

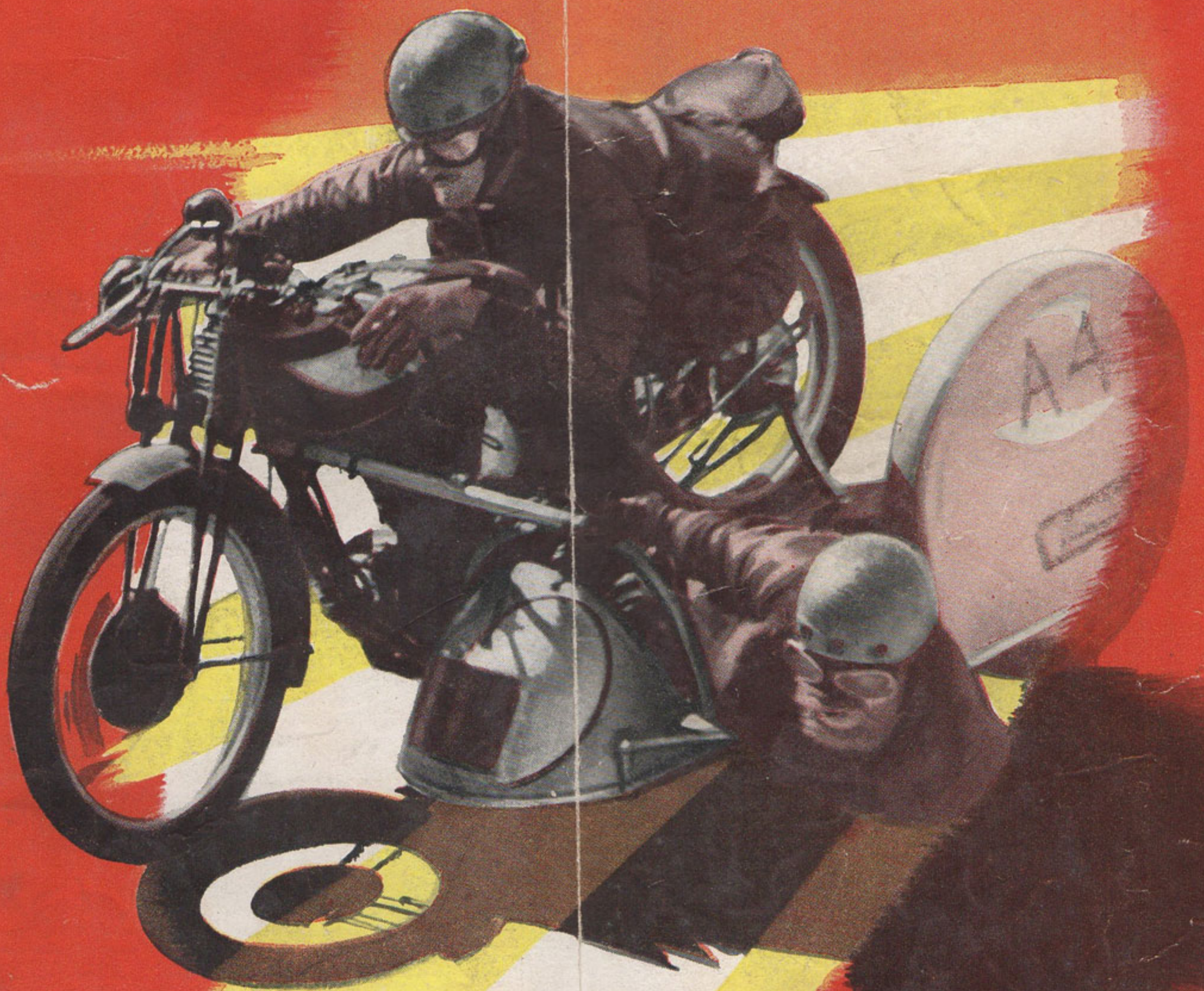
3^e ANNÉE — N° 27

REVUE
MENSUELLE

OCTOBRE 1949

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
MAX ENDERS



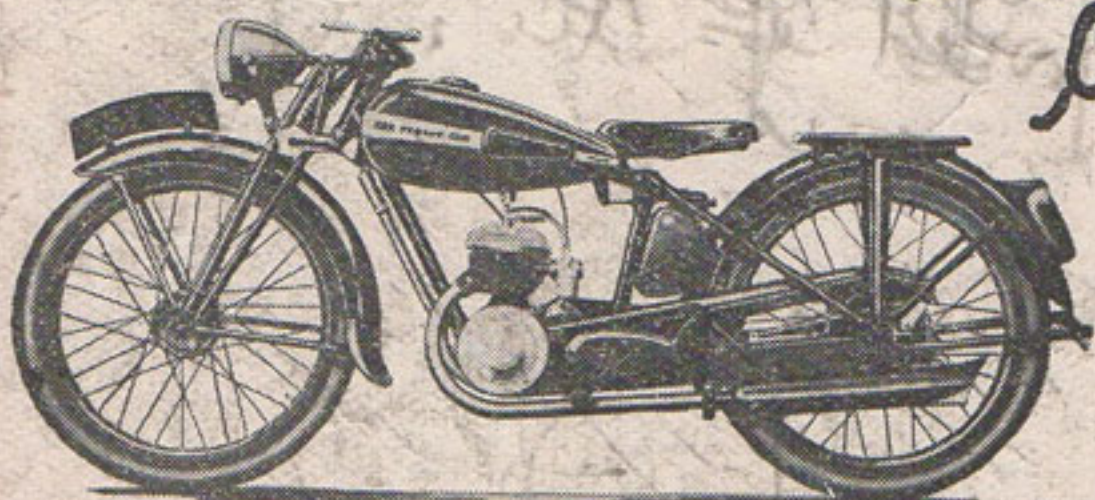
Salon 1949

80^f

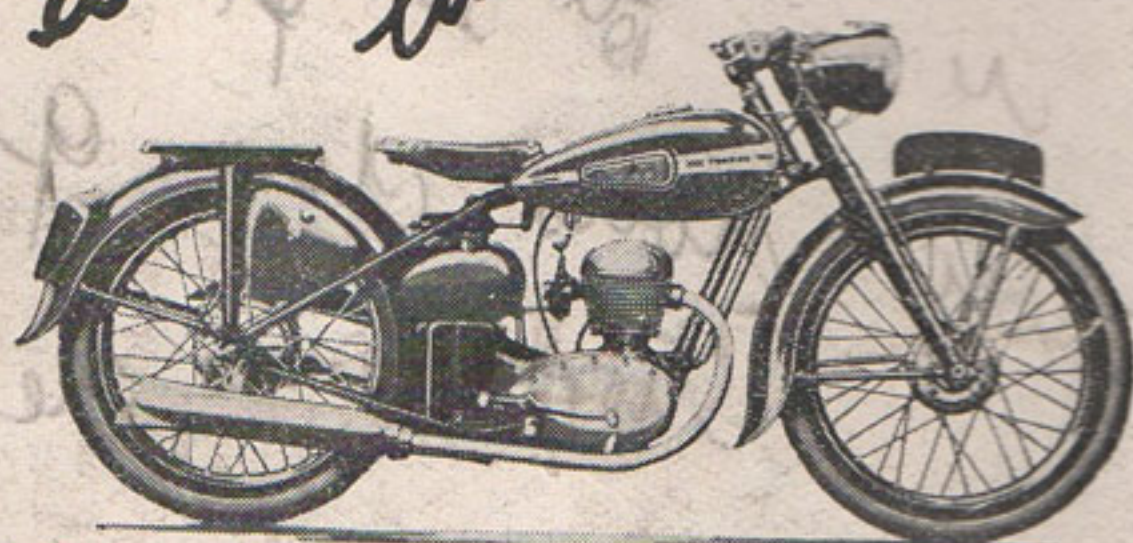
1950

TERROT

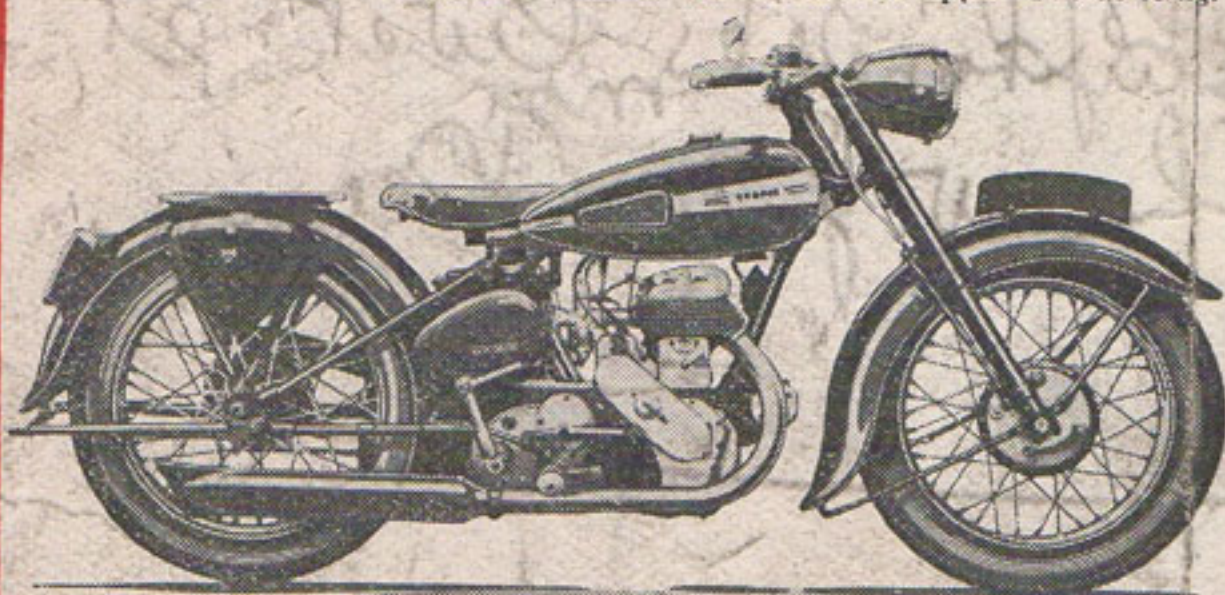
*Justifie sa réputation
par sa qualité
et présente la gamme la plus
complète et la plus apte
à satisfaire toute
la clientèle*



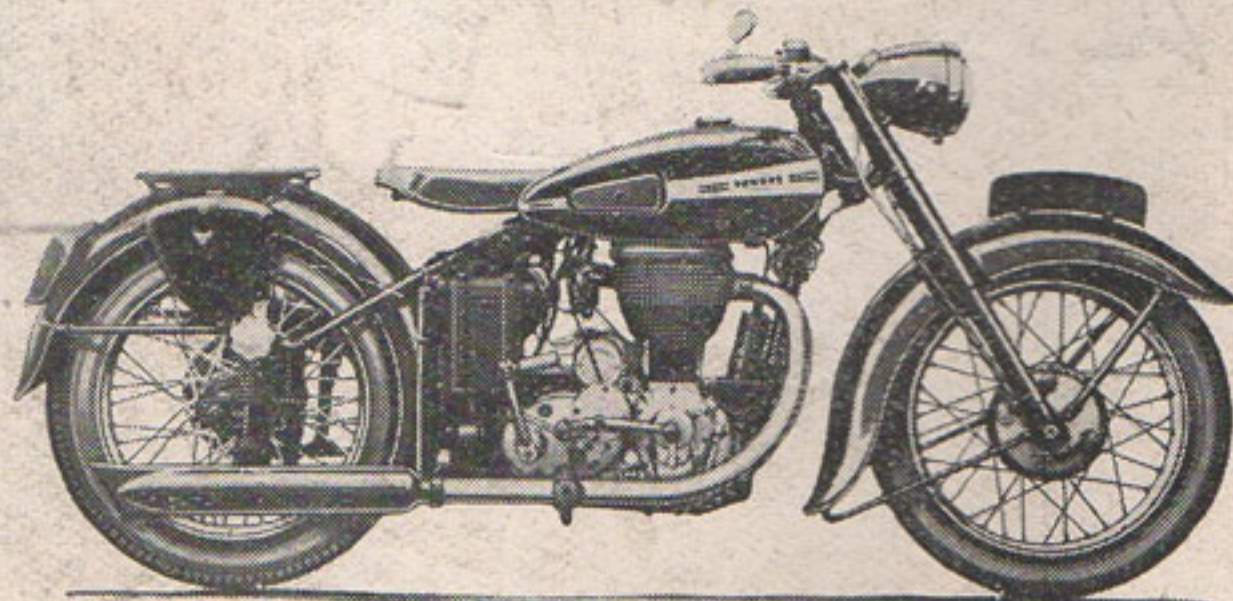
Motorette 1 ch., 100 cm³, Type M. 349. — Moteur 2 temps, 2 échap. Culasse all. lég. Piston à défect. Alés. 48 mm. Course 55 mm. Cylindr. 100 cm³. Carbur. autom. av. volet de dép. Allum. par volant magn. Echapp. par silenc. tubul. Transmis. prim. par pignons, second. par chaîne. Débray. à 5 disq. acier-liège. Chang. de vit. incorp. au bloc et command. par lev. et sect. sur le côté droit du réserv. Rapp. de démult. 8,1, 12,8 et 21,6 à 1. Mise en marche par péd. Cad. tubul. renf. entier. brase. Fourche à parall. av. amort. régl. et frein de direct. Freins à tambour 100 mm. à l'AV, 130 mm. à l'AR. Pneus 600x65. Garde-boue envelop. Porte-bagages. Sacoche av. outill. Réserv. d'essence de 10 l. env. av. genouil. Béquille AR. Guidon av. poignée tourn. gaz. Selle suspend. caoutch. av. ress. horiz. régl. Eclair. électr. par volant magné. Pompe de cadre. Plaque de police AR lumin. Avert. élect. en supplém. Poids 55 kg.



