

Moto revue

38^e ANNEE. — 25 MARS 1950. — N° 974

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :
25 frs

LA NORTON
TWIN
« DOMINATOR »



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

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Le moto-ball, tout comme le moto-cross, a ses instants très spectaculaires
et émotionnants.

Cie INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DU CYCLE & de L'AUTOMOBILE

**Moteur Auxiliaire
« VELOREVE »**

A ENTRAINEMENT
SUR LA ROUE AVANT
ET DEBRAYABLE
EN MARCHE



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

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

AVERTISSEURS

PUISSANTS
POUR VELOMOTEURS
ET MOTOCYCLETES
A DEUX PAVILLONS
ACCORDES

83 D K W 83

PIECES DETACHEES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPECIALISE POUR MOTOS ALLEMANDES

Coûtes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organs

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

Le Casque GENO

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

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

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

Livraison rapide Motos, Vélocoteurs
MOTOBECANE - GNOME-RHONE - TERROT
MONET-GOYON - JONGHI - etc...
chez

marcel perrin
RECORDMAN DU MONDE

50, av. Edouard-Vaillant - Boulogne (Seine)
Métro Pte de St-Cloud MOL. 29-62
« MOBYLETTE » MOTOBECANE

Vente à crédit — Expéditions en province
OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI
TOUJOURS DU DISPONIBLE EN MAGASIN

RENÉ GILLET

MOTOS — SIDECARS — VELOMOTEURS

126 bis, 128, avenue Aristide-Briand,
MONTROUGE (S.) — Tél. : ALE. 40-40 et 40-41

Motos 750 cc et 1000 cc - 4 temps - 4 vit.
Vélocoteurs 125 cc. - 2 temps - 4 vit.
Châssis sid-car « RENE GILLET »

Fournisseurs de l'Armée, de la Police, Sapeurs-Pompiers, etc.
LIVRAISON RAPIDE

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

FOIRE DE TOULOUSE

Le scooter des records

Lambretta

sera exposé du 18 mars au 2 avril 1950
AU PAVILLON D'ITALIE

Les professionnels du cycle et du motocycle sont cordialement invités à visiter le stand
■ F.A.S. 12, av. de la Porte Champerret - PARIS-17^e - GAL. 99-73 ■

ALMA

9 bis, RUE GABRIEL-PERI — CLERMONT-FERRAND

SECURITE
PUISSANCE
CONFORT

VELOMOTEURS : type YT 125 cmc., et type YS à suspension arrière.
MOTOCYCLETTE : type MC2 - suspension AR. Moyeux à broche

LIVRAISON RAPIDE
AGENCES DANS TOUTE LA FRANCE

LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS
Recordman du Bol d'Or — Catégorie 175 cc.
Ex-chef du Service réparation Monet-Goyon

TERROT

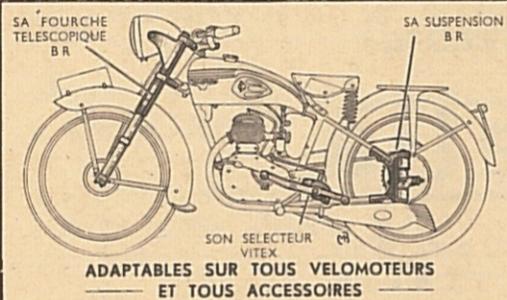
MOTOBECANE

MOTOS ET VELOMOTEURS

LIVRAISON RAPIDE
NEUF — PIÈCES DÉTACHÉES — OCCASION
EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

VENTE A CRÉDIT
58, rue Aristide Briand — LEVALLOIS-PERRET — Tél. : PER. 19-73

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



AGENCES DIRECTES

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

Et la fameuse « MOBYLETTE » à 36.000 francs.

SPECIALITES :
REVISION DE MOTEURS SUR DEVIS

PIECES DETACHEES ANCIENS & NOUVEAUX MODELES, ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

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

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

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

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

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

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

St PAUL MOTOS

I, r. de Rivoli - PARIS
Métro : St Paul - ARC 71-46

Agent des grandes marques

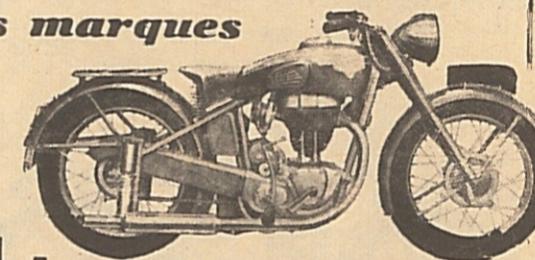
MOTOCONFORT

- TERROT -

MONET-GOYON

GNOME-RHONE

- TRIUMPH -



LIVRONS
de suite

175 Origan-Guiller
et 250 Gillet-Herstal

ORIGAN - M. R.

GILLET-HERSTAL

EQUIPEMENT

Batterie FULMEN

Huile CASTROL

RENE GILLET

OGAR-JAWA

Gasque FN

ALCYON - DERNY

Scooter A. G. F.

Scooter VALLEE

MOTO-GUZZI

MOSQUITO



par spécialistes

VENTE
A
CREDIT

Conditions 30 fr. timbres poste

LE SEUL MAGASIN OUVERT TOUTE LA SEMAINE JUSQU'A 19 H. ET LE DIMANCHE MATIN



R. L. Dupuy

le meilleur
est tout juste assez bon

Sous couvert de "bon marché", trop de tentes
sont des "rossignols":
— Tissu de mauvaise qualité,
— Confection sabotée.

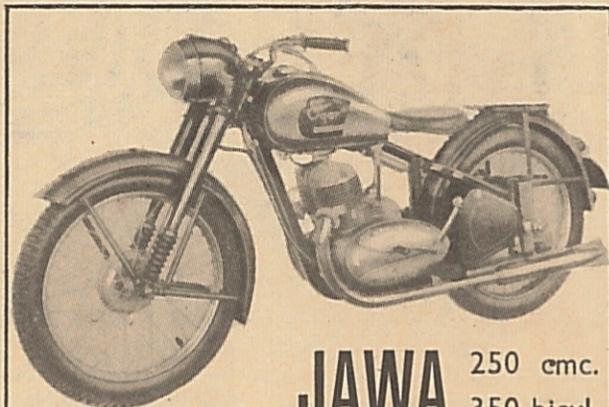
EQUIPEZ-VOUS AVEC DES TENTES "SITES"

Elles portent chacune ce
label, qui vous garantit :

— Tissu HIMALAYA
ou RESISTEX,
— Confection
irréprochable.

sites

Les tentes portant le label SITES sont vendues exclusivement
par les détaillants spécialistes en articles de sport et de
camping, et dans les rayons spécialisés des Grands Magasins.



JAWA 250 cmc.
350 bicyl.

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied - Débrayage automatique
Suspension Arrière

DISPONIBLES IMMEDIATEMENT
STOCK PIECES DETACHEES

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

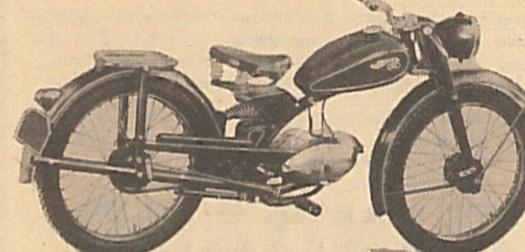
STATION SERVICE SPÉCIALISÉE

Pièces Détachées Origine

NIEL GARAGE . 8, rue Fourcroy . PARIS (17^e) WAG.: 52-62

LADEVEZE

50, r. Brunel - PARIS-17^e - ETO. 24-66
AGENT GENERAL FRANCE ET SARRE



Vélocycleur IMME, 100 cc. tout équipé : batterie,
klaxon, compteur, anti-vol, suspension AR, roues
à broche, 3 vitesses, kick.

LIVRABLE
COURANT AVRIL **117.600 fr.**

Agents demandés toutes grandes villes.

Commandez dès aujourd'hui votre vélomoteur IMME et
quelques motos neuves anglaises.

ARIEL 4 cyl. twin mono civile - moto-cross
PANTHER : 250, 350, 600 cmc. — O.E.C. 125 et 196 cmc.
livrables en France sans licence.

LIVRABLE DE SUITE : Scooter A.G.F.

Vélocycleur ALMA 125 cmc.

RAPIDEMENT : 175 GUILLER - ALMA et 60 Vélocycleurs et
Motos neuves. Etat neuf et occasions garanties.

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES

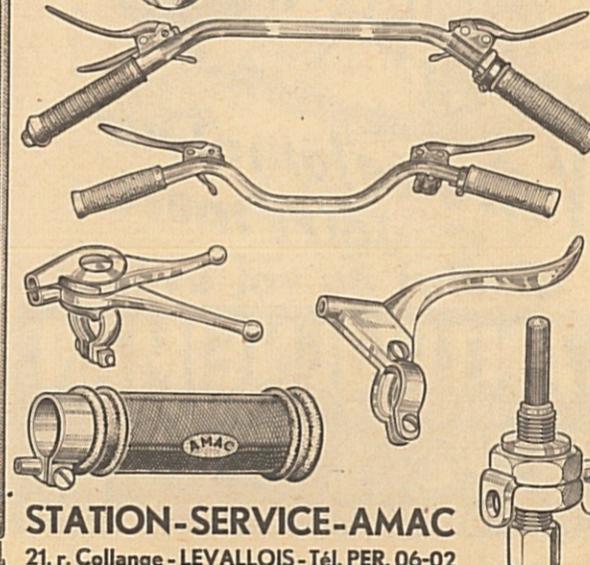
CREDIT - ACHAT - REPRISE - ECHANGE

EXIGEZ LES ACCESSOIRES



AMAC

En vente
chez tous les
spécialistes



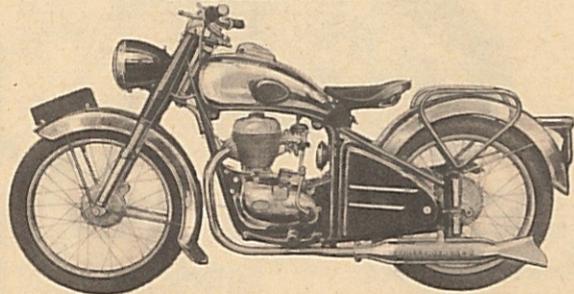
STATION-SERVICE-AMAC

21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02

Les Ets BONNET

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

PRESENTENT DANS LEURS MAGASINS
ET LIVRENT SANS DELAI

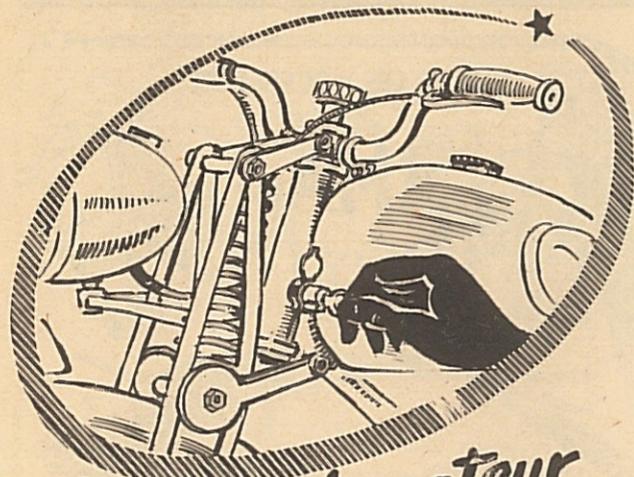


LA NOUVELLE 175 GUILLER
à bloc-moteur A.M.C. — 100 kms à l'heure
LIVRAISON RAPIDE DES AUTRES MODELES
GUILLER - JONGHI - GNOME-RHONE
TERROT - MOTOBECANE...

...et autres grandes marques.

VENTE A CREDIT longs délais
petits versements

RENSEIGNEMENTS : 30 francs en timbres poste
CATALOGUE : 50 francs en timbres poste.
Remboursés à tout acheteur



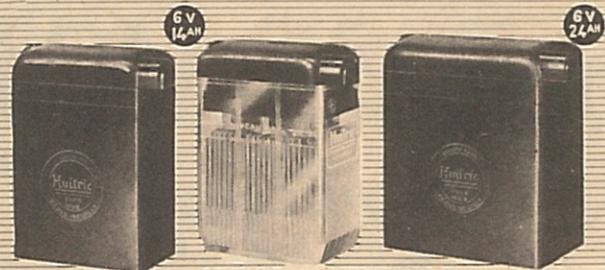
**Votre velomoteur,
votre moto..**

à l'abri du vol avec

L'ANTIVOL NEIMAN
qui bloque la direction

Nos antivols de vélomoteurs et motos sont montés en série en FRANCE par: AUTOMOTO, AIGLON, GNOME & RHONE, GRIFFON, METEORE, PEUGEOT, TERROT, TROPHÉE DE FRANCE. A L'ETRANGER par: ANKER, B.M.W., D.K.W., F.N., HERCULES, HOREX, N.S.U., STANDARD allemande, STANDARD suisse, TERMAX, TRIUMPH, U.T., VICTORIA, ZUNDAPP.

51, AVENUE DE NEUILLY, NEUILLY-S/SEINE - TÉL. MAILLOT 64-88



UN DE CES 5 MODÈLES
CONVIENT
A VOTRE MACHINE

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

ACCUMULATEUR
Huitric

J.B.

1^{er} Arrivage de Munich
et de Nuremberg depuis 1939

B.M.W.

Type : R 51/2 - Sport - 2 cylindres - culbuteurs - cardan
fourche télescopique - suspension arrière - 2 carbu-
rateurs - sélecteur - 4 vitesses - vitesse 140 kmh. -
Modèle 1950 - 500 cmc. - Prix 350.000 frs

Type : R 24 - Monocylindre - culbuteurs - cardan -
fourche télescopique - sélecteur - 4 vitesses - 250 cmc.
Prix 220.000 frs

ZUNDAPP

Type : K.S. 600 - 2 cylindres - culbuteurs - sélecteur -
modèle 1940 - 600 cmc. - Prix 300.000 frs

Type : D.B. 200 - fourche télescopique - 4 vitesses -
sélecteur - modèle 1950 - 200 cmc. - livraison mai -
prix connu fin mars

AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly 16 — ASNIERES

à 300 mètres de la gare Tél. GRE. 17-93

GARREAU

Distributeur **Norton**
pour la France de

VINCENT H.R.D. — EXCELSIOR

SCOTT
INDIAN



A **Norton**
MONTLHERY VIENT DE BATTRE

21 RECORDS du MONDE

BOL D'OR 1949 : 1^{er} LEFEVRE

couvrant 2.384 kms en 24 h. soit près de 100 kmh. de
moyenne sur 500 NORTON mise au point par GARREAU.

Passez vos commandes des modèles 1950
NORTON - Dominator ES2 - Inter-Cross
VINCENT HRD - Rapide - Black-Shadow
EXCELSIOR - 197 cmc. et 250 2 cylindres
SCOTT - 600 Flying Squirrel

LIVRAISONS RAPIDES DANS L'ORDRE D'INSCRIPTION
DES COMMANDES

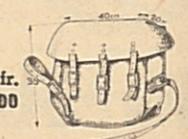
NOUS POUVONS FOURNIR TOUS LES PNEUS :
COURSE - SPECIAUX CROSS - TOURISME
pour jantes de 19, 20 et 21
EN PNEUS NEUFS ANGLAIS

TOUTES PIECES DETACHEES D'ORIGINE :
NORTON — VINCENT H.R.D. — EXCELSIOR — INDIAN
B.S.A. — ARIEL — ROYAL-ENFIELD — MATCHLESS
RUDGE, etc...

AGENCE : TERROT — MOTOBECANE — MONET-GOYON

SACOCES CUIR CHROME

Luxe - la paire : 6.000 fr.
Standard - la paire : 4.900 fr.
Défranchies - Tachées, la paire : 3.900 fr.
Solde - très tachées - la paire : de 2.500
à 1.500 fr.



PRIX PAR QUANTITES

Il ne sera répondu qu'aux lettres contenant timbre pour réponse

ATTENTION : FERME LE LUNDI

22, r. Robert-Lindet, Paris-15^e - VAU. 07-09

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



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

BRÉTOCYL GRAPHITÉ

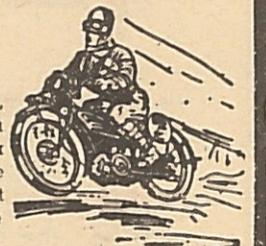
Le « Superlubrifiant des Champions »
et le « Champion des Superlubrifiants »

Précieux dans l'essence Tourisme,

il est indispensable dans le Supercarburant !
Il assure le graissage parfait des hauts de
cylindres et la protection totale des soupapes.

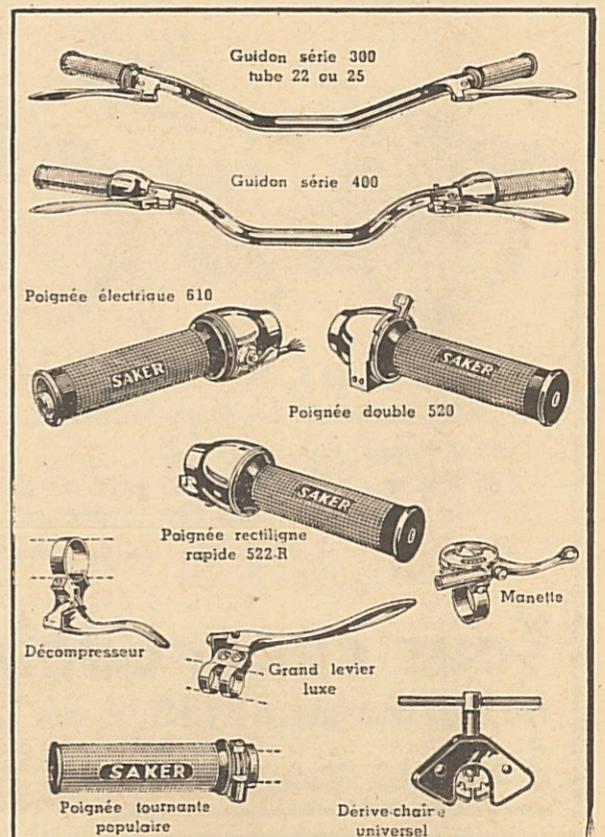
**SOUPLESSE
PUISSANCE
SECURITE**

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



Société BRET-OIL

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



Georges MONNERET

La compétence qu'on ne discute pas...

97 fois recordman du monde — 7 fois champion de France

Agence générale pour la France :

A.J.S. SERTUM M.V.

Agent des grandes marques :

**Griffon - Peugeot - Motobécane - Terrot - Monet-Goyon
Gnôme-Rhône - Jonghi - René Gillet, etc...**

Vous présente...

SES EXCLUSIVITÉS

dont la concurrence reconnaît la supériorité :

LE CYCLOMOTEUR A TRACTION AVANT **OLYMPIA**

GARANTI 6 MOIS

48 cmc. - ELEGANCE, CONFORT, PROPRETE, MANIABILITE : 38.000 FR.

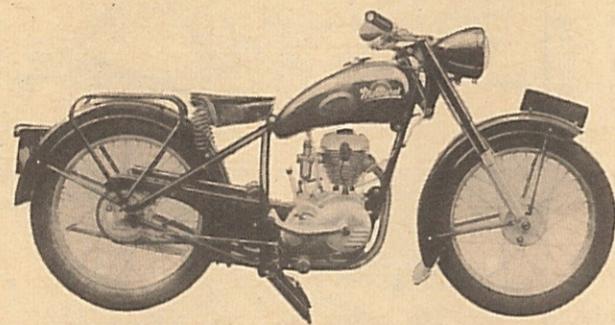
SES VELOMOTEURS 125 CMC.

SPECIAL MONNERET

125 cc. moteur Ydral 2 temps, 4 vit. sélect.
PRIX : 91.000 fr. tout équipé.

125 cc. A.M.C. 4 temps, soupapes en tête.
PRIX : 121.000 fr.

175 cc. moteur A.M.C. (110 kms à l'heure).
PRIX : 143.000 fr.



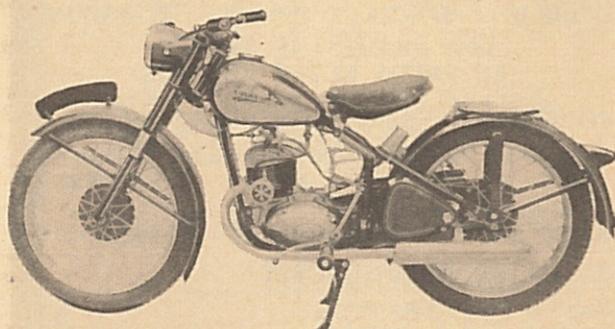
LES PUCH 2 TEMPS

LA MARQUE LA PLUS MODERNE

125 2 temps, type tourisme.

