

Moto revue

39^e ANNEE. — 17 FEVRIER 1951. — N° 1.020.

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

LA PARILLA

125 SPORT



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

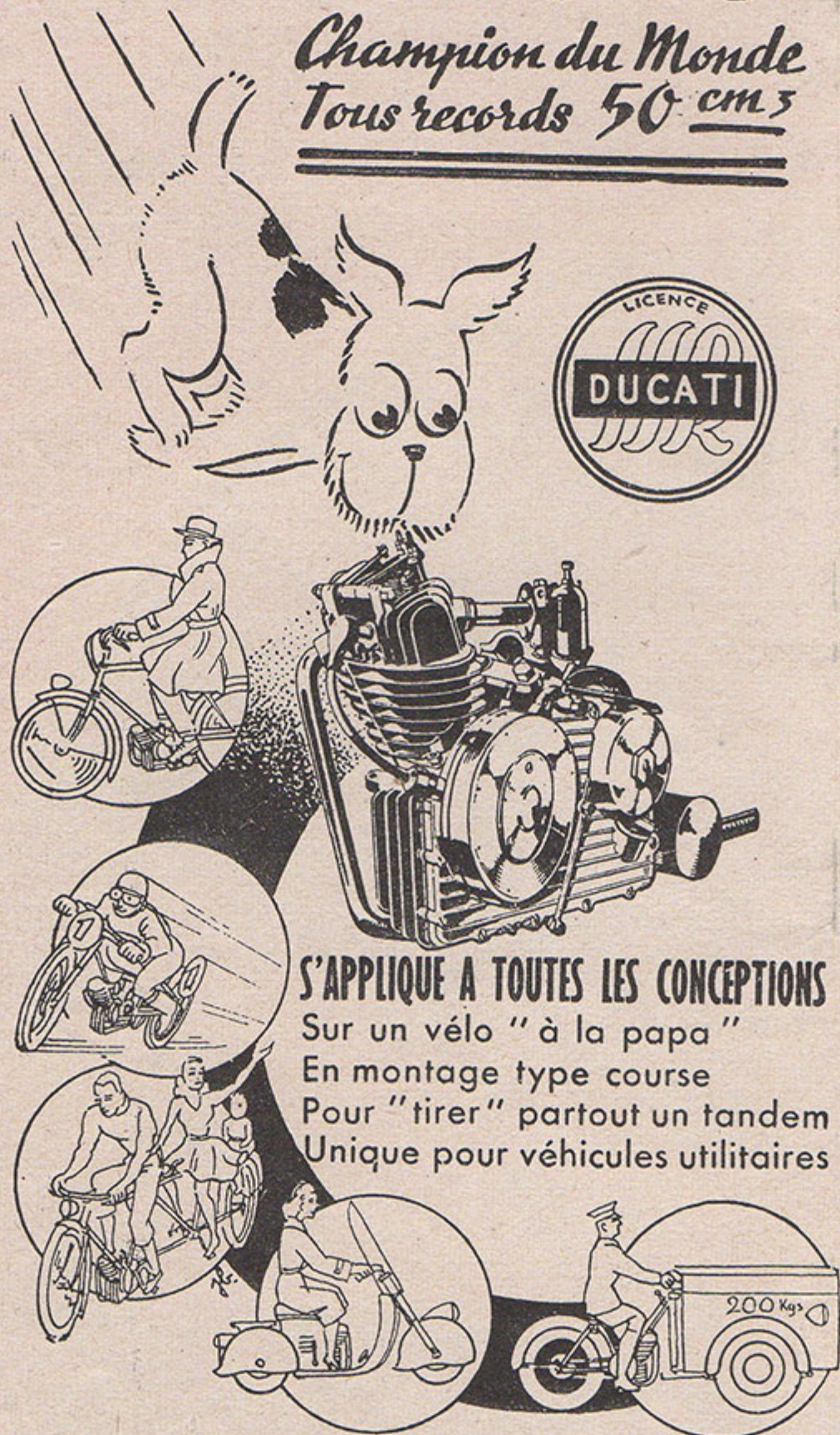
RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Dans la montée du col du Tourmalet.

4 temps, à culbuteurs
moteur

Cucciolo

Champion du Monde
Tous records 50 cm³



S'APPLIQUE A TOUTES LES CONCEPTIONS
Sur un vélo "à la papa"
En montage type course
Pour "tirer" partout un tandem
Unique pour véhicules utilitaires

M.ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

MACHINES A COUDRE — MOTOCYCLETTES LÉGÈRES
MOTEURS ÉLECTRIQUES — MOTEURS FIXES
TRACTEURS — FONDERIE INDUSTRIELLE

USINES A CENON (Vienne)

BUREAUX COMMERCIAUX:
36 bis Avenue de l'Opéra, PARIS, Op. 08-96

A l'angle de la
Place Voltaire
VOLTAIRE-MOTOS

53, rue Richard-Lenoir
ROQ. 20-30

PARIS-11^e
Métro : Voltaire

Agent de toutes les
GRANDES MARQUES FRANÇAISES

VENTE A CREDIT
CONDITIONS
UNIQUES A PARIS!!!

Livre immédiatement :

GULLER
D.S. MALTERRE
JONGHI
GNOME-RHONE
MONET-GOYON

etc...

CATALOGUE CONTRE 30 frs EN TIMBRES

83 D K W 83

83 STATION SERVICE 83

Atelier Spécialisé pour Motos Allemandes

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

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

NORTON - ROYAL-ENFIELD - ARIEL - EXCELSIOR
VELOCETTE - JAMES - IMME - Scooter LAMBRETTA
sont en exposition et toujours disponibles en magasin chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

LIVRAISON RAPIDE — EXPEDITION PROVINCE
CREDIT

Toutes les grandes marques Françaises

50, av. Edouard-Vaillant - Boulogne-sur-Seine
METRO : PORTE DE ST-CLOUD MOL. 29-62

OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

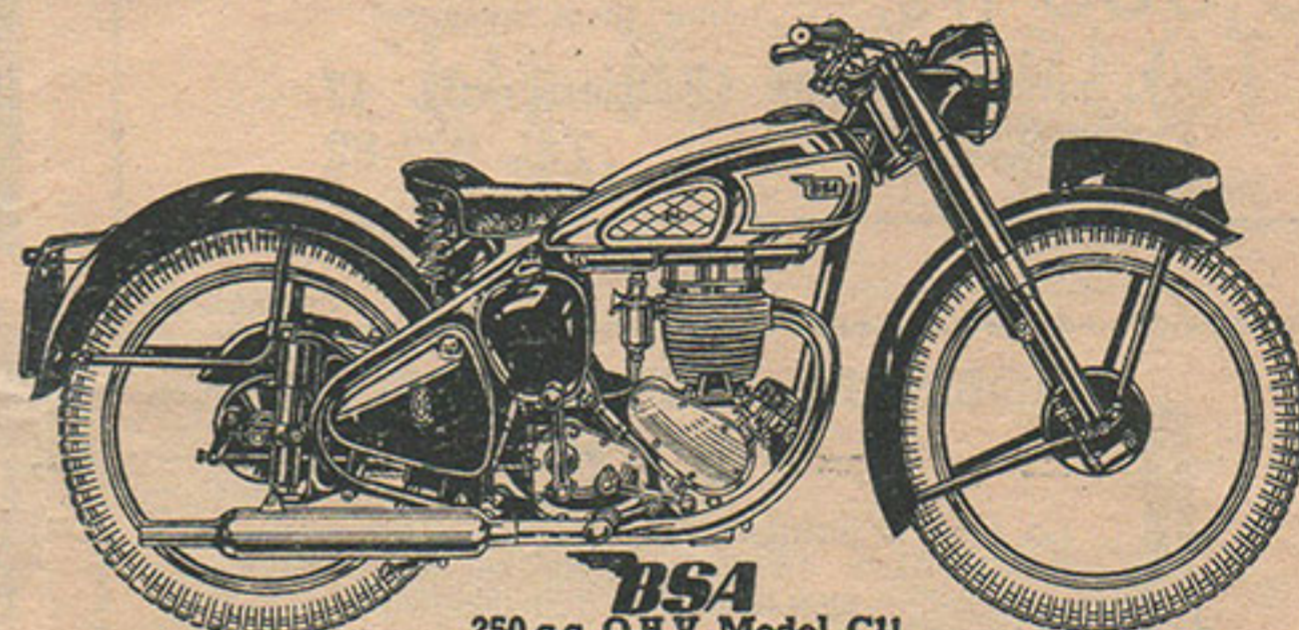
BSA

LA MOTOCYCLETTE LA PLUS POPULAIRE
DU MONDE

La nouvelle 250 cc. culb.
à suspension AR

C 11 - GL

175.000 fr.



BSA
250 c.c. O.H.V. Model C11
(with spring frame)



est livrable

en Mars

Commandez
dès aujourd'hui

votre

BSA

LEAVE IT TO YOUR

BSA

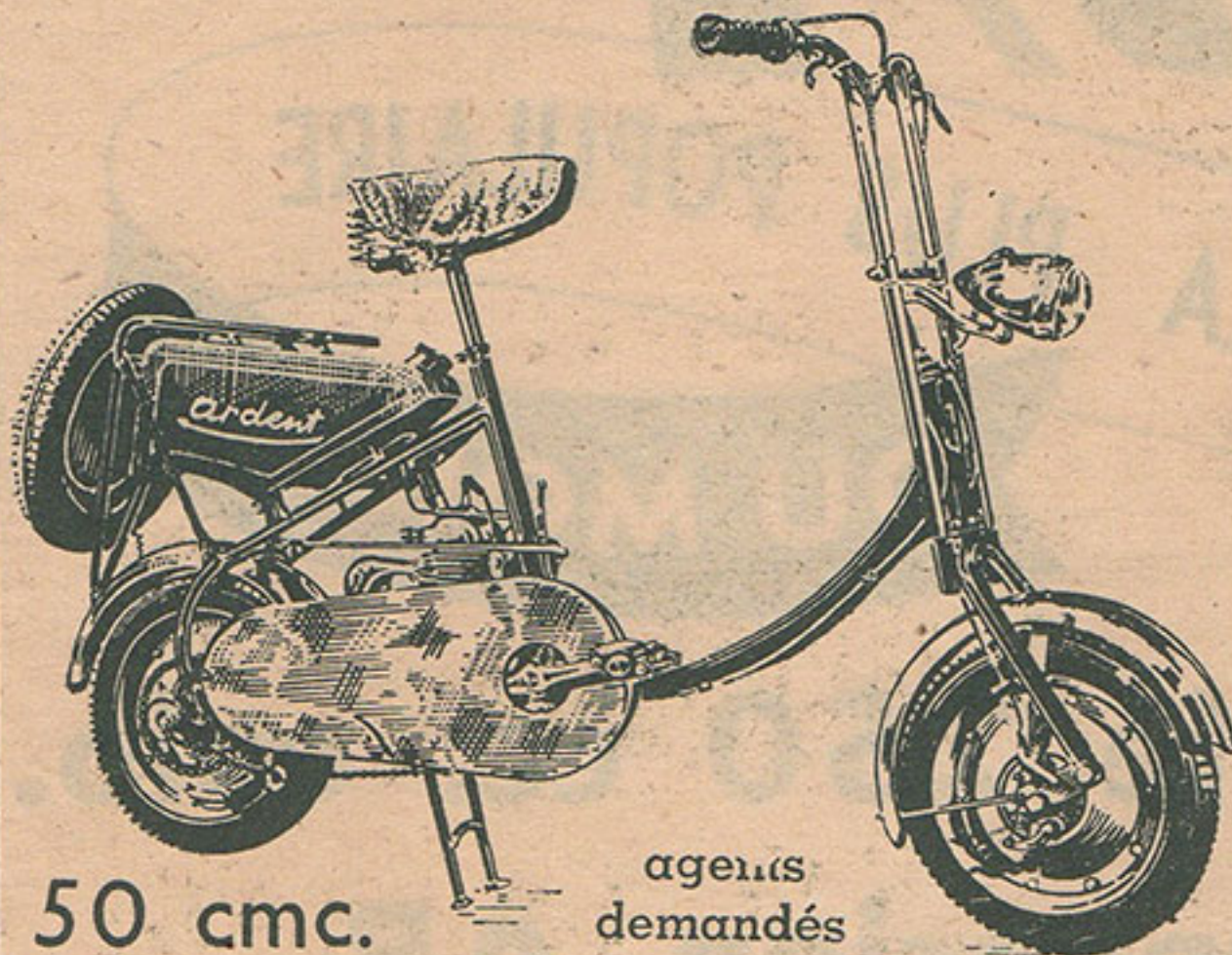
LA PLUS FORTE PRODUCTION DE MOTOCYCLETTES
DU MONDE

MOVEA Import. exclus. pour la France. - 79, avenue de la Grande Armée PARIS-16^e — COP. 27-23 et 40-65.

Mentionnez toujours « *MOTO-REVUE* » en écrivant aux annonceurs.

La formule du scooter 1951

Le Baby-Scooter "ARDENT"



50 cmc.

50 kmh.

55.000 frs.

agents
demandés

franco port et emballage.
toutes taxes comprises

47, rue Georges Clémenceau, 47
CANNES (A. M.) Tél. 922-82

Les Ets BONNET

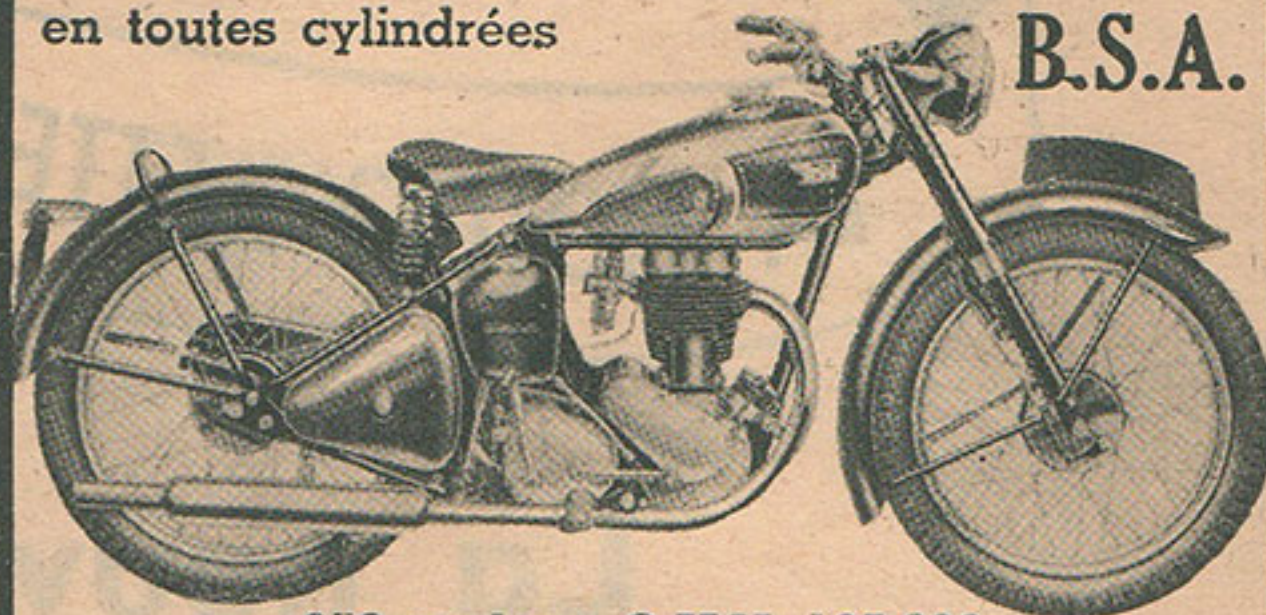
80, Av. du Gl Leclerc (ex 172 av. Ed.-Vaillant)
BILLANCOURT Tél. : MOL. 15-46

LIVRENT IMMEDIATEMENT

A CREDIT avec longs délais

LES MAGNIFIQUES MOTOS ANGLAISES
en toutes cylindrées

B.S.A.



250 cc. luxe O.H.V. 165.000

et TOUTES LES GRANDES MARQUES
GUILLER 125 et 175 — D. S. MALTERRE
TERROT 100 et 125 — JONGHI
MOBYLETTE

Vélocoteurs GNOME-RHONE

RENSEIGNEMENTS : 30 frs en timbres-poste ou mandat.
CATALOGUE : 50 francs en mandat-poste au compte.
C.C.P. 714146 - Paris — Remboursés à tout acheteur.

ROBINET « RESERVE D'ESSENCE »

« ALGY »

Le seul à poussoir capable de donner entière
satisfaction en raison de sa conception, et
entièrement démontable.

Se monte sur toutes machines
Francises et Etrangères

La réserve permet de faire
une trentaine de kilomètres.

En vente : Grossistes
Motoristes
Constructeurs

Renseignements :
« A L G Y »

2, r. Eugène Delacroix
St-MAURICE (Seine)

ENT. 19-23



Scooters BERNARDET

125 et 250 cmc.

Payables sur demande
en 12 mensualités

Présentation des
Modèles 1951

Essais tous les samedis

G.S.M.

Distributeur officiel

8, rue des Ecoles - PARIS-5^e — ODE. 62-98

ATELIERS-REPARATIONS et pièces détachées

12, rue St-Séverin

ODE. 50-91

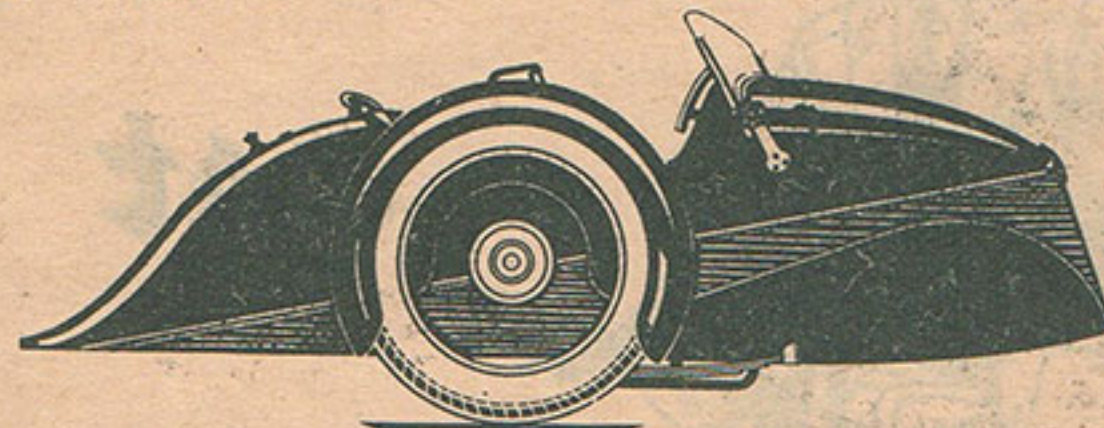


Aucune marque de SIDECARS au monde ne peut vous
assurer les perfectionnements techniques qu'ont réalisés
pour vous :

LES ETABLISSEMENTS

Louis SIMARD & Fils

12, r. Antoine Primat, VILLEURBANNE, (Rhône)



Roue suspendue « tirée » à ressort enfermé, tenue de route
et confort incomparables. Suspension de la roue sur double
roulement à billes, aucune usure ni réglage. Moyeux de
roue à double roulement Timken, garantie totale et réglage
progressif. Suspension de carrosserie réglable suivant la
charge par ressort enfermé. Carrosserie grand luxe, avec
grand coffre à bagages ouvrant, appuie-pieds, double
main courante, pare-brise rabattable, dossier incurvé
intérieur, sellerie grand luxe avec accoudoirs et poches,
peinture deux tons cellulosique vitrifiée, accessoires et
enjôleurs de luxe.

ET TOUJOURS LA LIGNE LA PLUS ELEGANTE, LES
SIDECARS LES PLUS SOLIDES, LES PLUS CONFOR-
TABLES ET LES PLUS PRATIQUES, PLUS LEGERS ET
MOINS CHERS.

Vous choisirez donc un « SIMARD »
LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

Facilité de paiement sur demande
Agent général pour la seine et la Seine-et-Oise

M. GRATECAP, 14, r. Danton, Levallois-Perret

Agence pour le département d'Alger :
RENOVATION INTEGRALE

107, chemin Fontaine B'eue — ALGER

Quelques agences disponibles

28. rue Davoust
41. av. Ed.-Vaillant
PANTIN —

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

Tél : NORD 44-26
Métro : Hoche et
Porte de la Vilette

TOUTES LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES EN MAGASIN
DISPONIBLES RAPIDEMENT

TERROT - MOTOBECANE - PEUGEOT
GNOME-RHONE — MONET-GOYON
D.S. MALTERRE — GUILLER — M.R.
BERNARDET — DERNY

B.S.A.
SUNBEAM
JAWA
VESPA

MOBYLETTE LIVRABLE
DE SUITE
CREDIT

VENTE — REPRISE — ECHANGE

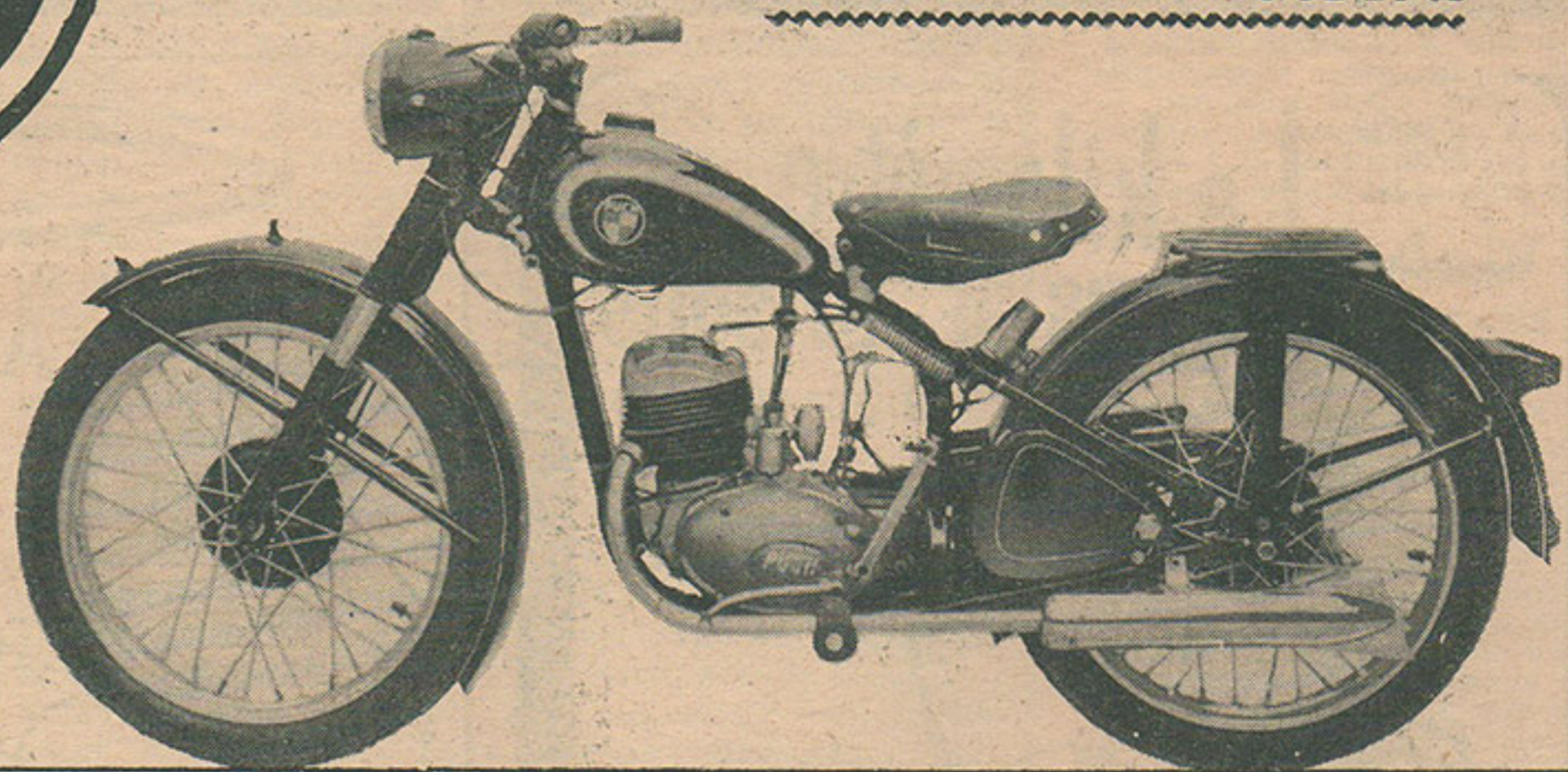
Réponse contre timbre.

La PUCH 125 Tourisme

2 TEMPS - CYLINDRE EN U. - DOUBLE PISTON - ALLUMAGE par DYNAMO-VOLANT - FOURCHE TELESCOPIQUE A AMORTISSEURS HYDRAULIQUES.



La ligne racée,
la minutie dans les
moindres détails,
le fini impeccable :
tels sont
les éléments de sa
QUALITE TOTALE



AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

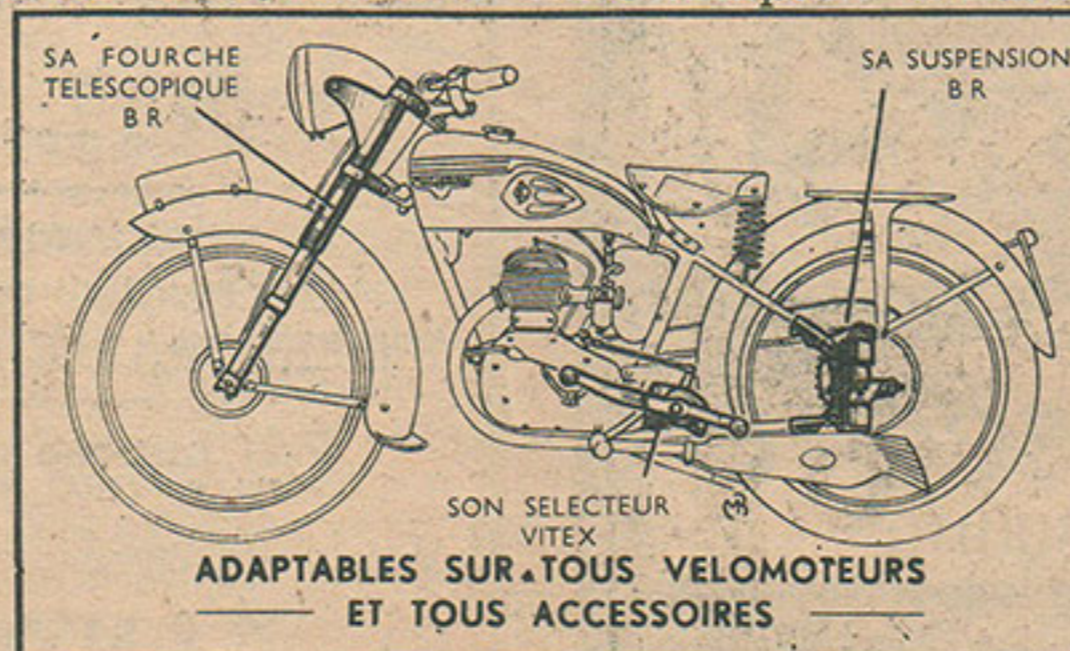
72-79-81, rue du Fg St-Jacques
PARIS-14^e GOB.24-32

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

AGENCES DIRECTES :
MOTOBECANE
GNOME - RHONE
KELLER - ESCOFFIER
JONGHI — GUILLER
M.R.

et la fameuse MOBYLETTE
Pièces détachées, anciens
et nouveaux modèles
ADAPTABLES
SUR TOUTES MARQUES



ADAPTABLES SUR TOUS VELOMOTEURS
ET TOUS ACCESSOIRES

SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
adaptable sur 125 et 175 cc.
REALESAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS
Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
SUR DEVIS

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-XVI^e - AUT. 18-42

René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente

à CREDIT

aux meilleures conditions pour la région parisienne

LIVRE DE SUITE
GNOME-RHONE-GUILLER
JONGHI - MOTOBECANE
TERROT - AUTOMOTO
RENE GILLET

TRIUMPH

La Meilleure Motocyclette du Monde !