Motorette 1 ch. 125 cm³, Type ETD. — Bloc-mot. 4 t. monot. à soup. en tête, total. encloses et graiss. par circul. d'huile, commande par culbut. Culasse al. lég. Alés. 52 mm. Course 58 mm. Cylindr. 123 cm³. Graiss. à circul. contin. et carter sec. par pompe double à engren. Allum. par bob. et batt. Avance autom. Carbur. autom. av. volet de dép. Echapp. par silenc. tubul. Transm. prim. par engren. et second. par chaîne. Boîte à grais. sep. 4 vit. à point mort ver. Rapp. 7,57, 9,63, 13,59, 21,85 à 1. Débr. à 5 disq. acier-liège. Sélect. au pied. Mise en marche par péd. Freins à tamb. de 130 mm. Pneu AV 24 x 2,375 ou 600x65. AR 25 x 3. Moyeux alum. AR à broche fais. amort. de transm. Fourche télesc. av. amort. hydraul. à double eff. et frein de dir. Cadre tubul. entier. brase. Guid. orient. av. poign. tourn. gaz. Selle caoutch. susp. par ress. horiz. régl. Porte-bag. amov. Béqu. centr. Plaque de pol. AR lumin. Réserv. d'ess. 10 l. env. Genouil. Réserv. d'huile 3 l. env. Sacoche toile av. outill. Pompe de cadre. Eclair. électr. par dyn. en bout d'arbre et batt. Avert. élect. Indic. de vit. incorp. dans le phare av. com. de compt. dans le bloc. Poids 77 kg.



