

2^e ANNÉE — N° 17
NOVEMBRE 1948

LE NUMÉRO
— 25 FR. —

REVUE
MENSUELLE

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS

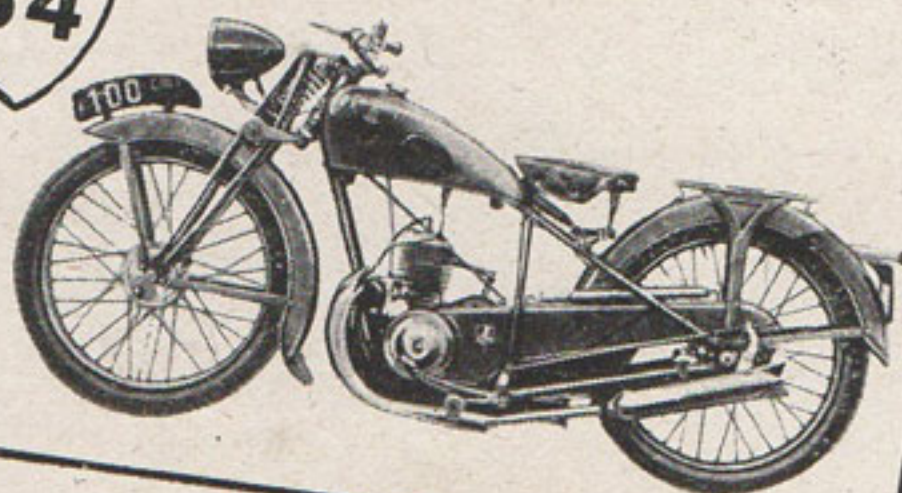


Toute la Gamme Peugeot

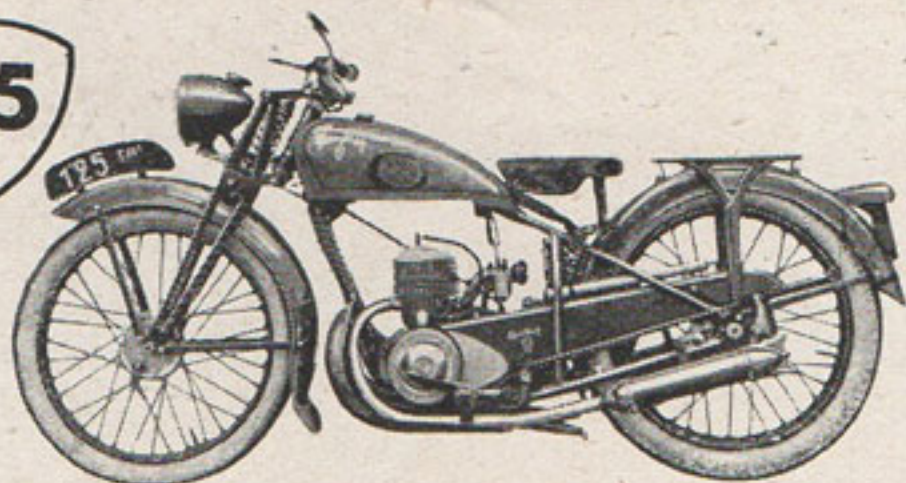


...Une gamme de machines "bien au point", exécutées sur des formules techniques qui ont fait leurs preuves. Ces nouveaux modèles représentent aujourd'hui la consécration d'une fabrication en grande série, sans cesse améliorée depuis plusieurs années.

54



55



4 Modèles : toute une gamme

* VéloMOTEUR 100 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 54.

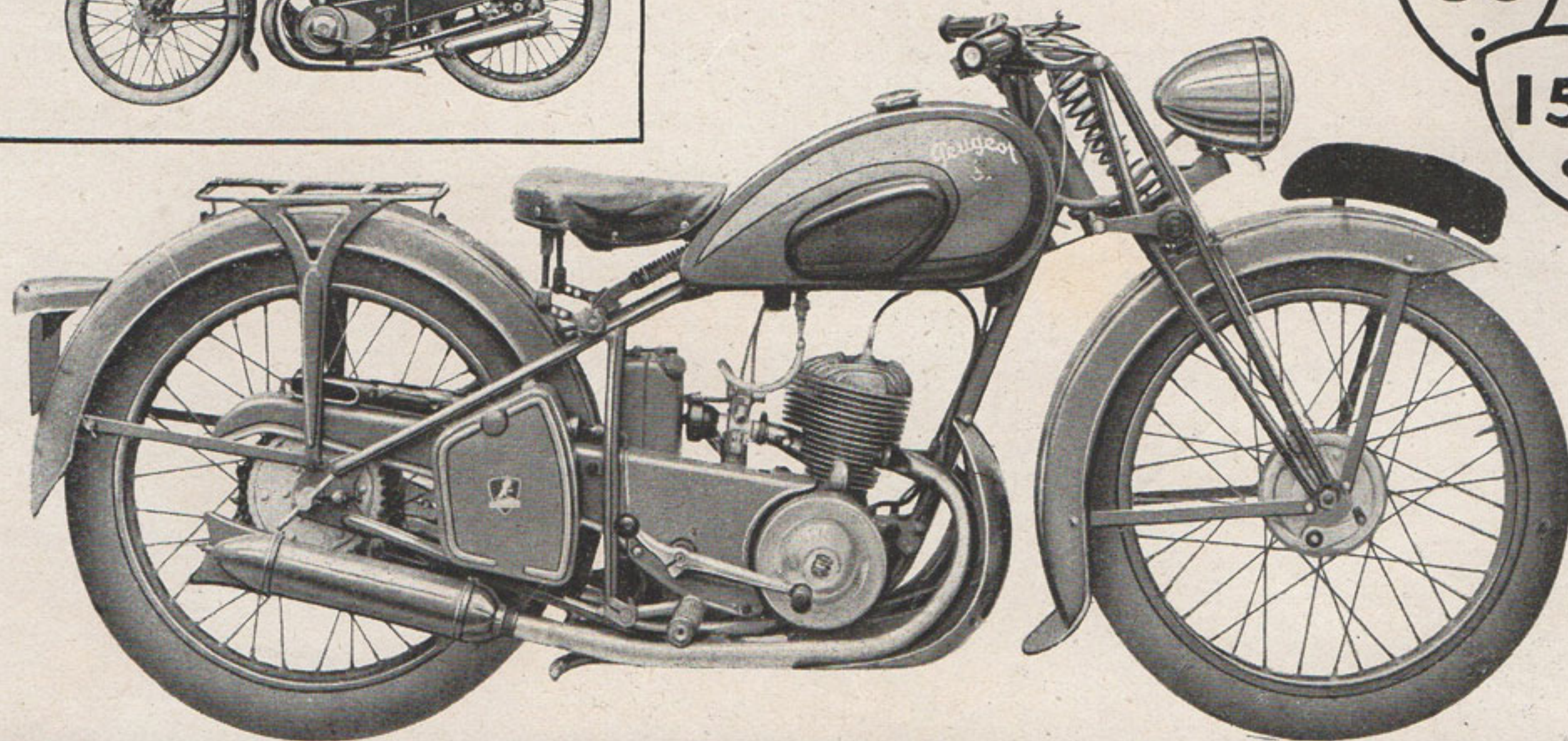
* VéloMOTEUR 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 55.

* VéloMOTEUR 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 4 vitesses par sélecteur au pied, type 56.

* Motocyclette légère 150 cm³, 4 vit. par sélecteur au pied, type 156.

56

156



Cycles
Peugeot

BEAULIEU - VALENTIGNEY

(DOUBS)

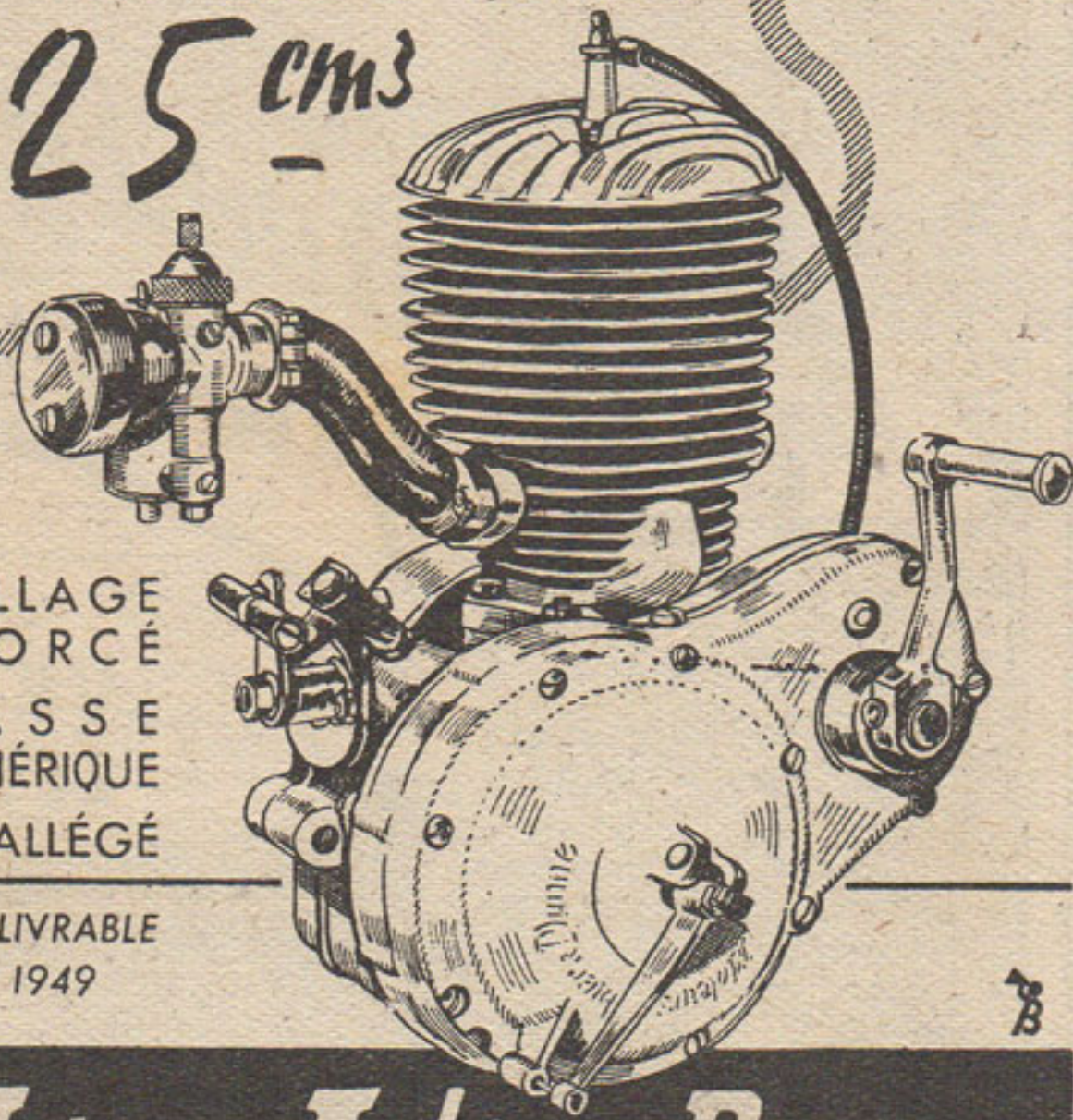
Moteurs Aubier & Dunne

Leur nouveau 2 TEMPS

125 cm³

EMBIELLAGE
RENFORCÉ
CULASSE
HÉMISPHERIQUE
PISTON ALLÉGÉ

MODÈLE LIVRABLE
DÉBUT 1949

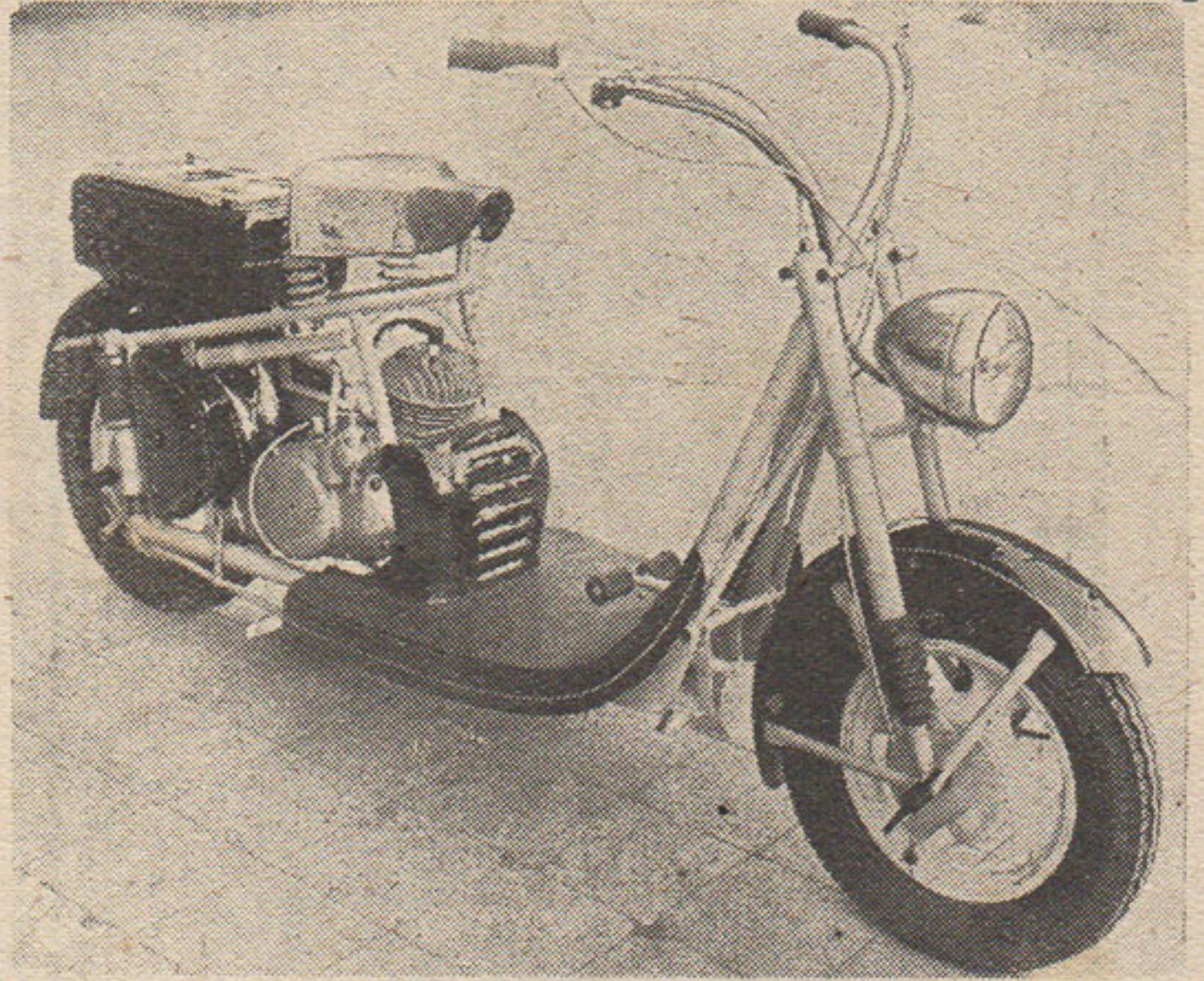


Moteurs Aubier & Dunne

S.A.R.L. CAPITAL 6.900.000 FRS

63, Rue de Condé, ST-AMAND-LES-EAUX (Nord)

L'A.G.F.

 Le premier scooter français
EN VENTE LIBRE

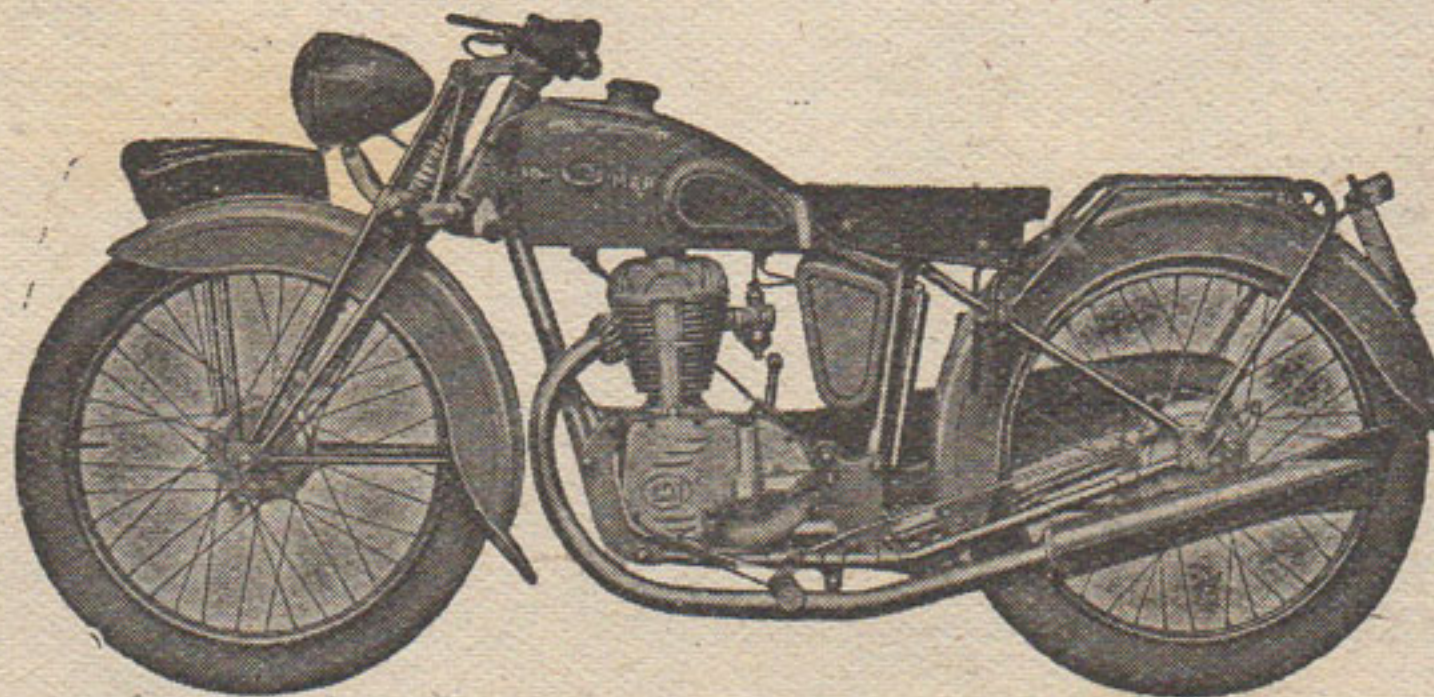
4, Rue Hoche, COLOMBES (Seine)

LIVRAISON RAPIDE

NEW-MAP

"La Motocyclette de grand luxe"

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



Modèles 4 temps
125 cmc. à culbuteurs
Suspension AR
réglable et brevetée

3 SUPÉRIORITÉS
INCONTESTÉES

Une **CONSTRUCTION SOIGNÉE** - Des **MOTEURS de QUALITÉ** - Une **PRÉSENTATION RACÉE**

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

Motocyclettes NEW-MAP

Bureaux et Usines

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS - 30, Rue de Charenton

BORDEAUX - 63, Rue de Bègles

ALGER - 1, Rue du 4 Septembre

*Pourquoi
pédaler?*



montez donc un
MOTEUR

YAP

*sur votre bicyclette
tandem...*

50.000 en SERVICE

3000 AGENTS

ABG

22, Rue de Normandie
COURBEVOIE (SEINE)
Tél. DÉFENSE 29-55

OCERF

BERNARDET SIDE CARS
FRÈRES

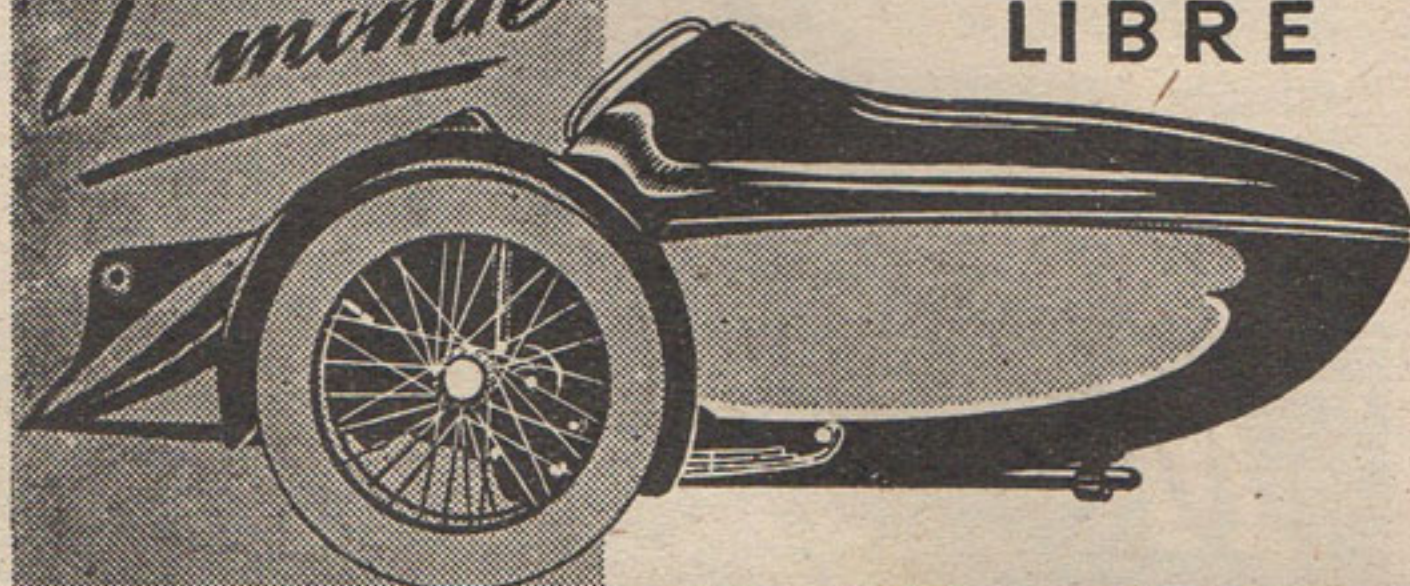
22

RECORDS

du monde

*grand routier
grand sport*

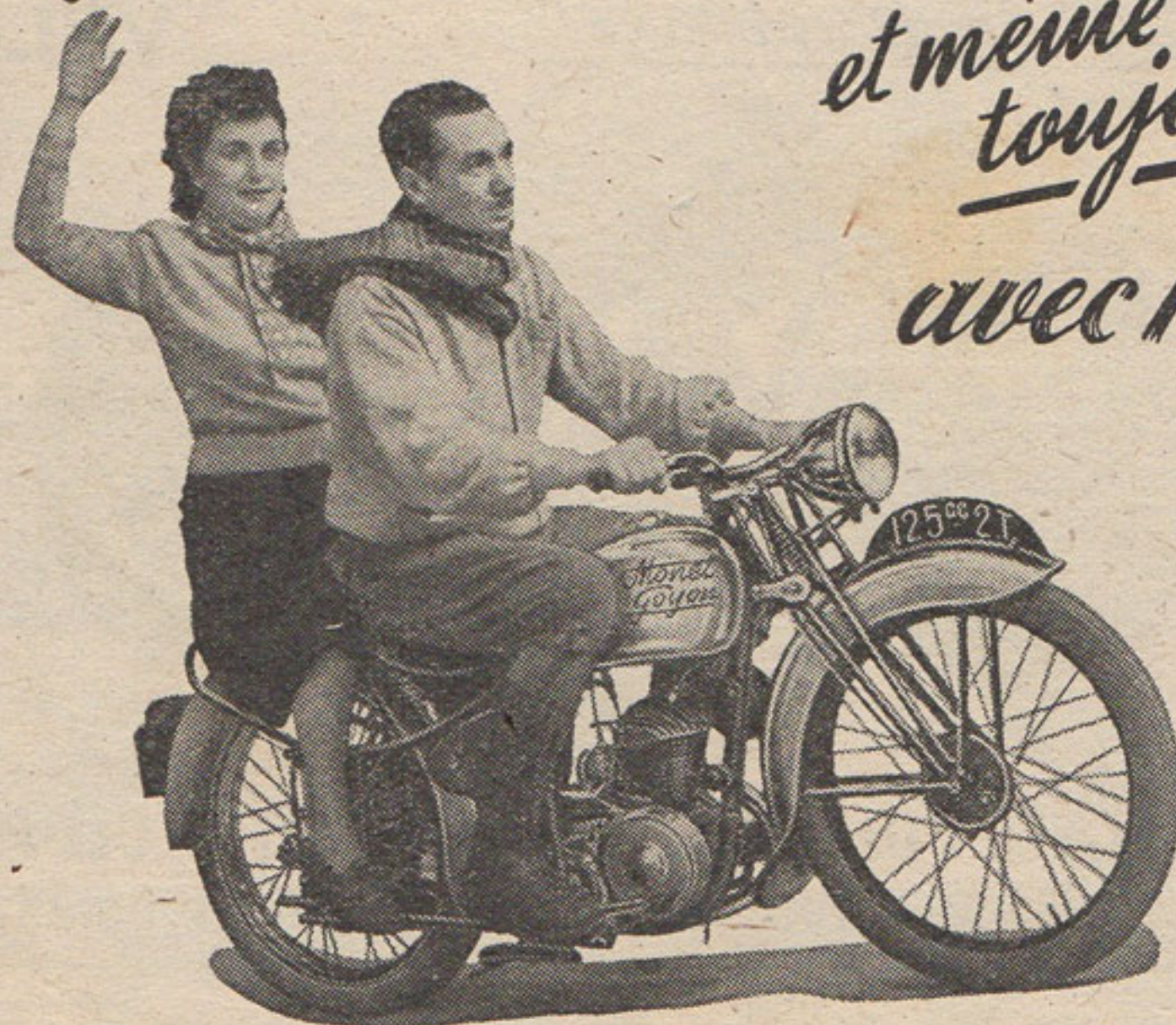
VENTE
LIBRE



104 AV DE LA RÉPUBLIQUE CHATILLON s/BAGNEUX Tél. ALESIA 24-20

*du plus léger
au plus rapide
à votre choix....*

*Sécurité
Vitesse
Confort*



*et même à deux
toujours en prise!*

avec le nouveau

BLOC-MOTEUR
VILLIERS

3 VITESSES A SÉLECT.
SUPENSION AR.

MONET

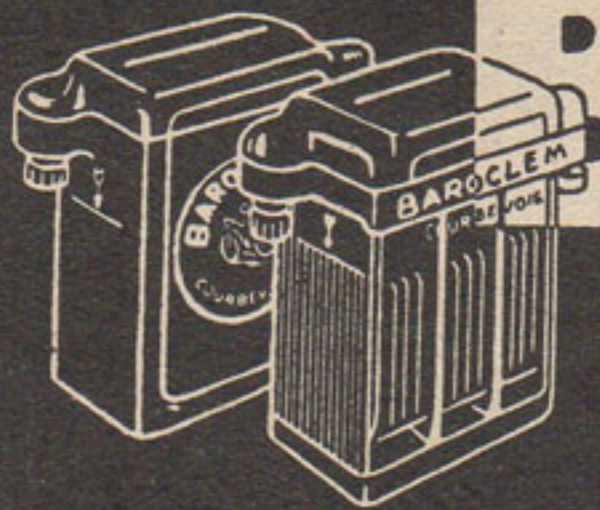
SES MOTOS DE
GRAND TOURISME

350 CM³

LATÉRALES ET CULBUTEURS
4 TEMPS — 4 VITESSES
AVEC SÉLECTEURS ET SUSPENSION AR.

GOYON

USINES et BUREAUX à MACON (Saône-et-Loire) — Succursale : 49, Rue Desrenaudes, PARIS (17^e)



BAROCLEM

la Batterie de Qualité



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

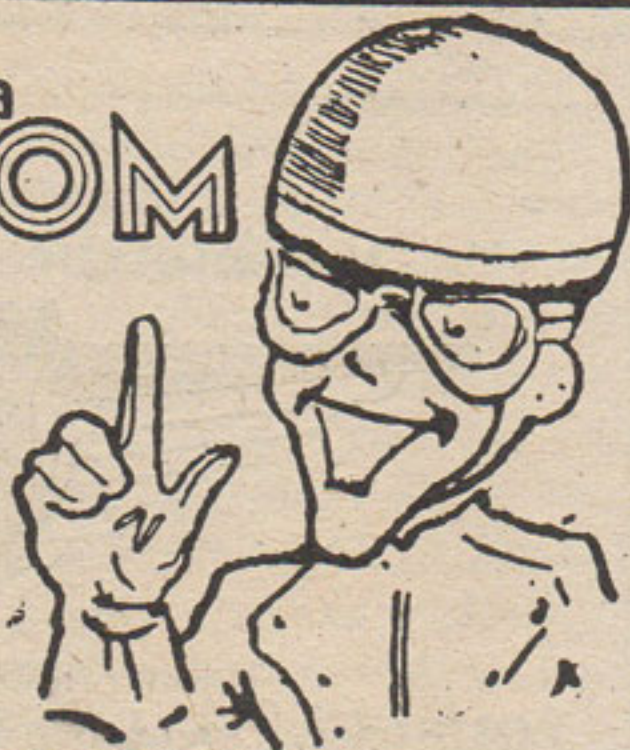
TUBOTOM

LE TUBE SOUPLE
adopté par toutes
les marques

PRATIQUE LA BAISSÉ

OTOM S. A.

5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE - Seine



LA PIÈCE D'ORIGINE

HARLEY-DAVIDSON

ne se trouve qu'aux agences officielles

IMPORTATEURS DIRECTES

PARIS

BORIE

22, Rue de Picpus
XII^e

Téléphone DID. 27-44

STRASBOURG

P. BIERLEIN

7^A, Rue de Rosheim

Téléphone 208-38

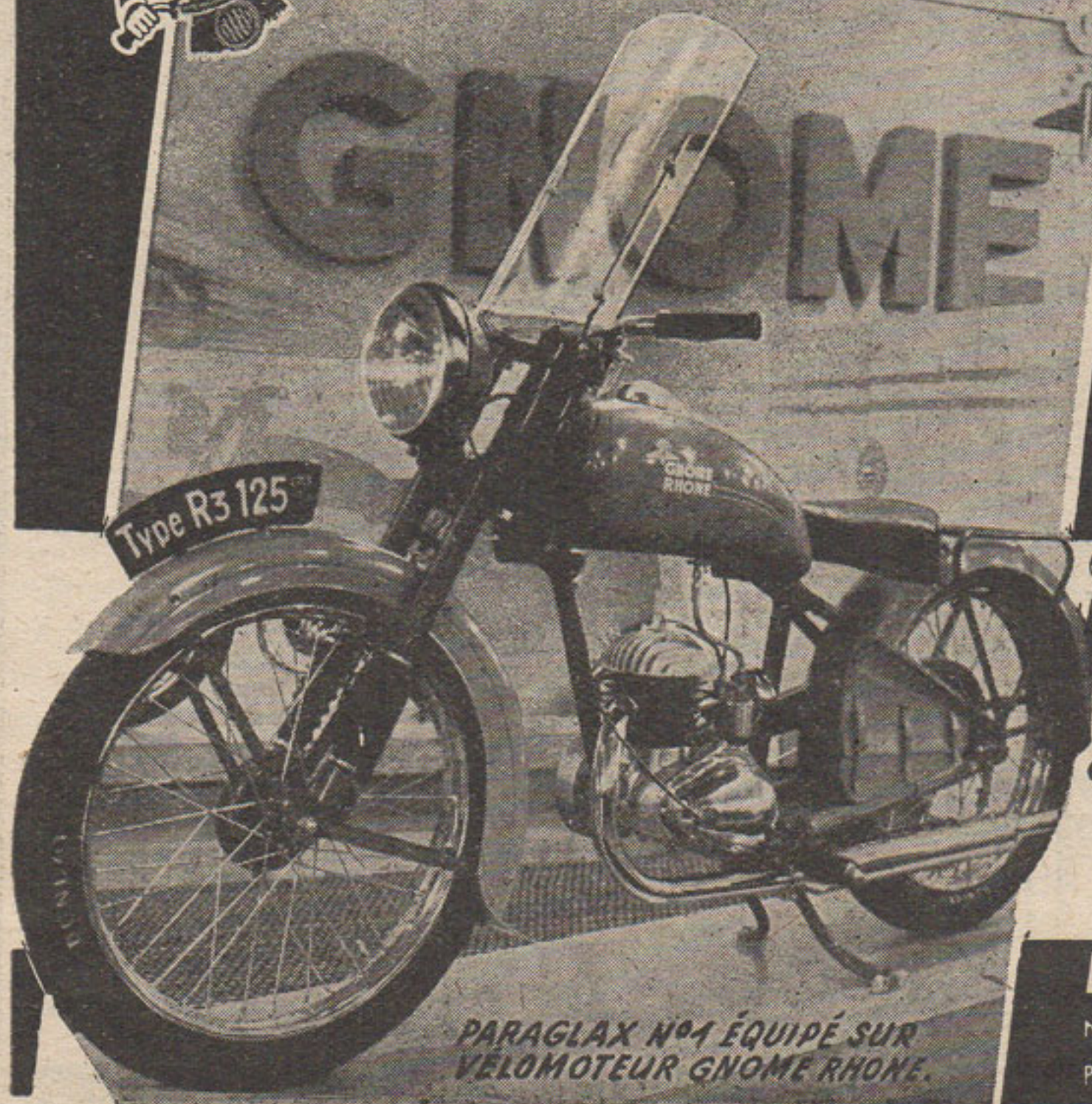


MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE



STÉ NLE D'ÉTUDE ET DE
DE MOTEURS

GNOME



PARAGLAX N°1 ÉQUIPÉ SUR
VELOMOTEUR GNOME RHONE.

Pour la 1^{ère} fois

DANS LES ANNALES DU SALON
DES PARE-BRISES SUR LES MACHINES EXPOSÉES!
DES PARE-BRISES SUR MONET-GOYON, SAROLEA, GIMA, B.S.A. !!!

UNE RÉVOLUTION... OUI !!! MAIS SURTOUT
UNE PREUVE ÉCLATANTE DES QUALITÉS DU

FAMEUX PARE-BRISES PARA-GLAX

MOTOCYCLISTES, à l'approche de
l'hiver, équipez votre moto d'un " PARAGLAX "
VOUS SEREZ MIEUX PROTÉGÉ du FROID QU'AVEC
LE PLUS CHAUD DES MANTEAUX DE CUIR !
VOUS n'aurez plus le VISAGE FOUETTÉ par la PLUIE !
VOUS N'AUREZ PLUS BESOIN DE LUNETTES !

Trois modèles

PARA-GLAX

N° 1 VÉLOMOTEUR et PETITE-MOTO * N° 2-MOTO * N° 3 GROSSE MOTO !

Tous livrés en Plexiglas
DE 3 mm. D'ÉPAISSEUR ET AVEC UN BON DE GARANTIE

EXPÉDITION DANS TOUTE LA FRANCE ET UNION FRANÇAISE
EXPORTATION * AGENTS et REPRÉSENTANTS DEMANDÉS

PARA-GLAX

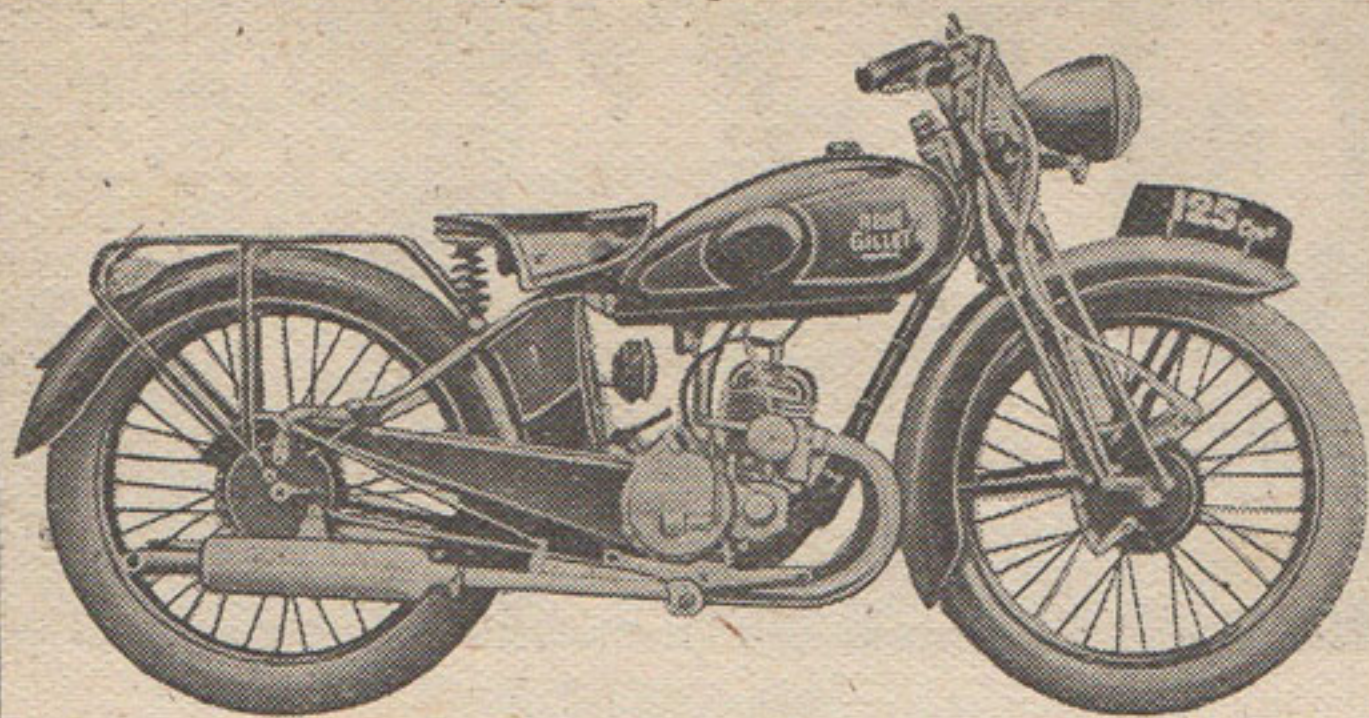
36, Rue Washington - PARIS-8^e
Tél. : ELY. 11-78

NOUVELLE ADRESSE

Réception de 9 h. à 12 heures

POUR PARIS : VENTE AU DÉTAIL

Ets REVIL, 82, AVENUE DES TERNES (17^e Arr.)



René GILLET

Motos 1000 cc. } en solo ou side-car
750 cc. }

Vélocycle 125 cc. 2 temps 4 vitesses

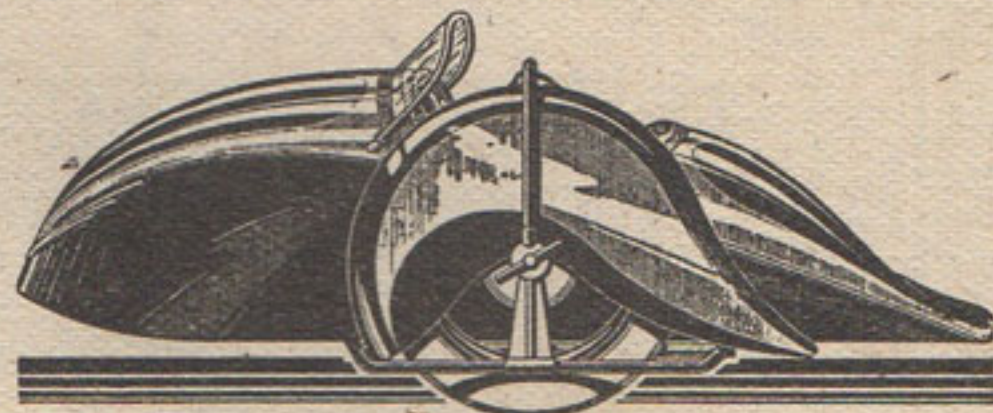
Établissements René GILLET

126 bis, 128, Avenue Aristide-Briand

- MONTROUGE (Seine) -

ELEGANCE • SECURITE • CONFORT

Une seule "BUFFLIER" 31, Cours Emile-Zola
MARQUE VILLEURBANNE



Agents à Paris

DESPREZ, 187 bis, Rue A. Sylvestre, COURBEVOIE
BAZIN, 15, Rue Pasteur, PUTEAUX ○ ○ ○ ○

Une réalisation qui fait honneur
à la technique et à l'industrie française

Vélocycle spécial renforcé



Moteur AMC 4 temps 125 cmc

FOURCHE TÉLESCOPIQUE
DIRECTION AUTO-STABLE
CADRE INDÉFORMABLE

G.I.M.A. - 24, Av. Pasteur - CHAMALLIÈRES (P.-de-D.)

CYCLES
MOTOS ET VÉLOCYCLES

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

VELOTO

LE VÉLO A MOTEUR IDÉAL

Léger — Rapide — Résistant

MOTEUR : 2 temps — 50 cmc. de CYLINDRÉE permettant d'atteindre
55 à 60 km. en palier et la montée de toutes les côtes

POIDS : 28 kgs — CONSOMMATION : 1 l. 1/4

— PNEUS spéciaux renforcés de 550 Ballon —

Étab^{ts} VELOTO
PARIS

6, Rue de Richemont (13^e)
Téléph. : GOB. 06-06

ALCYON

VÉLOCYCLES

I. E. B.

T. E. B.

Av. de la Grande-Armée PARIS 31, Avenue de la République

AGENTS PARTOUT

En vente libre

(Deuxième couplet)



L'affaire est donc conclue : Dame « La Loi » sa balance indérégable d'une main, un glaive équitable de l'autre a tranché la question de la juste répartition des véhicules automobiles.

A deux mères qui revendiquaient le même enfant Salomon proposait astucieusement de le partager en deux. La tâche de notre dame Loi est plus humaine, elle a affaire à des triplés : les étrangers d'une part, les prioritaires de l'autre et les cochons de clients au bout de la file. Elle a accordé 30% aux premiers, 40% aux autres et les restes du gâteau aux troisièmes. Ainsi tout le monde est content ; les étrangers sont ravis de nous acheter nos quatre chevaux guère plus cher que les Chevrolet, Cadillac et Chrysler trop communes chez eux ; les prioritaires se frottent les mains à la pensée qu'ils sont susceptibles de recevoir un bon d'achat qui leur procurera peut-être un jour exactement la marque de voiture qu'ils n'ont pas choisie ; les non prioritaires commencent à faire la queue pour avoir le droit de s'inscrire et de toucher, librement (ce sont eux les veinards), la voiture de leur choix avec la première mensualité de leur retraite de vieillesse grâce à laquelle, s'ils ne peuvent payer la voiture, ils pourront quand même régler les 30 litres d'essence mensuels.

Mais qui dit véhicule automobile, n'en précise pas le nombre de roues dès l'instant qu'un moteur l'anime.

Or, si nous faisons le bilan de la situation nous constatons que la vente de l'automobile est théoriquement libre, que la vente de la motocyclette est pratiquement libre, que celle du moteur auxiliaire l'est aussi, mais que le vélomoteur par mesure de faveur exceptionnelle continue à bénéficier de la sollicitude des répartiteurs de bons.

Si les plateaux de la fameuse balance de M^{me} La Loi sont, comme on le dit, si rigoureusement équilibrés, cette situation du vélomoteur, en porte-à-faux, n'est convenons-en pas régulière ; à moins que son poids soit si léger que... ça ne vaille pas la peine de se pencher sur lui, comme disent nos édiles.

J'avais bon espoir que mon précédent éditorial sur le même sujet soit périmé, à parution, et j'avais déjà astiqué les phrases d'excuses, de repentir et de louanges. Mais je m'aperçois qu'il n'est pas démodé et j'en suis le premier navré.

Je sais bien que je ne suis pas le seul à avoir embouché la trompette pour faire crouler les murailles de cette Jéricho moderne.

(Suite page 7.)

Enders Max.

MOTOCYCLETES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS



Rédaction — Administration — Publicité
14, Rue Brunel, PARIS-17^e — Tél. ÉTO. 05-50

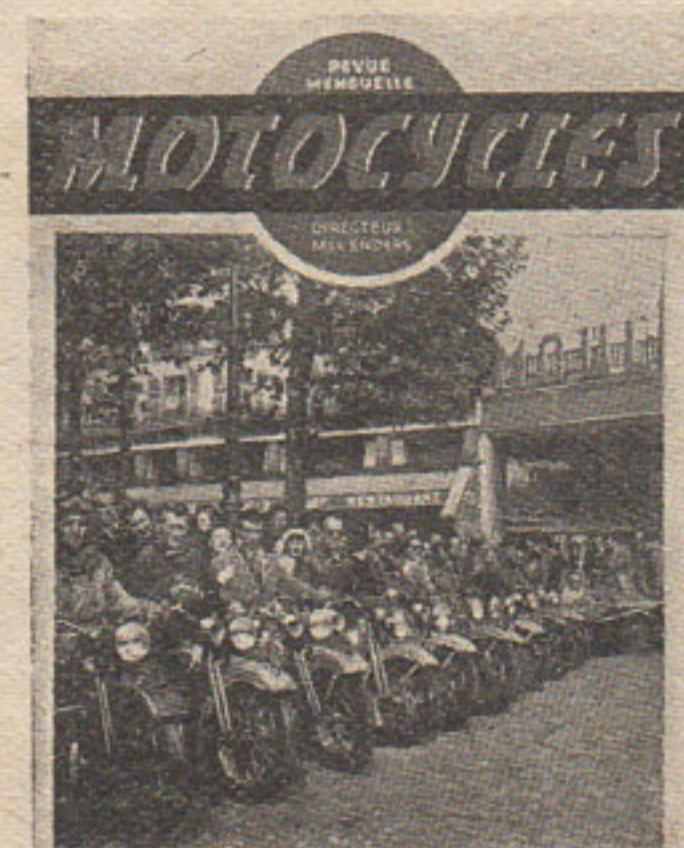
★ ★ ★

Sommaire

NOVEMBRE 1948 - 2^e ANNÉE - N^o 17

	page
● LES ÉCHOS DU MOIS	6
● SALON 48 — Impressions d'ensemble, par Max End	8
● EN REGARDANT DE PRÈS	9
● LE SALON CHEZ GARREAU ...	23
● LA ROYAL-ENFIELD 500 cmc. ...	24
● LE SPORT	25
● DANS LES CLUBS	27

NOTRE COUVERTURE



La première sortie du Harley-Club de Paris.

