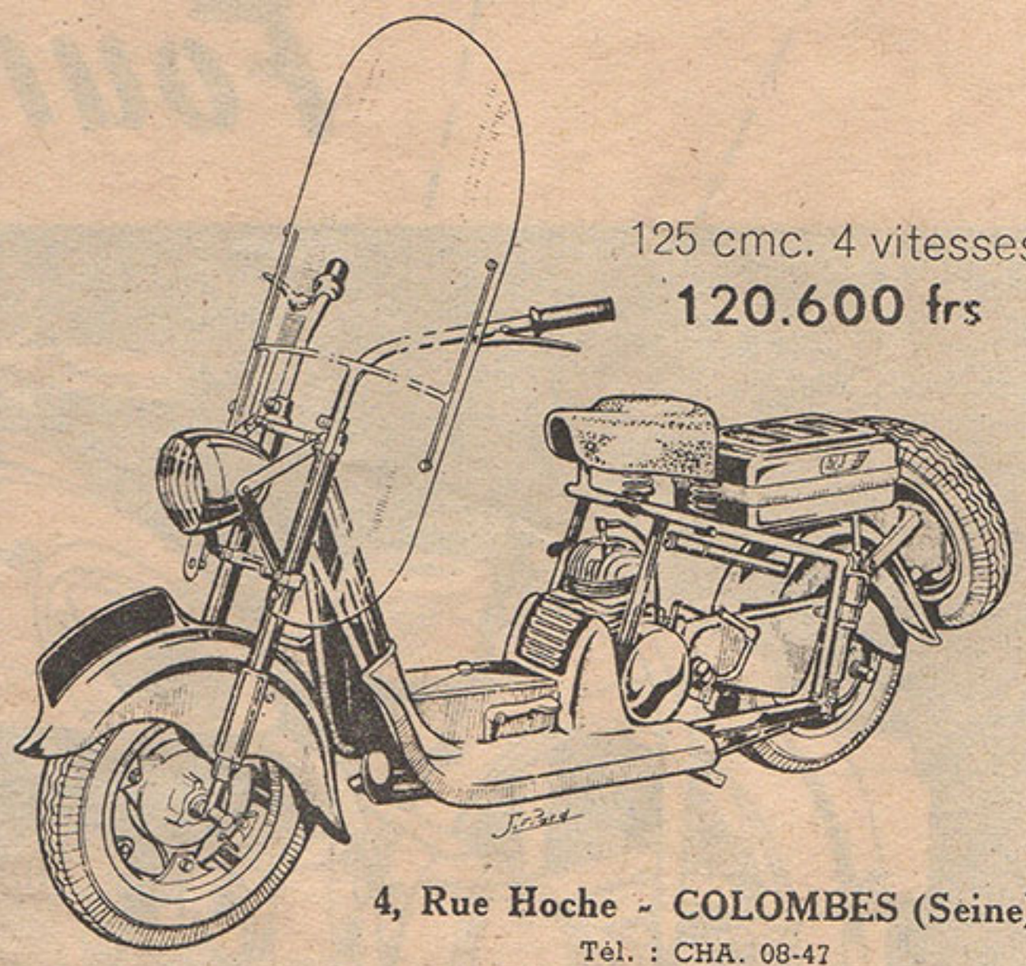
Agent général pour la France et l'Algérie
Ets POCH, 127, av. de Neuilly - Neuilly-s-Seine
Tél. : SAB. 61-70

STATION SERVICE SPÉCIALISÉE
Pièces Détachées Origine
NIEL GARAGE . 8, rue Fourcroy . PARIS (17e) WAG 57-62

AGF

Le premier scooter français

ÉLÉGANCE — QUALITÉ



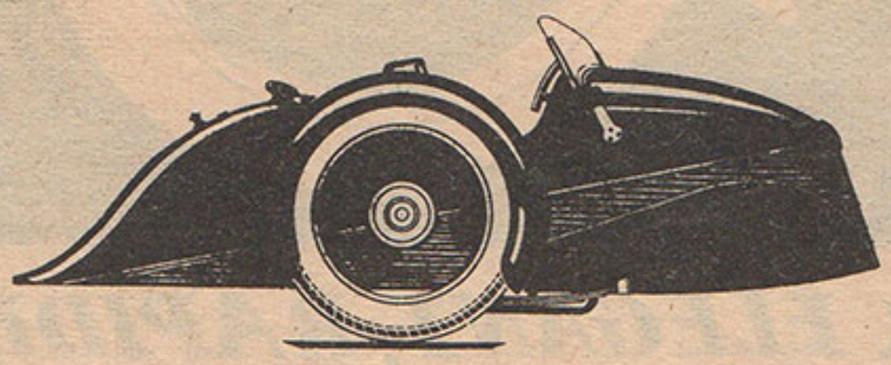
125 cmc. 4 vitesses
120.600 frs

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

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

12, r. Anatole-Primat - VILLEURBANE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

32.300 - 36.800 - 47.500 - 49.500
51.000 - 56.000 - 58.000 - 60.000 - 62.000

En vente libre, livrés avec pneus et chambres

FACILITES DE PAIEMENT SUR DEMANDE

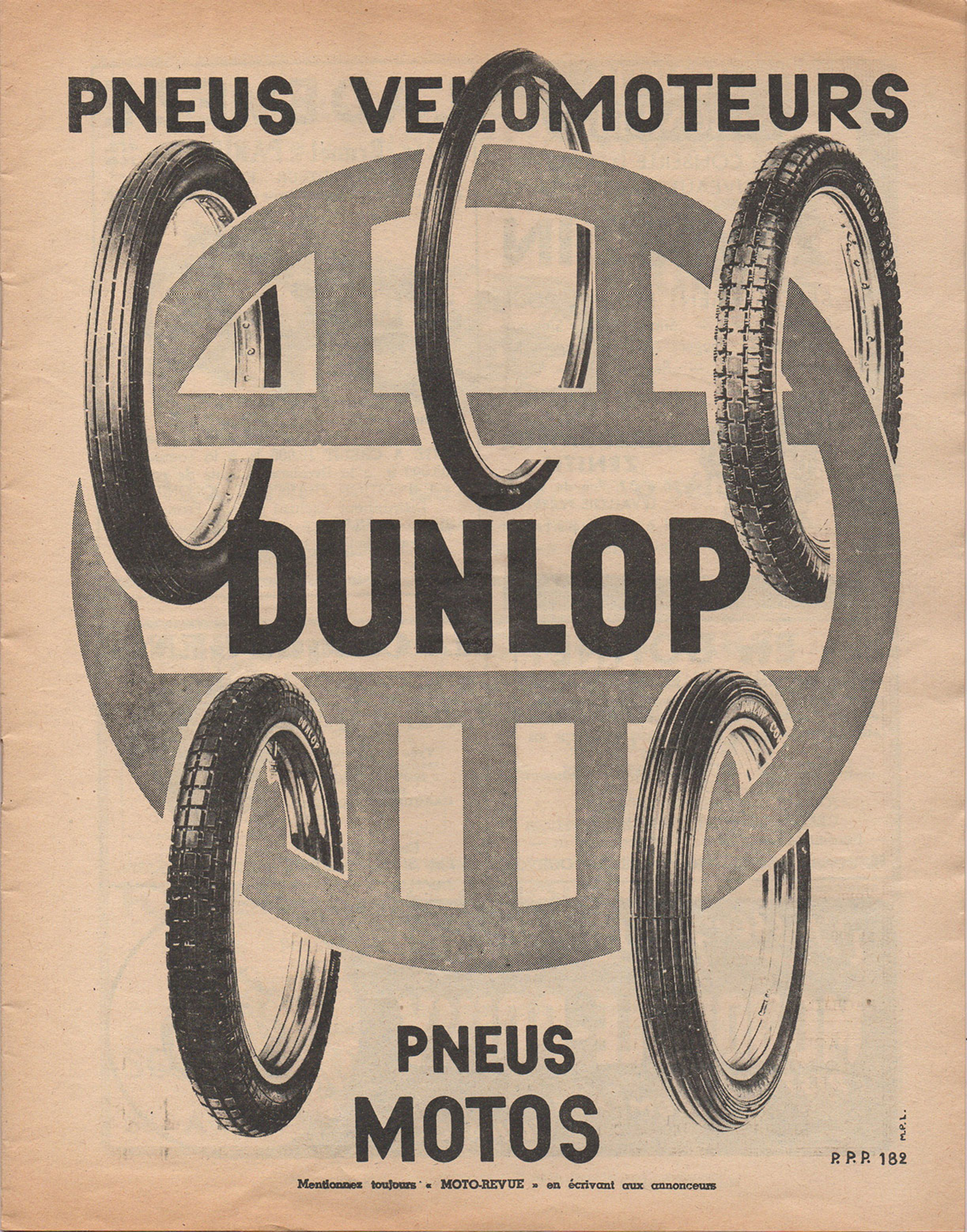
AGENT GENERAL POUR LA SEINE :
MOTO-DANTON, 14, rue Danton
Tél. : PER. 19-11 **LEVALLOIS**

LA QUALITE LA MEILLEURE
10.000 FRANCS MOINS CHER

UN DE CES 5 MODÈLES CONVIENT A VOTRE MACHINE

Le choix d'une batterie "HUITRIC" est le garant d'une batterie plus durable, plus étanche qui ajoutera à l'élégance de votre moto

ACCUMULATEUR
Huitric


PNEUS VELOMOTEURS
DUNLOP
DUNLOP
PNEUS
MOTOS
M.P.L.
P.P.P. 182

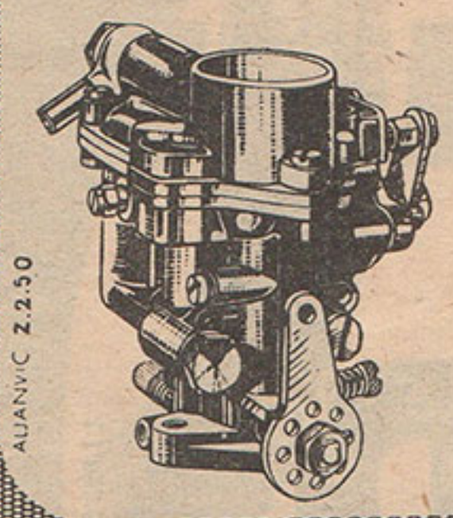
ZENITH STROMBERG

VOUS CONSEILLE D'ESSAYER
SES NOUVEAUX CARBURATEURS

24 ET 32 IN

SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉS POUR

Renault 4 cv. — Simca 5 — Simca 6
Simca 8 — Peugeot 203 — Peugeot 402
Citroën 11 cv. — Renault 85 — etc...



CONSULTEZ VOTRE GARAGISTE

★

CARBURATEUR ZÉNITH

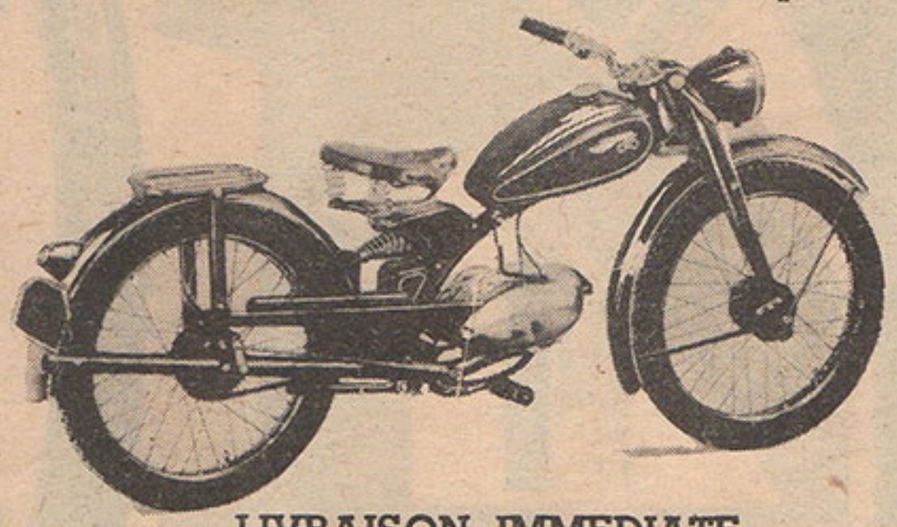
26 à 32, Rue de Villiers
LEVALLOIS-PERRET

39 à 51, Chemin-Feuillat
LYON

LADEVEZE

50, r. Brunel - PARIS-17e - ETO. 24-66

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF
pour la France et la Sarre de la marque IMME



LIVRAISON IMMEDIATE
Paiement moitié à la commande,
moitié contre remboursement
VENTE A CREDIT 10.000 fr. à la commande.
30.000 fr. à la livraison, 6 mois de crédit
EXPEDITION FRANCE ET COLONIES
Distributeur Exclusif pour la France
ARIEL — GILERA — PANTHER — O.E.C.
Grand choix de motocyclettes à crédit
ACCESSOIRES
Agents demandés dans toute la France

Les Ets BONNET

malgré les fabrications insuffisantes et en présence de l'affluence des commandes que leur vaut leur SUCCES grandissant assurent leur clientèle qu'ils feront pour le mieux en vue de les livrer.

LIVRAISONS TOUJOURS ASSUREES
des B.S.A. — GUILLER — D.K.W.
JONGHI — TERROT — A.G.F.
CREDIT LE PLUS INTERESSANT
— Renseignements 30 fr. - Catalogue 50 fr. —
80, avenue Général-Leclerc — BILLANCOURT

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.

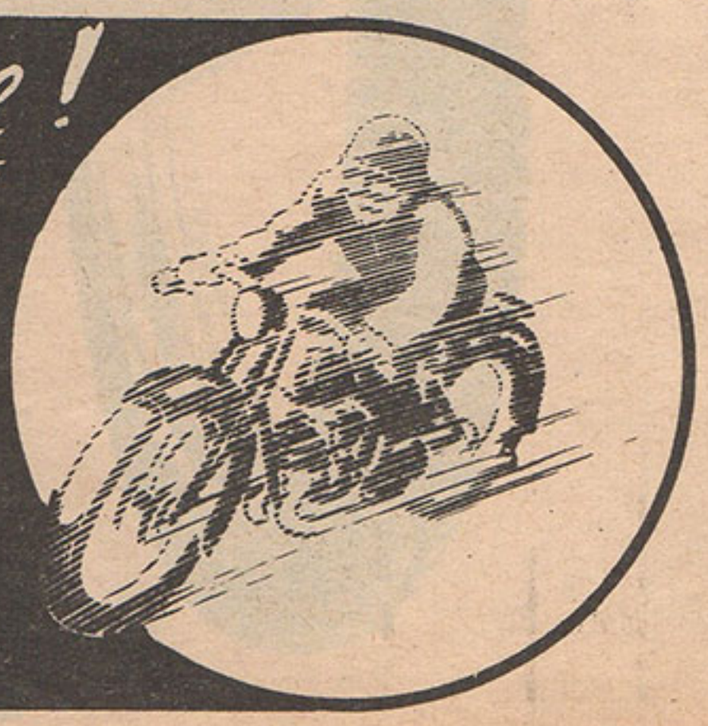
Type Compétition
modèle adopté par
« MOTO-REVUE »
pour son
CASQUE D'HONNEUR

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

Vitesse... puissance... souplesse !

MONOPOLE-POISSY

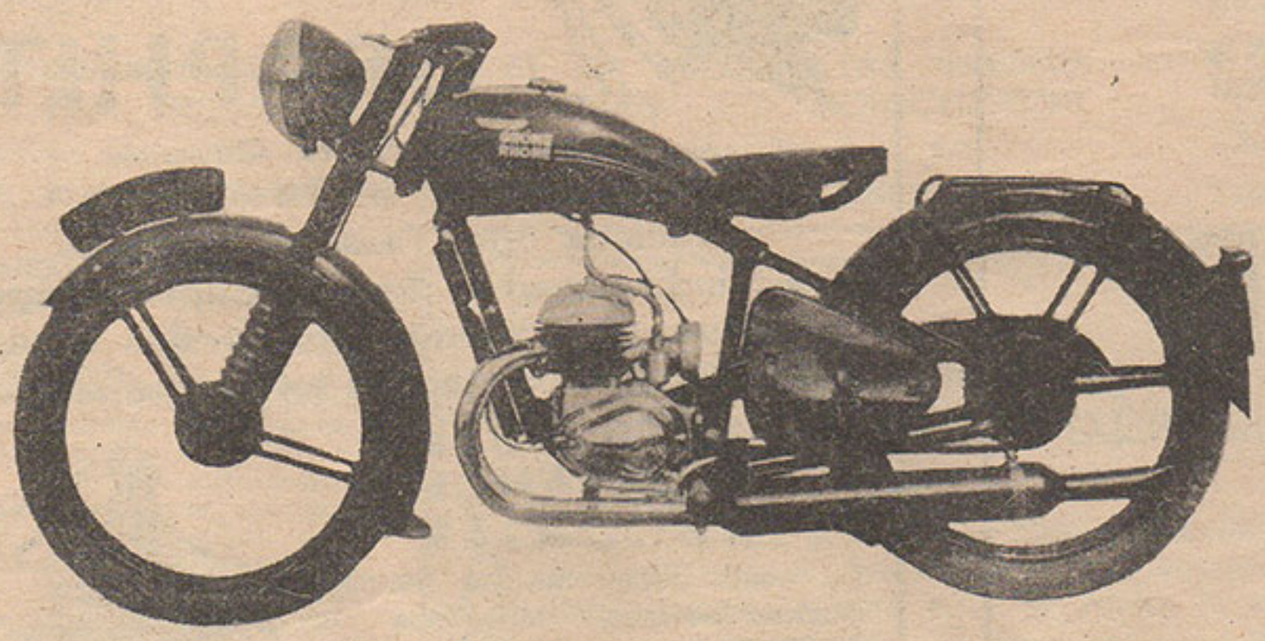
PISTONS
SEGMENTS
SOUPAPES



Pub. G. Massenet

La Société des Aéroplanes VOISIN

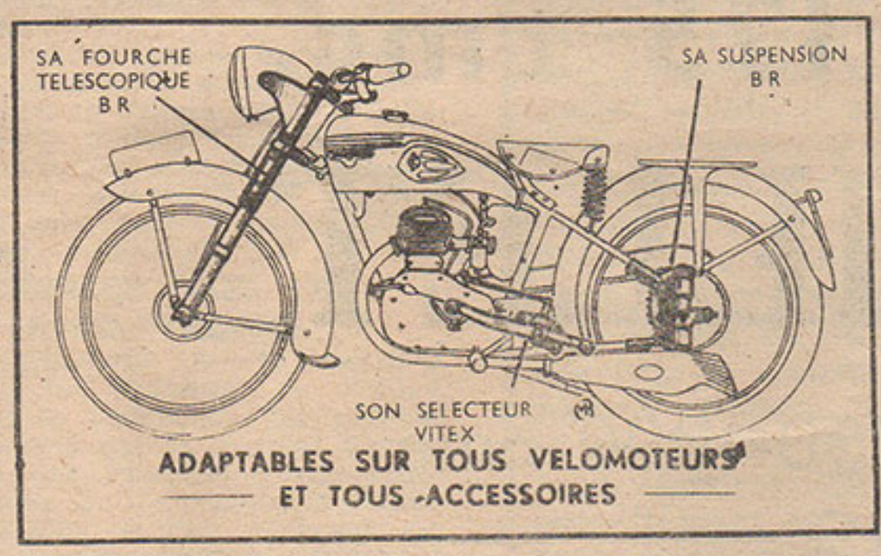
présente le NOUVEAU VELOMOTEUR



GNOME RHONE

125 cm. Le R. 4. à sélecteur

Vente et Magasin d'Exposition : 49, Av. de la GRANDE ARMEE - PARIS — KLE. 90-56
Pièces détachées et Réparations : 16, r. FELICIEN - DAVID - PARIS — AUT. 08-90



AGENCES DIRECTES

MOTOBECANE - GNOME-RHONE
KŒLLER-ESCOFFIER - JONGHI
GUILLER - M.R.

Et la fameuse « MOBYLETTE » à 36.000 francs.

SPECIALITES :
REVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

PIECES DETACHEES ANCIENS & NOUVEAUX MODELES, ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

FOURCHE TELESCOPIQUE adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cmc.

ELEGANTE — POSE RAPIDE — LIVRABLE DE SUITE : **13.500 francs**

REALESAGES — EMBIELLAGES — CHEMISAGES
REVISIONS VOLANTS MAGNETIQUES - MAGNETOS - DYNAMOS
SPECIALITE DE SACOCHES CUIR POUR VELOMOTEURS ET MOTOS
MODELES SPLENDIDES A PARTIR DE 2.500 FRANCS LA PAIRE

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

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

30 AVRIL 1950

CIRCUIT de HAUTE-NORMANDIE MOTOCYCLISTE

Catégorie 175 cmc. 1er VALEYRE
Catégorie 250 cmc.

sur moto

GUILLER

Moteur AMC, Pneus DUNLOP, Chaîne YELLOW

■

GUILLER Frères
CONSTRUCTEURS

1, Place Puy-la-Vau - FONTENAY-LE-COMTE
(Vendée)

LA COURSE... LA ROUTE...
MEMES PROBLEMES... MEMES SOLUTIONS !

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

BRÉTOCYL GRAPHITE

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

Précieux dans l'essence tourisme, il est indispensable dans le Supercarburant ! Il assure le graissage parfait des hauts de cylindres et la protection totale des soupapes.

SOUPLESSE
PUISSANCE
SECURITE

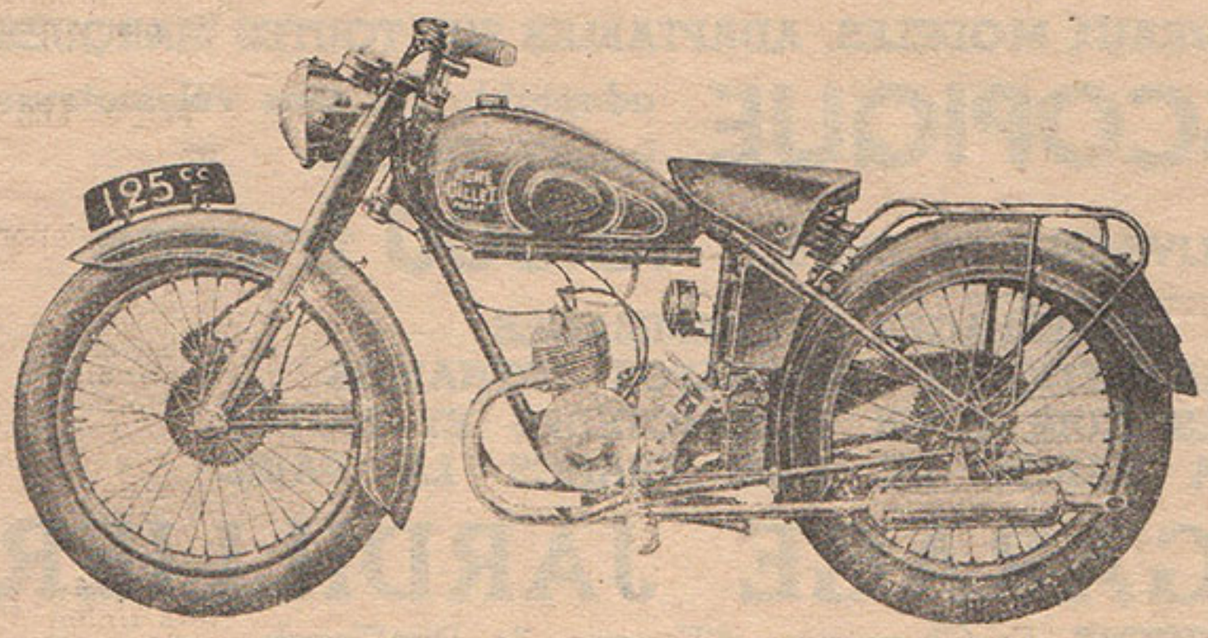
En vente dans tous les garages, Stations-Services, Motoristes ou BRET-OIL qui vous expédiera franco son coffret de propagande de 15 flacons doses, correspondant à 150 litres d'essence, pour le prix de 695 francs.

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

Vélomoteurs 125 cmc.

RENE GILLET

MOTOCYCLETTES 750-1000 cmc
SIDE-CARS



LIVRAISONS TRES RAPIDES

■

Catalogues, Tarifs, Renseignements,
126 bis, av. A. Briand
MONTROUGE
ALE. 40-40

AGENCES PROVINCE DEMANDEES

38e ANNEE. — 20 MAI 1950. — N° 981.

HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

La Moto revue

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES
Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME
LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 25 francs

		France	Etranger
ABONNEMENTS :	24 Nos	480 fr.	600 fr.
	50 Nos	950 fr.	1.200 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (Nos du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des Nos de série.
● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2e.
● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le no 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.
● Changem. adresse 15 f. tim br. av. la dern. bande rectif.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

RACERS 500

APRES le faux départ des Eliminatoires du Bol, la deuxième expérience avec des Racers 500, à l'occasion du Grand Prix de Paris, était attendue avec impatience. Notons bien qu'étant donné le succès que cette formule a rencontré en Grande-Bretagne, en Italie et ailleurs, il était vraisemblable qu'elle offrit un intérêt pratique certain. Cependant, nous savons trop qu'au faux départ peut saper à la base une idée même excellente, pour ne pas avoir éprouvé quelques inquiétudes. Heureusement, il n'en fut rien et la course de Montlhéry remporta un immense succès. Succès supérieur et de loin, il faut le dire, à celui suscité par le Grand Prix lui-même.

Il est incontestable que les voiturettes 500 cmc sont appelées à jouer un rôle de plus en plus important dans les épreuves automobiles. N'oublions pas que cette formule est relativement nouvelle et qu'une période de mise au point était nécessaire. Sur un circuit rapide, le moteur n'a pas un instant de répit et plus encore que pour ceux des voitures, il est constamment appelé à fournir sa pleine puissance qui atteint une quarantaine de CV, soit 80 CV au litre. Il n'y a pas de moteur de voiture non suralimené qui atteigne une puissance spécifique aussi élevée. Quand on lui impose des virages en épingle à cheveux, la transmission et les freins sont singulièrement éprouvés et d'autre part, leur voie étroite et leur centre de gravité assez haut tendent à les faire chavirer. Elles n'ont, il est vrai, qu'un faible empattement et un grand angle de braquage. Mais tout de même, surtout au début de leur carrière, il ne faut pas trop leur demander. Nous pensons pour notre part que sur un circuit normal, la formule la meilleure est celle de deux manches de 50 kms avec addition des temps ou, si les concurrents sont très nombreux, des éliminatoires et d'une belle. Il ne faut pas non plus, dans le désir de faire du spectacle, imposer un parcours acrobatique. Leur vitesse est largement suffisante pour impressionner les spectateurs et l'intérêt d'une compétition résulte plutôt d'une lutte serrée.

Quoi qu'il en soit, quelques unes de ces voiturettes sont au point. Nous pensons surtout aux Cooper qui s'apparentent davantage à la formule motocycle et aux D.B. plus proches de la formule automobile. Nous les retrouverons dans de nombreuses épreuves cette année. Et n'oublions pas que d'ingénieux mécaniciens arriveront certainement par leurs propres moyens à réaliser de remarquables engins.

◆ COMMERCE FRANCO-ALLEMAND

Les accords économiques franco-allemands du 10 février fixent à 1.300.000 dollars la somme affectée en France, y compris l'Algérie et la Sarre, pour le matériel automobile (voitures particulières, sidecars et motos : 1 million de dollars ; camions au-dessous de 3 tonnes : 200.000 dollars ; camions au-dessus de 3 tonnes : 100.000 dollars). Parmi les marques qui seront importées figurent Opel, la General Motors reprenant comme avant-guerre la représentation de cette marque en France.

Volkswagen aurait confié l'organisation de son réseau de distribution aux Etablissements Barbezat, importateurs bien connus de voitures de luxe américaines. Seraient également importés en France du matériel Mercédès, Borgward, etc..., ainsi que des motocyclettes et des sidecars. La répartition des crédits entre les diverses marques est encore à l'étude.

Signalons enfin qu'au titre de ces mêmes accords économiques, la France disposera de 1.100.000 dollars pour exporter du matériel automobile sur le marché allemand (1 million pour les voitures particulières et les camions de 3 à 5 T.

◆ PETROLE DANS LES BASSES-PYRENEES

Commencés le 15 octobre 1949, les travaux de forage pour la recherche du pétrole entrepris par la Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine, à Lacq, petite commune située à 20 kms de Pau, viennent de donner des résultats dépassant largement les prévisions les plus optimistes.

Un premier puits de 695 mètres de profondeur a été mis en production au début de cette année et a fourni par pompage pendant deux mois et demi un débit volontairement limité à 10 tonnes de pétrole brut par jour. Ce débit quotidien a été porté à 15 tonnes il y a trois semaines environ.

Un deuxième forage entrepris en janvier dernier à 500 mètres à l'ouest du premier a rencontré le même gisement à 618 mètres de profondeur; les essais de production ont commencé le 22 avril.

Un troisième forage, puis un quatrième ont été entrepris en des points tels que les quatre puits occuperont les sommets d'un carré de 500 mètres de côté.

L'avenir révèlera si la superficie du gisement de Lacq est supérieure à ce carré.

◆ SIGNAUX INTERNATIONAUX

Actuellement les représentants de 16 états discutent en Suisse de l'introduction d'une nouvelle signalisation routière internationale. Cette conférence doit élaborer un nouveau code de signalisation qui ne devra d'ailleurs pas entrer en vigueur avant 15 mois. Quant à savoir à partir de quel moment doit courir ce délai de quinze mois, la chose est encore tout à fait indéterminée, car aucun pays n'a donné son approbation définitive.

◆ LE CONGRES DE LA F.I.M.

C'est à Madrid qu'a eu lieu du 9 au 12 mai le Congrès de Printemps de la Fédération Internationale Motocycliste.

Le congrès de cette année semble avoir revêtu une importance particulièrement grande. C'est en effet au cours de ce congrès qu'il a été procédé au renouvellement des mandats des principaux dirigeants, à savoir le président et cinq vice-présidents.

◆ TOURISME EN FRANCE

Le Centre National du Tourisme a publié son annuaire 1950, où sont reproduits les discours prononcés à l'occasion de la semaine nationale du tourisme au mois de novembre 1949.

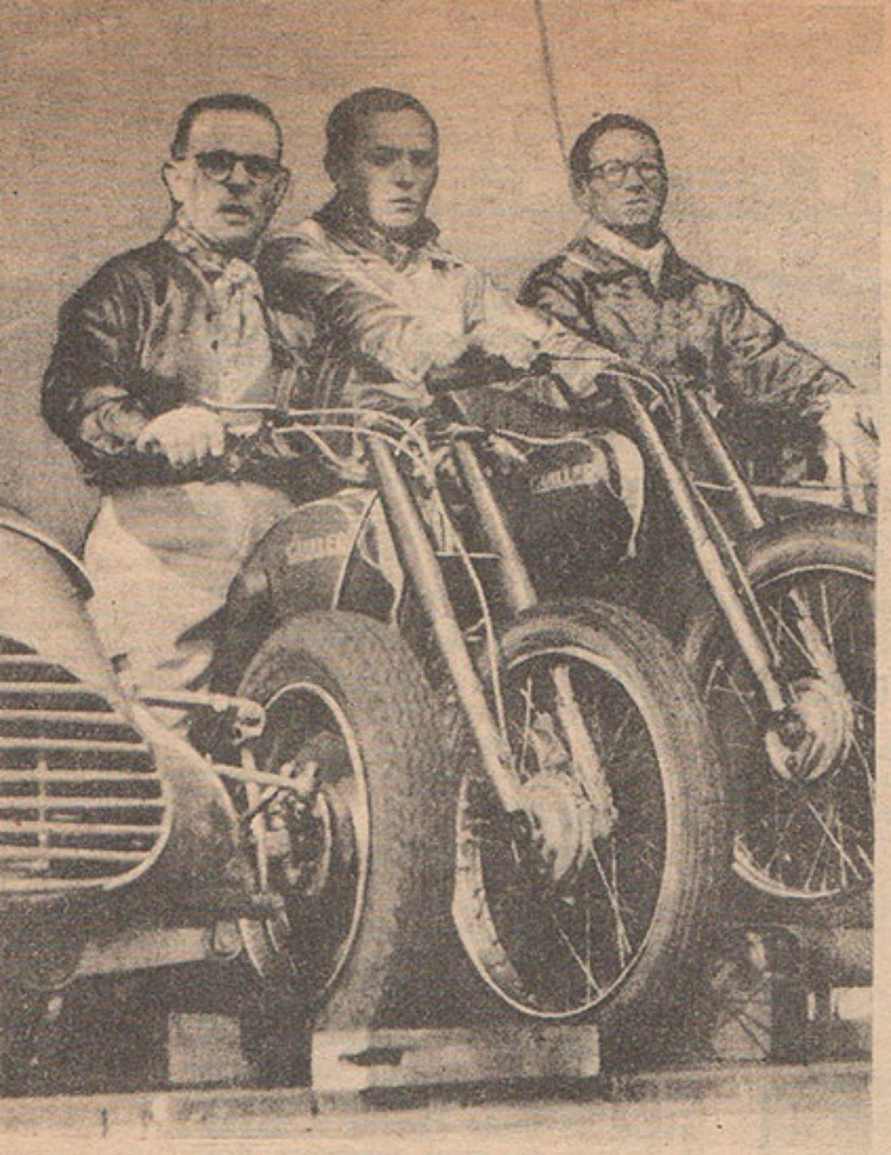
Il fut discuté d'un programme de 4 ans comportant la mise au service de 1.800 autocars nouveaux destinés au transport des touristes. Mais ce programme exige une dépense de 1.500 millions de francs, et l'Etat n'est disposé à accorder qu'un crédit de 500 millions. Il reste 1 milliard d'auto-financement à assurer.