125 2 temps type Sport, 100 kmh. garantis,
la plus rapide dans cette cylindrée

250 2 temps, 2 cylindres, idéale pour le
grand tourisme à deux.



Tous ces modèles livrables de suite

en son magasin : 138, r. de Tocqueville - PARIS-NORD (PORTE D'ASNIERES)

2 autres magasins : PARIS-CENTRE : 7-9, Boul. Beaumarchais
PARIS-SUD : 106, Av. A.-Briand-Montrouge



Moto revue

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

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

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

Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-20.

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

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

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE : 12, RUE DE CLERY, 12 - PARIS (2°)

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

EXPORTATIONS FRANÇAISES

Dans les 10 premiers mois de 1949, l'industrie française de la motocyclette a exporté 9.641 machines. Il est intéressant d'en connaître la destination : 1.023 en Indochine, 833 en Algérie, 687 au Maroc, 488 en A.O.F., 217 à Madagascar et 83 en Tunisie (remarquons, en passant, la place tenue par nos marchés impériaux), 198 en Suisse, 58 en Belgique, 2 en Suède et 1.002 dans différents autres pays.

En valeur, les exportations représentent 65.593.000 francs, ce qui, malgré la progression constatée sur 1948, est un faible chiffre en regard des 1.356.957.000 francs, montant des 113.586 bicyclettes exportées dans le même temps.

AMPOULES JAUNES OBLIGATOIRES A PARTIR DU 1^{er} AVRIL

Le Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme rappelle que les ampoules jaunes doivent équiper les phares d'automobiles et de motos, la tolérance relative à l'emploi des ampoules blanches expirant avant le 1^{er} avril.

FILMS DE COURSES

Le « Daily Mail » Challenge Trophy vient d'être décerné à un film sur le Tourist Trophy 1948.

L'Institut des cinéastes amateurs avait ouvert un concours à tous les adeptes d'un petit format, amateurs de sports autos ou motocyclistes.

Déplorons qu'en France, à part un court métrage sur les courses tournées avec le concours de J. P. Wille, rien n'existe et que personne n'ait encouragé pareille réalisation.

MACHINES RECONSTRUITES

On ne peut manquer d'être surpris par le nombre considérable de machines étrangères, germaniques en particulier, que l'on rencontre sur nos routes depuis la Libération. Sait-on que depuis la fin des hostilités, les Domaines ont vendu 16.000 épaves de motos allemandes des différentes marques. Reconstituées par bon nombre de spécialistes, ces machines sont d'ailleurs très cotées, bien que l'approvisionnement en pièces détachées soit quelque peu délicat pour certaines marques.

SCOOTERS ITALIENS EN AUSTRALIE

Les Italiens organisent méthodiquement les ventes sur les marchés extérieurs. C'est ainsi qu'en Australie la demande pour les « Cucciolo » de Ducati dépasse largement pour l'instant les possibilités d'approvisionnement. Il est intéressant de constater que dans ce pays, véritable chasse gardée britannique, les machines italiennes arrivent à s'imposer par suite de leurs prix inférieurs.

DECLIN DU SIDECAR EN GRANDE-BRETAGNE

Les dernières statistiques laissent constater une nette régression du sidecar par rapport à l'avant-guerre.

En 1938, sur les 462.000 motocyclettes en circulation, on en comptait 106.000 munies d'un side. En 1948 les chiffres correspondants n'étaient plus que de 87.000 sides, sur 559.000 motocyclettes, soit une diminution de 20.000 sides. Deux explications possibles : ou bien les industries travaillant uniquement pour l'exportation sacrifient les sides, ou bien la concurrence des petites voitures économiques se fait de plus en plus sentir.

LA MOTO DE DEMAIN VUE PAR LES ANGLAIS

D'après notre confrère anglais « Motor Cycle », l'évolution de la moto se fera dans le sens suivant : succès de la 500 « twin » scellant définitivement le déclin de la 600 cc. et plus ; retour au cadre en acier embouti ; adoption généralisée de la suspension arrière et de pneus plus gros.

La production actuelle démontre amplement la popularité du 500 « twin » dont les possibilités rendent inutile l'adoption de cylindrées plus grosses.

Côté transmission : la solution actuelle, boîte à 4 vitesses et chaîne, reste retenue en attendant des transmissions hydrauliques au point pour la moto.

Enfin le confort devra être amélioré par l'emploi de selles mieux suspendues, de manettes plus accessibles, plus souples, plus progressives.

Quant à d'autres modes de propulsions comme la turbine, il faudra encore attendre quelques années.

CITES MODERNES

NOTRE vieux monde ruiné ne se refera pas en un jour et il ne peut être question de raser nos cités antiques. Le monde actuel agité par des idéologies diverses est plus disposé à engager des dépenses énormes pour créer des moyens de destruction. Mais il est un fait indiscutable, c'est que l'organisation urbaine ne correspond plus aux nécessités économiques, qu'il s'agisse de l'industrie, de l'administration ou des transports.

Evadons-nous du présent et essayons de nous imaginer ce que sera le monde dans quelques décades.

Nous croyons que nous vivons à l'envers. Déjà les grandes cités montrent une tendance très nette à grouper dans un noyau central toutes les entreprises administratives et commerciales et dans les faubourgs les usines. Quant à la population, de plus en plus elle se retire vers la banlieue où elle trouve un espace habitable. Et il est probable qu'à l'avenir nous constaterons, si nous sommes encore en vie, une même tendance pour des villes moins importantes. Qu'en résultera-t-il au point de vue des transports ? Nous pensons que dans le centre de la cité tout le trafic se fera par des trottoirs roulants et à l'intérieur des immeubles par des ascenseurs, dans la zone des usines par un réseau de chemins de fer circulaires et axiaux. Quant aux travailleurs des usines et employés des organisations centrales, ils trouveront à la périphérie de la zone des usines de vastes garages où ils pourront laisser leurs voitures, leurs motos et peut-être même leurs hélicoptères.

Utopies dira-t-on ! Mais l'évolution du monde moderne se précipite et s'accélère, et il faut toujours voir grand. Quand on a reconstruit Londres après la peste et l'incendie, quand Haussman a osé, au prix de quels sacrifices financiers, ouvrir de larges avenues dans Paris, on a cru que c'était folle. Mais où en serions-nous sans ces initiatives !

Nos engins modernes permettent de longs trajets sans fatigue et sans perte de temps ; mais encore faut-il rendre leur utilisation possible par de larges voies et des dégagements suffisants aux portes de la cité.

Enfin, les mots « PROVISOIREMENT TRIMESTRIEL » disparaissent de notre titre. Et c'est donc comme il y a 10 ans (déjà) que nous reprenons la cadence de parution hebdomadaire. Les Abonnements partent du 1^{er} ou 3^e numéro du mois au choix de l'abonné. Tous les samedis matin, vous devez trouver votre revue chez les marchands.

Informations

◆ VOYAGE D'AFFAIRES

M. Gilbert Smith, directeur de la maison Norton, a entrepris récemment un voyage d'affaire qui doit durer près de neuf semaines et au cours duquel il sera appelé à parcourir environ 52.000 kms. Le programme de ses visites comprend les villes du Caire, de Calcutta, de Dakar, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les Etats-Unis. Voyage qui confirme une fois de plus le slogan actuel: « Des dollars » !

◆ N.S.U. VA CONSTRUIRE LE SCOOTER LAMBRETTA

Nous apprenons que la maison N.S.U., après étude approfondie de tous les modèles construits actuellement, a porté son choix sur le Lambretta, le fameux scooter aux 46 records du monde. Pour accélérer le démarrage et la fabrication, les usines Volkswagen travailleront en collaboration avec N.S.U. en tant que fournisseurs.

Ajoutons que des sondages très précis effectués récemment ont prouvé que le scooter, loin d'être un concurrent pour la moto classique, s'adresse à une clientèle bien plus vaste et en partie différente.

◆ LA NOUVELLE FOURCHE DUNLOP

La nouvelle fourche Dunlop à caoutchouc équipera bientôt couramment les motos anglaises. James. Trois mille unités ont déjà été fabriquées, ces fourches avant étant d'ailleurs réservées à l'exportation. Leur aspect extérieur est tout à fait celui d'une fourche télescopique ordinaire, la différence résidant dans l'emploi d'éléments en caoutchouc à la place de ressorts en acier.

Contre : Deux charmantes élèves de la Scooter-Ecole de Hambourg. On remarquera le « frein de secours » à l'usage du personnel. Au bas de la page : La foule qui se presse aux portes semble confirmer le succès de cette innovation.



MOTS CROISES

Une erreur matérielle dont nous nous excusons vivement nous a fait intervenir les définitions des mots croisés de ce présent numéro et le précédent. Les exigences de la mise en page ne nous ayant permis de faire à temps les rectifications nécessaires, nous vous donnons ci-dessous les définitions correspondant à la grille de la page 155. Les définitions portées sous cette grille correspondent à celle du numéro 973

HORIZONTALEMENT

1. Pour le confort de la moto. 2. Trois personnes. Fit preuve d'audace. — 3. Dans le II vertical. Sur les routes de France on en voit de jolis points. — 4. Administré. Il peuple les plages. — 5. Tout le monde ne fait pas le grand Amour espagnol. — 6. Dans une fable. Qui aime avec passion. — 7. Paresseux. Dans la Picardie. — 8. Sorte de chausson de basane. — 9. Voyelle doublée. Effective. — 10. Lume d'une agréable douceur. — Pour le radiateur.

VERTICALEMENT

I. Voiture américaine. — II. Eruption désagréable. — III. Scooter. — IV. Fleuve d'Italie. Mauvaise conseillère. — V. Phonétiquement : Ne pas se développer. Anagramme de Mire. — VI. Pour l'écoulement des eaux. Marque de moto. — VII. Cardinaux. Dans amandier. — VIII. Affirmation étrangère. Compagne inversée. Personnel. — IX. Diminutif masculin. Note. — X. La campagne l'est au printemps. Dans la Seine-Inférieure.

SCOOTER-ECOLE

Ceci se passe à Hambourg, où un spécialiste des idées nouvelles lance une « scooter-école », si l'on veut adopter ce néologisme.

Avant la guerre, il avait déjà organisé une piste couverte où pour quelques « pfennigs » l'on pouvait piloter une vieille Opel (nous avons connu semblables réalisations, quoiqu'en plus petit, à Luna-Park).

Désormais c'est au scooter que l'organisateur a fait appel, en l'occurrence un engin de sa propre conception, et adapté entièrement au service qu'il est appelé à accomplir : protection accrue du pilote, remplacement des tôles de capotage du moteur par un grillage pour faciliter le refroidissement aux faibles vitesses atteintes, enfin poignée de frein (visible sur nos photographies) extérieure permettant au personnel préposé d'arrêter les clients qui omettraient de débrayer...

Le succès remporté par ce « scooter-drome » est, paraît-il, éclatant, et l'on rapporte qu'en un seul après-midi un jeune fanatique se paya 123 tours consécutifs, ce qui à raison de 50 pfennig l'unité (40 fr. environ) est le signe indiscutable d'une vocation qui s'affirme...



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

◆ APERÇU SUR LE MARCHÉ MOTOCYCLISTE BRÉSILIEN

Les marques de motocyclettes qui tiennent le haut du pavé au Brésil sont d'abord anglaises ou américaines : Norton, Matchless, Martley, Indian et Ariel.

Au point de vue sportif, Norton prend de plus en plus les faveurs des connaisseurs.

En dehors des 500 cmc., une autre marque anglaise fait de gros efforts pour se placer : Velocette, et à cet effort, répondent de bons résultats commerciaux.

En motos plus légères, l'industrie tchécoslovaque avec Jawa, et autrichienne avec Puch, ont su trouver une clientèle nombreuse et intéressante.

Après ces « marques de tête », BSA, Ogar, CZ, Royal-Enfield, AJS et Guzzi ont leurs partisans, ainsi d'ailleurs que HRD qui court également, mais de moins en moins en compétitions.

Quant aux marques françaises... Il semble que les Maisons se sont désintéressés du Brésil... depuis la guerre. Nous ne connaissons qu'une seule Peugeot circulant encore, et il s'agit d'une 250, modèle 1930...

Motobécane a envoyé quelques pièces, mais ne se voit pas...

Or, avec l'amélioration constante des rues et des routes, de plus en plus seraient acceptées des motos de cylindrée plus faible. Chaque jour s'ouvre le marché pour des bicyclettes à moteur ou des vélomoteurs, et certaines maisons ont même ces temps derniers envoyé des acheteurs en France pour essayer d'obtenir des représentations de cet article.

Une seule critique est faite aux moteurs français : leur faiblesse en tant que puissance et en tant que cylindrée. Au point de vue moteur, on n'admet ici que les moteurs verticaux, et le personnel mécanicien ne prise guère les subtilités de montage.

Ces réflexions faites, il n'en reste pas moins vrai que la moto française pourrait trouver ici un excellent débouché, et ses constructeurs s'attachaient à comprendre la clientèle brésilienne.

Les jours, les mois et les années passent. Toutes les fabrications mondiales sont présentes, même allemandes, même autrichiennes, et on oublie de plus en plus qu'il existe des motos françaises...

◆ UNE NOUVELLE IMM

La Imme, de construction si particulière, sera aussi construite maintenant avec une présentation plus luxueuse, pour l'exportation. Elle se différencie du modèle standard par un chromage plus abondant et un compteur kilométrique incorporé dans le phare. De plus toutes les Imme seront désormais pourvues d'un dispositif anti-voil.

◆ PNEUS INUSABLES

Le kilométrage que peuvent parcourir des pneus est extrêmement variable. Sol, chaleur, manière de conduire, vitesse, de nombreux facteurs interviennent. Il y avait déjà avant la guerre de très bons pneus, et sur une grosse voiture de sport nous avions des pneus garantis pour 45.000 kms. Auparavant sur une voiture de 1.600 cmc., dont le maximum était d'environ 105 kmh., des pneus de grosse section avaient duré 60.000 kms avant la disparition des sculptures. Il est un peu étrange que sur une moto, considérablement plus légère, ces chiffres ne soient que très rarement atteints, tout au moins à l'arrière; cela est dû en grande partie au rebondissement de la roue. Une bonne suspension arrière doit diminuer très sensiblement l'usure du pneu arrière. Les deux engins qui nous ont consommé le plus de pneus furent un gros sidecar américain vers 1920, et un cyclecar trois roues (cela s'entend seulement pour la roue motrice). Il n'était pas rare, si on roulait vite, que le pneu fût mort en 2 ou 3.000 kms (c'était des pneus à talons). Sur un quatre roues sans différentiel, les pneus à talons 710x90 dépassaient rarement 5 ou 6.000 kms.

Les fabriques de pneus ont fait, depuis la Libération, d'énormes progrès. Finis ces pneus sur les flancs desquels figurait un avertissement de ne pas dépasser le 70 à l'heure, finies les gommes synthétiques de qualité douteuse, et les mauvaises rayonnées. Comme nous l'avons dit bien des fois, des gommes synthétiques et des rayonnées de qualité pourraient permettre d'établir des pneus extrêmement résistants. Les laboratoires travaillent. On nous annonce l'apparition imminente de pneus pratiquement inusables et qui feront leur apparition sur le marché dans un avenir rapproché. Mais bien entendu aucun des secrets de fabrication ne peut encore être divulgué. Il existe dès à présent des pneus increvables sans chambre à air, l'intérieur du pneu étant tapissé d'une couche de caoutchouc plastifié. L'industrie du pneu est en pleine évolu-

tion. Nous sommes actuellement dans une période de transition, qu'il s'agisse de la technique des machines ou de celle des pneus et des accessoires.

◆ ERRATUM

Dans notre numéro du 3 février, sous le titre « Les D.K.W. », une erreur matérielle nous a fait sous-titurer une photo de la « 198 KS » comme étant une 200 SB. Nos lecteurs auront rectifié d'eux-mêmes.

◆ LECTEURS PHOTOGRAPHES

ATTENTION !

Les beaux jours arrivent et avec eux les sorties de plus en plus nombreuses. Envoyez-nous vos photos, les meilleures passeront en couverture et seront récompensées.



Quel âge croyez-vous que j'ai ? Je me tiens à mi-chemin entre les « vieux » et les « jeunes ». Vous voyez d'ici ?

Pour mes pareils, j'ai un autre point de repère, figurez-vous que je me rappelle avoir vu... la « Grande Roue »... ça ne nous rajeunit pas ! Oh ! c'est très vague et encore, quand je l'ai vue, elle était en cours de démolition... et ça me chagrinait beaucoup.

Je me suis consolé ce matin, car j'en ai vu une. Oui mes amis... une grande roue.

Heu ! comparée à l'attraction de 1900, ce n'est qu'une maquette... mais comparée à l'instrument mécanique qui sert à entraîner nos bécanes; pour une grande roue, c'est une grande roue. Elle était tellement grande, aux yeux vigilants de la maréchassée parisienne (elle dépassait la bordure du trottoir), qu'il a fallu

prendre des dispositions pour en camoufler une partie.

Supprimer un morceau à une roue sans nuire à sa rotundité n'est pas chose facile. Heureusement qu'à l'endroit où elle se trouve, débouche un passage. Donc, le propriétaire de l'engin sus-nommé n'a eu qu'à la contraindre à opérer un petit recul stratégique.

Ça n'a pourtant pas été très facile, car, comme me l'a fait remarquer un jeune arpète occupé à serrer des rayons à l'aide d'une drôle de machine électrique à commande flexible, « une rote Naville... ça file ».

A propos... vous pensiez peut-être que je faisais allusion à ce nouveau cabaret 1900 portant le nom de l'énorme jante aérienne... à moins qu'il ne s'agisse d'une soucoupe volante.

Pas du tout : la roue en question sert d'enseigne à la maison Naville Frères qui, depuis 35 ans, en fabrique, en répare et en transforme de toutes tailles.

Pas mal, l'enseigne : Elle rappelle le système en honneur au moyen âge, chez les artisans (attention à mon âge : ça, je ne l'ai pas vu).

Et comme la Maison Naville Frères est, en dépit de son outillage très moderne, une entreprise artisanale, tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes... Et roulez la bécanne !

LE MOTOGAPHE

MOTS CROISES

1	F	R	E	I	N	A	G	E	S	
2	A	E	R	O	S	T	A	T		R
3	R	I	M		I	M	A	G	E	
4	A	N	I	M	O	S	I	T	E	S
5	N	T	B	E	N	E	R	T		
6	D	E	R	E	R	E	S	I		
7	O	R	L	I	A	R	D	T		
8	L	E	S	T	I	D				
9	E	V	O	S						
10	S	A	O	N	E					S

RESULTATS

DES
MOTS CROISES
DU N° 973

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

HORIZONTALEMENT

1. Pour éclairer des piétons (plur.). — 2 2 lettres d'Equerre. Oubliée. — 3 La meilleure façon de mettre des pièces sur une... ombre à air. — 4. Canard du Nord. Négation. — 5. Révérend Père. Début d'itinéraire. Volcan. — 6. Voyelles doublées. Souvent après une chute grave. — Avec un O il vous prédira le temps qu'il fera. Début et fin de danger. Démonstratif. — 8. 5 lettres de scorées. Marque de carburant. — 9. Greffée. Inconnu. — 10. Abréviation d'une union commerciale. Article. Souverain.

VERTICALEMENT

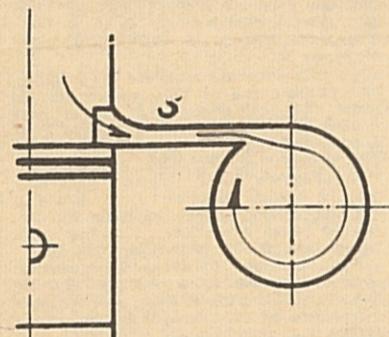
I. Mouvements du corps pour saluer. — Par mauvais temps un bon est indispensable. — III. 2 consonnes. Enlevé. — IV. Environner d'un mur. — V. Réseau de circulation interne. — VI. Agréable. — VII. Saillies accentuées de la route. — VIII. Les premiers de Ebé amusent les parents. — IX. Cardinaux. Sur la rose des vents. — X. Peintre et architecte Italien qui construisit la façade de Saint-Sulpice.