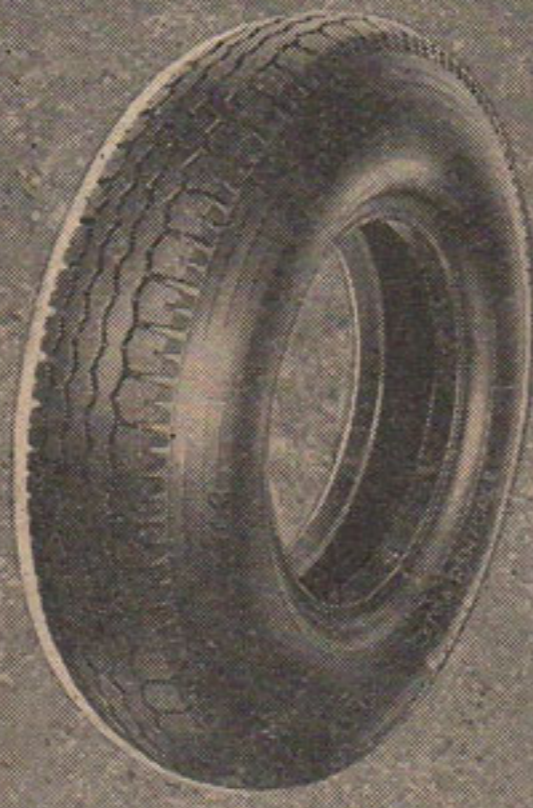
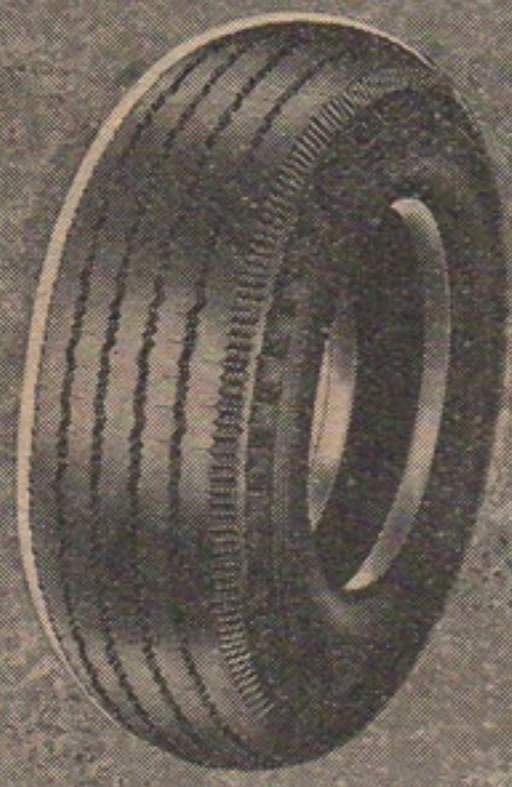
4 ch. 350 cm³, Type HCT. — Moteur 4 temps à soup. latér. enferm. Alésage 70 mm. Course 90 mm. Cylindr. 346 cm³. Graiss. par circul. d'huile et carter sec av. dér. régl. pour grais. de la chaîne prim. Allum. par magnéto. Carbur. à correct. d'air. Echapp. par silenc. tubul. Boîte 4 vit. à comm. par sélect. au pied, rapp. 5,55, 6,93, 9,71, 15,4 à 1. Débray. à 7 disq. acier-liège. Mise en marche par pédale repl. Freins à tamb. de 170 mm. Pneus bal. de 26 x 3,50. Fourche télescop. av. amortiss. hydraul. à double effet et frein de direct. Guidon orient. en une seule pièce. Selle suspend. caoutch. av. ressort horizont. réglable. Miroir rétrov. Porte-bagages. amov. Béquilles avant et ar. Réserv. d'essence de 18 l. Réserv. d'huile de 3 l. Genouil. Repose-pieds régl. 2 sacoches toile av. outill. Pompe de 40 x 30. Eclairage électr. par dynamo-batterie, phare, plaque lumin., avertis. Compteur incorp. dans le phare. Poids 120 kg.



5 ch. 500 cm³, Type RGST. — Mot. 4 temps à soup. et culb. total. encloses et grais. par circul. Culasse all. lég. Alés. 84 mm. Course 90 mm. Cylindr. 499 cm³. Graiss. à circul. contin. et cart. sec. par pompe double à engren. Allum. par bob. et batt. Carbur. incl. à correct. d'air. Echapp. par silenc. tubul. Boîte 4 vit. à comm. par sélect. Rapp. 4,64, 5,8, 8,12, 12,9 à 1. Débray. à 9 disq. acier-liège. Freins 170 mm. à l'AV, 200 mm. à l'AR. Pneus 26 x 3,25 à l'AV et 27 x 4 ou 3,75 à l'AR av. moyeu à broc. Fourche télesc. av. amort. hydraul. à double eff. et frein de direct. Suspens. ar. à grd débat., régl. pour solo ou land-sad. Poign. tourn. gaz. Miroir rétrov. Porte-bag. amov. Béquilles AV et centr. Selle susp. caoutch. av. ress. horiz. régl. Réserv. d'ess. de 16 l. Réserv. d'huile de 3 l. 2 sacoches toile av. outill. Pompe 40 x 30. Eclair. électr. par dyn.-batt. (phare, plaque lum., avertis.). Compt. incorp. dans le phare. Poids 190 kg.