◆ CAPITAUX POUR LES VOYAGEURS SE RENDANT EN FRANCE

En zône franche, l'importation par des voyageurs en provenance de l'étranger des billets de banque libellés en francs, sera admise sans limitation de montant, alors que jusqu'ici elle était limitée à 60.000 francs. La tolérance d'exportation pour ces mêmes billets sera portée de 10.000 à 25.000 francs français.

◆ D'ALLEMAGNE

Les usines Auto-Union d'Ingolstadt sortent 400 camions et 100 motocyclettes par mois. La production doit doubler sous peu et un autre type de moto sera lancé. La situation générale de l'affaire est excellente.



Voici l'équipe du « Mur de la Mort » de la Foire du Trône. Les machines sont des Guiller 175 cc. à fourche télescopique Grazzini.

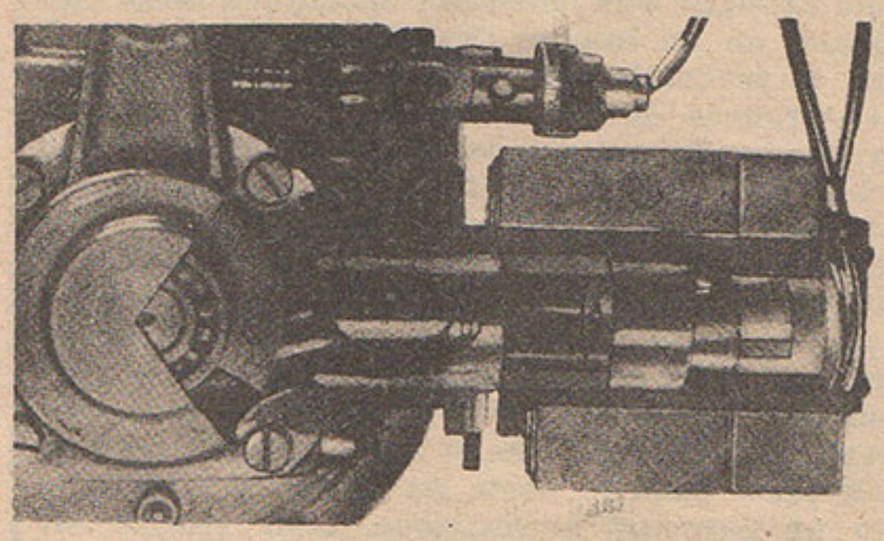
◆ AUX U.S.A., TROIS MILLIARDS DE DOLLARS POUR LA RECONSTRUCTON DES ROUTES

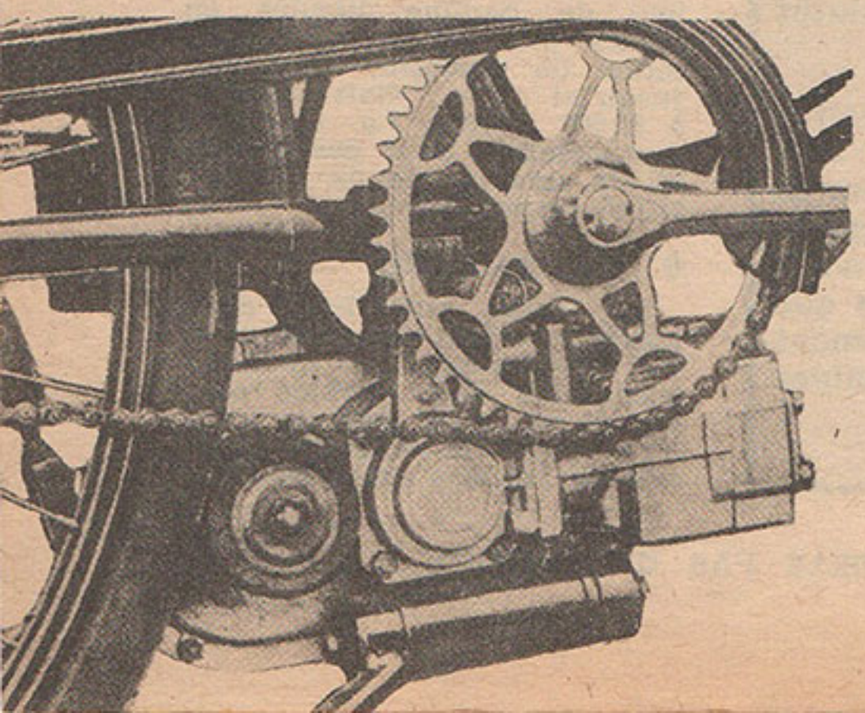
Selon des renseignements recueillis de source officielle, ce sont plus de trois milliards de dollars qui ont été consacrés aux routes en Amérique, au cours de l'année 49. Cette somme a été affectée à la construction de voies nouvelles d'une part, et aux travaux d'entretien de l'immense réseau routier américain d'autre part, réseau où circulent environ 44 millions de voitures et camions. Tout le monde reconnaît que la construction de ce réseau routier a été l'un des facteurs déterminants du formidable essor industriel et agricole des U.S.A.. Il a en particulier permis la mise en valeur de contrées perdues et peu fréquentées auparavant.

■

Voici le plus petit moteur auxiliaire actuellement réalisé : le Lohman. C'est un Diesel 15 cmc. à compression variable. Sur la coupe (à droite) on distingue le contre-piston commandé par câble, l'injecteur-carburateur et le transfert en spirale.

■





◆ UNE REVOLUTION DANS LE GRAISSAGE DES MOTEURS

Des recherches faites depuis des années dans les laboratoires de la « Shell » ont permis la fabrication d'une nouvelle huile pour auto qui, grâce à ses qualités extraordinaires, réduit considérablement l'usure des moteurs. On a été conduit en matière de lubrifiants, à s'engager dans des voies totalement différentes, car il fallut bien reconnaître que les méthodes actuelles de raffinage si poussées soient-elles ne permettent plus d'atteindre vraiment leur but. On s'est donc efforcé d'améliorer les meilleures parmi les huiles minérales, huiles dont les qualités s'étaient malgré tout révélées insuffisantes, en y introduisant des produits chimiques désignés sous le terme général d' « additifs ».

Les résultats obtenus au cours des nombreux essais qui ont suivi sont remarquables et tout d'abord on a mis à profit des connaissances acquises en fabriquant les huiles « Heavy Duty » pour moteurs Diesel. L'expérience acquise par la suite a permis de produire des huiles spécialement adaptées aux moteurs à essence, dont la plus représentative à l'heure actuelle est la « Shell X 100 ». Ce nouveau produit est appelé à avoir une incidence considérable sur la motorisation dans le monde.

◆ LA MOTO ALLEMANDE ET SES DEBOUCHES

Descendue à une production de 1.443 motos en 1946, l'Allemagne est remontée en 1949 à 146.483. Ce chiffre l'autorise à revendiquer le premier rang en matière de construction motocycliste sur le plan Européen, devant la Grande-Bretagne, l'Italie et la France.

On doit dire en effet que vélomoteurs, motos, et depuis peu scooters, sont rois sur les routes allemandes et que l'industrie nationale a atteint un niveau très élevé. Comme on le pense bien, le moteur auxiliaire n'est pas un inconnu ; mais il n'existe encore aucun modèle de cyclomoteur aussi répandu que le Velosolex et ses nombreux concurrents, en France. Seul le Lohmann constitue un leader de classe à côté duquel on trouve notamment le Frontal incorporé à la roue avant, le Rex, le Victoria et le Lutz également utilisé pour les scooters de faible puissance.

◆ PRODUCTION ESPAGNOLE

Nous lisons dans le périodique « El Automovilismo en Espana » que l'industrie motocycliste espagnole vient de lancer sur le marché une nouvelle petite machine de conception très moderne, la « Ossa ». C'est une 125 cc deux temps bloc-moteur, trois vitesses commandées par sélecteur au pied, qui développe 5 CV à 4.800 tours-minute. Elle est également pourvue d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière ; en outre, la protection des parties vitales de la machine a été particulièrement soignée. Un prototype de cette moto avait participé aux courses de Barcelone en 1942, mais la fabrication en série n'a été entreprise qu'après de nombreuses améliorations et bien des essais.

◆ LA CIRCULATION A ROME

Avec l'affluence toujours croissante des étrangers à Rome, à l'occasion de l'Année Sainte, les difficultés de circulation se sont considérablement accrues. La limitation de vitesse imposée dans le centre de la ville n'a fait qu'aggraver le mal. Actuellement l'Automobile-Club de Rome travaille à un plan qui serait mis en application très prochainement et prévoit en particulier la construction de parcs souterrains pour les voitures.

« Pan dans l'œil », m'écriais-je, et je lâchais mon guidon d'un mouvement instinctif, tout en fermant les deux yeux, bien que le gauche seulement servit d'asile à une grande brute de moucheron qui suivait, une seconde plus tôt, la même route que moi.

Le résultat fut prompt : je décrivis une gracieuse parabole qui se termina assez rudement dans un massif de coucous dont la couleur jaune disait éloquemment ma chance.

« Ma chance »... parlons-en... cinq minutes avant, alors que j'arpentais la route en sifflant allègrement le grand air du Barbier de Séville, je m'étais vu gratifier d'une friandise peu commune : figurez-vous qu'un grand animal de hanneton ayant buté mon auguste visage au moment où ma trille exécutait un magistral contre-ut, élit du coup domicile dans ma cavité buccale... Pouah !

Ainsi donc, après ma chute, je restais un tantinet rêveur. Et mon aptitude à la pensée profonde emmena in-peto mon esprit cultivé vers les hautes sphères de la spéculation philosopique.

C'est de ce jour que je compris que le pare-brise pour moto n'était pas seulement utile en hiver contre l'inclémence du vent. Au printemps, par exemple, on craint beaucoup plus la pluie que la « bise ». Et en été, rien que pour se préserver des bestioles, cela vaut encore la peine et peut éviter des chutes.

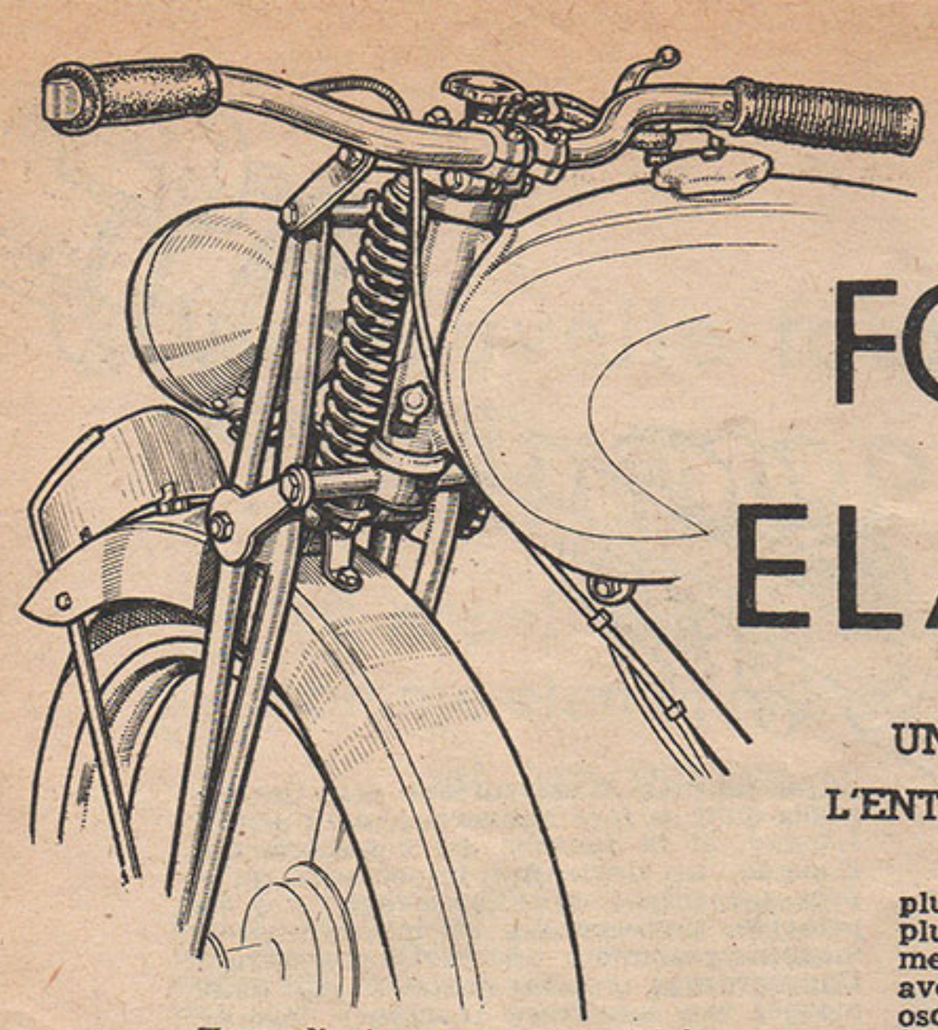
Jusqu'ici, je me passais de cet instrument pourtant utile, parce qu'un premier essai n'avait pas été très encourageant.

J'avais acheté un truc fait d'une feuille de machin transparent comme un verre dépoli, déformant comme le fond d'une vieille casserole, et flexible au vent comme le roseau de la fable.

Or, écoutez bien ceci : le pare-brise Delannet ne plie pas et ne rompt point. De plus, sa transparence est celle de l'onde pure. Rien d'étonnant à cela, car c'est du « Plexiglas » de 3 mm, cintré et solidement fixé au guidon.

Donc, même si vous n'avez jamais eu satisfaction avec un pare-brise, ne jetez pas l'anathème sur cet intéressant article d'équipement, et essayez le Delannet. N'oubliez pas d'indiquer le type de la bécane : la forme du tablier, sa largeur, en dépendent. De plus, certaines échancrures sont prévues — pour le phare, par exemple — et bien sûr, si le tablier est mal adapté, vous n'obtiendrez pas la protection absolue qu'il vous assurera s'il est bien réalisé dans de bonnes conditions. Ce petit conseil valait bien un « Moto-Potins »... c'est chose faite.

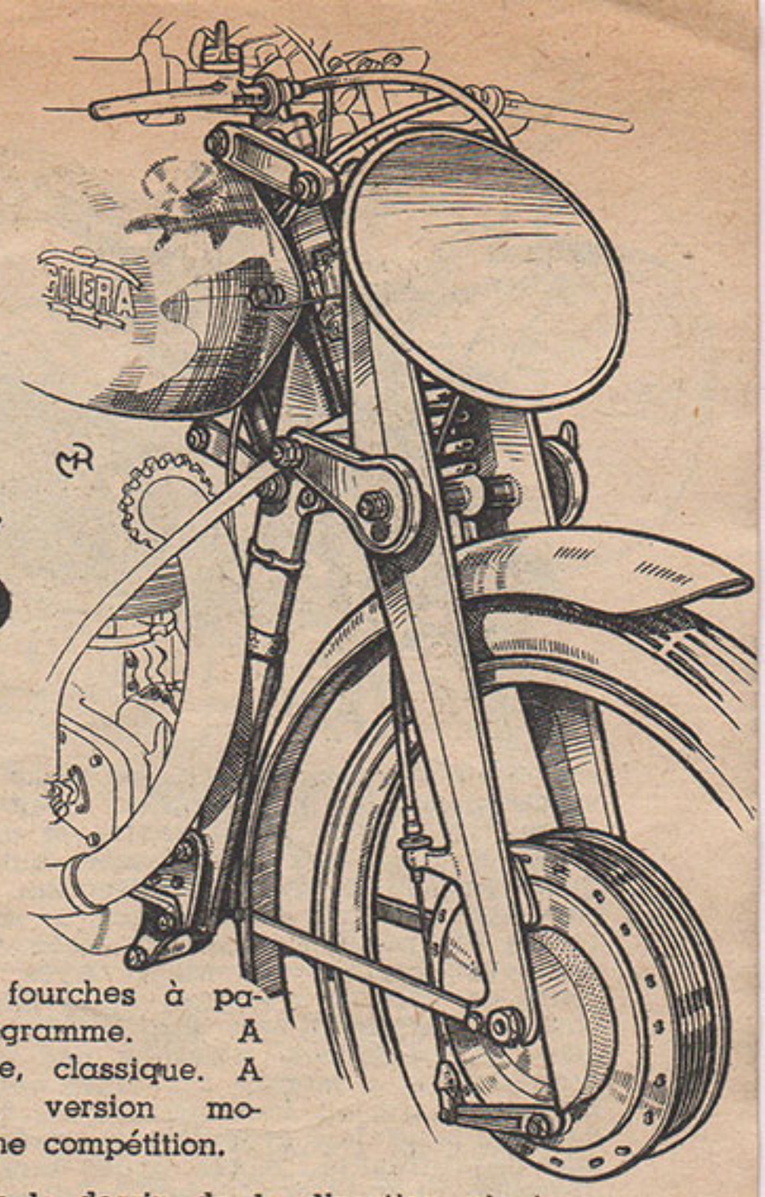
LE MOTOGRAPHE



FOURCHES ELASTIQUES

UN ORGANE ESSENTIEL DONT L'ENTRETIEN EST SOUVENT NEGLIGE

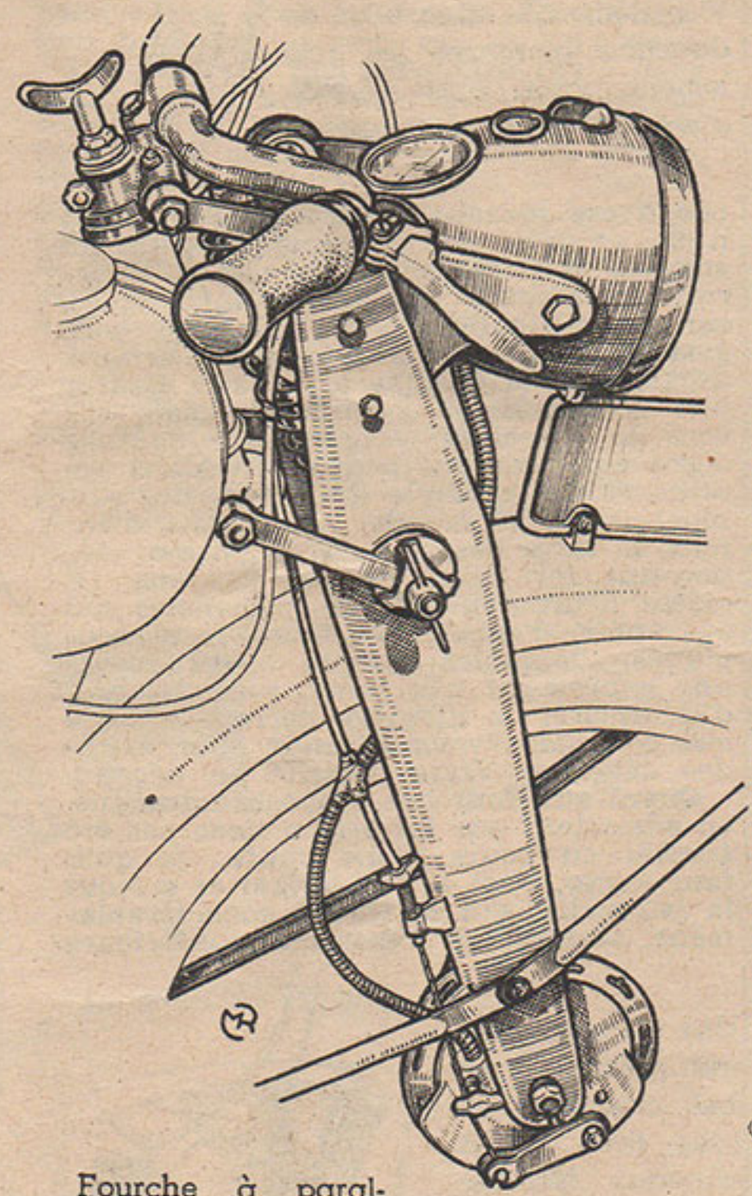
Trop d'entre nous, et peut-être pouvons-nous faire, à cette occasion, notre mea culpa, portons un intérêt passionné à notre moteur et nous négligeons les autres organes de nos machines. Nous payons cette négligence souvent cher, soit que nos freins ne répondent pas, soit qu'un pneu éclate, soit qu'une chaîne casse en s'enroulant comme un serpent autour d'un pignon, soit que dans un virage nous tracions des méandres aussi capricieux que ceux de la Seine pour atterrir assez brutalement dans les décors, heureux encore si nous ne rencontrons pas dans notre trajectoire une borne, un arbre, ou un tas de cailloux. En fait c'est le monde à l'envers, car la sécurité doit passer avant tout et les problèmes de tenue de route et de freinage sont beaucoup plus importants que tous les autres. La belle affaire que de posséder un engin qui tape vraiment le 140 ou le 150, s'il devient dangereux à 70 ou à 80 kmh. Celà n'est pas rare dans la construction automobile, mais est heureusement exceptionnel chez nous. On a essayé bien des fois de supplanter la direction par pivot central, mais sans aucun succès. En ligne droite cela était acceptable, mais dès qu'il fallait aborder un virage, on avait la désagréable impression que la direction devenait extrêmement lourde et que loin d'imposer notre volonté à la machine, c'était elle qui nous soumettait à ses caprices. Croit-on, d'ailleurs, que les constructeurs de machines de course auraient conservé la direction par pivot central si d'autres solutions leur avaient assuré une meilleure tenue de route, une plus grande stabilité, et une conduite plus précise dans les virages. Assurément il y a une trentaine d'années nous avons connu le shimmy, c'est-à-dire des oscillations innombrables de la direction à certaines allures. Le remède héroïque, c'est le frein de direction, mais il a le gros désavantage de durcir, d'alourdir cette dernière. On a donc repris le problème à la base, supprimé le balourd de la roue, amorti les oscillations des ressorts et déterminé avec plus de soin l'angle de chasse. Le frein de direction indispensable naguère, joue, actuellement, un rôle beaucoup moins important. Il n'y a que certaines allures critiques situées généralement au-delà des allures de croisière où le frein de direction joue un rôle utile. Signalons en passant qu'on ne comprend pas très bien pourquoi les constructeurs d'automobiles, au temps des essieux rigides et des barres d'accouplement en une pièce n'ont jamais employé de frein de direction. Nous les avons employé sur des voitures affectées de shimmy, concuremment avec des amortisseurs hydrauliques et des roues équilibrées. Et dans ces conditions le shimmy était pratiquement éliminé.



Deux fourches à parallélogramme. A gauche, classique. A droite, version moderne compétition.

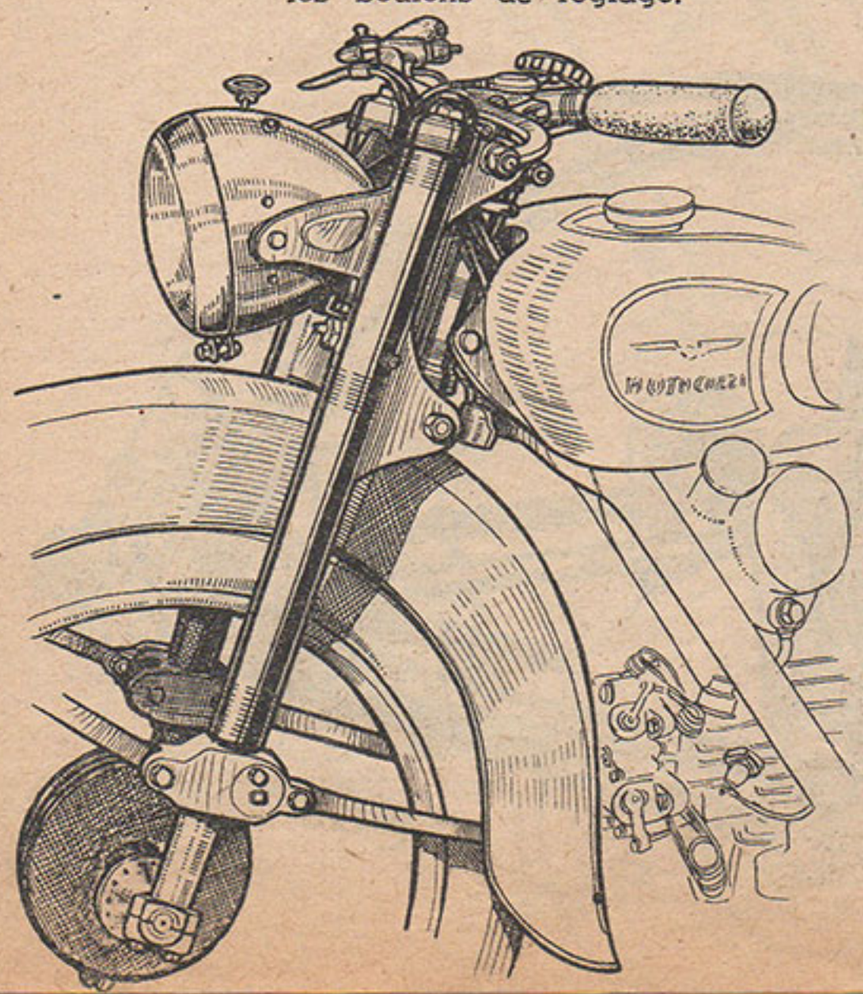
Mais le dessin de la direction n'entre pas seul en ligne. Même une direction parfaitement étudiée donnera des résultats décevants si ses organes ont du jeu. Il est indispensable que l'alignement des deux roues soit rigoureusement parfait, qu'il s'agisse du pivot lui-même, des articulations de la fourche à parallélogramme, ou des tubes coulissants de la fourche télescopique. Laissons de côté les discussions sur la supériorité de la fourche à parallélogramme sur la fourche télescopique ou vice versa. Il est assez troublant de constater que certaines machines dont la tenue de route est remarquable, même sur les modèles de compétition ou de course, ont toujours des fourches à parallélogramme ou des fourches à balancier qui s'y apparentent. La réalisation est comme toujours aussi importante que la conception. De toute manière, nous, usagers, nous devons tirer le meilleur parti possible de ce qui nous est livré par les constructeurs.

Notre premier soin doit être de régler assez fréquemment les roulements de la direction. Placez la machine sur la béquille arrière et avec des cales soulevez le moteur jusqu'à ce que la roue avant ne touche plus le sol. Si vous en avez le temps, au moment d'une révision d'ensemble, enlevez la roue avant. Il vous sera alors facile de constater si la di-

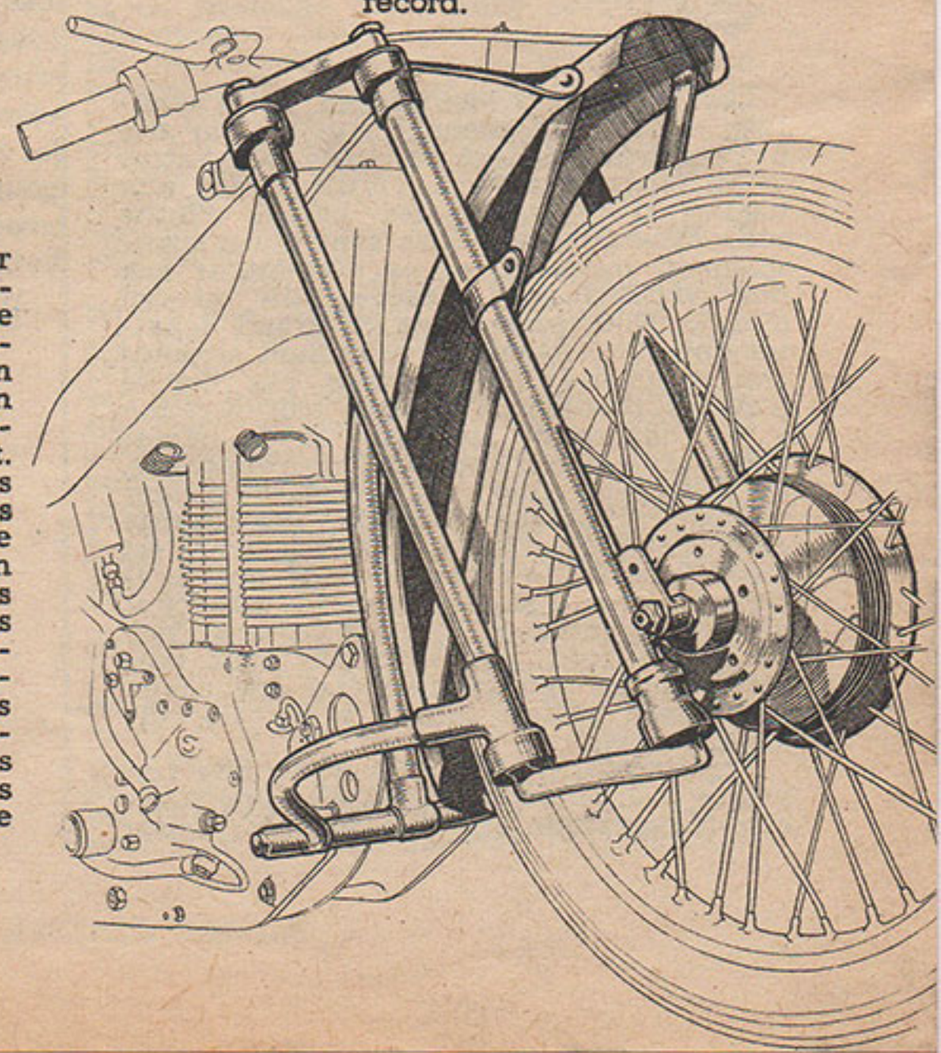


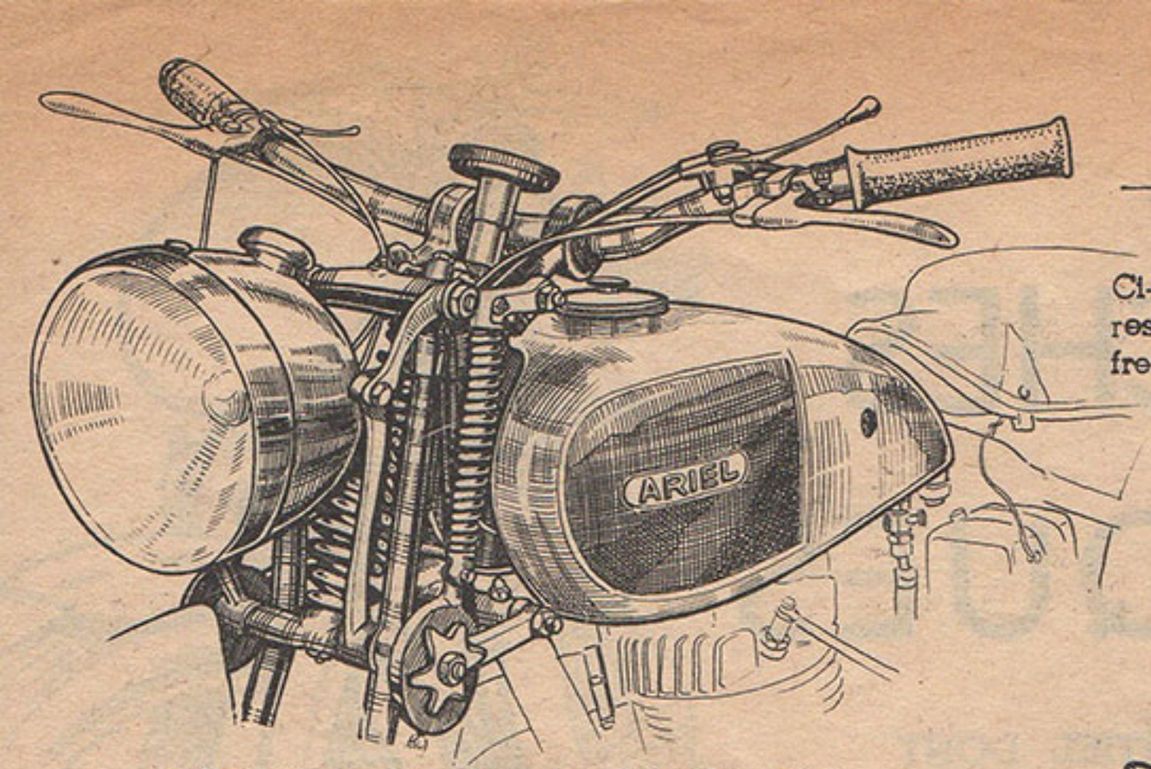
Fourche à parallélogramme en tôle emboutie, très utilisée par les constructeurs d'Outre-Rhin.

Fourche télescopique Guzzi. Le bas de la tige est guidé par des rouleaux dont on peut apercevoir les boulons de réglage.



La direction Duplex n'est plus guère utilisée que par les machines de record.

