39° ANNEE. — 2 JUIN 1951. — Nº 1035.

Single Motor Manager 1988 | Manager

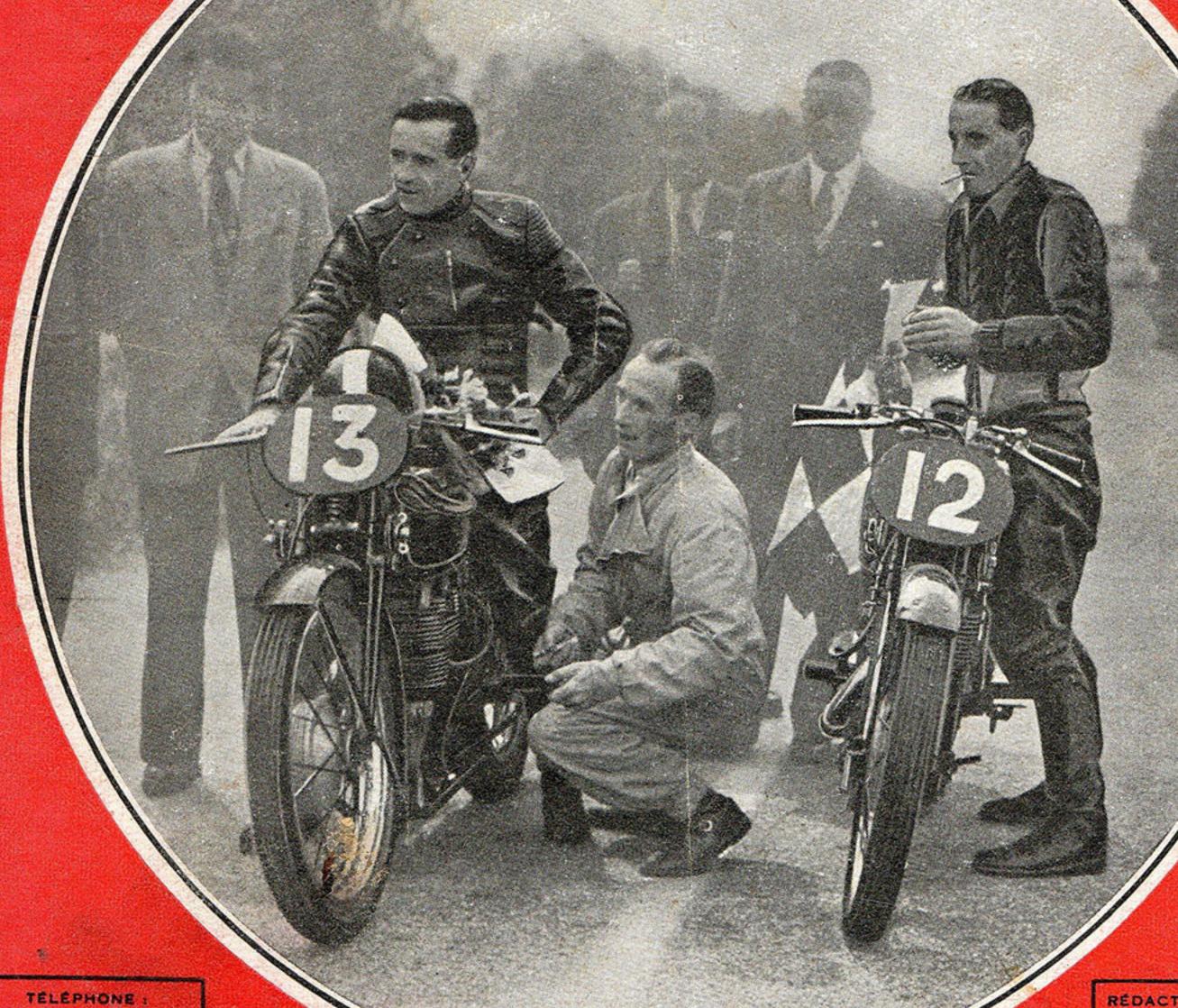
HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

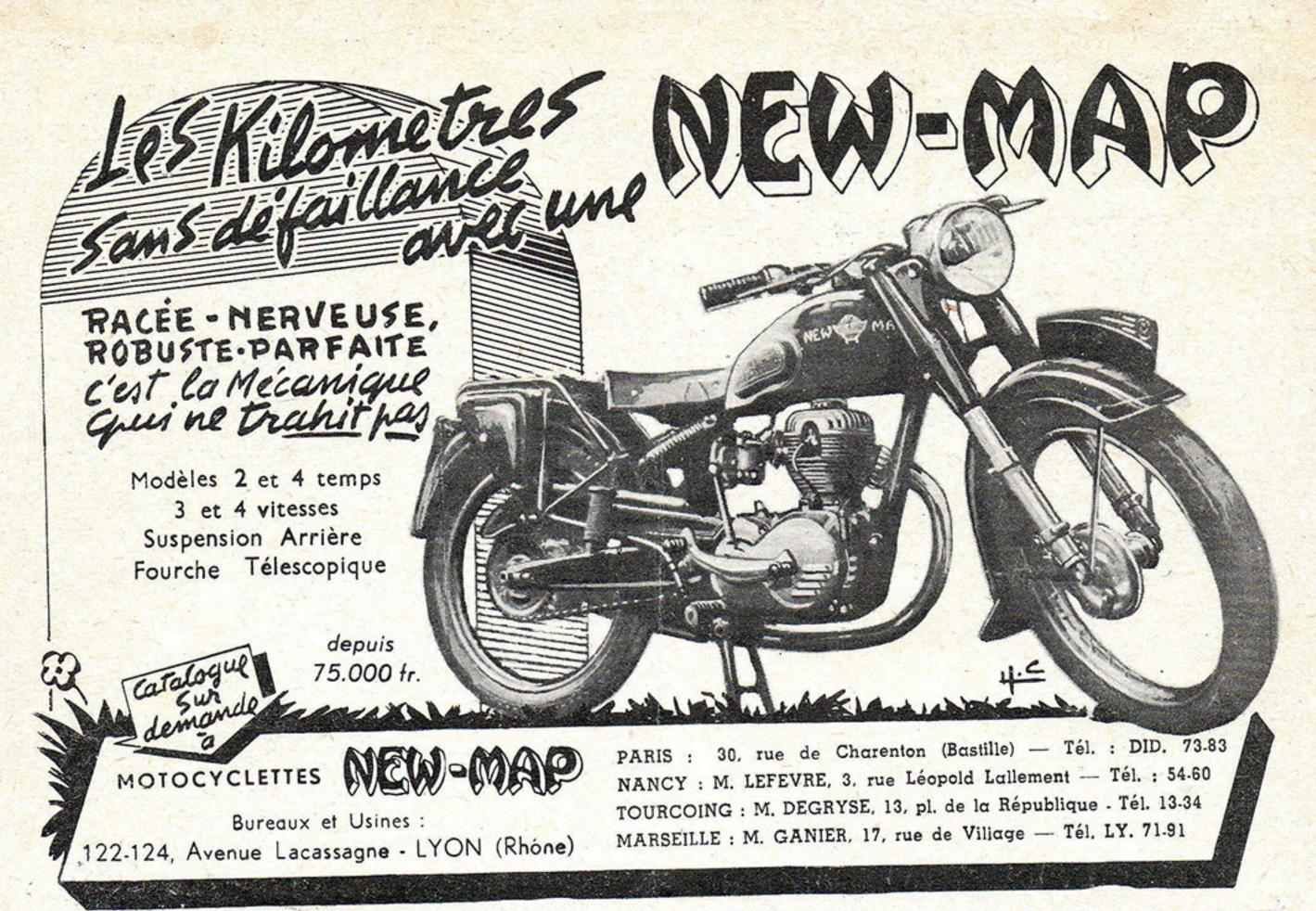
MACHINES DE COURSE ALLEMANDES



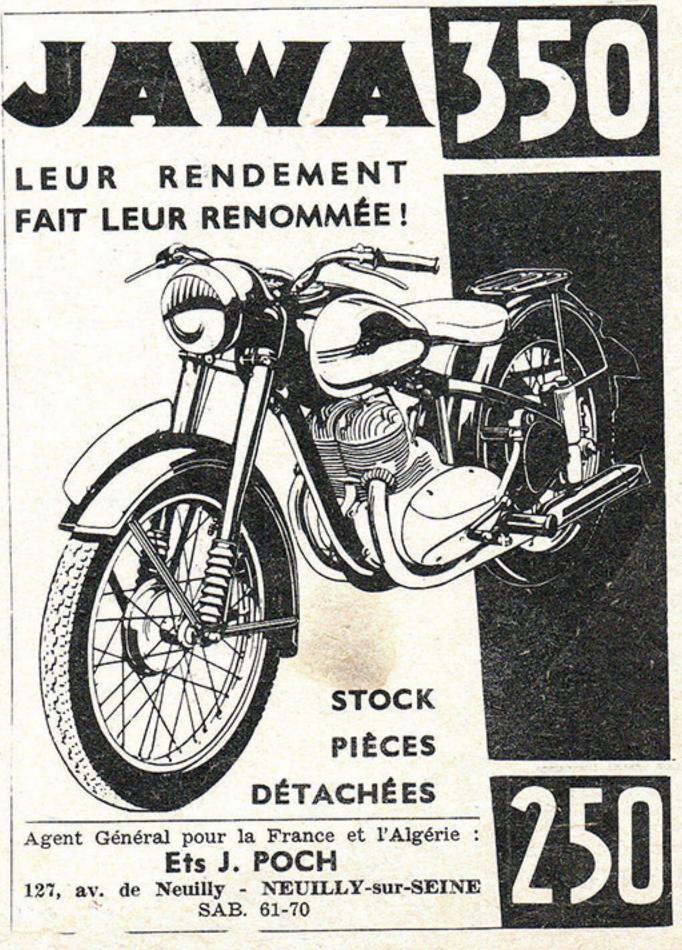
GUTENB. 73-32 4 LIGNES GROUPEES C. C. POSTAL; 297-37 RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ

12, RUE DE CLERY
PARIS (2°)

Hug et Cherrier respectivement premier et second en 350 cmc. au Circuit de vitesse d'Orléans.







Motocyclistes...

...DANS VOTRE INTERET :

demandez à voir

L'ATELIER DE REPARATIONS

de votre vendeur avant de passer votre commande

A. DUBOIS

Recordman du Bol d'Or . Catégorie 175 cmc. Ex-chef du service réparation MONET-GOYON 58, rue Aristide-Briand - LEVALLOIS-PERRET

vous livrera immédiatement votre

RSA ou votre \$711:17:17

Et vous invite à visiter son installation qui vous donnera toute assurance pour GARANTIE et ENTRETIEN

VENTE A CREDIT

aux meilleures conditions pour la région parisienne.

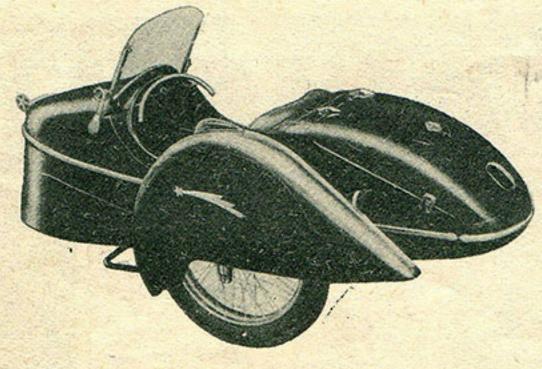
DUBOIS

58, r. Aristide-Briand LEVALLOIS - PERRET (Seine)

PER. 19-73 - Métro A. France

wotre Mobylette

Vous livre IMMEDIATEMENT MOTOBECANE



La Maison du Side-car Sans concurrence: MOTOS-DANTON

14, rue Danton, LEVALLOIS - Seine - PER. 19-11 Agent Général

Seine - Seine-et-Oise - Seine-et-Morne - Oise - Eure Eure-et-Loir - Loiret - Yonne - Aube - Marne - Aisne

des Sides-Cars SIMARD

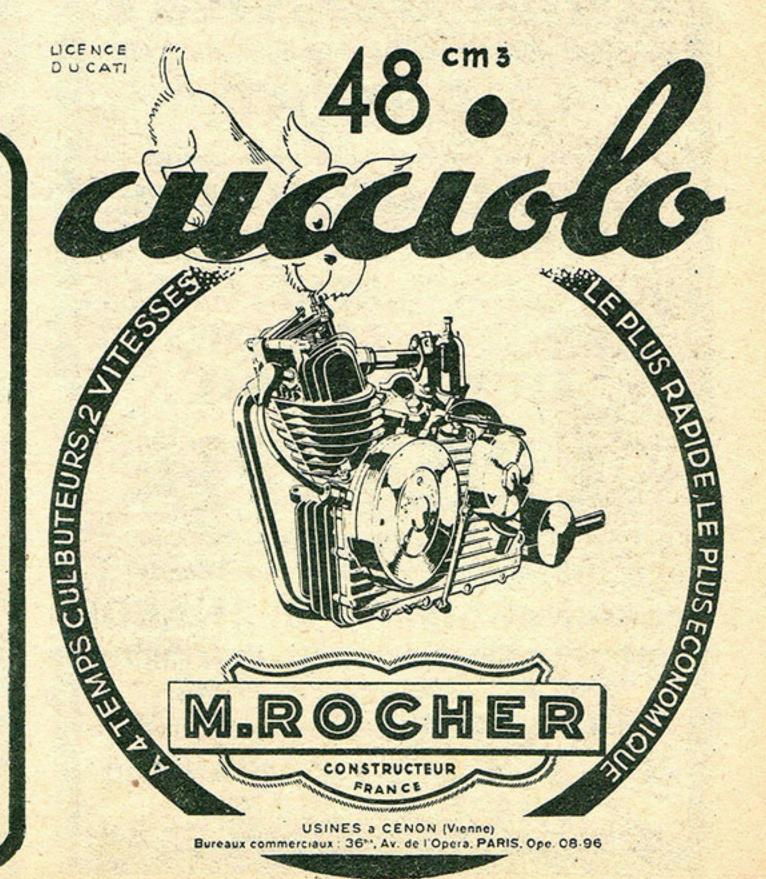
vous invite à venir voir les nouveaux modèles à suspension réglable pour MOTOS et VELOMOTEURS DISPONIBLES DE SUITE

CREDIT SUR DEMANDE Conditions aux Agents Demandez notre catalogue Spécialité de montage de Side-cars toutes marques

Spécialiste HARLEY-DAVIDSON type M.P.

PIECES DETACHEES

Agent MONET-GOYON — MAGNAT-DEBO



Voulez-vous...

...être SATISFAIT de

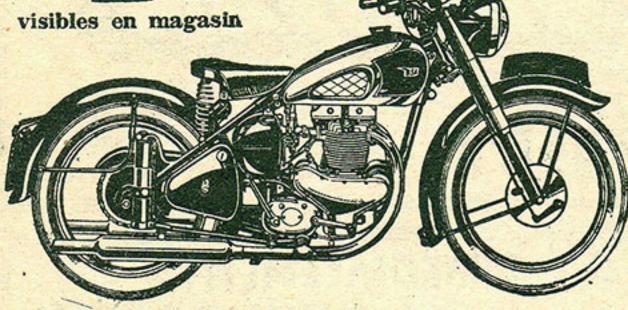
votre MACHINE et de son ENTRETIEN ?

Allez aux Etablissements

« BARRE-MOTOS »

123, AVENUE FOCH - SAINT-MAUR (Seine) et choisissez un des nombreux modèles

BSA ou Sunbeam



CADEAU A TOUT ACHETEUR CONDITIONS DE PAIEMENT

très intéressantes

Fermé le Mercredi

GRA. 09-66

René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente

à CREDIT

aux meilleures conditions pour la région parisienne

GNOME-RHONE-GUILLER
JONGHI - RENE GILLET
TERROT - AUTOMOTO
ALCYON - N.S.U.

TRUMPLA

La Meilleure Motocyclette du Monde !

Scooter et Sidecar BERNARDET

STOCK COMPLET DE PIECES DETACHEES
ACCESSOIRES — REPARATIONS

ATTENTION ? une seule adresse!

28 RUE ERNEST-RENAN PARIS (Seine)

Catalogue contre 50 fr. timb.

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

B. M. W.

Type R. 51-3

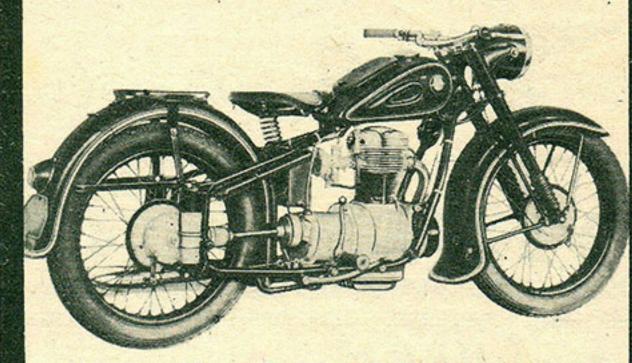
Sport, 2 cylindres, culbuteurs. Modèle 1951, 500 cmc. - PRIX 370.000 francs

Type R. 67

Sport, 2 cylindres, culbuteurs. Modèle 1951, 600 cmc. - PRIX 385.000 francs

Type R. 25

Monocylindre - culbuteurs - Modèle 1950-51 - 250 cmc. PRIX 230.000 francs



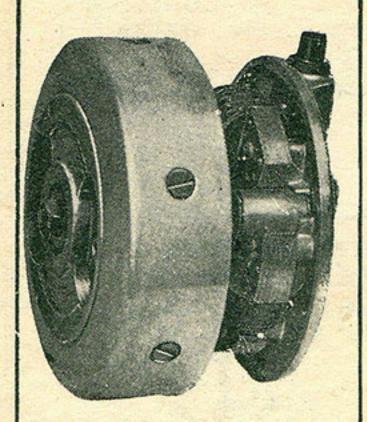
AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIERES à 300 mètres de la gare Tél. GRE. 17-93



MagnetoFrance



VOLANTS MAGNETIQUES

Type 18-2

pour moteurs 2 et 4 temps, 1 cylindre de 100 à 250 cmc.

Type 18-2 Industrie!

pour moteurs
2 temps 1 ou 2
cylindres de 100
à 500 cmc.

Volant type 18-2

Usine - Siège Social :

93, Route d'Heyrieux, 93 — LYON (VII°)

Dépot : 42, Rue Brunel — PARIS (XVII°)

Qu'il s'agisse

du SCOOTER « GALLETTO » GUZZI d'une BONNE Moto FRANÇAISE GUILLER ou D.S. MALTERRE

d'un des excellents Vélomoteurs 2 temps JONGHI ou GNOME-RHONE LIVRABLES IMMEDIATEMENT

ou d'un des incomparables

modèles de la gamme



POUR ETRE LIVRE RAPIDEMENT,
POUR ETRE BIEN SERVI
LE MIEUX est de s'adresser aux

Ets BONNET

80, avenue du Gal Leclerc - BILLANCOURT CREDIT 12 MOIS Tél.: MOL 15-46

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES
ET ACCESSOIRES
POUR MOTOS
VELONOTEURS

LIONEL DEKTEREFF&CE
88, AV. DES TERNES. PARIS. 17°

Notreter (NY 153 est envoyé sur demonde à MM les Agents et Revendeurs



28, rue Davoust 43, av. Ed-Vaillant - PANTIN -

A. CHARRIER

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

Champion de France Vitesse 1936

TOUTES LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES EN MAGASIN

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

Station-Service

B.S.A. SUNBEAM JAWA

Mobylette

Toutes les machines livrées sont traitées au REDEX

LIVRABLE MOBYLETTE DE SUITE

VENTE — REPRISE — ECHANGE

CREDIT

Réponse contre timbre

Station Service Mobylette

LIVRAISON IMMEDIATE MOTOBECANE

43, avenue Edouard Vaillant - PANTIN (Seine) — Tél.: NOR. 44-26

Métro Hoche ou Porte de la Villette

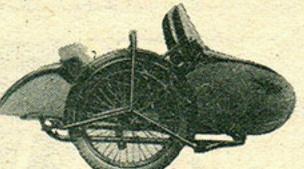
CREDIT

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

Le casque GENO

Modèle Sport à bourrelet

A calotte métal léger à haute résistance IMPERFORABLE **AUX CHOCS**

Prix imposé: 3.200 fr.

Vente en gros:

6, Faubourg Saint-Honoré

ANJ. 12-38

HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle: 14, bd Soult - PARIS-12°

DOR. 49-42 - Stock pièces détachées -

Standard Echange Complet REALESAGES -- EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932 VENTE — ECHANGE — REPARATIONS

Représentant de toutes marques Françaises et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)

GAITE-MOTOS-MONTPARNASSE

11; Avenue de la Porte de la Plaine -- PARIS (15º) Métro : Porte de Versailles Tél. : LEC. 80-62