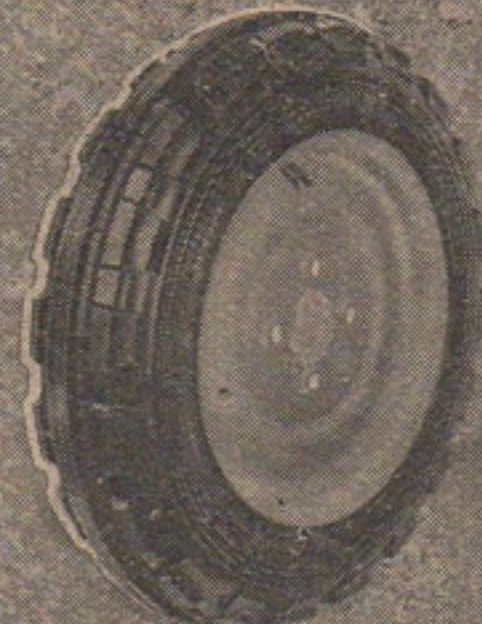
CATALOGUE FRANCO

Etablissements TERROT — 2, Rue André-Colomban, DIJON (Côte-d'Or)



DUNLOP

ÉQUIPE TOUT CE QUI ROULE



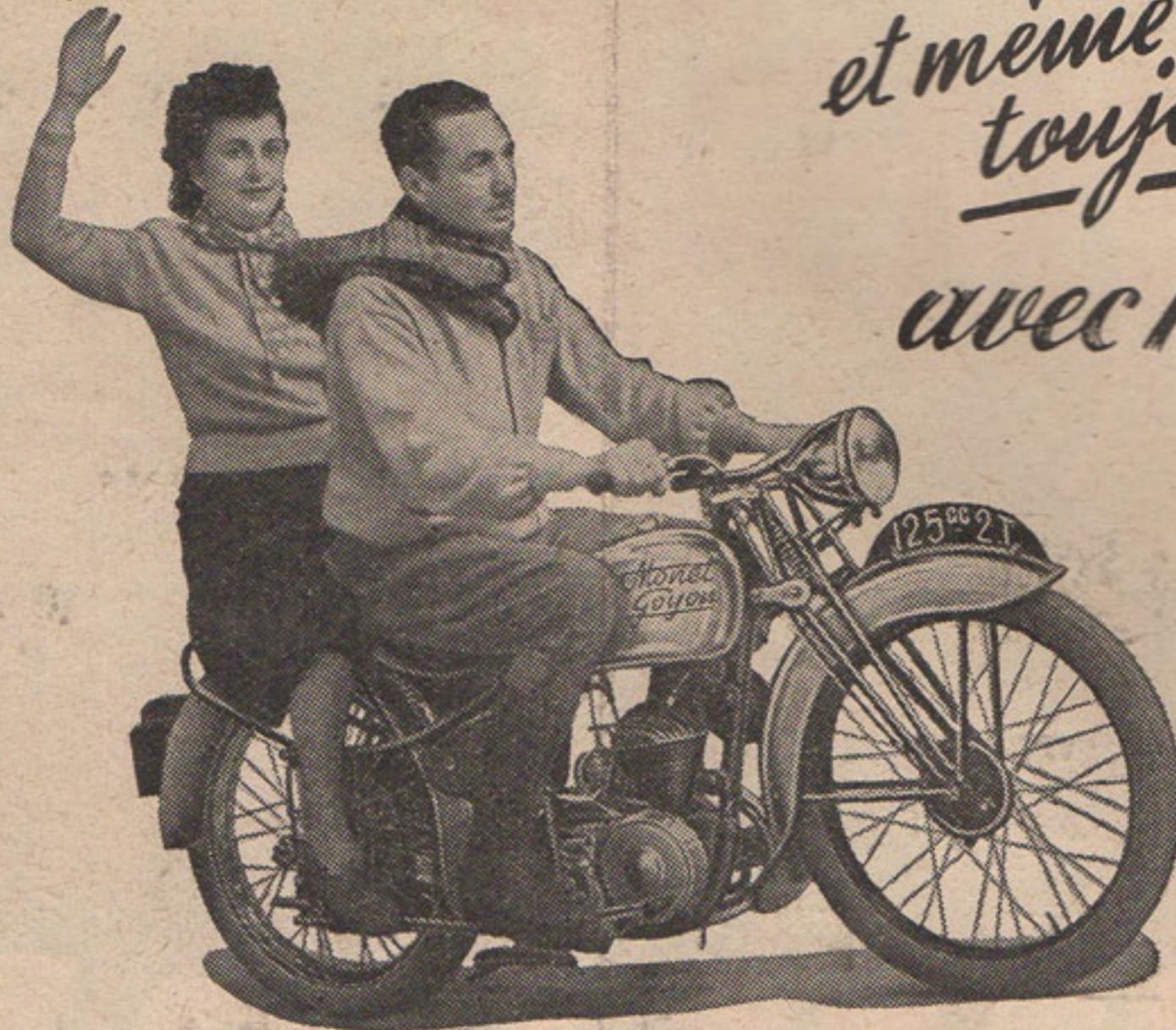
*du plus léger
au plus rapide
à votre choix....*