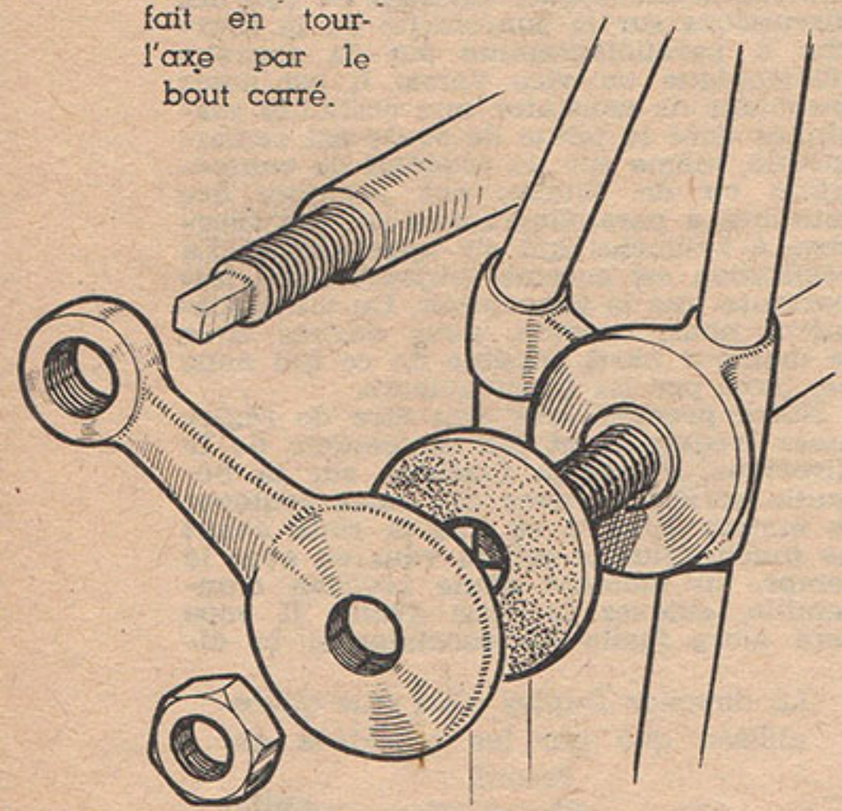




Ci-contre : Ariel utilisait des ressorts compensateurs pour freiner le rebondissement.

rection a du jeu. Si vous entendez des craquements, vous devez sans hésitation enlever le guidon et démonter la direction, car il y a des billes cassées qui risqueraient de bloquer la direction. Les ruptures sont très rares quand la direction a été périodiquement graissée. Gardez-vous d'égarer les billes. Ayez toujours en réserve quelques billes de rechange. Vérifiez l'état des cuvettes. Si elles sont écaillées, n'hésitez pas à les remplacer et à monter des billes neuves. Le remontage, en immobilisant les billes dans de la graisse graphitée, ne présente pas de difficulté. Après avoir remonté direction et guidon et réglé la direction avec un jeu juste suffisant pour qu'elle tourne librement, vous vous occuperez de la fourche.

Certains modèles anglais possèdent des biellettes filetées aux deux extrémités. Le réglage se fait en tour- l'axe par le bout carré.



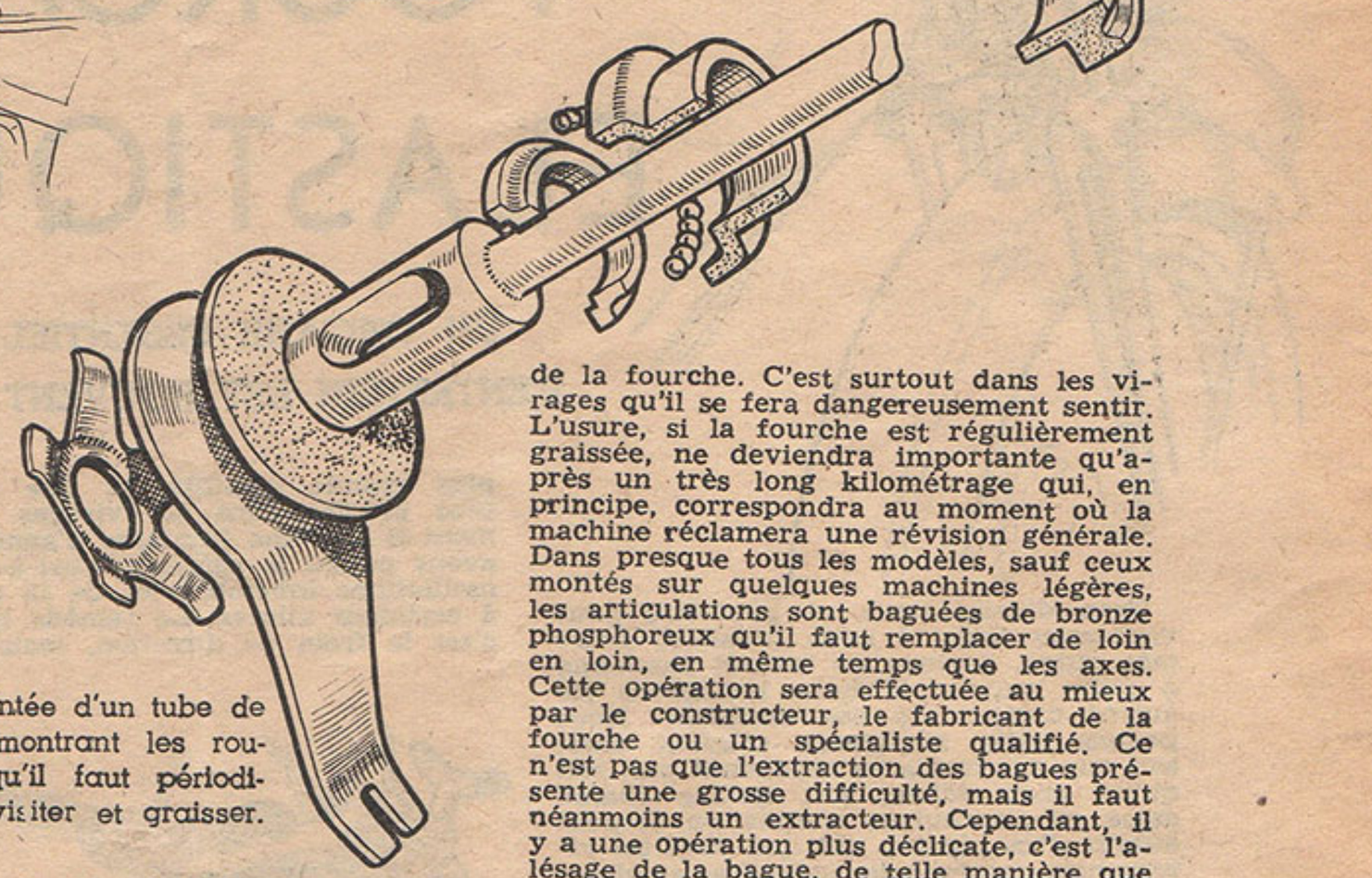
Les fourches télescopiques ont l'avantage d'être parfaitement guidées par des bagues très écartées les unes des autres et de fonctionner dans l'huile. Grâce aux bagues d'étanchéité, les pertes d'huile sont insignifiantes. Elles sont donc pratiquement inusables et ne nécessitent que des vérifications espacées du niveau d'huile. Elles permettent un grand débattement et réduisent au minimum le poids non suspendu. Elles posent par contre d'autres problèmes, comme leur fixation à la colonne de direction et la nécessité d'un cadre d'une extrême robustesse. On craignait que ces fourches n'aient qu'une résistance latérale insuffisante pour l'emploi d'un sidecar. Il n'en est rien. En effet, on peut donner aux bras fixes un gros diamètre et même employer des bras biconiques. Comme ces bras font partie du poids suspendu, on peut sans inconvénient donner au métal une épaisseur assez grande, quitte à les alourdir quelque peu.

Toutefois, il ne faut pas croire que l'on puisse monter au petit bonheur une fourche télescopique sur une machine équipée d'une fourche à parallélogramme. Il n'est, en tous cas, pas indiqué pour un amateur d'en confectionner une. Il pourrait en résulter de graves mécomptes, car les difficultés sont beaucoup plus grandes que pour la suspension arrière, du fait que la fourche avant doit assurer non seulement la suspension, mais encore la direction. Monter une fourche d'une autre marque peut être tentant (en utilisant par exemple des pièces des surplus), mais c'est aller au-devant d'ennuis, la force des ressorts, la chasse, etc., pouvant fort bien ne pas convenir. Il existe heureusement des spécialistes qui ont étudié d'excellentes fourches télescopiques adaptables et qui, ayant acquis une expérience très vaste, sont à même d'en assurer le montage correct. C'est à eux qu'il faut vous adresser pour éviter des déboires. Votre sécurité en dépend.

Quant aux fourches à parallélogramme, en admettant que les bras n'aient pas été faussés au cours d'une chute, ce qu'il faut éviter, c'est le jeu latéral et surtout le jeu radial qui se trouve considérablement amplifié à l'extrémité inférieure de la fourche. C'est surtout dans les virages qu'il se fera dangereusement sentir. L'usure, si la fourche est régulièrement graissée, ne deviendra importante qu'après un très long kilométrage qui, en principe, correspondra au moment où la machine réclamera une révision générale. Dans presque tous les modèles, sauf ceux montés sur quelques machines légères, les articulations sont baguées de bronze phosphoreux qu'il faut remplacer de loin en loin, en même temps que les axes. Cette opération sera effectuée au mieux par le constructeur, le fabricant de la fourche ou un spécialiste qualifié. Ce n'est pas que l'extraction des bagues présente une grosse difficulté, mais il faut néanmoins un extracteur. Cependant, il y a une opération plus délicate, c'est l'alésage de la bague, de telle manière que l'axe ait tout juste le jeu suffisant dans sa bague. Et un alésoir spécial très long est nécessaire. Cet alésoir spécial permet seul d'obtenir un parallélisme impeccable.

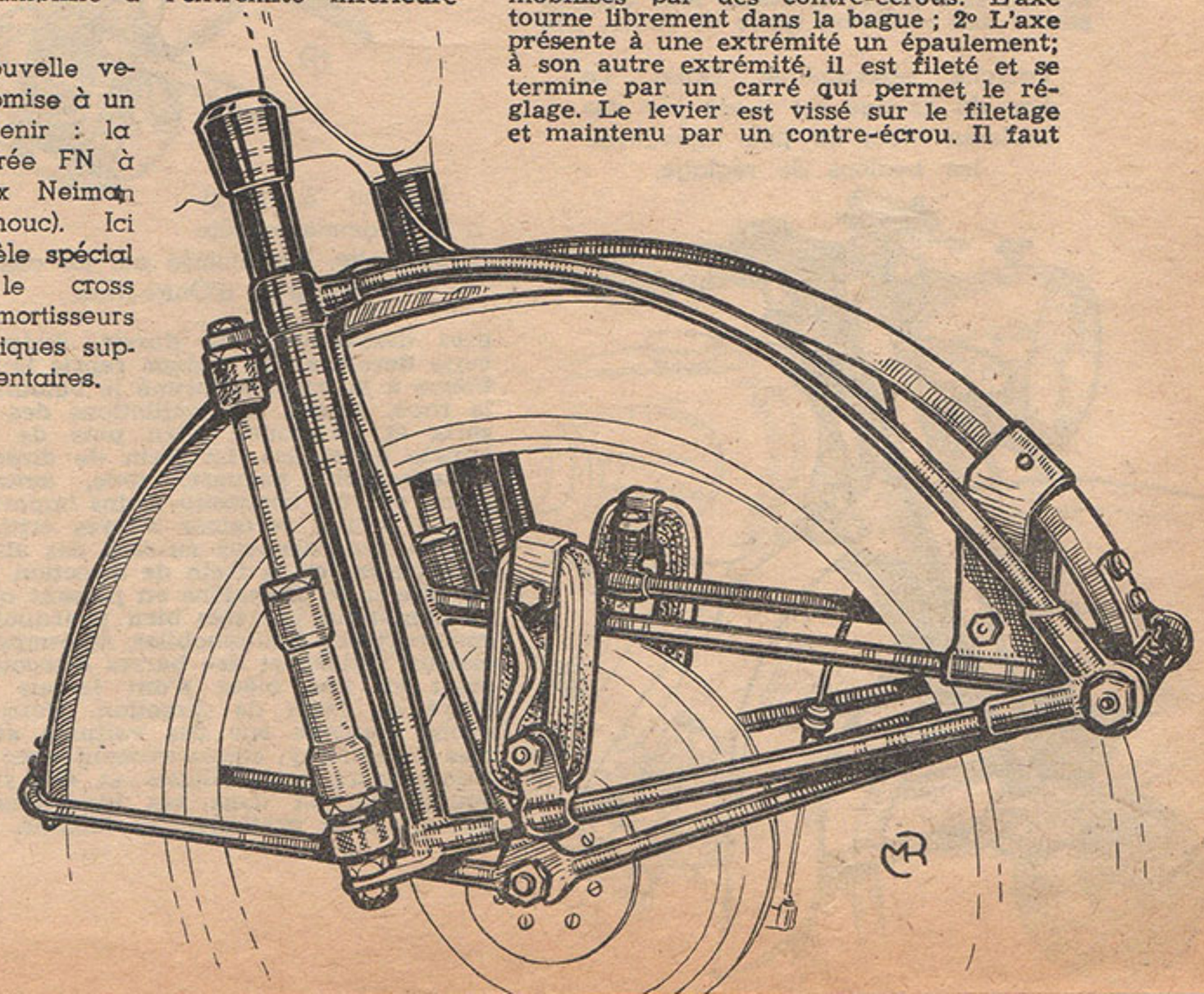
Ce qui est essentiel, c'est que les axes ne grippent pas dans leurs bagues, car ce sont les œils des biellettes qui tourneraient sur les axes. Ils sont souvent à l'arrière, vissés sur les axes et arracheraient les filets. A l'avant, ils sont habituellement fixés par des cônes, et étant donné la faible surface et l'absence de graissage, l'usure serait extrêmement rapide. C'est dire combien il est important de graisser périodiquement les articulations à l'aide des graisseurs spécialement prévus. C'est une précaution trop souvent négligée. Employer de préférence une huile épaisse graphitée.

Le réglage du jeu latéral est également important. On rencontre trois montages des axes : 1° les axes eux-mêmes prennent la forme de boulons filetés à leur extrémité. Les œils de biellettes sont filetés et se vissent sur l'axe. Ils sont immobilisés par des contre-écrous. L'axe tourne librement dans la bague ; 2° L'axe présente à une extrémité un épaulement; à son autre extrémité, il est fileté et se termine par un carré qui permet le réglage. Le levier est vissé sur le filetage et maintenu par un contre-écrou. Il faut



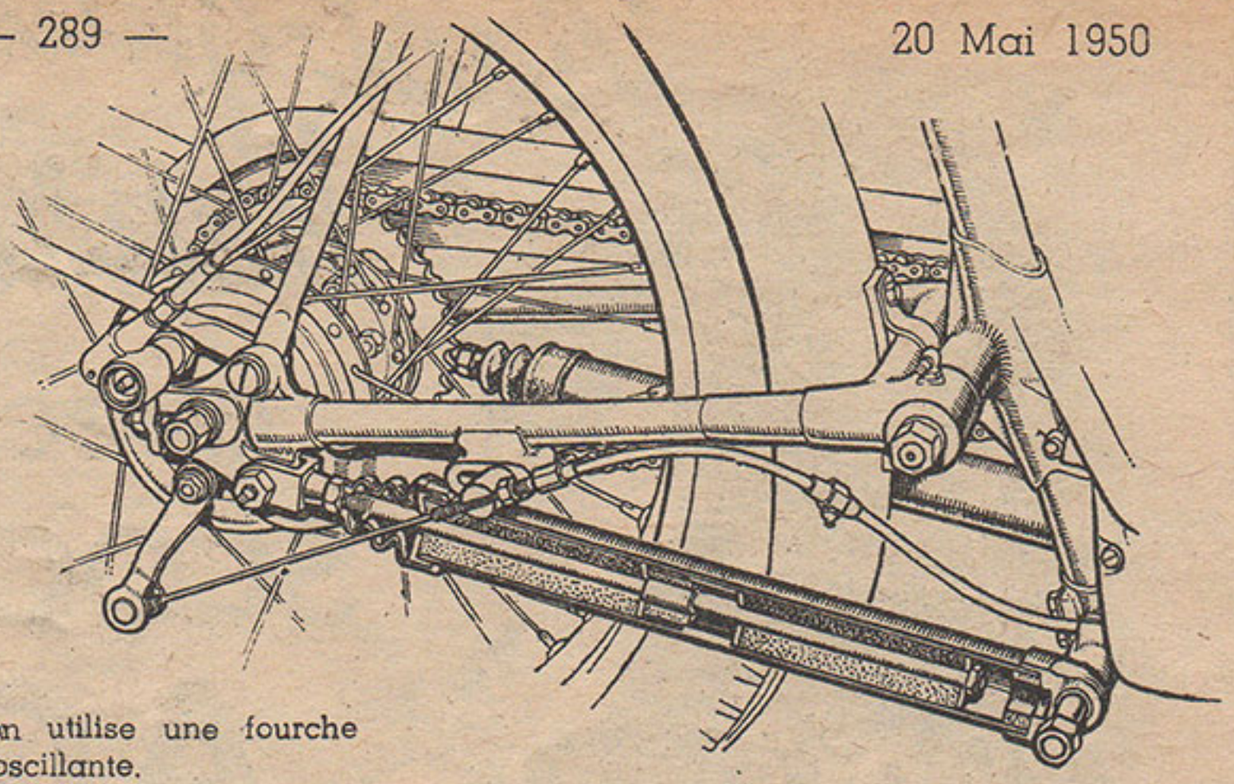
Vue démontée d'un tube de direction montrant les roulements qu'il faut périodiquement visiter et graisser.

Une nouvelle venue promise à un bel avenir : la roue tirée FN à anneaux Neiman (caoutchouc). Ici le modèle spécial pour le cross avec amortisseurs hydrauliques supplémentaires.



La nouvelle fourche DUNLOP

fait appel au caoutchouc comme élément élastique et amortisseur



A l'arrière on utilise une fourche oscillante.

Si elle est d'aspect extérieur orthodoxe, la nouvelle fourche télescopique réalisée par Dunlop utilise le caoutchouc (travaillant à la compression), ce nouveau venu qui est appelé à prendre peu à peu la place de l'acier dans les suspensions.

Travaillant dans les deux sens et par sa capacité à restituer l'énergie accumulée dans un délai relativement long, le caoutchouc supprime l'amortisseur. De plus un film de lubrifiant spécial rend cette suspension extrêmement sensible.

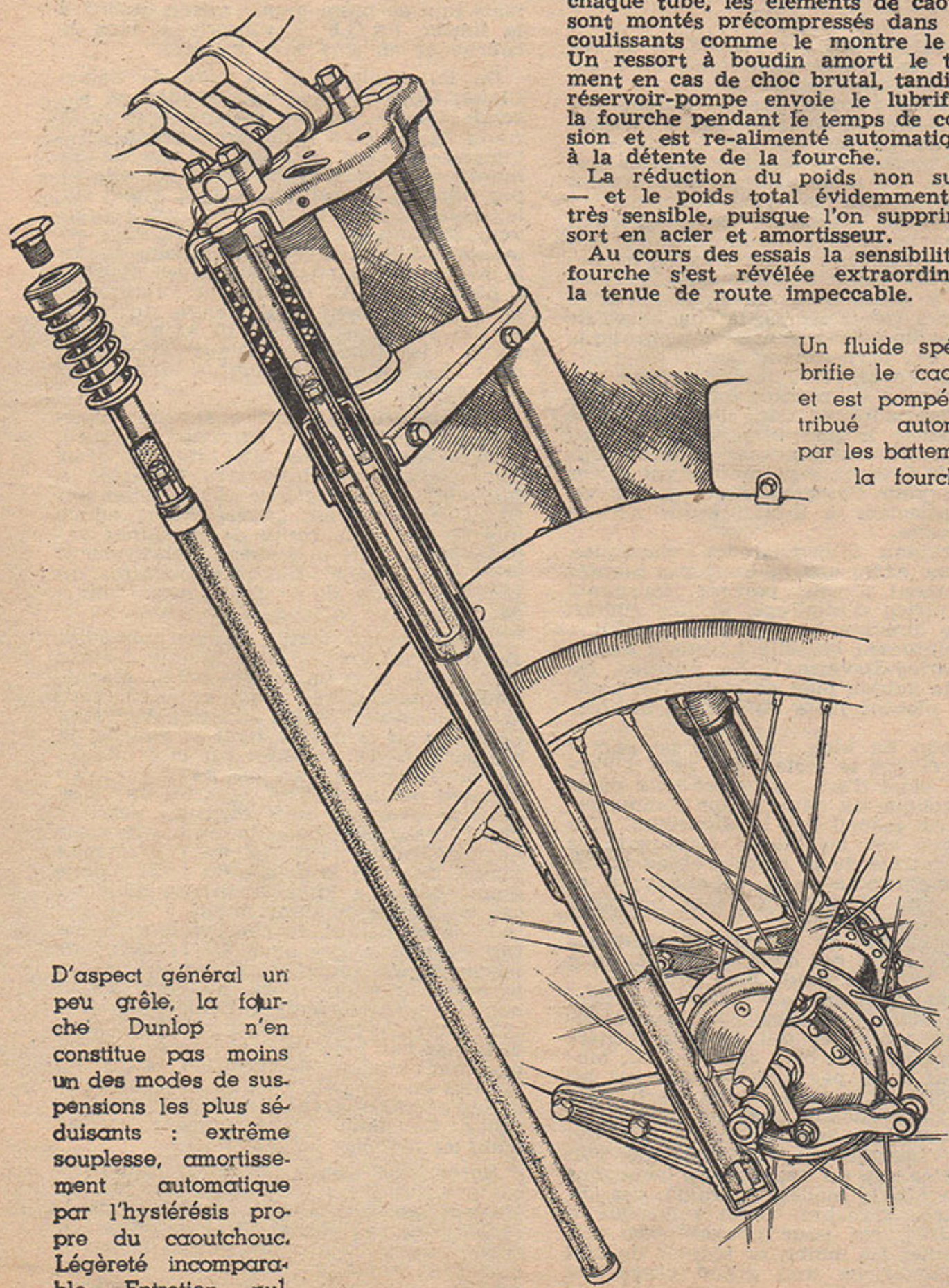
La fourche arrière est du type oscillant.

Le débattement réalisable est de : 10 cm. à l'écrasement et 6 cm. au rebond pour la fourche AV et 7 et 3 cm. respectivement pour la fourche AR (la tension de chaîne ne varie que de 3 à 4 mm).

Pour obtenir une résistance égale dans chaque tube, les éléments de caoutchouc sont montés précompressés dans 3 tubes coulissants comme le montre le dessin. Un ressort à boudin amorti le talonnement en cas de choc brutal, tandis qu'un réservoir-pompe envoie le lubrifiant de la fourche pendant le temps de compression et est re-alimenté automatiquement à la détente de la fourche.

La réduction du poids non suspendu — et le poids total évidemment — est très sensible, puisque l'on supprime ressort en acier et amortisseur.

Au cours des essais la sensibilité de la fourche s'est révélée extraordinaire et la tenue de route impeccable.



Un fluide spécial lubrifie le caoutchouc et est pompé et distribué automatiquepar les battements de la fourche.

D'aspect général un peu grêle, la fourche Dunlop n'en constitue pas moins un des modes de suspensions les plus séduisants : extrême souplesse, amortissement automatique par l'hystérésis propre du caoutchouc. Légèreté incomparable. Entretien nul.

FOURCHES ELASTIQUES

(suite)

bloquer celui-ci lorsque le réglage est effectué ; 3° les extrémités se terminent par des cônes mâles dans lesquels s'emmanchent les cônes femelles des biellettes. De toute manière, le but poursuivi c'est d'immobiliser les biellettes sur leurs axes respectifs.

Le redressement des bras de la fourche est possible dans le cas d'une fourche à parallélogramme, à condition bien entendu que les tubes ne soient pas écrasés et ne présentent pas de criques. Ce redressement se fait à froid, mais ce travail délicat nécessite un marbre, des cales et un outillage spécial. Là encore nous aurons recours soit au fabricant de la fourche, soit à un spécialiste.

Nous avons attiré votre attention sur le graissage. Les graisseurs sont généralement du type à bille et nécessitent une pompe spéciale. Si malgré des graissages fréquents un grippage se produisait, il se peut que la bille soit coincée et ne laisse pas pénétrer l'huile. Pour être sûr que l'huile pénètre bien, voyez si elle suinte aux extrémités des articulations, sinon dévissez les graisseurs et passez-les au pétrole ou à l'essence. Pour éviter que l'huile ne s'échappe entre le bec de la pompe et le graisseur, introduisez entre eux un bout d'étoffe mince.

L'angle de la direction par rapport à la perpendiculaire, ou si on veut son inclinaison et la chasse sont les deux facteurs essentiels d'une direction. On admet généralement que l'angle de la direction doit être de 63 degrés. Pour l'obtenir on trace une ligne passant par l'axe de pivotement de la colonne de direction et on prolonge cette ligne jusqu'au sol. On mesure l'angle avec un rapporteur. La chasse est obtenue en abaissant une perpendiculaire à partir de l'axe de la roue. Cette perpendiculaire coupe la ligne horizontale représentant le sol en arrière de la ligne représentant l'axe de la direction prolongée. La distance entre les deux lignes au sol doit être pour le solo de 63 mm 5.

Mais pour le sidecar une telle chasse donne une direction un peu lourde et il est utile de la réduire. Avec les fourches à parallélogramme, il suffit de monter des biellettes plus courtes. Pour les fourches télescopiques, deux solutions sont possibles : soit utiliser des bras plus courts à la partie supérieure, mais la solution plus simple est encore d'employer à l'extrémité inférieure des bras coulissants des pattes réversibles pour la fixation de la roue.

Dans le cas où l'on veut substituer une fourche télescopique à une fourche à parallélogramme, il faut qu'elle soit spécialement étudiée en vue de ce remplacement, qu'il s'agisse de l'écartement entre les supports, du diamètre de la colonne de direction, de la dimension des roulements, etc... Tout celà est délicat et ne peut être entrepris que par un spécialiste.

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

Vingt-quatre heures avec un SCOOTER A.G.F.

Avant le départ, notre rédacteur et le constructeur devant les ateliers A.G.F.

Je n'étais pas très enchanté lorsque j'appris, il y a quelques temps, que je pouvais essayer immédiatement un scooter AGF. Il faisait alors une de ces douces journées assez récentes, où le printemps nous déversait de la pluie, de la grêle, de la neige fondue, et du vent...

Dans le train qui me menait chez AGF à Colombes, je maudissais le temps, mais aussi la précipitation qui me faisait faire de la moto en tenue de ville, car, bien entendu, je n'avais ni cuir, ni casque, ni lunettes, ni imperméable !

Evidemment, je savais que la définition du scooter était : confort, propreté, protection contre les intempéries... Je savais aussi que l'A.G.F. avait de vastes garde-boue en alu poli du plus bel effet et sans doute très protecteurs, ainsi qu'un vaste pare-brise... Pourvu que le modèle qui m'était destiné en fut muni !

Arrivé à Colombes, je dus engager une lutte contre un vent de tempête pour arriver enfin à bon port. Monsieur Faizant, le constructeur de l'A.G.F., m'attendait à côté d'un splendide engin chromé et laqué du plus beau rouge... et il avait le pare-brise (monté avec supplément).

Naturellement la première chose faite, après les considérations sur le temps, fut de tourner autour de l'A.G.F. à la recherche des détails techniques et « astuces » de construction.

D'un bloc, j'appris que la fourche AV avait 11,5 cm. de débattement à l'enfoncement, et 4,5 cm. environ à l'arrière : de quoi passer sur les plus mauvais pavés ; que les roues étaient démontables (moyeux à broches naturellement) et composées de 2 flasques, ce qui permet d'enlever le pneu sans le moindre mal et sans pincer ni la chambre, ni ses doigts avec les démonte-pneus, que, de plus, il y avait, bien entendu, une roue de secours (je priais cependant Dieu, de ne pas avoir à faire l'expérience pratique de tous ces perfectionnements).

Moteur Ydral, refroidi directement par un courant d'air passant entre les tubes avant du cadre et dans l'espace laissé ouvert entre le pare-brise et le plateau inférieur. (Notons cependant que ce courant d'air favorable au moteur est moins agréable pour l'usager). Boîte quatre vitesses, sélecteur à droite. Frein AR au pied gauche.

Au guidon : commandes classiques, plus deux extra qui ne sont pas montés normalement ; une poignée tournante commutatrice d'éclairage, et des clignoteurs de direction en bouts de guidon.

Et maintenant en selle ! (selle « luxe » type Harley-Davidson). La position est bonne, le guidon bien en mains, les commandes placées juste où il faut, semble-t-il.

Un coup de kick... et rien ne part ! Il est vrai que le moteur est neuf ! Fermons le volet d'air : ça y est ! La pétarade classique du deux temps commence. Le son est amorti par le silencieux, plus grand que sur les motos, situé sous la partie centrale de la pièce d'alpax coulé, qui forme repose-pieds. Cependant il se produit une résonnance assez bruyante du fait du pare-brise.

A l'intérieur du tablier repose-pieds et au-dessus du pot d'échappement, on a logé un coffre à outils bien pratique.

Monsieur Faizant me donne les dernières recommandations : les quatre vitesses en avant (ce qui rend la recherche du point mort bien commode !), moteur neuf à ne pas trop pousser sur les intermédiaires... et me voilà parti vers Paris. Les vitesses passent aisément, et la quatrième permet, même aux bas régimes (quoique la machine que l'on m'a prêtée ait un rapport un peu plus « long » que le modèle courant), des reprises très franches. Cette remarque a son intérêt, car pour pouvoir être mis entre toutes les mains, ce scooter ne doit pas réclamer un trop grand usage des rapports.

Essai en tenue de ville 100 % malgré la pluie.

A 60 à l'heure sur les pavés qui mènent vers le pont de Neuilly, la suspension est vraiment excellente, malgré les pneus gonflés trop durs pour mon poids « jockey ». Le pare-brise me protège bien de la pluie, tandis que les pulvérisations de la roue avant ne franchissent pas le rebord du tablier de protection. Au point de vue protection, parfait (à part le courant d'air déjà mentionné entre pare-brise et tablier). De même pour la maniabilité dans Paris où l'on se faufile entre les embouteillages, pour démarrer sec dès les feux passés au vert !

Il me reste à voir ce que donne l'A.G.F. en tant que « routier ».

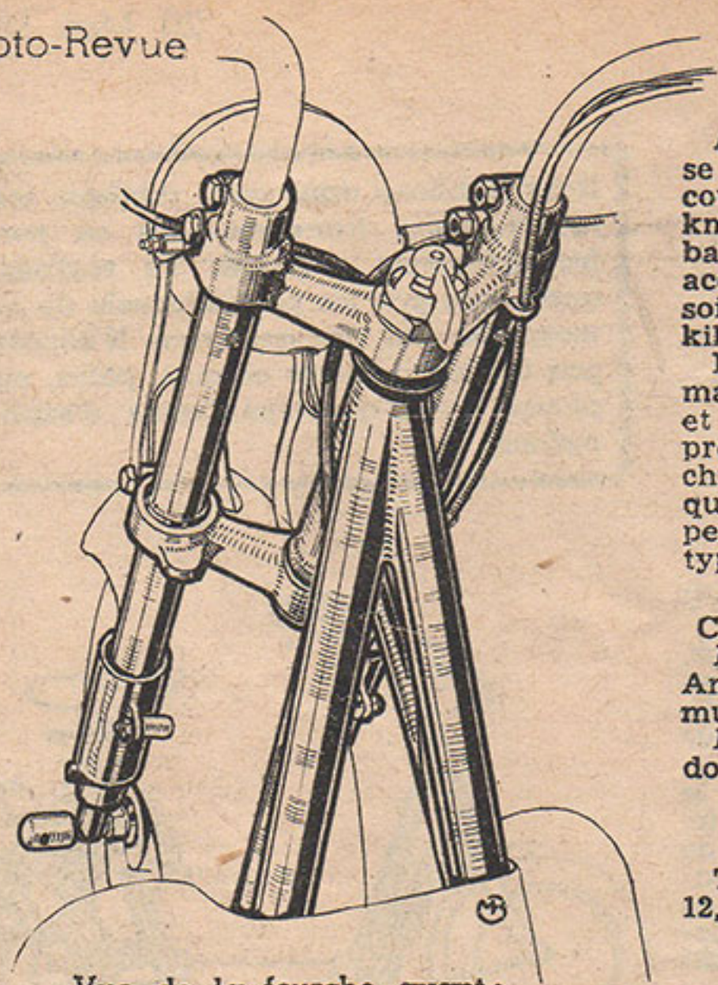
D'abord un galop d'essai au Bois, autour du lac, derrière l'hippodrome d'Auteuil. Il y a là un superbe « S » que j'aborde à 70 à l'heure, lorsque je m'aperçois avec terreur que les arbres ont entretenu l'humidité sur le goudron qui est luisant comme une patinoire. Il est trop tard pour freiner et si vraiment « ça dérape », il ne serait même pas prudent de couper brutalement les gaz. Je ne suis pas Tommy Wood et j'ai toujours l'appréhension du dérapage sur terrains glissants..., d'autant plus cette fois où il s'agit de ne pas érafler le fini neuf de la machine (je pense soudain que les clignoteurs en bouts du guidon doivent avoir une existence éphémère), mais tout se passe bien : même incliné à la limite, l'A.G.F. « s'inscrit » dans la courbe et en sort sans histoire.

De là, escalade de la côte de Saint-Cloud. Obligation de rétrograder en seconde vitesse, car un camion obstrue la route (il est plus facile de descendre les vitesses — avec le talon — que de les monter — avec l'avant de la semelle — par suite de la position du pied à plat sur le tablier), puis la troisième est reprise vers 35 kmh. et le reste de la côte est monté aisément à 45 environ, sans forcer le moins du monde, malgré des courbes à petit rayon. Au retour, sur l'autoroute, le 70 est maintenu sans aucune difficulté et j'ai sûrement encore 10 kmh. en réserve. (Le modèle classique est donné pour 75, mais mon rapport « long » doit permettre un bon 80 !).

A cette allure, il n'y a aucune vibration particulière et la direction est sûre, malgré mes craintes. En effet, le désir de faire une machine très maniable a fait adopter un angle de chasse assez petit, alors qu'il est généralement admis que la tenue de route de machines rapides nécessitait une chasse relativement grande. (L'A.G.F. des Eliminatoires du Bol d'Or avait du reste le même angle de chasse que le modèle de série).