LE MOTEUR A DEUX TEMPS :

LONGUEUR DES TUBULURES

d'admission et du tube d'échappement

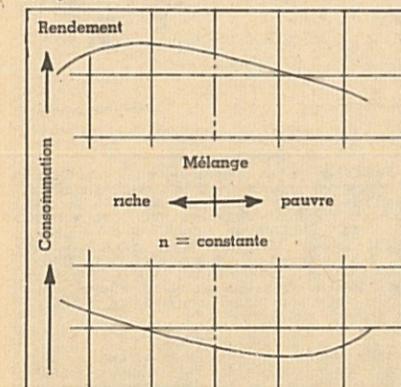
L'opinion autrefois généralement admise et selon laquelle le balayage aurait une influence décisive à la fois sur la consommation et le rendement du moteur deux temps, doit être tenue maintenant pour absolument certaine. Mathématiquement parlant, on doit s'efforcer d'obtenir un degré d'efficacité du balayage $\eta = V_n/V_s$ aussi rapproché que possible du rapport idéal $V_n/V_s = 1$ (c'est-à-dire que la quantité de gaz frais V_f introduite soit égale à la quantité de gaz balayés V_s). Cette valeur-limite laisse supposer un balayage parfait qui affecterait le cylindre dans toute sa section, qui permettrait de repousser les gaz brûlés sans tourbillonnement et sans mélange jusqu'au moment précis où les lumières d'échappement sont fermées; de plus il conviendrait que ce processus soit totalement indépendant de la vitesse de rotation du moteur. Or il est connu que le balayage se fait en réalité avec beaucoup de turbulence. Les gaz frais se mélangent aux gaz brûlés pendant la période



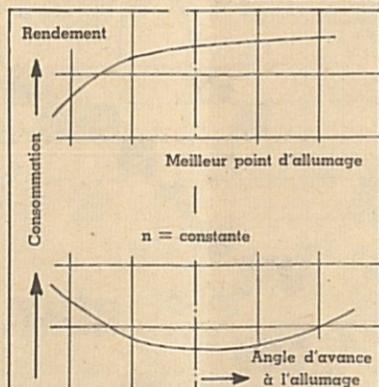
Comportement des gaz dans le pot d'échappement.

d'échange des gaz et ces derniers, du fait de la forte détente existant aux hauts régimes, pénètrent même dans le transfert et le carter.

Il subsistera donc dans le cylindre des tourbillons non balayés et des traces de gaz brûlés, alors que d'autre part une petite partie des gaz frais se trouve entraînée par les gaz brûlés et s'échappe avec eux. Cette anomalie se constate surtout lorsqu'on a affaire à un balayage par déflecteur, parce qu'ici non seulement la surface de contact entre gaz frais et gaz brûlés est considérable, mais encore parce que le courant de balayage et les gaz brûlés ont des vitesses très différentes et des directions en partie opposées. De toute évidence il convient de donner une longue course aux moteurs qu'on pourrait appeler à « balayage par échange de courant », contrairement aux moteurs à « balayage par écoulement ». Un régime rapide, une bonne régularité, la forme avantageuse de la chambre de combustion, une hauteur des lumières correcte pour assurer un balayage satisfaisant, sont autant d'exigences contradictoires et l'on se voit conduit, après de nombreux tâtonnements, à adopter des solutions de compromis.



Influence du réglage du carburateur sur le rendement et la consommation.



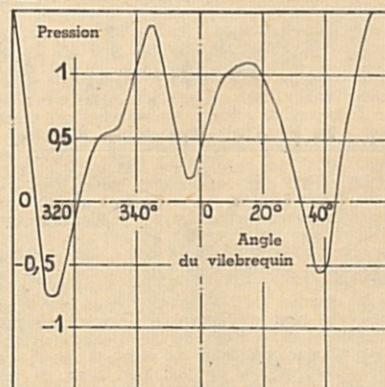
Influence du point d'allumage sur le rendement et la consommation.

Si l'on considère les moteurs actuels à balayage par échange de courant dont les variantes sont les balayages obliques, en croix, rotatifs, tournants par retour et tous leurs dérivés et combinaisons, on peut voir que la tendance est moins à augmenter le remplissage, qu'à obtenir de grandes vitesses de rotation et 6.000 t.-m. apparaissent aujourd'hui comme un régime utilisable de façon normale. Pour arriver à un échange convenable des gaz, il est nécessaire d'agir non seulement sur le balayage lui-même, mais aussi sur les organes du moteur. Il ne faut pas non plus oublier qu'un haut rendement se traduit par une diminution de la souplesse aux bas régimes.

En vue d'acquiescer des connaissances plus précises en matière de balayage, on s'est adressé à l'observation visuelle de ces phénomènes sur un modèle de laboratoire. Ces nouvelles méthodes d'investigation ont atteint récemment toute leur perfection et ont permis d'étudier avec beaucoup de précision le comportement des divers courants dans le cylindre, tant du point de vue de leur direction que de leur vitesse. Ils sont pour le technicien un moyen extrêmement précieux pour connaître l'incidence des dimensions données aux diverses pièces sur le cours du balayage lui-même. Cependant, du fait que le balayage est un phénomène de nature volumétrique, il n'est pas possible de déterminer par l'observation visuelle seule, la proportion exacte des gaz frais perdus ou celle des gaz brûlés non évacués. Etant donné également que le rendement d'une part et la consommation d'autre part dépendent en dernier lieu de ces deux facteurs, il apparaît absolument nécessaire de compléter cette observation par une analyse tant qualitative que quantitative des produits de la combustion.

Comme nous l'avons dit, le rendement du deux temps est conditionné en premier lieu par la quantité de gaz frais introduite dans le cylindre. Sur un moteur donné, cette quantité sera d'autant plus grande que la pression et la densité de l'air seront élevées et que la température de l'air aspiré sera faible (la carburation étant toutefois supposée se faire parfaitement). Mais nous devons considérer ici ces deux éléments comme des constantes, car leur étude sortirait du cadre de notre exposé. Par contre il est extrêmement intéressant de diminuer le plus possible la température des gaz à leur entrée dans le cylindre et cela pour améliorer la compression; on y parviendra soit par un refroidissement intérieur énergétique, soit par l'emploi de mélanges à l'alcool, soit encore par injection d'eau. Ces deux procédés ont des inconvénients majeurs: d'une part ils font perdre du carburant, et d'autre part le danger de corrosion est fort à craindre, corrosion qui ne peut qu'entraîner un accroissement d'usure. Leur emploi n'est donc intéressant que dans certains cas particuliers. Pratiquement nous devons donc nous résigner à agir sur le rendement et la consommation de l'extérieur seulement, ou par action sur le carburateur ou par l'allumage.

Un moyen efficace pour agir de l'extérieur sur le cours du balayage nous est donné par l'utilisation rationnelle de l'énergie cinétique d'une colonne de gaz animée d'un mouvement oscillant (alternatif): or le balayage et l'échappement sont des phénomènes éminemment périodiques, de même que l'admission des gaz frais.



Etat des pressions dans le cylindre d'une D.K.W. E300 pendant la période de balayage. (mesure faite à l'aide d'un condensateur microphone).

La figure 3 montre le régime des pressions à l'intérieur du cylindre pendant la période de balayage. On remarquera qu'au début du cycle la pression tombe à une valeur assez basse. L'état des pressions pendant les temps d'admission et d'échappement varie constamment selon le moment où elles apparaissent, elles peuvent influencer favorablement sur le balayage ou lui être néfaste. Si donc nous réussissons à faire en sorte que les phénomènes périodiques mentionnés plus haut contribuent à un meilleur remplissage en gaz frais, nous aurons trouvé là un procédé à la fois simple et efficace pour augmenter le rendement de notre moteur. Le premier moyen à notre disposition consiste à déterminer quelles sont les longueurs convenant le mieux pour les tubulures d'admission et d'échappement. Ces deux valeurs peuvent être calculées à l'avance avec une précision suffisante; mais une détermination exacte nécessitera des expériences minutieuses au banc d'essai.

Nous obtiendrons la longueur recommandée pour le tube d'échappement (L en mètres) à partir de la formule:

$$L = 7,8 (3 \varphi_s + \varphi_a) \quad (1)$$

où φ_s et φ_a sont les temps d'ouverture des lumières d'admission et d'échappement calculés en grades (en fonction de la rotation du vilebrequin et n = nombre de tours-minute. La valeur de cet angle peut s'obtenir, soit par le calcul, soit graphiquement. Lorsqu'on procède graphiquement, on fait un schéma représentant le mouvement du vilebrequin, ainsi que les hauteurs des lumières d'admission et d'échappement mesurées au préalable et la longueur de la bielle (mesurée du centre d'un axe à l'autre). A partir de ces données, il est possible de déduire directement l'angle correspondant à l'ouverture des lumières.

Il est à remarquer que lors des expériences faites ensuite au banc d'essai, la nécessité se fait souvent sentir de diminuer la longueur du tube d'échappement déterminée auparavant. Il apparaît en effet que, surtout avec les moteurs à piston plat,

le balayage à la fin de sa période, à cause de la baisse subite de pression, devient légèrement instable (tendance à se mettre en court-circuit) et conduit malgré tout à une consommation trop élevée sans qu'on ait pour autant un accroissement de puissance motrice. Les moteurs deux temps réclament même une légère contre-pression à l'échappement si l'on veut avoir une marge du balayage correcte.

Très simplement on peut enfin déterminer la longueur de la tubulure d'admission correspondant au meilleur remplissage pour un régime donné. Ici la détermination par le calcul est suffisamment exacte, avantage inappréciable, étant donné les difficultés rencontrées dans la détermination du degré de remplissage au banc d'essai. Nous obtenons ainsi:

$$L = Fa \left(\frac{312 \varphi_e^2}{n^2 : V_k} - d \right) \quad (2)$$

où nous avons L = Longueur de la tubulure d'admission en cm. n = nombre de tours-min. V_k = Volume du carter en cm. cubes lorsque le piston se trouve au point mort haut. Fa = section moyenne de la tubulure d'admission (cm²) et d = diamètre de la lumière d'admission en cm. Comme la lumière d'admission est le plus souvent de forme carrée, on pourra prendre pour valeur correspondant à la surface de la lumière (fe) $d = 1,13 \sqrt{fe}$. Pour calculer l'angle correspondant à l'ouverture de l'admission (φ_e) on procédera de la même façon que pour celle d'échappement.

Les relations que nous avons établies permettent de rendre synchrones ou asynchrones les oscillations d'admission et d'échappement et par là d'agir ainsi depuis l'extérieur efficacement sur le comportement du moteur.

Ajoutons pour terminer que l'encrassement progressif des orifices d'échappement modifie l'angle d'ouverture φ_a , ce qui fait varier quelque peu la fréquence propre des pulsations à l'échappement. Cependant, étant donné la nature de notre formule (1), ce dernier fait n'a pas beaucoup d'importance.

PHOTO ET MOTO

NOUS sommes aussi passionnés de photo que de moto, et notre cas n'est pas isolé, comme le montrent les récits de voyages qui paraissent dans « Moto-Revue », et qui, à l'intérêt du texte, ajoutent celui d'excellentes épreuves.

Sans vouloir piétiner les plates-bandes de nos excellents confrères photographes, permettez-nous de donner ici quelques conseils.

Les grands formats directs 13x18 et 18x24 sont pratiquement morts à cause du prix des plaques ou des portraits-films et du poids des appareils. Nous avons longtemps utilisé un réflex 13x18, puis des foldings 9x12. Mais entre temps, les agrandisseurs verticaux ont fait leur apparition et rendu l'agrandissement aussi facile que le tirage direct. Nous avons alors pataugé (tout comme les fabricants d'appareils). Un 3x4 de prix modique ne nous a pas donné beaucoup de satisfactions, pas plus qu'un 4,5x6 à pellicule. Puis, nous avons acheté deux 6x6 de grande classe. Merveilleux appareils, avec leur mise au point sur dépoli. Et après 15 ans, nous les utilisons régulièrement. Comme tous les reflex, ils conviennent mal à la photo sportive par suite de l'inversion latérale de l'image, et le cliché 6x6 à l'inconvénient d'être carré et un peu petit pour être assez lisible. A l'agrandissement, on découpe une bande 4,5x6 et avec un rapport assez faible on obtient des épreuves 13x18. Mais on est toujours curieux d'expériences nouvelles, et à notre tour nous avons été conquis par le petit format 24x36 mm. Mais attention, c'est un animal de race et un peu délicat. Pour la prise de vue, il est d'une extraordinaire souplesse et c'est sans doute l'appareil qui permet le plus de fantaisies. Grande profondeur de champ, une mise au point exacte grâce au télémètre, objectif merveilleux et surface sensible dont on ne trouve pas ailleurs l'équivalent. Mais le développement doit

être rigoureusement conduit à une température déterminée. Il y a d'ailleurs des révélateurs et des cuves pour cela. C'est n'est affaire que d'un peu de soin. L'agrandissement est obligatoire et le rapport est nécessairement un peu élevé, au moins 5 à 1. On peut d'ailleurs avec des pellicules à grain fin, développer dans des révélateur spéciaux et aller beaucoup plus loin. Mais si on ne veut pas dépenser trop d'argent, il faut tout faire par soi-même et acquérir un matériel relativement coûteux. Un Leica ou un Contax représentent un petit capital, ainsi que tels appareils suisses ou italiens. Fort heureusement nous trouvons à bien meilleur compte chez nous des appareils de premier ordre et qui donnent des résultats au moins équivalents. D'autres appareils, meilleur marché, sans télémètre et à obturateurs simples peuvent être vendus à un prix très inférieur et permettent d'obtenir de très bons résultats. Mais toujours, si vous faites du petit format, il vous faudra compléter l'appareil par une cuve de développement et un agrandisseur et tout faire par vous-même, d'autant qu'avec le petit format on est tenté de « mitrailler » et d'accumuler un grand nombre de clichés. Si vous faites faire vos travaux, cela sera fatalement coûteux. On s'explique donc que le 6x9 reste très populaire. Beaucoup d'entre nous

n'ont ni le temps, ni le goût de développer leurs clichés ou de tirer des épreuves et alors le nombre limité de poses qui oblige à ne pas prendre inconsiderément des clichés, le tirage des épreuves beaucoup plus économique que des agrandissements, le format suffisamment lisible, militent en faveur du 6x9. Nous vous conseillons d'acheter d'emblée un bon appareil car un « box », c'est une moto sans changement de vitesses. Malgré toute la souplesse des émulsions sensibles on ne peut parvenir à obtenir des clichés suffisants que dans des conditions restreintes.

Quel que soit le type d'appareil, ne vous laissez pas séduire par les très grandes ouvertures qui ne sont que très exceptionnellement utiles et que pratiquement vous n'emploierez que bien rarement. Ces photos que vous admirez dans les expositions ont été en grande partie prises entre 6 et 11 à 1. L'emploi de grandes ouvertures est extrêmement délicat. Des ouvertures de 3.5 à 1 pour le 24x36 ou le 6x6 et de 4.5 pour le 6x9, sont des maxima qu'un photographe averti n'utilise que rarement.

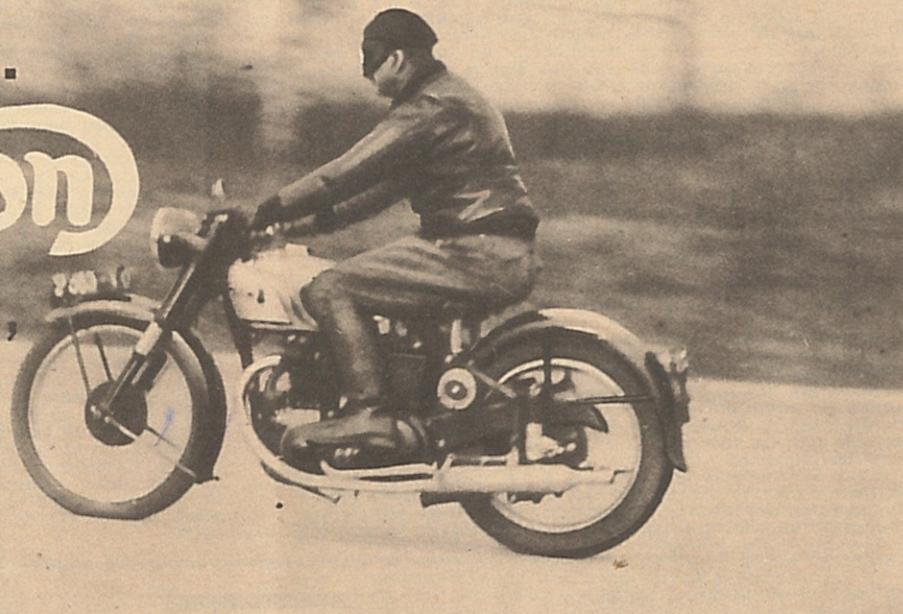
Un bon sac en cuir est indispensable et nous préférons un sac ordinaire aux sacs tout prêts. C'est évidemment dans nos poches que l'appareil (et son sac) seront le mieux protégés, à moins que nous ne les logions dans notre sac tyrolien, mais nous aurons la flemme de l'en extirper et nous manquerons beaucoup de clichés intéressants. On peut aussi, avec une courroie assez courte, porter l'appareil en bandoulière et l'abriter sous le cuir. Autre solution, une boucle sur le sac et une ceinture, mais par mauvais temps, l'appareil est mal protégé. On tend actuellement, à réaliser des appareils de tout petit format utilisant le film de 16 mm. Ce sera peut-être la formule de l'avenir, mais leur utilisation soulève encore des problèmes délicats.

LES MODELES 1950 SUR LA ROUTE

La 500 cc.

Norton

“DOMINATOR” TWIN



La silhouette de la « Dominator » offre une belle impression d'équilibre et de puissance.

Il existe bien des catégories de motocyclettes, depuis le 100 cmc. 2 temps économique, jusqu'à la 1.000 cmc. polycylindre ; chaque usager peut choisir ce qui convient aux trajets qu'il désire accomplir et, hélas, à son portefeuille. Suivant le modèle choisi, on est en droit de s'attendre à une certaine somme de satisfactions.

Le motocycliste qui a pu prendre la 500 Twin « Dominator » est en droit d'en exiger le maximum, et il ne saurait être déçu.

Naturellement, comme nous n'avons pas l'habitude de porter un jugement sur l'affirmation de catalogue ou publicité, toujours et forcément élogieux, nous avons tenu à faire l'essai du dernier modèle de la grande marque anglaise.

Arrivée matinale chez Garreau, l'agent général de Norton en France, où nous savons trouver une « Dominator » tout juste rodée ; essence (ordinaire), vérification de l'huile et de la pression des pneus, et départ au kick, après avoir fermé l'air et réduit l'avance.

Un petit tour avant de prendre le chemin de l'autoroute, pour se mettre en main la 500 « twin ». Tout de suite, et sans faire monter le régime, le moteur froid, nous nous rendons compte de ses accélérations surprenantes tout en restant progressives, et de sa souplesse.

Pourtant, le frein avant semble faible et nous en faisons la remarque à « Tatave » Lefèvre, celui-ci, en 10 secondes, effectue le réglage nécessaire, et cet inconvénient disparaît.

Enfin, départ pour l'autoroute, par notre chemin habituel, déjà utilisé il y a quelques jours avec la Vincent « Black Shadow ».

Ce petit parcours dans Paris donne un certificat incontestable de souplesse et de maniabilité ; bien que le moteur

encore trop froid, ne puisse donner son meilleur ralenti, nous pouvons apprécier l'agrément en ville d'une machine docile, souple et capable des plus brillantes accélérations.

Donnons comme exemple le fait suivant : Lefèvre, faisant le trajet avec nous, mais monté sur sa 1.000 Vincent, accélère brusquement après la Porte de Versailles, sur les mauvais pavés. Nous ouvrons en grand et la grosse bicylindre fait jeu égal avec la Dominator, tout au moins jusqu'à ce que nous passions la prise ; voilà qui en dit long, pour celui qui connaît les possibilités de la Black-Shadow !

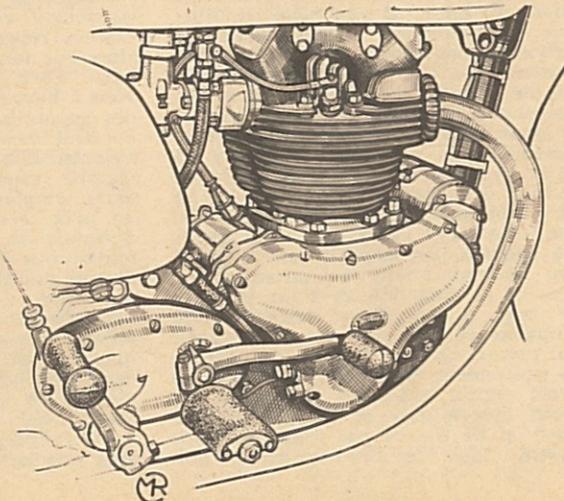
La souplesse de la Norton est grande, il est possible, même à l'essence ordinaire, de descendre en prise à 20 à l'heure, et d'augmenter l'allure progressivement, sans changer de vitesse ; évidemment l'accélération ne saurait être franche, et il convient alors de passer en 3^e, et même en 2^e. Il est

d'ailleurs extrêmement facile de changer de rapport grâce à la boîte Norton et à son sélecteur si aisé à manœuvrer avec le bout de la chaussure, aussi bien en appuyant pour monter la gamme qu'en levant pour rétrograder, et ceci sans que le talon quitte le repose-pieds.