B.S.A. 125 - D.1 - D.1 GL

B.S.A. 250 C.10 - C.11 - C.11 GL

B.S.A. 350 B.31

4, impasse de la Gaité, 4 Tél. : DANton 55-43

Ouvert de 9 h. à 20 h. 30 sans interruption Fermé le Dimanche

~~~~~~~

GREDIT

B.S.A. 500

Twin A.7 et B.33

Demandez-nous la liste des machines neuves et d'occasion disponibles. Contre 50 Frs

Golden Flash - Twin

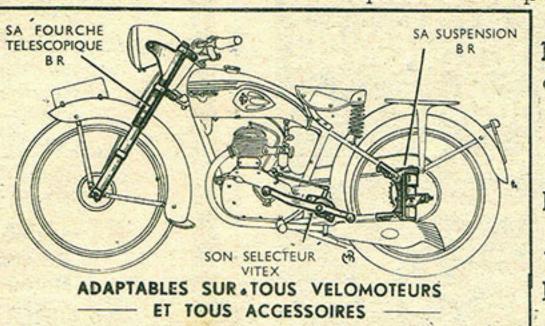
CONDITIONS UNIQUES D'ECHANGE ET DE REPRISE

## SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER'

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

AGENCES DIRECTES:

MOTOBECANE
GNOME-RHONE
KCELLER-ESCOFFIER-F.N.
JONGHI-GUILLER-M.R.
EXCELSIOR—NORTON
et la fameuse MOBYLETTE
Pièces détachées, anciens
et nouveaux modèles
ADAPTABLES
SUR TOUTES MARQUES



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

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16° - AUT. 18-42

### Circuit du Sud-Ouest

ers ex-æquo (cat. 175 cmc.)

# Marcel PAHIN GEORGES

sur 175 cmc. AUTOMOTO
Bloc A.M.C.

Pneus DUNLOP Volant SAFI Chaîne YELLOW

Bougie EYQUEM
Moyeux IDEAL
Tubes OTOM

Carburateur AMAC
Accumulateurs BAROCLEM

# AUTOMOTO

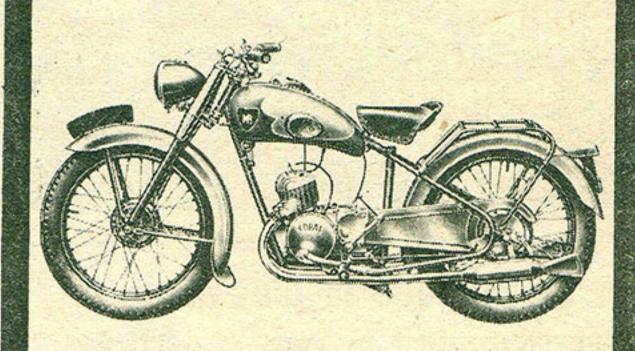
61 avenue de Rochetaillée, 61 - St-ETIENNE

Magasin d'expos. à Paris : 62, av. Gde-Armée

# VELOMOTEURS

Vainqueurs 6 années consécutives

DU BOL D'OR



### Bloc-Moteur YDRAL

Type Y 4 - 125 cmc. - 4 vit. - Sélecteur au pied Même modèle en Super-Confort - Pneus 550x85 TANDEM BLOC-MOTEUR SACHS 98 cmc. 2 vit. - point mort - débrayage CYCLOMOTEUR

Moteur VAP 4 - 48 cmc. 2 temps - Débrayage

MANDILLE et ROUX (Constructeurs)
30 bis, rue des Prairies — PARIS-20°
Tél.: ROQ. 69-68

M.R. LA MARQUE DEQUALITÉ

UN SIDECAR DE GRANDE CLASSE

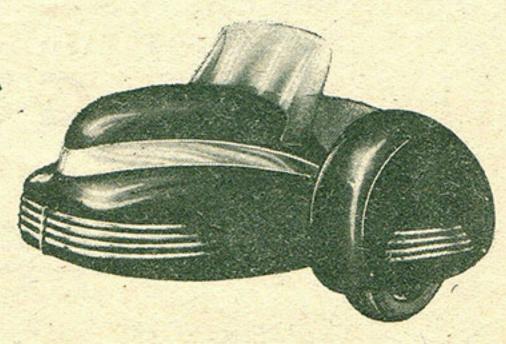
### Le "Hurricane 67" de BUFFLIER

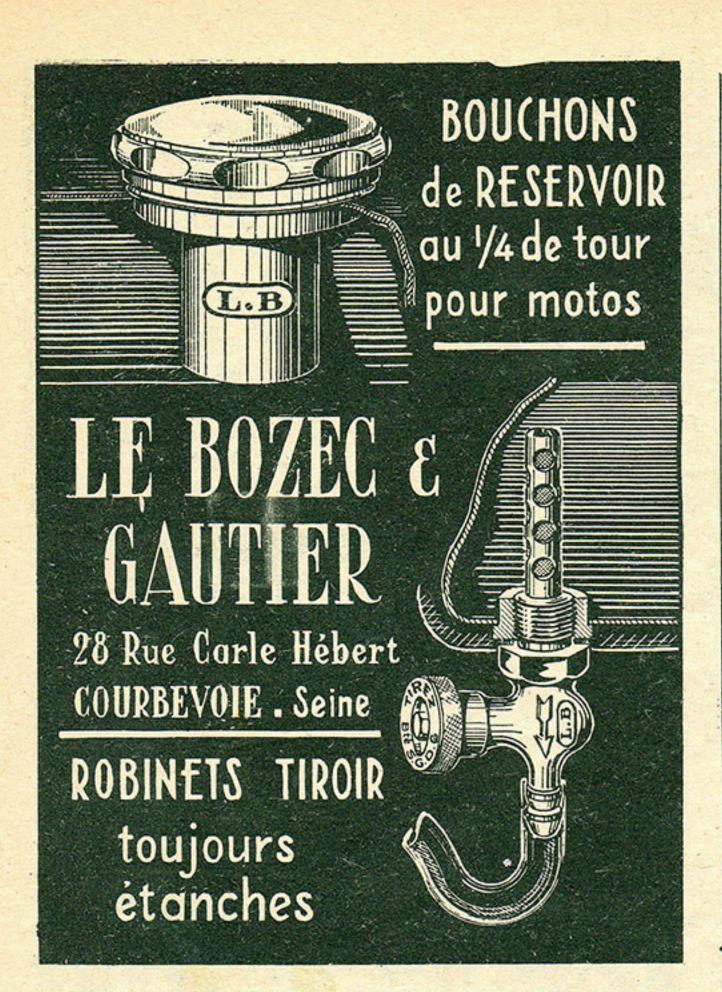
Modèle déposé

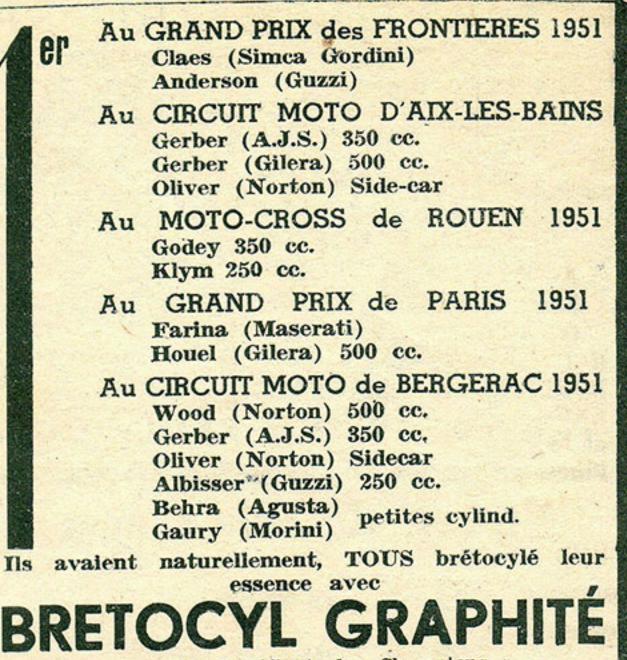
Une ligne merveilleuse — Une sécurité absolue
Châssis renforcé à double essieu
Un confort vraiment remarquable
Carrosserie Super-Luxe prévue en 1 pl. 1/2 côte-à-côte

Documentation gratuite

Anc. Ets BUFFLIER (STARC) 31 Cours E. Zola à VILLEURBANNE





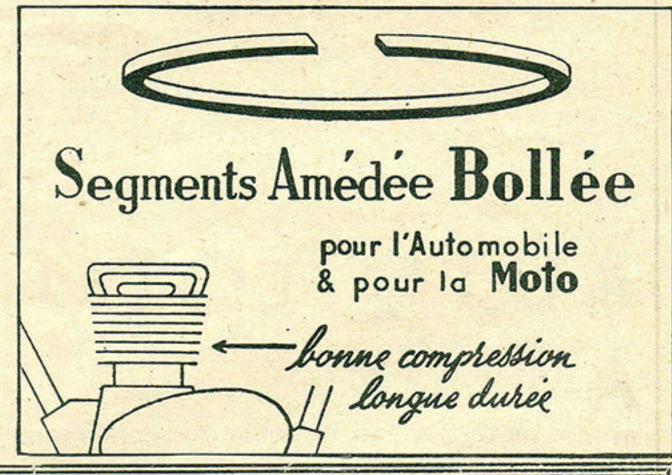


« Le Superlubrifiant des Champions » Plus d'accrochages de pistons Plus de calamine Plus de perles aux bougies

Graissage parfait des hauts de cylindres Protection totale des soupapes

En vente dans tous les Gar. Sta-Ser. Mot. où vous trouverez notre coffret de 15 flacons-dose correspondant à 150 litres d'essence pour le prix de 750 francs, BRET-OIL - Issy-les-Moul? - MIC. 18-30 (lignes gr.)





APRES LEURS SUCCES DANS LE

Circuit de Haute-Normandie 1951

# Les motos GUILLER A. M. C

PNEUS DUNLOP - VOLANT MAGNETIQUE SAFI

triomphent dans le

# Circuit Motocycliste du Sud-Ouest

13 Mai 1951 — 3 étapes — 1.344 kilomètres

CATEGORIE 175 cmc. 1ers ex-æquo Valeyre - Bonnin GUILLER FRERES, CONSTRUCTEURS - FONTENAY-LE-COMTE - (VENDEE)



HEBDOMADAIRE TOUS LES SAMEDIS

Moto PSYVIS

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

### Le Numéro : 25 francs

ABONNEMENTS 24 N°s 540 fr. 780 fr. 50 N°s 1.050 fr. 1.500 fr.

L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (Nos du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des Nos de série. Verser à un bureau de poste au compte postal (vire-

ment pour les titulaires de comptes) :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2e.

Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le no de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le

chèque bancaire.

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

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2°)

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

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

# PRES DE 5 MILLIONS DE TONNES DE PETROLE EN 1950

La compagnie française de raffinage a traité, en 1950, 4.707.998 tonnes de pétrole, alors qu'en 1949 la quantité de pétrole traitée ne s'était élevée qu'à 3.876.617.

### ♦ NOUVELLES PRESENTATIONS

Dans l'avenir les C.11 B.S.A. auront leur réservoir fini dans les teintes bleu et beige, alors qu'actuellement elles sont bleu et chrome. La même mesure sera appliquée aux modèles des séries B et M quand sortiront les prochaines gammes de production.

### ♦ TUNNEL SOUS LE MONT-BLANC

C'est par un communiqué très laconique que l'on a appris que le Conseil des Ministres vient d'approuver le projet portant création du tunnel du Mont Blanc, en accord avec les autorités italiennes.

L'intérêt de ce projet est incontestable et il a été jusqu'ici retardé par les événements politiques ; la durée des travaux serait de l'ordre de trois ans ; encore faudrait-il que la date de mise en chantier soit fixée.

### BILAN DU SALON DE FRANCFORT

Un mois après la fermeture de la Foire de Francfort a été établi le bilan du premier salon allemand de l'aprèsguerre.

On y a dénombré 600.000 visiteurs dont 40.000 étrangers en provenance de 20 pays européens et 25 pays d'outre-mer.

Les 537 exposants, dont 36 étrangers appartenant à 8 pays, ont présenté 553 véhicules et 162 remorques et en sus : les équipements et pièces de rechange.

Pour les motocyclettes : près de 100.000 véhicules ont été inscrits sur les carnets de commandes, soit 4 milliards de francs dont 2 milliards livrables à l'étranger.

Les essais qu'ont effectués les clients pour se rendre compte eux-mêmes de la qualité des engins se chiffrent par le kilométrage de 120.000 kms-

# LA PITIE DES ROUTES DE FRANCE

L ne nous appartient pas de juger l'activité de nos hommes politiques dans d'autres domaines. Ont-ils accompli une œuvre utile ? Ont-ils rencontré des difficultés presque insurmontables ? Ont-ils été plus intéressés à leurs avantages particuliers qu'à ceux du pays ? Tout cela n'est pas de notre ressort.

Mais il faut bien admettre que la route a été sacrifiée et que l'admirable patrimoine routier a été délibérément sacrifié. Toujours cette archaïque conception qu'user d'un véhicule motorisé depuis le cyclomoteur jusqu'au gros camion est un signe de richesse et c'est pour les uns et les autres l'obligation d'être soumis à quelques tours supplémentaires de la presse à « phynances » du roi Ubu. C'est un peu de notre faute puisque nous n'avons pas su nous grouper et nous défendre. Et que nous réserve un budget voté à la hâte par des parlementaires qui n'ont que la hâte d'aller plastronner devant leurs électeurs.

En tous cas, faute de crédits suffisants et qui ne représentent qu'une infime partie des sacrifices qui nous ont été imposés, la route française, loin de s'améliorer, se dégrade constamment. On se contente de maquiller à coups de bitume et de gravillons, mais ce sont les fondations qui s'affaissent et nos routes ne sont plus que des vieilles femmes outrageusement fardées. Nos directions le sentent bien et nous éprouvons des réactions dont les causes semblent inexplicables. Et c'est pourquoi, sans raison apparente, tant de voitures et même de motos, malgré la précision de leur direction, vont caresser les arbres ou culbuter dans les fossés. Gardons-nous d'incriminer les services des Ponts et Chaussées qui fournissent un effort considérable, malgré les crédits vraiment insignifiants qui leur sont alloués. Mais il est un fait, c'est que la route devient de plus en plus dangereuse.

Et que dire de ces goulets qui créent des embouteillages et ralentissent une circulation qui devrait s'écouler normalement ? Mais des déviations coûtent cher et on en réalise deux alors qu'il en faudrait des centaines.

Les routes actuelles, même sur les grands itinéraires, sont trop étroites. Là encore, il faudrait de l'argent.

Nous payons tout de même assez cher pour pouvoir rouler en sécurité.

### ♦ LE SALON ANGLAIS

Pour le Salon anglais de la motocyclette, qui se tiendra à Earls Court du 10 au 17 novembre 1951, tous les emplacements disponibles ont déjà été retenus par 150 firmes.

## ♦ PERMIS DE CONDUIRE

Le personnel de l'U.N.A.T., constitué par 113 examinateurs, a fait subir à 733.370 personnes l'examen pour l'obtention du permis de conduire. Parmi le nombre de ces examens, 80.721 ont porté sur les motocyclettes.

### ♦ EMPRUNT POUR LA MODERNISATION DU RESEAU

M. Georges Mathieu, vicede l'Association président Technique de la Route, a prononcé récemment une conférence ayant pour thème « La route française, naguère la meilleure, se meurt ». D'après M. Mathieu, le réseau routier français en état de viabilité serait de l'ordre de 652.000 kms, soit 16 fois le tour de la terre, représentent une valeur de 4.500 milliards. Or le budget dépensé en 1950 pour ce réseau a été de 63 milliards, dont 1,7 pour l'équipement, le reste étant dévolu à l'entretien. Or le 1,7 milliard d'équipement représente 4/10.000 du capital investi, ce qui a fait dire au conférencier : « Qui n'aper-coit la décevante insuffisance de ces chiffres dont l'anémie est une gageure, pour ne pas dire une dérision ». Les dépenses d'entretien représentent 60 % du montant des crédits d'avant guerre, alors que la circulation a triplé, c'est-à-dire qu'ils sont cinq fois trop faibles ; les dépenses d'équipement sont le sixième des crédits d'avant guerre, ils sont donc 20 fois trop faibles.

M. Mathieu a estimé à 140 milliards la dépense annuelle indispensable, somme que le budget s'avère incapable à fournir; aussi, M. Mathieu a proposé: « d'affecter chaque année une part importante des ressources constituées par les taxes sur les carburants et les véhicules au service de l'intérêt et de l'amortissement d'un vaste emprunt national consacré à la modernisation du réseau ».



Les chefs de la police d'Allemagne Occidentale s'intéressent à la production 1951 des Etablissements Harley-Davidson.

### ♦ UNE NOUVELLE 350 2 TEMPS CSEPEL

La firme hongroise, qui depuis la guerre ne construisait que des 100 et 125 2 temps à simple piston, présente maintenant une 350 à double piston qui développe 10 CV à 4.500 t.-m. Bloc-moteur 4 vitesses. Transmission à cardan, commande de la roue arrière par vis sans fin. Cadre double berceau, suspension arrière, La vitesse maximum est donnée pour 110 kmh.

### ♦ NAISSANCE

Madame et Monsieur Paul Lisita, les sympathiques Directeurs de St-Paul Motos, ont la joie de vous faire part de la naissance de leur petite Martine.

« Moto-Revue » leur adresse tous ses bons vœux et ses meilleurs compliments.



# ◆ LES IMPORTATIONS ET . EXPORTATIONS FRANÇAISES DE MOTOCYCLETTES

Les exportations de l'industrie automobile française ont atteint en 1950 55 milliards de francs; dans ce chiffre les exportations de motocyclettes s'élèvent à 484.859.000 francs, prix de 6.089 machines achetées par l'Argentine (478), l'Algérie (1.443), l'AOF (503), la Belgique (81), l'Indochine (1.320), Madagascar (80), le Maroc (621), la Suède (121), la Tunisie (391) et autres pays (1.051). Ces chiffres sont en augmentation sur les années précédentes, puisque la France avait exporté en 1938 : 2.609 motocyclettes (8.853.000 fr.), 1948 : 3.650 motocyclettes (190.442.000 fr.), 1949 : 5.421 motocyclettes (371.879.000 fr.).

Les importations supérieures du tiers se chiffrent pour l'année 1950 par 8.058 motocyclettes d'une valeur de 613.897.000 fr. Ces machines viennent d'Algérie (16), d'Allemagne (680), d'Autriche (2.065), de Belgique (249), de Grande-Bretagne (1937), de Tchécoslovaquie (922), d'Italie (1.819) et des autres pays (370). En 1938, 140 machines valant 1.407.000 francs avaient été importées, en 1948, 643 valant 40.546.000 francs, en 1949, 986 machines valant 91.425.000 francs.

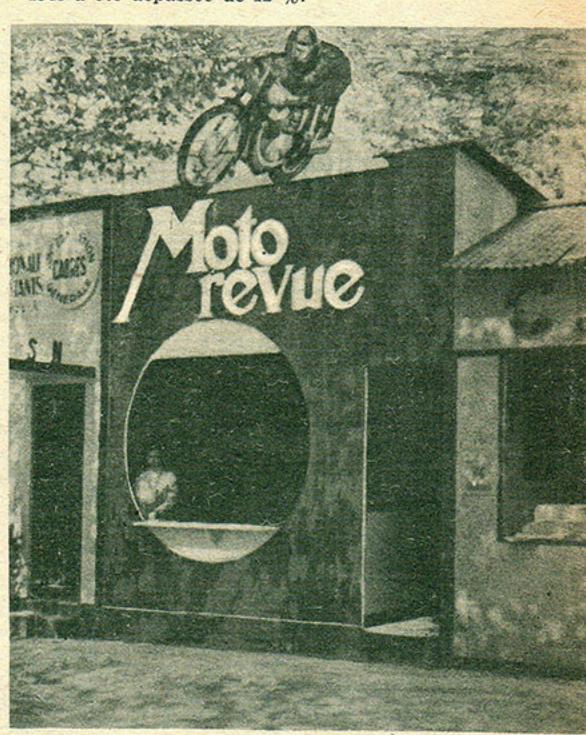
### **EXPORTATIONS ANGLAISES**

Durant le premier trimestre 1951, les constructeurs britanniques ont exporté des motocyclettes pour une valeur de 6,4 millions de livres sterling, ce qui signifie une notable augmentation sur le chiffre de la même période de 1950. Le meilleur client est l'Australie, suivie des Etats-Unis, du Canada, de la Nouvelle Zélande et de la Suisse. 25 % des machines cons-

Les Etablissements B.S.A. fêtent la sortie de la 50.000° 125 cmc. Bantam. truites par Triumph, de Coventry, ont été acquises par les Etats-Unis ; le marché intérieur absorbe le même pourcentage.

### ♦ ENCORE UN RECORD BATTU

C'est celui de la consommation mondiale d'huile minérale. D'après une communication de la Standard Oil Co, en 1950, pour la première fois dans l'histoire, la consommation d'huile a atteint le chiffre de 1,5 million de tonnes par jour, et ceci sans compter les pays sous influence soviétique. La consommation de l'année 1949 a été dépassée de 12 %.



Le stand « Moto-Revue » que nos nombreux amis ont pu voir à la Foire de Paris.

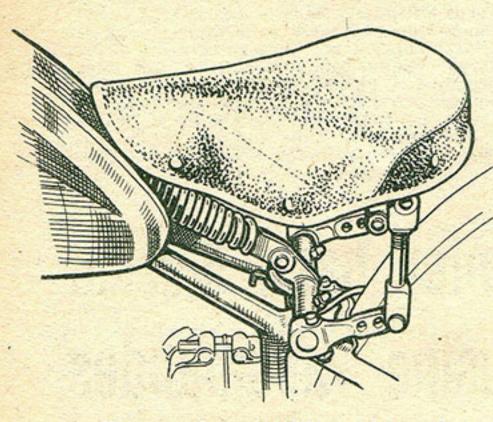
### ♦ UNE NOUVELLE INDIAN

La nouvelle Indian « Papoose » est une moto d'un tout nouveau type dérivant de la « Welbike », machine pliable des parachutistes. Le guidon, la selle, la colonne de direction sont placés de telle sorte que l'on peut les replier afin que la machine puisse être rangée dans une place de 140 cms de long, 50 de haut et 30 de large. Le poids total est de 50 kgs., ce qui permet le portage par-dessus un obstacle. Le mo-teur de 98 cmc. développe 2,5 CV et peut atteindre 50 kmh. Les roues sont des  $12 \frac{1}{2} \times 2 \frac{1}{4}$ . La moto possède un kick, mais pas de boîte de vitesses. La com-mande d'embrayage est liée au reposepied droit : quand le pied décolle du re-pose-pied, le moteur est débrayé ; cette commande est doublée d'une commande manuelle pour la route. Graissage par mélange. Allumage par volant magnétique.

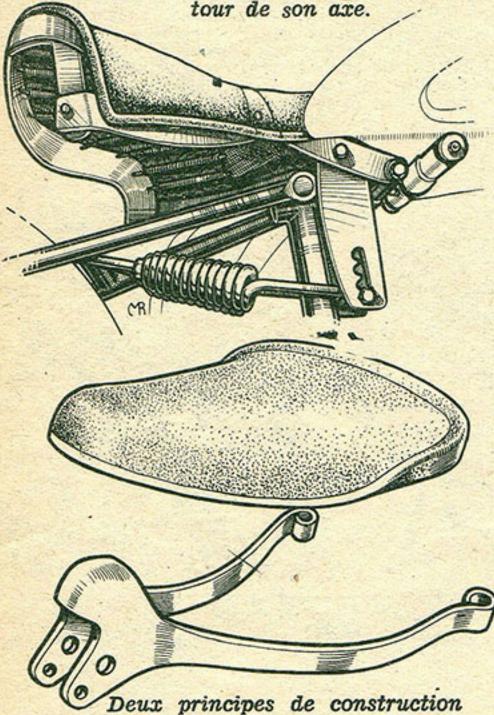


LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE

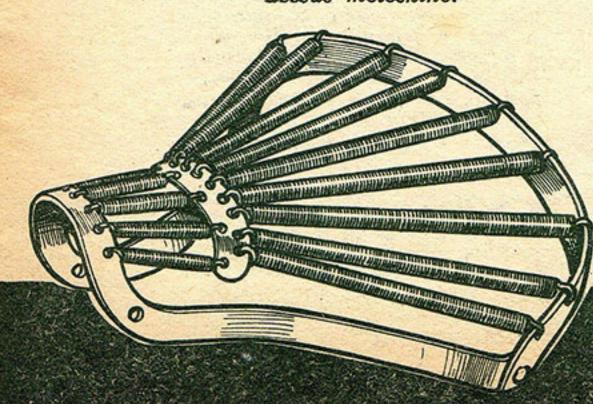
# LE CONFORT



Deux selles réglables suivant le poids du pilote. Alors que celle du haut demeure toujours horizontale, celle du bas pivote au-



Deux principes de construction en haut : armature et dessus caoutchouc moulé ; en bas : selle ordinaire avec ressorts et dessus moleskine.



La selle est un accessoire important, puisque sur les machines non munies de suspension AR, elle assure seule, ou presque, le confort du conducteur.

Aussi il n'y a rien d'étonnant qu'elle ait fait l'objet de soins et d'études à travers le temps et nous allons faire un tour d'horizon sur les différents types qui ont été adoptés et expérimentés.

Au début de la motocyclette, la selle était évidemment dérivée de celle utilisée sur les bicyclettes et on se contenta de les renforcer pour leur donner plus d'assiette. Le cadre était rigide, tendu de cuir et les ressorts étaient en épingle.

Très vite, avec l'augmentation des poids, des vitesses et des puissances mises en jeu, la nécessité se fit sentir d'améliorer les conditions de confort de la selle et on utilisa alors la selle suspendue en trois points : articulation du bec et suspension de l'arrière par deux ressorts hélicoïdaux.

C'est cette formule qui s'est révélée la plus pratique et elle est généralement utilisée de nos jours.

Cependant, pour une bonne réalisation de cette selle, il est nécessaire d'observer plusieurs éléments qui sont importants.

L'articulation du bec ne doit présenter aucun jeu latéral, sinon le conducteur ne peut s'intégrer solidement à sa machine et il a constamment la sensation de flottement qui devient d'ailleurs réelle par les déplacements, même légers, du centre de gravité. Les ressorts doivent être judicieusement calculés et réglables, car ils ne peuvent convenir à des poids présentant de trop grandes différences. Beaucoup de constructeurs ont d'ailleurs adopte ce réglage.