Le lendemain matin, départ immédiat au kick malgré la nuit plutôt fraîche (4°) passée sous un auvent aéré... Magnifique embouteillage, bien entendu, sous la pluie, entre l'Opéra et Saint-Augustin. Comme tout le monde tient sa gauche, je me permets de remonter sur la droite en me faufilant entre les voitures... jusqu'au moment où un quidam à l'arrêt ouvre sa portière côté rue sans regarder derrière lui. J'écrase la pédale du frein AR, mais ne dois qu'au frein AV de m'arrêter à temps. En effet la pédale du frein AR ne donne pas une force suffisante dans un cas d'urgence. M'étant plaint à mon retour de ce défaut au constructeur, il me fut répondu qu'il y avait été remédié sur les machines actuelles. En effet, j'ai vu le nouveau levier : un meilleur dessin doit donner désormais la démultiplication suffisante. A propos de pédales, je dois dire que j'ai joué de malchance, car ma machine, modèle d'exposition, avait les pédales en alu poli, ce qui, avec la pluie et les semelles crêpes, manquait d'adhérence. Ce détail est également corrigé dans les modèles actuels.

Après ces essais probants, retour à toute allure vers Colombes, sous le regard curieux des agents (et des automobilistes que je dépasse après un coup impératif du petit klakson alimenté par le volant magnétique-redresseur). Le vent souffle en rafales et me freine violem-



Vue de la fourche avant : guidon réglable à 2 branches, commutateur (modèle série), on distingue la broche de la roue avant.

ment aux coins des rues, le pare-brise offrant beaucoup de prise. Il est évident que les performances de l'A.G.F. qui sont celles d'une 125 normale, mais avec un confort très supérieur, sont cependant sans doute légèrement limitées par ce confort même. N'oublions pas qu'un A.G.F. « gréé » en course a atteint 116 kmh. à Montlhéry et fait premier aux 3 Heures des Eliminatoires du Bol d'Or.

A l'heure dite, mes 24 heures en A.G.F. se terminent à Colombes. Un dernier coup d'œil à la consommation : pour 70 kms effectués, en majorité à Paris et en banlieue, et en ne ménageant pas les accélérations, elle s'établit à 2 litres : soit un peu moins de 3 litres aux 100 kilomètres.

Dans le hall de l'atelier où je range la machine, une vingtaine de cadres, noirs et rouges, sont en cours de montage. La production est actuellement de 30 machines par mois, et la demande est telle que le constructeur n'a à sa disposition personnelle qu'un des premiers prototypes... un comble !

M.A.R.

CARACTERISTIQUES GENERALES :

Moteur : Ydral 125 cmc. Carburateur Amac type 903-067. Calage avance maximum 5 mm avant PMH.

Boîte : bloc avec le moteur, 4 vitesses, donnant à 4.000 t.-m. : 1re : 27 kmh.
2e : 35 kmh.
3e : 55 kmh.
4e : 74 kmh.

Transmission finale par chaîne, pas de 12,7.

L'A.G.F. se défend fort bien en compétition. (1er en 125 aux Eliminatoires du Bol.

Cadre : double berceau en tube soudé.

Fourche AV : télescopique, débattement positif 116 mm.

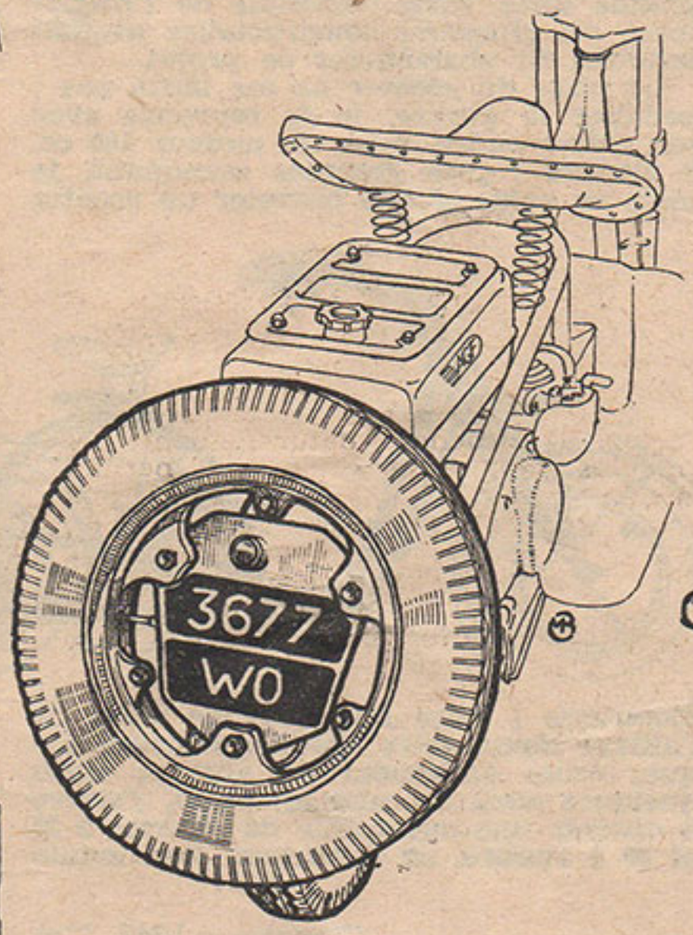
Suspension AR : coulissante, débattement 4 cm avec ressort compensateur.

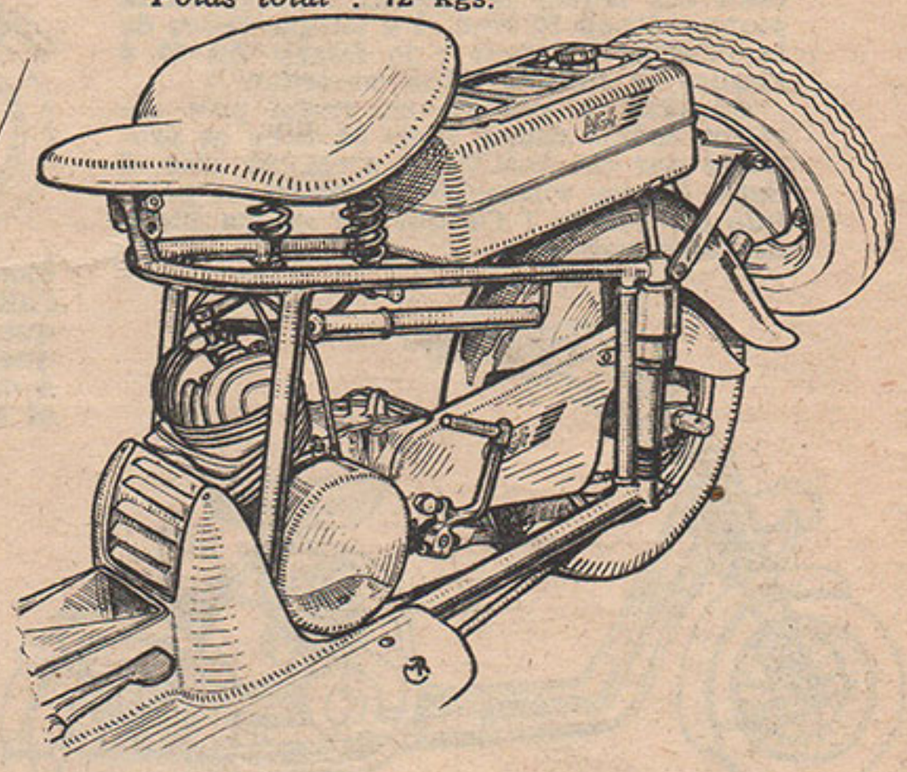
Roues en alliage léger, moyeux à broche et 4 roulements. Démontage immédiat du pneu par 1/2 flasques amovibles.

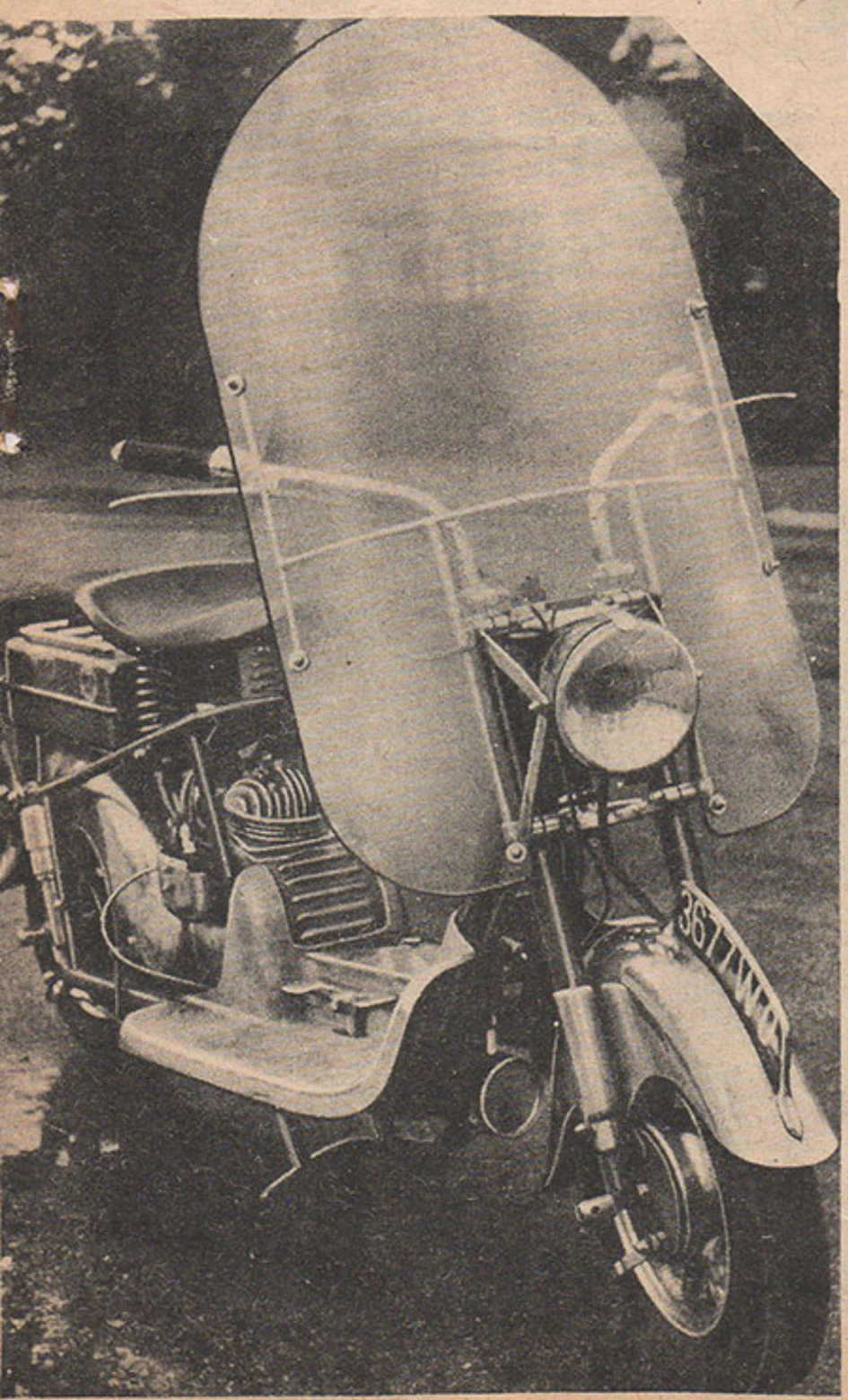
Réservoir en tôle d'acier soudée formant également support de porte-bagages au tan-sad. Contenance 10 litres.

Equipement électrique : projecteur Ducellier de ∅ 150 mm. Commutateur à 3 positions ; feu arrière ; clakson ; alimentation par volant magnétique SAFI à cellule redresseuse.

Poids total : 72 kgs.



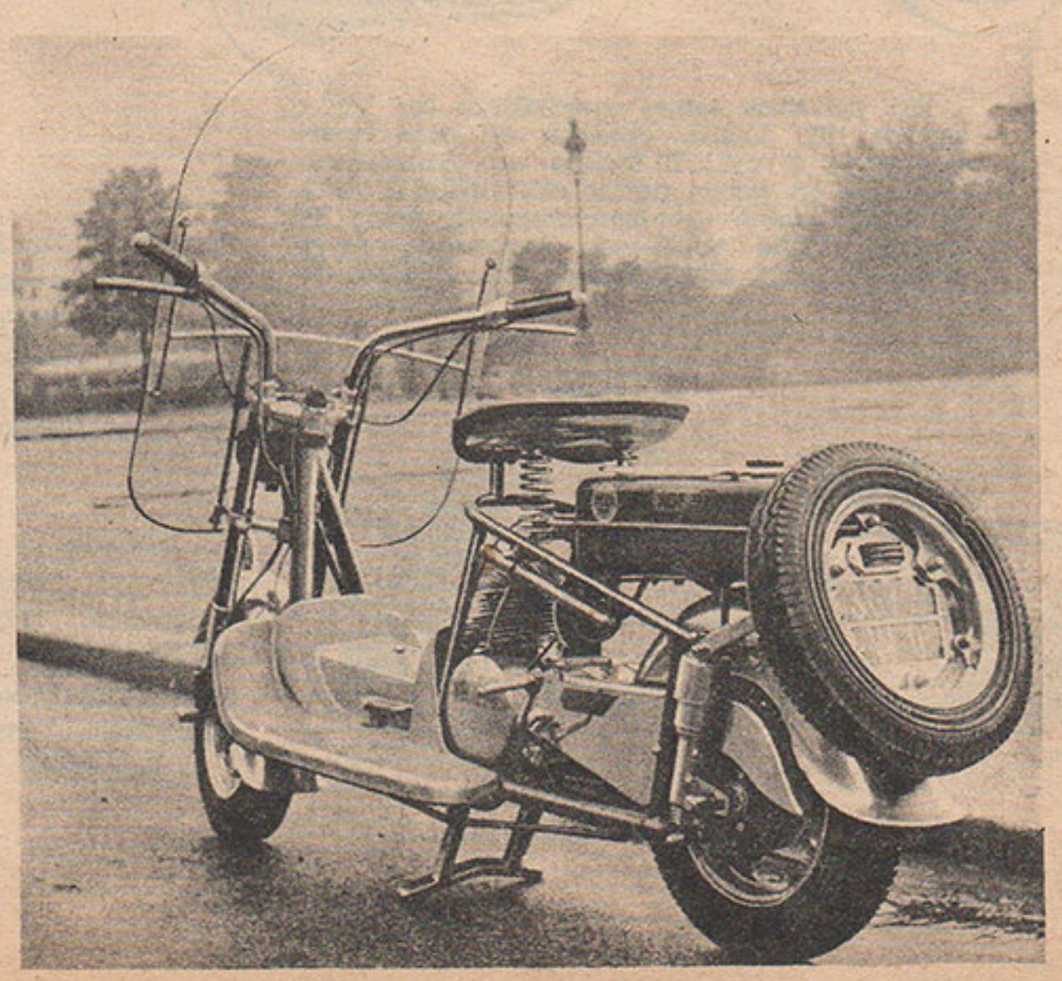




Ci-dessus : La roue de secours encadre la plaque arrière. Notez les 3 gros boulons fixant la roue au moyeu et les 3 petits maintenant les 2 flasques séparables en cas de démontage du pneu.

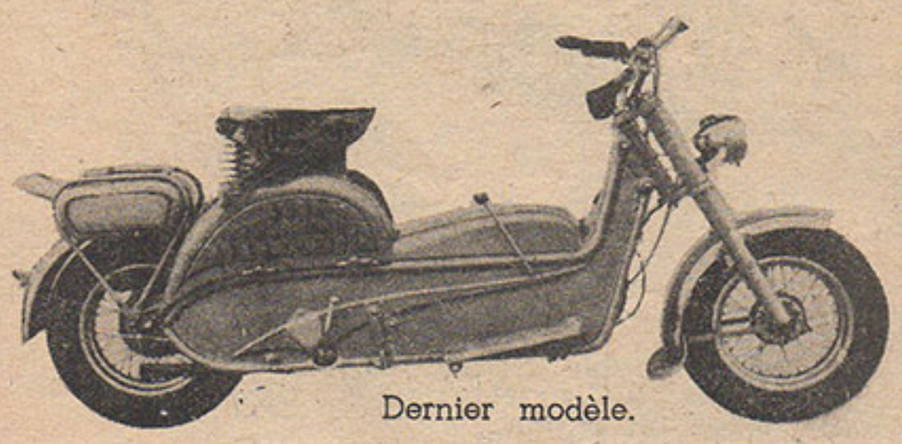
A droite : L'arrière du cadre forme un berceau en tube. Réservoir d'essence-porte-bagages (ou tansad), large selle américaine, moteur très accessible.

A droite : La ligne générale est très séduisante. Remarquez le dessin du cadre arrière.



Réalisations ... personnelles

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



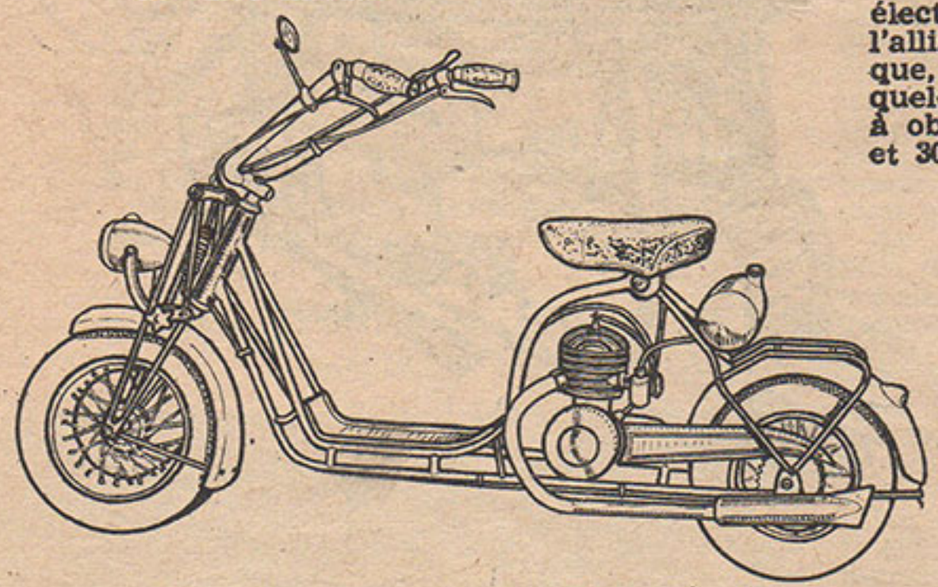
Dernier modèle.

UN PRECURSEUR

Sans être le précurseur du scooter en France, je crois pourtant être dans les bons premiers à en avoir étudié et compris les avantages. Les quelques photos jointes montreront que je n'étais pas si éloigné des conceptions actuelles.

En 1920, je construisis... en fer rond s'il vous plait ! car le tube était plus difficile à cintrer, un petit cadre double berceau sur lequel je montai un très vieux moteur Knap 50 cmc. à 4 temps, roues de bicyclettes d'enfant ; je faisais du 25 à l'heure et une certaine sensation !

En 1922 je montais un engin plus sérieux, même cadre, mais en tube et propulsé par un D.K.V. je crois, 80 cmc. à deux temps, vitesse 40 à l'heure et presque du succès ! Ce qui me donna l'idée de faire mieux.



Un de mes amis, spécialiste du deux temps, M. Lœm, dessina et construisit un petit 2 cyl. 2 temps en aluminium chemisé en acier, petite merveille à cette époque, placé horizontalement dans le cadre, d'une souplesse inconnue, nous faisions sans changement de vitesse de 10 à 60 à l'heure très facilement, avec il est vrai 160 cmc.

Je fis deux modèles avec ce moteur, et plusieurs centaines furent vendus avec un grand succès. Le prix était de 2.000 fr. Manque de cran et de capitaux, nous abandonnâmes.

Certains d'ailleurs roulent encore, le mien également que je n'ai pas quitté. Ce scooter avait été exposé au Salon de 1923 ou 24, et une importante firme dautomobiles l'avait étudié pour le sortir en grande série, mais l'exemple de l'Angleterre où plusieurs constructeurs avaient échoués, fit abandonner ce projet.

Le virus du scooter ne me lâche pas ; pendant la guerre, je le reprends avec son même cadre, mais un moteur 100 cc. 3 vitesses ; puis l'essence manquant, je mets au point et fais breveter un scooter électrique ; cette fois, plus de tube, de l'alliage léger, deux flasques forment coque, roues également en alu, et après quelques mois de mise au point, j'arrive à obtenir une autonomie de 70 kms à 25 et 30 à l'heure, en 2 vitesses. J'en monte quelques-uns pour des amis, mais les Allemands l'ont repéré, ils en voudraient pour leurs médecins civils. Je détruis les modèles et rentre dans l'ombre.

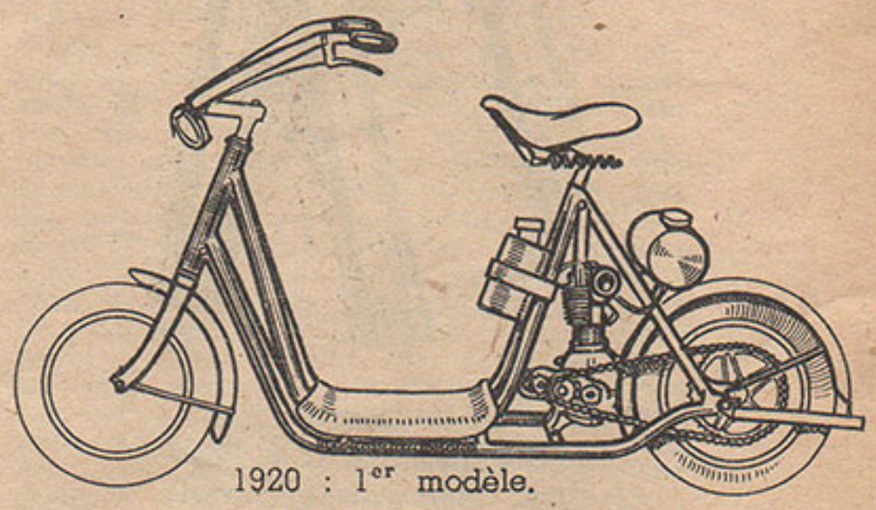
La libération arrive, l'électricité est déjà vieux jeu, c'est alors que pour employer mon châssis-coque, je le modifie en le faisant plus petit et monte dedans avec ventilateur, un 100 cmc. 3 vitesses, que vous voyez en photo, avec fourche télescopique, qui en fait un petit scooter ultra moderne.

Si toutefois un constructeur veut s'intéresser à ce dernier né, je tiens tous les modèles à sa disposition, même le prototype.

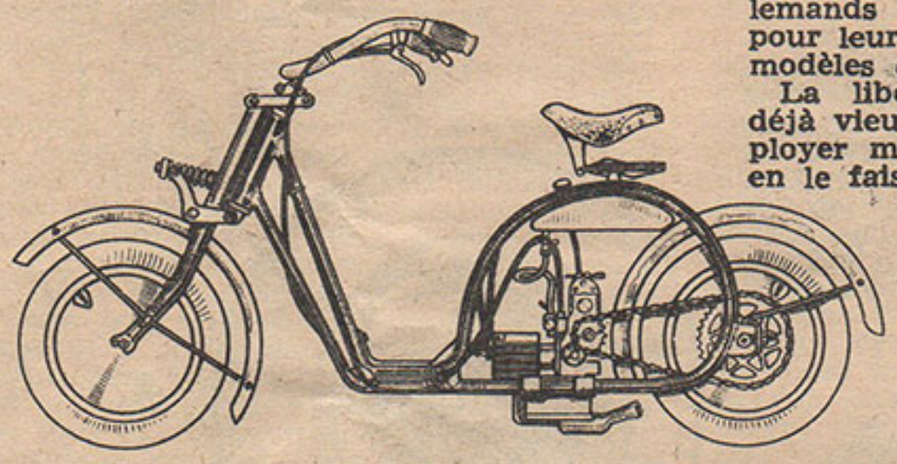
Qui dit mieux sur les scooters de 1920 à ce jour ?

Dans un prochain article je donnerai aux amateurs de ces petits engins mon opinion sur leur utilisation et leur avenir.

R. PAUPE

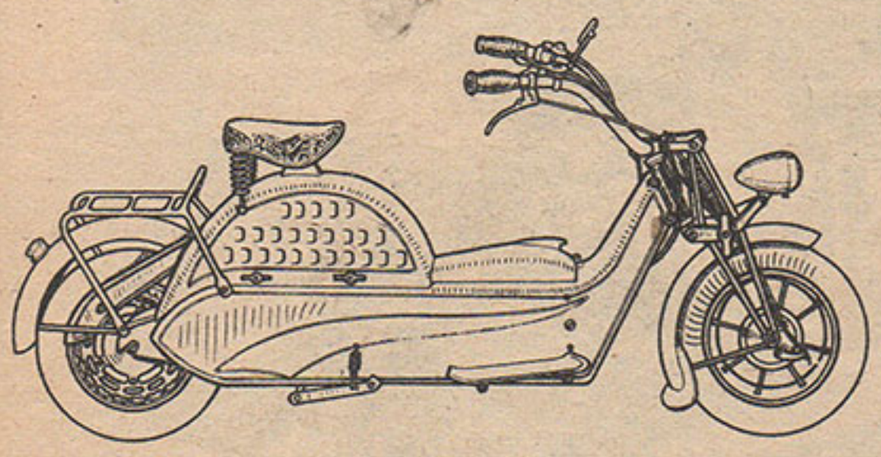


1920 : 1er modèle.



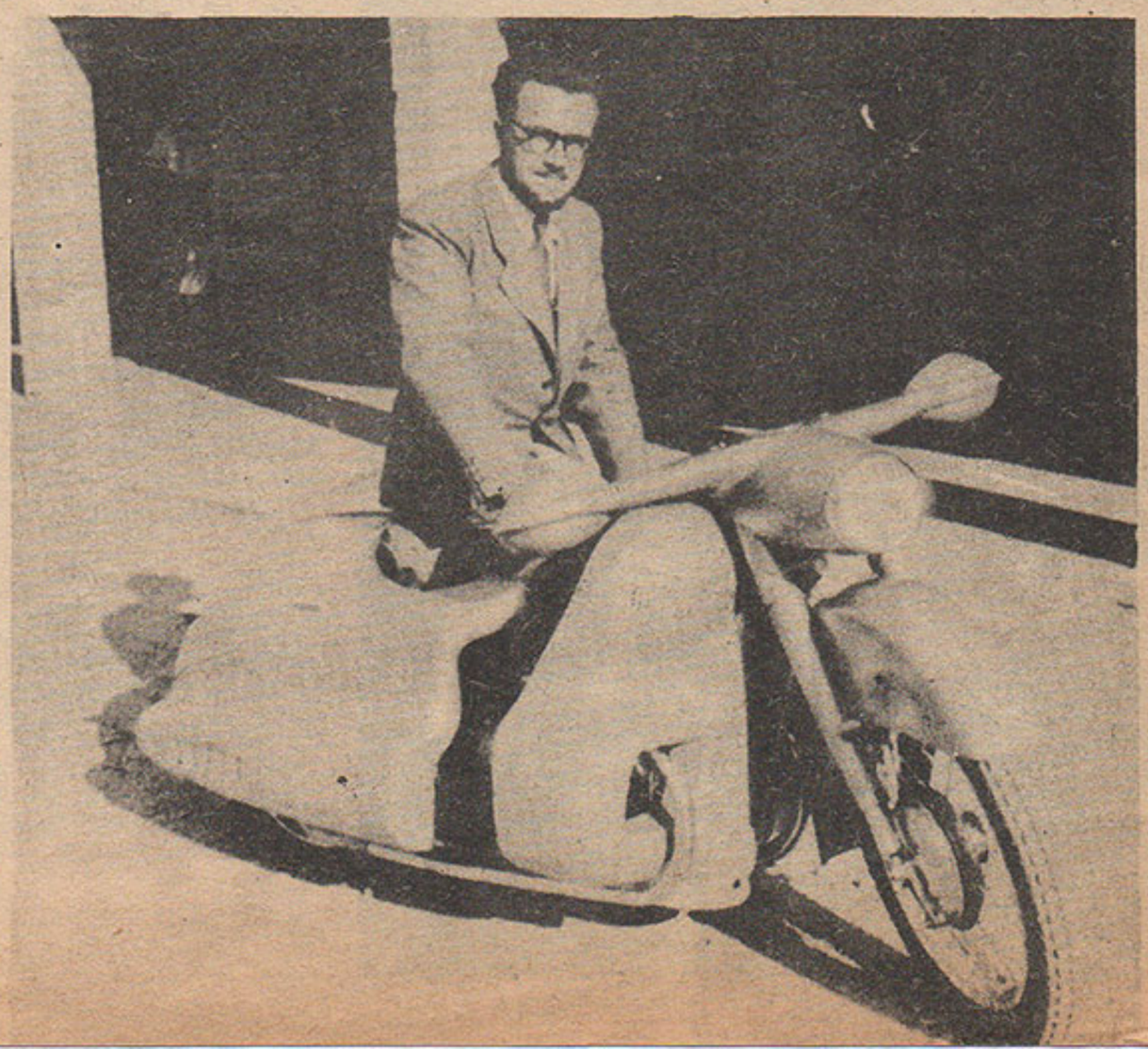
1923 : Avec moteur 2 temps, 2 cylindres. Notez la forme du cadre en tubes.

Ci-contre : 1942, L'allure est déjà celle actuellement adoptée.

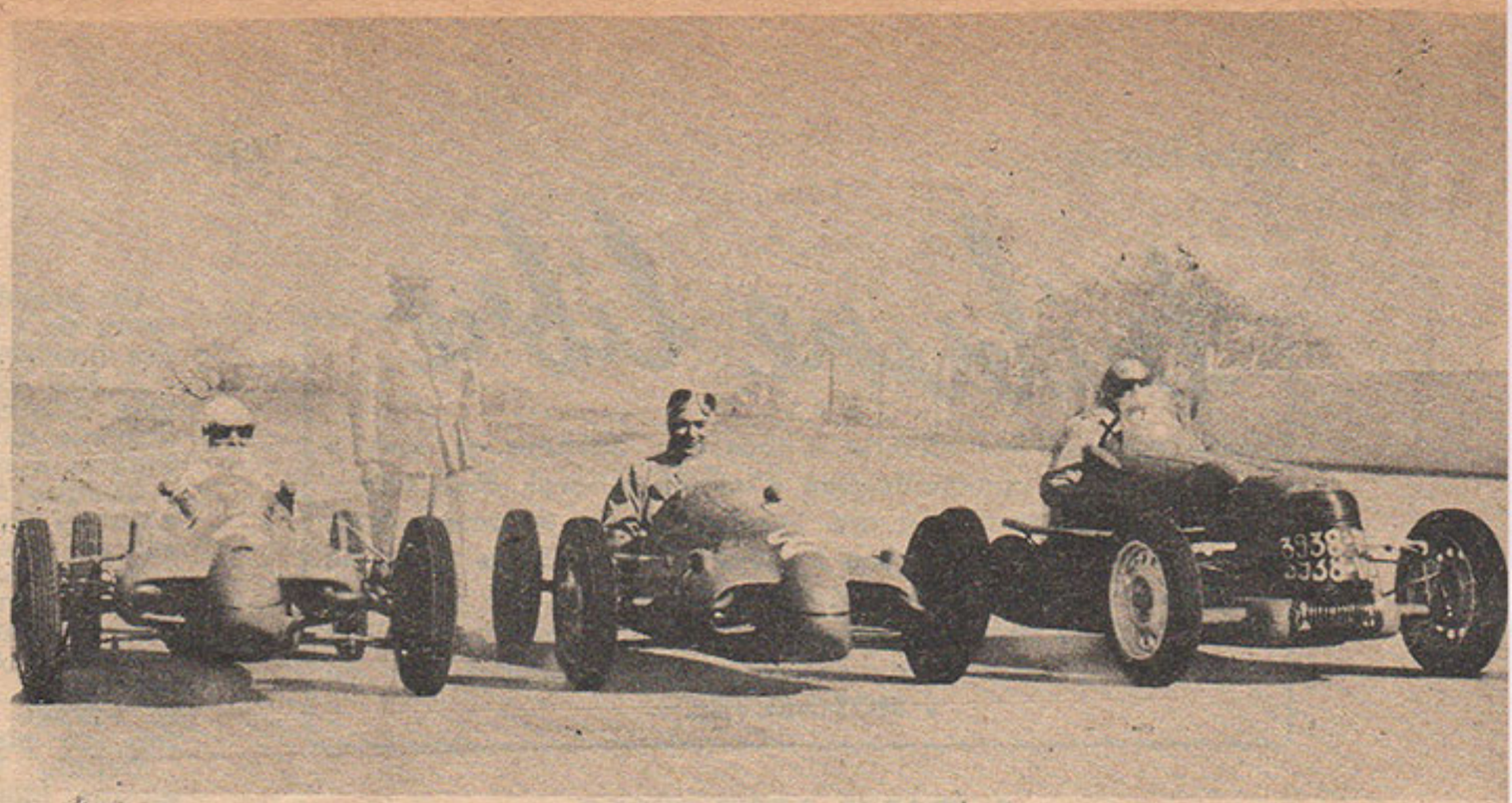


A droite : Un bel exemple de carénage. Carrosserie adoptée sur une B.M.W. par un de nos lecteurs.

A gauche : En 1943. la pénurie d'essence fait adopter sur le scooter un moteur électrique avec batteries.