À 50 à l'heure, l'accélération est parfaite en 3^e, et en prise, à partir de 70, la Dominator « bondit » franchement si on ouvre les gaz ! Grâce à son excellent refroidissement et à l'avance automatique, nous n'avons constaté aucune tendance au cliquetis.

Sur l'autoroute de l'Ouest, la vitesse réalisable est certes supérieure de beaucoup à celle que peut faire la « twin », mais à côté des voitures rapides qui circulent, accélérateur au plancher, la Dominator semble un bolide avec son bon 140 obtenu en position touriste ; nous n'avons pas dépassé cette vitesse, car, sans coussin ar-

Le bloc de la « twin » vu du côté droit. Noter la position bien étudiée de la pédale du sélecteur, facile à manœuvrer sans que le talon quitte le repose-pieds.



rière, il nous était impossible de nous mettre à plat, condition nécessaire à l'obtention de la vitesse maximum.

La tenue de route et le confort sont parfaits à toutes les allures, bien supérieures à ce que l'on rencontre sur les autres modèles de la marque. Aussi bien en ligne droite qu'en virage ou en courbe, sur bon terrain ou dans les trous, aucune réaction ne se fait sentir dans la direction, bien que, suivant notre habitude, le frein de direction soit complètement desserré.

La position a certainement été étudiée avec le plus grand soin, car, sensiblement différente de celle standardisée actuellement (guidon demi-relevé et selle assez en avant), elle assure une parfaite tenue, aussi bien en ville qu'en route.

En lisant la description technique, vous pourrez vous rendre compte que les rapports 2^e-3^e-4^e sont très serrés, et cela procure une grande facilité de conduite rapide sur route, l'écart faible entre les vitesses ne rendant pas le rétrogradage en côte fastidieux, mais au contraire permet de conserver au moteur un régime économique et puissant, tout en gardant une vitesse remarquable.

Côté suspension, les ressorts, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière sont assez durs, et, à faible vitesse sur mauvaise route, l'on rebondit franchement mais à vitesse de route, la suspension retrouve son aisance et les irrégularités du sol sont absorbées sans effort et sans que la tenue de route s'en ressent le moins du monde.

Guidon, repose-pieds sont bien étudiés, la garde au sol suffisante pour prendre les courbes au maximum d'inclinaison. L'allure générale est nette, élégante et toujours très caractéristique de la célèbre marque anglaise.

Pour conclure, une des plus brillantes montures que nous ayons essayées, aussi agréable en ville qu'en tourisme, au flâneur qu'au sportif aimant la vitesse.

Daniel REBOUR

CARACTERISTIQUES

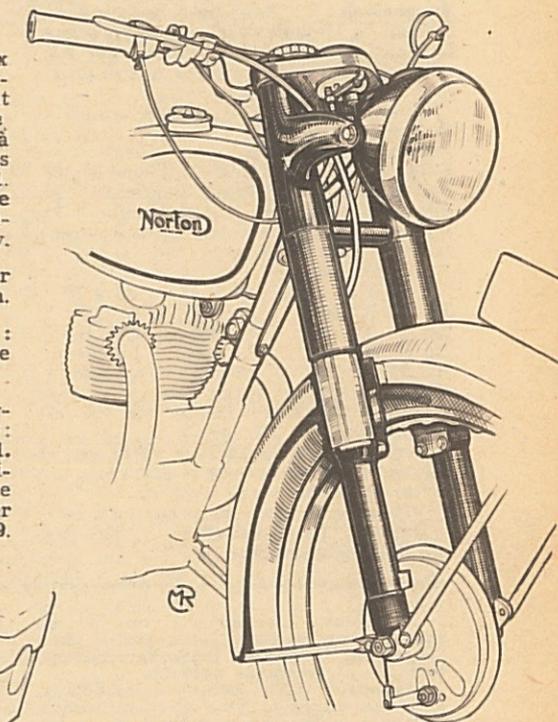
Moteur : 497 cmc. (66x72,6) deux cylindres côte à côte, culbuteurs, soupapes en tête, distribution totalement enclose, par arbre à camés unique, Paliers de bielles lisses, roulement à rouleaux côté transmission, à billes côté distribution. Compression 6,75-1. Graissage par carter sec. Contenance du réservoir d'huile : 3,5 l. Contenance du réservoir d'essence : 18 l. env.

Carburateur : Amal, commande par poignée tournante. Air sur le guidon.

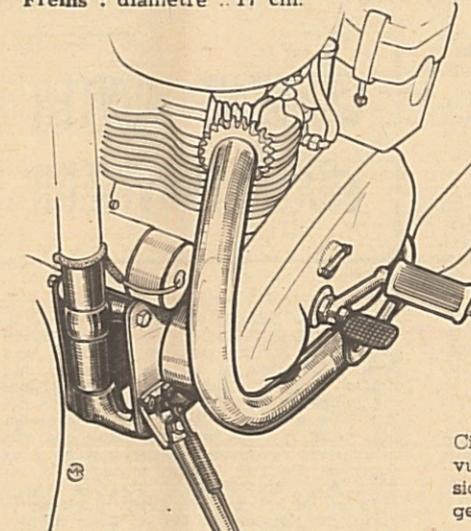
Allumage et équipement électrique : Magnéto BTH ou Lucas 45 w. Phare de 18 cm. de diamètre.

Transmission : Boîte de vitesse Norton 4 rapports, commande à sélecteur : 1^e : 14,9-1. 2^e : 8,85-1. 3^e : 6,05-1. 4^e : 5-1. Embrayage à disques multiples, garnitures Ferodo. Chaîne primaire enclose dans bain d'huile, sous carter en acier embouti. Chaîne secondaire de 15x9. Vitesse à 48 kmh : 1.940 tm.

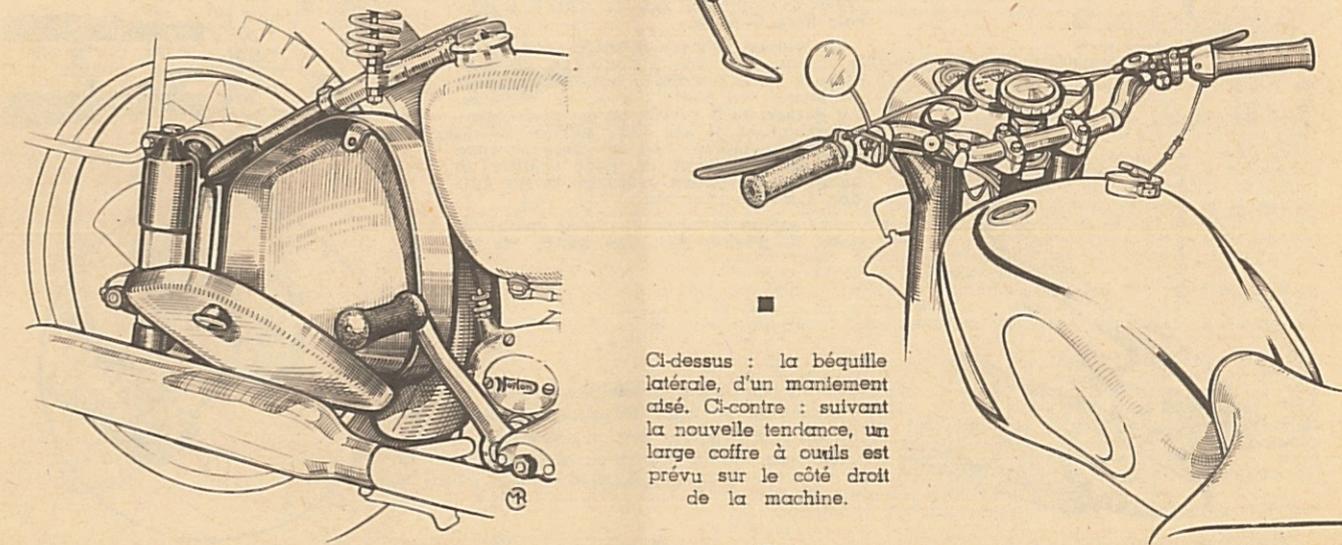
Freins : diamètre : 17 cm.



Ci-dessus : la nouvelle fourche télescopique « Roadholder » s'impose au premier regard par la netteté de sa ligne et la robustesse de l'ensemble.



Ci-dessous : tableau de bord bien en vue, nouveau dessin du guidon et classique réservoir gris argent où de larges genouillères assurent le confort pendant les longues étapes.



Ci-dessus : la béquille latérale, d'un maniement aisé. Ci-contre : suivant la nouvelle tendance, un large coffre à outils est prévu sur le côté droit de la machine.

Suspension : Fourche télescopique Norton « Roadholder », amortisseur hydraulique incorporé. Suspension AR télescopique avec ressorts à compression et contre-ressorts.

Empattement : 1,40. Garde au sol : 13 cm. à vide.

Selle : Lycett.

Poids : 180 k. équipée, sans carburant.

Performances : Vitesse maxima : en première : 55 kmh. En deuxième : 98 kmh. En troisième : 136 kmh. En quatrième : 150 kmh.

Accélérations :

15 à 50 kmh.	32 à 65	50 à 80
En 1 ^e	2,2 sec.	
En 2 ^e	3,8 sec.	3,2 sec.
En 3 ^e	8,6 sec.	6,4 sec.
En 4 ^e	sec.	8,8 sec.

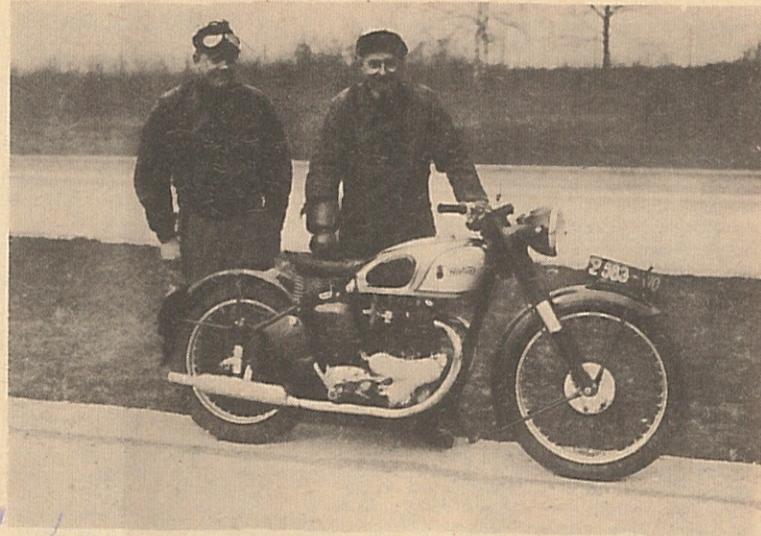
Vitesse atteinte après 400 m. départ arrêté : 128 kmh. Temps au 400 m. départ arrêté : 17 sec. 4.

Freinage : à 50 kmh. : arrêt en 10 mètres (macadam sec).

Rayon de braquage : 4,8 m.

Vitesse minimum en prise : 4,8 m.

Rapport Poids-cylindrée : 380 grs. au centimètre cube.



Garreau et Lefèvre sont sûrs à l'avance des résultats de notre essai.

Les motos, telles qu'elles sont livrées par les constructeurs, sont certes dans l'ensemble, près de la perfection, compte tenu de la technique actuelle.

Cependant, si l'on considère les détails, bien des choses peuvent être améliorées, soit pour augmenter le confort, ou la sécurité, ou encore l'agrément de la conduite.

Nombre de ces améliorations sont réalisables par l'adjonction d'accessoires du commerce, mais il en est d'autres qui nécessitent certains travaux, d'ailleurs facilement réalisables par tout amateur disposant d'un outillage réduit et ayant du goût pour la mécanique.

Nous nous proposons de passer en revue, dans une série d'articles, tout ce qu'un amateur peut réaliser par lui-même, ou en ayant recours, le moins souvent possible, à un spécialiste dans le cas, par exemple, de soudure autogène ou de travaux de tour.

Nous commencerons par le rétroviseur. Cet accessoire obligatoire et d'ailleurs

COMMENT MONTER SON RETROVISEUR

très utile, est rarement bien placé pour remplir son office, qui est de renseigner sur ce qui se passe sur la route derrière soi. On le monte un peu au petit bonheur la chance, là où les poignées, manettes, commutateurs, bouton de klaxon, etc., laissent une place pour loger le collier livré avec cet accessoire. Mais ce que l'on peut voir de la route dans ces conditions est nettement insuffisant pour assurer sa sécurité, quand toutefois la vue n'est pas complètement bouchée par le bras ou le corps ! La seule position logique du rétroviseur est en bout du guidon, côté gauche ; malheureusement, il se trouve ainsi exposé à recevoir des chocs qui ont vite fait de mettre le miroir hors d'usage.

Un moyen efficace d'éviter ceci est de le monter sur une articulation, de manière à ce qu'il s'efface automatiquement en venant en contact avec un obstacle. Au garage ou à l'arrêt, on le replie complètement et il est alors abrité par le guidon lui-même. Les croquis ci-contre montrent comment on peut réaliser le montage sur guidon ordinaire et sur guidon à leviers inversés.

(A) est un bouchon en dural, maintenu dans le guidon par une petite vis en

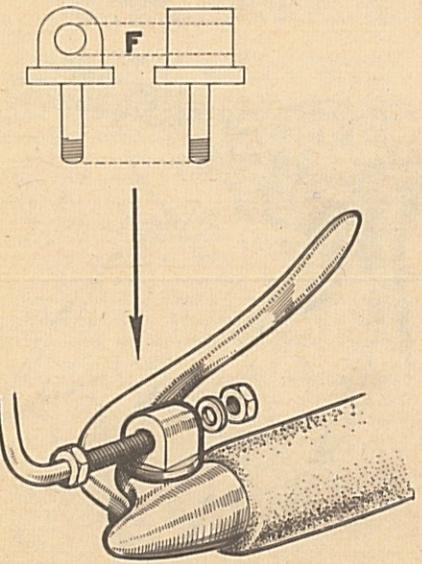
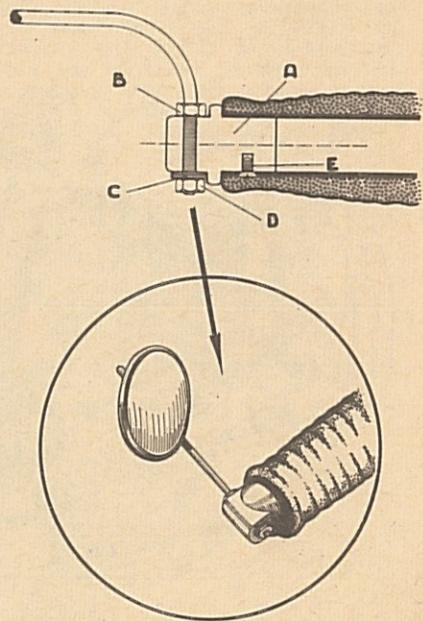
Deux montages possibles d'un rétroviseur, en haut de guidon selon que l'on dispose les poignées de commandes (à droite) ou inversées (à gauche).

acier (E). L'extrémité du bouchon est limée à la forme indiquée et percée pour recevoir la tige du rétroviseur, dont le filetage aura été prolongé pour permettre de visser l'écrou (B) formant butée. (C) est une rondelle élastique (Grower double, dont les arêtes ont été abattues à la meule), maintenue par l'écrou (D) goupillé. On règle le serrage de celui-ci de manière à ce que le pivotement de la tige soit ferme sans être trop dur.

Dans le cas du guidon à leviers inversés, on remplacera l'axe du levier de débrayage par la pièce tournée, en acier (F), qui est percée pour recevoir la tige du rétroviseur, comme dans le cas précédent.

Il y a intérêt à choisir un miroir d'assez grand diamètre et légèrement bombé ; un coup d'œil dans celui-ci permet alors d'observer toute la route en arrière de soi sans avoir à bouger ni la tête, ni le bras, ni le corps.

BIG-TWIN



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

REPARLONS D'EQUIPEMENT

N.D.L.R. — L'article que nous avons publié récemment sous la signature de M. Cherpitel, nous a valu un volumineux courrier, ce qui prouve abondamment que le problème — vital pour le motoriste — de l'équipement n'est pas résolu. Nous publions ci-dessous différentes suggestions de nos lecteurs qui, espérons-le, décideront les fabricants à nous sortir un jour prochain l'équipement spécialement étudié que nous attendons.

Puisque vous demandez l'avis des lecteurs au sujet de la proposition de M. Cherpitel, je m'empresse pour mon compte personnel de vous donner mon avis.

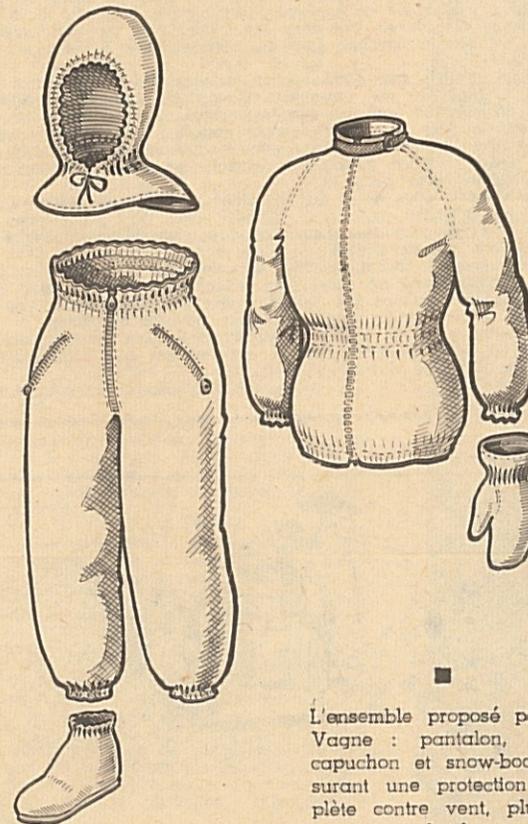
Tout d'abord, pas d'extérieur en tissus ! Non vraiment, pas cela, et je m'étonne que M. Cherpitel, qui semble un homme plein d'expérience, ait pu avoir cette idée ; voyons, une saison sur la route et notre manteau, qui coûtera sans doute fort cher, grâce à son titre de « spécial pour motocyclistes » n'aura plus de couleur, nous connaissons cela avec les canadiennes.

L'extérieur en cuir est indiscutablement de beaucoup supérieur à tout, et si durable quand on a soin de bien l'entretenir.

Le manteau anglais dont vous parlez me semble « complet » et il serait heureux, si cela était possible, qu'il soit fabriqué en France, j'y ajouterai juste trois choses, 1^o cuir de couleur, nous n'aimons pas, en général je crois, le noir ; 2^o un col en fourrure amovible comme j'en ai un sur mon cuir actuel. Je suis un grand frileux et l'apprécie fort et je ne crois pas être le seul ; 3^o une fermeture éclair généreuse de chaque côté des hanches pour fouiller facilement dans les poches du pantalon ou veston, car tous ceux qui roulent connaissent comme moi le désagrément d'avoir à fouiller « les dessous » quand on est emmitoufflé dans son cuir.

A d'autres de vous donner leur avis, je souhaite de tout cœur qu'ils m'épaulent et voir une deuxième décision définitive sur ce sujet dans « Moto-Revue ».

M. MORIN, Le Perreux (S.)



L'ensemble proposé par M. Vagne : pantalon, veste, capuchon et snow-boot, assurant une protection complète contre vent, pluie et froid.

Très intéressé par votre article relatif au vêtement du motocycliste, vieux motard, j'ai fait mes premières armes en 1909 sur une F.N. 4 cyl. et je continue aujourd'hui sur une 600 sport Monet-Goyon, j'ai toujours déploré de ne pas avoir trouvé de vêtement convenable pour la moto, rien que des adaptations plus ou moins malheureuses.

Modèle « Cherpitel » : Très bien. Jupe très ample sur laquelle on peut s'asseoir en boutonnant à l'intérieur les deux pans du devant pour enfermer les genoux jusqu'à mi-jambe. Un risque à courir : que le vent s'engouffre à l'intérieur. Mais ce doit être une question de serrage plus au moins fort autour de la jambe.

Poche à gauche, avec ouverture contre le col pour y prendre de la main droite le porte-feuille contenant papiers de la moto, permis de conduire et quel argent pour les ravitaillements.

Dans le stormgard anglais, l'ouverture de la poche est mal placée.

Votre fermeture éclair m'inquiète pour pratique qu'elle soit, théoriquement.

Empiècement sur le dos et les épaules : j'en ai vu sur des vêtements de chasse portés par des motards : en marche, cela se soulève, flotte à tous vents et fait un effet absolument déplorable. Il nous faut une ligne nette et aussi peu « Bibendum » que possible.