Les ECHOS du MOIS

Sterny s'installe.

Beaucoup ne connaissent Sterny que comme le champion et le recordman attiré de la course de côte au ralenti de Montmartre. Cette épreuve assez spéciale et qu'on peut considérer comme une amusette nécessite cependant de la part des participants de sérieuses aptitudes à la mise au point. Faire tourner si longtemps au ralenti un moteur à ailettes sans qu'il chauffe ni qu'il cale est un problème qui dépasse la compréhension de la plupart des spectateurs, mais qui n'échappe pas au motard averti.

Sterny était d'ailleurs avant-guerre un coureur apprécié, spécialiste des épreuves de grand tourisme.

Il vient de s'installer aux environs des Buttes-Chaumont. Nous lui renouvelons en cette occasion toute notre sympathie avec nos souhaits de rapide succès.

Disrupteur.

On reparle fort de ce petit appareil qui se place sur la bougie et, paraît-il, remédie aux pannes résultant des perles.

Nous avons remarqué au Salon que la Sublime avait ses bougies équipées de bornes contenant dans leur capuchon un dispositif de rupture bien établi; c'est du reste un fabricant de bougies qui fabrique cet appareil dont nous reparlerons après essais.

Scoters.

Nous en avons vu plusieurs au Salon dans les cylindrées cyclomoteurs, 50 cmc., vélomoteurs 125 cmc. et motos légères au-dessus de 125 cmc.

Nous avons signalé la prochaine sortie d'un autre 125; mais depuis certain spécialiste des articles et organes en alliages légers pour automobile en préparerait un, équipé d'un moteur auxiliaire; naturellement et suivant la technique de la maison, l'alu et le dural y seraient largement utilisés.

Nouveau procédé de fonderie.

Une de nos grandes fonderies jusqu'alors assez spécialisée dans la fabrication de certains articles ménagers, aurait mis au point un procédé de fonderie pour cylindres de motos, appelé dit-on à un grand réentissement.

Les cylindres ainsi traités seraient, dit-on, impeccables au point de vue traitement conformité aux cotes et netteté de présentation.

Une visite Harley.

Accompagné de M. Borie, l'agent parisien de Harley, M. Bierlein, qui représente à Strasbourg la même marque, est venu nous rendre visite à nos bureaux. Nous avons évoqué les vieux souvenirs

UN DOCUMENT UNIQUE

Prévu pour paraître au Salon, le « Motocycles » d'octobre a été retardé à la fois par la grève de l'imprimerie et par le régime des coupures de courant.

Il n'en perd pas, pour autant, de son attrait et de son actualité car il contient une copieuse documentation sur toute l'industrie motocycliste.

Le « Motocycles » d'octobre, n° 16 de la série, est mis en vente dans les kiosques au prix de 80 francs. Pour les abonnés il est compris parmi les douze numéros de leur abonnement. Toutefois comme cet ouvrage risque d'être enlevé rapidement, ceux de nos lecteurs qui ne pourraient se le procurer chez leur fournisseur habituel pourront, sauf épuisement dans l'intervalle, le demander à nos bureaux.

Il leur sera adressé contre mandat de 80 francs ou 100 francs contre remboursement.

et parlé de l'avenir en France de la grande marque américaine. Les démarches se poursuivent pour l'introduction en France des tous derniers modèles. MM. Bierlein et Borie qui sont importateurs directs et agents généraux de Harley nous ont laissé espérer que, dès solution intervenue, nous aurions en perspective un fameux essai à faire, ce qui enchante Nebout.

Que sera-ce ?

Un certain spécialiste du tuyau souple préparerait en ce moment un nouvel article, bien capable de faire sensation en raison des services qu'il rendra aux motocyclistes empoisonnés à l'heure actuelle par la mauvaise qualité de l'essence.

La nouvelle Vélocette.

Elle n'est pas nouvelle à vrai dire; Max End l'avait signalée dès la libération, dans une revue technique. La mise au point avait été poursuivie depuis; elle entre maintenant dans la phase commerciale.

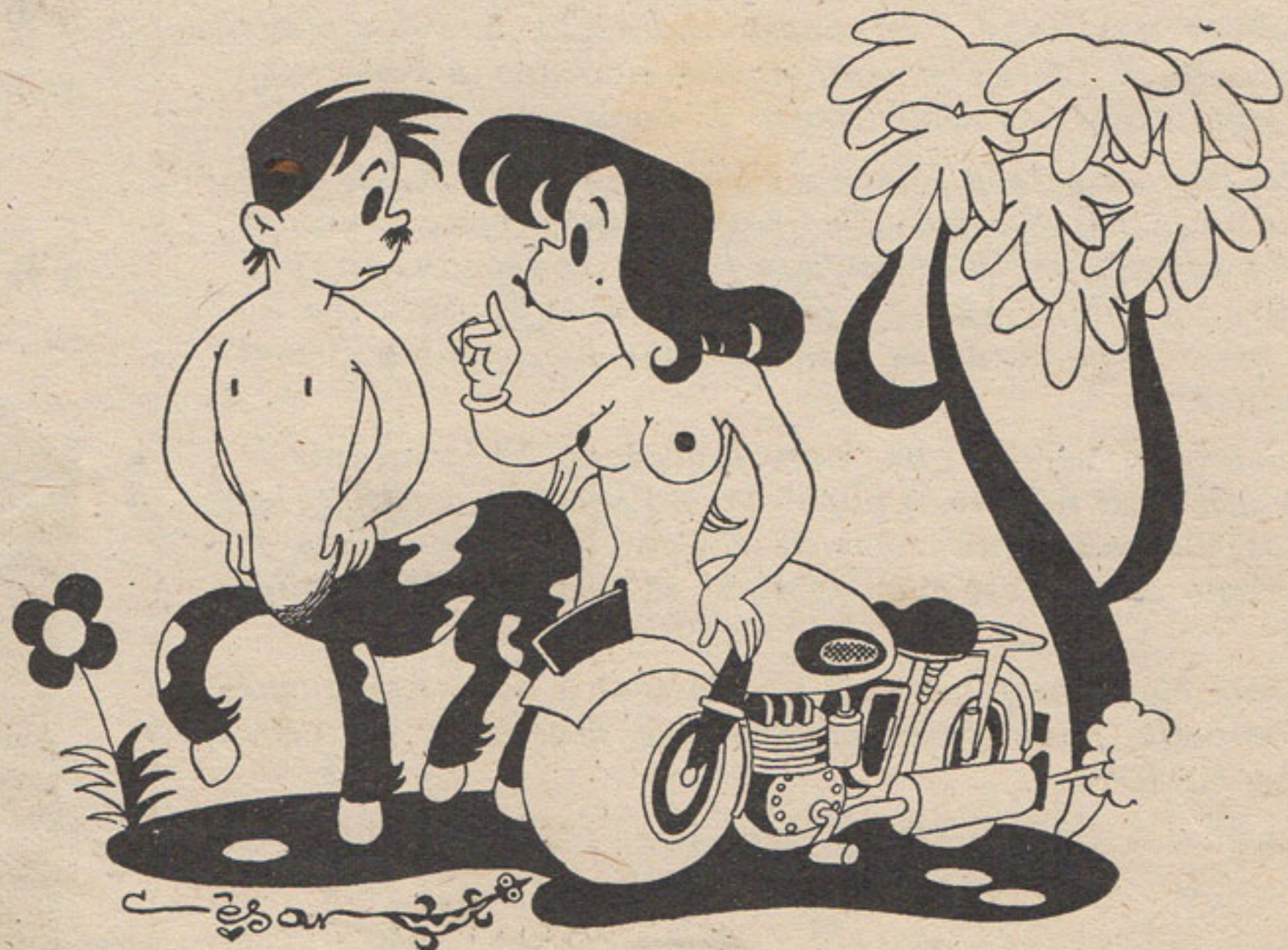
Ce n'est pas un racer, mais une 150 de conception assez spéciale avec son flat-twin transversal dans un cadre original assurant une excellente protection du conducteur.

Elle sera sans doute présentée au prochain Salon de Londres.

L'opinion des Anglais sur notre Salon.

Pour ceux d'outre-Manche, notre Salon de la Moto 1948 a laissé l'impression du « déjà vu ». En effet, pour ceuli qui a visité le Salon de 1947, la comparaison s'impose aussitôt à l'esprit et l'on se rend compte que, mis à part le scooter carrossé des Etablissements Bernardet, la petite 125 B.S.A. la 350 Ogar 2 cylindres, 2 temps et la 750 cmc. Condor, les véhicules présentés sont les mêmes que l'an dernier.

Les constructeurs anglais n'ont pas envoyé leurs modèles 1949, réservant la primeur aux spectateurs du premier Salon de Londres d'après-guerre qui aura lieu



Je n'épouserai jamais quelqu'un aussi « vieux jeu » que vous !!!

à Earl's Court; donc de côté là aussi rien de nouveau.

Ce qui a beaucoup surpris les Anglais c'est de voir qu'au point de vue vente la situation soit la même qu'en 1946. Les réponses des exposants à leurs demandes de prix et de délais étaient, la plupart du temps, un haussement d'épaules découragé, surtout lorsque ces demandes concernaient des motos de cylindrée moyenne.

Ce qui sauve le Salon d'être une simple exhibition ce sont les machines de faible cylindrée qui, bien que d'un prix relativement élevé, peuvent malgré tout être obtenues dans un délai de quelques mois. D'après un visiteur anglais, les scooters français qu'il a pu essayer sont de petites merveilles très agréables à conduire.



Des membres du Moto-Club Basque ont réalisé Biarritz-Paris en 11 h. 50.

Tel est l'exploit involontaire réalisé par un groupe de motocyclistes sportifs affiliés à la section tourisme du Moto-Club Basque à l'occasion du Salon de l'auto et de la moto.

Partis de Biarritz au matin ils atteignaient la capitale le soir même ayant réalisé cette liaison en onze heures cinquante, soit plus de 75 à l'heure de moyenne, ce qui, compte tenu des arrêts et agglomérations représente une allure constante soutenue de plus de 100 à l'heure.

Cela fera peut-être sourire quelques rares automobilistes, les conducteurs de l'express et les pilotes de Parme, mais si l'on songe que cette performance fut réalisée par des amateurs, montés sur des machines de série (dont l'une conduite par le président du Moto-Club Basque malgré ses 65 ans), on constatera les possibilités des motocyclettes modernes, sûres, puissantes, économiques (moins de 5 litres aux 100) et l'endurance des pilotes du Moto-Club Basque, qui ont apporté à la capitale le salut sportif du Pays Basque, partout présent.



Prix de l'essence en Italie.

Les touristes étrangers entrant en Italie achètent aux Bureaux de l'Automobile-Club d'Italie (aux frontières et dans toutes les grandes villes) des « bons d'essence » au prix de 0,35 le litre.

Les « bons » sont de 10 litres et permettent l'achat de l'essence chez tous les distributeurs d'Italie au prix de 119 litres italiennes.

L'attribution mensuelle d'essence est :
pour les motocyclettes de 150 litres;
pour les automobiles de 500 litres;
pour les autocars de 800 litres.

Le prix de l'essence au marché noir est environ de lit. 140.



Le Vélorève.

Le Vélorève est un moteur auxiliaire dont on vient de nous présenter le prototype. Il se monte à l'avant du cadre parallèlement au tube de direction et entraîne la roue avant par un galet en corindon. C'est un 48 cmc. de 40 d'alésage et 38 de course. Le cylindre est en aluminium chemisé, la bielle sur aiguille et embielage sur deux roulements. Il sera adaptable à toute bicyclette. La première impression qu'il nous a donnée est d'être nerveux à souhait.



Borgo court et gagne.

Le palmarès Borgo ne se limite pas aux épreuves motocyclistes; dans la récente et belle épreuve du mont Ventoux, Borgo équipait la plus petite cylindrée : la 4 CV. Renault de M. Landon (55 mm. d'alésage) classée première de sa catégorie. Puis dans la coupe du Salon à Montlhéry la Talbot victorieuse de Rosier (93 mm d'alésage)... du plus petit jusqu'au plus grand.



A propos de Jawa.

Jeannin nous a confié qu'il était particulièrement satisfait du Salon. Les Jawa ont attiré beaucoup d'amateurs et de clients. On sait en effet que des accords commerciaux ont permis de mettre en vente en France un certain contingent de ces belles machines. Les acheteurs se sont inscrits en nombre; il est vraisemblable que la demande si ce n'est déjà fait absorbera rapidement le stock de machines dont Jeannin dispose; s'il en reste quelques-unes, elles ne feront sans doute pas long feu.



Le renouvellement des cartes grises.

Un arrêté, publié au *Journal officiel* du 15 octobre, précise les modalités de renouvellement des cartes grises avec droit de timbre, prévu par la loi fiscale du 24 septembre.

Si nous faisons état de cet arrêté c'est pour bien préciser aux motocyclistes qu'il ne les concerne en aucune façon, les motocyclettes et autres cycles à moteur n'étant pas visés par ledit arrêté.

Le Rallye de la Madone des Centaures.

Ce rallye international dont on connaît l'ampleur et le succès aura lieu en 1949 courant juillet; la date exacte en sera précisée ultérieurement et inscrite au calendrier. Le total des prix sera en 1949 d'un million de liras.

Un carburateur pour vélomoteur.

Il y a longtemps que le prototype de ce carburateur a fait une démonstration sensationnelle. C'était alors un carbu de voiture qui s'était signalé par son économie et son rendement.

Son principe a été repris depuis par une puissante maison, spécialiste d'appareils sonores, et utilisé pour un carbu de vélomoteur. On en prévoit la prochaine sortie.



Une réception royale.

Le roi Haakon de Norvège vient de recevoir, pour le féliciter, l'artiste anglais Max Millar qui avait fait un dessin superbement détaillé de son yacht à moteur « Norge » qui vient de lui être offert par le peuple norvégien. M. Millar est le grand spécialiste des dessins en coupes de moteurs de motos et autos. Comme quoi la moto mène à tout!

ÉDITORIAL

(Suite)

J'en suis d'autant plus déçu que des voix plus autorisées que la mienne eussent dû tout renverser. Il n'en a rien été jusqu'à présent, c'est à croire que toute la fanfare soufflait dans des Wilman.

Mais le temps vient pour tout, parfois avec un ralenti bien réglé, mais il vient quand même.

Si mes renseignements sont bons, la visite présidentielle au sous-sol a permis sur certain stand une mise au point fortement documentée. Notre Président n'est certes pas en cause; les problèmes qu'il a à résoudre chaque jour sont, on s'en doute, multiples et importants, mais les arguments présentés l'auraient fortement impressionné au point de susciter sa personnelle attention.

De leur côté, tous ceux qui ont à charge de défendre les industries motocyclistes françaises et de contribuer à leur diffusion ne restent pas, nous le savons, inactifs.

Ils ont naturellement pris acte du nouveau régime appliqué à la répartition de l'automobile; ils n'ont pas attendu pour rendre évidente la situation anormale du vélomoteur. Leur argumentation est telle que, si la sainte paperasse ne s'en mêle pas pour compliquer le circuit, nous espérons pouvoir enfin vous annoncer un jour prochain : le vélomoteur en vente libre. Et personne ne se doutera jamais des efforts accomplis par ceux qui auront mené à bien cette tâche. Remercions-les d'avance en leur donnant le réconfort de tous nos encouragements.

Salon 1948, par Max End

IMPRESSIONS D'ENSEMBLE

Dès la première marche de l'escalier conduisant à notre sous-sol, l'impression est de déjà vu : un Salon aux meubles précieux, dont les housses ne sont enlevées qu'une fois l'an à l'occasion du grand anniversaire; une surprise : l'envahissement parasitaire du vélo.

Des centaines de bécanes, rigoureusement identiques; accaparent des stands imposants alors que la place a été plus que lésinée à certaines motos ou scooters qui eussent dû être mis en vedette si l'esprit créateur devait être à l'honneur.

Bravo pour le vélo de 3 kg 250 et pour celui à suspension intégrale, mais pourquoi prodiguer à des constructions identiques une surface si mesquinement mesurée à des œuvres originales.

Ceci vaut aussi pour le rez-de-chaussée... on y voit trôner depuis des années certaines maquettes (pas même des prototypes), toujours les mêmes, qu'on ne désespère pas de revoir, quoique périmées, pendant vingt ans encore.

Chacun sait ce que je veux dire... en plus de Nitrolac, il devrait bien y avoir « Marie-Rose », les parasites sont durs à détruire. Heureusement pour nous, la moto ne leur semble pas un terrain propice.

*
* *

Le Salon 48 est, à peu de chose près, la confirmation du Salon 47. Les machines exposées ont toutefois sur leurs aînées d'un an l'avantage de pouvoir, pour la plupart, se représenter au public fortes de l'expérience de douze mois de travail effectif. Et c'est déjà quelque chose.

Le public a tort d'espérer à chaque Salon des nouveautés sensationnelles : l'innovation pour nous ne s'improvise pas, elle doit être la conséquence logique d'une marche en avant sur le sentier du progrès, étroit et tortueux. Parfois une clairière permet d'aller à grands pas, mais à l'autre bout, le chemin se rétrécit à nouveau. C'est pourquoi à des périodes de piétinement succèdent des instants prodigieux de découvertes, puis tout semble retomber dans la stagnation.

C'est curieux que dans un temps restreint tant de solutions neuves viennent bousculer toute une technique et que cette ère de révolutions soit suivie d'un long calme plat.

Ainsi, en deux ans, nous avons vu surgir la fourche télescopique, la suspension arrière, le moyeu à broche, le sélecteur au pied, puis, point mort... rien qui fasse bondir de surprise à ce Salon.

Comprenons qu'un répit soit indispensable. Certes, il faut sans cesse aller de l'avant, mais, sans certaines étapes nécessaires, rien de constructif ne saurait être envisagé; c'est comme si un journal attendait toujours

la dernière nouvelle pour mettre sous presse... il ne paraîtrait jamais. Nous en parlons par expérience.

Pour l'automobile, renouveler c'est peut-être une bonne tactique commerciale; les modifications habituelles ne sont d'ailleurs, pour la plupart du temps, que superficielles; on change l'habit mais pas le moine. Chez nous, par contre, on ne peut rien transformer sans toucher aux parties vives du mécanisme.

La moto est, qu'on pardonne l'expression, positivement « à poil » comme un conscrit au conseil de révision. A moins de changer son anatomie, impossible de réaliser un maquillage qui ne tromperait personne.

*
* *

Les constructeurs ont eu raison de ne pas faire tourner le sang des visiteurs avec des expositions sensationnelles. En nous représentant, pour la plupart, ce que nous avons déjà vu ils semblent nous dire :

« A notre premier Salon nous vous avons soumis nos projets; au second, nous vous avons confirmé que, compte tenu des difficultés d'ordre économique, nous avons la volonté de les réaliser; nous avons établi notre programme suivant les moyens mis à notre disposition. Voici maintenant nos modèles définitifs, déjà éprouvés par la clientèle première. Si nous ne vous montrons pas du nouveau, nous vous offrons du garanti. »

Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu, entre ces deux expositions, des modifications et des améliorations, mais plutôt que celles-ci ne sont pas spectaculaires; elles n'en valent pas moins pour autant, car elles parachèvent la mise au point de solutions jusqu'alors inédites.

Ainsi, les acheteurs savent que les culbuteurs tiennent le coup, que les 2 temps sont devenus silencieux, économiques et propres, que les sélecteurs ne déraillent pas, que les moyeux à broche sont une bénédiction en cas de défaillances, de plus en plus rares, des pneus actuels de plus forte section, plus riches en gomme et de meilleure toile.

Le seul obstacle qui freine les transactions est cet indéterminable « Bon d'achat » que nous évoquons d'autre part. Mais grâce à lui — si l'on peut dire — une nouvelle catégorie est née : la 150 cmc. moto légère, en vente libre, avec permis de conduire.

Il est plus facile, avions-nous suggéré, de passer son permis que d'obtenir un bon d'achat. Cet avis semble unanime; la foule s'étant ruée sur les 150 cmc. les prévisions les plus optimistes ont été dépassées en quelques jours, à tel point que la plupart des exposants se sont vus contraints de suspendre momentanément l'enregistrement des commandes.

Sur les cadres de ces deux cylindrées, voisines, les fourches télescopiques se sont, à quelques exceptions

près, généralisées; cependant que là encore le problème n'est pas résolu; si l'esthétique et l'élasticité y gagnent incontestablement, c'est en dernier ressort l'usage qui démontrera laquelle des deux fourches convient le mieux aux machines courantes.

La suspension arrière a fait quelques nouveaux adeptes et en aurait fait sans doute davantage si son prix n'avait pas fait hésiter ceux qui veulent, autant que possible, rester dans la classe des machines populaires.

Les scooters ont été très entourés, qu'ils soient de 125 ou de 150 cmc. On sent qu'ils attirent toute une clientèle nouvelle; leur prix plus élevé ne semble pas un obstacle; comme les délais de livraison sont assez réduits, les acheteurs ont été nombreux surtout pour les modèles en vente libre.

Dans les catégories supérieures, en dehors des marques étrangères, inaccessibles à ceux qui ne sont pas titulaires d'autorisation d'importer, notre participation nationale est, toujours faute d'attributions, très limitée. Quelques 350, 500, 750 ou 1.000, dérivées des modèles 1939, mais avec une certaine recherche de modernisation. Plusieurs d'entre elles ont été équipées de fourche télescopique et de suspension arrière.

Deux 350 cmc. bicylindre, l'une en V, l'autre en twin, sont seules à représenter une fabrication entièrement réalisée après 1946.

C'est sans doute de cette pénurie de motos puissantes que résulte la défection à trois exceptions près des fabricants de sidecars. En effet, pas de sidecar possible sans moto. C'est dommage, parce que dans l'ensemble le sidecar français est d'excellente conception et son élégance est très appréciée à l'étranger.

Les cyclomoteurs et moteurs auxiliaires sont également très recherchés.

Des études très sérieuses ont été faites par les constructeurs de cadres pour assurer le maximum de sécurité et de confort; on remarque quelques bicyclettes spécialement conçues pour recevoir un 50 cmc. et cette recherche va parfois jusqu'à l'adoption de la fourche élastique et de la suspension arrière.

Il y a là du beau travail qu'il sera fort instructif de suivre. Nous avons constaté d'autre part des efforts et des réalisations méritoires qui seront signalés par ailleurs.

* * *

On ne peut conclure cet article sans faire, parmi les stands automobiles, une petite incursion à la recherche du véhicule capable de concurrencer nos deux roues.

Parmi tous les monocars déjà maintes fois signalés, une nouvelle venue s'est imposée à l'attention générale, en raison de son origine d'abord, de son physique ensuite: la 2 CV, Citroën. Elle a suscité des mouvements divers. Beaucoup se sont esclaffés en la découvrant, mais la foule était autour d'elle, malgré les sarcasmes de certains... Ceux de chez Citroën ne sont pas des fous, ils l'ont prouvé et, quoiqu'on en pense, 4 places pour 185.000, le prix d'un sidecar, n'est-ce pas une dangereuse intrusion dans notre domaine? Certes, avec sa vitesse limitée, cette voiturette ne tentera pas nos sportifs, mais ils sont une minorité; la masse de gens qui cherchent un véhicule économique est considérablement influencée par les avantages annoncés et qui sont certains si l'on considère le passé de la maison.

Ce n'est certainement pas une menace pour les vélomoteurs et motos légères, mais l'indifférence de « qui de droit » à l'égard du développement des motos moyennes limite leurs moyens de lutter à armes égales et loyales contre cette « révélation ».

EN REGARDANT DE PRÈS

La présentation des machines exposées au Salon était, dans notre numéro précédent, assez complète; nous ne pouvons donc, sous peine de nous répéter, y revenir. Cependant il y a toujours quelque chose à glaner en scrutant chacun des modèles exposés, pour autant que la foule permette de les approcher.

Nous nous sommes donc attachés, cette fois, à découvrir les particularités les plus marquantes qui vont faire l'objet des lignes suivantes.

Notre visite aux différents exposants a été quelque peu décousue; si elle y gagnait en imprévu, elle y perdait en clarté, c'est pourquoi nous reprenons ici le classement, autant que possible alphabétique.

Je soupçonne M. Faizant d'avoir choisi la marque A.G.F. pour être en tête de notre liste, avec son scooter..., et Mme Faizant d'avoir choisi pour

décorer son stand une « Pin up girl » (en peinture), dont le sourire, si l'on peut s'exprimer ainsi, ne lui arrive pas à la cheville. (Ça c'est du style imagé.) Toujours est-il que M. Faizant est le promoteur du scooter en France; de cela il faut lui savoir gré, d'autant plus que son appareil est de grande classe. Il a sensiblement évolué depuis l'année dernière. La fourche télescopique, la suspension arrière, le châssis à plancher élargi réalisent un véhicule tout à fait au point et bien adapté pour le tourisme comme pour la ville. Un modèle à double selle pour passager a vivement intéressé les partisans du duo.

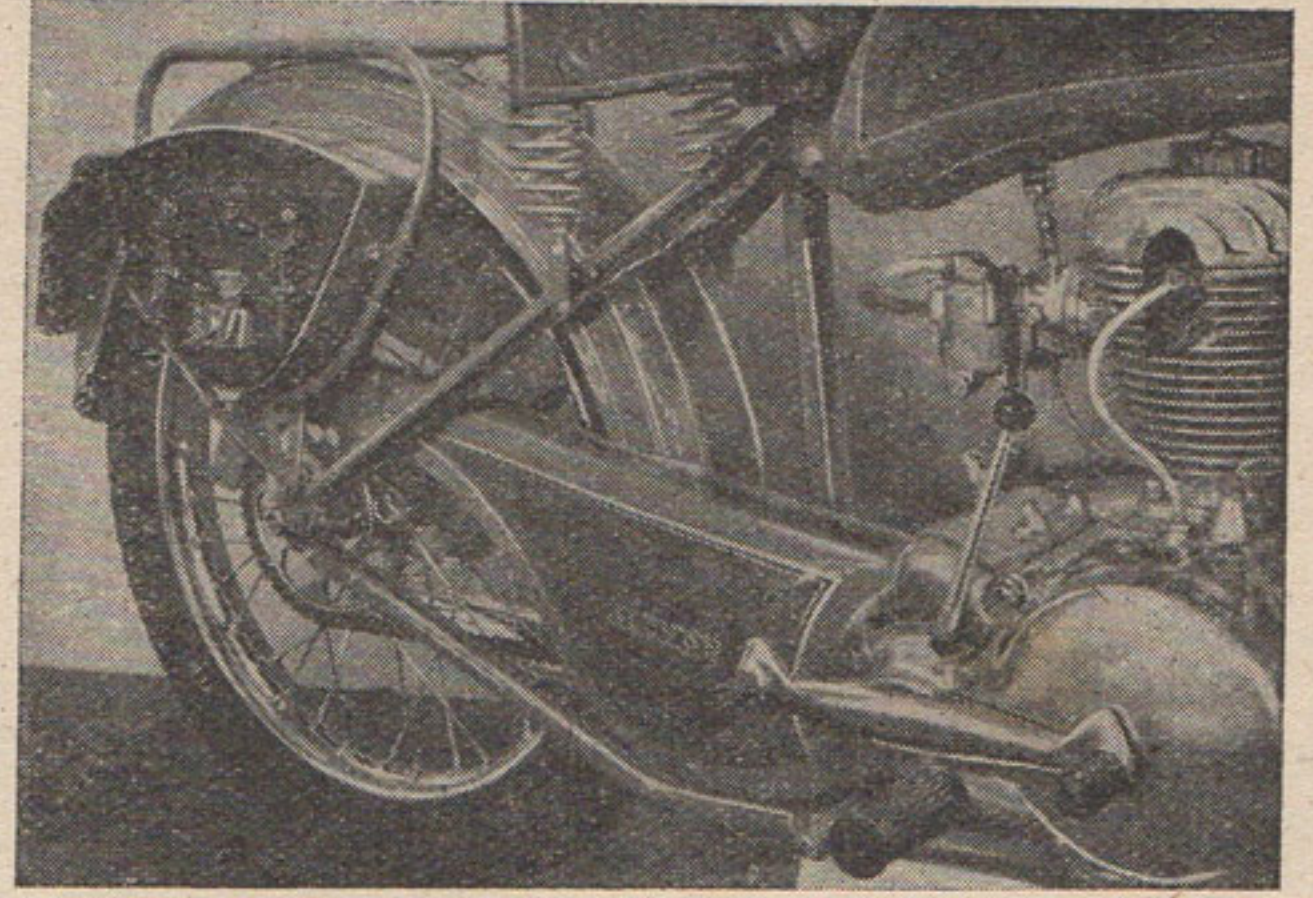
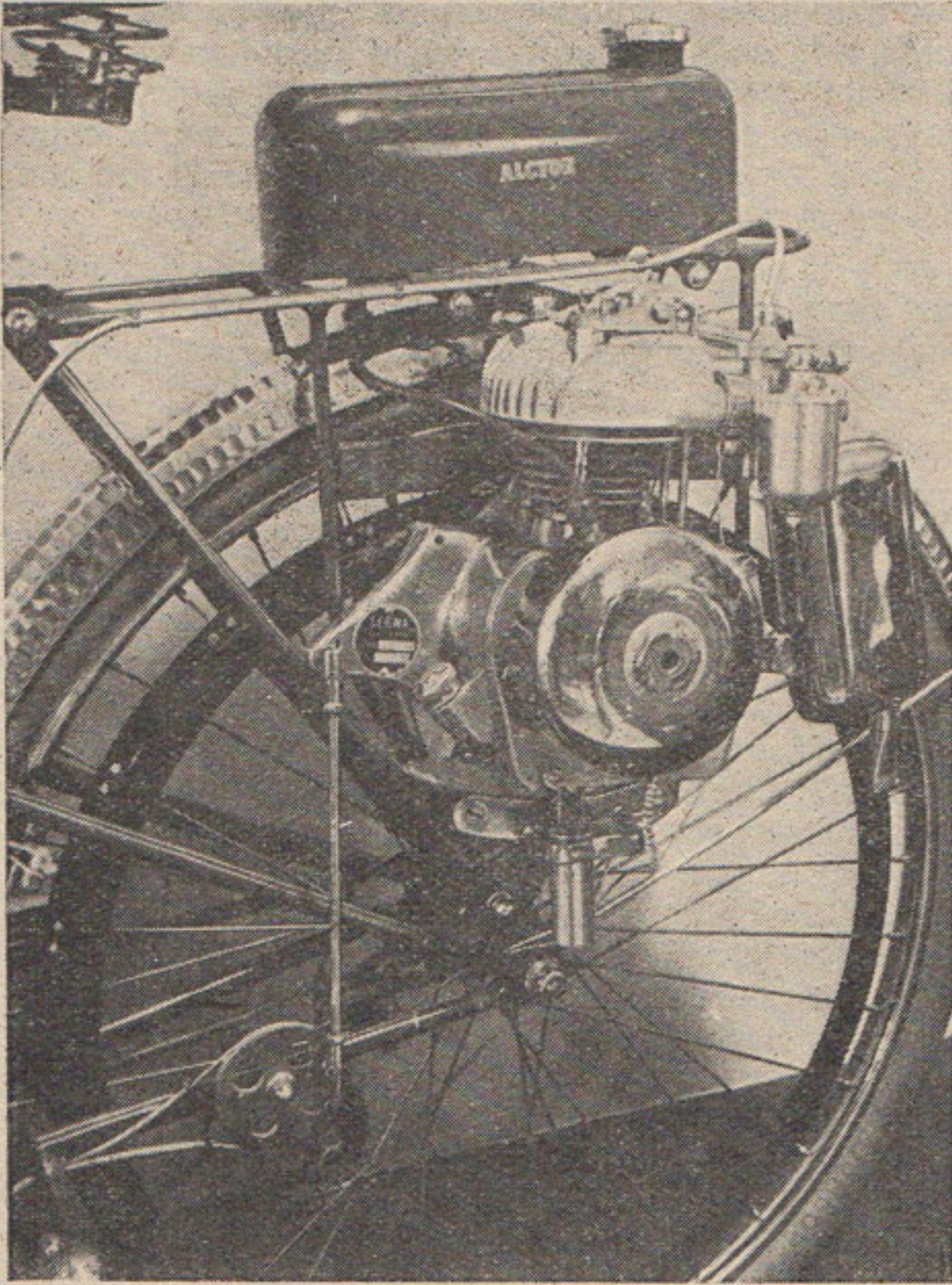
La première chose qui nous surprend chez Alcyon est l'absence totale des fourches télescopiques que nous avons aperçues l'année dernière sur certains modèles; la seconde est de voir le nouveau bloc 125, 2 temps, 4 vitesses, avec commande à levier à

main remplaçant le sélecteur au pied du bloc 1947. Renseignements pris, Alcyon s'inspire de la formule économique et évite le superflu coûteux pour offrir à la clientèle, des vélomoteurs d'un prix aussi abordable que possible et réalisant les mêmes performances et la même sécurité que ceux plus luxueusement équipés. Cette idée est bonne en soi et sera appréciée de ceux dont les moyens sont limités. Cependant une excellente et moderne présentation est faite avec un A.M.C. sur un cadre très « grand tourisme » vraiment bien équipé.

Le cyclomoteur 50 cmc. Serwa 4 temps, à culbuteurs et 2 vitesses, mérite également l'attention.

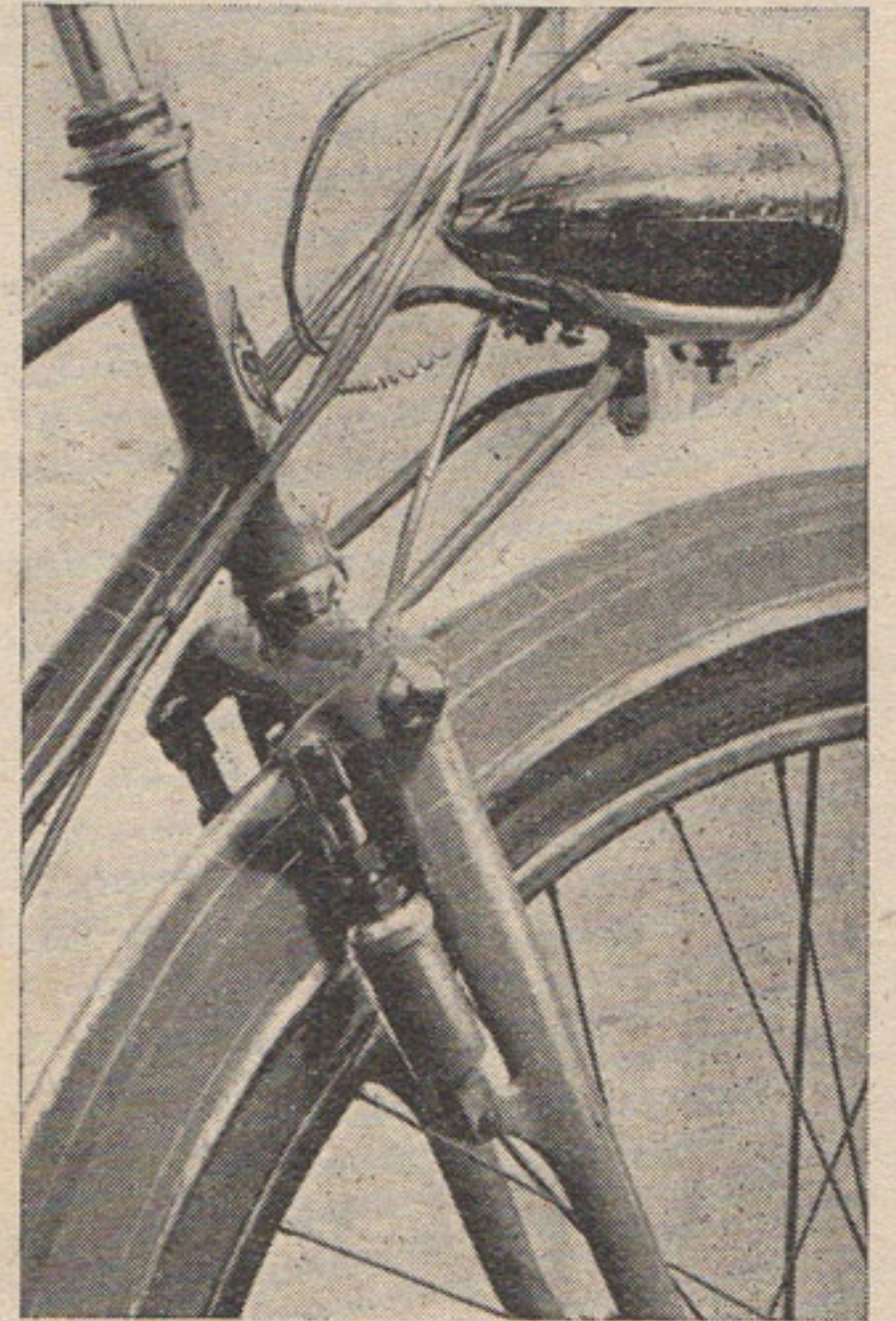
En blanc ivoire les deux Automoto 125 Aubier et 150 A.M.C. ont été très remarquées; les carnets de commandes ont été arrêtés bien avant la fin du Salon.

Un scooter de plus avec celui que

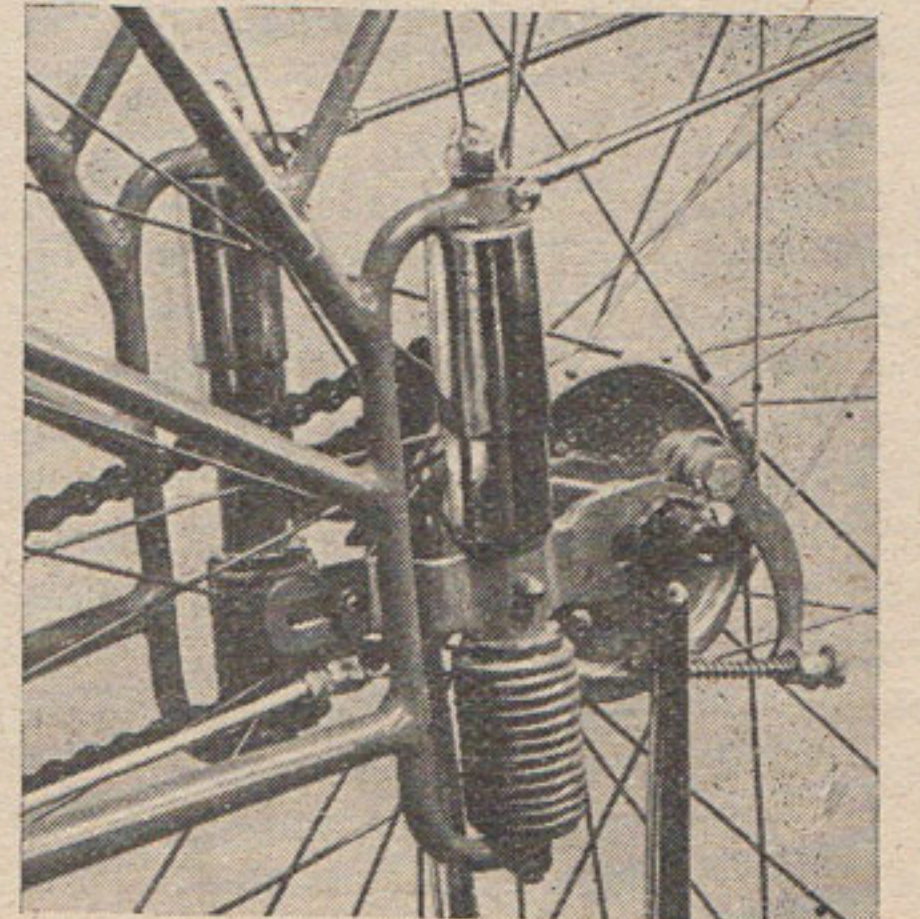
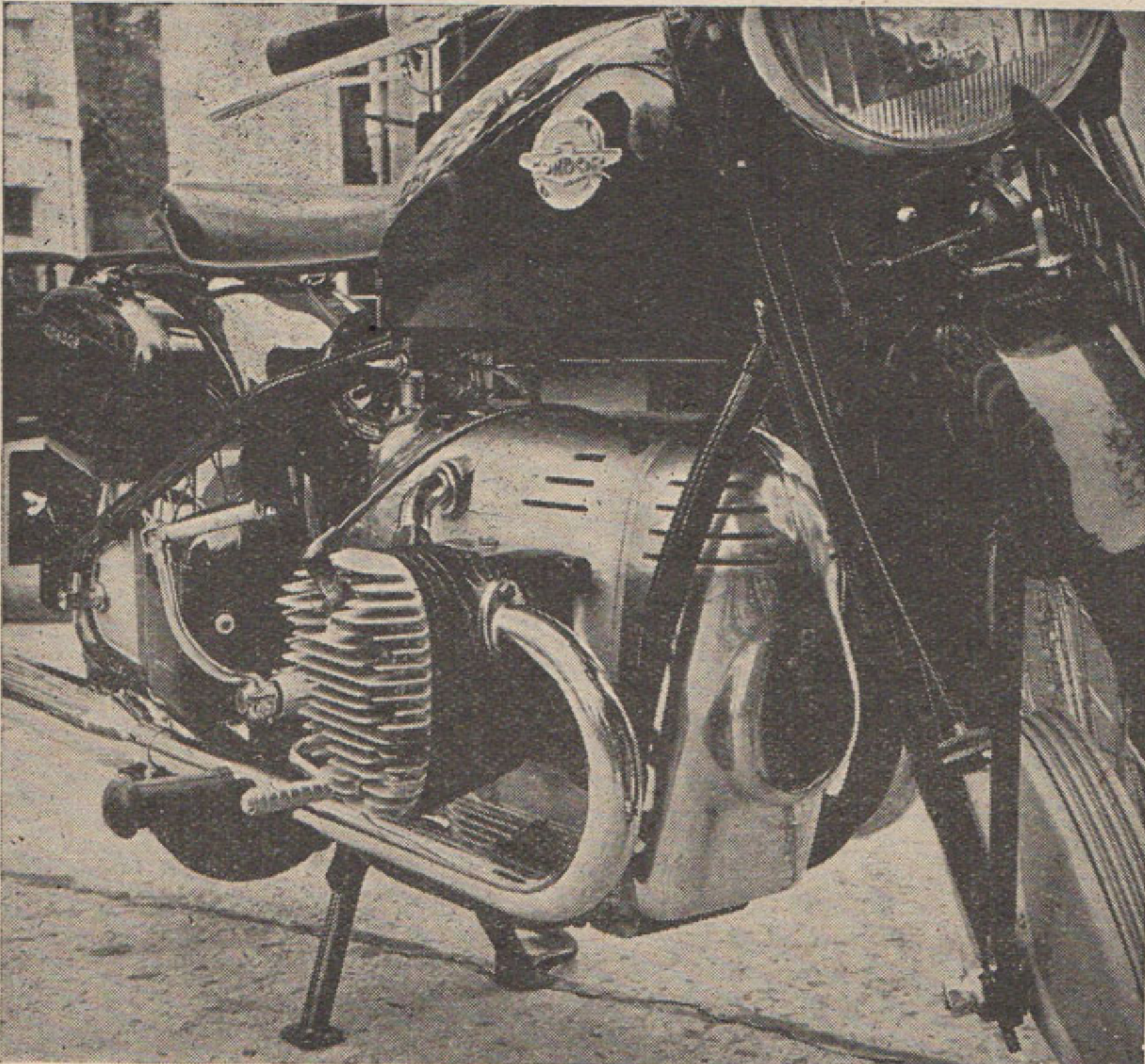


A gauche : Le moteur Serwa monté en série sur bicyclette Alcyon.
Ci-dessus : Jugez de la belle présentation du 150 cmc. Alcyon.

Détails des suspensions avant et arrière du cadre Favor destiné à un 50 cmc. Cucciolo.



Le bloc de la 750 Condor est particulièrement net.



vient de sortir Bernardet. Ce fut une des attractions de ce Salon; nous en présentons le modèle définitif dans ce même numéro.