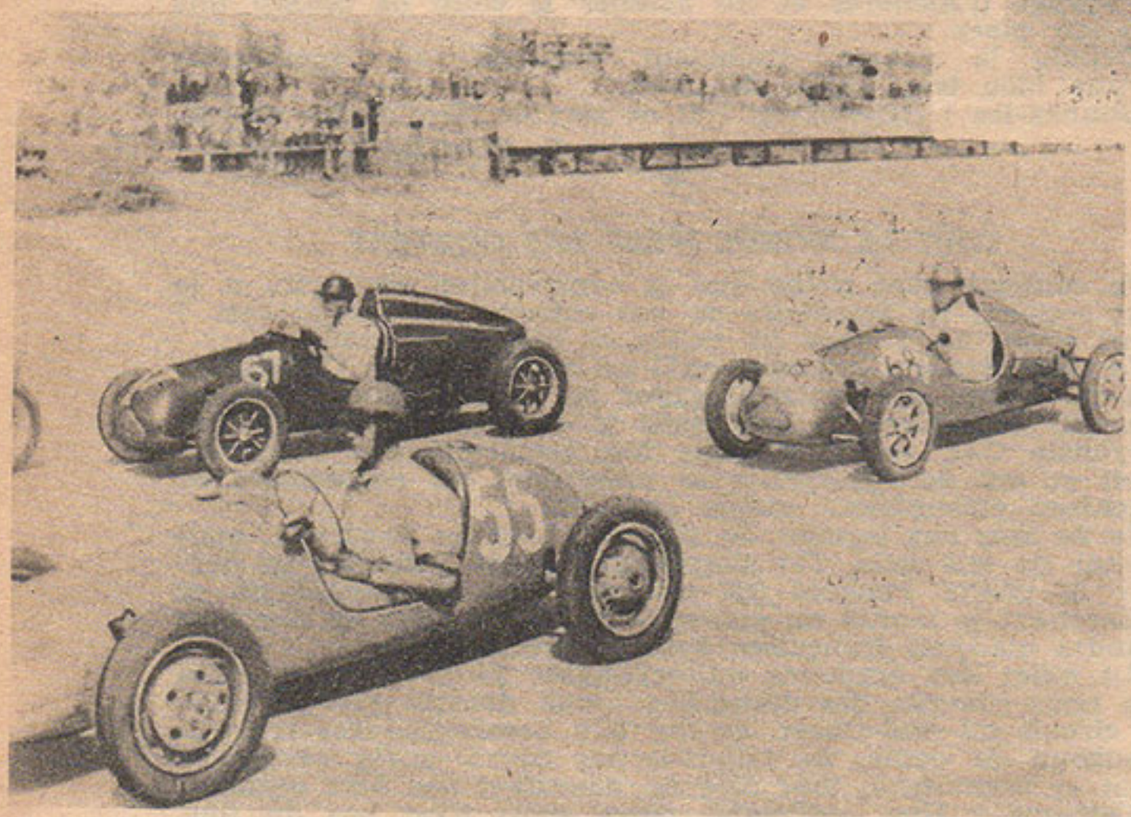


REVANCHE DES RACERS 500

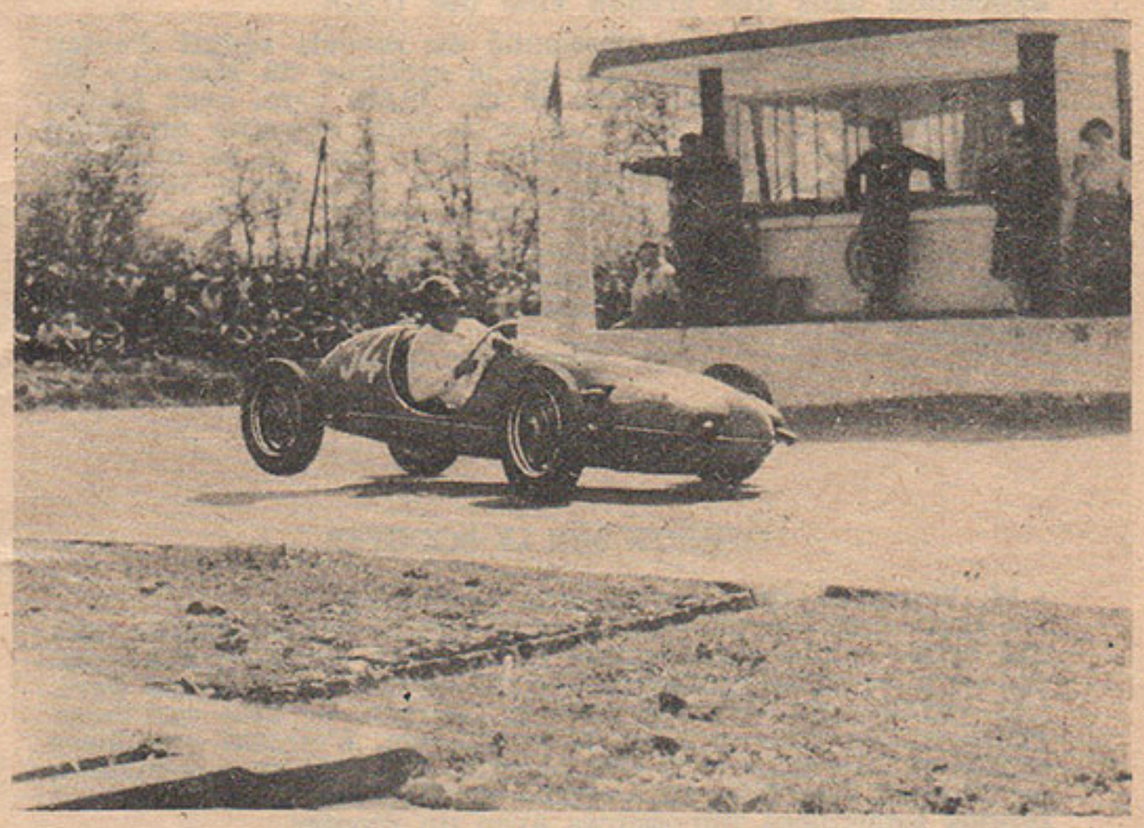


A MONTLHERY

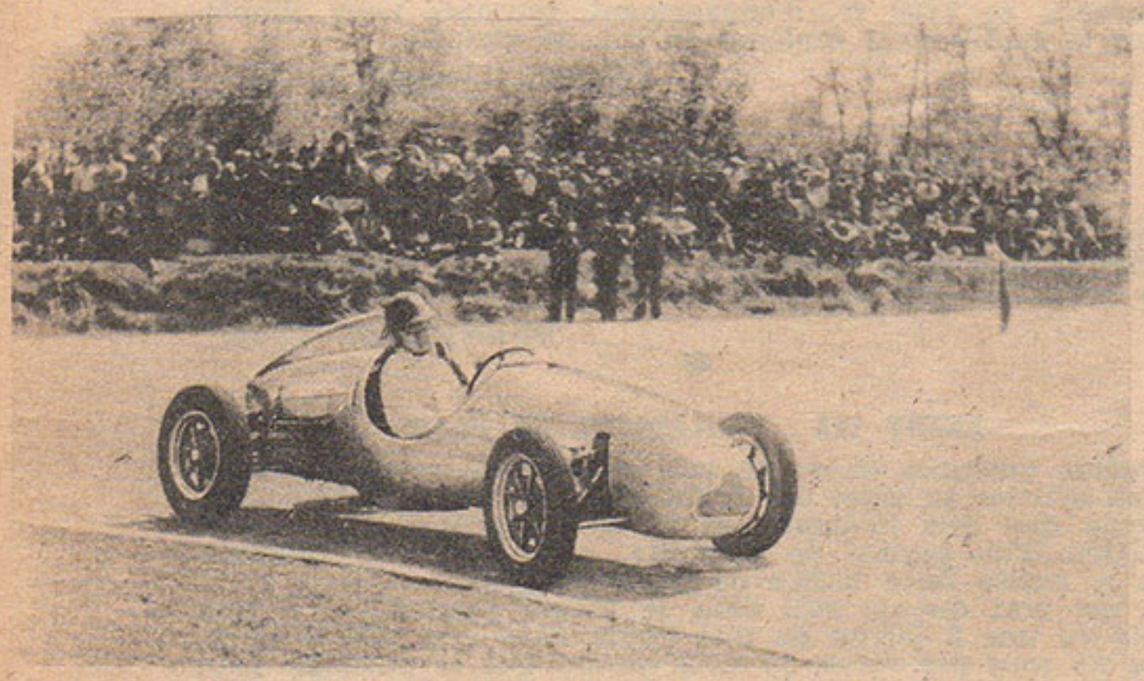
LE 30 AVRIL 1950



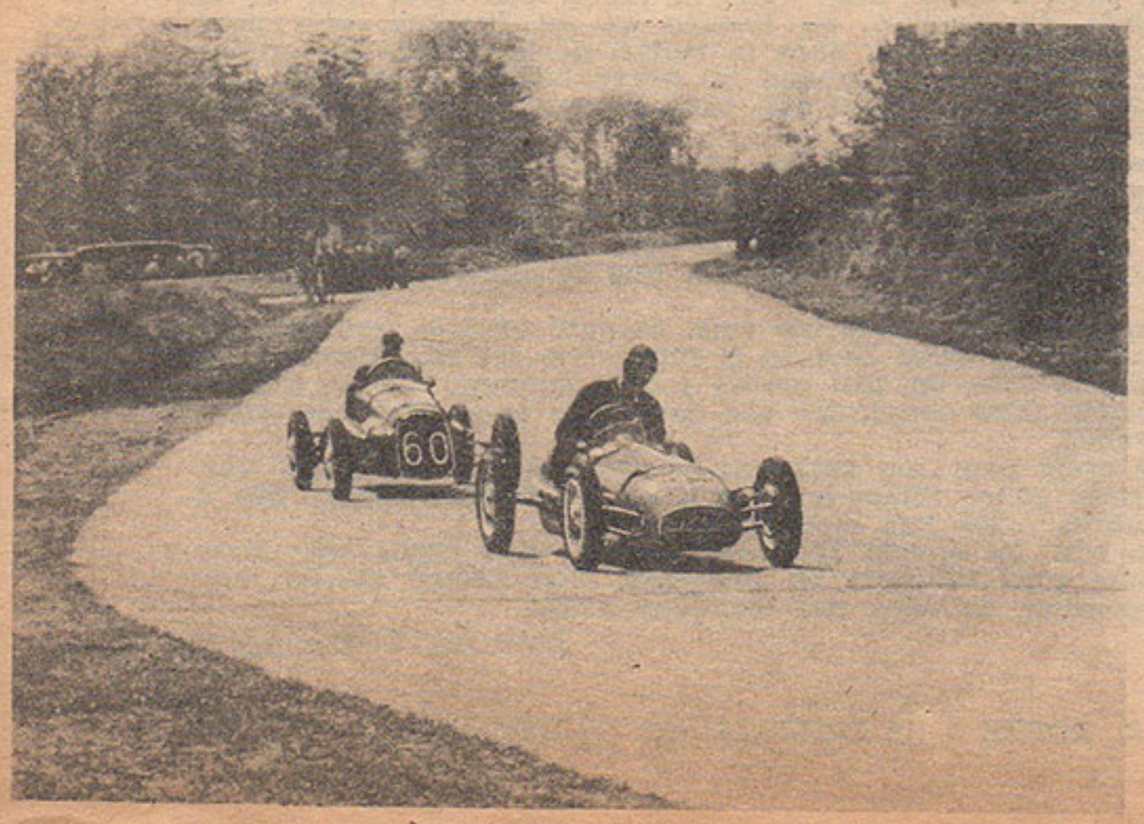
Vue du départ avec Carter 1er (68) ; Bayol 2e (55) ; et Coldham 3e (67).

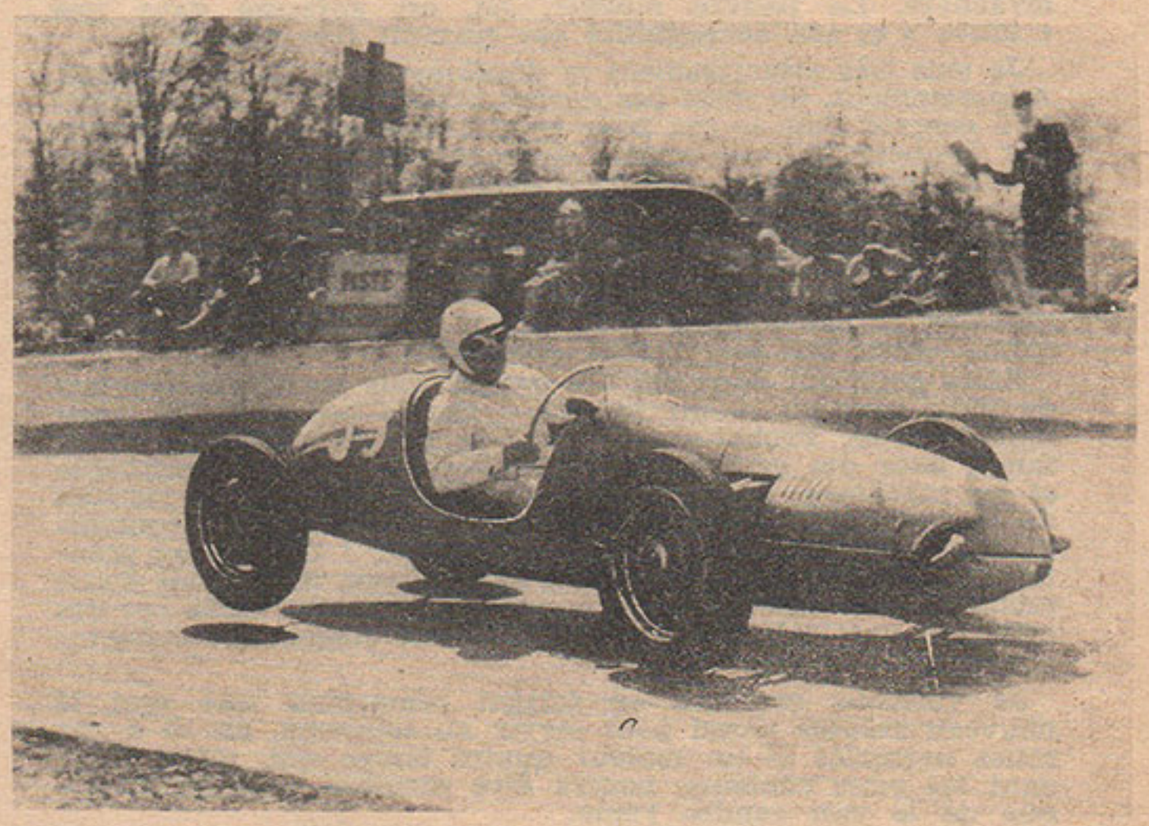


Deux attitudes caractéristiques de la DB en virage, roue arrière intérieure soulevée de 20 cm. En haut : Deutsch. En bas : Bayol, la révélation de la journée (2e au classement général).



Un Cooper en action à la Ferme.





Ci-contre : Deux amateurs, Denis (N° 60. moteur Zundapp) et Rihel (N° 56 sur F.R.S.).

tribune libre

Cette rubrique est ouverte à tous nos abonnés et nous y publions toute communication d'intérêt général. Bien entendu, nous demandons à nos correspondants de rester dans les limites de la correction la plus absolue. Toute lettre ne répondant pas à cette règle, ou non signée, ne sera pas publiée. Nous précisons que les opinions émises ici par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de « MOTO-REVUE »

A PROPOS D'UNE PHOTO

Je suis un jeune lecteur de « Moto-Revue » et je suis très touché par la photo de votre numéro 976, qui représente un nouveau scooter Américain à hélice et je voudrais vous donner quelques renseignements susceptibles d'intéresser les néophites. Ce scooter en question est un véhicule employé par la maison Mac-Coy pour le déplacement de ses vendeuses et démonstratrices à l'intérieur des stands, lors d'une exposition dans une grande ville des U.S.A.

Je suis moi-même un passionné du modèle réduit d'avion et je possède un moteur qui est la réplique du Mac-Coy 60, c'est le Micron 60 (cylindrée 10 cc., 14.000 t.-m. avec hélice, puissance 100 CV au litre), et ce moteur entraîne un avion d'environ 1 kg à la vitesse de 200 kmh., donc je ne m'étonne pas que le Mac-Coy puisse emporter une jeune fille qui, d'après votre photo, pourrait peser environ 50 kgs.

Je serai très content que vous fassiez paraître ces quelques mots, car il y a beaucoup de gens qui ne se rendent pas compte qu'il y a des petites mécaniques qui valent les grandes.

M. HERBERT Marcel, Noisy-le-Sec.

●

OPINION SUR LE SCOOTER

M. Warmath, de Sucy-en-Brie, nous écrit :

« Il n'existe pas partout, comme c'est le cas en France, que des belles routes goudronnées et un beau soleil. Il y a aussi des pays où on ne rencontre que du mauvais et énervant pavé. Des voyages de 500 kms dans la journée, et cela sur mauvaises routes, dans la pluie et la tempête, n'étaient pas chose exceptionnelle pour moi. Ces voyages, qui déjà en eux-mêmes, ne peuvent être faits en costume et chapeau sur la tête, sont rendus totalement impossibles avec un scooter.

Les petites roues de ce véhicule sont une hérésie du point de vue technique ; quant à savoir si la position des jambes à la longue, peut-être considérée comme la plus favorable, qu'on me permette d'en douter. Les tôles de protection, par vent fort, diminuent la sécurité pour peu que l'on roule vite et tôt ou tard on peut dire qu'elles sont condamnées à être arrachées. Le pauvre moteur, lui, est enfermé dans une « étuve » et son accessibilité par surcroît très réduite.

Je suis très attentivement le développement de ce véhicule. Apparemment, on n'est pas encore arrivé à une forme définitive comme c'est le cas pour la motocyclette et l'automobile. Par bonheur, il reste encore quelques constructeurs qui font preuve d'imagination créatrice dans leur travail. Guzzi, avec ses nouveaux modèles de scooter, l'a prouvé ; ces modèles qui sont tout à fait acceptables pour tout enthousiaste de la moto. Sur ce petit engin, qui mérite le nom de machine, on peut de nouveau s'asseoir sans se rendre ridicule. S'il doit exister des scooters, il me semble, sans aucun parti-pris, que c'est la forme Guzzi qui est la plus acceptable.

Alors pour qui donc ont été conçus tous les autres scooters de ligne plus ou moins bizarre ? Certes pas pour les vrais motocyclistes. Probablement pour la grande masse des profanes, pour des gens qui n'ont aucun sens pour la technique et les machines. A ces gens-là on essaie de soutirer l'argent de la poche en leur disant : « Voulez-vous rouler économiquement en auto, alors achetez un scooter ! Comme un scooter ne présente pas le confort d'une voiture, ni l'attrait d'une moto, on peut dire que cette nouvelle fabrication créée par des gens qui ont la bosse du commerce, est finalement condamnée à mort.

Je voudrais conclure en faisant remarquer que seul le nouveau scooter Guzzi peut servir au tourisme, car il a des roues normales et un moteur quatre temps qui, même pendant les pires chaleurs, pourra être surmené sans qu'on risque de le voir rendre l'âme.

Tous les autres avec leurs petites roues et leur moteur deux temps ne sont que des engins de ville, et encore, lorsque le pavé est bon. Ils ne conviennent pas du tout pour le voyage.

PRIX CONFIDENTIELS...

Un grand bravo à Latscha qui, seul, parmi tous les annonceurs de « Moto-Revue » (avec Moto-Bastille) donne les prix des machines qu'il offre.

A lire tous les autres, on a l'impression, vraiment, que le prix n'intéresse nullement le client, que la seule chose qui importe de savoir, c'est que le phare est encastré ou que le klaxon a changé de place !

Chaque français connaît par cœur le prix des principales voitures françaises, mais le prix des motos se cache comme s'il en avait honte.

Si ces prix sont élevés, et bien publiez-les souvent, afin que le client s'y habitue progressivement, comme il s'habitue aux hausses successives de toutes choses.

Latscha a raison. A quoi servirait-il de laisser croire que la B.M.W. 51 coûte aux environs de 250.000, lui faire faire le voyage d'Asnières et lui asséner le coup de 350.000 une fois sur place.

Depuis la guerre, l'acheteur éventuel n'a quelquefois qu'une idée très vague des prix.

Donnez-les ! Répétez-les ! Il ne sert de rien de les cacher.

E. FOUSSAT, Paris-9e

●

TOUT LE MONDE N'EST PAS CONTENT

Je constate avec peine que la construction étrangère a le plus souvent les honneurs de vos colonnes, pourquoi cela ? Nous avons en France de belles et bonnes machines...

Je considère par exemple qu'il est normal qu'un Championnat de France soit couru et gagné par une machine de construction étrangère... je suis dans le comité de la Ligue Motocycliste C.O. et j'ai maintes fois remarqué avec quel orgueil et ton de supériorité se présentent les possesseurs de machines étrangères... quelle stupidité !

Je ne suis pas ennemi du progrès, bien au contraire, mais devant de tels faits, j'ai simplement gardé jusqu'à l'an dernier la vieille Peugeot 350 qui me donnait satisfaction et maintenant je monte un merveilleux 125 de l'une de nos plus grandes marques françaises *dont je suis agent*.

Au sujet des épreuves motocyclistes, je constate là aussi que nous sommes des déshérités : l'an dernier j'ai participé au circuit du Sud-Ouest, ce qui m'a occasionné des frais et beaucoup de peine, ne fallait-il pas courir après ravitaillement et nourriture, tout celà ne devrait-il pas être organisé à l'avance ? Non, vraiment, notre sport n'est pas du tout aidé.

Je viens de recevoir le règlement de Paris-Nice que j'ai envie de faire, tout frais à la charge du concurrent, plus assurance et 2.500 fr. d'engagement, toujours pour simplement le traditionnel diplôme en cas de victoire...

TEXIER, Licencié N° 1056

●

UN SON DE CLOCHE CONTRAIRE

A quand la description d'une Sunbeam, 2 cylindres verticaux en long avec transmission barre torsion et vis sans fin.

Vue ce jour à 20 h. 20 devant le restaurant « La Grille », rue Sébastien Gryphe, Lyon (2e) — N° .... J.A 7, un bijou.

BURNICHON, Lyon.

●

LIGHT 125.. SEULEMENT EN PLAT

Depuis quelques temps je vois dans votre revue de nombreux articles au sujet des Light 125 ; en vieux motocycliste, j'avoue que cela m'amuse, et je ne comprends pas que la question d'un permis de conduire, « ce n'est pas l'agrégation », puisse faire naître de pareils engins.

Il est vrai que je suis dans le Massif Central, et il faut avoir vu une 2 Citron ou une Rovin dans une côte à 12 %, elles ne sont pas rares, je vous assure que le passager peut aller tranquillement arroser un platane et rejoindre sans dépasser l'allure d'un facteur rural.

A mon humble avis, vous ne faites pas assez état de la contrée d'utilisation, en Beauce ou en Sologne, cela peut peut-être aller, mais dans la moitié de la France ces engins sont à proscrire, et quand un brave bougre aura payé près de 200 billets un Light 125, dans six mois il ne trouvera pas preneur à 50.

Dans une côte à 12 %, le passager pousse le Light en question.

D'ailleurs, ce que je dis n'apprendra rien aux motocyclistes qui savent en général ce qu'on peut attendre d'une cylindrée donnée, ce n'est pas parmi eux que se recrutera la clientèle des Light en question.

Voyez-vous, un side 500 cmc. culbuté en très bon état en montagne ne casse rien, et il consomme ses sept litres si les passagers sont un peu lourds ; une Zundapp Russie avec 4 passagers n'en consomme pas davantage et on fait une autre moyenne.

Je crois pour ma part que la voiturette rêvée serait une 2 places genre Simca-5, mais avec un moteur D.K.W. 500 2 cylindres 250 kgs maximum.

Je n'ai pu savoir la consommation des Light 125, mais comme c'est toujours en première, j'en déduit qu'elle doit s'approcher de celle des tractions avant.

DUBOIS, St-Etienne.

Améliorez votre moto :
FREIN SUR SIDECAR

La question du freinage de la roue du sidecar et de sa commande simultanée ou indépendante ayant été soulevée dernièrement dans nos colonnes, nous donnons ci-dessous quelques indications sur la façon dont peut être réalisé ce dispositif.

Il est évident que chaque type de machine demande une solution particulière, la commande du frein AR étant loin d'être standardisée : la pédale est commandée soit par le bout du pied, soit au talon, le plus souvent à droite, mais quelquefois aussi à gauche (sur les machines allemandes par exemple).

Nous ne donnerons donc pour le moment que le schéma général du dispositif, ainsi que quelques détails de construction, laissant le soin à l'amateur de déterminer l'emplacement et le mode de fixation des accessoires, soit par bride de serrage, soit par soudure autogène.

Sur le schéma (fig. 1), A représente le frein AR de la moto, commandé par la pédale B, C est le frein sur roue de sidecar, commandé par la pédale D. Le support de celle-ci est fixé au châssis du side, de façon à se présenter symétriquement à la pédale B, mais en dehors du repose-pied, pour ne pas gêner éventuellement le sélecteur.

E est un levier double dont l'axe de pivotement E' est fixé sur l'attache AR du sidecar.

La pédale B est reliée à une extrémité du levier E par un câble Bowden, la pédale D commande le frein sur side, également par câble, avec ceci de particulier que sa gaîne bute sur l'autre extrémité du levier E, traversé par le câble. Ce levier a sa courbe limitée par une butée F solidaire de son support. Les autres extrémités de gaînes sont arrêtées par des butées C, H et J, cette dernière réglable.

Il résulte de ce dispositif, qu'en appuyant sur la pédale D, seul le frein sur side entre en action. Au contraire, la dépression de la pédale B non seulement commande le frein AR moto, mais aussi le levier E, lequel tirant la gaîne L en arrière provoque le sérrage du frein de side, réalisant le freinage simultané des deux roues. La butée J est réglée de façon à ce que le levier E touchant la butée F, le câble est juste tendu. Le réglage final se fait sur la route avec le sidecar chargé normalement et le frein de la moto réglé comme habituellement. Un coup de frein énergique déportera probablement la machine à droite ou à gauche ; on desserrera le frein du côté où se produit le déport, jusqu'à ce que la machine n'ait aucune tendance à dévier de la ligne droite. (Il est bien entendu que le frein sur side avait été réglé « au plus près » avant de commencer les essais).

Concernant les détails de construction, le point le plus important est d'obtenir le glissement du câble dans l'extrémité du levier E sans frottement anormal. Il faut donc prévoir à cet endroit une butée pivotante permettant au câble de rester aligné avec la pédale, quelle que soit la position du levier. La fig 2 montre que ce résultat est obtenu en montant dans l'œil du levier, une pièce M, libre d'osciller, dans le trou fileté N de laquelle se visse la butée réglable de gaine O.

De même, l'autre extrémité recevant le câble P, comporte une pièce du même genre, le câble étant engagé dans le trou R et serré entre la base et la rondelle S par l'écrou T.

Le châssis du side étant généralement en tubes, l'axe de la pédale D peut être monté sur un collier de serrage, comme en fig. 3, ou dans une patte soudée sur le châssis, ce qui est aussi la meilleure solution dans le cas d'un châssis embouti. Il en est de même pour le support du levier E et les butées de gaines.

Quant au frein sur roue de sidecar lui-même, les possesseurs de la plupart des machines allemandes seront favorisés s'ils ont un châssis d'origine, puisque sa roue comporte déjà le tambour de frein. Ils n'auront qu'à se procurer un flasque de frein AV complet avec les mâchoires, qu'il leur sera facile de monter sur la fusée du side.

Cette solution est d'ailleurs réalisable sur presque tous les châssis français, avec les roues et freins que l'on peut trouver chez les revendeurs de machines et matériel provenant des stocks et qui peuvent facilement être adaptés. Ici encore, chaque cas comporte sa solution particulière et il ne peut être donné tous les détails, mais l'ingéniosité de nos lecteurs leur fera trouver la solution adéquate. Remarquons simplement que la roue du side étant moins chargée que celle de la moto, son frein peut être un peu moins puissant.

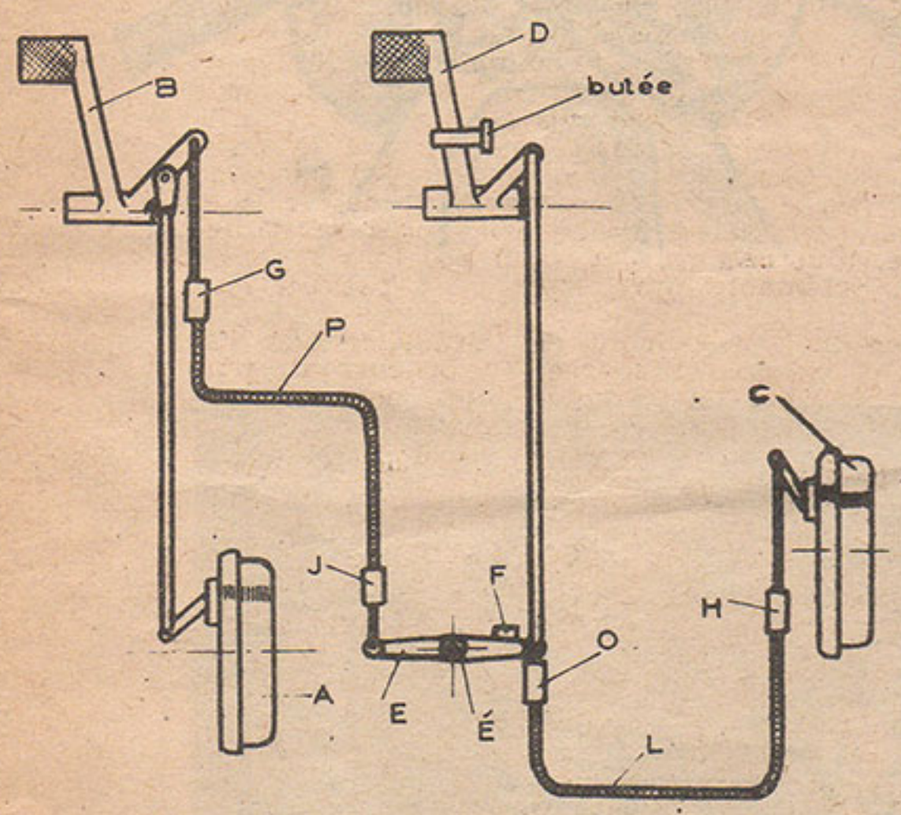
Cette installation de freinage n'est ni longue ni coûteuse à réaliser ; et les sidecaristes qui l'appliqueront à leur équipage ne regretteront ni leur temps, ni leur argent en vue de la sécurité, agrément de conduite et puissance de freinage qu'elle procure.

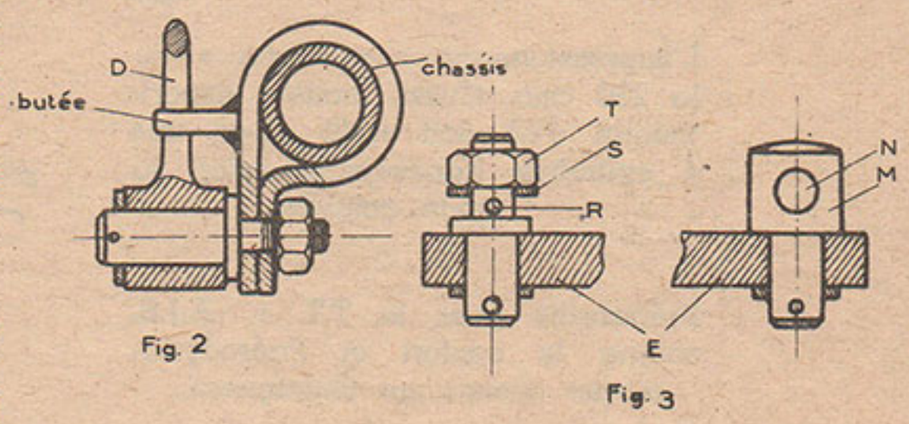
BIG TWIN

P.S. — Il est recommandé d'utiliser du câble spécial pour freins et de la gaine Bowdenex véritable, et non de la boudinette ordinaire.

Schéma général d'installation. Le réglage doit être très soigneusement fait.

Fig. 1





Détail de montage.