La forme même de la selle est très importante, car il est nécessaire que le corps repose sur la plus grande surface possible. Plus le poids total sera réparti sur un plus grand nombre de centimètres carrés, moins il y aura échauffement local et fatigue.

C'est l'histoire du fakir sur sa planche de clous. Plus il y en a et plus le spectateur est émerveillé. Et pourtant c'est précisément le nombre de clous qui rend cet exercice inoffensif. Si le fakir pèse 70 kgs et s'appuie sur 1.000 clous, la pression sur chacun des clous est de 70 grs, ce qui est insuffisant pour entamer la peau, mais s'il y avait seulement 10 clous, soit 7 kgs par clou, la chair serait traversée.

Pour le dessus de selle, deux écoles se sont affrontées : le dessus rigide moulé, semi-rigide en cuir et souple en nappes de ressorts.

Cette dernière manière a été longtemps l'apanage de Terry, le grand spécialiste, mais il ne semble pas que sa vogue persiste.

Le dernier venu est le caoutchouc mousse.

Son gros intérêt réside dans la capacité totale d'absorption des vibrations. Il encaisse et amortit facilements les chocs et déplacements aussi bien verticaux que latéraux, mais sa déformation qui est limitée ne lui permet pas d'amortir les oscillations d'une certaine amplitude.

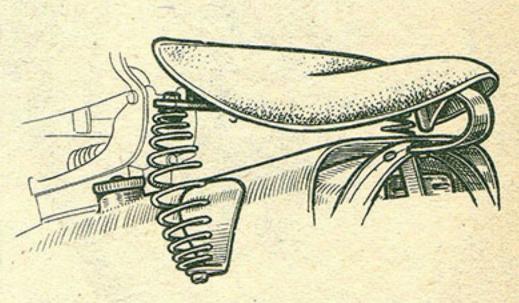
Il est bien à sa place sur une machine à suspension AR et, comme ce perfectionnement tend à être de plus en plus utilisé, nous le voyons se répandre peu à
peu avec persistance, surtout sur les scooters où il est difficile de trouver un troisième point convenable pour articuler une
selle.

Comme pour toutes choses, chaque formule a ses détracteurs et ses supporters, il est difficile de prendre position, car une bonne solution mal adaptée est inacceptable, alors qu'un pis-aller bien réalisé peut donner satisfaction.

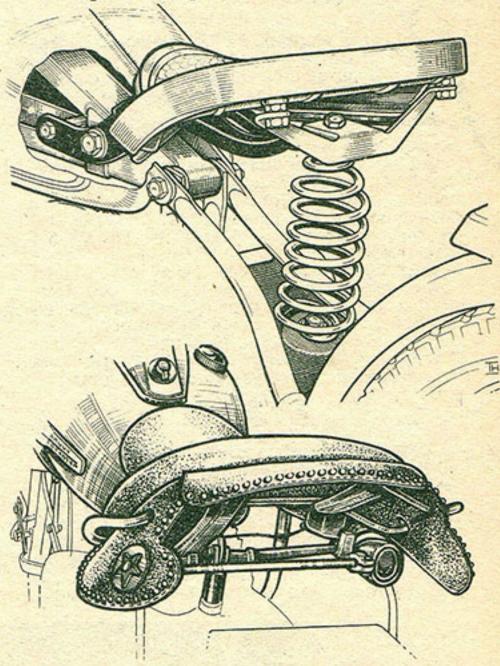
Nous ne parlerons pas du tan-sad aujourd'hui. Si le problème de la selle est délicat à bien solutionner, celui du siège AR est encore plus ardu et nous réserverons nos considérations pour un autre article.

CARMAN

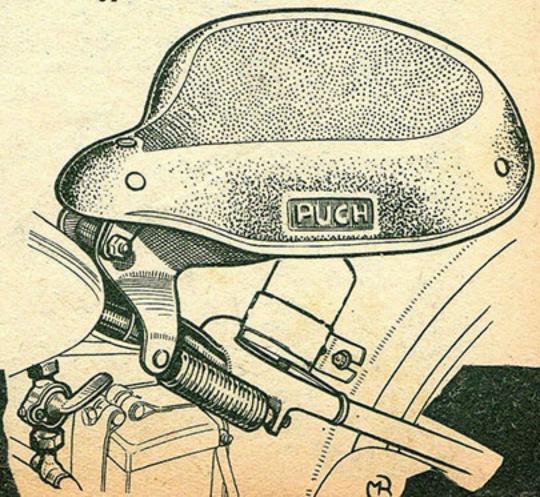
# DU PILOTE



En haut : selle genre américain, plaque en tôle emboutie, garnie caoutchouc et cuir. En bas : la nouvelle selle Zundapp, suspension par ressort unique.



En haut : la selle biplace Harley en tôle garnie s'enfonce verticalement dans un tube et possède des ressorts auxiliaires pour le passager. En bas : selle type en caoutchouc moulé.

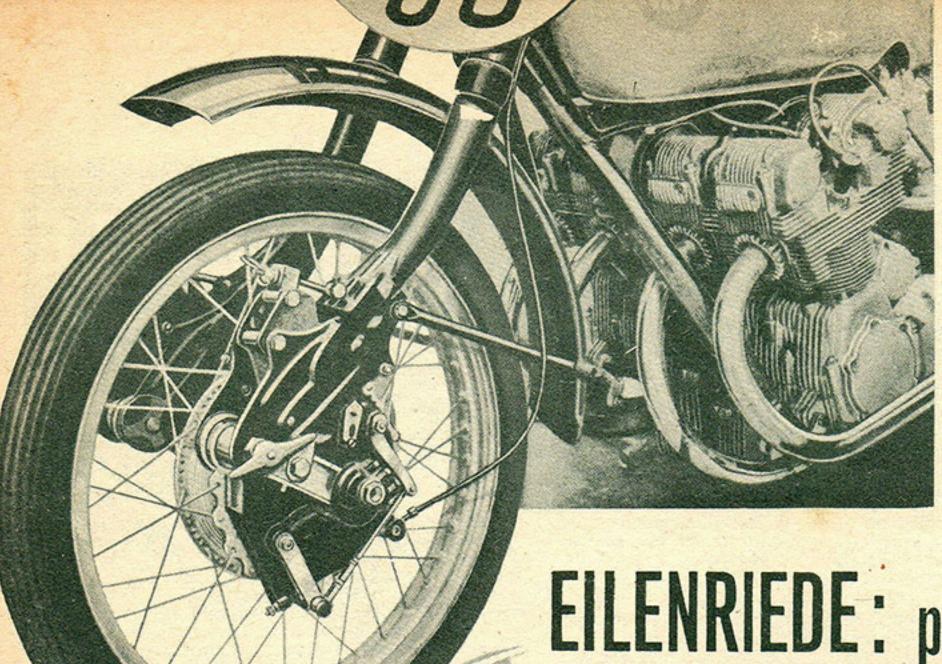


La fourche avant à balanciers

de la N.S.U. à suspension caoutchouc. Frein à 2 cames com-

mandées simultanément par 2 biellettes.

Le moteur est un vertical-twin à arbre à cames en tête unique commandé par une chaîne à rouleaux passant entre les deux cylindres. Dans le courant de la saison, Horex prévoit le remplacement de l'ACT unique par deux arbres. Le cadre, bien dessiné, comporte une fourche télescopique à l'avant et une suspension oscillante à l'arrière. La machine pèse actuellement 134 kgs, mais d'ici la fin de la saison, son poids tombera à 130 kgs, par le remplacement du carter de boîte actuel par un carter en électron, le chan-



EILENRIEDE: premier banc d'essai des machines d'usine allemandes

a course de Eilenriede, à Hanovre, a été le trot d'essai des nouvelles machines de courses allemandes préparées cet hiver. Ainsi que nous le disions par ailleurs, dans un article écrit avant l'ouverture de la saison allemande, c'est la nouvelle BMW qui est, pour l'instant, la plus avancée dans sa mise au point. NSU, toujours capable de réserver des surprises, a présenté sa nouvelle 500 à quatre cylindres. Horex et DKW ont mis en course respectivement leurs nouvelles twins 500 et 250. Dans cet article, nous présentons à nos lecteurs ces nouvelles réalisations d'usine et verrons en même temps quel a été le comportement de ces machines dans la course. De toutes façons, il apparaît clairement que ces machines ne sont pas encore au point.

### 8.71.7U

Dans cette course de Eilenriede, B.M.W. alignait son nouveau modèle à côté des modèles de l'année dernière, et a remporté les deux premières places en 500.

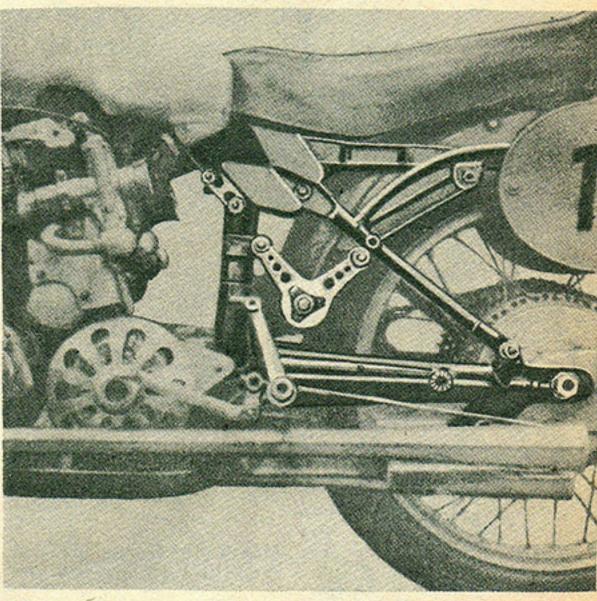
Zeller pilotait la machine qui lui donna le titre de champion d'Allemagne 1950. Le moteur qui donnait 43 CV à 7.800 t.min. a subi quelques améliorations qui lui donnent 1 à 2 CV et quelques centaines de t.-m. supplémentaires. Fondamentalement, ce moteur est celui de la 500 à compresseur, amputé de ce dernier.

G. Meier pilotait, lui, la nouvelle B.M. W. Quelques modifications dans la partie cycle : réservoir plus profond, abaissant encore le centre de gravité, donnant une meilleure répartition des charges et permettant d'obtenir accélérations et freinages dans des limites plus étroites ; suspension arrière légèrement oblique, avec un amortisseur à huile spécial muni de nouveaux clapets permettant de diminuer les oscillations d'amortissement. La fixation de la roue avant se trouve de nouveau devant le fourreau de la fourche télescopique. Le moteur n'est plus carré (68x68), et chose étonnante, alors que la tendance est vers les moteurs plats, comporte une course plus grande (72 mm) que l'alésage (66 mm). Sa puissance est de 46 à 48 CV à 8.300 t.-m. Cette nouvelle B.M.W. n'est pas encore completement au point, manquant de vitesse, Meier n'étant arrivé qu'en 2° position, derrière la machine de Zeller. Mais ses accélérations semblent excellentes.

Le frère de Georg Meier, Hans, pilotait, lui aussi, une autre version de la nouvelle B.M.W., à culasses et carburateurs modifiés. Une panne de bougie au 20° tour l'arrête, alors qu'il était en troisième position, derrière Zeller et G. Meier.

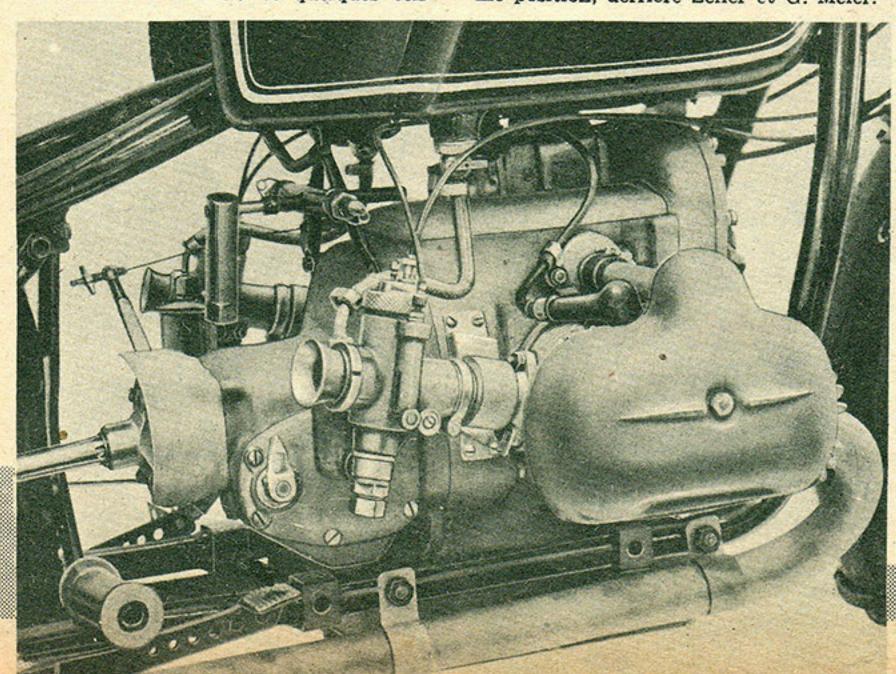
gement du réservoir actuellement en tôle d'acier et la modification des balanciers de la suspension arrière. Le moteur tourne à 8.000 t.-m., mais il lui faudra un régime plus élevé si Horex veut arriver au niveau des twins anglaises. Les cylindres en alliage léger chromé, supérieurs au point de vue poids et conductibilité de la chaleur, ont leur sensibilité aux brusques variations de charge et de température petit à petit diminuée.

La course de Eilenried n'a pu donner une idée de la valeur des Horex engagées,

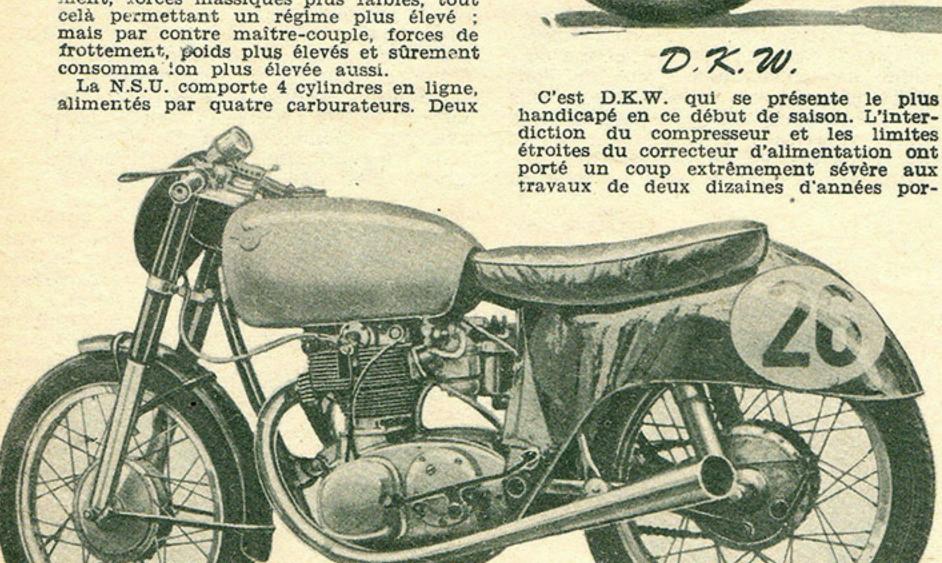


Ci-dessus: la suspension oscillante arrière de la N.S.U. avec bloc de caoutchouc et amortisseur à friction auxiliaire. A gauche: le bloc de la nouvelle B.M.W. « Mustang », pilotée par Georg Meier, à A.C.T. Notez la fixation souple du carburateur, la clef à bougies fixée sur la machine.

celles-ci ayant dû s'arrêter dès les premiers tours pour ennuis de carburation et d'ailumage, mais il est clair qu'actuellement, ainsi que nous l'avons dit, elles n'ont que des chances d'outsider.



La conception de N.S.U. pour la construction de ses machines de course part d'un tout autre point de vue que celles de B.M.W. ou Horex. Alors que chez ces dernières le modèle course n'est pas fondamentalement différent des modèles sport, il en est autrement pour N.S.U. qui construit une machine de course pour elle-même. La 4 cylindres n'est sûrement pas le prototype des machines de sport de demain, mais est au niveau de la technique motocycliste 1951. Les avantages et inconvénients des polycylindres sont connus : charge et accélération plus petites des pistons, meilleur refroidissement, forces massiques plus faibles, tout



arbres à cames en tête, commandés par un jeu de pignons placés entre les deux paires de cylindres, un grand nombre d'ailettes de refroidissement de différentes orientations, soupapes commandées par linguets : tout ceci a été essayé, travaillé par l'école italienne et correspond au niveau technique actuel. Que les 4 carburateurs de Fleischmann n'aient pas été bien synchronisés (Fleischmann dut s'arrêter dès le 4° tour pour panne de carburateur et ennuis de bougies), que la 4 cylindres de Bohm n'ait pu utiliser les bons 30 CV que devait fournir son moteur (Bohm termina second en side derrière la B.M.W. de Kraus), tout ceci n'est qu'une question de mise au point. Plus peutêtre que pour les autres marques allemandes, Eilenried fut pour N.S.U. une « course de mise au point ». Notons que N.S.U., au contraire des tendances actuelles, a conservé des cylindres de fonte

centrifugée. Les suspensions de la N.S.U. sont tout à fait originales. La suspension avant à balanciers, à roue tirée, nécessite pour un même débattement une bien plus petite course du ressort. Le balancier pousse un coin dans un bloc de caoutchouc en forme de X qui travaille progressivement, aussi bien à la compression qu'à la tension. Le remplacement extrêmement facile de bloc est un des nombreux avantages de ce système. Le frein comporte deux cames. L'allure de la fourche n'est vraiment pas commune, mais tous les coureurs qui ont pu l'essayer affirment son excellente tenue de route. Les mêmes éléments élastiques de caoutchouc trouvent leur utilisation dans la suspension cillante arrière, les amortisseurs à friction ne servant qu'au cas où la machine entre en résonance avec les bosses de la piste.

les deux temps de course et ont

obligé D.K.W. à prendre un nouveau départ. Il était facile de concevoir, qu'après les succès éclatants des 125 italiennes à simples pistons plats, une solution en 250 pouvait être trouvée en faisant un

twin de même conception, solution qu'a adoptée D.K.W. afin de pouvoir immédiatement participer à la saison. De nombreuses améliorations doivent encore être apportées à cette machine, car elle a encore fort à faire pour rattraper la très rapide Parilla de Gablenz dont la vitesse est de 7 à 8 % supérieure. Il faut de toute façon penser que d'autres types de moteurs sont à l'étude à Ingolstadt, peut-être bien des flat-twins à faible course à distributeur rotatif, et aussi un moteur à double piston, culasse commune, dont les cylindres forment un V à l'envers, se rejoignant à la culasse ; deux embiellages séparés dans le même carter, tournant en sens inverse par engrenages ; balayage équicourant : ce système qui donne un très bon équilibrage et une avance à l'échappement permet un régime de rotation très rapide.

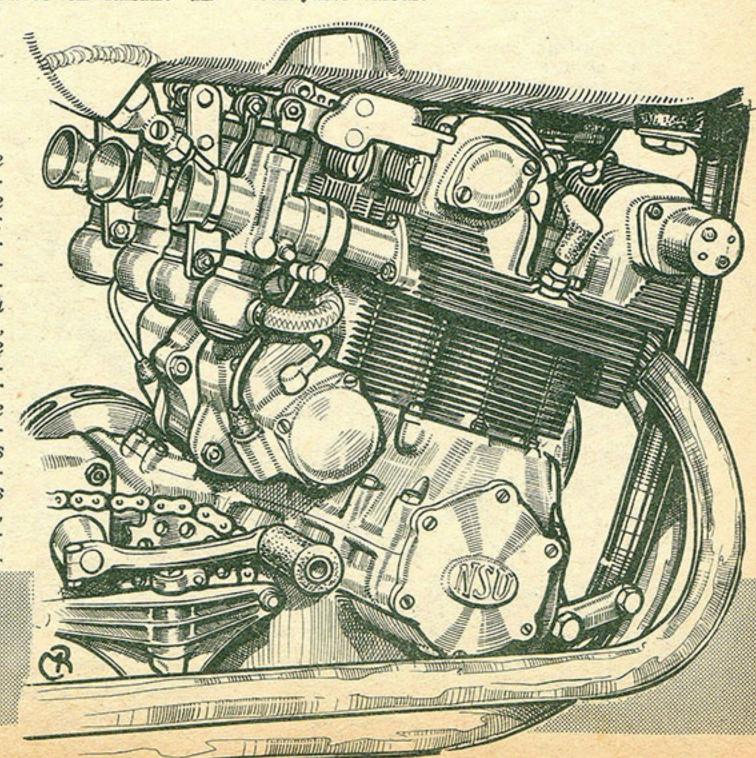
2 Juin 1951

Le moteur actuel est un vertical twin 2 temps. Chaque cylindre à simple piston, à balayage par retour. Le régime est d'environ 8.500 t.-m. Le cadre est un double berceau type Gilera avec des tubes ovales, fourche avant télescopique, suspension arrière oscillante dont les ressorts travailleraient à la tension, un câble de tension limitant le débattement. La machine, très légère, ne pèserait que dans les 80 kilos.

Wunsche, qui montait cette machine, ne put terminer que 3°, derrière Gablenz sur Parilla et Thorn-Pukker sur Guzzi.

De toute façon, la course de Eilenried ne peut permettre de préjuger de la valeur des machines d'usine que nous venons de citer. Il faudra encore quelques courses et de nombreuses mises au point avant de pouvoir juger ces machines à leur juste valeur.

En haut : l'autre version de la nouvelle BMW, pilotée par Hans Meier ; on notera le réservoir surbaissé. Cidessus : la nouvelle twin Horex, à deux carburateurs, garde-boue arrière enveloppant. Cicontre : le moteur 4 cylindres en ligne N.S.U. à 4 carburateurs commandés par deux palonniers. En-dessous des carburateurs, les 2 magnétos spéciales de course.



L semble que l'on pourrait, dans l'histoire de l'automobile et de la moto, déterminer certaines règles qui en déterminent approximativement l'évolution.

La première c'est la tendance à constituer des ensembles homogènes. Et les exemples abondent. Les premiers moteurs en ligne de voiture avaient des cylindres séparés, mais rapidement, ils constituèrent un bloc. Il y a une vingtaine d'années on rencontrait encore des boîtes de vitesses séparées, mais elles font place au bloc-moteur et on constate une tendance à constituer des groupes soit propulseurs, soit tracteurs assez facilement détachables du châssis ou du caisson. Ce n'est pas seulement une question d'accessibilité ou de remplacement facile, mais de prix de revient. En ce qui concerne les moteurs euxmêmes, cylindres et carter se sont intégrés. Il est vrai que les culasses sont détachables (à l'exception de la petite voiture américaine Crossley). Dans tous les cas la culbuterie est logée dans un boîtier étanche. Et cela vaut aussi bien pour les moteurs de moto. Nous aboutissons au moteur formant un bloc étanche. Peut être l'accessibilité est-elle réduite, mais un moteur moderne n'a besoin que de réglages très rares et quand il doit être revisé il est préférable de le confier à un mécanicien bien outillé, ou au constructeur. L'échange standard est appelé à se développer.

On peut objecter que dans la construction motocycliste le bloc-moteur est loin de s'être généralisé. Cela est dû surtout à l'emploi de la chaîne et au montage du moteur qui en est la conséquence. On préfère habituellement pour la transmission primaire une chaîne, meilleur marché et plus silencieuse, mais qui, en contre-partie, peut s'allonger et à besoin d'être réglée. Evidemment, on peut réaliser un bloc-moteur avec la boîte de vitesses montée en arrière du moteur et une transmission par chaîne. Quand l'entre-axes est réduit (cas du deux temps avec son carter de faible dia-

metre) une chaîne :::: préalablement rodée, très courte est tout à fait satisfaisante et aucun dispositif de tension ou de réglage n'est nécessaire. Quand l'entre-axes est plus important, il y a des systèmes automatiques de réglage agissant sur le brin conduit et qui fonctionnent parfaitement. Bien

que le bloc-moteur ne gagne que lentement du terrain, nous avons l'impression qu'il fait des adeptes. Même certains des constructeurs qui ne l'ont pas employé, ont utilisé des solutions intermédiaires, soit le semi-bloc avec boîte de vitesses à arbre excentré et qui a l'avantage de permettre le réglage de la chaîne, soit la fixation

Moto-Revue 2 Juin 1951 19 Collins

A gauche: l'Invicta 1903. Une

des premières motos à avoir

son moteur monté dans le ca-

dre. Transmission par courroie

de cuir tordu. A droite : la FN

4 cylindres en ligne des années

1910. Transmission acatène. Car-

burateur unique. Une soupape

de part et d'autre de chaque cy-

lindre. La mise en marche de la

moto se fait en pédalant.

de la bicyclette ou du tricycle qui marche tout seul. Au début, le rapport poids-puissance des moteurs était considérable et quand de Dion et Bouton essayèrent d'employer un moteur de 3/4 de cheval, tout d'abord avec un allumage par brûleur et ensuite avec un allumage électrique, ils constatèrent que la moindre côte of-

plus en plus puissants, mais aussi de plus en plus lourds. Et un beau jour, logeant le moteur en avant du pédalier, il créa dans ses grandes lignes la motocyclette moderne. Et chez tous les autres constructeurs et en particulier chez René Gillet, on constatait une évolution analogue.

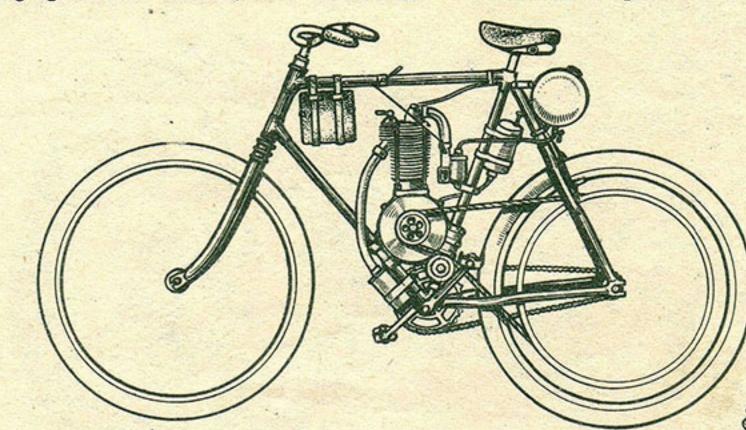
Cette histoire s'est reproduite après

n'est pas calculée pour rouler continuellement à 50 à l'heure, d'autant que chez nous on emploie surtout des machines très légères. En utilisant vraiment la puissance de ces moteurs de 50 cmc. et même moins, on pourrait faire mieux encore, mais à condition de lo-

ger ce petit moteur dans une machine très robuste, on pourrait aller plus vite et monter des côtes plus dures. A côté du groupe auxiliaire, se développe, comme Moto-Revue l'a depuis longtemps prévu, le cyclomoteur. Et un mouvement se dessine : au petit moteur, vient peu à peu s'ajouter un changement de vitesses. Et ainsi se