Scooter et Sidecar BERNARDET

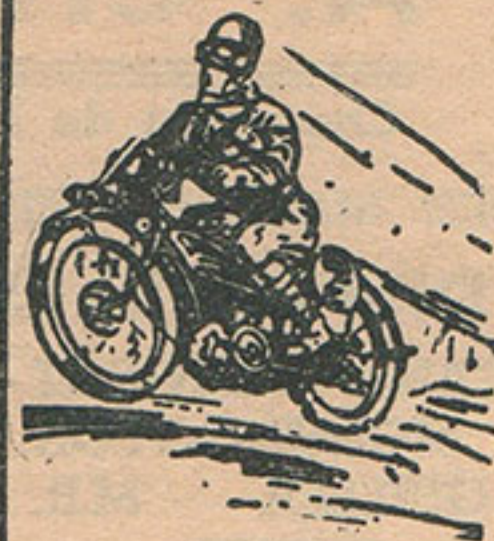
STOCK COMPLET DE PIECES DETACHEES
ACCESSOIRES — REPARATIONS

ATTENTION ! une seule adresse !

28 RUE ERNEST-RENAN **PARIS (Seine)**
ISSY-LES-MOULINEAUX

Catalogue contre 50 fr. timb.

Métro Corentin Celton ou Pte de Versailles - MIC. 03-72



MOTOCYCLISTES...

VOICI LE FROID...

Brétocyclez votre essence
ou votre supercarburant
avec

BRÉTOCYL GRAPHITÉ

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

Il facilite vos départs en assurant un graissage
immédiat des hauts de cylindres
dès les premiers tours.

grâce à Brétocyl-Graphité :

PUISSANCE - SOUPLESSE - SECURITE

Plus d'accrochages de pistons

Plus de perles aux bougies

PROTECTION DES SOUPAPES

En vente dans tous les Garages,
Stations-Services et Motoristes, où
vous trouverez notre coffret de
15 flacons-doses, correspondant à
150 litres d'essence, pour le prix
de 675 francs.



C'est une production BREI-OIL :

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

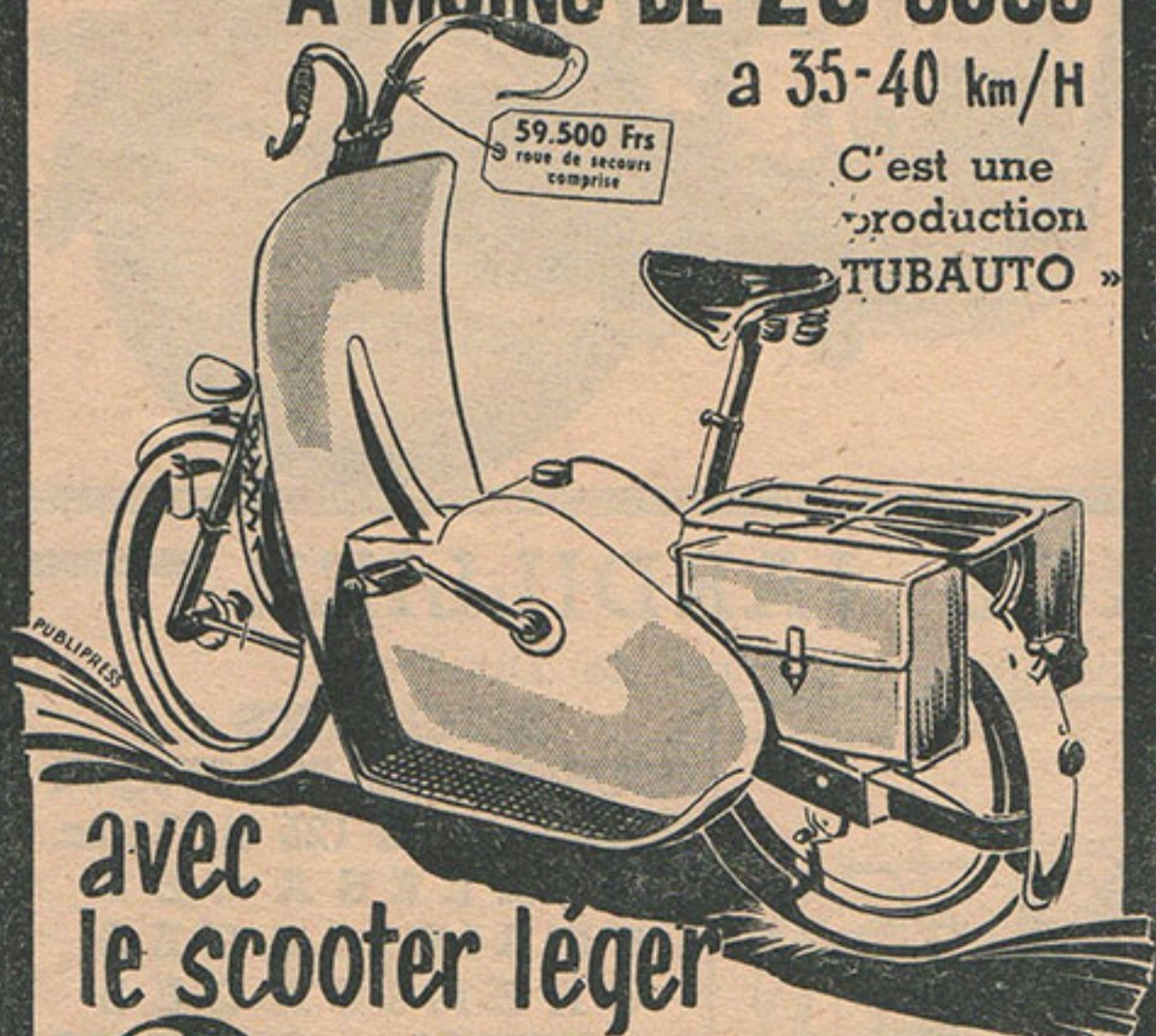
20 km

Le kilomètre

A MOINS DE 20 SOUS
à 35-40 km/H

59.500 Frs
roue de secours
comprise

C'est une
production
TUBAUTO



avec
le scooter léger

SCOTO-SCOTO-SCOTO
Moteur "MOSQUITO"

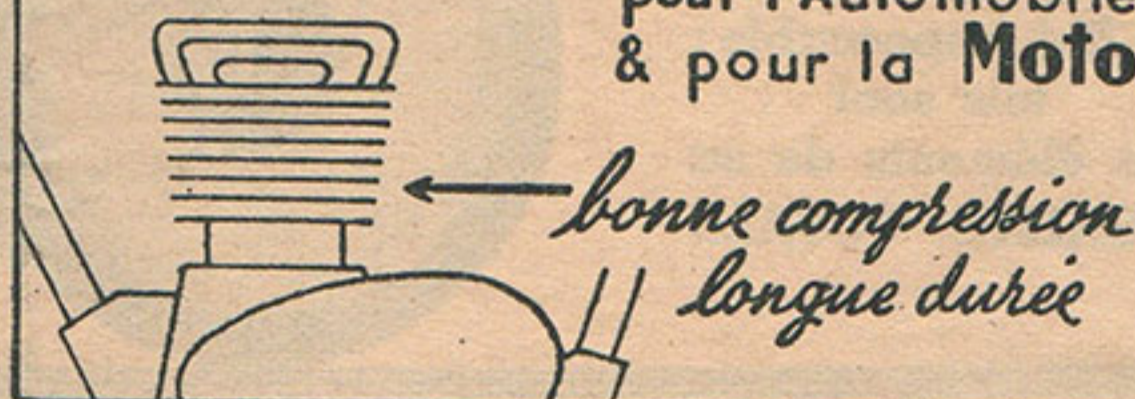
EXPOSITION ET VENTE 45, Av. de Versailles, PARIS-AUT 07-02

STATIONS SERVICES OFFICIELLES

62, Av. Em.-Zola, PARIS-15° - 1, Av. de la Pte des Ternes, PARIS-17°

Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance
IMPERFORABLE AUX CHOCS

Prix imposé : 2.750 fr.

Vente en gros :

Ets GENO 6, Faubourg Saint-Honoré
PARIS-8° — ANJ. 12-38





Moto

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

ABONNEMENTS :	France	Etranger
24 N°s	480 fr.	600 fr.
50 N°s	950 fr.	1.200 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.

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

● Changem. adresse 15 f. tim br. av. la dern. bande rectif.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

◆ PIPE-LINE PARIS-LE HAVRE

Le transport de carburant par pipe-line est la solution la plus avantageuse sur le plan du rendement, de la rapidité et de la sécurité. La vitesse de translation du carburant par pipe-line est cinq fois plus élevée que celle du même carburant voyageant par eau ou par fer.

Ainsi, on se félicite qu'il soit prévu de faire entrer dans le stade des réalisations la construction du pipe-line le Havre-Paris, dont déjà 170 kms de canalisation, sur les 300 nécessaires, sont entreposés le long de la vallée de la Seine.

◆ TWN CONSTRUIT DES LOGEMENTS

La direction des usines TWN de Nuremberg vient de destiner un crédit de 250.000 marks à la construction de nouveaux logements destinés aux ouvriers de l'usine, sinistrés ou mal logés. Cette mesure a abouti jusqu'à présent à la construction de 3 immeubles comprenant au total 24 logements. C'est là un exemple encourageant et digne d'être suivi.

◆ NOUVEAUX PRIX DES CARTES GRISES

Depuis le 15 février, les prix des cartes grises ont été modifiés de la façon suivante :

— 600 francs pour les véhicules d'une puissance inférieure ou égale à 5 CV.

— 1.200 francs pour les véhicules d'une puissance supérieure à 5 CV, mais ne dépassant pas 10 CV.

— 2.400 frs pour les véhicules d'une puissance supérieure à 10 CV, mais ne dépassant pas 16 CV.

— 4.800 francs pour les véhicules dépassant 16 CV.

Ces taxes sont réduites de moitié pour les véhicules utilitaires d'une charge utile égale ou supérieure à 2 tonnes et pour les tracteurs.

Ces taxes sont doublées pour la délivrance des duplicata, excepté lorsque le remplacement des cartes grises se justifie par leur détérioration ou leur usure.

Pour les permis de conduire, la taxe d'examen a été portée de 115 à 140 francs, ce qui porte le nouveau prix à 620 fr. (480 fr. de droit de brevet et 140 fr. de taxe d'examen). Le droit de brevet qui est perçu au profit du Trésor couvre toutes les extensions de validité de conduite.

PRIORITE A GAUCHE ?

DEVANT les exigences sans cesse croissantes de la circulation, on se penche à époques fixes sur certains problèmes que les promoteurs jugent d'une efficacité sans conteste. Ainsi tout dernièrement, nous avons pris connaissance d'un petit recueil contenant une étude sur les avantages et les inconvénients de la priorité à droite.

Devant les avantages découverts par les techniciens à la priorité à gauche, avant la guerre, vers 1938, une première campagne fut tentée et une autre en 1945, mais sans conviction sérieuse et si ces essais doivent se rééditer, il faudra pour que le projet réussisse, vaincre une solide routine et modifier les habitudes - voire les réflexes - des conducteurs.

La priorité à gauche peut-elle réellement apporter une solution aux problèmes de la circulation ? Il est permis de supposer qu'elle permettra d'obtenir le dégagement des croisements : avec la priorité à droite, chaque véhicule peut pénétrer jusqu'au milieu du carrefour où il se trouve souvent immobilisé par suite de l'obligation de céder le passage à une ou plusieurs voitures venant de sa droite et ce véhicule barre le passage à ceux qui se présentent sur sa gauche. Avec la priorité à gauche, un véhicule ne peut pénétrer sur le carrefour que s'il n'en vient pas d'autres : elle dégage le carrefour.

La priorité à gauche peut réduire l'embouteillage aux carrefours à sens giratoire ; avec la priorité à droite, chaque véhicule peut facilement pénétrer sur le carrefour, mais ne peut plus en sortir, d'où saturation ; au contraire, avec la priorité à gauche, chaque véhicule ne peut pénétrer sur le carrefour qu'avec précaution mais peut en sortir très facilement. Seuls des barrages pourront être prévus aux entrées du carrefour pour permettre le passage des piétons ; il appartient aux services compétents de juger s'il est préférable de ralentir la circulation dans les voies affluentes ou de congestionner définitivement le rond-point.

La priorité à gauche permettrait-elle d'obtenir des conducteurs qu'ils tiennent mieux leur droite ? Pour des véhicules suivant des trajectoires rigoureusement semblables, sur deux voies affluentes, la visibilité est la même à gauche qu'à droite ; mais chaque conducteur avec la priorité à droite, craignant de voir déboucher sur sa droite un véhicule, appuie instinctivement sur sa gauche, pour obtenir une meilleure visibilité ; avec la priorité à gauche, on fera l'observation contraire.

Les pouvoirs publics devraient s'intéresser à cette solution qui prétend conférer à la circulation : certitude, précision, accord, facilité... et que l'on prédit comme destinée à devenir une nécessité dans un très proche avenir.

◆ LA FOIRE DE LYON

La Foire de Lyon aura lieu cette année du 31 mars au 9 avril. Devant les nécessités, des agrandissements importants ont été réalisés. C'est ainsi qu'un nouveau terre-plein de 5.000 m², en béton armé, au nord du pavillon des véhicules, permettra d'abriter plus de cent nouveaux véhicules.

◆ UN PAYS OU TOUT EST POSSIBLE

Nous apprenons que le Gouvernement américain aurait l'intention d'acheter environ un quart de la production de whisky dans le pays pour la fournir à un certain nombre d'usines de caoutchouc synthétique. Notre confrère Delge « Motor-Sport », à qui nous empruntons cette information, se demande si ce whisky est destiné au personnel, ou au contraire à la fabrication de gomme synthétique. L'avenir nous renseignera.

◆ NOUVELLE FABRIQUE DE PNEUMATIQUES

C'est au début de février que doit démarrer la production de la nouvelle usine Goodyear à Colmar-Berg, dans le Luxembourg. Le programme de fabrication comporte, outre des pneumatiques pour voitures de tourisme et camions, des pneus pour motos et divers accessoires en caoutchouc. La qualité sera absolument la même que celle qui a fait la renommée des usines Goodyear jusqu'à présent.

◆ 125 KMS AVEC 1 LITRE D'ESSENCE

Tous les ans se court en janvier, à Pasadena, près de Los Angeles, le « Schotten Derby ». Cette épreuve a pour objet de déterminer la distance maximum que peut parcourir une moto avec 1 litre de carburant. L'usage du point mort, ainsi que toutes les positions possibles pour diminuer la résistance de l'air, sont permis, à l'exception des transformations mécaniques de la machine. Ce fut le pilote d'une 500 cmc. qui fut vainqueur, couvrant 125 kms avec sa maigre ration d'essence. Cet exploit requiert une singulière adresse et maîtrise de sa monture, en même temps qu'une mise au point particulièrement étudiée de cette dernière.

◆ DES D.K.W. AU PROCHAIN BOL D'OR

De retour de son voyage aux usines D. K.W. d'Ingolstadt, au cours duquel il a passé un examen technique qui lui a valu un brevet de mécanicien diplômé des usines D.K.W., Divozzo nous a confirmé la participation d'une 125 et d'une 200 de série, légèrement modifiées toutefois, réservoir plus important, garde-boue course, etc... pour le prochain Bol d'Or. Divozzo pilotera lui-même la 200, qui notons-le, part dans sa catégorie avec un handicap de 50 cmc., tandis que la 125 sera confiée à son mécanicien.

◆ SALON DE GENEVE

Les préparatifs du 21^e Salon International de l'Automobile sont très avancés.

Grâce aux mesures prises, les constructions provisoires — qui sont désormais moins importantes que celles existantes,



Ces deux photos démontrent (s'il en est encore besoin) que les rigueurs de l'hiver n'arrêtent pas l'activité des motocyclistes.

quant l'état civil complet, adresse, date et lieu de délivrance du permis original avec numéro de celui-ci.

Deux photographies.
Versement de 920 francs.
Pour renouveler un permis détérioré :
Remettre le permis usagé.
Certificat de domicile avec signature légalisée.

Deux photos d'identité.
Versement de 620 francs.
Pour changer un permis militaire en permis civil :

Mêmes formalités que pour un permis civil de même catégorie, mais il faut que le permis militaire ait été établi depuis moins de trois ans après la démobilisation de l'intéressé, ou n'ait pas plus de cinq ans en tout.

◆ FORMALITES ADMINISTRATIVES

Cas particulier concernant les véhicules dont l'origine entraîne une procédure spéciale d'immatriculation.

Les véhicules visés par la réglementation dont nous donnons le résumé sont notamment des véhicules reconstruits à l'aide de pièces détachées et des véhicules en provenance des domaines.

Pour les véhicules reconstruits à l'aide de pièces détachées, les propriétaires doivent fournir les pièces suivantes :

- une déclaration établie par le propriétaire sur la formule annexe n° 1 ;
- un procès-verbal de réception à titre isolé du véhicule établi par le service des mines ;
- la précédente carte grise permettant de connaître l'identité du châssis ;
- les certificats de vente ainsi que les factures de chacune des pièces constitutives du véhicule, revêtus de la signature légalisée du vendeur.

Pour les véhicules en provenance des domaines, les pièces à fournir sont les suivantes :

- une déclaration établie par le propriétaire sur la formule annexe n° 1 ;
- un procès-verbal de réception à titre isolé du véhicule, établi par le service des mines ;
- cette dernière pièce peut être remplacée par une copie du procès-verbal de réception du type, du service des mines, pièces que le constructeur peut souvent fournir, accompagnée d'une attestation de celui-ci que le véhicule vendu est bien conforme au type décrit ;
- un certificat délivré par l'administration des domaines et établi sur une formule spéciale, attestant que le véhicule a été vendu à l'acquéreur par cette administration et permettant d'identifier ce véhicule sans ambiguïté.

◆ UN NOUVEAU SCOOTER

Le lancement sur le marché, par une marque de motocyclettes bien connue, d'un scooter, semble imminent. Il s'agirait d'un quatre temps avec équipement électrique et changement de vitesse automatique. Il n'est pas possible de douter du succès que remportera cet engin dans le monde motocycliste, étant donné le renom de la marque qui le lancera.

Informations



grâce à l'érection du nouveau Palais — vont bon train et seront terminées avant les délais fixés.

Les propriétaires de cycles et motocycles sont informés qu'un véritable « Salon » est réservé à leur moyen de locomotion préféré. En effet, grâce à un aménagement judicieux d'une vaste halle construite au-dessus de l'entrée, cette exposition formera un tout nettement séparé du reste.

Elle méritera une visite spéciale, et le samedi 10 mars, elle restera ouverte toute la soirée, après l'heure de fermeture des autres parties du Salon.

Dans ce bâtiment comme dans les autres, les fabricants ont fait des progrès considérables, et présenteront des modèles entièrement nouveaux qui raviront les amateurs de belle mécanique.

◆ PERMIS DE CONDUIRE

Pour obtenir un permis de conduire, l'âge requis est seize ans pour les motocyclettes et dix huit ans pour les sidecars, voitures de tourisme, poids lourds et transports en commun. Dans certains départements, dont la Seine, on ne peut conduire un véhicule de transports en commun avant vingt et un ans. D'autre part, chose très intéressante pour nos jeunes lecteurs, le permis motos (que l'on peut passer à seize ans) est valable pour la conduite des sidecars dès que le titulaire a atteint l'âge requis, soit : dix-huit ans.

Pour obtenir un permis, les formalités sont les suivantes :

— Cas d'un permis de conduire « tourisme » :

Demande sur papier libre (dossier à adresser au Préfet du département ; dans la Seine au Préfet de Police), avec timbre fiscal de 140 francs, oblitéré en partie par date et signature à l'encre, mentionnant nom, prénoms, domicile, lieu et date de naissance, nationalité. Si le candidat est français : classe et bureau de recrutement militaire. S'il est mineur la demande doit être faite par le père ou tuteur avec signature légalisée. En cas d'infirmité le signaler.

Versement de 480 francs.
Certificat de domicile avec signature légalisée.

Pièces justificatives d'état civil du candidat (extrait de naissance ou de mariage) sur timbre.

Trois photos d'identité 4x4 de face ou de trois quarts, sans chapeau, avec nom du candidat au verso.

Un timbre poste de 15 francs pour l'affranchissement de la convocation d'examen.

Cas d'une première demande de permis avec extensions simultanées :

Mêmes formalités que pour le permis « tourisme », mais fournir un timbre par extension.

Extension au permis « tourisme » :
Motos : mêmes formalités que pour le permis tourisme : indiquer les date et lieu de délivrance du permis primitif.

Poids lourds et transports en commun :
Mêmes formalités que pour le permis « tourisme » avec en plus :

- Une demande d'examen médical, accompagnée de la somme de 100 francs.
- Deux photos d'identité supplémentaires.

Le demandeur doit être déjà titulaire d'un permis « tourisme » ou à défaut en faire la demande.

Pour remplacer un permis perdu :
Faire une demande au Préfet sur papier libre avec signature légalisée indi-

◆ EN SUISSE

Depuis quelques mois, la plaque d'immatriculation sur le garde-boue avant des motos n'est plus exigée en Suisse. Cette mesure s'inspire d'une réglementation en vigueur depuis fort longtemps en Allemagne. Donc plus de difficultés à la frontière pour les machines qui n'auraient pas cette plaque avant.

◆ FAUT-IL LE CROIRE ?

Un confrère allemand nous rapporte que le jeune Otto Ammuller (19 ans), originaire de Mîchean, roulant à 40 kmh., a fait délibérément un « saut » dans le vieux Main avec sa moto. Cet « écart de conduite » fut rendu nécessaire, étant donné que le cylindre de la grosse machine qu'il pilotait avait fait explosion et que cette dernière, ainsi que les habits du jeune conducteur, prenaient feu.

Voilà un incident qui était devenu fort rare de nos jours !

◆ LES MONNERET S'ATTAQUERONT A LEUR TOUR DU MONDE A LA FIN DU MOIS

Nous avons vu récemment Georges Monneret qui nous a confirmé son intention d'accomplir un tour du monde (40.000 kms), aidé de ses deux fils, sur la piste de Monthéry, en moins d'un mois.

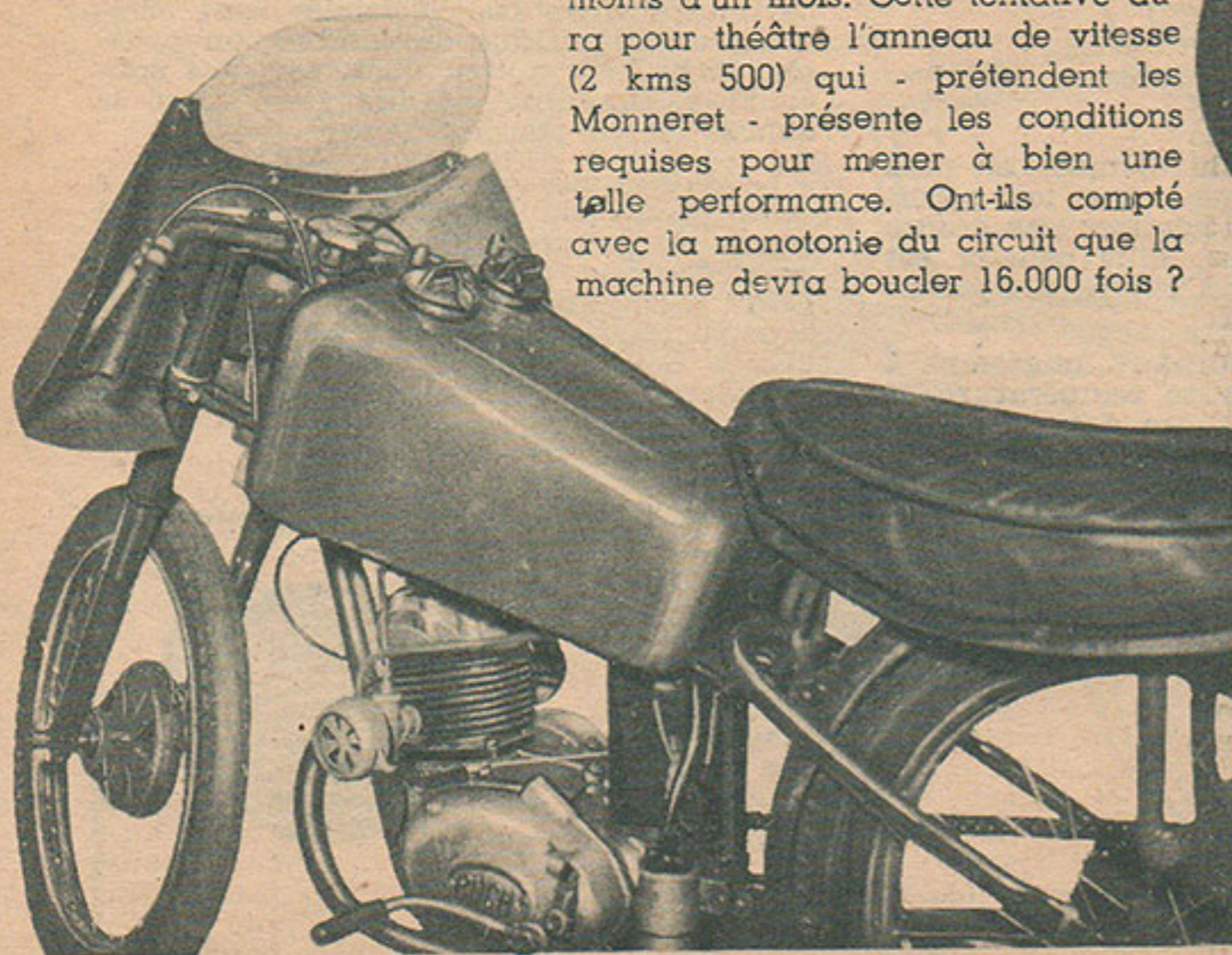
Un rapide calcul indique qu'il faut donc accomplir en 24 h. plus de 1.330 kms, et ce pendant 30 jours consécutifs, ce qui constitue déjà un bel exploit. Mais où nous avons été pour le moins surpris, c'est lorsque Georges nous déclara qu'il utiliserait pour cette tentative une 125 cmc. seulement, et que le départ devrait avoir lieu à la fin de ce mois.

Le mois de mars n'est jamais très clément, pluie, rafales de vent, et même chutes de neige sont à craindre ; en outre la température assez basse mettra à rude épreuve les trois pilotes, principalement la nuit, qui à cette époque de l'année est encore assez longue.

Au point de vue mécanique, à première vue, une cylindrée de 125 cmc. semble insuffisante. La machine utilisée est une Puch deux carburateurs qui sera légèrement carénée. Evidemment, cette machine a démontré maintes fois sa vitesse (record du monde par Delabarre) et sa robustesse (victoire de Moury au dernier Bol d'Or), mais de là à accomplir 40.000 kms en moins d'un mois, il y a là une grande différence.

Nous avouons attendre avec impatience l'heure du départ, et si la famille Monneret réussit, nous leur tirerons (une fois e plus), notre chapeau.

Tour du Monde à Monthéry en moins d'un mois. Cette tentative aura pour théâtre l'anneau de vitesse (2 kms 500) qui - prétendent les Monneret - présente les conditions requises pour mener à bien une telle performance. Ont-ils compté avec la monotonie du circuit que la machine devra boucler 16.000 fois ?