Attention ! comme l'an dernier

Moto Revue ORGANISE A L'OCCASION DE LA FOIRE DE PARIS

UN GRAND CONCOURS GRATUIT

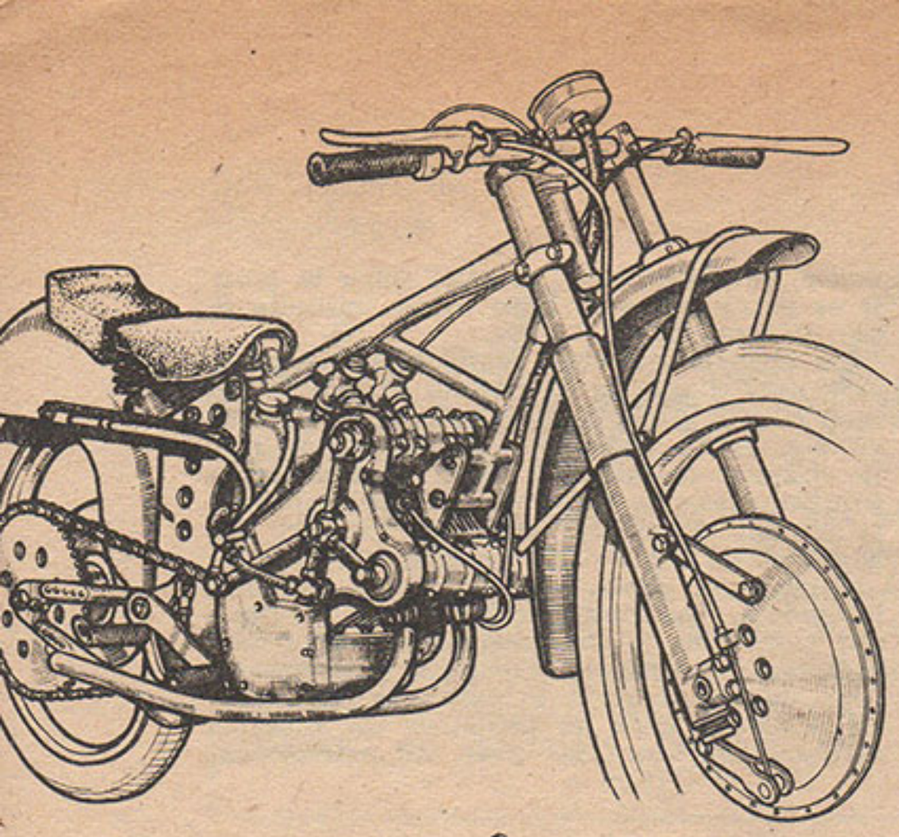
DOTE DE NOMBREUX PRIX DE GRANDE VALEUR

En voici quelques-uns classés par ordre alphabétique

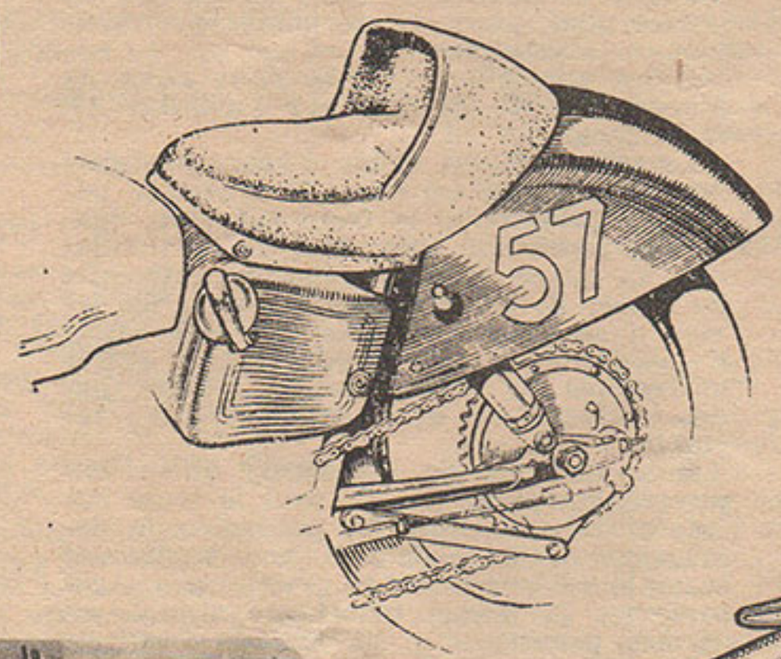
Un carburateur AMAC — Des Coffrets de BRETOCYL GRAPHITE — Un accumulateur DARY — Des bons de réduction de 50 % sur achat d'accumulateurs DARY — Un pare-brise moto DELANNET — Une batterie F-75 FULMEN — Un casque GENO — Un vélomoteur R.3 GNOME-RHONE des Etablissements VOISIN — Une magnéto D 1 MOREL — Un bon de 3.000 fr. à valoir sur réparations chez PERTUISOT — Un moteur auxiliaire Le POULAIN — Une sacoche cuir offerte par SAINT-PAUL-MOTOS - 1 vélo grand tour. TERROT - Des boîtes de savon anti-cambouis 3/33, etc...

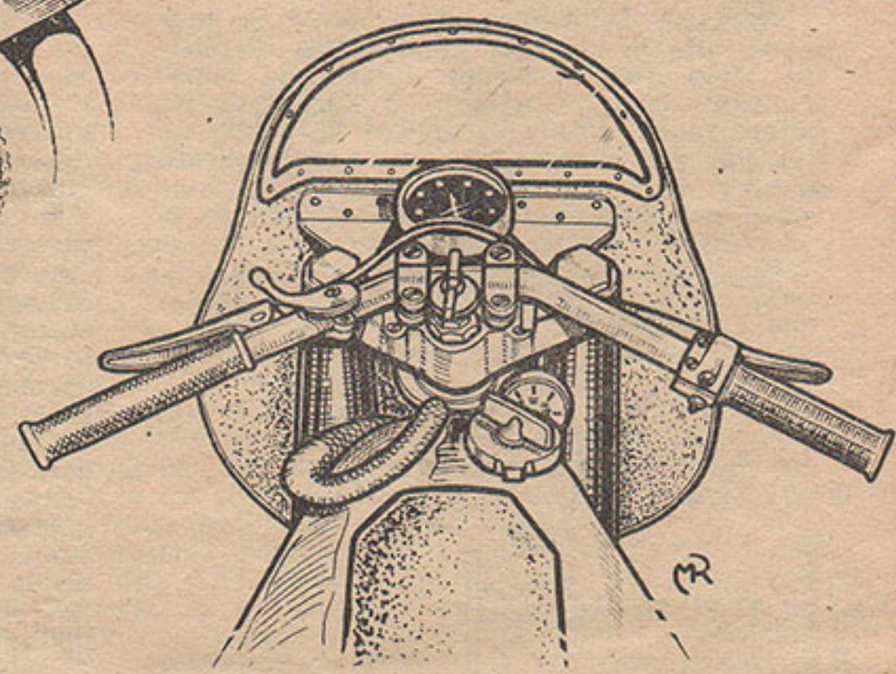
Pour bénéficier de ces superbes cadeaux, ABONNEZ-VOUS !

Nouvelles Sportives



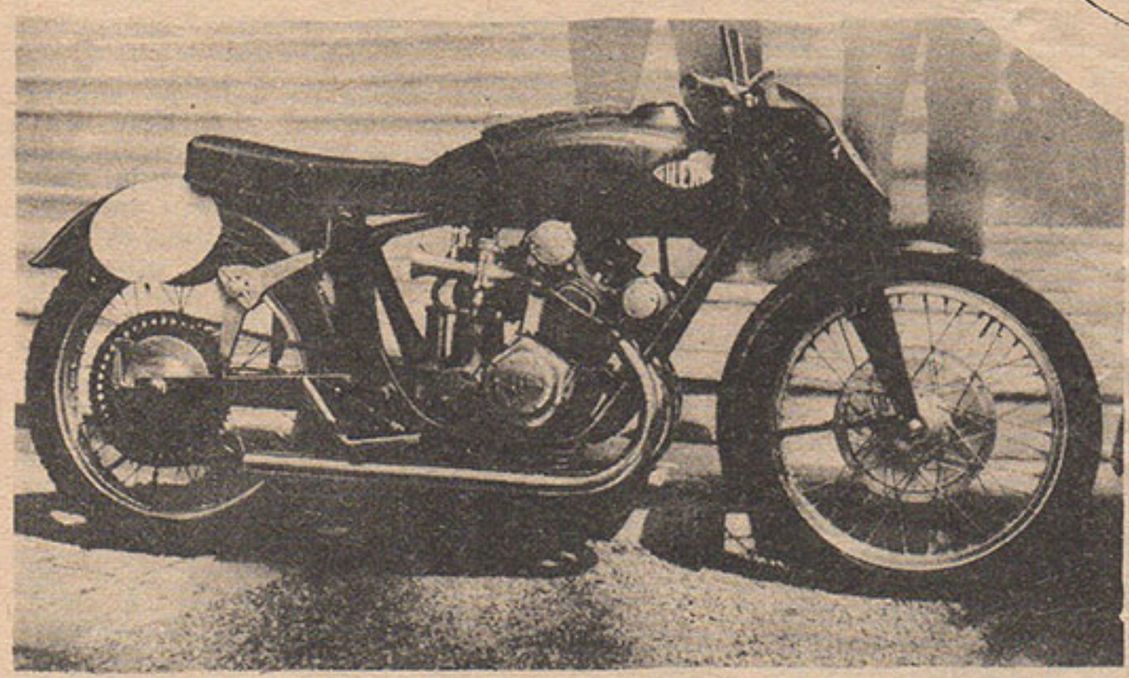
L'impressionnant « squelette » de la 250 cmc. Guzzi, modèle expérimental d'où doit sortir dit-on une 4 cylindres transversale selon la mode actuelle.



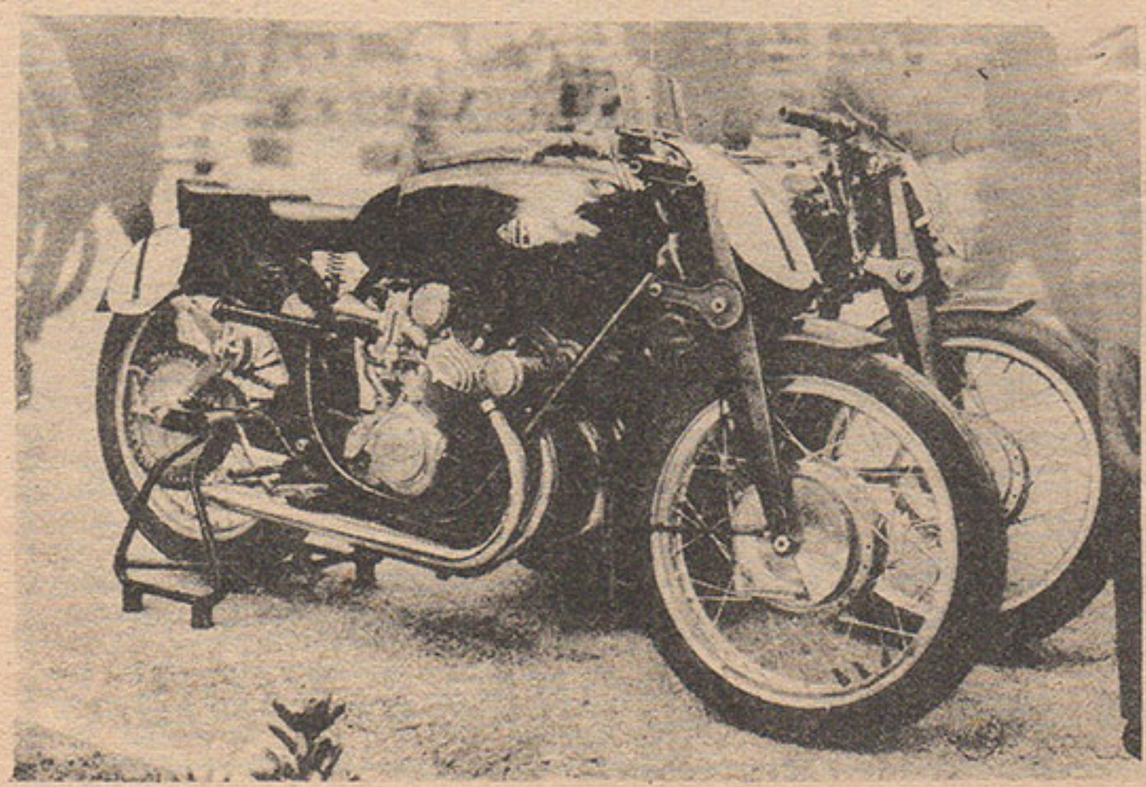


...ces deux vues de la nouvelle 348 cmc. A.J.S. Notez la selle qui se rapproche de plus en plus du fauteuil !

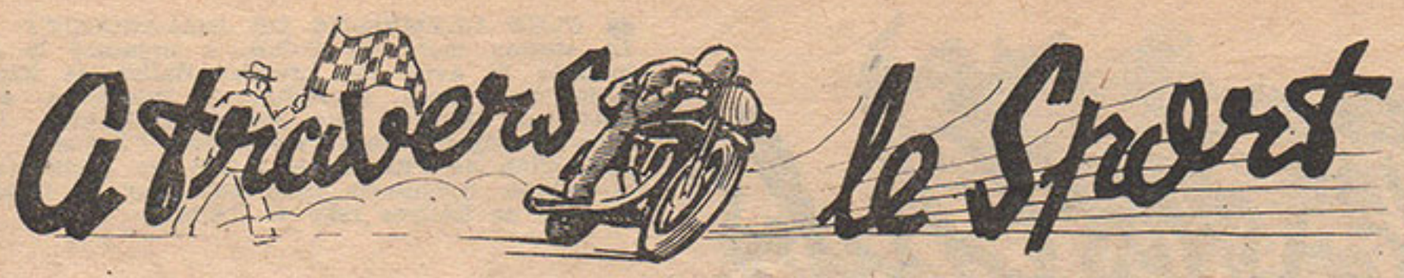
Préparatifs pour le T.T. : A.J.S. soigne le confort et l'aérodynamisme comme en témoignent...



Au pesage du Grand Prix de Nice, nous avons vu l'équipe Gilera au complet. Ci-dessus : la 4 cylindres type 1950 à suspension AR par barres de torsion, au lieu de ressort sous tubes (1949) visibles sur la photo ci-dessous. A droite : Une vue impressionnante des 4 cylindres au « paddock ». Notez les béquilles spécialement étudiées.



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



CIRCUIT MOTOCYCLISTE DU MEDOC

Nouvelle victoire de Behra en 500, tandis qu'en 350, Collot surmonte sa malchance des derniers temps et remporte la 1re place.

CLASSEMENT

Motos 350 cmc. : 1. Collot, les 25 tours (70 kms), en 41' 15' 3/10 (moy. 101 kmh. 805) ; 2. Houel, 41' 16'' 5/10 ; 3. Bonin, 23 tours en 41' 55'' 4/10 ; 4. Gauch, 23 tours en 41' 59'' 1/10 ; 5. Puyraveau, 21 tours en 42' 24'' 5/10 ; 6. Bonnefoy, à 7 tours ; 7. Sauzereau, à 14 tours.

Motos 500 cmc. : 1. Behra, les 30 tours (84 kms), en 46' 11'' 8/10 (moy. 109 kmh. 098) ; 2. Houel, 46' 27'' ; 3. Lefèvre, 29 tours en 47' 42'' 8/10 ; 4. Barthe, 27 tours en 46' 49'' ; 5. Lafon, 27 tours en 47' 5/10 ; 6. Naudon, 26 tours en 46' 50'' 2/10 ; 7. Poste, à 4 tours ; 8. Collot, à 7 tours.

MEETING INTERNATIONAL D'OLTEN (Suisse)

RESULTATS

Motos 350 cmc. : 1 D. Ambrosini (It.), sur Benelli, les 99 kms 995 en 54' 17'' (moy. 110 kmh. 525) ; 2. T. Wood (Angl.), sur Velocette, 54' 54'' 7/10 ; 3. W. Gerber (Suisse), sur Spezial, 55' 16'' 2/10 ; 4. F. Anderson (Ang.), sur AJS ; 5. S. Mason (Ang), sur Velocette.

Motos 500 cmc. : 1. A. Dalle Fusine (It.), sur Gilera, les 128 kms 565 en 1 h. 9' 45'' 2/10, moy. 110 kmh. 588) ; 2. H. Haldemann (Suisse), sur Norton, 1 h. 10' 58'' 2/10 ; 3. Frost (Angl), sur Norton ; 4. H. Vidonne (Suisse,) sur Norton ; 5. J. Giger (Suisse), sur Norton.

2e CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE REGULARITE ET D'ENDURANCE DE L'ILE-DE-FRANCE

RESULTATS DE L'EPREUVE DISPUTEE LE 7 MAI

113 partants. 105 classés dans les délais réglementaires 18 clubs participants.

Classement général de l'épreuve (toutes catégories confondues) :

1. Scorra Baggi (AMS); 2. Charrier (Clodoald.); 3. Raby (Châtillon) ; 4. Yvetot (Châtillon) ; 5. Bellanger (AM SEINE) ; 6. Soudry (Maintenon) ; 7. Laffite (Eure-et-Loir) ; 8. Bridoux (Vigneux); 9. Hall (Clodoald.) ; 10. Gâté (Maintenon) ; 11. Collot (Châtillon) ; 12. Bony (Châtillon) ; 13. Roux (Clodoald.) ; 14 Dauge (AM Seine) ; 15. Verrechia (AM Seine) ; 16. Gilbert (Ogar) ; 17. Briand (Châtillon) ; 18. Leduc (MBC Nord) ; 19. Bouby (Antony) ; 20. Angu (Eure-et-Loir) ; 21. de Saint-Vinox (Antony) ; 22. Billotte (Eure-et-Loir) ; 23. Combastel (Clodoald.) ; 24. Bovière (MC Paris) ; 25. Perrot (Eure-et-Loir) ; 26. Navet (Eure-et-Loir) ; 27 Lambinet (MCP) ; 28. aMrichez (Clodoald.) ; 29. Tinancourt (Clodoald.) ; 30. Guerreschi (AM Seine) ; 31. Rabus (Clodoald.) ; 32. Létang (Clodoald.) ; 33. Engel (Motor-Club) ; 34. Bonneau (Châtillon) ; 35. Martine (Châtillon) ; 36. Gohin (Châtillon) ; 37. Gigot (MC Paris) ; 38. Leberquier (Puch) ; 39. Kirchener (Châtillon) ; 40. Auger (Etre-et-Loir) ; 41. Grémillon (Perche) ; 42. Raguenot (Châtillon) ; 43. Bardi (Montmorency) ; 44. Thibault (MC Paris) ; 45. Labrunie (E.-et-L.) ; 46. Antoine (Maintenon) ; 47. Claude (AMS) ; 48. Lizeroude (MC Paris) ; 49. Derreveau (Vigneux) ; 50. Bouvron (MCEL) ; 51. Faizant (AM CF) ; 52. Poletti (Montmorency) ; 53. Nebout (Châtillon).

Challenge « Borredon » : (au club ayant les 4 concurrents licenciés amateur les mieux classés par addition des temps de chacun) :

1. MC Châtillonnais, 4 coureurs : **24 points** ; 2. M.C. Clodoaldien, 4 coureurs : **64 points**.

Challenge « Marguerite Guy » : (au club ayant le plus grand nombre de concurrents classés dans le quart des concurrents terminant dans les temps :

1. MC Châtillonnais, 5 coureurs : **38 points**. 2. MC de l'Eure-et-Loir, 5 coureurs : **92 points**.

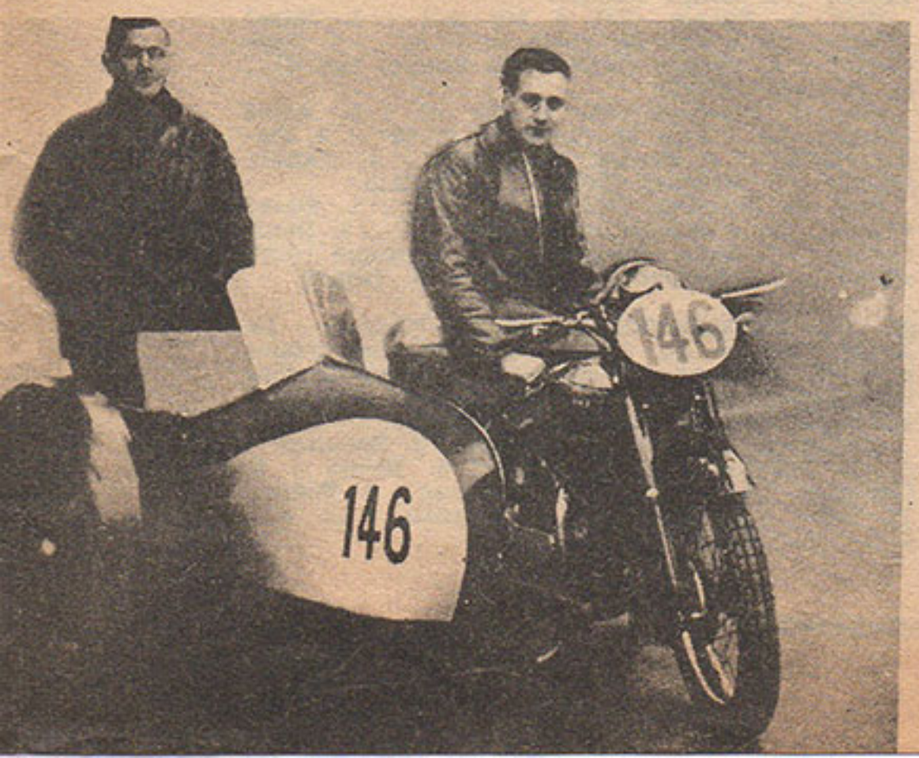
Challenge du Nombre (au club ayant le plus grand nombre de concurrents terminant l'épreuve dans les temps) :

1. MC Châtillonnais, 19 concurrents ; 2. MC Clodoaldien, 17 concurrents.

Challenge « Professionnel » (au club ayant les deux concurrents Professionnels les mieux classés par addition des temps :

1. AMS, MM. Dauge et Verrechia ; 2. MC de Normandie, MM. Gilbert et Leberquier.

Scorra, 1er du Circuit d'endurance de l'Ile-de-France.



MOTO-CROSS D'AVIGNON

Résultats du Moto-Cross qui a eu lieu à Avignon le 30 avril, ainsi que de la concentration :

Moto-Cross. — 350 et 500 cc. : 1. Prieur, écurie Mazoyer Paris ; 2. Ladevèze, écurie Ladevèze Paris ; 3. Guit, Toulouse ; 4. Lusseyrand, AMS Paris ; 5. Blat, écurie Mazoyer Paris ; 6. Martin, Saint-Cloud ; 7. Verrechia, écurie Ladevèze, Paris ; 8. Charrier, Saint-Cloud ; 9. Tuillier, M.C. Picard ; 10. Sutra.

En catégorie 250 cc., la victoire était revenue à Amadéo, de l'A.M.S. Paris, devant Godey, de Saint-Cloud.

Concentration. — Coupe au club ayant accompli le plus grand nombre de kilomètres : M C. Phocéen. - Coupe au club le plus nombreux : M.C. Montpéllierin. - Coupe de l'élégance : M.C. Marseille.

MOTO-CROSS DU ROUSSILLON

Catégorie 125 cc. : 1. Bétriu (MC Roussillon ; 2. Dublanc (MC de Castelnaudary) ; 3. Coll (MC du Roussillon

Catégorie 175 cc. : 1. Mary (MC du Roussillon) ; 2. Cros (MC Biterrois) ; 3. Combéléran (MC Narbonnais) ; 4. Coll (MC du Roussillon).

Catégorie 250 cc. : 1. Grangé (MC Narbonnais) ; 2. Dublanc (MC Castelnaudary) ; 3. Darrouy (MC Toulousain) ; 4. Matéos (MC Toulousain) ; 5 Coll (MC Roussillon) ; 6. Cros (MC Biterrois).

Catégorie 350 cmc. : 1. Matéos (MC Toulousain) ; 2. Falda (MC Toulousain) ; 3. Font (MC Roussillon).

Catégorie 500 cmc. : 1. Matéos (MC Toulousain) ; 2. Darrouy (MC Toulousain) ; 3. Baldelon (MC Carcassonnais) ; 4. Van Houtte (MC Roussillon)

MOTO-BALL

La sélection Walonne, formée d'éléments des deux seuls clubs belges, disputait son premier match de l'année en France. Ce début de saison prometteur sera suivi rien que pour le mois de mai, par Dijon, le 14 ; Avignon Carcassonne le 18 ; La Seyne le 21.

Le heurt Orly-Thiais-Versailles MBC, véritable derby du moto-ball, se reproduira dimanche prochain à Versailles (stade Montbauron) en Championnat, Division nationale.

Le 21 mai, sur le même stade, Versailles sera opposé à Troyes, ville où le sport du moto-ball est particulièrement florissant.

RESULTATS DES MATCHES DU 7 MAI 1950

Division d'Excellence. — Zône Nord : M.B.C. Colombelles bat M.B.C. Paris par 4 buts à 2. — *Coupe de France* : M.B C. Orly bat M B.C. Versailles par un but à 0. M..C. Villefranche bat M.C. Aixois par 1 but à 0. R.M B.C. Carpentras bat S.M. Forézien par 5 buts à 1. M.B.C. Avignon bat M B.C. Marignane par 5 buts à 0.

LE 22e BOL D'OR MOTOCYCLISTE

Les derniers engagements étant enregistrés cette semaine, on est à même de penser que le lot relevé des concurrents déjà inscrits donnera à la populaire course de 24 heures des 3 et 4 juin prochain, une animation peu ordinaire.

Aux inscrits déjà cités dans notre dernier numéro, il y a lieu d'ajouter les noms suivants :

500 cmc. : Lefèvre (Norton) ; Tinancourt (MC St Cloud.

350 cmc. : Coopmann (Motor-Club), Vigoureux (AMCF), Beras (MC Châtillonnais). Godard (MC Maintenon), Gâté (MC Maintenon).

175 cmc. : Robert Pahin (Peugeot).

125 cmc. : Agache (X...), Jalicot (Monet-Goyon), Vienne (Kœlher-Escoffier), Fauvel (Terrot), Léninger (MC Châtillonnais).

50 cmc. : Desmots (Veloserwa).

Remarquons tout spécialement que notre national Gustave Lefèvre, l'actuel recordman du Bol d'Or Motocycliste toutes catégories, avec 2.384 kms 673, dans les 24 heures, moyenne horaire : 99 kmh. 361, n'entend pas du tout se laisser déposséder de son record. En effet, notre « Tatave », sur sa Norton, a eu vent que ses collègues Behra et Houel, avaient l'intention aussi de s'inscrire en dernière heure et il a pris les devants. Etant donné sa magnifique performance de l'an dernier, il partira en moto 500 cmc , avec le numéro 1

Nous donnerons dans notre prochain numéro la liste complète des concurrents au 22e Bol d'Or.

Les stands de ravitaillement se retiennent aussi et déjà : Baroclem, Cibié, Dunlop, Bougies A.C. et Safi ont retenu un stand.

Inscriptions et renseignements chez M. E. Mauve, Directeur-Fondateur du Bol d'Or, 29, bd Charles de Gaulle, à Colombes (Seine). Tél. : Charlebourg 15-61.

CIRCUIT NATIONAL DE VITESSE DE BERGERAC (21 MAI)

Sur les 2 kms 917 d'un parcours plat, mais au dessin varié, puisque comportant en plus d'une ligne droite de plus d'un kilomètre, quatre virage d'un contour différent et un parcours aux sinuosités spectaculaires que les concurrents peuvent prendre très rapidement, s'aligneront le 21 mai les meilleurs coureurs français actuels.

Les engagés sont les suivants :

100-125 cmc. : 1 Fauvel. 2 Reau. 3 Bordan. 4 Bret. 5 Boulanger. 6 Alliot. 7 Roux. 8 Artigueberc. 9 Uzé 10 Berha. 11 Tardy. 12 Ruiz. 14 Berlié.

175 cmc. : 16 Sigala père. 17 Duperrieux. 18 Borthayu. 19 Vaque. 20 Soult. 21 Noël. 22 Diaz. 23 Sigala fils. 24 Jacob

250 cmc. : 31 Moizeau 32 Rossignol. 33 Brethes. 34 Couronneau. 35 Bernard. 36 Guichené. 37 Latournerie. 38 Pons. 39 Leroy. 40 Boulanger. 41 Duperrieux 42 Noël. 42 Visade. 44 Sigala fils.

350 cmc. : 46 Bellé. 47 Nieto. 48 Aubert. 49 Ilamouzy. 50 Collot. 51 Charbonnier. 52 Sauzereau. 53 Boulanger. 54 Guérin 55 Salsac. 56 Thomas. 57 Puyraveau 58 Monneret Pierre. 59 Monneret Georges. 60 Cherrier. 61 Lefèvre. 62 Monneret Junior. 78 Houel.

500 cmc. : 63 Collot. 64 Walter. 65 Jacquier-Bret. 66 Naudon 67 Nicto. 68 Bachères. 69 Charbonnier 70 Bal. 71 Guérin. 72 Duprat. 73 Monneret Georges. 74 Cherrier Pierre. 75 Lefèvre G. 76 Behra. 77 Post. 78 Houel.

Les arrivées samedi après-midi et dimanche matin des différents moto-clubs participant au Rally Concentration organisé à l'occasion du IVe Circuit de Vitesse de Bergerac seront un avant-propos des plus attrayanés de cette grande manifestation motocycliste nationale.

CALENDRIER SPORTIF

(Les épreuves en caractères italiques sont internationales)

MAI :

20-21 (Suisse) *Circuit Inter-Dubendorf*
21 : (Belgique) *Circuit de Limbourg.*
21 : (Italie) *Circuit de Ferrara.*
21 : (France) Circuit de Régularité Motocycliste de Laigle (M.C. Aiglon)
21 : (France) Circuit Motocycliste du M.C. de Bergerac.
21 : (France) Circuit de Vitesse Motocycliste amateurs d'Orléans (A.M.C. Orléanais).
21 : (France) Circuit Motocycliste du M. C. Salon.
21 : (France) Moto-Cross du M.C. Picard.
21 : (France) Moto-Cross de l'A.M.S.
27-28-29 : (France) Circuit de Régularité Sud-Ouest (M.C. Bordeaux).
28 : (Hongrie) *Grand Prix.*
28 : (Belgique) XXe *Circuit des Frontières.*
28 : (France) *Circuit d'Aix-les-Bains A.C. Savoie).*
28 : (France) Course de Côte de Doullens (M.C. Picard).
28 : (France) Circuit de Vitesse petites cylindrées du M.C. Dracénois).
28 : (France) Circuit de Vitesse amateurs du M.C. Bourgogne.
28 : (France) Course de Côte Saint-Félix à Marsane (M.C. Montélimar).
28 : (France) Coupe Interclubs de Moto-Cross (M.C. Clodoaldien).
29 : (France) Course sur prairie (Olympique Avesnois).

■ M.C. DE PARIS. — *Au M.C. de Paris, chaque dimanche une sortie.* — La sortie pour les fêtes de la Pentecôte aura lieu sur Sermizelles (près Arcq-sur-Cure). Visite de Vézelay et la vallée du Coussin. Départs : le samedi matin 7 h. Le samedi après-midi 13 h. 30 et le dimanche matin 6 h., porte Dorée.

Inscription à la réunion du mercredi.

■ M.C. PICARD. — Sortie Chantilly 1er mai : Le soleil brillait depuis longtemps quand à 8 h. 30 nous primes le départ du café Bachelet. A Clermont, l'on se retrouve en famille avec le Club de Beauvais et ses membres si sympathiques. De là, ce fut une véritable caravane motocycliste qui gagna Chantilly. Après une partie de cache-cache en moto et dans la forêt (en partie involontaire), tout le monde se retrouva pour l'apéritif. A 21 heures tout le monde était de retour à Amiens et souhaitait d'avoir souvent d'aussi belles sorties malgré les quelques pannes survenues au fil des kilomètres.

■ MOTO-CLUB AIXOIS. — Le M.C. Aixois organise les 23. 24 et 25 juin 1950, le premier Rallye Motocycliste des Alpes Françaises, doté des prix suivants :

1er 50.000 fr. 2e 30.000 fr. 3e 10 000 fr. 4e 5 000 fr., ainsi qu'une coupe au 1er de chaque cylindrée.

Renseignements et engagements : Moto-Club-Aixois, 17, Cours Mirabeau, Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône).

■ M.C. NORMANDIE. — C'est sous le signe de l'amitié inter-clubs que s'est déroulée la première sortie officielle du Moto-Club de Normandie, avec leurs amis du Moto-Club du Havre et du Vélo-Moto-Club Franco Belge.

Une voiture suiveuse assurait le transport éventuel des mécaniques paresseuses, mais elle n'eut pas à intervenir, car dans les trois clubs, la mise au point « au poil » était faite avant le départ.

Une autre voiture avait été transformée pour la circonstance en pouponnière et avait à bord les enfants de quelques motards que la température un peu « frisquette » aurait pu incommoder.

Prochaine réunion du Moto-Club de Normandie le mercredi 10, à 21 heures, au Chien qui Fume, rue d'Amiens, Rouen. Tirage de la tombola le lundi 15 au siège social.

Le Moto-Club de Normandie s'excuse auprès des personnes qui auraient prêté leur concours pour le Circuit et qui n'aurait pas été remerciées officiellement. Il adresse à tous et à toutes ses bien sincères félicitations pour la façon dont les missions ont été remplies.

■ S.M. FOREZIEN. — Le S.M. Forézien organise le 2e St-Etienne-Paris-St-Etienne les 17 et 18 juin 1950. — Cet important concours d'endurance motocycliste qui a été organisé pour la première fois en 1949 par le Sport-Motocycliste-Forézien, sur un parcours de 1 006 kms, aura sa deuxième édition les samedi 17 et dimanche 18 juin prochain, sur un parcours porté à 1.060 kms.

Les catégories motocyclistes admises seront :

Les motocyclettes de 125, 250, 350 500 cmc. et au-dessus, et les sidecars de 350, 600 cmc. et au-dessus.

Le parcours aura lieu à moyennes imposées avec non-pénalisation pour avance aux contrôles fixes.

Pour les attributions de Coupe un départage en côte aura lieu dans la dernière étape du parcours.

Signalons que l'arrivée aura lieu au Vélodrome d'Hiver de Saint-Etienne, où un programme de réunion motocycliste se déroulera.

D'ores et déjà tous les pilotes intéressés peuvent demander le règlement et les bulletins d'engagement au Siège du Sport Motocycliste Forézien, « Les Colonnes », place J. Jaurès.

Convocation : Le Comité d'Organisation de St-Etienne-Paris-St-Etienne motocycliste du 18 juin prochain, est convoqué en réunion extraordinaire le jeudi 11 mai à 20 h. 30 précises, aux Colonnes, Siège du S.M.F. Ordre du jour : 1) Désignation des Commissaires Sportifs. 2) Organisation des contrôles. 3) Fête motocycliste du Vel d'Hiv' du 18 juin.

AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITE

CALENDRIER TOURISTIQUE ET SPORTIF POUR 1950

3 Septembre : Concentration Moto (papier). 10 Septembre : Participation course de côte du M.C.L. 24 Septembre : Course de vitesse sur piste 2 A.M.C.C. 1er Octobre : Concentration de fin de saison. Octobre : Participation à Nice-Paris. 15 Octobre : Banquet annuel A.M.C.C. 15 Décembre : Assemblée générale A.M.C.C.

■ M.C. BAGNOLAIS. — A l'occasion du Moto-Cross d'Avignon, le Moto-Club Bagnolais (Gard) avait organisé une sortie en groupe qui fut des plus réussie. En dépit de la concurrence du Championnat de Boules, c'est un nombre imposant de motos et sidecars qui s'élancèrent sur la route d'Avignon, encadré par les dirigeants.

Le temps était magnifique et le spectacle des meilleurs spécialistes français de moto-cross bagarrant sur l'excellent circuit du Montagné souleva l'enthousiasme de l'immense foule accourue de partout.

L'organisation du meeting, assurée par le Moto-Club d'Avignon dont tous les dévoués dirigeants étaient sur la brèche, était impeccable. Bref, une excellente journée de sport motocycliste qui fit souhaiter de voir bientôt sur le même circuit nos as français aux prises avec leurs collègues étrangers.

Le retour se fit dans d'aussi bonnes conditions que l'aller et chacun se félicita d'avoir participé à cette sortie, se promettant de recommencer à la première occasion.

■ M.C. VICHY. — L'A.M. du Bourbonnais et particulièrement le M.C. Vichy seront heureux d'accueillir tous les clubs qu'une visite à Vichy pourrait tenter. La saison y sera spécialement brillante en raison du festival du cinéma, l'animation y sera grande et c'est un tout petit détour de 14 kms sur la grande roue de la Côte d'Azur.

Des prix spéciaux seront réservés dans notre Hôtel de Motards, et nous ne croyons pas utile de rappeler qu'une cordiale entente et une grande sympathie unissent rapidement tous nos clubs.

■ SIDECAR-CLUB DE FRANCE. — Avec le mois de mars, le Sidecar-Club de France a repris toute son activité pour la saison 1950.

Activité touristique pour commencer, puisque la première sortie de l'année a eu lieu sur Beauvais le 26 mars dernier et, depuis, elle n'a pas cessé. Chaque dimanche apporte aux membres du S.C.F. les joies et l'agrément d'une sortie dominicale en groupe et sous le signe de la plus parfaite camaraderie.

Nos coureurs ont repris le guidon depuis le 2 avril dernier, date des épreuves éliminatoires du Bol d'Or et auxquelles la S.C.F. avait engagé trois conducteurs. Elles furent un succès pour ses couleurs puisque :

Méry s'y classa 1er en 600 cmc. sidecars et 4e en 500 cmc. solo. Lamontagne 1er en 300 cmc. solo. Foulon 2e de la même catégorie.

Le calendrier touristique s'établit comme suit, pour le mois à venir :

14 mai : Châteauroux. 21 mai : Orléans.

Les réunions du club ont lieu tous les 15 jours, les premier et troisième mercredi du mois, à 21 heures, au siège social : Café « Le Balagny », 79, av. de Saint-Ouen, Paris-17e.

■ M.C. D'AUVERGNE. — Réunion du 7 mai : La réunion de Clermont-Ferrand a obtenu un magnifique succès. Résultats :

Vitesse pure : 1. Marnay ; 2. Paulot.

Course des 125 cmc. : 1. Lombardy ; 2. Valeyre fils ; 3. Valeyre père ; 4. Mathieu ; 5. Gioux (tous membres du MCA).

Ces coureurs très près les uns des autres. Mathieu, recordman du Bol d'Or, aurait pu fournir le vainqueur sans un accident mécanique ; certains tours accomplis à plus de 95 kmh., On devra compter sur l'équipe des 125 du MCA qui sera encore redoutable cette année.

Moto-Ball. — Un match de moto-ball comptant pour la coupe de France opposait l'équipe de Villefranche à celle d'Aix. Les hommes de Revin furent vainqueurs par 1 à 0 après une partie qui enthousiasma les spectateurs.

Acrobaties. — Pour terminer ce magnifique programme, Dauzat et Lombardy, membres du club, firent des prouesses d'acrobatie. Leur forme actuelle peut leur permettre beaucoup d'espoir.

Activités futures. — Le MCA organise le 18 juin son premier Circuit de Vitesse Amateur d'Auvergne. Nul doute que sur son circuit des Boulevards, particulièrement rapide, des performances magnifiques seront réalisées par les meilleurs ; le classement compte pour l'attribution du « Brassard de Vitesse ».

Les coureurs seront sélectionnés en tenant compte de leurs performances antérieures. Prime de départ intéressante et de nombreux prix allant jusqu'à 10.000 fr. Parmi ces catégories est prévue une de sides sans limitation de cylindrée.

Saint-Paul-Motos, 1, rue de Rivoli, ARC. 71-46, cherche :
1° Mécanicien mpto très sérieuses références.
2° Très bon vendeur motos, équipements et accessoires.

■ CLUB OLYMPIQUE DE BILLANCOURT. — La section moto du C.O.B. a organisé le dimanche 23 avril son premier Rallye de Régularité de l'année, le Rallye du Printemps, disputé sur 81 kms avec arrivée à Meulan. Les trois principaux clubs représentés, l'U.S.M.T., le Moto-Club de l'Est et le C.O.B. se partagèrent les places d'honneur comptant pour le Championnat de Rallyes 1950 de l'A.M.F.

Section du C.O. Billancourt au départ du Rallye de Printemps.

■ M.C. PHOCEEN. — Résultat du grand gymkana motocycliste qui s'est déroulé le 1er mai sur la Canebière à Marseille (10 premiers) :

1. Romano (AMM) ; 2. Suribas (AMM) ; 3. Ascensio (AMM) ; 4. Oliva (MCP) ; 5. Falco (MC Toulon) ; 6. Pergamenter (MC Phocéen) ; 7. Tomatis (MC Toulon) ; 8. Douard (MC Phocéen) ; 9. Combre (AMM) ; 10. Trident (MC Phocéen).

Sidecars : 1. Tomatis (MC Toulon) ; 2. Federici (MC Toulon) ; 3. Gandolfi (MC Phocéen) ; 4. Romano (AMM) ; 5. Seyssaub (MC Phocéen) ; 6. Cuniberto (MC Phocéen) ; 7. Gauthier (MC Phocéen).

Concentration : Coupe de l'Amitié Motocycliste : M.C. de Toulon. - Coupe de la Ville de Marseille : M.C. de Toulon. - 1 plaquette plus grand nombre de side : M.C. de Toulon.

Gymkana Coupe : 1. M.C. de Toulon. 1 plaquette 1re dame : Mlle Tavan Jeannine.

■ MC ROCHELAIS. — C'est le dimanche 7 mai, par une température idéale, et devant une « chambrée » qui dépassait les espérances des organisateurs, qu'eut lieu le 2e Moto-Cross Surgérien qui obtint un très vif succès.

Sur un terrain très dur, avec un tracé impeccable aux nombreuses difficultés bien étudiées, la foule littéralement emballée eut l'occasion d'assister à un spectacle de très grand sport.

Le M.C. Rochelais qui ne perd jamais une occasion de prouver sa vitalité sur tous les plans sportifs (fêtes, circuits, rallyes, moto-cross, etc.), marque un point de plus, mais il faut noter le complet dévouement de tous les camarades de la section de Surgères qui ont tout mis en œuvre pour s'assurer la réussite.

Le grand vainqueur de la journée fut Barat, de Tours, qui bien qu'ayant cassé son cadre à l'entrainement le matin, avait réparé rapidement et s'adjugeait l'après-midi trois places de premier et le record du tour.

En hors-programme, une magnifique exhibition de l'Ecole Militaire du Train de Tours, supérieurement conduite par le très sportif Capitaine Nicole, qui ouvrit le circuit dans une déconcertante démonstration de « Jeep ».

RESULTATS

Prix de l'Aunis (75 à 125 cc.) : 1. Gilbert, de Surgères, les 8 kms en 18' 45" ; 2. Gonzalès (MCB) ; 3. Reaux (MCB).

Prix A. Turpin (125 à 250 cc.) : 1. Barat (Tours), les 4 kms de finale en 7' 30" ; 2. Faye (MCL) ; 3. Valette (MCL) ; 4. Bonnin (MCB) ; 5. Bernard (MCC).

Prix A. Yoannou (250 à 350 cc) : 1. Barat (Tours), les 6 kms de finale en 8' 40" ; 2. Denis (MCL) ; 3. Bonnet (Surgères) ; 4. Mandin (MCC) ; 5. Bernard (MCC) ; 6. Bonnin.

Prix de Surgères (350 à 500 cc.) : 1. Barat (Tours), les 6 kms de finale en 8' 43" ; 2. Denis (MCL) ; 3. Molz (Surgères) ; 4. Cazanne (Surgères) ; 5. Charpentier (MCC) ; 6. Lépine.

■ M.C. DE MEKNES. — *Sortie d'Ifrane.* — La sortie d'Ifrane du 30-4-50 a connu un succès complet. De nombreux spectateurs, venus de tous les centres, ont suivi les manifestations très spectaculaires que comportait le gymkana.

Classement général : 1. Piconco ; 2. Beaujean ; 3. De Phillipo ; 4. Martinez ; 5. Maury ; 6. Chenevas ; 7. Thenery ; 8. Domingo ; 9. Pedro ; 10. Cano ; 11. Parat ; 12. Bougema ; 13. Andreo ; 14. Vergas ; 15. Viegas.

NOS PETITES ANNONCES

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

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

SIDE Bernardet sport impec. prix 32. ALEXIS 143 r. J. Jaurès, Puteaux (dim. matin).

AUTOMOTO 350 culb. bon état mar. 65000, vis. t. jour. BADIN 17 av. Reille-14e.

ZUNDAPP K 500 impec. 155. LAY, 24, r. Balzac, Asnières.

MOTOBECANE D45 4 t. lat. 2200 kms parf. ét. dble empl. 60000 av. compteur. Dargaud 33 bis rue Glatz, Asnières, les sam. et dim. matin.

SIDECAR Dollar Bufflier sp. 5 cv cul. urg. px 95. HAMEL 27 r. Dr Potain-19e. Lou.69-40

FN 500 lat. b. ét. méc. av. side + 1 pn. nf. VINEY 100 bis rue Ordener-18e. Tai. 92-90.

600 NORTON état neuf 130. LAJUDI 6 r. E.Renan Issy-Mx

NORTON 500 16H b. ét. 65 r. Olivier de Serres-15e.

NSU 350 supcul. 4 v. ét. nf MABIL 7 t. av. St-Mandé, Did. 23-52.

MATCHLESS 350 c. nve tr. b. aff. Fournier 46 r. La Boëtie

500 NORTON 16 H b. ét. Café 8 r. L. Sampaix. Bot. 57-83.

URG. New-Map 500 cul. side vis. de 4à5h. 85000. Le Meur 9 r. de Belleville, 19e.

PART. vends BSA M20 luxe neuve. DEF. 17-98.

PART. v. BMW R12 av. side 6000 kms. BENCHIMOL 6 impasse Curé, 18e.

BMW type R12 ét. nf px 195. f. tél. Ducret 34r. Réaumur-3e

NORTON 500 lat. 16H 4 vit. sél. ét. nf, s'adr. 30 bd Henri Sellier, Suresnes (Seine).

SIDE Simard 1 pl. 1/2 av. ou ss BMW R12 impec. Avisse 6 r. République, Romainville (S.).

500 lat. 4 vit. M.G. side Ber. 90. s. rend-vs. POR. 11-27.

A. V. 2 sides 350 et 750 cc. PICAULT, Les Essarts (SO).

NSU 500 culb. sup. cul. ent. rév. 3000 kms impec 140. Vis. t. l. j. ALLOU 24 r. du Mal Ney, Vigneux s. Seine (S.O.)

ARIEL 500 culb. 4 v. GOLAZ 79 av. d. Ternes. Etc. 64-64.

BSA 5 CV culb. AX3 av. side b. ét. cplt 130. ou éch. ctre Simca-5, 21 r. de la Pierre Levée, Paris-11e (19 h.).

CSE dble emploi v. superbe Motob. 350 cul. px int., 15, rue Ernestine, Paris-18e.

SIDE 500 RD Terrot Bernardet 48 t. b. ét. CREPIN 16 r. Paroisse, Versailles. Ver.43-48

BSA 5 cv ét. nf 238 rue de Fontenay, à Vincennes.

PART. v. Matchless f. tél. sél. c. nve. MIDROIT 7 r. Guichet Clichy 18 à 19 h. sam. t. jour

BMW R12 nf ou R11 b. ét. méc. Boury 55 r. Montmartre ap.6h.

SIDE Saroléa 500 impec. urg. 130. Tomezyk 61r. Cl. Bernard

A remonter et épaves BMW DKW Norton BSA Peug. Terrot etc... Laugier 7 r. F. Faure, Vincennes. Ecr. av. timbre.

CAUSE double emploi Guiller AMC 175 p. encor. immatric. 135000. PUINEUF 3 bis Square Lamartine. TRO. 02-69.

SPLEND. DKW 350 NZ 4 vit. sél. cme nve orig. px 145000. Gauthier 73 r. Rébeval-19e.

MOTOBEC. 4 cv 2 t. b. ét. méc. t. sad 48000. Baudoin 22 r. Vieille du Temple, 4e.

HARL. DAVID. luxe cme nve imp. 75 cc. Ninelon Tre. 31-52

600 SAROLEA culb. susp. AR 130. side Bufflier dr. 25000. vis. ap. 18 h. sam. ap. m. dim. tte la journ. PIEL 12 bis rue du Petit Bois Saint-Maur.

GN.-RH. 250 Junior à roder. PAISSOT 3 r. Alma Asnières.

PEUGEOT P 107 équip. b. ét. bs px repr. Velosolex ou pet. moto. MONATE 4 Square Dordogne, Paris-17e.

VELOCETTE K 350 culb. ét. nf émail. chr. mot. à rod. Luciani Gde Forestier Clamart.

FN 500 av. side ét. nf 22 r. A. Ledoux Courbevoie apr.19h.

SID. Précision nf. Pas. 06-40.

750 cc BMW orig. R73 parf. ét. gar. 260000. Duvot 60 bis r. des Entrepreneurs Paris-15e.

C. dép. étr. part. v. Vincent HRD nve mod. c. régl. Lightng spéc. d'usine 420. Dermien 5 r. Ed. Detaille, Billancourt.

TERROT 350 side Pas. 06-40.

SIDE Norton 16H méc. impec. Peugeot P 107 b. ét. Legras 4 r. du Bignon, Champigny (S)

SIDE Précision tourisme bon état. ALESIA 34-40.

DIRECT. Terrot. 350 culb. typ. Sport t. b ét. px 95. RENE 78 rue Gabriel Péri, Ivry.

TERROT 500 lat. Monobloc. THELY 42 r. Descartes-5e.

ARIEL 350 culb. Charlot 237 av. Daumesnil, Paris-12e.

500 TRIUMPH 2 cyl. parf. ét. 170000. PORRET 26 r. Joseph Bara, Romainville.

V. VAP 4 jus. rod. c. nf av. ou s. vélo vis. le soir. R. Dufour 5 r. G Mocquet Malakoff

TANDEM ex. ét. av. mot. Vap 4 nf 45000. BORDE 65 r. Concorde, M. Alfort (S.) ap. 19 h.

V. ou éch. c. pet. cyl. belle moto 500 culb. ent. éq. vis. 18 h. sf sam. dim. NARD 4 r. de Jouy-4e (métro St Paul).

SPEED twin Triumph état impec. Bas prix. ABADIE, 90 rue des Archives.

FN 350 culb. tansad sél. pns nfs 70. SILLIERE 49 bd Lorraine, Clichy, lundi excepté.

TRIUMPH 350 cul. neuve gar. 200. DEK 15 rue Félix Mathieu, Saint-Maur.

TRI Peugeot av. tansad bon état 60000. tél. Ménil. 70-45.

V. ou éch. c. pet. voit. Norton 16H t. b. ét. av. ou ss side PAYRANDEAU 22 r. Ste Marguerite, Pantin.

200 NSU parf. état. Coiffeur 12 av. Rapp-7e. Inv. 77-47.

Matchless 350 culb. tél. Meunier 21 r. J. d'Arc Villemomble

SIDE Terrot 500 lat. 4 vit. 8000 kms 130000. Tru. 18-22.

NORTON 16 H 500 cc 100000 Souquet 4 r. Christine-6e.

NORTON 500 cc. ACT 125000 SOYER 92 r. Rochechouart-9e

TERROT 350 lat. bn ét. pns nfs t.-sad sacoches px int. Trognon 185 av. M. Bizot-12e

Side BMW 750, 27 r. St-Maur

MOTORETTE Terrot tr. b. ét. 221 r. Lafayette (Pédicure).

FN 350 lat. parf. ét. 55000 PREVOST 180 r. Pyrénées-20e

SIDE 500 culb. impec. 110. PREVOST 180 r. Pyrénées-20e

ZUNDAPP 198 cc nve 110000. PREVOST 180 r. Pyrénées-20e

350 DKW NZ 4 vit. sélect. état nf. ICHARD 4 rue Greffulhe Levallois, dim. lundi matin.

TR. urg. Triumph T. 106 imp. BRAY 9 r. Vauvilliers, 1er.

NORTON side impec. 130. Bernard 97 bd de la Gare-13e.

DOLLAR 500 culb. side Bern. KRIEG 11 r. Saussure-17e.

4 CV Terrot b. ét. Nicolas 26 r. Lepeu Projetée Paris-12e.

SUP. attel. Indian px intér. vis. 4 r. d'Alsace, Levallois.

PART. v. Gn.Rh. 250 Junior 1939 vis. Garage St Maur 79 r. Saint Maur, Paris-11e.

DKW 350 SB très bon état Pelletier Chambry (S.-et-M.).

TERROT 125 culb. équipée. 2, rue de Sèze, Paris. 80000.

VELOM. Prester Jonghi exc. ét. 45. MAX 42 av. Gobelins

TANDEM mot. Diem rodage 1 ch. 600. PERREY 9 passage Kracher-18e, ap. 19 h. 30.

SIDE René Gillet 750 parf. ét. 110000. SUBTIL 36 rue Paul Dekock, Paris, 19e, dim.

TRI Peugeot parf. ét. pns et chambres nfs vis. sam. BOUTIN 251 r. Marcadet-18e.

250 OSA Liberty 2 t. 2 v. 3700 kms état nf acc. 65. Renault 130 r. H. Barbusse Argenteuil

SIDE Précision ét. nf cais. commerc. S'adr. M. FERRIERES 1 bis rue Bleue, Paris.

V. ARIEL 350 culb. f. télesc. HAUPAS 27 rue Danton, à Gennevilliers (Seine).

DS MALTERRE AMC 150 TM8 1949 1800 k. susp ar. imp. 100. DUPIL 64 r. Jean Jaurès Gennevilliers (Seine).

NSU 600 Bernardet 49 impec sup. cul. pns nfs ens. ou sép. Lejars 96 av. Phil. Auguste-11e

DOLLAR 350 culb. pf. ét. pns n. ou éch. c. vélom. Galopin Plouy Troissereux (Oise).

BMW R35 350 cul. f. tél. 4 v. b. ét. éq. 130. FOUQUET 10 r. J. Jaurès, Villejuif (Seine).

JONGHI 125 sél. 3 v. 2000 k. imp. 67500, 152 r. Paris Lilas

NORTON 500 cul. 4 vit. sél. sus. av. ar. chr. imp. vd ou éch. Simca déc. PERRY 19 r. Angoulême, Versailles 14-47.

DKW 500 cc 5 cv 2 cyl. gar. 4,5/100 kms type SB 500 ét. nf vis. 35 r. de Lyon. DID. 05-80 de 9 à 12 et 14 à 18 h.

VELOCETTE 350 culb. nve en rod. DASPRAT 3 r. Dante-5e.

SIDE Précision seul état neuf Bot. 46-41 av. 13 h.

SIDE Terrot RGAS 500 culb. 4 roues 130000 fr. BREYSSE 4 rue Lavieuville Paris-18e.

DKW 500 NZ 2 cyl. 4 v. susp. AR av. side Précis. 150000 ou éch. c. voit. POULET 138 ter av. Ledru Rollin, Perreux.

M. GOYON 500 culb. av. side Bern. mot. nf 130. VIENNE 3 r. Lilas Châtillon s. Bagneux

INDIAN 500 side px int. ou v. Terrot RSSE 500 side t. b. ét. AUFRERE, 36 r. Sibuet-12e

SUPERBE DKW imp. NZ 350 s'ad. 46 r. de la Jonquière-17e

SIDE Motoconfort 500 tr. b. état 100000. CASPILLEAU 69 rue Marx Dormoy, 18e.

500 TERROT culb. RGST f. tél. susp. AR 4 v. sél. c. nve éq. chrom. ss gar. rlé 2000 k. cse ach. voiture 175000. Vis. 18-20 h. et dim. Dr MALLET 24 bd Arago-13e.

NORTON 16H luxe 1949 nf compt. t.-sad, Teinturerie 99 av. de Paris St-Mandé (S.)

MOTOBEC. 100 4 t. double empl. CORNET tél. MIC. 26-95

MG LS4S 350 culb. rep. Harley. Conc. 164 av. Clichy-17e.

NORTON 16H imp. repr. vélom. Bousquet 5 r. Pôle Nord, 18e.

JONGHI 350 culb. c. nve 115. PICHOT, tél. Robinson 06-34.

SIDE Bernardet nf mod. 49. BOURON à Nangis (S.-M.).

SIDE 500 Terrot impeccable 135000. LELOIR, 48 rue D. Casanova, Saint-Denis, après 18 h. et samedi.

SAROLEA 48 AS 350 lat. 7000 k. 4 v. sél. f. tél. 18 h. 20 h. Tripet 50 bd M. Bertheau, Sannois (S.O.).

TERROT 4 cv lat. b. ét. pns nfs 80 rue André Joineau, Pré Saint Gervais.

SOYER 500 Jap L. impec. éq. side Bern. px 90. vis. 18 h. Reversat 62 r. Jonquière, 17e.

SAROLEA 500 culb. 4 vit. sél. ét. neuf chrom. BOURON à Nangis (S.-M.). Tél. 215.

MAGN. Harley 750 av. ou ss side Simard 1 pl. 1/2, le tt ét. neuf gd luxe. Facilités. CLUZET rue Cajard, Agen.

BMW R47 side Carpio grand tour. 500 2 cyl. pns acces. nfs parf. état, 125000. Bellanger, 42 r. Garenne, Livry Gargan.

SAROLEA 600 lat. sél. 4 v. impec. side 1 pl. 1/2 rout. équip. camping 135. Ducourau Avoines, par Ecouché (Orne)

500 DWK SB bicyl. parf. ét. ZAKAREWICZ 11 rue Arc de l'Agneau, Avignon.

750 R. G. susp. arr. 4 vit. 4 1/2 gar. impec. SELLIER, La Grande Paroisse (S.-M.).

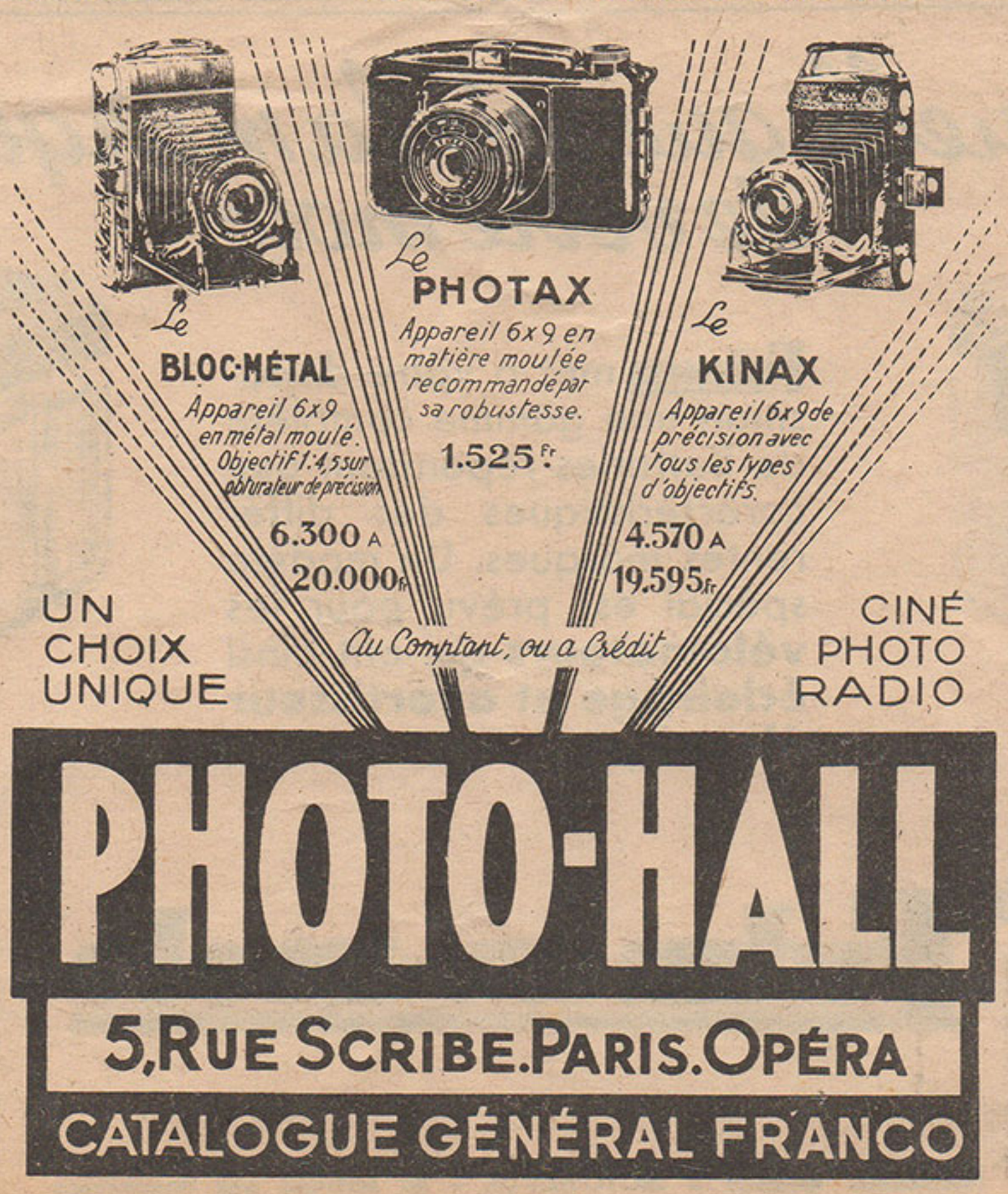
ARIEL 350 toute équipée, 125000. DOUBLET 54 rue Jules Ferry, Beauvais (Oise).

TRIUMPH 350 all. 2 t. 4 v. sél. Gervois 53 r. J.J. Rousseau, Asnières (apr. 19 h.).

VENDS side Bernardet 26000. Tiéchart 30 bd M. Marchand, Courbevoie vis. 18h.30 ch. j.

SUP. DKW 190 cc. état méc. impeccable. MAL. 06-58.

INDIAN 1200 susp. AR mécan. parfaite d'origine. VERMUSE, r. du Quai, Estaires (Nord).



SIDE 750 R. Gillet, Marchal 5 r. Garibaldi, Suresnes.

175 MOTOBEC. 4000 k. ét. nf sac. taxe 133. cédé 108. Per. 38-72 hre trav. Hildebrand.

NSU 250 supercul. 44 4 vit. sél. pns nfs 5000 k. orig. caus. dép. ét. marc. parf. 3 l. Carion 6 r. St Pierre Mouvaux, Nord

V. ou éch. moto 750 7 cv XA2 Gn. Rh. 1939 ctre pet. voit. Vandomme, 550 Chaussée Jules Ferry, Amiens (Somme).

MOTOBEC. 500 supercul. 47 imp. chr. tél. 142 Ezanville.

ENS. Terrot 500 side orig. luxe 1949 4000 k. CAPIFALI 42 r. Thiers, Nogent. TRE. 39-56

PART. v. Peugeot 125 t. b. ét. pns nfs. Baratier Mar. 47-90.

NSU 250 culb. 90. Terrot 350 culb. sél. 4 cv 65. Epave 600 Zundapp 750 Terrot V4. Gosselin N.D. du Touchet (M.)

URG. v. Gnome 750 X side 90000. REYNAUD 56 r. Saint-Nicolas, Romans.

HARLEY 750 parf. ét. Dupont 1 r. Deville, Tarbes (H.P.).

350 TERROT culb. ét. nf side Bufflier. Grés. 35-40.

350 DKW 4 v. ét. neuf 130. vélo mixte parf. état 12. le dim. DECRESSIONNIERE, 61 r. Wallace, Puteaux (Seine).

TRIUMPH angl. 350 cc culb. 4 vit. sélect. Défense 33-27.

JE LIQUIDE 500 culb. 2 cyl. card. 250 4 tps 1 moteur Villiers le tt bas prix, s'adres. Roudaire, St-Ours (P.-de-D.).

MB 100 cc 2 t. parfait état pneus nfs prix int. ROBERT 21 pas. Pékin-20e. Mén. 54-07

TAND. Derny ét. nf. Pochon 29 rue Pasteur, Montrouge.

HARLEY 42 WLA état neuf sacs p. brise selle bipl. 220. LANDERER, 45 rue Saint-Dié à Strasbourg (Bas-Rhin).

A VENDRE Dax 350 culbutée très bon état, 70000. GALEYRAND Paul, place de la Mairie à Coubron (S.-O.).

SANDFORD Ruby 6 cv 4 cyl. culb. impec. tous essais 19h 30 Faucon, 20 r. Oudry, 13e.

TERROT H pns ch. nf t. sad b. ét. 60. Leroy 22 r. du Roule

SIDE Terrot 500 RSSE ét. nf NSU 250 sup. cul. à enlever 350 et 500 allem. et anglaise dispon. BATIGNOLLES Moto-Auto 38 rue Saussure, 17e.

PART. 500 superc. Motobéc. sél. imp. BARTAIRE Log. 415 Gr. C. Cité Oiseaux, Bagneux

SPLEND. Indian 1200 mot. ref. peint. chr. 2 phares 2 klax. gard. b. flasq. px int. Evensen 11 av. Gal Leclerc, Alençon. Tél. 36, vis. tous les jours.

BERNARDET Sport b. état, bas prix. Tél. VAU. 66-44.

P 105 350 culb. b. ét. px 45 95 bd République Châtou (SO)

SIDE G. Herstal 500 culbut. tr. b. ét. pns nfs. CASTELDI 7 all. Clémencet, le Raincy.

250 NSU culb. f. tél. 4 v. sél. 40 av. Pte d'Asnière-17e soir

TRI Peugeot méc. neuve 38. SANTIS 15 r. V Hugo Levallois

R. ENFIELD 350 cc culb. ref. à nf à vdre ou éch. contre plus forte. Bot. 69-88.

SIDE 25000 Motob. 350 lat. 55. b. ét. DESPOIS 111 r. Haxo.

ECH. DKW 500 NZ 2 cyl. susp. ar. c. pet. voit. Vds Moser 175 culb. Solex b. ét. vis. ap. 19 h. sam. dim. tte journ. 46 r. René Dorme, Le Bourget

V. 350 Peugeot culb. sél. b. ét. ctre pl. forte. BYLLIEZ rte Versailles, Essonnes (S.O.).

TERROT EP 125 cc 4 tps tte éq. heures repas. Mar. 40-06.

BMW R5 ét. gén. imp. Guillot 131 r. Championnet-18e.

TERROT 175 2 t. 1939 parf. ét. 37 r. Laffitte, apr. 18 h.

TERROT 500 mod. 46 av. side prix 95. VACQUIER, 55 rue Tocqueville, 17e.

MOTOBEC. 250 B33 parf. ét. TSA éclair. électr. à enlever. RANCHU 20 r. Fs Bonvin-15e

PEUGEOT 55 parf. état. Tél. Pro. 42-51, M. Langevin.

BMW R12 parf. ét. 140000 f. Inizan 42 r. Chemin-Vert-11e

MB 500 supcul. 46 side Bernardet prix 115. VACQUIER 55 rue Tocqueville-17e.

SCOOTER Bernardet nf 200 k. cause cht situation. BOGGIO, Turbigo 91-40 (prix 140.).

PEUGEOT 2 cv 2 tps 2 vit. mot. nf bs pns 40000. Bimont 19 r. Guénegaud, Paris, 6e.

ALMA 150 imp. Velosolex b. ét. COURTOY 101 rue de Sèvres, 6e. 19 à 21 h.

Zundapp DBK 250. Lebrun 30 r. Sablonville, Neuilly sur Seine.

SIDE seul. TAPISSIER 8 bis rue Jonquoy, Paris, 14e.

SIDE Bufflier impeccable pour 500, 105 rue du Moulin à Vent, Montreuil (Sene).

NORTON 16H 500 105000. Giat 4 pl. Dr Roux, Gennevilliers

500 INDIAN impec. Provost 4 r. Toudic (métro République).

250 PEUGEOT P105 culb. 40. 15 r. V. Hugo, Levallois (S)

HARLEY 750 MP impec. Prix 135000. Tél. Roq. 51-44.

TERROT RGAS 500 nve av. side DKW SB b. ét. 350 SAISON 11 av. Emile Blanchet, Viry Châtillon (S.O.).

V. TERROT 175 rem. nf 35000 GUYOT 43 r. Maronites-20e.

GN. CV2 side Simard sup. ens. 180000. METRAL 9 r. du Pont Blanc, Aubervilliers.