Grosse question pour le fabricant : la longueur des manches : il les faut longues pour ceux qui ont des bras courts, et super-longues pour ceux qui ont des bras très longs (c'est mon cas). Pour arriver à ce résultat, je propose que les poignets soient à parements, en sorte que « les bras courts » porteront le parement replié en deux, et « les bras longs » le parement dédoublé.

Poches : Pas d'accord sur l'importance que vous y attachez. J'ai 3 petits coffres à outils d'origine sur ma moto et c'est amplement suffisant. En plus j'ai deux sacoches cuir pour y loger casse-croûte et bouteille thermos, etc... Evitons la silhouette « Bibendum », le poids et la graisse des outils dans les poches !

Tissus : Sans hésitation je préconise un tissu très solide, mais caoutchouté extérieurement, de manière à ce qu'il soit lavable, pour enlever la boue et les taches d'huile par un simple lavage extérieur à la brosse et au savon. (Pour mon usage j'ai un ample trench-coat en toile imperméable. A chaque promenade il est taché et tous les 15 jours je suis astreint à un dégraissage de 350 fr. ou à un lavage avec un savon liquide quelconque qui me prend 1 heure 1/2. Caoutchouté extérieurement, il me faudrait 20 minutes).

Couleur : j'aime assez « sable » qui est gai et s'harmonise avec les différentes couleurs des motos.

Cuir : Tout à fait opposé au cuir qui est lourd, prend l'eau et se déforme au séchage.

Doublure chaude : ad libitum pourvu que le croisement sur la poitrine protège bien et que le col soit bien adapté sur le foulard indispensable.

A titre indicatif, les motocyclistes allemands avaient des sortes de manteaux-redingotes très longs, de jupe très ample, dont les pans de devant se boutonnaient en arrière au-dessus de leurs bottes, et ils avaient grande allure.

La Préfecture de Police a aussi de beaux modèles, quoique à mon avis un peu trop collants.

Autre chose : dans votre article vous dites ne pas être d'accord sur certains points avec votre fabricant éventuel. Pourquoi ne pas soumettre ce débat aux lecteurs de « Moto-Revue » en leur demandant leur avis ?

P. VOILLAUME, Paris

SURVETEMENTS IMPERMEABLES

Vous avez demandé l'avis des motocyclistes au sujet de l'équipement idéal. Dans votre dernier numéro de « Moto-Revue », vous présentez des vêtements peut-être bien étudiés, mais je trouve qu'ils ne sont pas très pratiques. Ce qui je crois est intéressant pour le motocycliste, c'est de pouvoir être habillé correctement, et se présenter en tenue de ville quand il le désire et cela malgré la pluie, qui est l'ennemie n° 1, car elle engendre la boue et la saleté.

Le meilleur vêtement à mon avis serait en caoutchouc ou nylon très fin, souple, et un peu élastique, dans le genre des imperméables féminins transparents ou teintés.

L'équipement se composerait de : 1 pantalon, 1 veste, 1 capuchon, 1 paire de mouffes, 1 paire de sortes de snow-bot (voir dessin). Le tout se pliant très facilement et occupant peu de place, peut être toujours sur la moto.

On part habillé en tenue de ville, chaudement s'il fait froid, vienne un peu de pluie ou un froid trop vif, on arrête, on enfle le pantalon, la veste, le capuchon, les sortes d'étuis à souliers, les mouffes et nous voilà paré, pas une goutte d'eau de nous mouillera, l'air froid ne pourra pénétrer nulle part. Arrivé à destination, en 1 minute on enlève le tout, le range dans une sacochette et on est impeccable. C'est là je crois l'idéal. Celui qui présenterait un équipement semblable en vendrait je crois des quantités.

La couleur de l'équipement n'a pour ma part aucune importance.

R. VAGNE, Besançon (Doubs)

LA PRIORITE EST UNE BELLE CHOSE LA VIE UNE PLUS BELLE ENCORE

L'article paru dans votre dernier N° et signé Cherpitel a été lu certainement avec grand intérêt par tous vos lecteurs, du moins par ceux qui circulent à moto hiver comme été. En ce qui me concerne, je le considère comme un des plus intéressants et des plus positifs qui aient figuré dans vos colonnes au sujet de cette question importante : le survêtement du motocycliste.

Une redite peut-être, mais je ne veux pas non plus laisser passer l'occasion de déplorer le manque d'intérêt des fabricants de vêtements imperméables à l'égard de la recherche du rationnel et de l'efficacité. Même le piéton a sujet de se montrer mécontent de ce qu'il peut porter, dont la prétention est d'être imperméable : soit que la pluie traverse, soit que le col (surtout le col !) ferme mal. Que dire alors du motocycliste !

Il ne lui reste plus qu'à se tourner vers les surplus américains, seule solution pratique, il faut bien le dire, et, pour s'en convaincre, il n'est que de regarder passer sous la pluie...

Solution incomplète cependant : si l'on veut conserver un tant soit peu d'élégance ou tout simplement de style citadin, on peut trouver dans ces surplus de quoi se vêtir chaudement et efficacement : imperméables en popeline de coton ou de nylon avec doublure intérieure ou bien sortes d'anoraks avec capuchon et croisant bien. Cependant ce ne sont là que des vêtements dont l'imperméabilité est grande lorsqu'ils sont neufs, mais qui se laissent vite pénétrer dès qu'ils ont été nettoyés. Et, au risque de contredire l'un de vos lecteurs qui a développé quelques idées sur la même question, j'affirme que même une dizaine de kilomètres sous pluie moyenne nécessite un vêtement à l'épreuve absolue !

L'alternative indique alors d'avoir recours à la deuxième catégorie des vêtements de surplus. Là encore on a également le choix (cependant plus restreint maintenant), mais si l'efficacité est entière, on ne peut pas dire, par contre, que les vêtements en toile huilée soient très esthétiques ni très pratiques pour celui qui ne passe pas 24 heures sur 24 au guidon d'une moto, qui a des contacts avec ses semblables et qui a aussi besoin d'atteindre parfois ses poches intérieures et même ses poches extérieures !

Mais, comme la critique n'est pas suffisante et que, par ailleurs, les stocks américains s'amenuisent, il faut fournir son point de vue constructif. Chacun parmi ceux qui s'intéressent à la question doit donner ses idées, apporter ses conceptions, tel est le mot d'ordre lancé par M. Cherpitel, et je suis de son avis.

Néanmoins, où mon avis diffère, c'est lorsqu'il s'agit de classer les ennemis des motards. Ennemis atmosphériques, bien entendu. Je considère comme ennemi n° 1 la pluie, le froid n'intervenant qu'en deuxième position. En effet, un vêtement parfaitement imperméable à l'eau le sera aussi, en principe, vis-à-vis du froid. Pour nous mettre d'accord, c'est simple, il suffit de résoudre simultanément les deux problèmes et de plus les motards seront bien protégés !

De quelle façon ? Je rejoins à nouveau les idées lancées par M. Cherpitel qui, on le voit, a dû sûrement rouler pas mal à moto et par tous les temps, et qui soumet aux lecteurs de « Moto-Revue » deux croquis dont les conceptions respectives, une fois réunies, devraient, à mon sens, donner une synthèse parfaite :

En partant du principe de la double protection contre le froid et contre la pluie, l'adoption de la doublure en lainage amovible s'impose en ce qui concerne le premier. Contre la seconde, nul doute qu'il faille utiliser le tissu traité. Si ce dernier a l'inconvénient majeur d'être raide, comparativement au caoutchouc qui constitue les imperméables du commerce, il n'en possède pas les désagréments, et de plus il garde infiniment plus longtemps son imperméabilité.

Le survêtement ainsi obtenu peut être adopté sous son état brut ou bien peut être doté d'un habillage en popeline, laquelle a également la qualité d'être elle-même en grande partie imperméable à l'eau et de toute façon de faire obstacle au froid. Popeline de coton par exemple, analogue à

celle qui constitue les imperméables façon américaine que l'on trouve dans le commerce, et qui n'est autre que le tissu des sacs de couchage de l'armée alliée.

Mais ce costume n'est pas tout, et chacun sait que, pour rouler l'hiver et se préserver du froid, de la pluie et de la boue, le tablier est un accessoire absolument indispensable. Pour ma part, n'ayant pas trouvé dans le commerce de modèle à ma convenance (faute d'avoir été étudié à fond, comme le reste !), je m'en suis confectionné un qui a l'avantage de ne pas « battre des ailes » et de me protéger aussi bien l'intérieur des jambes que l'extérieur. Quoi qu'il en soit, tablier et imperméable ne suffisent pas, car ils ne suppriment pas complètement, par temps pluvieux, l'impression fort désagréable qu'on éprouve en ressentant des infiltrations le long des cuisses ! Elles sont dues au ruissellement de la pluie sur l'imperméable (si celui-ci est digne de ce nom) jusqu'au niveau du tablier que celui-ci ne peut arrêter puis-que dirigé vers le haut du corps. Il faut donc envisager de pouvoir raccorder ce tablier au vêtement imperméable à l'aide d'un recouvrement en bavette disposée sur l'imperméable, à hauteur de la ceinture par exemple. Il serait à transformation en fonction de la coupe du vêtement, afin de ne pas donner une allure hétéroclite par sa présence.

En résumé, et pour en revenir au survêtement lui-même, le dessin proposé par M. Cherpitel me semble répondre tant au souci du confortable qu'à celui de l'élégance. Une double objection cependant : fermeture éclair à rejeter et poignets à revoir. La première résiste en général très mal à l'eau. Les seconds, ne sont pas hermétiques : mieux vaut le système de manches serrées aux poignets par une patte dont l'action plus ou moins prononcée dépend de 2 boutons placés plus ou moins loin.

Quant à la couleur, le kaki est ce qu'il y a à préconiser : peu salissant et formant un ensemble agréable avec le cuir du casque, des bottes et des gants.

A. C., Paris

Votre collaborateur Cherpitel, dans son article sur l'équipement inséré dans votre n° 971 du 24 février demande des suggestions, voici mes idées :

D'accord sur le vent comme ennemi n° 1 et la pluie comme ennemie n° 2.

Le survêtement à étudier doit être confortable et pratique avant d'être élégant, sans pour cela être grotesque. L'imperméable type anglais me paraît peut-être un peu lourd ?

Ce qui est indispensable, c'est un vêtement long, descendant plus bas que la moitié des jambes (j'ai 1 m. 71 et je possède un caoutchouc qui descend à 0 m. 30 du sol, ce qui me donne satisfaction sur ce point précis) et dont les pans puissent s'enrouler et se fixer autour des jambes ; avec une ou deux doublures chaudes amovibles, et un col montant avec au besoin serrage par un cordonnet à la partie supérieure.

Il me semble que l'idée serait une synthèse des deux modèles : légèreté du vêtement Cherpitel, épaules renforcées avec croisement complet sur la poitrine du vêtement anglais, fixation autour des jambes avec soufflet façon Cherpitel.

J'estime le soufflet, parce que, peut-être vais-je faire sourire, ledit soufflet protège le moteur et surtout le carburateur d'une forte pluie.

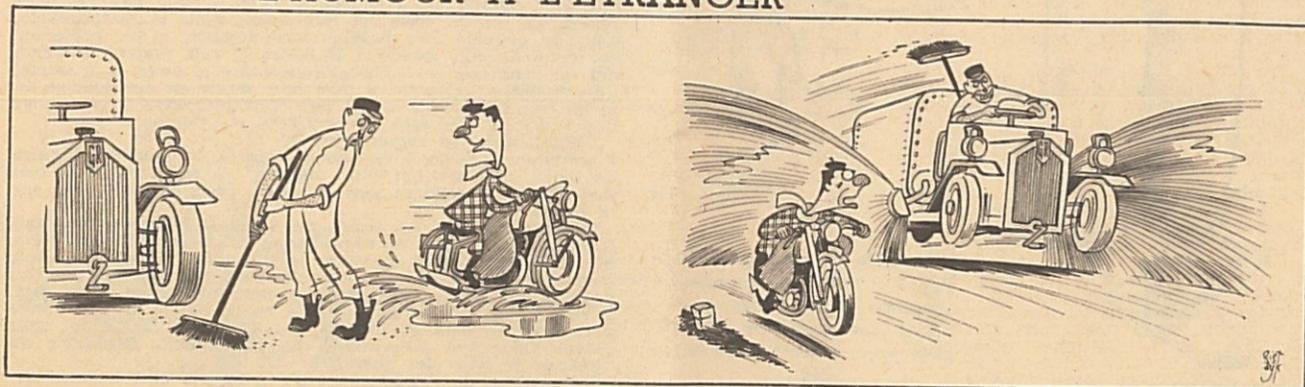
Par contre, tous ceux qui étudient le vêtement idéal, Cherpitel en premier, semblent ignorer que par pluie avec un casque, l'eau s'écoule dans le cou, sensation désagréable même par temps chaud.

Il me semble indispensable de compléter le vêtement type en lui adjoignant un capuchon détachable avec fixation sous le col, se remontant sur la tête même casquée, de forme arrondie, se serrant autour de la face par un cordonnet.

Je terminerai en félicitant Cherpitel de s'occuper activement de cette question, car il est évident que rien de bien n'existe dans ce domaine.

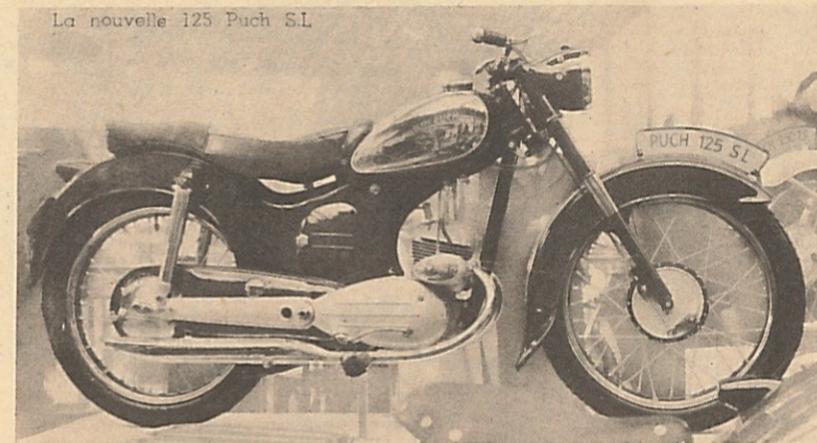
PONT, Montreuil sous Bois

L'HUMOUR A L'ETRANGER



de notre confrère hollandais « Motor »

SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QU'Ê JAMAIS



LE SALON DE GENEVE

IMPRESSIONS D'UN TOURISTE FRANÇAIS

F AIRE 560 kms à l'aller et 525 au retour (c'est plus court par la Faucille, mais quelle explication dans la neige et la glace !) pour visiter le Salon de Genève, cela peut sembler excessif.

Pourtant, notre mentalité de motocycliste moyen... et fervent ne regrette pas ce petit voyage. Si le Salon de Genève occupe un emplacement plus réduit que notre Grand Palais, nous y trouvons bien des marques absentes de l'exposition parisienne, ainsi que plusieurs nouveautés.

Le point de départ du circuit que nous pouvons faire ensemble sera évidemment le vaste stand de « Moto-Revue », où les nombreux motards trouvent le numéro spécial du Salon de Genève, les tableaux muraux sur les moteurs démontés, et les livres techniques : « Vade Mecum », « L'Atelier du Motocycliste », « L'Art de conduire », etc...

Précisons tout de suite que cycles et motos occupent un balcon ceinturant le hall où sont exposées les voitures.

Le premier stand est celui de B.M.W. où nous admirons la nouvelle R.51-2, dont la culasse rappelle celle de la 750 « Russie ».

A côté, chez Bianchi, bien qu'un modèle plus fort soit présenté, nous sommes surtout attirés par la petite 125 bleu ciel et rouge.

Peugeot expose la P.55, la dernière 156 dont la culasse modifiée assure un parfait refroidissement et la 175 à fourche télescopique.

Aucune moto chez MOTOSACOCHE, où nous ne voyons que de nombreuses bicyclettes.

Nous arrivons au stand LAMBRETTA : 3 scooters du nouveau modèle, avec la fourche à roue tirée et le cadre monotube de gros diamètre ; un 3 roues utilitaire à caisse fermée complète la gamme exposée.

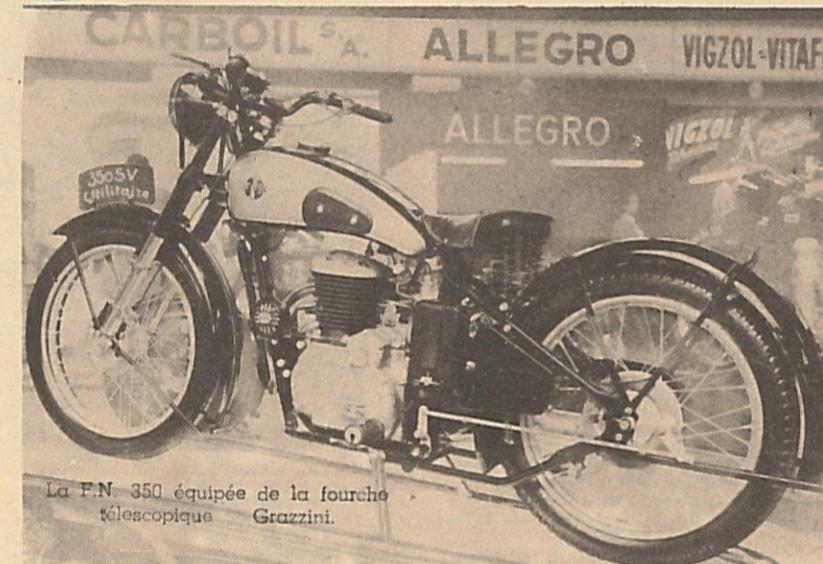
Trois 125 D.K.W., à l'émail triste, mais à la réputation solide voisinent avec les ROYAL-ENFIELD, brillantes de leurs chromes et de leurs réservoirs clairs.

GNOME-RHONE ! Plus de R.3, mais la nouvelle R.4, dont la dernière performance avec Bernard fait encore couler tellement d'encre !

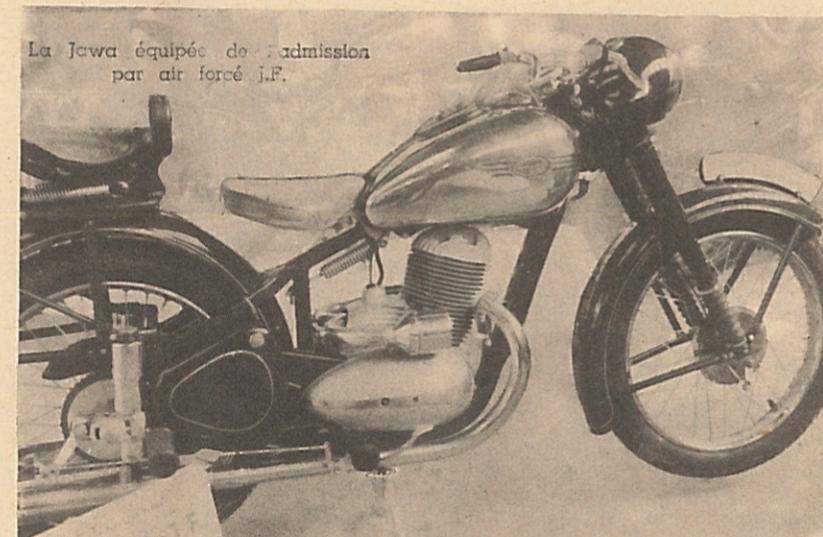
Au centre, le banc d'essai démontrant l'efficacité de la fourche télescopique sur la suspension intégrale de la machine.

La vedette chez F.N. est le modèle « cross » dont la ligne dégage une formidable impression de puissance ; ne décrivons pas les autres modèles, bien connus de tous les motards, mais notons l'adoption de la fourche télescopique GRAZZINI.

Chez GUZZI, la place d'honneur est réservée à la toute récente GALLETTTO (traduisez « Petit Coq ») qui n'est pas à



La FN. 350 équipée de la fourche télescopique Grazzini.



La Jawa équipée de l'admission par air forcé J.F.

proprement parler un scooter, mais s'apparente davantage à la LE VELOCETTE ; nous la connaissons d'ailleurs grâce à la présentation faite dans le N° 973 de « Moto-Revue ».

Au stand Walther, voici les télescopiques JAWA et CZ ; cette dernière marque présente une nouvelle 150 à carburateur dissimulé sous un carter, derrière le cylindre.

Nous trouvons aussi l'EXCELSIOR 2 temps à sélecteur 122 cc. et la 125 HUSQ-VARNA Suédoise, fille utilitaire des fameux bolides de course vus en 1934 et disparus depuis...

MOTOBECANE présente deux 175 dernier modèle, fourche télescopique, suspension arrière et soupape en tête, et deux MOBYLETTE ; nous connaissons ces machines.

Toutes les grosses TRIUMPH Anglaises sont là, et un banc de démonstration renseigne sur l'efficacité de la fourche et du moyeu suspendu.