◆ LES MACHINES ALLEMANDES

SONT APPRECIÉES EN HOLLANDE

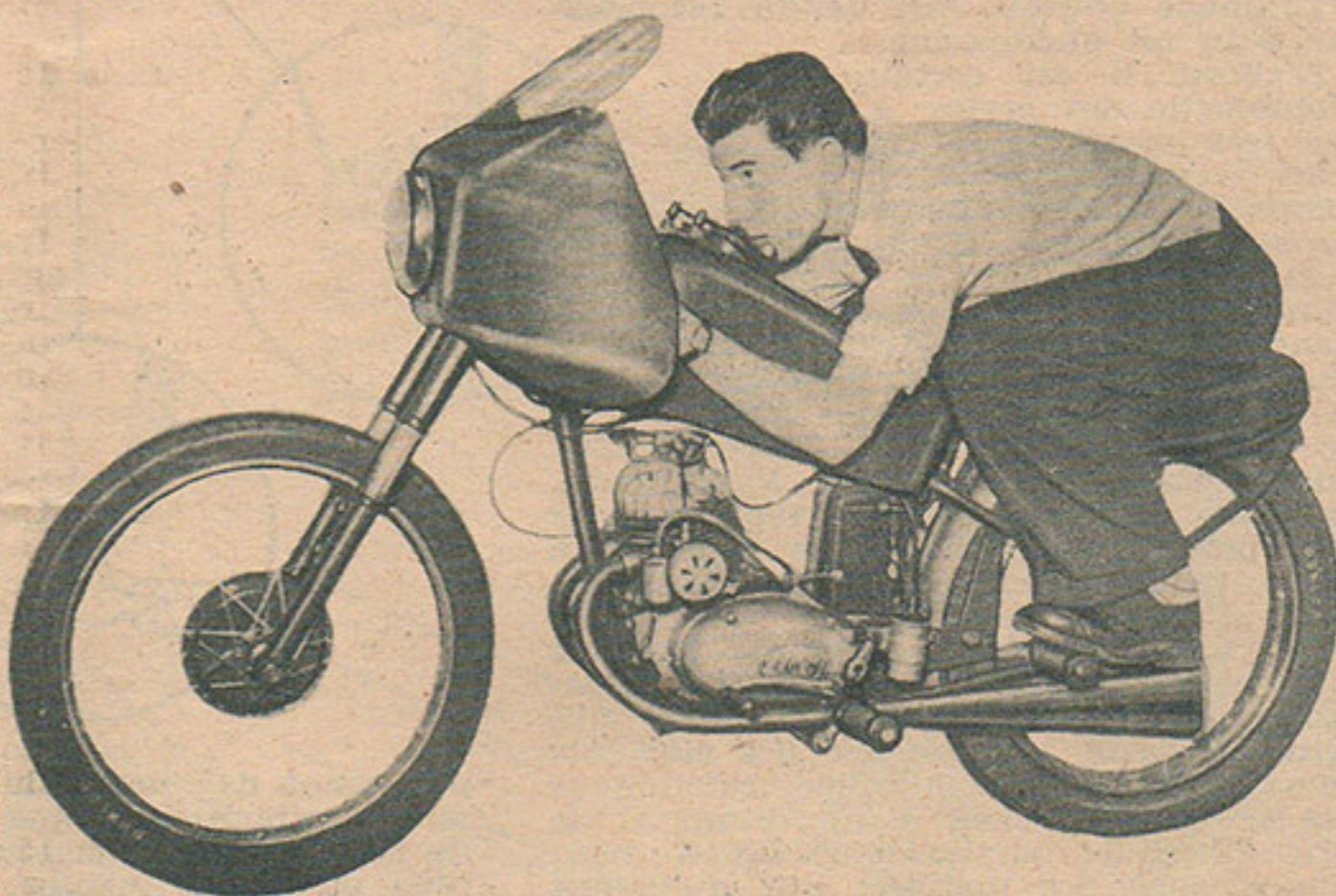
Suivant des informations publiées par le centre de statistiques Hollandais, la moto allemande est en train de reconquérir le marché hollandais qu'elle avait presque complètement perdu depuis la guerre. Parallèlement on constate une diminution des importations anglaises qui jusqu'à présent dominaient nettement ; de leur côté les importations américaines (Harley-Davidson en particulier) ont pratiquement cessé depuis 1949. Au cours du premier semestre 1950, 4.666 motos ont été importées en Hollande ; parmi celles-ci les « Jawa » et Cz » se taillèrent la part du lion avec respectivement 1.605 et 508 unités. Le reste se répartit entre 80 marques environ. Avant 1950, la participation allemande fut extrêmement faible : ainsi entre 1946 et 1949, seulement 72 B.M.W., 27 D.K.W., 168 Zundapp et 109 N.S.U. furent achetées par les Pays-Bas. Une difficulté subsistait en ce sens que l'Allemagne ne construisait que des machines de petite cylindrée, alors que les hollandais, dans leur pays plat et sur leurs excellentes autoroutes, aiment conduire très vite de puissants engins (au moins 500 cc.). Les professionnels de la moto en Hollande prédisent à l'industrie motocycliste allemande un brillant avenir, surtout depuis le succès des voitures automobiles allemandes dans ce pays.

Avouons pourtant que le scooter n'a pas, jusqu'ici, éveillé grand intérêt.

◆ PROSPECTION DE PETROLE AU MOYEN DU MAGNETOMETRE

La Guld Oil Corporation mettrait récemment en service un nouveau type d'appareil qui devrait lui permettre d'améliorer la prospection de l'« or noir ». Le magnétomètre, comme son nom l'indique, décele les variations du champ magnétique terrestre ; variations qui permettent de conclure à la présence possible de couches pétrolifères. Jusqu'à présent cette méthode a rendu possible

Bien à plat, Pierre Monneret pose pour notre photographe sur la 125 Puch spéciale avec laquelle les trois Monneret vont s'attaquer au



Vue en détail de la machine. Gros réservoir, coussinelle, guidon spécial et carénage avant, plus spécialement conçu pour la protection du pilote que pour obtenir un meilleur Cx, telles sont les principales modifications.

l'exploration d'un territoire de 700.000 m² qui n'avait pas encore été exploré, et cela dans un temps record. Certes l'appareil ne donne pas ces résultats par une lecture directe, mais tout géologue exercé peut, en s'aidant des données fournies par la nature du terrain, délimiter facilement les zones où l'on peut trouver de tels gisements avec une très grande probabilité.

◆ AU SUJET DE LA BROCHURE N.S.U.

Nous continuons à recevoir des demandes de nos lecteurs relatives à cette revue.

Nous prions ceux-ci de bien vouloir s'adresser directement à la Diffusion Industrielle Française, 16, rue Pasteur, Kremlin-Bicêtre, qui assure la représentation de cette marque en France.

◆ NOUVELLES DES U.S.A.

Harley-Davidson a présenté ses nouveaux modèles pour 1951. Ses grosses machines sont restées identiques dans leur conception depuis 1936. Cette année, la fourche télescopique et quelques détails de présentation seront améliorés. Quant à la 125 (brevet Schnurle), elle comporte outre une fourche télescopique, un nouveau garde-boue et un silencieux améliorés. Cette machine peut être livrée en n'importe quelle teinte. Ce sont là les seules modifications.

La petite « Papoose » de chez Indian est une nouvelle moto (s'il est encore permis d'employer ce terme), qui tire ses origines de la « Welbike » pliante des parachutistes. Le guidon, le tube de direction et le tube de selle sont conçus de telle sorte qu'ils peuvent être pliés ou démontés instantanément ; l'encombrement de la machine devient dans ces conditions de 140x50x30. Son poids total ne dépasse pas 50 kgs : la machine peut alors être facilement soulevée et même transportée en terrain difficile, si c'est nécessaire. Son moteur de 98 cmc. développe 2,5 CV, donnant une vitesse maxi-

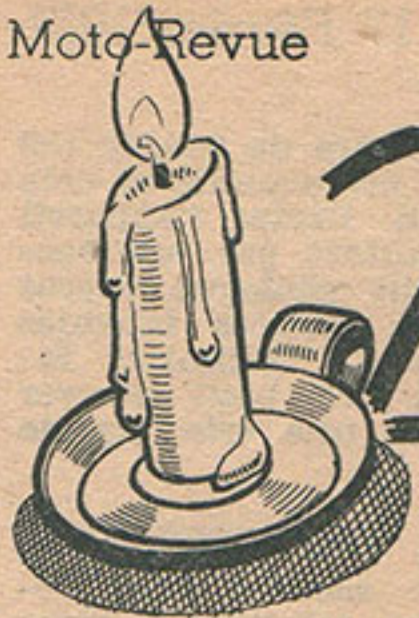
num de 50 kmh. Dimensions des roues 12 1/2 x 2 1/4 pouces. Si cette machine possède un kick-starter, la boîte de vitesses par contre est absente. Le graissage se fait naturellement par mélange et l'alumage par volant magnétique.

NOUS CHERCHONS...

Un rédacteur aimant et connaissant parfaitement la motocyclette (principe de fonctionnement, identification de toutes les pièces, etc...).

En outre, une excellente orthographe est indispensable pour la rédaction de reportages, corrections, etc...

Indispensable habiter Paris ou proche banlieue. Situation d'avenir. Urgent. Ecrire à notre Directeur.



Des bougies ... et des PERLES

Dans notre monde motocycliste, depuis quelques temps déjà, on parle presque autant des perles que dans celui des diamantaires..., mais nos perles, hélas ! sont celles qui prennent naissance, non pas dans les huitres, elles aussi perlières, mais, fort malencontreusement, entre les électrodes des bougies.

Tout d'un coup, avec les petites motocyclettes à deux temps, l'allumage cesse et reprend par intervalles, ou manque complètement. Alors, instruit par de précédentes expériences de phénomènes semblables, le motocycliste descend de selle, et s'efforce de sortir (sans trop se brûler !) la bougie...

Il constate une fois de plus qu'un « pont » s'est formé entre les électrodes. Il l'enlève avec son couteau (ou son ongle parfois) et repart vers sa destinée, non sans quelque inquiétude.

Que de théories ont été émises sur les causes possibles de cette formation de perles, sans qu'on soit, jusqu'ici, arrivé à l'empêcher. Et beaucoup d'études, vraiment supérieures, ont été faites pour connaître exactement l'ambiance favorable, le milieu où elles prennent naissance.

Bien entendu, la réaction immédiate fut, tout d'abord, d'accuser les bougies. Mais on s'aperçut bien vite qu'un changement de marque de bougies n'apportait aucune amélioration. Puis on mit en cause le mode d'allumage, en l'espèce le volant magnétique, comme si le mystère d'allumage pouvait être rendu responsable d'un tel phénomène.

D'abord, il est certain que le phénomène des perles, à part des cas très rares, ne se produit que dans certains moteurs à deux temps. La maison allemande d'appareils d'allumage « Robert Bosch » s'est penchée sur la question. Après avoir fait de longues expériences avec toutes sortes de marques et de types de bougies, et en avoir établi elle-même de spéciales à titre expérimental, Bosch effectua des essais approfondis, avec les moteurs les plus réputés pour leur production « perlière » et arriva à une certaine théorie que nous allons essayer d'exposer ci-après.

Si l'on analyse, par exemple à l'aide d'un examen spectrophotographique, la composition de la dite perle, on se trouve principalement en présence des éléments suivants : plomb, fer, silice, calcium et des traces de nickel, d'aluminium et de zinc. Donc, les parties composantes principales sont des matières qui n'existent pas dans l'isolant ou les électrodes de la bougie d'allumage.

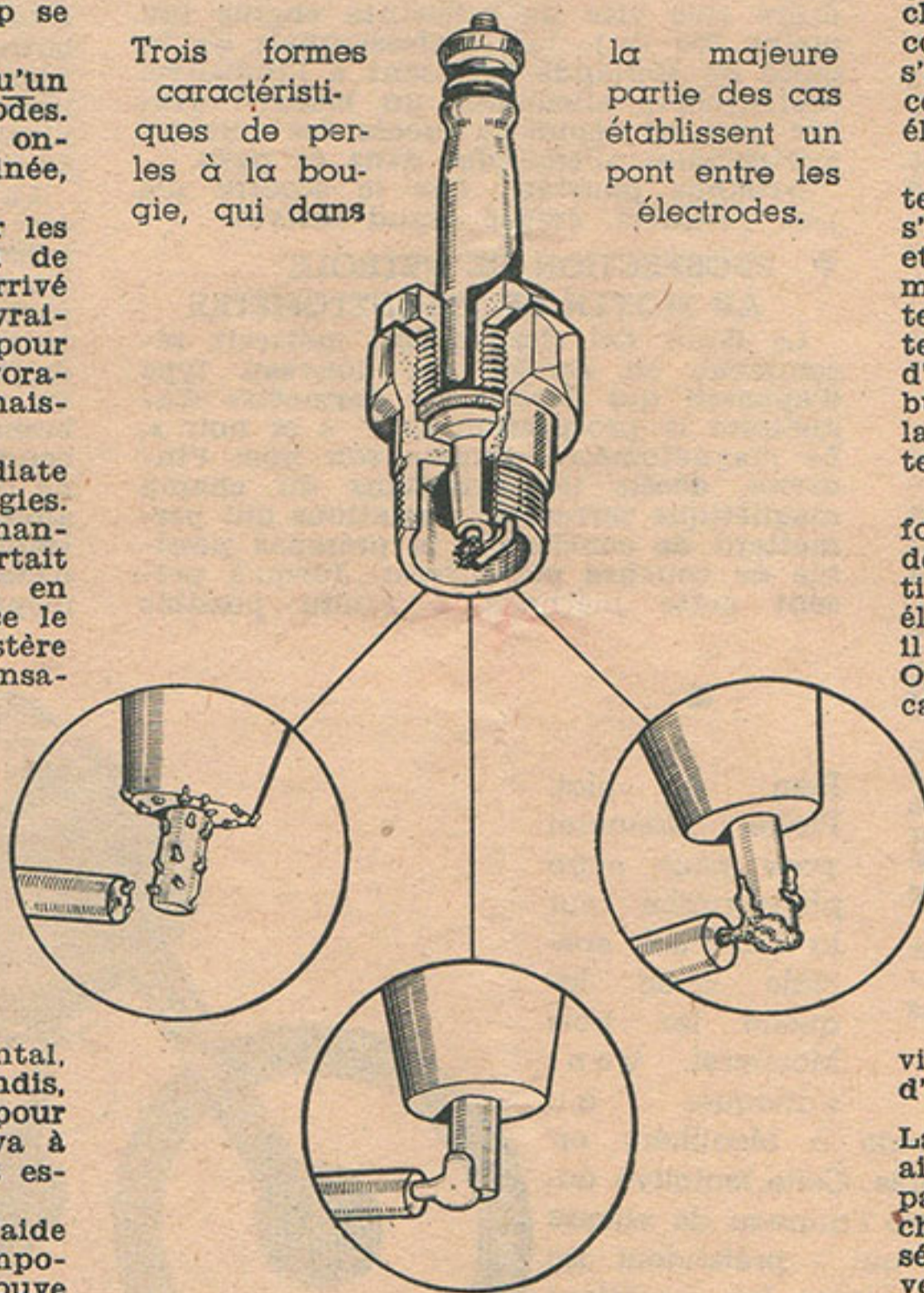
Ces ponts entre les électrodes consistent généralement en plusieurs perles recuites, brillantes et relativement gros-

ses, ou en petites parties brunes, du genre scories. En règle générale, elles sont solidement attachées aux électrodes. Il est rare de trouver un « pont » composé d'un fil mince. En fait, il est prouvé maintenant que ces corps étrangers ne proviennent pas de la bougie, qui dans ce cas, a un rôle purement passif, et sert seulement de réceptacle.

La formation de perle, donc, implique toujours la présence dans la culasse des résidus solides de la combustion. Des dépôts de carburants contenant du plomb, des particules métalliques

Trois formes caractéristiques de perles à la bougie, qui dans

la majeure partie des cas établissent un pont entre les électrodes.



provenant de l'usure du cylindre en plus de la calamine forment sur les croix de la chambre de combustion une croûte plus ou moins épaisse. Plus celle-ci est importante, plus grand est le danger de la formation de perles.

Dans un moteur tournant longtemps à pleine charge et à haute température, il se détache de cette croûte des particules

qui s'agitent dans la chambre de combustion. La bougie est généralement placée dans le point le plus haut de la culasse, en un endroit où le courant de mélange est le plus faible.

Seule une partie de ces corps étrangers se trouvera emportée par le courant de balayage vers la lumière d'échappement. Le reste demeure dans la chambre de combustion autour de la bougie. Maintenant, lors du temps d'allumage, il se produit aux électrodes un champ électrique inégal, des particules non chargées vont se trouver attirées dans ce champ et cela d'une façon rapide, si leur constante diélectrique est élevée. Elles s'attachent à l'isolant, aux électrodes, ou, ce qui est le plus à redouter, entre les électrodes...

Le fait que, seuls les moteurs à deux temps soient sujets à ces phénomènes, s'explique aisément. Le courant des gaz et le balayage sont plus faibles à proximité des bougies sur les moteurs à deux temps que sur les moteurs à quatre temps. En raison du mélange d'huile et d'essence employé, des résidus de combustion du carburant et la poussière de la route se trouvent plus facilement retenus.

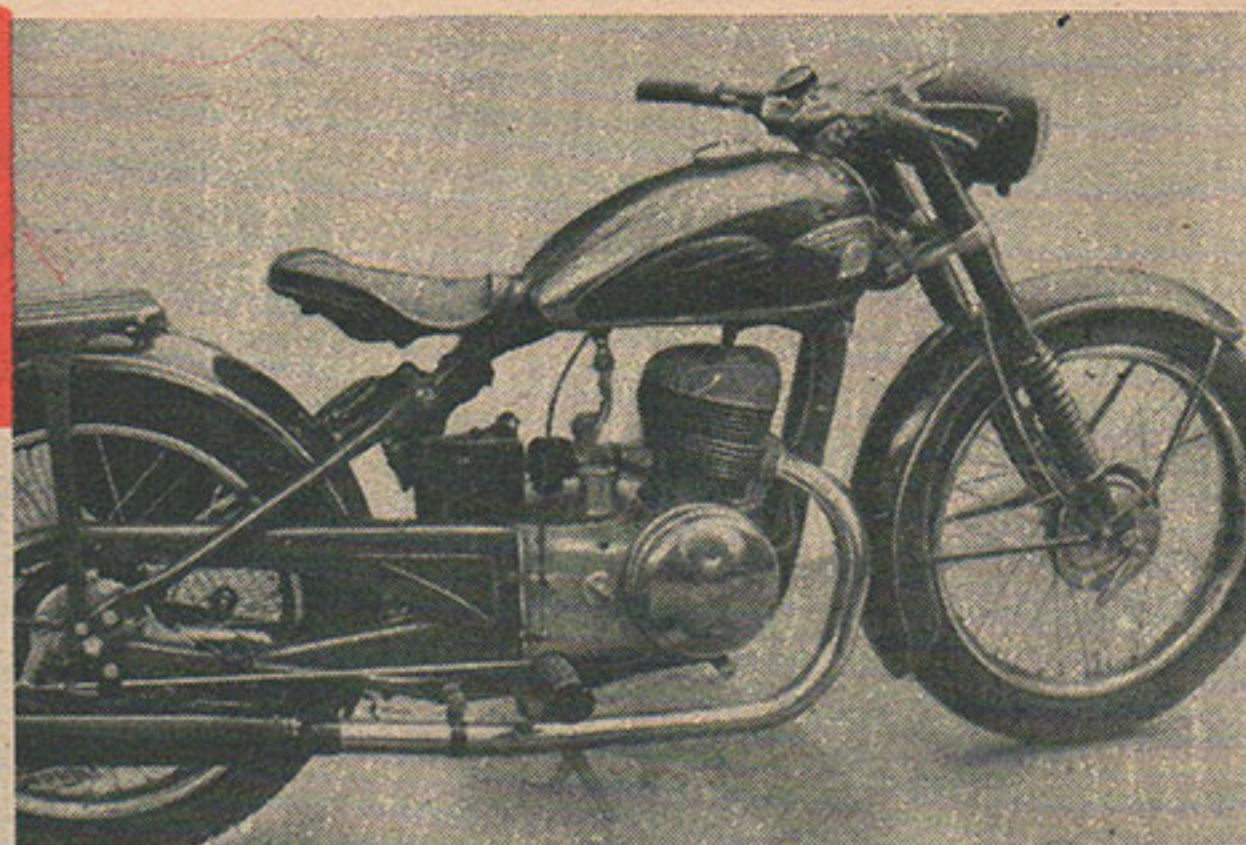
Il n'y a guère de remèdes contre la formation des perles. Certains fabricants de bougie font grand bruit d'une addition à la matière dont est faite leurs électrodes d'un produit catalyseur. Mais il semble que cela soit sans aucun effet. On peut toutefois prendre certaines précautions quand un moteur se montre sujet à ce phénomène. En premier lieu, celle d'avoir entre les électrodes un écartement aussi grand que le permet l'appareillage électrique employé. On ne peut guère dépasser un écartement de 0,6 jusqu'à 0,7 sans rendre les départs difficiles. Il convient dans ce cas de surveiller plus fréquemment l'écartement. Si le moteur possède un décompresseur, s'en servir dès que les premiers symptômes d'une formation de perles apparaissent.

La chambre de combustion se trouve ainsi plus énergiquement balayée, les particules entre les électrodes sont arrachées et les résidus de combustion chassés. Enfin il y a lieu d'enlever plus souvent la calamine qui se forme sur la culasse et le piston.

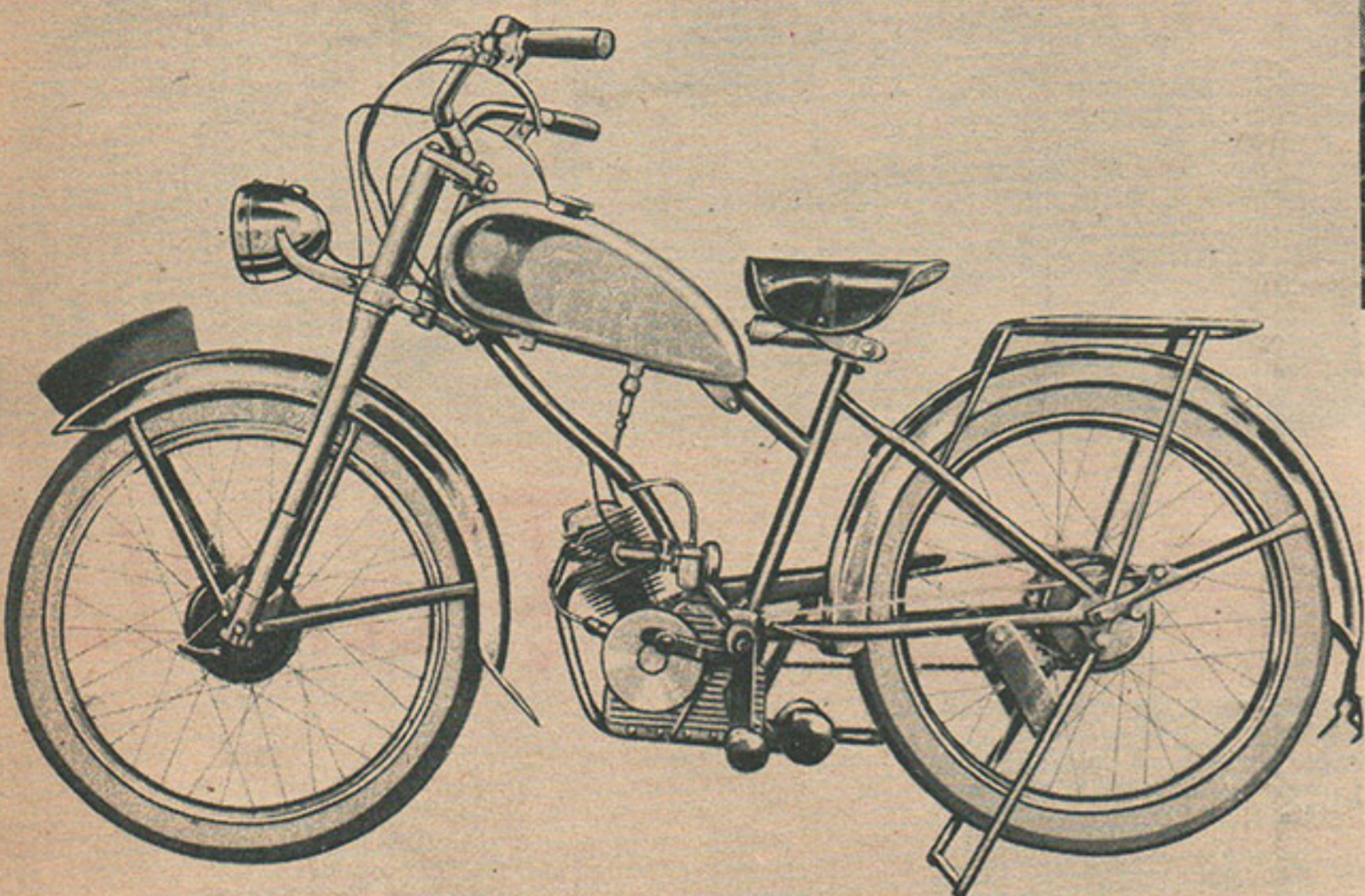
Le fait que beaucoup de moteurs à deux temps de certaines marques sont sujets à ce phénomène, alors que sur ceux d'autres firmes on n'en entend à peine parler, permet de conclure que les constructeurs de moteurs peuvent remédier à ce grave défaut par un meilleur emplacement de la bougie et un balayage plus efficace.



Bougie en bon état : électrodes brunes. Ecartement anormal des électrodes. Dépôt carbonneux sur l'isolateur. Electrode centrale oxydée et brûlée. Bougie encrassée d'un deux temps.

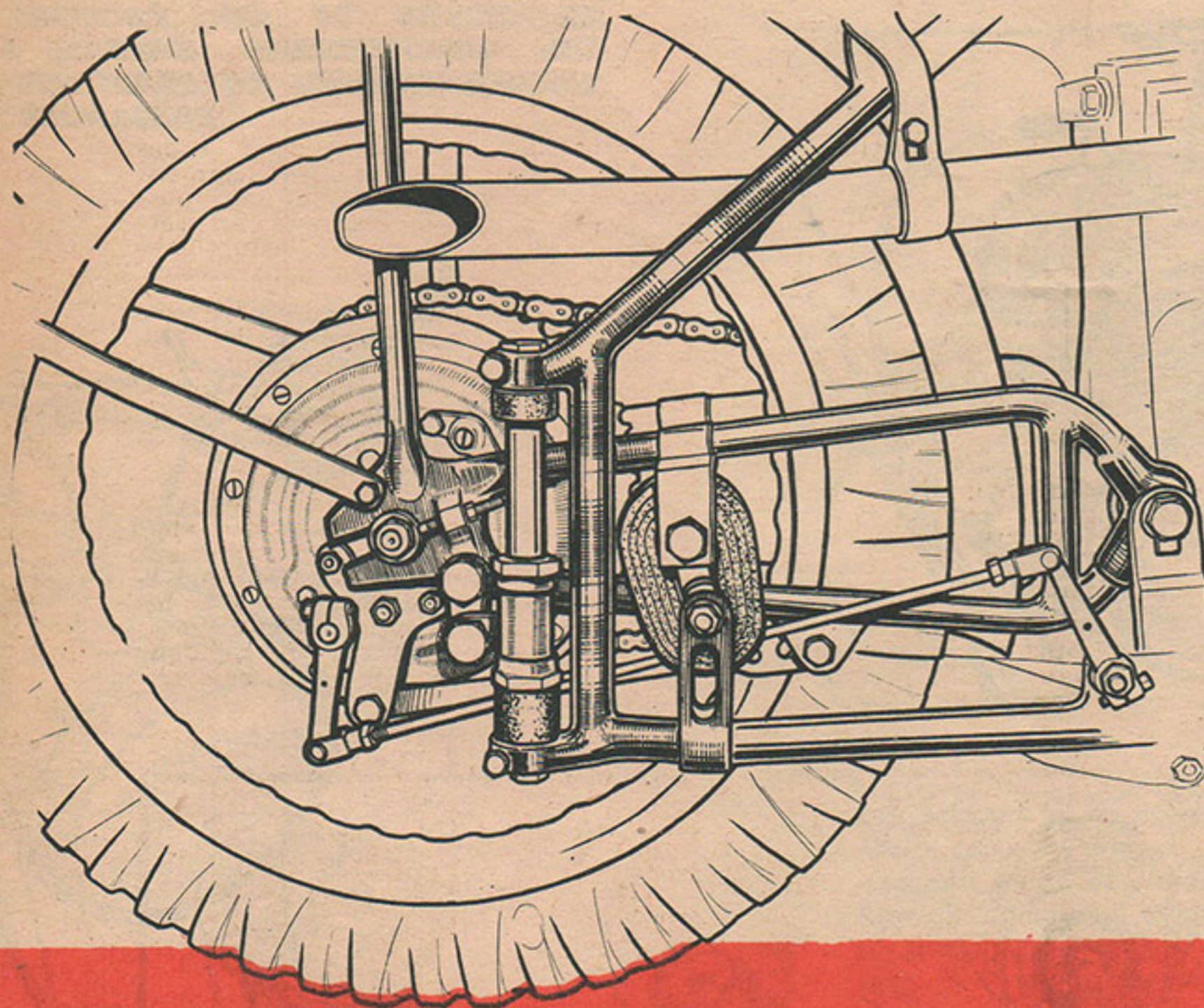


Ardie a repris la construction de ses 250 cmc. Ci-dessus : la dernière version à fourche avant télescopique, la roue arrière n'est pas suspendue. Pour augmenter encore les possibilités de son petit quatre temps, Cucciolo a créé un modèle de 60 cmc. que l'on voit ici monté par Ducati. Trois vitesses par sélecteur, démarrage par kick-starter, soupapes en tête, fourche avant télescopique, pneus de grosse section, suppression du pédalier. Un engin plus près du vélomoteur que du cyclomoteur.

