

37^e ANNEE. — N° 948. — 17 JUIN 1949

BOITE SEPARÉE
ou BLOC-MOTEUR

LE BOL D'OR

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue

Provisoirement
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :

25 frs



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

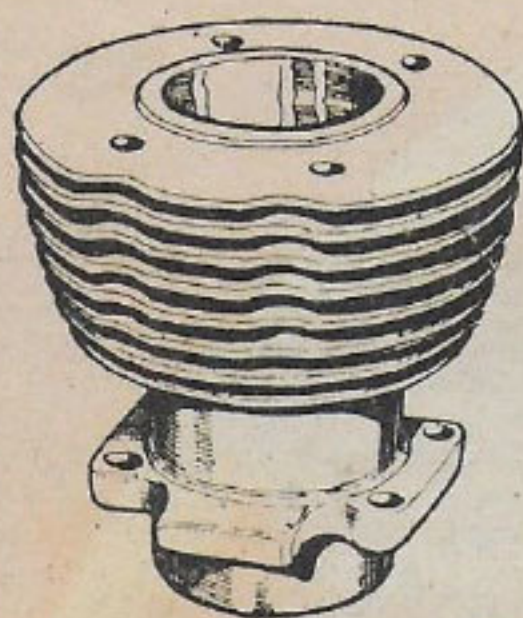
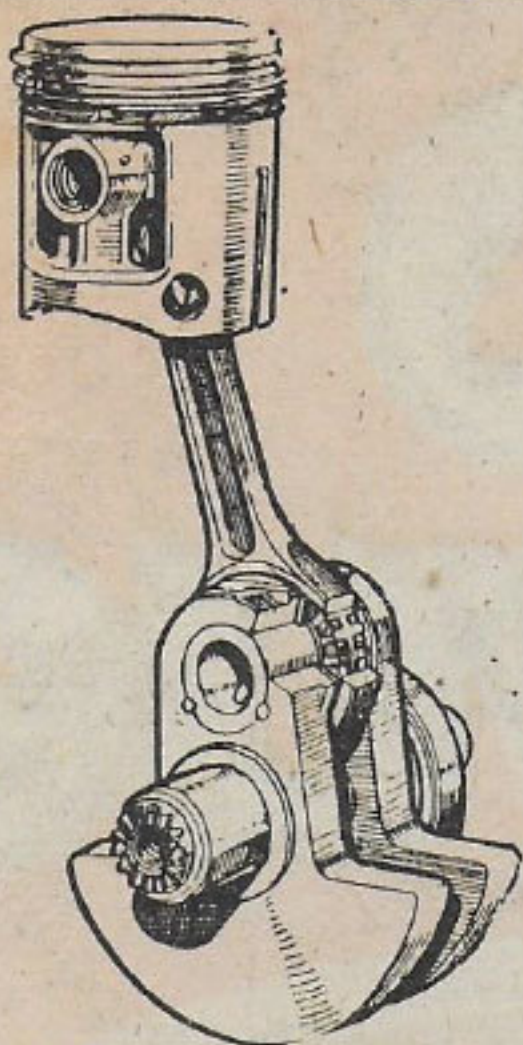
RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Gustave LEFEVRE (500 cmc. Norton), vainqueur général et nouveau recordman du Bol d'Or à près de 100 de moyenne, vire à l'épingle du Fay.

Réfections
d'embellages
Réalésages
de cylindres

TRAVAUX GARANTIS
EXECUTES
PAR SPECIALISTES

•
DELAIS RAPIDES



FOURNITURE
DE TOUTES PIECES
DETACHEES
PISTONS COMPLETS.
ACCESSOIRES

AGENT GENERAL POUR LES
PIECES DETACHEES STAUB

PERTUISOT

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

BOL D'OR 1949

Catégorie 175 cmc.

1^{er} Marcel PAHIN

Sur une 150 cmc.
à bloc-moteur A.M.C.

AUTOMOTO

1.571 kms.
à plus de 65 de moyenne

•
record de la catégorie battu

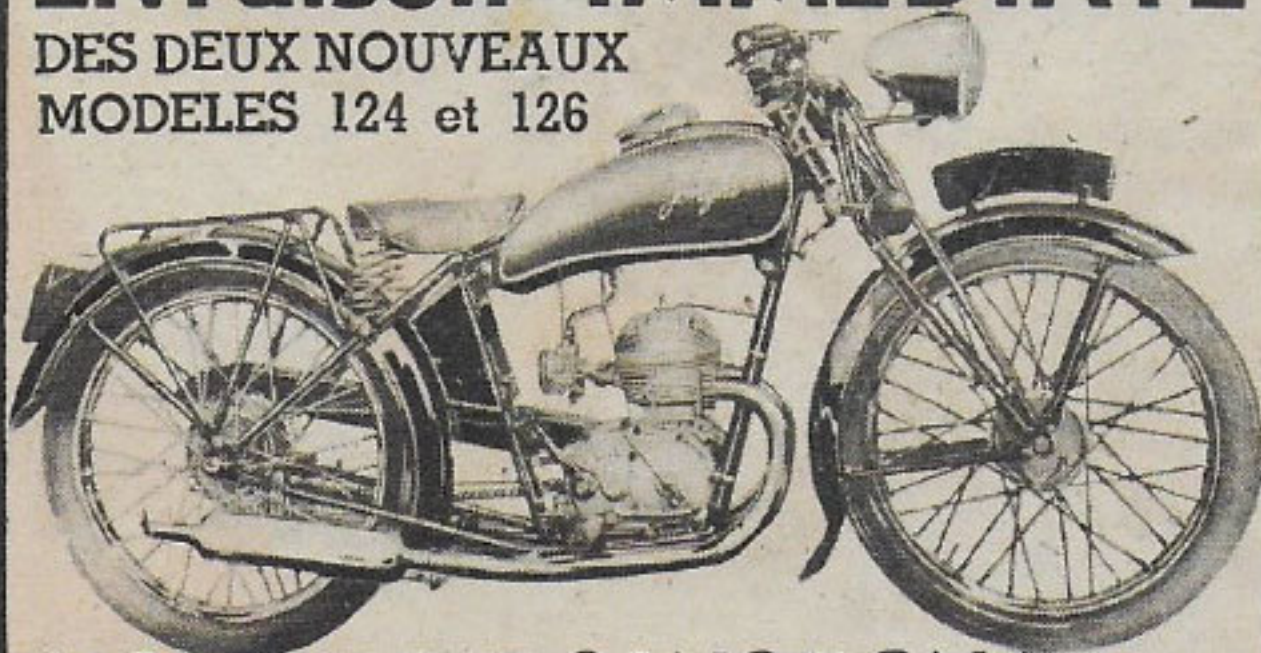
JONGHI
DEPOT PRINCIPAL

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

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

Livraison IMMEDIATE

DES DEUX NOUVEAUX
MODELES 124 et 126



INCROYABLE SANS BON (permis)

MOTO LÉGÈRE 126 : 81.000 PLUS TAXES

AVEC BON

VELOMOTEUR 124 : 76.000 PLUS TAXES

PRESENTATION SPECIALE CLERGE (av. sup.)

PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES

PIX HATRAU



irrenversible

ACCU SEC INSULFATABLE

DARY

MOTO

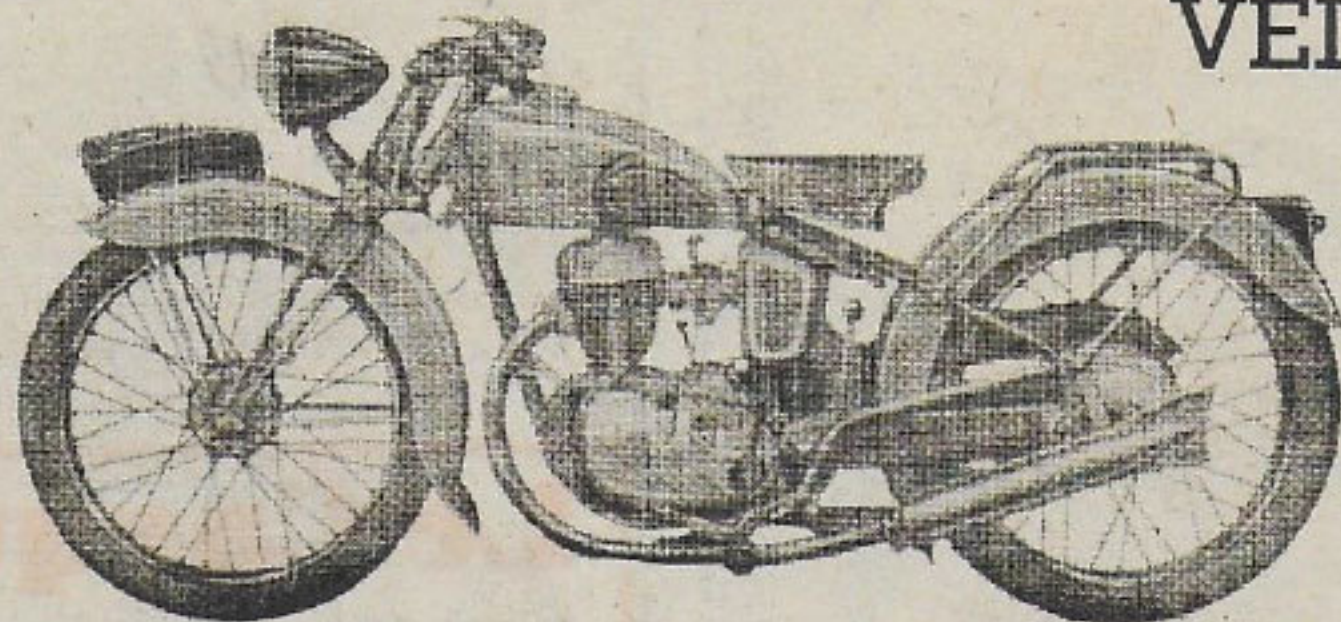
40 RUE VICTOR-HUGO COURBEVOIE SEINE DÉF. 23-37

NEW-MAP

La motocyclette de grand luxe

LES PLUS BEAUX
VÉLOMOTEURS

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



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

3 supériorités
incontestées

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

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

MOTOCYCLETTES NEW-MAP

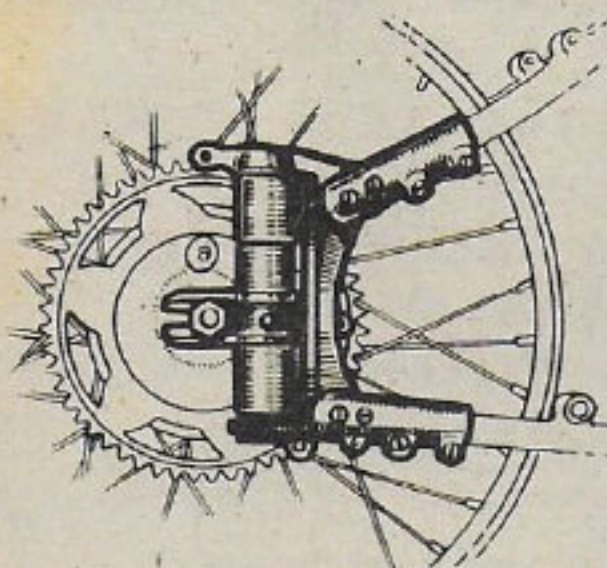
Bureaux et Usines :

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS — 30, rue de Charenton (Bastille)

BORDEAUX — 63, rue de Bègles.

ALGER — 1, rue du Quatre-Septembre.



SUSPENSIONS AR
pour vélomoteurs

B. R.

La plus économique !
La plus facile
à monter !

■
DONNE LE CONFORT
IDEAL !!

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

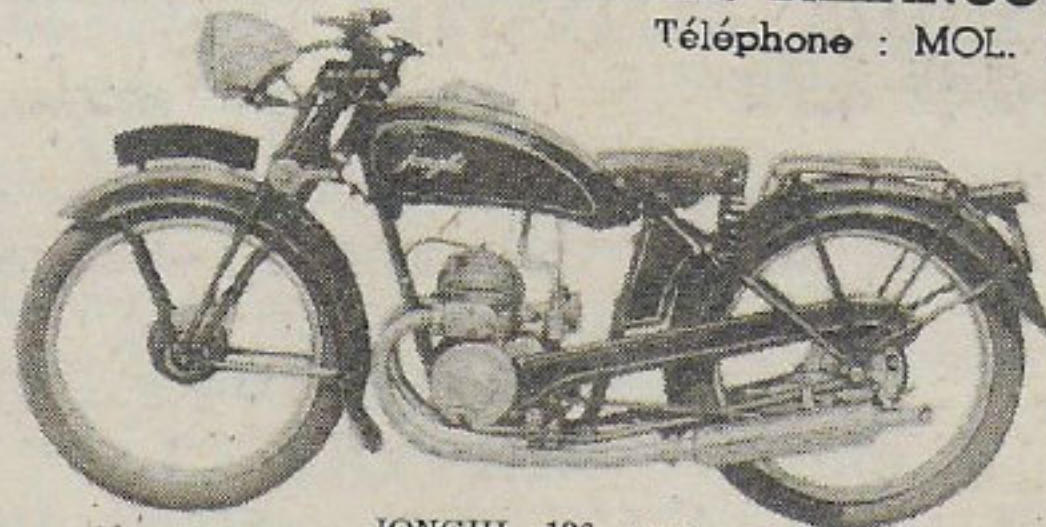
SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

Les Ets BONNET

172, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46



JONGHI 126 cmc.

LA PLUS ANCIENNE ORGANISATION DE VENTE A CREDIT

AGENT DES PLUS GRANDES MARQUES

LIVRENT SANS DELAI

les Motos légères JONGHI 2 temps - sélecteur
GUILLER bloc culbuteurs AMC - Sélecteur - 4 vitesses
et les VÉLOMOTEURS les plus MODERNES
à FOURCHE TELESCOPIQUE

TERROT culbuteurs et GNOME-RHONE 2 temps.

Sidecars légers
pour vélomoteurs
et motos légères.



Sidecar léger monté sur
GUILLER 150 cmc.

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

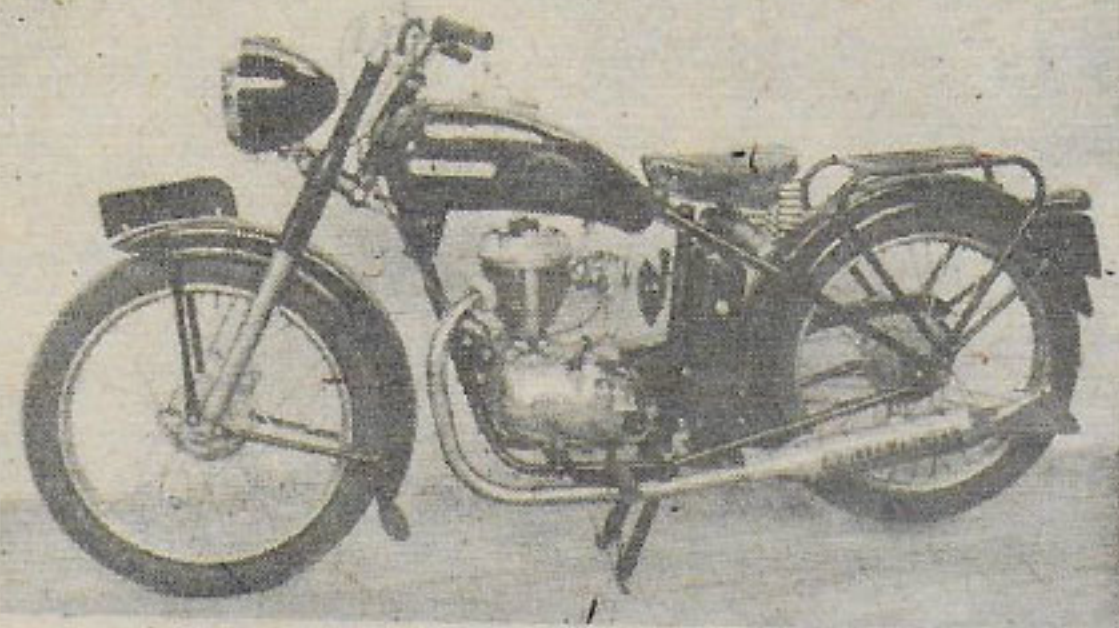
Téléphone : ETAMPES 497

**VENTE LIBRE
GUILLER 2 CV.**

CULBUTEURS

avec ou sans fourche télescopique

DISPONIBLE



AGENCE EXCLUSIVE POUR PARIS

MOTO - BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir 6, — PARIS-11^e



MOTOCYCLISTES

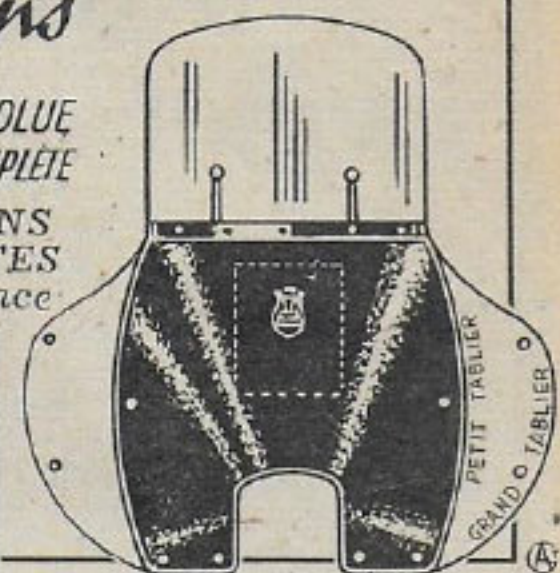
*Roulez confortablement
par tous
les temps*

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE
LIVRAISONS
IMMEDIATES
Paris-Province



BIPLEX

ET DELANNET
43 & 45 RUE DE LA ROQUETTE
PARIS. TEL. ROQ. 85-22



Le Casque GENO

à calotte en métal léger à
haute résistance.
Imperforable aux chocs
AGREE EN COMPETITION
pour tous pays affiliés à la
F.I.C.M.

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

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



SENSATIONNEL !

Motos JONGHI 126 cmc.

VENTE LIBRE 3 VITESSES — SELECTEUR

Prix : **81.000 Fr.** + Taxes Locales

QUANTITES LIMITEES **Hâtez-vous !**

1^{er} VERSEMENT : 25.000 FR.

LIVRAISON 1 MOIS ENVIRON

Société **“MOTOCYCLE”**

166, RUE LAFAYETTE — PARIS (10^e)

Tél. : NORD 07-59 (Métro Gare du Nord)

(Catalogue contre 30 frs timbres poste)

**CARBURATEURS
ORIGINES**

**AMAL
FISCHER
FRANKFURT**

pour

D. K. W.

250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.

STATION-SERVICE 83

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

“VITEX”

SELECTEURS AU PIED 3 ET 4 VITESSES
pour motos toutes cylindrées

Pose sans aucune modification sur
les principaux types de motos.

Livrés complets avec accessoires de pose

PRIX depuis 6.500

le BABY-VITEX

pour vélomoteurs

MOTOBECANE - PEUGEOT - TERROT

MONET-GOYON - NEW-MAP - RENE-GILLET

Livrés complets. **PRIX : 5.250**

et GNOME et RHONE R 2 et R 3

Livrés complets. **PRIX : 5.750**

AGENTS, DEMANDEZ NOS CONDITIONS

MARC MARTIN constructeur,

8, Rue des Plâtrières, 8 — PARIS (XX^e)

POUR RENSEIGNEMENTS JOINDRE UN TIMBRE POUR LA REPONSE

CHROME - CUIR

38, rue du Château-d'Eau, 38

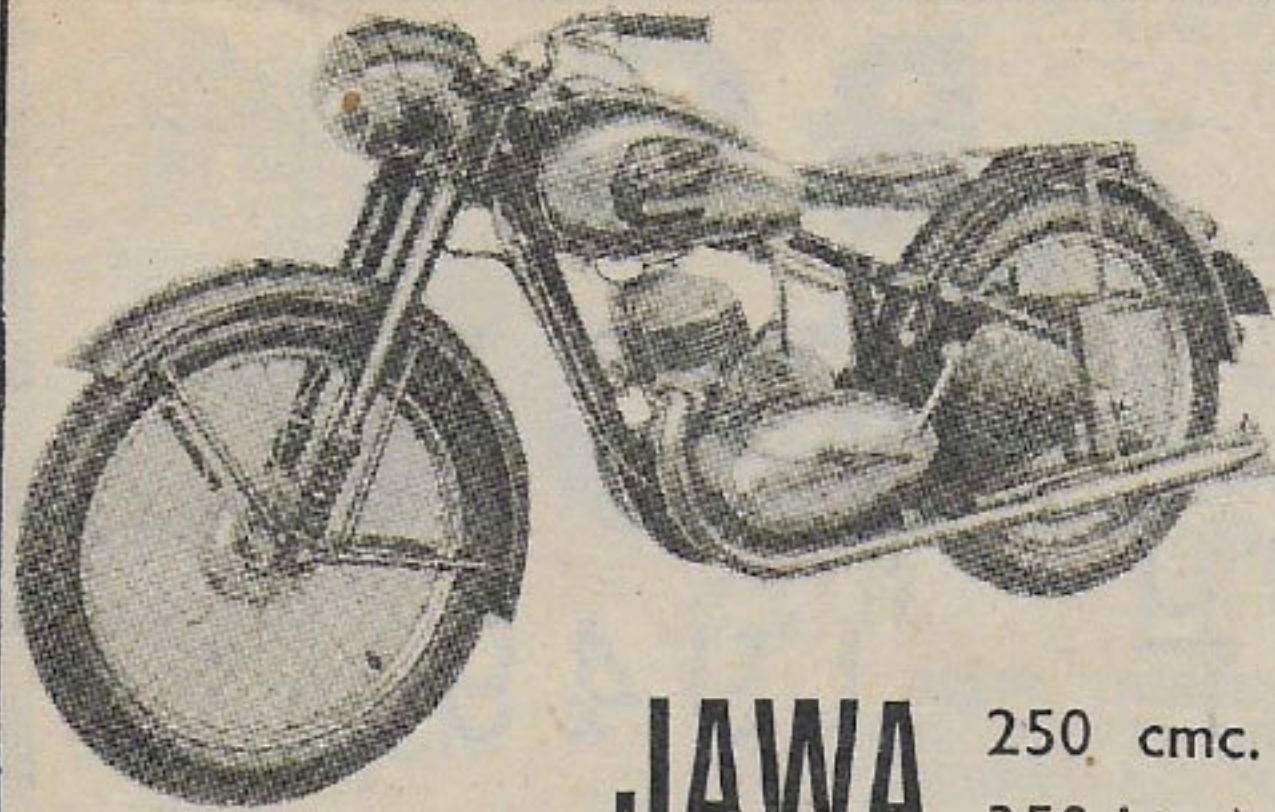
PARIS-10^e Tél. : Nord 08-09

Tout l'équipement pour la Moto

et la Ville. Vêtements de cuir :

exiger la marque **CHROME-CUIR**





JAWA 250 cmc.
350 bicyl.

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied - Débrayage automatique
Suspension Arrière

DISPONIBLES RAPIDEMENT
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

AGENT GENERAL :

Ets POCH, 127, av. de Neuilly - Neuilly-s-Seine
Tél. : SAB. 61-70

CONCESSIONNAIRES POUR PARIS :

NIEL - GARAGE

8, rue Fourcroy - 17°
WAG. 52-62

JEANNIN

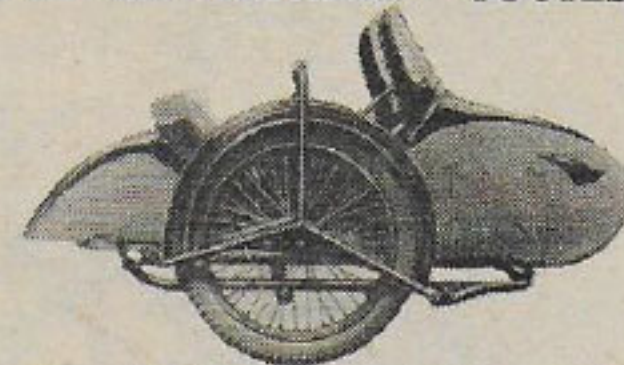
11, av. de la Porte-de-la-Plaine - 15°
LEC. 80-62

POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

LE SIDECAR LÉGER POINARD

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

Pour 125
à 250 cmc.



34 kgs
seulement

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

1930, FABRICATION REPRISE
ET... ATTENDUE 1949

pour une Dépense de UN Franc par litre :



Charles BOISSEAU

Ajoutées au carburant :

Suppriment : cliquetage et calamine.

Economisent : Essence 10 à 20 % ; Huile 20 à 30 %.

CHEZ VOTRE GARAGISTE ou

111, Boulevard Magenta — PARIS (10°)

LA BOITE DE 50 TABLETTES :

Pour 250 litres 250 frs
(plus frais d'envoi)

Pour 1 ou 2 boîtes 70 frs

Pour 3 ou 4 boîtes 85 frs

Pour 12 boîtes 140 frs

REFERENCE M.R. 496

COMPTE CHEQUE POSTAL 1662-40

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!

BREVETÉE S.G.D.G.

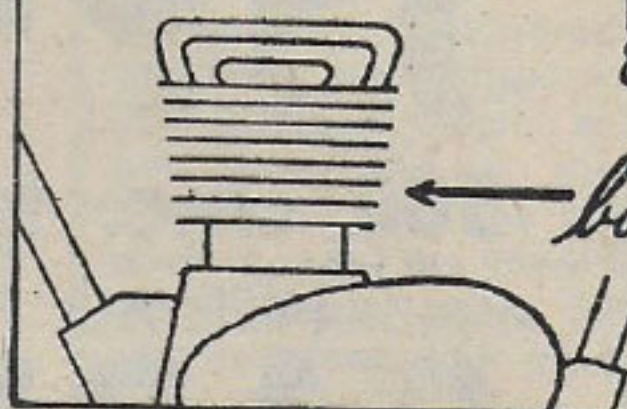


TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

SAKER LEVALLOIS

Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



Bonne compression
longue durée

APRÈS TOUS
TRAVAUX
SALISSANTS

des mains 3-33
NETTES et IMPECCABLES

Le savon en pâte 3-33, qualité 1939 est en vente dans toutes les bonnes drogueries et chez les meilleurs fournisseurs pour auto de France et de l'Union Française.

s'emploie
AVEC OU SANS EAU



Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

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

PIÈCES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

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

CRUPDA

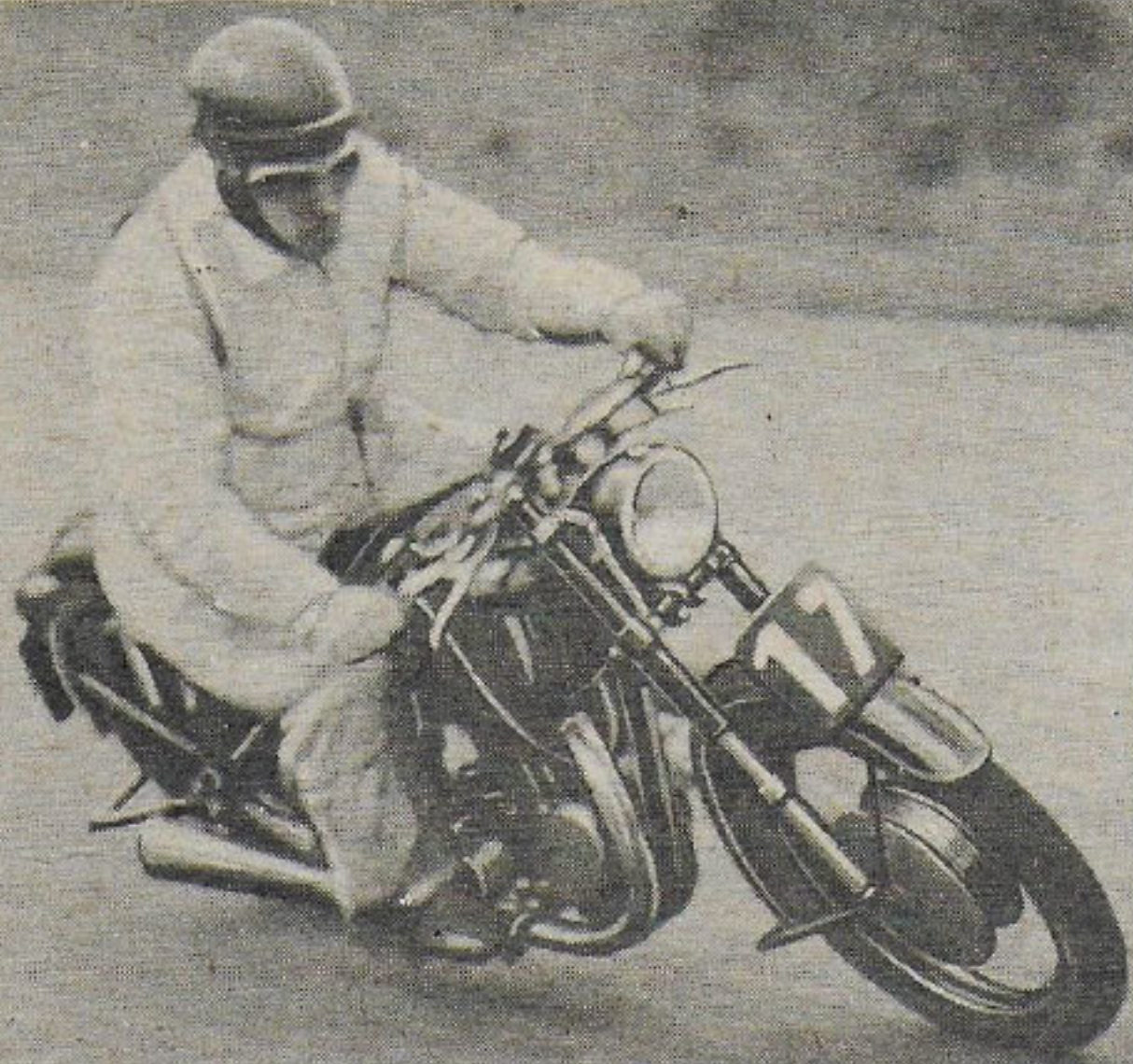
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

MOTO-SPORT
R. GUIGNABODET

40, rue Eterlet - CHELLES (S.-et-M.) - Tél. : 742

Nombreuses occasions prêtes à prendre la route :
500 SERTUM susp. AR 4 vit ; NORTON 500 16 H ;
TERROT 500 semi-bloc ; TERROT 350 delco ;
PEUGEOT 350 culb. ; TERROT 350 latérales ;
MOTOBECANE 350 latérales ; B.S.A. 250 culb.
susp. AR ; MONET-GOYON 175 ; nombreux
vélomoteurs et sides neufs et occasion.

Prend commande pour livraison rapide des
vélomoteurs JONGHI, MOTOBECANE 350 culb. etc.



BOL D'OR 1949

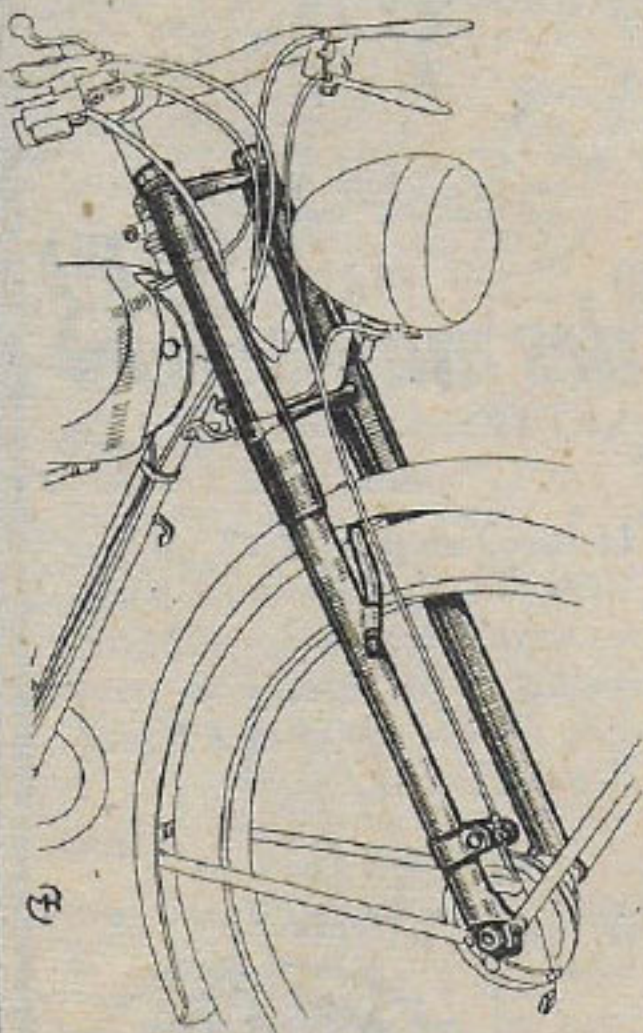
2^e catégorie 350 cmc. PONSSEN sur
A. J. S. équipée de la fourche

R.B. GRAZZINI

LE CREATEUR DE LA FOURCHE
TELESCOPIQUE ADAPTABLE

qui présente sa nouvelle

**FOURCHE
TELESCOPIQUE
ULTRA-LEGERE**



Spéciale pour cyclo-
moteurs, tandems et
véloMOTEURS de faible
cylindrée

•
**TOUTE
LA GAMME
des FOURCHES
TELESCOPIQUES
et SUSPENSIONS
ADAPTABLES pour
toutes cylindrées**

16, rue du Marché Popincourt
PARIS — Tél. : ROQ. 17 - 03

BOL d'OR

- 1949 -

1^{er} TOUTES CATEGORIES

LEFEVRE

record général battu

2.384 km. 673

à la moyenne de 99 km. 361

2^e CLASSEMENT GÉNÉRAL

LAUER

TOUS DEUX SUR

Norton

500 cmc. type MANX

MISE AU POINT PAR

GARREAU

le spécialiste des motos rapides

Agence générale

Norton - Vincent H. R. D. - Excelsior

Scott - Indian

Agence Terrot - Motobécane - Monet-Goyon

Toutes pièces détachées assurées
pour les machines vendues.

22, rue Robert-Lindet, 22

PARIS-15^e VAU. 07-09



La Moto

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12
(Immeuble métro Sentier)
PARIS (2^e)

Moto revue

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

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

	France	Etranger
12 N ^{os}	240 fr.	340 fr.
24 N ^{os}	480 fr.	800 fr.

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

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

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

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

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

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

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

◆ DES VELOMOTEURS FRANÇAIS EN ANGLETERRE

Une importante agence de Londres, Pride and Clarke Ltd, aurait obtenu une licence d'importation pour un nombre limité de machines françaises. Les premiers modèles disponibles seraient le célèbre « cyclomoteur » 50 cmc. d'une marque de la banlieue parisienne.

◆ UN POSTE DE RADIO POUR MOTOCYLETTE

Il s'agit d'un appareil émetteur-récepteur semblable à celui qui équipait les véhicules alliés au cours de la guerre. Les coffrets contenant les lampes et le bobinage sont aisément logeables à l'arrière de la machine, ainsi que l'antenne verticale, du type flexible. Le rayon d'action est de 10 à 30 miles, et peut varier suivant les conditions atmosphériques et la puissance de l'émetteur. C'est une création britannique qui vient d'être commercialisée sous la marque « Elko ».

◆ TRANSFORMATIONS DE LA CORGI

Les modèles de motos pliantes Corgi Mark I et Mark II peuvent maintenant recevoir une boîte de vitesses à 2 rapports avec kick starter. Prochainement, sera lancé un modèle de fourche élastique pour les mêmes machines. Malheureusement, ces accessoires ne sont disponibles qu'en Angleterre.

◆ LE SCOOTER EST POPULAIRE AU JAPON

Nous avons sous les yeux une photographie représentant le Prince héritier Japonais, S. A.I. Akihito, en train de piloter le scooter qui lui a été offert en 1948 à l'occasion du Festival de la Jeunesse. Le prince n'est âgé que de 15 ans.

Il existe au Japon quatre constructeurs de scooters : La Fuji Co, qui présente le « Rabbit », la Mizubishi, productrice du « Silver Pison », la Ogura, construisant le Lucky, et enfin la Société Aikoku dont la production porte également sur un type unique, le Risinet.

UNE SITUATION DIFFICILE

NOS hommes politiques sont d'incorrigibles optimistes. Ils ne se rendent nullement compte que sous prétexte de restaurer les finances d'un Etat trop prodigue, ils ruinent le pays. Celui-ci a une vitalité prodigieuse, il travaille de toutes ses forces dans les conditions les plus défavorables et c'est à cette énergie qu'est dû notre redressement partiel et il est non pas encouragé ou aidé, mais au contraire entravé par les erreurs des pouvoirs publics. Le standing français loin de s'améliorer baisse sans cesse et les prix, gonflés par les taxes, deviennent inaccessibles pour tous les citoyens honnêtes. Quand on a payé nourriture, vêtements, loyer et autres dépenses de première nécessité, ainsi que des impôts sans cesse accrus il ne reste plus rien. Comment dès lors trouver de quoi acheter le plus modeste vélomoteur ? Le pouvoir d'achat n'est même plus la moitié de ce qu'il était avant la guerre et cela est pour nos industries singulièrement angoissant. Il faut pour acquérir un vélomoteur sacrifier six mois de salaire. L'essence étant au secteur libre, vendue 63 francs le litre cela représente par rapport à 1938 un prix multiplié par 20. Aussi peut-on se montrer inquiet. Baisse des prix nous dit-on, mais d'où peut-elle venir ? En admettant que les industriels serrent leurs prix de revient, que les intermédiaires réduisent encore une marge bénéficiaire déjà bien maigre, les taxes que représentent une part très importante du prix restent intangibles. Les prix baissent à la production mais cette baisse est pour les acheteurs au détail presque insensible. Nos hommes politiques croient qu'en limitant le pouvoir d'achat du consommateur, ils provoqueront une baisse en réduisant la demande pour une offre déterminée. Mais à quoi aboutissent-ils ? En supprimant l'acheteur, ils ruinent les entreprises industrielles, ils les conduisent à la faillite et ils créent le chômage. Il faudrait que l'Etat fût moins gourmand, que nos hommes politiques renoncent à leurs missions touristiques et qu'ils mettent un peu d'ordre dans les dépenses.