ZUNDAPP nous offre son nouveau modèle ; on croirait que le moteur bien connu a été monté dans un cadre B.M.W. ; le résultat est pourtant heureux, châssis émaillé en noir, et gros réservoir arrondi de teinte kakie.

Chez MATCHLESS, c'est naturellement la TWIN à selle biplace qui attire les amateurs.

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

Les deux scooters présentés par AGUSTA sont bien sympathiques, un à moteur visible, l'autre entièrement carrossé.

Les grosses SUNBEAM, tourisme et sport, sont toujours très prisées des amateurs de confort rapide et forment un vif contraste avec les petites JAMES 98 et 125 du stand voisin.

VAP donne deux exemples des possibilités de montage de son moteur auxiliaire, à l'arrière sur un cycle classique et anonyme et sous le pédalier, avec le cyclomoteur HURTU.

Voici le seul Américain, le groupe TRAVIS, avec montage sur le pneu avant ou sur le pneu arrière, par galet en corindon.

Nous n'avons pas vu la petite GILLET HERSTAL au stand, le constructeur estimant qu'une 100 est bien petite pour les montagnes suisses. Mais les 250 2 et 4 temps et surtout la grosse bicylindre 2 temps sont remarquables.

Un vélomoteur 2 temps à sélecteur, le FRANCIS-BARNETT voisine avec les petits CASEYS à moteur SACHS ou VILLIERS, et ses cycles à moteurs CUCCIOLO et POULAIN.

Deux attractions chez PUCH... La nouvelle supersport luxe S.L. à suspension arrière par fourche horizontale et cadre profilé, et la « Compétition » à refroidissement par liquide, victorieuse de plusieurs circuits en 1949.

Sur la travée réservée aux accessoires, la marque suisse ALLEGRO, et ses 2 motos sont près des modèles allemands MAICO, 2 temps robustes, les 150 cmc. à cylindres alu et les 125 à cylindres fonte.

Le stand MOSQUITO est occupé par 3 de ses moteurs montés sur des machines de présentation, et un moteur en coupe, tournant entraîné par la roue (juste retour...).

À côté, la GILERA 125 à soupapes en tête a un air très sport, avec son beau bloc lisse et profilé.

Deux HOFFMANN 125 cmc., sport et travail, sont très caractéristiques de l'effort actuel allemand.

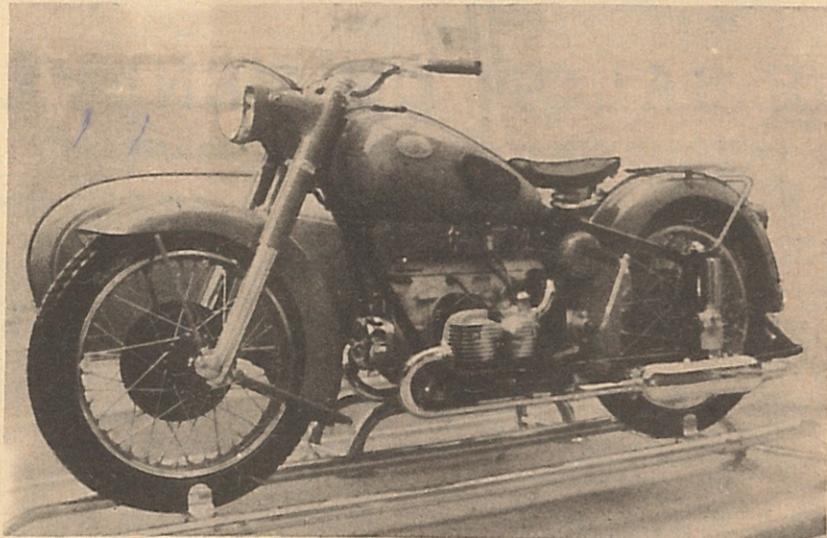
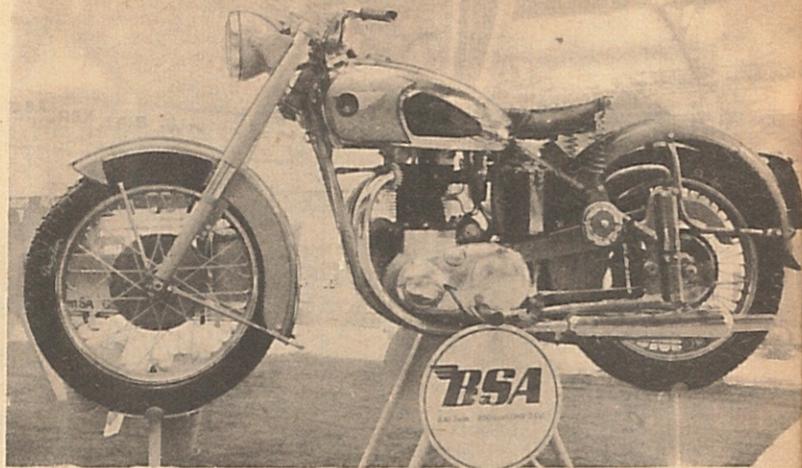
Chez MONDIAL, nous avons surtout remarqué la compétition malheureusement étiquetée 4500 frs... suisses (multipliez par 82 !). Mais la 125 tourisme et la 200 sport sont très prisées des visiteurs.

Au stand CUCCIOLO, 5 petits 50 cmc., dont deux sont plus intéressants : le modèle luxe, avec fourche télescopique et suspension arrière, et celui dont le moteur est entièrement enfermé dans un capot en tôle; au même stand, 2 DUCATI 65 cmc. classiques.

AMSLER, marque allemande, a 2 vélomoteurs SACHS, 1 à cadre classique, l'autre avec cadre ouvert.

De la plus grosse à la plus petite : CONDOR, avec sa bicylindre dotée d'une suspension arrière, la CONDORETTA équipée du VILLIERS et 2 cyclomoteurs dotés du BERINI sur roue avant occupent un vaste stand.

Ci-contre : La nouvelle B.S.A. « twin » et ci-dessous la nouvelle 600 Zundapp dont le cadre rappelle curieusement la B.M.W. A 51-2.



Son voisin est B.S.A. : évidemment c'est la « twin » qui est la plus admirée, bien que le 125 modèle luxe soit bien séduisant.

En face, les curieux scooters AMI, de volume ultra réduit, et qui permet pourtant une position normale, même pour un pilote de grande taille.

Le moteur français CYCLEX est adopté par VAN LEISEN sur ses cyclomoteurs.

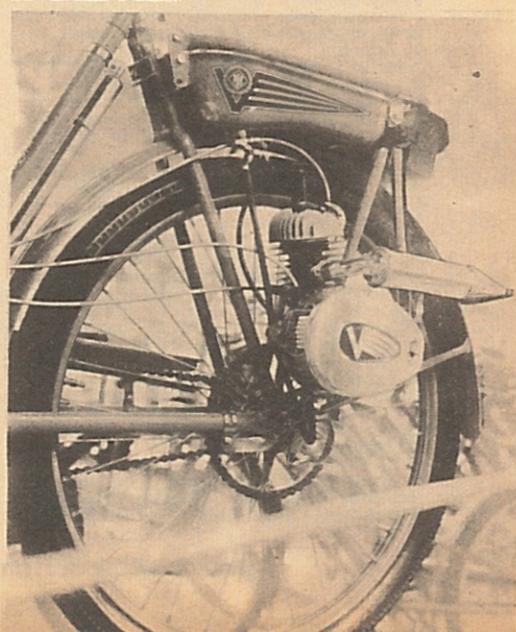
Chez VESPA, 2 scooters et un 3 roues carrossé pour le transport de 2 personnes côte à côte (plus le pilote).

Le stand VELOSOLEX est des plus importants, puisqu'il groupe 24 machines, un banc d'essai, une coupe du moteur présentée en fonctionnement.

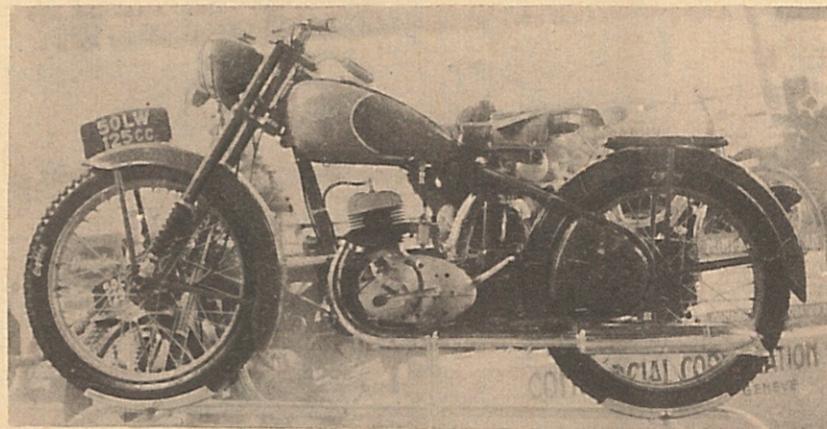
DOUGLAS expose ses flat-twin sport et tourisme et SAROLEA ses modèles présentés au Salon de Bruxelles, de la bicylindre à la 125; à ce stand, on voit également le moteur auxiliaire anglais TROJAN sur l'arrière d'une bicyclette.

La RIEDEL-IMME que nos lecteurs connaissent parfaitement, est ici à 2 exemplaires, dont un monté sur routeaux à came, donne une intéressante démonstration de la suspension particulière de cette conception assez révolutionnaire.

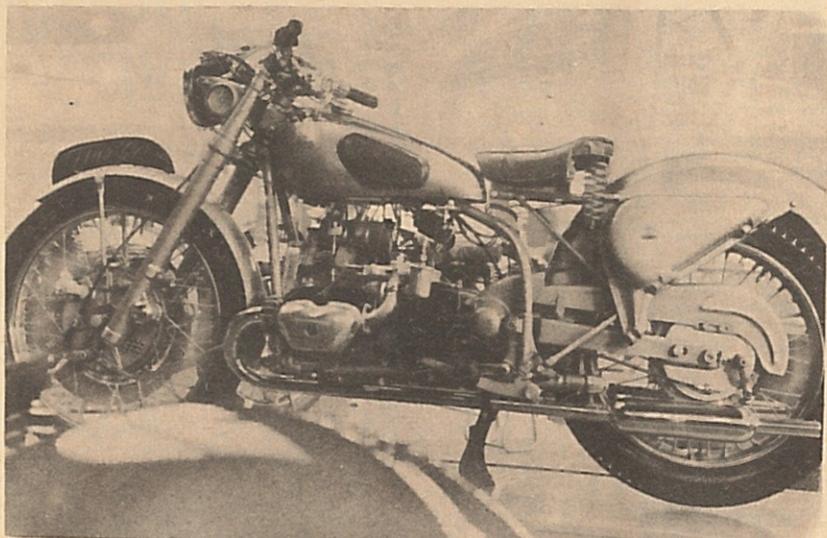
BERNARDET a 2 modèles 125, luxe et standard, et sa 250 2 cylindres déjà vue au Grand Palais.



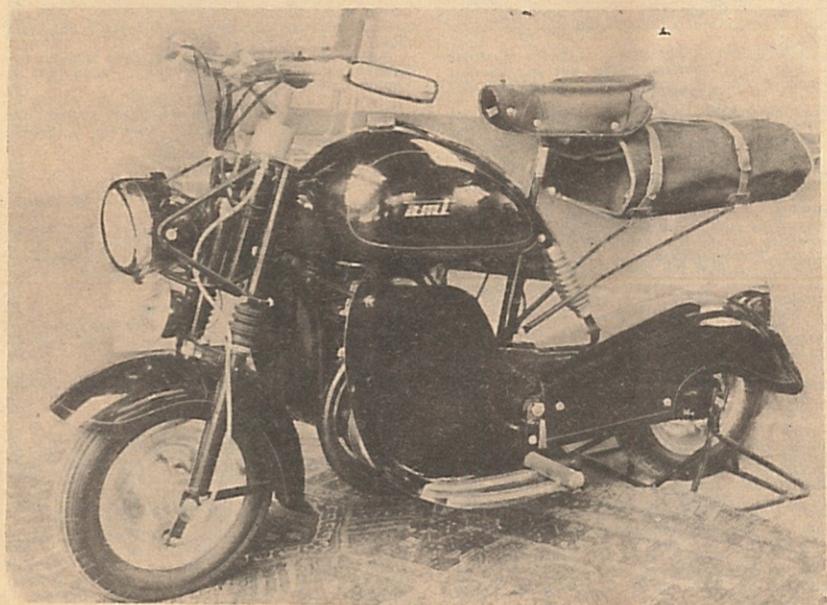
Parmi les nombreux cyclo-moteurs exposés voici, à droite, le nouveau « Victoria » et à gauche, l'« Alpino » dont la transmission s'effectue ici par chaîne.



La Saroléa 125 cmc. à fourche télescopique est traitée en grosse moto.



La flat-twin Douglas dans sa présentation « sport ».



UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

Le VELOREVE de CICCÀ équipe plusieurs cycles régionaux HISPA, alors que les BARNOUD sont motorisés par l'ALPINO, un à entraînement par galet sur le pneu, l'autre par chaîne directement au moyeu arrière.

N.S.U. nous offre 2 vélomoteurs, le luxe, avec moteur 4 temps, et le « populaire », très bon marché, lequel est un 2 temps.

VICTORIA, qui fabrique des moteurs de toutes cylindrées, a une belle gamme, de la robuste « sport » aux tubes surélevés, au cyclomoteur de livraison.

Nous terminons notre circuit par le stand UNIVERSAL, dont les grosses flat-twin, bien alignées, donnent une belle impression de force; un sidecar à châssis tubulaire entourant la caisse complète cette présentation.

Par cette rapide énumération, nous espérons que l'envie vous viendra de prendre avec nous, l'an prochain, la route bleue vers la Suisse, Genève et le Salon de Plainpalais.

LE MOTARD-TOURISTE

LES 6 JOURS A CYCLOMOTEUR

Monneret père et fils font dans Paris une démonstration du cyclomoteur Olympia pendant 6 jours et 6 nuits sans autre arrêt que pour les ravitaillements.

Notre premier pilote national et ses deux fils, afin de démontrer les possibilités des cyclomoteurs français parcourront les boulevards extérieurs autour de Paris, pendant 144 heures consécutives, avec contrôles aux points suivants à chaque tour :

106, avenue Aristide-Briand, Montrouge (Magasin Monneret Paris-Sud);

138, rue de Tocqueville, à Paris (17^e) (Magasin Monneret Paris-Nord);

7 et 9, boulevard Beaumarchais à Paris (4^e) (Magasin Monneret Paris-Centre).

Le départ a été donné rue de Tocqueville, le mardi 21 à 14 h. 30.

Arrivée le lundi 27 à la Bastille à 14 h. 30 environ (passage dimanche au Vélodrome du Parc des Princes).

Le raid a lieu sous le contrôle de la Fédération Motocycliste; toutes les pièces des machines seront plombées au départ.

Félicitons notre Champion de France pour cette originale propagande pour le cyclomoteur français; après sa belle démonstration de 1948 à vélomoteur, effectuée dans le but de démontrer les qualités des réalisations motocyclistes nationales.

SUPERCARBURANT ET SUPERLUBRIFIANT

Dans un récent écho concernant l'emploi des supercarbureteurs nous avons signalé que ceux-ci contiennent du benzol dont le pouvoir desséchant est préjudiciable à la bonne marche du moteur.

Nous avons eu l'occasion d'exécuter un essai d'une machine anglaise absolument neuve (350 cmc.). Son rodage a consisté en le voyage de Paris à Montlhéry et un tour de piste, après quoi nous avons pu faire un deuxième tour à la moyenne de 128 kmh.

Nous avons employé un supercarbureteur, mais nous l'avions évidemment additionné d'un superlubrifiant graphité. Et nous avons pu apprécier le parfait graissage du haut de cylindre et par conséquent, la protection des soupapes et du piston.

La Société Bret-Oil nous demande de signaler ce fait, en rappelant que le « Bretocyl Graphité » donnera à votre machine souplesse, puissance et sécurité.

Ci-contre : Le curieux scooter AMI qui, malgré sa taille réduite, permet une position normale.

dans les Clubs

M.C. DE TOURAINE. — Résultat du Moto-Cross de Tours du 5-3-50 :
1^{re} catégorie (jusqu'à 250 cc.). Classement général : 1. Moury, 28 pts ; 2. Barat, 25 pts ; 3. Juigné, 25 pts ; 4. Klym, 18 pts ; 5. Vial, 16 pts ; 6. Pronet, 16 pts ; 7. Couratier, 15 pts ; 8. Fournin, 10 pts ; 9. Reneaume, 3 pts.
2^e catégorie (jusqu'à 500 cc.). Classement général : 1. Klym Robert, 35 pts ; 2. Barat, 33 pts ; 3. Juigné, 25 pts ; 4. Vial, 25 pts ; 5. Jean G., 23 pts ; 6. Moury, 21 pts ; 7. Coulon, 20 pts.

M.C. DE PARIS. — Le 26 mars, sortie en forêt d'Armainvilliers. Le mercredi 29, réunion exceptionnelle aux Armes de la Ville, 66, rue de Rivoli, inscriptions pour la sortie de Pâques sur St-Aignan sur Cher. Dernières instructions pour les Eliminatoires du Bol.
Les membres sont instamment priés d'être présents à cette réunion.
Renseignements : 40, rue St Paul, 4^e.

M.C. NARBONNAIS. — Le M.C. Narbonnais organise en date du 2 avril prochain sous les règlements de la F.F.M. et le concours de la Ligue Régionale Languedoc-Roussillon, une grande épreuve de Moto-Cross avec la participation assurée de Verrechia et Paul Ladevèze. L'équipe Toulouse au grand complet avec Lse Matéon, L. H. Rouy et Guy, etc., donnera la réplique aux professionnels parisiens.
Plusieurs amateurs régionaux de Perpignan, Béziers, Narbonne, Sète, Montpellier Lézignan, participeront à cette épreuve.

M.C. CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping). — Les réunions bi-mensuelles reprendront à compter du mois d'avril, elles auront lieu le premier et le troisième jeudis de chaque mois à 21 h. Les prochaines réunions auront lieu les jeudis 6 et 20 avril.
Le calendrier touristique et sportif du mois d'avril est ainsi fixé :
Dimanche 2 : Sortie sur l'autodrome de Montlhéry pour assister aux Eliminatoires du Bol d'Or 8-9-10 (Pâques) ; Sortie mixte camping et tourisme à Jéoufosse (SO) près Bonnières, 16 avril ; Pour les sportifs, participation au Circuit de régularité de l'U.S.M.T. (engagements à la réunion du 2 avril), 23 avril ; Sortie-concentration de la Ligue Motocycliste de l'île de France à Beauvais (Oise), 30 avril ; Sortie Muguet dont le lieu sera fixé au cours de la réunion bi-mensuelle du 20 avril.

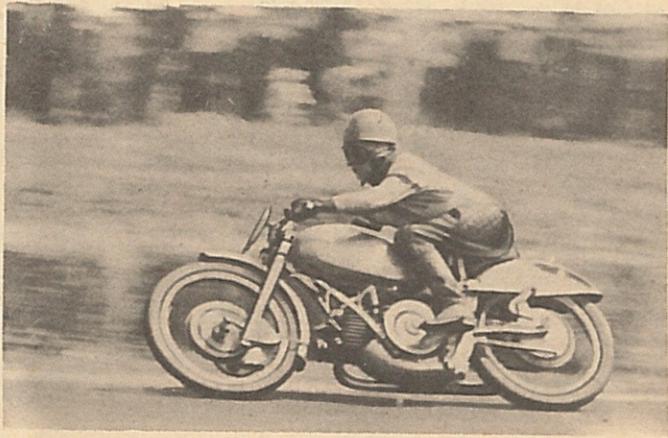
Renseignements à la Permanence du Siège, Café Rouland, 47, rue Gabriel Péri, Châtillons-sous-Bagneux.
VELOMOTEUR-CLUB DE VILLEMONTBLE. — Une section Moto est ouverte auprès du Vélo-Moto-Club.
Les réunions ont lieu tous les jeudis au Café des Sports, boulevard Carnot, à Villemontble (près gare Raincy-Villemontble) à 21 heures. La première sortie est prévue pour Pâques. Pour tous renseignements : M. Roland Vanvacas, 5, rue du Château, à Villemontble.

M.C. ALGERIEN. — Le M.C. Algérien réunit en assemblée générale le samedi 28 janvier, a désigné son nouveau bureau dont voici la composition :
Président d'honneur : M. Bohère. Président actif : Guy de St Ceon. Vice-Président : M. Denis. Secrétaire : M. Texier. Secrétaire adjoint : A. Travef. Trésorier : A. Comte. Administrateurs (4) : P. Masson, M. Vol, R. Texier, M. Meige. Délégué sport et tourisme : P. Masson. Adjoint : M. Vol.