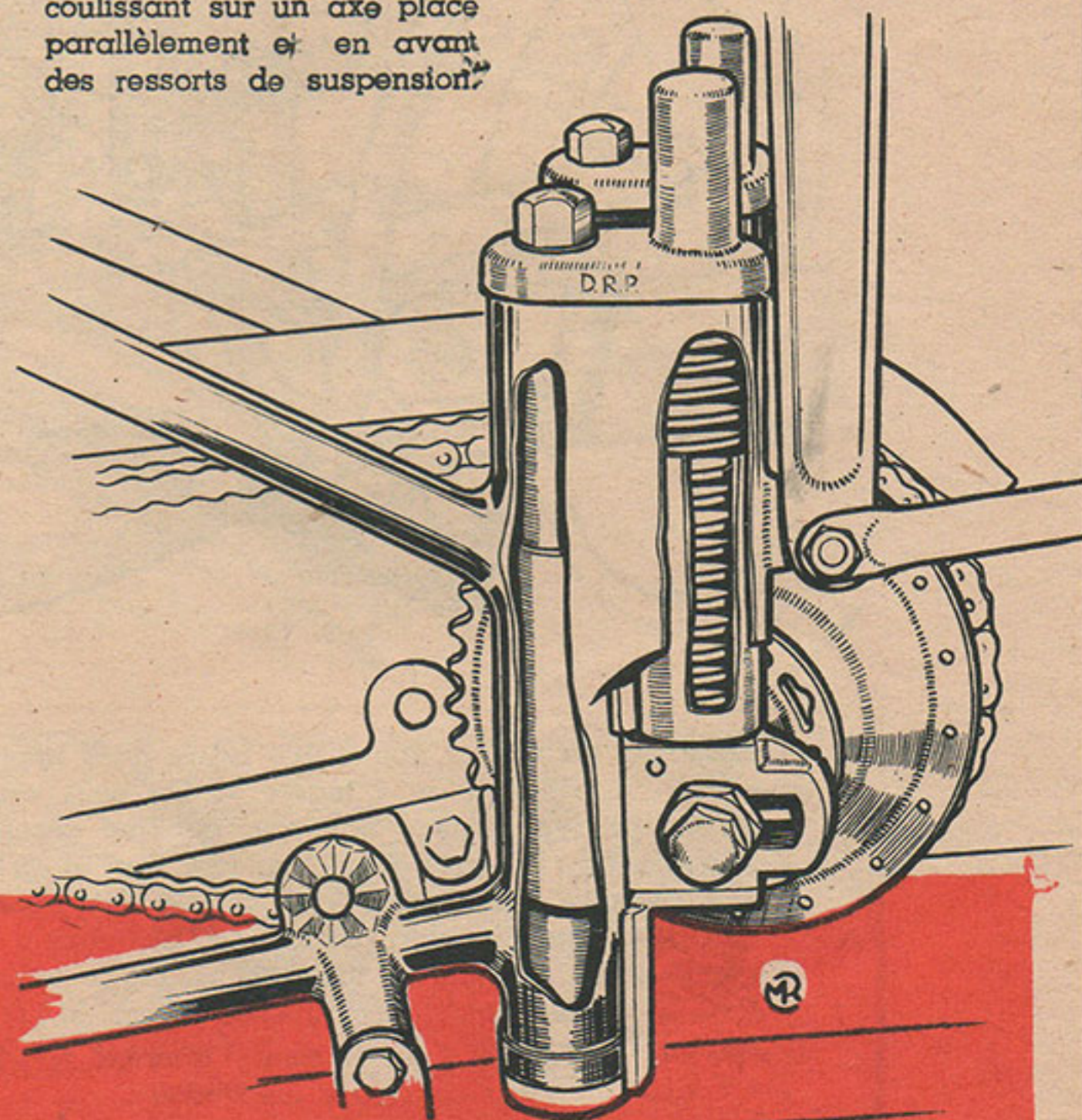


La suspension arrière de la F.N. de cross est assurée par des anneaux de caoutchouc Neiman doublés d'amortisseurs hydrauliques.

Nouveautés techniques



Les ressorts de la suspension arrière allemande Jurich ont la particularité de travailler à l'aplomb de l'axe de la roue arrière, la patte de fixation coulissant sur un axe placé parallèlement et en avant des ressorts de suspension.



Nous nous étions promis, lors de notre compte-rendu du Salon de Milan, de revenir sur certaines machines, qui offraient un intérêt particulier.

Parmi celles-ci figure la 125 Sport de chez Parilla, machine que nous avons également eu l'occasion de revoir au Salon de Bruxelles et qui par son allure racée, a forcé une fois de plus notre admiration.

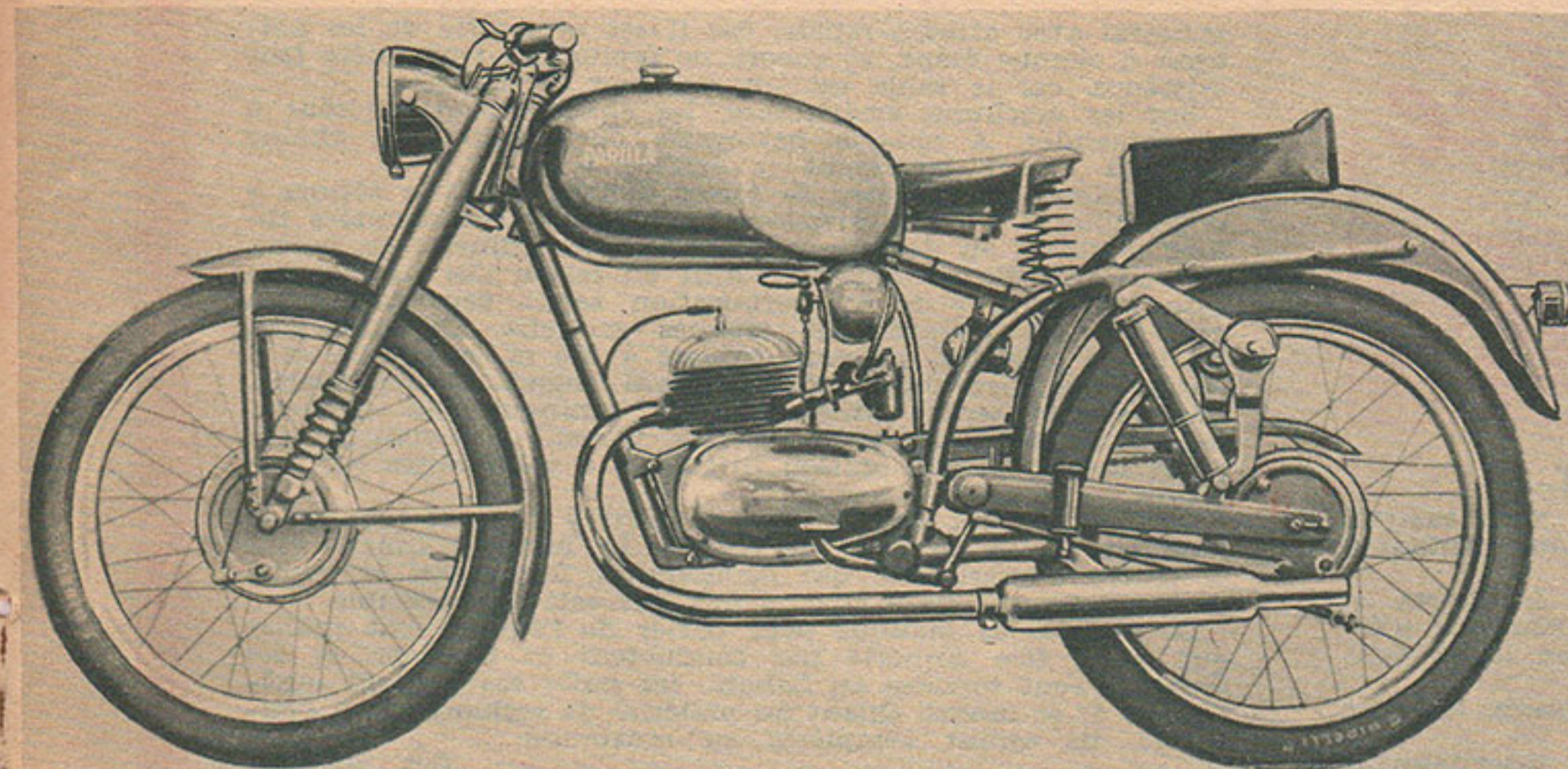
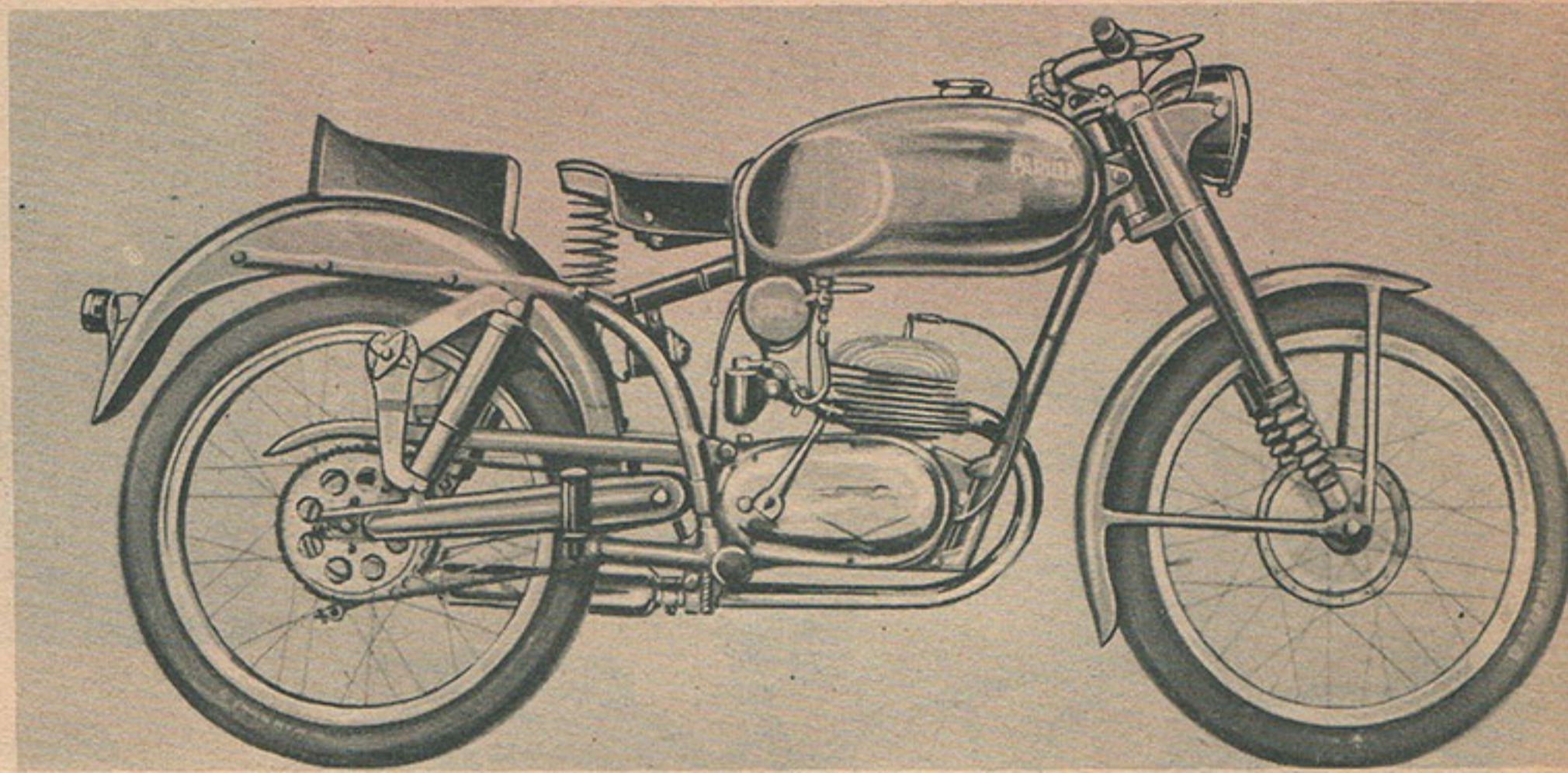
Interrogé sur les raisons qui le poussèrent à réaliser cette 125, Giovanni Parilla a déclaré que la construction de cette machine n'était guère plus onéreuse que celle de l'ancienne 98 cmc., mais que par contre les possibilités offertes par l'augmentation de cylindrée étaient très sensibles et n'entraînaient pas une consommation de beaucoup supérieure à celle de l'ancien moteur.

En outre, il existait toute une clientèle pour qui la 250 était déjà une machine de trop forte cylindrée et qui d'autre part, ne dédaignant pas de bonnes performances, était évidemment tentée d'acquiescer à une machine sport. Ce fut donc pour cette catégorie d'acheteurs que la 125 Parilla Sport fut créée.

Extérieurement, aucune différence ne distingue la 125 de la 98, à condition toutefois d'excepter la forme du réservoir, qui maintenant présente de légères cavités à l'endroit où sont plaqués les genoux du pilote.

Le bloc-moteur, fixé au cadre ouvert en deux endroits, à l'avant et à l'arrière, est un monocylindre vertical du cycle à deux temps. Course et alésage sont identiques, 54 mm. A 3.000 t.-m., ce moteur, dont le taux de compression est de 7 à 1, développe environ 8,5 CV, ce qui donne donc la puissance spécifique remarquable de 68 CV au litre.

La culasse en alliage léger, d'une forme assez allongée, est fixée au cylindre en fonte par quatre boulons. La bougie, placée verticalement au centre de la culasse, reçoit son courant d'un volant



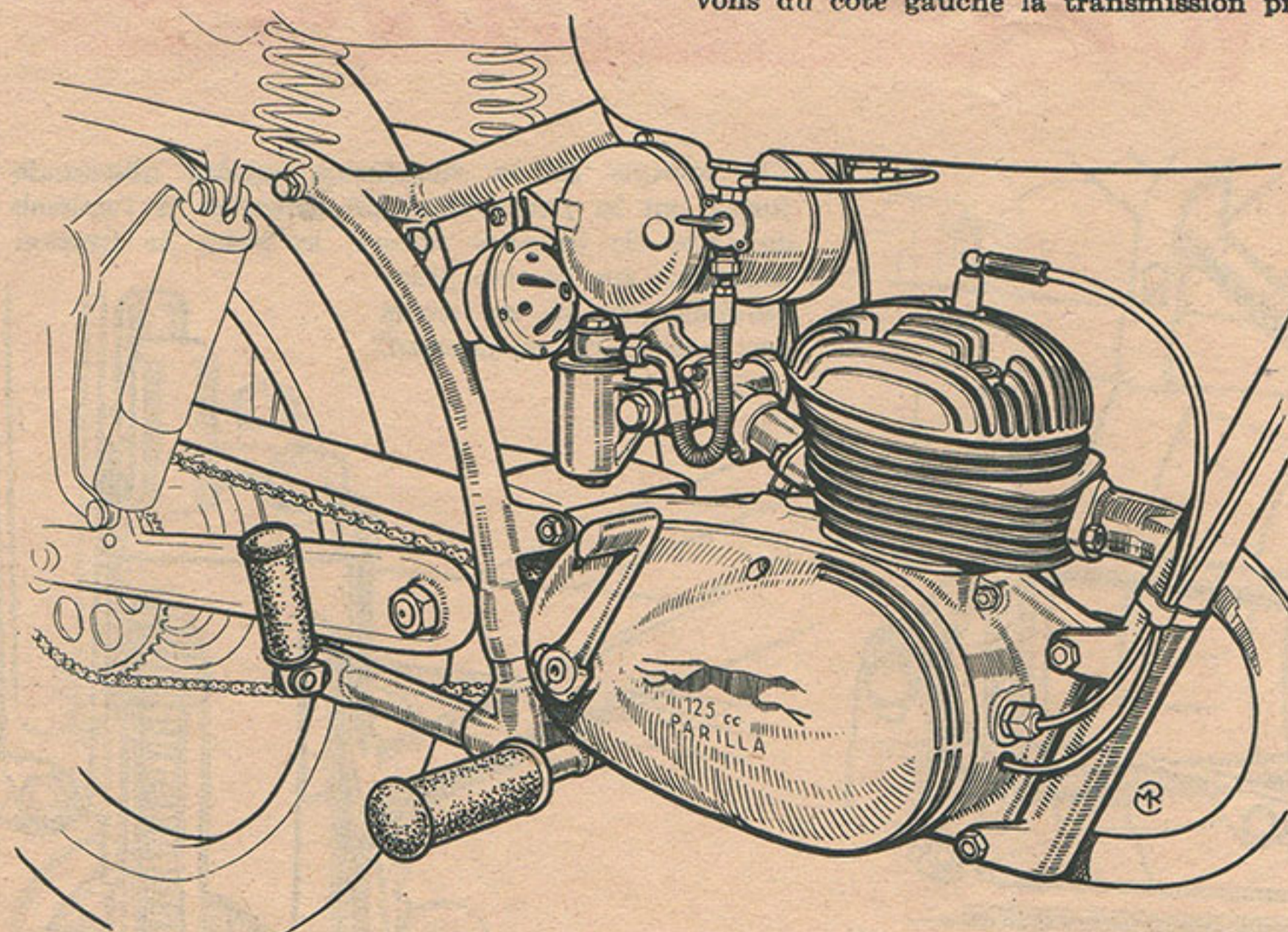
La Parilla 125 Sport

magnétique, calé en bout de vilebrequin, côté droit. Le volant magnétique est protégé par un carter profilé en aluminium coulé, puis poli, qui comporte à son extrémité avant plusieurs fentes d'aération.

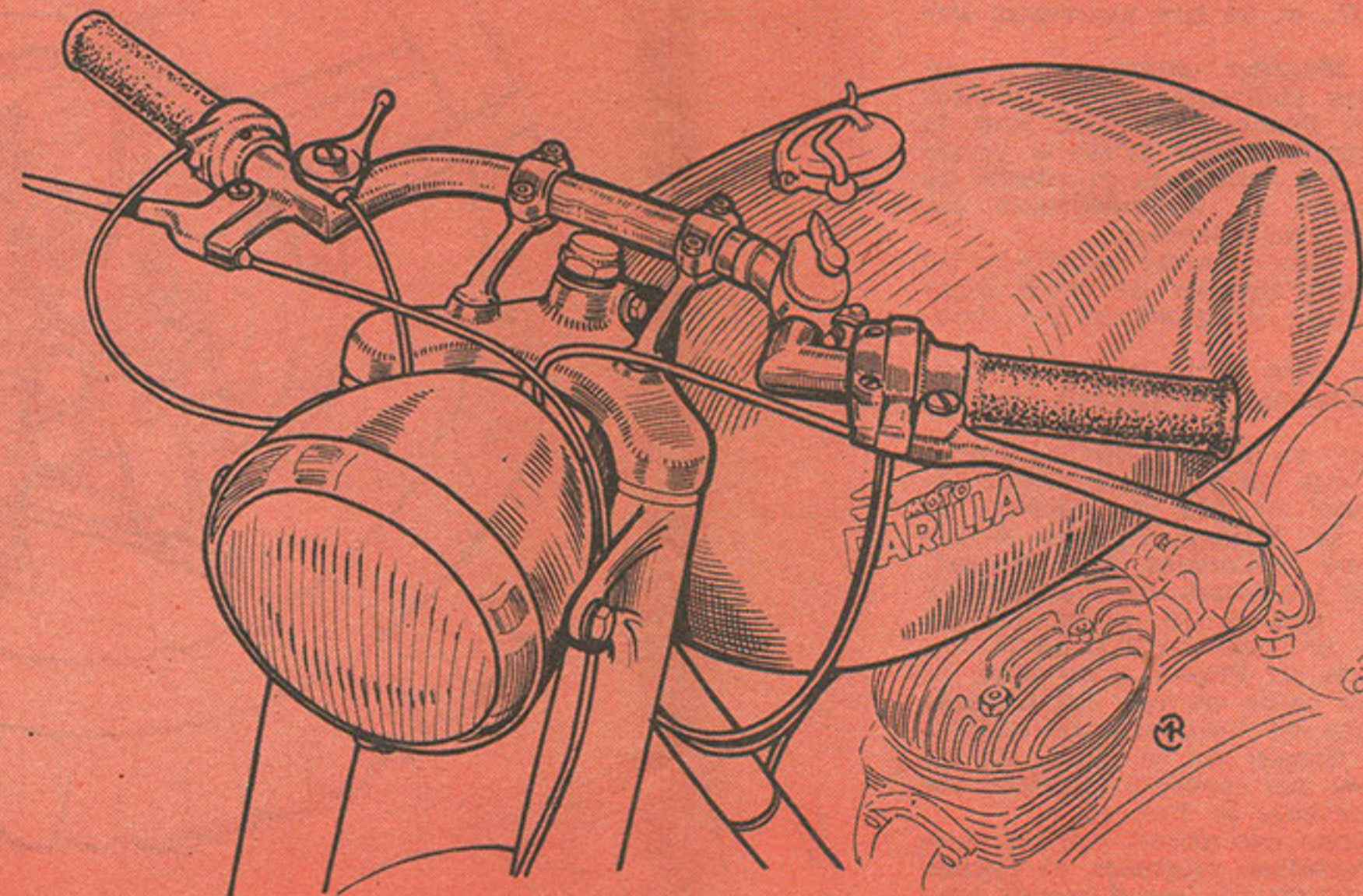
Le carburateur est un Dell'Orto M.A., d'un diamètre de 22, assez fortement incliné. Le corps de carburation horizontal est relié rigidement à la cuve, dont l'alimentation s'effectue par une tubulure unique, entourée de fil de fer.

A l'intérieur du bloc-moteur nous trouvons du côté gauche la transmission pri-

AVEC LE DERNIER SALON DE MILAN, L'ITALIE NOUS A DONNE LA CONFIRMATION DE L'INTERET QUE PORTENT LES CONSTRUCTEURS MOTOCYCLISTES A LA CATEGORIE 125. L'EFFORT ENTREPRIS PAR CES DERNIERS A PORTE SES FRUITS ET IL SUFFIT DE SE PENCHER SUR LA LISTE DES RECORDS DE CETTE CATEGORIE POUR CONSTATER QUE L'ITALIE DETIENT LA TOTALITE DES PERFORMANCES, EXCEPTION FAITE POUR DEUX DISTANCES, 5 KILOMETRES ET 5 MILES, DETENUES PAR JONGHI. MAIS EN DEHORS DE CES MACHINES DE RECORD OU MEME DE COMPETITION, LES CONSTRUCTEURS ITALIENS PRESENTENT A LEUR CLIENTELE DE NOMBREUSES MACHINES AU CARACTERE SPORTIF PRONONCE, PARMIS LESQUELLES LA 125 PARILLA EST UNE DES DERNIERES NEES.



Cette vue du moteur donne une assez juste impression de la machine qui mérite l'appellation de « légère ». On peut voir du premier coup d'œil qu'elle est typiquement italienne, quoique possédant une allure très personnelle, ceci à cause du moteur très haut et du cadre interrompu. Suivant une évolution assez marquée sur les machines légères transalpines, le kick est actionné vers l'avant. Le carburateur horizontal est d'un gros diamètre. Le cylindre en fonte est en partie enfoncé dans le carter et possède un développement des ailettes autour de l'échappement. On peut noter également la boîte à outils et l'avertisseur électrique sans batterie ni redresseur.



maire, qui, comme sur toutes les Parilla, s'effectue par pignons à denture droite. L'embrayage, fonctionnant dans un bain d'huile, entraîne la boîte de vitesses à trois rapports.

Ceux-ci sont sélectionnés par la poignée tournante gauche du guidon, au moyen de deux câbles qui déplacent un petit basculeur situé derrière le bloc. Le démarrage du moteur s'effectue par un kick-starter, dont la large pédale, semblable à celle du frein arrière, fonctionne vers l'avant.

Le cadre tubulaire, à raccords brasés, est du type ouvert. Il comporte à l'avant une suspension télescopique, dont les glissières inférieures sont protégées par des gaines en caoutchouc.

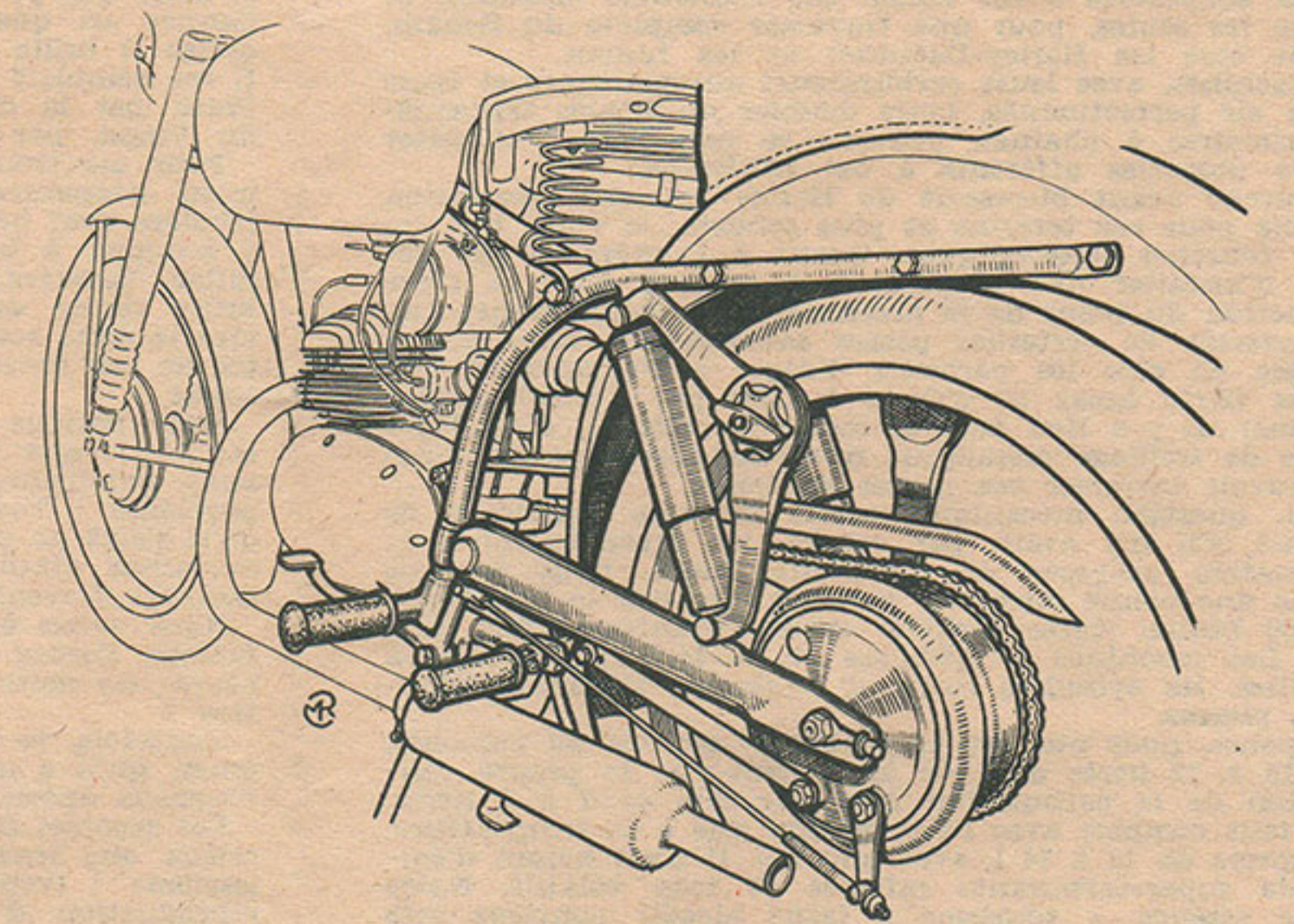
La roue arrière est fixée à une fourche oscillante en tôle emboutie, dont le point d'articulation se trouve placé derrière la boîte de vitesses. Les deux ressorts hélicoïdaux, enfermés sous tubes télescopiques, ont leurs mouvements freinés par deux amortisseurs à friction. Ces derniers ont la particularité d'avoir les deux branches de leur compas non pas fixées l'une au cadre, l'autre à la fourche oscillante, mais aux deux points d'articulation des tubes télescopiques. Le cadre, à sa partie inférieure, possède deux courts prolongements tubulaires servant de support aux repose-pieds utilisés pendant les positions à plat. Leur éloignement, par rapport aux repose-pieds pour le service courant, n'est pas très considérable, car les italiens, même à plat, préfèrent une position le plus en avant possible.