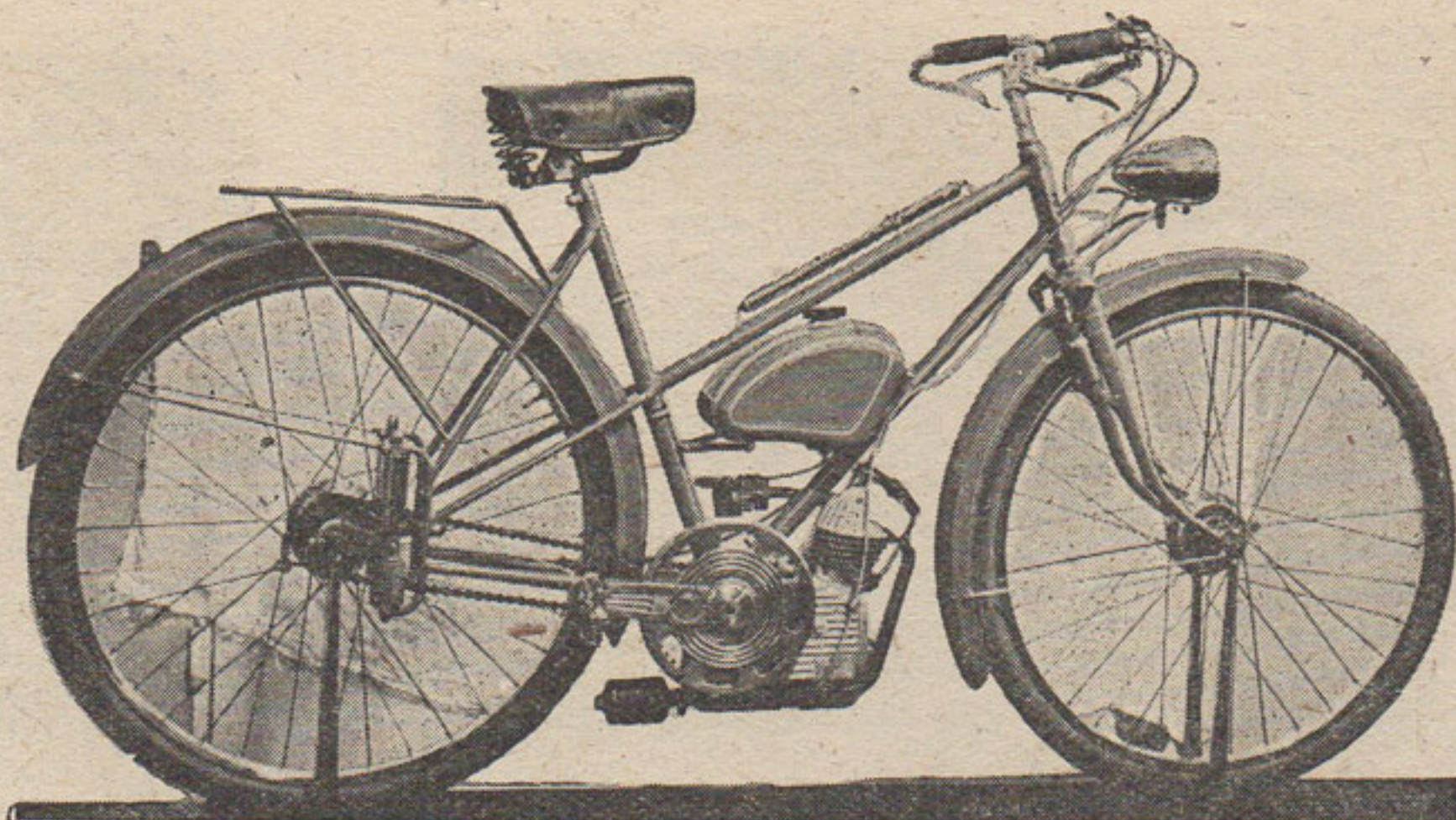
La 750 cmc. Condor exposée sur le stand Humblot est, outre sa cylindrée, assez distincte de la 500 déjà connue : son bloc-moteur, la suspension de selle, l'emplacement de la batterie ont été modifiés. D'autres détails sont à signaler, le tout fera l'objet d'une présentation ultérieure et complète.

Nous n'avons pas vu cette année sur le stand Favor son vélomoteur A.M.C., par contre son cadre pour moteur Cucciolo était tout à fait remarquable : suspension avant et arrière, cadre renforcé et impeccable présentation. La fixation du moteur est réalisée avec bonheur. En un quart d'heure on peut en faire la pose.

Gima n'a pas été favorisé par le sort. Son stand était minuscule pour les trois machines exposées. Cette jeune marque qui a déjà conquis ses galons méritait mieux et les nombreux amateurs ont bien regretté de ne pouvoir détailler à loisir la 150 à suspension arrière.

Une ancienne F.N. et une nouvelle étaient mises en parallèle sur un tapis roulant, avec bosses, afin de démontrer aux spectateurs les avantages de la suspension 1948 sur celle d'avant 1939. La fourche avant, comme nous l'avons dit, quoique à roue tirée est d'aspect plus classique; le guidon comporte un tableau de bord sur lequel sont montées deux tirettes destinées l'une à la commande de l'air, l'autre à celle de l'avance. Tous les modèles sont munis d'une béquille latérale et de moyeux à broche.

Comme un objet précieux la 250 cmc. Gillet-Herstal dans son écrin en satin



La bicyclette Favor à moteur Cucciolo.

offrait aux regards sa fine mécanique, mais robuste, n'est-ce pas Marianne ? Une belle coupe de ce moteur complétait heureusement la présentation.

Une vitrine pleine d'armes, fusils de chasse et revolvers, montait la garde devant le stand de la Manufacture d'armes de Saint-Etienne; mais le coup de fusil n'était pas pour les clients, la 125 cmc. construite par cette maison étant parmi celles les plus abordables de prix; à ses côtés un cyclomoteur Vap était, lui aussi, intéressant.

Gnome démontrait sur son stand l'excellence de la fourche télescopique de sa R. 3 à cadre en tubes; son débattement est vraiment impressionnant.

Hurtu a réussi un cyclomoteur avec moteur Vap placé à la base du cadre, à hauteur du pédalier; ce moteur est sous capot protégeant parfaitement le conducteur, excellente solution; Hurtu

est d'ailleurs, dans la bicyclette, le spécialiste des machines soignées.

La 350 cmc. Ogar a été, sur le stand Jawa, la principale attraction. Aussi sobre que la 250 cmc. elle est digne en tous points de la grande marque tchécoslovaque.

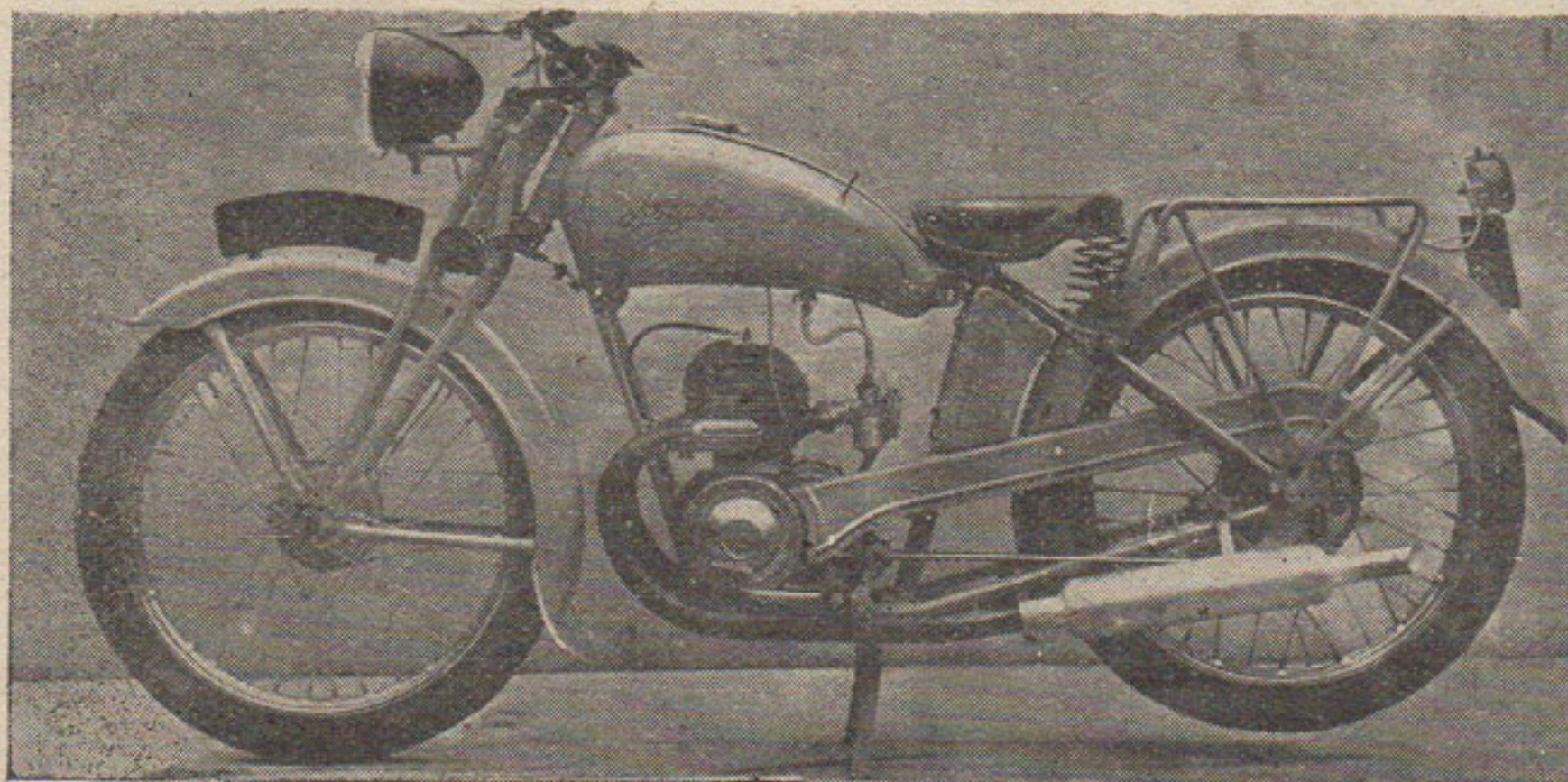
Sur toutes les machines un écusson à voyant lumineux, placé sur le réservoir et complétant le sélecteur au pied, donne en permanence le contrôle de la vitesse à laquelle on se trouve.

Le Salon a accueilli les derniers jours la 125 A.C.T. Jonghi qui venait de battre à Montlhéry quelques records du monde de sa catégorie. Le même moteur se trouvait en réplique, mais moins rapide, sur le modèle présenté à la clientèle. Une rouge 125, 2 temps, à piston bombé et double déflecteur possède un bien beau cylindre qui nous donne envie d'en tâter un de ces prochains jours.

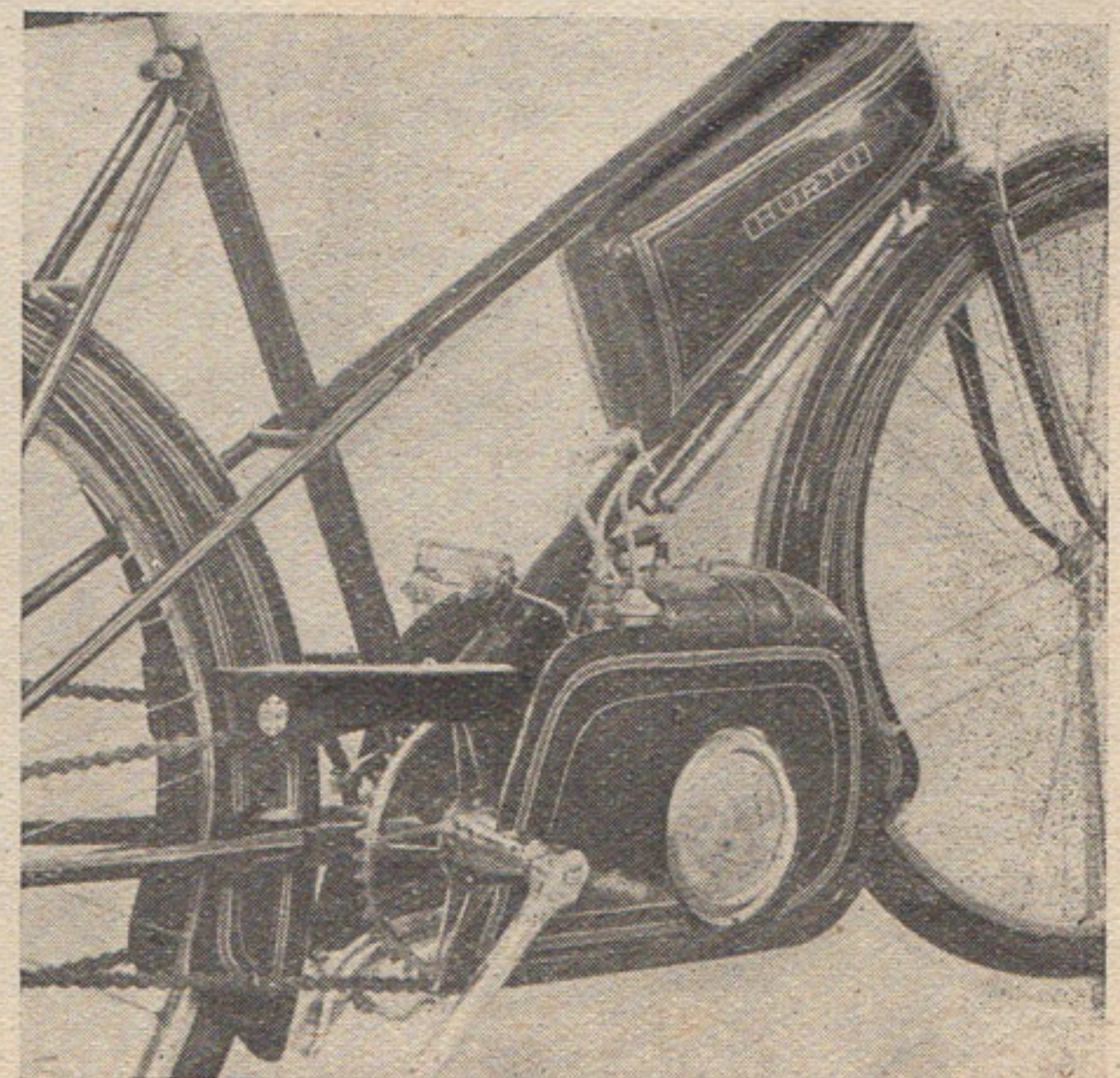
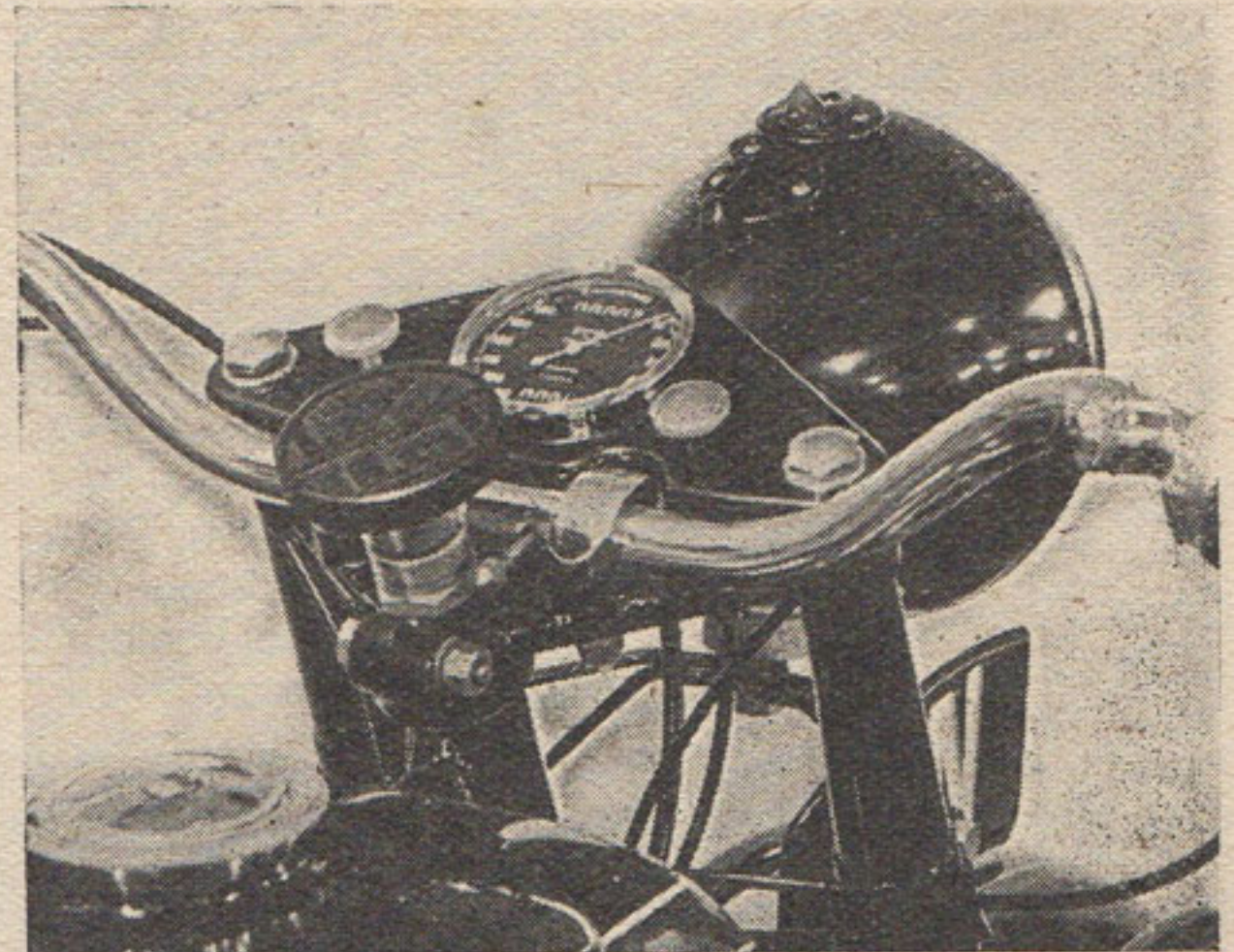
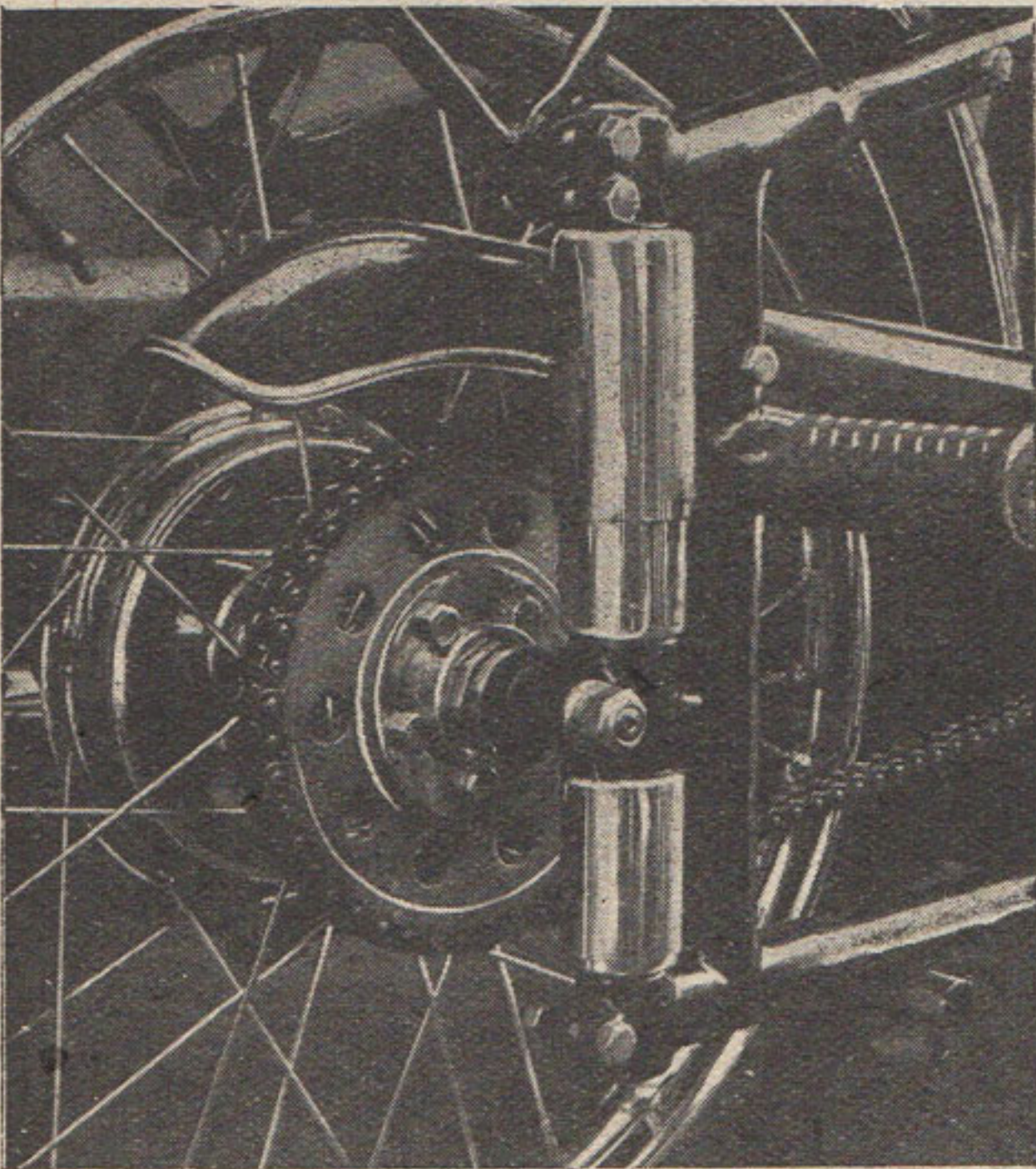
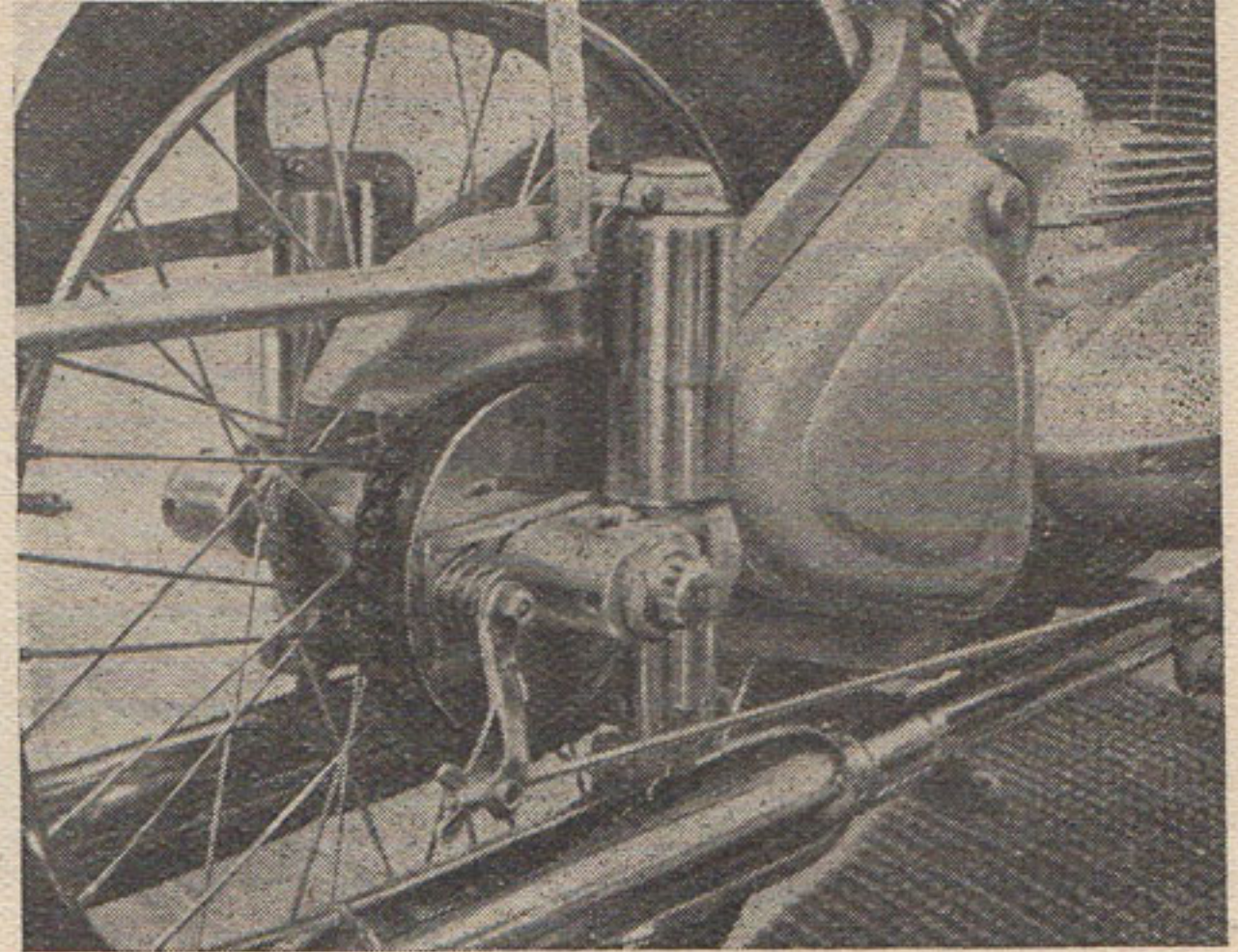
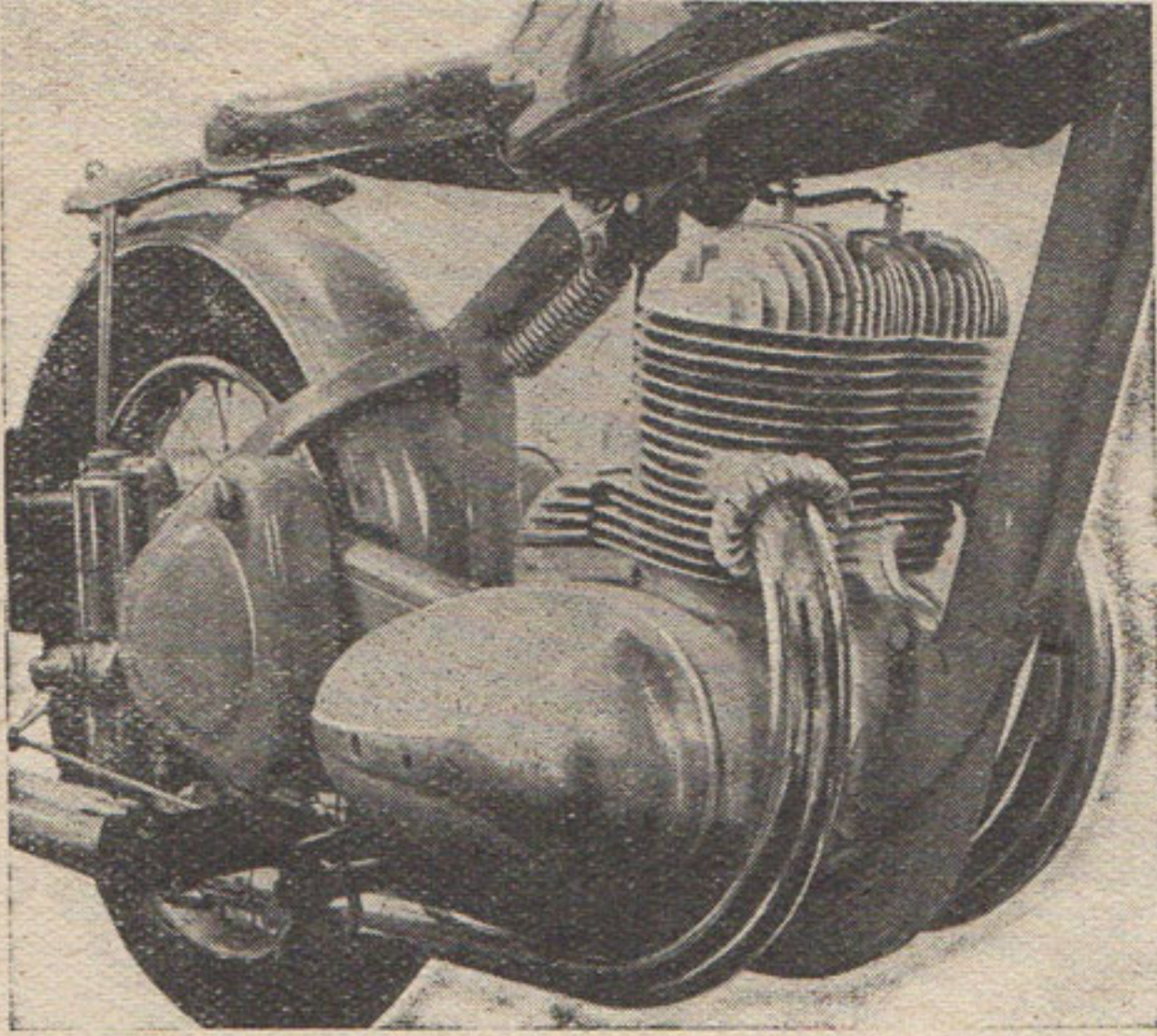
Les quatre modèles Magnat-Debon du 100 à la 500 à fourche télescopique et suspension arrière maintiennent la tradition de la marque par leur fini parfait et la sobre élégance de leur présentation.

M.R. a, lui aussi, réalisé un cyclomoteur à moteur Vap au pédalier. Il est avec fourche élastique, le cadre est du type mixte, le tube supérieur de forme spéciale servant de réservoir. Deux freins à tambour dans le moyeu rendent cette machine parfaitement sûre.

Nous retrouvons sur le stand des cycles Mercier, le moteur auxiliaire Vimér que nous avons été les premiers à décrire. Le cadre mixte renforcé a été établi spécialement pour réaliser un ensemble homogène. L'emplace-



Le nouveau 125 cmc. 2 temps Jonghi.



En haut : Deux aspects de la 350 cmc. Ogar ; à gauche : le bicylindre a gardé la ligne pure du mono ; à droite : la suspension arrière dont les pièces sont largement calculées.

Ci-dessus : La fourche arrière de la 150 cmc. Gima ; à droite : le tableau de bord de la F.N. avec les boutons de commande de l'air et de l'avance.

En bas : Le moteur Vap qui équipe la bicyclette Hurtu est entièrement capoté.

ment du Vimer, en oblique, à hauteur du pédalier semble plaire beaucoup.

Parmi tout un lot de prestigieuses motos anglaises, Norton et autres, s'imposent à l'attention sur le stand Ladevèze quelques-uns des racers de cross encore tout couverts de la glorieuse poussière des luttes ardentes et, surprise, une nouvelle venue, la Morini italienne dont le bloc est net et séduisant; c'est une 2 temps 4 vitesses par sélecteur et suspension arrière.

Gamme complète chez Motobécane, depuis le Poney jusqu'à la 350 bicylindre en V toujours aussi admirée. La 175 à culbuteurs aurait fait bien des heureux avec ses lignes harmonieuses, mais la 350 cmc. mono laisse quelque espoir aux motards en mal de machine. C'est dans un cadre très 1948, à fourche télescopique et suspension arrière, le 350 culbuteurs à superclasse de la Superclub, de si bonne renommée, moteur toujours moderne par sa technique et son dessin.

Nos compliments vont à Motoconfort pour les mêmes raisons.

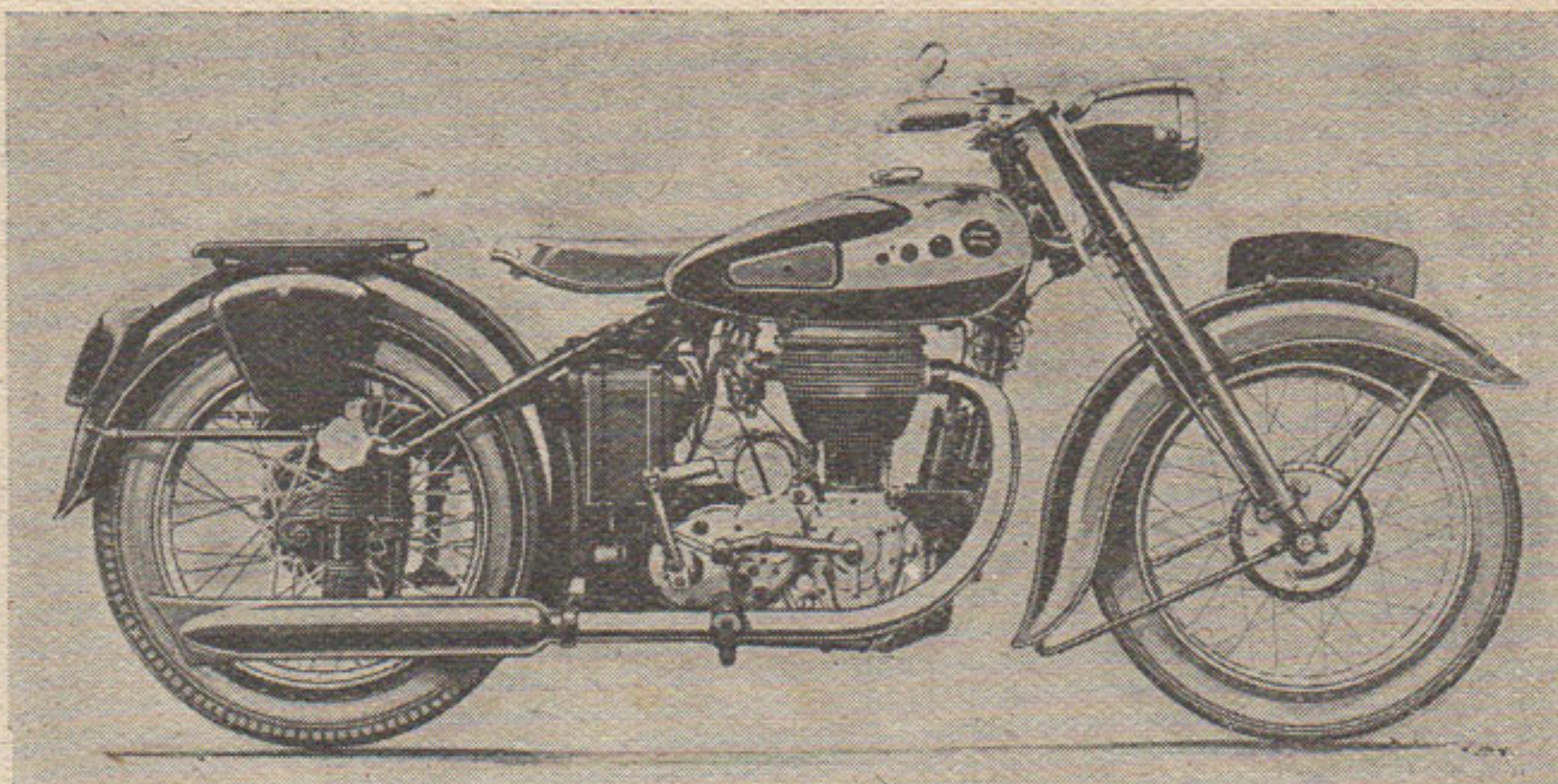
Et voici les rouges Guzzi (dont une métallisée), avec leur allure très personnelle et leur palmarès de victoires; le bureau est orné de deux échantillons d'une suspension arrière adaptable que M. Olivari distribue en France. La curieuse 65 cmc. avec son cadre articulé et son moteur incliné ferait, si le moteur était ramené à 50 cmc., un bien confortable cyclo-moteur; mais comme elle ne peut actuellement être introduite en France, faisons comme le renard avec les raisins...

Même tentation inutile avec la 125 cmc. B.S.A., remarquée sur le stand Movéa où figurent les autres modèles de la marque aux trois fusils et l'imposante Sunbeam.

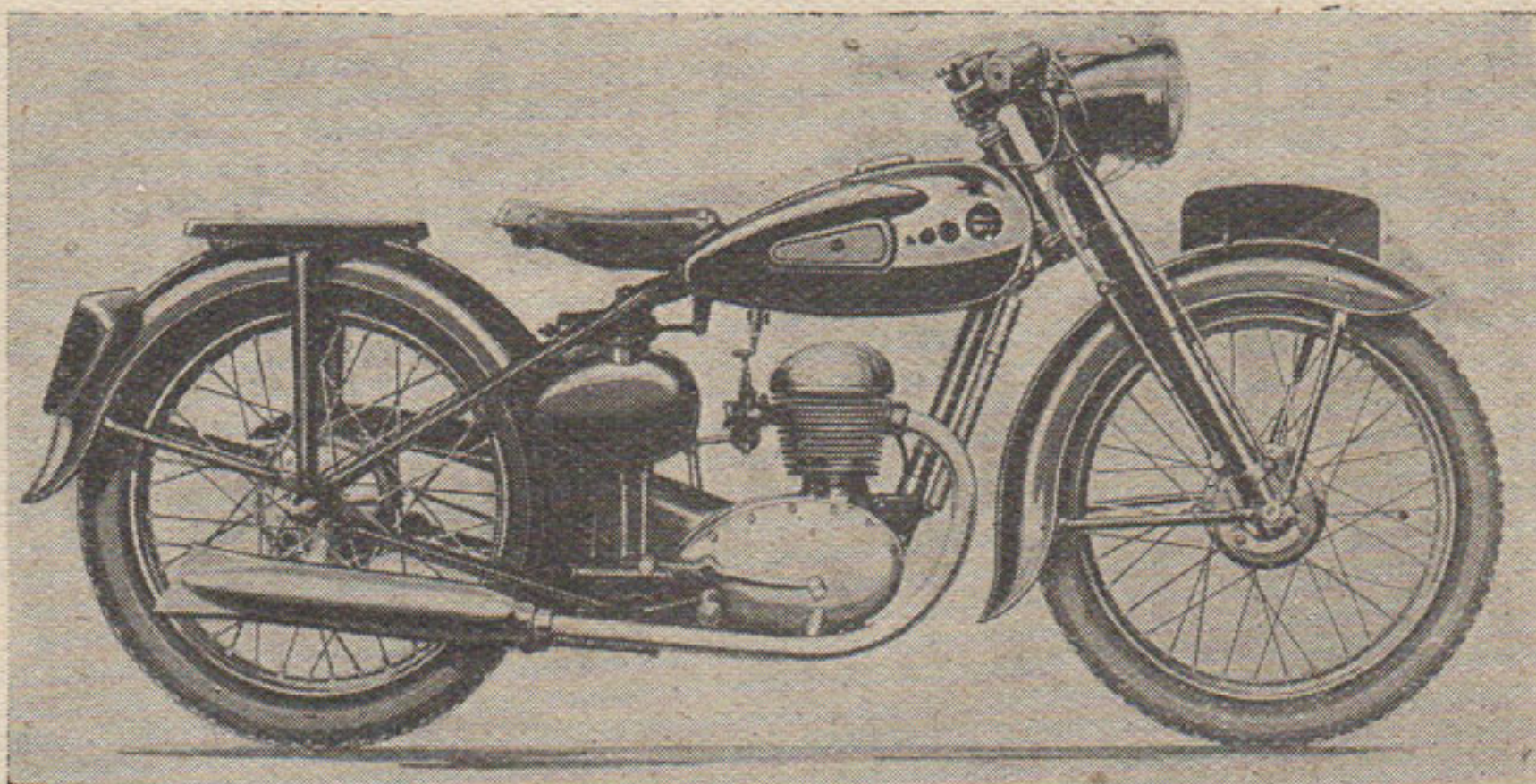
Les New-Map se signalent par leur suspension arrière, par cadre articulé. Un dispositif élastique avec levier de réglage pour compenser les différences de poids transporté, fort ingénieux, vient discrètement car il est peu visible assurer en toutes circonstances la meilleure utilisation.

La 150 à moteur A.M.C. ainsi équipée est bien équilibrée.

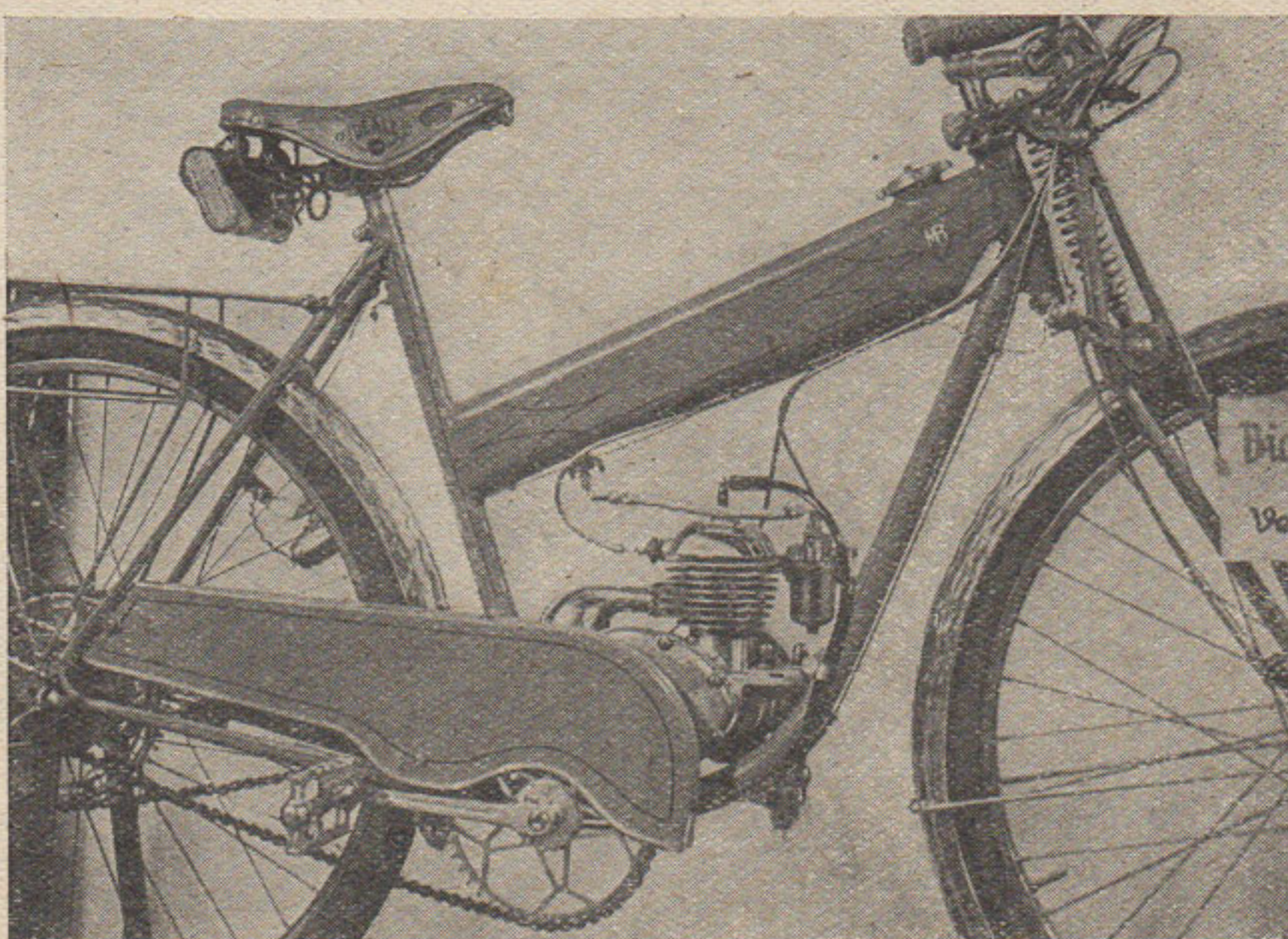
Parmi les Douglas exposées sur le même stand, le type sport avec ses tubes d'échappement relevés est très racé.



La 500 cmc Magnat-Debon : fourche télescopique, suspension arrière réglable, selle suspendue.