*Sécurité
Vitesse
Confort*

MONET

**SES MOTOS DE
GRAND TOURISME**

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



*et même à deux
toujours en prise!*

avec le nouveau

**BLOC-MOTEUR
VILLIERS**

3 VITESSES A SÉLECT.
SUSPENSION AR.

GOYON

250 cm³ A CULBUTEURS
350 cm³ LATÉRALES

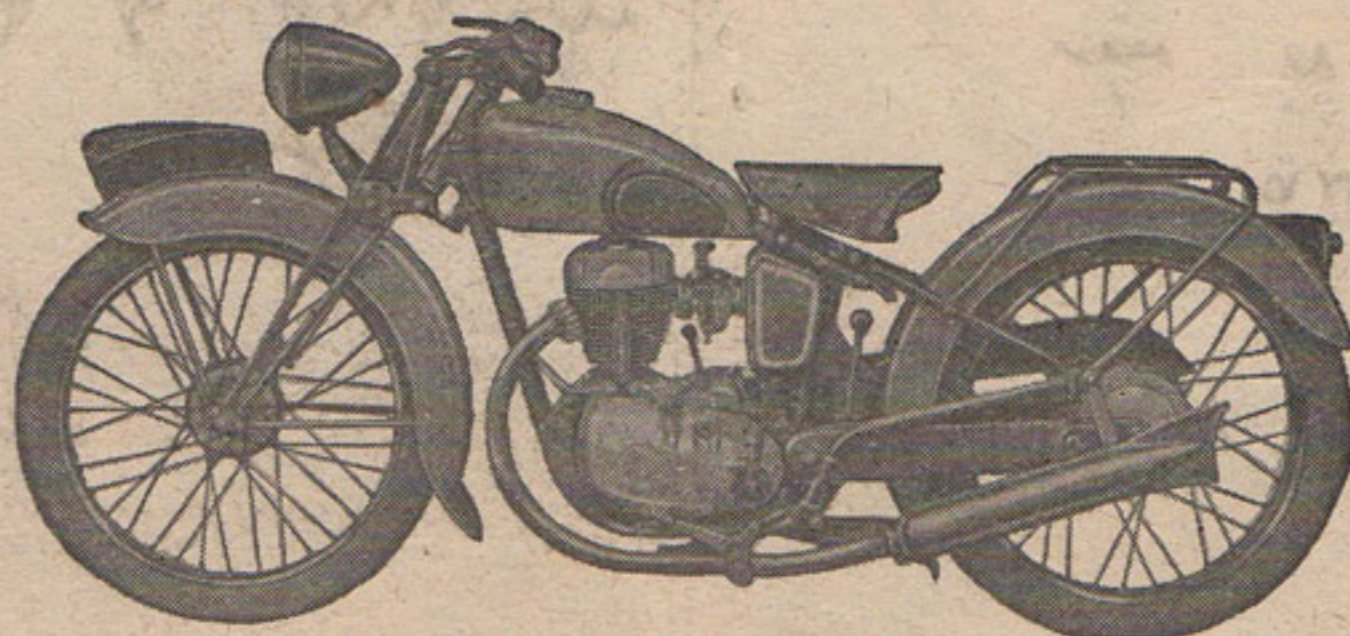
4 temps - 4 vitesses avec sélecteur

NEW-MAP

"La Motocyclette de grand luxe"

**Les plus BEAUX
VÉLOMOTEURS**

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



Modèles 4 temps
125 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 - Tél. : DIDerot 73-83

AVIGNON, 145, Rue Carreterie - Tél. : 3-53

NANCY, 3, Rue Léopold-Lallement - Tél. : 54-50

MARSEILLE, 17, Rue de Village - Tél. : LY 71-91

**AU SALON DE L'AUTOMOBILE
ET DU CYCLE (2^e série)**

Qui aura lieu du
27 OCTOBRE au 6 NOVEMBRE 1949

VOUS VIENDREZ TOUS VOIR LE MERVEILLEUX
VÉLOMOTEUR 125 cmc.