Enfin, signalons l'existence d'un petit coffre à outils cylindrique, dont la capacité nous semble un peu trop réduite.

En ordre de marche, la 125 Sport Parilla pèse 75 kgs et grâce au rendement élevé de son moteur, la vitesse maximum annoncée est de 95 kmh. pour une consommation légèrement supérieure à 3 l. aux 100 kms.

Cette machine, sans prétendre à la compétition — d'ailleurs elle est livrée avec phare et avertisseur électrique — n'en constitue pas moins une 125 très rapide, qui trouvera sans doute parmi les jeunes amateurs de vitesse ne disposant pas de gros moyens financiers, de nombreux acquéreurs.

D'ailleurs cette catégorie de machine n'est pas le seul apanage des italiens, N.S.U. en Allemagne, Fuch en Autriche, Gnome-Rhône en France, etc., produisent avec un égal succès de semblables motocyclettes.



A gauche : le guidon très dégagé est d'une forme désormais classique sur les machines légères de ce type, on peut voir du côté gauche, le levier de débrayage qui fait corps avec la poignée tournante de commande des vitesses. Le réservoir, d'une forme très pratique, est plus haut que large, possède des renforcements pour loger les genoux et sa finition du même rouge vif que le reste de la machine, sans aucun filet ni décor, est du plus bel effet. Au-dessus : la suspension à fourche oscillante en tôle emboutie est identique à celle de la 98 de série qui donne d'excellents résultats, mais complétée par une paire d'amortisseurs à friction établis de manière à être serrés le plus possible sur la roue. A cet effet, les extrémités en sont courbées et ils ne peuvent provoquer aucun accrochage ni déchirure.

Tribune libre

CETTE RUBRIQUE EST OUVERTE A TOUS NOS ABONNES ET NOUS Y PUBLIONS TOUTE COMMUNICATION D'INTERET GENERAL. BIEN ENTENDU, NOUS DEMANDONS A NOS CORRESPONDANTS DE RESTER DANS LES LIMITES DE LA CORRECTION LA PLUS ABSOLUE. TOUTE LETTRE NE REPONDANT PAS A CETTE REGLE, OU NON SIGNED, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

NOS LECTEURS PREFERENT...

Nous, abonnés et lecteurs, préférons que vous essayiez des machines nouvelles, plutôt que de vous cantonner dans les classiques 125 et 250.

Nous avons été très intéressés par l'essai « Lambretta ». Nous aimerions lire vos avis sur le « Vespa ». Pourquoi n'essayez-vous pas également des machines comme le 50 cmc. Carley ?

Intéressez-vous un peu plus aux vraies nouveautés, car elles nous intéressent, nous.

Je sais que des considérations commerciales interviennent évidemment, mais parlez-nous un peu des « scooters », car il n'est pas possible que 300.000 de ces engins circulent en Italie (où l'on sait ce que c'est qu'une moto !) sans que ces machines présentent un vrai intérêt et un certain sérieux dans la construction.

M. DAGUERRE, Paris

N.D.L.R. — Nous sommes bien de l'avis de M. Daguerre, mais s'il lisait comme nous le nombre de lecteurs qui ont, chacun, envie que l'on essaye en long et en large la machine qu'ils possèdent, même s'il s'agit d'une 100 latérales sortie il y a 15 ans !

.. Néanmoins, nous avons présenté des machines nouvelles comme le Lambretta, la Jawa, l'A.G.F., et nous continuerons. Quant à Vespa, ce n'est pas à nous qu'est dû le retard sur l'essai d'une de ces remarquables machines.



LA MOTO AU SAHARA

Les motocyclistes qui connaissent l'Afrique du Nord savent les problèmes que posent les étapes en territoires désertiques. A moins de parcours peu étendus, les motos françaises (mises à part les René-Gillet bicylindres) paraissent peu adaptables à cet usage. Les meilleures machines et peut-être les seules, pour une traversée complète du Sahara, semblent être les Harley-Davidson et les Indian.

Ces machines, avec leurs carburateurs automatiques et leurs filtres à air perfectionnés, leurs doubles ou triples transmissions primaires à chaînes, peuvent se permettre d'affronter les mille obstacles afférents à ces itinéraires.

La fourche avant bi-ressort de Harley est une suspension acceptable pour ces terrains et plus robuste, je crois, que les diverses fourches télescopiques. Quant à l'arrière, il est nécessaire d'installer une suspension à ressorts dont la force sera fonction du poids de la machine et du poids transporté.

La traversée de certaines passes sablonneuses rend quasiment impossible en solo les parcours d'Alger à Tamanrasset par El Goléa (2.120 kms) et d'Oran à Gao par Colomb-Béchar (2.800 kms). Il y a lieu parfois, même en voiture, d'employer un tapis de treillage métallique que l'on pose sous les roues pour pouvoir traverser ces passes difficiles.

L'idéal, question mécanique, serait un side américain de 1.200 cm³, s'il n'y avait, par contre, un inconvénient : la consommation exagérée de carburant. Aussi, nous pensons que dans une bonne moyenne, peuvent convenir la 750 Harley ou la 500 Indian (cette dernière ayant l'avantage d'être plus légère). Les machines à cylindres en « flat-twin » sont à déconseiller, les cylindres risquant à chaque instant d'accrocher les pierres.

La dépense, pour une 500 bicylindre et sur un tel parcours, est de 10 à 12 litres aux 100 kms. Peut-être la propre consommation de la carburation n'est-elle que de 7 à 8 litres, mais il faut compter avec l'évaporation due à la température. On comptera de 12 à 14 l. avec une 750. Il n'est besoin d'employer de super-carburants raffinés et trop volatils. Notre ancienne essence « tourisme » (sans alcool) convient très bien. Quant aux bougies, on choisira des « isolants mica », résistant mieux aux températures élevées. (Prendre des bougies démontables facilement).

L'huile-moteur sera d'un indice jamais inférieur à 50 et même 60. La dépense sera plus grande que sur parcours normal, vu l'obligation fréquente de rouler en première dans les passes difficiles. L'essoufflement du moteur contribue également à une consommation exagérée. Le super-lubrifiant « hauts-de-cylindre » sera mélangé à doses normales. Un des organes qui fatiguera le plus est la transmission secondaire. Aussi les machines à cardan sont formellement à déconseiller pour leur manque de souplesse, et pour la catastrophe que représenterait une rupture de cet organe, mis à part toutefois la B.M.W. type Russland, ainsi que la Zundapp, que j'ai vues à pied-d'œuvre et qui semblaient répondre à l'effort demandé. On emportera plusieurs chaînes et elles seront

montées avec attache-rapide, car il est nécessaire de les nettoyer à chaque étape, et encore ne prolongera-t-on guère leur existence, car le sable est un mangeur de chaînes.

Sur les machines américaines, les chaînes d'origine sont à recommander. A chaque nettoyage, on n'hullera la chaîne qu'après l'avoir largement « suiffée ».

Les pneus doivent être de fortes dimensions, à « tétines » si possible et à basse pression. Les mèches caoutchoutées seront doublées en dessous par une mèche ordinaire en coton.

Il est difficile de rouler de nuit en raison des risques d'égarerement qu'il y a. La carburation serait cependant bien meilleure et l'usure des organes moindre. On installera, un phare principal puissant braqué à 200 m. minimum et 2 phares auxiliaires type anti-brouillard anglais ou américains. Ces derniers seront utiles afin de distinguer les obstacles rapprochés de petite taille (pierres, trous). Le rayonnement des roues n'aura qu'une tension inférieure à celle usitée sur nos routes.

Un dernier mot sur l'obligation qu'il y a de calorifuger le réservoir et les jerricans de réserve. Le meilleur isolant sera le feutre d'imprimerie qui épousera la forme des réservoirs et sera humecté d'eau chaque fois que cela sera possible.

La place nous manque pour parler de l'équipement spécial qui devra être emporté par conducteur et passager. Si les journées sont torrides au Sahara, les nuits enregistrent quelquefois 5° et moins. Quant au matériel de rechange et à l'outillage, ils seront complétés au maximum.

C.R. MAHE



LE SILENCE

A la suite de la lecture de l'article de M. René Mugnier : « Branle-bas contre les scooters », dans « Constellation » de janvier 51, un doute affreux s'est fait jour dans mon esprit, rien qu'après avoir lu le titre, qui en dit déjà assez long.

Mon trouble n'a fait que s'accroître, en lisant les phrases suivantes, où l'on parle des scooters italiens :

...dont l'invasion menace la sécurité et la tranquillité des citoyens — dont l'échappement vibre comme une peau de tambour — moteur-tempête qui crépite dans les rues — Il fait du bruit à volonté — des salves d'échappement qui éclatent comme des applaudissements — les fonctionnaires de la Préfecture en veulent surtout aux bruits qu'ils produisent — lanceront 300 millions de coups de pétards à la minute dans l'oreille des français...

Les scooters italiens, donc, sont bruyants. Tiens, tiens... moi qui viens d'en commander un tout récemment ! Et qui mieux est, je l'ai commandé, ce scooter, surtout à cause de sa qualité dominante : le silence ! Eh bien, il paraît que ce silence, que je croyais être le propre des deux marques italiennes en question (et aussi, de certaines marques françaises !) brille par son absence, si l'on en croit M. Mugnier. Il me semblait pourtant avoir été frappé journellement, dans Paris, par la douceur de l'échappement à peine perceptible du Vespa, par exemple.

Pour me trouver aujourd'hui d'accord avec M. Mugnier, il m'est nécessaire de faire amende honorable : en effet, les scooters sont bruyants ! Parfaitement ! Et pendant que nous y sommes, à bas la pétarade effroyable causée par les Cadillac, Vedettes, Buick et autres Dodge ; et j'allais oublier le bruit atroce des Velosolex et des Mobylette ! Par contre, vive le doux ronflement des tractions d'avant-guerre, des motos de nos braves agents, des G.M.C., et de nos nouveaux autobus !

Mais parlons sérieusement. M. Mugnier annonce (ce qui est vrai), que les susdites marques italiennes vont maintenant construire leurs machines en France. Et voilà tout le problème ! Toute la teneur de votre article porte à croire qu'il s'agit de persuader à l'avance les acheteurs éventuels de machines étrangères, et spécialement de scooters, que ces derniers doivent être français pour être silencieux.

Nous avons en France, paraît-il, une « arme secrète » (le fameux silence !) ; pourquoi ne pas équiper de cette arme toutes les motos, et pourquoi attaquer uniquement les scooters ?

Toutefois, je veux bien admettre, à la décharge de M. Mugnier, qu'il a manqué de documentation : il devrait lire les journaux spécialisés...

Les scooters bruyants se trouvent... en Italie, pour la simple raison que leurs propriétaires les ont amputés de... leur silence ! (voir, dans « Moto-Revue » n° 998, du 16-9-50, la reproduction d'une circulaire de la Maison Piaggio à ses agents, au sujet des modifications apportées aux Vespa). D'autres fantaisistes ont muni leurs machines de « silencieux escamotables », utilisés, en Italie, quand un agent est en vue (voir également « Moto-Revue » n° 1009 du 2-12-50).

Les scooters sont en Italie, et non en France ; de plus, je crois que nous ne sommes pas à la veille de voir les parents — français — offrir à leurs enfants de huit ans un cadeau de Noël de 110.000 francs. Peu de danger de ce côté... Je ne crois pas davantage que le bruit de ces scooters empêche de dormir les fonctionnaires de la Préfecture de Police.

Le risque de perturbation n'est donc pas grand, surtout pas au point de jeter le discrédit sur certaines marques, et encore moins au point de dénier aux productions de ces marques leur qualité fondamentale, le silence.

Jean ACHARD
PARIS

Une organisation au service des usagers de la route :

LA GENDARMERIE MOTORISEE



Dans l'instruction sur la police de la route qui entre dans les attributions de la Gendarmerie en vertu de la loi de Germinal An VI et du décret du 20 mai 1903, le rôle de cette dernière est déterminé en termes précis ; il consiste essentiellement à :

- prendre toutes les mesures propres à faciliter la circulation et à éviter les accidents ;
- faire l'éducation des usagers de la route ;
- renseigner et porter secours le cas échéant ;
- réprimer les infractions au Code de la Route et plus spécialement celles qui compromettent la sécurité publique.

Le rôle de la police spéciale de la route est donc à la fois préventif, éducateur, protecteur et répressif.

Les déclarations des services intéressés concordent avec l'opinion émise ci-dessus et il n'est pour s'en convaincre que lire les déclarations faites par le Commandant de Gendarmerie Lesigne (qui eut l'amabilité de nous fournir les photographies qui illustrent cet article) lors d'une interview par Pierre Burnat, rédacteur de notre excellent confrère « le Comtois ».

En 50 ans tout a bien changé et Courteline ne reconnaîtrait plus nos modernes gendarmes.

Ils ont troqué leur coursier contre la bicyclette et, mieux encore, contre de puissantes motos. Qui ne les a rencontrés, toujours à deux, jusque sur les plus petits chemins et dans les endroits les plus reculés, poussant leur vélo et portant en bandoulière leur sacoche de cuir ? Quel automobiliste ne s'est brusquement senti envahi d'idées de prudence en voyant, dans son rétroviseur, deux motocyclistes casqués ?

De son poste de Tarragnoz (Doubs), le commandant Lesigne dirige ses 8 « motards » spécialisés pour la police de la route, qui se trouvent à la caserne Trépillot, sous les ordres de l'adjudant Keitges.

Le commandant Lesigne entre dans le vif du sujet :

— Il ne faut pas nous confondre, dit-il, avec la Police d'Etat qui dispose aussi de « motards ». Cette police ne dépend pas de la gendarmerie. Elle a des centres

à Versailles, à Sens, circule surtout dans la région parisienne. En province, il y en a un groupe, à Dijon, notamment.

Notre gendarmerie motorisée spécialisée pour la Police de la Route existait avant la guerre, puisqu'elle a été créée en 1933. La réglementation a été recodifiée en juin 1949. Dans le Doubs, sa réinstallation date de 1945.

Le rôle de la gendarmerie motorisée est le même que celui de la gendarmerie. Elle peut procéder à toute enquête, arrestation ou intervention quelconque, mais elle est plus particulièrement axée sur la Police de la Route.

« Pour effectuer la surveillance routière, me dit le commandant, je dispose de l'unité motocycliste de la compagnie, soit 8 motards et d'une moto par brigade : il y en a 52 dans le Doubs. En fait, ce dispositif est renforcé par les non motorisés qui, au cours d'une tournée, doivent effectuer une surveillance à certains endroits précis ».

« Quand on voit les longs rubans qu'il y a à parcourir, on peut admettre que je dispose de peu de moyens, surtout aux périodes de pointe, mais les moyens seront développés à brève échéance ».

« Dans l'exécution des services, aucune occasion ne doit être manquée pour guider l'usager de la route, avec bienveillance, et toute demande de renseignements doit être accueillie avec le souci de rendre service et de faire apprécier la courtoisie qui est de règle entre la gendarmerie et le public, et si les nécessités du service n'en souffrent pas, les gendarmes ne doivent pas refuser l'aide qui peut être nécessaire ».

« Le personnel dans l'exercice de ses fonctions doit tendre à une application, sans tracasserie, du code. Nous ne sommes pas des croquemitaines. Nous voulons être des « anges gardiens » ou plutôt non, car cette expression implique une autre idée... mettons des anges tutélaires ».

« Le grand but de la gendarmerie motorisée est d'éduquer l'usager de la route. Nous ne recherchons pas l'infraction : nous voulons surtout écarter les chances d'accidents. Evidemment, nous sommes dans l'obligation de verbaliser et ce, trop fréquemment, mais il faut que les gens

comprennent qu'ils doivent respecter les règles de la sécurité dans leur propre intérêt et dans celui des autres ».

Notre rôle est d'effectuer une surveillance sur toutes les routes du département d'une certaine importance. Elles sont classées en voies à grande circulation, comme celle de Besançon à Montbéliard, en autres routes nationales et routes secondaires.

Les itinéraires sont fixés en temps utile et ont une référence.

Sur ces voies, il est des points sensibles, par exemple, croisements, carrefours, qui sont divisés en points dangereux ou points névralgiques. Chacun de ces endroits est catalogué et a un numéro. J'ai donc établi un programme qui donne pour chaque jour une référence d'itinéraire. En se reportant à ce tableau, mes hommes savent le parcours qu'ils ont à effectuer et, sur ce parcours, les postes fixes auxquels ils devront s'arrêter pendant un temps déterminé ; l'arrêt au point dangereux étant obligatoire, le point névralgique n'étant à surveiller que si c'est nécessaire.

Tout le monde sait qu'il y a des endroits à accidents, et je peux dire que je défie un automobiliste de traverser, de jour, le département, sans trouver un gendarme sur son chemin.

Une fois ce programme établi sur le terrain, il reste à tenir compte de plusieurs éléments extrêmement importants.

Les journaux parlent assez de « Pâques rouges » à cause des nombreux accidents de cette période...

Je dois donc tenir compte de tous les éléments qui influent sur la densité de la circulation et si mes gendarmes sortent à deux seulement dans les périodes calmes et durant 6 heures par jour, à certains moments, je peux en faire sortir deux groupes de deux, sans compter les motos des brigades.

Bref, tous les éléments qui peuvent avoir une influence sur la sécurité de la route par l'augmentation du nombre des véhicules ne doivent pas être ignorés. Le programme est basé sur des statistiques précises et s'améliore d'année en année.

Notre programme tient compte aussi d'un côté psychologique. Si on sait qu'on

va trouver le gendarme et si l'on n'a pas la conscience tranquille, on tâche de l'éviter... Les horaires et les itinéraires sont donc variés au maximum, mais aboutissent à la permanence de la surveillance. D'ici me dit-il je peux vous dire où se trouvent mes hommes actuellement, et je sais où je peux les toucher, comme eux-mêmes, grâce à leurs instructions, savent où se trouvent le téléphone le plus proche et la brigade de gendarmerie la plus voisine dans toutes les directions, ce qui leur permet éventuellement de donner l'alerte pour arrêter, par exemple, une voiture ou demander de l'aide.

Le commandant Lesigne se plaint malgré tout de la modicité actuelle de ses moyens. Il regarde la carte et s'exclame avec vivacité :

« Quand je vois tous ces accidents cela m'effraie, 99 fois sur cent c'est la faute de l'usager de la route ».

« Il m'arrive, d'ailleurs, de me hérissier quand j'apprends qu'il y a une série d'accidents. J'emploie alors les grands moyens et au lieu de placer deux hommes à 100 mètres l'un de l'autre à des postes fixes, j'envoie des postes de radio vers les points dangereux. Les hommes sont placés à 1.000 mètres et chronométrent la vitesse. Communiquant par radio, ils arrêtent les voitures qui sont en infraction et sont impitoyables. C'est un moyen draconien que j'emploie rarement, ajoute-t-il avec le sourire ».

« S'il y a accident, un secours fort utile peut être apporté par la brigade la plus proche, chacune disposant d'une mallette de secours. Des photos sont prises, si nécessaire, car chaque brigade a également un appareil. Je précise que la plupart de mes gendarmes ont ou préparent actuellement le brevet de secouriste ».

CHEZ LES MOTARDS

Dans la « motorisée », l'adjudant part avec ses hommes, se crotte, se grille ou se mouille avec eux ! Pourtant « J'aime mon métier », dit-il. Dieu sait s'ils peuvent parfois revenir trempés malgré leur équipement. Mais ils s'en amusent, trouvant cela normal.

« Chez nous il faut aimer le métier. Jamais vous ne verrez un homme ronchonner en partant, ou se plaindre en revenant, et bien que sortant par tous les temps, nous n'avons jamais de malades ».

« Depuis 1945, il y a eu deux petits accidents matériels : c'est insignifiant, si

l'on songe que chaque homme fait en moyenne 14.000 kms par an, par tous les temps, pluie, neige ou verglas et souvent à une allure très rapide. Il faut savoir tomber... D'ailleurs la moto conserve les reflexes et le sport que nous faisons, car c'est du véritable sport, nous oblige à conserver un caractère jeune.

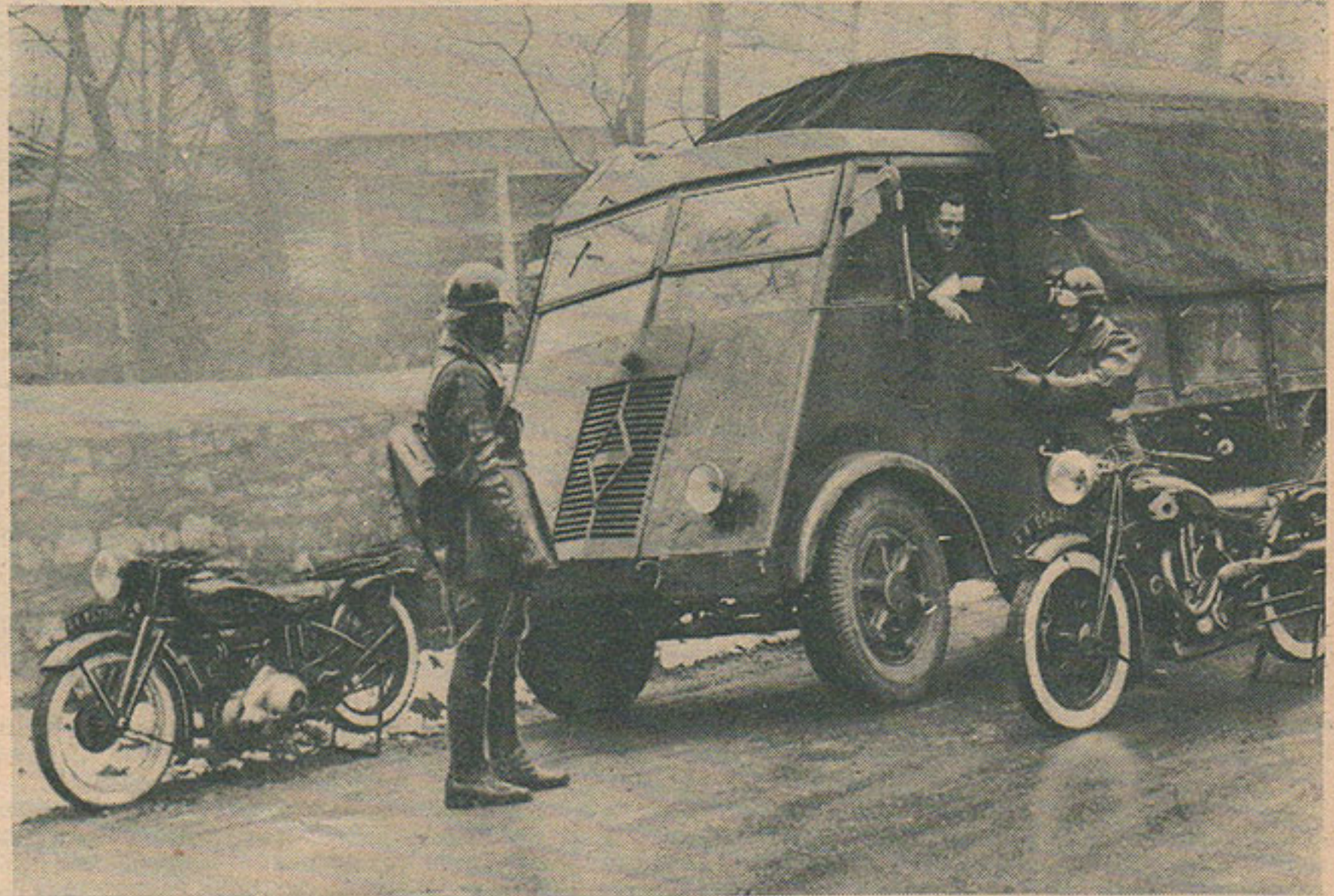
Aujourd'hui, ajoute-t-il, il pleut à torrents et sans arrêt, deux hommes sont partis à 13 heures, ils reviendront à 19 heures après avoir fait Besançon, Quingey, la limite du Jura, Besançon, Ornans et retour avec six stationnements d'une demi-heure dans différents endroits dangereux.

En été, nous faisons souvent 7 heures de tournée et nous emportons un casse-

croûte. Cela fait 150 à 200 kms avec toujours des arrêts aux postes fixes.

Je demande : « Comment appliquez-vous le règlement ? »

« Nous n'avons jamais de difficulté, car nous appliquons les instructions qui nous prescrivent de chercher surtout à éduquer l'usager de la route. Presque toujours, nous percevons l'amende forfaitaire, mais il nous arrive, lorsque nous avons affaire à des gens de bonne foi, de ne pas les pénaliser. Nous leur demandons de se présenter à nous-mêmes ou à une brigade de gendarmerie voisine avec leur véhicule, afin de constater qu'ils ont tenu compte de notre observation. S'ils se présentent, le procès-verbal n'est pas dressé.



La vérification des papiers est une des principales activités de la gendarmerie motorisée (ci-dessus). Une patrouille d'escorte en grande tenue s'apprête à partir (ci-dessous).

Il est malheureusement bien des cas où nous devons agir. Ce sont ceux où la sécurité l'exige absolument, car il y a des fautes impardonnables : ne pas se mettre en code quand on double la nuit, dépasser au sommet d'une côte ou dans un virage...

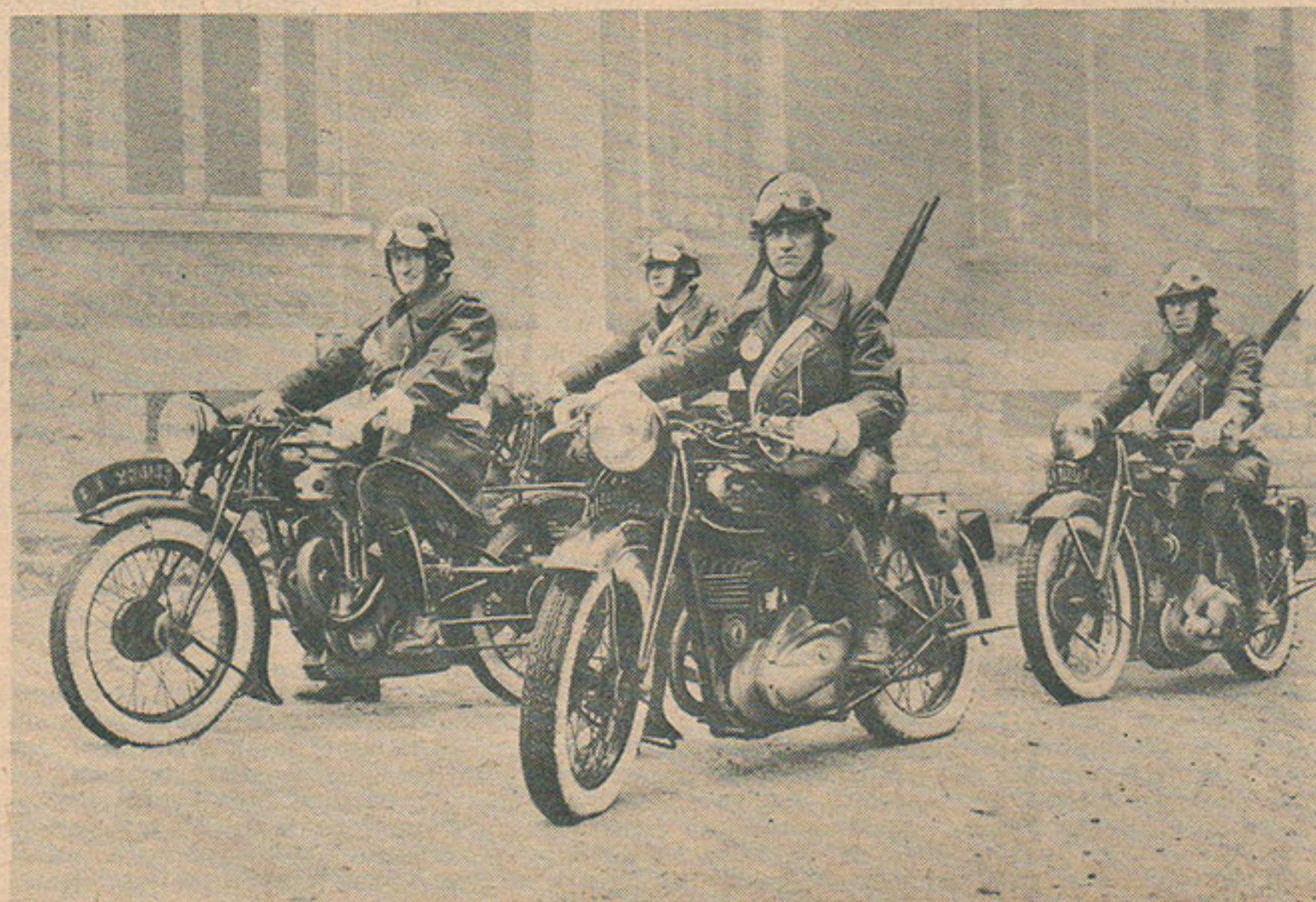
Nous partons alors à la poursuite des fautifs et, jusqu'à présent, nous les avons toujours rattrapés ».