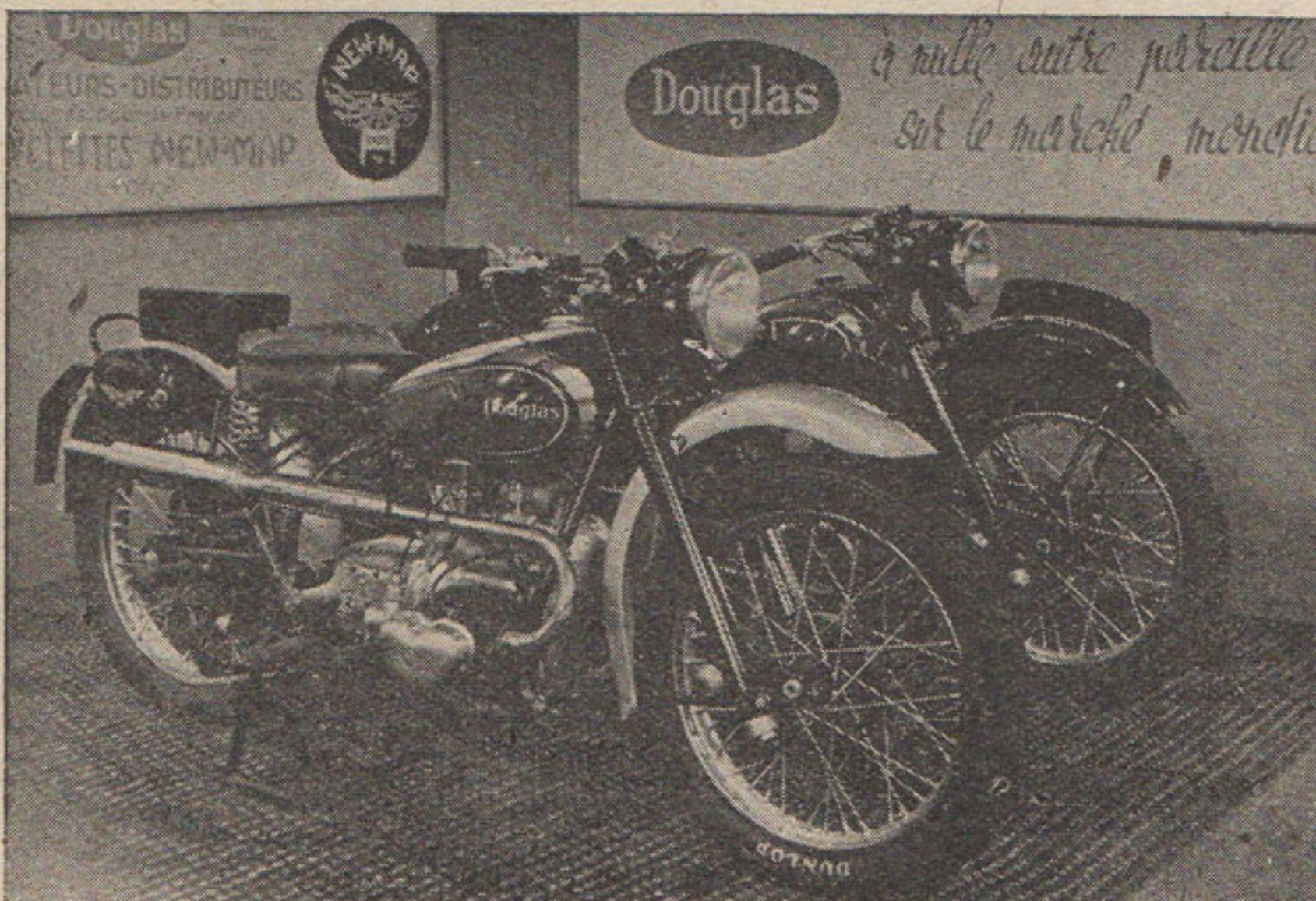
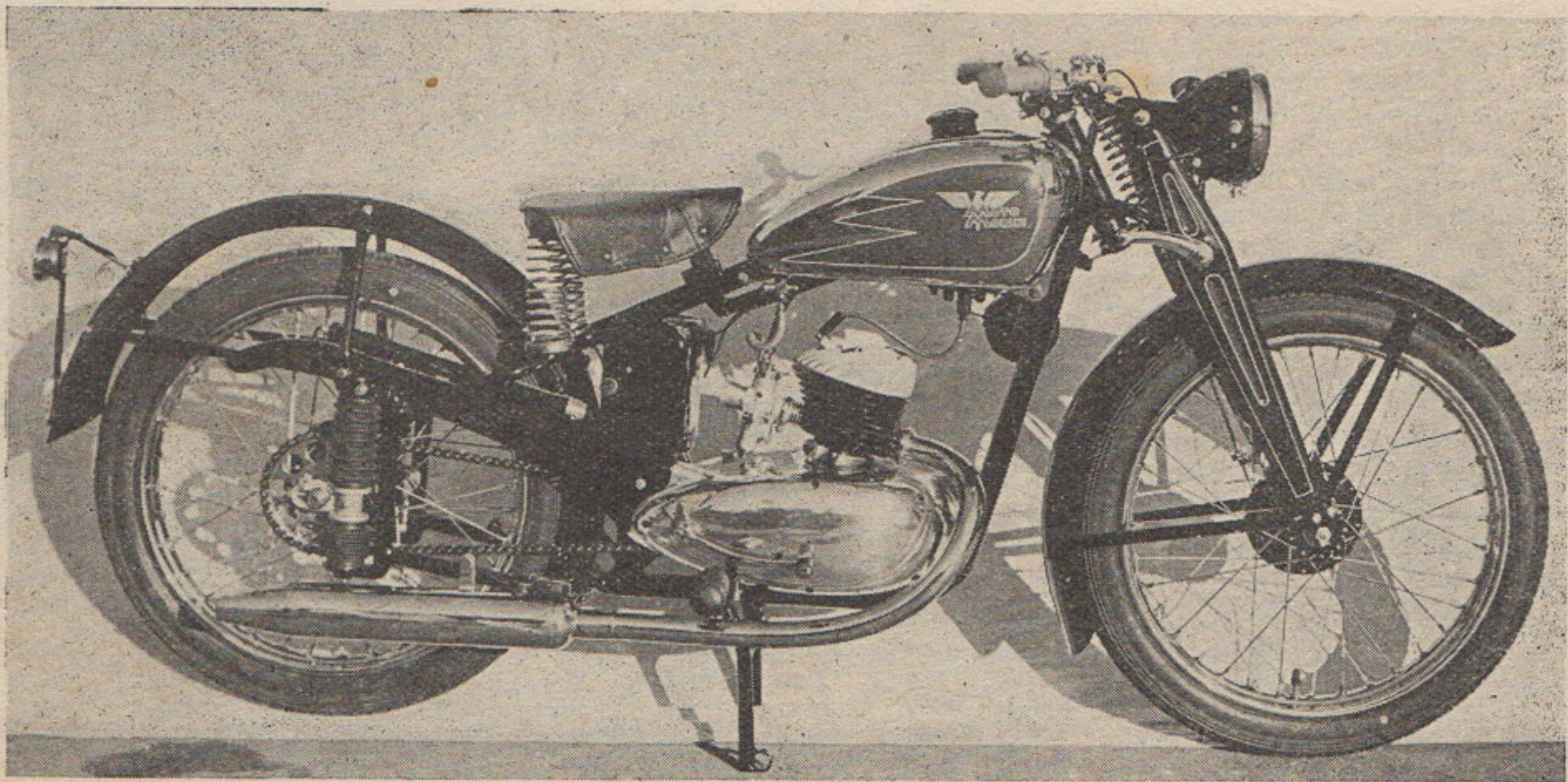
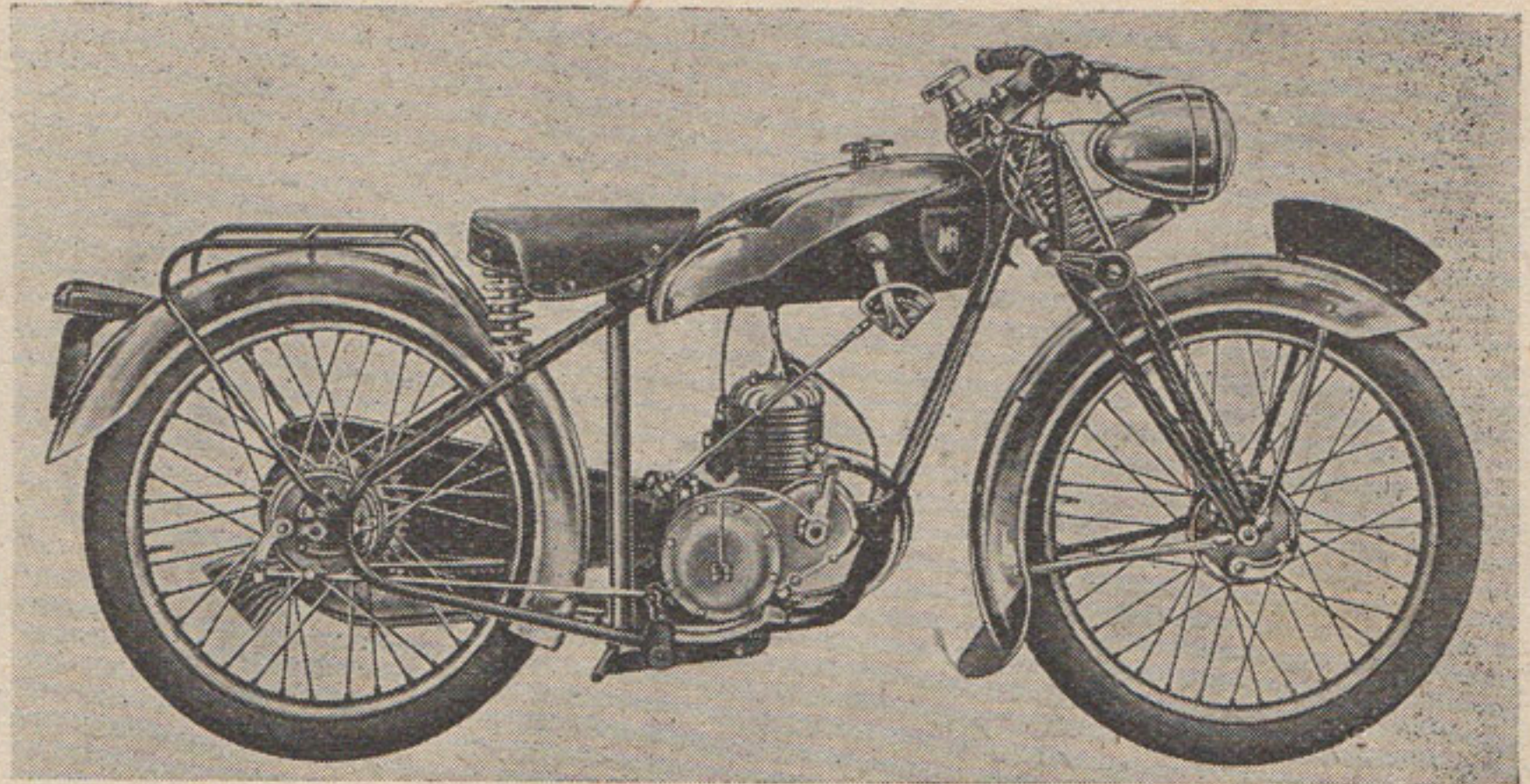
Ce vélomoteur 125 à culbuteurs, de même marque, est à fourche télescopique.



Sur le cyclo-moteur M. R., le Vap 4 à débrayage est fixé sur un cadre en berceau. Le hauban supérieur forme réservoir, fourche à parallélogramme.

Puis voici la série des Peugeot, toujours fidèles au moteur 2 temps et à la fourche parallélogramme. Après ce que nous avons appris, sur les 125 et 150, 4 vitesses, cette exposition est une consécration de modèles éprouvés et donnant une satisfaction générale. Comme particularité on remarque sur quelques-uns de ses moteurs le nouveau carburateur Zénith à gicleur vertical, dont le rendement et l'accessibilité sont, paraît-il, de premier ordre.

Pierre Psalty nous exhibe toute une gamme de Royal-Enfield: comme s'il n'y avait qu'à sortir le porte-monnaie



En haut : le vélomoteur M. R. à bloc Aubier-Dunne sobre et robuste.

Au centre : la Morini Sport est une 125 cmc. à suspension arrière.

Ci-dessous : les deux Douglas, dont le modèle Sport au premier plan.

pour choisir et emporter, mais seul le plaisir des yeux est admis et il y a de quoi regarder... Dommage, car cette marque, une des plus abordables du marché étranger, est fort appréciée en France.

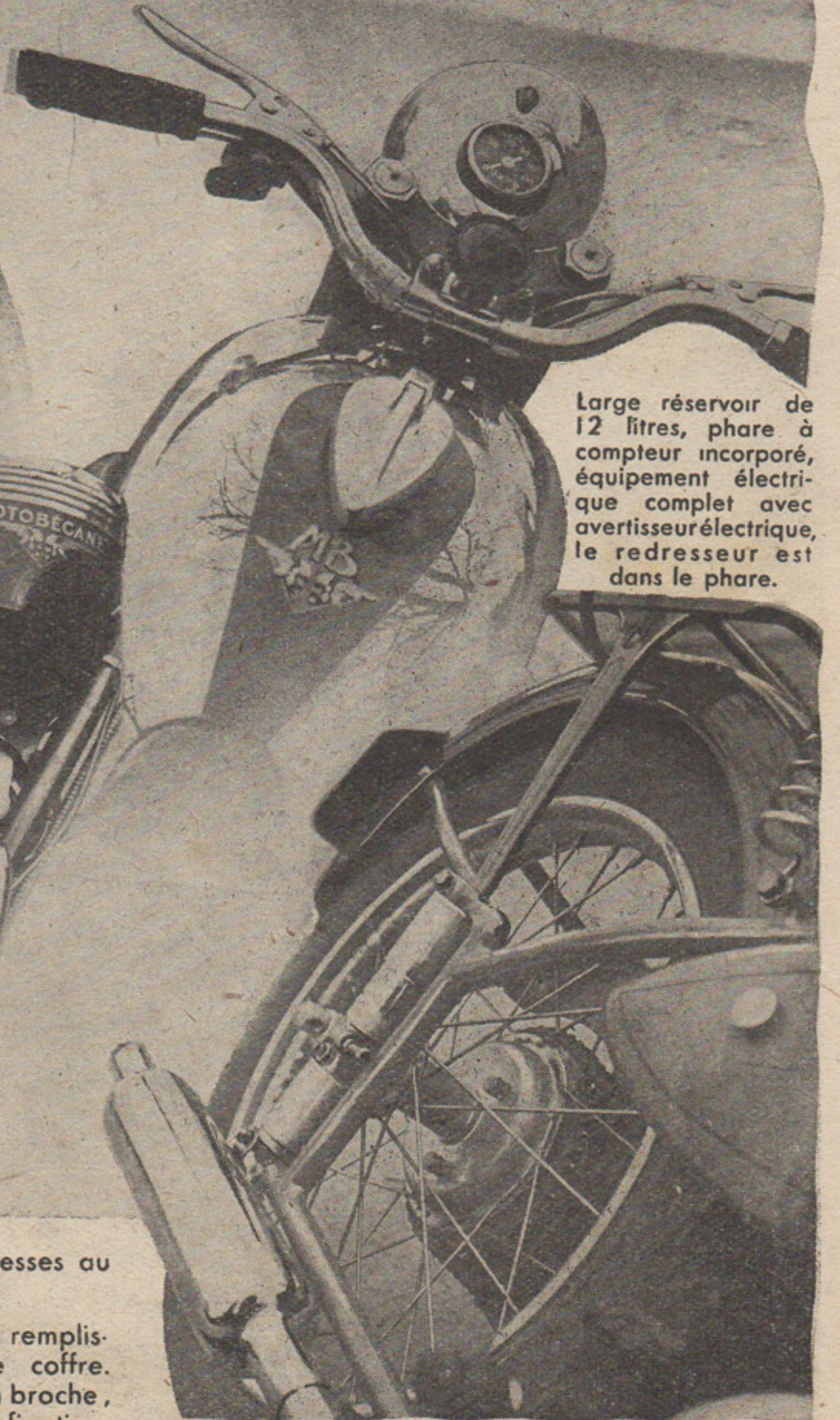
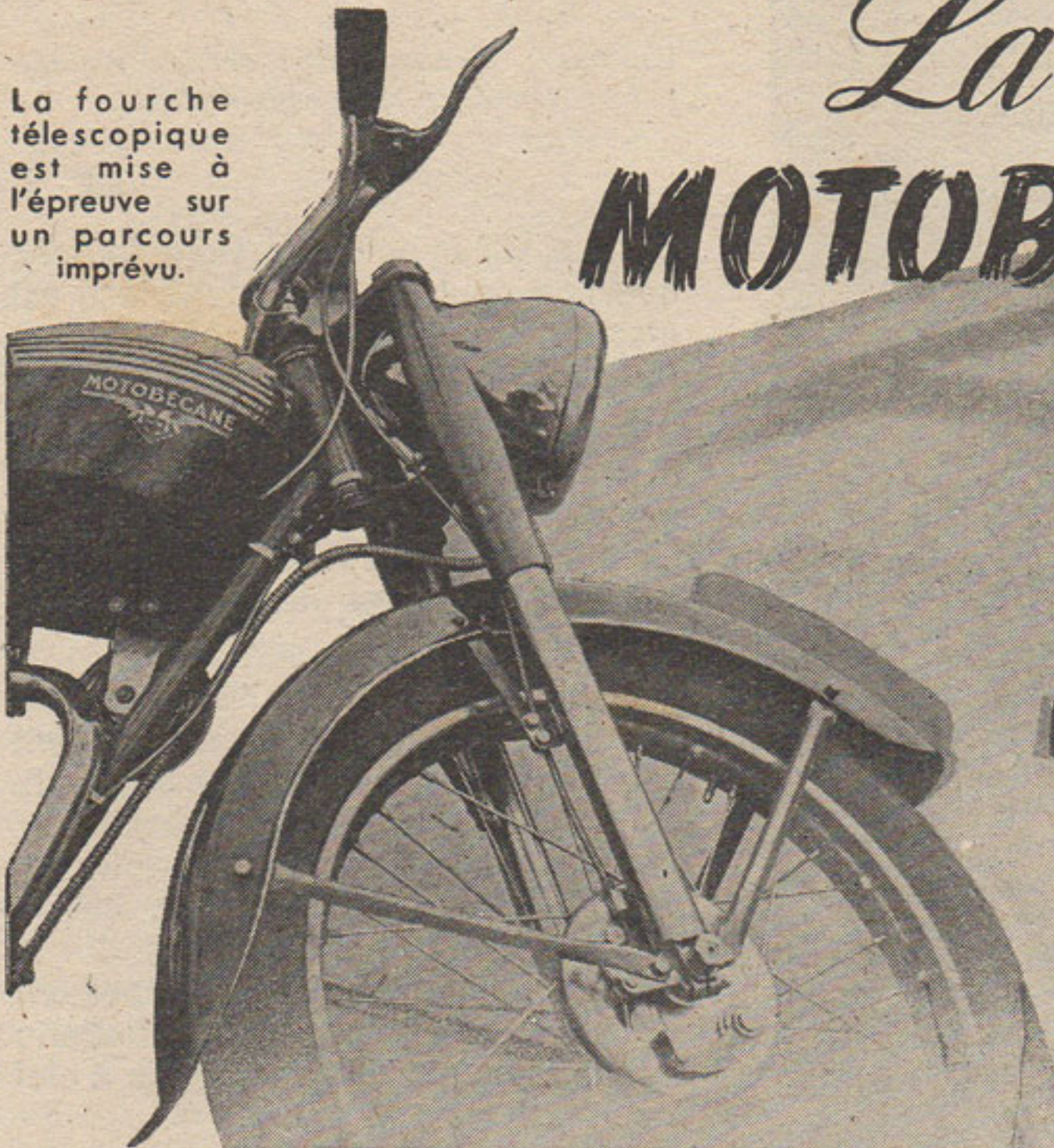
La 150 Radior à moteur A.M.C. qui a fait en haute montagne la démonstration relatée dans le numéro d'octobre possède une fourche télescopique entièrement hydraulique ou, plutôt,

BREF ESSAI D'UN PROTOTYPE

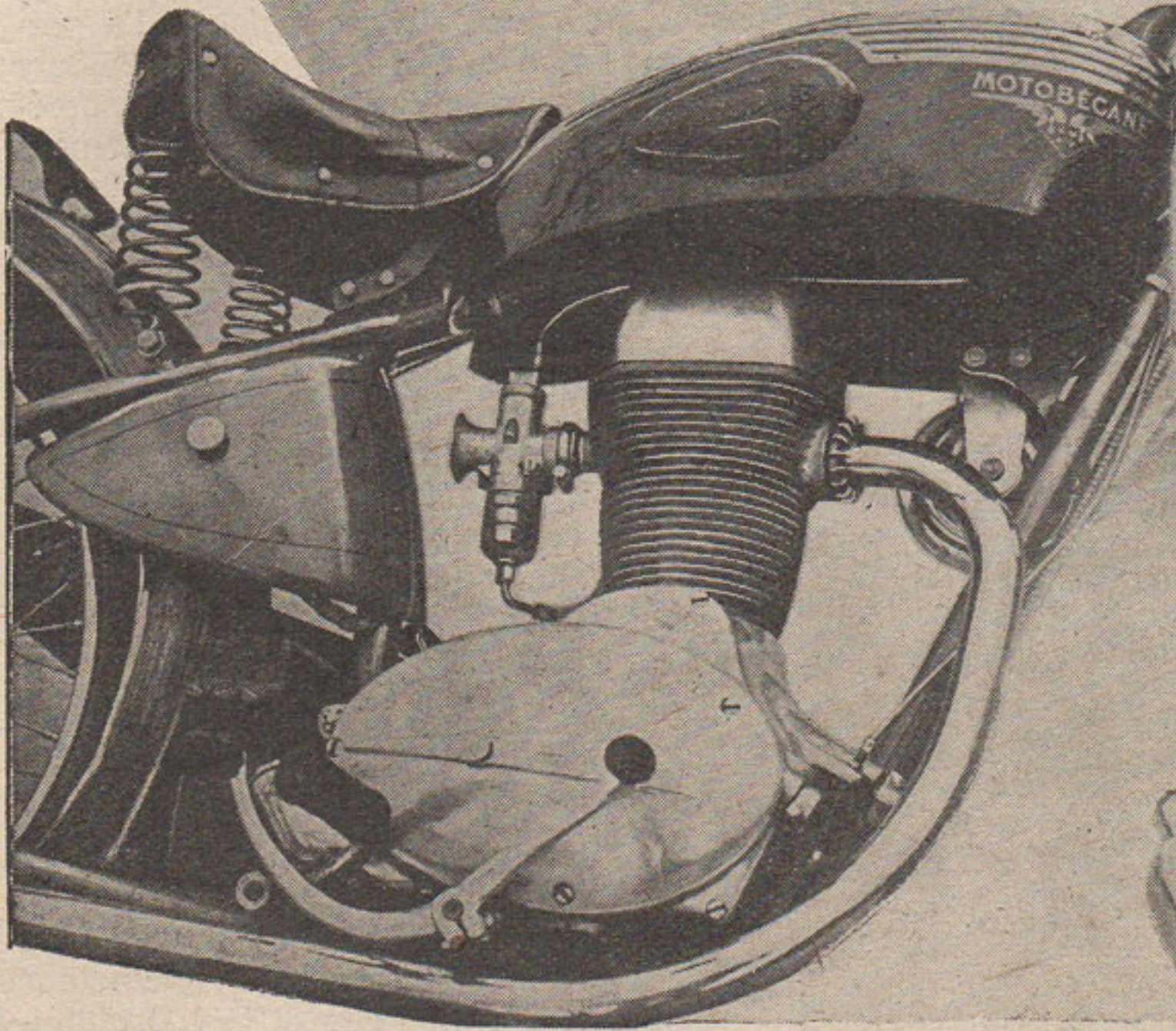
La 175^{cm³}

MOTOBÉCANE

La fourche
télescopique
est mise à
l'épreuve sur
un parcours
imprévu.

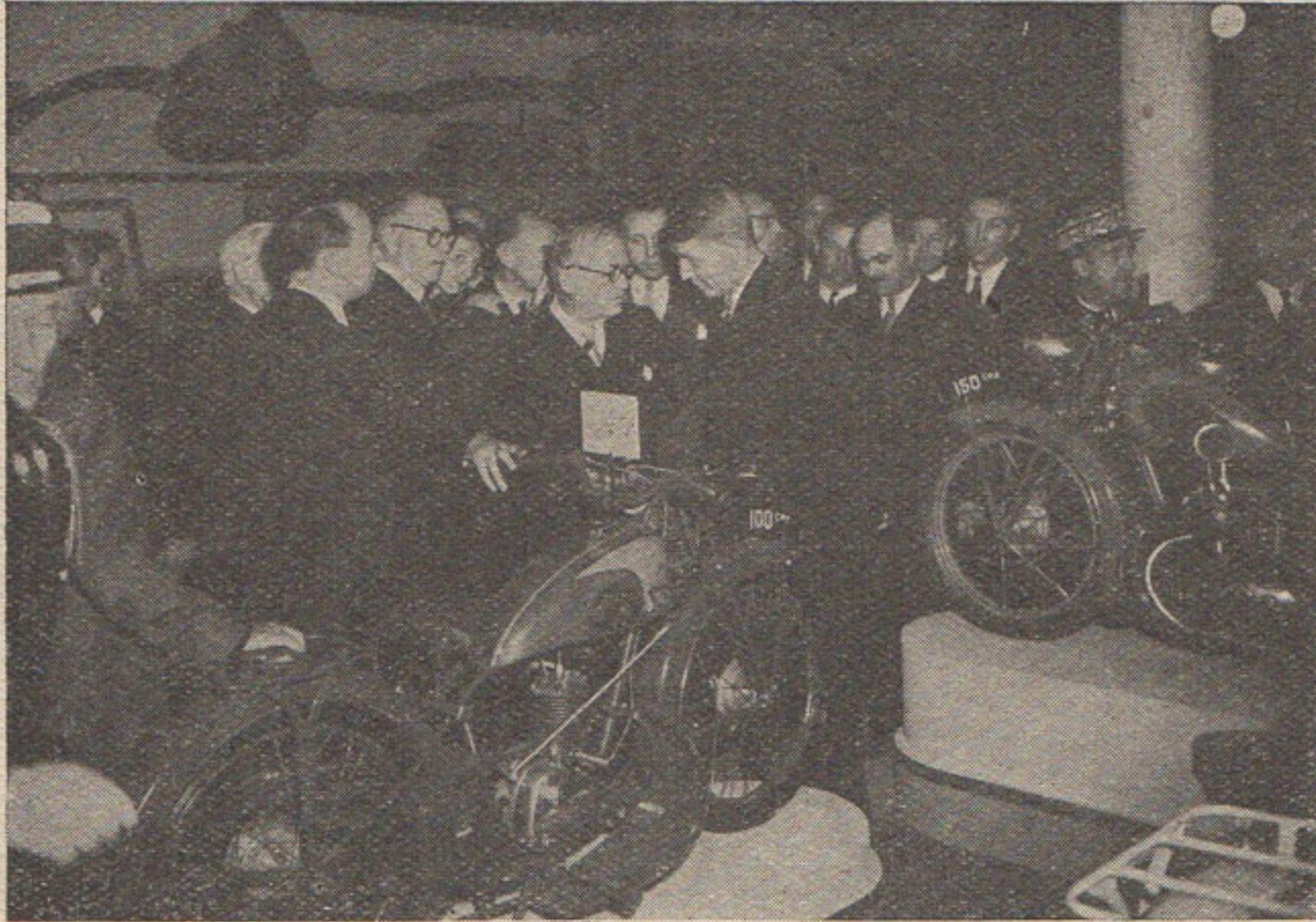


Large réservoir de
12 litres, phare à
compteur incorporé,
équipement électri-
que complet avec
avertisseur électrique,
le redresseur est
dans le phare.



Le bloc-moteur 175 cc., séduisant de lignes, est un 4 vitesses au pied et grâce auquel le 100 à l'heure est permis

Notons le klaxon sous le réservoir, la batterie Fulmen à remplissage par bouchons latéraux surmontée d'un vaste coffre. A droite, la suspension arrière s'accompagne d'un moyeu à broche, on aperçoit sur le tambour deux de ses trois écrous de fixation



Le Président de la République sur le stand Peugeot.

Au centre : la 150 Radior à moteur A. M. C. et fourche télescopique.

En bas : la suspension arrière réglable New-Map et sa selle réglable.

oléique, si l'on peut dire. Cette fourche que l'on peut éprouver sur place est étonnante par son étanchéité rigoureuse.

Chez Ravat-Wonder un bloc 125 cmc. 3 vitesses et sélecteur distingue les modèles 48 de ceux de 47. Une selle fixée en un point, avec ressorts longitudinaux réglables, doit procurer un grand confort.

On a beau dire que l'habit ne fait pas le moine, le simple changement de couleur de l'émail donne une toute autre allure aux grosses bicylindres René Gillet et les modernise : incontestablement, ce gris taupé, chaud de ton et de goût, est excellent. Sur la 125 cmc. un dispositif d'équipement électrique avec redresseur et batterie se complète par un interrupteur à clef incorporé dans le phare.

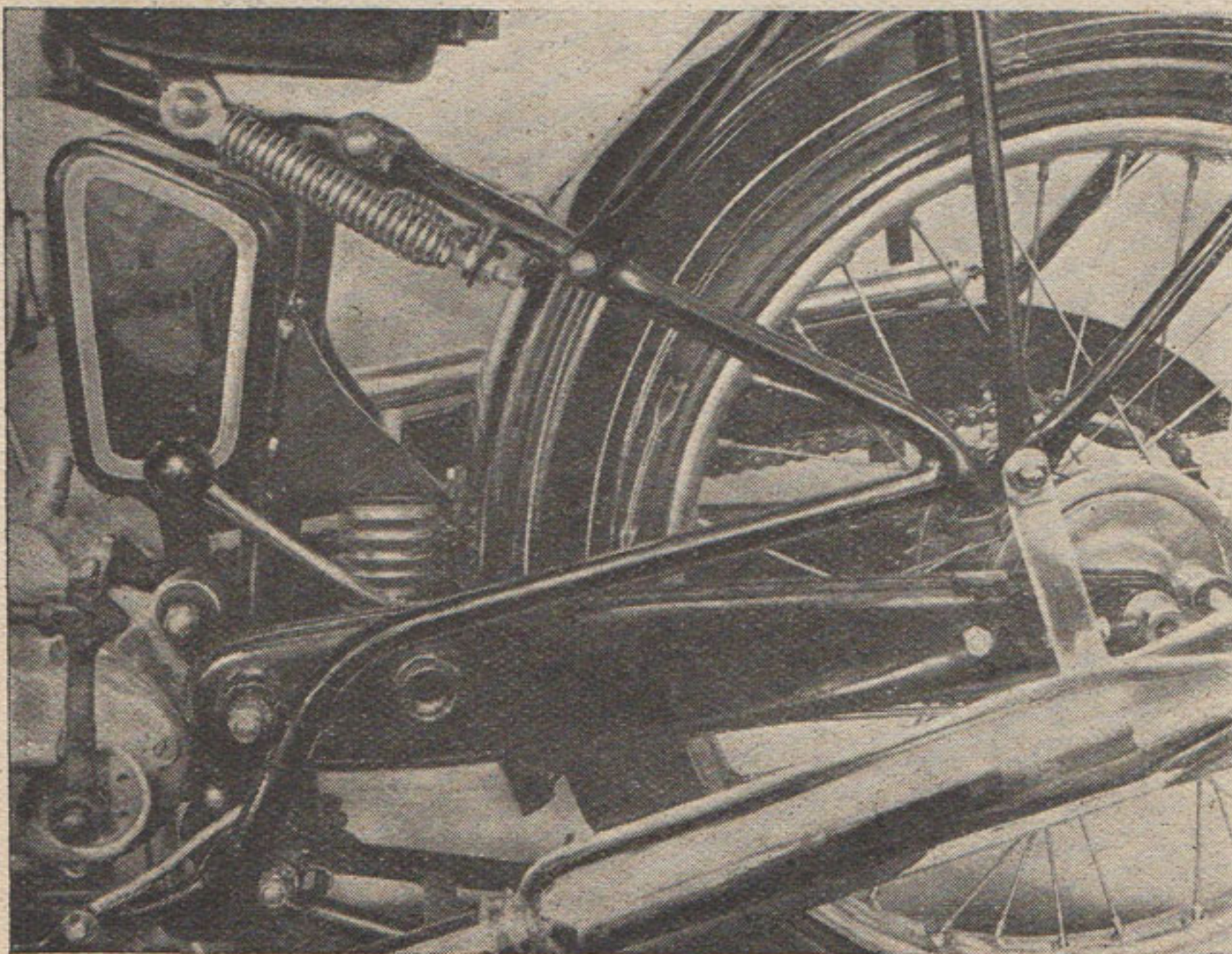
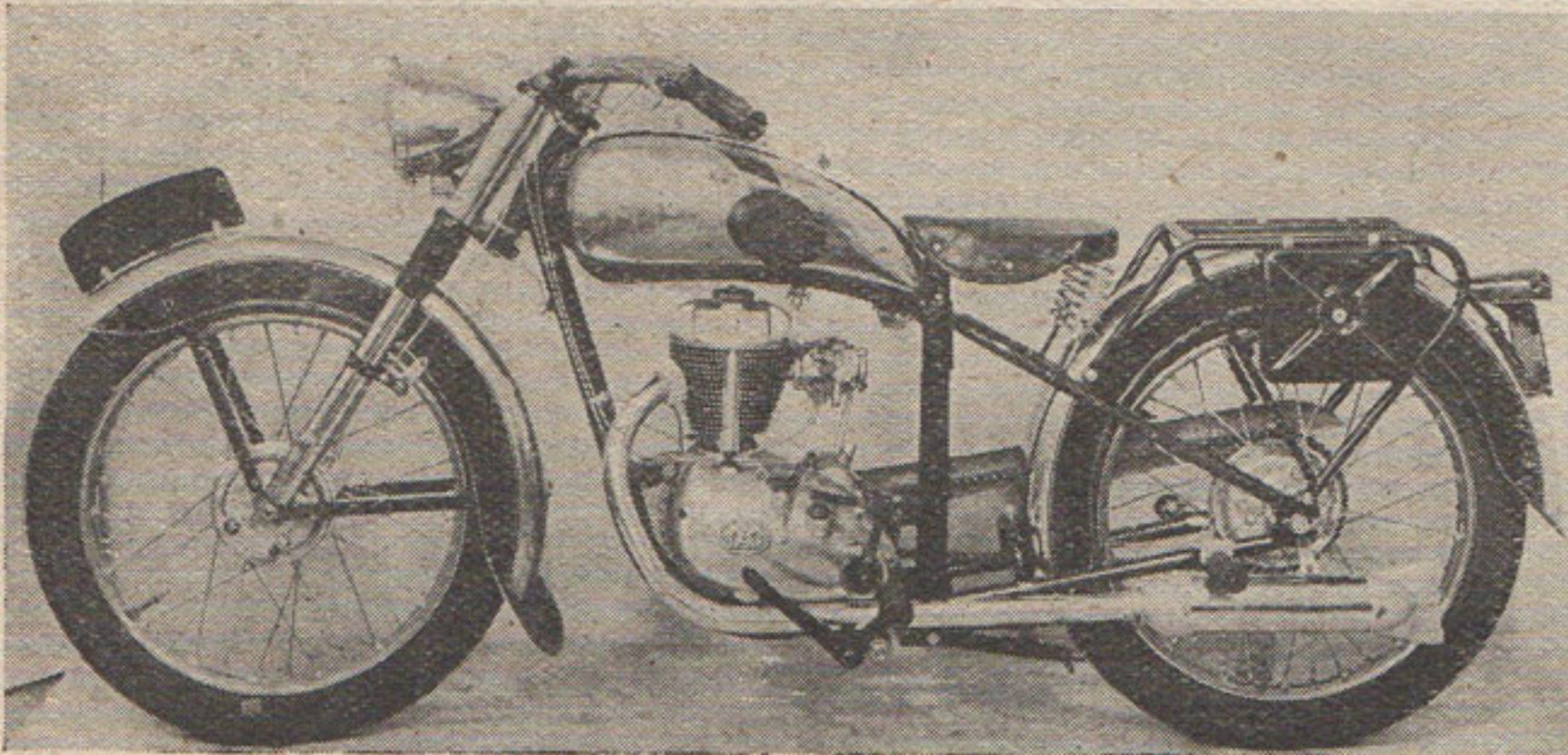
Toutes les Saroléa ont maintenant une suspension arrière et une large selle à suspension réglable. La présentation de cette marque est toujours parfaite; elles donnent une impression de puissance qui ne se dément pas sur la route.

Sublime s'est contentée d'un stand modeste. Cette 350 « twin » française est toujours moderne; elle était donc en avance quand le prototype en fut réalisé. Par suite des difficultés économiques sa sortie en série a été retardée; il y aurait eu de quoi décourager des constructeurs moins obstinés. Souhaitons que l'usine de la Côte-d'Or soit bientôt en mesure de sortir les premières machines commerciales.

Talbot, comme Mercier, expose un cyclomoteur équipé du Vimer 50 cmc., de fort belle présentation.

A part la motorette 100 cmc. 2 temps, toutes les Terrot sont désormais avec fourche télescopique : le vélomoteur 125, la 350 latérales et la 500 culbuteurs; cette dernière bénéficie en outre d'une suspension arrière télescopique aussi avec réglage par bouton molleté.

La 500 avec son magnifique bloc est particulièrement réussie; ce sera dans les grosses cylindrées une machine



très appréciée pour le grand tourisme avec ses 20 CV. de puissance effective.

Avec Triumph nous terminons notre visite aux motos. La vedette de ce stand est incontestablement la machine de course avec son bloc « twin » en alliage léger et toutes les astuces des racers pour le graissage, le filtrage, l'accès instantané à certains organes. Le moyeu élastique à l'arrière provoque également bien des questions et des discussions. Il n'est pas jusqu'aux jantes en métal léger avec leurs rebords nervurés qui ne fassent s'extasier les sportifs. C'est une mécanique que l'on examine autant avec les mains qu'avec les yeux.

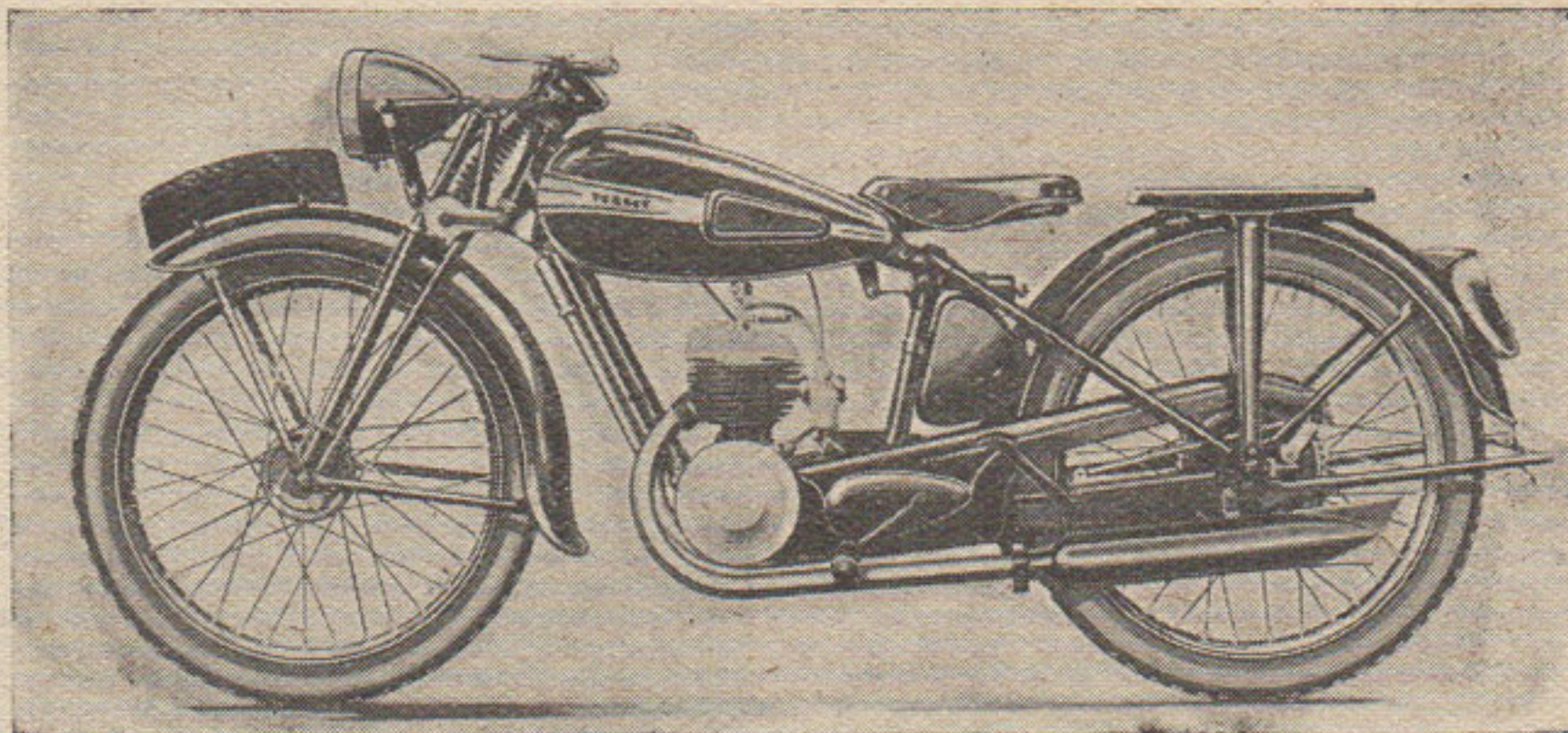
Nous avons cherché en vain, sur le stand Vélosolex, le moteur à 2 vitesses qu'un canard avait découvert. Les exposants semblaient les premiers surpris de cette information sensationnelle. Qu'y a-t-il de vrai à ce sujet ? Il ne fait pas de doute qu'on travaille chez Solex pour améliorer sans cesse, mais dans quel sens les recherches sont-elles dirigées ? les gens de la maison ne sont pas bavards ; on ne peut d'ailleurs leur en vouloir d'un mutisme de règle dans les bureaux d'études. En attendant le Vélosolex que nous connaissons continue.

Et nous retrouvons le Véloto familier aux visiteurs du Salon et dont beaucoup souhaitent la prochaine sortie car il est une des solutions élégantes du cyclomoteur. On murmure à son sujet que l'ingénieur Rémondini ne serait pas étranger à la mise au point du groupe moteur, ce qui serait une excellente assurance pour le constructeur et une sérieuse garantie pour l'usager.

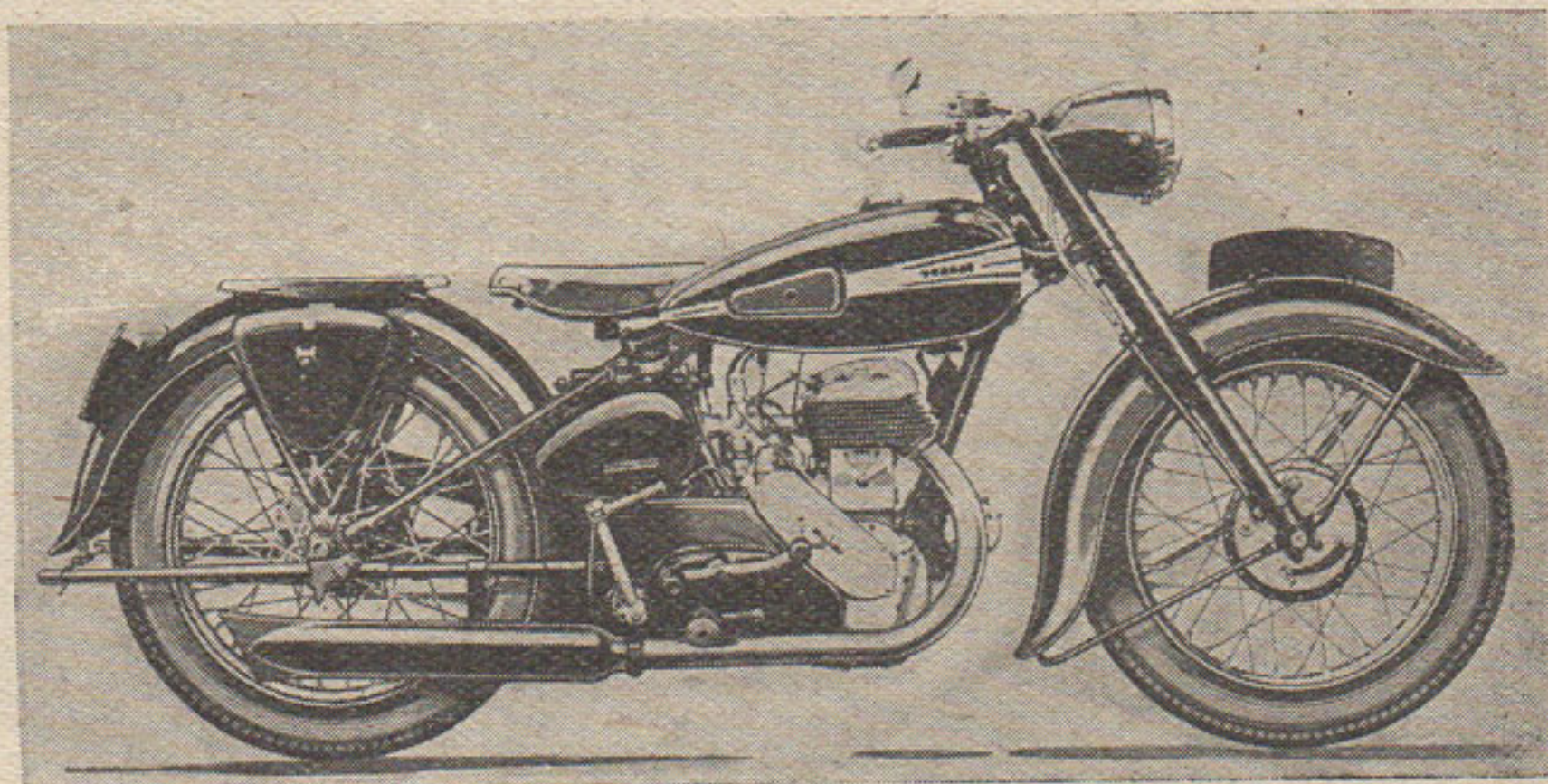
Le pare-brise deviendrait-il à la mode ? Ce n'est pas forcément du snobisme ; elle est souvent logique et découle de l'expérience ou des besoins, surtout s'il s'agit de choses aussi directes que les nôtres. Toujours est-il que certaines marques n'ont pas hésité à présenter un pare-brise sur l'un de leurs modèles et cela ne surprend personne. C'était en général le Para-Glax qui était adopté. C'est d'ailleurs une belle pièce bien conçue, de forme rationnelle, parfaitement présentée et qui ne dépare pas la moto.