Ce ne sont pas là, dira-t-on, des questions qui intéressent les motocyclistes. Mais tous les Français ne sont-ils pas embarqués à bord du même navire et si les machines ou l'essence sont trop chères n'est-ce pas l'effet d'une désastreuse politique économique ?

◆ CARLO FELICE TROSSI

Le Comte Carlo Felice Trossi, un des meilleurs coureurs automobiles d'Italie, est décédé le 9 mai dernier dans une clinique de Milan. Le champion italien était atteint d'un mal incurable. Sa perte sera douloureusement ressentie dans tous les milieux touchant le sport mécanique, dont il fut un des pionniers. Il ne négligea pas la motocyclette et fut notamment le fondateur du Moto-Club Biella.

◆ ON FETE LES RECORDMEN DE LA « LAMBRETTA »

La Fédération Motocycliste italienne a organisé une réception en l'honneur des conducteurs Masserini, Masetti, Rizzi et Brunori, qui ont récemment battu à Monthéry de nombreux records en 125, 175 et 250 cmc., réalisant sur un scooter Lambretta l'étonnante performance que nous avons relatée voici quelques semaines. La société Innocenti, qui construit les Lambretta, fut associée dans le juste hommage rendu aux pilotes italiens.

◆ LA COURSE DES « NORTH WEST 200 »

La classique épreuve anglaise des North West 200 a été un triomphe pour la marque Norton qui triomphe en 500 avec Bell, et en 350 avec Daniell. Ce qui augmente l'intérêt de cette course, c'est que les anciens records établis à l'essence-benzol 50 % avant la guerre ont été largement battus. En sera-t-il de même dans le prochain T.T. ?

◆ VICTOIRE DE TRIUMPH AU CHILI

C'est une 500 cmc. Triumph pilotée par E. Wilson qui a remporté la course des 100 miles de Limache (Chili).

◆ VEDETTE MOTORISEE

L'acteur de cinéma britannique John Justin a fait l'acquisition d'un Velosolex qu'il utilise quotidiennement. La photographie qui le représente nous montre qu'en Angleterre les B.M.A. sont soumises à immatriculation. M. Justin a d'ailleurs trouvé un endroit commode pour son numéro : Le capot du volant magnétique.

Ci-contre : Une réalisation tchécoslovaque, la motocyclette à patins.
Le moteur utilisé est un 175 cmc.
Jawa 2 temps.

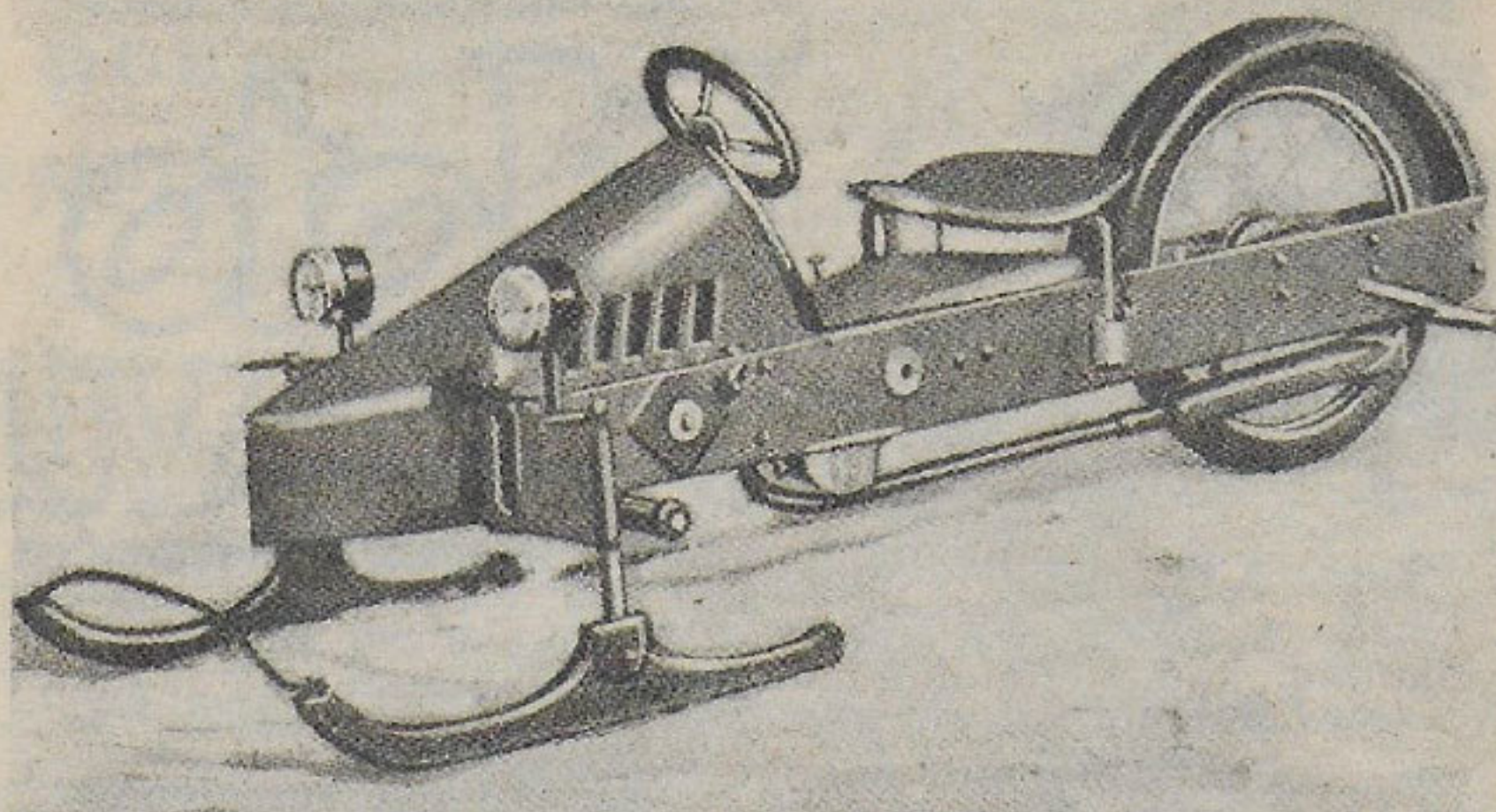
Informations

◆ LOTERIES

La mode est aux loteries. Ne parlons pas de la loterie nationale. Mais une société de quilles est elle en déficit, un comité pour l'érection d'un monument ne réussit-il pas à réunir les fonds nécessaires, une foire exposition ne fait-elle pas ses frais et vite on fait une loterie. On y trouve généralement, comme premier prix une voiture, comme second une chambre à coucher, puis des bicyclettes, des appareils photographiques, des postes de radio, mais jamais une moto ni même un vélomoteur. Ne constitueraient-ils pas cependant un lot très apprécié ?

◆ UNE NOUVELLE B.M.W.

De part et d'autre du rideau de fer on s'efforce de restaurer la production et de tirer parti de l'énorme potentiel industriel de l'Allemagne. Les usines B.M.W. ont depuis assez longtemps repris la construction de la 250 cmc. B.M.W. monocylindrique. Mais ce n'est qu'une première étape et le bruit court qu'une 500 flat-twin ferait bientôt son apparition avec un moteur extrêmement compact, tous les organes carburateur inclus étant capotés (il y a bien longtemps qu'à « Moto-Revue » nous avons prévu le moteur intégralement protégé). Mais voici d'autres particularités ultra modernes : tout d'abord un changement de vitesse électro magnétique analogue au Cotal, ce qui permet la commande au guidon. Plus de kick starter, mais un démarrage électrique. La fourche avant n'est plus du type télescopique, mais s'inspire de la fourche F.N. La suspension AR a un beaucoup plus grand débattement. Evi-



demment la transmission par engrenages a été conservée. La propreté est absolue (cela est vrai, dépend surtout de la précision de l'usinage). Une machine de rêve, comme disent nos amis anglais. Nous ne la verrons pas sans doute de si tôt. Mais en tous cas il faudrait que nos industriels français comprennent que de tous côtés on travaille et qu'ils ne doivent pas se laisser distancer.

◆ PETITES VOITURES ET MOTEUR VINCENT HRD

Un certain nombre d'amateurs construisent des voitures de course de 1.000 cc. et Vincent H.R.D. a reçu des commandes de moteurs du type Rapid, Black Shadow ou Black Lightning. Evidemment avec les 40 et même 60 CV que développent ces moteurs, on peut atteindre de belles vitesses.

◆ RESERVOIRS INSTANTANEMENT DEMONTABLES

Nous avons entendu plusieurs motocyclistes qui réclament des réservoirs instantanément détachables, car en cas où le carburateur prendrait feu on pourrait ainsi éviter la destruction totale de la machine. En fait il est rare, exception

faite d'une chute, qu'on ne puisse éteindre aisément un commencement d'incendie, soit en donnant des gaz et en accélérant le moteur qui aspire ainsi les flammes, soit en étouffant celles-ci avec un chiffon après avoir fermé le robinet d'essence. Au cours de nombreuses années nous n'avons eu qu'un incendie de carburateur et nous en vinmes immédiatement à bout. Mais la facilité d'enlever immédiatement le réservoir est surtout intéressante quand nous avons à travailler sur le moteur.

◆ LA NOUVELLE NORTON 490 CMC. A CULBUTEURS

Cette machine a naturellement conservé les qualités de ses aînées et tient la route d'une manière impeccable. Le moteur, à la fois nerveux et docile est de plus, remarquablement silencieux. La vitesse maximum dépasse légèrement le 125 kmh. et on peut sans surmener le moteur tenir constamment le 110.

La consommation à 50 à l'heure n'est guère que de 3 litres aux 100 kms. A 95, elle n'est encore que de 5 litres aux 100.

◆ T.T.

Le grand moment s'approche. Qui gagnera la catégorie Seniors qui a le plus grand retentissement ! Norton connaîtra-t-il à nouveau la victoire ? Les Guzzi qui étaient l'année dernière les machines les plus rapides tiendront-elles jusqu'au bout ? Ne verrons-nous pas apparaître la deux cylindres Velocette ? N'assisterons-nous pas au triomphe d'A.J.S. ou de Triumph ? Il y aura certainement du sport.

◆ SAIT-ON

Qu'en 1909 Moto Rêve avait établi un deux cylindres jumelés disposé dans le plan du cadre et qui par l'intermédiaire d'un couple cône entrainait la chaîne de transmission.

Que le deux cylindres jumelés est fort ancien, mais que sauf le cas de la Werner, les manetons étaient calés à 180°, disposition permettant un bon équilibrage, mais ne permettant pas un espace régulier des temps moteur. Les premières quatre cylindres étaient constituées par l'accouplement de deux bicylindres.

Qu'il y eut au début du siècle une campagne extrêmement active en faveur de l'alcool et qu'à cette époque une catégorie spéciale était prévue dans les courses pour les véhicules marchant à l'alcool national.

Que Longuemarre fournissait des carburateurs spéciaux avec une chemise permettant le réchauffement.

Que les transmissions acatènes de la Mote Cardan, puis des F.N. à quatre cylindres et monocylindriques donnaient des résultats excellents.

Concluons qu'il n'y a rien de nouveau sous le soleil.

POUR LE RETOUR DE LA LIBERTE DE L'ESSENCE AU PRIX ACTUEL. SIGNEZ LA PETITION DE « MOTO-REVUE »

Nos élus (!) ont voté le principe du double secteur, l'essence aux prioritaires à 43 fr. 20 et... aux autres à 63 fr. 20 : Nous devons plus que jamais nous élever contre ce marché noir officialisé par l'Etat et organisé à son profit pour combler le déficit de la S.N.C.F. et essayer de boucher les trous du budget, dont la cause est une gestion maladroite... (ou pire) faite par des incapables !

Contre cette décision inique, nous devons nous unir pour exiger que tous les usagers soient traités sur le même pied et paient l'essence au prix actuel de 43 fr. 20 !

Envoyez-nous sur du papier de format commercial 21x27 vos noms, prénoms, adresse, profession, marque de la motocyclette et numéro d'immatriculation, ainsi que votre signature et celle de tous les possesseurs de moto de votre connaissance.

Amis motocyclistes, écrivez-nous. Le nombre fera notre force.

Signalons les listes importantes envoyées par les M.C. Merlebach, M.C. Biterrois, M.C. du Perche, par Mrs Chovel, Ducumetière, Chaton de la Touche, Lefevre, Denizot, Fillon, Monroy, etc...

MODELE DE LETTRE A NOUS FAIRE PARVENIR :

PETITION DE « MOTO-REVUE »
POUR LE RETOUR DE LA LIBERTE DE L'ESSENCE

Nom	Prénom	Adresse	Profession	Marque	No d'imm.	Signature
-----	--------	---------	------------	--------	-----------	-----------

N° 1

N° 2

etc...

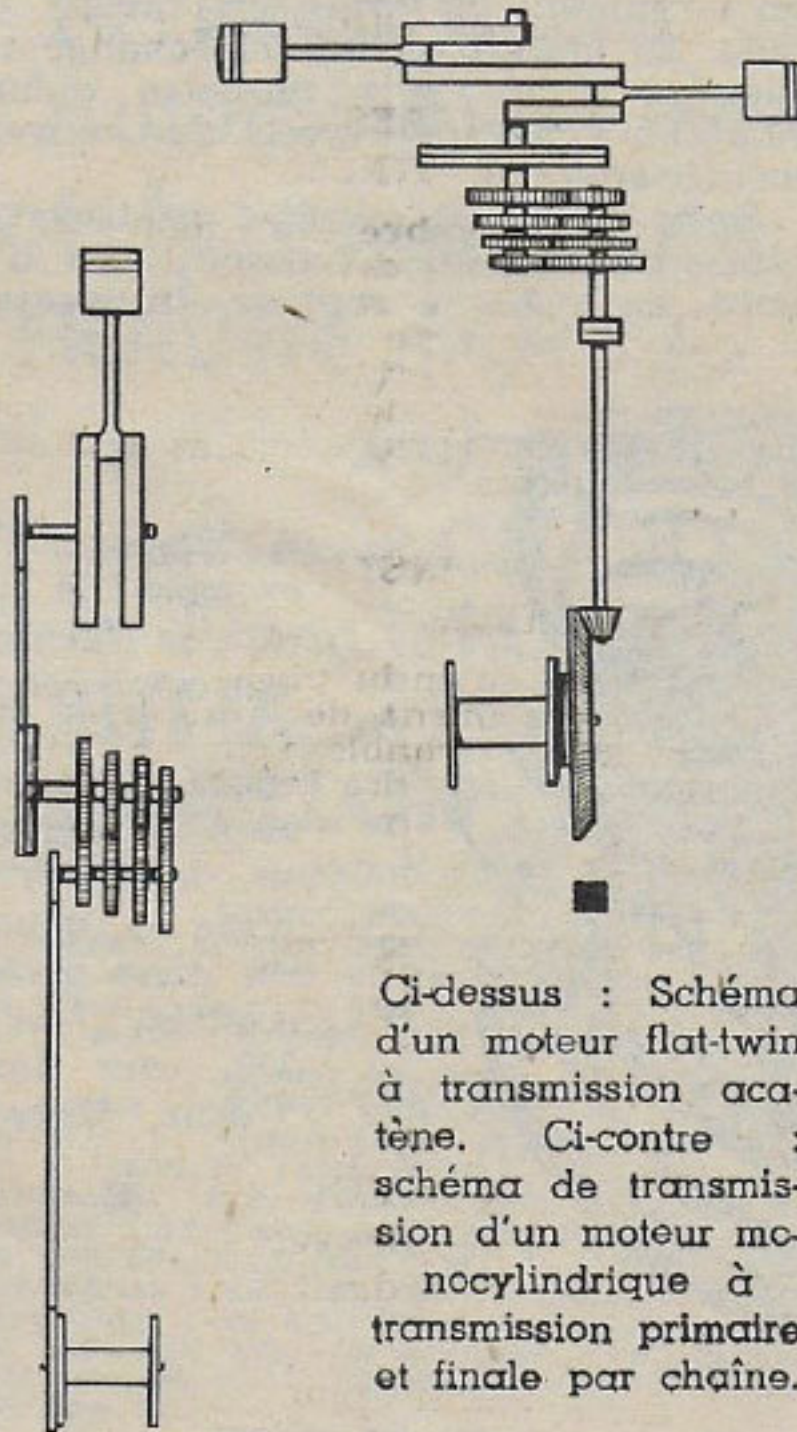
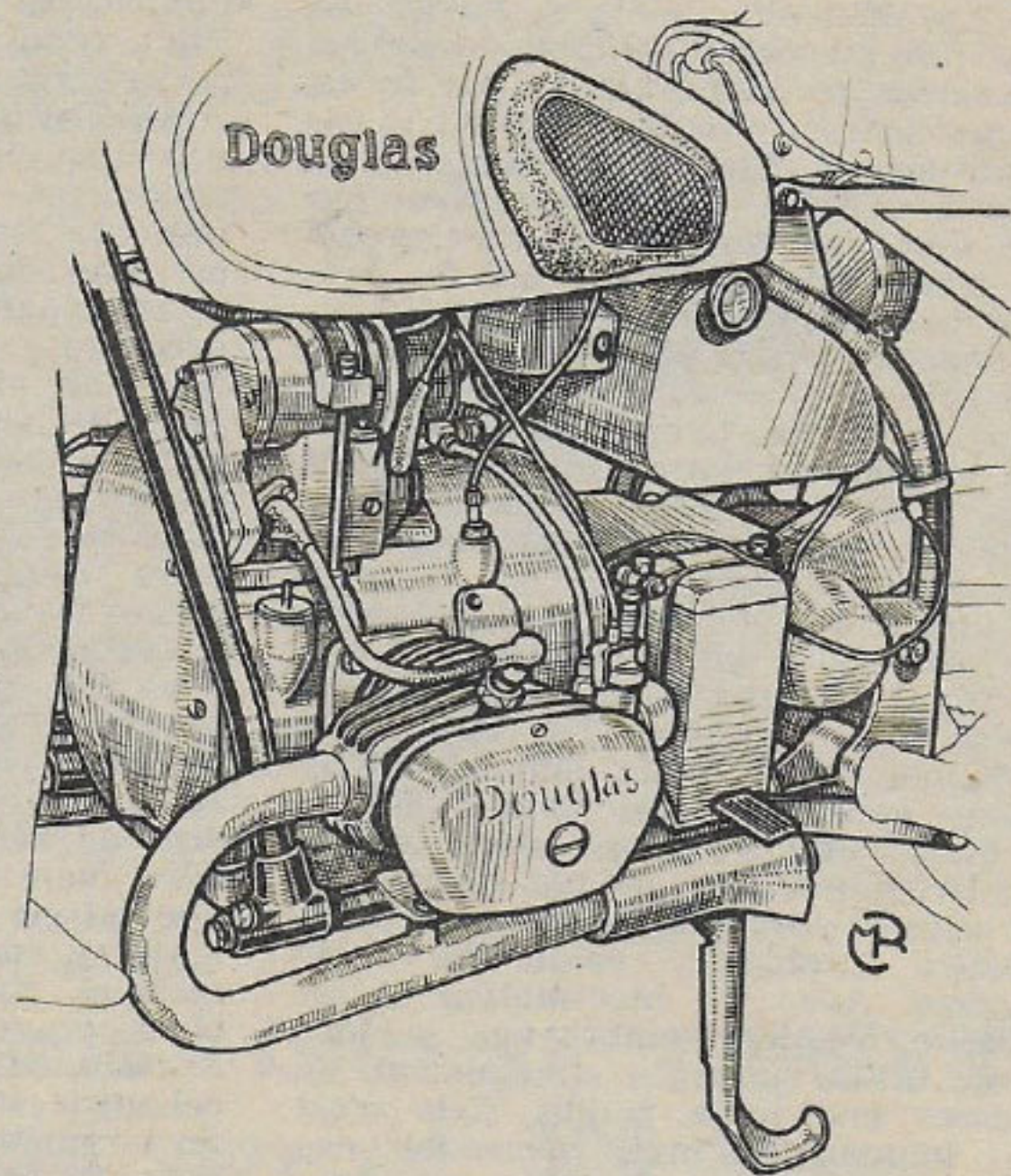
Boîte séparée ou bloc moteur ?

Bien rares sont les voitures où le changement de vitesses ne fasse pas bloc avec le moteur. On réalise ainsi un ensemble rigide, parfaitement aligné et insensible aux torsions et aux déformations du châssis d'autant que le bloc est monté sur une suspension élastique ou du caoutchouc. Dans la construction motocycliste, au contraire, la lutte entre la boîte séparée et le bloc est loin d'être tranchée, il y a des cas où le bloc-moteur s'impose, par exemple dans les machines à moteur transversal et à transmission par cardan. Une boîte séparée ne permettrait pas un alignement assez exact et assez précis des axes. De plus l'encombrement longitudinal serait excessif et aboutirait à une augmentation peu recommandable de l'empattement.

Pour les machines classiques, où le montage du moteur se fait dans le plan du cadre et où la transmission s'effectue par chaînes, la nécessité d'employer un bloc moteur n'apparaît pas d'une manière aussi nette et les partisans de la boîte de vitesses séparée peuvent invoquer des arguments valables.

Il y eut d'abord, pendant longtemps, une raison majeure. C'était qu'à cause des difficultés que présente la taille correcte des engrenages, des traitements thermiques qu'ils doivent subir, de l'extrême précision du montage et du matériel nécessaire à l'usinage, la fabrication des changements de vitesses relevait de maisons spécialisées. C'était d'ailleurs des spécialistes auxquels beaucoup de constructeurs s'adressaient pour leur fournir divers organes de leurs machines, y compris les moteurs. Aujourd'hui encore, malgré la tendance qu'ont les constructeurs à réaliser leurs machines intégralement par leurs propres moyens, plus d'une grande marque encore montait des boîtes de vitesses établies par des spécialistes. Il est vrai que nous trouvons des marques comme Villiers qui livrent des blocs-moteurs, mais c'est là, une exception. Dans les cylindrées moyennes, rares sont les constructeurs qui achètent leurs moteurs au-dehors. Dans le passé il y eut beaucoup de marques qui assemblaient des machines plutôt qu'elles ne construisaient. La plupart ont aujourd'hui disparu au moins pour les machines de cylindrée moyenne (350 et 500 cmc. par exemple). La tendance est de concentrer la production dans les usines puissantes capables de produire en grande série des machines complètes. Malgré cette tendance, quelques marques montent encore des boîtes de vitesses fabriquées par des spécialistes et conservent la boîte de vitesses séparée. Mais celles qui fabriquent leurs changements de vitesses pourraient fort bien combiner en un bloc-moteur et changement de vitesses. Si elles ne le font pas, c'est qu'elles ont des raisons pour cela.

Ci-contre : Un des rares moteurs flat-twin à transmission finale par chaîne. Il s'agit du 350 cmc. culbuté Douglas, la seule machine anglaise flat-twin, avec la Velocette à être actuellement construite.



Ci-dessus : Schéma d'un moteur flat-twin à transmission acaténe. Ci-contre : schéma de transmission d'un moteur monocylindrique à transmission primaire et finale par chaîne.

Il y a d'abord l'influence de la tradition. Quand une solution mécanique après une longue mise au point, donne satisfaction, on hésite à l'abandonner. Cette influence de la tradition est extrêmement sensible dans la construction motocycliste qui, plutôt que de créer quelque chose de révolutionnaire avec tous les risques qui en résulte, préfère améliorer les modèles existants. Et l'attitude de la clientèle toujours conservatrice l'y encourage. La boîte de vitesses séparée est un mécanisme absolument au point et justifie la confiance qu'on a en elle.

Il est assez curieux de constater cette faveur que connaît toujours la boîte séparée dans la construction bri-

tannique et américaine alors que sur le continent c'est plutôt le bloc qui domine et que, malgré la lenteur de l'évolution, on constate une tendance à réaliser des mécanismes de plus en plus compacts et homogènes. Nous en avons bien des exemples : comparez un vieux moteur avec sa culbute exposée et un moteur moderne ou un couvercle dissimule les organes et en permet le graissage. Pourquoi n'y aurait-il pas une sorte d'attraction entre le moteur et le changement de vitesses ?

Evidemment, le cas est différent pour un moteur transversal et un moteur dans le plan du cadre. Dans le premier cas un bout d'arbre suffit à assurer la liaison. Dans le second cas, nous devons, au contraire, disposer le changement de vitesses en arrière du moteur et assurer la transmission primaire par des engrenages ou une chaîne. Si nous employons des engrenages primaires, il y a une difficulté : c'est que par suite de la dilatation du bâti commun, il se produit une variation de l'entre axes des deux pignons. Or, les engrenages exigent un engrènement absolument exact sinon le fonctionnement est bruyant. Si nous utilisons des engrenages à denture hélicoïdale ils exercent une forte poussée axiale. Il faut donc prévoir des butées. Les roulements à gorge profonde peuvent absorber cette poussée, mais ils risquent de ne pas résister longtemps à l'effort qui leur est imposé. Donc un entraînement primaire par engrenages est d'une réalisation très délicate. Nous ne parlons pas de la précision d'usinage, car la mécanique moderne, quel que soit le système employé, se signale par sa grande précision.

Un autre problème qui se pose est celui des joints. Plus leur portée est grande, plus il est difficile d'en assurer l'étanchéité et si nous nous accommodions jadis de machines qui pissaient l'huile, nous voulons aujourd'hui des machines propres et nous notons avec dégoût le moindre suintement.

Autre difficulté : celle de fondre des pièces de structure compliquée comme un carter commun au moteur et au changement de vitesses. Ce sont là des conditions de fabrication dont il faut tenir compte et qui se traduisent par une élévation du prix de revient. Il est nécessaire, croyons-nous, de prévoir une cloison qui isole le moteur du changement de vitesses. C'est indispensable pour un deux temps et même pour un quatre temps, il est reconnu que l'huile convenant au moteur est trop fluide pour le changement de vitesses qui réclame un lubrifiant plus visqueux et graphité.

Autre inconvénient du bloc, c'est que par suite du rapprochement de l'arbre primaire, du changement de vitesses et du moteur, on est amené à donner une grande longueur à la chaîne secondaire qui tend à flotter et quand elle n'est pas assez tendue (ou irrégulièrement tendue, quand elle est usée), risque de sauter.

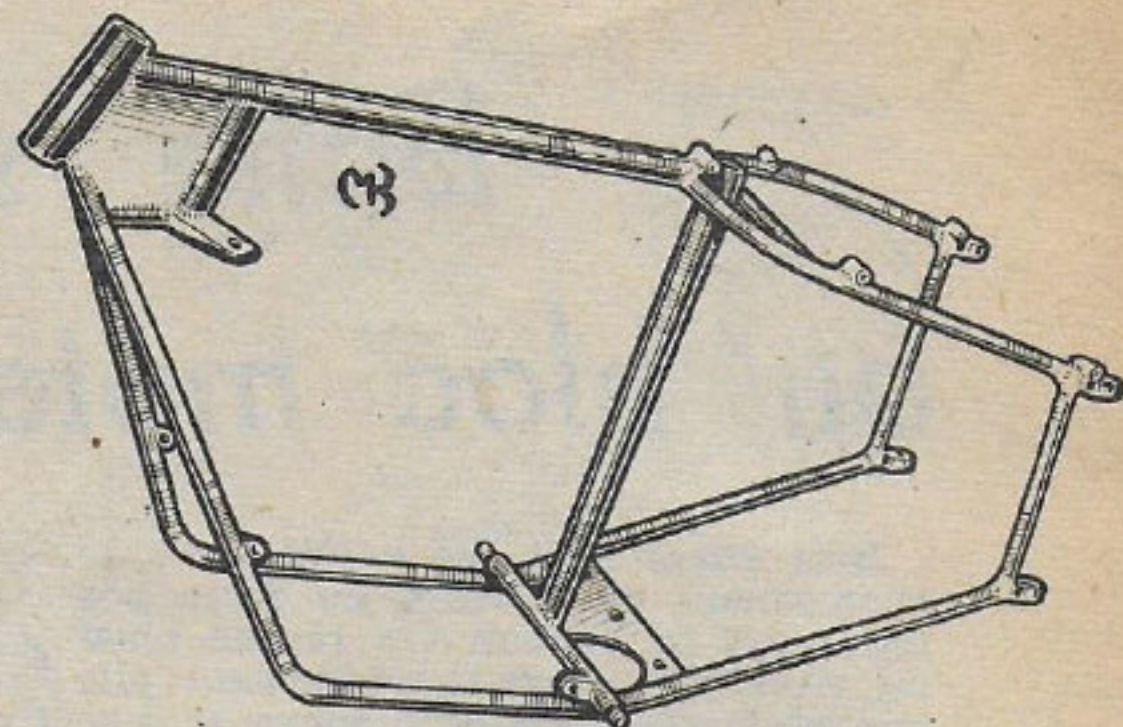
Autre problème, celui de l'embrayage. Avec un bloc-moteur il est difficile d'isoler l'embrayage surtout si on utilise pour le changement de vitesses une huile fluide. Cela n'est pas impossible, mais nécessite des joints parfaitement étanches qui compliquent la construction.

Si nous nous plaçons au point de vue de l'usager, le bloc-moteur, sur-

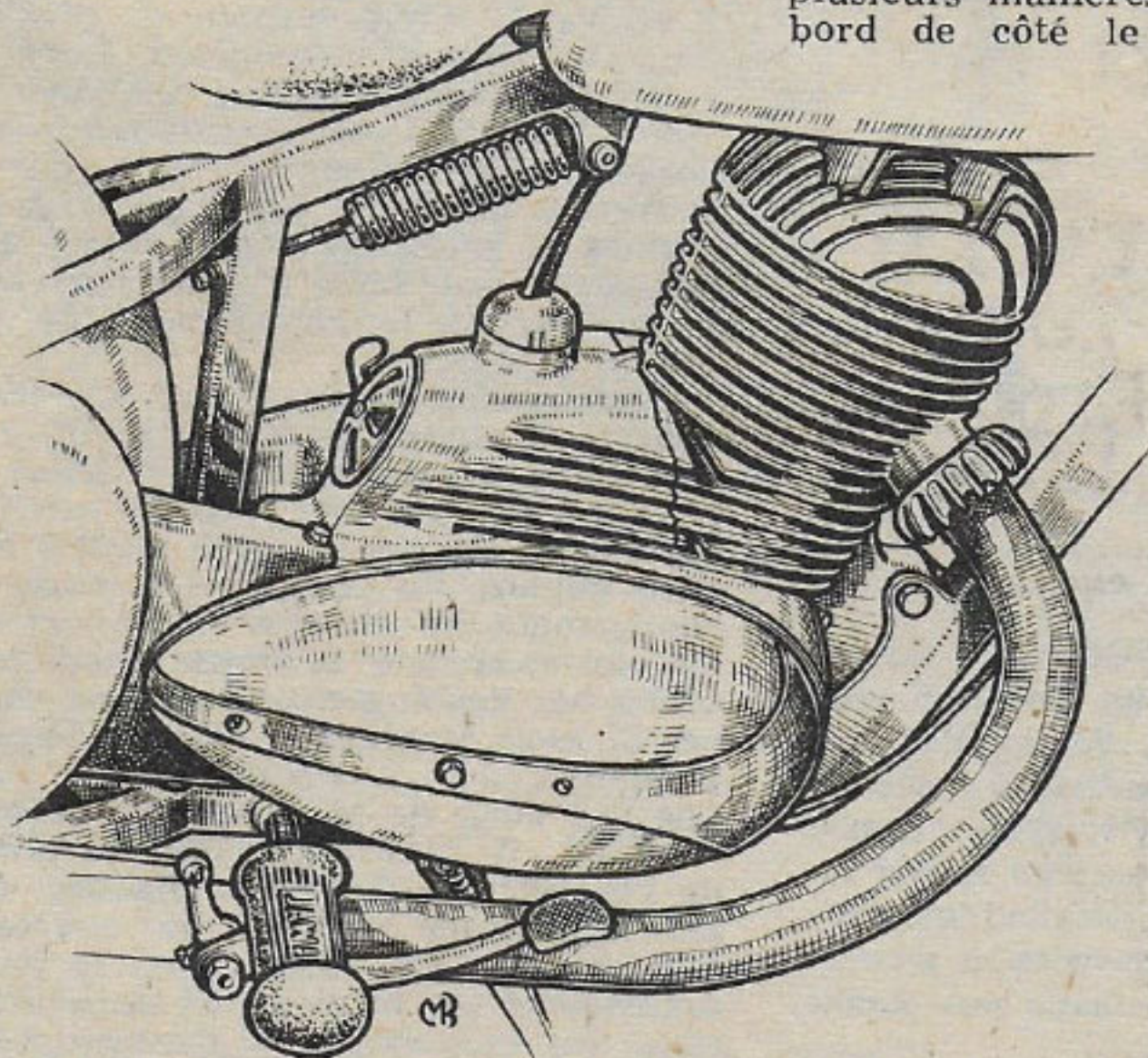
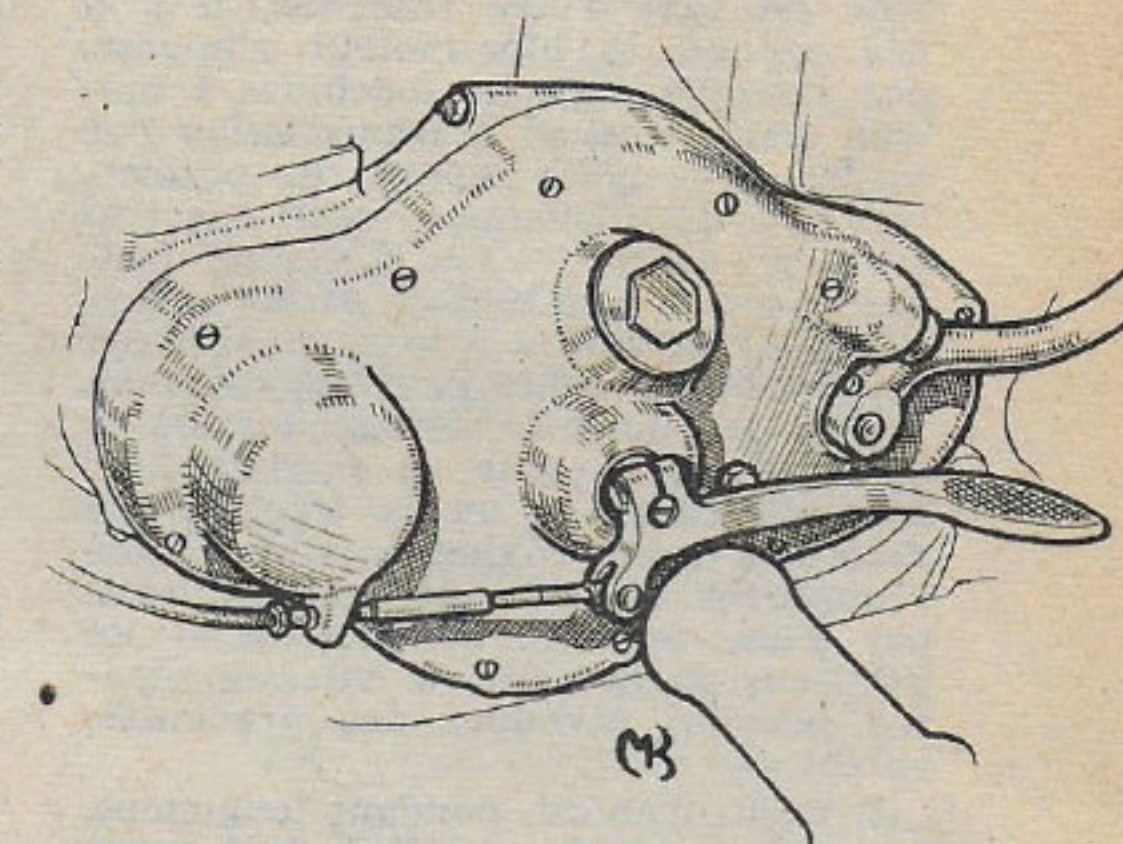
viations du cadre sous les efforts qu'il subit (nous ne voulons pas dire par là qu'il faille négliger l'alignement).

Mais si nous avons exposé impartialement les inconvénients du bloc-moteur et surtout les difficultés que présente sa réalisation, pourtant il présente des avantages sérieux, dont le principal est l'alignement parfait et permanent du moteur et du changement de vitesses. La netteté d'aspect est, elle aussi bien séduisante. Nous évitons, par son emploi, un tas de recoins qui rendent le nettoyage difficile. Ce sont là de précieux avantages. Remarquez la netteté d'aspect de beaucoup de machines continentales et leur apparence plus moderne. Plus nous irons et moins nos machines nécessiteront de soins. Avant peu nous n'aurons plus à y toucher entre des révisions périodiques, nous devrions dire de réfections d'ensemble et qui, elles mêmes, s'espaceront de plus en plus et ne pourront être opérées de manière convenable que par des spécialistes compétents et bien outillés. Nous croyons pour notre part à la diffusion de plus en plus étendue des échanges standard et là encore, c'est un argument de plus en faveur du bloc. En définitive, un tel échange reviendra à un prix moindre qu'une réfection effectuée avec des moyens insuffisants.