une petite moto, mais de 30 kgs. il est passé à 70 ou 80 kgs. et a perdu de cette maniabilité qui attire beaucoup de novices. Et ce qui est plus grave, son prix s'est élevé. Le cyclomoteur doit rester très léger et très be marché, et remplacer ce que fut precedemment le vélomoteur. Il ne vivra qu'à cette condition, car s'il devient une motocyclette en miniature, son prix rejoindra presque celui des 100 ou 125 cmc. Une tendance à laquelle les cons-

tructeurs de cyclomoteurs doivent savoir résister c'est, pour ainsi dire, de donner un coup de pouce à la cylindrée. C'est ce que nous constatons souvent dans la construction automobile pour les voitures de petite cylindrée. Et dans le domaine même de la moto, nous voyons à partir de la machine type de 100 cmc., se développer des 125, des 150, des 175, des 200 et même des 250 cmc. et même à côté des 500, apparaissent des 650. Il ne faut pas méconnaître le charme que présente une réserve de puissance, et beaucoup de constructeurs préfèrent l'obtenir en augmentant légèrement la cylindrée plutôt qu'en augmentant la puissance spécifique de leurs moteurs, en réduisant, par contre, la marge de sécurité et la souplesse de marche. Mais cela se traduit en général par un prix plus élevé. La clientèle attache trop d'importance à la vitesse maxima. Automobilistes et motocyclistes rêvent trop souvent de moyennes extraordinaires. En fait il y a des performances raisonnables qu'il ne faut pas tenter de dépasser. N'avons-nous pas vu des cyclomoteurs réaliser en se jouant, des moyennes de 35 à l'heure sur des parcours longs et difficiles ? Cela, dans la plupart des cas, ne suffit-il pas ? Avec une 125, on fait sans difficulté du 50 de moyenne. Et n'oubliez pas que les risques croissent comme le carré de la vitesse et que sur tous les parcours il y a des points dangereux qui vous obligeront à marcher à allure réduite même si vous êtes monté sur une Rapide ou sur une Manx.



de la boîte sur des broches qui aboutit pratiquement à un bloc, sans possibilité de réglage de la chaîne pri-

Ce besoin de réaliser un tout homogène est général. A plusieurs reprises au cours de ce demi-siècle, on a rêvé frait un obstacle presque insurmontable. Et de modèle en modèle, ils augmentèrent la puissance. Mais néanmoins, le tricycle, dit à pétrole, était en avance sur son temps parce qu'il avait été traité comme un tout. Il y eut aussi, mais exceptionnellement, quelques motos primitives comme la Wolf et Muller ou la Millet qui étaient conçues comme des ensembles que, malheureusement, leurs imperfections mécaniques rendaient presque inutilisa-

bles. Mais l'exemple

de Werner est plus significatif et si de Dion et Bouton ont, avec une admirable prescience créé le moteur. Werner a été, à notre avis, le vrai créateur de la motocyclette elle-même. Il a commencé par un microscopique moteur à allumage par brûleur, lui aussi, monté sur la fourche avant et il employa lui aussi des moteurs de

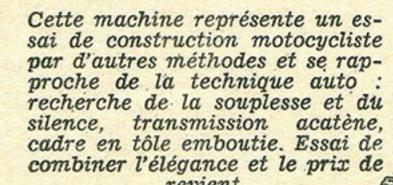
Un moteur 350 cmc. à soupapes latérales. Semi-bloc moteur permettant de combiner les avantages du blocmoteur et de la boîte separée.

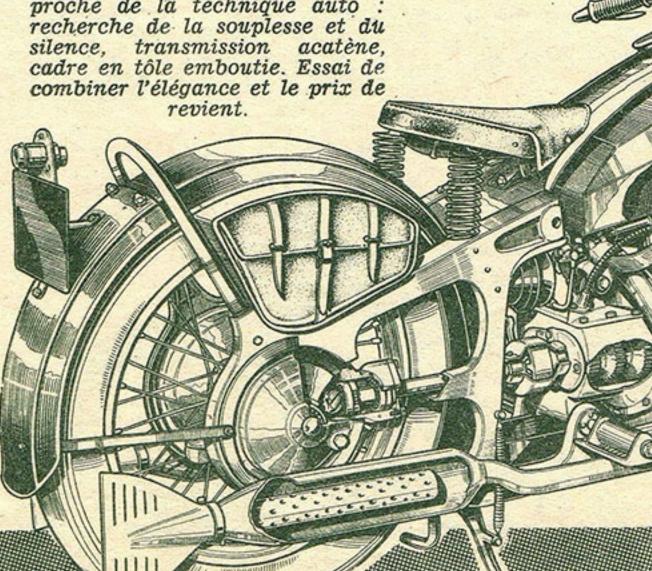
1920 et les groupes auxiliaires se sont intégrés au cycle pour devenir le vélomoteur.. La puissance spécifique considérablement accrue a alors permis de réaliser des machines vraiment pratiques. Et voici qu'après 30 ans, le groupe auxiliaire réapparaît. Grâce aux progrès techniques il nous donne très facilement le petit cheval amplement suffisant

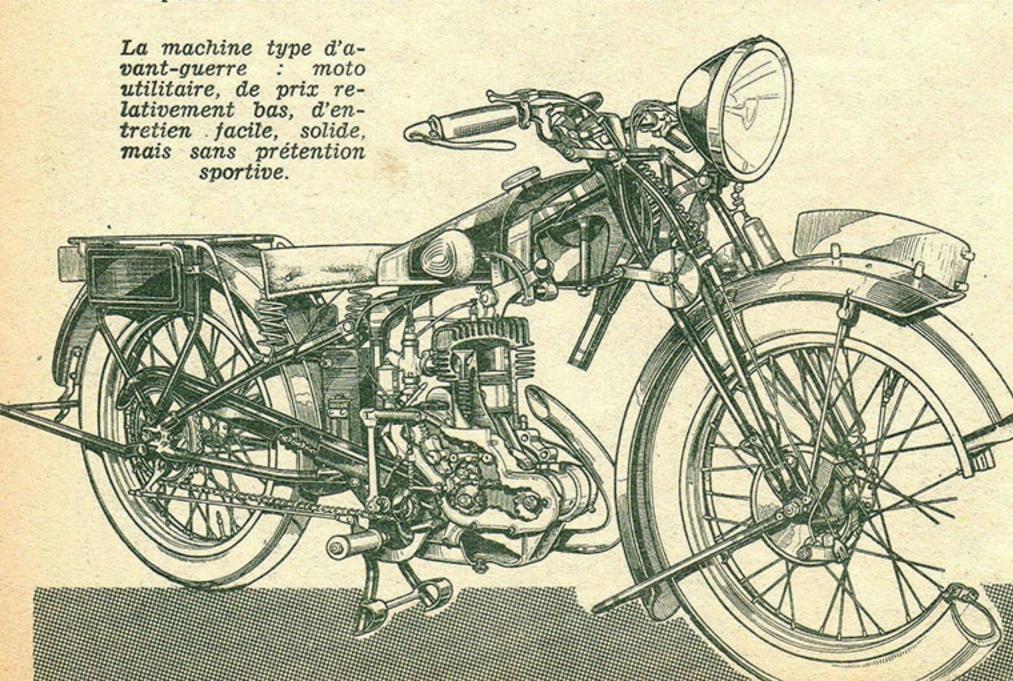
pour nous trainer. Et ce groupe au-xiliaire est si léger qu'il peut être logé en n'importe quel coin de la bicyclette sans la fatiguer

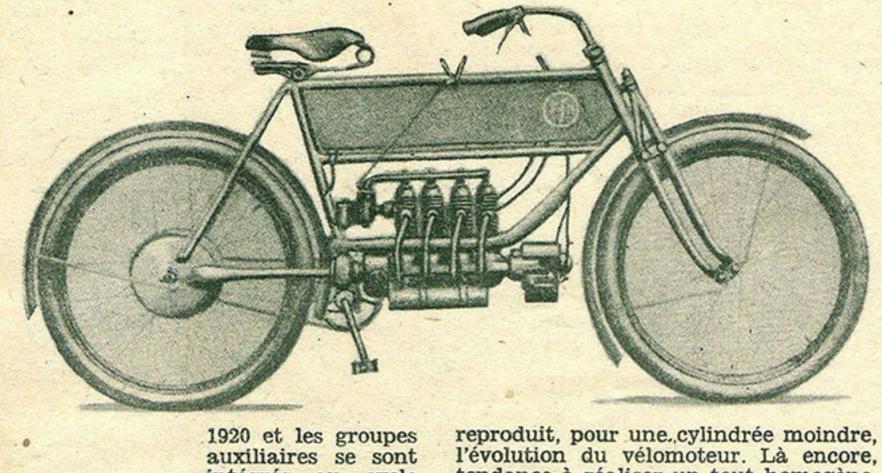
ni la déséquilibrer. Et ces petits moteurs sont extrêmement robustes, ils ont gagné la confiance générale et détruit cette vieille légende de la fragilité des petits moteurs. Le groupe auxiliaire doit continuer à vivre. Mais très prudemment, les constructeurs en ont limité la puissance, non pour le petit moteur lui-même, mais pour

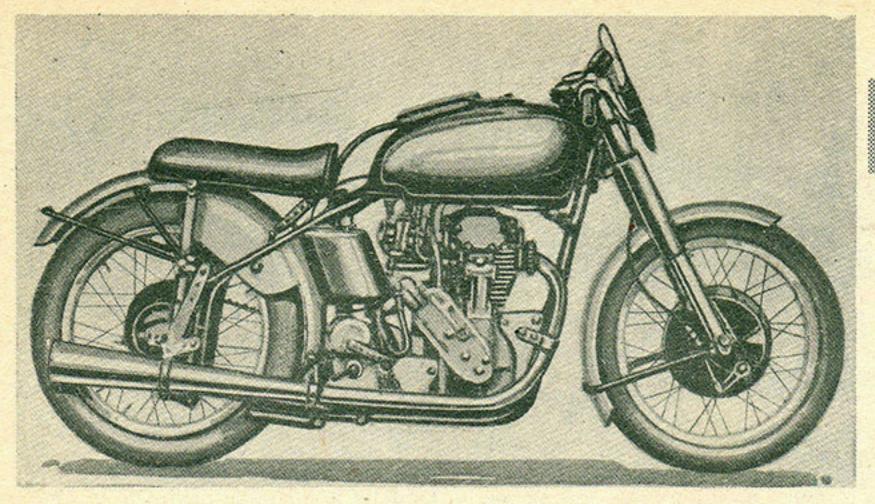
tendance à réaliser un tout homogène. Peut-être ne faut-il pas aller trop loin. Le vélomoteur de 100 cmc. est devenu











# Avant le T.T.

Deux cent quatre-vingt douze engagés au T.T.: c'est dire l'importance exceptionnelle que revêt cette épreuve unique en son genre. Le circuit de l'Île de Man deviendra, dans quelques jours, le centre de l'intérêt du monde motocycliste, alors que les douze mois qui séparent chaque épreuve on constitué la période tout juste nécessaire à la préparation des racers. Pour les machines d'usine, elles sont connues, sensiblement dans leur forme définitive, par leurs sorties dans les épreuves internationales, mais la grande famille des

D.G. Lashmar montera la dernière édition de la Triumph L.E.F. 250 cmc. c'est un vertical twin construit par Lewis, Ellis et Foster de Watford, qui comporte des modifications par rapport au modèle de l'année dernière, dont la plus importante réside dans la construction de la culasse; par ailleurs les soupapes d'admission sont plus grandes et les pistons spéciaux « Hepolite » donnent une compression de 9,25 à 1. Une autre amélioration a été apportée dans la fixation des nouveaux carburateurs.

La 250 Excelsior Spécial W.N. Webb est équipée d'un moteur « alliage léger » Excelsior Manxman de 1938 avec une boîte Norton « Manx » 1950. La fourche est aussi une Norton ainsi que les moyeux et les freins. Le réservoir d'essence vient d'une Velocette Mark VIII. Par comparaison avec le modèle standard Excelsior d'avant guerre un gain de poids considérable a été réalisé.

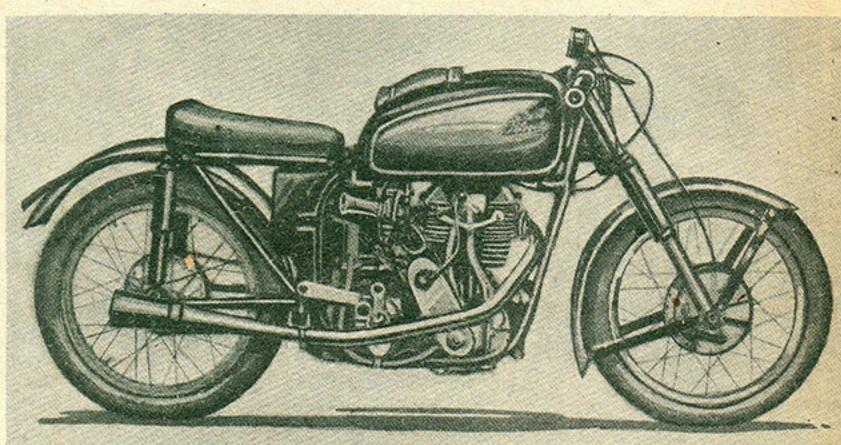
Seules les machines d'usine seront équipées au T.T. 1951 du nouveau compteur Smiths et les autres concurrents devront attendre 1952. Le diamètre du compte-tours a été réduit de 80 à 60 mm. et pour offrir moins de résistance au vent, le boîtier a été sensiblement profilé. Le cadran a été conçu de telle sorte que la lecture soit le plus souvent faite au moment où l'aiguille atteint la position midi sur les montres.

La commande du compteur a été modifiée et le gain de poids réalisé est de 100 grammes. L'intérieur du moteur a connu des modifications parmi lesquelles la plus importante est l'emploi d'une bielle forgée en alliage RR 56 portant directement sur l'axe du piston et le maneton.

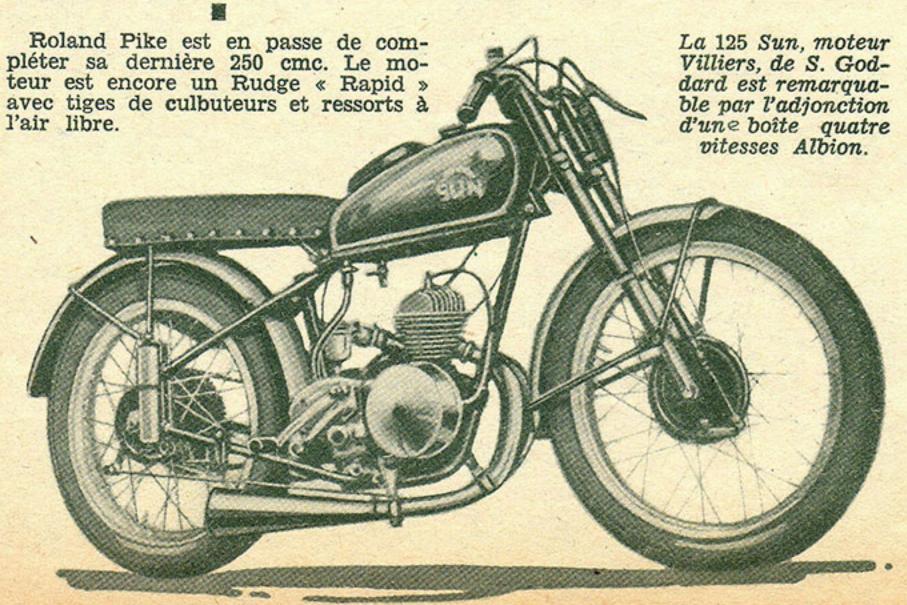
Toujours le même souci de gagner sur le poids a présidé à la construction du cadre brasé avec des goussets dans les angles. L'empattement a été quelque peu réduit, mais rien n'est R.R. 56 et les réservoirs en alliage léger ont été fabriqués par un de ses camarades.

Tony Mc Alpine, coureur australien, lorsqu'il eut acquis la certitude qu'il ne pourrait se procurer une 500 britannique, se tourna vers l'Italie et se décida pour une monocylindre Gilera « Saturno », machine d'habitude très

En haut à gauche : la Spéciale Excelsior de
W.N. Webb à
cadre Norton.
Ci-contre : la
250 Velocette de
Beasley équipée
d'une fourche
Norton raccourcie.



changé dans l'aménagement de la suspension arrière oscillante. La fourche télescopique avant est une B.S.A. Les pneus sont des 20 x 3. Les moyeux ont été tournés par Pike luimême dans de solides billettes de à l'aise sur les circuits courts. Les anglais et plus spécialement « Motor Cycling » estiment que les 265 miles du T.T. constituent une épreuve trop longue pour la « Saturno » et tous se piquent de curiosité pour la distance qu'elle est capable de tenir...



Chaque année, Doug Beasley sort une nouvelle machine et, cette année, ses soins se sont portés sur la préparation d'un racer tres joliment réalisé. Suivant en cela la réputation qu'il a de travailler très méticuleusement, Beasley a donné à sa machine un aspect fini qu'on ne trouve habituellement que dans les machines d'usine et il a employé des méthodes très originales.

D'abord le cadre ; au départ, constitué de tubes Duplex dans l'esprit des Manx Norton. C'est par des bras de fourche Norton raccourcis de sept centimètres qu'est constituée la fourche. Derrière les tubes principaux du cadre, deux plaques d'acier portent le pivot des bras oscillants de la fourche arrière Vèlocette. Dans le cadre est monté un moteur simple arbre KTT Velocette et une boîte de la même marque ; en fait,

coureurs privés a « affuté » dans l'ombre des petites merveilles d'ingéniosité ; nullement impressionnés par la présence des machines officielles, ces constructeurs privés lancerona dans la bataille le fruit de leur travail de plusieurs mois, espèrant un résultat à la mesure de leurs efforts.

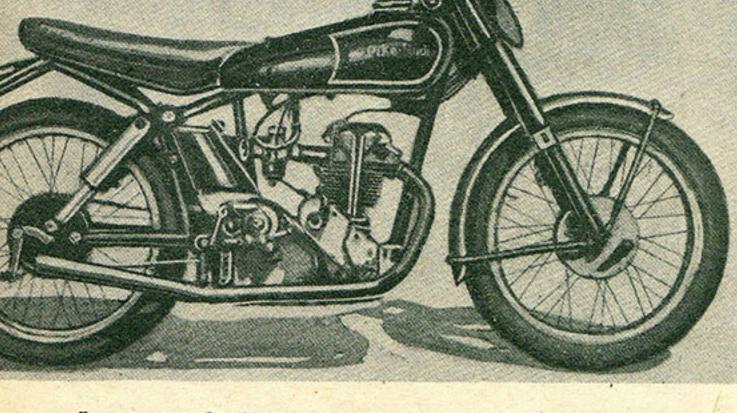
Parmi les échos recueillis autour de la fébrile préparation des hommes et des machines, nos lecteurs trouveront les brèves caractéristiques des réalisations les plus représentatives.

la plus grande partie des organes ont été retravaillés. L'ensemble carter-cy-lindre et piston a été revu de façon à constituer un moteur carré, course alésage 68 mm. x 68,5, soit la cylindrée de 249 cmc. Une culasse de 350 cmc. a été transformée pour s'accomoder du nouvel alésage, mais demeure sensiblement semblable au KTT simple arbre normal.

cadre qui présentent la particularité d'être de section carrée (!) ainsi que les bras oscillants de la fourche arrière. Le débattement est contrôlé par des tubes télescopiques avec ressorts et amortisseurs hydrauliques Newton. La suspension avant consiste en une fourche télescopique M.P. (Métal Profiles, Ldt) et la roue avant est équipée

Ci-contre : la dernière version de la 250 Pike-Rudge, remarquable exemple de réalisation personnelle alégée. Ci-dessous: la vertical-twin L.E.F.

de deux freins jumelés.



Préparées par Syd. Goddard de Brixton, les deux 122 cmc. Sun à moteur Villiers seront pilotées par luimême et par « Paddy » Johnston : suspension arrière télescopique, fourche télescopique M.P., roues de 19, freins de 12,5 cms à l'avant et à l'arrière, jantes en dural, pneu avant 2.75 et arrière 3.00. Le point intéressant réside dans le montage d'une boîte Albion 4 yitesses sur des plaques en alliage léger derrière le moteur Villiers ; carburateur Amal T.T. 15 horizontal. Le taux de compression a été augmenté et la bougie déplacée au centre de la culasse.

taux.

### PRINCIPAUX ENGAGES

En 125 :

Mondial (G. Leoni, U. Masetti, N. Pagani et C. Ubbiali).- Lambretta (R. Ferri, M. Masserini) - M.V. (F. Benasedo.

En 250 :

Guzzi (F. Anderson, E. Lorenzetti) - Velocette (Foster, Lomas, Sandford, Graham) - Benelli (D. Ambrosini).

En 350:

A.J.S. (Armstrong, Doran, Featherstone - Guzzi (F. Anderson) - Norton (Dale, Duke, Lockett) - Velocette (Foster, Lomas, Sandford).

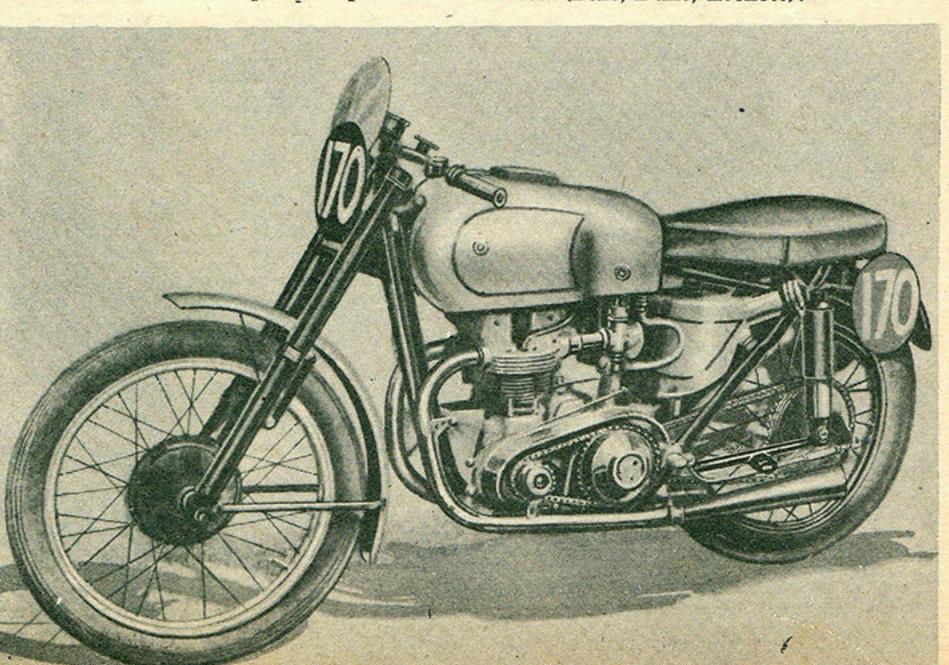
En 500:

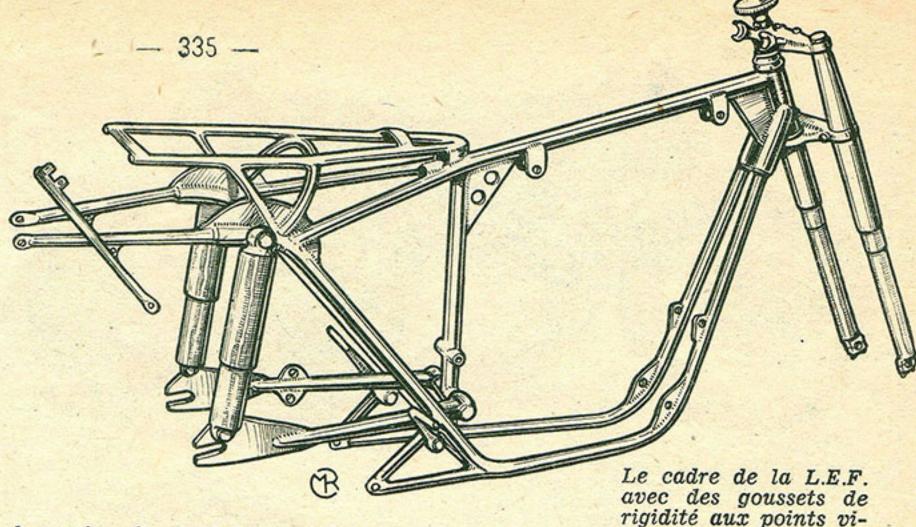
A.J.S. (Armstrong, Doran, Featherstone - Guzzi (M. Cann, Benasedo) - Norton (Dale, Duke, Lockett).

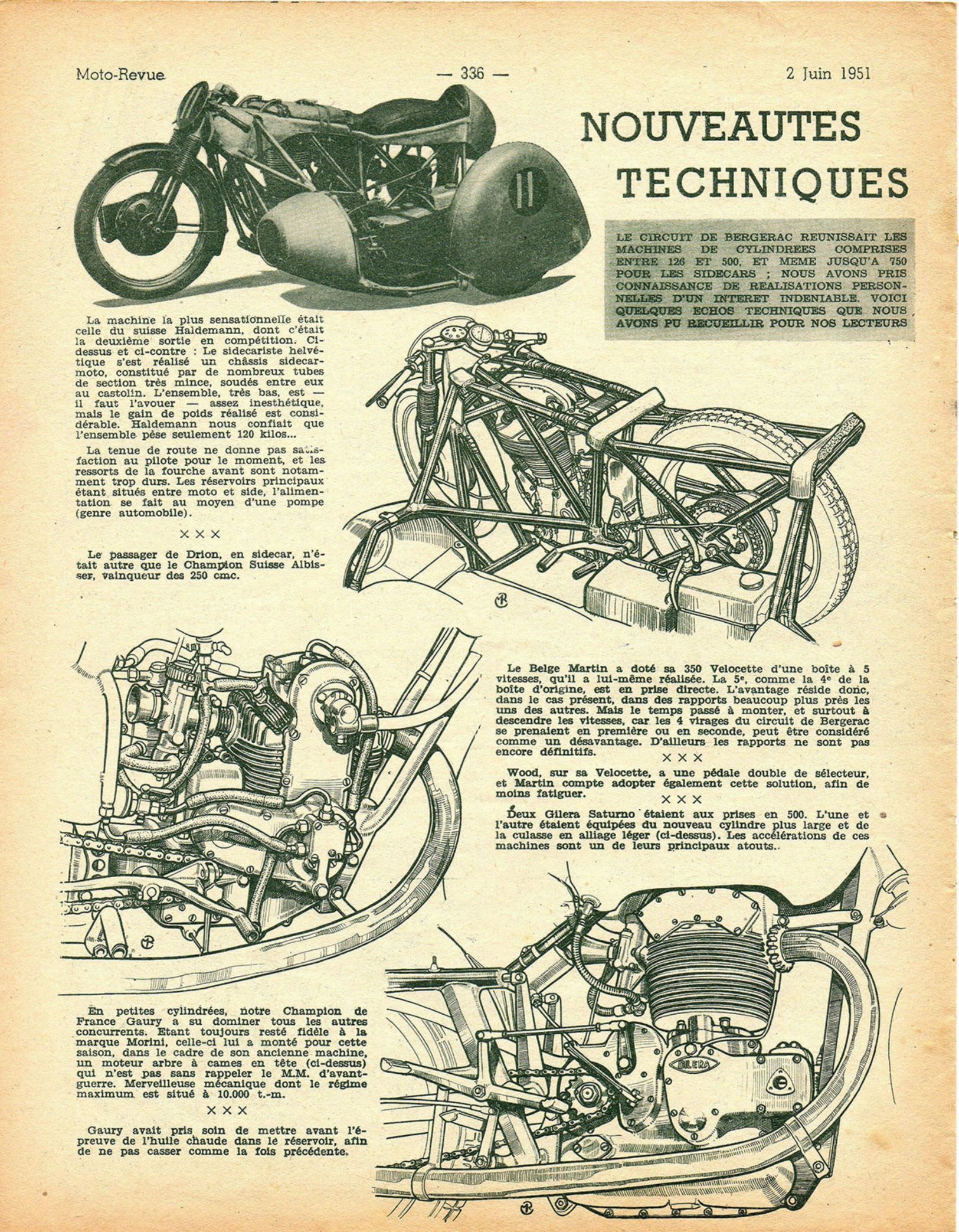
Les roues de 19 et les moyeux en alliage léger viennent aussi de Velocette. L'emploi de bras de fourche Norton a nécessité l'adaptation de l'axe de la roue avant. Beasley a usé très largement de blocs de caoutchouc et c'est à ce procédé qu'il a fait appel pour le retour de la commande du frein. Le carburateur est un Amal; la selle, dont Beasley a construit le support, a été recouverte de caoutchouc alvéolé par un fabricant local.

De nouvelles modifications ont été apportées aux Norton Manx d'usine en ce qui concerne les cotes course et alésage qui sont : 84 x 90 (82 x 94,3) pour la 498 Senior et 75,9 x 77 (73,336 x 82,5) pour la 348 cmc. Junior (les anciennes cotes sont entre parenthèses).

La Dot est la seule machine d'usine engagée en 125 cmc. Son moteur Villiers Mark 10 D est monté sur des silentblocs. Le carburateur d'origine a été remplacé par un 15/16 Amal type T.T. La commande au pied du changement de vitesse et la pédale du frein arrière sont montées sur des prolongements soudés aux tubes du

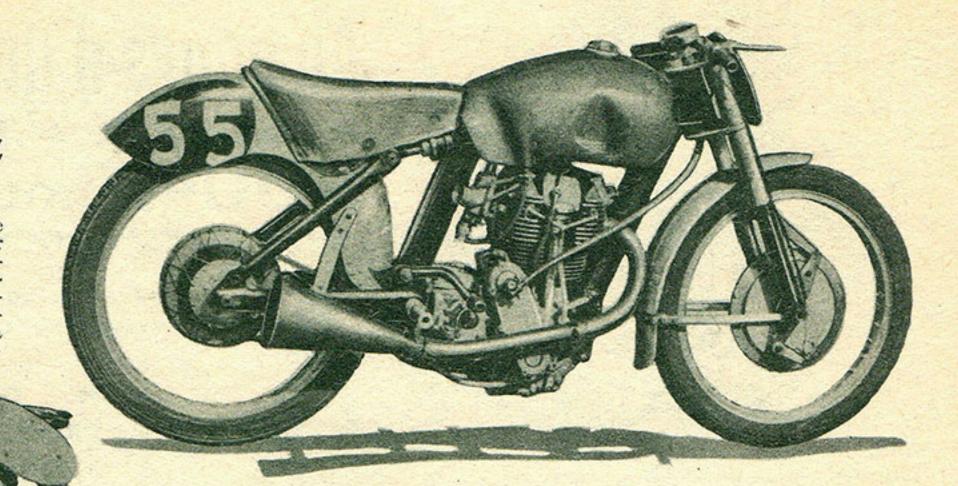






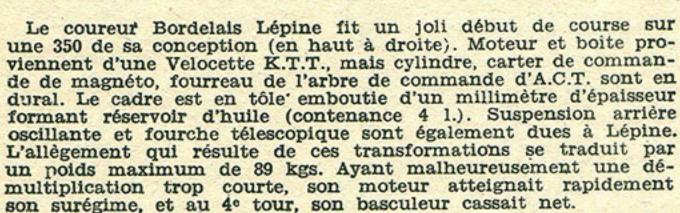
# Au Circuit de Bergerac

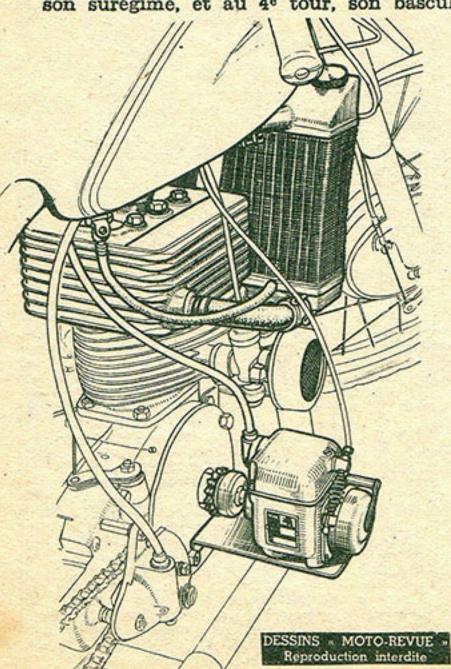
Le deuxième de la catégorie 250 fut le Belge Martin sur une Benelli. Le moteur est sensiblement identique à celui d'Ambrosini. Par contre, la transmission primaire s'effectue par chaîne double, tan-dis que sur la 250 d'usine, cette transmission s'effectue par engrenages. La boîte séparée, quatre vitesses, date d'avant la guerre.



Sur le 125 Jonghi de Sigala, nous avons remarqué le curieux allumage par batterie-bobine. La magnéto, callée en bout d'arbre-à-cames, ne contient plus que le rupteur.

Par la suite, le corps de la magnéto disparaîtra et le rupteur sera enfermé sous un nouveau carter. Le cadre est celui d'origine avec les curieuses suspensions avant et arrière. Ce Jonghi s'avère rapide, mais manquait beaucoup de mise au point car c'était sa première sortie en compétition.



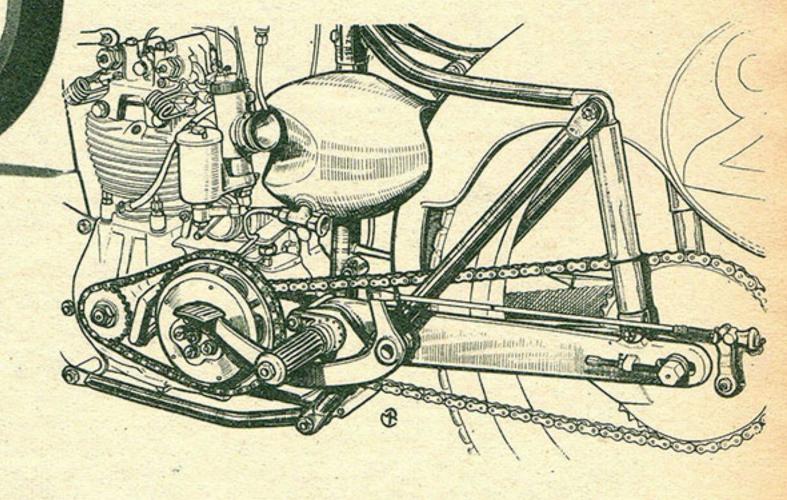


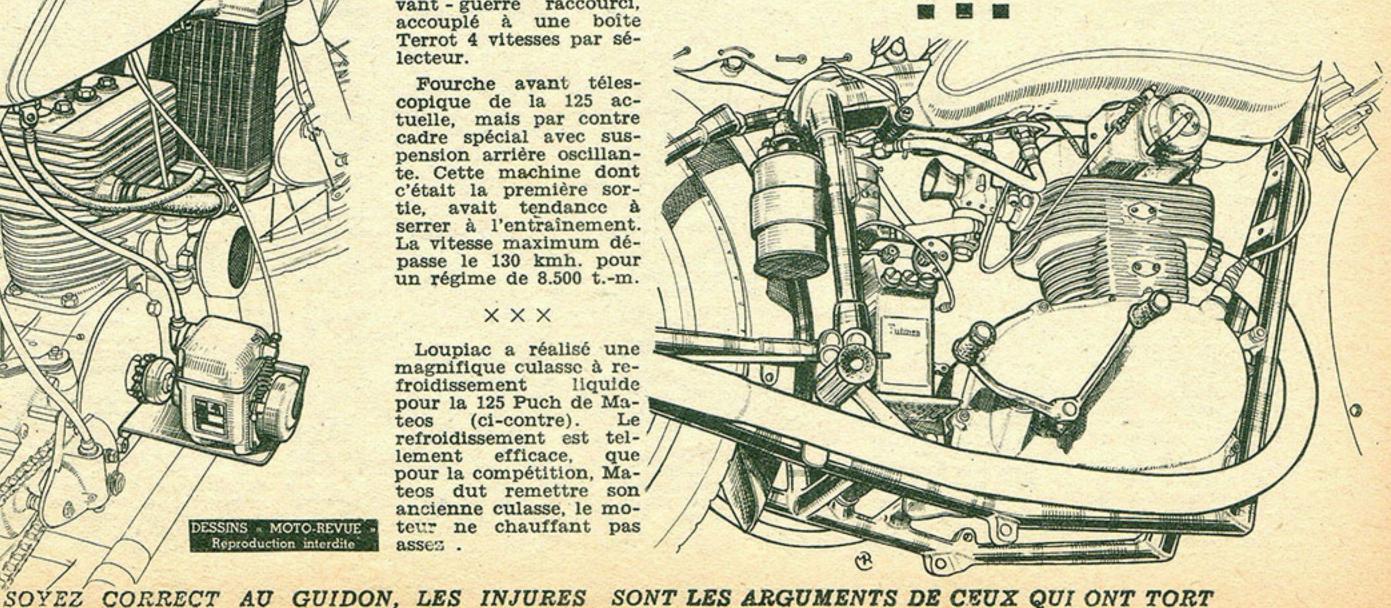
Behra s'alignait dans la catégorie 125 avec la Terrot (ci-dessus) pré-parée par Padovani. Le moteur est un 175 d'avant - guerre raccourci, accouplé à une boîte Terrot 4 vitesses par sélecteur.

Fourche avant télescopique de la 125 actuelle, mais par contre cadre spécial avec suspension arrière oscillante. Cette machine dont c'était la première sor-tie, avait tendance à serrer à l'entraînement. La vitesse maximum dépasse le 130 kmh. pour un régime de 8.500 t.-m.

XXX

Loupiac a réalisé une magnifique culasse à refroidissement liquide pour la 125 Puch de Mateos (ci-contre). refroidissement est tellement efficace, que pour la compétition, Mateos dut remettre son' ancienne culasse, le moteur ne chauffant pas assez .







L'odyssée de son embiellage, ses projets d'avenir et le terrible accident de Ferrare.

> GRESSENT, EGALEMENT PRESENT, NOUS PARLE DU PROCHAIN CIRCUIT DE ROUEN

eorges Houel a bien failli ne pas ajouter une nouvelle victoire à son palmarès le 20 mai dernier, à Paris, à cause d'un incident, d'ordre mécanique, qui heureusement s'est solutionné pour le mieux. Mais laissons la parole à Houel, et rappelons simplement à nos lecteurs que la veille aux essais, celui-ci avait cassé.

— Je pensais que j'étais simplement décalé, car avec la Gilera, celà arrive souvent Nous avons fait quelques essais l'après-midi, mais tout fonctionnent bien apparemment le suis allé chez fonctionnant bien, apparemment, je suis allé chez mon ami Marcel Perrin, qui a mis son mécani-cien à ma disposition. Au démontage, nous avons constaté que le pignon moteur était desserré.

Houel, toujours sou-

riant, au guidon de sa Saturno.

Moto-Revue

constaté que le pignon moteur était desserré.

Optimiste, le mécanicien me promet la machine pour le soir même. De retour vers les 8 h. 1/2 chez Marcel, je constate un véritable désastre. Le maneton est arraché du volant côté distribution. Commençant à me faire des cheveux, j'appelle mon camarade Collot, alors à Bergerac, puisqu'il possède une machine identique à la mienne. Malheureusement ne pouvant le joindre, je m'adresse à Saporiti, mais celui-ci ne peut me dépanner. Entre temps, j'avais laissé la commission à Marcel Perrin et celui-ci recevait un coup de téléphone de Collot l'avisant qu'il possédait un embiellage de rechange à Vesoul

Coup de fil de Marcel à Vesoul, où Mme Collot promet de faire le nécessaire.

promet de faire le nécessaire.