PART. v. c. dép. side Précis. BMW R6 t. b. ét. gén. Ecr. Grisard 112 r. Lamarck-18e.

500 GILLET HERSTAL culb. f. tél. orig. 800 kms Bernardet neuf. Tél. AVR. 33-31.

BMW 400 culb. cardan ent. orig. t. b. ét. S'adr. Concierge 5 r. Garancière, Paris-6e.

VELOM. Terrot 3 v. b. ét. 35. 15 r. V. Hugo Levallois (S.)

NORTON 16 H imp. Dupuy 23 r. Médéric, Rosny. Nord 96-90

PUCH 250 ét. nf 4 v. sél. All. Delco t-s. av. mot. boite roue arr. four. AV rechang. LEBEL 61 r. du Commerce Paris-15e

PONEY M. Bec. ét. nf 3000 k. px int. Combemorel 102 r. de Suresnes, Nanterre (Seine).

MOTOBECANE R46 C 350 culb. sortant usine, pas roulé, pas immatr. double empl. A. JUIN Saint Loubès (Gironde).

MOTOBECANE 350 culb. 1950 f. tél. susp. ar. 1500 k. impec. JULIEN 9 av. C. Cloarec Bois Colombes ap.18h. et sam. ap.m.

SUP. Terrot 500 lat. R.D. pn. mot. bat. neufs 130000, voir CHENOT 15 Cité Dupont-11e.

VELOM. Alcyon 100 cc b. ét. Ecr. pour p. rend. vous C. BATIER 4 r. M. Duvernet-14e

G. HERSTAL 500 culb. susp. ar. 4 v. sél. parf. ét. part. 18 h. 59 r. Charles Nodier Pantin

PEUG. 125cc 4 v. sélec. compt. klm. avert. puis. ét. nf. DEWEERDT 27 r. Eglise Antony

NORTON ES2 origine. DOUBLARD 4 r. Blanche Enghien

V. 750 René Gillet 2 cyl. b. état prix intér. PAYMAL Jean Louvemont (Haute Marne).

DS MALTERRE 500 cul. av. ou ss side pare-brise cap. 3 pns nfs. Pain Vausseroux D.S.

GNOME-RHONE D4 avec ou sans side. Essais toute distance, THEIL LAMOTHE, à Cahors (Lot).

BONNE affaire 515 Peugeot av. side Bufflier impeccable, à crédit. Ecrire Photos VANHOVE, Bellevue Guéret.

ZUNDAPP 800 tr. b. ét. HAUDUCŒUR 111 bd Brune-14e.

350 NSU culb. et NSU 97 cc vis. M. PERRIN 48 r. de Pontoise, Méry s. Oise. Tél. 62

MATCHLESS 350 civ. ent. orig. ét. méc. impec. prix intéres. DUCHE 10 av. Gourgaud-17e.

V. BMW R12 6000 k. imp. av. ou ss side Bernard. nf 185000 voir ou écr. Cornic 44 r. Abbé Bourbon, Romainville (S.).

BMW 750 R12 nve pièc. rech. 170000. TRIAUD 14 r. du Puisard, Gennevilliers.

ECHANGES

500 culb. 4 v. sél. c. pl. faib. Ecr. Café Bob 80 r. P. Brossolette, Châtillon s. Bagneux.

V. ou éch. c. pet, voit. 750 R. Gillet s. Bernardet rlé 3000 k. Ecr. Roux, 40, r. Durantin-18e

V. ou éch. car. champt. Walther 22 LR Sportmodel dern. mod. œilt et haus. trip. magn. lun. 31 cm Goërz 2 3/4 X nb. acc. ens. raris. jum. pr. al. + diff. si néc. contre moto fr. réc. ou étr. télesc. préf. LENOACH 23 r. Texel P. XIVe

V. ou éch. cont. mot. 17 CV Bugatti cond. int. b. ét. FAGEDET 15 r. des Ardennes-19e

FONDS DE COMMERCE

IMPORTANTE AFFAIRE : Cycles, Autos, pièces détachées gros, banlieue proche Paris, important local magnifique stock chiffre affaires 30 M. faire offre à C.E.P.P., 82, rue Saint Lazare, Paris, qui transmettra.

A VDRE fonds de commerce av. stock pièc. dét. motos et acces. Bien situé Paris 17e. Pet. loyer, long bail. A céder *de suite. Ecr. à Moto-Revue* av. mention H.D. à transmet.

ON DESIRE ACHETER

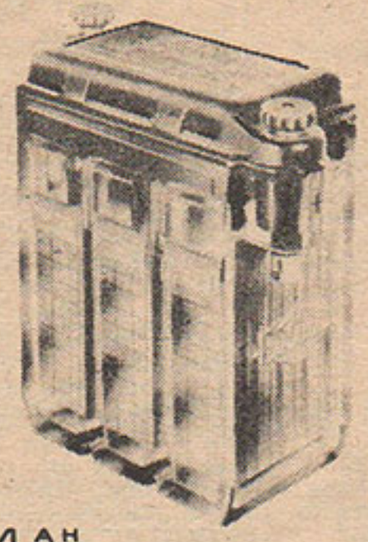
CHERCHE achet. M3 BNC CGSS ou Rally. Ecr. px ét. et photo. Dupont 4 r. du Gal Malleterre

ACHAT de ttes motos réc. au meil. px. Dispon. pns chaines nbx pignons étrang. Batignolles Moto-Auto, 38 r. Saussure

CH. épave G. R. ou FN 350 vds moteur bloc 2 v. Automoto 175 Poste soud. autog. Louchet 19 rue Clémenceau, Meulan.

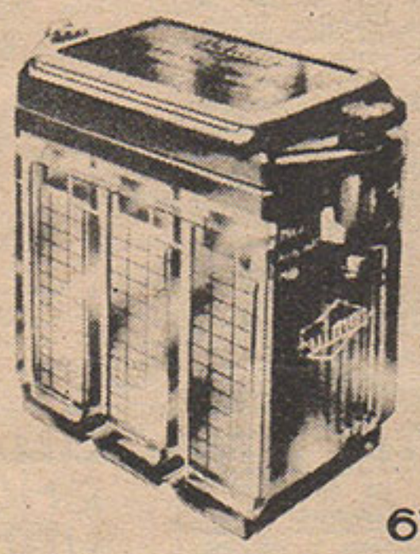
ACH. DKW 97 cmc. ou pièces EBER 17 pass. Raymond, 13e.

Quelle que soit la marque de votre moto



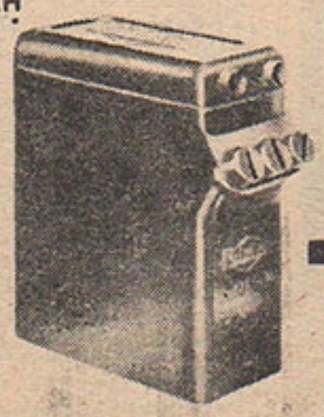
6V. 14AH

Fulmen met à votre disposition une gamme complète de Batteries répondant aux caractéristiques des différentes marques. Un modèle spécial est prévu pour les **vélomoteurs** qui ont ainsi **éclairage et avertisseur électrique.**



6V. 24AH

6V. 7AH



Fulmen-moto

6V. 7AH

CH. Zundapp hors d'us. type KS 600 préfér. Ecr. Fernand 15 r. Gal de Gaulle Ablon, SO

VOITURES A VENDRE

7 cv AMILCAR gd spt moteur culb. ét. nf, je repr. moto réc. ou vélom. 85 r. Julien Lacroix

VOITURE SPORT
AUTO UNION 10 CV compres. BMW 326 car. course. Sceaux 204 rue de Belleville-20e.

PET. voit. 2 pl. cab. ou cam. René HOUPIEZ, Juziers (SO)

V. Morris Ruby 6 cv culb. 2 pl. carr. course px int. GASNIER 16 r. Petits Champs-2e

BEAU Sandford flat-twin 960 cc perm. moto, plus offr. vis. après 16 h. PETITJEAN 50 r. de Gentilly, Villejuif.

DARMONT spéc. 6 cv 3 roues parfait état général. DUREUX, Gray (Hte Saône).

AMILCAR M3 4 v. cabr. déc. 4 pl. parf. ét. gén. rep. moto ou vélom. 85 r. Julien Lacroix

SANDFORD sport alu mot. Ruby 6 cv ét. nf à part. de 19 h. 15. Valler 44r. St-Placide-6e

FIAT 6 cv roads. moteur culb. tr. rap. impecc. 240. HOUERY. ITAlie 29-31.

AFFAIRE rare Bugatti gd spt 10 cv méc. ent. rév. je ferai repr. bel. moto réc. 85 rue Julien Lacroix, Paris-20e.

LOCATIONS

ROADSTER, De Rovin, New-Map. Vente. Location, 30, bd Henri Sellier, Suresnes.

DIVERS

CYL. pistons R12 or. neufs, siège Mérat neuf. ALE. 34-40.

V. moteur DKW 350 NZ ét. nf Boulang. 129 Bd Charonne, 11e

V. moteur DKW 350 NZ b. et. MASSON 104 r. Erlanger-16e.

V. moteur 500 cc culb. ref. turb. air 3 vit. delco kick. démar. corde maniv. parf. ét. Malki 143 av. Italie sf lundi

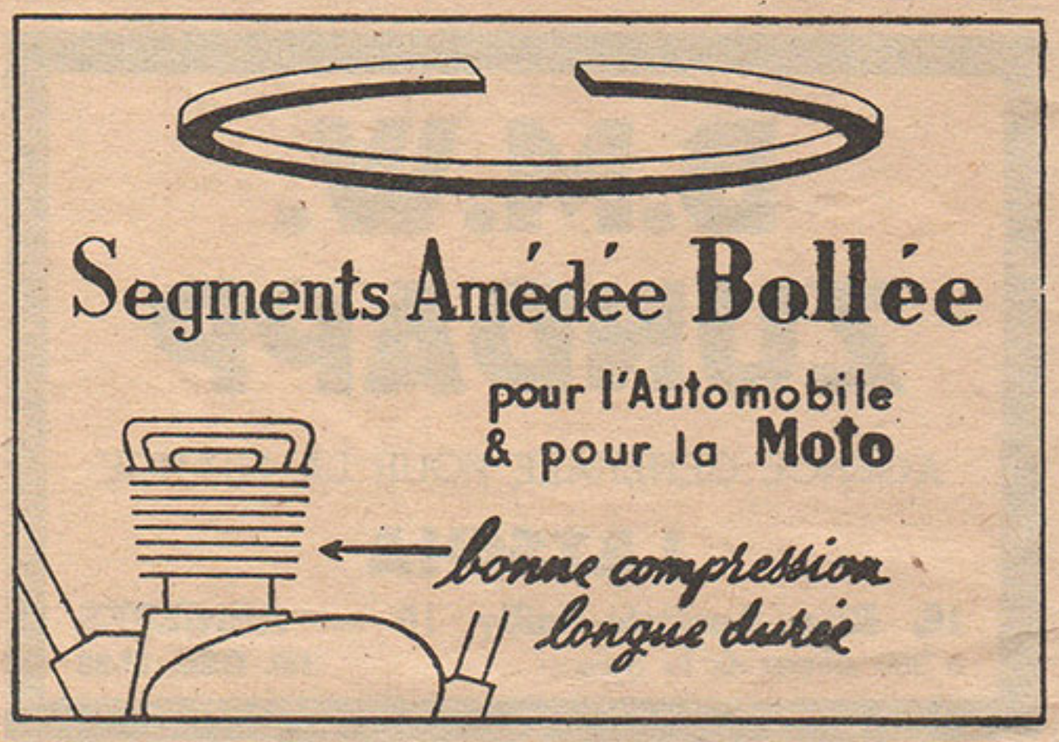
VDS chaine Sandford neuve. MALKI 143 av. Italie-13e.

V. Châssis side complet 6000. LAJUDI 6 r. E. Renan Issy-Mx

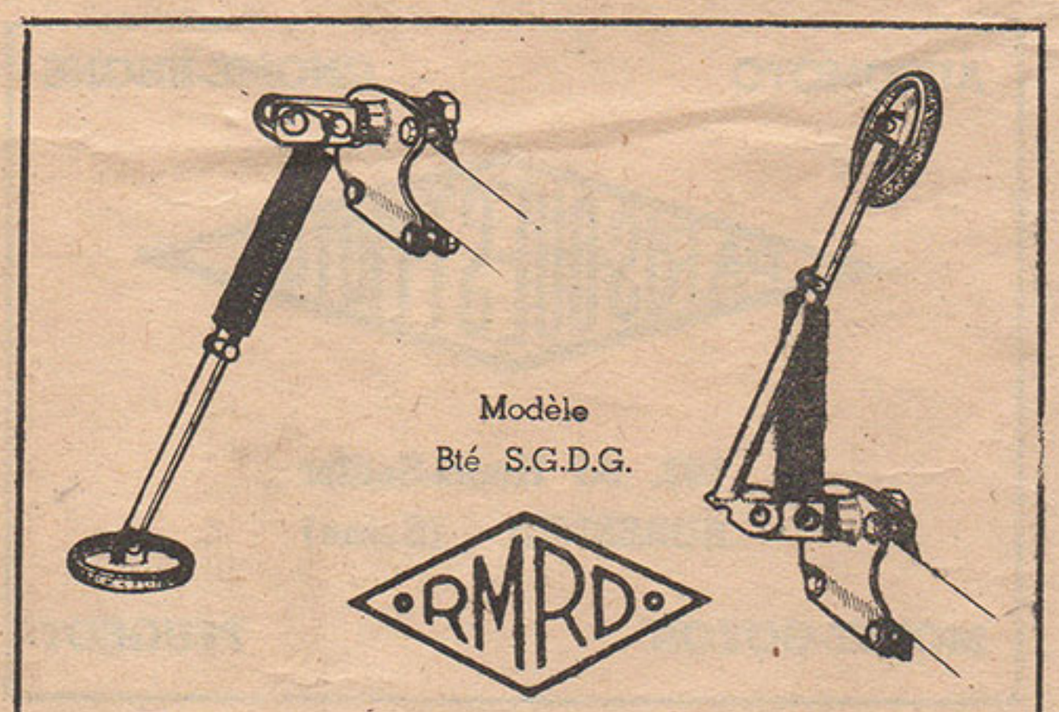
V. 1 tente Itisa mono mat. 2-3 camp. sup. lég. + 2 sacs camp. Rob. 06-34 (10000 fr.)

Moins de perles aux bougies
avec **BRENNUS « E »** : essayez-le dans 60 litres d'essence ordinaire, pour 90 francs en timbres adressés à :
BRENNUS, 31, rue Chèvre, ANGERS
(SURPUISSANCE — Economies — Agrément — ENTRETIEN)

LA PIECE DETACHEE « SOYER »
2, pass. Moitrier (46 Bd de la Somme) PARIS-17e
Téléphone : GALVANI 86-30
Toutes pièces origine : SOYER, ALBION
Adaptables : JAP, CHAISE, STURMEY
REALESAGES, EMBIELLAGES, ACCESSOIRES



VOUS AUREZ LA **Certitude** d'économiser temps et argent en trouvant à tout moment tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS
REVIL ETS
82, avenue des Ternes - 225, boul. Péreire
PARIS-17e ETO. : 15-53.
MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE



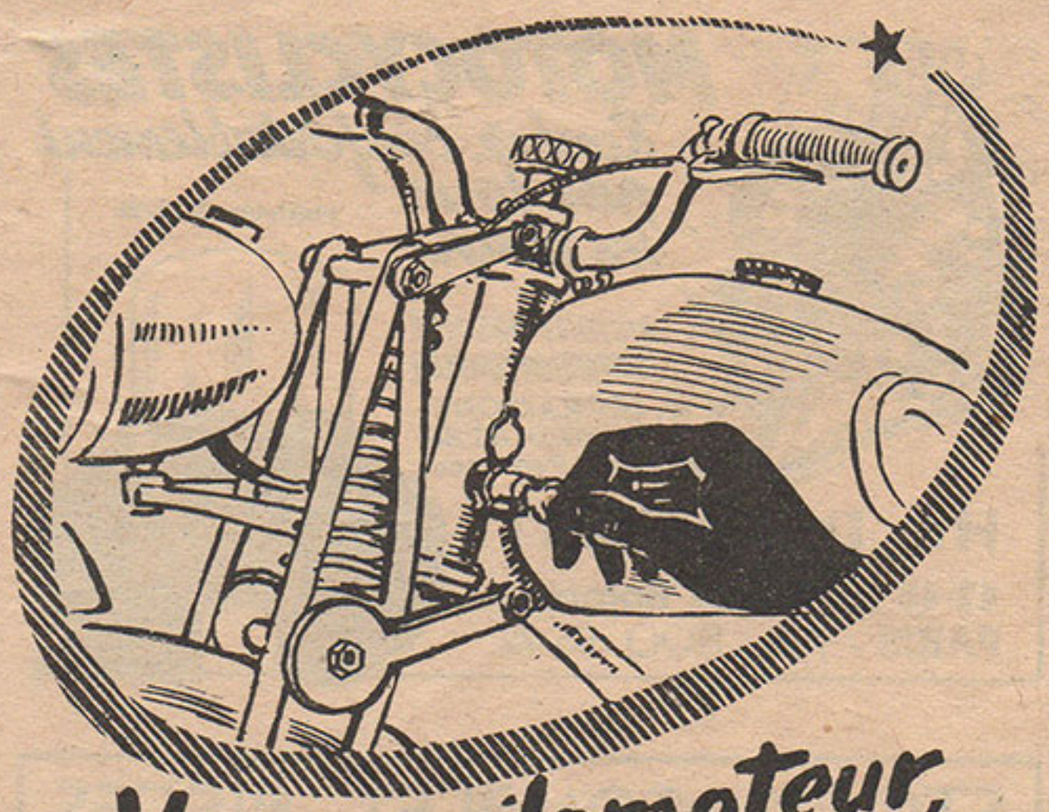
LA NOUVELLE BEQUILLE LATERALE
A SABOT ARTICULE
AVEC PATIN CAOUTCHOUC ANTIDERAPANT

Tient sans aucun glissement, adaptable rapidement à toutes grosses motos, motos légères et vélomoteurs

N° 1 Moto : 1.725 fr. N° 4 V.M. : 1.590 fr.
N° 9 pour suspension AR : 1.570 fr.

Vente détail et représentation :
REMI DANVIGNES
6, Bd RICHARD-LENOIR, 6
PARIS-11e - Tél. : ROQ. 29-28

FABRICANT
Vente gros. et Construct.
L. MEYRAT
30, RUE DES FLEURS, 30
SURESNES (Seine)



Votre vélomoteur, votre moto..
à l'abri du vol avec
L'ANTIVOL NEIMAN
qui bloque la direction
Nos antivols de vélomoteurs et motos sont montés en série : en FRANCE par : AUTOMOTO, AIGLON, GNOME-&-RHONE, GRIFFON, METEORE, PEUGEOT, TERROT, TROPHEE-DE-FRANCE. A l'ETRANGER par : ANKER, B.M.W., D.K.W., F.N., HERCULES, HOREX, N.S.U., STANDARD allemande, STANDARD suisse, TERNAX, TRIUMPH, U.T., VICTORIA, ZUNDAPP.
51, AVENUE DE NEUILLY, NEUILLY-s/SEINE - TÉL. MAILLOT 64-88

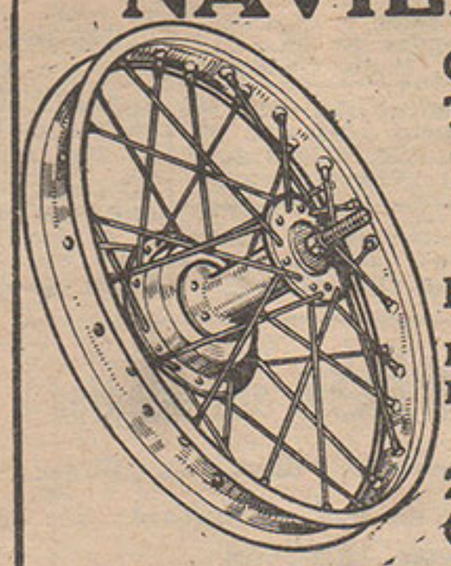
SALON NAUTIQUE ET DU CAMPING
2e Av de la Grande Armée - PARIS. PAS. 86-40

SPÉCIALISTE DU MOTEUR HORS-BORD

7 mod. de 1 à 50 CV.
ATELIER DE REPARATION
CANOTS PNEUMATIQUES
YOUYOU PLIANT
Dinghies moteur et voile etc...
VETEMENTS SPORTS
Pêche sous marine

KAYAK PIONIER
LE VAINQUEUR DU COLORADO
TOUT POUR LE CAMPING

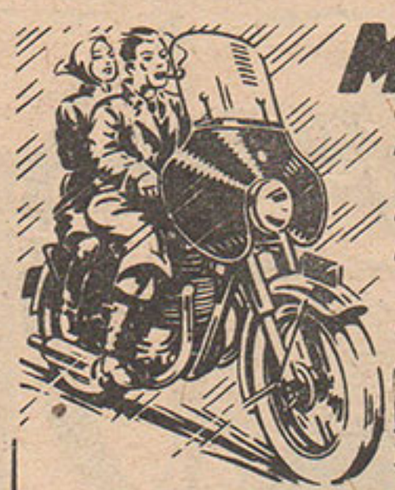
NAVILLE Frères



CONSTRUCTION
TRANSFORMATION
REPARATION
DE ROUES
pour
Motos - Autos - Canoes
BANDAGES OU PNEUMATIQUES
ROUES POUR TOUS CHARIOTS
35 ans d'expérience
25, rue Bezout - PARIS-14e
GOB. 72-98 Métro Alésia
EXPEDITION EN PROVINCE

Motocyclistes... ATTENTION!
Vous trouverez toujours la pièce que vous cherchez. Plus de 3.000 moteurs en démolition et 400 boîtes toutes marques françaises et Etrangères
GROS STOCK PIECES AMERICAINES
100 Motos à remonter - Acheteur tous lots pièces Motos
Ets MOTO-SPORTS
66, rue du 11-Novembre - SAINT-ETIENNE
Téléphone : 0301
19, rue des 2 Communes - MONTREUIL
(Ouvert le samedi seulement)

B.M.W.
ZUNDAPP
AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE
LATSCHA
16, Rue Auguste-Bailly 16 — ASNIERES
à 300 mètres de la gare
Tél. GRE. 17-93



MOTOCYCLISTES
Roulez confortablement par tous les temps
Plexiglas 3 m/m
RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE
LIVRAISONS IMMEDIATES
Paris-Province
H. DELANNET
43-45 rue de la Roquette
PARIS - Tél. : ROQ. 85-22

AUTOMOTO GNOME-RHONE
PARIS-OUEST-MOTOS
162, Bd Henri-Sellier
SURESNES (Seine)
MONET-GOYON PEUGEOT

STOCK COMPLET PIECES
AMC Réparations par spécialiste mise au point AMC
MOTO-BASTILLE - 6, Bd Richard-Lenoir, (11e)

La remorque monoroue **FULGUR** pour motocyclette
50 Kg à 80 Km.h
100 Kg à 60 Km.h
MODELE M 100 : pour MOTOCYCLETTES
MODELE M 50 : pour V.M. et DERNY
FOIRE DE PARIS
Terrasse C - Quartier 35
Stand 3531
Groupe Camping
BREVETÉ S.G.D.G.
va vite
E. TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE
MR 5

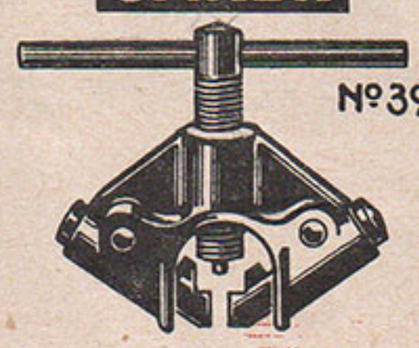
PISTONS
MAHLE
« RECORD DU MONDE DE VITESSE A MOTO »
PISTONS D'ORIGINE
DESORMAIS DISPONIBLES POUR
B.M.W. - D.K.W. - N.S.U.
PUCH - ZUNDAPP
montés en série par les constructeurs
16 ter, RUE ETIENNE-MARCEL
PANTIN — NORD 99-40

DRESCHMOTOR Motos DRESCH D.F.R.
PIECES DETACHEES D'ORIGINE
TOUS REALESAGES ET PISTONS EMBIELLAGES
TOUTES MARQUES MOTOS MEILLEURS PRIX
ET QUALITE RAPIDITE DE LIVRAISON
7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

Vous avez admiré au Salon
les derniers modèles
AUTOMOTO - GNOME-RHONE - JONGHI
MOTOBECANE - MONET-GOYON - TERROT
SCOOTERS et SIDES BERNARDET
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
VENTE A CREDIT

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16me)
Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

DÉRIVE-CHAINE
SAKER
R. AUXOUX


DÉRIVE LES CHAÎNES DE TOUTES MARQUES, TOUTES DIMENSIONS
PRIX DE DÉTAIL 430 frs

LA PROVIDENCE DU MOTARD
ACTUAL-SPORTS
Marcel FARAUS
Spécialiste du Vélomoteur et de la Moto
25, rue Notre-Dame de Nazareth - PARIS-3e
AGENT :
MOTOCONFORT — MONET-GOYON
RENE GILLET — ROUSSEY — M.R. — VAP
TOUTES REPARATIONS...
REMISES A NEUF...
VENTE A CREDIT DEPANNAGES...

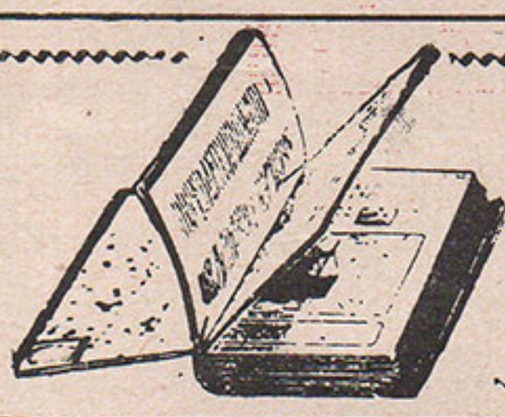
Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées
D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc...
PIECES ADAPTABLES de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Atelier de réparations et mise au point de moteurs de marques allemandes
CRUPDA
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

VOUS PAIEREZ.. VOTRE
VELOMOTEUR 125 cmc. payable 7.280 frs par mois
MOTO 175 cmc. payable 10.920 frs par mois
BARBES MOTOS CYCLES
98, rue Doudeauville, PARIS-18e — Métro Château-Rouge
JONGHI - MOTOBECANE - ALMA - GUILLER - RENE GILLET
Ouvert tous les jours de 8 h. 30 à 19 h. 30. Fermé dimanche
Catalogue contre 30 frs timbres

LA SELLE SOUPLE
REYDEL
suspension SANDOW
...TELLEMENT MIEUX

60e 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 Bufflier, Remorques, etc...
VENTE A CREDIT
Dépannages — Réparations — Pièces détachées

CHROME - CUIR
38, RUE DU CHATEAU-D'EAU, 38
PARIS-10e 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



UNE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION DE « MOTO-REVUE »

Le 1er mai, nous tiendrons à la disposition de nos lecteurs et abonnés une belle reliure destinée à leurs numéros de « Moto-Revue » de l'année.

Les numéros sont fixés au dos de cette reliure par un dispositif d'agrafes métalliques qui fixent les fascicules solidement sur une couverture élégante en carton dos et coins pégamoïd, peuvent être lus et feuilletés comme un livre dont cette reliure a l'aspect et le maniement. — Prix à nos bureaux : 250 fr. — Par poste : 325 fr. Versement à notre Compte Courant Postal : MOTO-REVUE 297-37 Paris.

Commandez dès maintenant pour être servi les premiers.

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

Imprimé en France tous les samedis, par Imprim.- Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry, Paris-2e. — N° 982 1950. — Le Directeur Gérant : C. LACOME. — Dépôt légal. 2e tr. N° 003

BABY STAR

MARQUE DÉPOSÉE

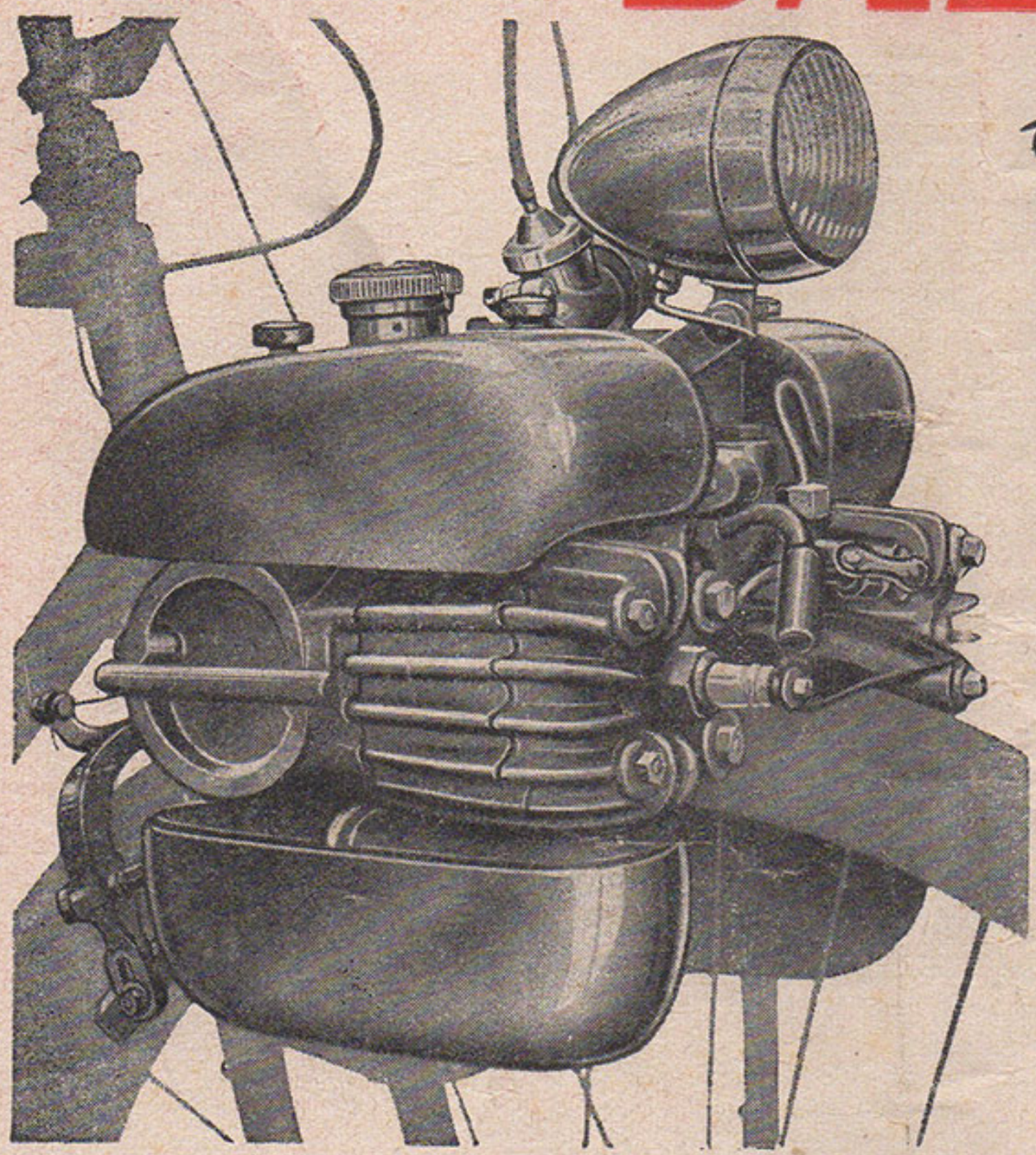
LICENCE STELLWAGEN

Moteur auxiliaire

ADAPTABLE SUR TOUTES BICYCLETTES

BABY-STAR

le plus moderne



CAR IL COMPORTE LES DERNIERS PERFECTIONNEMENTS

ELÉGANCE

LA SYMÉTRIE DU BABY-STAR ET SON CAPOT AÉRODYNAMIQUE ASSURE UNE ÉLÉGANCE INCOMPARABLE

SILENCE

LE SILENCIEUX DE GRANDE CAPACITÉ ASSURE LE PARFAIT REFROIDISSEMENT DES GAZ et un SILENCE "MACHINE A COUDRE"

PRATIQUE

EMBRAYAGE & DÉBRAYAGE AUTOMATIQUE ÉCLAIRAGE INTENSE. UN FREIN AVANT PUISSANT EST LIVRÉ AVEC LE MOTEUR

ALLUMAGE

PAR GROS VOLANT MAGNÉTIQUE ASSURE DES DÉPARTS FACILES, ALLUMAGES AUX FAIBLES ALLURES ET RALENTI PARFAIT

MÉCANIQUE

TÊTE ET PIED DE BIELLE SUR AIGUILLES
CHEMISE FONTE CENTRIFUGÉE
ENTRAINEMENT SILENCIEUX PAR GALET

1 L. ½ aux 100 kms, VITESSE LIMITÉE à 35 kms à L'HEURE, COTES SANS PÉDALER jusqu'à 7 %

BABY-STAR le mieux étudié DES MOTEURS AUXILIAIRES

★ RENSEIGNEMENTS ET NOTICE SUR DEMANDE

S. E. T. A. M.
Constructeurs
23, Rue Emile-Zola SAINT-OUEN (Seine)
TÉL. CLI 00.02

Les Cyclomoteurs des marques suivantes sont équipés de série avec le BABY-STAR
ELVISH — ROCHET — THOMAS-ROSSET, etc...