Cette liaison peut être réalisée de plusieurs manières. Laissons tout d'abord de côté le moteur transversal



Exemple classique de cadre à double berceau, type de cadre dont la rigidité latérale est remarquable.



A droite : Un exemple de carter de bloc-moteur assez compliqué. Il s'agit d'un carter de D.K.W. série S.B. Par contre, le carter illustré à gauche est d'une netteté parfaite. C'est la 250 cmc. Jawa deux temps.

avec lequel nous sommes fatalement appelés à utiliser le même groupement des organes que dans une voiture. C'est seulement pour la transmission finale que nous pouvons recourir à un arbre à cardan et des engrenages, soit à un couple conique et une chaîne. Dans le premier cas nous devrions renoncer à une prise directe. Toutes les vitesses seront indirectes, ce qui est désavantageux pour la vitesse la plus élevée, moins avantageux par contre pour les autres.

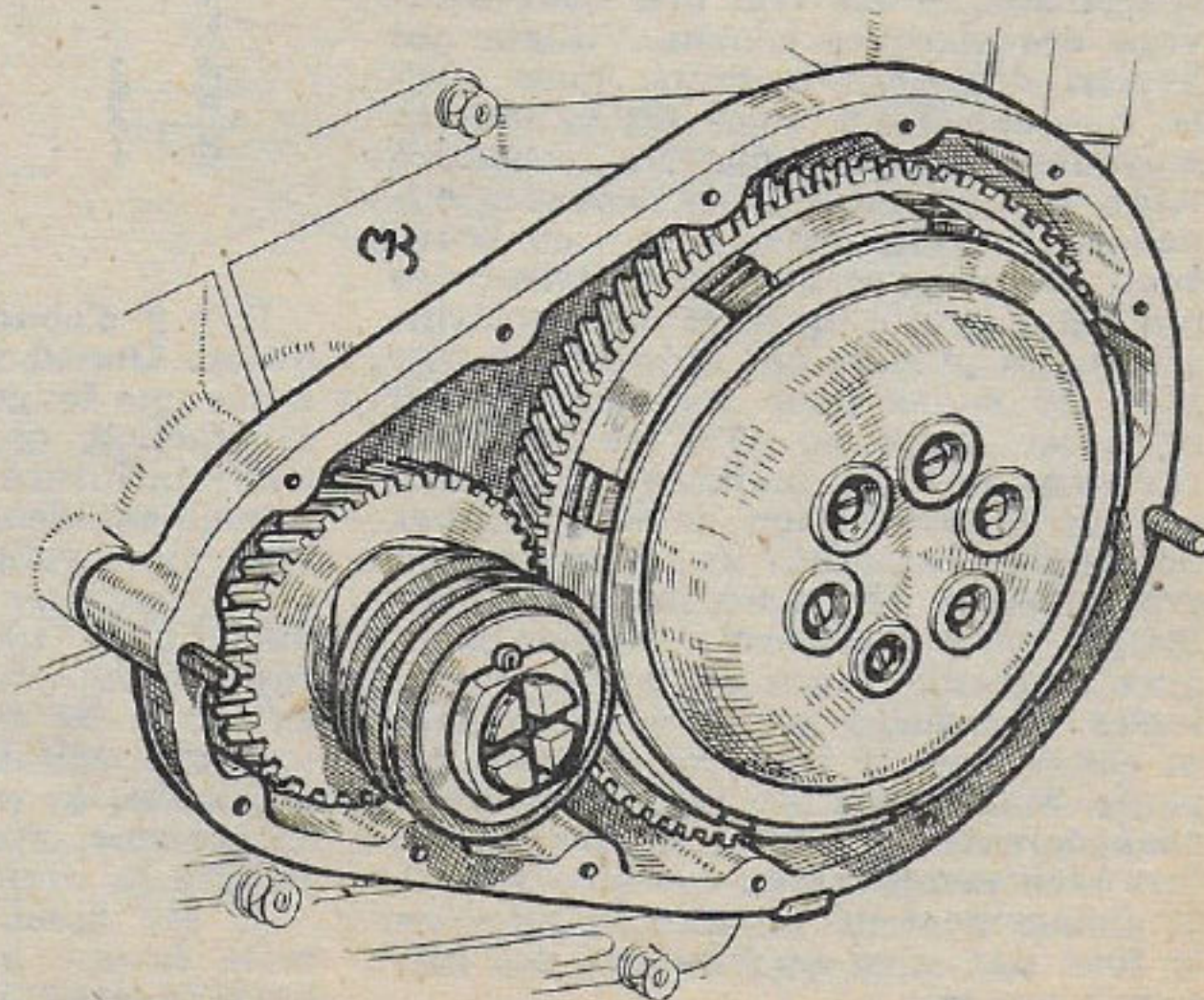
(à suivre)

H. P. BORESTROKE

tout dans les cylindrées moyennes représente une masse lourde et moins maniable. Le démontage en est plus long et plus délicat et au remontage on peut éprouver quelque difficulté à refaire correctement les joints. Un bon mécanicien, bien outillé, se tirera d'affaire, mais un bricoleur ne fera rien de bon.

Voilà, croyons-nous, quelques raisons qui expliquent, tout au moins pour la construction anglo-américaine, le peu de faveur du bloc-moteur. Avec le double berceau d'une rigidité latérale remarquable il est d'ailleurs aisé d'obtenir un alignement parfait entre le moteur et la boîte d'autant que la chaîne, à cause de sa flexibilité latérale s'accommode de très légères erreurs d'alignement et de faibles dé-

La transmission primaire par engrenages se rencontre assez souvent sur les blocs-moteurs. Les tailles de pignons peuvent être droite ou hélicoïdale, comme sur le New-impérial présenté ci-contre.



le BOL d'OR



Pendant que Eugène Mauve signale la fin de course en abaissant le drapeau à damiers noirs et blancs, le grand vainqueur Lefèvre, coupe à 160 la ligne d'arrivée.

A près de 100 kms. de moyenne, Gustave LEFÈVRE (500 Norton) bat le record de plus de 300 kms. Marcel PAHIN (175 Automoto) et MATHIEU (125 Gima) battent également le record de leur catégorie.

Victoires des amateurs FRADIN (A.M.C.F.) en 350, et GILLARD

Disputé à Montlhéry, sur le circuit de 6 kms 238 passant par la Bretelle de Couard, ce XXI^e Bol d'Or organisé par l'infatigable Mauve, a remporté un beau succès sportif.

Regrettons simplement l'absence d'un public nombreux, absence due en grande partie à l'état menaçant du ciel. Seuls les fervents de la moto étaient là au départ, et ce fut seulement le dimanche après-midi que les tribunes et la pelouse commencèrent à se remplir.

Ce circuit rapide et spectaculaire a permis aux pilotes de battre 3 records. Celui des 500, qui en même temps compte comme record général de l'épreuve, et ceux des 175 et 125 cmc.

En effet, le vainqueur absolu, Gustave Lefèvre, couvrit sur une 500 Norton Manx, la distance de 2.384 kms 673, contre les 2.068 kms 995 du précédent recordman, Craet, sur Gillet d'Herstal. Rappelons que ce record tenait debout depuis 1936.

Félicitons sans réserve « Tatave », qui participait pour la deuxième fois au Bol, fut deux fois vainqueur. La performance qu'il vient d'accomplir le classe parmi les grands champions de l'endurance, car il termina très frais, et se permit même de boucler le dernier tour à plus de 120 kmh. de moyenne. Sa moyenne générale est de 99 kmh. 361.

La course fut menée de bout en bout par Lefèvre, qui ne fut à aucun moment inquiété. Regrettons-le à deux points de vue, premièrement parce que l'épreuve eût été plus passionnante pour les spectateurs, deuxièmement parce que si Lefèvre s'était senti talonné par un adversaire, il aurait poussé un peu plus et aurait amélioré d'autant sa performance.

Comment s'est comportée sa machine ? On ne peut mieux, puisqu'il n'eut aucun ennui. Sa Manx, mise au point par Clément Garreau, le spécialiste bien connu des machines rapides, alliait la solidité à la vitesse. Signalons que Lefèvre couvrit plus de 106 kms dans la 24^e heure, prouvant ainsi que sa Norton était restée en parfait état après une si dure épreuve.

En 175, Marcel Pahin est vainqueur et nouveau recordman ; il couvrit sur son Automoto 1.571 kms 417, et seul une noire malchance l'empêcha de faire une performance difficilement égalable dans l'avenir.

Parfaitement servi par une machine impeccable, dont le moteur AMC 150 cmc. était très rapide et ne faiblit à aucun moment, Marcel marchait vite et régulièrement, faisant l'admiration des spécialistes par la manière rapide et sûre avec laquelle il prenait les virages.

A son stand, son frère Robert, le spécialiste des longues épreuves aux éternelles places de premier, ancien vainqueur et recordman du Bol, assurait une organisation parfaite. Un premier arrêt fut causé par la rupture de l'attache avant de la selle, dont la ferrure allongée pour donner

(M.C. Auvergne) en 250 1^{ers} en sidecars: CHARLES (Arm. Franç.) 1.000 cc. COINT (Arm. F.) 600 cc. et GRILLON (Ariel)

CLASSEMENTS

MOTOS 500 CMC.

1. Gustave Lefèvre (Norton), 2.384 kms 673, moy. 99 kmh. 361 ; 2. Lauer (Norton), 1.941 kms 958 ; 3. Massiot (Arm. Franç.), 1.938 kms 207 ; 4. Sutra (Saroléa), 1.491 kms 732.

MOTOS 350 CMC.

1. Fradin (AMCF), 1.927 kms 556, moy. 83 kmh. 314 ; 2. Ponsen (Arm. Franç.), 1.873 kms 853 ; 3. Marcadier (Arm. Franç.), 1.817 kms 302 ; 4. Ouvrardot (Arm. Franç.), 1.816 kms 297 ; 5. Rossignol (Matchless), 1.758 kms 978 ; 6. Boureau (AMCF), 1.703 kms 429 ; 7. Godard (MC Clodoaldien), 1.691 kms 696 ; 8. Lagarde (MC Clodoaldien), 1.632 kms 015 ; 9. Mériquaud (AMCF), 1.571 kms 138 ; 10. Bourgeois (SMC Sens), 1.553 kms 847 ; 11. Coopmann (Motor Club), 1.468 kms 127.

MOTOS 250 CMC.

E. Gillard (MC Auvergne), 1.758 kms 677, moy. 73 kmh. 278 ; 2. Juigne (MC Touraine), 1.598 kms 828 ; 3. Meyer (MC Clodoaldien), 1.567 kms 509 ; 4. P. Monneret (Sertum), 1.339 kms 764.

MOTOS 175 CMC.

1. Pahin (Automoto), 1.571 kms 417, moy. 65 kmh. 475 ; 2. Jalicot (Monet-Goyon), 1.460 k. 215.

MOTOS 125 CMC.

1. Mathieu (Gima), 1.733 kms 523, moy. 72 kmh. 230 ; 2. Valeyre (MC Auvergne), 1.642 kms 921 ; 2. Maucourant (Maucourant), 1.579 kms 006 ; 4. Burggraf (Monet-Goyon), 1.519 kms 541 ; 5. Gaulier (Motor-Club), 1.438 kms 117 ; 6. Groslier (Motor-Club), 1.312 kms 284 ; 7. Saint-Giron (AMP), 1.255 kms 109 ; 8. Roze (MC Versailles), 1.232 kms 946 ; 9. Mabillat (Derny), 1.122 kms 748.

SIDECARS 1.000 CMC.

1. Charles (Arm. Franç.), 1.569 kms 424, moy. 85 kmh. ; 2. St-Vanne (Motor-Club), 1.566 kms 958 ; 3. Cornet (MC Auvergne), 1.510 kms 986.

SIDECARS 600 CMC.

1. Coint (Arm. Franç.), 1.509 kms 857, moy. 62 kmh. 910.

SIDECARS 350 CMC.

1. Grillon (Ariel), 1.480 kms 698, moy. 81 kmh. 696 ; 2. Nœdt (Motor-Club), 1.174 kms 294.

une position plus couchée du coureur se trouva trop faible.

Il fallut démonter le réservoir, ressouder l'attache qui, refroidie trop vite, devait recasser une heure plus tard. Nouvelle réparation, qui, terminée, laissait encore Pahin en tête de sa catégorie.

Hélas, vers la 10^e heure, près d'une heure s'écoula sans qu'il ne repasse ; enfin, le voici à pied, le pneu arrière à plat.

Après changement de la chambre, il repart et tourne régulièrement, reprenant de l'avance sur son suivant. Mais en pleine nuit, vers la 15^e heure, le signal d'arrêt pour le ravitaillement n'est pas vu par Marcel ; ébloui par les lampes utilisées dans un stand voisin pour une réparation, il ne comprend pas les indications de ses soigneurs, et tombe en panne d'essence dans la ligne droite de sortie de la piste de vitesse, c'est encore 5 kms à faire à pied, en poussant la machine. A ce moment, Marcel n'est plus que second, mais il remontera son handicap et finira par vaincre.

En 125 cmc., nette victoire de Mathieu sur Gima. Grâce à la bonne préparation mécanique de sa machine et aussi à la régularité avec laquelle il pilota, Mathieu couvrit 1.733 kms 533, établissant le nouveau record de la catégorie (ancien record Maucourant sur Maucourant en 1947 avec 1.656 kms).

En outre Mathieu réussit à prendre la 10^e place au classement général, ce qui est un bel exploit.

Aussi, grâce aux performances de ces trois pilotes, ce 21^e Bol d'Or prendra place parmi l'un des plus importants, et des plus dignes d'intérêt, tant au point de vue sportif que technique.

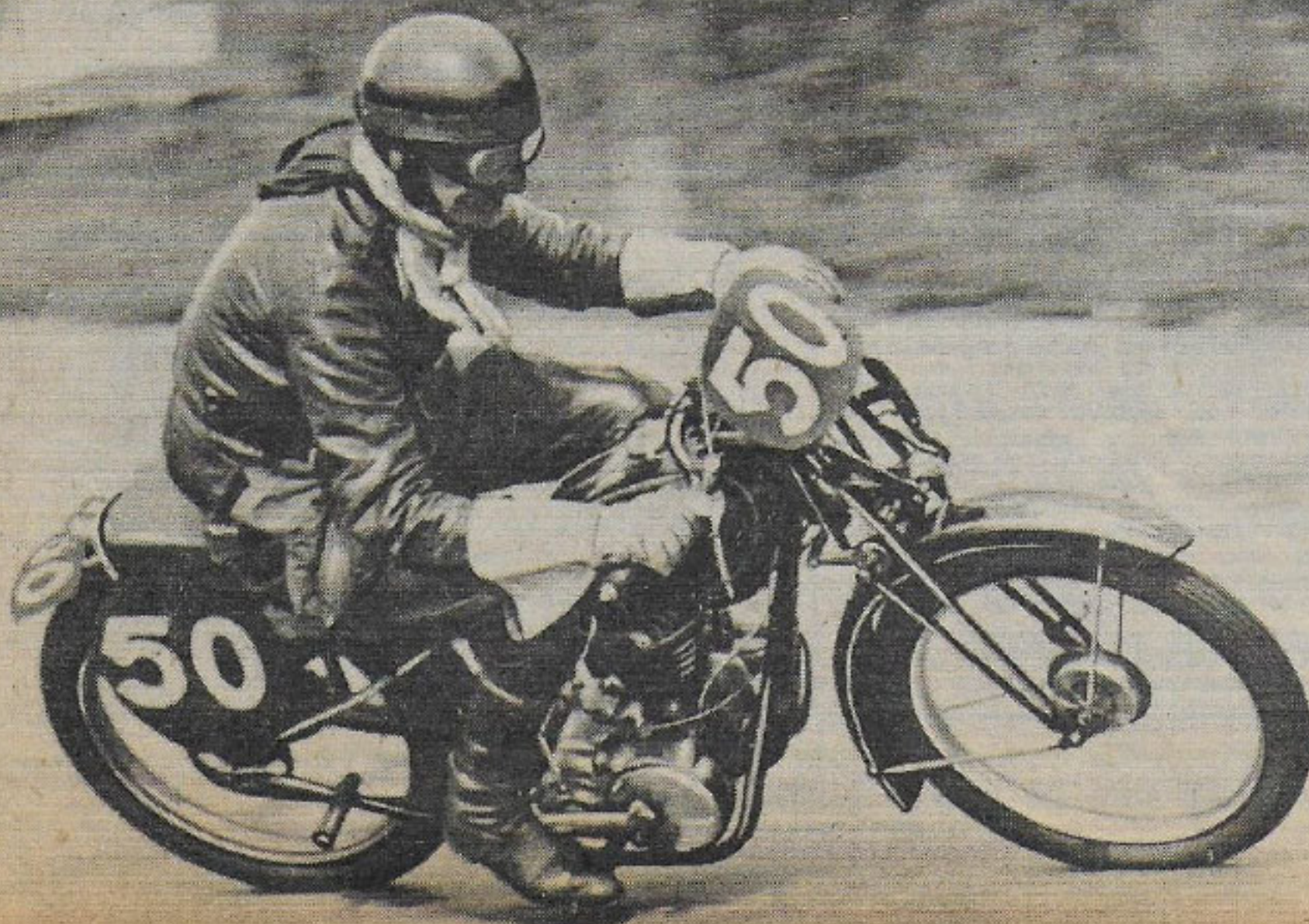
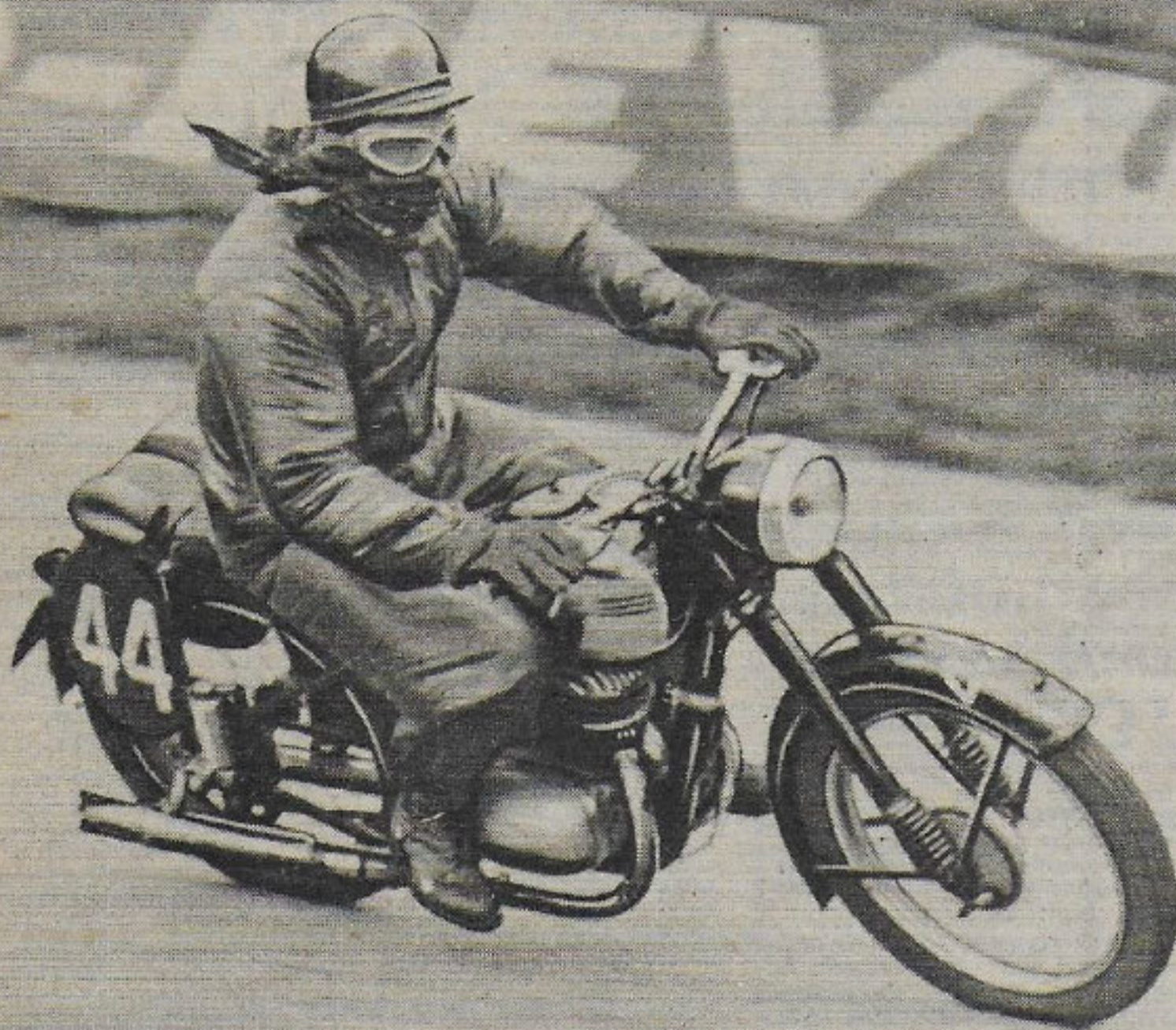
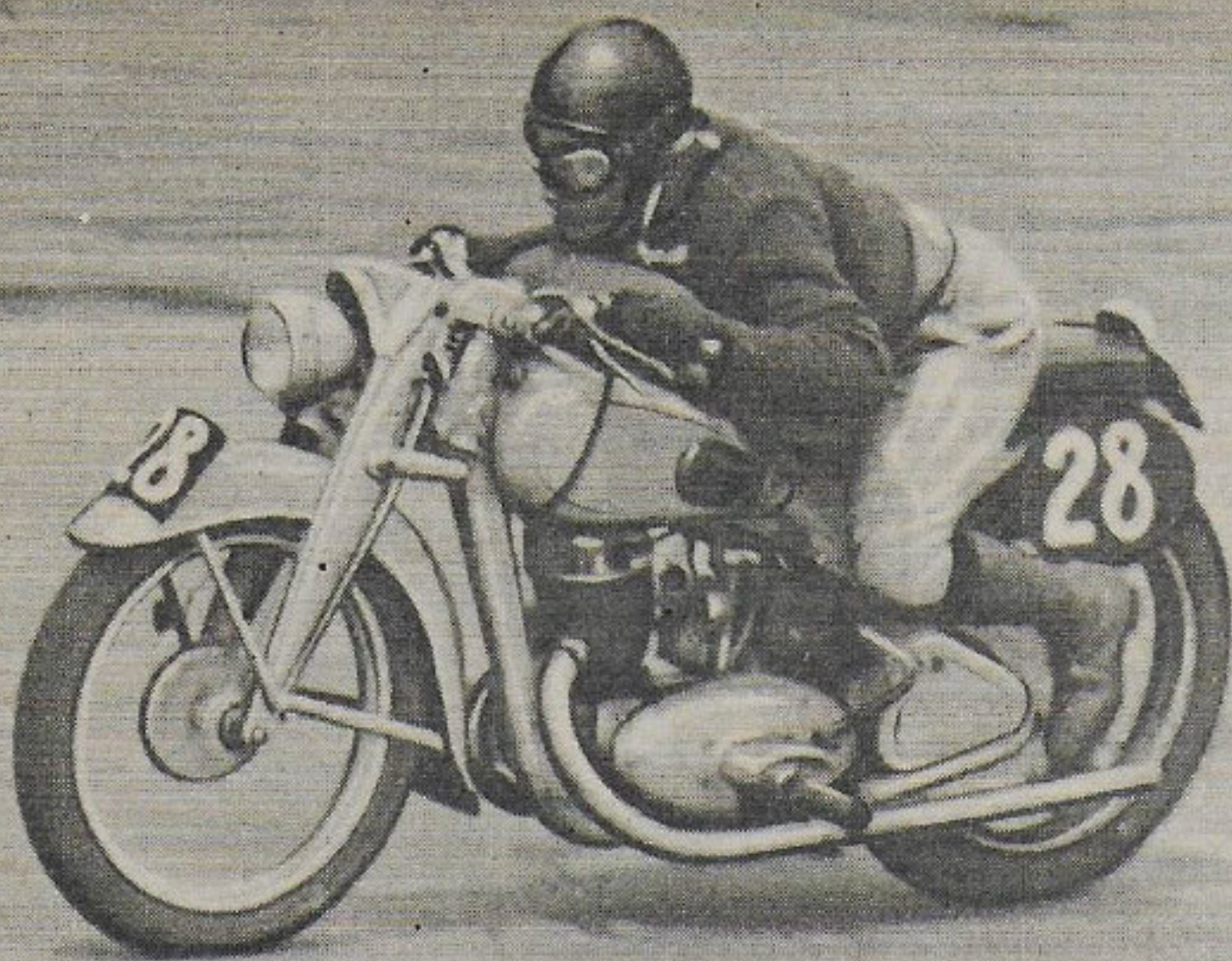
On remarquera également la parfaite démonstration de l'équipe « Armée Française », à la tenue impeccable et au matériel bien au point, sinon très homogène.

L'initiative hardie du lieutenant Massiot, risquant gros en cas d'échec, devait réussir au-delà même de ses espérances. Deux places de premier, 1 place de second, 2 places de troisième, dont celle au classement général et 1 place de quatrième vinrent récompenser ses efforts, et lui attirèrent les félicitations de nombreux hauts gradés, arrivés peu avant la fin de la course, pour être présents au succès de l'équipe.

Dans l'ensemble, concurrents et machines étaient bien préparés à cette épreuve d'endurance type, et 37 pilotes sur 57 partants réussirent à se classer, déchet relativement peu important, si l'on veut bien le comparer à celui de l'année dernière par exemple. Mais quel fut leur sort ? C'est ce que nous allons essayer de vous dire, en décrivant sommairement leur course.

En catégorie 500 cmc., le second, Lauer, également sur Norton Manx, termine à 443 kms du vainqueur général. Cette différence provient de

TABLEAU DE MARCHE HEURE 1



CAT	PLACE	N°	NOM	MARQUE ou CLUB	1 ^{er}	2	3	4	5	6
500 cm ³	1	1	LEFEVRE	NORTON	16	32	51	67	84	91
	2	2	LAUER	NORTON	12	23	37	52	67	82
	3	3	MASSIOT	ARMEE FRANCAISE	12	26	38	52	69	76
	4	4	VENIN	SAROLEA	6	16	23	34	46	53
	5	5	SUTRA	TRIUMPH	11	26	28	35	45	51
	6	6	DELAHERCHE	X...	11	20	21	26	36	41
	7	7	ROBBES	M.C. CHATILLONNAIS	2					
	8	8	BALASSE	M.C. CHATILLONNAIS		11	19	27	39	45
	9	9	THIBAUT	M.C. PARIS	11	20	27	33	37	41
	10	10								
350 cm ³	5	14	ROSSIGNOL	MATCHLESS	2	2	14	26	41	47
	6	15	FAENE	MATCHLESS	14	29	43	59	64	70
	7	16	BERAS	MATCHLESS	1	2	12	26	32	38
	8	17	PONSSEN	ARMEE FRANCAISE	9	22	34	49	62	68
	9	18	OUVRARDOT	ARMEE FRANCAISE	11	23	36	48	60	66
	10	19	MARCADIER	ARMEE FRANCAISE	12	25	39	51	63	69
	11	20	BOURGEOIS	S.M.C. SENS	11	24	30	40	51	57
	12	21	LAGARDE	M.C. CLODDALDIEN	12	26	36	48	58	64
	13	22	GODARD	M.C. CLODDALDIEN	5	16	20	20	31	37
	14	23	COOPMANN	MOTOR-CLUB	11	22	35	47	59	65
	15	24	MIZRACHI	MOTOR-CLUB	11	22	34	45	56	62
	16	25	TSI	A.M.F.	11	24	36	48	59	65
	17	26	DAOUST	M.C. PARIS	9	10	10	22	22	22
	18	27	MERIGAUD	AMCF.	12	24	37	50	62	68
19	28	FRADIN	AMCF.	9	21	35	47	60	66	
20	29	BOUREAU	AMCF.	7	18	28	38	49	55	
250 cm ³	36	36	MONNERET G	SERTUM	14	29	43	60	64	70
	37	37	MONNERET P.	SERTUM	12	26	34	56	68	74
	38	38	BENZONI	SERTUM	13	29	43	64	74	80
	39	39	FRANCOE	SERTUM	13	28	32	52	62	68
	40	40	PIEL	X...	9	18	29	41	50	56
41	41	JUIGNE	M.C. TOURAINE	12	26	39	54	66	72	
42	42	MARCHAND	MOTOR-CLUB	11	19	28	38	48	54	
43	43	POISSON	M.C. PUTEAUX	11	22	33	43	54	60	
44	44	GILLARD	M.C. AUVERGNE	12	25	37	49	60	66	
45	45	MEYER	M.C. CLODDALDIEN	11	22	35	47	55	61	
175 cm ³	50	50	PAHIN	AUTOMOTO	10	23	36	48	51	57
	51	51	FOUILHOX	M.M.	4					
	52	52	JALICOT	MONET-GOYON	8	19	30	40	51	57
125 cm ³	56	56	MABILLAT	DERNY	8	17	26	34	43	49
	57	57	MATHIEU	GIMA	11	23	35	45	57	63
	58	58	MAUCOURANT	MAUCOURANT	9	16	28	40	50	56
	59	59	BURGERAF	X...	9	20	30	41	51	57
	60	60	CHAMPAGNE	X...	10	20	24	25	35	41
	61	61	SAINT GIRON	A.M.F.	9	14	17	25	36	42
	62	62	ROZE	M.C. VERSAILLES	9	20	29	39	49	55
	63	63	GAULIER	MOTOR-CLUB	10	20	30	41	50	56
	64	64	GROSLIER	MOTOR-CLUB	8	18	29	40	48	54
	65	65	VALEYRE	M.C. AUVERGNE	10	21	32	43	54	60
SIDE CARS 600 cm ³ 1000	78	78	DALMAS	X... BERNARDET	13	26	41	46	57	63
	79	79	CHARLES	ARMEE FRANCAISE	12	23	33	46	57	63
	80	80	SAINT VANNE	MOTOR-CLUB	8	8	12	26	40	46
	81	81	CORNET	M.C. AUVERGNE	12	26	39	51	63	69
SIDE CARS 600 cm ³ 1000	85	85	GUIGNABODET	F.N.	10	23	34	44	52	58
	86	86	COINT	ARMEE FRANCAISE	9	20	32	42	54	60
	87	87	LEDRU	MOTOR-CLUB	11	22	33	45	51	57
SIDE CARS 600 cm ³ 1000	94	94	GRILLON	ABIEL	10	20	32	41	51	57
	95	95	NOEDT	MOTOR-CLUB	9	16	26	33	43	49

plusieurs petits ennuis mécaniques tels que chaîne cassée, changement du réservoir d'huile, etc... Notons cependant la belle fin de course accomplie par ce coureur, qui avec Gustave Lefèvre, courait pour l'écurie Garreau.

Lauer possédait la même machine que Tatave, mais ne put en tirer le même parti, car Lauer n'a pas tellement eu souvent l'occasion de piloter une Manx.

Le 3^e est le lieutenant Massiot, de la Garde Républicaine, pilote que nous avons déjà eu l'occasion de voir en moto-cross. Il battit longtemps avec Lauer, pour l'obtention de la 2^e place, à la 19^e heure, il a même quatre tours d'avance sur celui-ci. Malheureusement pour lui, sa BMW bien préparée par Robert Letreste était pourtant nettement moins rapide que la 500 de Lauer, et avec une machine plus puissante, il eut certainement été un des concurrents les plus dangereux.