Vers les 10 h. 30, je me décide à téléphoner à la gare de Vesoul pour savoir s'il y a bien un colis qui m'est destiné.

Réponse négative de la téléphoniste, mais celleci très obligeamment me propose de faire le nécessaire pour retrouver mon colis.

Vers 11 h. 1/2, nouveau coup de fil de ma part, et j'apprends que Mme Collot a chargé son commis de faire le nécessaire. Une heure plus tard je retéléphone pour m'assurer de l'expédition, mais l'employé de la S.N.C.F. m'apprend qu'il n'a vu personne de la maison Collot. De nouveau, grâce à l'amabilité de cet employé qui reprend contact avec le commis, j'apprends de la bouche de celui-ci que l'embiellage étant détérioré, il est parti le matin même pour réfection à Dijon. La gare de Vesoul m'informe que le colis est actuellement en transit à Langres, et me donne les numéros du train, du wagon et du co-lis. Il était à ce moment-là 2 h. 1/4, et me payant de culot, je décroche à nouveau le téléphone et j'appelle la gare de Langres. Leur expliquant mon cas, je leur demande à titre sportif (car administrativement ce doit être une faute) de m'expédiér ce colis sur Paris et grâce à la compréhension de cet employé, celui-ci m'assura que je pouvais aller chercher mon colis dans le train pour la capitale.

A 6 h. 50 je prenais enfin possession de l'embiellage et j'allais chercher immédiatement le mécanicien de Perrin et à 8 h. le remontage commençait. A 13 h. 20 la machine était prête, et j'allais partir pour le Bois de Boulogne, lorsque après quelques mètres je m'aperçus que la distribution était décalée... Nouveau démontage, et pendant ce temps, j'envoyais quelqu'un prévenir Mauve de mon retard et à 14 h. je partais pour de bon, le moteur tournant parfaitement.

Enfin je tiens à dire une chose, c'est que grâce à une poignée de cheminots et surtout à l'initiative de la téléphoniste de Vesoul, j'ai pu gagner le Prix de Paris Motocycliste.

 Mais dites-nous Houel, que pensez-vous du Frix de Paris ?

- Je suis naturellement très heureux d'avoir gagné, car avec toutes ces péripéties, et surtout l'état de l'embiellage que Collot jugeait inutilisable, mes chances de vaincre étaient compro-

D'autre part, j'estime que lorsque le seul mot de Paris figure dans le titre d'une épreuve, celleci doit comporter un lot de pilotes internationaux. Ma machine n'étant pas très au point et n'ayant pas su le temps de bien la chauffer avant le départ, j'ai ménagé la mécanique (con-

trairement à mon habitude) et lorsqu'au bout de 20 tours j'ai vu que le moteur tenait, j'ai poussé un peu plus. Je regrette que Beauvais, qui aurait pu m'inquiéter, ait eu des ennuis avec son embrayage.

Quant au circuit, son tracé me plaisait énor-

- Mais Houel, je croyais que vous deviez courir à Bergerac ?

 Oui, effectivement, j'étais inscrit là-bas.
 Mais grâce à la sportivité et à l'amabilité des dirigeants, j'ai pu quand même courir à Paris. Je leur ai expliqué que le Championnat de France ne m'intéressait pas outre mesure, puisque je n'ai pas pris le départ à Marseille et que d'autre part le Bol d'Or, comptant pour le Championnat, est une épreuve qui ne présente pas pour moi grand intérêt.

Mais surtout le Championnat de France est une compétition beaucoup trop fermée, 4 ou 5 français le disputent seulement, car dans les épreuves comptant pour le titre on trouve généralement 7 ou 8 étrangers.

Les circuits sont d'autre part mal choisis. A Aix, 1 km 400 seulement au tour, ce qui obligeait à effectuer 83 tours en 350 comme en 500, ce qui est beaucoup trop, car lorsque l'on pre-nait part aux deux catégories, celà faisait 166

Je reviens de la Fédération et je viens d'apprendre qu'il y a un Championnat de France en 250. Or ni à Bergerac, à Lyon ou à Pau, il n'y a eu de courses de 250 comptant pour ce titre. La prochaine sera donc le Bol d'Or. Et il y a un mois le règlement du Championnat n'était pas publié, et je me suis engagé pour la même date au Circuit de Montauban. De même avant de courir à Barcelone, j'ai contacté les organisateurs de Marseille pour savoir si l'épreuve comptait pour le Championnat. On m'a répondu non, et quatre jours avant, nouvelle décision, le circuit de Marseille comptera pour le titre.

Le 10 juin je cours à Angoulême et le 17 peutêtre à Draguignan. Je dis peut-être à cause des élections-

En outre je tiens à vous faire remarquer que ce circuit que personne ne connaît compte pour le Championnat, alors que Pau ou les Comminges ne compterent pas.

Le 24 je dois courir à Carcassonne, et le 1er juillet il y a Tarare, épreuve comptant pour le Championnat. Sur les 12 coureurs autorisés à prendre le départ, il y a déjà 7 ou 8 étrangers. Il reste donc 4 places pour les français et je ne crois pas que je serai parmi ceux-là, car j'irai certainement au Grand Prix de Belgique.

Le 8 juillet je participerai au Circuit des Essarts à Rouen. Mais je laisse la parole à M. Gressent, Président du MC de Normandie, qui est à côté de moi.

M. Gressent enchaine : - Grâce à l'obligeance de l'Automobile Club Normand, nous aurons donc le 8 juillet une course de motos 500 cmc Parmi les engagés, nous avons déjà Houel, Monneret, Behra, Collot, Post, Insermini, Beauvais, De Polo, Cherrier, Lefèvre, Walter et je pense même avoir deux pilotes anglais. Avec un tel plateau, j'espère que nous serons en mesure d'organiser une épreuve intéressante, en attendant de faire mieux l'an prochain.

- Et le 14 juillet, Houel, vous irez certainement à Albi?

- Certainement. Cette épreuve comptant pour le Championnat du Monde, il y aura un plateau formidable : 4 MV, 3 Guzzi, 3 ou 4 Gilera, 2 ou 3 Norton, autant d'AJS, toutes ces machines étant celles d'usine. Il y aura donc 20 pilotes environ pouvant prétendre à la victoire.

Pour nous français, je crois qu'il faudra cher-cher le classement à partir du 15°, mais celà ne fait rien et je suis content qu'Albi mette sur pied une épreuve motocycliste comme il y a

longtemps qu'il n'y en avait eu en France.

— Je crois que vous êtes possesseur d'une nouvelle Guzzi, ainsi que de la Velocette de Collot?

— C'est exact. Je m'intéresse cette saison à la catégorie 250 et j'ai fait l'acquisition d'une Gambalungino, pour la partie motrice tout au moins, le cadre étant plus ancien.

C'est une machine très rapide, avec laquelle je pourrai même m'aligner en 350. Malheureusement, le règlement international n'est pas ap-

sement, le règlement international n'est pas appliqué dans tous les pays, et de la même manære, et si à l'étranger on peut courir avec une 250 en 350, ou une 350 en 500, en France, par contre, celà est interdit. Il faudrait qu'une fois pour toutes nous soyons fixés à ce sujet et j'en ai d'ailleurs parlé au Président de la Fédération, M. Pérouse.

- Houel, nous allons passer maintenant à un sujet plus triste. Vous étiez à Ferrare, pouvezvous nous donner quelques précisions sur le terrible accident qui devait coûter la vie à Alberti

— Au départ des 125, j'étais sur la signe de départ, avec Masetti. Je lui faisais remarquer qu'il était bizarre qu'en Italie il n'y ait que 9 partants dans une épreuve de 125. Celui-ci me répondit que le circuit était tellement vite, que les individuels n'avaient aucune chance, et que seuls les pilotes d'usine se mesuraient entre eux. MV, Morini et Mondial étaient donc représenté.

Dès que le drapeau s'abaisse, Ubbiali part en tête, suivi de 7 coureurs, et Zinzani part avec 10 secondes de retard. A la fin du premier tour, nous voyons passer Ubbiali, suivi de loin par Zinzani. Aussitôt, étant sur la piste, je me retourne, et voit s'élever dans le ciel une colonne de fumée, à l'emplacement d'une courbe à grand rayon, qui semble ne pas être difficile, mais qui en réalité est très dangereuse, car elle se resserre de plus en plus vers la fin. D'ailleurs, aux 1000 Milles, Villoresi, ainsi que deux pilotes anglais, quittèrent la route à cet endroit.

Je suis parti en courant vers le lieu de l'accident, il y avait 6 à 700 mètres environ, et là j'ai eu devant les yeux un triste tableau : 4 machines flambaient, il y en avait deux dont le réservoir avait explosé, une vingtaines de bottes de paille flambaient, et ce qui était plus ter-rible encore, c'était de voir 6 corps de pilote allongés.

Puis les secours arrivèrent - la courbe étant dangereuse, le public n'avait pas été admis à cet endroit — et l'on emmena les blessés. Vous connaissez la suite. Dans la soirée Alberti et Leoni devaient succomber des suites de leur fracture du crane.

- Mais à votre avis, quelles sont les causes de cette chute générale ?

- Cette courbe étant très dangereuse, les organisateurs avaient mis des balles de paille, je crois sur tout au moins deux hauteurs, de façon à préserver la sortie de la courbe. Il y avait à cet endroit des petits arbres et pour préserver les arbres ils en avaient même mis, je crois, sur 3 hauteurs. Le premier pilote est bien passé, mais le deuxième a accroché une des balles de paille à la base et en la tirant a fait dérouler les autres balles de paille qui étaient entassées dans la courbe. Comme tous étaient en paquet, puisque c'était le premier tour, les machines ont buté les unes dans les autres et comme sur toutes les routes d'Italie il y a des bornes qui font environ 45 à 50 cms de hauteur, bornes peintes noir et blanc qui, la nuit d'ailleurs, sont très bonnes au point de vue visibilité, malheureusement Alberti et Guido Leoni sont venus buter sur celles-ci et elles ont été meurtrières pour eux.

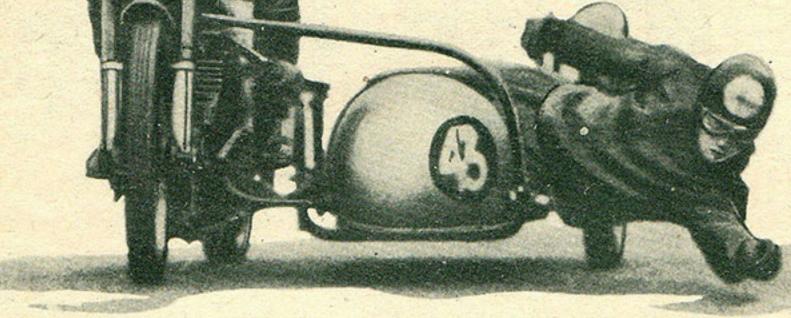
Ce sont les risques de la course. Mais c'est vraiment affreux, car Alberti et Guido Leoni étaient connus de tous les coureurs motocyclistes du monde entier et étaient considérés partout comme d'excellents camarades.



du championnat de France « Nationaux »

LE 3º CIRCUIT MOTOCYCLISTE D'ORLEANS

vit les très belles courses de Hug et de Cherrier



OURU sur un circuit rapide, mais dur pour les machines, de 2 kms environ, le 3° circuit motocycliste d'Orléans, organisé par l'AMCO, malgré un temps incertain, connut

une assez grosse affluence.

Trois grandes épreuves au programme : les
350 cmc. sur 120 kms, les 175 et 250 sur 80 kms,
les 500 cmc. sur 120 kms, plus 2 manches pour

les 500 cmc. sur 120 kms, plus 2 manches pour les sides de 16 kms chacune.

Dès le départ, la course des 350, première inscrite au programme, promettait une très belle lutte entre Hug et Cherrier, tous deux sur Velocette. Mais Cherrier, alors qu'il était en tête, devait casser sa chaîne, ce qui lui fit perdre de nombreux tours. A moins d'accident, la place de 1er était assurée à Hug. Tout l'intérêt de la course porta alors sur la magnifique remontée de Cherrier qui régulièrement rattrapait son retard, améliorant sans arrêt la meilleure moyenne au améliorant sans arrêt la meilleure moyenne au tour. A quelques tours de la fin, il n'était encore que 3°, à 20 secondes de Paquet de Sens-Mais irrésistiblement, en prenant tous ses risques à 2 tours de la fin, il passait second, ayant fourni une course magnifique qui emballa tous

les spectateurs. Résultats des 350 : 1. Hug ; 2. Cherrier ; 3. Paquet ; 4. Belkechout.

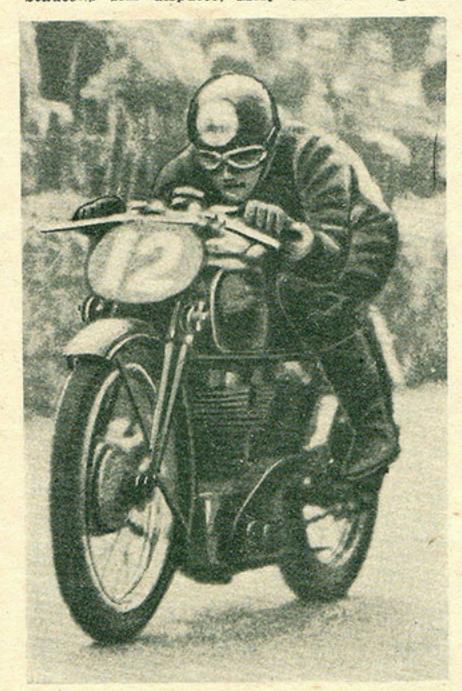
Après la première manche des sides, qui le premier tour, verra Mery passer premier, suivi de Florit, tous deux sur Norton, et de Mougin

sur BMW et qui termineront dans cet ordre, eut lieu l'épreuve réservée aux 175 et 250, où l'on vit courir des 125 réalésées à 128-130 cmc.

En 250, la course fut sans histoire, sinon que Bernard, qui menait, cassa; Bouhey sur Benelli, Camus sur sa DS Malterre et Faierstein sur Puch fournirent une course très régulière et terminèfournirent une course très régulière et terminèrent dans cet ordre.

En 175, après que Tessier sur Terrot eut été contraint d'abandonner à la suite d'ennuis mécaniques, la course était jouée. Abbé termina premier sur sa Peugeot qu'il avait modifiée (culasse spéciale avec bougie à l'arrière et carburateur horizontal), suivi de Filiâtre sur une Motoconfort de série.

Dans la deuxième manche des sidecars, dès le second tour, Mery, de nouveau en tête, perd son passager La Montagne. De ce fait la course sera beaucoup plus disputée, Mery étant avantagé en



En haut : ,l'équipe Florit-Cherrier junior, vainqueur en sidecars. A gauche : Abbé, de l'A.M. C.O., 1er en 175. Ci-dessus : Cherrier qui fournit une course remarquable en 350, remontant ses concurrents un à un. A droite: victorieux en 250, Bouhey du R.M.C.

ligne droite, mais perdant un temps précieux

dans les virages.
Résultats de la deuxième manche : 1. Florit ; Mougin; 3. Mery.

Au classement général : 1. Florit ; 2. Mery ; 3. Mougin à 4 secondes.

La course des 500 promettait d'être très dis-putée entre Cherrier, Hug et Lamontagne. Mais ce dernier ne prend pas le départ, en raison de sa chute en side. Dans cette épreuve, le déchet fut très considérable, résultat de l'effort très dur demandé aux machines : successivement tous les coureurs qui menaient ou poussaient tant soit peu leur machine casseront. Cherrier brise successivement les deux tubulures d'arrivée d'essence de sa Norton. Hug, dès le premier tour, prend résolu-ment la tête sur sa très rapide Gilera et doit fournir un vainqueur incontesté, mais bientôt des ennuis d'embiellage le contraignent d'abandonner. Walter prend alors la tête sur sa Triumph Grand Prix, mais est à son tour contraint d'arrêter aux deux tiers de la course. Planque, de l'AMS Paris, dont c'est la première course, terminera vainqueur. Belkechout, qui lutta longtemps avec Guérin pour la deuxième place, et qui finalement semblait se l'être octroyée, est obligé de s'arrê-ter à l'avant dernier tour pour ravitaillement en

Résultats en 500 : 1. Planque sur Triumph ; 2. Guérin sur Norton ; 3. Blayon sur Norton ; 4. Belkechout sur Velocette.

4. Belkechout sur Velocette.

Le tour le plus rapide fut réalisé par Hug.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, ce circuit rapide éprouva très sérieusement les machines, le nombre de tours étant très élevé (63 pour les 350 et 500). Hug n'en veut pour preuve que son accident avec sa Gilera qu'il affirme n'avoir jamais poussée à fond, ayant une avance confortable sur ses suivants ; il n'avait qu'un regret, ne pas avoir pris sa Rennsport BMW, moins rapide et plus dure à piloter que sa Gilera, mais pide et plus dure à piloter que sa Gilera, mais plus robuste.

Les spectateurs eurent droit, en plus de ces épreuves, à l'exhibition du plus jeune « motard »

de France, un bambin de cinq ans. Rappelons pour terminer que le 3e circuit motocycliste d'Orléans compte comme épreuve pour le Championnat de France des coureurs avec li-





### CALENDRIER SPORTIF

DE JUIN (suite)

22-23-24 : Trophée International de Monaco. 23-24 : St-Etienne-Paris-St-Etienne. 24 : Régularité de Gascogne. Circuit de vitesse de Carpentras. Circuit de vitesse de Montluçon. Circuit de vitesse de Carcassonne. Vitesse du MC Bourgogne. Circuit de vitesse de la Foire de Casablanca Trophée de Presse (AM Nice). Régularité des Villes d'Eaux des Vosges, Cross à Rouen. Cross du MC Douaisis. Cross du MC Phocéen. Cross de l'ASPP. Prix de Rome (Italie). Circuit de Mons (Belgique).

### 19° CIRCUIT DU SUD-OUEST

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

Le 12 mai à zéro heure, les motards engagés au 19° Circuit du Sud-Ouest, prenaient le départ réservée aux made Bordeaux pour la première étape longue de 460 kms, parcourue d'un bout à l'autre sous la pluie et qui devait les mener à Perpignan, par Langon, La Réole, Agen, Toulouse, Carcassonne