*
* *

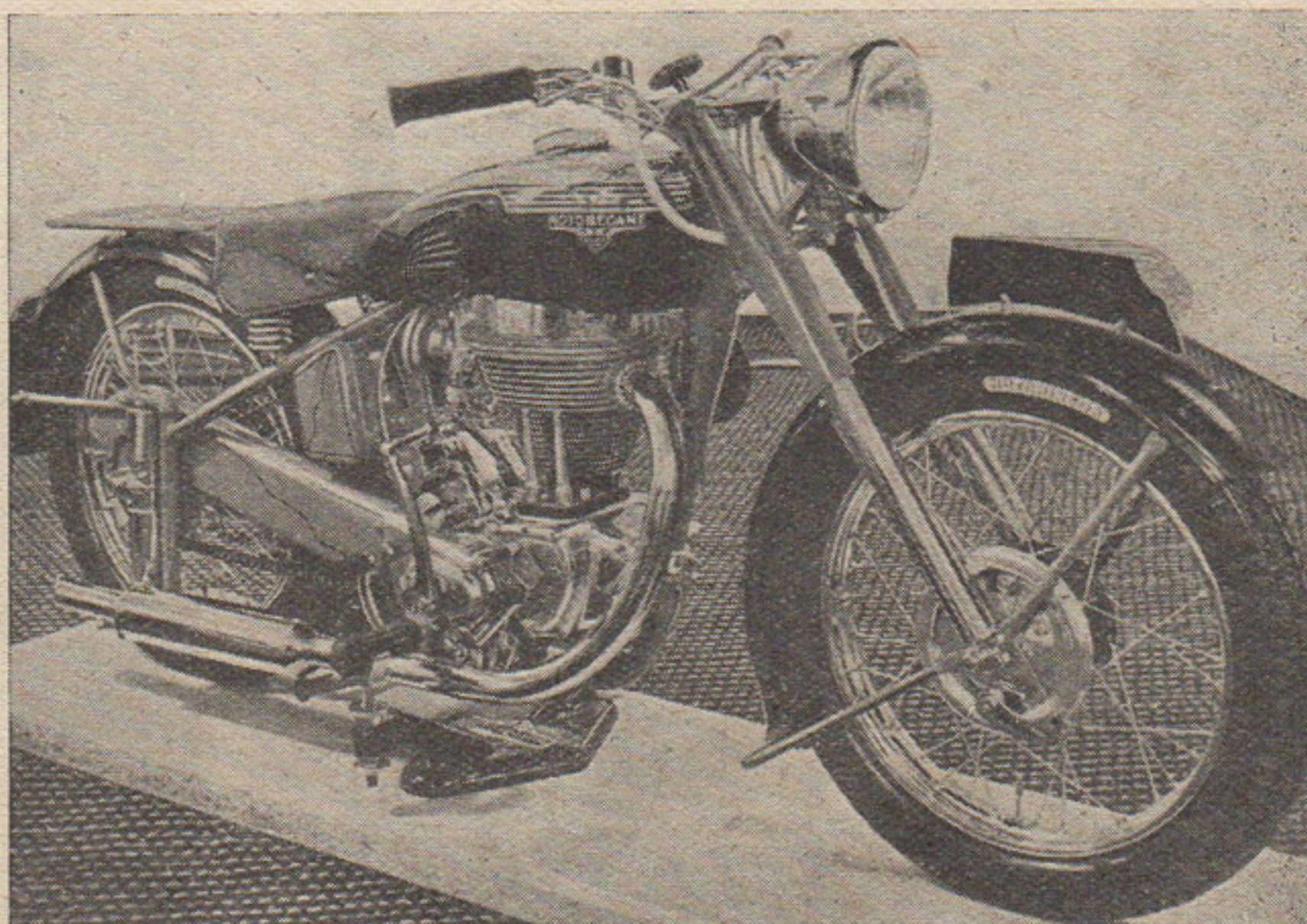
Dans les galeries nous retrouvons toute la série des moteurs auxiliaires : le VAP. 4 à commande par chaîne et débrayage n'a plus besoin d'être pré-



La motorette Terrot, 100 cmc. deux temps, bloc 3 vitesses est, au meilleur prix, un vélomoteur luxueux et endurant.



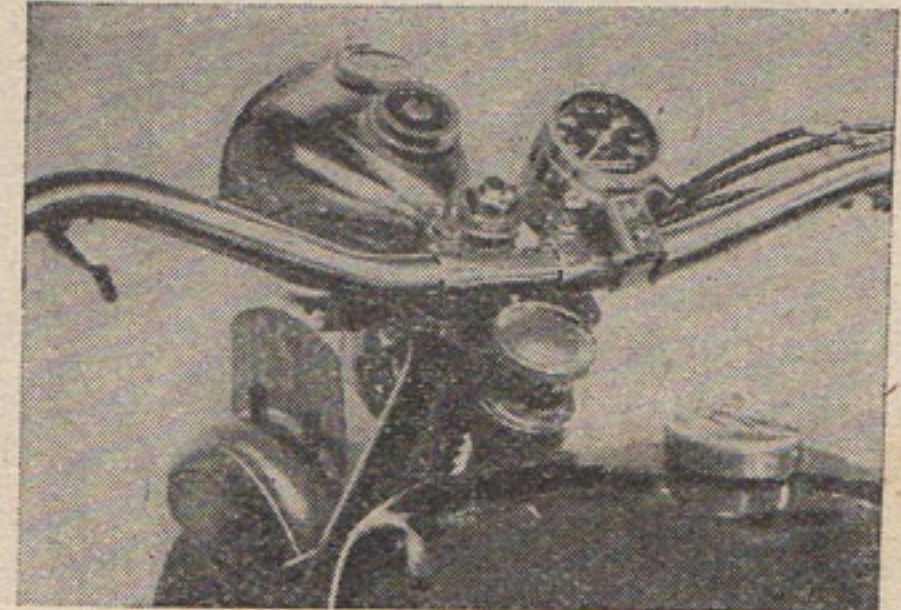
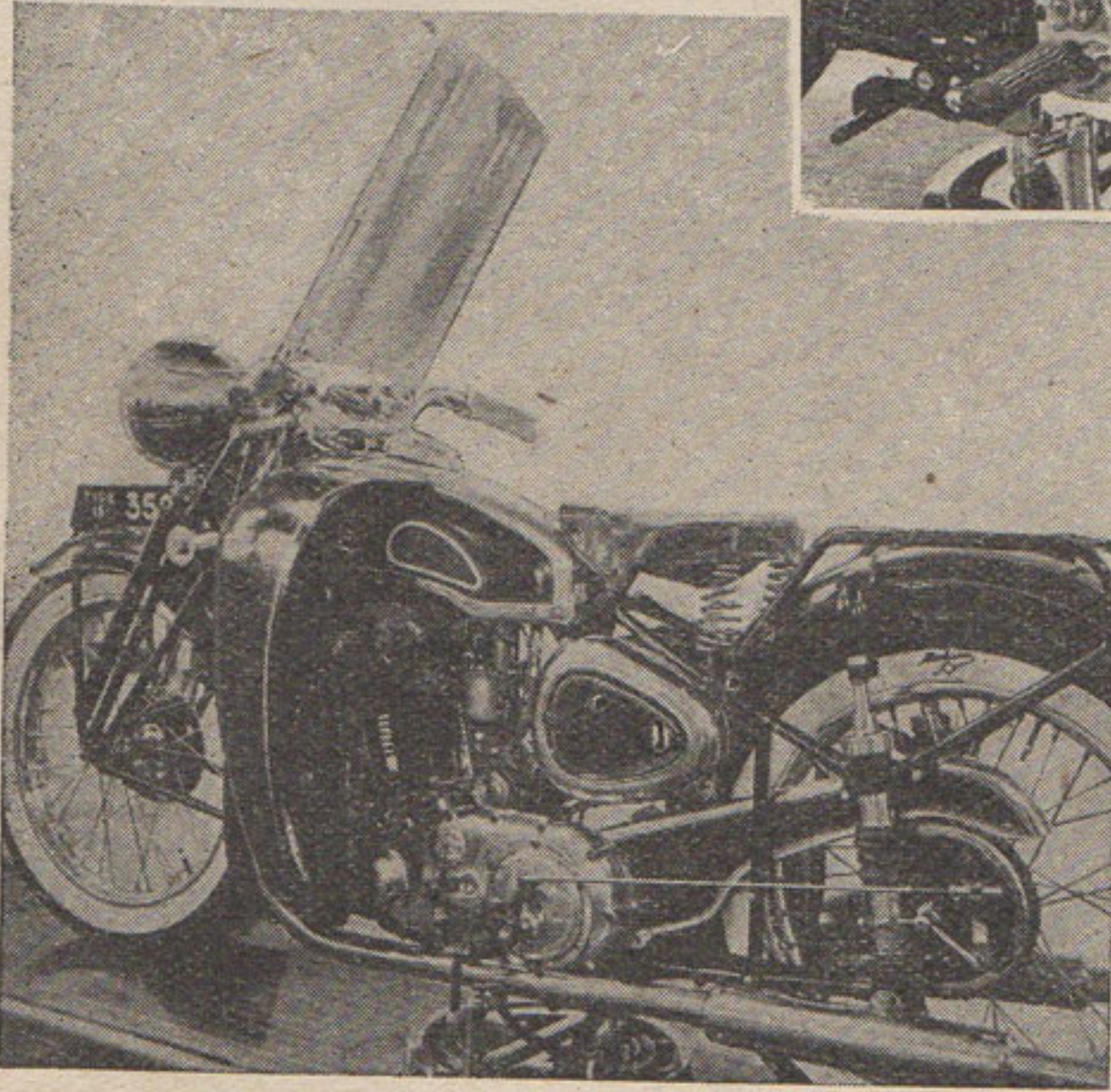
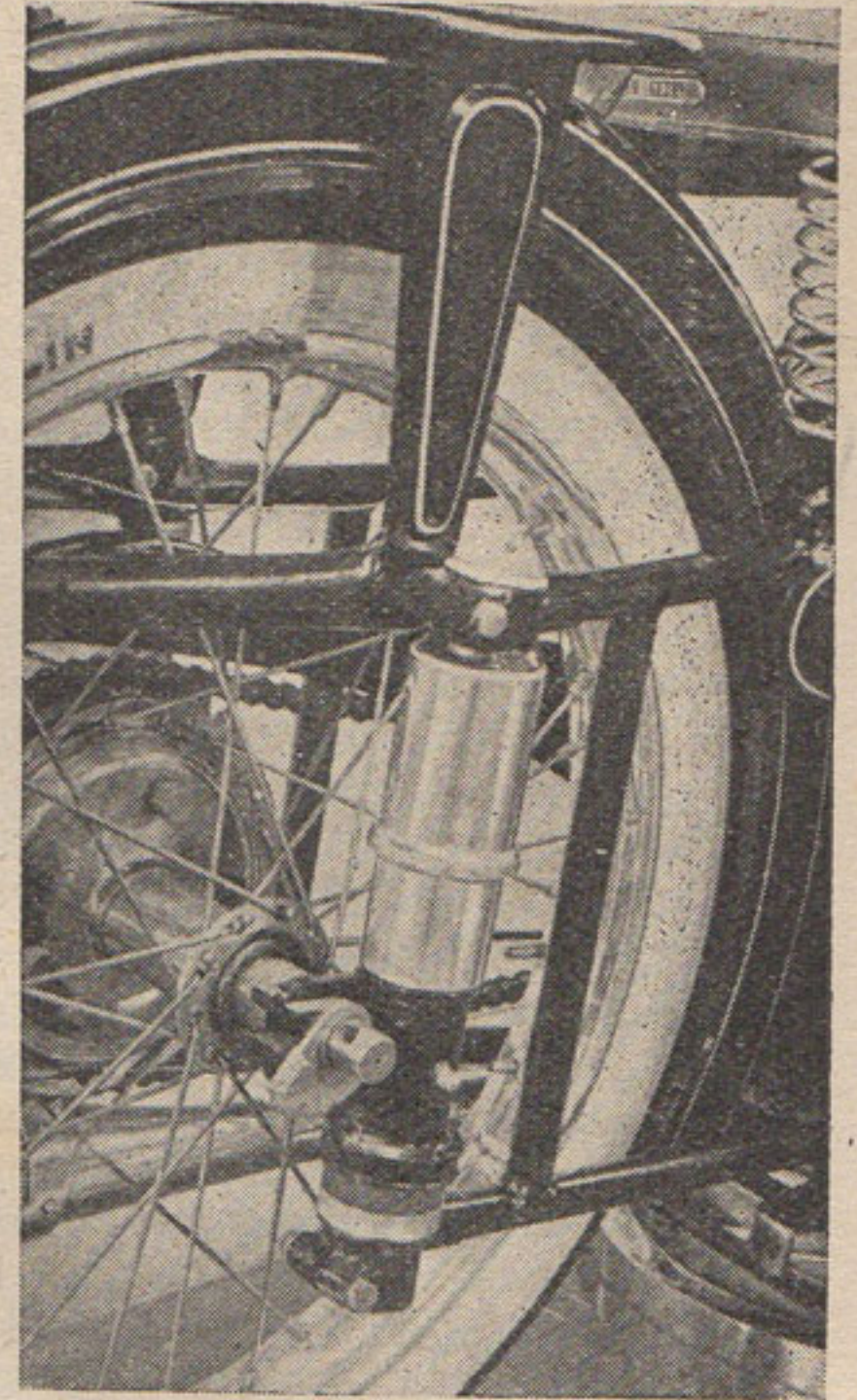
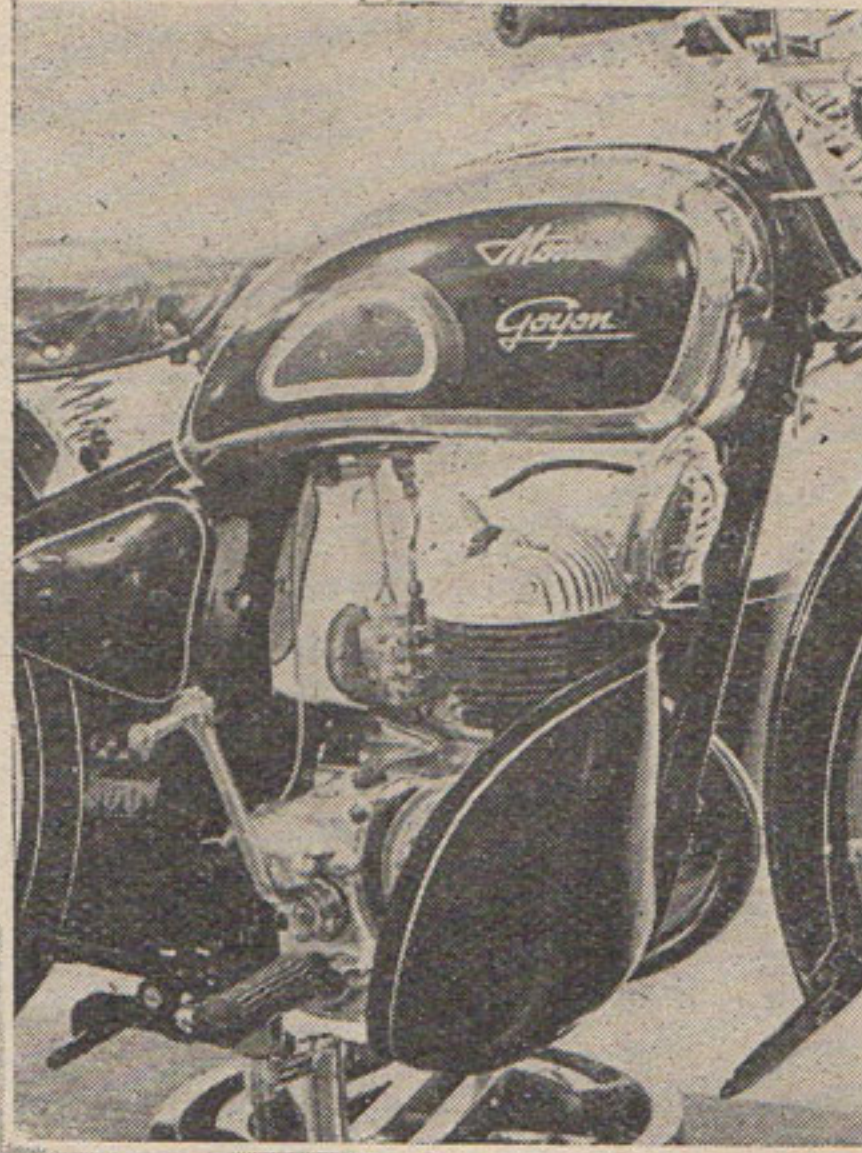
La 350 latérale Terrot s'est modernisée grâce à une fourche télescopique et une selle de grand confort.



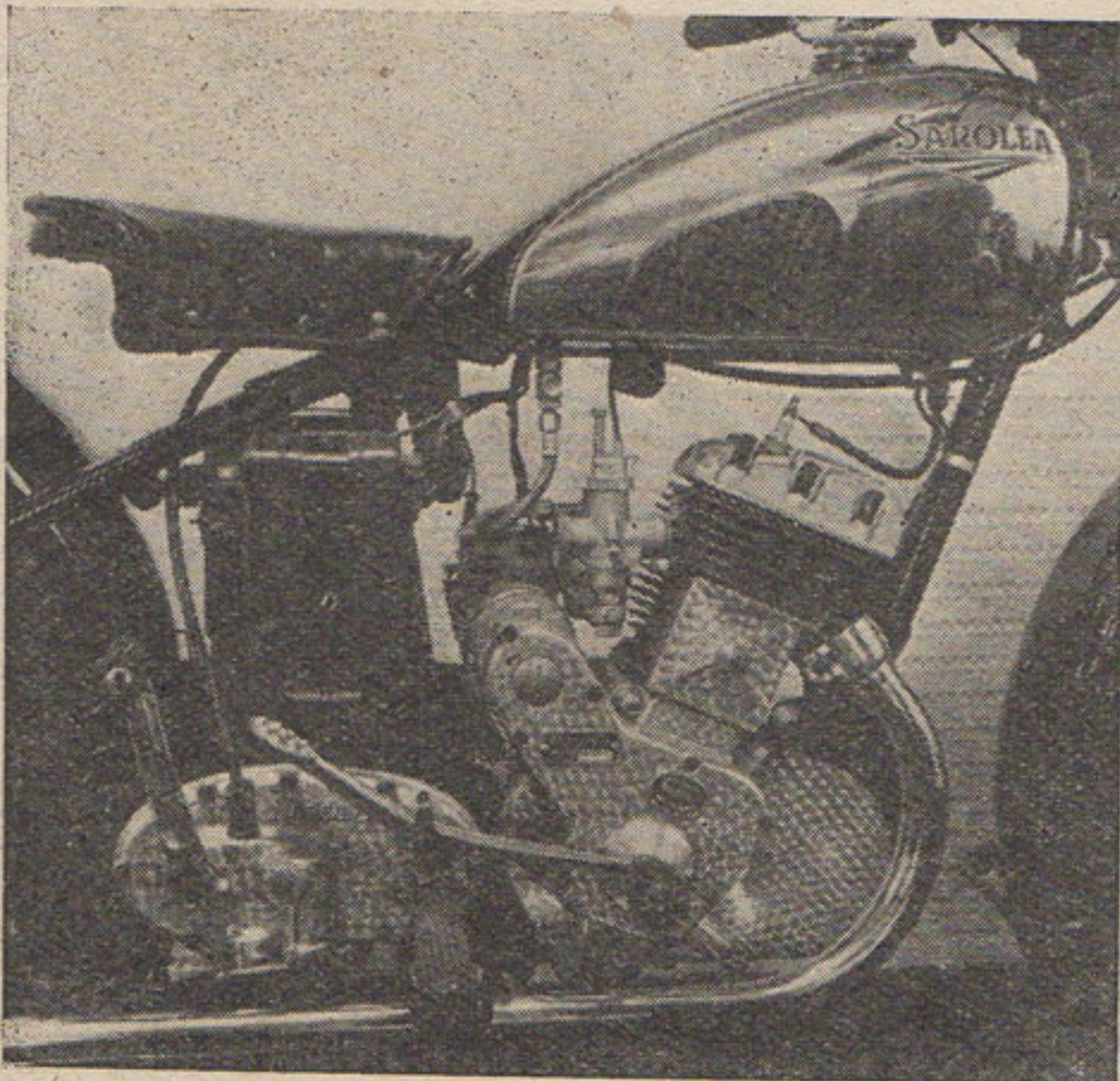
Ce moteur 350 Motobécane est plus que jamais d'actualité dans ce cadre à suspension intégrale de même conception que celui du bicylindre.

MONET ET GOYON

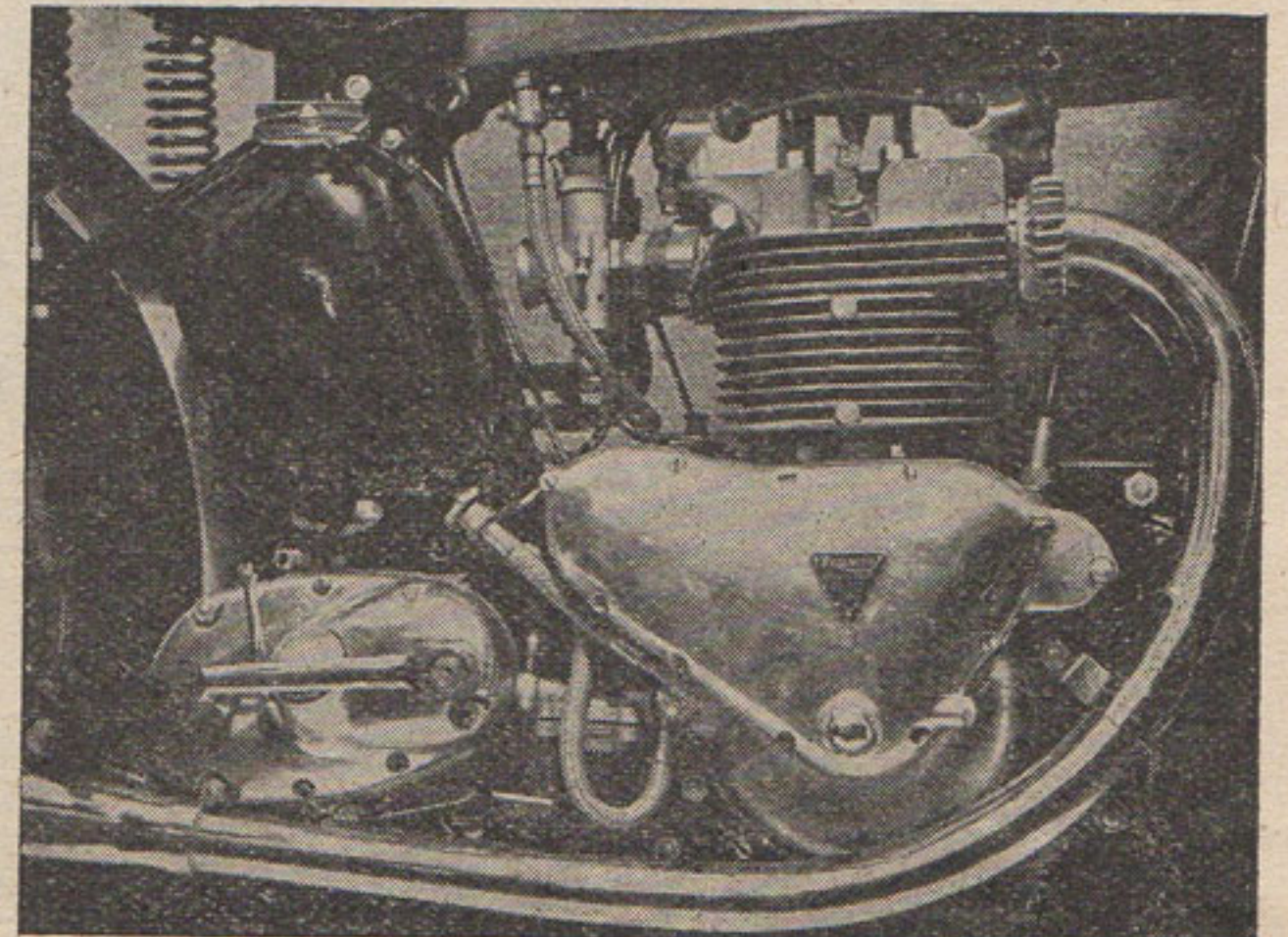
La 125 Monet-Goyon à bloc-moteur Villiers est munie de sabots de protection très bien conçus et non disgracieux. Elle possède également une suspension arrière; cependant que les 350 et 500 sont grées en tourisme avec des pare-jambes d'une efficacité certaine et d'un pare-brise.



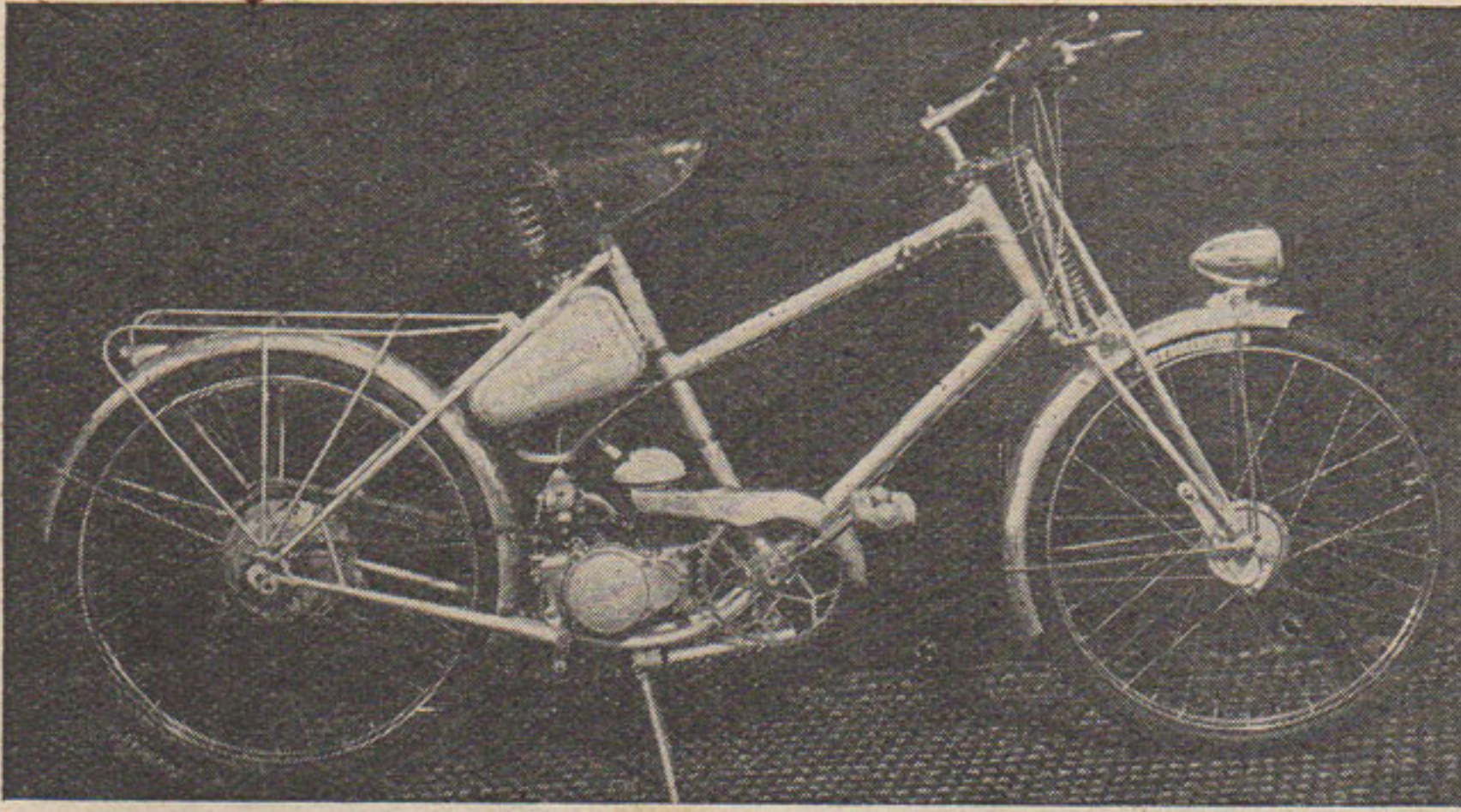
Remarqué sur le vélomoteur René Gillet une commande dans le phare de l'équipement électrique avec clef de sûreté.



Ce moteur Saroléa à soupapes latérales avec ses carters bouchonnés était de magnifique présentation.



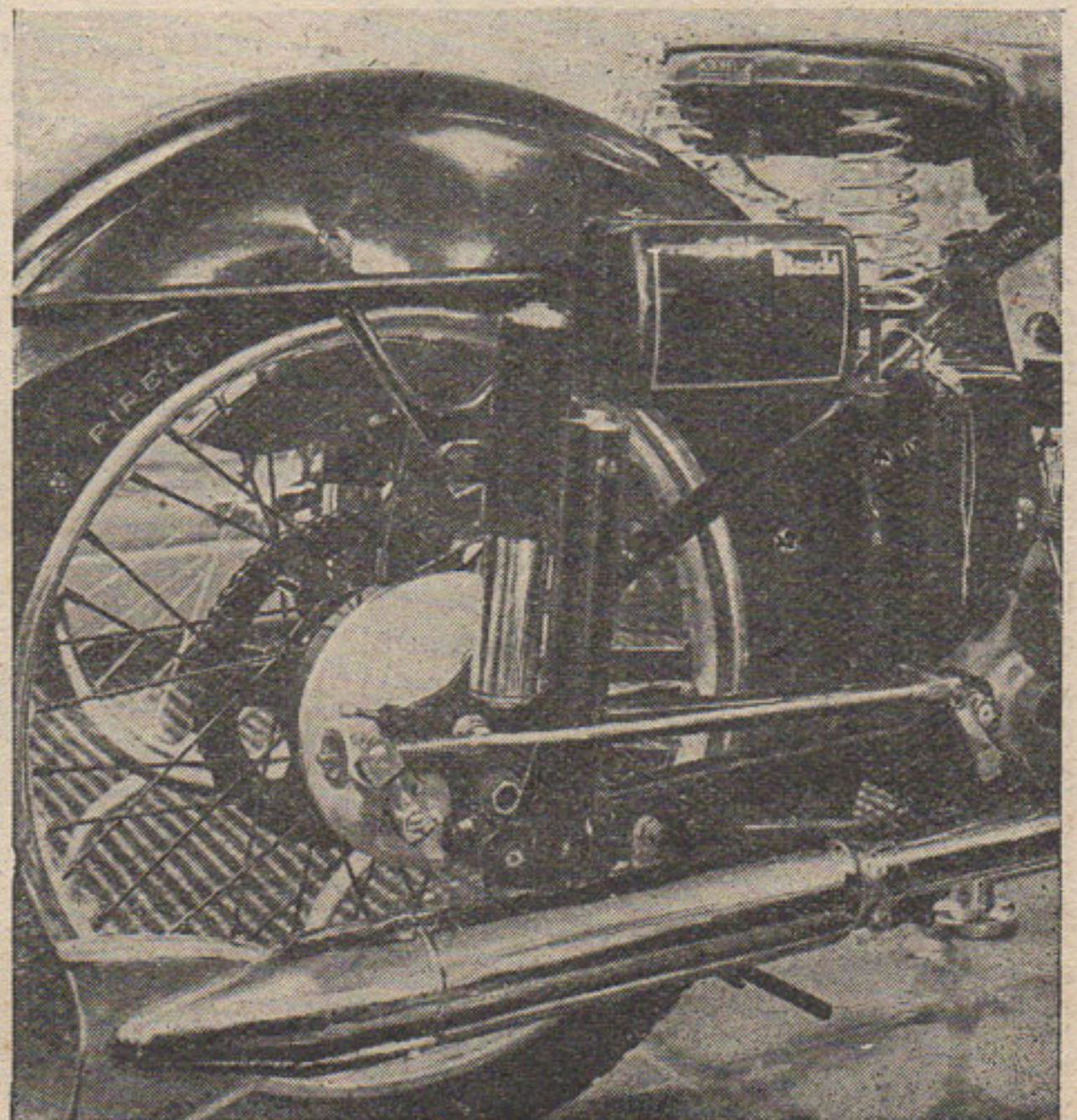
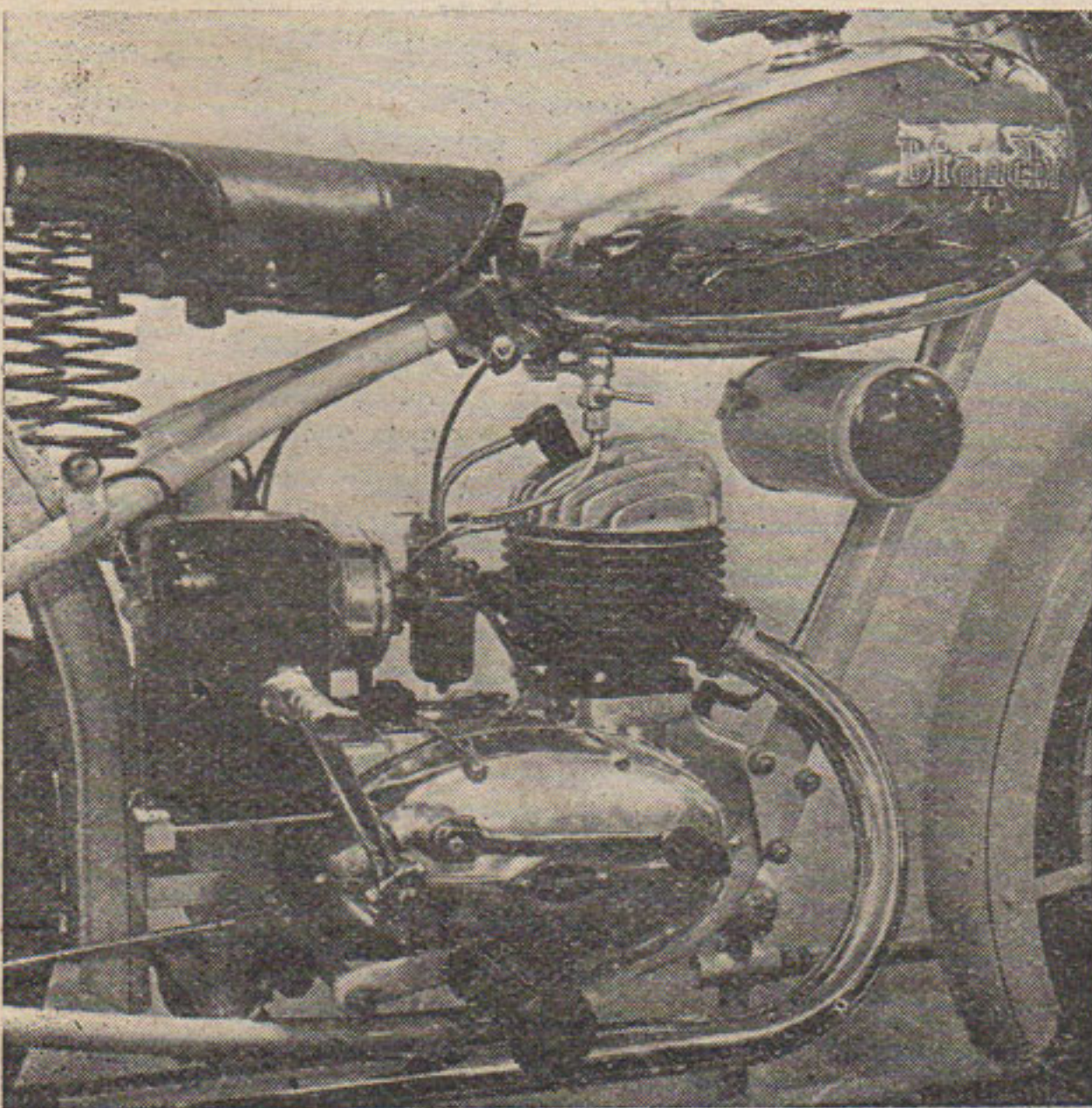
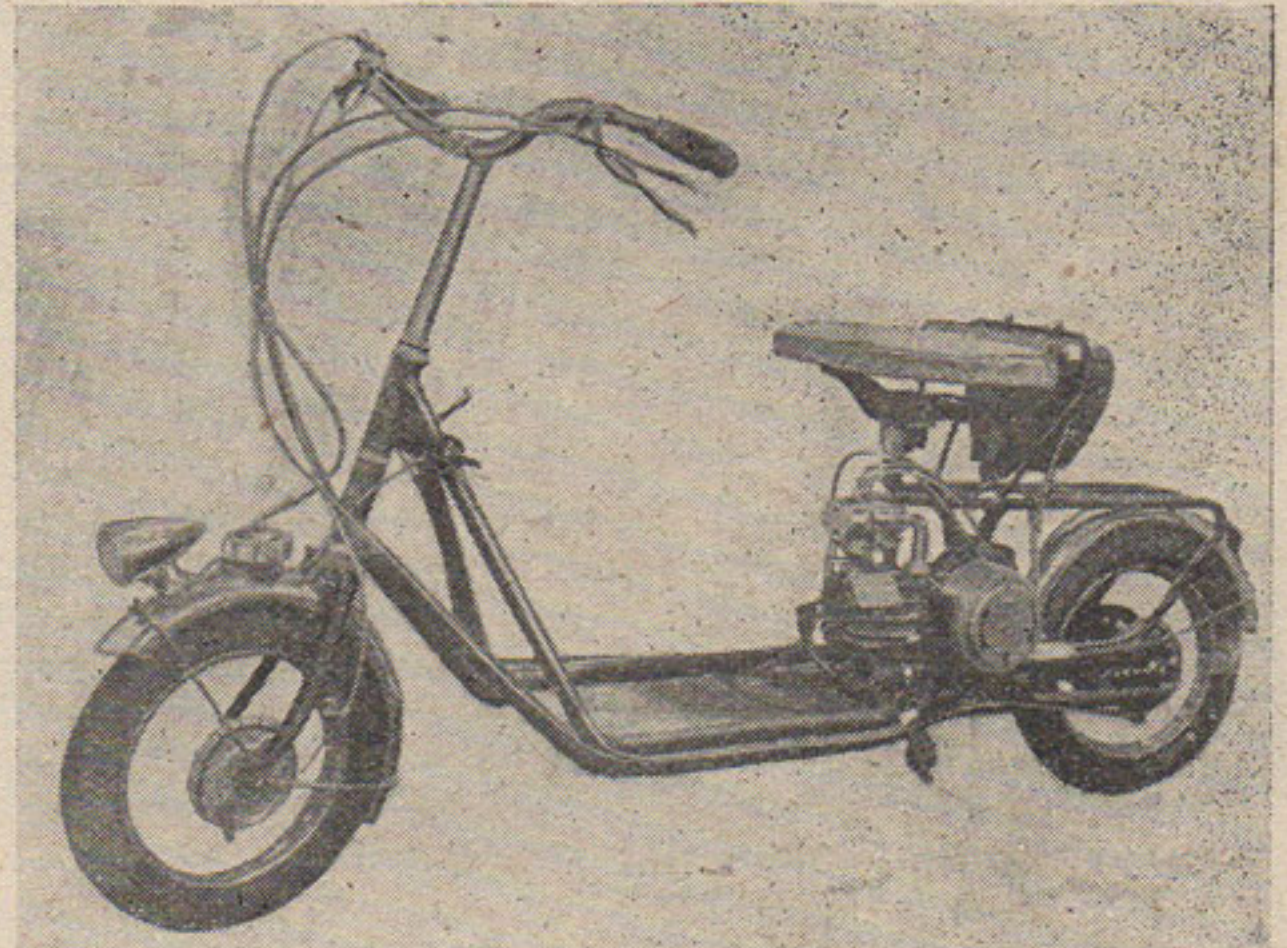
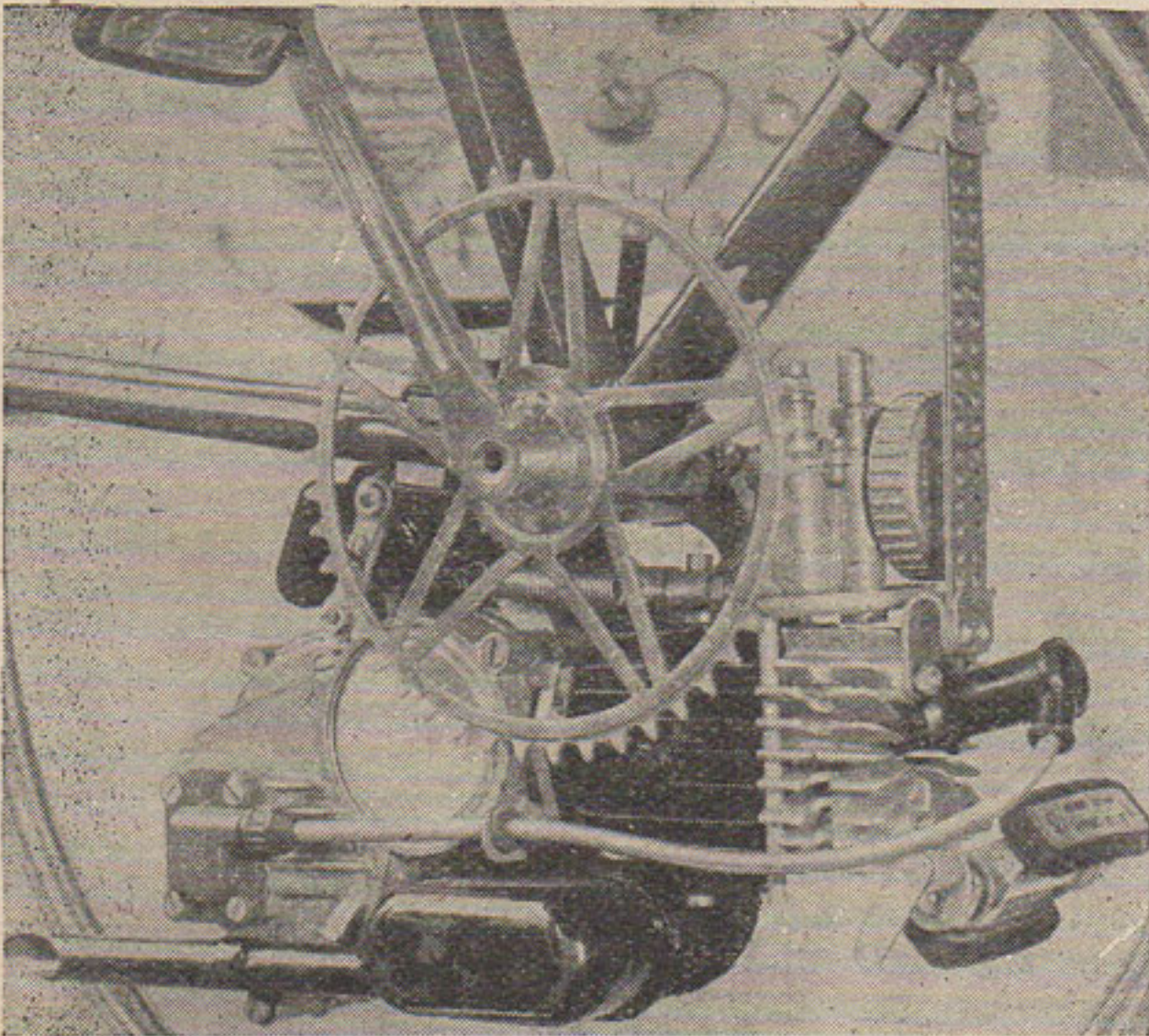
Le twin Triumph de compétition avec son bloc cylindre en aluminium chemisé et son filtre à huile à la base du carter.