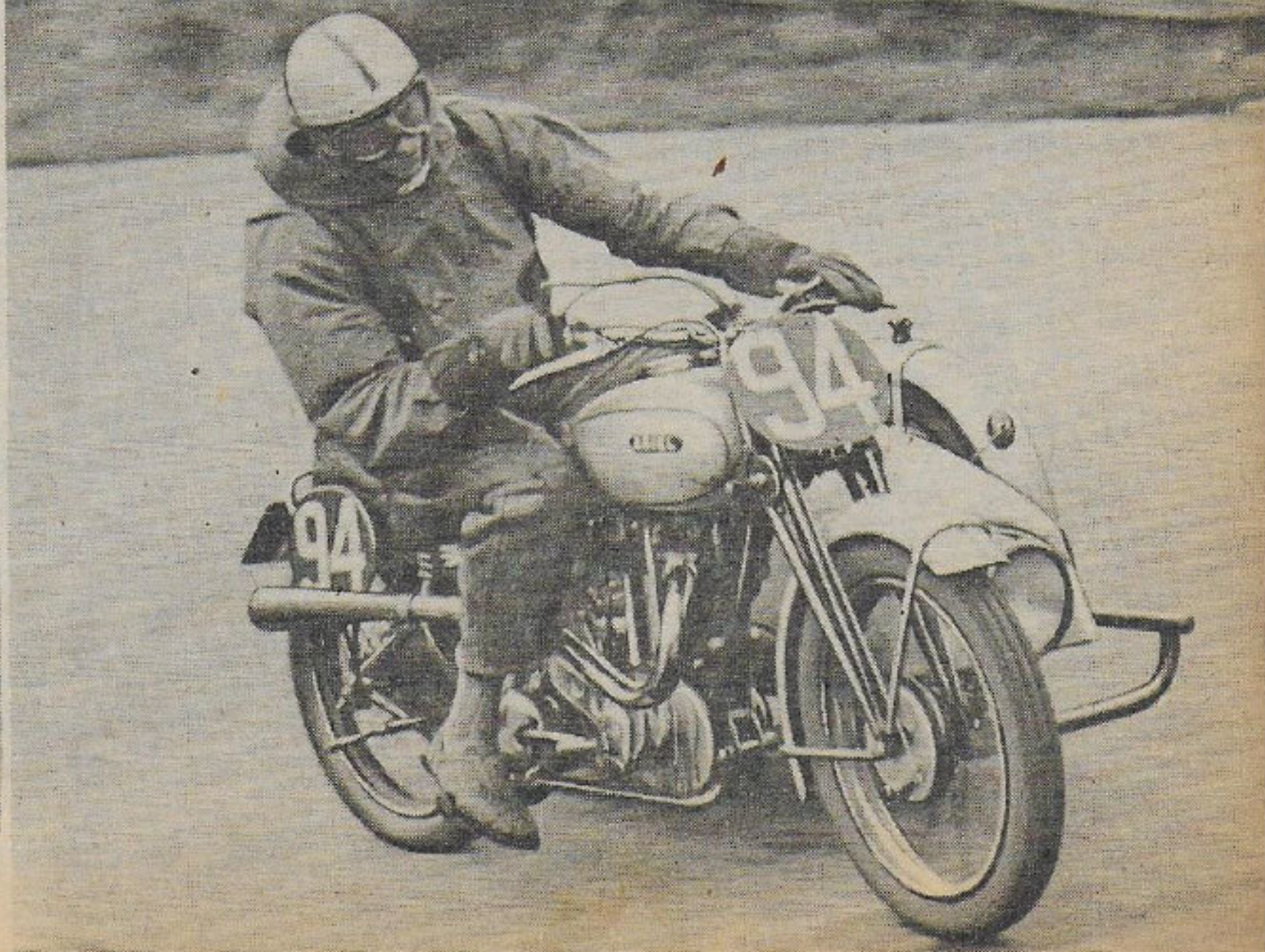
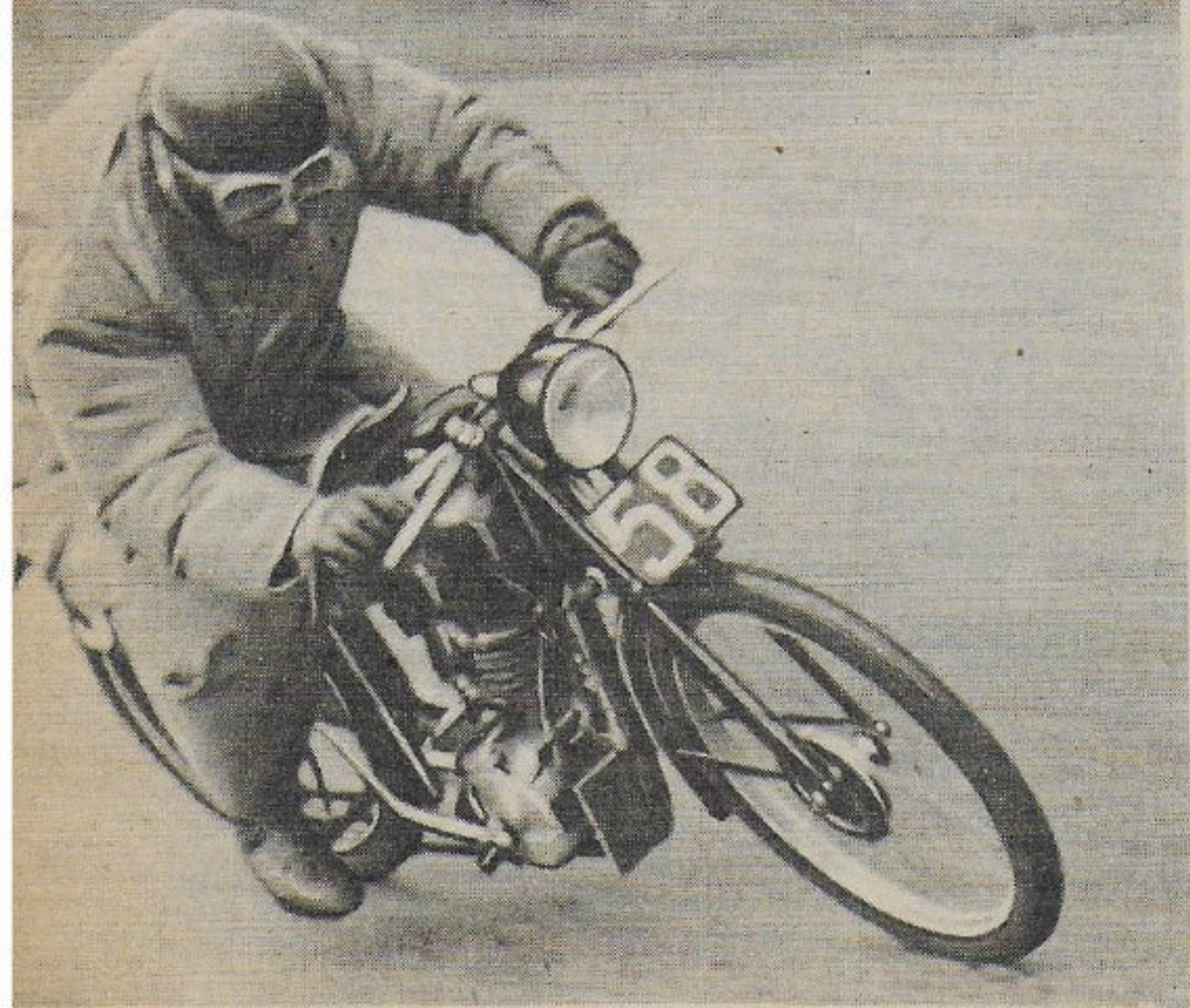
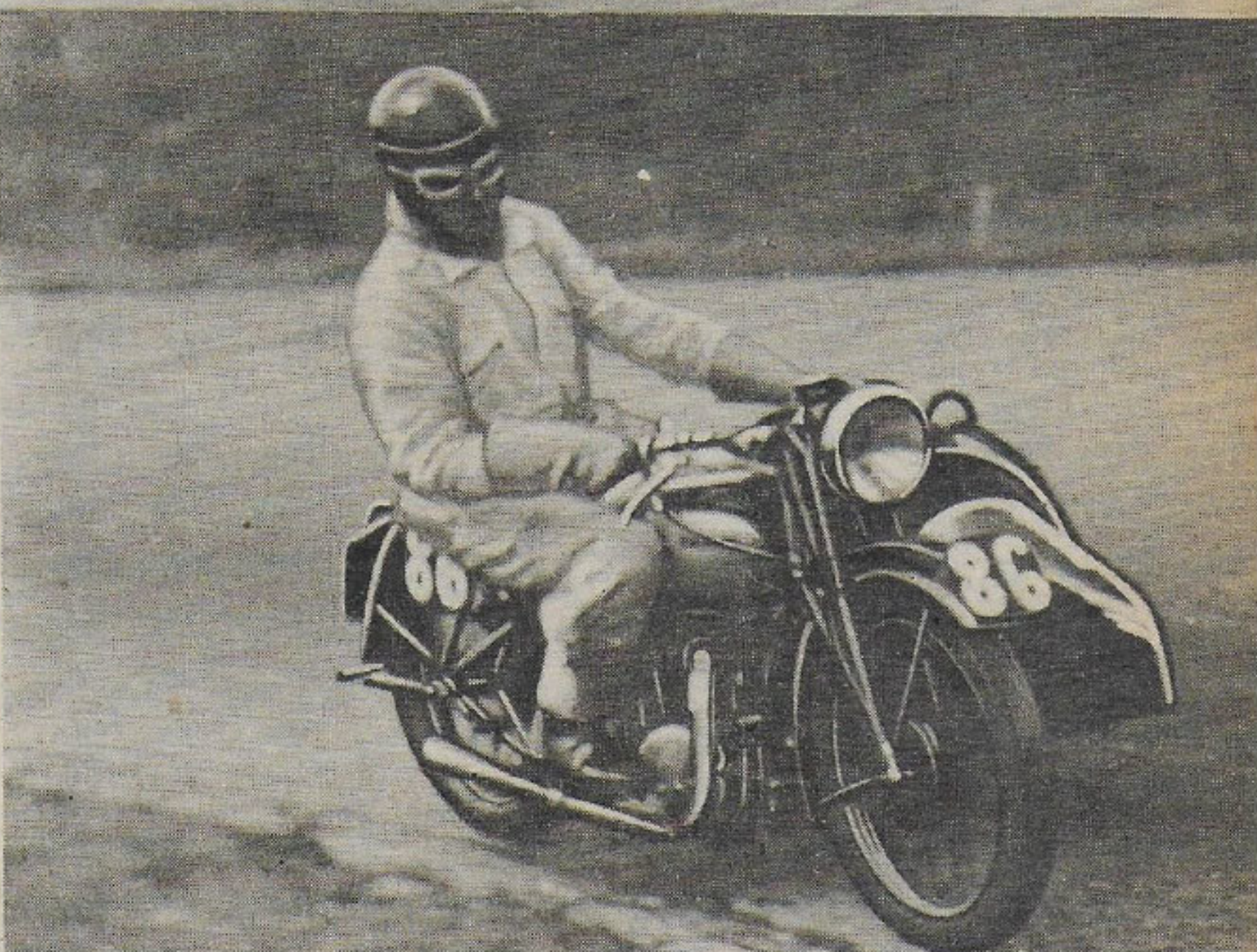
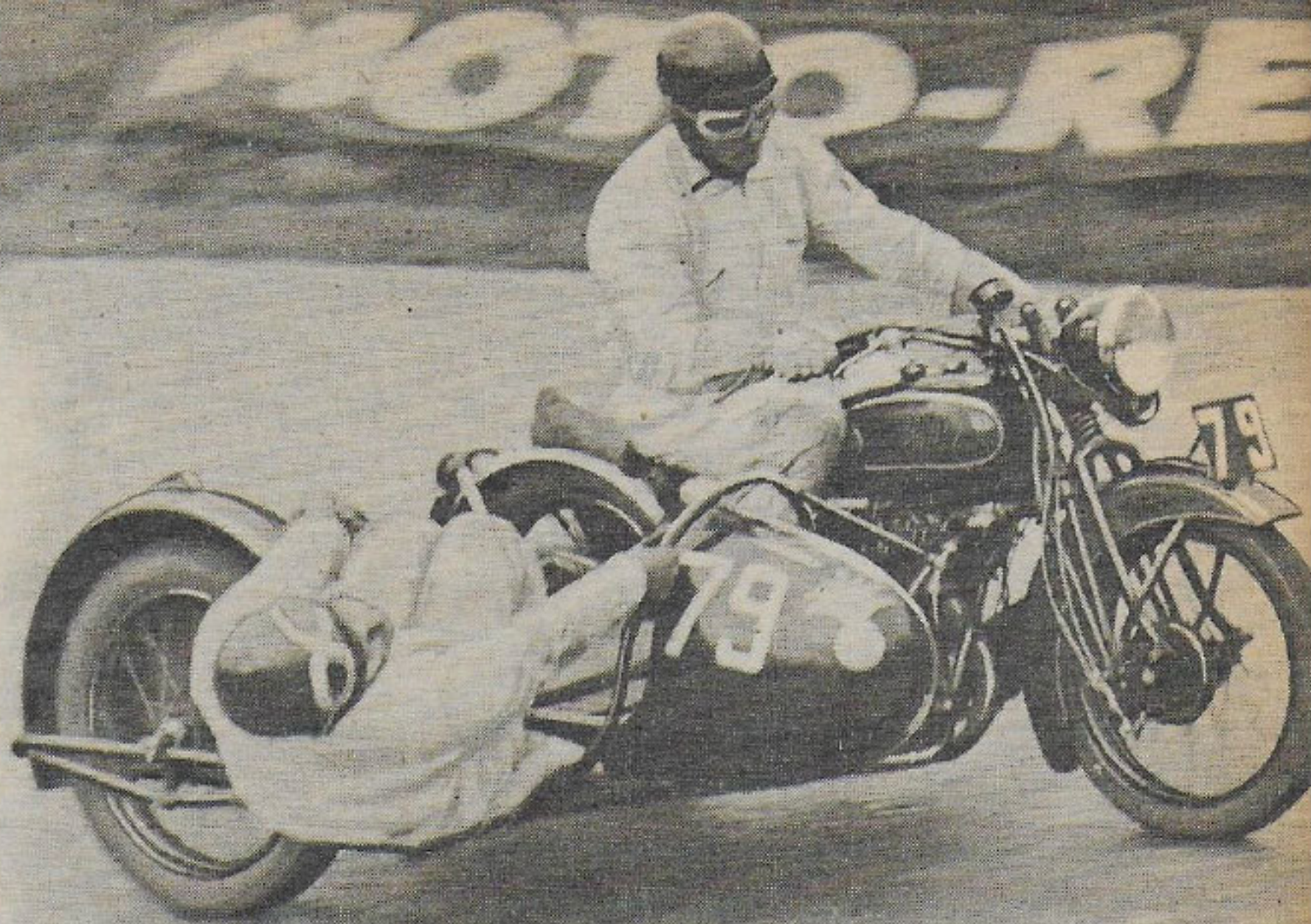
Sutra, sur Triumph, termine 4^e. De nombreuses crevaisons du réservoir d'essence l'empêchèrent de se mieux classer. Notons cependant que Sutra a accompli cette année un kilométrage nettement plus important que celui qu'il fit l'année dernière.

Le 5^e est Venin, sur Saroléa. La principale modification apportée à sa machine par rapport

A gauche, de haut en bas : Fradin, 1^{er} en 350 ; Gillard, 1^{er} en 250 et Pahin, 1^{er} en 175. Ci-contre : Mathieu 1^{er} en 125. A droite, de haut en bas : Charles 1^{er} en side-car 1.000 cmc. Coint 1^{er} en side-car 600 cmc. Grillon, 1^{er} en side-car 350 cmc.

IE DES CONCURRENTS AR HEURE

TOURS PAR HEURE																							
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24						
114	128	144	150	175	190	206	221	236	253	268	284	299	314	331	346	362	379						
91	103	115	127	139	150	164	177	190	204	218	231	236	252	267	281	294	309						
82	94	107	119	133	146	160	173	187	199	213	227	240	251	266	279	292	307						
69	73	85	91	104	113	125	142	154	170	181	189	190	200	209	222	237	257						
63	73	86	89	94	107	120	135	150	163	174	178	190	205	218	230	244	257						
48	67	65	76	81	83	95	105	118	125	136	142	153	161	166	168								
52	61	70	77	82	89	100	112	118	129	137	148	157	167	179	188	199							
47																							
65	77	90	99	105	108	121	134	149	165	179	194	208	222	237	251	267	279						
64	73	85	97	108	120	134	136	136	136	136	145	147											
41	31	61	71	80	92	99	101	102															
84	94	105	117	125	139	152	166	179	92	206	219	233	247	260	274	286	299						
81	88	94	106	115	129	140	154	164	178	193	207	219	233	246	260	274	289						
89	99	112	121	134	145	158	170	184	197	211	225	239	248	263	277	288	299						
74	83	94	104	111	121	131	144	153	164	175	185	198	208	215	228	238	247						
75	86	99	109	114	126	138	149	159	171	185	193	203	216	227	237	247	259						
53	66	78	92	103	116	129	142	156	169	180	193	206	219	231	243	255	269						
60	84	84	85	86	98	110	122	132	142	155	164	175	186	195	207	216	235						
75	83	91	97	104	104	104	107	119	129	129	129	129	129	129	141	152							
79	91	103	112	121	132	143	152	162	174	184	192	193	199	201									
30																							
85	97	110	117	119	130	137	141	149	153	165	176	189	201	212	224	237	250						
85	97	111	124	136	150	162	173	187	200	213	227	240	253	266	279	293	306						
72	84	95	107	119	131	141	153	165	178	191	202	214	224	237	247	259	271						
78	93	98	98	102	112	127	140	155															
69	81	74	108	118	120	128	138	152	161	172	182	186	200	205	213								
79	90	91	99	106																			
63	77	87	97																				
63	73	78	82	89	99	105	111																
91	102	113	121	130	135	147	152	153	166	180	195	206	216	217	227	240	254						
42	63	59	67	76	78	81		94	106	116	124	135	137	139	149	159							
83	95	106	119	130	142	151	164	175	188	199	212	223	236	246	257	267	279						
70	78	90	103	112	122	132	145	153	165	177	186	197	207	216	227	237	249						
76	78	87	95	103	113	123	131	142	154	167	180	190	202	215	226	237	250						
71	74	83	92	103	113	123	134	143	151	159	167	178	187	198	209	220	232						
56	65	74	81	86	94	100	108	114	122	127	136	141	150	158	164	162	178						
61	93	103	115	127	138	149	160	171	182	193	205	217	228	240	250	262	275						
63	71	84	92	104	115	128	139	152	163	169	182	193	206	217	229	238	251						
70	80	90	100	106	117	126	137	146	157	168	177	188	199	210	220	231	241						
48	59	68	78	84	95	101	112	118	127	138	148	154	165	174	179	190	195						
64	64	65	76	86	95	105	116	125	135	145	152	161	171	178	184	190	196						
70	79	89	98	108	115	124	134	144	152	161	171	181	190	200	208	219	228						
67	77	85	96	106	107	108	119	130	140	151	162	167	170	180	189	198	208						
76	86	97	107	118	128	137	149	161	170	182	193	204	215	227	237	249	261						
82	94	106	119	130	142	152	153	166	179	180	180	191	201	212	224	236	249						
63	67	81	93	104	116	127	140	153	165	178	185	192	201	202	223	234	249						
80	81	82	94	102	102	111	124	135	146	159	168	181	192	205	218	228	240						
66	78	88	99	101																			
66	77	88	91	101	112	125	136	146	158	169	180	187	199	210	215	227	240						
68	71																						
72	80	91	100	109	119	129	140	150	161	170	179	190	200	208	217	225	235						
64	72	83	91	100	104	112	120	131	139	149	143	143	148	159	166	175	186						



à l'année dernière fut l'emploi d'un moyeux arrière suspendu, qui donnait à sa machine une tenue de route plutôt... louvoyante.

D'ailleurs peu après le départ Venin fut obligé de remplacer son moyeux suspendu, par celui d'origine, les commissaires lui interdisant de continuer dans ces conditions ; sa machine était en effet devenue un danger pour lui... et pour les autres.

Les autres concurrents de la catégorie 500 ne furent pas classés, n'ayant pas accompli la distance minimum de 1.320 kms.

En 350 cmc., contrairement à toutes prévisions, c'est l'amateur Fradin, de l'A.M.C.F., qui triompha. Sa machine avait été préparée par Chauvignon.

Fradin fut un des rares pilotes à n'avoir aucun ennui mécanique, il s'arrêta uniquement pour ravitailler ; il fut également un des rares à conserver la position couchée sur sa machine. Il parcourut 1.927 kms 556 à la moyenne de 83 kmh. 314.

Tous nos compliments à Fradin dont c'était la première grande épreuve.

Les 2^e, 3^e et 4^e sont des pilotes militaires, Ponsse sur A.J.S., Marcadier et Ouvrardot sur des Matchless. Ces deux dernières machines avaient été préparées par Rossignol, tandis que l'A.J.S., équipée d'une fourche télescopique Grazzini et de moyeux Rossignol, fut mise au point par Voivenel.

Ces trois pilotes firent une course d'équipe remarquable. Ménageant leur monture pendant les premières heures, ils commencèrent à ouvrir les gaz pendant la nuit, et terminèrent à vive allure. Ils comptèrent également parmi les meilleurs vireurs, principalement Ouvrardot qui était le plus rapide d'entre eux à la Ferme comme au Raye, ce dernier d'ailleurs finissait assez souvent ses virages au ras du talus, repose-pied touchant le sol.

Le 5^e est Rossignol, qui fut un des plus malchanceux de ce Bol. Ayant eu à préparer les machines de l'armée, et de nombreuses pièces spéciales pour divers concurrents, Rossignol ne put entreprendre le montage de sa Matchless qu'une semaine avant le Bol. Aussi partit-il avec une machine non rodée. Au deuxième tour, un pignon de boîte de vitesses grippa, et ce fut l'arrêt de deux heures pour remplacer entièrement la pignonerie de cette dernière. Mais l'à-coup donné à la chaîne primaire, lors du serrage de la boîte, devait se faire sentir durant la nuit. La chaîne lâcha, arrachant le carter étanche, et détériorant le pignon moteur ainsi que la fixation de l'alternateur. Ce fut un nouvel arrêt de 1 h. 1/2. Nous avons ainsi l'explication de cette 5^e place, car Rossignol eut beau remonter magnifiquement dès l'aube, ayant été à un moment 11^e de sa catégorie, il ne put jamais combler un retard aussi important.

Viennent ensuite Bourreau (AMCF), Godart et Lagarde du MC Clodoaldien, Mériquand (AMCF), Bourgeois (SMC Sens) et Coopmann (Motor-C.).

Parmi les non-classés, nous trouvons Paëne. Premier de sa catégorie jusqu'à la 5^e heure, il serra successivement un axe de piston, creva son piston, etc..., ces pannes étant dues à une mauvaise alimentation en essence, qui eut pour effet un échauffement exagéré du moteur.

Le premier de la catégorie 250 est Gillard, du M.C. Auvergne. Ce fut, comme Fradin, un pilote excessivement régulier, qui ménagea sa mécanique.

Le second est également un amateur, Juigne, du M.C. Touraine, dont la machine très bien préparée nous a fait forte impression. Tournant régulièrement et à vive allure, il fut à un moment en tête, talonnant la Sertum de Benzoni sur une dizaine de tours, ne perdant à chaque passage qu'un mètre ou deux. Malheureusement pour lui, il cassa un roulement de vilebrequin le dimanche matin, ce qui lui fit perdre un temps précieux.

Le 3^e est Meyer du M.C. Clodoaldien. Le 4^e de la catégorie est Pierre Monneret, seul survivant de l'équipe Sertum.

Nous devons regretter que l'effort fait par cette marque, alignant 4 machines spéciales, soit resté vain ; mais les moteurs comportant des pièces d'un nouveau dessin, non encore éprouvées, ne purent résister au dur travail de Monthéry, et les soupapes, puis un embiellage forcèrent les pilotes à abandonner.

Au départ, Georges Monneret tourne sagement à 103 de moyenne, et sa grande classe lui permet, sans pousser dans les lignes droites, mais en gardant une position très profilée, d'être 2^e du classement général, à 7 tours de Lefèvre, à la fin de la 4^e heure.

Il est suivi par Benzoni qui s'accroche et prend même quelques risques pour tenir la roue de notre champion.

Francone, plus calme, est pourtant arrêté à la 3^e heure par sa culbuterie.

Pierre Monneret, qui pilote une latérale, forcément moins vite, se confirme grand pilote, n'étant dépassé en science de vireur que par son père. Admirons combien ce jeune coureur fit consciencieusement son travail, restant continuellement couché sur sa machine comme pour un circuit de 200 kms.

Mais bientôt, Georges ne passe plus : on le voit revenir à pied, poussant sa machine depuis près de 5 kms ! Une soupape est grillée ! Après une réparation relativement rapide, il repart, mais deux fois encore, il reviendra avec sa machine hors d'état, faisant preuve d'une endurance et d'une volonté que bien des spectateurs

ne lui connaissent pas ; enfin, il doit abandonner au matin, le moteur étant irréparable. Benzoni, après deux retours pédestres, abandonne à la 11^e heure.

Lors d'un ravitaillement, la machine de Francone prend feu et il faut féliciter le service d'incendie pour la rapidité du secours.

Il faut pourtant changer tous les câbles, mais c'est en vain, car le moteur casse également, Francone rentrant à pied après la 11^e heure de course.

Pierre Monneret, lui, est toujours en course ; malgré plusieurs retours « à la poussette », il attend patiemment que sa machine soit remise en état et repart chaque fois avec un beau courage. Mais il est dit qu'aucune des Sertum ne sera à l'arrivée ; à la 21^e heure, l'embiellage de la latérale cède et Pierre à son tour abandonne, il sera pourtant classé 4^e.

En 125 cmc., derrière Mathieu, Valeyre du M.C. Auvergne se classe second. Remarquons en passant que le M.C. d'Auvergne se classe admirablement. Le 3^e est Maucourant, sur Maucourant, machine spéciale surtout par sa culasse de 25 à 30 cms de diamètre. Une clavette d'embrayage cassée à plusieurs reprises, un réservoir crevé, empêchèrent ce spécialiste des petites cylindres d'inquiéter le premier de sa catégorie.

Burgraff, sur Monet-Goyon, se classe 4^e. Notons que ce jeune pilote est un vireur de premier ordre en petite cylindrée.

5^e Gaulier, 6^e Groslier, tous deux du Motor-Club, 7^e Saint-Giron de l'A.M.F., qui eut des ennuis d'éclairage, 8^e Rose du M.C. Vervailles, 9^e Mabilat sur Dery, remarquons que le moteur de ce dernier n'a qu'une cylindrée de 100 cmc, et que sa performance n'en a que plus de mérite.

Ainsi, un seul concurrent dans cette catégorie, Champagne, ne put terminer, ayant eu des ennuis d'allumage. Parmi les concurrents qui ne prirent pas le départ en 125 cmc., notons Pouchard, sur un scooter de sa fabrication.

La catégorie sidecars 1.000 cmc. réunissait 4 concurrents. Parti en tête, Dalmas, sur la BMW de Murit, dut se retirer de la lutte à la 5^e heure, s'étant retourné à la Ferme, et ayant cassé sa fourche ; le premier fut alors Charles, de l'armée, un des plus rapides sidecars en virage. Il devait terminer premier, après avoir été talonné par Saint-Vannes. Notons que Charles détériora son embiellage le dimanche matin, ce qui le retarda considérablement. Quant à Saint-Vannes, dont le passage était très efficace en virage, il cassa dès le début sa boîte de vitesses, lui faisant perdre un temps précieux. Le 3^e est Cornet, du M.C. Auvergne.

En sidecars 600, un seul classé, Coïnt, de l'armée Française. On peut ainsi remarquer quelle magnifique démonstration fit l'armée, bien classée dans toutes les catégories où elle participa.

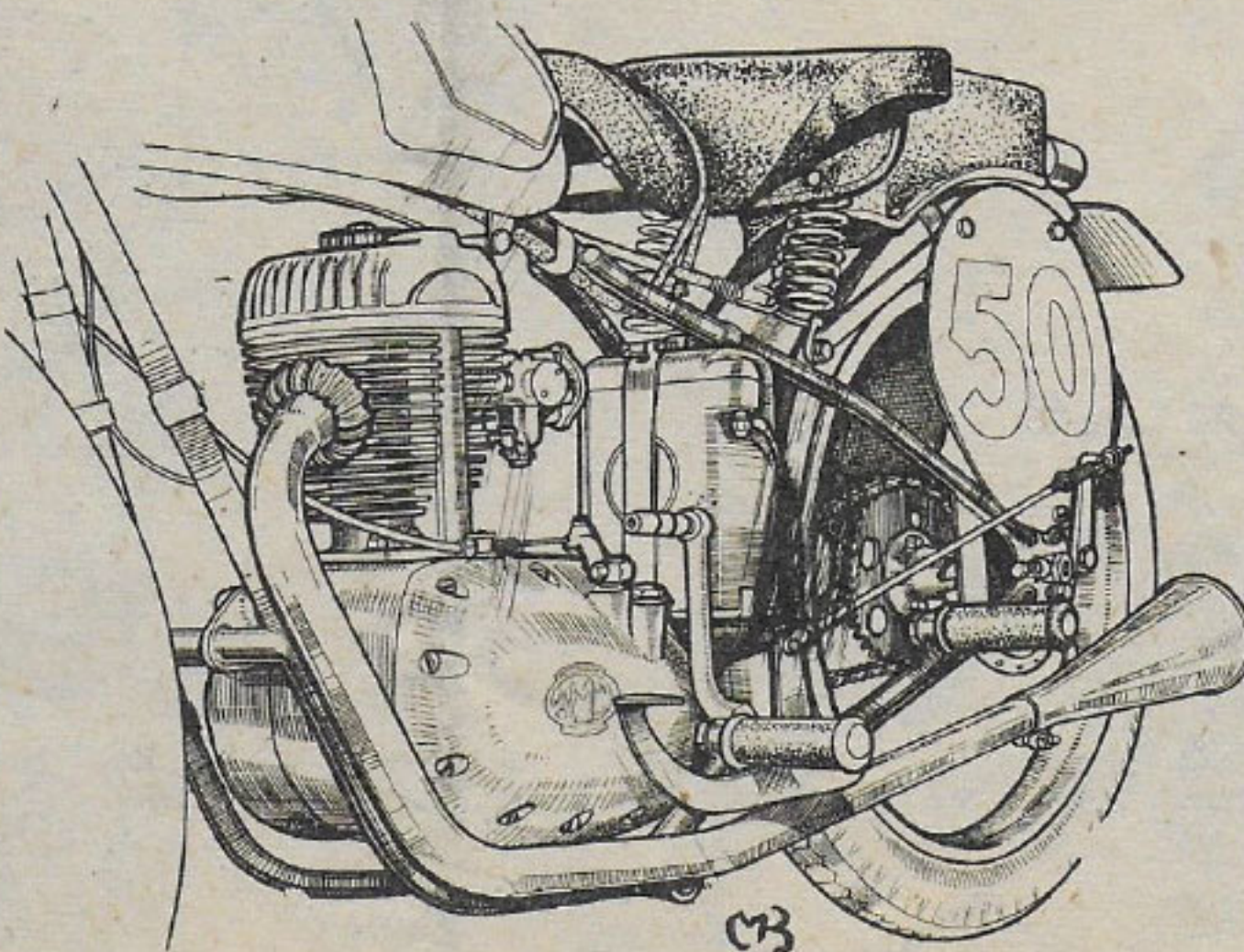
Guignabodet, sur F.N., premier de sa catégorie à deux reprises, entra en collision durant la nuit avec le sidecar de Noëdt. Dès lors il dut abandonner, sa machine étant hors d'état.

Grillon sur Ariel termine premier des sides 350 cmc., après une course parfaite de régularité. Le second est Noëdt, du Motor-Club.

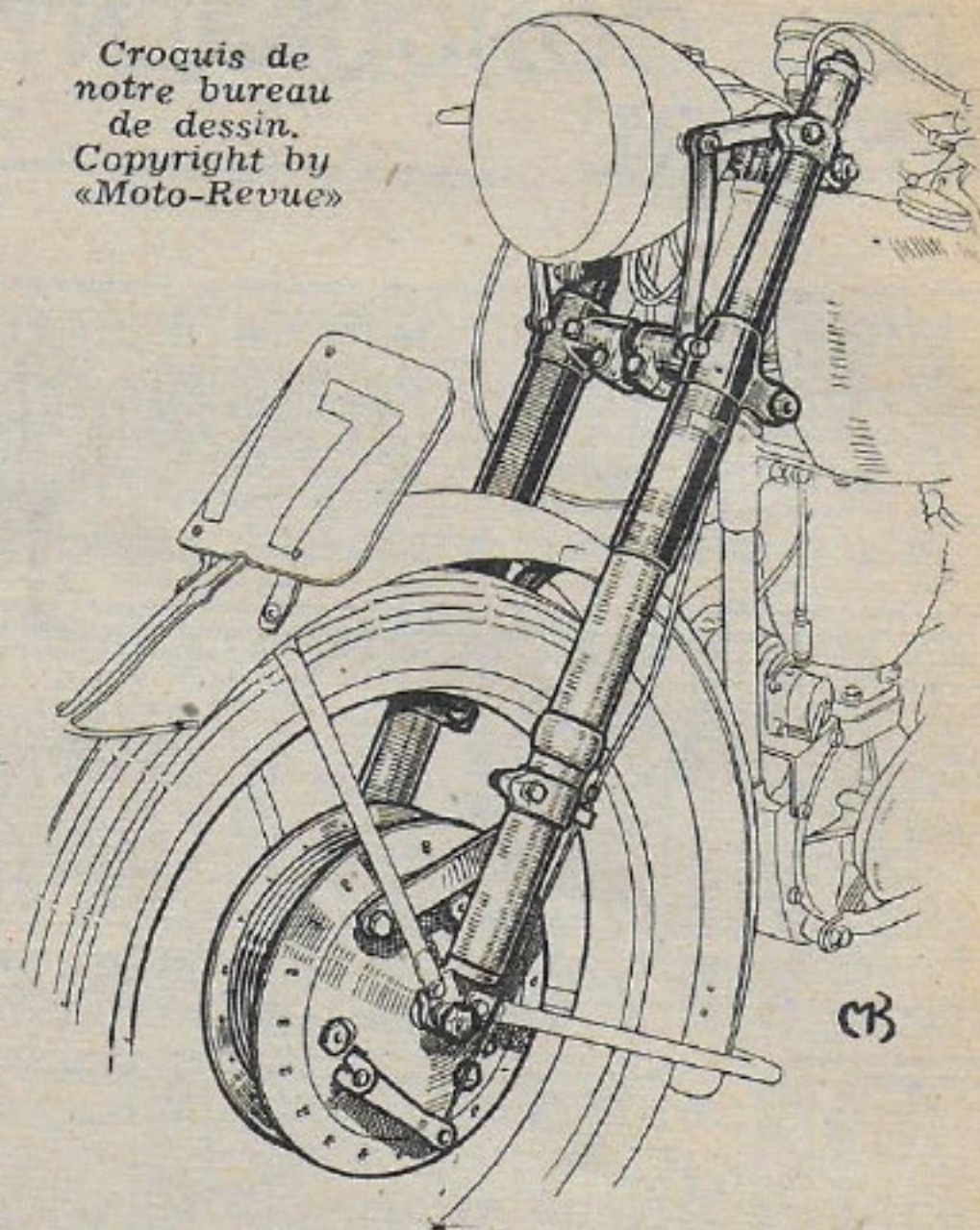
A l'issue de la réunion, M. Mauve reçut un splendide chronomètre en or, offert par ses amis, collaborateurs, chronométreurs et coureurs du Bol d'Or.

Que dire de l'organisation assurée par l'Association Moto-Cyclecariste de France et l'Automobile-Club de l'Île de France, sinon qu'elle fut parfaite et que chacun se dévoua sans compter.

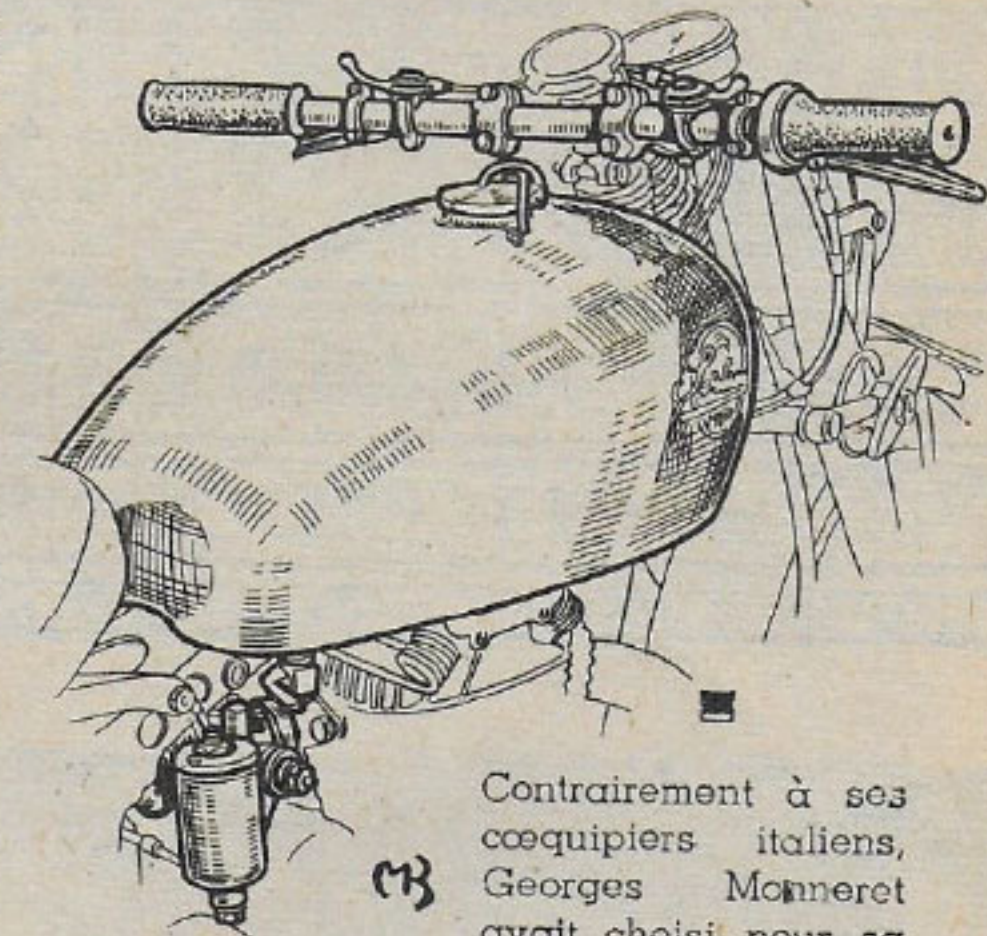
Suite de nos croquis techniques du BOL d'OR, page 230



Croquis de notre bureau de dessin. Copyright by «Moto-Revue»