« Vous faites parfois des escortes, quelle est votre tenue ? »

« Nous avons notre tenue normale, casque en tôle d'acier avec protège-oreilles, veste de cuir noire, mais le tour en caoutchouc de nos lunettes est blanchi ; nous portons ceinturons et gants à crispins blancs, une cordelière blanche pour le sifflet et l'insigne de la gendarmerie constitué par une plaque émaillée bleue cerclée de noir portant sur l'émail en lettres d'argent le mot « Gendarmerie » et en haut sous le heaume, insigne de la maréchaussée, les armoiries de Franche-Comté : aigle noir ailes déployées sur un fond jaune. Bien entendu pour les escortes, les motos sont impeccables avec le tour des roues blanchi ».

Les hommes et les moyens ont progressé et je ne peux m'empêcher de penser à cette carte du Doubs où de nombreux petits points rouges sur des routes marquent les endroits où des gens sont morts et où de plus nombreux encore témoignent de centaines de blessures...

« Voilà ce que nous ne voudrions plus voir » m'a dit le commandant gravement. Nous avons reçu, devant le nombre sans cesse croissant d'accidents, des ordres très stricts pour faire respecter le Code de la route. Mais nous comptons également sur la prudence des usagers, qui en aucun cas ne doivent conduire au-dessus de leurs possibilités. Un geste et une phrase résument un idéal. Si chacun le comprenait, que de souffrances évitées !



DE RETOUR D'ALGERIE

Charrier et Godey

sont venus nous confier leurs impressions sur le moto-cross en Afrique du Nord

COMME NOUS L'AVIONS ANNONCE PRECEDEMMENT, NOUS PUBLIONS UNE INTERVIEW DE DEUX PILOTES FRANÇAIS QUI SE SONT PARTICULIEREMENT DISTINGUES LORS DE LEUR TOURNEE DE MOTO-CROSS EN AFRIQUE DU NORD.



Charrier participa aux cross 500 et 125 cmc. au guidon d'une B.S.A. Bantam.

Que pensez-vous des circuits de moto-cross d'Afrique du Nord. Ressemblent-ils à ceux de la Métropole, ou sont-ils au contraire plus accidentés et moins rapides ?

— Eh bien, nous répondit Charrier, ils sont peut-être plus rapides, mais en tout cas moins accidentés. Les crossmen en Algérie, en Afrique du Nord, sont des nouveaux venus au moto-cross, et ils n'ont pas encore une très grande expérience pour le choix des terrains, et puis, il se produit une chose, c'est que là-bas, ce qui est le plus en vogue, c'est le 125. Les circuits ne sont donc pas très accidentés, mais plutôt plats et relativement faciles.

— Je trouve cependant les circuits d'Algérie amusants, ajoute Godey. De par leur tracé ils n'offrent pas au pilote habile l'occasion d'employer tous ses moyens. Ces terrains ne sont pas sans rappeler certaines de nos pistes, mais ils ne sauraient supporter aucune comparaison avec ceux de la région Parisienne.

— Au point de vue des machines, les pilotes d'Afrique du Nord ne possèdent pas les machines spéciales que maintenant les coureurs français commencent à avoir.

— Le moto-cross en Algérie est un sport qui est nouveau, qui est jeune. Ils en sont à peu près au point où nous étions il y a une bonne année déjà, au point de vue expérience d'une part, au point de vue mécanique d'autre part ; ils courent encore par exemple avec des Matchless transformées, des machines qui viennent tout droit des Domaines, qu'ils ont arrangées proprement, mais enfin ce n'est pas exactement ça, à part une ou deux exceptions, voilà où ils en sont.

— Godey, êtes-vous de l'avis de Charrier ?

— Certainement. Je trouve que ce sont des garçons pleins d'allant et, si certains d'entre eux étaient équipés de machines convenables, ils seraient capables de se mesurer avec les coureurs métropolitains. En tout cas, je dois dire que ce sont avant tout de bons camarades sincères et dévoués et qui n'hésitent pas à tout mettre à votre disposition (n'est-ce pas Verna) ?

— Parmi les concurrents locaux, y en a-t-il qui se soient nettement détachés par rapport aux autres ?

— Oh ! oui, il y a déjà des gars qui vont très bien, il y a en particulier en 125 des types comme Fracès qui tenaient tout de même la dragée haute à Godey. Et puis en grosses cylindrées, 350, 500, des types comme Casalta, Verna, Ciancio, qui sont déjà des pilotes qui marchent bien et qui certainement en France feraient des bons nationaux.

— Et le public, se passionne-t-il au cross autant qu'à Montreuil ou à Argenteuil, par exemple ?

— C'est encore moins connu là-bas qu'ici, évidemment, mais on sent vraiment un engouement du public pour le moto-cross qui est un sport très spectaculaire. Evidemment lorsque nous avons couru là-bas, nous avons couru quatre fois sous la pluie, cela a empêché à beaucoup de spectateurs de venir, mais néanmoins il y avait déjà du monde et on pouvait supposer facilement que s'il avait fait beau, il y aurait eu beaucoup plus de monde.

— Et puis, ajoute Godey, les Algérois s'intéressent de plus en plus au moto-cross, sport qui est beaucoup plus neuf en Afrique qu'ici, et surtout, le public n'est pas chauvin du tout, ce qui n'est pas comme dans certaines régions de France.

— Au point de vue mécanique, je crois que vous n'avez pas eu beaucoup d'ennuis, vos B.S.A. Gold Star ont toujours très bien marché.

— Nous n'avons pas eu d'ennui mécanique à proprement parler, mais nous n'étions pas préparés pour ce terrain ; nous avons évidemment l'habitude de courir dans la gadoue, mais là-bas ce n'était même plus de la gadoue. Les terrains, d'une manière générale, sont assez plats et il y avait des sortes de petits lacs, si bien qu'en traversant les mares, on arrivait tout de même à avoir des bougies à la masse, de l'eau qui entrait dans le carburateur. D'abord nous ne nous

attendions pas à ce temps-là ; pour un peu nous aurions laissé nos pneus à tétines à la maison et nous serions partis avec des pneus tout à fait ordinaires. Ensuite il se produisit une chose, c'est que nous avons couru quatre fois sous la flotte et dans des conditions vraiment détestables, mouillés des pieds à la tête, si bien qu'après la course on passait les motos au jet, parce qu'on ne les reconnaissait plus, et puis nous nous passions au jet, un camarade nous aspergeait et un autre avec une éponge nous nettoyait, c'est pour dire dans quel état on était, c'était quelque chose d'épouvantable !

— Et vous, Godey, avez-vous eu des ennuis ?

— Oui, certainement. Lors du cross du 25 décembre à Maison Carrée, une malchance persistante, mêlée certainement d'un djinn — qui vous le savez est un mauvais esprit arabe — s'acharnait à fourrer de la boue et de l'eau dans mon carburateur, d'où pannes intermittentes qui me forçaient à l'arrêt tous les 100 mètres, mais l'ami El Mabrouk était toujours présent avec sa réserve de souffle et pantalon retroussé sur chaussures de daim, en avant la poussette. Celui-là est un vrai champion et quelle leçon de camaraderie et de modestie.

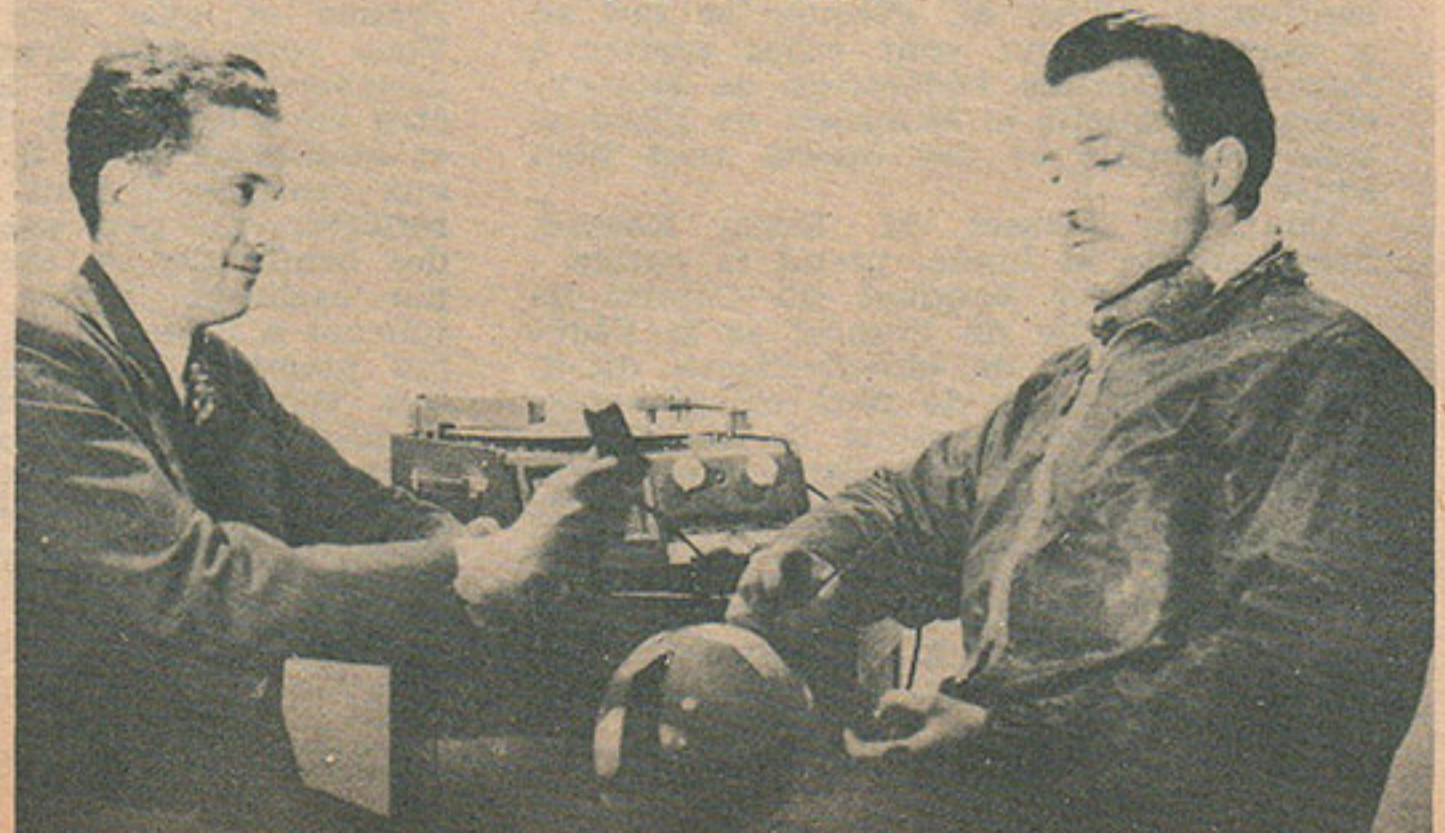
— Vous avez couru en 125. Qu'aviez-vous, Godey, comme machine ?

— J'avais une 125 Puch Sport à deux carburateurs qui a très bien marché et avec laquelle j'ai réussi à faire trois places de premier sur quatre épreuves.

— Mais dites-nous Charrier, vu l'état du mauvais temps, est-ce que les pilotes Nord Africains s'attendaient à un circuit aussi boueux et en aussi mauvais état ?

— Eh bien ! ce sont des gens qui ont la chance de vivre sous un climat très favorable, il fait toujours beau, il y a toujours du soleil et la malchance a voulu qu'on vienne juste au moment où il faisait un temps épouvantable. Si bien que le premier jour d'entraînement sur le terrain, le sol était tout à fait boueux et j'ai l'impression que les coureurs d'Alger ne pensaient même pas qu'il était possible de faire du moto-cross sur un terrain pareil. Nous avons tout de même l'habitude des terrains boueux et nous sommes équipés également en pneus spéciaux pour pouvoir tenir, alors nous sommes partis et nous avons marché là-dessus encore assez bien, si bien qu'ils étaient... plutôt déçus, presque écœurés, parce qu'ils se rendaient compte qu'ils n'étaient vraiment pas à la hauteur, surtout au point de vue équipement. On s'est tout de même arrangé, nous avons emmené des pneus de secours et puis nous en avons vendu quelques-uns, si bien qu'à la course qui a eu lieu ensuite, ils étaient tout de même à peu près équipés, mais enfin ce n'était quand même pas ça. (Suite page 101)

Godey, les yeux fixés sur le micro, répond aux questions que lui pose notre rédacteur en chef.





De droite à gauche : M. Bouvet, le Colonel Lacabanne, M. Pérouse, M. Huguët et M. Faber.

AU BANQUET DE LA LIGUE MOTOCYCLISTE de l'Île-de-France

Le Président de la F.F.M., Aug. PÉROUSE, prononce une allocution à surprises et nous informe de la suppression catastrophique des circuits de régularité et de vitesse pour tous les vélomoteurs jusqu'à 125 cmc., c'est-à-dire la mort sans phrases de la construction française des 100 et 125 cmc. qui avait pris la première place dans l'Industrie de la moto et qui permettait d'espérer un prompt relèvement du mouvement sportif en France.

MOTO-REVUE était conviée samedi dernier en la personne de son Directeur, M. C. Lacomme et de son Rédacteur en Chef, M. C. Rey, au premier banquet de la Ligue de l'Île de France. Comme nous nous attendions à une mise au point sérieuse, devant les Présidents et représentants des 39 clubs, de la vieille querelle (?) des Ligues au sein de la F.F.M. et de l'A.C.F., querelle qui dure... depuis la création de la Fédération ; la présence de notre état-major révélait une importance certaine, et nous ne pouvions manquer cette occasion exceptionnelle.

MOTO-REVUE est heureuse d'être la seule de toute la presse, à relater in-extenso la fameuse « causerie » de M. A. Pérouse, pour l'avoir enregistrée sur ses appareils reproducteurs et de la diffuser ainsi au monde motocycliste... (et à un autre monde responsable d'une fameuse gaffe). Point n'est besoin d'y faire de commentaires, ceux-ci ne manquent pas chez nos confrères, soyons en certains, d'éclater comme le tonnerre, après la lecture des paroles si sensées et si pleines de conséquences de notre Président. Mais qu'il nous soit permis simplement d'ajouter, en ce qui concerne les dissentiments — nous qui avons depuis 35 ans vécu cette lutte intestine — que les pêcheurs en eau trouble perdront leur temps à chercher à faire dévier les gens sensés, et de bonne volonté, qui vont, maintenant, grâce à l'admirable compréhension de l'homme exceptionnel qu'est M. Pérouse et qui en a tant vu — qui vont enfin arriver à faire une Grande Fédération de Motocyclisme à laquelle le Ministère de l'Éducation Nationale et des Sports veut bien s'intéresser.

Donc, au dessert, M. Roger Bouvet, Président de la Ligue, prend la parole : « Ce premier banquet du Comité de la Ligue de l'Île de France, de la Fédération Française de Motocyclisme, dit-il, démontre les liens de plus en plus resserrés entre les 39 clubs de la Région Parisienne et de la Fédération » et il remercie les personnalités présentes : M. le Colonel Lacabanne, Directeur des Sports ; M. Huguët, Directeur Régional ; et le Président de la F.F.M., M. Pérouse ; il regrette l'absence de M. Gaston Roux, Di-

recteur Général des Sports, chargé de mission et éloigné de la Capitale ; la Presse Sportive, les champions de France présents : J. Behra, G. Monneret, ainsi que Houel ; les champions de moto-cross : Charrier, Adnet, Bénard, puis annonce le programme artistique sélectionné et fort chargé de la soirée, et rappelant que les plus courts discours sont les meilleurs, il passe la parole à M. Pérouse, après avoir levé son verre, au sport motocycliste et à la Fédération (tonnerre d'applaudissements).

M. Pérouse se lève et éloignant les micros de sonorisation, il dit :

« Je ne veux pas de cet instrument bizarre devant lequel je n'ai pas l'habitude de parler, mais notre ami Lacomme a eu tout à l'heure la fâcheuse idée de mettre devant nous un fil relié à un petit appareil que vous ne voyez pas, mais je sais que c'est un enregistreur rotatif enfermé dans une boîte : méfions-nous ! J'avais bien l'intention de vous dire des choses sérieuses, mais j'ai écouté pendant le dîner la conversation de nos amis Behra et Monneret, et ma foi j'ai complètement changé d'idée.

Je me contenterai de vous dire que je suis parfaitement heureux d'être parmi vous ce soir, et ceci pour plusieurs motifs : le premier, c'est que ma présence ici va faire cesser — je l'espère du moins — cette légende qui voulait que le président de la F.F.M. soit à couteaux tirés avec le Président de la Ligue de l'Île de France et avec son secrétaire général. Vous voyez qu'il n'en est rien (applaudissements nourris). Il est vrai que vous êtes vous dirigeants de club, très jeunes et bouillants, mais il ne faut pas se fier aux rumeurs, il faut avoir le courage de réfléchir un peu avant de faire courir des bruits qui se révéleront faux ; moi par exemple, quand on me dit qu'un journal a incendié la Fédération, et bien ma première idée n'est pas de me dire que celui qui a écrit l'article, est le dernier des derniers, au contraire, je suis plein d'indulgence pour lui ; ce n'est pas facile d'être journaliste sportif, il faut bien de temps en temps faire rire son public, alors pourquoi voulez-vous que je lui en veuille, n'est pas, M. Bouvet ? (L'allusion est ici directe, aussi les rires

fusent un peu partout), et tout se termine autour d'une table, comme ce soir, où nous sommes tous réunis, et quand nous avons à faire une œuvre comme celle que nous avons tous entreprise, c'est-à-dire de faire vivre le sport motocycliste, de le faire prospérer, il vaut beaucoup mieux que de se disputer les uns et les autres — et comme disait tout à l'heure Monneret : au lieu d'aller casser la figure à son voisin, quand il n'a pas été gentil pour vous — il vaut beaucoup mieux s'unir, se serrer la main, et c'est pour cela, je le répète, que je suis particulièrement heureux d'être ici. Je suis heureux aussi d'être auprès du Colonel Lacabanne, parce que le Colonel Lacabanne est compréhensif et je vais lui dire : « Mon Colonel, depuis 5 ans, notre Fédération vit dans l'illégalité, je suis le premier à vouloir en sortir, et la Ligue de l'Î. de F. aussi veut en sortir, et bien mettons-nous avec confiance tous ensemble autour d'une table et trouvons le moyen de donner à notre Fédération un statut avec lequel elle puisse vivre (applaudissements répétés) ; à l'heure actuelle, si nous sommes dans cette illégalité, ce n'est pas que nous le voulions, mais vous le savez bien, mon Colonel, les décrets et lois actuels sont faits pour des fédérations d'athlétisme, et non pour des fédérations de motorisés ; M. Huguët me disait tout à l'heure que dans la Fédération de Football, rien que dans celle-là, il y avait plus de 600.000 licenciés qui pratiquaient leur sport ; il est normal dans ces conditions que les licenciés pratiquants soient les seuls votants dans cette fédération, et qu'ils soient les seuls maîtres de leur fédération ; mais chez nous, voyons, franchement, si on excepte les sorties du dimanche où l'on n'a pas besoin d'être un sportif extraordinaire ; et si on attaque le moto-cross, il faut des machines spécialisées ; le moto-ball aussi et la course exigent des machines spécialisées. Alors, Messieurs, vous savez tous mieux que moi combien il est difficile de se procurer des machines de course (une voix dans la salle : « étrangères »), mais même étrangères..., françaises il n'y en a pas (nombreuses approbations dans la salle)... il pourrait y en avoir, et nous en aurons peut-être plus tard ; mais dans ces conditions, comment vouloir confier la vie d'une fédération tout entière aux seuls licenciés pratiquants, ce n'est pas raisonnable ; si vous faites une compétition, si vous faites une course, une course sérieuse, vous avez besoin des organisateurs ; qui sont les organisateurs ? ce sont les gens qui sont dans les clubs, ce sont eux qui prennent tout le risque de l'organisation, ce sont eux qui vont chercher l'argent nécessaire, eux qui prennent les assurances et qui vont pleurer auprès des Pouvoirs Publics, pour avoir la jouissance d'une route qui est donnée à la circulation générale et dont il faut avoir la jouissance pendant quelques heures, et pour soi tout seul, j'en sais quelque chose, Messieurs ; là, je ne veux pas dire depuis combien d'années je suis à la tête de notre fédération et je vais soulever un coin du rideau qui cache une des principales activités du Président de la F.F.M. ; avant la guerre, avant la dernière, j'ai été appelé en de maintes circonstances auprès de commissions qui avaient lieu dans un centre ministériel, ou interministériel ; dans ces commissions, je me heurtai à une idée générale qui est contre la course, qui est contre l'épreuve motocycliste, contre l'épreuve automobile, et cette idée a germé dans l'esprit de nos gouvernants, a germé dans l'esprit de la plupart de nos préfets depuis 1903, époque à laquelle on a couru Paris-Madrid, que moi j'ai vu ; j'ai vu passer les coureurs de Paris-Madrid, et bien, parce qu'il y a eu beaucoup d'accidents pendant cette course, parce que un Marcel Renault s'est tué pendant la course de Paris-Madrid, vous avez vu que depuis lors on a interdit systématiquement toutes les courses de ville à ville, en France ; à l'heure actuelle nous sommes menacés de quelque chose d'analogue, vous savez que le nombre des accidents de l'année dernière a augmenté

considérablement sur les routes, parce qu'il y a une circulation plus intense et surtout parce que les véhicules, qu'ils soient motocyclettes ou autos, sont beaucoup plus rapides que les véhicules d'autrefois et souvent confiés à des mains inexpérimentées, et bien les pouvoirs publics s'inquiètent de ce nombre croissant d'accidents ; à l'heure actuelle, peut-être quelques-uns d'entre vous ont-ils été des victimes de leur sévérité, les agents ont reçu des ordres pour dresser beaucoup de contraventions et dans cet esprit, dans cette crainte, de voir augmenter le nombre des accidents, et à l'annonce d'une épreuve que la Fédération Cycliste voudrait prendre pour elle, ou a décidé de prendre pour elle, c'est-à-dire l'épreuve Paris-Nice, sur des vélomoteurs, à une vitesse moyenne imposée, je le sais par indiscrétion, mais je le sais d'une façon certaine que, depuis hier au soir, des ordres ont été envoyés par le Ministère de l'Intérieur, aux Préfets de tous les départements français, pour interdire toute épreuve de vitesse sur route, toute épreuve où la vitesse pourrait compter pour le classement, c'est-à-dire des épreuves de régularité qui seraient faites par des motocycles d'une cylindrée égale ou inférieure à 125 cmc. ; eh bien, Messieurs, je lutte depuis 25 ans pour obtenir qu'on nous laisse courir, et jusqu'à présent j'ai réussi ; je regrette d'avoir à dire, et je le dis devant le Colonel Lacabanne, que par une gaffe — car je ne peux pas appeler cela autrement, une gaffe commise par une Fédération qui a voulu à toute force organiser une épreuve pour laquelle j'avais prévenu qu'il y avait des dangers — nous nous voyons privés aujourd'hui de faire courir nos motocyclettes de 125 et de 100 cmc. que nous avons réussi jusqu'à présent à laisser figurer dans les circuits ; nous avons réussi pourquoi ? parce que dans ces commissions dont je vous parlais tout à l'heure, j'ai réussi à défendre les courses en disant : mais les courses, elles ne sont faites que par les licenciés de la fédération ; nous ne délivrons pas de licences à tout le monde ; lorsque nous donnons une licence, nous

exigeons le permis de conduire ; si nous les donnons à des moins de 21 ans, nous exigeons d'autres formalités encore, et de ce fait, ceux que vous voyez sur des motos de 125 cmc. et qui font une course, et bien ce sont les mêmes que vous voyez le lendemain ou le soir même sur des motocyclettes plus grandes, par conséquent ils sont habitués à la course, ils ne présentent pas un danger pour le public, et vous pouvez les laisser courir ; jusqu'à présent ma voix avait été entendue ; aujourd'hui parce que jusqu'à 125 cmc. on est autorisé à conduire une machine sans avoir de permis de conduire, et bien on a peur que des jeunes de 14, 15 et 16 ans se lancent sur des routes avec n'importe quelle machine qui ne soit pas prête ou conçue pour la compétition, et causent des accidents, soit à eux-mêmes, soit au public, par le bris de leur matériel, ou par leur inexpérience ; je vous ai dit cela, Messieurs, pour vous montrer que si nous voulons arriver à quelque chose, si nous voulons défendre notre sport, que nous aimons, je sais que vous l'aimez, et je vous jure que je l'aime bien aussi, car sans cela, je ne serais pas ici avec mes cheveux blancs, et avec tout le passé que j'ai derrière moi, passé de motocyclisme, passé de Président de la Fédération Motocycliste, de Président de la Commission Sportive de l'Automobile, et bien je vous jure que si nous nous tenons les coudes, si nous nous resserrons, si nous oublions nos disputes personnelles et les difficultés qui arrivent à nous dresser les uns contre les autres pendant quelques instants, et bien nous pourrions nous défendre, et nous arriverions à ce que nous voulons, c'est-à-dire à ce que le sport motocycliste soit un grand sport et qu'il reçoive des Pouvoirs Publics autant de subsides que les autres (très bien, crie-t-on dans la salle), et bien c'est pour cela que je suis particulièrement heureux de me trouver dans la Ligue de l'Île de France, parce que je sais que c'est la plus nombreuse, c'est une des plus agissantes, et à nous tous nous ferons quelque chose pour le sport que nous aimons. Je lève mon verre à la pros-

périté de votre Ligue, et encore une fois, je vous remercie de m'avoir accueilli parmi vous ». (Applaudissements nourris).

Ensuite, le Colonel Lacabanne, Directeur des Sports au Ministère de l'Éducation Physique et des Sports, prend la parole. Après avoir rappelé qu'il fut Directeur de la Radio Sportive, et après quelques citations humoristiques, il commente l'accident dont fut victime M. Huguet dans la voiture de Louveau, dans le dernier Rallye de Monte-Carlo, et dont il se tira sans trop de contusions, après un vol plané en voiture de 12 mètres.

Puis reprenant la situation dénoncée par M. Pérouse, le Colonel Lacabanne confirma l'illégalité de la F.F.M. en faisant remarquer qu'après une tourmente aussi formidable que celle dans laquelle on venait de passer, il était impossible de résorber et de mettre de l'ordre dans la maison, dans un laps de temps assez réduit ; mais il espère, lui aussi, arriver rapidement avec le concours des Présidents des Ligues, à mettre d'aplomb un statut légal en harmonie avec les lois et décrets en vigueur. Il rappelle les visites fréquentes de M. Pérouse, sa collaboration de tous les instants et les efforts qu'il fait pour obtenir ce statut légal de la F.F.M. ; après avoir excusé l'absence inattendue du Directeur Général des Sports, M. Gaston Roux, le Colonel Lacabanne remet la plus haute distinction — la médaille d'or de l'Éducation Physique et des Sports — à M. Cantalice, Secrétaire général de la Ligue, au milieu des applaudissements de toute la salle, car Cantalice n'a que des sympathies et des amis parmi tous les motocyclistes : cette distinction est bien méritée.

La soirée se poursuit par un programme artistique fort intéressant, et l'on dansa toute la nuit et fort tard dans la matinée du dimanche.

La fête avait été fort réussie, il faut en féliciter tous les responsables vers lesquels doivent aller tous les remerciements.

INTERVIEW CHARRIER-GODEY (Suite)

Mais ils ont fait ce qu'ils pouvaient ; ce n'était pas commode pour eux et je n'aurais pas voulu être à leur place.

— Pensez-vous que des coureurs d'Afrique du Nord viendront cette année se confronter avec nos pilotes nationaux et internationaux ?