A gauche : *Le cyclomoteur Veloto de conception originale est très bien présenté.*

Au dessous à gauche : *Le moteur auxiliaire italien Mosquito ; à droite : le scooter Comindus à moteur Roussey 50 cmc.*

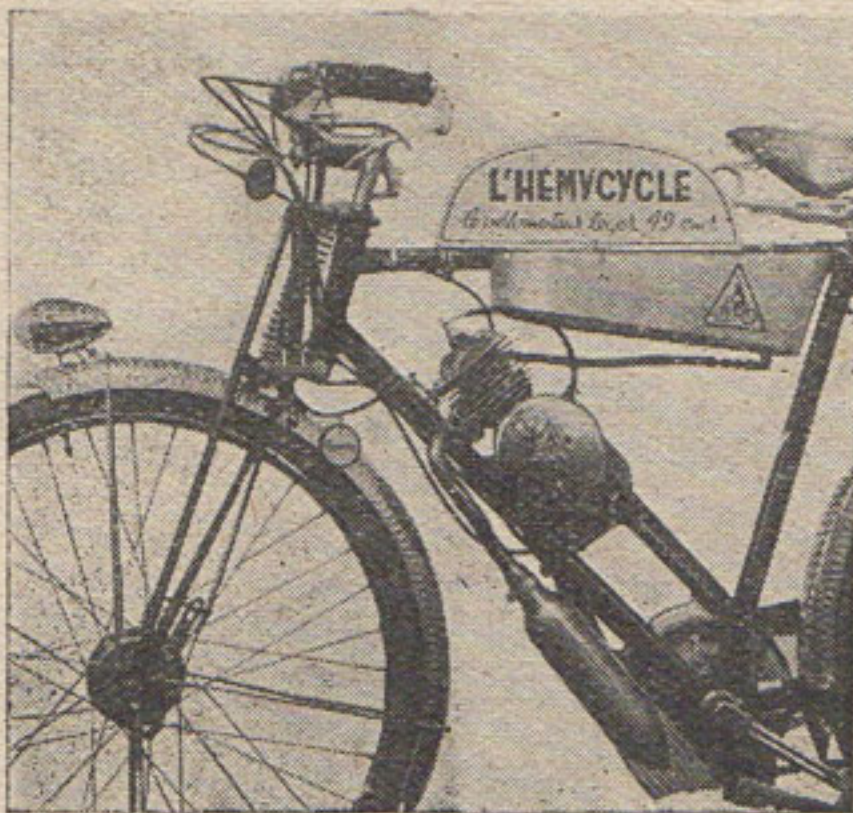
Ci-dessous : *Le bloc-moteur 125 Bianchi et la suspension arrière de la 250 également Bianchi. Remarquez le double tube télescopique et le garde-boue flasqué.*



senté, non plus que le Roussey 2 vitesses qui équipe notamment un petit scooter, le Comindus. Un scooter à moteur auxiliaire, ce n'est pas une mauvaise idée, tant s'en faut. De vente libre, avec ses 2 vitesses il peut en ville rendre de grands services pour le minimum de prix et de frais.

Le constructeur du Diem 2 vitesses nous assure qu'il sortira en mars prochain. Tant mieux car il est parfaitement présenté, bien refroidi par circulation d'air forcée et, fait saillant, se pose sur n'importe quel cadre sans aucune modification ni transformation des organes d'origine, dans le minimum de temps.

C'est également un 50 cmc. à air canalisé que nous offre Cyclex, fonctionnant par friction d'un galet en coryndon sur la roue arrière. Le renom de l'ingénieur Gadoux est de ceux qui assurent par avance la valeur technique d'une production. Il reste à souhaiter que les difficultés matérielles ne viennent pas entraver l'essor de ce moteur qui, il y a déjà plus d'un an (nous en avons parlé), nous a surpris par son nerf.



Le petit moteur Hémy se place dans le cadre et entraîne la roue arrière par le pédalier. Un vélo spécial a été prévu avec fourche élastique.

Hémy et Cyclorex attirent toujours les cyclotouristes avec leur moteur dans le cadre. C'est une formule qui plaît aux cyclistes; elle leur permet d'atténuer leur effort tout en autorisant une action physique qui est pour eux le charme du vélo à condition qu'elle ne dépasse pas les limites.

Comme moteurs étrangers nous avons signalé le Cucciolo sur le stand Favor. Nous avons pu faire un bref essai de ce 50 cmc. à culbuteurs sur son cadre d'origine. Il nous reste

encore un peu de parcours à faire pour en tirer des conclusions intéressantes; nous le ferons avec plaisir car sa puissance et sa souplesse sont déjà deux qualités évidentes.

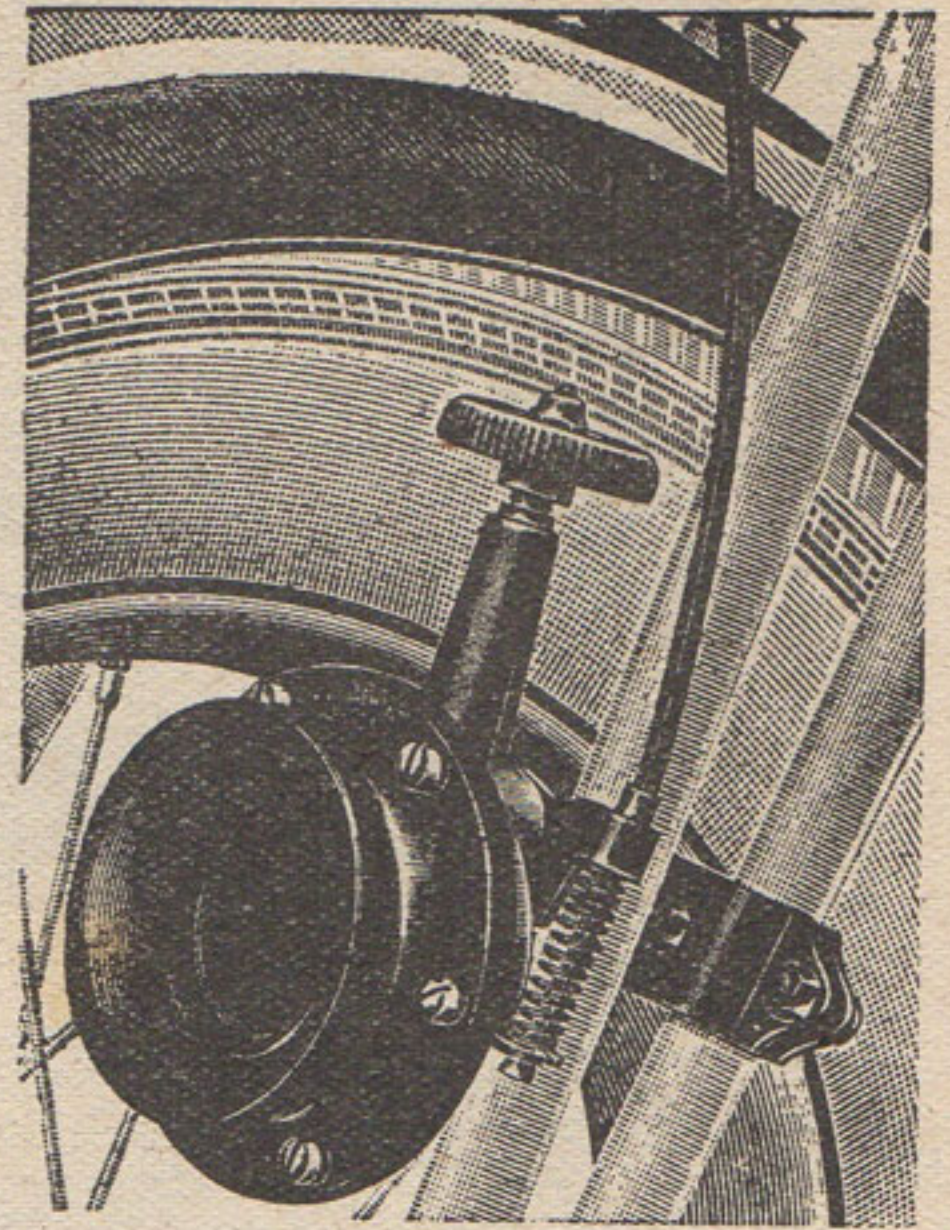
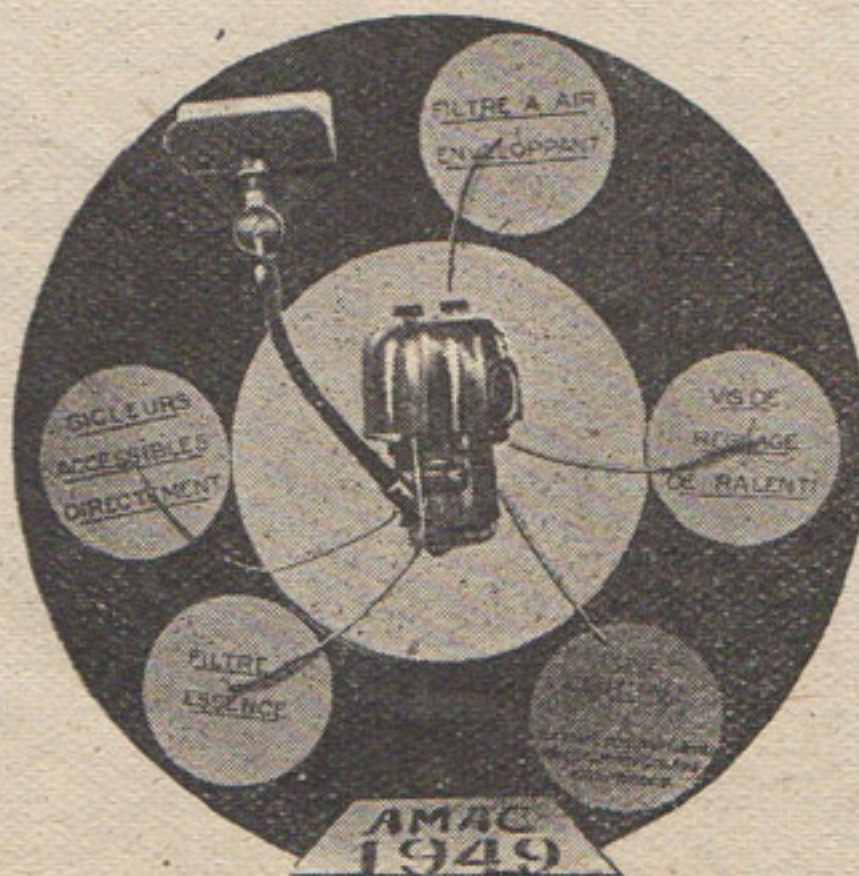
Son confrère le Mosquito, qui se place sous le pédalier et actionne la roue arrière par l'entraînement d'un galet métallique, était également présent. Il est indéniablement bien fabriqué et doit être, comme moteur, de fonctionnement satisfaisant; nous ne demandons qu'à en faire l'épreuve.

Nous avons découvert dans la grande nef un nouveau motocar: la «Sofravel» type «Coccinelle», c'est un cabriolet décapotable biplace de ligne agréable équipé d'un moteur 125 cmc. (sans permis); sur ce modèle le moteur est fixé à l'abri du carénage que forme le garde-boue gauche arrière; cette solution est bonne; le moteur est invisible, il est accessible, plus facile à refroidir et laisse au coffre toute la place disponible pour les bagages.

Le De Rovin sous une carrosserie plus spacieuse abrite le flat-twin à eau déjà décrit. Boitel nous tente à nouveau avec son modèle 1947. Vélocar, avec son rustique modèle 125 cmc, satisfait par sa robustesse et son prix bien des clients modestes.

Les galeries qui entourent la grande nef ne sont pas dépourvues d'attrait. On aime à y trouver les résultats de l'ingéniosité de nos fabricants.

Nous avons repéré la plupart des nouveaux organes ou accessoires annoncés dans notre numéro d'octobre: le carburateur Amac combiné avec filtre à air et filtre d'essence, les multiples combinaisons des poignées



Le Rotaphone est un avertisseur simple mais puissant. Il était déjà fort répandu avant-guerre.

tournantes Saker et ses guidons aux formes variées, les poignées Magura, le carburateur Gurtner pour moteurs 50 cmc., les avertisseurs mécaniques Cicca et Rotorson, les équipements électriques de Magnéto-France, Safi et Novi. Chez ce dernier un panneau donnait tous les détails du Redresso-Novi permettant de compléter l'équipement électrique des volants magnétiques de cette marque par cellule et batterie, avec klaxon et éclairage à l'arrêt.

Nous avons retrouvé avec plaisir le Rotaphone, un avertisseur mécanique par friction sur la roue, puissant, quoique de prix abordable.

L'Accessoire Motocycliste tient à justifier son nom en nous offrant une béquille latérale adaptable à toutes motos; sa mise en place est aisée et ne nécessite d'autre outil que la clef anglaise; elle est télescopique, se règle à la longueur et à l'obliquité voulue avec rappel automatique.

Elle est de la classe des poignées Magura qui ornent ce stand.

Le bloc-bagages et le Vitfix sont deux accessoires de pose instantanée et qui, comme leur nom l'indique, servent à maintenir les bagages sans courroies ni complications.

En passant nous rencontrons M. Cox avec plaisir. Après avoir si longtemps présidé en France aux destinées de B.S.A., il s'occupe toujours des fa-

meux moyeux Sturmey à changement de vitesses, pour vélo.

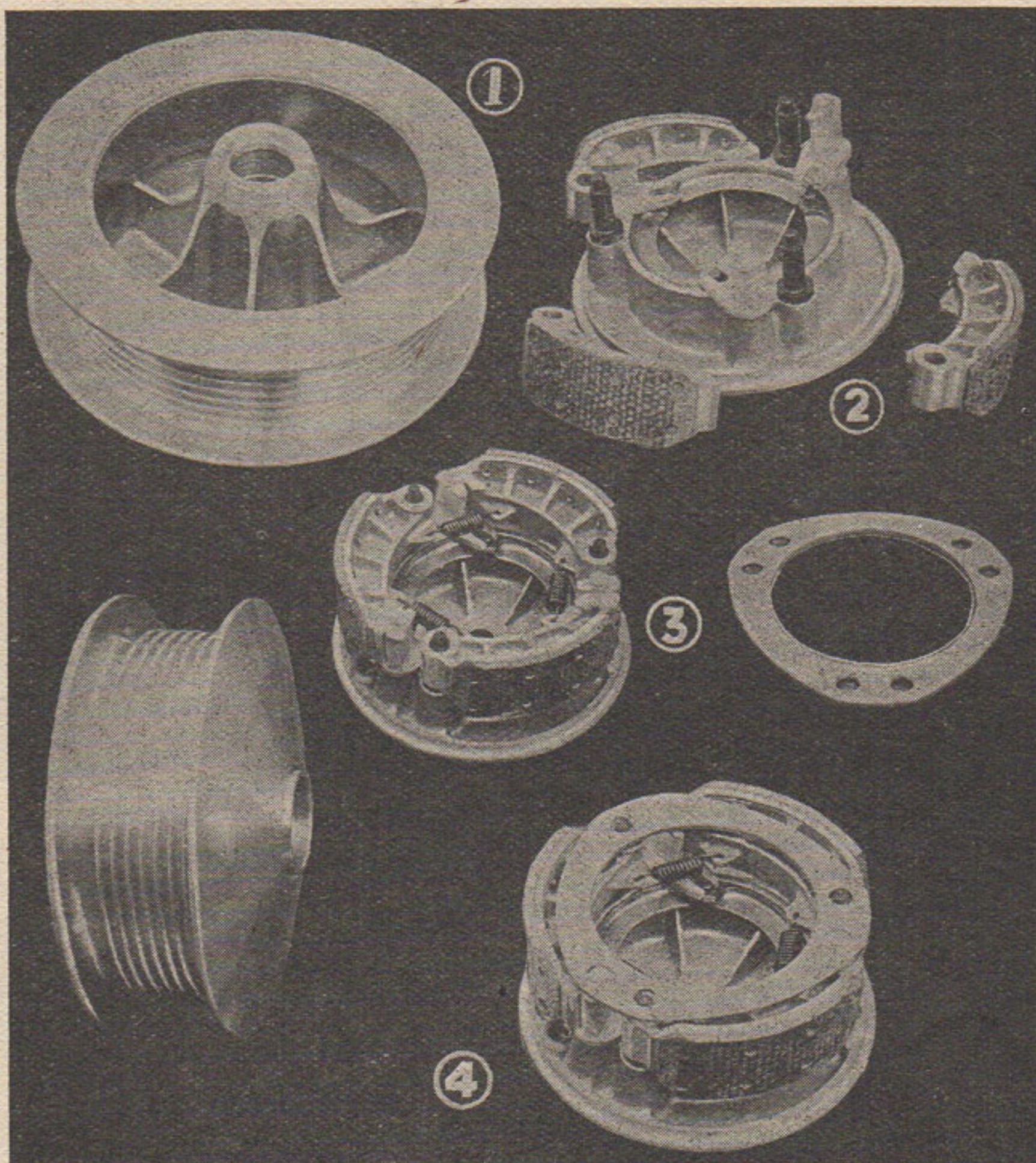
Les Etablissements Rollet nous exhibent la série des belles clefs anglaises King-Dick, souvent imitées jamais égalées, sinon sous une autre forme par la Crescent.

Nivel et Rossignol se partagent un stand pour le moyeu. Reparer du premier semble superflu, mais on constate qu'à chaque nouvelle exposition ce moyeu a été amélioré; on ne pense pas que M. Robail, ni d'autres puissent faire mieux désormais dans le domaine du moyeu à suspension.

Le moyeu de Rossignol, plus spécialement destiné aux machines de sport, est avec frein axial auto-serreur à trois mâchoires; sa réalisation est remarquable. Dire que Rossignol ne sait faire que de la belle mécanique semble désormais un lieu commun.

Remarqué au passage le dispositif des Etablissements D. G. pour Vélo-solex; un levier à main grâce auquel on peut à volonté embrayer où débrayer le moteur sans quitter la selle.

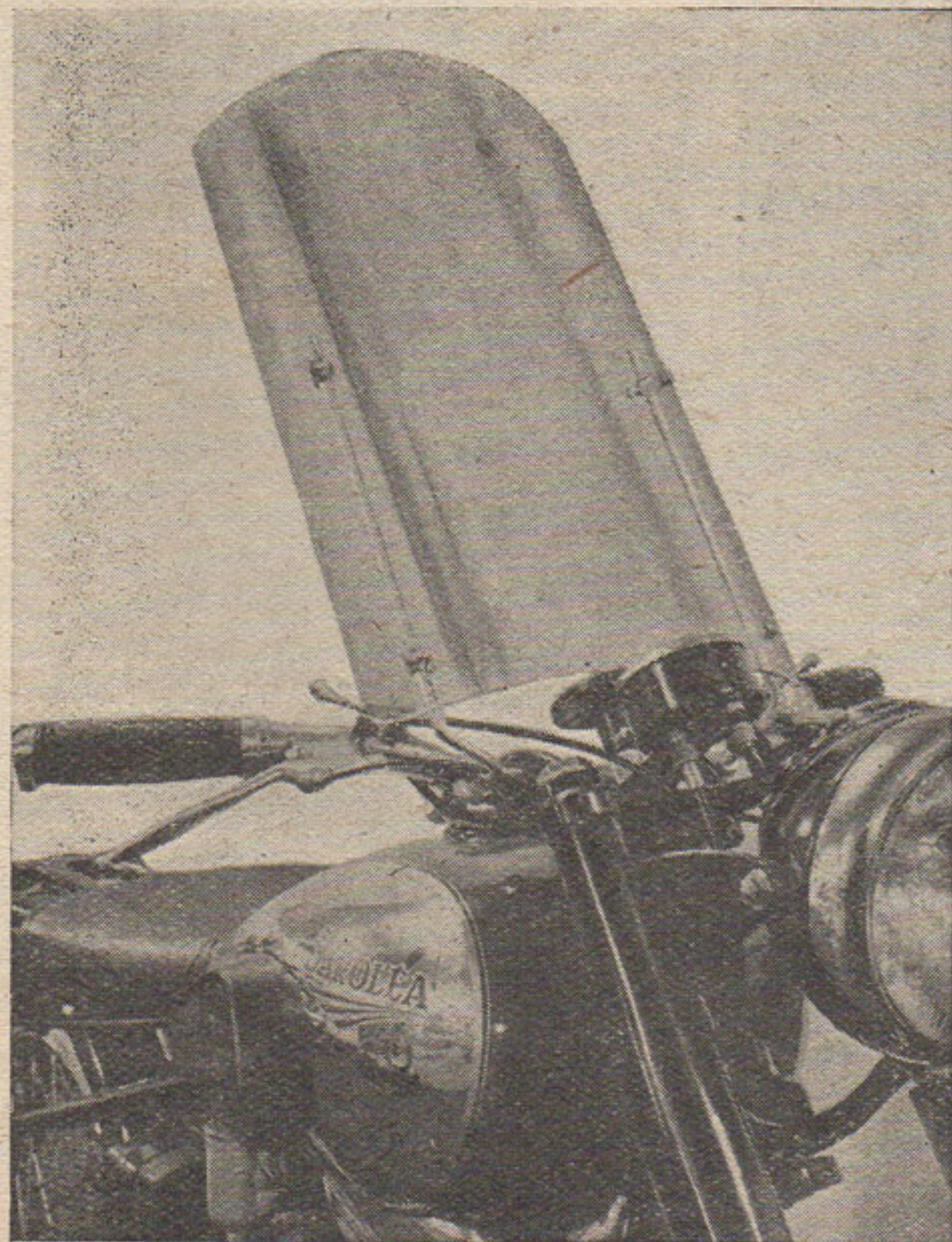
Mérat, Reydel, Terry nous montrent les efforts qu'ils ont fait pour rendre toujours plus confortables et plus robustes qui, leurs tansads, qui leurs selles.



1. — Le tambour abondamment nervuré.

2. — La flasque également très robuste; on peut distinguer la pièce circulaire commandant les trois cames, par l'intermédiaire de trois axes.

3 et 4. — Les mâchoires montées.



Bien galbé, de proportions harmonieuses, le Paraglaux complète heureusement la ligne de la machine qu'il équipe, tout en assurant au conducteur une protection et un confort de plus en plus recherchés.

Dans les galeries nous découvrons au stand Elektor l'éclateur « Erg » qui, se plaçant sur la bougie, est destiné à remédier aux pannes si souvent signalées par les possesseurs de moteurs à 2 temps.

Le stand Otom est toujours de présentation parfaite; on ne croirait jamais qu'il faille tant de modèles de tubes différents pour équiper nos machines. Les normes adoptées pour les modèles actuels ont simplifié le problème, mais il reste encore tant de vieilles pétoires à équiper que cela nécessite un stock impressionnant.

Carbohyd, avec ce salon, reprend officiellement contact avec le monde motocycliste. M. Boisseau père retrouve avec plaisir toute une ancienne clientèle, heureuse de son côté de pouvoir à nouveau utiliser les petites pastilles roses dont les qualités de super-huilant-décalaminant sont attestées par un livre d'or impressionnant.

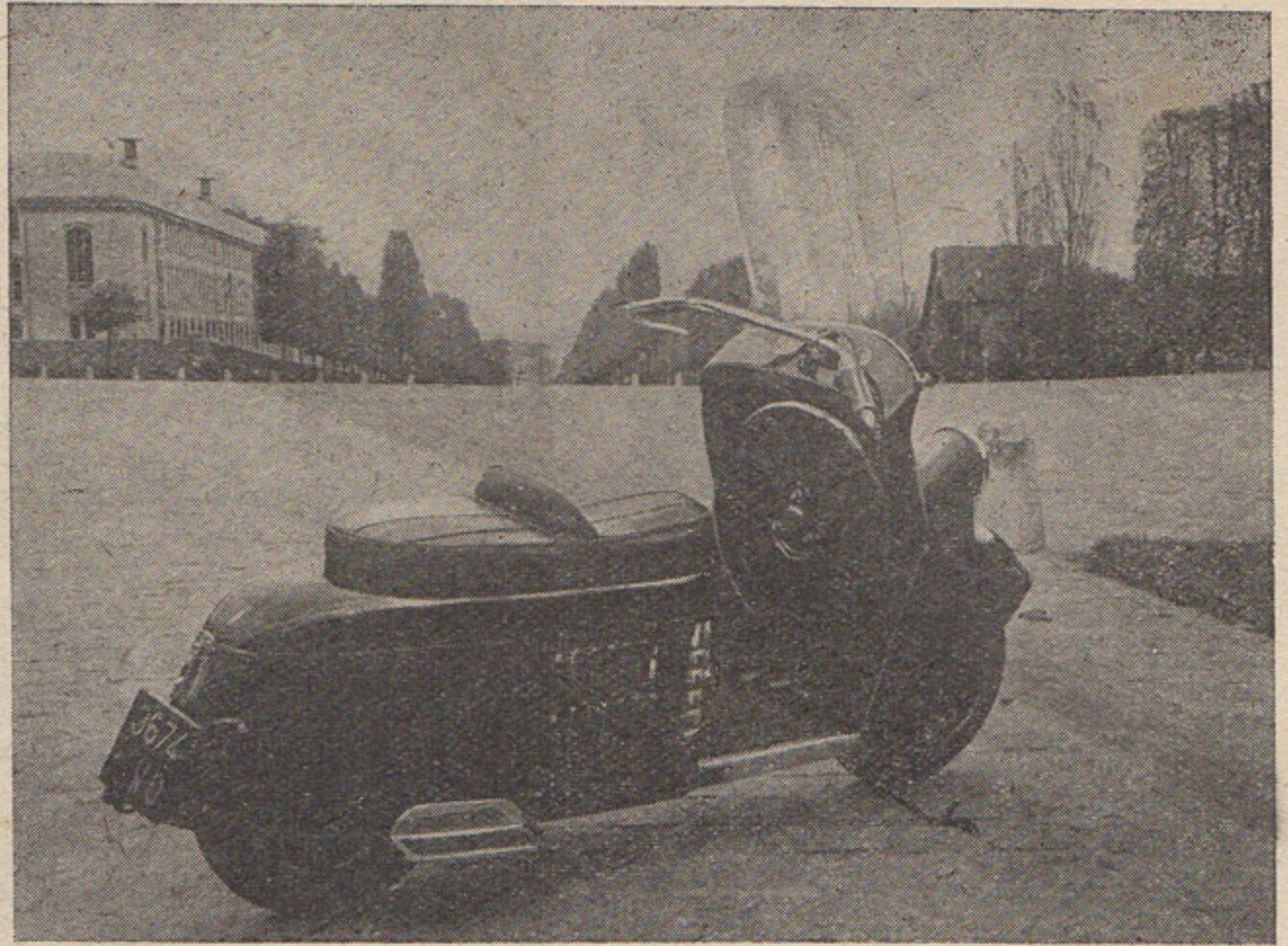
Le scooter BERNARDET

Le modèle que nous présentons ici est définitif. Il diffère par quelques points de celui exposé au Salon : le saut-de-vent a été remonté; le pare-brise amovible peut prendre trois positions en hauteur. L'équipement électrique a été complété avec cellule, batterie et klaxon, placés à l'intérieur du panneau avant sous le cache-roue de secours.

Le capot de la roue arrière a été aménagé pour recevoir trousse à outils et bagages.

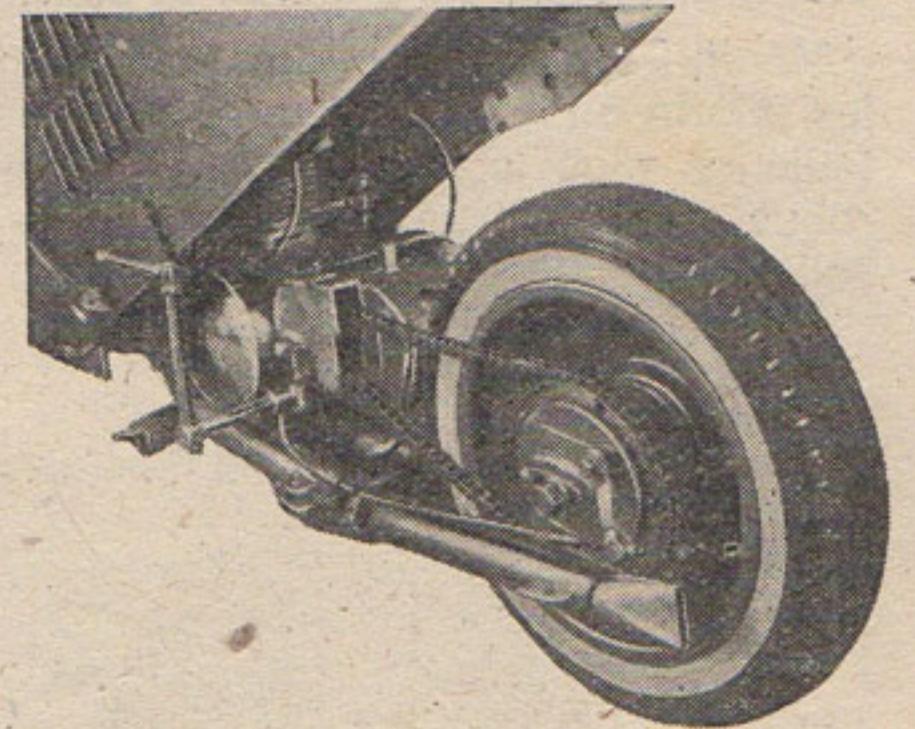
Nous avons fait une petite sortie sur cet appareil. La tenue de route, déjà excellente sur le prototype que nous avons essayé, est maintenant parfaite; l'impression de stabilité et de sécurité est extraordinaire. Complétée par le pare-brise la protection est absolue, comme il bruinait le jour de cette promenade nous avons pu le constater.

Le Scooter doit certainement prendre une place parmi nos productions motocyclistes et plaire à une clientèle qui ne subissait pas d'attraction spéciale pour la moto.

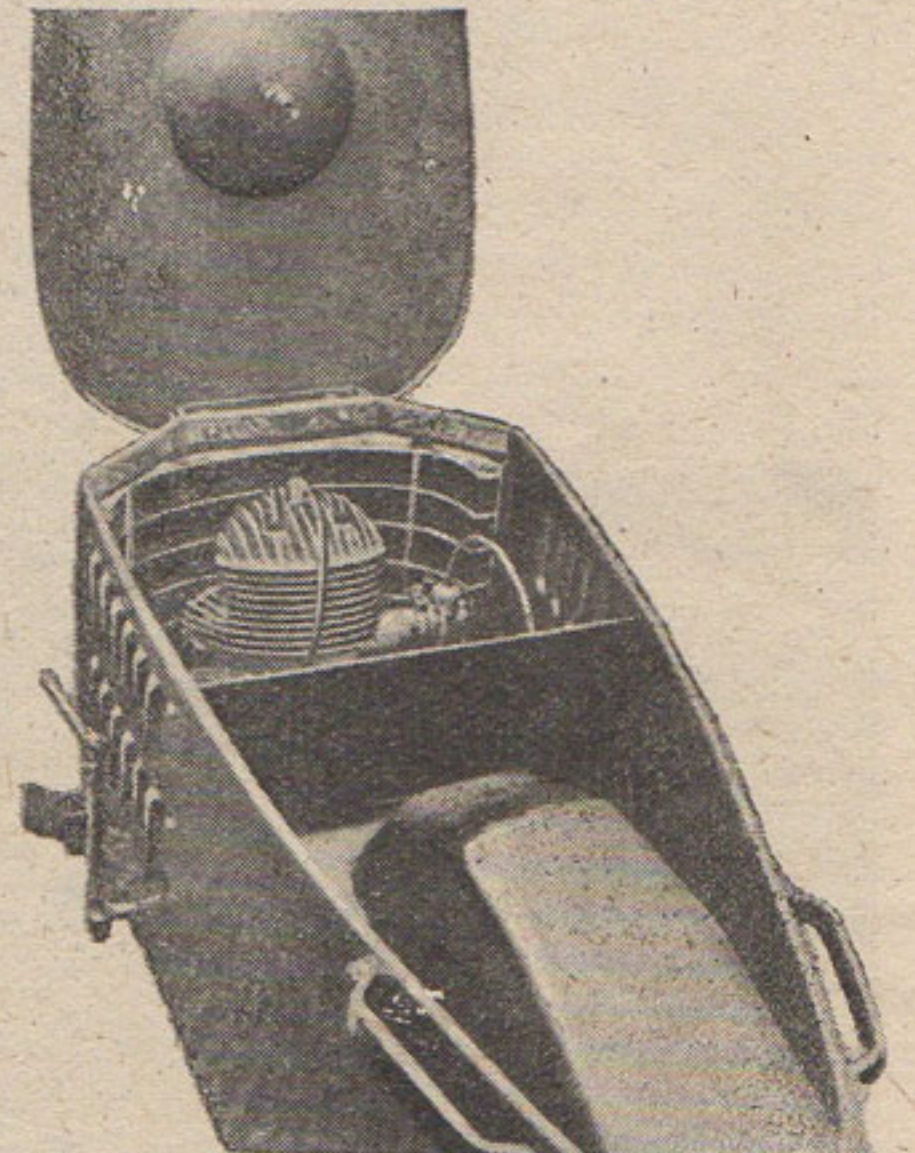
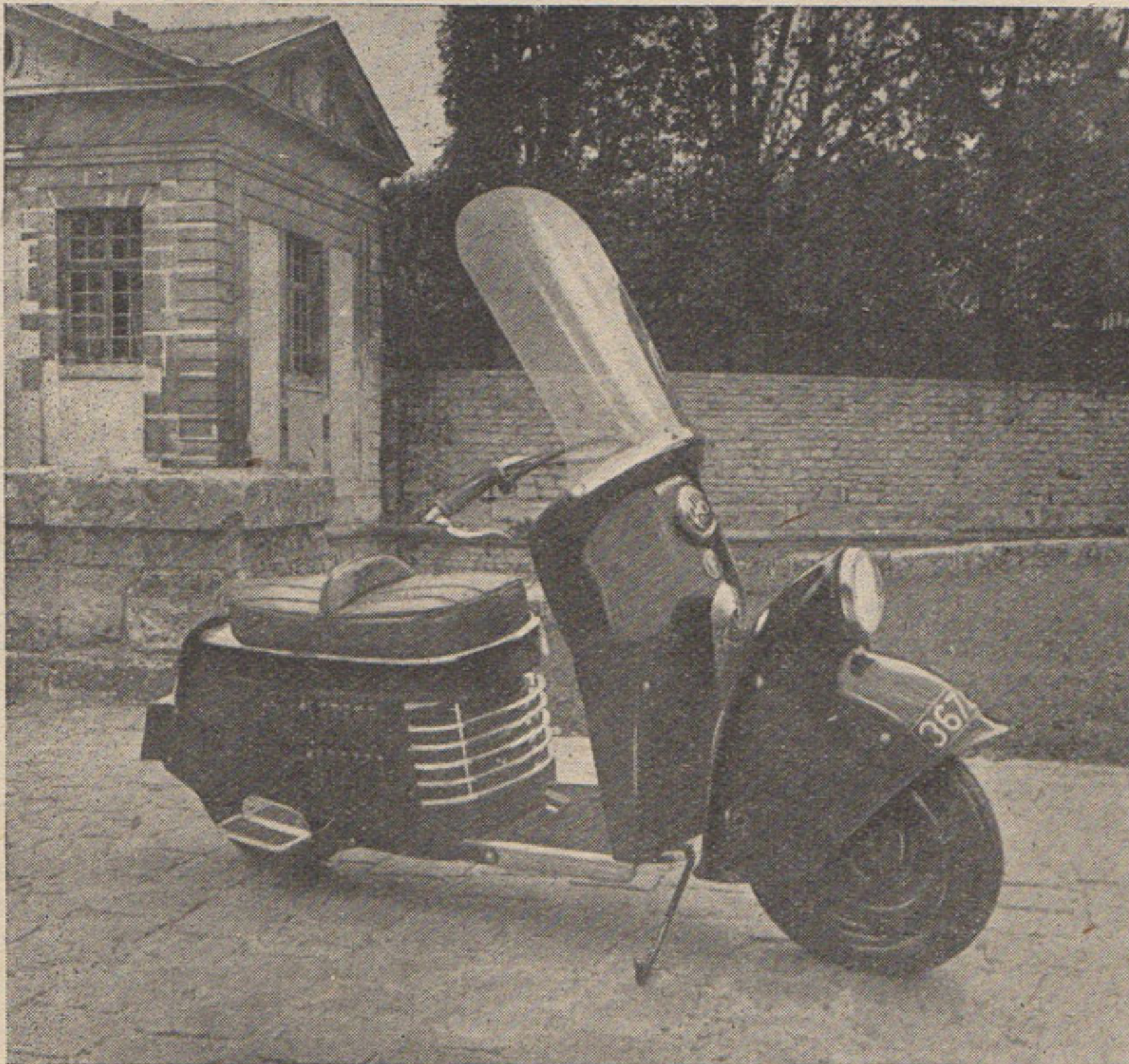


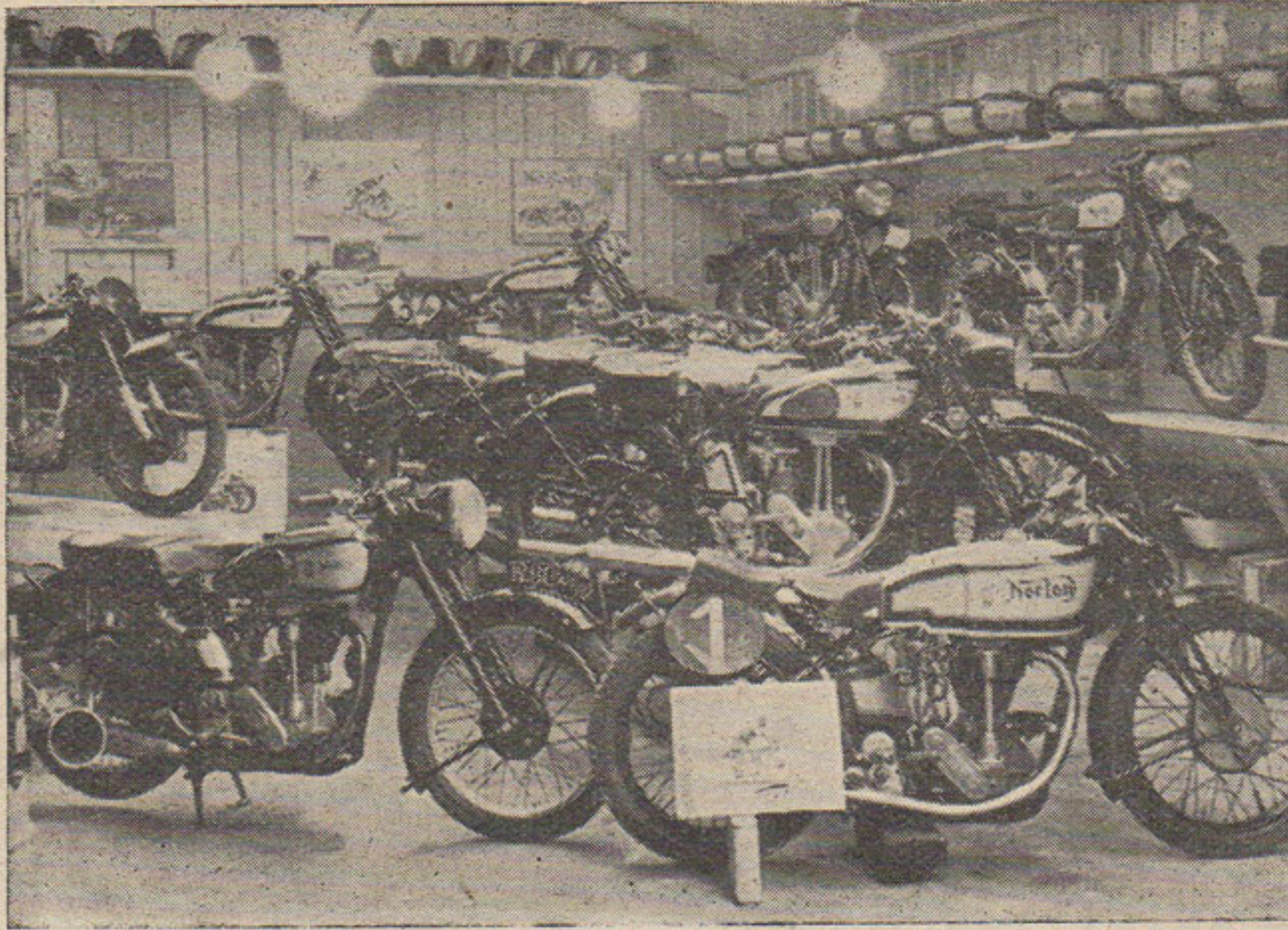
Nous ferons ultérieurement un long essai du Scooter Bernardet, mais d'accord avec les constructeurs nous attendrons de pouvoir prendre, dans la série en cours de fabrication, une machine rigoureusement semblable à celles livrées à la clientèle. La mise en fabrication est commencée, cela ne saurait donc tarder.

Ci-dessous : le capot soulevé donne accès à la roue arrière démontable.



Le moteur est très accessible, ainsi que les coffres à outils et à bagages.





Le Salon chez Garreau

Spécialiste de la machine anglaise et en particulier des Norton, Vincent H.R.D. et Excelsior, Garreau nous a présenté cette année, en plus de toutes ces belles mécaniques, les deux nouvelles Indian 220 et 440 cmc., qu'il avait fait venir par avion d'Amérique. Les visiteurs ont pu admirer la belle présentation de ces machines d'inspiration britannique, qui gardent par les formes de leur guidon, leur selle mousse et leurs sacoches ouvragés, etc., un cachet très américain.

Les Vincent H.R.D., Rapide et Black

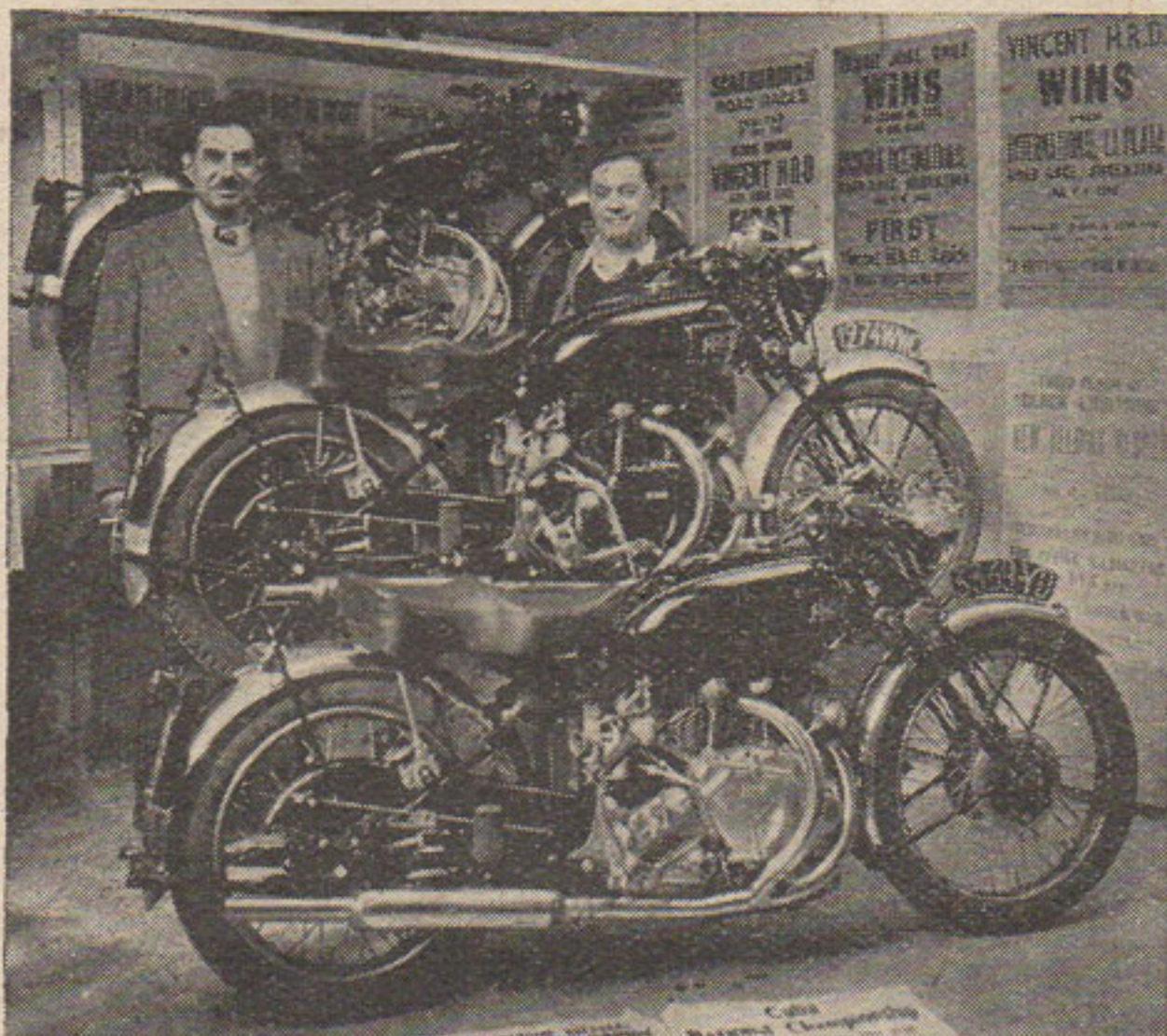
Shadow, font ouvrir de grands yeux aux amateurs de vitesse, 180 et 200 kilomètres-heure sont des allures inconnues jusqu'ici pour des machines de série.