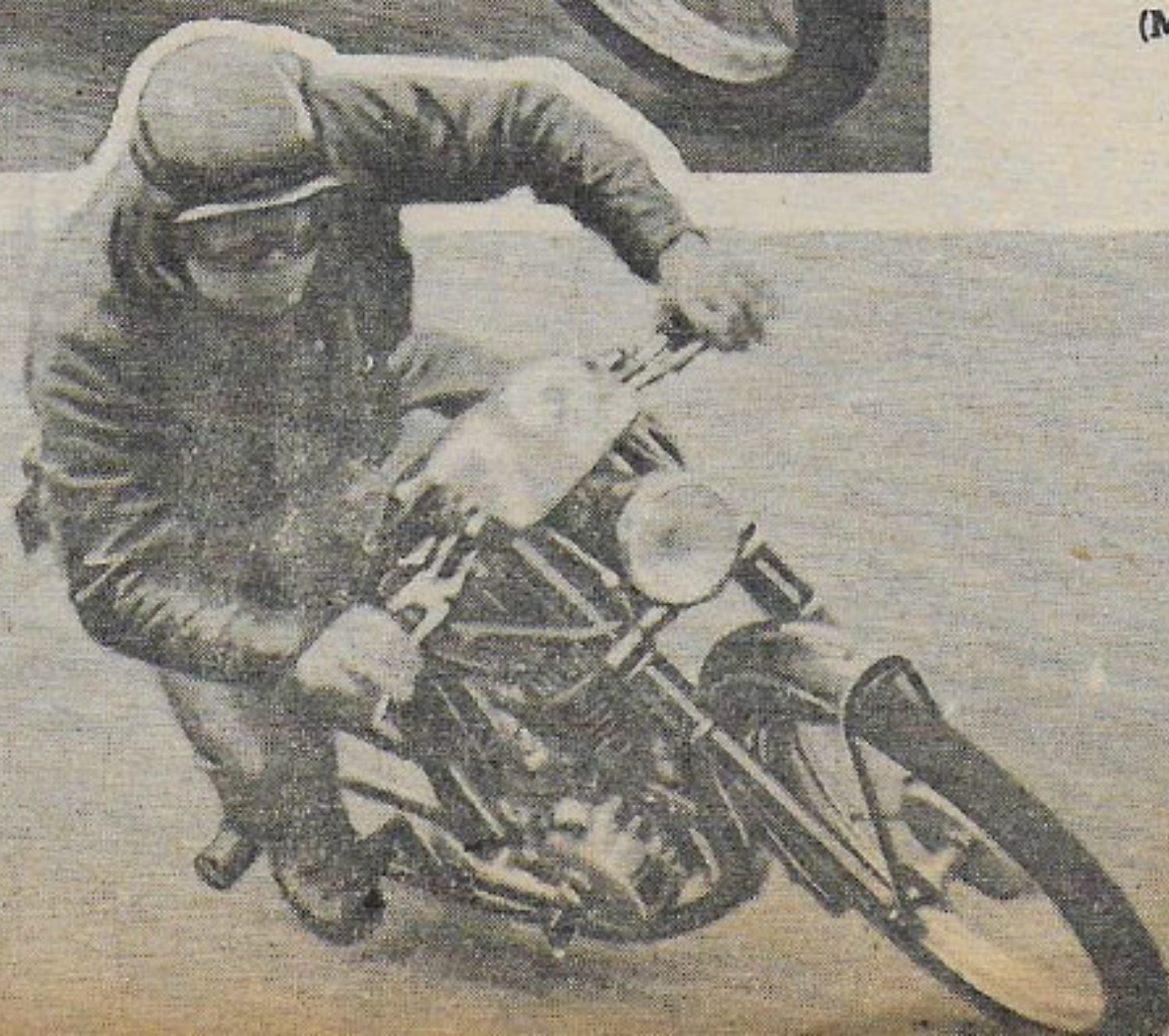
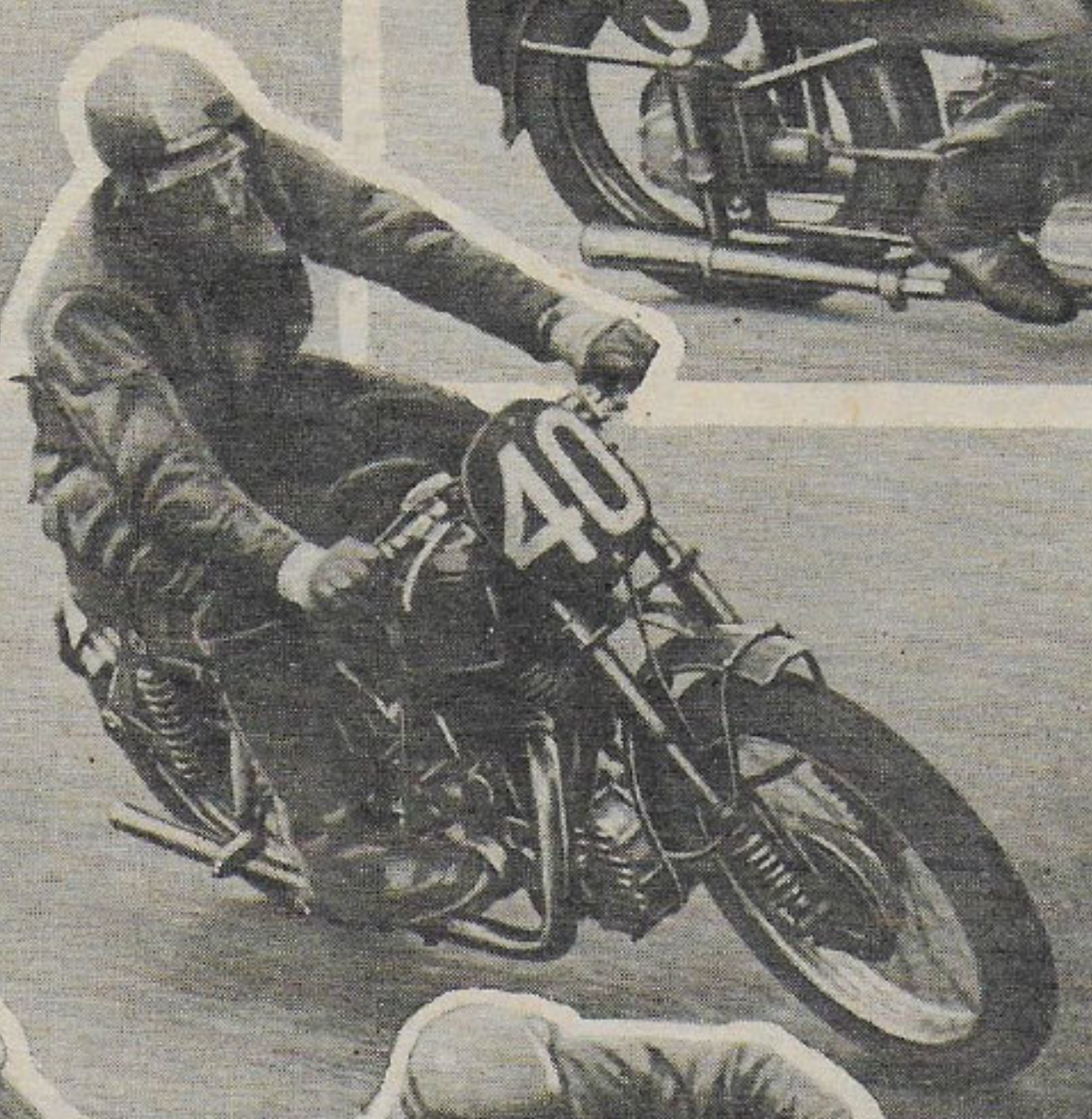
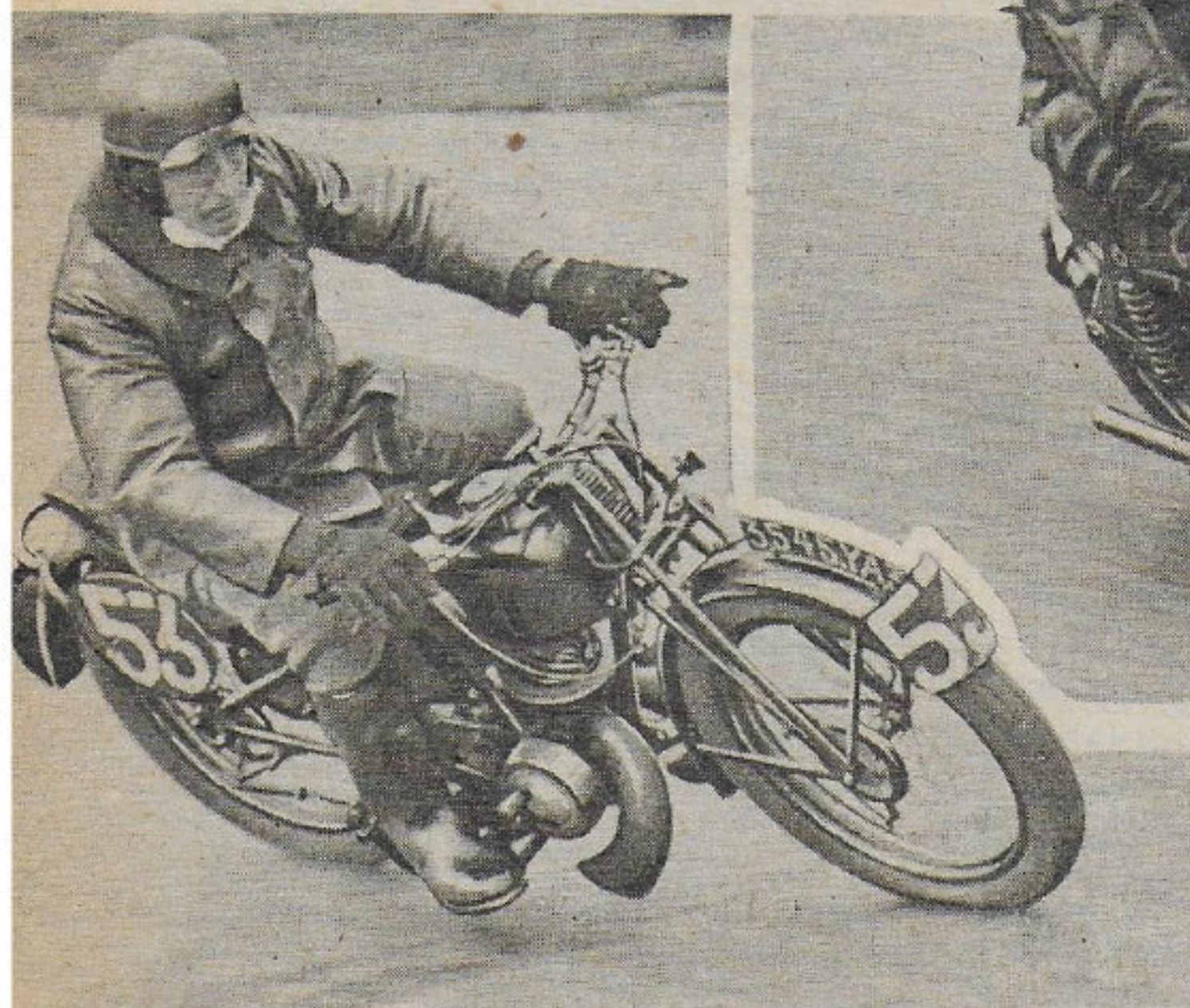
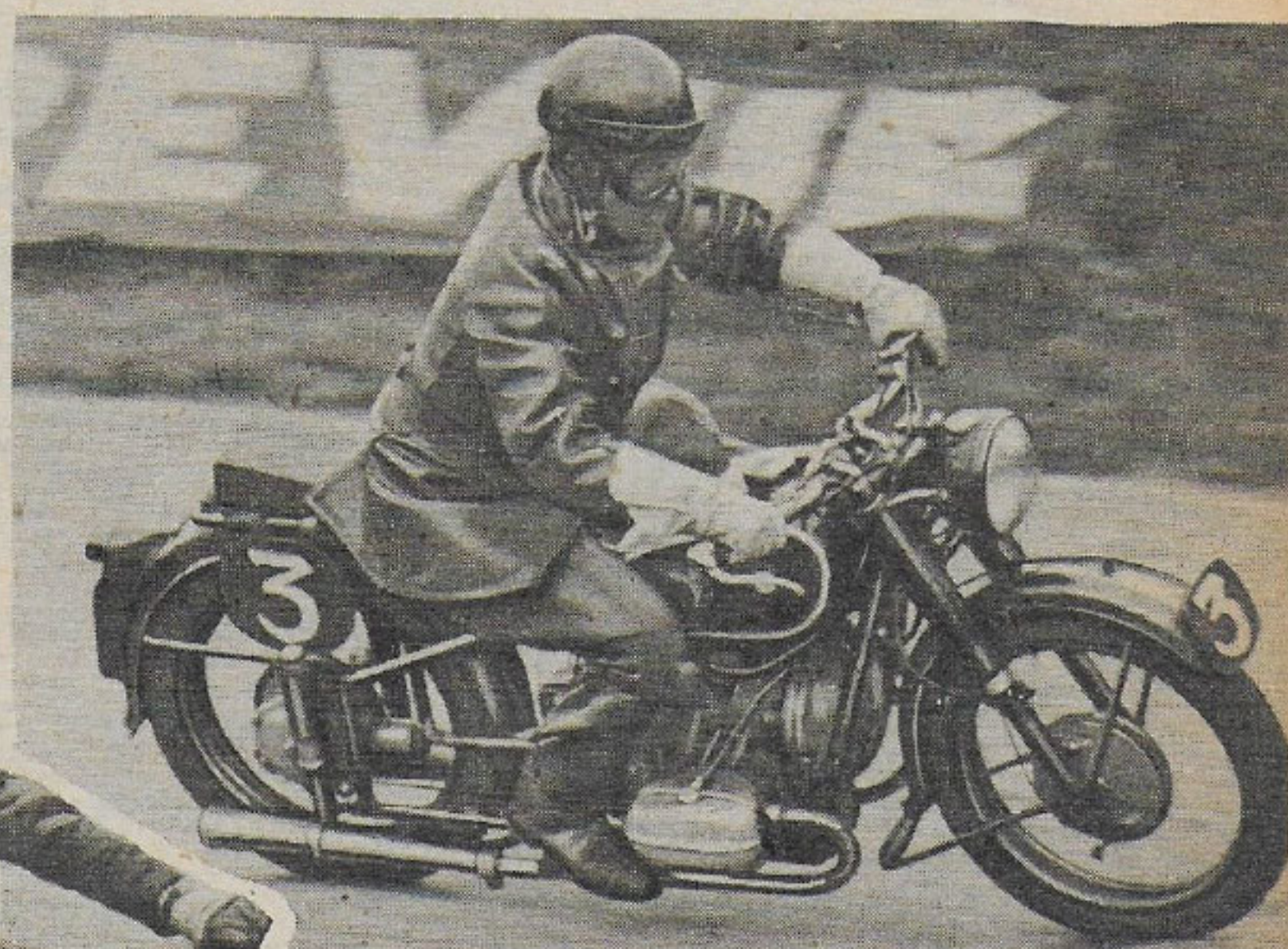
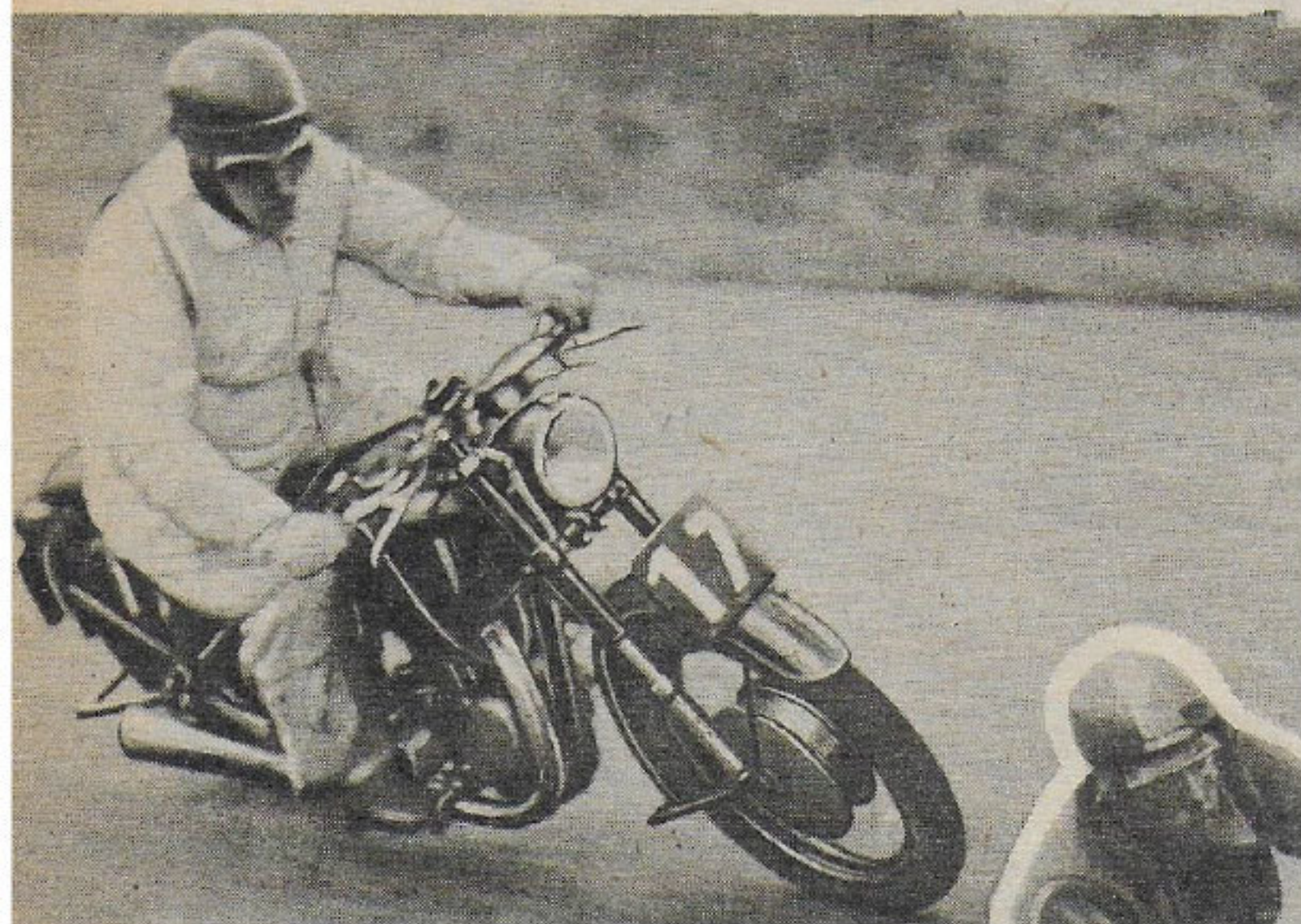
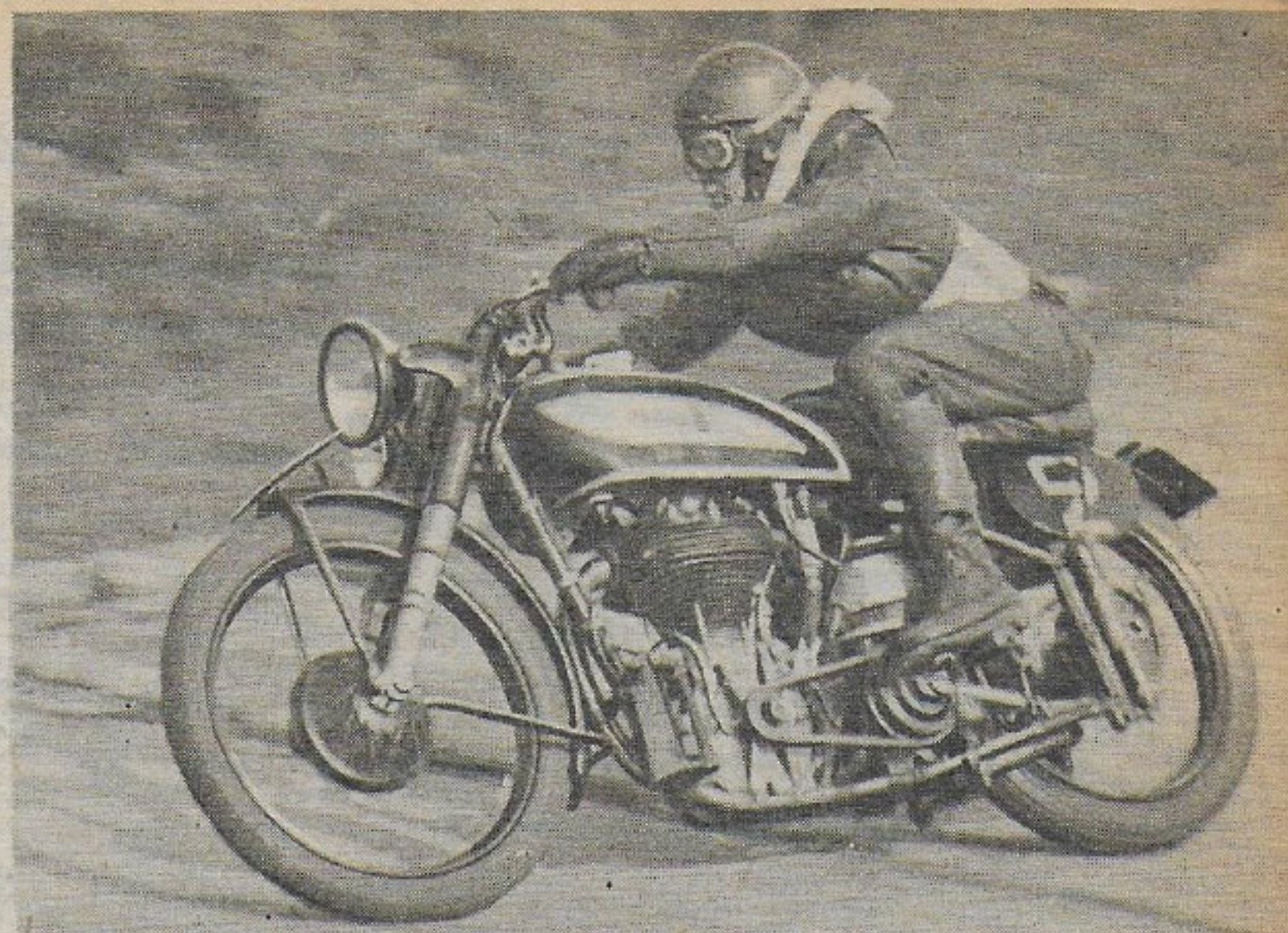
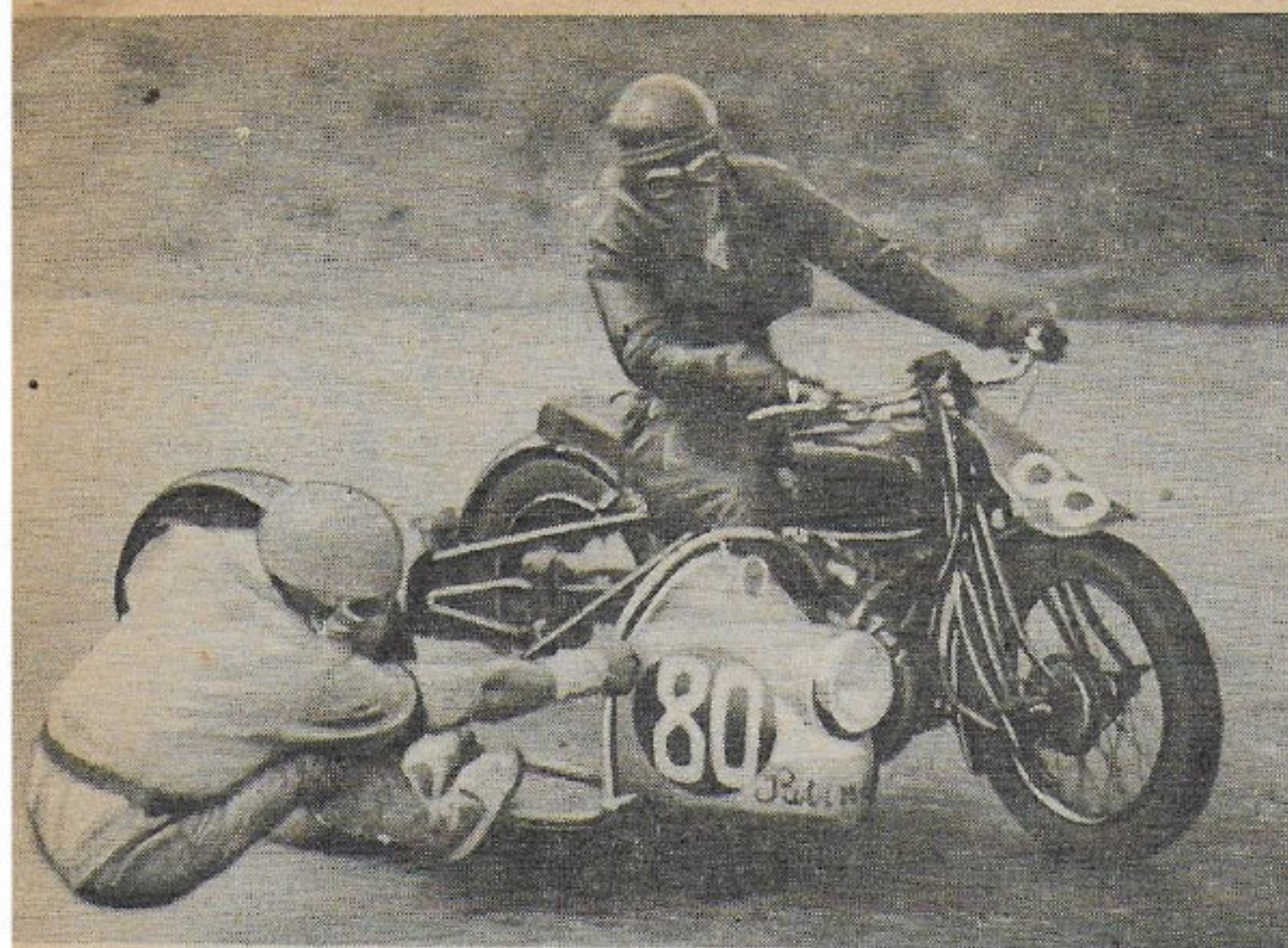


L'A.J.S. de Ponsse était équipée d'une fourche télescopique adaptable R.B. Grazzini et de moyeux freins centraux à 3 segments Rossignol.



Contrairement à ses coéquipiers italiens, Georges Monneret avait choisi pour sa Sertum un petit guidon tout droit, d'une allure toute britannique. Remarquez le réservoir spécial de grande capacité.

À part la position et le tromblon, la 150 cmc. Automoto de Marcel Pahin était strictement semblable à celles de série. L'éclairage seul était spécial assuré par un accu que l'on changeait à chaque ravitaillement.



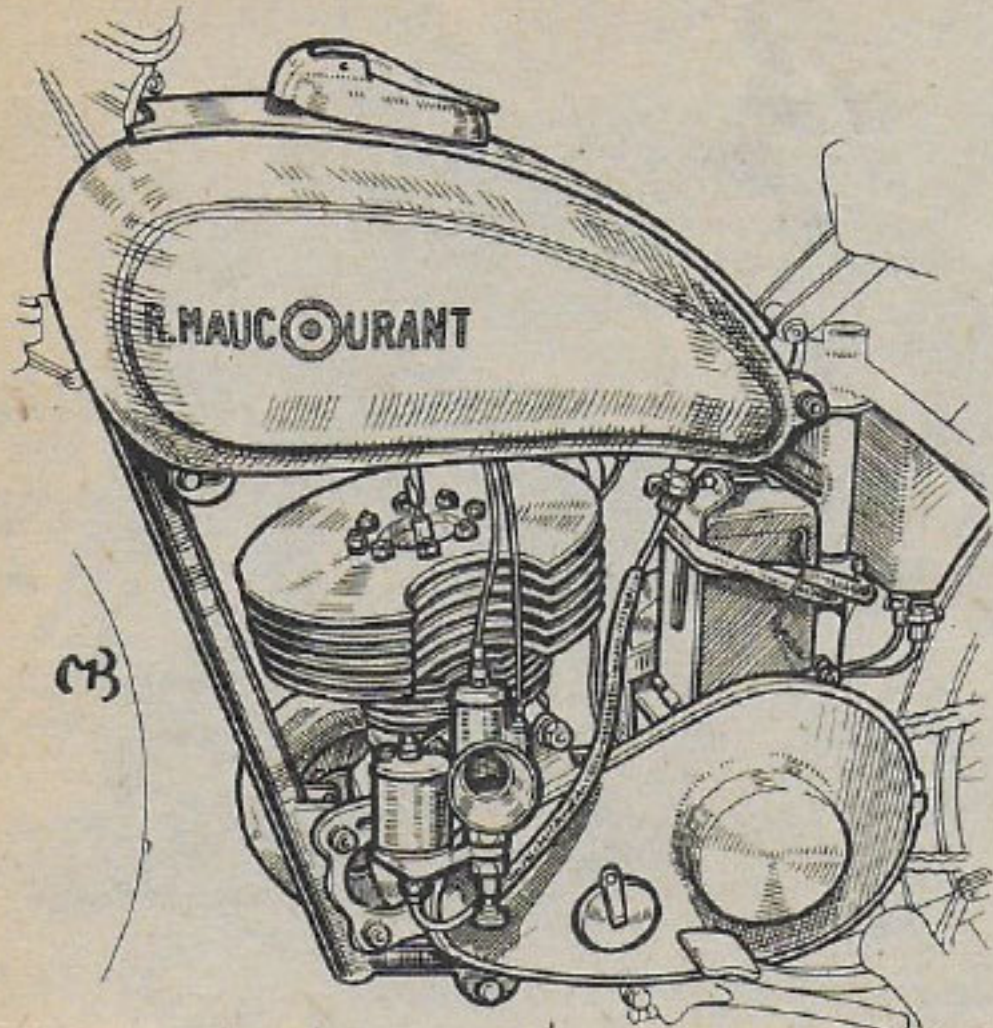
AUX PLACES D'HONNEUR

N° 2 : Lauver (Norton, 2^e en 500) ;
N° 3 : Massiot (Armée Française) 3^e
en 500 et au classement général ;
N° 40 : Juigne.
(M. C. Tours) 2^e en
250.

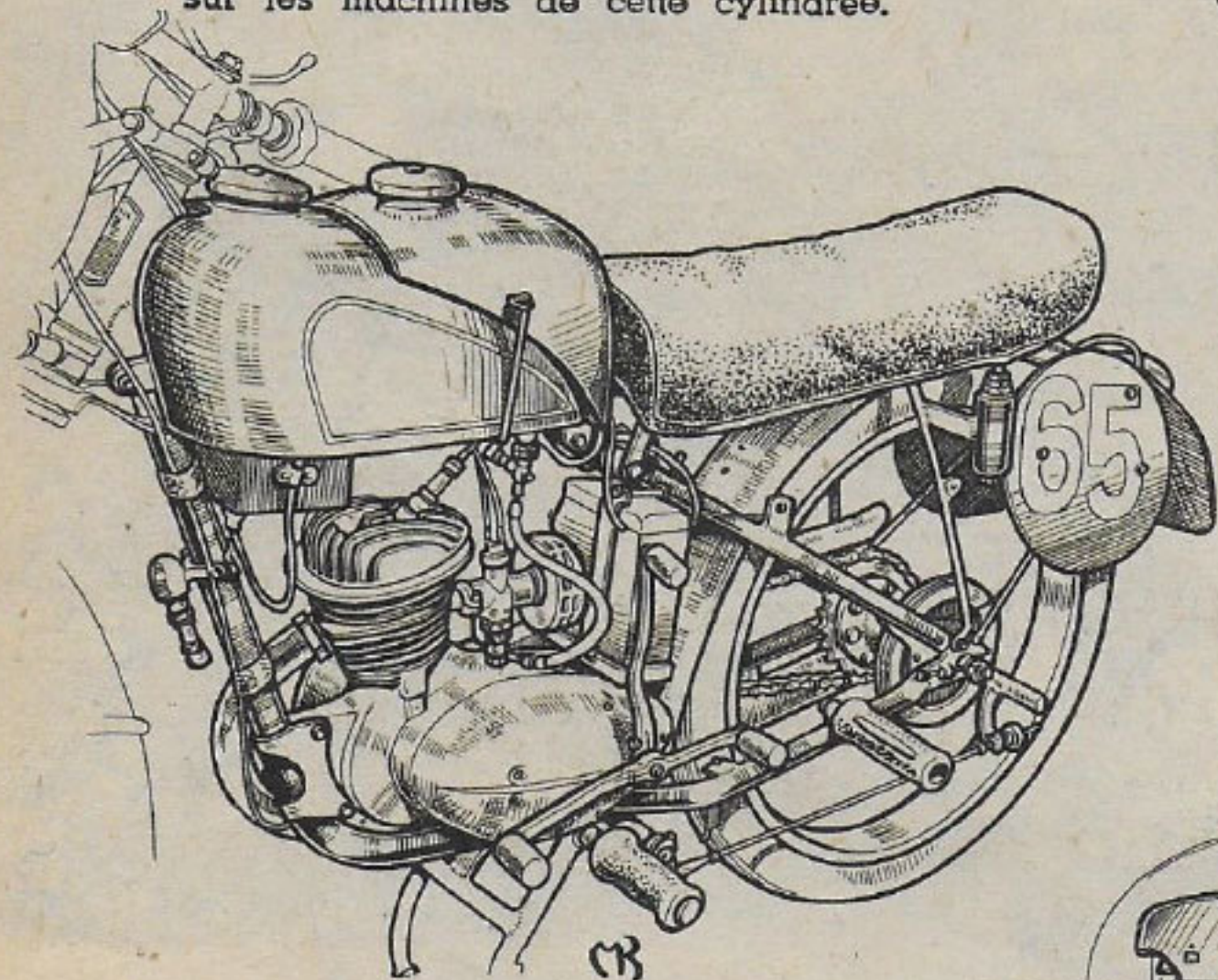
N° 80 : Saint-Vanne (M.C.) 2^e en sidecar 1000.
N° 17 : Ponsse (Armée Fr.), 2^e en 350.
N° 53 : Jalicot (Monet-Goyon) 2^e en 175,
N° 72 : Valeyre (M.C. Auvergne), 2^e en 125.

CROQUIS de BOL d'OR

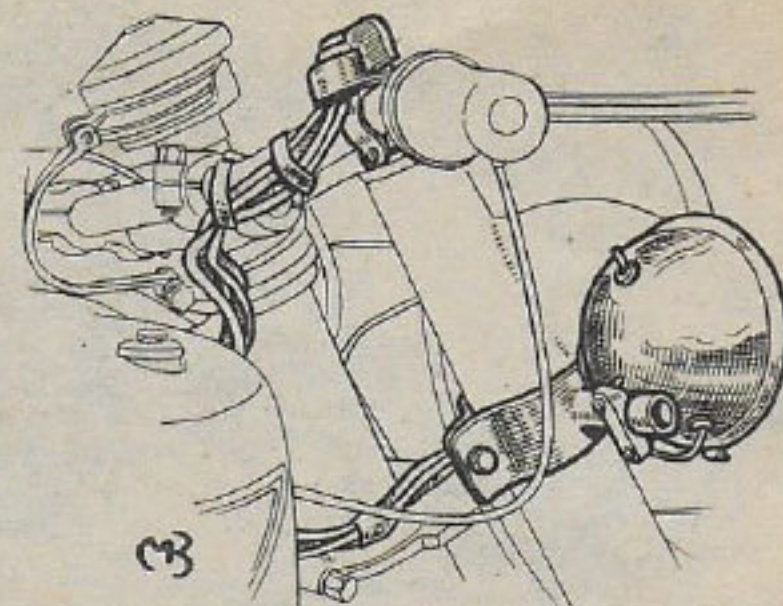
Copyright « MOTO-REVUE »



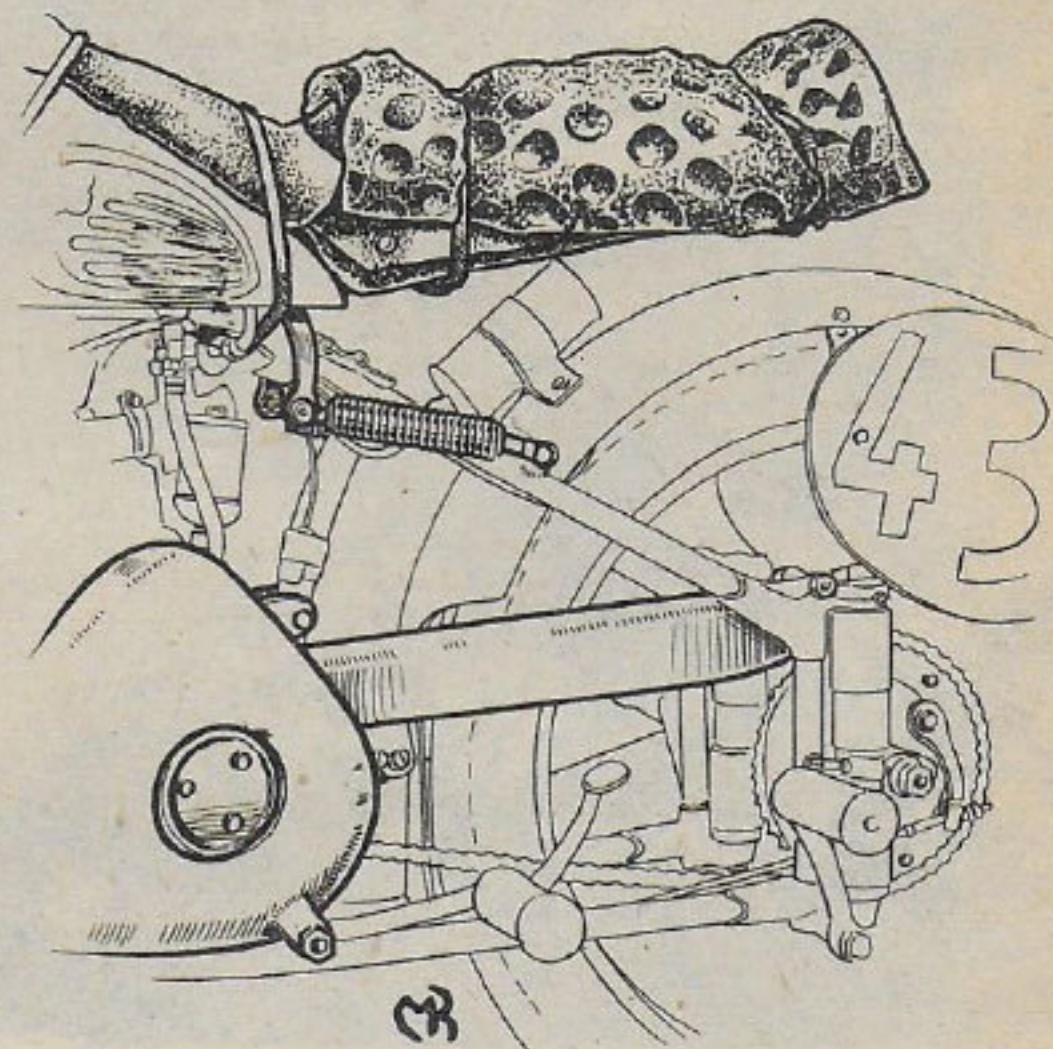
La culasse très volumineuse de la 125 cmc. Maucourant spéciale. Le carburateur est également plus gros que ceux utilisés généralement sur les machines de cette cylindrée.



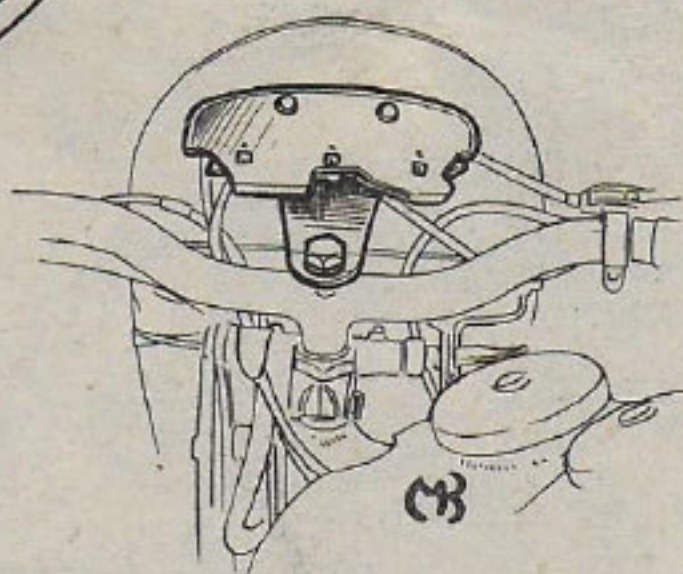
Le side-car de Dalmas, malheureusement éliminé avant la nuit, ne nous permet pas de juger de son éclairage très judicieusement disposé.



En plus du phare central, la machine de Lefevre possédait, ainsi que celle de Lauer, un phare supplémentaire, fixé sur le côté de la fourche.