U. M. DES ARDENNES. — Calendrier Sportif et Touristique pour l'année 1950. — 2 avril : Sortie touristique sur Le Tremblois (visite au président). Vallée de La Misère. Revin, Charleville. 16 avril : Epreuve de maniabilité. Mois de mai : Course sur piste. 28 mai : Sortie touristique. Circuit de Chimay (Belg.). 4 juin : Sortie touristique. Moto-Cross de Verden. 11 juin : Sortie touristique. Moto-Cross de Reims. 18 juin : Course de Côte de Saint-Laurent. 25 juin : Sortie touristique. Circuit de Gedinne (Belg.). 2 juillet : Sortie touristique. Circuit de Gueux. 23 juillet : Epreuve de régularité. 30 juillet : Sortie touristique sur Gilvet, Dinant.
Epreuves sportives et touristiques autorisées aux membres du club. Siège : 50, place Ducale, Charleville.

AMICALE-MOTO-CLUB DE LA CITE. — L'A.M.C. Cité (Lyon) vient d'organiser une sortie dans les Monts d'Or le dimanche 5 mars, sur le parcours Lyon, Limonest, le Mont Verdun, le Mont Thou, Poleymieux, Neuville, et rentrée sur Lyon dans la joie générale provoquée par une magnifique promenade favorisée par le temps.

Behra, 3^e en catégorie 500 et premier des Français à Marseille.



AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITE CALENDRIER TOURISTIQUE ET SPORTIF POUR 1950

4 Juin : Concentration Moto (Clochers) A.M.C.C. 11 Juin : Participation circuit Grand Bois St-Etienne. 17-18 Juin : Participation St-Etienne Paris St-Etienne par le S.M. Forézien. 18 Juin : Circuit de vitesse toutes cylindrées A.M.C.C. 2 Juillet : Participation circuit de régularité de la L.M.B. 9 Juillet : Participation course de côte Mt Ventoux 14 Juillet : Participation au Rallye International de Castellazzo Bormida (Italie). 23 Juillet : Course de côte de La Baraque.

ASSOCIATION MOTO-CYCLARISTE DE FRANCE

L'assemblée générale de l'Association Sportive se tiendra le vendredi 31 mars 1950 à 20 h. 45 au « Royal Villiers », 4, place de la Porte Champerret, Paris (17^e), salle du sous-sol. Tous les sociétaires sont convoqués.

ORDRE DU JOUR :
1^o Allocution du Président. Compte rendu de l'activité de l'Association au cours de l'exercice précédent.
2^o Compte rendu financier de l'exercice précédent.
3^o Exposé du programme d'activité 1950.
4^o Election du Bureau du Comité Directeur et nomination des Membres des Commissions Sportive Touristique et de Propagande.
5^o Questions diverses.

Nota important : L'entrée de la salle de séance sera réservée aux sociétaires porteurs de la carte officielle 1949 ou 1950 du club délivrée par la trésorerie et contrôlée sur le registre répertoire.

M.C. AIGLON (LAIGLE). — Le 21 mai prochain « Le Rallye Aiglon » reprendra après 10 ans d'interruption, avec la participation de nombreux champions et clubs amateurs.

Les concurrents auront à effectuer un parcours de 300 kms non sans difficultés, et une épreuve « Slalom » amalgamé d'accélération, de freinage et maniable départagera les ex-aequo.
Prix, coupes, etc., récompenseront les vainqueurs.

Epreuves ouvertes aux Motos, Sidecars et Scooters. Pour tous renseignements adresser correspondance à Jean Lesueur Laigle (Orne), tél. 35.

MOTO-BALL
Après l'assemblée générale de l'Union Française des Clubs de Moto-Ball la Fédération Française de Motocyclisme a mis au point son Championnat 1950.

Les deux divisions en Equipe Nationale et en Equipe d'Excellence sont maintenues pour l'année prochaine, avec attribution du titre de Champion pour chacune d'elles. Toutefois, des modifications sont apportées : La Zone Nord comprendra en Division Nationale : Orly, S.U. M.A. de Troyes, Versailles, M.C. Mulhouse et Châlons-sur-Marne. La Zone Sud comprendra en Division Nationale : Avignon I, Aix-en-Provence, Carpentras, Villefrance en Beaujolais, Camaret et Racer-Moto-Ball Ondaine. Après classement du Groupe Nord et du Groupe Sud une Poule finale comprenant les quatre meilleures équipes du Nord et les quatre meilleures équipes du Sud sera disputée en septembre et octobre. En classement d'Excellence, la formule sera un peu différente. Les équipes Nord comprendront les formations de Houlgatte, M.B.C. Paris, Racer Mulhouse, Gennevilliers, Colombelles et Vitry-le-François. En Zone Sud sont classées équipes d'Excellence : Marignane, M.B.S. Forézien, Avignon 2, Cavallion, Montoux et La Sene (Toulon). La Poule finale ne comprendra qu'un match aller-retour entre l'équipe la meilleure placée en zone Sud opposée à la première de zone Nord.

Dans un prochain communiqué nous publierons le Calendrier de la Coupe de France et du Championnat de Moto-Ball dont les principales rencontres se dérouleront au Stade Grouchy à St-Etienne et au Stade de la Pourratte au Chambon-Feugerolles.

A travers le Sport

GRAND PRIX DE MARSEILLE

Malgré une pluie battante, le G. P. de Marseille vit une lutte acharnée se dérouler dans les allées du Parc Bonely.

En 500 ccm., les résultats furent les suivants :
1. Anderson (Ang.) (Guzzi), 41 tours, soit 100 kms 040, en 1 h. 1' 20" 7/10 (moy. 97 kmh. 846) ;
2. Clementi (It.) (Gilera), 1 h. 2' 30" 5/10 ;
3. Behra (Fr.) (Guzzi) à 4 tours ; 4. Houel (Fr.) (Gilera) à 5 tours ; 5. Barhe (Fr.) (Norton), à 5 tours.

Le samedi une épreuve réservée aux 125 ccm. amateurs fut gagnée par Caeste, tandis qu'en 350 une chute privait Anderson d'un possible double. Le classement s'établit ainsi :

350 cc. : 1. Wood (Ang.) (Velocette), 30 tours, soit 73 kms 200 en 42' 5" 7/10 (moy. 104 kmh. 294) ; 2. Lorenzetti (It.) (Guzzi), 42' 18" ; 3. Collot (Fr.) (Velocette), 42' 55" ; 4. Anderson (Ang.) (AJS), à 2 tours ; 5. Salasse (Fr.) (Velocette), à 3 tours ; 6. Berlie (Fr.) (Velocette) à 5 tours ; 7. Piatl (Fr.) (Saroléa) à 6 tours.

LE XXI^e BOL D'OR 60 ENGAGES AUX ELIMINATOIRES DU 2 AVRIL A MONTLHERY

Nous recevons une première liste des partants aux Eliminatoires du Bol d'Or.

Cette épreuve préliminaire, réservée aux amateurs, laisse présager d'une sévère lutte, car une seconde liste de nouveaux inscrits est à l'impression.

Ainsi nos meilleurs amateurs dans chaque cylindrée montreront leurs grandes qualités sur le rapide circuit de l'autodrome.

MOTOS 125 CCM.
Saint-Giron (GSIF), Moser (GSIF), Roze (AMCF), Faucheraux (AMCF), Schombs (AMCF), Marsat (MC Paris).

MOTOS 175 CCM.
Tessier (AMC Orléanais).

MOTOS 250 CCM.
Roos (AMC Orléanais), Juigne (MC Touraine), MOTOS 350 CCM.
Fromont (MC Provençols), Copinet (MC Provençols), Judas (MC Provençols), Boucher (GMAC Vosgien), Tsi (AMCF), Riche (AMCF), Bourgeois (SMC Sens), Dedieu (AMC Orléanais), Juigne (MC Touraine).

MOTOS 500 CCM.
Blayon (MC Moulins), Felli (MC Paris), Thibault (MC Paris), Lenglet J. (MC Paris), Lenglet R. (MC Paris), Faucheraux (AMCF).

SIDECARS 1000 CCM.
Fournier (MC Paris), Lenglet P. (MC Paris), Tourde (X...).

MOTO-BALL

Le 26 mars au Cynodrome de Courbevoie le programme de moto-ball s'établit comme suit :
14 h. 30, cérémonie au monument Paul Péan ;
15 h., Coupe Paul Péan entre Orly-Thiais et Courbevoie-Sport ;
16 h. 45, Grand Match sélection française Nord contre Sud. Voici la composition des équipes : Nord : Deviergner (Troyes), Thevenaux (Troyes), Mullet (Troyes), Bouguin (Orly), Peltier (Versailles), Vikla père et fils (Versailles), Sud : Frades (Avignon), Venturi (Aix), Beillon (Avignon), Hennequin (Avignon), Darmain (Carpentras), Blanchard (Avignon), Cassini (Aix).

NOS PETITES ANNONCES

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

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).
Ecrivez très lisiblement (caractères imprimés au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution.
Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

MOTOS A VENDRE

MOTOSACOCHE Mag Jubilé 500 culb. 4 Vs. CARLI 37 rue de Charonne Paris-11^e
BSA M20 av. ou ss side s. r. roue susp. impec. SINET, 87, av. Foch, Conflans (S.-O.)
GN. RHONE 500 D5 av. side grand routier c. nve roulé 6000 kms 160. DUQUESNE, 146 rue Chemin Vert, Paris-11^e
PUCH 250 2 tps 4 v. b. ét. av. moteur rech. AUGIRON 74 r. de Verdun Groupe B. Bagnaux
TIGER 100 spéc cross champ. France 1949. PADIEU 43 rue de la Peuloue, Neuilly Plaisance (S.-et-O.)
GN. RH. Bernardet 7 cv type X culb. sé. 4 v. et imp. Duval Café 29 r. Wattignies-12^e
TRIUMPH Angl. 350 culb. 4 v. sé. équip. 120. PER. 27-89.
TERROT 175 cc b. ét. 38000 Duran 40 av. Pt d'Asnières-17^e
CV G. RHONE parf. ét. prix int. CALLAUD 90 b. rue Gramme, Bois Colombes.
SIDE Bernardet seul écial. cap. ét. nf p. int. Massu 73 rte de la Garenne, Petit Clamart
DKW 350 t. b. ét. px int. Bazain 5 Cité d'Angoulême Paris
NSU bel ens 500 culb. parf. ét. méc MEMIN 6 r. Maublan 15^e (Colffeur), VAU. 66-44.
TERROT 350 culb. 4 v. sé. 90. Evocard 44 av. St Ouen 19 h.

100 **TERROT** bn état. HIVART 134 av. Wagram, 17^e
SIDE Gn. Rhône 4 cv 5 pneus 80000. LAURENT St Maur, 69 r. Mahieu Tél. GRA. 33-32
INDIAN 1200 ét. nf 2500 kms PINEL 3 r. Convention Bicêtre Motobéc. 125 lat. b. ét. b. pne MONOD 11 sq. Port Royal 18^e
CYCLECAR sans mot. 20000 k. 6 r. Malnou Nolsy le Gd (SO)
SUP. Triumph angl. 500 sport f. tél. ét. imp. repr. vélomot. Motob. ou 175. VLAUD 26 rue Dhavernas, Amlens (Somme)
500 RGST Terrot garantie Pavillon Danols, Cité Universitaire, Paris, 14^e
DKW 350 NZ 4 v. sé. av. ou s. side orig. FERRET 71 r. Villiers de l'Isle Adam 20^e
AJS tél. 4 cv c. nve 165000 YVO 72 r. Faidherbe Drancy
RUDGE 250 4 soupapes Glard 103 r. la Boétie, Paris-8^e
SIDE Impérial d. mod. com. neuf. RENEON 21 bis r. St Maur Maisons Alfort, ap. 19h.
PEUGEOT 125 P 56 mai 49 4 v. sac. 75. matin. BOISSEAU, 129 r. du Fbg du Temple-10^e
PUCH 4 cyl. 3 tps 500 cc. tr. b. ét. bien éq. tr. rap. GI-RAUD 33 r. Carnot Romainville
DARMONT 3 r. 2 vit. air. décamo pas neufs 70. FOUGERE Chapelle Moche (Orne).
JAWA 350 1950 urg. BOUR-DAIRE 24 r. Rambuteau Paris

V. 3 Terrot moto-ball. Ecr. LAFOND 7 pl. du Pont, Lyon.
INDIAN GDA 500 cc exc. état av. side gd tourisme 1 pl 1/2 neuf. MOREAU Vitry s. Seine R. G. Urbain tél. Ita. 11-68.
500 AJS et Tiger 100 entièrement orig. RIVALIN, route de Clisson, Vertou (L. I.)
FN 4 cv side 95, a. 18 h. RO-GE 48 r. des Arts, Colombes.
RENE-GILLET 350 1942 tr. b. ét. pns nfs t-sad sacoches 80000. BAILLY t. les Jrs 209 bd St Germain, tél. Lit. 81-74, samedi dim. 22, rue de Vanves, Clamart.
ZUNDAPP 350 2 tps état nf AZEMA 323 rue de Vaugirard Paris-15^e. Tél. LEC. 84-06.
500 BSA 2 cyl. V parf. état 140. NORD 59-97 après 19 h.
JAWA 250 cc. Ecrite Vauchot 139 b. r. de Vaugirard-15^e
BMW R71 d. mod. 45 750 cc c. nve Maréchal 140 r. du Temple
SIDE Zundapp 750 8 vit. grd lux. nf Imbert 140 r. Temple
ENS. side 500 RGSA Terrot imp. févr. 49 r. 49 5500 k. 4 r. intere t-sad 190. RIDE 38 r. Berthelot Champs s. Marne SM
BMW 3 cv cardan c. nve photo s. dem. 125 à déb. Hannotin 1 pl. Vaucelles, Taverny S.-O.
V. D. S. 500 culb. impec. LE-VY 59 r. Ch. Nodier Pantin
M. G. 4 cv b. ét. pns nfs 50. St-Pierre 32r.Ménilmontant-20^e

PRESTER JONGHI 100 cc bn ét. vis. samedi. LONG 9 bd A. France, Aubervilliers.

SCOOTER AGF Ydral selle bipl. Jouffraud 14 r. Michelet, Viroflay (S.O.) (3500 k.)
Jonghi 4 cv culb. f. tél. susp. ar. parf. ét. px 80. Ség. 79-19

LAJUDI 6 r. E. Renan Issy-Mx
VELOMOT. Peugeot 125 ét. nf RUC 12 r. Hégé Moreau-18^e

PEUGEOT P 515 side Bernardet g. r. t. b. ét. MAIGNE 21 r. Amiral Mouchez Paris-13^e

500 DRESCH b. ét. sé. 50000 A HUCK, Essonnes (S.-et-O.)
PART. v. G. R. 5 cv D4 side Bern. sp. tr. b. ét. méc. mot. rev. b. chaus. Pouchet 11 pl. Malesherbes-17^e av. 19h. Wag. 30-93.

GN. RH. 500 culb. D4 side Bernardet b. ét. Doucet 56 rue Châteaudun-9^e, sf sam. dim.

NORTON av. side Bernardet t. b. ét. 130.000 fr. FAY, 5, rue Saint Didier, Paris-16^e

350 R. GILLET ét. nf. Célyx b. ét. pns nfs t-sad sacoches 80000. BAILLY t. les Jrs 209 bd St Germain, tél. Lit. 81-74, samedi dim. 22, rue de Vanves, Clamart.

SIDE NSU 600 4 vit. b. ét. Jrs 25 r. G. Robin Chateauf. Term. Sceaux Robinson à 19h. sam. ap. midi dim. mat. 200 m. métr.

BSA 250 lat. impec. 60000. Ber. Fèvre 47bis av. Clichy-17^e

PART. v. BMW R51 c. nve f. tél. susp. ar. 260. Jama 23 r. de Crétell Joinville le Pont.

MOTOB. 125 lat. ét. nf 5000 k. DORES 137 b. Carnot, Vésinet SO, gare Le Pecq, vis. t. l. Jrs

ARDE 250 2 tps 4 vit. excel. ét. nomb. pièces rech. 85000. DOLICQUE 3 bd Henri Ruel, Fontenay sous Bois (Seine).

BMW R51 R66 R71 R75 R12 av. side 350 Ariel 250 Excell. sior course KS 600 Zundapp, 350 Matchless, etc... MOTO-RECORD 151 r. Marcadet-18^e

DKW 350 impec. av. ou sans side Précision moto 130000, vis. 420000, vis. le soir et samedi. TAVERNE 33, rue Marcadet, Paris-18^e.

350 MOTOBCE. lat. sé. très bon état général 100000. DEVOET à Itteville (S.O.)

TRIUMPH angl 3 cv 4 v. sé. Epicerie 44 r. des Boulangers

R. ENFIELD 350 nve f. télesc. d. mod 225000. PUECHON 50 rue des Bernardins, 5^e

M. GOYON 350 culb. t. b. ét. side Buffler ét. nf. Lagneau 16b. r. E.Landrin Boulogne s/S.

350 BSA 4 vit. sé. parf. ét. DHOEDT 30r. de la Jonquière

JONGHI 125 et Terrot 125 ET PC Kerestedjian, TAI. 71-30

INDIAN moto side 1200 aff. excep. px à déb. PRO. 26-96.

R. ENFIELD 5 cv sé. a. ou ss side 17 cv cond. int. parf. ét. PAGEDET 15 r. Ardenne-19^e m. métr.

VELOCAR 175 Staub 3 vit. ecl. alt. access. mis marche int. cap. frein pied-main parf. état gen. px à déb. BORD 6 av. Maria, Argenteuil (S.-O.)

MOTOSACOCHE 500 culb. ét. side Précision canad. ens. ou sépar. Le Raincy 25-31

NSU 500 culb. sé. 4 v. PINGA-NAUD 3 r. Pescatore La Celle St Cloud, tél. Bougival 334.

BMW 750 culb. luxe 2 carb. 280. DESPRES 83 rue de Charenton-12^e. Tél. DID. 62-24.

K. ESCOFFIER 100 Coutelleu Lec. 72-82 (Sec Technologique)

350 TERROT lat. t. bn état 60. à débiter. ITA. 25-01.

TERROT 350 48 HD Jacquim 185 r. Vaugirard. Ség. 78-21.
MAGNIF. BMW R73 6000 kms BUCHY 57 rue Meslay, 3^e

Quelle que soit la marque de votre moto

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

Fulmen-moto.

SIDE Bernardet gd tourisme 25000. SACHET 191 rue Colbert, Colombes. CHA. 23-09.

BMW R71 entière, orig. état n° R. BAJARD 19 r. Soufflot 5°. Tél. ODEON 63-00.

BSA M20 av. ou ss side. Lepetit 41 r. M. Boudet, Chaville.

350 MOTOB. B4 tan-sad mot. à roder 70000 Dan. 69-50. Vermande 1 r. Joseph Bara.

SPLÉNDIDE Norton 500 culb. luxe 4000 kms imp. 180. FACHILITES, Schaefer 7 pl. Garibaldi, Moulins, tél. 89.

MOTOCOF. 350 culb. état imp. pns nfs 90. FAIDEAU 22 qu. Voltaire Bezons (SO).

NSU 350 cul. 4 vit. sélecteur imp. 120. BERTINARIA 2 av. J. Jaurès, Suresnes.

PRESTER 100 2 vit. ref. n° 40. LAMBERT 65 rue Suresnes Nanterre (après 18 h.).

RUDGE 500 Uster 1500 kms s. Bern. rec. du monde. LEMERLE 62 r. Kléber Levallois.

INDIAN side 1200 CAV état imp. bleu v. ou éch. contre voit. 6 ou 7 CV. MOURGE 58 av. Wilson, Blois (L-et-Ch.).

MOTOCOF. 350 super club. état neuf. CLARO, Cité des Ateliers, Péronne (Somme).

TRIUMPH all. 350 4 vit. sél. p. état. MORISSE 25 r. Eug. Renault, Aifort (Seine).

BMW 400 culb. card. ent. orig. t. b. ét. s'adres. Concierge, 5 r. Garancière Paris, 6°.

ZUNDAPP KS 600 side luxe imp. p. off. BIDAULT 9 r. C. Monet St Ouen. MON 49-32.

C. mal. v. ou éch. 750 r. Gillet Bernardet 9000 k. imp. ctre voiture Brunissen 1 r. Bel Ecu, Gentilly (Seine).

DKW 350 NZ pt. ét. Gn.-RHONE 500 D5 pt. ét. B. DELEHELLE Grandcamps les Bains (Calv.).

TRES belle 350 culb. P. 135 chromé 1^{re} main 10000 kms. 125000. JURY 90 rue de la Jonquière, Paris, 18°.

TRI Peugeot méc. parf. FORBIN 2 r. du Sommerard-5°.