et Narbonne.

Le parcours prévu pour la seconde étape passait par les Pyrénées, mais les cols étant impraticables (neige, verglas, brouillard) le dimanche à 8 heures les concurrents gagnèrent Biarritz par Quillan, St-Giron, St-Béat, Lourdes, St Pe de Bigorre et Pau. Un vent très violent soufflait qui obligea parfois les pilotes à adopter la position couchée.

Le départ de la troisième étape fut donné à 13 h. 30 de Biarritz (26 kms de plat) : Hossegor, Mimizan, Biscarosse, Arcachon et arrivée à

Bordeaux.

Les difficultés du parcours n'ont pas empêché les performances parmi lesquelles on a remarqué celles des Automoto qui ont accompli les trois étapes sans incident mécanique.

### CIRCUIT DE VITESSE DE GEDINNE

L'Auto-Moto-Club de Gédinne organise le 10 juin une épreuve de vitesse pure internationale ouverte aux catégories 350, 500 et sidecars 500. Le circuit sis dans la région de Charleville a un développement de 7,760 kms et comporte treize virages qui en font un des plus beaux circuits de Belgique.

Dejà les pilotes français Behra, Monneret, Houel, Beauvais, Sceaux et Collot ont été pressentis et le plateau comptera certainement la participation des as anglais, suisses, hollandais, yougoslaves, finlandais et bien entendu belges.

### GASSMAN, SUR 350, GAGNE LE MOTO-CROSS DE BELFORT

(De notre correspondant Pierre AUZIAS) Malgré la pluie, 3000 personnes ont assisté le lundi de Pentecôte au moto-cross organisé par MM Laclotte et Bainier. Visibilité parfaite, piste glissante, dénivellations importantes demandant grande concentration et habileté de manœuvre.

Les Régionaux firent très belle impression et le suisse Gassmann est en nets progrès. Félicitations particulières à Cantin et Scheegler de l'Amicale Motocycliste du Doubs qui ne quittèrent pas le sillage des vedettes de Valentigney et Belfort.

RESULTATS 250 cmc. : 1. Coulon ; 2. Vonin ; 3. Plan-con ; 4. Cantin ; 5. Lailly ; 6 Dard ; 7. Bourgeois.

350 cmc. : 1. Gassmann : 2. Schwegler ; 3. Varrin.

Vonin sur Mazoyer 500 cmc. spéciale fait hors concours une course excellente.

### LE CIRCUIT DE VITESSE DE LYON

RESULTATS 175 cmc. : 1. Schaad ; 2. Gaury ; 3. Vaqué ; 4. Spaleck. 250 cmc. : 1. Schaad ; 2. Emo ; 3. Juigné ; 350 cmc. : 1. Gerber ; 2. Monneret Pierre ;

3. Goffin ; 4. Besse ; 5. Salasc ; 6. Houel 500 cmc. : 1. Behra ; 2. Gerber ; 3. Biondelli. Sidecars: 1 Deronne; 2. Murit; 3. Vervroegen : 4. Soulié.

### MOTO-BALL

MATCHES DU 13 MAI 1951 Division d'Excellence Zône Sud : Aix II bat Le Forez par 1 but à 0 Marignane bat Avignon II par 1 but à 0.

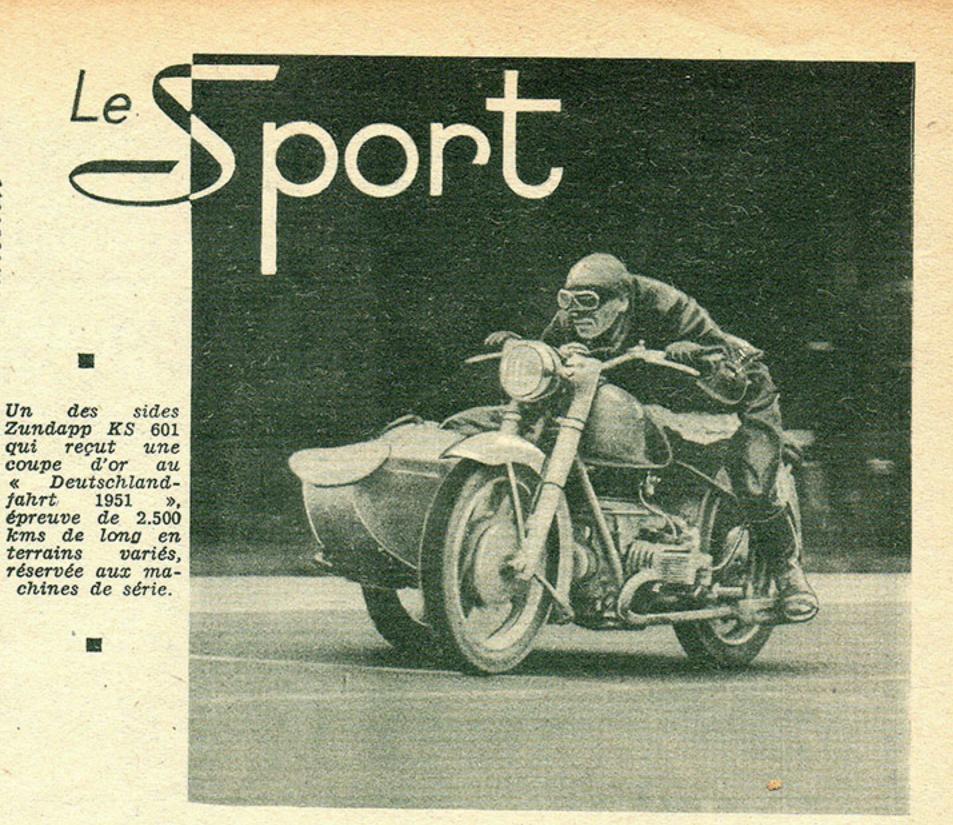
MATCHES DU 20 MAI 1951 Division Nationale Zône Sud : Avignon bat Monteux par 2 buts à 1. Carpentras bat MBC Villefranche par 4 buts à 2.

Division Nationale Zône Nord : SUMA Troyes bat Mulhouse par 7 buts à 2. Division Excellence Zône Sud : Marignane bat La Seyne par 3 buts à 1. St-Etienne et Cavaillon

font match nul 1 à 1.

Match Amical: Courbevoie bat Gennevilliers

par 4 buts à 1.



### MOTO-CROSS DE NARBONNE

des

fahrt

Le 20 mai a eu lieu à Narbonne un moto-cross qui a donné les résultats suivants : 250 cmc.: 1. Godey; 2. Amédéo; 3. Barat; 4. Colle; 5. Leroux; 6. Granger. 350 cmc.: 1. Godey; 2. Charrier; 3. Dar-rouy; 4. Ciancio; 5. Verna; 6. Boisserie; 7. Castel. 500 cmc. : 1. Verrecchia ; 2. Prieur ; 3. Le-fèvre ; 6. Pellan et Desmoulins ; 8. Ladevèze.

### LE MOTO-CROSS DE VESOUL

Les épreuves du moto-cross organisé par le MC Aussonois à Vesoul et comptant pour le Cham-pionnat de France, ont été courues sous la pluie dimanche et ont donné les résultats suivants : 250 cmc. : 1. Moury ; 2. Godey ; 3. Benard ; 4. Klym René ; 5. Amédéo. 350 cmc. : 1. Godey ; 2. Melioli ; 3. Klym Robert ; 4. Barat. 500 cmc. : 1. Brassine ; 2. Prieur ; 3. Verrecchia; 4. Vouillon; 5. Martin.

### LE CIRCUIT DU MC D'AUVERGNE

### RESULTATS

Espoirs 175 cmc. : 1. Mattens ; 2. Ducom ; 3. Estey. 175 cmc. : 1. Valeyre Jean ; 2. Charbonnier ; 3. Thiriat. 350 cmc. : 1. Gaucas ; 2. Crouziet ; 3. Guérin: 4. Martin. Sidecars : 1. Sceaux ; 2. Cornet ; 3. Uzé ; 4. Lechelon.

### LES PARTICIPANTS DU CIRCUIT ROMAND DE REGULARITE

... N'ont pas été décus de leur journée. Dès 6 h. 40, par un temps douteux, les concurrents partirent deux par deux toutes les minutes. L'itinéraire fit passer les nombreux concurrents

par Sainte-Croix, Gros de Vaud, Vallorbe et Lau-

Les participants se donnèrent rendez-vous vers 18 h. au Casino de Montbenon, et c'est dans la salle des fêtes qu'eut lieu la proclamation des résultats. Le MC Menthue, qui partait favori, n'a pas décu, puisqu'il a remporté le challenge Ramozzi, superbe œuvre d'art destinée à récompenser le club gagnant. Remarquons que ce club remportait la victoire pour la seconde fois. Les autres challenges ont été gagnés par :

Challenge Jawa : Walter Pierre (TCS). Challenge Motul : Werlen Ch. (MSC Genève). Chal-lenge Jofo : MSC Genève. Challenge Moret : A. Richard (Pully). Challenge Guédon : André Farni (Neufchâtel.

Classement individuel : 1. Richard André (Pully) ; 2. Simon Alphonse (Pully) ; 3. Affolter Werner (Menthue) ; 4. Besson Marius

Classement par équipe. — Cat. A (membres AVCM) : 1. Menthue ; 2. Pully ; 3. Vevey ; 4. Montreux ; 5. Aigle ; 6. Vaudois ; 7. Menthue;

Cat. B. (invités): 1. MSC Genève; 2. Neu-châtel; 3. Neuchâtel; 4. La côte Neuchâteloise; 5. St-Blaise; 6. La Broye; 7. Les 13, Genève; 8. Glânois ; 9. La Côte Neuchâteloise

### LE CROSS A BEAUVAIS

LE MC du Beauvaisis a remporté un réel succès pour sa manifestation de moto-cross le 29 avril 1951. Son nouveau circuit situé dans une ancienne arène romaine, offrant le maximum de spectacle au public qui peut suivre les courses quel que soit l'endroit où il se trouve, avait rassemblé l'élite des coureurs de cross. La victoire est revenue à Verrecchia devant Pellan et Vouillon en 500 ; à Verrecchia devant Godey et Melioli en 350 ; à Godey devant Adnet et Peyry en 250.

Le 10 juin 1951, le MC du Beauvaisis organise son second moto-cross sur le même terrain qui sans avoir subi de modification du circuit, aura cependant des pistes élargies et mieux aménagées pour les dépassements.

Le MCB s'était assuré le 29 avril le concours de la Radiodiffusion du Luxembourg et avait également fait téléviser les courses par la RDF.

### CIRCUIT DU MORBIHAN

Cette épreuve de régularité disputée le 13 mai iernier, a connu un plein succes. Disputée entre les membres du Moto-Club du Finistère et ceux du Moto-Club du Morbihan, elle a donné lieu aux classements suivants :

### CLASSEMENTS

Cat. 125 cmc. : 1. Borderon 431 pts (MCM) ; 2. Briel 609 pts (MCM); 3. Bernard 993 pts (MCM); 4. Miaux 1237 pts (MCM); 5. Penvenne 3466 pts (MCM); 6. Eon 3551 pts (MCM); Cat. 175 cmc. : 1. Lidou 422 pts (MCM); 2. Noé 1302 pts (MCM); 3. Cloarec 1686 (MCM); 4. Sculler (MCM); 5. Penven (MCM).

Cat. 250 cmc. : 1. Le Corre Camille, 1780 pts (MCM).

Cat. 350 cmc. : 1. Plantard 664 pts (MCM) ; 2. Picco 778 pts (MCM); 3. Le Hir 3164 pts (MCM); 4. Trequesser (MCM); 5. Toung (MCF).

Cat. 500 cmc. et au-dessus: 1. Balestro 239 pts (MCM); 2. Her 365 pts (MCF); 3. Tanguy 368 pts (MCF); 4. Le Boulch 416 pts (MCF); 5. Colmier 432 pts (MCF)

### CLASSEMENT GENERAL

1. Balestro 239 pts (MCM) ; 2. Her 365 pts (MCF); 3. Tanguiy 368 pts (MCF); 4. Le Boulch 416 pts (MCF); 5. Lirou 422 pts (MCF); 6. Borderon 431 pts (MCM); 7. Colmier 432 pts (MCF); 8. Laval 475 pts (MCF); 9. Salou 478 pts (MCF); 10. Briel 609 pts (MCM)

### LIEGE-MILAN-LIEGE

Le Royal Motor Union organise les 8-9-10 juin 1951 son grand championnat d'endurance, de régularité et de grand tourisme pour motos solo et motos sidecars sur le parcours de Liège-Milan-

### CIRCUIT DE MOULINS

C'est le 3 juin prochain qu'aura lieu à Moulins le 3e Circuit de Vitesse organisé par le MC Moulinois. Cette épreuve comptant pour le Championnat de France amène chaque année plus de 7.000 spectateurs. 

### RECTIFICATIF No 1.035

Nous accédons bien volontiers au désir de la maison CLERGE, 67 avenue du Maine-14c, DAN. 69-43, dont l'annonce dans le nº 1032 comporte une erreur : donc lire F.N. 350 standard prix 195.000 francs.

les vainqueurs.

### LE 23° BOL D'OR SE DEROULERA SAMEDI ET DIMANCHE

EN FORET DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (Grosse lutte dans toutes les catégories)

Le 23e Bol d'Or, la populaire épreuve de vitesse et d'endurance qu'organise chaque année l'AMCF, va donner lieu à une rude bataille entre les spécialistes des courses de grand fond. En effet un simple coup d'œil sur la liste des partants en dit long sur l'empoignade qui va se produire entre des hommes comme Lefèvre recordman général du Bol d'Or à St-Germain (ancien circuit des Loges) et à Monthéry, Pierre Monneret le jeune champion qui veut gagner, tous deux en 500 cmc., ils auront à battre le record du belge Craet de 2.068,999 kms (moyenne horaire 86 kmh. 207). En cylindrée 350 les Françoise, les Faène doivent s'emparer du titre.

En 250 cmc. les champions autrichiens Krammer et Weigartmann lutteront contre Moury, champion de France, Tano, Hervé, Barde, Guignabodet et Dauge. En motos 175, 20 hommes au départ, c'est dire l'ardeur de la bataille, les Pahin, les Valeyre, les Camus, doivent fournir

En sidecars, Sceaux, le champion spécialiste,

doit confirmer sa grande classe.

Le départ du Bol d'Or motocycliste sera donné samedi prochain à 15 heures à cette soixantaine de concurrents et l'arrivée aura donc lieu à 15 heures dimanche 3 juin. L'organisation sera à la hauteur de sa tâche et le circuit de 4 kms 180 de la Forêt de St-Germain-en-Laye, si facile d'accès pour les parisiens, saura accueillir la grande foule des sportifs, amoureux des épreuves sévères. Pour favoriser les performances et la sécurité, le circuit sera presque totalement illu-miné la nuit. Il y aura de grands garages pour les véhicules. Autos 100 francs. Motos et sidecars 50 francs. Entrée gratuite pour les bicyclettes.

Les places des spectateurs sont raisonnables au prix de 150 francs pelouse, tribunes et enceinte 400 francs. De nombreux buffets, restaurants et buvettes fonctionneront à l'intérieur du circuit et à des prix normaux. De nombreuses attractions se dérocleront et ensuite le départ du Bol d'Or Automobile sera donné à 17 h. à 35 bolides sur 4 roues. 9 Aston-Martin en lutte contre les Simca-Gordini, les D.B., etc... Il y aura du sport en Forêt de St-Germain les 2-3 et 4 juin.

### LISTE DES CONCURRENTS

MOTOS 500 CMC.

Lefèvre (Norton), Rossignol (BSA), Fradin (DKW), Tinancourt (Terrot), Venin (Saroléa), Fombelle (Terrot), Pierre Monneret (Kælher-Escoffier, Godard (AJS), Gate (Terrot).

MOTOS 350 CMC. Françoise (Jawa), Leninger (Jawa), Faène (AJS), Riche (Matchless), Hersant (AJS), Beras Matchless), Coopman (X...), Degryse (Douglas) Loisel (Douglas), X. (X.), Varrin (MC Belfort).

MOTOS 250 CMC. Moury (Puch), Krammer (Puch), Weigartmann (Puch), Tano (Armston), Hervé (Jawa), Grave (Jawa), Barde (Guzzi), Bouhey (DS Malterre), Midoux (Puch), Guignabodet R. (MSS), Charlemagne (MSS), Dauge (Monet-Goyon), Bosnot (Monet Goyon) (Monet-Goyon).

Les concurrents du Circuit de Régularité du Morbihan posent pour la traditionnelle photo avant le départ.

MOTOS 175 CMC.

Pahin M. (Automoto), Lacour (Peugeot), Roze (Gima), Boucher (Gima), Guillot (Guiller), Valeyre (Guiller), Moser (Guiller), Derreveau (Guiller), Tiers (Maquet-Ydral), Camus (DS Malterre), Mathieu (DS Malterre), Doust (DS Malterre), Didier (DS Malterre), Serres (DS Malterre) terre), Agache (Maquet-Ydral), Contamine (AGF), Pohu (JC), Champagne (Puch), Guignabodet G. (MSS), Gaulier (JC).

SIDECARS 750 CMC.
Druet (BMW), Sceaux (BMW), X (MCSN). SIDECARS 350 CMC. Grillon (MCSN).

### POUR FONDER UN CLUB:

Les formalités à accomplir et un modèle de statut

Voici les formalités à accomplir fixées par le décret du 16 août 1901 sur les associations privées. Tous renseignements vous seront donnés par les Préfectures départementales.

A. - Déposer à la Préfecture de Police : 1º Une déclaration sur papier timbré contenant le titre et l'objet de l'Association, l'indication de son siège social et de ses établissements, les noms, prénoms, dates et lieux de naissance, professions et adresses de toutes les personnes qui, à un titre quelconque, sont chargées de son administration ou de sa direction, avec l'indication de leurs fonctions dans l'association. La déclaration doit être datée et signée par un des membres du Bureau.

2º Deux exemplaires des statuts, également sur papier timbré, datés et signés par un membre du Bureau.

3º Un petit registre à pages numérotées.

Ce registre est destiné exclusivement à recevoir la transcription des modifications apportées aux Statuts et des changements survenus dans l'administration ou la direction de l'Association, les dates des récépissés relatifs à ces modifica-tions ou changement sont mentionnées à ce re-gistre. Il sera retourné à l'Association après avoir été paraphé par le Préfet de Police ou son délé-

gué, pour être conservé au Siège Social. Il n'a pas à être présenté à la Préfecture à l'occasion des déclarations ultérieures.

4º Les Unions ou Fédérations d'Associations doivent en outre déclarer, sur papier timbré, le titre, l'objet et le Siège Social des Sociétés filiales ou des sections qui les composent.

B. — Dans le délai d'un mois, à partir du jour de la déclaration, faire insérer dans le Journal Officiel un extrait contenant la date de la déclaration, le titre et l'objet de l'Association, ainsi que l'indication de son Siège social.

S'adresser pour cette insertion à la Société générale des annonces. Un exemplaire de cette publication devra être adressé à la Préfecture de

### MODELE DE STATUT

ARTICLE PREMIER. — Il a été formé sous le nom de Moto-Club du ..... une association qui a pour but de grouper des possesseurs de motocyclettes, sidecars ou cyclecars, de propager parmi eux le goût du tourisme et du sport par l'organisation des sorties dominicales et d'ex-cursions, de défendre leurs intérêts, etc...

ART. II. - La durée de l'association est illimitée.

ART. III. — Le siège social est situé à ...... Il pourra être transféré sur simple décision du

ART. IV. - L'année sociale court du 1er ....... au 31 .....

ART. V. - L'association se compose de Membres d'honneur, de Membres honoraires ou bienfaiteurs et de Membres actifs.

La qualité de membre d'honneur pourra être accordée par le Comité à toute personne ayant rendu des services à l'Association.

Les membres honoraires ou bienfaiteurs sont ceux qui, bien que ne pratiquant pas le sport motocycliste, s'y intéressent et l'encouragent, ils paient une cotisation annuelle de ..... frs. Ils ont droit de vote.

Les dames sont admises comme Membres du

ART. VI. — Admission : tout canditat au titre de Membre actif doit être âgé de 18 au moins ; il doit adresser une demande écrite et être présenté par deux Membres du Club. Cette demande est soumise au Comité qui l'accepte et la rejette sans appel et sans avoir à donner de raison.

Toute demande doit être accompagnée du montant de la cotisation annuelle si elle a lieu dans le premier semestre de l'exercice... ou de la moitié de cette cotisation si elle est faite dans le deuxième semestre. La cotisation sera remboursée si la demande n'est pas accordée.

ART. VII. - Tout sociétaire, à quelque titre que ce soit, s'engage à respecter les statuts, rè-glements et décisions de l'association et de son Comité. Il s'interdit le droit de toute action juridique envers le Club et ses dirigeants.