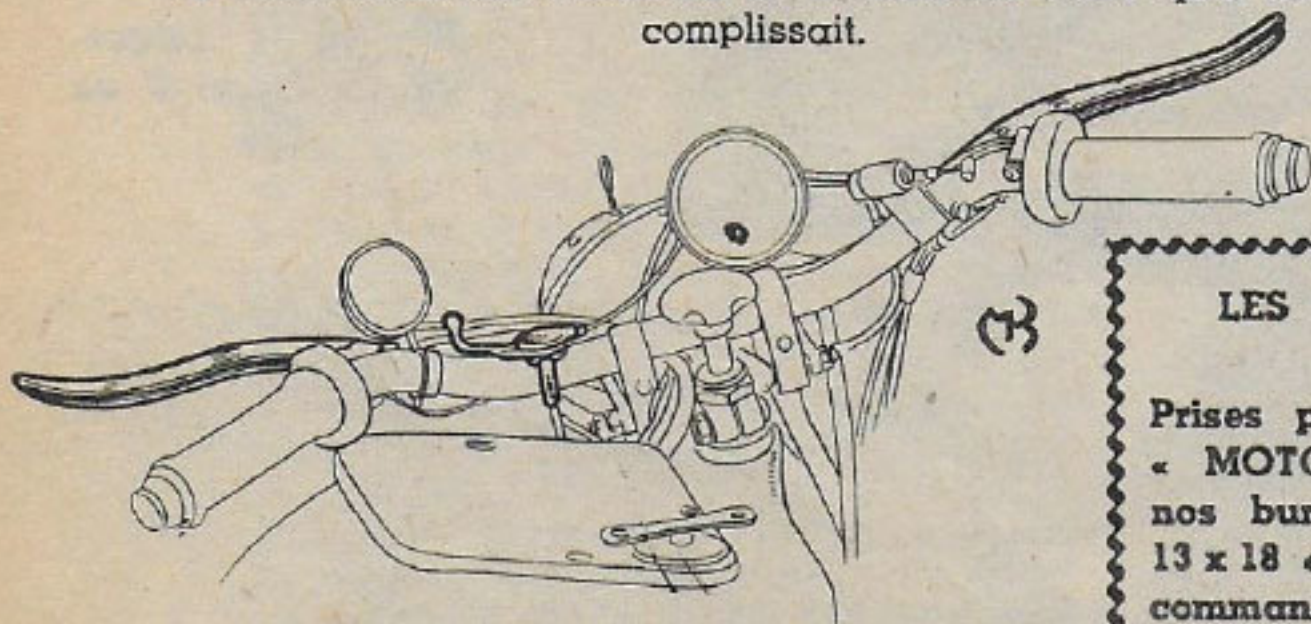


Pour améliorer son confort, tout en gardant la suspension d'origine, Poisson, du M.C. Puteaux, avait allongé et recouvert sa selle d'un épais coussin en caoutchouc alvéolé. On note également la position de la bobine.



La deux temps de Saint-Giron possédait un réservoir d'huile séparé. Notons également le sélecteur à double pédale, le joint de culasse débordant, le porte-bougie, la selle, le moyeux arrière, etc... autant de pièces non d'origine.

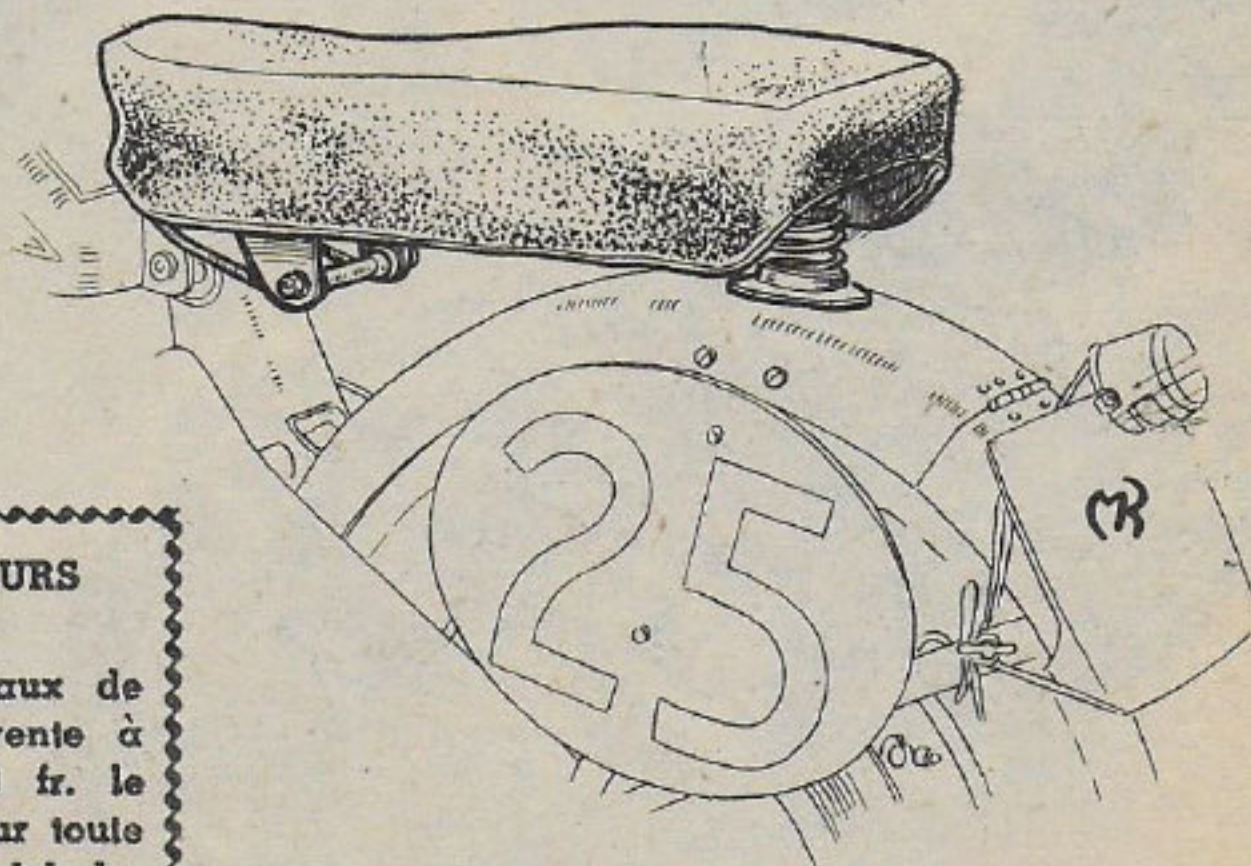
Un compteur spécial, manœuvré à la main, permettait à Saint-Giron de connaître le nombre de tours qu'il accomplissait.



Ledru, du Motor-Club, avait sur son guidon des leviers de commande exécutés par lui-même, de généreuses dimensions.

LES PHOTOS DES COUREURS DU BOL D'OR

Prises par les reporters spéciaux de « MOTO-REVUE » sont en vente à nos bureaux au prix de 100 fr. le 13 x 18 et 125 fr. le 18 x 24 Pour toute commande par lettre, prière de joindre le montant plus les frais d'envoi qui se montent à 30 fr. pour chaque expédition.



La longue selle de Tsi était suspendue par un ressort unique dont la position est peu commune.



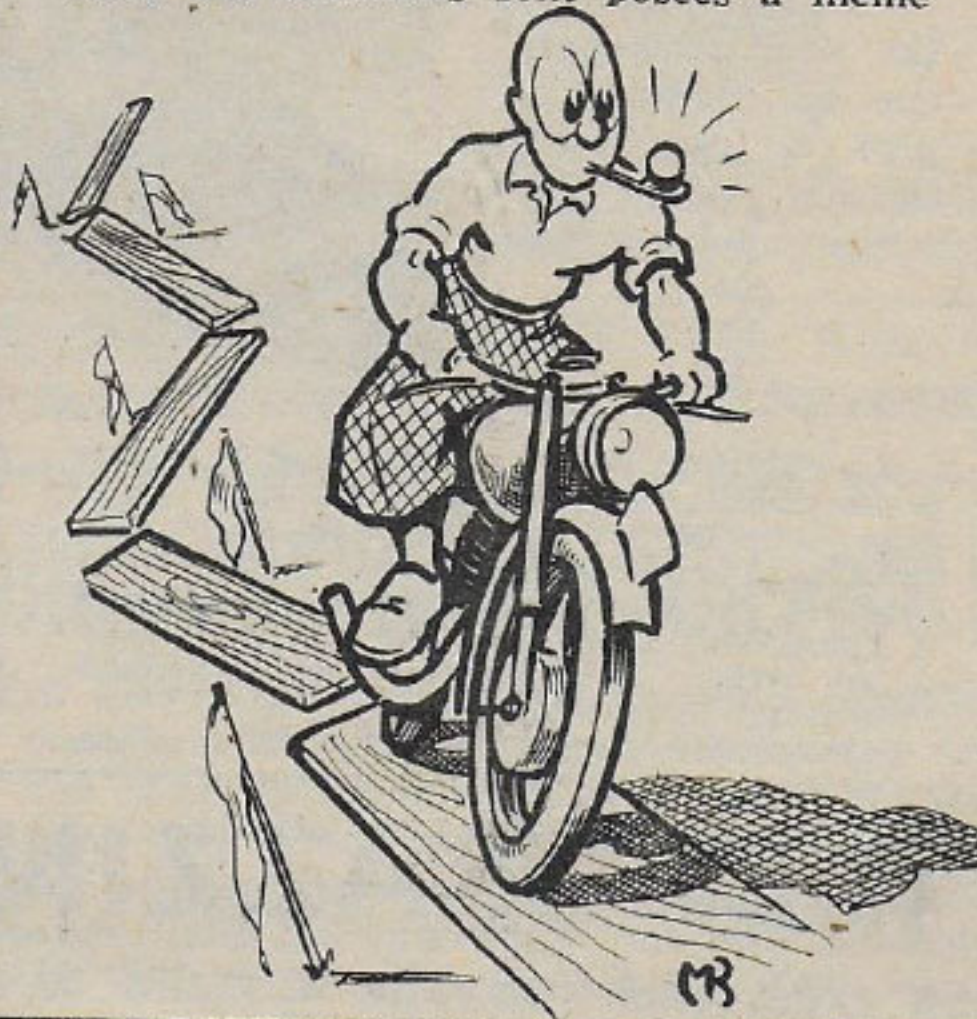
Le gymkhana est surtout un divertissement. Il consiste en une série de petites épreuves amusantes organisées à l'occasion d'un rallye, d'une fête motocycliste, quelquefois même d'une sortie de club. En dehors des « figures » classiques, connues de tous les habitués des clubs, l'ingéniosité des organisateurs peut se donner libre cours, il est facile d'en trouver d'inédites, mettant à l'épreuve la virtuosité et l'adresse des motocyclistes. Indépendamment de leur caractère récréatif, les gymkhana constituent une excellente propagande pour les clubs et le motocyclisme en général, car ils démontrent, au public profane, la facilité de mise en marche, de conduite et la maniabilité de la moto.

C'est certainement le genre de concours motocycliste le plus facile à organiser, celui qui entraîne le moins de démarches administratives et de dépenses. Les risques d'accidents sont à peu près nuls et on est assuré d'un nombre de participants élevé, puisque la question du carburant et celle de la préparation des machines ne se pose pour ainsi dire pas. Voici le résumé de quelques épreuves-types pour gymkhana.

La course des planches se dispute sur un parcours constitué par quelques planches en bascule disposées en enfilade. Pour corser la difficulté, on peut en placer quelques-unes obliquement ou même perpendiculairement. Evidemment, la cale disposée sous chaque planche ne doit pas être trop haute, pour éviter les chocs

brusques pouvant déséquilibrer ou endommager la machine. La course des planches est une épreuve de ralenti et c'est celui qui couvre le parcours dans le maximum de temps qui est proclamé vainqueur.

Pour la course à l'œuf, le parcours est également déterminé par des planches, mais ces dernières sont posées à même



le sol. Le concurrent prend le départ, en tenant entre ses dents une cuiller sur laquelle est posé un œuf. Il doit suivre aussi exactement que possible le tracé des planches et ne pas laisser tomber l'œuf. Pour établir le classement, il faut considérer : Le temps mis à effectuer le parcours, la précision avec laquelle le conducteur a suivi le tracé, et enfin l'adresse du candidat qui a terminé avec son œuf. Celui l'ayant perdu en route est déclassé, même s'il a accompli un meilleur temps que le concurrent plus adroit. Bien entendu, on peut remplacer l'œuf par une petite balle de caoutchouc, ce qui est plus économique à tous points de vue... Au prix actuel des œufs, il n'est pas de circonstances de gâcher une belle omelette !

La course à la tarte est disputée simultanément par plusieurs motocyclistes. A la fin du parcours sont disposées, sur des tabourets, autant de tartes que de concurrents. Au signal de départ, chacun d'eux s'élance vers son tabouret, doit manger sa tarte sans y mettre les mains, puis faire demi-tour et revenir sur la ligne de départ. Les concurrents se barbouillent d'importance le visage avec la confiture ou le sirop, et l'effet est d'un comique irrésistible. On peut remplacer les tartes par des grappes de raisin ou des cerises pendues à un fil.

Il y a de nombreuses variantes classiques et inédites et on peut établir des programmes très chargés, comportant des séries et une finale départageant les meilleurs. Quelques prix, représentés par des objets utiles seront les bienvenus. Le Gymkhana est le complément tout indiqué d'une réunion intime ou d'un rallye, et peut également servir d'épreuve de départage. Les machines de toutes cylindrées sont susceptibles d'y prendre part, et ce sont généralement les plus légères qui l'emportent.

PRIX ACTUELS DES MACHINES FRANÇAISES

CES PRIX SONT DONNES A TITRE INDICATIF ET NE SAURAIENT EN AUCUN CAS ENGAGER NOTRE RESPONSABILITE

MARQUE	TYPE	CYL.	PRIX	MARQUE	TYPE	CYL.	PRIX
MOTEURS AUXILIAIRES				MOTEURS AUXILIAIRES			
Champion	Baby	50	19.300	Monet-Goyon	S.3.G.C. sélecteur	98	56.000
Cyclex		50	26.000	Monet-Goyon	S.6.V.6 2 temps	125	en homologation
Cyclorex	mod. pour tandem	50	25.000	Motobécane	D.45 soupapes latérales	125	65.375
Cyclorex	avec cadre homme	50	29.600	Motobécane	Z.46.C. soupapes en tête	125	88.088
Cyclorex	avec cadre mixte	50	30.300	New-Map	B.K. 109 3 vitesses-2temps	125	69.500
D.M.S.		50	19.500	New-Map	B.K. 110 4 vitesses-2 temps	125	79.500
Diem	D (2 vitesses)	50	26.500	New-Map	C.4.T. 133 bloc A.M.C.	108	89.500
Hemy	102 B	34	25.200	New-Map	C.4.T. 134 bloc A.M.C.	125	99.500
Hemy	109	49	29.300	Peugeot	54 E 2 temps-3 vitesses	100	55.500
Monet-Goyon	M. 21	34	19.250	Peugeot	55 C 2 temps-3 vitesses	125	69.000
P.P. Roussey	sans embrayage	50	29.500	Peugeot	56 2 temps-4 vitesses	125	81.000
P.P. Roussey	avec embrayage	50	31.500	Radior	R.N.3.T. 2 temps	125	75.900
V.A.P.	4	50	22.630	Radior	R.C.4.V. bloc A.M.C.	125	115.500
CYCLOMOTEURS				CYCLOMOTEURS			
Alcyon (Serwa)	22 (4 temps)	50	45.000	Ravat	2 temps	100	55.000
Cyclolux	moteur V.A.P. 4	50	48.650	Ravat	2 temps	125	68.100
Derny	tandem moteur Zurcher	100	95.000	René-Gillet	V.1 2 temps-4 vitesses	125	78.200
Hemy	Lady	34	40.100	Terrot	M.349 2 temps-3 vitesses	100	54.700
Hemy	Starlett	34	41.150	Terrot	E.T.P. culbutée 4 vitesses	125	83.500
Hemy	Vedette	49	47.850	A.G.F.	bloc Lardy	126	171.083
Mandille et Roux	M.R. moteur VAP 4	50	51.000	Bernardet	bloc Lardy Standart	126	132.000
Motobécane	Poney	50	39.505	Bernardet	bloc Lardy Luxe	126	140.530
Velosolex		50	33.048	SCOOTERS			
VELOMOTEURS				MOTOCYCLETES			
Alcyon	23 (2 temps 3 vitesses)	125	76.000	Automoto	150 CH bloc A.M.C.	150	121.000
Alcyon	20 (2 temps 4 vitesses)	125	98.000	D.S. Malterre	bloc A.M.C.	150	118.000
Alcyon	21 (bloc A.M.C.)	125	120.000	Gima	84 bloc A.M.C.	150	141.771
Automoto	125 AS (3 vitesses)	125	75.900	Jonghi	2 temps 3 vitesses	126	81.000
Automoto	125 CH (bloc A.M.C.)	125	110.700	Mandille et Roux	M.4 bloc Lardy	130	120.000
Gima	74 (bloc A.M.C.)	125	133.172	Monet-Goyon	P.S. latérales sélecteur	350	124.960
Gnome-Rhône	R-3 (2 temps-3 vitesses)	125	70.150	Monet-Goyon	I.S. culbutée sélecteur	350	en homologation
Gnome-Rhône	R-3 luxe	125	73.600	Motobécane	Z.2.C. culbutée 4 vitesses	175	120.000
Huin	bloc A.M.C.	125	127.000	New-Map	C.150 bloc A.M.C.	150	118.500
Jonghi	2 temps-3 vitesses	125	76.000	Peugeot	P. 156 2 temps-4 vitesses	150	86.000
Jonghi	A.C.T.-4 vitesses	125	en homologation	Radior	R.C. 401 bloc A.M.C.	150	130.700
Mandille et Roux	Y-4 bloc 2 temps Lardy	125	112.000	René-Gillet	7 CV bicylindre en V	750	149.000
Monet-Goyon	S.3.G.B. 2 temps	98	53.900	René-Gillet	9 CV bicylindre en V	1000	153.000
				Terrot	H.C.T. latérales 4 vitesses	350	123.500
				Terrot	R.G.S.T. culbutée 4 vitesses	500	172.000

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

Quelques conseils pour FAIRE DURER VOS PNEUS

De quoi se compose un pneu ? De deux ou plusieurs nappes de fils, appelés câblés, disposés en biais ; chaque biais étant orienté à l'inverse du précédent. Il en résulte que chaque fois qu'une partie du pneu se trouve en contact avec le sol, la charge supportée le fait s'écraser plus ou moins, suivant l'importance de cette charge et la pression de gonflement ; à chaque écrasement les nappes de câblé jouent l'une sur l'autre, provoquant à la longue l'échauffement de la carcasse. Si la charge est normale et le gonflement correct, cet échauffement est sans importance et rapidement dissipé par le courant d'air de la marche. Mais, sous l'influence d'une charge exagérée ou d'un gonflement insuffisant, le pneu s'écrase davantage, les câblés frottent les uns sur les autres ; la chaleur engendrée par ces frottements augmente, décolle les fils les uns des autres, les cisaille, et c'est l'éclatement.

Pour bien se rendre compte du travail fourni par les toiles d'une enveloppe, voici une expérience facile à faire : faites rouler un pneu sur une table, très lentement, en appuyant plus ou moins de haut en bas, et regardez à l'intérieur ce qui se passe, vous vous rendrez compte du travail de cisaillement des toiles au point de contact avec la table. Le travail de destruction d'un pneu mal gonflé ou surchargé se poursuit très rapidement : quelques centaines de mètres de parcours suffisent pour amorcer le décollement des toiles ; on ne saurait donc trop insister sur l'utilité d'une vérification journalière de la pression, qui doit être de 2 kgs pour un 26x3,50 ou un 27x4,00 sous une charge normale.

La dépense d'un contrôleur de pression (quelques centaines de francs) est minime en regard des précieuses indications qu'il fournit.

Le démontage périodique (tous les 4 à 5.000 kms) et la vérification de l'intérieur des enveloppes sont des opérations peut-être fastidieuses, mais nécessaires pour déceler une avarie, insignifiante au début, et facilement réparable par un spécialiste, mais qui à la longue prendrait des proportions telles qu'aucun remède ne pourrait plus lui être apporté.

Et comment combattre l'usure de la bande de roulement ? Là aussi la pression de gonflage joue un rôle ; insuffisamment gonflé, le pneu s'usera plus vite ; mais le principal facteur d'usure est la vitesse : tel pneu neuf monté sur une machine ne dépassant pas 70 kms à l'heure fera 30.000 kms avant d'être à la toile, et sera mis au rebut après 20.000 kms si il roule à 100 kmh. Le seul remède, pour un pneu usé, est le rechapage, qui consiste dans le renouvellement, au moyen d'appareils appropriés, de la bande de roulement. Ce procédé, courant bien avant la guerre pour les pneus de voiture, demande, pour donner toute satisfaction au motocycliste, à être effectué par un spécialiste consciencieux et bien outillé. La pratique qui consiste à opérer la cuisson de la nouvelle gomme en plusieurs reprises, faute de moules adéquats, est absolument à rejeter. L'opération doit se conduire en une seule fois, dans un moule spécial, chauffé de préférence à l'électricité et adapté à la dimension envisagée. La pression nécessaire donnée au moyen d'une pompe est assurée par un « water-bag », sorte de chambre à air spéciale ; l'eau qu'elle contient empêche l'échauffement des toiles du pneu. Si le travail a été bien préparé, l'enveloppe ainsi rénovée peut faire l'usage d'une neuve, le décollage n'est pas à craindre, si on prend la précaution de laisser se raffermir le pneu dans un endroit tempéré et sec pendant un mois ou deux.

Un des moules électriques pour le réchapage des pneus de motos, aux ateliers de l'ELECTRO-VULCANISATION.

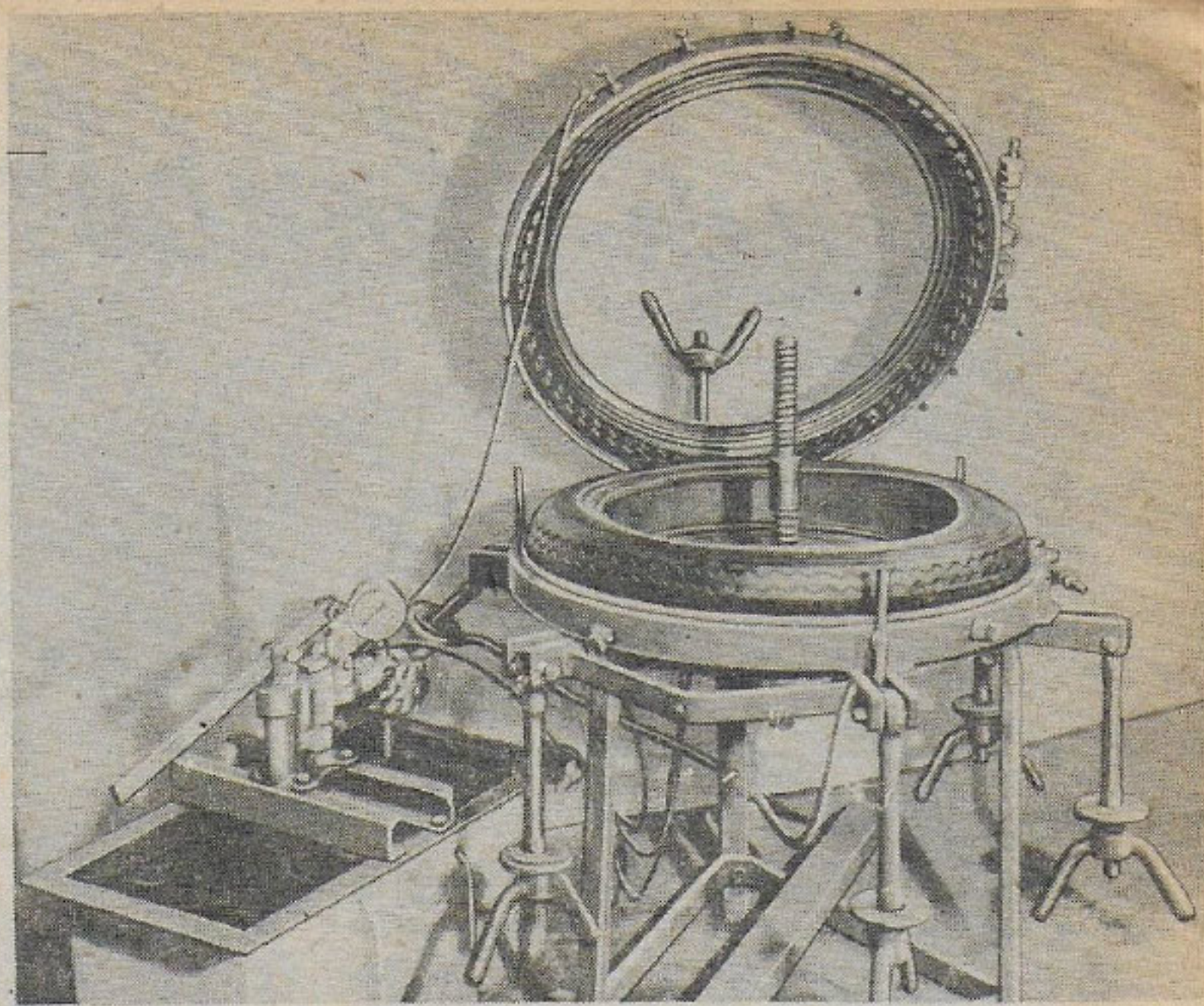
On peut remarquer que la cuisson s'opère en une seule chauffe, grâce au moule circulaire complet.

La pratique du rechapage, qui a donné à ses débuts bien des déboires sans nombre, est aujourd'hui bien au point, les matières employées sont d'excellente qualité ; on peut donc lui faire confiance à condition, bien entendu, de s'adresser à un artisan consciencieux et possédant l'outillage nécessaire.

En résumé, la durée d'utilisation d'un

pneu de moto est surtout fonction de la sollicitation dont l'entourera son propriétaire ; et, en attendant le jour bienheureux où la liberté sera rendue à cet article si précieux, les quelques conseils que nous avons donnés aideront le mortard à prolonger notablement la vie de ses « boudins ».

E. S.



R.B. GRAZZINI

a créé une nouvelle fourche télescopique ultra-légère pour cyclo-moteurs et vélomoteurs de faible cylindrée.

L'ACTIVITE du spécialiste R.B. GRAZZINI, le créateur des fourches et suspensions adaptables, vient de se manifester en faveur des machines ultra-légères ; en effet, le confort des cyclo-moteurs est normalement très insuffisant, puisque le moteur auxiliaire, tout en augmentant la vitesse du véhicule, augmente le poids de celui-ci ; ces 2 résultats rendent plus violents les chocs dus à la mauvaise route, fatigant le pilote et la machine.

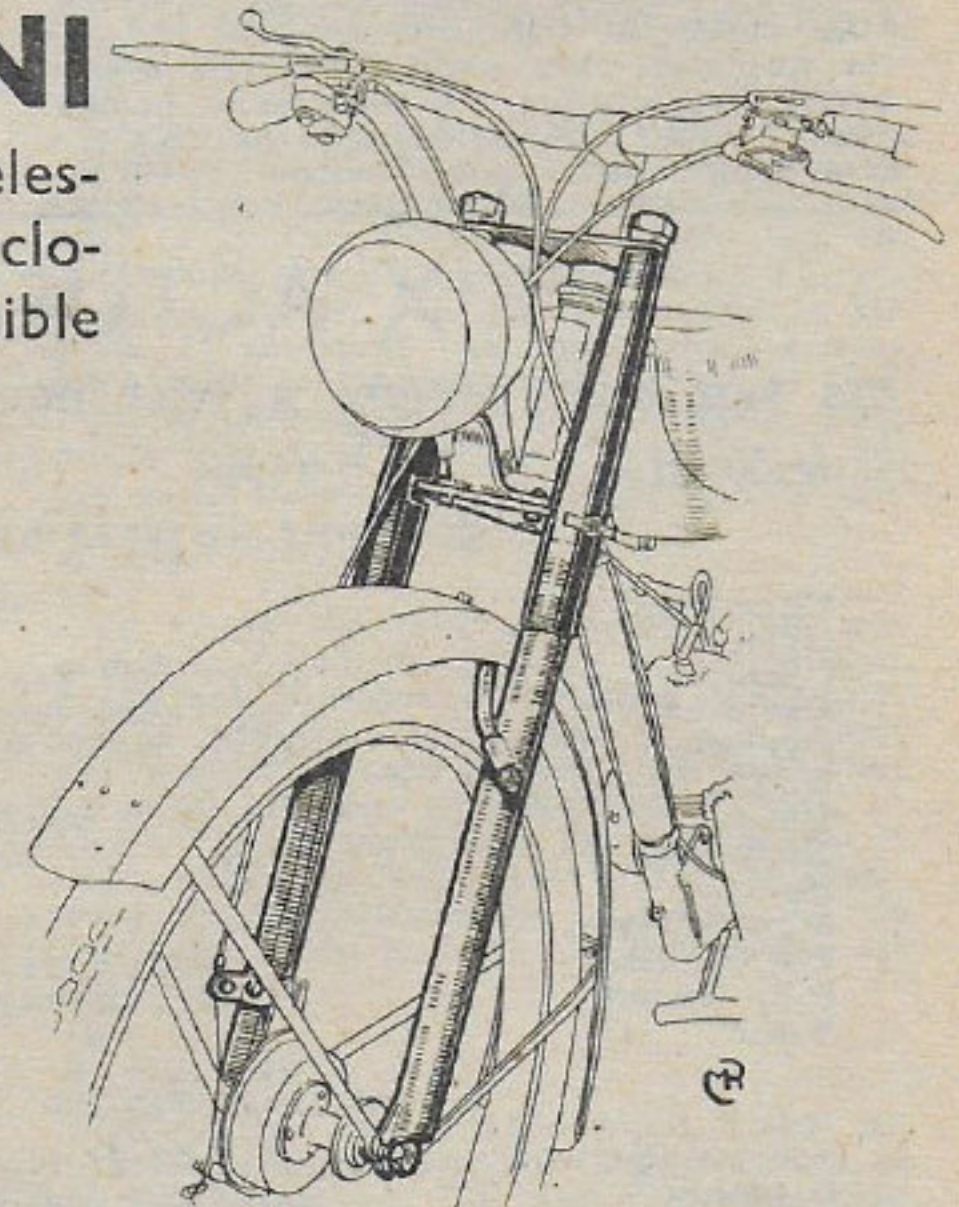
Une fourche suspendue est donc toute désignée pour augmenter le confort et la sécurité, en absorbant les heurts de la roue avant. Considérant qu'il n'y a aucune raison valable pour ne pas faire bénéficier les cyclo-moteurs et tandems motorisés de la plus récente technique motocycliste, GRAZZINI a mis au point une fourche télescopique très étudiée, facilement adaptable et au débattement normal.

Suivant le même principe appliqué aux fourches Grazzini pour motos de toutes puissances, les 2 bras de ce modèle sont réunis par un pont en acier très résistant ; celui-ci tout en portant le garde-boue, et au besoin le frein avant, oblige les deux bras à travailler ensemble, évitant ainsi à l'axe de roue de remplir le rôle d'entretoise, ce qui peut être dangereux et le fatiguer anormalement surtout lorsqu'il n'a pas été prévu pour ce rôle.

Le débattement dépasse 60 mm ; c'est déjà suffisant sur une moto de grosse cylindrée, et assure, pour une machine de faible puissance, un confort maximum.

Extérieurement, cette fourche est très élégante : les deux bras principaux sont en tube d'acier chromés. A la partie supérieure, deux fourreaux profilés en métal léger servent également d'entretoises entre les plaquettes de montage.

Le poids de la fourche complète est



L'allure de la nouvelle fourche télescopique ultra-légère R. B. GRAZZINI est des plus élégantes.

très faible ; on peut donc sans crainte de surcharger la machine, l'adapter sur tout cycle motorisé.

Signalons qu'un modèle pour Solex est prévu. Sur les bras seront soudées les plaquettes permettant la fixation du moteur.

Nous avons tenu à faire l'essai de la nouvelle création de GRAZZINI ; c'est un vélomoteur léger qui venait d'être équipé, que nous avons choisi.

Grâce à sa puissance supérieure à celle d'un moteur auxiliaire, on peut rouler à plus de 50 à l'heure, et, sur les mauvais pavés du boulevard Richard-Lenoir, une telle vitesse avec la fourche d'origine n'a rien de très agréable. Mais les gros pavés, bien que toujours là, semblaient s'effacer sous les roues ; choisissant les trous les plus profonds et les bosses les

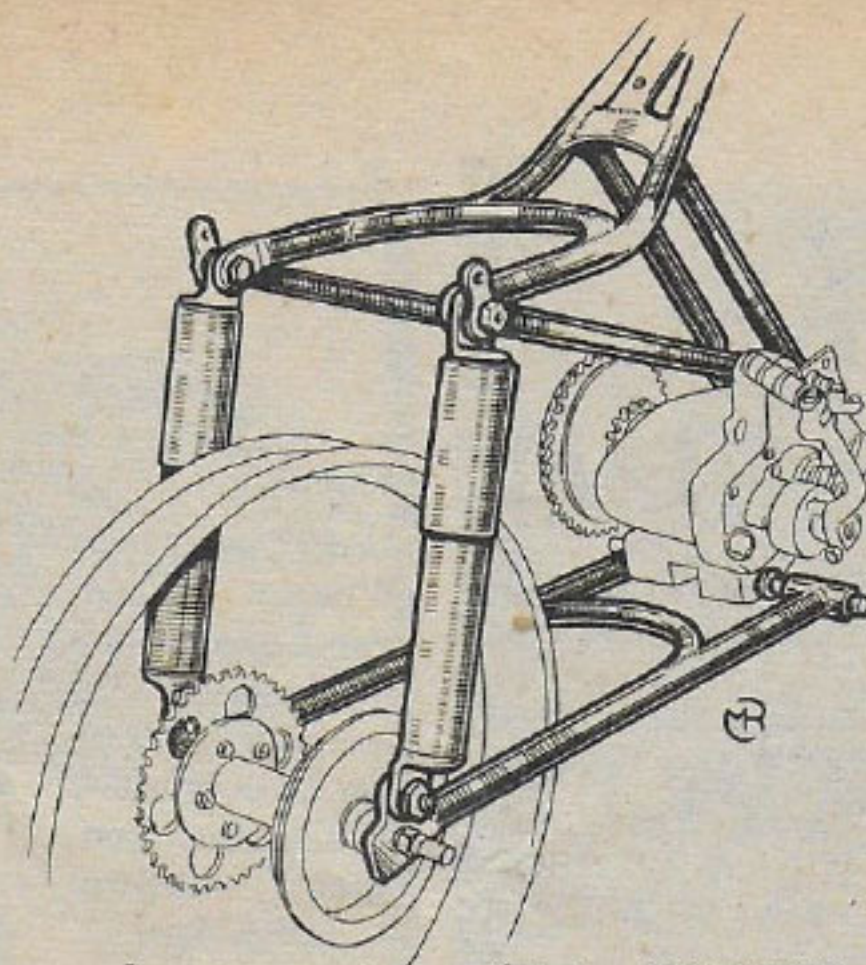
plus hautes, nous pouvons affirmer la parfaite efficacité de cette fourche télescopique. Voulant faire plus, nous avons fait plusieurs montées et descentes de trottoirs sans ressentir des chocs trop violents.

De retour aux ateliers où se fabriquent fourches et suspensions, nous avons pu admirer un cadre préparé spécialement pour le champion lillois de moto-cross, le coureur François. Destiné à recevoir un 250 N.S.U., ce cadre a une suspension d'un nouveau type, à fourche oscillante et ressorts inclinés, d'un dessin semblable à la Mac Candless ou la nouvelle A.J.S. C'est avec un gros intérêt que nous suivrons la tenue de cette suspension aux prochains moto-cross.

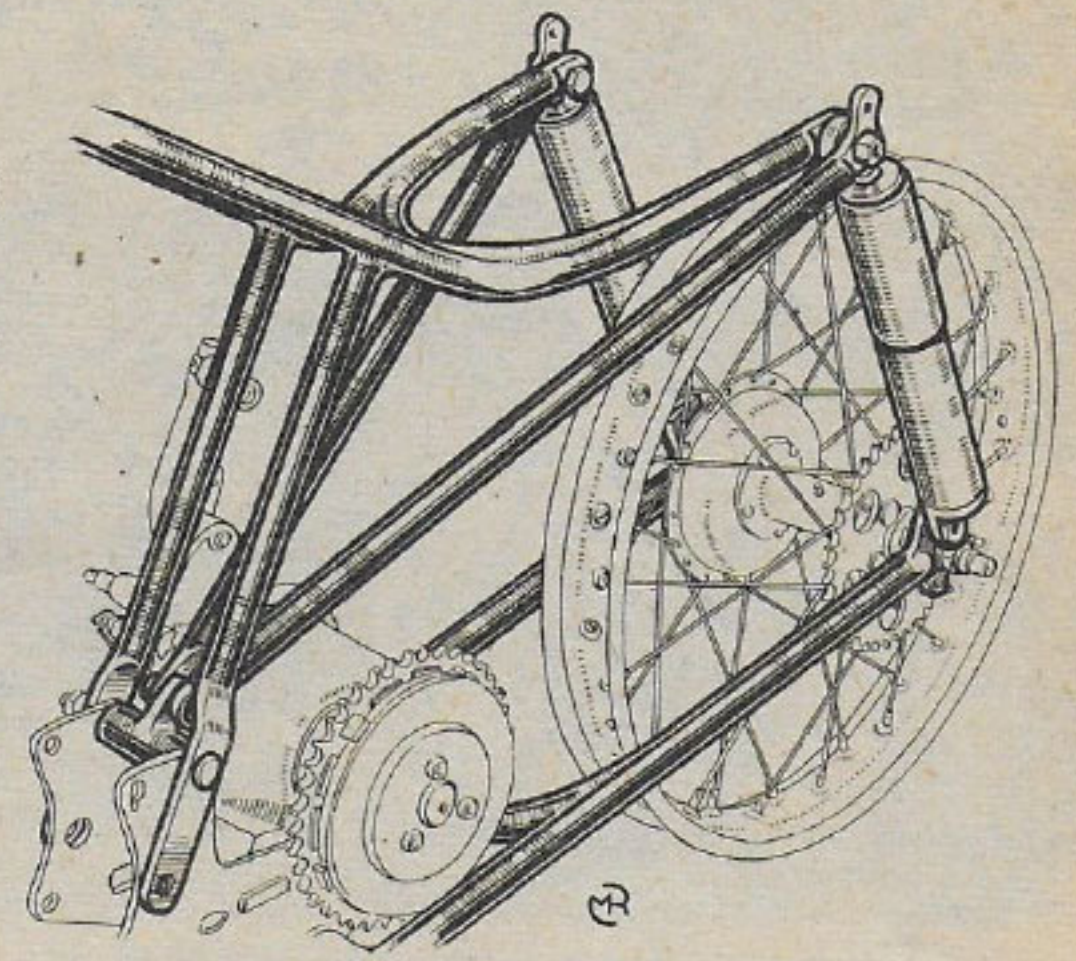
Enfin, ne terminons pas ces quelques mots sur les nouvelles productions R.B. GRAZZINI sans rappeler la belle tenue de Ponssen au Bol d'Or, terminant 2^e en 350, avec une A.J.S. équipée d'une fourche GRAZZINI.