La gamme des Norton est vraiment impressionnante. Les Manx victorieuses étalent leurs gros cylindres en alliage léger. Les fameuses Internationale font rêver les randonneurs sportifs et les culbutés rallient tous les suffrages. On a laissé une large place aux 16 H, la fameuse latérale est livrée en deux versions : un type normal, robuste à souhait et d'un prix

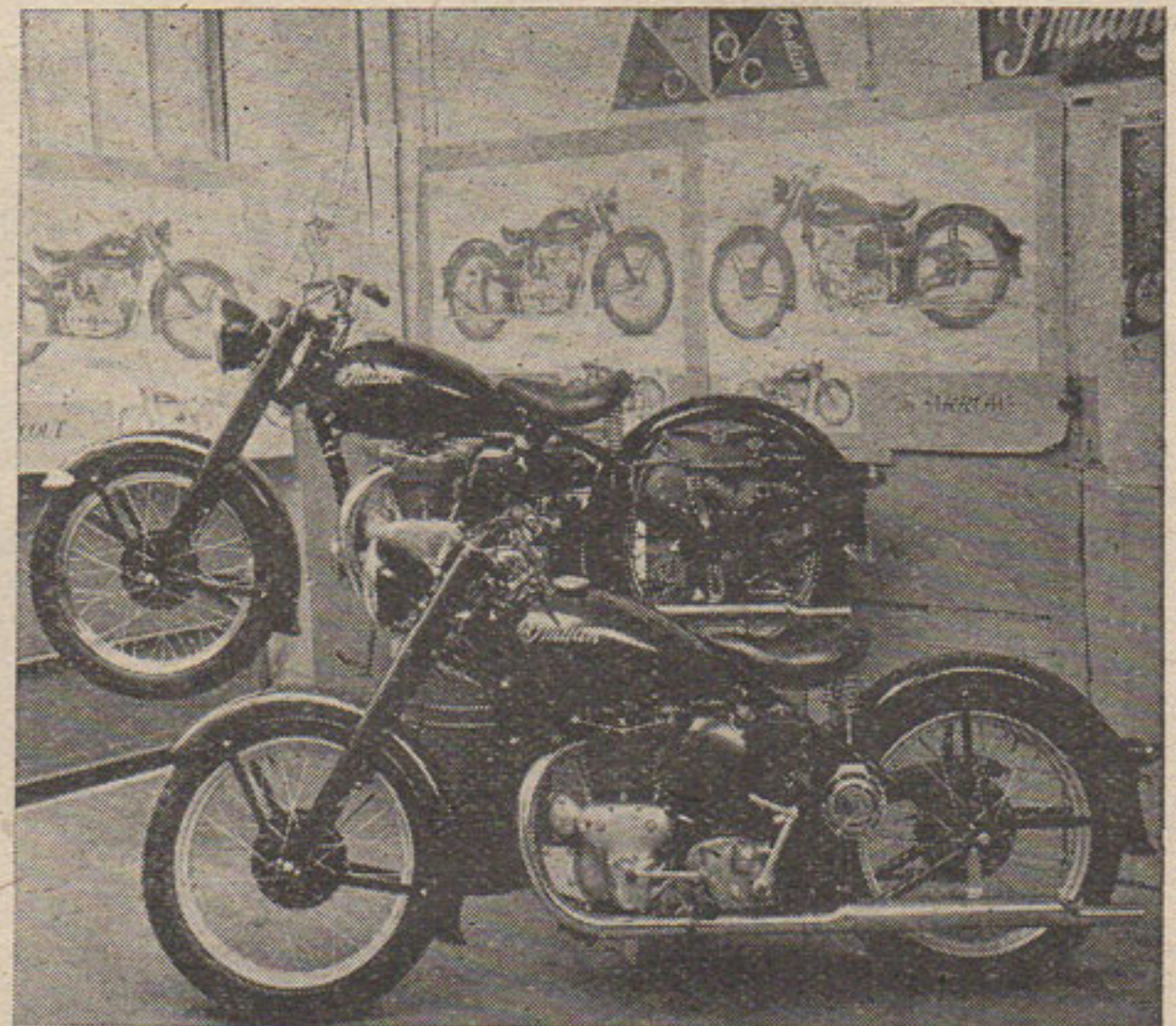
très abordable, et le type Bol d'Or qui bénéficie d'une mise au point et d'une présentation spéciale, ce modèle avoisine le 115 à l'heure.

La fourniture de toutes pièces détachées est garantie pour ces deux derniers modèles.

Nous avons pu admirer des sacoches de cuir de très belle qualité, qui feront le bonheur de bien des motocyclistes. Comme on peut le concevoir, une visite chez Garreau s'impose, ne serait-ce que pour être au courant de l'actualité.



Le stand H.R.D.; on peut voir M. Garreau et G. Lefèvre.



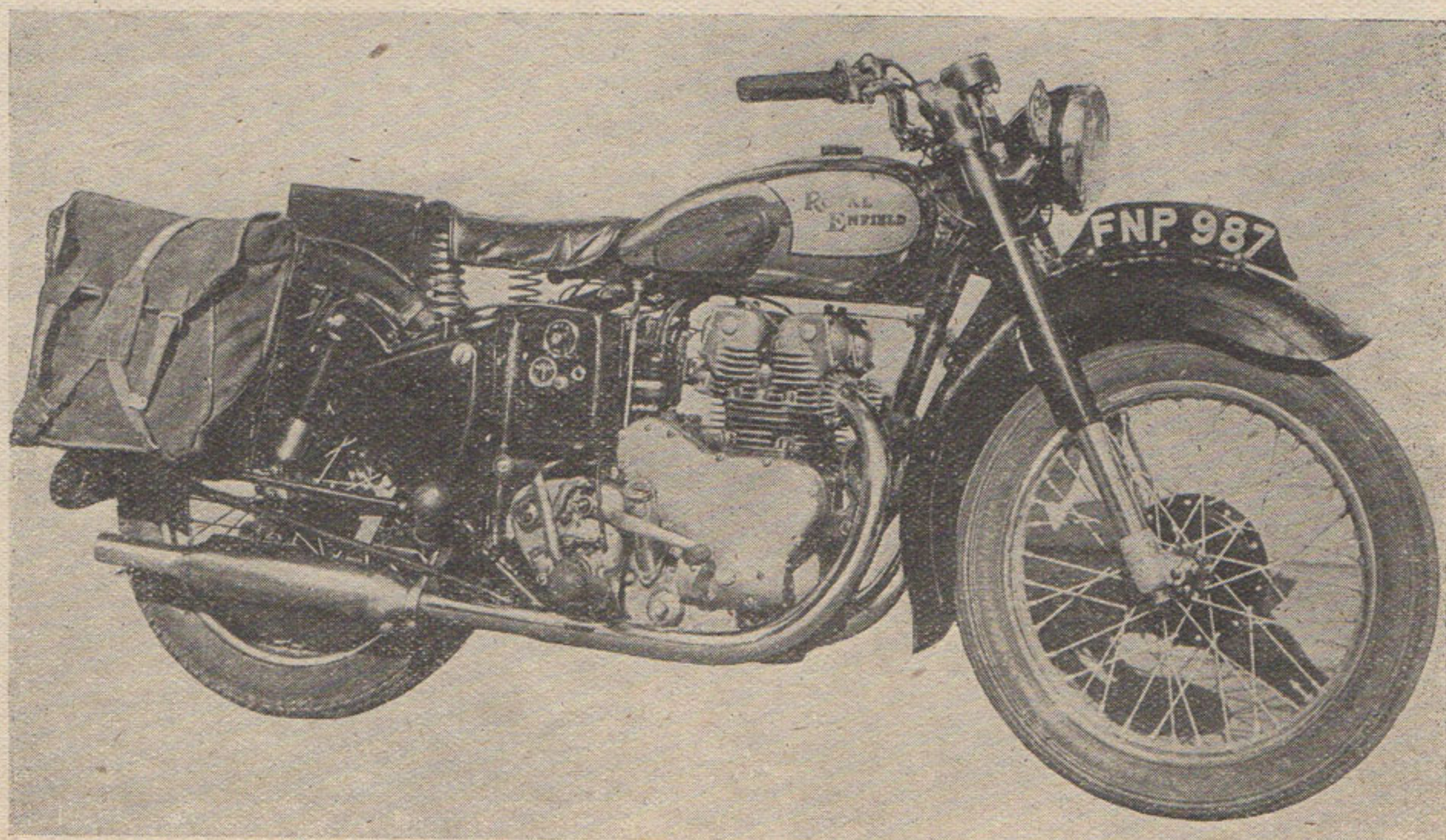
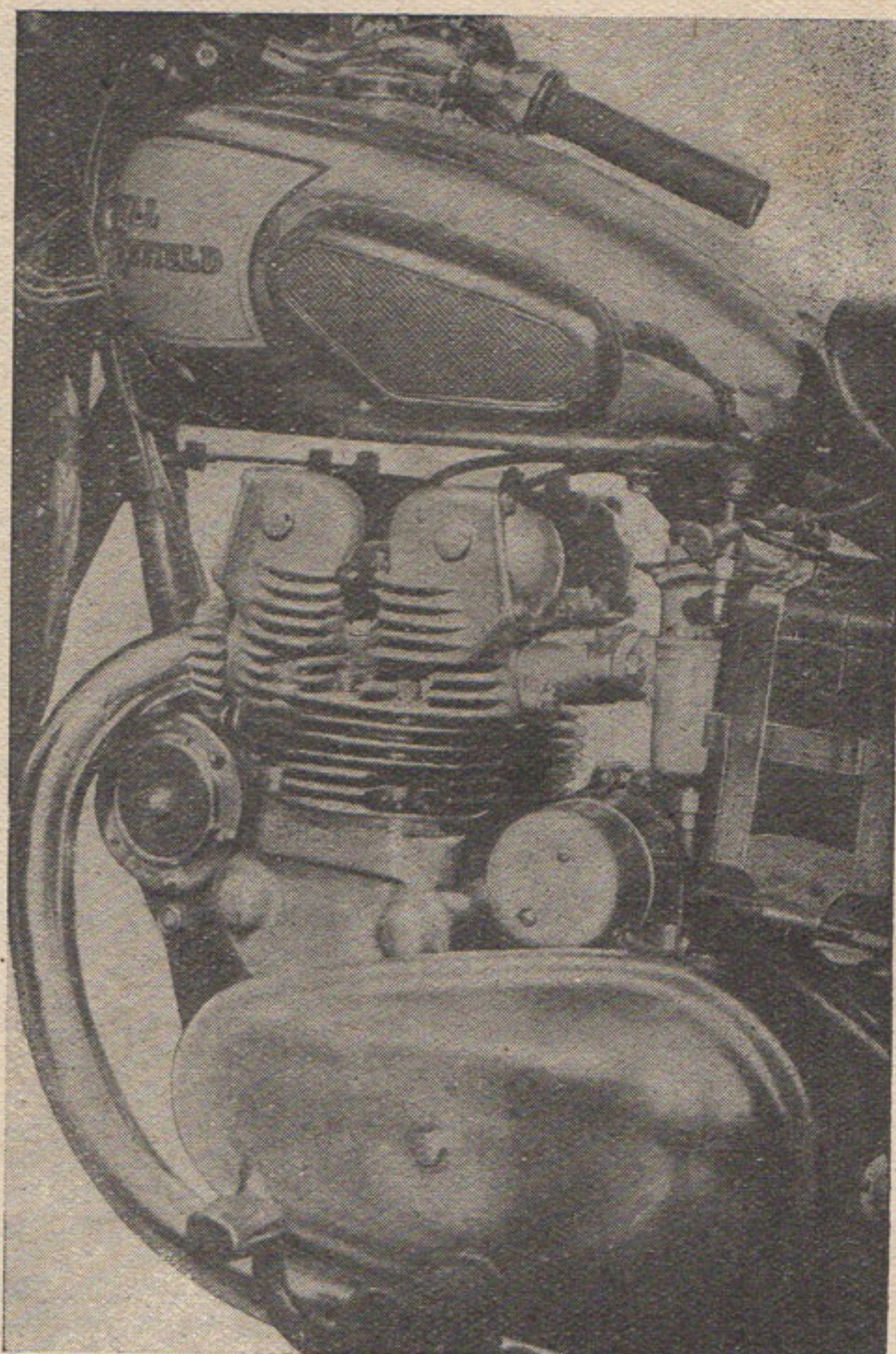
Les nouvelles Indian ont surpris par leur légèreté.



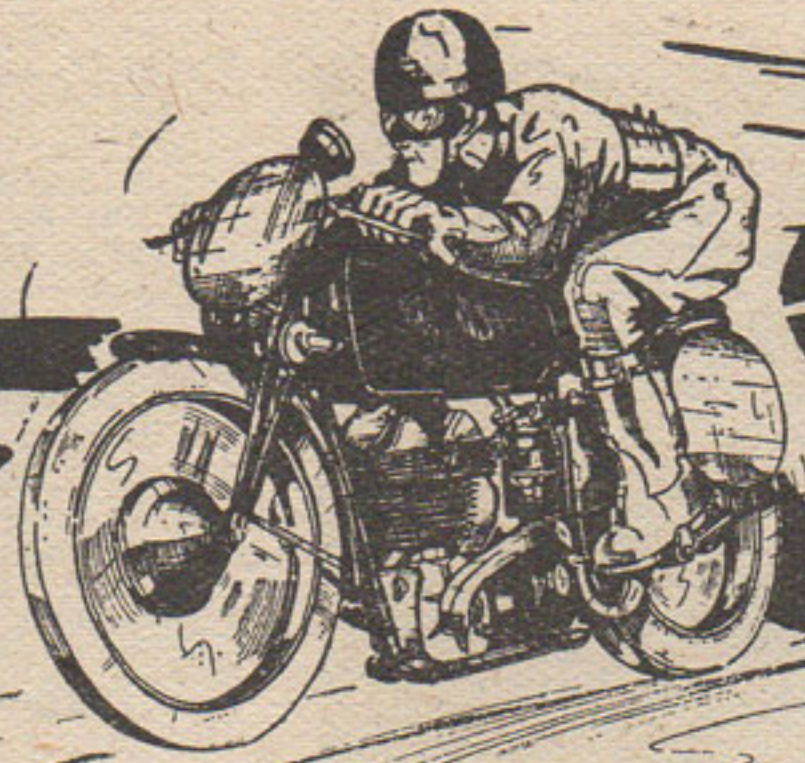
Une nouvelle twin :

la ROYAL ENFIELD 500 ccm.

Le bon génie des reporters nous a fait rencontrer M. Smith, dont le père préside aux destinées de la Royal Enfield C^o, accompagné de l'ami Aris. Nos deux lurons chevauchaient gaiement une 500 ccm. bicylindre côte à côte, à suspension arrière, d'un modèle inédit. D'ores et déjà nous pouvons témoigner de la parfaite tenue de route, du confort et de l'agrément de conduite de cette machine qui venait d'accomplir un voyage de près de 5.000 kilomètres. Les cylindres et culasses sont en alliage léger et la boîte de vitesses est boulonnée sur le moteur, l'allumage se fait par Delco.



L'ESPORT



Les compte rendu du Salon nous ayant empêché de parler de sport, nous revenons sur des épreuves qui présentaient un certain intérêt.

COURSE DE CÔTE DU MONT-VENTOUX

Dimanche 19 septembre s'est disputée la célèbre course de côte du Mont-Ventoux, la plus dure en longueur et dénivellation et difficultés des côtes françaises, une vingtaine de kilomètres : plus de 1.600 mètres d'altitude ; émaillée de plus de cent virages ; dont la première édition remonte à 46 ans...

Excellente organisation grâce aux efforts conjugués de l'A.C.V. et du M.C.V. dont les présidents, MM. Pamardl et Pons, leur état-major dévoué, firent merveille sous la direction de M. Charles Faroux, directeur de la course.

Le record du regretté G. Berthier et certains autres subsistent, ceci dû à la réglementation du carburant qui était libre à l'époque et à la route qui, réparée peu de temps avant, était encore par endroits recouverte de petits graviers rendant la montée relativement acrobatique.

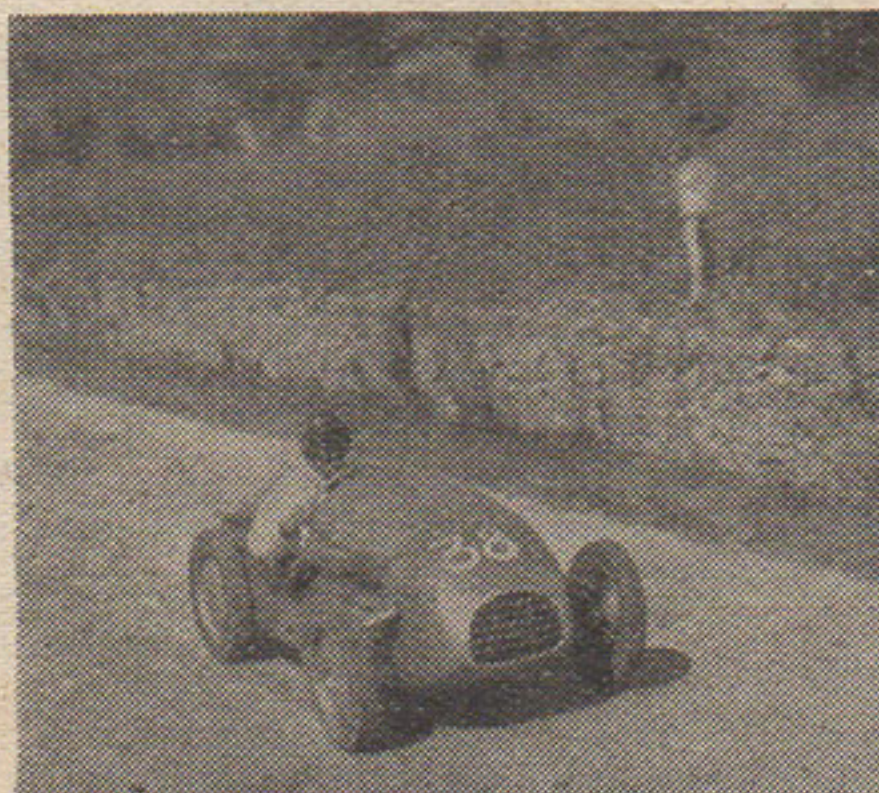
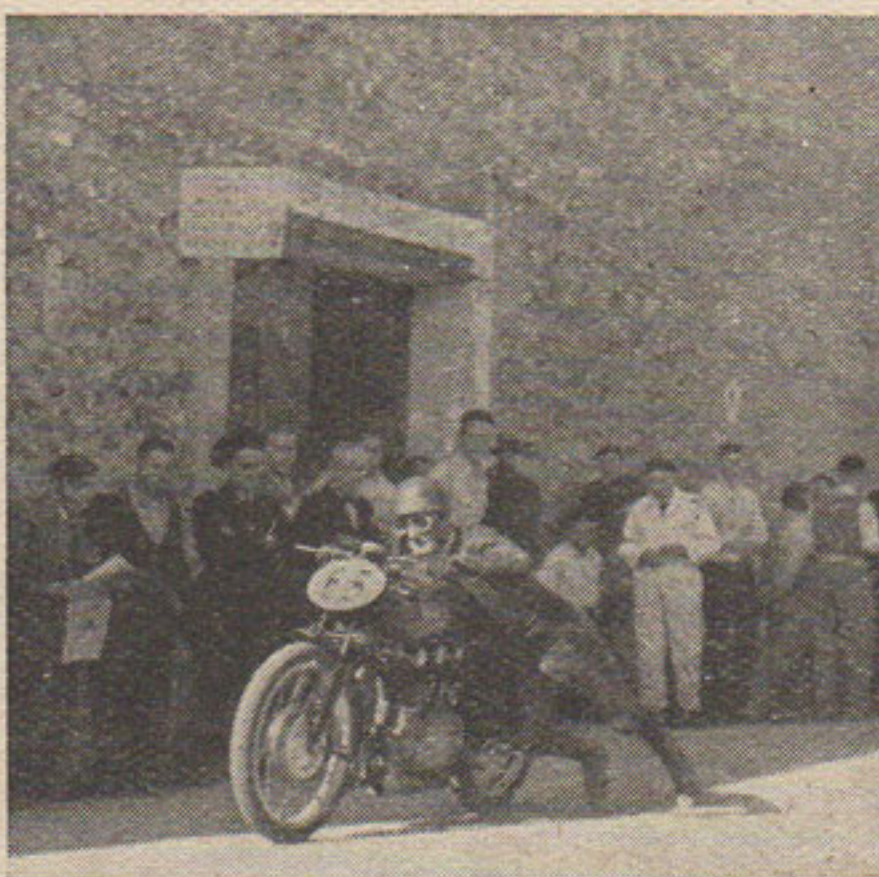
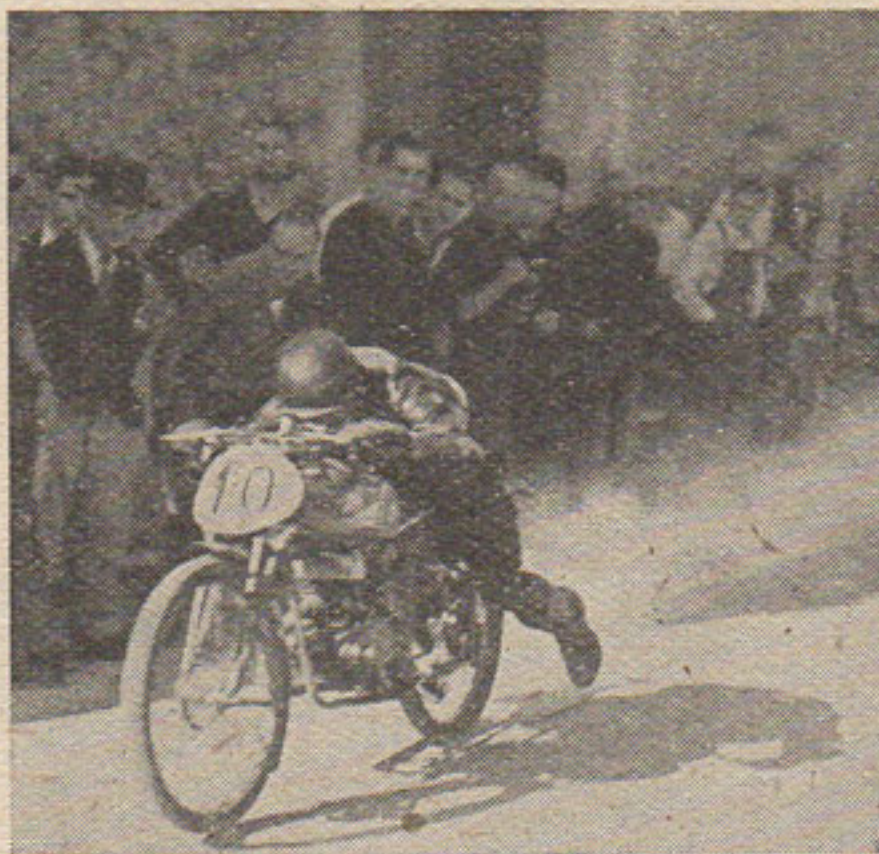
Les records battus le furent par le jeune Grenoblois Burgraf qui, sur un ravissant 125 cmc. « M.V. » italien, fit une montée remarquable ; en 350 cmc. le régional Berlie trouve sur sa « Vélocette » la consécration de ses efforts méritoires en battant l'ancien record détenu par Onda d'une superbe façon.

En 500 cmc. le grand crack Pagani, qui avait bûché la veille aux essais avec la Giléra, bûche encore le jour de la course, repart et finit courageusement ; la palme revient au jeune Collot qui mène sa Norton en grand champion ; le Hollandais Poél, Braccini, Di Polo montèrent très fort, mais le Ventoux, comme les jolies femmes... coquettes, n'accorde ses faveurs qu'à ceux qui le connaissent dans les coins...

En sides 600 et 1.000 Varot et Betemps se partageaient les deux catégories, et firent passer des frissons au public friand de ces engins, sans toutefois inquiéter les records d'Amort et de Despland.

Résultats. — Motos 100 cmc. : 1. Darlay, 27 m. 54 s. 1/5 (46 km. 446) ; 2. Cornut ; 3. Geny ; 4. Barnavol.

Motos 125 cmc. : 1. Burgraf « M.V. », 20 m. 45 s. 3/5. Record battu (66 km. 427) ; 2. Gastin ; 3. Faure



De haut en bas :

Les départs de Burgraf sur M.V. et de Pagani sur Giléra, et Violet en pleine montée sur la Violet-Bernardet.

Motos 175 cmc. : 1. Barde « Terrot », 19 m. 35 s. 3/5 (66 km. 144) ; 2. Bergallo ; 3. Jonquet.

Motos 250 cmc. : 1. Sauvin « Magnat-Debon » 18 m. 6 s. 1/5 (71 km. 589) ; 2. Dini.

Motos 350 cmc. : 1. Berlie « Vélocette ». Record battu (79 km. 411), 16 m. 19 s. 1/5 ; 2. Poél.

Motos 500 cmc. : 1. Collot « Norton », 16 m. 5 s. 4/5 (82 km.) ; 2. Poél ; 3. J. Braccini ; 4. Pagani ; 5. Di Polo ; 6. Tuson ; 7. Gouzarian.

Motos 1.000 cmc. : 1. J. Braccini « Terrot », 17 m. 2 s. (76 km. 086). Record battu ; 2. Di Polo ; 3. Rebelin ; 4. Rigouard ; 5. Escallier ; 6. Besse ; 7. Sauvin.

Side 600 cmc. : 1. Varot « Saroléa », 18 m. 53 s. 2/5 (68 km. 306) ; 2. Betemps ; 3. Combes.

Side 1.000 cmc. : 1. Betemps « B.M.W. » 18 m. 34 s. (69 km. 802) ; 2. Cornet.

LE MOTO-CROSS EN ANJOU

Un groupe de motards d'Angers vient de former un club qui va se consacrer spécialement aux courses sur prairies et moto-cross.

Ce nouveau club a pris nom d'« Ecurie Guillemois et ses Jumbo-Boys ». Le bureau se compose de :

MM. Claude Guillemois, président-fondateur ; Roger Osmont, secrétaire ; Jean Cayla, trésorier.

Ces mordus de la moto s'ils en sont à leur début espèrent bien, le matériel aidant, faire parler d'eux à l'avenir.

A MONTMARTRE

Sterny bat son propre record de lenteur

Organisée par l'A.C.I.F., sous le patronage de Libération et de la Commune libre du vieux Montmartre, la traditionnelle course de ralenti s'est déroulée avec sa gaieté coutumière.

Très peu de motocyclettes, mais certainement l'année prochaine verra une participation beaucoup plus importante. Néanmoins Sterny sur son petit sidecar de 100 cmc. s'adjudgea une fois de plus le record de l'épreuve à 245 mètres à l'heure de moyenne. Marcel Perrin, le spécialiste des courses de vitesse, remporta la Coupe « Mon Paris-Montmartre » en pilotant le nouveau scooter Bernardet qui fut très admiré.

Classement :

Sidecars : 1. Sterny (100 cmc.), les 660 m. en 2 h. 41 m. 41 s. 2/5, moy. : 245 m. à l'heure. Record général battu (A. R. : 2 h. 35 m.) ; 2. Wagner (125 cmc.), 19 m. 12 s. 3/5.

Scoter : 1. Marcel Perrin (Bernardet), 14 m. 18 s. 1/5 ; 2. Bedina (U.S.A.), 7 m. 5 s.



Sterny en pleine action.



*Legrand, du Motor-Club,
1^{er} des Internationaux.*

SUCCÈS FRANÇAIS A MONTREUIL

Une belle réunion de plus qui nous a permis d'apprécier la classe des provinciaux. Parmi eux Moury (d'Orléans) s'est nettement affirmé, Fossier et Gamba (de Reims), Cozette (d'Amiens) furent excellents.

Le match franco-belge fut très animé, les Français prirent le meilleur sur leurs adversaires. La saison prochaine s'annonce pleine de promesses.

125 cmc., 4 tours : 1. Melioli (MCC), en 7 m. 47 s. 2/5; 2. Leri (MC), en 8 m. 39 s. 2/5; 3. Sablé (MC), en 8 m. 48 s. 1/5; 4. Haze (MCC) en 8 m. 44 s.

250 cmc., 6 tours, 1^{re} série : 1. Adnet (MC), en 10 m. 35 s. 1/5; 2. Moury (Orléans), en 10 m. 58 s. 3/5; 3. L. Brulé (MC), en 11 m. 11 s. — 2^e série : 1. Mariani (AMS), en 11 m. 2 s. 4/5; 2. Gamba (Reims), en 11 m. 16 s. 1/5; 3. Legrand (MC), en 11 m. 25 s. — *Finale*, 10 tours : 1. Moury (Orléans), en 17 m. 41 s.; 2. Mariani (AMS), en 17 m. 46 s.; 3. Fossier (Reims), en 17 m. 52 s.; 4. L. Brulé (MC), en 18 m. 2 s.; 5. Adnet (MC), en 18 m. 40 s.



Moury, d'Orléans, entouré des membres de son club.

350⁷cmc., 10 tours, 1^{re} série : 1. Deshaie (ASPP), en 17 m. 35 s. 1/5; 2. Cozette (Am.), en 17 m. 45 s. 4/5; 3. L. Brulé (MC), en 17 m. 49 s. 3/5; 4. Nory (AMS). — 2^e série : 1. Perlin (AMS), en 17 m. 14 s. 4/5; 2. Mariani (AMS), en 18 m. 20 s.; 3. G. Brulé (MC), en 18 m. 29 s. — *Finale* : 1. Legrand (MC), en 16 m. 45 s. 2/5; 2. Ladeveze (AMS), en 16 m. 54 s. 1/5; 3. Bonnin (AMS), en 17 m. 37 s. 4/5; 4. Viaud; 5. Massiot; 6. Verrecchia.

Match franco-belge, 15 tours : 1. Legrand (F), en 24 m. 48 s. 4/5; 2. Deshaie (F), en 25 m. 2/5; 3. Ladeveze (F), en 25 m. 10 s.; 4. Perlin (F), en 25 m. 10 s. 3/5; 5. Vanhove (B), en 26 m. 10 s.; 7. Verrecchia (F), en 26 m. 15 s.; 8. Figers (B), en 28 m. 27 s. 3/5.

DES RECORDS DU MONDE TOMBENT

A Monthéry, Remondini...

Au guidon d'une 125 cmc. Jonghi, Arrigo Remondini, fils de l'ingénieur Remondini des usines Jonghi, a battu, le 4 octobre, à Monthéry, deux records du monde :

50 km. : 24 m. 26 s. 70/100, moy. 122 km. 424 (ancien record : 26 m. 0 s. 58/100, moy. 115 km. 320).

50 milles : 39 m. 12 s. 33/100, moy. 123 km. 146 (ancien record : 42 m. 2 s. 22/100, moyenne 114 km. 850).

Ces deux records avaient été établis le 8 mai 1938, à Monthéry, par Nougier, sur Magnat-Debon.

Le 10 octobre, le même pilote sur la même machine a encore pulvérisé les records du monde suivants :

5 km. (départ lancé) : 2 m. 24 s. 84/100, moy. 124 km. 280 (ancien record : 2 m. 54 s. 23/100, moy. 103 km. 311).

5 milles (départ lancé) : 3 m. 53 s. 10/100, moy. 124 km. 270 (ancien record : 4 m. 41 s. 23/100, moy. 103 km. 005).

10 km. (départ arrêté) : 5 m. 3 s. 22/100, moy. 118 km. 073 (ancien record : 5 m. 51 s. 55/100 moy. 103 km. 403).

10 milles (départ arrêté) : 7 m. 59 s. 83/100, moy. 120 km. 074 (ancien record : 9 m. 26 s. 44/100, moy. 102 km. 281).

Ces quatre records appartenaient à l'Anglais H.-R. Nash sur New-Imperial, depuis le 23 octobre 1934. Ils avaient été établis sur l'autodrome de Brooklands.

Le 15 octobre enfin, le même pilote et la même machine ont encore battu les deux records suivants :

100 km. : 48 m. 51 s. 11/100, moy. 122 km. 479 (ancien record : 52 m. 24 s. 27/100, moyenne 114 km. 490).

1 heure : 122 km. 897 ancien record : 114 km. 252).

Ces deux records appartenaient à Nougier, sur Magnat-Debon.

...et à Crémone, Cavanna.

D'autre part, le champion italien Gino Cavanna, que l'on vit ce printemps en Valais battre les records du monde du kilomètre et du mille départ lancé et arrêté en sidecar 350 cmc., vient de mettre, à Crémone, de nouveaux lauriers à son actif. Pilotant une 125 cmc. Mondial de course, il a battu les nouveaux records du monde suivants :

Mille lancé : aller 45 s. 33/100; retour 45 s. 84/100 (moy. 45 s. 58/100, 127 km. 108). Ancien record : Delabarre (Puch) 108 km.-h.

Kilomètre lancé : aller 27 s. 67/100; retour 28 s. 27/100 (moy. 27 s. 67/100, 130 km. 104). Ancien record : Nash (NeB-Imperial) 113 km.-h.

Kilomètre arrêté : aller 37 s. 84/100; retour 38 s. 11/100 (moy. 37 s. 97/100, 94 km. 811). Ancien record : Delabarre (Puch) 89 km.-h.

Mille arrêté : aller 55 s. 99/100; retour 55 s. 23/100 (moy. 55 s. 61/100, 104 km. 183). Ancien record : Delabarre (Puch) 96 km.-h.

La nouvelle Mondial 125 cmc. de course est équipée d'un moteur 4 temps à double arbre à cames en tête, boîte à 4 vitesses, qui développe 10 CV. à 8.500 tours. Rapport de compression : 9,7 : 1. Poids : 76 kg. Elle a été dessinée par l'ingénieur de Bologne Alfonso Drusani.



UN BAPTÊME MOTOCYCLISTE

Le dimanche 19 septembre les habitants de Chantilly virent, très intrigués, une importante colonne de motocyclistes, fanion en tête, parcourir les rues de leur bonne ville; renseignements pris, c'étaient des membres du Moto-Club de Paris qui venaient assister au baptême du fils de l'un des leurs, Marius Thibault, habitant de leur aimable cité, qui, fervent de la moto et excellent coureur, voulait que son fils en plus du baptême religieux ait un vrai baptême de « motard ».

Et cela en fut un, car le jeune Claude Thibault (3 mois) se rendit à l'église, non pas à moto, mais confortablement installé dans un « moïse » posé, parmi les fleurs blanches, sur un plateau posé sur un châssis de sidecar, suivi par une colonne comportant une trentaine de motos ou sidecars, comprenant ses père, mère, parrain, marraine et tous les invités.

Inutile de décrire le succès de curiosité soulevé par un tel cortège, encore jamais vu, et le brave curé était tout étonné de voir autour des fonts baptismaux tous ces gens casqués et bottés, et à l'issue de la cérémonie il nous fit part de son étonnement de la

bonne tenue de tous ces « motards » que l'on représente si souvent comme des démons.

A la sortie de l'église ce fut bien autre chose, car la foule s'était amassée et c'est entre une double haie de spectateurs et au milieu des applaudissements que, dans l'ordre le plus parfait et à petite allure silencieuse, tous les membres du Moto-Club de Paris reconduisirent le jeune Claude Thibault au domicile de ses parents.

Ensuite ce furent un apéritif bien gagné et un excellent déjeuner suivi d'une agréable partie chantée et d'un bal fort animé qui terminèrent gaiement cette excellente journée.

Un bravo à l'ami Thibault pour la bonne idée qu'il a eue, ainsi qu'aux dirigeants et aux membres du Moto-Club de Paris pour cette excellente journée de propagande motocycliste, qui a prouvé que les amateurs de notre beau sport savent à l'occasion se plier à une discipline sérieuse et démontré que la moto est autre chose qu'un engin destiné aux seuls fous de la route.

C'est en tout cas à notre connaissance la première fois qu'une telle cérémonie a lieu à moto. Bravo!!!

AU M.C. PARIS, CHAQUE DIMANCHE UNE SORTIE

Calendrier de novembre :

Le 7. — Le château de Grosbois. L'après-midi, regroupement avec les amis du S.M.C.P. à l'occasion de leur fête annuelle à Sucy-en-Brie. Départ : porte Dorée.

Le 11. — Forêt de Carnelle, la Pierre-Turquoise et l'Etang. Porte de la Chapelle.

Le 14. — Fort de la Tremblaye, près Saint-Cyr, par Ville-d'Avray. Départ : porte Maillot.

Le 21. — Clermont-sur-Oise (visite de la ville); pour les membres désirant faire un petit parcours, sortie sur Chaumontel, près Luzarches. Départ : porte de la Chapelle.

Le 28. — Pont Colbert, près Versailles, par Chaville et G.C. 53. Départ : porte de Saint-Cloud.

Pour toutes ces sorties, deux départs : 9 h. et 13 heures.

Le banquet du M.C. Paris aura lieu le samedi 11 décembre. S'inscrire aux réunions du mercredi.

Itinéraires détaillés et tous renseignements : chez Favier, 40, rue Saint-Paul; chez Bovière, 6, rue Mazet et aux réunions des 1^{er} et 3^e mercredis du mois à 21 heures, aux « Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli. — Correspondance : M. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris (10^e).

Les motocyclistes isolés sont cordialement invités aux sorties du M.C. Paris.

Moto-Club Chatillonnais

(TOURISME-SPORT-CAMPING)

Le calendrier mensuel établi pour le mois de novembre, dernier mois d'activité avant la mauvaise saison, est le suivant :

Dimanche 7. — Le M.C.C. assistera à la fête annuelle organisée par nos amis du Sporting-Moto-Club Parisien et à la matinée artistique qui se déroulera à l'auberge Tartarin, à Sucy-en-Brie. Rassemblement fixé au siège social du Club à 12 h. 45. Départ en groupe à 13 heures précises. Itinéraire : Croix-de-Berny, La Belle-Epine, carrefour Pompadour à Choisy, Bonneuil, Sucy. Retour le soir vers 18 heures.

Dimanche 14. — Sortie de propagande dans le XVI^e arrondissement. — Inauguration et réunion d'information au siège de la section locale fondée par le M.C.C. dans le XVI^e, au café de notre sociétaire, M. Pailler Albert, qui se fera un vif plaisir de documenter les futurs adhérents sur les avantages nombreux réservés aux membres actifs. Ras-

semblement des participants au siège de la section d'Issy-les-Moulineaux, café Sirven, 16, rue Jeanne-d'Arc (à côté usine S.E.V.) à partir de 10 heures. Départ officiel à 10 h. 30 derrière auto-pilote.

Dimanche 21. — Participation aux épreuves de courses sur prairies organisées par nos amis du Motor-Club au stade municipal de Montrouge. Rassemblement au siège social de la section de Montrouge, café Murat, 96, avenue Aristide-Briand (à côté des magasins de notre ami Georges Monneret), à partir de 13 h. 30. Départ à 13 h. 45.

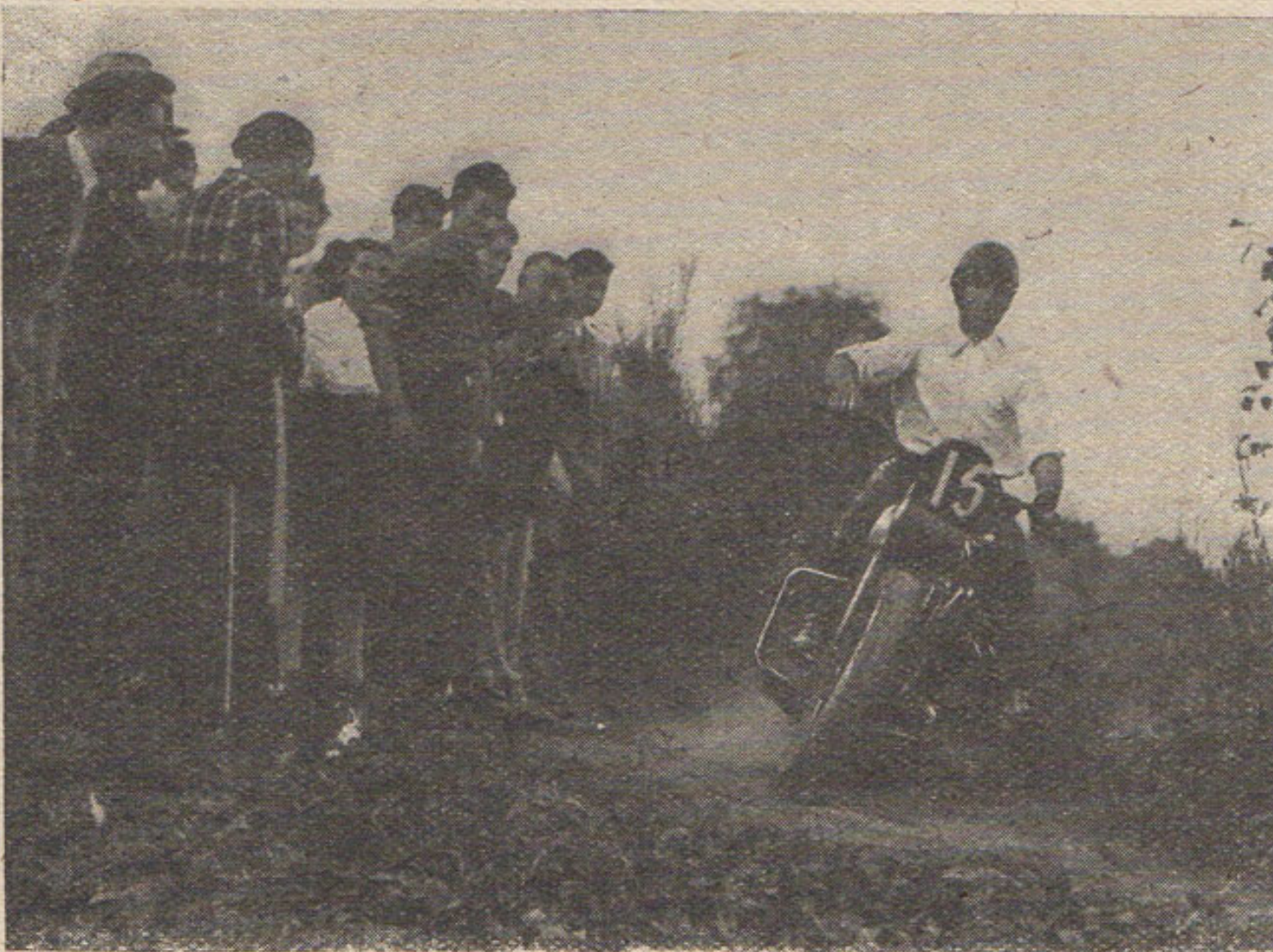
Enfin, rappelons que nos prochaines réunions mensuelles fixées au premier jeudi de chaque mois à 21 heures au siège social auront lieu : le **jeudi 4 novembre 1948** et le **jeudi 2 décembre 1948**, et qu'il ne sera pas adressé de convocations individuelles, nos sociétaires sont amicalement invités à y assister ainsi que tous les isolés de la banlieue sud à qui nous réservons toujours notre meilleur accueil de camaraderie.

Un renseignement ne coûte rien... Praticants de véhicules mécaniques (gros ou petits, du vélomotoriste à l'automobiliste), groupez-vous au sein d'une société amicale et sportive qui mettra sa longue expérience à votre disposition et vous fera bénéficier de nombreux avantages de toute sorte. Permanence et adhésions reçues chaque jour (sauf le mardi) au siège social du M.C.C., café Raymond, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine), ou écrire au président M. Gabriel Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux, qui se fera un plaisir de répondre à toute demande écrite.

Moto-Cross-Club de l'Amicale de Nantes-Basse-Bretagne

LAISNE, LE MENAGER ET CHOUAN
GRANDS VAINQUEURS

Par une après-midi vraiment printanière près de 3.000 personnes avaient répondu à l'appel des organisateurs, les spectateurs furent émerveillés du programme sportif de qualité qui leur fut présenté, ils vibrèrent aux exploits des as Rochelais, Vannetais, Nazairiens, Choletais et Nantais; en effet, au dernier moment on avait dû se passer des Parisiens aux prétentions excessives; on n'y perdit rien car plusieurs champions qui nous furent présentés pouvaient mieux faire que de se défendre contre eux; en tenant compte que tous sont des amateurs, sans machine spéciale, leur valeur n'en est que plus méritoire.



Laisne, vainqueur toutes catégories.

Laisne avec sa 1.000 cmc., par sa virtuosité et son audace, fit passer le frisson à bien des spectateurs et mis à son actif le record du parcours : quatre tours en 7 m. 34 s.; Leménager (de Vannes), recordman du tour en 1 m. 48 s., et Chouan qui, accidenté en série, se repêcha magnifiquement en enlevant la finale.

En résumé, cette journée a été la démonstration de l'entente amicale entre tous les clubs régionaux, de la valeur des sportifs amateurs, et une belle réussite à l'actif des dévoués dirigeants de l'Amicale de Nantes-Basse-Bretagne.

Résultats techniques :

125 cmc., 1^{re} série : 1. Leménager (Vannes), 8 m. 41 s. (meilleur tour 1 m. 51 s.). — 2^e série : 1. Pierrel (Nantes), 8 m. 8 s. (meilleur tour 2 m. 1 s.). — 3^e série : 1. Allain, 8 m. 16 s.; 2. Rineau, 8 m. 18 s. — *Repêchage* : 1. Acqueberge.