ART. VIII. - Radiations : la radiation ou l'exclusion pourra être prononcée par le Comité contre tout sociétaire qui :

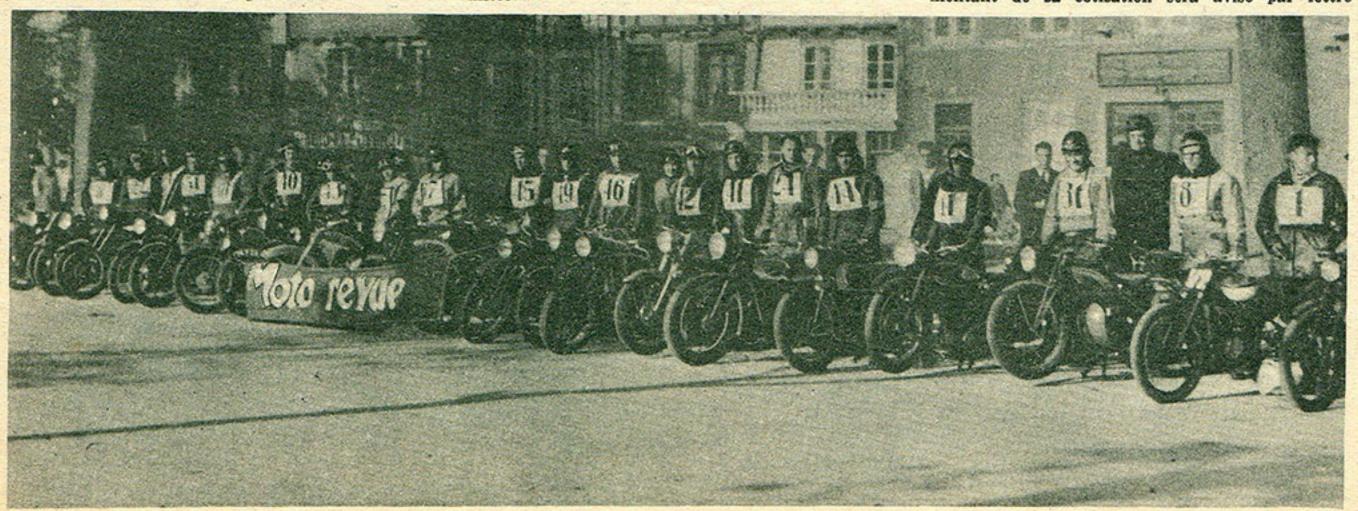
1º refuserait le paiement de ses cotisations ; 2º se conduirait de façon à jeter le discrédit sur le club, ou chercherait à lui nuire en quelque façon que ce soit ; 3º contreviendrait aux dispositions de l'arti-

cle 6 :

4º offenserait gravement un membre du Moto-Club ou lui porterait préjudice d'une façon injustifiée :

5º serait convaincu de tout acte contraire à l'honneur.

ART. IX. - La cotisation annuelle est payable d'avance pour chaque exercice, tout socié-taire n'ayant pas acquitté dans les délais le montant de sa cotisation sera avisé par lettre



recommandée, d'avoir à se mettre en règle avec le Trésorier ; la non-réponse du sociétaire dans un délai de huit jours entraînera son exclusion

ART X. - L'association est administrée par un Comité composé de neuf membres élus en assemblée générale pour un an et rééligibles, savoir '

Un Président.

Un Vice-Président (ou deux).

Un Secrétaire général.

Un Secrétaire adjoint.

Un Trésorier.

Un Trésorier adjoint. Quatre Administrateurs.

ART. XI. — La réélection du Bureau a lieu en Assemblée générale convoquée à cet effet dans le courant du mois de ......

ART. XII - Pouvoirs du Comité. Le Comité a, dans la limite des présents statuts et des lois et des décrets régissant les associations, pleins pouvoirs pour la gestion des intérêts financiers, moraux et sportifs du Moto-Club. Le Comité a la faculté d'instituer des commissions qui recevront un mandat défini et dont les travaux resteront sous son contrôle.

ART. XIII. — Les fonds de l'association sont déposés en Banque. Toutefois, tout retrait de fonds ne pourra être opéré que sur un reçu portant les deux signatures du trésorier et d'un des membres du Comité spécialement désigné par le

ART. XIV. - Si, en cours d'exercice, des vacances se produisaient dans le Comité, l'assemblée mensuelle serait chargée de nommer des titulaires aux postes vacants

ART. XV. - Tout membre du Comité s'interdit de faire partie du Comité d'un autre club simi-

ART. XVI. - Le Comité se réunira ..... fois par mois, en principe le premier mardi de cha-

Le Président pourra convoquer le Comité chaque fois qu'il le jugera utile.

Tout membre du Comité ayant manqué aux réunions sans motif valable pourra être remplacé, à la demande du Comité, par l'assemblée mensuelle.

ART XVII. - Le premier mercredi (1) de chaque mois, à moins de cas de force majeure, se tient à 20 h. 30 (1) au Siège social une réunion des membres actifs qui prend le nom d'assemblée mensuelle : indépendamment de cette assemblée, une réunion amicale a lieu, en principe, le troisième mercredi de chaque mois, en vue d'organiser des excursions en groupe. Des démonstrations techniques pourront avoir lieu au cours de ces réunions.

ART. XVIII. - Toute discussion politique ou religieuse, tous jeux de hasard et d'argent et en général tous les jeux prohibés par la loi, sont formellement interdits dans le local de l'asso-

ciation. ART. XIX. - La dissolution de l'association ne pourra être prononcée qu'en assemblée générale spécialement convoquée à cet effet, soit sur demande du Comité, soit sur demande motivée et par écrit de la moitié au moins des membres actifs. La dissolution ne pourra être prononcée que si elle est votée par la moitié plus un des membres actifs inscrits aux contrôles de l'Asso-

La liquidation des fonds en caisse sera faite dans les conditions prévues par la loi. (1) bien entendu, les jours et heures ne sont

# dans les Clubs

TOURING CLUB DE FRANCE - Dans le cadre des Fêtes du Bimillénaire de Paris, le Touring Club de France organise les 2 et 3 juin à Dammarie Les Lys la plus importante concentration touristique réalisée depuis la guerre. (Ouverte aux motocyclettes).

Les ruines de l'Abbaye des Lys que fit construire Blanche de Castille, serviront de décor aux réjouissances dont le « clou » sera la reconstitution d'une « Fête champêtre au XIIIe siècle > : Grand défilé historique avec cavaliers et figurants, suivi de divertissements et d'un

Tournoi de chevaliers. A titre de propagande, cette manifestation est ouverte aux non-Sociétaires, toutefois, les deux principaux prix sont réservés aux técéfistes.

Les inscriptions sont reçues au TCF, Service des Excursions, jusqu'au 31 mai, accompagnées de la somme de 50 fr. par véhicule.

AMICALE MOTOCYCLISTE FLERIENNE. -Le club organise le dimanche 17 juin prochain, à partir de 9 h. du matin, place du Marché, à Flers-de-l'Orne, une grande Foire aux motos, vélomoteurs et cyclomoteurs : vendeurs et futurs acquéreurs de Basse-Normandie y sont cordialement invités

M.C. DE MONTMORENCY. - Le MC de Montmorency organise le 1er juillet une épreuve de régularité et d'endurance inscrite au Calendrier national de la FFM.

Ce circuit de 43 kms 400, ouvert à toute catégorie, est doté d'environ 200.000 francs de prix et de coupes.

Le règlement sera envoyé sur demande au MC Montmorency, Châlet des Fleurs, place du Pt Roosevelt, Montmorency.

L'AUTOMOBILE-CLUB LORRAIN, Section Meuse, organise le dimanche 22 juillet prochain, à l'occasion de la fête de Saint-Christophe, une grande concentration Motocycliste suivie d'un

Ces différentes épreuves seront dotées de prix.

MOTO-CLUB INTERNATIONAL DE TANGER. L'assemblée générale extraordinaire du 16 avril 1951 a désigné à la majorité des participants le nouveau Comité Directeur composé comme suit :

Président : M. Alberto Parres Lopez. Vice-Président : M. Antonio Garcia-Garcia. Trésorier : M. Luis Meseguer. Secrétaire : M. Mois Benaim. Assesseurs : MM. Hernandez Montaidano, Bernadez, Atalaya et Parres J. Délégues sportifs : MM.

Pedro J. Mullor, Guy Borea. Le Comité est décidé à redonner au Moto-Club International de Tanger la place qu'il se doit de tenir dans la zône de Tanger et fait appel pour ses réalisations à tous les clubs motocyclistes marocains pour resserrer les liens qui doivent exister entre tous les adeptes de la moto.

Siège social : Chez Robert, rue Sanlucar,

TOULOUSE MOTO-SPORT. - Le Comité directeur et les membres du T.M.S. pleurent la disparition prématurée de leur camarade, le coureur Bryon et sa jeune femme, victimes d'un stupide accident. Ils ont été asphyxiés tous les deux par suite des émanations toxiques d'un appareil de chauffage.

Albert Bryon, coureur valeureux et intrépide, gai compagnon et bon camarade, défendant toujours jusqu'au bout les couleurs de son club, était également connu et aimé dans toute notre région, où il avait participé, avec le succès que l'on sait, à presque toutes les épreuves de motocross, de grass-track et de course sur piste.

### AU HASARD DE NOS VISITES

Il ne faut jamais se fier aux apparences et plus que pour toute autre chose, pour l'estimation de l'importance d'un maga-

Telle façade de 20 mètres cache quelquefois un magasin peu profond. A l'inverse, voyez le magasin de « Barbès-Motos-Cycles », il n'a pas plus de 5 ou 6 mètres de vitrines, mais la petite boutique rouge de la rue Doudeauville cache bien son jeu.

Dès qu'on est entré, on s'aperçoit que le magasin, sensiblement carré, et qui ne sert à peu près qu'à l'exposition de nombreux accessoires, est prolongé d'un long couloir, assez large pour abriter, en plus d'un passage permettant de pousser les plus grosses machines, une belle alignée d'au moins 40 motocyclettes ou vélomoteurs.

C'est une très jolie exposition grace à laquelle on peut agréablement comparer les Alma, Jonghi, Guiller, Terrot, Gima, Motobécane, BSA, Sunbeam, etc... Puis viennent les cyclomoteurs Origan et Mobylette.

Et ce n'est pas tout : Au bout de cette longue galerie, se cache - pudiquement derrière une tenture - un grand atelier de réparations qui ne doit pas mesurer moins de 200 mètres carrés. C'est bien à tort qu'il se cache, car il est très clair, très aéré et d'une propreté méticuleuse. On a plaisir à y admirer les nombreuses machines en cours de réglage ou de réparation.

Signalons que Barbès-Motos-Cycles met à la disposition de chacun de ses clients un mécanicien qui mettra la machine au point, prodiguera ses conseils et au besoin, donnera quelques leçons de con-

Si l'on ajoute que cette maison pratique les meilleures conditions de crédit, on peut affirmer qu'à Barbès-Motos-Cycles, la notion de « Service » n'est pas un vain

# NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES ...... 250 fr. PETITES ANNONCES COMMERCIALES. LA LIGNE .................. 350 fr.

Pour l'envoi de courrier de vos Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat roste, accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte ser abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimerie au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution.

### MOTOS A VENDRE

donnés qu'à titre indicatif.

OCCASIONS Terrot, Peugeot, Gnome, BSA, Zundapp, Norton, Monet, DKW 100 Motobéc., Terrot 125
Monet, Poney depuis 25.000 frs
NEUF DISPONIBLE

DS Malterre, Jonghi, Guiller, Gnome, Monet, Imme, William CREDIT sur neuf et occas. GAITE-MOTOS, 4 imp. Gaité DANton 55-43

DKW 350 NZ bon état pneus nfs. MAQUENHEM 38 rue du Troupeau, Argenteuil (SO). 100 R. GILLET état impeccable, 175 Automoto neuve. Cavailler 230 r. Tolbiac, 13e.

Bern. impec. Bernard 16 rue Sébastopol, Courbevoie.

DKW 125 b. ét. ent. origine, mais moteur à ref. Ecr. Poot Glos sur Risle (Eure).

TERROT 125 mod. 1948 sortant de revision, 45 rue de Jussieu Paris, ODE. 71-01. 250 BMW R23 fourche télesc. très bon état. BARBARY, Ro-

PUCH 125 sport, 6500 kms. ABBE PITHON, Louigné par Ambillou (M.-et-L.).

morantin, Téléph. 242.

M. DEB. 500 cul. spéc. sus. ar. Cepières Ita. 01-18 hres bur. Oudalle p. St Romain (S.I). gen. cap. Roq. 60-49 matin.

V. ou éch. pour moins forte GN. RH. XA2 pns orig. av. ou 1000 R. Gillet susp. ar. side ss repr. SANGO Nérac (L.G.) INDIAN 1200 état nf. ROUX r. Emile Connoy St-Denis. NORTON 16H mot. neuf 5000 110000, DAIGNAUX, Le Désert

Beny-Bocage (Calv.). Tél. 9

à Montchamps.

DOLLAR 350 cul. 55. BABON 26 av. Montesquieu Livry (SO) GUZZI ALCE 500 état neuf, prix 120000, MERCIER, Brigade moto, Gendarmerie, Caen (Calvados).

C. dép. Navig. v. Triumph. T100 d. mod. imp. 250. Collard 170 C. République, Le Havre

acc. cse dble empl. Beauvillain pas. des Soupirs Paris-20e. 39 r. St Quentin Caudry (N.) DKW 350 sél. 4 v. t. b. ét. vis. t. l. j. apr 18 h. sf dim. lundi, alim. 75 r. Rébéval-19e Raison sté sup. angl. dern. mod. 51 nve 2 c. 2 t. 250 cc 4 v. sél. vit. 105 t.-s. pbr. sac. val.220. cèd.165. urg. Mon.06-45 FART. v. M. Goyon 500 cul. 4 v. side Bernardet b. état 11000. ZIZE 18 av. Rabelais Fontenay s/Bois (v. t. j.). Motob. 500 sup. cul. tr. b. ét.

r. Croix St-Loup, Meaux (SM) SIDE Gnome-Rhône CV2 état impeccable prix 150000, cause vente double emploi, pneus neufs. Künz 5 rue de la Ferme, Plessis Robinson.

MOTOBEC. 500 culb. t. b. ét 90. combin. aviat. cuir. parf. 15. J. Despretz, 11 r. A. Guernisac, Morlaix (Finistère).

ALCYON neuf 10000 au-dessous tarif, 20 rue Arm. Sylvestre, Courbevoie.

SIDE Norton 500 16H chas.

JAWA 350 1950 25000 k. nb. BSA 750 s. Préc. Héloin 12 SCOOTER Bernardet 250 cmc. luxe, 900 kms c. dble emploi vis. JANS 80 bd Reims (17c) PEUGEOT 350 P107 t. b. état prix 750000. Grégoire 16 av. Labruyère, Colombes (Seine). 350 PEUGEOT P135 1946 pns nfs 105000. 12 bis av. Pierre Sémard Ste Geneviève des Bois (SO) visible l'après-midi. TERROT 125 ETD impec. accessoires. Tél. ODE. 10-47. MONET-G. 100 ét. nf besoin cse santé bs px. Adam, 35 bis réaliser, bas prix. Barnier cité Guynemer, pav. 9, Juvisy. PEUGEOT 350 cul. état neuf Bombart 23 r. Klock, Clichy. 175 MALTERRE 4000 kms impec. ROLAND OPE. 89-71. GN. RH. 4 c. cul. 350 mot. nf Gar. 6 m. 15r. Doudeauville18c 250 TERROT ét. nf. Paris 16 rue Doudeauville, Paris-18c. CAUSE départ moto Puch 250 crème, tous access. 9500 kms. 170000. 14 rue Lacroix-17º. DKW 500 SB. BMW R73 av. Havranek, 166 r. Charonne-11e C. mal. part. v. Vincent 1000 Précis. 1950 cais. Terrot. 2 Side. Motobécane 500. Arc.67-06 DERNY tand. 5000 k. t. éq. 75. rap. d. mod. nve 310. Cardeur pns : 4x19:3,25x19. Protègesam. ap. m. 13 r. Thorigny-3º

à term side commerc. REIX CGEE 48 r. Boëtie Ely. 98-17 SANDFORD 6 ch. mot. Ruby ex. ét. Moto 5 ch. mot. Chaise arb. c. t. exc. ét Bailly Pierre 1 r. F. Coppée Malakoff (S.) MG 17 175 mod sport parf. ét. Cazenave 90 r. St-Ouen Paris 125 R. GILLET neuve f. téls. sél. 4 v. 90000. Printezis 11 rue du Colonel Raynal, Montreuil S/B. sam. dim. matin. MOTO 125 lat. nve sous gar. 2500 k. Vico Henri 4 r. Gathelot Clamart à part. 19 h. BMW R73. Decourtray 241 r. Crimée-19e. Heures repas. C. mal. BSA M20 ét. nf 140. Lenaour 12 P. Midrin, Sèvres. GN. RH. 250 ord. marche 85000. LECLERC PRO 93-27. MOTOSACOCHE 4 cv sidecar 27 rue Châteaubriand-8e. 250 TERROT b. ét. 45000 vis. ap. 19 h. LEHENT 17 passage Lagny, Paris, 20c. GNOME 4 cv b. ét. 60. Epicier 9 r. Grand Prieuré-11e ap.19h BMW R73 sport spéc. Téléph DAU. 19-98, THIPHAINE. DRESCH 250 tte équ: cof. ar. 65 Berland 9r. Buffon Antony SFLEND. BMW 750 c. nve 210. J. DUPIN 9 r. Langlier Renault, Plaine St Denis (Seine) Autobus Pont Soissons. 125 PEUGEOT p. ét. sac. cuir t sad klax. compt. Eto. 18-48

150 Excelsior 4 v. culb. 20. Impasse J. David, Asnières. SIDE Terrot 500 sél. 1948 7000 k. ét. nf. CHAGNAT 11 Cité 3 Bornes-11e apr. 19 h VELOCAR Mochet b. ét. Féret Breda, à Grisy-Suisnes (S.M) SIDECAR R. Gillet 750 cc 48 Daumail 42 av. Gobelins-13e. BMW R51 imp. Alline 101 r. H. Barbusse, Aubervilliers. DEW 350 NZ 125000. MILLAU 37 av. Gambetta Aulnay s/B. GN. RH. 500 cc parf. ét. 100 Ség.01-50, 9 à 18 h. sf d. et 1 500 Norton 16H t. b. ét. bs px Malet 22 av. 3 Frères Asnières Darmont 3 r. 6 cv cul. b. ét. Guyonet 198 Gde Rue Chaville TERROT 500 culb. 5 cv sélec av. side Bern. et pièces dét. 125000. LOUP 69 rue Bara, Houilles (SO). Arg. 66-07. DKW 350 NZ ét. nf. VAIDIE 266 rue Lecourbe Paris-15e. SCOOTER Lambretta 125 cc ét. nf access. compl. 130000. Tél. MAI 23-04 (heures repas) 356 TRIUMPH Al. imp. Chavil 11 av. Foch St-Mandé 20 h. 500 sup. cul. mécanique pneus imp. à partir 19 h. Guillou 4 r. B. de Saron-9c. M. GOYON 3 c. 250 cul. imp. 500 NORTON 16H side bn ét. gén. px 150. Voutat 37 av. Ro-Coffin 14 r. J. Jaurès Alfort chefort, Bezons (S.-Oise). GNO. RH. bn ét. 100 cc. Rou-Mamelin 64 r. Damrémont 18e zier 45 rue J. Jaurès St-Denis 125 TER. ét. nf 80. Arg. 03-37 125 GN. RH. 1950 f. télé tan-TRIUMPH allem. K500 side

Montibœufs, Paris-20e.

NAUD 18 pas. D'Enfer-14e. MOTO Gnome CV2 500 cmc. t. b. état pneus et ch. neuves. S'adresser 22 r. Dussoubs-2c. BMW R51 fr. av. central t. b. état 260. LENGLET 129 bd Masséna. GOB. 56-85. DERNY tandem, Wacheux 56 av de Paris, Vincennes. 125 TERROT tr. bon état. Px deb. tel. MAI. 17-38. NSU 350 cul. sél. imp. 115 7 av. de. Paris, Argenteuil. SCOOTER Bernardet 125 état neuf. Tél. BAB. 16-04. MOTOB. 100 4 t. REIGNIER 11 r. E. Lumeau St-Ouen. MOTOBEC. 175 cc fourch. tél. sus. AR état neuf. Ség. 85-61 45 r du Théâtre, Paris, 15e. 18000 side léger Roy. Guérin 47 r. Félix (2e dr.3 Colombes. 750 R. GOLLET ét. nf vis. soir Guilhou 26 r. Julie 14e. MOTOB. 350 cul. 90000. Bethmont 4 r. Thiboumery Paris. URG. 350 Terrot 48 side Buf. 1 p. 1/2 peu roulé 26 bd Verdun, Suresnes. LON. 10-88. VOITURETTE Mochet 1 cv tôlée 80000. Cen 23-55 aux repas P56 125 état neuf. 105 rue de Ménfimontant Paris-20e. JOLI side sport lég. frein s. roue susp. 25000. WAG. 95-38 TERROT 350 HCT 1949 téles sél. parf. ét. nf. Mocquet 82 rue Gallieni, Romainville. PART. vd DKW 350 gar. Clémeceau, Cormeilles Parisis. too DOLLAR R36 Pint. Leblond quai Marine Ile St-Denis ZUNDAPP 200 état imp. gar. Matchless 350 G3L tél. très rap. M.P. 14 rue P. Boudou, Asnières, GRE 51-06. SUP. side 750 Terrot px in. vis. RIFFARD 32 r. Gabrielle Charenton. ENT. 34-88. PEUG, P53 pf. ét. pn. nf 25x3 Vantelot 45 rue Mathieu St-Ouen sf dim sem. après 19 h. TERROT 500 culb. 47 ét. nf. Béquet Mon. 70-55 après 19h. PUCH 250 mot. nf à rod. + nb. prec. ori. 100. Cen. 57-34 r.v. NORTON 16H ét. nf Jas.90-69 MOTOBEC. 125 cul. bon état 70000. AUT. 07-25. PEUGEOT 4 cv lat. pns nfs mot. ref. bas px urgt v. ap 19 h. Legay 32 av. J. Jaurès-19e 175 PEUG. ss gar. tr. b. ét. 350 DKW NZM ét. nf bat. pn. nf. Duffier 11 av. Clichy.