Succès commercial, succès sportifs, que faut-il de plus pour prouver l'excellence d'une fabrication ?

D.R.



La suspension spéciale GRAZZINI pour la 250 N.S.U. de moto-cross du coureur François en cours de montage ; l'articulation de la fourche se fait sous la boîte et le berceau supérieur est fortement renforcé.



Gravers le Sport

AU CIRCUIT DE CHIMAY, ANDERSON VAINQUEUR EN 350 ET 500 Belle course de Marcel PERRIN

Ce XIX^e Grand Prix des Frontières a été pour le pilote Anglais Fergus Anderson l'occasion de démontrer une fois de plus ses qualités de champion.

Après la première course, réservée aux juniors belges 350 et 500, épreuve enlevée par Becquevort, le départ des 350 internationaux fut donné.

L'Anglais Anderson prend dès le début le commandement. Derrière lui, nous trouvons les Belges Ergé, Martin, Goffin, l'Anglais Bruguière et le Tchèque Franta Juhan. Ce dernier, accomplissant une magnifique remontée, bat le record du tour à 133 kmh. 550. A son tour, Martin améliore ce record et le porte à 136 kmh. 340. A ce moment Anderson augmente son avance, Goffin perd contact et Ergé doit abandonner pour rupture de boîte. Notons également à ce moment l'accident de l'Anglais Koring avec le Hollandais Pœl. Si le premier nommé s'en tire à bon compte, par contre Pœl est sérieusement blessé.

Franta Juhan, 3^e, se voit ravir cette place à 100 mètres de l'arrivée par Martin. La cause ? Défaillance mécanique.

Dans la catégorie 500, Anderson dès le signal de départ, part en tête, mais s'arrête au 4^e tour, pour vérification du niveau d'huile. Notre compatriote Marcel Perrin, de la 3^e place au premier tour, prend le commandement au 4^e. Le 2^e Goffin ayant été contraint à l'abandon par suite d'une crevaisson du réservoir. Malgré les efforts d'Anderson qui porte le record du tour à 140 kmh. 250, Perrin reste en tête jusqu'au 9^e tour, moment où il fait une chute au virage de la Bouchère, tordant repose-pied et sélecteur. Perrin repart, mais devant la difficulté de passer ses vitesses, il doit s'arrêter à son stand. Il ne put repartir que 6^e, remonta courageusement, mais ne put terminer que 3^e derrière Anderson et Tacheny.

CLASSEMENT

350 cmc. — 1. Anderson (Angl.), sur Guzzi 250 cc., les 12 tours, soit 130 kms, en 59' 23'', moy. 131 kmh. 794 ; 2. Bruguière (Angl.), sur Velocette 350, en 59' 34'', moy. 131 kmh. 388 ; 3. Martin (Belge), sur Velocette, en 59' 48'', moy.

A Vesoul, départ de la finale des 500 cmc.



130 kmh. 876 ; 4. Franta Juhan (Tch.), sur Velocette, en 59' 50'', moy. 130 kmh. 803 ; 5. Goffin (Belge), sur Velocette, en 1 h. 00' 43'', moy. 128 kmh. 900 ; 6. Delabarre (B.), sur A.J.S., en 1 h. 02' 17'' ; 7. Cassart (B.), sur Velocette, 1^{er} senior, en 1 h. 02' 27'', moy. 125 kmh. 320 ; 8. Meynier (B.), sur Velocette, 2^e senior, en 1 h. 04' 19'', moy. 121 kmh. 685 ; 9. Corthout (B.), sur Saroléa, 3^e senior à 1 tour.

Meilleur tour : Martin (B.), en 4' 47'', moy. 136 kmh. 340.

500 cmc. — Anderson (Angl.), sur Guzzi, 12 tours, soit 130 kms en 58' 29'', moy. 133 kmh. 822 ; 2. J. Tacheny (Belge), sur Norton, en 59' 34'', moy. 131 kmh. 200 ; 3. Perrin (Fr.), sur Triumph, en 59' 49'' ; 4. Rolland (Belge), sur A.J.S., en 1 h. 00' 21'' ; 5. Bruguière (Angl.), sur Velocette, en 1 h. 00' 24'' ; 6. Vertriest (Belge), sur Triumph, 1^{er} senior, en 1 h. 01' 10'' moy. 127 kmh. 950 (M. T. : 4' 51'', moy. 134 kmh. 476) ; 7. Cassart (Belge), sur Velocette, 2^e senior, en 1 h. 01' 44'', moy. 126 kmh. 600 ; 8. Beauvais (Fr.), sur Triumph, en 1 h. 03' 35'' ; 9. Besse (Fr.), sur Triumph, en 1 h. 03' 40'' ; 10. Corthout (B.), sur Saroléa, 3^e senior, à 1 t.

Tour le plus rapide : Anderson, 4' 59'', moy. 140 kmh. 250. Il est inférieur au record établi l'an dernier par l'Italien Bertacchini.

LE MOTO-CROSS DE PERPIGNAN

Le premier moto-cross du M.C. du Roussillon, organisé le jeudi de l'Ascension sur le terrain de Las Cobas, a obtenu, malgré un temps incertain, un succès mérité.

La vedette de la journée fut certainement le jeune Catalan Guichon, qui couvrit, lors de la finale, le parcours en 3' 30'', alors que le second Combélérans ne réussissait que le temps de 4' 11''.

RESULTATS

150 cmc. : Combélérans (Narbonne), en 4' 16'' ; 2. Pech (Lézignan), en 4' 30'' ; 3. Ferrand (Lézignan), 1 tour, en 3' 24''.

175 cmc. : 1. Guichou (MCR), en 3' 45'' ; Combélérans (N.), en 4' 11'' ; 3. Coll (MCR), en 4' 19'' ; 4. Cros (Béziers), en 4' 27''.

250 cmc. : 1. Guichou (MCR), en 3' 42'' ; 2. Aristide (MCR), en 4' 14'' ; 3. Granger (Narbonne), en 4' 20'' ; 4. Combélérans (Narbonne), en 4' 22''.

350 cmc. : 1. Baldelon (M.C. Carcassonne), 4' 21'' ; 2. Llupia (M.C.R.), en 4' 51''.

Finale toutes catégories : 1. Guichou (M.C.R.), 3' 30'' (record toutes catégories sur 2 tours) ; 2. Combélérans (M.C. Narbonne), en 4' 11'' ; 3. Aristide (M.C.R.), en 4' 14'' ; 4. Coll (M.C.R.), en 4' 19'' ; 5. Granger (M.C.N.), en 4' 20''.

AU MOTO-CROSS DE PLAN DE CUQUES

Rappelons que contrairement à ce que nous avons annoncé, c'est Romano, sur un 100 cmc., qui a enlevé le gymkhana devant Broumet. Romano fut le seul pilote qui termina sans pénalisations.

MOTO-CROSS DE LA VILLE DE BONE

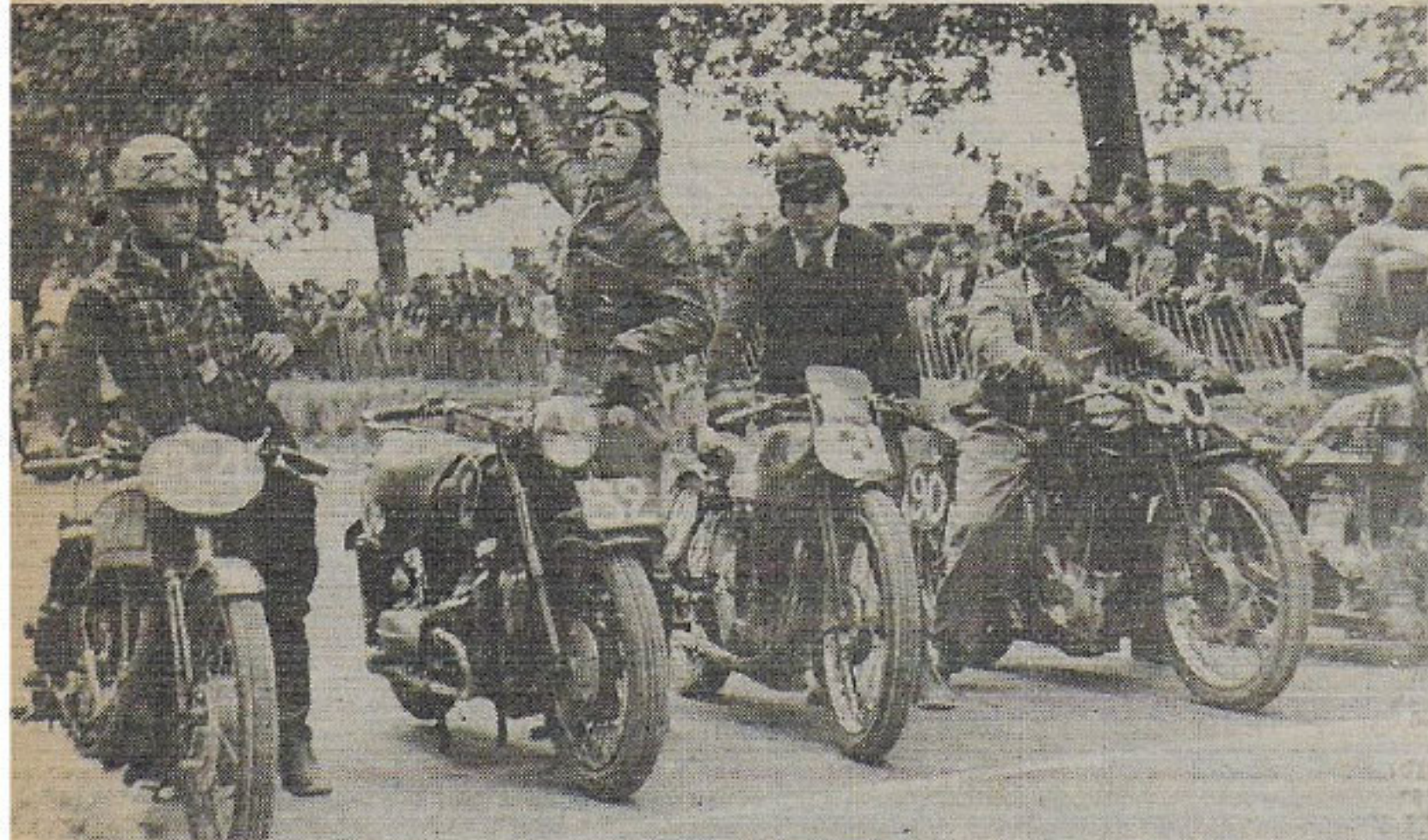
Sous l'égide de la Foire Exposition de Bone, un moto-cross a eu lieu le dimanche 29 mai 1949, organisé par le Moto-Club Bonois, sur le terrain de la Foire, spécialement aménagé pour cette compétition.

40 concurrents prirent le départ par série. La participation du Moto-Club d'Alger, gracieusement invité par le Moto-Club Bonois, ve-



Le vainqueur (catégorie 500) du Grand Prix de vitesse du M.C. Haut-Saônois, Collot. Ci-dessous : En 350 cmc., Perrin vire devant Houel.





Au Circuit de Vitesse d'Orléans, départ des 500 cmc. De gauche à droite on reconnaît : Weistrofer, Lenglet, Guérin, Lechelon.

naît rehausser l'attrait de cette compétition. Il avait à cette occasion délégué ses meilleurs représentants et la course des vélomoteurs ne semblait pas devoir leur échapper.

Après les éliminatoires, les finales, qui se déroulèrent l'après-midi, donnèrent les résultats suivants après de rudes empoignades entre les participants des deux Moto-Clubs.

CLASSEMENT VELOMOTEURS

1. Jourdan (Bône), 16' 3" 1/5; 2. Galland (Bône), 16' 7" 2/3; 3. Frizon (Alger), 16' 8" 4/5; 4. Noizette (Alger), 16' 10"; 5. Coriat (Alger), 16' 11" 3/5.

CLASSEMENT MOTOCYCLETTES

1. Schembri (Bône), 13' 50" 1/5; 2. Campolo (Bône), 14' 5" 1/5; 3. Micconi (Bône), 14' 6" 1/5; 4. Marino (Bône), 14' 20" 3/5; 5. Laumet (Bône), 14' 52" 4/5.

Les chutes furent assez nombreuses, mais sans gravité, et les moteurs peinèrent beaucoup à cause de la chaleur.

Un apéritif général clôtura cette manifestation qui fut en tout point parfaite.

2° MOTO-CROSS NATIONAL TOULOUSAIN

Correspondant de « Moto-Revue » René COBAN

La pluie qui était tombée pendant toute la journée du samedi et pendant la matinée du dimanche avait rendu le circuit particulièrement glissant. Sur un tel circuit, les parisiens, habitués aux tous terrains, se devaient de faire étalage de leur classe devant les régionaux qui malgré cet handicap surent très bien se comporter, en particulier parmi eux Guit et Bryon qui furent de loin les meilleurs régionaux. Signalons la ténacité de Bryon qui prit le départ des trois catégories et qui eut une déveine noire, en effet, en 250 cmc., à 20 mètres de l'arrivée, alors qu'il était premier, il fit une chute; en 350 cmc., il dut s'arrêter un tour avant la fin alors qu'il terminait brillant 3^e.

Les éliminatoires furent chaudement disputés, ainsi que les finales. En finale 500 cmc., la plus spectaculaire, une rude bataille mit aux prises Ladevèze et Guit pour la place de 2^e, finalement Ladevèze réussit à sauter Guit au dernier tour, par suite de la rupture de la suspension arrière de Guit.

Malgré le mauvais temps, un très nombreux public assista à cette manifestation.

Voici le résultat des éliminatoires :

CATEGORIE 250 CMC.

1^{re} Série : 1. Legrand, 13' 43" (MCP); 2. Moury, 13' 45"; 3. Bryon, 14' 31" (TMS); 4. Mariani, 14' 49"; 5. Vial, 15' 44". — 2^e Série : 1. Thuillier, 14' 10" (MCP); 2. Castel, 15' 28" (MCT); 3. Aguire, 17' 48" (TMS).

CATEGORIE 350 CMC.

1^{re} Série : 1. Lusseyrand, 13' 15"; 2. Lorrillère, 13' 25"; 3. Brulé Lionel, 14' 05"; 4. Blondeau, 5. Bryon, 14' 28" (TMS); 6. Daramont, 15' 57". — 2^e Série : 1. Moury, 12' 45"; 2. Thuillier, 12' 54" (MCP); 3. Darrout, 13' 15"; 4. Boissery, 13' 16"; 5. Matéo, 13' 21" (MCT); 6. Falda, 14' 32" (MCT).

CATEGORIE 500 CMC.

1^{re} Série : 1. Guit, 11' 53" (UMM); 2. Brulé Lionel, 12' 19"; 3. Lusseyrand, 12' 21"; 4. Lorrillère, 12' 30"; 5. Brassine Marcel, 13' 05". — 2^e Série : 1. Ladevèze, 10' 59"; 2. Brassine Gilbert, 11'; 3. Thuillier; 4. Bryon, 12' 14" (TMS); 5. Boissérie.

FINALES

250 cmc. : 1. Thuillier, 23' 15" (Amiens); 2. Legrand, 23' 18" (Paris); 3. Matéo, 23' 37" (MCT); 4. Moury (Orléans); 5. Bryon (TMS); 6. Mariani (Paris).

350 cmc. : 1. Brulé Lionel, 22' 14" (Paris); 2. Lusseyrand, 22' 18" (Paris); 3. Thuillier, 23' 05" (Amiens); 4. Bryon (TMS); 5. Boissérie (Paris); 6. Darrout (MCT).

500 cmc. : 1. Brassine Gilbert, 21' 21" (Paris); 2. Ladevèze, 21' 37" (Paris); 3. Guit, 21' 37" (UMM); 4. Lusseyrand (Paris); 5. Thuillier (Amiens); 6. Boissérie (Paris).

JOURNEE MOTOCYCLISTE LEZIGNANAISE - 22 MAI 1949

RESULTATS

CLASSEMENT DU RALLYE CONCENTRATION
1. Tourist Motor-Club Biterrois, 5.500 points; 2. M.C. Montpellier, 5.427 pts; 3. M.C. Roussillon, 2.934 pts; 4. M.C. Narbonnais, 1.404 pts; 5. M. C. Castelnaudary, 936 pts.

GYMKHANA MOTOCYCLISTE

1. Ferran, M.C. Léznignais; 2. Martinès, Tourist Motor Club Béziers; 3. Cros, M.C. Ball Béziers; 4. Saury, M.C. Léznignais; 5. Combélérans, M.C. Narbonnais; 6. Llupia, M.C. Roussillon; 7. Sénégas, Tourist Motor Club Béziers; 8. Grangé, M.C. Narbonnais; 9. Martelli, M.C. Montpellier; 10. Olive, M.C. Narbonnais.

CONCOURS DE SAUT AU TREMPLIN

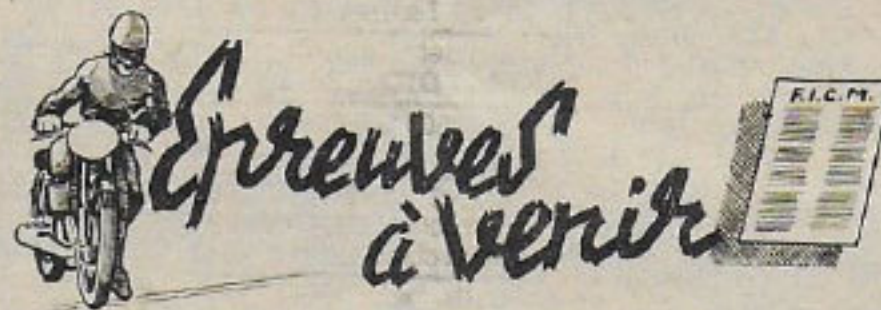
1. Baselon, de Carpentras, 8 m. 47; 2. Saury, M.C. Léznignais, 6 m. 50; 3. Olive, M.C. Narbonnais, 5 m. 50; 4. Combélérans, M.C. Narbonnais, 5 m.

EXHIBITION DE SIDECARS

1. Alquier, M.C. Castelnaudary; 2. Tignières, M.C. Roussillon.

MATCH POURSUITE DEFI

125 cmc. : 1. Pech, M.C. Léznignais; 2. Combélérans, M.C. Narbonnais, à 15 mètres. 250 cmc. : 1. Grangé, M.C. Narbonnais; 2. Olive, M.C. Narbonnais, à 10 mètres. 500 cmc. : 1. Pech, M.C. Léznignais; 2. Lanus, M.C. Narbonnais.



CALENDRIER SPORTIF DE LA 2° QUINZAINE DE JUIN MOTO-CROSS

Le 19 : Moto-Cross International à Montreuil (A.M.S.).

EPREUVE DE REGULARITE

Les 18-19: St-Etienne-Paris-St-Etienne S.M. Forézien).

Le 19 : Circuit de régularité Méditerranée (M.C. Narbonnais).

CIRCUIT DE VITESSE

Le 19 : Circuit International de vitesse du Médoc (M.C. Médoc).

Le 19 : Circuit de vitesse région Parisienne (Motor-Club).

Le 26 : Course Internationale de Monza (Italie).

Le 26 : Course de vitesse de Salon (A.M.C. Salon).

CIRCUIT DES VILLES D'EAUX DES VOSGES

L'Automobile-Club Vosgien organise le 10 juillet 1949 un concours de régularité et d'endurance. Le règlement est rédigé conformément aux prescriptions du règlement de l'A.C.F. et de la F.F.M. Le classement est basé sur la régularité de marche. Il sera fait deux classements, l'un comprenant les professionnels, l'autre les amateurs.

Le départ sera donné à Epinal le 10 juillet 1949 à 6 heures. Le parcours est le suivant :

Epinal (départ), Dinoze, Arches, Hadol, Xertigny, Plombières, Aillevillers, Bains-les-Bains, Gruey, Hennezel, Darney, Dombrot-le-Sec, Contrexeville, Vittel, Remoncourt, Mattaincourt, Mirécourt, Charmes, Portieux, Moyemont, Romont,

Rambervillers, Nompatelize, La Pêcherie, Saint-Dié (demi-étape), Wisembach, Col de Sainte-Marie, Sainte-Marie-aux-Mines, Col des Bagenelles, le Bonhomme, Col du Bonhomme, Col de Luspach, Col de la Schlucht, Gérardmer, Col de Grosse-Pierre, La Bresse, Col de Bramont, Willenstein, Wesseling, Col de Bussang, Bussang, Saint-Maurice-sur-Mos, Le Thillot, Remiremont, Saint-Etienne, Eloyes, Jarmenil, Epinal (arrivée), total : 414,5 kms.

Pour tous renseignements complémentaires s'adresser à l'A.C. Vosgien, 10, rue Claude Gelée, Epinal.

MOTO-BALL CLUB DE CAVAILLON

Le Moto-Ball-Club de Cavillon a de nouveau repris la lutte dans la division excellence zone Sud.

La direction a été renouvelée avec un bureau d'hommes décidés à faire vivre cette belle société.

Présidents d'honneur : M. Mitifiot Fleury (Maire de Cavillon), M. Chabran Marcel. Président actif : M. Monin Georges. Vices-Présidents : Dr Fortin, Dr Roman, Dr Guelfand, Dr Grégoire, M. Raduse Paul. Secrétaire : M. Girard Marc. Trésorier : M. Livache Trésorier adjoint : M. Combret. Commissaires au matériel, carburant et équipement : MM. Casset Marcel, Goletto Joseph. Commissaires : David, Avon, Torrès, Mestre, Raure, Dortindegay, Mézar, Pezet, Grégoire M.

La direction de l'équipe est confiée au Capitaine Goletto. C'est avec confiance que cette équipe et le bureau aborde la saison 1949 qui débuta le 15 mai par un match de Championnat de France Excellence. Disputé sur le Stade de Cavillon contre la formation de Vaison la Romaine. C'est devant une assemblée assez modeste que se déroula le match. Cavillon, malgré la nette supériorité de sa ligne d'avant ne put obtenir une victoire. C'est donc sur 0 à 0 que se termina ce premier match pour le Championnat de France. Tous les espoirs restent permis, car l'équipe de Cavillon est pleine d'espérance.

UNION MOTOCYCLISTE VIGNEUSIENNE.

Des sorties en groupe ont déjà été faites. D'autres vont venir, telle que celle du 19 juin. A cet effet, un premier départ comportant déjeuner sur l'herbe aux environs de Melun, sera donné à 11 heures, du siège. Pour les retardataires un deuxième groupe partira aussi du siège à 13 h. 30.

Les réunions ont lieu le premier jeudi de chaque mois, à 21 heures.

Au Circuit de Vitesse d'Orléans, un passage de Klym René en haut, et de Klym Robert en bas, respectivement 2^e en 125 et 1^{er} en 175.



NOS PETITES ANNONCES

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

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

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

MOTOS A VENDRE

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

TERROT 500 cc culb. 1948 4 v. sél. pied av. ou ss side. Terrot cme nve. HODOUX 131 av. A. Briand, Antony BER. 01-39

ZUNDAPP KS 600 spéc. d'orig. achet. nve en 39, 200, vis. Concierge 3 r. Vx Colombier Paris ou tél. Alé. 34-95.

EPAVE moto BMW NSU DKW Triumph. Delair 4imp. Galté-14

SAROLEA 600 cc f. téles. susp. AR dernier modèle, à roder. PETIT 50 bd Malesherbes.

SPLEND. BMW R23 3 cv f. tél. abs. nve de fabr. à roder Obert 40 av. Pte d'Asnières-17

HARLEY DAVIDS. nf sacoches 3 avert. pare-brise, double selle. ASSOLA 53 r. Sedaine 11. Roq. 44-31. Ech. c. Jeep

TERROT 750 4 v. delco side Bernardet 1pl1/2 mot. et pns nfs prés. parf. 150000. Demare 19 r. Beaunier, Paris, 14.

Terrot 500 culb. 3 v. sél. mot. et pns nfs ém. grenat et chr. imp. 135000. Déf. 28-94 h. rep.

TRIUMPH 500 twin. Porret 26 rue J. Bara, Romainville Seine

ZUNDAPP 750 side trac. just. rodé et garant. FERRET 71 r. Villiers de l'Isle Adam-20.

MATCHLESS 350 télesc. 4 vit. TURIGNY 52r. Goutte d'Or-18

KS600 + side 500 BSA cul. sél. DKW 350 NZ 350 culb. Terrot Zenkl 8 pas. Four à Chaux-19

FEUG. P.108 250 lat. imp. mot. rev. pns nfs px mod. Coudert, 230 r. G. Péri, Hay les Roses ou tél. ARC. 65-24.

MOTOB. 100 cc t. b. ét. génér. pns nfs tte équip. 60.000. P. Louis 12 r. des Rosiers-4e.

BEL ens. Saroléa 500 culb. Impérial sport neuf 210.000. MORIN, 10 r. Steinlein-18.

Peugeot lat. 350 b. ét. pns nfs 68000. JACK 39 r. E. Zola, Montreuil s. Bois (Seine).

VEND. Puch 200 cc. BOBOUL 10 av. Foch, Chatou (S.-O.).

PART. v. BSA WM20 av. side csse canad. t. b. ét. 150 le soir G. HOEL 75bd Kellermann-13

MOTOB. 100 cc 2 t. gr. ro. pf. ét. GERVAIS 159 av. Wagram

DRESCH 4 cv b. ét. Rambaldi 118 rue Marcadet, Paris-18

G. HERSTAL 500 culb. Collet 37 r. Monesse Chaville (S.-O.)

MOTOB. 100 cc b. ét. pns nfs pièce rech. 30.000. Concierge, 102 bd des Batignolles-17.

VD Norton 16H noir et chrom. impec. 125000. P. André 24 r. Joseph Carlier, Villejuif.

500 superc. Motobéc. susp. ar. sélect. 4 v. side sport impec. Boulain 41r. Paris Epinay-s.-S.

TERROT 500 culb. f. télesc. 4 v. sél. impec. bleue chrome VIAN 162 bd Berthier, 17.

ZUNDAPP 600 cc 2 cyl. b. ét. LETOUX 70r. St Martin Dreux

V. NORTON 16 H bon état. GIARD 103 r. La Boétie-8e.

TRES beau side Précision, p-brise et capote. Per. 11-89.

R ENFIELD 350 CULB. 4 v. SELECT. STRICTEMENT NVE LITRE 67-04 (de 2 à 3 h.). INTERMEDIAIRE S'ABSTENIR GN.-RHONE 125 cc R2. COLARD, 27 r. de Valois, 1er.

ARIEL 600 Square Four ét. nf px 180. DATOUR 196 av. Argenteuil, Asnières.

SIDE R. Gillet Précis. grand tour. 750 susp. ar 4 vit. ét. nf 135000. RENAUDOT 2 pl. Eglise, Rueil, ap. 19 h. et dim.

CSE dep. étr. v. t. b. 1000 Ariel t. XG mod. 40 px inté. DUVERT 11 r. Victor Basch, Charenton (S.). Ent. 00-04.

MOTOB. 100 cc 2 t. 3 v. exc. ét. 40000. Erminger 14 r. Raspail, Fontenay s. Bois (Seine)

GULLER 150 AMC neuve 58 av Foch, samedi 14-18 h.

INDIAN b. ét. px très avant. BUNGE 113 fg Poissonnière, Paris, 9e. TRU. 12-76.

BSA Etoile 500 culb. 4 vit. sél. roue broche. GUTTIN 48 rue de la Glacière, 13e.

MOTOBEC. 125 cc lat. 4 t. ét. nf. WARIN 4 r. Julienne-13e.

P107 mot. et mag. neufs. GERIN 14 r. Rottembourg, 12e.

4 cv AUTOMOTO tr. b. ét. vis. le sam. 16 rue d'Aguesseau

MOTOCONFORT 350 cc ROSSET, 18 r. Pali-Kao, Paris.

RUDGE 350 culb. rap. mot. nf px inté. MARCHESAN, r. des Bellevues, Sannois.

FN M13 1948 350 culb. tan-sac spéc. 1re main juste rodé px déb. Kauffman 119 bis r. Cardinet, 17e. WAG. 70-27.

NORTON 500 16H b. ét. Colas 29 r. d'Armaillé. Eto. 22-89

500 NORTON culb. impec. repr. moto. Chocart 2cité Avenir-11

500 ZUNDAPP 2 cyl. t. belle repr. moto pl. faible. Mén. 63-30

350 Triumph angl. culb. imp. 110. MAR 45 r. J. Lacroix-20

750 HARLEY magnifique 180. Repr. pl. faible. Mén. 63-30.

ARIEL 1000 cc ét. nf f. tél. 33r. Fédération Maisons-Alfort

V. sup. Zundapp KS 600 3000 k. d'orig. vis. à part. 20 h. 91 av. Kléber, Paris, 16e.

42.000 side Harley 9 cv b. ét. ess. à volonté. Besnard 13 av. Maréchal Joffre, Bry sur Marne

R. Gillet side 750 ét. nf. Taché 45 r. du Théâtre Paris-15

350 MATCHLESS civile abs. impec. 150000. YAU 17 r. Dupré, Asnières. Vis. 19 h. 30.

350 FN cul. sél. 4 vit. 39 ét. et pns imp. GIRAULT, 7 r. J. Bonnot, Gentilly.

350 GN.-RHONE c. nve 8 r. E. Cognacq, Levallois Perret.

PART. v. Terrot Jap 500 culb. av. side canadienne, r. indép. b. ét. px int. REPAS 16 bd Ornano, 18e, à part. 18 h.

M. GOYON Villiers 100 cc 2 v. b. ét. 17000. TASSET 9 rue Omer Talon-11e, après 19 h.

SPLEND. Norton 500 16 H 4 v. sél. nve. 3.000 kms. chrom. ent. orig. SAHUGUET 5 r. du Clos Fleuri, Chaville (S.-O.).

M. GOYON 500 s. culb. mag. Suisse av. ou s. side Bern. 60 ou 80. KRIVONOS 48 rue des Cascades-20e. Mén. 71-75.

MOTOBEC. AB1 c. nve avert. Sanor 67. Malre, Per. 17-70.

PART. v. vélomot. 2 vit. mot. nf. ESNAULT 13 rue Paul Lafargue, Chatenay Malabry.

ZUNDAPP KS 600 parf. ét. av. ou sans side. TAURY, 50, rue Octave Mirbeau, Paris-17r.

NSU imp. 4 cv culb. 3 l. pns nfs 100. GIRAULT 12 r. de la Robertsau, Strasbourg Schiltigheim (Bas Rhin).

TERROT 500 culb. side Bern. b. ét. pn. nf px int. ANDRE 16 r. Montauban-15e ap. 18 h

MATCHLESS impec. 350 f. tél. MELE 59 pass. du Caire, 2e.

AUTORISE revendre vélom. Terrot 125 cul. 4 V. sél. f. tél. tan-sad ss garant. sorti février 49 1100 kms, cme nf 92.500. SOYER, 24, bd Arago, 13e. Vis. 16 à 20 heures.

TERROT 500 lat. 4 vit. pns nfs impec. CASEMODE 21 rue Branly, Viroflay (Seine-Oise).

DKW 500 2 cyl. 3 vit. impec. FERRIN C., 17 rue Olivier de Serres, Paris, 15e.

TANDEM Dérny parfait état. CROZAT 12 r. Lahire-13e, 19h.

SIDE Bernardet grand tourisme, téléph. DID. 28-20.

DKW 2 cyl. 500 SB sél. ét. nf. NOLLI 5 r. A. Bruand-18

MOTOCONFORT 350 lat. bloc mot. bs pns 50000. FOUGERES 71 r. du Cherche Midi, 6e.

NSU 4 cv culb. bon état repr. vélomoteur DKW, LAMY 5 r. Jean Leclair, Paris, 17e.

M. GOYON 4 cv parf. ét. pns nfs 50900. DURAND 5 impasse des Trois Bornes, Saint Ouen.

TERROT 350 lat. b. ét. MASSON, 51 av. d'Italie Paris-13

MOTOBECANE 100 type AB1 3 v. bloc mot. pns ch. mot. nfs MUGLER 5 r. J. Mermoz, 8

Mot. 2cv10h. Bieber 39r Servan

MOTOBEC. mod. civ. 5cv cul. g. spt 4 v. sél. pns nfs 15000 k. Roger 90 fg Poissonnière, 9e.

DKW 190 cc démar. b. px ét. nf 13 villa Masson, Vanves.

PART. v. G. Rhône 500 lat. pf. ét. av. side cme nf arrière ouvr. BEAU 52 av. P. Brossolette, Malakoff. ALE. 30-97.

A V. 500 FN M88. TRU. 06-75

R. GILLET 750 cadre élast. et side t. bn ét. LEFEVRE 51 r. A. Pajot, Antony. BER. 03-38

FN M70 mot. révisé pns bon ét. très propre. GARAGE 13 rue Chante Coq, Puteaux.

CALTHORPE 350 cc culb. 4 v. sél. ent. rev. 2 pns nfs M. CLUB 18 r. R. Lindet, 15e.

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

GN.-RH. 350 culb. CMI parf. ét. side Bern. 48 nf vis. t. 1. jrs jusq. 18 h. sf sam. dim. BAINE 63 r. de la Côte d'Or Halle aux Vins, Paris.

M. GOYON 250 type Champion de France ét. mec. pf mot. Villiers. LE COEDIC 50 r. des Huailles, Stains (Seine).

MOTOBEC. 100 cc 1 cv type B I V2 parf. ét. PIZEL 47 av. R. Salengro, Beauchamp (SO)

350 M. GOYON culb. mot. mag. av. side caisse comm. allum. par batt. 3 vit. pied pns bn ét. + 1 bte Burman 3 vit. LERONCE 354 av. Jean Jaurès, Argenteuil (S.-O.).

Guiller 2 cv AMC 150 cc f. tél. ac. t. s. imp. 110. éer. Glouzman 1r. Marché Popincourt-11

HARLEY 750 grand luxe nve 175.000, side Bernad. 30.000. Bosgiraud 1 r. Erlanger-16e.

PART. vd 125 cc tpe 55 ét. nf 3000 kms. sort juillet 48. DESMOULINS, ARC. 13-43.

M. GOYON 4 cv culb. 4 vit. sél. ét. nf. BERGEON 61 rue Ch. Schmid, St Ouen (Seine)

Moto Peugeot 250 bn ét. 50000 Jourdan, 45 r. Belgrand, 20e.

ESA 350 cc 4 vit. fab. 38 parf. ét. 95000, apr. 19 h. BRARD 87 r. A. France, Levallois.

500 cc culb. mot. mag. tr. rap. ét. nf tr. b. aff. FOROT 34 r. des Marais-10e, sam et dim.

TERROT 350 HSP lat. t. b. ét. 3 pns nfs 65000. RASSAT 22 bd Malesherbes, Paris, 8e.

MATCHLESS 350 nve f. tél. pns nfs dept. Guyot 10 r. Louvois

EPAVES motos Françaises de 15 à 25.000. ALBERT 27 r. de Châtillon, Clamart (Seine)

TERROT RSS 5 cv culb. side Bernardet 1 pl. 1/2 130 ét. nf 15 r. des Ormeaux, visible de 9 à 12 h. sam. dimanche.

SIDE Motoconf. 5 cv cul. t. bon ét. + 2 pns nfs pièces rechan. tt. équip. 105000, 8, pl. Boulnois, Lab. 78-24.

V. Monet-Goyon 350 sidecar Poinard ult. léger ens. ou sép. à partir 18 h. BEL. 07-66.

750 R. GILLET av. side Bernardet impec. SIMONIN 63 bd Vaugirard, Paris, 15e.

500 TERROT culb. RGAS chrom. pns nfs 130000 av. side Bernard. 165000. LENORMAND 23 r. des Bateliers, Clichy.

TRIUMPH Angl. 350 lat. 4 v. sél. 125 imp. Benabenc 8 r. H Barbusse Clichy 18h.sfsam.dim.