TANDEM Dery ét. nf Moutte 69 r. de Troyes, Guignès (SM).

PART. v. Indian 9 cv gd luxe ét. imp. DELAPORTE rue P. Semar, Montélimar (Drôme).

PEUGEOT élect. vis. 9 f. JACQUEMONT Paris-17°. P. 50000

SIDE 500 Terrot sup cul. 6.500 k. imp. 150.000 vis sem. 18 h. sam t. jour. SEGLAS, 79 r. N. Puisseux, Argenteuil.

ZUNDAPP 750 type Russie ts terr. side tracté idéal pour camping. Contant 11 rue Abbé Pouchard St Mandé 18 à 20 h.

500 MOTOB. 55C gr. sp. et sil. de Buffler, 350 Terrot JSS sup. cul. tr. rap. side seul, chass. R. Gillet car. Simard.

CLUZEL Coulanges les Nevers TERROT RGAS 500 culb. rév. sér. av. ou s. side Bernard. repoint à nf. LENORMAND 23 r. des Bateliers, Cléchy.

TERROT 500 culb. RGAS 4000 kms av. side Bernardet ca-pote ouvr. g. coff. impeccable

GRUSS 104 r. des Hanots, Montreuil (dim. 10 à 12 h.).

Zund. KS 600 side Bern. Feuillye bd Fayolle, Le Puy (H. L.)

750 BMW R12 165. 750 BMW R12 140., 750 BMW R73 265. 500 Norton 16 H 105. 350 DKW NZ 110., 350 DKW NZ 85. 125 Gn.-RH. 4 pl. décap.

BMW 239 4 pl. décap. voit. Volkswagen Amphibie Achats. Reprises. Echanges. TRANSACTMOTOS 104 rue Haxe Paris-20° tél. Mén 99-86

BMW R20 exc. ét. ent. orig. Floirat 6 pass. Courtols-11°

NORTON 16 H mot. ent. orig. à roder 125000. LEON 137 r. Lamarck, Paris (19-21 h.).

PART. v. M. Debon 350 culb. spt chromé t-sad vis 19 à 21 h. S'adres MAHUT 45 rue Paul Bert Puteaux (Seine).

SPL. BMW R73 5000 k CONS-TANTIEUX 25 r. St Denis, Boulogne s. Seine. Mol. 19-20

BMW 750 cc. lat. f. télescopique susp. arrière, sac. cuir à vendre bon état. S'adresser GATINAIS 4 rue Sainte Victoire, Versailles. Tél. 01-85 (heures bureau).

TAND. b. ét. mot. Cyclorex n° 42. LEGARLANTEZEC 13 r. H. Barbuis, Cléchy (Seine).

500 TERROT RGAS parf. état FOUSSE 40 bd E. Augier-16°

GN.-RH. 125 R3 ét. nf. Fousse 40 bd Em. Augier. OPE. 94-70

MOTOCOF. 500 culb. side Roy FERRET 1 r. St Maur Paris.

500 ALL. culb. 4 v. sél. 45000. à remonter. PER. 27-89.

M. GOYON 175 Villiers gré spt 3 vit. parf. ét. 50000, 16 av. Paul Adam, Paris-17°.

SIDE Gs Bernardet 49 d. mod. à at. p. 16H Norton. Pavagau 99 A. Dantzig, Combault (SM)

BMW 750 culb. R73 11000 k. f. tél. susp. ar. t-sad sac. cuir Cicca stop. VINCENT 85 rue Gide Levallois. PER. 03-77.

MOTOCOF. 125 lat. susp. ar. fépote 50 ent. eq. dbie empl. Meller 21 Fg du Temple-10°.

SUP. Motobéc. 500 culb. 46. supc. sél. 10000 k. Gob. 06-21

PART. v. side Bernardet MCC abs. complet prêt à être at-telé parf. ét. vis. 19 h. COUR-SIN, 54, bd St Marcel-5°.

1000 cc. 4 vit. R. Gillet side Bernardet tour. t. sad. px int. FRISA 22 r. Al. Mouches, 14°

500 4 vit. R. Gillet side Bernardet sus. ar. px int. FRISA 22 rue Amiral Mouches, 14°

MOTOCOF. 125 c. nve 1949 t-sad compt. LACLAU 21 Villa Marguerite, Issy-Moulineaux.

TERROT 500 av. side orig. pns et mot. nfs 110. CHAILLOT 39 av. Gobelins-13°. 145h.

MOTOCOF. 125 culb. susp. ar. Dr MASSIE 5 r. Seine Ivry

NORTON 490 cc. 15 H 1940 tr. b. ét. n° 95000. MMER 144 rue de Marquette, La Madeleine-Lille (Nord).

VAP 4 12000 k. sur tandem. Durifort écl. compt. 6 vit. 3 fr. ét. méc. gar. BORD 6 av. Maria, Argenteuil (S.O.).

175 MOTOBEC. mot. nf 40000. Tél. Mén. 98-56 (apr. 19 h.).

PAR. vd vélomot. Peugeot P 56 125 cc. 4 vit. sél. ét. nf, 8 bd Emile Augier, 9 h. à 12 h.

SOYER 500 culb. imp. prix int. GAUTIER à Vallet (L.L.)

ECHANGES

ECH. Terrot 100 cc. 3 v. imp. ctre 350 ou 500 télép. Man. 96-74 L'HOPITALIER sf sam.

ECH. frigidaire ménage ctre cyclo. ou vélomot. Bourreau, 141 r. A. Briand, Levallois.

ECH. av. piéc. moteur R. Gill. 750 cc. ctre 1000 cc. POUHOT à Marigny L'Eglise (Nièvre).

ECH. f. tél. BMW ctre f. Mat-chless, vds roue ar. DKW roue Paris, Villiers s. Marne (SO)

ON DESIRE ACHETER

SOMMES ach. motos BMW et piéc. BMW Moto-Record, 151 F. Marcadet-18° Mon-24-49

CHERCHE Saro ou G. Herstal à tps susp. arrière 350 ou 500 cc. LEBASTARD, avenue Aguesse, Nantes (L. Inf.).

ACHAT toutes piéc. angl. et motocyclettes tout état, pour la piéc. LADEVEZE, 50, rue Brunel, Paris, 17°.

ACH. Harley ou autre moto 500 à 1200, prix raisonnable avec ou sans side. JEANNEAU fils, Les Herbiers (Vendée).

VOITURES A VENDRE

AMILCAR 5 cv CI tôle 3 pl. Repr. éch. moto. JAULT, 2, rue Grotius Suresnes.

ROSENGART sup. tract. 9 cv dern. mod. moto BMW 750 cc. triporteur. Peugeot, 63, rue Lortet, Paris-18°.

PANHARD 14 cv CI fam. t. b. ét. px int. repr. moto v. mot. Jouanneau PTT, Andilly (SO)

V. ou éch. cabr. sport G Irat MDU 6 cv trac. av. 1937 b. ét. moto en rod. px inf. à Argus ou éch. contre cabr. Renault Celtaquatre. GILBERT 15 cité Marie-Louise, Saintes (Ch.M.)

CABR. roadster 2/4 pl. 6 cv Peugeot 201 mot. à roder 165. ou éch. contre moto. LECLER 56 rue Max Dormoy, 18°.

DIVERS

VDS pign. bte NSU 600 compl. t-sad Mèrat nf. DESCHAT 95 rte de la Reine, Boulogne.

MOTEUR 198 DKW. Per.27-89 V. piéc. dét. Zundapp 750 t. Russie. THETIO 19 av. Division Leclerc, Antony (Seine).

LIQUIDE piéc. allem. moteur cyl. btes, pign., fourches, roues, compt. dyn. etc. Bourgeois, 2, r. Neufchatel, Reims

REVIL (Ets) 82 av. des Ternes ETO. 15-53, seul spécialiste pour tous équipements et access. motos, cycles, autos, tabliers, culsards, casques, gants, lunettes, vestes, sacoches, tan-sad, poignées tournantes, des-cus de selle caoutchouc, acccus, sélec., pare-brise, etc...

A. CHARRIER

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

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

TOUS LES MODELES DE TOUTES GRANDES MARQUES FRANÇAISES EN MAGASIN

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

REPARATIONS MOBYLETTE STOCK TOUTES PIECES

VENTE à CREDIT NEUF & OCCASIONS

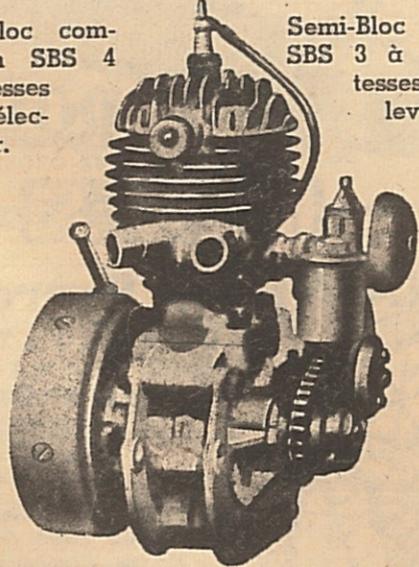
Réponse contre timbre 1/3 comptant - Solde 4-5-6 mois

Moteurs "STAINLESS"

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

Semi-Bloc compétition SBS 4 à 4 vitesses par sélecteur.

Semi-Bloc Sport SBS 3 à 3 vitesses par levier.



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

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

MOTOCYCLISTES!

TOUS VÊTEMENTS CUIR & TOILE - GANTS

MOUFLES - SERRE-TÊTE JAMBIÈRES-COMBINAISONS

ET TOUS VÊTEMENTS DE TRAVAIL

VENTE DIRECTE DE L'USINE



MANUFACTURE PARISIENNE DE PROTECTION 5, RUE SAULNIER, PARIS-9° - TEL. 82-18

UNE CUILLERE A CAFE DE "BRENNUS"

DANS 5 LITRES D'ESSENCE
Et vous ne reconnaitrez plus votre moteur
(Demandez au S.V., 31, rue Chèvre, Angers, attestations et preuves contrôlables des effets du « Brennus » sur rendement, entretien, consommation. — Echantillons gratuits aux dirigeants de Clubs).

PENDANT LE RAID DES 6 JOURS

MONNERET Père et Fils sur bicyclette à moteur Olympia les magasins resteront ouverts nuits et jours :
106, avenue Aristide-Briand à MONTROUGE
138, rue de Tocqueville à PARIS-17°.
7 et 9, Boulevard Beaumarchais à PARIS-11°

René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente
LIVRE DE SUITE. FACILITES DE PAIEMENT
Concessionnaire des Grandes Marques
GNOME-RHONE — TERROT — JONGHI
MOTOBECANE — GUILLER — MALTERRE
SIDECAR BERNARDET
SCOOTER
ATTENTION ! UNE SEULE ADRESSE :
28, rue Ernest-Renan - ISSY-les-MOULINEAUX
Métro : Corentin-Celton ou Porte de Versailles
Catalogue ctre 30 fr. timb. — Tél. : MIC. 03-72

Méfiez-vous !

Aucun agent ne peut vous livrer votre
MOTOBECANE
PLUS VITE QUE

G. MONNERET

LA COMPETENCE QU'ON NE DISCUTE PAS
97 fois recordman du monde - 7 fois champion de France
LIVRAISON ASSUREE EN 6 MOIS
138, Rue de Tocqueville, 138 - PARIS-17°
2 autres magasins : 7-9, Boul. Beaumarchais - PARIS
106, av. Aristide-Briand, Montrouge

VOUS AUREZ LA Certitude

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

EMBIELLAGES

Remise en Etat - Toutes Marques Françaises ou Etrangères

SPECIALISTE MOTO SURESNES TRAVAIL GARANTI

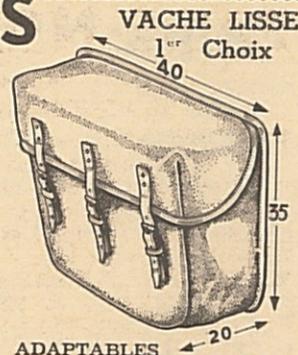
23, Route de Charles X - SURESNES (Seine) - LON. 06-64
Pour les embiellages qui semblent irréparables, consultez-nous

SACOCHE

Entièrement bordées
Renforcées
GRAND LUXE
la paire **5.850**
5% aux membres de clubs
Prix par quantités

BRAUN

Artisan - Fabricant
89, rue de la Glacière - PARIS-13^e



VACHE LISSE
1^{er} Choix
ADAPTABLES
SUR TOUTES MOTOS

AUTOMOTO

GNOME-RHONE



162, Bd Henri-Sellier
SURESNES (Seine)

MONET-GOYON

PEUGEOT

ROBUSTE — ELEGANTE — RAPIDE



Ets. TALON

6, rue du Bois-Bourgeois - Montbeliard (Doubs)

Agent général : R. ARTAGNAN, 33, r. H. Barbusse, Gagny
Agent pour PARIS : Ets EMERIAU, 63, rue de Lyon, 53

POIGNÉES TOURNANTES

POUR MOTOS & VELOMOTEURS
DROITE ou GAUCHE en 22 ou 25 mm
IPRIX AU DÉTAIL 335 FR5



ROLEO

REMISE AUX GROSSISTES

POLLET.CE

44, RUE DE LA POULE HÉRICOURT, PARIS, 11^e
R.C. SEINE 174.276 - TEL. ROQ 80-43 PUBL. G. SWERTS

P. MONGINET SPECIALISTE

Agent Direct Officiel des Moteurs A.M.C.

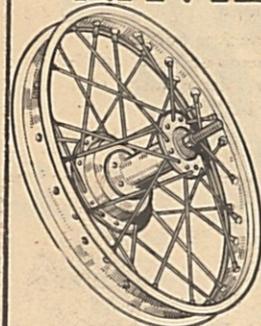


GIMA 125 cmc. 4 et 150 cmc. 4
GIMA 125 cmc. 3 et 175 cmc.

LIVRAISON DE SUITE LIVRAISON RAPIDE

AGENCES
MOTOCONFORT — MONET-GOYON
Scooter A.G.F. — Moteur MOSQUITO
9, BOULEVARD MURAT, 9 — PARIS-16^e
(Porte d'Auteuil)

NAVILLE Frères



CONSTRUCTION
TRANSFORMATION
REPARATION
DE ROUES

pour
Motos - Autos - Canoes
BANDAGES OU PNEUMATIQUES
ROUES POUR TOUS CHARIOTS
35 ans d'expérience

25, rue Bezout - PARIS-14^e
GOB. 72-98 Métro Alésia

EXPEDITION EN PROVINCE

SALON NAUTIQUE ET DU CAMPING

29, Av de la Grande Armée, PARIS, PAS. 86-40

SPECIALISTE DU MOTEUR HORS-BORD

7 mod. de 1 à 50 CV.

ATELIER DE REPARATION

CANOTS PNEUMATIQUES

YOUYOU PLIANT

Dinghies moteur et voile etc...

VETEMENTS SPORTS

Pêche sous marine

9 MODÈLES DONT 1 PUISSANCE DE DERIVE

EVINRUDE 15 à 50cv GOIOT 3,5 et 7cv S.G.C. 1cv, 8kg400 LUTETIA 9 et 22cv

KAYAK PIONIER LE VAINQUEUR DU COLORADO

TOUT POUR LE CAMPING

ELYSEES 77-74

GASTINNE RENETTE

39, avenue Franklin D. Roosevelt — PARIS-8^e

VELOMOTEURS **MOTOBECANE**
VENTES. REPARATIONS. PIECES DETACHEES

AGENCE ET STATION-SERVICE

VELOSOLEX

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME et RHONE

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

Pneumatiques — Accessoires modernes

Appareillage électrique français et étranger - Pièces

détachées : origine, adaptables, sur modèles

Réfection d'embilage - Réalésage - Chemisage

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

EXPEDITIONS PROVINCE et COLONIES

ATELIER ET MAGASIN :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!
BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

SAKER LEVALLOIS

LA PROVIDENCE DU MOTARD

ACTUAL-SPORTS

Marcel FARAUS

Spécialiste du Vélocipède et de la Moto

25, rue Notre-Dame de Nazareth - PARIS-3^e

AGENT

MOTOCONFORT — MONET-GOYON

RENE GILLET — ROUSSEY — M.R. — VAP

TOUTES REPARATIONS...

REMISES A NEUF...

DEPANNAGES...

Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

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

PIECES ADAPTABLES de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

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

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

60^e Année MOTOS DEPREZ CYCLES

187, r. Armand Sylvestre, COURBEVOIE - DEF. 07-01 - 07-02

Agence VELOSOLEX — Station Service

Dépositaire Peugeot, Motobécane, Gnome-Rhône, Monet-Goyon

Scooter AGF, Sidecar Buffler, Remorques, etc...

VENTE A CREDIT
Dépannages, Réparations — Pièces détachées

CHROME-CUIR

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

Tél. : Nord 08-09

TOUS VETEMENTS DE CUIR

POUR LA MOTO ET LA VILLE

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

Catalogue gratuit sur demande



SILENCIEUX WILMAN

FORME TROMBLON



à spirale démontable

3, rue d'Evreux, 3 — COURBEVOIE (Seine)

LA SELLE SOUPLE

REYDEL

suspension

SANDOW

...TELLEMENT MIEUX

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 24-40

Toutes Marques Françaises et Etrangères

SPECIALISTE B.M.W.

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

" LA CLINIQUE DE LA ROUE "

A. VIMONT, 33, rue Kilford, Courbevoie (S.)

VENTE - REPARATIONS

de toutes ROUES A RAYONS pour

CYCLES - MOTOS - VELOCARS - REMORQUES

TOUS LES MOYEUX EN STOCK

LIVRAISON EN 48 HEURES

POSSESSEURS DE D.K.W. (type S.B.)

De la dynamo au carburateur d'origine... vous trouverez toutes pièces pour ces motos réputées, sur la liste des pièces disponibles, que vous adressera sur demande :

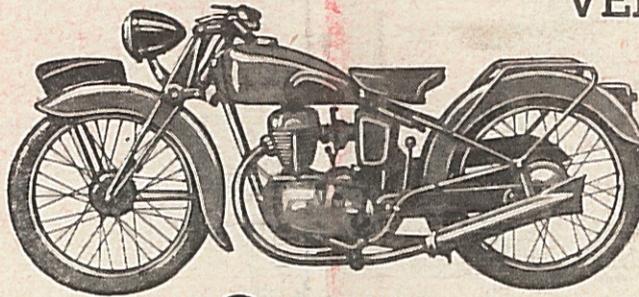
PERSIN, 92, av. de Rigny, Bry-s-Marne (Seine)

NEW-MAP

La motocyclette de grand luxe

LES PLUS BEAUX
VÉLOMOTEURS

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



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

3 supériorités
incontestées

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

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

MOTOCYCLETES NEW - M A P

Bureaux et Usines :

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton - Tél. : DID. 73-83
AVIGNON : 145, rue Carreterie - Tél. : 3-53
NANCY : 3, rue Léopold-Lallement - Tél. : 54-60
MARSEILLE : 17, rue de Village - Tél. : LY 71-91

fringant...

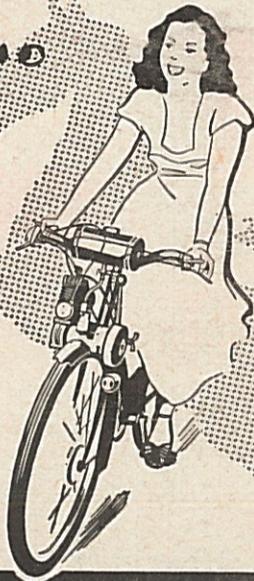
10 à 35 km. en palier
monte les côtes sans pédaler

**SOUPLE - PUISSANT
ÉCONOMIQUE**

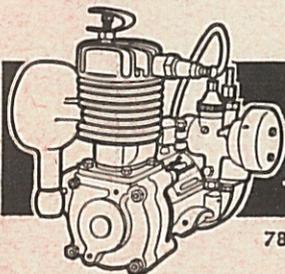
s'adapte en 1 heure
sur tout cycle
homme ou dame

Moteur 49 cm³, 2 temps
1 litre 1/2 aux 100 kms
Débrayage et embrayage
à la main

Essayez, vous adopterez
le groupe propulseur à
grande réserve
de puissance



CONFESSE
F.81



Le Poulain

78, Rue Danton - LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Tél. PER 43-74

Egalement livrable monté sur bicyclette mixte

**ZENITH
STROMBERG**

VOUS CONSEILLE D'ESSAYER
LE NOUVEAU CARBURATEUR

24 IN

SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉ
pour moteurs de petites cylindrées
(4 CV Renault - Simca 6 - etc.)

★

CONSULTEZ VOTRE
GARAGISTE

★

**CARBURATEUR
ZENITH**

26 à 32, rue de Villiers
LEVALLOIS-PERRET
39 à 51, Chemin Feuillat
LYON