— Je le souhaiterais bien sincèrement, d'abord parce que ce sont des gars qui ne sont pas du tout ridicules, ils marchent bien et puis il y a des clubs comme le Motor-Club — Adnet, un des membres fondateurs, était d'ailleurs avec nous — qui auraient plaisir à faire venir quelques-uns de ces gars-là dans une épreuve organisée par eux, et il serait certainement préférable, afin d'éviter au maximum les frais de déplacement pour les pilotes Nord-Africains, que ceux-ci puissent faire au moins deux courses deux dimanches de suite. Ça c'est une question d'organisation entre clubs, mais il serait souhaitable de le faire, parce que nous avons été bien reçus, et puis c'est assez normal qu'on reçoive bien ces gens-là.

Lorsque nous sommes arrivés à Alger, il y avait une délégation, le Président du Club d'Alger et puis des coureurs, et un sympathique coureur marocain : El Mabrouck, qui est toujours dans les manifestations sportives et qui a été vraiment gentil, il y avait aussi le Président de la jeune Ligue d'Afrique du Nord. Je dis que c'est une jeune Ligue, puisqu'elle date de deux mois à peine, et suivant les statuts de la Fédération Motocycliste, les clubs sont évidemment régis par une Ligue ; donc la Ligue est une chose nouvelle, et à cette occasion, cela a créé une petite perturbation dans les clubs d'Alger en ce sens que certains clubs voulaient prendre leur indépendance. Mais cela donne une certaine émulation au sport motocycliste et est certainement profitable pour tous les sportifs, pour tous les coureurs. Nous avons donc été reçus très gentiment. Évidemment on peut formuler quelques critiques, on peut toujours en faire, surtout au point de vue technique, au point de vue organisation ce sont de jeunes organisateurs, et ça ne marchait pas toujours comme sur des roulettes, le chronométrage en particulier laisse encore assez à désirer ; mais enfin, d'une manière générale, c'était bien, c'était très sympathique. Et puis nous serions heureux d'aller encore faire un tour là-bas, mais cette fois qu'il y ait du soleil.

— Comptez-vous retourner en Afrique du Nord, à quelle époque et avec qui ?

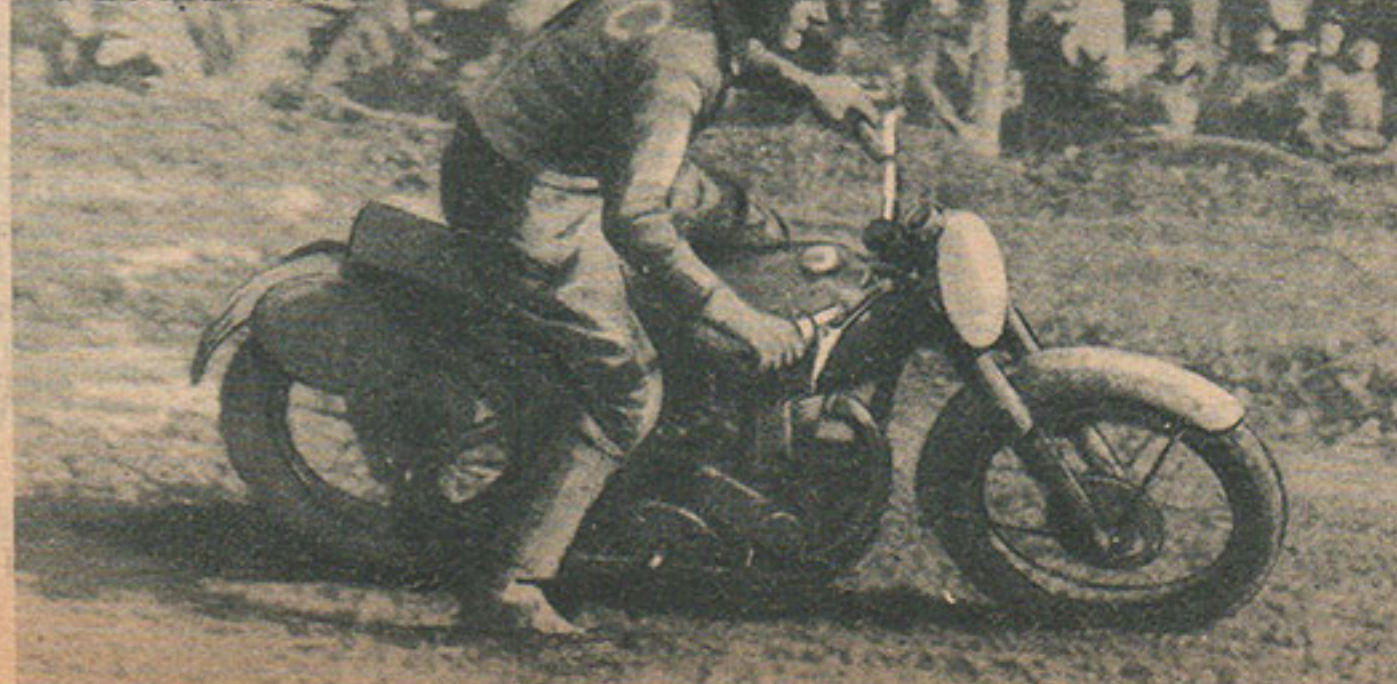
— J'aurais le plus grand plaisir à retourner en Afrique du Nord, seulement je ne pense pas que ce soit pour l'immédiat, étant donné qu'il y a maintenant la saison qui va commencer en France, les Championnats de France, etc... Peut-être pour la fin de saison. En tous les cas, je serais toujours très heureux de retourner en Afrique du Nord, nous étions allés là-bas avec une équipe bien sympathique, avec Adnet qui a souvent été notre porte-paroles, qui est un vieux motard et un type vraiment charmant, et puis il y avait Moury, champion de France, un bon camarade également, et puis alors les gars de mon équipe, Godey, Martin, qui ont eu des victoires, puisque sur les 4 courses qui ont été courues à Alger, il y a eu quatre victoires B.S.A. en grosses cylindrées, deux à l'actif de Godey, une à l'actif de Martin, une à mon actif.

— Avant de laisser partir Charrier et Godey, nous avons demandé à ce dernier ses projets d'avenir.

— Tout d'abord je compte bien disputer les Championnats de France 350, et peut-être courrais-je également en 250 si j'ai une machine. Actuellement j'ai bien une 125, mais les organisateurs de la région parisienne délaissent cette catégorie. Pourtant à Montreuil j'ai déjà tourné avec un 125 et je pense que cette cylindrée intéresse beaucoup les spectateurs.

Mais de toutes façons, je n'envisage pas de participer à des épreuves de vitesse ou d'endurance, le moto-cross et le grass-track me suffisent.

Godey en pleine action sur sa « Gold Star ».



Sport

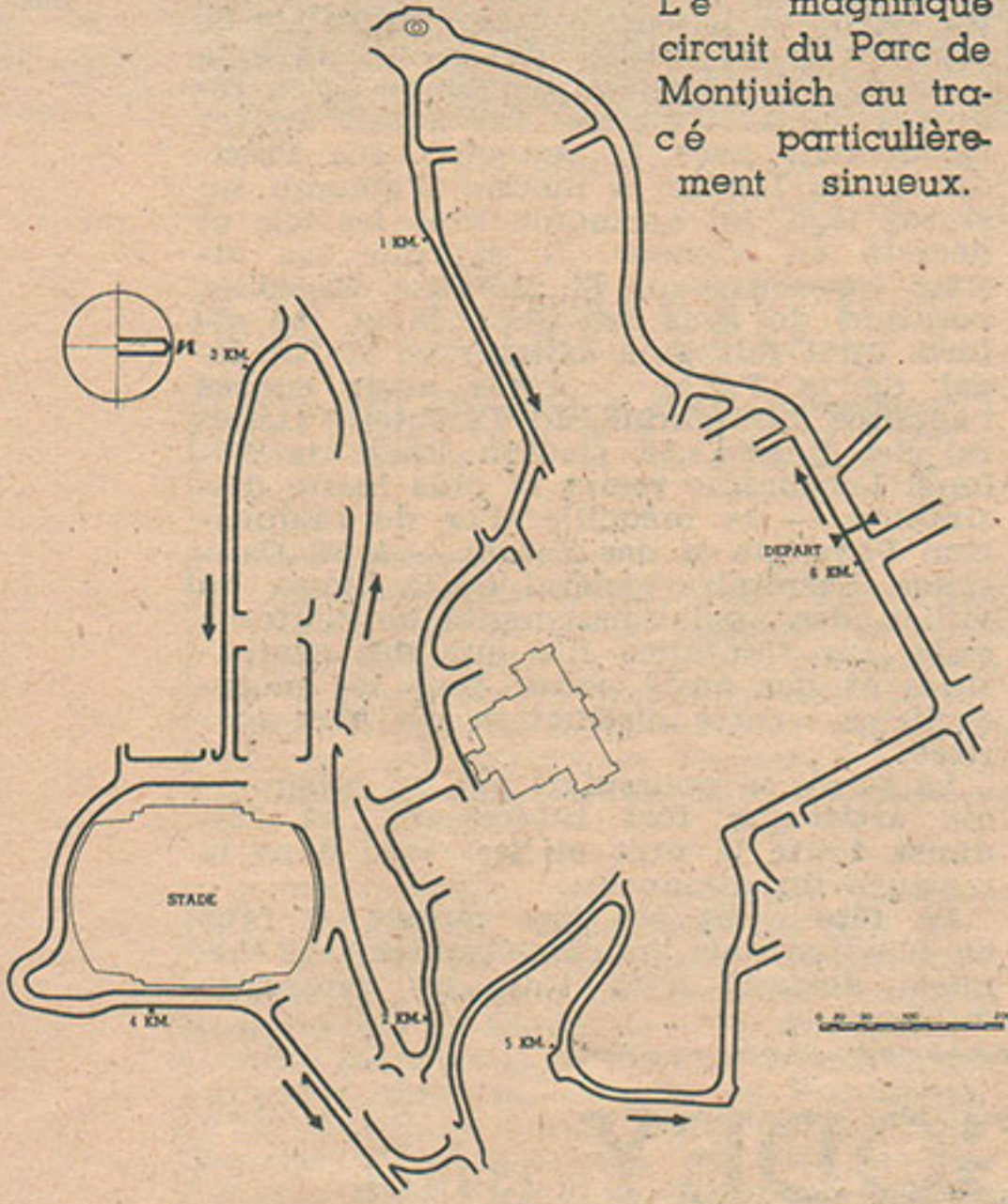
LE GRAND PRIX DE BARCELONE

C'est dans le Parc de Montjuich, à Barcelone, qu'aura lieu les 7 et 8 avril le 8^e Grand Prix International d'Espagne. Les classes 125 et sidecars auront à couvrir 17 tours du circuit, soit 102,568 kms, les 350, 25 tours, soit 150,836 kms et les 500 cmc. 34 tours, soit 205,137 kms.

Le programme prévu est le suivant : samedi 7 avril à 15 h. 45, les 350 et à 17 h. 45 les sidecars, le dimanche 8 avril à 10 h. les 125 et à 11 h. 30 les 500 cmc.

On nous informe que Guzzi participerait au Grand Prix de Barcelone qui aura lieu les 7 et 8 avril et que trois bicylindres seraient engagées.

Le magnifique circuit du Parc de Montjuich au tracé particulièrement sinueux.



LA COURSE DE LA COTE LAPIZE VA RENAITRE

Cette populaire épreuve organisée par l'AMCF et l'ACIF, le dimanche 11 mars 1951, à l'autodrome de Montlhéry, qui ouvrira pratiquement la saison parisienne, n'a pas eu lieu depuis 1938.

La course se dispute sur 800 mètres de dure montée, avec virage à mi-parcours, départ « arrêté » au virage des Bruyères et arrivée « lancée » au Mirador. Les montées se suivent presque sans arrêt, et les temps sont pris par les chronométrateurs officiels de l'ACF et communiqués immédiatement au public.

Ouverte à toutes classes, catégories et cylindrées d'engins reconnus par les Fédérations Automobile et Motocycliste, et des essais autorisés le jour de la course, seul le meilleur temps comptera pour le classement.

Tous renseignements sont contenus dans le règlement qui est paru récemment ; le réclamer à la Direction de la Course, M. E. Mauve 29, bd Charles de Gaulle, à Colombes (Seine).

RALLYE INTERNATIONAL A L'OCCASION DU SALON DE GENEVE

A l'occasion du Salon de Genève, l'Association cantonale des clubs Motocyclistes organise le samedi 10 et le dimanche 11 mars un rallye motocycliste international réservé aux clubs affiliés à une Fédération. Cette manifestation, inscrite au calendrier de la C.I.T.M., sera réglée selon un barème précédemment convenu. Il sera établi deux classifications : une pour les clubs, l'autre pour les fédérations participantes.

L'itinéraire est libre et il ne sera tenu compte ni des vitesses moyennes, ni des altitudes. Le rallye aura lieu par n'importe quel temps. La proclamation des résultats et la distribution des prix auront lieu le dimanche 11 mars à 16 heures.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. H. Jenzer, 49, bd Carl Vogt, Genève.

...et Clubs

■ MOTO-CLUB DE NORMANDIE. ... La prochaine saison sportive du Moto-Club de Normandie paraît devoir être très brillante. Les organisateurs ont préparé le 15^e Circuit d'Endurance

AVIS IMPORTANT A MESSIEURS LES SECRETAIRES DE CLUBS
 Pour ne subir aucun retard, toute communication, toute correspondance concernant «Moto-Revue», doit obligatoirement être adressée sans aucune mention de nom à :
MOTO-REVUE
 Service Rédaction

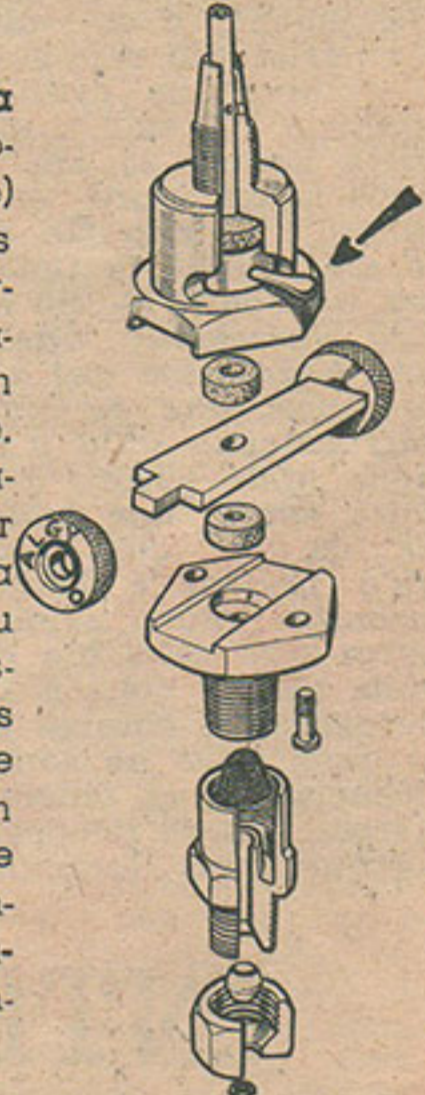
du 28 avril au cours duquel les grandes villes de la Seine Inférieure seront traversées. Sont prévus les 24 juin et 12 août, deux moto-cross nationaux et le 30 septembre, un moto-cross international. Dès le début de la saison, le cross du 13 mai comptera pour le Championnat de France. Mais ces manifestations de grande envergure ne font pas oublier les sorties du dimanche qui seront nombreuses. Sportifs, adhérez au M.C. Normandie, 57, r. d'Amiens à Rouen.

■ MOTO-CLUB DE PARIS. — Sorties de mars :
 Le 4 : Vallée de l'Epte par auto-route et Bonnières. Départ : Porte de St-Cloud 8 h. 30. Le 11 : Bois de Montlhéry. A l'autodrome, course de côte Lapize, porte d'Orléans 8 h. Le 18 : Vineuil (sortie coucou), par Luzarches, porte de la Chapelle 9 h. et 13 h. Les 24-25-26, Fêtes de Pâques : Sortie sur l'Anjou.
 Renseignements chez Bovière, 6, rue Mazé (tél. Danton 69-36). Isolés cordialement invités.

DU NOUVEAU CHEZ DYNAMIC-SPORT

Dynamic-Sport vient de s'adjoindre l'agence N.S.U. pour le centre de Paris. Dès maintenant cette maison peut livrer la fameuse Fox économique et la puissante 250.

Conçu bien avant la dernière guerre, le robinet Algy (ci-contre) rencontre toujours auprès des motocyclistes un accueil favorable, grâce à un robinet de réserve. L'alimentation normale se faisant par l'orifice situé à la partie supérieure du robinet. Dès que l'essence ne baigne plus celui-ci, il suffit de tourner le bouton marqué d'une flèche pour mettre en communication un nouveau circuit d'alimentation.



NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 250 fr.
 PETITES ANNONCES COMMERCIALES (minimum 5 lignes) LA LIGNE 350 fr.

Pour l'envoi par courrier de vos Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans 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 lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution.

Devant les lourdes charges qui nous assaillent, nous nous voyons obligés d'aligner le tarif de nos petites annonces. Désormais, la ligne coûtera :

Annonces Commerciales 350 francs
 Pour les particuliers 250 francs

Nos lecteurs ne nous en tiendront pas rigueur, car ils savent qu'une petite annonce de deux lignes (500 fr.) leur apportera la quasi-certitude d'effectuer un achat ou une vente d'une centaine de mille francs. Soit 1/2 %. C'est vraiment un bien faible pourcentage !

MOTOS A VENDRE

PART. v. cse dble emp. NSU 250 sup. cul. ét. gén. pneus nfs prix int. LESTUM 107 r. Eilanger-16^e, sam. ap. m. dim.

250 DKW luxe 95. Klein 21 b r. Bois Chatel, Neuilly Plaisance, Aut. Egl. Pantin 145.

PART. v. Jonghi E 125 av. 50 ét imp. tan-sad compt. tél. Cha. 41-67 (heures bureau).

PEUGEOT 150 3 vit. sélect. ét. nf 70000. VASLIN 76 République, St Denis, Pla. 07-38.

DOLLAR 350 cul. av. ou ss side ét. nf. GOSSELET 54 rte Flandre, La Courneuve (S.).

SIDE Bernardet propre 15000. PRIoux 20 av. des Chailliers Nanterre (Seine) Ség. 88-80.

MB 100 C. 2 t. 3 v. t. b. ét. t. pts vue. Baud 35r. Sauffroy-17^e.

SIDE M. Debon 1949 500 culb. 6000 k., roue sec. 165. Bachellet J., Cycles, Albert (Somme)

R. GILLET 1000 cc susp. ar. side Bern. M 48 roue sec. méc. et pne nfs 125. BERNARD 16 r. Sébastopol, Courbevoie.

VELOM. Motobéc. et Peugeot 3 vit. à part. de 20000, tri Peugeot 45000, Terrot 2 cv 25000 bte 4 vit sél. Hurth Magdyn France 2 cyl. Bourgeois 16 av. Gallieni, Bagnolet.

GN.-RH. sup. Maj. 350 culb. 4 v. sél. b. ét. marc. 90. Ploton 6 et 8 r. de la Solidarité-19^e

NORTON 500 culb. VALET 6 rue François Coppée, 15^e.

TRIUMPH all. 350 4 cv ét. nf 4 v. sél. cse dble emp. px int. PICHONNIER 49 r. Antoine Marie Colin, Vitry s/Seine

NORTON 18 500 culb. ref. nf. BMW R75 spéc. 120 kmh. side Alcyon 100 3 vit. bon état. MARBAISE, 10 impasse des Louvetiers, Nanterre.

2 MOBYLETTE nves. Lanselve Tru. 93-67 (heures bureau).

100 cc MOTOC. 100 cc. Terrot t. b. ét. 78 r. de la Glacière

BSA 500 M20 exc. ét. Carlet 57 r. Pasteur, Groslay (S.O.)

VELOCETTE G.T.P. 250 cc. L. Guesnet 6 Villa Monceau-17^e. 5 cv TERROT culb. dern. mod. av. side Bernard. 180. Pache 33 r. Gergovie Ség. 51-67.

DOUGLAS 1949 ét. nf. EMERY Riom (P. de D.). Tél. 4-84.

AMC 150 Aut. 84. Blin 2r. Dardanelles-17^e (t.l.j. 18 à 20 h.)

PUCH 125 spt 120. Triumph T80 mod. 40 f. tél. sus. ar. 105. Vinetty 4 Voie Larrey, Vitry (aut. 183 - St La Civette).

CAUSE double emploi 500 s. cul. Motobécane mot. rem. nf bien chaussée, éclairage pf. 150000. Tél. MAR. 34-78.

VELOMOTEUR Peugeot excel. état. GILLODES 28 rue Popincourt-11^e (tous les jours).

750 R. GILLET side canadien prés. lux. peu roulé. Tonglet 3 sq. Guyenne, Paris-20^e.

V. ou éch. ctre Harley ou Indian 5 cv av. supt Dollar 4 cv t. b. ét. DORFMAN 8 r. des Pruniers, 20^e.

Side Bernard. tour. imp. Puget Mazagan par Rebais (S.M.).

BMW R12 av. side Précision 1 pl. 1/2 b. ét. vis. hes repas MARTIN 3 r. Epinettes-17^e.

PEUGEOT 250 2 cv tr. b. ét. GIMARET 304 r. de Belleville

175 DS. Malt. AMC nf Boishus 15 imp. St Amand Champigny

R. ENFIELD 1946 350 lat. 120. Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx

MATCHLESS 350 culb. 4 vit. pied parf. ét. 130. Batignolles Motos, 68 rue Dulong, 17^e.

BSA spéc. cross 500 B34 pf ét. gén. 185. HUC 72 av. A. Briand Montrouge (Seine).

HARLEY 750 side Précision ens. ou sél. selle bip. Repr. — fort. LAVO 5 Pôle Nord-18^e

BMW R66 ent. orig. nomb. pièces nves dét. piéc. orig. pr Ariel 1000 cc fourche Gazzini RENE 33 r. de la Fédération, Maisons Alfort (Seine).

SOYER 350*1. mot. Jap. Piens 165 bd Boissière Montreuil.

PUCH 250 an. 44 sél. 4 v. à rod. équ. 90000, Cha. 31-80.

GN.RH. sup. Major ét. nf 100. apr. 18 h., 51 r. des Ecoles Carrières sous Poissy (S.O.).

GN. RHONE 125 luxe nve f. tél. sup cul. équ. Eto. 38-55

500 NORTON course int. ACT cul. bronze tr. rap. cme nve 180. rep. Mobylette. ROBBE 52 bd G. Péri Malakoff (S.).

ZUNDAPP KS600 orig. b. ét. Lamoureux 6 pl. Cl Fabien-19^e

TERROT 350 culb. 4 vit. ét. nf t. sad remorque camping 15 r. Vve Aublet Romainville

V. ou éch. Alcyon compét. ctre 500 ou 600 tour. FOULON 16 av. du Château, Vincennes.

ARIEL 350 culb sél. 4 vit. tan-sad tr. b. état. ROBIDA 3 r. Neuve Popincourt, 11^e.

DKW 350 NZ 1944 tte équ. POMMIER 38 r. du Progrès, Noisy-le-Sec (dim. mat.).

V. 175 A. Dunne mot. refait neuf compl ss pne px 35000. Jean KARIOFILI 14 r. Dieu, 11^e. Tél. Nord 69-15.

TERROT 500 av. side Roy 4 v. sél pf ét. gl 140. Epicerie 58 r. Parmentier Montreuil sf 1.

ACHETEURS et Possesseurs de motos allemandes. Ne soyez pas inquiets pour avoir les pièces de rechange. CRUPDA vous les fournira 21 rue Monze, Puteaux. LON. 02-63.

TERROT 4 cv parf. ét. pne nfs bte vit. nve 85000. LEBARON 22 r. de Noailles, Versailles.

BMW R12 side Simard état neuf. LEROUX 2 r. A. Briand Gerilly (Seine). Bot. 67-07.
 PEUGEOT type 56 av. 50 tr. peu rle 1100 k. t. sad compt. sac. vis. sam. ap. midi dim. mat. 38av. Carnot Cachan (S) FN 5 cv susp. tot. Gra. 42-74
 Part. v. Motobéc. 175 cc. culb. 1950 f. tél. susp. ar. abs. imp. cse dble empl. Bras 17 rue des Amandiers-20e. Mon.32-61
 PEUGEOT 350 av. side léger 80. Frank 2 pass. d'Enfer-14e
 SOYER 500 b. ét. pn. nfs 60. LIEGE 21 r. Sarrette-14e, sauf dimanche.
 PEUG. P112 350 lat. imp. acc. 90. Nor.02-94 (sem 8a17h.)
 DKW 500 2 cyl. impec. Renout 183, bd Murat, Paris-16e.
 PEUGEOT 125 b. ét. équ. px 60000. Aumercier 259 bd Voltaire-11e (19-20 heures).
 500 BIANCHI lat. av. side OUVIEZ 25 r. des Gravilliers
 TRIUMPH mod. 50 c. nve 4000 kms 280, et un choix de DKW NZ RALLYE BRUNET 116 bd Sérurier, Paris-19e.
 MATCHLESS civile équ. cross + culasse neuve. SUTRA rue d'Anjou, Versailles (S.-O.).
 MOTOCONF. 175 impec. t. équ. px 105. vis. 19h. Cormenier 19 r. Mal Maunoury, Vincennes.
 7 CV R.GILLET av. side 1948 ét. nf. LASNIER 51 r. Légion d'Honneur St Denis Pla. 01-19
 G HERSTAL 500 culb. Racing solo ou side Bernard. b. ét. Caisse Presse, PLA. 02-68.
 CSE déc. Gnome 800 cc cardan 2 cyl. side 1 pl. 1/2 gd coffre tr. b. ét. vis. sam. dim. Sourieux 26r. de Paris Epinay s/S.
 1200 CAV Indian susp. ar. mot. nf/fact. 3 ph. 2 sonna- bel g. b. flasq. 2 sac. gd format t.-sad bat. 6 v. 24 amp. laissée à 140. f. offr. ou éch. ctre 7 cv Amilcar M 2 ou 3. Jeudy Alexis 14 r. de Bordeaux, Maisons Alfort (S.). POR. 16-99, jusqu'à 19 h.

NSU 250 culb. sél. 4 v. t. b. ét. Marque 36 r. de Sévigné-3e
 SIDE BSA 750 2 cyl. lat. b. état 120000. DID. 71-06.
 SIDE Terrot 500 luxe 1949 rle 4000 k 180. Capifali 42 r. Thiers Nogent s/M. Tre.39-56
 V. 500 culb. av. ou ss side Allard 21 r. Alligre Chartres
 VINCENT «Rapide» en rodage Dasprat 3 r. Dante Paris-5e
 MOTOB. 125 lat. 49 parf. état 55000, vis. sam. dim. 40 r. St Denis, Noisy-le-Sec (Seine).
 TERROT 125 4000 kms 4 vitesses sélecteur 75000. Tél. OBE. 07-31 (le soir).
 GRIFFON 125 4 v. sél. r. à br. t.-sad p. ét. 75. Gealageas 21 r. de Choisy Vitry s/S.
 SUP. moto DKW 3 cv NZ ét. imp. 130000 vis. ts les jrs 1 r. de Haarlem à Tourcoing.
 TRES belle Indian 500 selle bipl. pns nfs 180. MARECHAL 4 rue de Ridder-14e.
 VDS moto Indian suspension arrière avec très beau side, moteur, boîte de vit. batterie neufs, pneus d'origine bons impec. 120000. DELAVERGNE, Veyrac (H. V.).
 R. G. 750 avec side biplace Roy, état impec. FAYE 19 r. Malar Paris-7e. INV 13-91.
 SPLEND. Zundapp KS600 parf. ét. mec. orig. Bouvet 28 Gde Rue, Sablé (Sarthe) tél. 2-54.
 DERNY tand. exc. ét. Frapin 37 r. G. Leclerc Meaux (SM)
 V. av. ou ss side Bufflier Gn. Rh. XA2 6000 k. ét. nf px int. Vialle P. Le Tell (Ardèche).
 SAROLEA 600 T6 mot. pneus chaîne neufs, 4 vit. sélect. compteur. DAMPIERRE, peintre à Sees (Orne).
 Terrôt 4 cv lat. b. ét. bat. Kl. 65. Buchholtz 31r. M. Jacotot, Puteaux, sem. ap.18h. sam.dim.
 A céder bon commande mai 50, Scooter Bernardet 250 cc. livr. février Paris. GIBOURDEL, Le Houllme (S.-Inf.).