GN.-RH. 2 cyl. side Bernardet gd rout. 48 parf. état 150. vis. 9 r. Lunéville, 19e.

SIDE Carpio b. ét. gd coffre px int. Nor. 59-97 ap. 19 h.

350 DKW 4 v. sél. 1944 imp. CAIL 154 fg St Antoine, 12e.

VELOSOLEX abs. nfs Dournés 29 r. Ducouédic, Paris, 14e.

DOUGLAS 600 ét. mec. parf. entier. d'orig. pièces rech. GUIBERT 47 av. Opéra, 2e.

350 SIDE Motobécane 100.000. SOUCANY 55 r. Compans, 19e.

VELOCETTE 350 ACT bn ét. pns nfs 110000. BLAYO 18 av. Rochegude, Nanterre.

PFUGFOT 125 ét. neuf toute équipée. AUT. 87-06.

MOTO sidecar FN 500 culb. mcteur ref. à nf. CELLERIER 24 av. Perronet, Puteaux, vis. 8 à 11 h. et 15 à 18 h.

V. ou éch. Terrot 350 culb. ISSG b. ét. ctre 500 sup. cul. Motobécane facil. paiement. LEPONT 2 r. du Moulinet-13e

ESA 500 culb. bicy. 4 vit. sél. parf. ét. px int. side Bernardet vis. 9 à 12 h. et 14 à 18 h. Monoplaque 25r. Rich.Lenoir

SPLEND. BMW roulé 2000 kms ISARD 36 rue Sibuet, 12e.

VELOSOLEX b. ét. 20. DELGA 1 ter r. d. Chapelle, Sèvres.

SIDECAR droit parf. ét. 15000 JAN 15 r. St Sabin-11e, Paris

R GILLET 750 c. nve pns nfs 98. MUR 15 r. St-Sabin-11e.

HARLEY 9 cv anc. mod. modernisé b. ét. émail. bleu ciel avec chas. side Vanod 55.000. RICHARD, tél. ROQ. 28-12.

EXC. moto-car FN culb. 350 4 cv 4 roues Vélocar parf. ét. moteur 1 CV Aubier Dunne, vis. LARMINIER 259 bd Voltaire sam. de 3à8h. dim 10à12h.

BMW R 12 750 cc imp. px 150. PATRIARCHE 5 r. D. Casanova, Drancy. AVI. 04-49.

ENS. ou sép. BSA M20 500 4 vit. sél. impec. side Bufflier luxe 48 neuf. HERRERA, 12, rue Lécuyer, Paris, 18e.

M. GOYON 250 cc sport ét. imp. 70000, mod. 37. FRABOT Pailly par Sergines (Yonne).

R. GILLET 350 tr. bn ét. susp. AR siège Mérat pns nfs GODBERT, 124, rue J. Ferry, Vélizy (S.-O.). MAN. 64-07

DOLLAR 500 bloc mot. culb. bn ét. bn pn. px 65. PETIT 45 r. Brancion, VAU. 20-79.

BSA M20 side Précis. ét nf 150 BOURALI, 23 r. Benard, 14e.

BMW R12 nve impec. BERAT Villiers s. Châtillon (Marne).

ARIEL 500 48 F tél. or. CHERO 2 r. Alexandre. Cen. 89-66

HARLEY DAVIDSON MP super lux. Nivelon 265 r. St Denis-2e

TERROT 500 avec side bon état. BERNAL 8 rue Saisset, Montrouge (de 9 à 14 h.).

SIDECAR complet b. ét. 25000 MAURER 37 bd Rodin Issy-Mx

MORGAN 3 roues 2 cyl. pn. nf mec. ent. rev. peint. nve 70000 VAN THIENEN Tre 25-12

BSA 5 cv M20 4 vit. PETIT 10 r. des Fontaines Arc 35-71.

PART. v. 5 cv Rudge 4 culb. b. ét. DESGRAIS 26 r. 4 Vents Charenton, après 19 h.

M.R. moteur Sachs 1 cv prix tr. modéré. Nor.70-76 (h. rep.)

BMW R57 b. ét. 120000 CANET r. J. Hérard, Ecouen S.O

MATCHLESS f. télesc. 1947 garantie 3 mois reprise. LECLEERC 56 r. Max Dormoy, 18e

MOTOB. 500 sup. club. avec side Bern. capote 125. GILBERT 5 av. Alphand St Mandé

PEUGEOT 350 culb. mot. ref. px à déb. GUENARD R. 7 r. Enguehard Bagneux sam.dim.

TRIUMPH speed twin 48 10000 k. 114, av. de Paris, Vincennes KLEIN. Téléph. DAU. 05-87.

G.RH. CV2 side 1pl1/2 ét. impec. nombr. access. 6 pneus nfs 150.000. MONOD 161 r. de Marseille, Toulon (Var).

V. ép. Peugeot 3 cv bl. mot. Ter. 1 cv Jap 4 cv Jap 4 cv culb. REIDE 37 r. des Morillons, Sartrouville (S.O.).

CHRONIQUE DU CONCOURS GRATUIT DE « MOTO-REVUE »

Citons parmi les nombreux prix : Un Vélomoteur GNOME-RHONE R.3 — Un moteur auxiliaire VAP — Un vélo Grand Tourisme TERROT — Un vélo Grand Tourisme Randonneur PEUGEOT — Un appareil photo de PHOTO-HALL — Une magnéto D.1 MOREL — Un volant magnétique MAGNETO-FRANCE — Un carburateur AMAC — Un réalésage chez PERTUISOT — Un bon de réduction de 5.000 fr. chez René BONNET — Un bon de crédit de 5.000 fr. chez BONNET de Billancourt — Un accumulateur FULMEN — Un casque GENO — Un alternacycle MAGNETO-FRANCE — Des coffrets de BRETOCYL-GRAPHITE — Des coffrets de tablettes CARBOHYD. ETC... ETC...

Terminons en ajoutant que les participants de notre concours peuvent nous envoyer la marque ou la sous-marque des motos représentées, et que la consommation du Gnome-Rhône indiquée par le constructeur est de 2.500 cmc. aux 100 kms.

TRIUMPH Angl. 350 cc. GRA-VE 8 rue Fourcroy, Paris.

PART. v. vélom. MR mot. Sachs 100 cc. Palazzo Alé. 50-80 M. GOYON 100 Villiers 3 vit. sélect. bat. klaxon bon état 50000 NEVERS 44 r. Estienne d'Orves, Pré St Gervais.

NVE Peugeot 125 cmc dern. mod. 4 vit. sélect. tél. LON. 25-88 heures bureau.

TRIUMPH 500 culb. 4 vit. 100000. PROVOST 21 av. de Courseulles, Caen (Calvados).

M. Goyon 350 tr. b. ét. mec. pn. n° px int. Ecr. FOILLIOT 19 r. Faidherbe, Nogent s. Marne

500 culb. Terrot sélect. 4 vit. 600 kms av. side. BILLARD 27 av. Jean Jaurès, Suresnes.

ZUNDAPP KS 600 side Impérial. Collet 3 r. Musette Dijon GN.-RH. 500 culb. side B. b. ét. 100000. DAULNE 37 r. Carnot, Levallois, ap. 19 h.

PART. vd Terrot 250 mot. nf t. b. pns, 55000. ALE. 21-71. PUCH 125 cc impec. complétement d'origine, px 85.000. LASFARGUES Vésinet 11-46.

SUPERBE side Zundapp 4 cyl. bon ét. pneus neufs 130.000. ROGNAT 11 p. Keruscun Brest

PART. v Indian 1200 s. roue bs prix. DURIANO 4 Verriers-Bas Castelsarrasin (T.-et-G.). MATCHLESS 350culb. imp. 140 BOUILLON 5 sq Gabriel Fauré

SIDE R. Gillet 700 cc b. ét. Roux 145r. Léon M. Nordman-13°

VÉLOMOT. Terrot ép. 125 culb. 4 vit. sélect. nf, s'adr de 17 à 20 h. COURTIAL 235 r. du Faub. St Honoré, Paris

HARLEY 750 bl. chr. ét. nf gd luxe 190000. S.R.H. 164 rue Croix Nivert, Paris, 15°.

TERROT 500 R.G.S.E. 1948 5000 kms impeccable nombr. acc prix intéressants PAOLI 100 C. Montalivet, Caen.

BMW R5 fourche télesc. 500 cc 2 cyl. excellent état culb. OKLE 64 Crs Somme Bordeaux

K 500 Zundapp toute beauté cmc nve av. ou ss side, pneus nfs. FELTRA, Beauvais (Oise)

500 DKW 2 cyl. mot. nf orig. av. side Bern. + mot. rech. André 20 r. Massena Rueil SO

125 GUILLER neuf bloc AMC sélect. 4 vit. bat. klaxon, au-dessous taxe. IHITSAGUE, à Bidache (B. Pyr.).

TERROT 500 RGSE 4000 k. 130. Peugeot 56 1000 kms 80. JACOB à Saint Palais (B.P.)

ALCE GUZZI susp arr. moteur révisé pns nfs prés. impec. px à déb. BARILLET 38 bd République, Boulogne s. Seine

MOTOB. 500 culb. S5C ét. nf av. side Préc. nf. BRASSART 68 bis r. H. Barbusse Clichy.

BMW R12 nf abs. 220000 MORICE 18 r. de la République Luce, par Chartres (E.-L.).

PART. vend Norton 500 état neuf. Téléphoner ETO. 34-14.

MOTO side Dollar 350 culb. tr. b. état 2 pns parf. prix 72000, 8 h à 11, 18 à 20 h. DREVILLE 37 rue Pouchet-17°

VDS Triumph Al. 250 2 t. 4 v. sélect. ét. neuf. DAVIAU r. B. Baron, Vierzon (Cher). T. 4-85

ENS. 600 Saroléa 4 vit. sélect. sus. AR side Simar, pns nfs 200 GAJEAN, Die (Drôme).

HARLEY MP bleue 3000 kms side Bern. nf px rais. GRANDPIERRE, tél. GOB. 45-06.

DKW 198 cc t. b. ét. et side Bern. b. px. GRA. 12-99.

500 BSA Et. Emp. av. side Bernard. ét. nf. Courty Ober. 94-75, 6 r. Monte Cristo 18h.30

BEAU side Dollar 350 culb. état nf cais. métal léger 99000 LEMEUNIER 92 rue Escudier, Boulogne (s. ap. 18 h.).

MOTO Terrot 350 latérale HC4 à 4 vit. et sélecteur, garantie nve, prix taxe. CHRISTIAN, 12, rue de Cléry.

BMW 750 culb. susp. AR f. télesc. tr. peu rié. CROCHE 67 bis rue Fessart, Paris, 19°.

ZUNDAPP 2cv pn.nf. Bal.37-03

MOTOCNF. 500 side b. état Retif 21 r. H. Poincaré, Vitry

MOTO René Gillet 750 cmc. 40 avec side Bernardet, 80, rue Thiers, Boulogne.

HARLEY b. ét. 20.000 d. empl. MASSIAS 113 r. Nordmann-13°

SAROLEA 350 sup. cul. 1948 f. téles. 4000 k. JAMA 23 r. de Créteil, Joinville. Gra. 20-42.

R. Enfield 500 sélect. imp. COULOT 45 r. Bénard à part. 19h.

Terrot 250 culb. moto-ball ét. n° 90000. Aumiot Gleize Rhône

Zundapp 750 side tract. 4 v. m. ar delco frs Lockheed ts terrs pns nfs idéal pr campg, px 150

CONTANT 11 r. l'Abbé Pouchard, Saint-Mandé 18 à 20 h.

PART. v. side 1200 Indian mec. imp. ou éch. c. voit. 4 pl. Feigean Cisaï St Aubin, Orne

EPAVES motos Françaises 250, 450, 500 cmc. LACHAMBRE, 27, r. de Châtillon, C. amart.

BMW 500 cc culb. peint. chr. mec. pns ét. nf t.-sad px mod. 27r. Lapize Noisy-le-Grand SO

VELOM. type spéc. rap. Boyer 169 av. Orléans, Antony.

KOEHLER ESCOFFIER 500 culb. 4 v. sélect. Buffier parf. ét. BARBOUX 4 chemin de la Glaisière, Bagnolet.

VELO rout. t. b. ét. 6 v. Poirier 73r. Timbaud-11° 19h.30à20h.30

PEUGEOT P107 mot. ref. bns pns vis. sem. soir 7 1/2 à 8 1/2 Poirier, 73 r. Timbaud-11°.

BMW 350 culb. f. tél. card. imp. 125. ap. midi Boucherie 25 r. Friant, Paris, 14°.

PART. v. DKW 1941 350 cc 4 vit sélect. ét. nf px 120000 fr. Benehimol 6 imp. du Curé-18°

55.000 DKW 192 bl. sép. mot. pns nfs. Textilyon 31 r. Bas-froid-11°.

V. Sandford 4 cyl. imp. roues spéciales. GAZEAU 54 rue de la Villette, Paris, 19°.

AMILCAR 5cv type C3 moteur nf très b. état. Koenig 127 r. de Paris, Pantin, le matin.

ZUNDAPP KS 750 tpe Russie nve. Daniel 77 av. Laplace, Arcueil (Seine).

DARMONT spéc. eau dir. crém ét. imp. v. ou éch. ctre moto. Leboucher Base aér. Stampes

500 sup. cul. Motobéc. 2 tbes side HB t. bel. ens. métré et Café Télégraphe, 19°.

CHASSIS de side av. roue compl. métré Café Télégraphe.

PEUG. P107 4 cv mot. bte nfs sur fac. Vallet 79 H. Barbusse Clichy.

Vélo rout. t. b. ét. 6 v. Poirier 73r. Timbaud-11° 19h.30à20h.30

PEUGEOT P107 mot. ref. bns pns vis. sem. soir 7 1/2 à 8 1/2 Poirier, 73 r. Timbaud-11°.

BMW 350 culb. f. tél. card. imp. 125. ap. midi Boucherie 25 r. Friant, Paris, 14°.

PART. v. DKW 1941 350 cc 4 vit sélect. ét. nf px 120000 fr. Benehimol 6 imp. du Curé-18°

125 NSU dern. mod. Lacroix Ely. 63-37, hres de Bureau.

Harley 750 ht luxe 5 l. 80 kms 1 mot. sup. px int. Baudelot 113 République Montrouge, S.

GNOME Junior 3 cv 39 85000 Lajudi 6 r. E. Renan Issy-Mx

GIMA 125 4 vit. f. tél. nve Cremp 72 Menelotte Colombes

MAGNAT-DEBON 350 tr. b. ét. pns nfs 70000. LAURENT 22 r. des Rigoles, Paris, 20°.

FEUGEOT 350 culb. 46, parf. ét. tél. DORGEIX Cop. 29-66

PART. v. side léger. Petit 1 b. r. Lacreteille prol. (18 à 20 h.)

MATCHLESS 350 téles. 2000 k. ét. impec. moyeux coniques. 200 000 frs. Cha. 15-60.

GN.-RH. 250 lat. bn ét. Brisse 64 r. Olivier de Serres-15°.

NORTON 500 16 H état neuf GEORGE Gob. 52-04 ap. midi

INDIAN 1200 CAV complète à remonter bas px. DECOUDUN 99 r. Ed. Vaillant, Levallois.

URG. v. R. Gillet 1000 cc side gd rout. capote impec. roulé 15000 k. prix déris. Bousquet 28 r. Château Landon, 10°.

500 culb. Terrot 4 vit sélect. av. side mise service 7 juillet 47 8000 kms. LESENECHAL. Ebéniste, Avranches (Manche)

ZUNDAPP KS 600 sortie 39 en série luxe 140000. Monaco 15 av. A. Briand, Arcueil.

VDS Darmont spéc. 3 r. imp. pns nfs px int. LON. 02-17.

GN.-RH. 500 CV2 cul. 2 cyl. t. b.ét. mot. nf ref. par us. 130000 Ec. Bouvry 46r. V.Hugo LeMans

MOTO neuve Guiller 2 cv bloc AMC 4 vit. sélect. disponible de suite au-dessous taxe, ferai reprise voiture jusqu'à 12 CV. D'HOTEL, 6, rue Lacharrière, 11°. Téléph. P.O.Q. 67-84.

PART. vend mes 2 motos ma splend. BMW R 12 3 pha. grd sac. cuir, 2 carb. idéal pour le grd tourisme, Px 190. et ma 290 DKW NZ merveilleuse pet. mach. Px 120. aff. en tte confiance. MUEL, 4 qual d'Artois, le Perreux. TRE. 25-72.

DKW 200 3 cv 80000. LIAIGRE 25 bd Sellier, Suresnes.

TERROT 350 side 60. Boulanger 50 b. de la Villette, 19°.

PART. v. DKW 198 état neuf Ent. 23-81 (tous les jours).

VD Sandford 6 cv pns excel. état. PONCHEVILLE 7 r. des Flageolles, Poitiers.

FN 350 lat. b. ét. équi. comp. t.-sad comp. kil. 60000. PELTIER 4 r. d. Bouvets Puteaux

SIDE Terrot 350 pneus neufs à vdre 75000. Menil. 75-30.

NSU 250 sup. cul. f. tél. susp. ar. tr. rap. mécan. impec. le soir à 19 h. sam. t. l. j. VIOT 6 r. du Midi, Vincennes

PART. ach. à part. moto Zundapp ou BMW4 à 6 cv faire off. av. prix caract. détaill. et état de machine J. RIBEIRO 14 Gde Rue, La Tronche Isère

BMW R51 255000 fer. repr. Pijon 8 r. Stanisla Meunié-20°

TERROT av. side 5 cv RGAS nve. DKW 2 cyl. moto 3-4 cv BLOT, Laval Tél. 068.

MOTOBECANE BMA 1930 Beigbeder 2 rue Decamps-16°.

MOTOSPORT 83 r. d'Amiens. Rouen, v. Harley 1200 av. side bel ens. personnel 280000. Camionnette Hotchkiss 800 kgs pneus neufs 120.000.

HARLEY V.L.A. rve gd luxe bleue chrom. 180000, abs. imp. Kaemmerlen J., 7, r d. Fabriques, Mulhouse (Ht Rhin).

500 TERROT RD manque roues et acces. 500. GUZZI susp. AR in. compl. rés. v. 4 cv DKW. VAUDOIT, Carolles (Manche).

350 GN.-RH. Super Major 1939 mot. rév. pns nfs. CHERET, 57, pl. Voltaire, Châteauroux.

ARDIE 125 cc compl. si roue avant 50.000 frs. AUFFRET, La Ferté-Macé (Orne).

500 TRIUMPH speed twin 48 500 Ariel 40 T. VG ét. neuf. R. LEFRANCO, 6, Gd Place, Béthune (Pas de Calais).

500 TERROT RGSE, Thomas 1 r. de l'Yser St-Cloud Mol.49-07

ECHANGES

ZUNDAPP KS 600 av. side t. équi. bs pns v. ou éch. ctre camionnet. VIGNERON 10 r. Stalingrad, Pré Saint Gervais (Métro Hoche).

INDIAN 500 imp. ctre 750 étr. CORUBLE 8 pge Roche Pantin

V. éch. ctre voit. 6-9 cv Guzzi 500 4 vit. sélect. neuf + épave pièce. rech. 2 chass. side 1 m. dyn. Bosch 1 roue Zdp Rus. 1 mot. Gilera 500 lat. LA-BRUNIE pl. Fusillés, Dreux.

V. ou éch. Norton 16 H impec. + soulte contre voiture décap. 5-8 CV. DID. 46-23.

V. ou éch. ctre voit. pet. cyl. Terrot 5 cv type RGAS 1947 side Bernardet 7000 kms SEET 14 r. Lamartine, Roubaix.

V. ou éch. G. Rhône 350 major 75000 ctre 5 cv Citroën, 60 r. Bokanowski, Asnières.

500 culb. p. ét. 60000, 175 2 t. 3 v. rev. 35000. LAIGNEAU 103 bd Bessières, Paris, 17°.

V. ou éch. moto légère mot. 198 DKW châssis pr racer collect. illust. 1914-18. LAGORD 6 r. H. Poincaré, Clichy.

Nous vous présentons la gamme LUMIÈRE

Appareils de précisions tous équipés avec prise de synchro-flash.

SUPER ELGY
24 x 36
6.700 Fr.



Le plus petit et le moins lourd des petits formats - 150 grs - se chargeant- avec des bobines de 8 poses. Obj. l : 3,5 traité monté sur obturateur à armement et prise synchro-flash. Vitesse de 1/10 au 1/200 de seconde.

Sac "TOUT PRET" .. Fr. 920
Bobine panchro ... 80

OPTAX
24 x 36



Appareil en matière moulée pour cartouche standard de 20 ou 36 vues. Objectif l : 3,5 traité sur obturateur à armement donnant les instantanés de 1/10 au 1/200 de seconde. Prise de synchro-flash, etc. etc.

Prix de l'OPTAX .. Fr. 11.420
Sac cuir tout prêt - 1.070

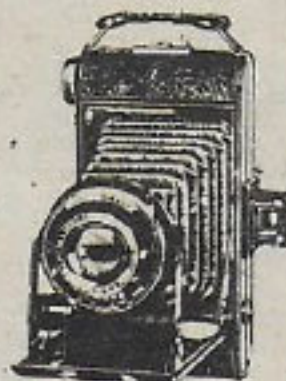
SCOUT-BOX
1.675 Fr.



Box métallique 6 x 9 de précision grande bobine 6 x 9
Sacsalpa .. 245 f.
Sac cuir .. 550 f.

LUMIREX
6 x 9

l : 6,3 7.310 f.
l : 4,5 8.830 f.



Appareils automatiques métalliques avec obturateur à armement donnant la pose et les instantanés de 1/10 au 1/150 de sec. Objectifs traités. Obt. muni d'une prise synchro-flash etc.

Le même obj. l: 4,5 sur obturateur à retard! 9.440 f.
Sac cuir ordinaire.. 550 f.
Sac cuir luxe 920 f.

vous trouverez tous ces appareils et leurs accessoires chez

LE PLUS GRAND SPÉCIALISTE

PHOTO-HALL

5, RUE SCRIBE
PARIS-OPÉRA

CATALOGUE GÉNÉRAL FRANCO

SERVICE SPÉCIAL D'EXPÉDITION RAPIDE FRANCE ET COLONIES

ECH. c. i. Amilcar 7 cv M2 p. ét. c. G. Irat cab. même mauv. état. Ecr. BERTHAU, 3 r. Sainte Anne, Orléans.

V. ou éch. side Indian C.A.V. Harté 47 bis av. de Clichy-17e

VD ou éch. ctre moto. b. et Amilcar 7 cv sport, 80, rue Hoche, Gérard, Bagnolet.

ECHANG. H. Davidson b. ét. garantie contre voiture. Tél. 12 à Achères de 1 h. à 2 h.

VD ou éch. 4 CV Terrot tpe HD 350 lat. t. b. ét. c. p. voit. m.ét.éc. Kuhn, Mauriac Cantal

ON DESIRE ACHETER

CH. roues av. et ar. complét. BMW 340 ty. R35. ADAM à Champey (Haute Saône).

PART. v. R. Gillet 750 av. side Simar 1pl.1/2 type luxe p-br. cap. et volets de côté ens. nf rlié 500 kms, écr. p. r. v. Vospe, 92 r. de la Villette-19e

MOTEUR Victoria Operman Logispin, Rigoumel, Toulon.

PART. ach. à part. Zundapp ou BMW 4 à 6 cv faire off. av. px caract. détail. et ét. de mach. J. RIBEIRO 14 Grande Rue, La Tronche (Isère).

ACH. Vincent ERD. Odé 35-99

A vdre 4 cv Danvignes genre G.Irat mot. ent. ref. Gal.41-73

ACH. boîte 4 vit. Terrot 500 Lajudi, 6 r. E. Renan Issy-Mx

VOITURES A VENDRE

ROSENGART super 5 cabr. 2 pl. gr. lux. état et pneus neufs 190. reprend. moto. LECLEER 56 r. Max Dormoy, 18e.

11 B.L. jolie repr. moto. MAR 45 rue J. Lacroix. MEN. 63-30

80.000 frs 6 cv Fiat 509 à culbut. c. i. 4 ptes b. ét. je fer. rep. moto ou vélom. 85 rue Jul. Lacroix, 20e. Mén. 74-89

DERBY GS mot. 11 cv Citroën ét et pneu nfs 220 000, 27, r. de la Glacière, Paris-13e.

G. IRAT 1937 6 cv pneu nfs méc. b. ét. DESCHAMPS 16 r. 14-Juillet Pré Saint Gervais.

MATHIS 7 cv cabr. déc. 180. Méro 34r. Châteaudun Asnières

G. IRAT 6 cv Ruby b. ét. gén. 200000. ZRIED, 14 av. Guy Mocquet, Villemoisson (S.O.).

GEORG. IRAT cab. 6 cv type ODU4 dern. mod. cal. ronde, 245000. VILLETTE Garage 63 av. Porte Chaumont Paris-19e

SIMCA-5 vendus ou échange centre ensemble 500-750. VILAIR-SCHERR, Epinal.

100.000 SANDFORD 3 roues, mot. Ruby refr. eau démarr. voit. surbaissée b. ét. génér. je fer. repr. moto ou vélom. 85 r. J. Lacroix. Mén. 74-89

V8 66 impec. repr. moto. Garage 16 r. de la Justice, 20e.

VOITURE sport BMW 8 CV occ. except. 290.000. LEGRIS 2 r. Miromesnil. ANJ. 29-73

BUGATTI 3 lit. 8 cyl. joli cabriolet décapotable 4-6 places, état impec. 6 roues, 15 litres aux 100 garantis, 132 chrono, très belle ligne, aff. conf. Ecr. MICHEL, 24, av. Gambetta, Arcachon (Gir.).

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

DIVERS

SIDE Précision all. commerc. Mar 45r. J. Lacroix-20e Mén. 63-30

MAGNET. dynam. Lucas Boch France MAR 45r. J. Lacroix-20e

CANOT Dinghy pneumat. 2 pl. mat. voile sac 9000. Mén. 63-30

WOLKSWAGEN moteurs et piéc. dét. 30 b. r. Gare Châtillon s. Bagneux (S.). Alé. 11-21

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

V. ou éch. side Bernardet tour. Concierge 7 r. des Eaux-16e

VELO homme Radior neuf et Motobécane état neuf. Prix bas LAC 12 r. de Cléry, 2e.

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

TELEPHONE : installation intercommunication, directe, privée et mixte, automatique possibilité 5 lignes réseau et 12 intérieur. Prix très intéressant. Visible DENIS, 12, r. de Cléry, 2e.

Pn. 26x3,50 t. sad Méral. Rep. pied, sacoche. ODE. 35-99.

REUIL (Ets) 82 r. des Ternes ETO. 15-53. Seul spécialiste pour tous équipements et access. motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, serre-têtes, gants, manchettes de guidon, vestes, sacoches, tan-sad, poignées tournantes, dessus de selles caoutchouc, accus, sélect pare-brise, etc...

CINE prise vues Zeiss Ikon film stand. 3 chargeurs 25 m. autom. ou à manivelle. Visible DENIS, 12 r. de Cléry.

V. DKW voit. spt. 2 pl. car. sp. et moto 198 cc, 1 scooter Harley propulseur dé canoé Waterwitch, FAVRIOU, 236, av. de Bry, Le Perreux (S.).

INDIAN 1200 CAV 500 GDA piéc. orig. embiel. pistons, axes, segments, soupapes, guides, joints culas. pignons, bte, disques embray. châssis, side, sacoches d'orig. neuves, moteurs 1200 complets. TAURY, 50, r. Oct. Mirbeau, 17e.

LES TABLEAUX MURAUX de MOTO-REVUE disponibles :

Terrot 125 : 500 frs
Solex : 350 frs

DARMONT aéro luxe 3 roues pneu nfs 3 vit. mar. AR. parf. état. PRUAL, 52, r. de Nanterre, Asnières. Vis. Garage Pont Bineau, Courbevoie.

FONDS DE COMMERCE

A V. atelier rép. motos 800000 20 r. Taylor-10e. Bot. 19-67.

EMPLOIS

ON DEM. 1 ouvrier connaissant bien la fabrication de cycles pour remettre en marche une usine. Sérieuses réf. DEPREZ, 187 r. Armand Sylvestre, Courbevoie, Déf. 07-01.

PISTONS MAHLE montés en série par les constructeurs B.M.W., D.K.W., N.S.U., Zundapp, etc.
A. CHARDONNET, 16 ter, r. Et-Marcel, PANTIN. NOR. 99-40

POUR VOS VACANCES : Grand choix de motos à vendre toutes marques aux plus bas prix. Une visite s'impose à :
TRANSACT'MOTOS - 104, rue Harco - PARIS-20e - MEN. 99-86

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marçadet, PARIS-18e — MON. 60-60

Toutes Marques Françaises et Etrangères

SPECIALISTE B.M.W.

Seul l'agent le plus qualifié

marcel perrin

PEUT VOUS LIVRER DE SUITE

PONEY MOTOBECANE — 125 GNOME et RHONE R3

100 MONET-GOYON — 125 MONET-GOYON JONGHI

SCOOTER BERNARDET — E. HUIN moteur A.M.C.

100 TERROT ET TOUS LES SIDES

ET TRES RAPIDEMENT

MOTOBECANE D 45 B. — TERROT ETPC,

175 MOTOBECANE — 125 et 150 AUTOMOTO

POUR TOUS VOS BESOINS, CONSULTEZ-LE

50, av. Edouard-Vaillant, 50

BOULOGNE - BILLANCOURT

Tél. : MOL. 29-62

Métro Porte de St-Cloud

HARLEY-DAVIDSON

Agence officielle

22, RUE DE PICPUS — PARIS (12e)

TRANSFERE

14, BOULEVARD SOULT — PARIS (12e)

B.M.W.

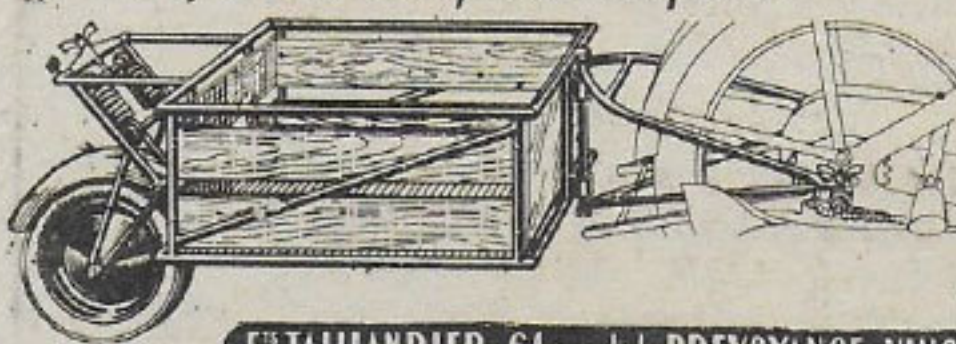
Pièces d'origine

ZUNDAPP

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

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

La remorque monoroue pour motocyclette



**FULGUR
M100**

va vite

50 Kg à 80 Km.h

100 Kg à 60 Km.h

1^{er} TAILLIANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE



ELECTRO-VULCANISATION

SPECIALISTE DU RECHAPAGE MOTO
CUISSON EN 1 SEULE OPERATION
SCULPTURES ET PRESENTATION IMPECCABLES
GARANTIE FORMELLE
CONTRE TOUT RISQUE DE DECOLLEMENT OU
d'USURE PREMATUREE

Réparations - Réchapages toutes dimensions moto,
auto et poids lourds - Soudures de tringles - Achat
de carcasses - Expéditions en province.

CONDITIONS AUX MOTORISTES ET VULCANISATEURS
ELECTRO-VULCANISATION - 16 Cité Dupont
(50 rue St-Maur) - PARIS-11e - Tél. : ROQ. 00-43

CYCLES et MOTOCYCLES DEPREZ

187, rue Armand-Sylvestre — COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 — 07-02

Agence et station service VELOSOLEX. Dépositaire
de Motos, VéloMOTEURS des marques Motobécane,
Monet-Goyon, Peugeot, Gnome-Rhône. Sides Buffler
Réparations de toutes marques, et pièces détachées

SILENCIEUX WILMAN

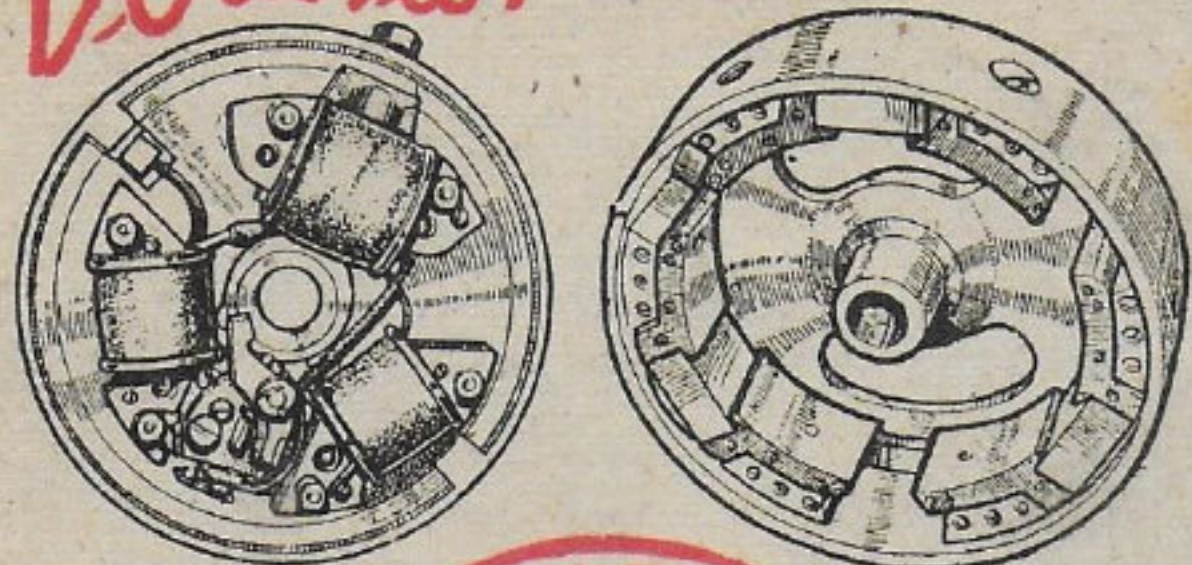
1^{er} Prix au dernier Concours du T.C.F.



Modèle à passage libre des gaz — Silence parfait sur
quatre temps — Même puissance qu'à échappement libre

3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

Volants Magnétiques



ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation — Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles
21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

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

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

Pour le travail,

Pour le tourisme,

Pour le Sport,

une MOTO, un VELOMOTEUR

S'ACHETENT A

St-PAUL-MOTOS

1, RUE DE RIVOLI — PARIS-4^e

agent des grandes marques

TERROT - MOTOCONFORT - MONET-GOYON
GNOME-RHONE - TRIUMPH, etc...

Agent Général pour PARIS des Sidecars BUFFLER

REPARATIONS PAR MECANICIENS SPECIALISTES

BONNES OCCASIONS : ARIEL - NORTON
B.S.A. - TRIUMPH - B.M.W. - ZUNDAPP - etc...

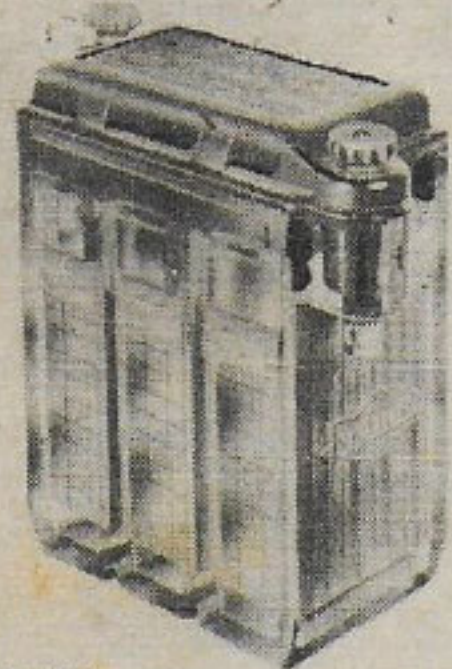
MOTOS NORTON ET B.S.A. A 125.000 fr.

OUVERT tous les jours et le Dimanche matin

Métro St-PAUL

Tél. : ARC. 71-46

Quelle que soit la marque de votre moto

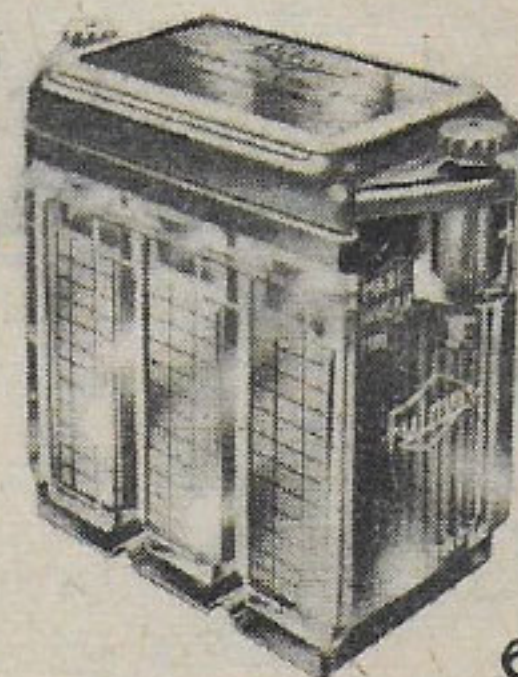


6V.14AH

6V.7AH



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



6V.24AH



6V.7AH

Fulmen-moto.