Finale : 1. Leménager (Vannes), les trois tours en 5 m. 35 s. (meilleur tour 1 m. 48 s.); 2. Rineau; 3. Pierrel; 4. Acqueberge.

175 cmc., finale : 1. Lelan (Saint-Nazaire), 8 m. 1 s.

350 cmc., 1^{re} série : 1. Raulic (Pontivy), 7 m. 49 s. (meilleur tour 1 m. 51 s.); 2. Hazianis, 8 m. 49 s. — 2^e série : 1. Loyau (Nantes), 8 m. 54 s.; 2. Léport. — *Repêchage* : 1. Chouan (Nantes).

Finale : 1. Chouan (Nantes), 7 m. 44 s.; 2. Loyau, 8 m. 19 s.; 3. Hozianis; 4. Raulic abandonne, accident mécanique.

500 cmc. et au-dessus : 1. Laisne (Nantes), 7 m. 44 s.; 2. Vrignaud; 3. Retières.

Finale : 1. Laisne (Nantes), 7 m. 34 s. (record); 2. Retières.

Amical-Motor-Club Orléanais

LE MOTO-CROSS DU BEAUVOIR

Le 26 septembre fut une splendide journée sportive motocycliste. En effet, Olivet, ce dimanche, était en effervescence aux alentours de l'Eldorado, plus de 3.000 spectateurs pénétrèrent sur le parc du Beauvoir pour applaudir et encourager les membres de notre Club qui, sur un parcours des plus variés de 900 mètres environ, firent preuve non seulement d'une adresse étonnante, mais d'une maîtrise de pilote émérite.

Nous avons eu le plaisir de remarquer au milieu de l'assistance la présence de M. Dilhac,



Leménager, de Vannes, 1^{er} des 125 cmc.

commissaire du gouvernement, représentant M. le Préfet; M^e Dhiver, adjoint au maire d'Orléans, représentant le député-maire; M. l'officier de paix Delaye, de la police routière.

A l'organisation présidait M. Ribayrol, président du Club et président de la Ligue du Centre Motocycliste; les départs furent donnés par M. Bray, vice-président du Club et trésorier de la Ligue du Centre; au chronométrage MM. Germon, Fauvin, Fourniguet, Sevin et Franquet.

Le directeur de course pour cette épreuve, M. Siméon, avait cumulé, en plus de sa lourde charge, la responsabilité du speaker. Nous lui devons à cette occasion tous nos remerciements pour l'entrain et l'animation qu'il a bien voulu donner à cette épreuve.

Nous vous donnons maintenant le classement intégral des concurrents par catégorie de cylindrée :

En 100 et 125 cmc. : 1. Garnon, 1 m. 46 s.; 2. Lebas, 1 m. 47 s.; 3. Vigier, 1 m. 59 s.; 4. Daumont, 2 m. 2 s.; 5. Pellé, 2 m. 3 s.; 6. Cassegrain, 2 m. 5 s.

En 175 cmc. : 1. Klym, 1 m. 36 s.; 2. Colesse, 1 m. 49 s.; 3. Dedieu, 1 m. 49 s.; 4. Perthuis, 1 m. 58 s.; 5. Boulay, 2 m.

En 250 cmc. : 1. Moury, 1 m. 22 (vice-président du Club); 2. Klym, 1 m. 35 s.; 3. Demenois, 1 m. 50 s.; 4. Garnon, 2 m. 10 s.; 5. Martin, 2 m. 19 s.; 6. Paluau, 2 m. 42 s.

En 350 cmc. : 1. Aubespin, 1 m. 30 s.; 2. Moury (vice-président du Club), 1 m. 31 s.; 3. Klym, 1 m. 35 s.; 4. Neveu, 1 m. 44 s.; 5. Besnard, 1 m. 52 s.; 6. Marmasse, 1 m. 55 s. (secrétaire du Club).

En 500 cmc. : 1. Moury, 1 m. 28 s.; 2. Aubespin, 1 m. 29 s.; 3. Perrault, 1 m. 32 s.; 4. Tessier A., 1 m. 36 s.; 5. Neveu, 1 m. 37; 6. Marois, 1 m. 42 s.

Enfin une finale dans chaque catégorie sur trois tours détermina le classement des concurrents.

A OPPÈDE, M.B.S. FORÉZIEN BAT M.B.C. CAVAILLON PAR 4 BUTS A 3

Nos représentants ont remporté dimanche un beau succès sur l'équipe de l'Avignonnais Prades.

Les Foréziens très en verve dominèrent pendant les 3 périodes leurs adversaires.

Delabre, surtout, est à féliciter pour la précision de ses shoots. Il marqua 3 buts et Marancour dut se contenter du 4^e.

L'équipe avait la formation suivante : Chometton, Delabre, de Marancour, Gagnaire, Davier et Vial.

A signaler l'absence de Houg Didier insuffisamment remis de blessures récentes.

Les Foréziens se déplaceront le 3 octobre pour rencontrer le M.B.C. de Mulhouse sur son terrain, en match amical.



PETITES ANNONCES.

La ligne de 36 lettres, signes ou espaces : 100 francs

ACHATS

CHERCHE 500 anglaise récente, parf. ét. — Adresser détails, prix, photo à Roger LECUYER, 42, rue des Garceaux, MOULINS (Allier).

SUIS ACHETEUR D.K.W. NZ 250 ou 500 2 cyl. accidentée ou épave. Paiement comptant. — DECHAMP-GUILLAUME, 47, rue Jacquemars-Giélée, LILLE (Nord). Tél. : 479-69.

ACHÈTERAI Bloc S. Motobécane, culbuteurs 350 ou 500. — Ecrire MOTO-CLUB LEZIGNANAIS à LEZIGNAN-CORBIÈRES (Aude).

ACHÈTE Epave cadre, moteur « Koechler-Escoffier » 3 CV. avec papiers. — ZIRBUS Henri, 54, route de Mittelhausbergen à STRASBOURG-BRONENBOURG (Bas-Rhin).

CHERCHE petite Moto. — ROLAND, 21, rue Alexandre-Charpentier, PARIS (15^e).

VENTES

VELOCAR équipé électriquement. Px 35.000 fr. — Visible aux Ets SOURIAN, 13, rue du Général-Galliéni, BILLANCOURT (Seine).

350 cmc. culb. Matchless, type civil, très belle. Et. nf., pneu avant strié 2 J. 300x21, moyeu conique dural. — DEFRANCE, 92, rue de Paris, BOULOGNE-SUR-SEINE (Seine).

125 cmc. Gnome-et-Rhône avec tansad et sacoches, sortie 1948. Et. nf. Px 70.000 fr. — Ecrire DE GEYER, 127, rue du Ranelagh, PARIS (16^e).

MOTO 750 culb. 4 cyl. Bon ét. très inter. — BARTHELEMY, 48, rue Auguste-Lançon, PARIS (13^e).

PARTICULIER vend : New-Map 108 cmc. culb., Puch 250, D.K.W. 500; toutes ét. nf. — R. OSMONT, square Alexandre-I^{er}, ANGERS (M.-et-L.).

PARTICULIER vend Motobécane 350 bloc. mot. Bon ét. Px 60.000 fr. — GIROIRE, 22, rue Terre-Neuve, MEUDON (S.-et-O.).

EXCELSIOR 350, ét. nf., Harley 1.300 type police parf. ét., Zundapp 200 cmc. bon ét. mécan. Monet-Goyon 500, 4 vit. lat., Motobécane 100 cmc. 4 temps, propre.

B.S.A. 500 W.M. 20 trs bon ét. 130.000. Monet-Goyon 500, 5 vit., très bon ét. 70.000. — BAUDRILLARD, 11, rue du Saumon, ARRAS (Nord).

GNOME-ET-RHONE 750 X, très rapide, neuve, pns nfs. — M. ROBERT, 92, av. du D^r H. Durand, GENTILLY (Seine). Alé. : 00-23.

INDIAN, stock complet, pièces détachées récentes d'origine. — TAURY, 50, rue Octave-Mirbeau, PARIS.

M. R. 100 cmc. mot. Sachs 2 vitesses. Kick, cadres, moteurs. — Harley M.P., 4, rue Hoche, COLOMBES. Char. 08-47.

MATCHLESS civile entier. neuve, plus ozrant. — BUGÉ, 117, boul. Mariette, BOULOGNE-SUR-MER.

TANDEM équipé moteur Vap, roulé 1.000 km., pns ét. nf. — Ecrire pour rendez-vous MICHEL, 57, rue Saint-Jacques, PARIS (3^e).

A VENDRE Peugeot 202 mod. 40, 4 pns nfs. Px : 340.000. — Ecrire au journal qui transmettra.

PANTHÈR 250 culb. 4 vit. Sélec. — Visible M. PAPEGNIÉS, 60, rue du Théâtre, PARIS (15^e).

250 cmc. Moteur M.A.G. ts bon ét. Px 35.000 fr. — PAIRET, 143, rue du Plessis, FRANCONVILLE, le dimanche.

VÉLOMOTEUR Peugeot P. 53, 100 cmc., reprend. 3 ou 4 CV. — Ecr. FEVRE, 47 bis, avenue de Clichy, PARIS (17^e).

ZUNDAPP Solo-Russie tt. chromé, pns nfs, 2 cyl. culb., fourche Ryd. Freins Loockeed. Sél. 8 vit. Mot. capoté. — René HEROUART, CHARLY-SUR-MARNE (Aisne).

CADRE VéloMOTEUR Monet-et-Goyon S.G. 3, avec papier. Epaves et moteurs B.M.W., Zundapp, Gilera, N.S.U. Samedi et dimanche matin. — MOTOSTATION, 18, avenue Galliéni, BAGNOLET (Seine).

RAVAT moteur Zurcher E.R. 22 350 culb., ts bn ét. mécanique, 2 pns ét. nf., 1 chambre absolument neuve, tansad. Equipement complet. Px 75.000 fr. — BOERES, 67, rue Brancion, PARIS (15^e).

ÉCHANGE

PLAT. RID. 500 kg. « Mathis » 11 CV. impec., contre moto 500 cmc. bon ét. Vends Harley-Davidson 750 cmc. civile, neuve, sel. bipl. — M. GODIVEAU, 12, rue Jacques-Catric, LES LILAS (Seine). Com. : 07-52.

TERROT H. S.S. 350 culb., bon ét. contre petite voiture cond. int 5 ou 6 CV. même sans pneus. — Ecrire R. JOLY, 27, quai Clemenceau, CALUIRE (Rhône).

DIVERS

TRÈS BON OUVRIER mécanicien soudeur autogène pouvant établir temps de fabrication et au besoin diriger atelier de fabrication, cadres et fourches motos, est recherché, sérieuses références exigées. — GUILLER Frères, FONTENAY-LE-COMTE (Vendée).

CYCLES, MOTOS, VOIT. enf. ville côtière. B. aff., logt. 6 p., vendue c. santé. Px 1.200.000. — Ecrire TOUZARD, TROUVILLE (Calvados).

LAHOURNÈRE, 11, rue de Longwy, CASABLANCA, est agent pour le Maroc des célèbres Motos « Indian ».

A VENDRE Magasin : achats, ventes, rép. autos, motos, cycles, av. s.-sol, outillage. — GOLAZ, 21, rue Alexandre-Charpentier, PARIS (17^e).

ASSURANCES. Pensez à votre sécurité : accident, vol, tout risque, toutes compagnies. — BOERES, assureur-conseil, 67, rue Brancion, PARIS (15^e).

REUIL (Ets), 82, avenue des Ternes. ETO. 15-53. Seul spécialiste pour tous équipements et accessoires mot., cycle, auto. Tabliers, cuissards, casques, serre-tête, vestes, sacoches, musettes, siège arrière, poignées tournantes, silencieux, dessus de selle caoutchouc accus, sélecteurs V.M.

• GROUPE MOTO-PROPULSEUR •

P.-P. ROUSSEY

2 Vitesses - Point mort - 49 cc. - Vitesse : 45 km. à l'heure

TOUTES COTES jusqu'à 14 % sans pédaler

MONTAGE RAPIDE

Moteur avec embrayage 26.000 fr.

Moteur sans embrayage 23.000 fr.

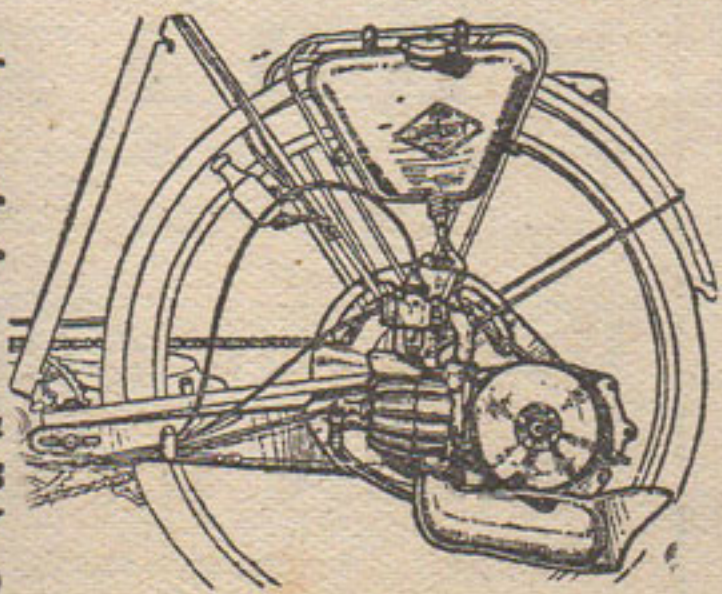
Livraisons à lettre lue

AGENCES :

Quelques régions encore libres
Ecrire pour renseignements à la

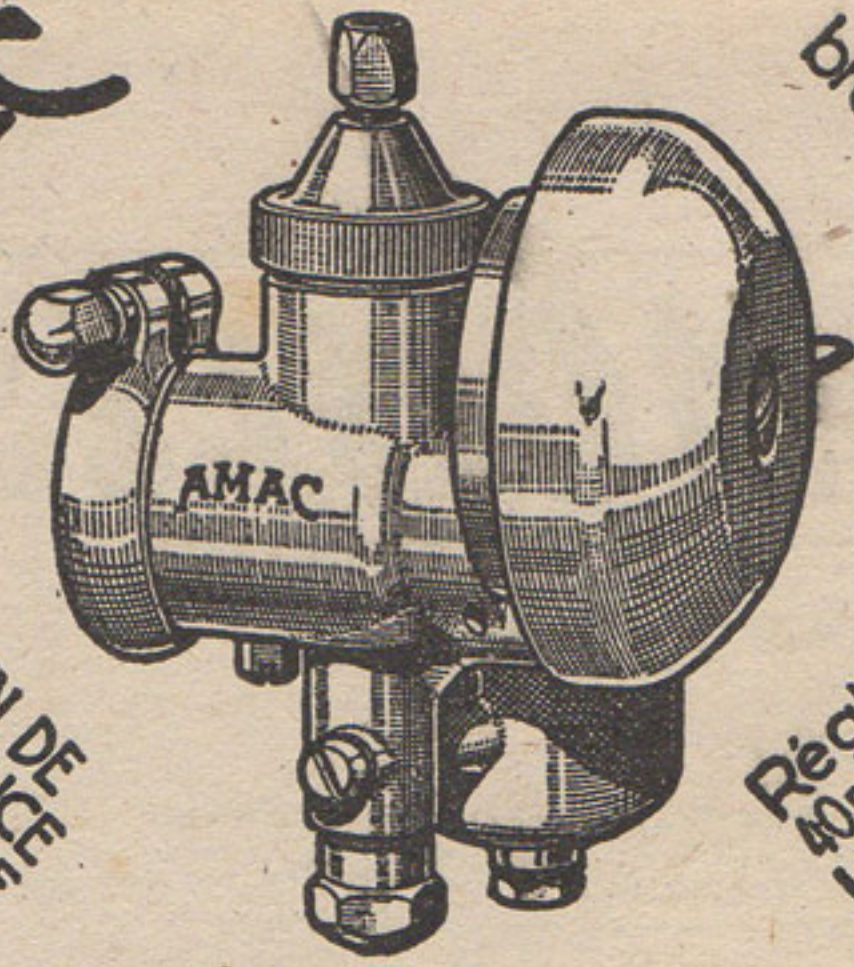
SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES BREVETS ROUSSEY

34, Boul. du Parc - NEUILLY (Seine)



Le Directeur-Gérant : MAX ENDERS.

Avec
AMAC



à
cheminée
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE
PUISSANCE
ECONOMIE
MAXIMUM

Réglage: P.222
40, rue de Villiers, P.222
LEVALLOIS
PER. 06-02

USINES ET BUREAUX

93, Route d' Meyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XVI

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

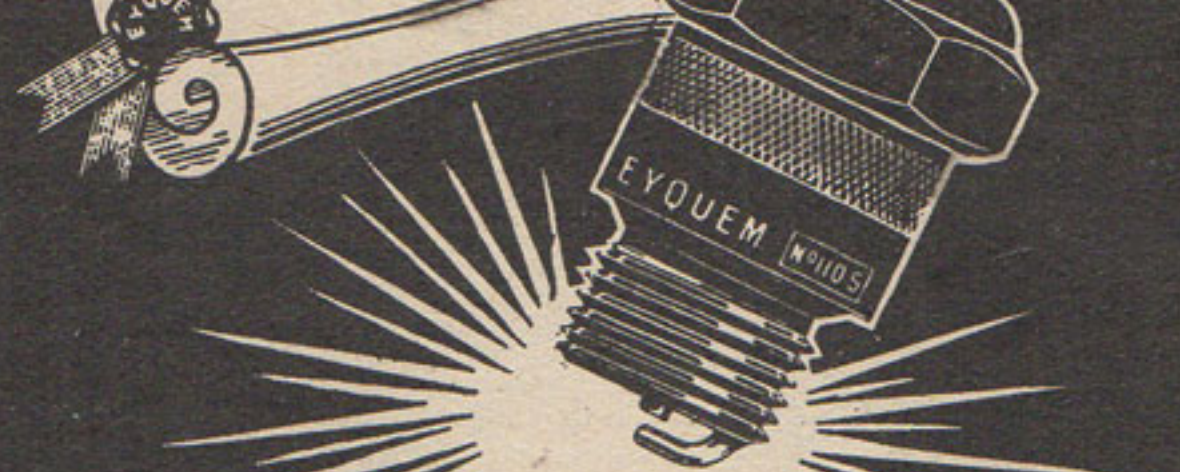
NOVI

Équipements Électriques

pour

Vélos - VéloMOTEURS - MOTOS

avec son isolant
MYTRAM
à haute teneur en alumine
SURCLASSE PARTOUT
LES MEILLEURES TECHNIQUES
adopté par l'Aviation
militaire



EYQUEM

50 ANNÉES D'EXPÉRIENCE..DE SUCCÈS

191-195 B^e PÉREIRE - PARIS - TÉL. ETO. 15-60.4 LIGNES.

LA SUSPENSION ARRIÈRE DE LA MOTO PAR LES
MOYEURS

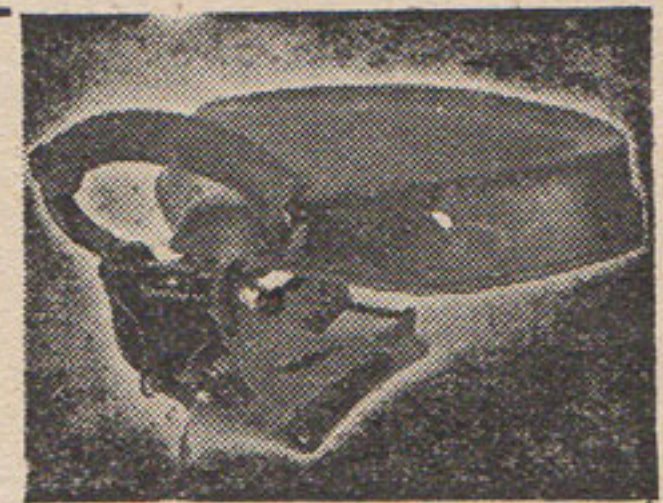


TOUTES APPLICATIONS Autos-Motos-Voit. d'enfants, etc.

NIVEL 225, RUE DE L'UNIVERSITÉ, PARIS
TÉL. : INV. 56-95 — MÉTRO ALMA-MARCEAU

SIÈGES ARRIÈRE
MERAT

Breveté France et Etranger



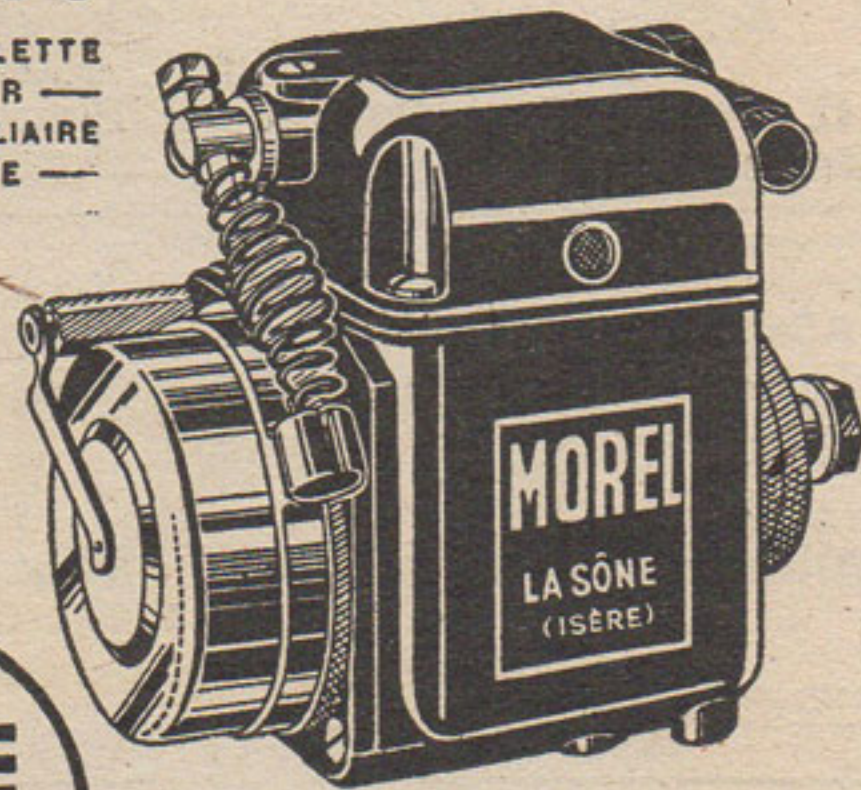
Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

POUR MOTOCYCLETTE
— VÉLOMOTEUR —
ET MOTEUR AUXILIAIRE
— DE BICYCLETTE —



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES :
LA SONE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE) DIRECTION GÉNÉRALE LA SONE (ISÈRE) TEL. 19
AGENCE A PARIS : 49^{bis}, AV. HOCHÉ - TÉL. WAGRAM 65.23 ET 65.24

MAGNÉTOS VERTICALES - MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS - INTERRUPTEURS DE BATTERIES - COUPLEURS SÉRIE PARALLELE
PÉDALES DE DÉMARRAGE - COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE - RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Matières plastiques - Ebonites - Rivets



Votre VéloMOTEUR
ou votre moto à
l'abri du vol avec
**L'ANTIVOL
NEIMAN**

qui bloque la direction
Monté en série par les principaux
constructeurs français & étrangers

ANTIVOL STE NEIMAN

31, Place Saint-Ferdinand - PARIS (17^e)

LICENCE FRANÇAISE

D.K.W. AUTO UNION

83 STATION SERVICE **83**
Avenue de la Grande-Armée

PASSY 46-25 46-45
46-70 46-79

PARIS (XVI^e)

VENTE et ACHAT

Silencieux WILMAN

— 1^{er} PRIX AU DERNIER CONCOURS DU T.C.F. —



Modèle à passage libre des gaz

SILENCE PARFAIT SUR 4 TEMPS
PUISSANCE COMME A ÉCHAPPEMENT LIBRE

3, Rue d'Evreux - COURBEVOIE (Seine)

Robert KIÉNÉ

Agent des grandes Marques :

MOTOCONFORT - MAGNAT-DEBON - GILLET d'HERSTAL
des Scooters A. G. F. - des Moteurs auxiliaires CYCLEX
et des Side-Cars BERNARDET

Téléphone
MOL. 21-26

73, Quai du Point-du-Jour
BILLANCOURT

MOTOS-DANTON

LE SPÉCIALISTE DE LA MOTO...



STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES HARLEY-DAVIDSON

14, Rue Danton - LEVALLOIS-PERRET - PER 19-11



STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

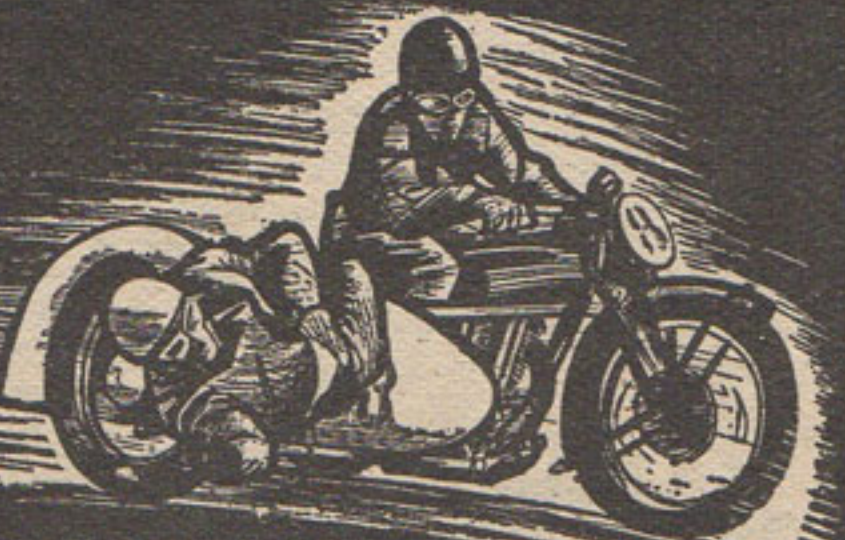
44, Rue de la Condamine - PARIS (17^e)

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL
PIGNONS TOUTES MARQUES
ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES
RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES
CARTERS de BOITES et de MOTEURS
ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES
EMBIELLAGES — REALESAGES
RÉPARATIONS DE DYNAMOS - MAGNÉTOS et VOLANTS MAGNÉTIQUES
Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS
Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

ROBERT KIÉNÉ

Les meilleures
marques de
SIDE-CAR,
toutes

PIÈCES DÉTACHÉES
Françaises et Étrangères
ACCESSOIRES
Pour Motocyclettes



BILLANCOURT 73 QUAI DU POINT DU JOUR
MOL: 21-26

MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques

**MOTOBÉCANE TERROT
VÉLOCETTE**

Toujours prêt à vous satisfaire

78, Avenue des Ternes - PARIS (17°) - Téléphone : GAL. 78-95

VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES

ÉCHANGES STANDARD
DES EMBIELLAGES
RÉALÉSAGES

BIELLES MANETONS
EXIGEZ
LA MARQUE

MOTO-PIÈCE

TEL. CHA. 18-79
30, R. Aug. Buisson
LA GARENNE (Seine)

CAGES
A GALETS - AXES
ET CÔNES DE MOYEUX
PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUE AR
PIGNONS DE BOÎTES DE VITESSES etc...

DEMANDEZ la liste des agents régionaux

AUBERVILLIERS-MOTOS-CYCLES

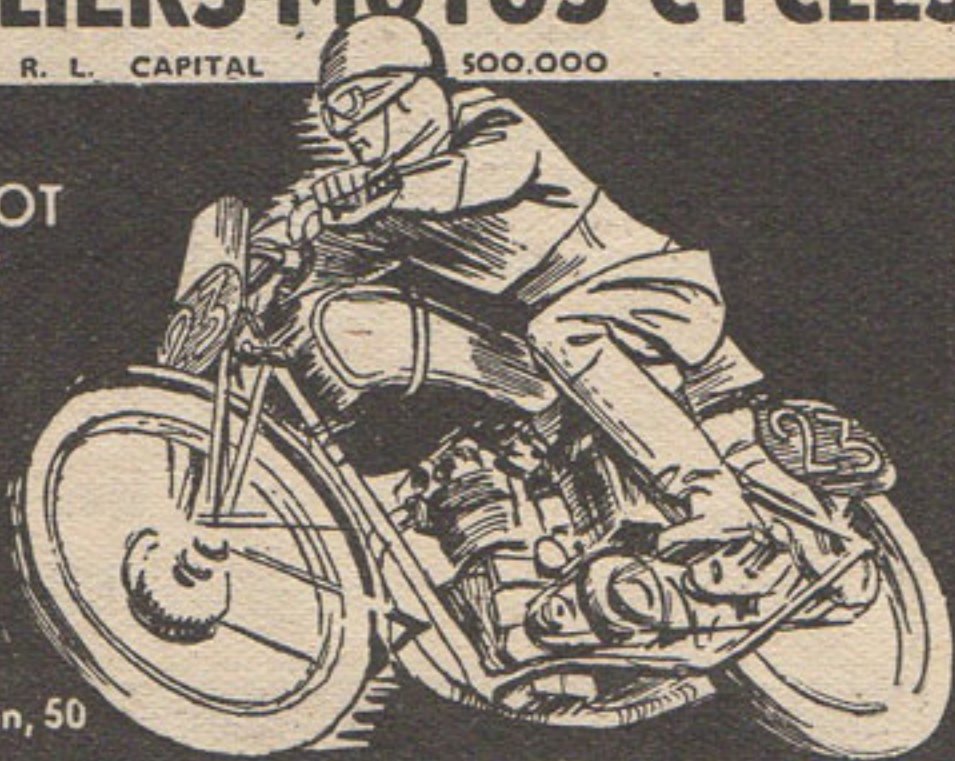
S. A. R. L. CAPITAL 500.000

AGENCE
PEUGEOT - TERROT
MOTOBÉCANE

Achat
Vente
Réparations

R. C. 337.972 B
NORD 80-85

50, Rue Chateau-Landon, 50



PAUL LADEVÈZE

50, RUE BRUNEL - PARIS (17°) — TÉL. : ÉTO. 24-66

La plus formidable représentation de motos étrangères

Agent général et Représentant Officiel

NORTON - ARIEL - PANTHER - DOUGLAS - O. E. C. - RUDGE
BROUGH - SUPERIOR - GUZZI

"GILERA"

Visibles : 50 motos de toutes marques étrangères

ACHAT DE TOUTES MOTOS RÉCENTES AU COMPTANT
- DÉPOT VENTE -

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ÉCHANGE - RÉPARATIONS

Représentants de toutes marques françaises
et de motos JAWA, OGAR, C-Z

11, avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15°)
Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-82

ACCESSOIRES & PIÈCES DÉTACHÉES MOTOS

KERSA



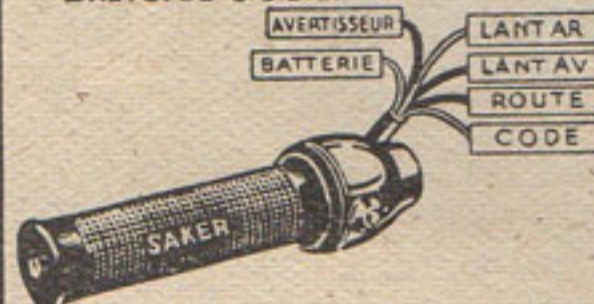
43, RUE VOLTAIRE — LEVALLOIS (SEINE)

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!
BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN
PRIX DE DÉTAIL 1 200 Frs
SAKER LEVALLOIS

Pour 150 et 198 cmc.

D. K. W.

ÉCHANGES STANDARD { Cylindres - Embiellages
Boîtier S.P. 10, Dynamos
Moteurs complets

Couronnes de roue AR
Pignons sortie de boîte
Ressorts de kick
Bougie- spéciales - Décalques, etc.

PERSIN

92, Av° de Rigny - BRY
(Seine)

Vient de paraître:

LE BOTTIN DU CYCLE

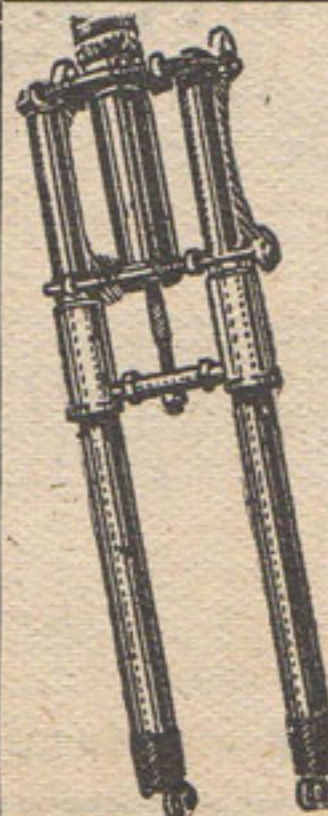
Edition 1948

TÉL. : +LITRÉ 54-95

Annuaire Général du
Cycle et des Industries connexes.
Cet ouvrage contient toute la docu-
mentation indispensable aux pro-
fessionnels du Cycle, constructeurs,
réparateurs, marchands, accessoi-
ristes, etc..

UN VOLUME de 1100 pages. 700 frs + Taxes

DIDOT-BOTTIN - 19, RUE DE L'UNIVERSITÉ, PARIS-7°



JOSEPH STIGNANI

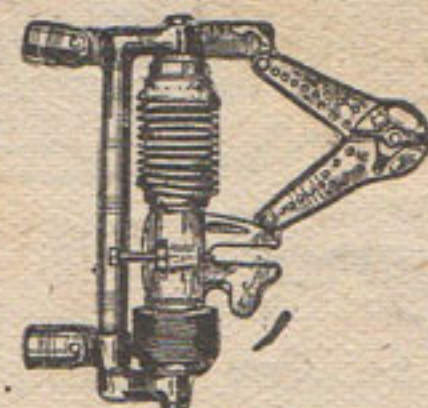
FABRICANT DE LA SUSPENSION
ET FOURCHE TELESCOPIQUE

"UNIVERSELLE"

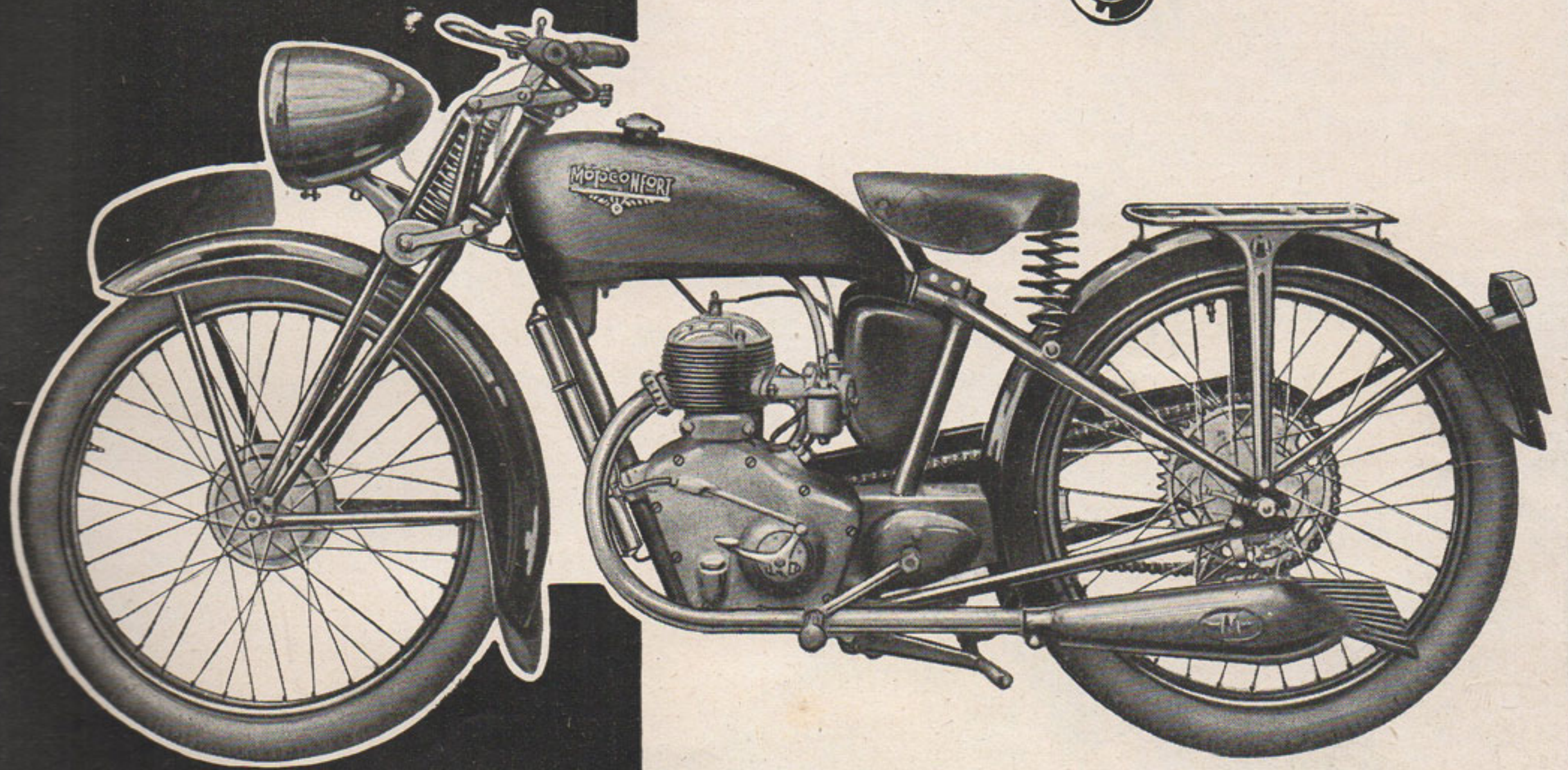
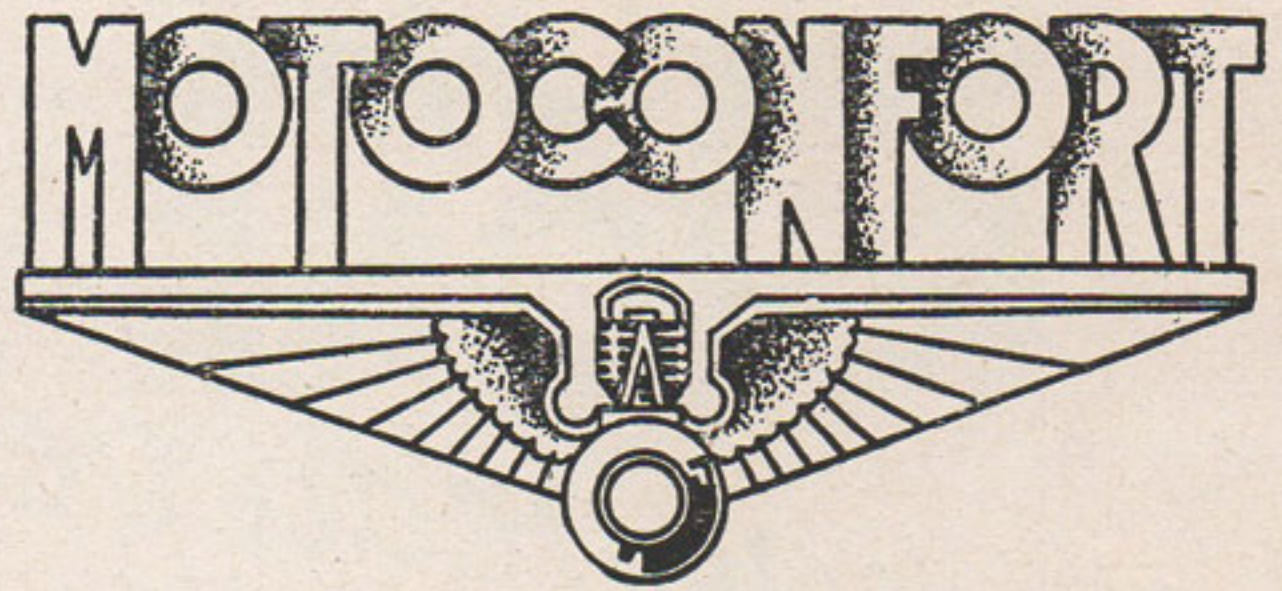
POUR TOUTES MOTOS

47, route de Gonesse
STAINS (Seine)

Téléphone 98, à Stains



VÉLO MOTEUR
BLOC MOTEUR 4 TEMPS



PRIX:
58.800
FRANCS

MODÈLE "STANDARD" LATÉRALES
TYPE C.45.B

*Graissage intégral par
circulation intérieure automatique*

MOTOCONFORT. 19, RUE LESAULT-PANTIN (Seine)



SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE CONSTRUCTION
DE MOTEURS D'AVIATION

150, bd Haussmann, Paris-8^e - Carnot 33-94

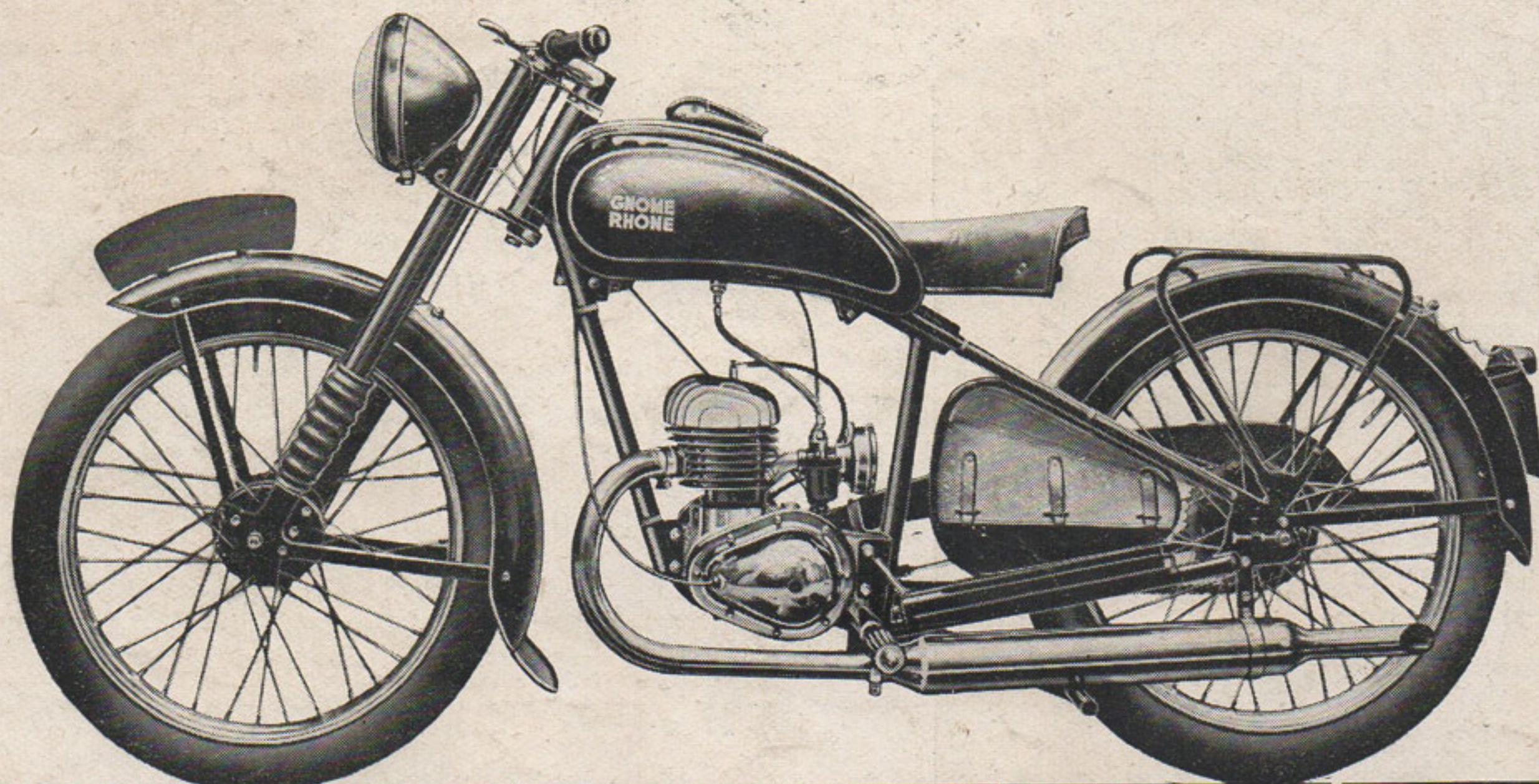
**GNOME
RHONE**

vous présente
son nouveau vélomoteur 125 ^{cm³}
le **R3**

Moteur 2 temps à piston plat
Bloc moteur 3 vitesses à commande à main
Vitesse en palier : **75 km.-heure**
Consommation : **2 à 5** environ aux 100 km.
Cadre en tube • Fourche télescopique
Pneumatiques : 24 x 2,375 à l'avant, 25 x 3 à l'arrière

PRIX :

Émaillé noir et chromé : **64.000 f.** - Émaillé noir sans chrome : **61.000 f.**



Souple - Rapide - Confortable

Service vente et magasin d'exposition : **49, Av. de la G^{de}-Armée, Paris-16^e - Kléber 90-56**
Service pièces détachées et réparations : **16, Rue Félicien-David, Paris-16^e - Auteuil 08-90**