BMW R12 750 méc. impec. rod. | 125 PEUGEOT c. nf. HENRI | BMW R35 ét. nf prix 150000 | 500 cul. FN side Bern. exc. | DOLLAR 350 culb. t. b. ét. 52 rue de la Goutte d'Or-18e SIDE sp. camp. p. for. moto Issy les Moulineaux. ni tr. conf. 30 M. Cli. 10-92 DKW NZ impec. PARADIS 103 250 ZUNDAPP bon état. BRUav. Verdier, Montrouge. 350 TERROT lat. équ. 60000 Génin 56 rue Médéric, La Garenne (Seine) 19-20 h. et sam MV 126 ét. nf comp. 51 rep. pet. voit. Errico Piscaglia 95 r. d'Italie, Marseille. 350 TERROT lat. parf. état 70000. MOURGUES 11 rue G. Péri Montrouge Alé. 02-55. G. R. 750 X2 side. Rigeolot r J. Jaurès, Sézanne (Marne). VICTORIA 350 sup. cul. 4 vit sék pf ét. 115. Berny 01-48 ZUNDAPP 2 tps 350 4 v. parf. état. LOTE, Gob. 40-92. 150 PEUGEOT acc. ét. neuf + rem. Fulgur. ZEMB 9 r. Garnier Neuilly (S.) ap. 18 h. 30 MATCHLESS 350 f. téles. imp. Doris 2 r. La Solidarité-19e 125 JONGHI ét. nf prix int 14 r. C. Marchand Villejuif 500 BSA M20 civ. vis. dim. 10 r. Carnot, Saint Ouen (S.) INDIAN side imp. pas rodé le soir 19 heures. LABRUYE-RE 4 rue Turgot, 9e. 500 TERROT RGST 4000 k t.-sad p.-bag. Dufour 3 imp. Avenir Bagnolet 185. ap. 17 h. BSA 500 culb. PRO. 55-84. SUNBEAM 500 cul. 4v. sél. pf. ét. Bert 21 r. Isly Trouville 125 GNOME R3 cme neuve, P. Burg 16 r. Daguerre-14e. R. GILLET 100 parf. ét. 45000 Dajan 110 B. Villette sam.dim. BSA KG14 Gsse cyl. sél. vit. ét. nf px tr. intér. TUR-RINI 133 av. d'Argenteuil Asnières. GRE. 30-68. 250 PEUGEOT b. ét. équi. 48 Prat 21 r. Moret-11e ap. 18h. SPLEND. Condor 600 cc flat 11000 kms sacrif. à 250000, cause besoin urg. VER. 48-57 BENELLI 250 ACT sus. AR impec. 140000 vis. 17h.30 19 h. DUPONT 10 r. Ernestine-18c. 175 cc MOTOBECANE b. ét. prix int. S'adr. HELLOT CP 9 r. Pas de Calais Epinay sur Seine- Tél. 255. VELOM. New-Map 125 4 v. pf ét. px déb. BRAIN 83 r. Dessous des Berges-13e, 12 à 17 h. 125 VILLIERS James 50000. MOTOBEC. R44C 350 culb. 18 h s. d. matin 25 r. Vincent mot. ref. 4000 k. px avan. 26 r. Boucicaut Fontenay aux R. FAVOR 250 parf. ét. pn. nfs t-sad 60. REVENIAUD 17 r. A. Damalix St-Maurice ap. m. GNOME 125 R4 6000 k. éq. c. nf 72000. Simon MIC. 30-97.

Dumort 12 r. Horace Vernet, état 115. Oger 3 r. des Menus, Boulogne (Seine) ap. 19h. 350 PEUGEOT P107 45000. Laiterie Amiot 13 av. Longchamp Côteau Saint Cloud (SO) 500 Norton mot. nf imp. 140. Bourgeois 22 r. Rambuteau. 500 M. Goyon SP éq. cause m Robiquet 2 r. Musart Levallois ZUNDAPP 600 nve LON. 07-72 125 MOTOBECANE parf. état CHASSAIGNE 47 ter bd Saint Germain-5e. DAN. 37-21. DKW 350 imp. 4 vit. sél. Lattes 77 rue Cardinet-17e (8 h. 30 à 19 h. sauf dimanche). 125 MOTOBECANE culbutée neuve 130000. TRE. 15-01. 250 PEUGEOT pf. ét. t. éq. d'Anglas, Bougival (SO). bd Levallois Neuilly s/S. r. Jules Guesde, Levallois. 75-58, prix intéressants. M. GOYON 2 cv b. ét. méc. (SO). Tél. 5 à Nesles 750 R. GILLET tr. b. ét. av. de Crézancy (Cher). 350 MOTOBEC. nve sup. cul. 46 rue Mouraud Paris-20e Bobigny Nouveau Village. FAVER 44 r. Charenton-12c. accessoires. MEN. 09-02 cause départ 160000. MARE-CHAL, 11 rue Dupont Loges Longwy (M.-et-M.). 10 à 12 h 296 r. Belleville. 140. Suf.40-87 (8h.30 ou ap.m.) tél. sélect. MAI. 46-46. TERROT 350 lat. 4 vit. sél.

mod. 47 side Poinard impec. PART. Indian 1200 ét. nf à fin. rod. av. ou ss side or. 135. Ganne 5 r. Michel Ange ché, Nanterre (Seine): 16e jusqu'à 20 h. sf dimanche

55 JAN 102 bd Batignolles-17 SCOOTER Scotavia sort. 20 mai pas roulé bloc AMC 175 gar. DEVANT 8 quai Boissi 350 AUTOMOTO ét. mar. 40000 Nouet 21 quai Tournelle 5e TRIUMPH T100 f. tél. impec TURIGNY 52 r. Gte d'Or-18e TERROT 100 ét. neuf. Bach 59 55000 Motobécane 3 v. 100 b ét. HYVERT 21 r. Banville-17e

MOTOS occ. Ariel type XG 350 rév., M. Goyon type L3 250. Automoto 150 fè télesc Peugeot P. 108, Detruche 16 A vdre en bloc vélomot, nfs

125 cc, 5:2 tps mot. Stainless 1:4 tps mot. AMC, s'adr à Sté BRAULT VADON 21 bis r. Molière, Paris-1er. Tél. Ric.

40000, tél. h. rep. COP.23-75 GN. RH. 500 4 v. sél. sus. av. 4000 kms ét. imp. 100000. CRESPEL, Nesles la Vallée

side, s'adr. SAMSON, Briou

culb. 1950 t. sad 180. MILLIOT FEUGEOT 125 GL fév. 50 t. b. ét. Hergault 87 r. J. Auffret

SCOOTER 250 Bernardet km :0 prix tarif cse d. empl. Ecr. NORTON 16H impeccable, tous

65000 TERROT 350 lat. parf. et. pn. bat. nfs vis. sam. dim. TERROT 350 1950, 5000 kms

AFF. sérieuse 500 culb. angl. av side parf. ét. 120. Dauphy 223 bis Gde Rue Chaville (SO) GIMA AMC 125 culb. sél. f. tél. 4 tps. HAAS 12 r. Mar-TERROT 500 cul. 4 v. sél.

gén. 80. JACQUELIN 27 rue Paul Carle, Choisy le Roi.

JAWA 250 et 350 rév. ét. gar. 250 spéc. compétit. NIEL-GA-RAGE 8 rue Fourcroy, Paris 17º. Tél. WAG. 52-62.

BSA 500 M20 bs px. FOURET 66 r. Poterie Argentan (Orne) TERROT 350 39 p. ét. tte éq. 90000. GOFFINET 23 r. Bobillet, 13°. Tél. Inv. 23-06.

NSU 600 sup. cul. av. side Poinard roue de sec. int. parf. état. D. MOUTOUX 69 rue Febvotte, Tours.

INDIAN av. side 9 cv 1200 type 72 M. 140. RONTEIX 143 r. P. V. Couturier, Nanterre. 350 état neuf

Matchless fourch. télesc. 2 rue Borromée, Paris, 15e. SIDE canad. Zundapp 750 cc R. ts. b. ét. 225. Junior bon état 75000. ROMAN 8r. Chemin du Port, Crigny (SO).

PANTHER 500 ét. nf pns nfs 150000. TRO. 23-74.

350 MATCHLESS G3L état nf pns orig 12 r. Cléry Paris.

### **ECHANGES**

SCOOT. Ardent 43. Courbevoie 6 bd St Denis, Mlle Husson.

### VOITURES A VENDRE

JOLIE Bugatti grand sport 10 CV Theclas 37 voiture personnelle 1re main. Petit 95 av. Gallieni, Ste Savine (Aube).

### ON DESIRE ACHETER

SIDE Préc. Gilquart 9 r. des Erables, Robinson Gut 51-66 REPREND tr. cher 125 cc et motos. DELAIRE 4 impasse Gaité Paris. DAN. 55-43. Scandford 1100 parf. ét. b. pn. Charlet 74 bis r. Curial-19e.

### DIVERS

500 TWIN ang. réc. Bouchodon

6 r. Porteau, Moulins (Allier)

CROSMEN ! mot. Velocette boîte, sél., son cadre, cart. grise 30000. Pellé 129 rue Raymond Losserand, Paris-14e.

FIEC. Terrot type HD 350 nioteur BV réserv. cadre fourche. DETRUCHE 16 rue Jules Guesde, Levallois.

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, Per. 09-13. Réal. rect. JAWA 250 5500 kms état neuf C'embiel cyl. disp. embiel. et cyl. Peugeot 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc. et ttes marq. Pièc. adapt. pr Chaise Peug. Terrot, Motob. FN et embiel. toutes marq culasses Feugeot, Automoto A12 et ttes marq cyl. adapt. pr Gnome M1 Catalogue No 10 s/dem. Fournit. exclus. aux agents seult. V. r. Fulgur nve 12500. LOU-CHE 7 rue Ch. Richet, 130.

### **EMPLOIS**

DEM. tr. bon motoriste conn. bien Angl. All. et part. élec. place stable tr. vive de 14 h. sad état neuf, 85000. 20 rue imp. 150000 apr. 19h. Gérard PEUGEOT P517 bon état av. 20000 kms, BASTIEN à Châ- à 19 h. 30. André Motos 47 av. de Porte St Ouen, Paris, 17e

## **VOUS AUREZ LA** d'économiser temps et argent en trouvant à tout moment

750 ZUNDAPP Russie ét. nf

tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS PLUS BAS chez les SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

82, avenue des Ternes - 225, boul. Péreire Dépôt MACOMBYNN MEMBRES DE CLUBS, FAIT ES-VOUS CONNAITRE

## TUYAUX D'ÉCHAPPEMENT

POUR MOTOS FRANÇAISES ET ETRANGERES Modèles spéciaux suivant modèles ou dessins

### SILENCIEUX ET TROMBLONS

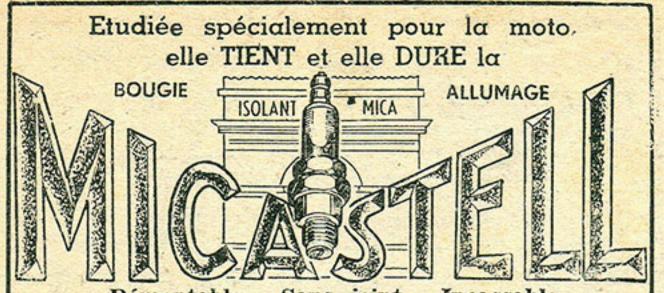
Moyeux pour motos et vélomoteurs Soupapes motos tous modèles Carburateurs, guidons AMAC et MAGURA Tansad - Compteurs de vitesse - Accus motos, etc...

### MARC MARTIN

8, RUE DES PLATRIERES, 8 - PARIS (20°)

120. TRICHEUX Littré 61-72.

35 r. du Coq Français; Lilas side 60000. DEVE BAL. 59-20 teau-Thierry (Aisne).

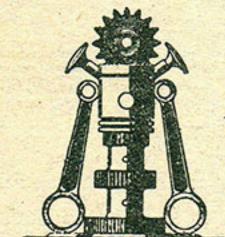


Démontable - Sans joint - Incassable Adoptée par de nombreux champions motocyclistes UN SIMPLE ESSAI VOUS CONVAINCRA! En vente chez tous Motocistes. Documentation technique à : D. C. A., 16, rue Octave Mirbeau, LEVALLOIS Tél. : GAL. 65-32

STATION-SERVICE

# "MOTO-PIECE"

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



PIECES DETACHEES

de qualité supérieure

B.M.A. et MOTOS

pour

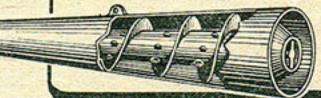
à la disposition EXCLUSIVE des REPARATEURS et AGENTS de la moto.



DE PUISSANCE MEILLEURES REPRISES ECONOMIE D'ESSENCE SILENCE PARFAIT

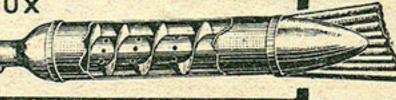
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm3

TROMBLON"



MODÈLE A SPIRALE DÉMONTABLE POUR 2 ET 4 TEMPS

SUPER SILENCIEUX TORPILLE POUR MOTOS ET 4 TEMPS



A SORTIE CINTRÉE POUR 100 & 125 cm3

3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE

60° ANNEE.

187, rue Ar. Sylvestre, 187 COURBEVOIE DEF. 07-01 et 02

MOBYLETTES disponibles MOTOBECANE - PEUGEOT GNOME-RHONE PUCH - SIDES MAGNAT-DEBON RENE GILLET MONET-GOYON CREDIT REPARATIONS PIECES DETACHEES

MONTLUÇON-MOTOS 19, r. des Bernardines

MONTLUÇON (Allier) Tél.: 4.43 LE PLUS IMPORTANT STOCK DU CENTRE PIECES MOTOS TOUTES MARQUES EMBIELLAGE REALESAGE

MOTEURS

Occasions toutes marques et pièces détachées neuves et récupération

Ets BEAUSOLEIL 9, r. St-Sabin, PARIS

ROQ. 59-46

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.

THE

AMERICAN MOTORCYCLE FOURCHE - AUTOS - MOTOS J. FAURIE

8, avenue de St-Ouen PARIS-18° - Tél. : MAR. 45-07 Motos reconstruites grand luxe disponibles de suite PIECES DETACHEES MOTEURS

Echange Standard, etc... ACCESSOIRES . Selles biplaces, pare-chutes, tubes échappem, silencieux, etc... REPARATIONS PAR SPECIALISTES

COCCOCCOCCOCCOCCOCC

### L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

L'ouvrage le plus moderne sur la mise au point, la réparation, l'entretien de toutes les motocyclettes. 425 fr. Par poste 470 fr. NOTICE D'ENTRETIEN (125 lat.) MOTOBECANE ou MOTOCONFORT

Description - Réglage - Démontage - Entretien - Dépannage. A nos bureaux : 300 fr. (poste 345 fr.).

LA TRACTION AVANT (9--11-15) L'ouvrage technique et pratique indispensable à tout réparateur de Tractions, ainsi qu'à tout possesseur. 480 fr. (poste 530 fr.)

### CE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

Aide - mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre connoter ttes les adresses. 60 fr. (poste 80 fr.)

### UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION

Fixation des revues par agrafes spéciales permettant l'ouverture complète de chaque numero ou extraction d'un numéro sans toucher aux autres. Couverture élégante - Dos et coins pégamoïd. A nos bureaux: 300 fr. - Par poste: 375 fr.

### L'ART DE CONDUIRE

Tourisme et compétitions, pour motossidecars, vélomoteurs, cyclomoteurs. A nos bureaux: 430 fr. (poste 475 fr.).

### L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION

par C. LACOME. Tous les trucs, toutes les «ficelles» dévoilés. Cet ouvrage vousmersommation, vérifier le kilomét. des pneus, mettra d'économiser de nombreux billets de mille. - 300 fr. (poste 345 fr.). construction and a construction

### NOS TABLEAUX MURAUX Planches murales 65 x 100 PEUGEOT P. 55 - Frs : 450

125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C. avec tous les réglages complets : 500 fr. 125 TERROT E.T.D. : Frs 500

Le Moteur VELOSOLEX : Frs 350 Bloc Moteur A.M.C. 125 et 150 Ce bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre,

Huin, Radior, Favor, etc... Frs : 500

Bloc-Moteur YDRAL 125 : Frs 450 4 CV RENAULT : Frs 300

A paraître prochainem. : Terrot 500 RGST Pour envoir par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr. et 20 fr. par tableau supplémentaire C.C.P. : MOTO-REVUE 297-37 PARIS



83 Avenue de la grande Armée, 83 — PARIS — (16<sup>me</sup>)

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79 Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

- MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR -

### CHROME-CUIR "



PARIS-10°
NOR. 08-09
TOUS
vêtements
de cuir:
MOTO
AUTOMOBILE
SPORT
VILLE
Exigez la
marque
CHROME-

CUIR

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE JONGHI — GUILLER — TERROT — ALMA GIMA — RENE GILLET — B.S.A. et SUNBEAM

AVEC LE MINIMUM POUR LA COMMANDE LE SOLDE PAR MENSUALITES

CONDITIONS QUE VOUS OFFRE

# BARBES - MOTO - CYCLES

98, Rue Doudeauville — (Métro : Château-Rouge) Ouvert de 8 h. 30 à 19 h. 30 - Fermé le dimanche

Plus de gicleur bouché, plus de perte d'essence



Verseur idéal s'adaptant à toutes embouchures, filtre l'essence et retient l'eau, souple, résistant au mélange, logeable dans la sacoche, il permet d'atteindre les réservoirs les moins accessibles

vous le trouverez dans la plupart des agences MO-TOBECANE, MOTOCONFORT, VELOSOLEX, DERNY - chez de nombreux motoristes et accessoiristes, au B.H.V., à la SAMAR.

POUR LE GROS ADRESSEZ-VOUS A:

MOTOBECANE rue Beaurepaire PANTIN (Seine) TUBVERSEUR
JOUY-sur-MORIN
(Seine-et-Marne)

Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

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

de notre fabrication
Vente — ACHAT

Motos — Epaves

Atelier de réparations et mise au point de moteurs

de marques allemandes

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



L'Enseignement par Correspondance des COURS TECHNIQUES AUTO permet chaque année à des milliers de Jeunes Gens de se créer une situation intéressante dans l'Industrie et le Commerce de l'Automobile. Pourquoi ne feriez-vous pas comme eux?

A la Ville, à la Campagne, dans l'Armée, les Spécialistes connaissant la technique des moteurs sont recherchés

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



Agent des marques

MOTO CONFORT
JONGHI
ALCYON
DERNY
HELYETT
STELLA
DILECTA
M.R.

REPARATIONS
ACCESSOIRES
ARTICLES DE SPORT
SPECIALITES POUR COUREURS

71, rue de Flandre Paris-19<sup>e</sup> - NOR 78.76 ouvert de 8 h. 30 à 20 h. sauf Dimanche et Lundi

# DRESCHMOTOR Meios DRESCH D.F.R. —

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALESAGES ET PISTONS EMBIELLAGES TOUTES MARQUES MOTOS - MEILLEURS PRIX

ET QUALITE \_\_ RAPIDITE DE LIVRAISON 7, rue Braban - ETAMPES (S. et-O.) - Tél. : 497

### MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, RUE MARCADET — PARIS - 18° — TEL. : MON. 24-40
Toutes marques Françaises et étrangères
SPECIALISTE B.M.W. - (51-3 et R. 25 Neuves)
CONCESSIONNAIRE (NOME et RHONE

# ASSTRANCES FREEDATES

Appidents - Tiers - Tour risques - Foi - Incendia



# 20 MODELES 1951

- Pendant de longues années votre B.S.A. sera un fidèle moyen de transport et la sûre compagne de vos randonnées.
- Ses performances et ses qualités vous procurent la plus complète satisfaction.
- Sa faible consommation, sa robustesse, sont les plus sûrs garants d'une utilisation économique.
- Ses stocks de pièces détachées les plus complets (jusqu'aux pneus spéciaux) vous assurent un dépannage rapide.

250

Agents parfaitement documentés et instruits de la technique B.S.A. sont à VOTRE SERVICE.

Enfin, elle gardera toujours

UNE GRANDE VALEUR



Acheter une... BSA c'est faire un placement!