PEUGEOT 8 cv mot. 1800 k. batt. n. int. ext. n. pneus n. état impec. RAHIR Jean, Montmirail (Marne).
 150 GRIFFON tte beauté, nbx acces. MARCU, Gal. 99-04.
 DOLLAR 500 culb. mot. ref. à neuf parfait état, 85000, 9, rue de la Paix, Livry-Gargan (Seine-et-Oise).
 EXCELSIOR bicyl. 250 cc mod. Salon 50, 3000 kms valeur : 185000 cause double emploi. 150000, rue Ernest Roche, No 5, Paris-17e.
 V. ou éch. cyclomoteur Scoto 45 cc ét. nf c. moto lég. moder. même à ref. TESSIER 32 r. Greffulhe, Levallois. PER. 52-20 entre 9 et 19 h. s. S.D.
 BMW 350 culb. par part. impecable. MOLITOR 16-33.
 TERROT 350 culb. type H.O 3 v. ent. équ. léger. accid. 25000. Moteur Vélo 100 cc av. débray. parf. état 15000, 143 av. d'Italie, M° Pte Italie, ts ls jrs 10 à 19 h sf lundi.
 BEL. 350 Motob. nickel. av. side b. ét. Bertrand 18 Cité Poudrière, Livry Gargan (SO)
 NORTON Inter ét. nf 250000. LEFEVRE 30 rue République, Suresnes (Seine).
 URGENT Terrot 350 culb. écr. Sérot 45 rue de Vincennes, Montreuil sous Bois (Seine).
 PART. v. DKW 350 NZ ent. or. prés. mécan. impec. tansad sacoches cuir. TRI. 05-45.
 A enlev. Puch 250 nve 100000. Gaumont, Maurecourt (S.O.).
 PEUGEOT P156 f. tél. 4500 k. équ. MANUCCI 6r. Lunain-14e
 PEUGEOT 156 imp. PROBST 80 r. Traversière, Did.42-52.
 V. ou éch. ctre vélomot. ou ou scooter Gn.Rh. 750. Picard 36 r. Campo Formio Paris-13e
 TRIUMPH 500 twin 1948, 8 r. Dugay, Clamart (sam. dim.)
 175 MOTOB. culb. 4 vit. sél. sus. av. ar. ét. nf. Joseix 14 r. P. V. Couturier, Levallois

R. GILLET 125 cc état parf. 9.750 kms, tél. ELY. 34-07.
 PUCH d. mod. f. tél. sus. ar. sup. oc. mod. juil. 50. BORMS 28 av. Marronniers, Aulnay s. Bois. Tél. AVIA. 66-08.
 NEW-MAP 350 cul. 4 v. sél. Mag Suisse ex. ét. Demandez 7 r. de Metz, Courbevoie.
 SIDE 500 Motobéc. BOULAIN 41 r. Paris, Epinay s/Seine.
 Peugeot 150 3 v. sél. mod. 50 imp. px 70. Vaslin 76r. République Saint Denis Pla. 07-38
 MATCHLESS 350 4 v. sél. impec. 130000 tél. Mic. 30-80 de 8 à 12, 14 à 18 h. sf dim. side Carpio grd sport 35000.
 PONEY 50 b. ét. 25. Hubert 14 r. G. Péri St-Denis (Seine)
 BMW R66 c. nve 300. JEAN 10 pl. J. Jaurès, Marseille.
 SIDE 350 culb. Terrot 4 v. CLAVEL 106 av. G.Leclerc-14e
 JONGHI 350 culb. équ. av. side Roy 40 kgs b. ét. 85000. Dresch 250 à card. b. ét. 45. Durand 27b. r. Hoche Puteaux
 SIDE Soyer tr. bas. px. Mayen 1; Chaus. du Pont Boulogne s/S

Ch. Peugeot 125 peu rle Ferrière, Ebéniste, Evian (H.S.).
 ACH. BMW Russie side trac. Baudelot 42 b. r. Friant-14e.
 SUISS ach. Motocycl. 175 Monnet Goyon type TT f. offre 14 rue Danton, Levallois.

VOITURES A VENDRE
 SIMCA 5 parf. ét. 150. Gérard 3 av. du Château, Vincennes.
 PART. v. voit. Chenard 9 cv commerc. b. ét. 60000, Leclerc 10 bd Brune, Paris, 14e.
 DARMONT 6 cv eau t. b. état LEFEVRE 106 av. V. Hugo, Aubervilliers (Seine).
 220000 RENAULT 8 cv, 2/4 pl. carrossée Simca 8 sport coupé 51, reprend moto récente. Leclerc, 56, rue Marx Dormoy, Paris-18e.

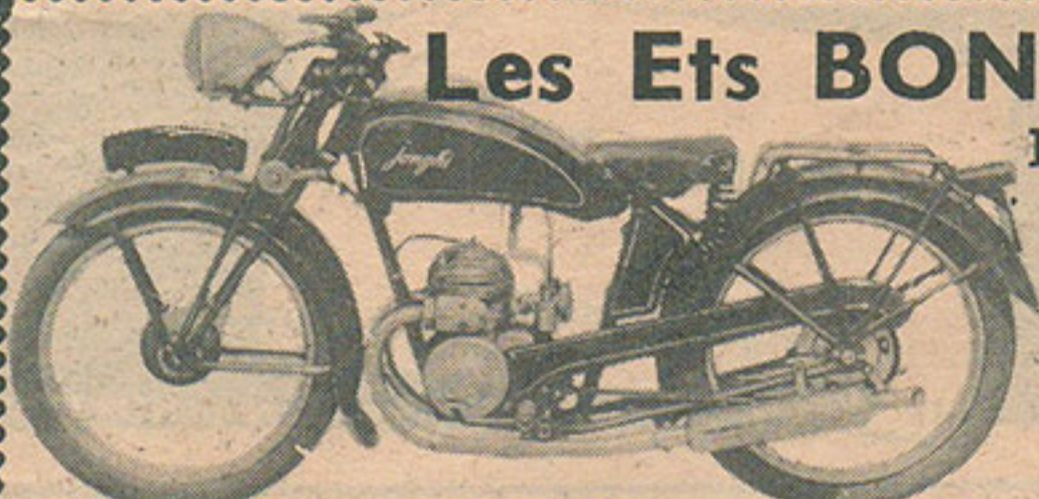
DIVERS
 VENDS soupapes et guides KS 600 et divers pièces. Recherche soupapes et guides R51. DECATOIRE 8 rue St-Jean, Senlis (Oise).
 TOUTES pièces détachées Terrot 500 RD RL 1/2 tarif Lajudi 6 r. E. Renan Issy-M.
 V. cadre fourche compl. DKW SB 1 r. Laiffitte (apr. 19 h.)
 DYN. Noris neuve prix intér. LESTUM 107 r. Erlanger-16e.
 BMW 2 mot. 1 cadre R 12 1 boîte vit. R11 mag. dyn. RIOU 53 r. S. Carnot Drancy
 SIDE, châssis, carrosseries, roues div. moteurs, btes, cadres av. papiers, épaves, FAURIE, 8 av. de St Ouen, Paris.
 C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois. Per. 09-13. Réal. Rect. d'embiel. cyl. dispon. Embiel. et cyl. Peugeot 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc. et ttes marq. Pièc. pour Chaise, Peug. Terrot, Motob., FN et embiel. ttes marq. cul. Peug. Automoto A12 et toutes marq. Catalogue n° 10 s/dem. Fournit exclusive aux Agents seulem

MOTOS — ACCESSOIRES
A. BAUDART
 Coureur motocycliste professionnel
 Agent Officiel :
BSA MOTOBECANE — PEUGEOT
 D.S. MALTERRE — TERROT

Réparations — Mise au point
 Pièces détachées
 Réalésage — Embiellage

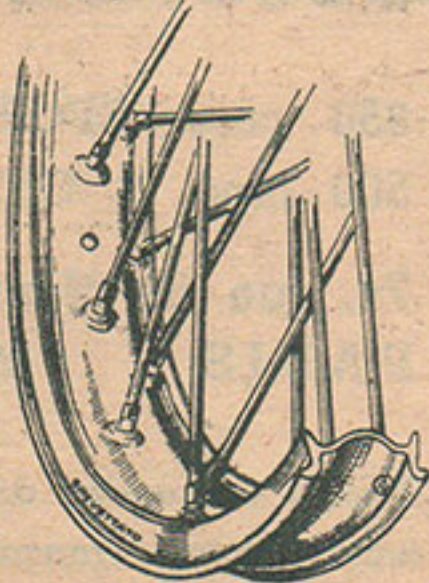
43, Avenue de Paris, 43 — VINCENNES
 DAumesnil 32-28 — Métro Bérault
 VENTE A CREDIT

Les Ets BONNET
 LIVRENT SANS DELAI



Le Velomoteur JONGHI pour 4.275 fr. par mois.
 Le meilleur et le moins cher des vélomoteurs à sélecteur - 2 temps - 3 vitesses
 80, av. du Général-Leclerc - BILLANCOURT
 Renseignements 30 fr. timbres-poste
 Catalogue : 50 fr. mandat poste au C.C.P. Paris 7141-46

JANTES ITALIENNES EN DURAL FORGE



P. COLLIGNON
 (A.F.A.C.)
 FONTAINE (Isère)
 Prix spéciaux aux constructeurs

CYLINDRES DE MOTOS CHEMISES & GUIDES EN FONTE GRAPHITEE
 La meilleure fonte de frottement connue

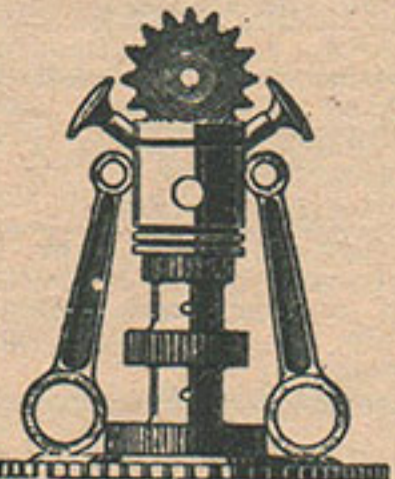


Établissements **P. COLLIGNON**
 Capital : 17.000.000
 FONTAINE (Isère)
 Livraison aux constructeurs seulement

STATION-SERVICE

"MOTO-PIECE"

51, rue Danton - LEVALLOIS (Seine) — Tél. : PER. 60-66



PIECES DETACHEES
de qualité supérieure
pour
B.M.A. et MOTOS

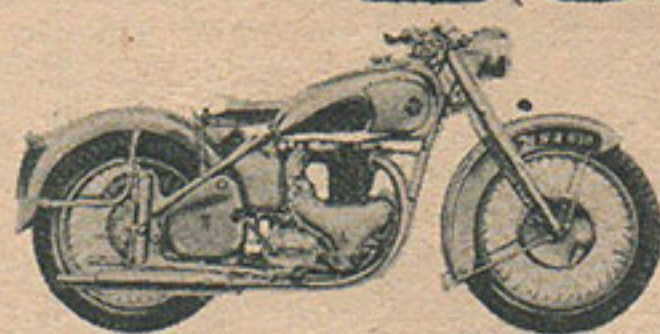
à la disposition **EXCLUSIVE**
des **REPARATEURS** et **AGENTS**
de la moto.

Visibles et disponibles
tous les modèles

BSA

Vente à crédit

Reprise

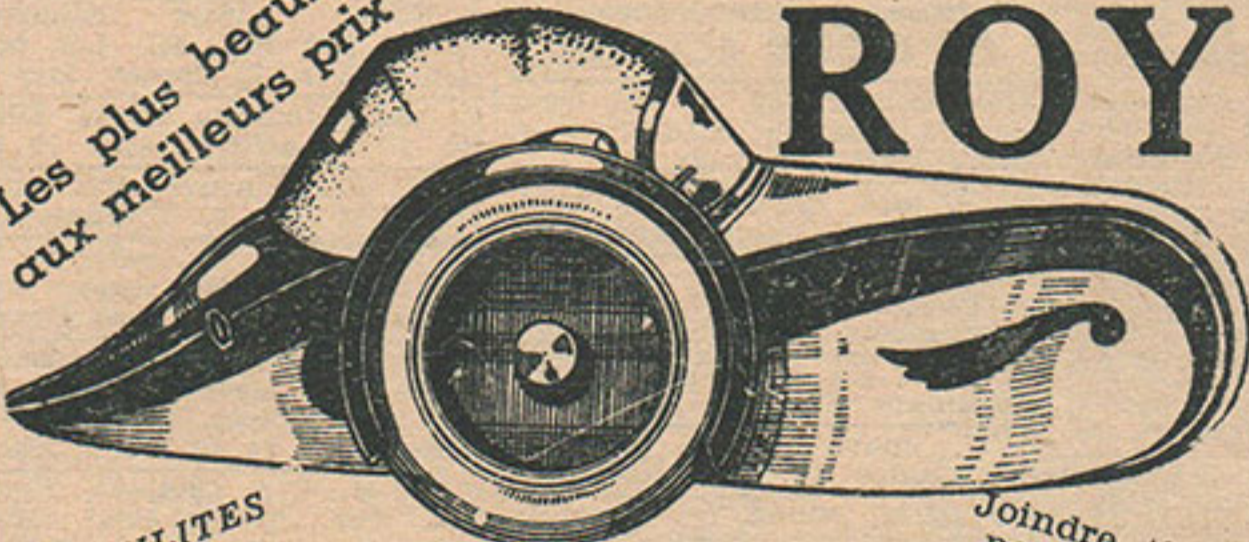


MOTO-BASTILLE

6, Boul. Richard-Lenoir - PARIS - (Bastille)

Les plus beaux
aux meilleurs prix

ROY

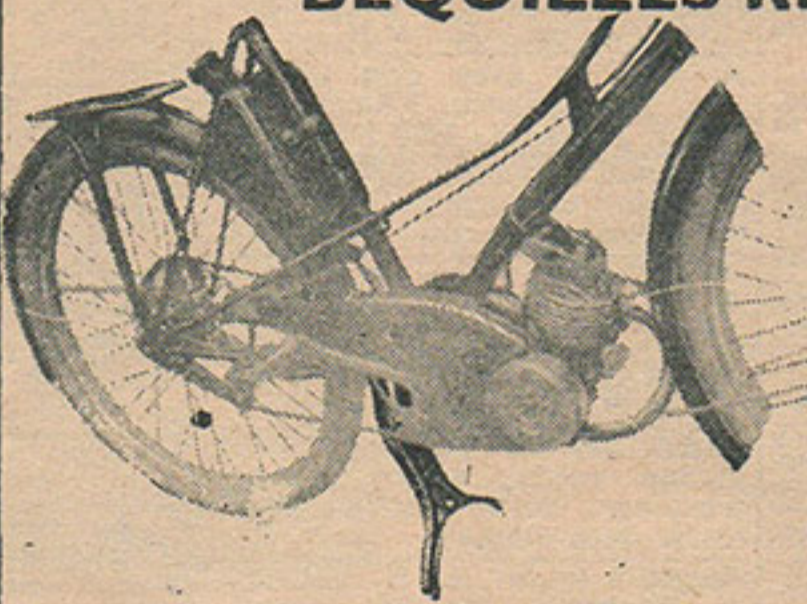


FACILITES
LEGER A DOUBLE SUSPENSION
ETUDIE POUR CHAQUE CYLINDREE
modèle V 36.000 - VS 38.000 - RS 42.000
R 45.000 - T 46.000

Joindre timbre
pour réponse

36, r. de Bordeaux - Maisons-Alfort - ENT. 29-70

BEQUILLES RENFORCEES



adaptables sur :

MOBYLETTE
MOTOBECANE
VELOSOLEX

et tous les vélos.

fabriquées par :

LES ACCESSOIRES L. Q.

12, rue Hector Carlin - St PRIX (S. et O.)

VENTE A CREDIT

D.S. MALTERRE

Agent Général :
Sté MOTOCYCLE - 166, rue La Fayette
Metro Gare du Nord NOR 07-59

" LIGHT 125 "

CONSTRUISEZ VOUS MEME UNE VOITURETTE
sans permis de conduire

Montage facile à la portée de tout amateur
PLANS ET GUIDE COMPLET : 1000 frs
(par poste 1.100) - Chèque postal Moto-Revue 297-37
Edité par MOTO-REVUE, 12, r. de Cléry - PARIS-2^e

CREDIT **DYNAMIC-SPORT** REPRISES

GULLER (AMC) 125 cc. 93.300 - 175 cc. 122.000

N.S.U. : la fameuse FOX et la puissante 250 cc.


MOTOBECANE : Mobyl. 37.000 - 125 lat. 76.000

JONGHI : 125 cc. 2 tps 3 vit. sélecteur 83.000

6, rue St-Augustin (Métro Bourse) - RIC. 24-68

PLUS D'INQUIETUDE... PLUS DE PANNE SECHE

AVEC LE **ROBINET A RESERVE**



Seul le QUIET se monte sur motos et cyclomoteurs de toutes origines (françaises ou étrangères). Simple, étanche, chromé, et d'un prix modeste, il alerte 50 kms avant l'épuisement du réservoir.

QUIET
BREVETE S.G.D.G.

EN VENTE CHEZ VOTRE MOTORISTE
ou au **DECOLLETAGE PRECIS**, 105, RUE HAXO, PARIS-XXI

TENUE de COUREUR
en cuir avec grandes basques
Protection totale en course



...Et tous vêtements de cuir

Maison **"KOMBAL'O"**
24, rue Saint-Michel
LYON (Rhône) - Tél. P. 47-75

Sidecars Henri CARPIO

DU VELOMOTEUR AUX GROSSES CYLINDREES

fondé en 1920



52, rue de la Fraternité, 52
ROMAINVILLE - BOT. 11-26

Sidecars livrés avec pneu et chambre

Force - Souplesse - Elégance

MOTO-CYCLES DES GOBELINS

1, Boulevard Arago - PARIS-13^e — GOB. 67-99

PEUGEOT - TERROT - MOTOBECANE
disponibles de suite...

ET TOUTES MARQUES FRANÇAISES

Gd choix de Vélos, B.M.A. et la **"MOBYLETTE"**

HOREX

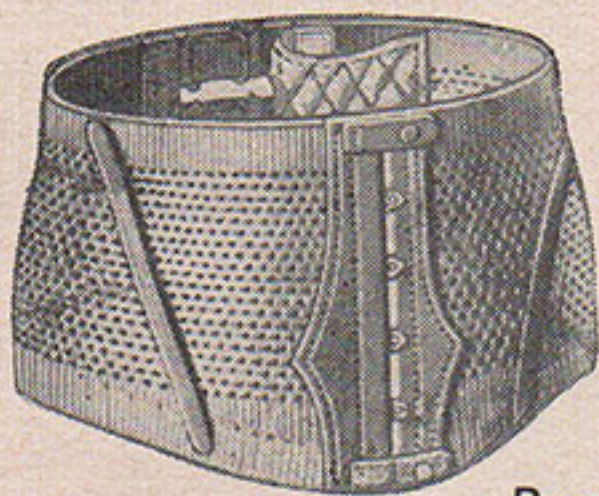
COLOMBUS

350 cmc. SPORT
500 cmc. 2 CYL.

74, rue de Rome
PARIS (8^e)

Agents demandés dans toute l'Union Française

SEULE! la ceinture "réglable"



Anatomic

en tricot élastique

combat l'embonpoint
maintient les organes
et soulage les reins

Recommandée aux Motocyclistes

Catalogue et échantillons de tissu envoyés franco sur demande

BELLARD-O-THILLIEZ, 24, Fg Montmartre, PARIS-9^e

Magasins ouverts de 9 h. 30 à 19 h. (Lundi à partir de 14 h.) Salons essayage

avec le minimum pour la commande, vous aurez le
VELOMOTEUR payable à 3.325 francs
partir de par mois
LIVRAISON IMMEDIATE

GUILLER - JONGHI - RENE GILLET - GIMA
TERROT - MOTOBECANE - ALMA - N.S.U.



Larges facilités - Très long crédit pour PARIS et BANLIEUE

BARBES MOTOS CYCLES

98, rue Doudeauville PARIS-18^e

Métro. Château Rouge
Renseign. c. 30 fr. timbre. Magasin fermé le dimanche seult

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
GILLET-HERSTAL

Agent
exclusif

La Réputée 125 ULTIMA

(Livrable de suite)

Les Sidecars IMPERIAL

Toutes pièces détachées
anciens et nouveaux modèles

Expédition dans toute la France
(REMISE AUX PATENTES)

R. VOIVENEL

34, rue de Charonne, PARIS-11^e - ROQ. 17-13
VENTE A CREDIT



CHROME - CUIR

38, RUE DU CHATEAU-D'EAU

PARIS-10^e 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.

M.G.

REDRESSAGE
Cadres et Fourches
SPECIALITE
fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE

nombreuses
références

16, r. Louis-Rouquier
LEVALLOIS

PER. 60-64



*Jeunes! Ne laissez pas
passer votre chance*

L'Enseignement par Correspondance
des COURS TECHNIQUES AUTO
permet chaque année à des milliers
de Jeunes Gens de se créer une
situation intéressante dans l'Indus-
trie et le Commerce de l'Automobile.
Pourquoi ne feriez-vous pas comme eux?
A la Ville, à la Campagne, dans
l'Armée, les Spécialistes connaissant
la technique des moteurs sont
recherchés

N'attendez pas pour suivre l'enseignement par correspon-
dance des COURS TECHNIQUES AUTO, rue du Docteur
Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne). Rens. grat. sur demande

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

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

CRUPDA

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

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, RUE MARCADET — PARIS - 18^e — TEL. : MON. 24-40

Toutes marques Françaises et étrangères
SPECIALISTE B.M.W. - (51-2 et R. 25 Neuves)

CONCESSIONNAIRE GNOME et RHONE

DRESCHMOTOR Motos DRESCH
D.F.R.

PIECES DETACHEES D'ORIGINE
TOUS REALAGES ET PISTONS — EMBELLAGES
TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX
ET QUALITE RAPIDITE DE LIVRAISON
7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

ASSURANCES IMMEDIATES

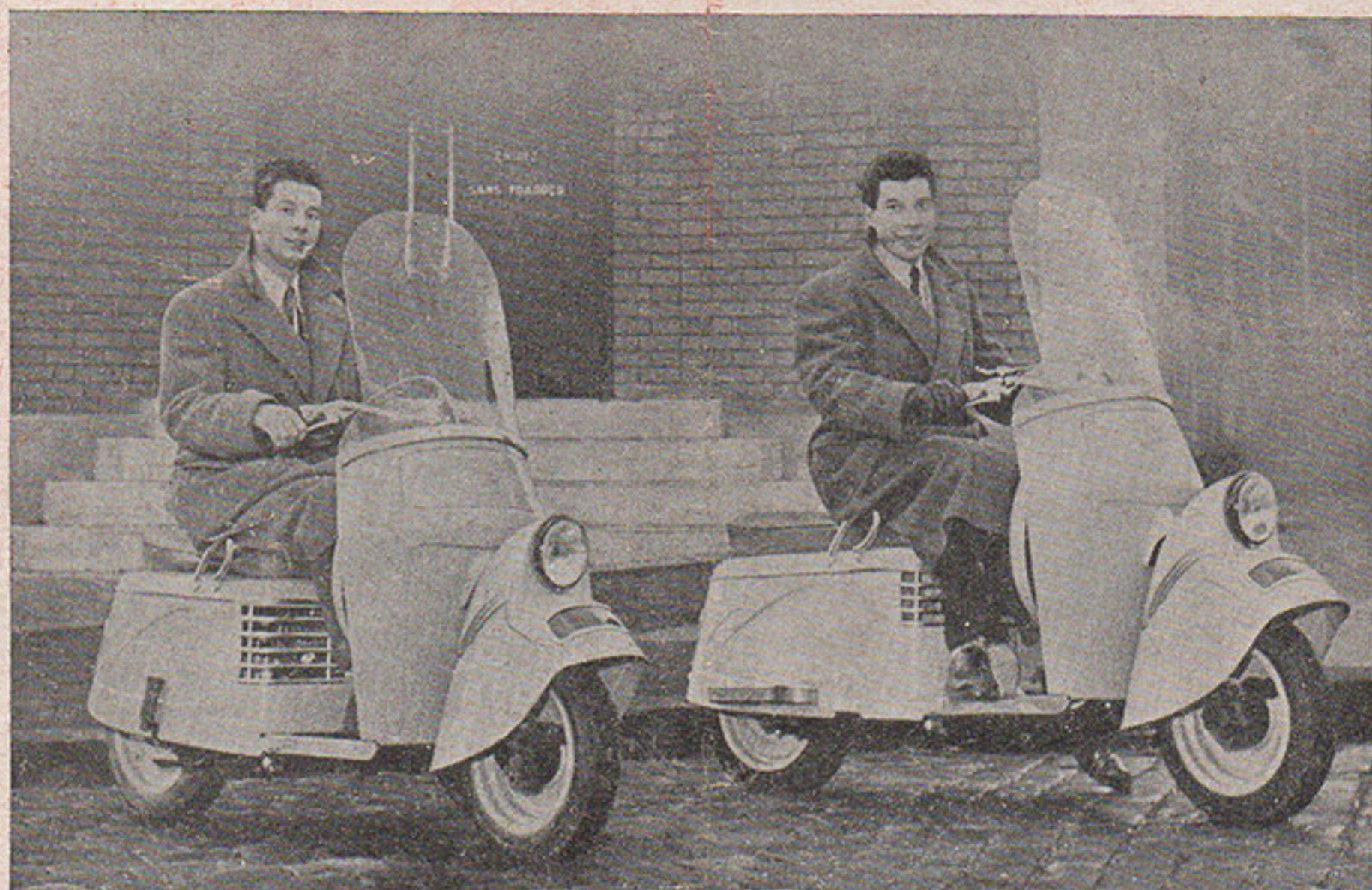
Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

Georges MONNERET vous dit :

« ...aucun scooter ne peut rivaliser avec le Bernardet : pour l'élégance, la protection et la tenue de route ! »

MODELE
125
IDEAL
POUR
LA VILLE



MODELE
250
IDEAL POUR
LE GRAND
TOURISME
AVEC
PASSAGER

Georges MONNERET

met au défi la concurrence de donner un démenti aux affirmations de la publicité

Georges MONNERET

LA COMPETENCE QUE L'ON NE DISCUTE PAS !

97 FOIS RECORDMAN DU MONDE — 8 FOIS CHAMPION DE FRANCE — 302 VICTOIRES

SEUL! Georges MONNERET présente

360

motos dans ses magasins,
contrôlées par le ministère
de M^e Asselin, huissier près
le Tribunal Civil de la
Seine.

A.J.S. — PUCH — N.S.U. — SPECIAL MONNERET
PEUGEOT — GRIFFON — TERROT — MOTOBECANE
GNOME-RHONE — JONGHI — RENE GILLET
SCOOTERS BERNARDET — CYCLOMOTEURS —
SIDE CARS toutes marques, etc...

VENTES COMPTANT ET A CREDIT :
6. 9. 12 MOIS - PARIS ET PROVINCE

LA GARANTIE :
3 Ateliers
Magasins

PARIS-CENTRE
7-9 Bd Beaumarchais
TUR. 96-56
BASTILLE

PARIS-NORD
138, r. de Tocqueville
WAG. 42-04
WAGRAM

PARIS-SUD
106, av. Arist. Briand
ALE. 21-71
MONTROUGE

ADRESSER TOUTE LA CORRESPONDANCE : Ets G. MONNERET 138 rue de Tocqueville — PARIS

PROCES-VERBAL DE CONSTAT
L'AN MIL NEUF CENT CINQUANTE ET UN, le TRENTE JANVIER,
A la requête de la SOCIETE MONNERET, dont le
siège est à MONTROUGE, 106, Avenue Aristide Briand,
représentée par son gérant Monsieur MONNERET,
2°) à VANVES, ...
Dans un magasin sont déposés 120 engins à moteur
3°) 138, rue de Tocqueville,
Dans le magasin et dépôt attenant, 44 engins à
moteur.
4°) Dans les Entrepôts des Magasins Généraux
de la Chambre de Commerce, 119 engins à moteur
5°) 7, et 9, Boulevard Beaumarchais,
Dans le magasin de la société, 61 engins à moteur
SOIT AU TOTAL : 360 ENGIN A MOTEUR, que j'ai
pu dénombrer.
Et de tout ce que dessus, l'adressé le présent
PROCES-VERBAL de CONSTAT pour servir et valoir ce
que de droit.
COUT : MILLE CENT QUARANTE FRANCS.

enregistré
le 2 FEVR 1951
reçu : Guy de...

Roger ASSELIN
HUISSIER
23, Rue Brezin, 23
PARIS (XIV)

Roger ASSELIN
HUISSIER
23, Rue Brezin, 23
PARIS (XIV)