2 temps - 4 vitesses
avec sélecteur au pied. Bloc-Moteur **LARDY**
QUI SERA PRÉSENTÉ PAR

Helyett

LA GRANDE MARQUE
DE SULLY-sur-LOIRE (Loiret)

Téléphone : 18

STAND 26 - GRANDE NEF

Succursale : CAEN (Calvados)

Provisoirement : 4, Rue de l'Abbatiale

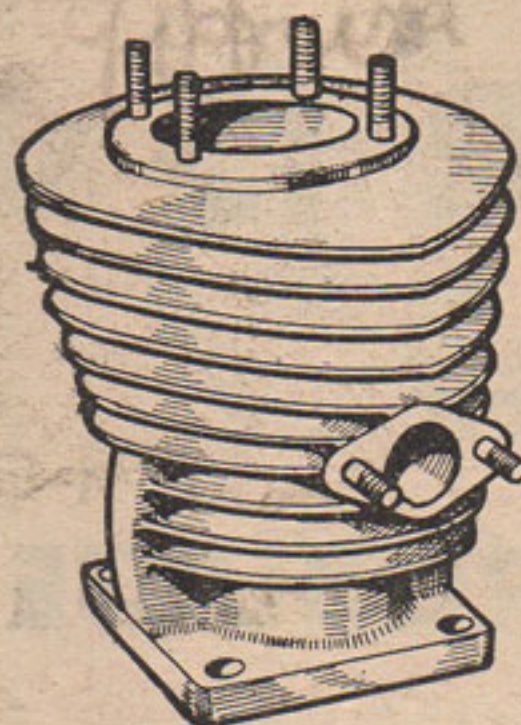
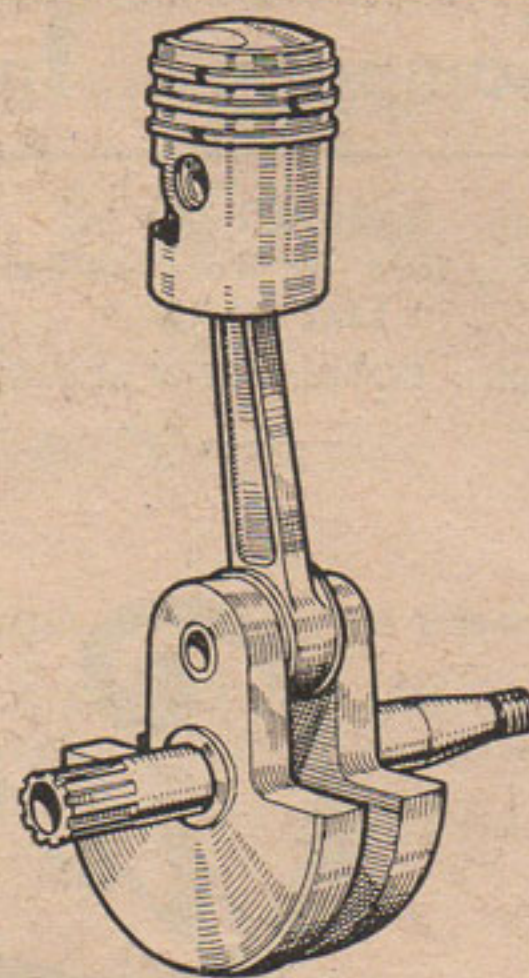
Téléphone : 48-87

**RÉFECTIONS
D'EMBIELLAGES**

**RÉALÉSAGES
DE CYLINDRES**

TRAVAUX GARANTIS
EXÉCUTÉS
PAR SPÉCIALISTES

DÉLAIS RAPIDES



Fourniture de toutes
pièces détachées
Pistons complets
Accessoires

AGENT GÉNÉRAL POUR LES PIÈCES
DÉTACHÉES "STAUB"

PERTUISOT

23, Rue des Acacias, PARIS-17^e

Téléph. : ÉTO 12-46

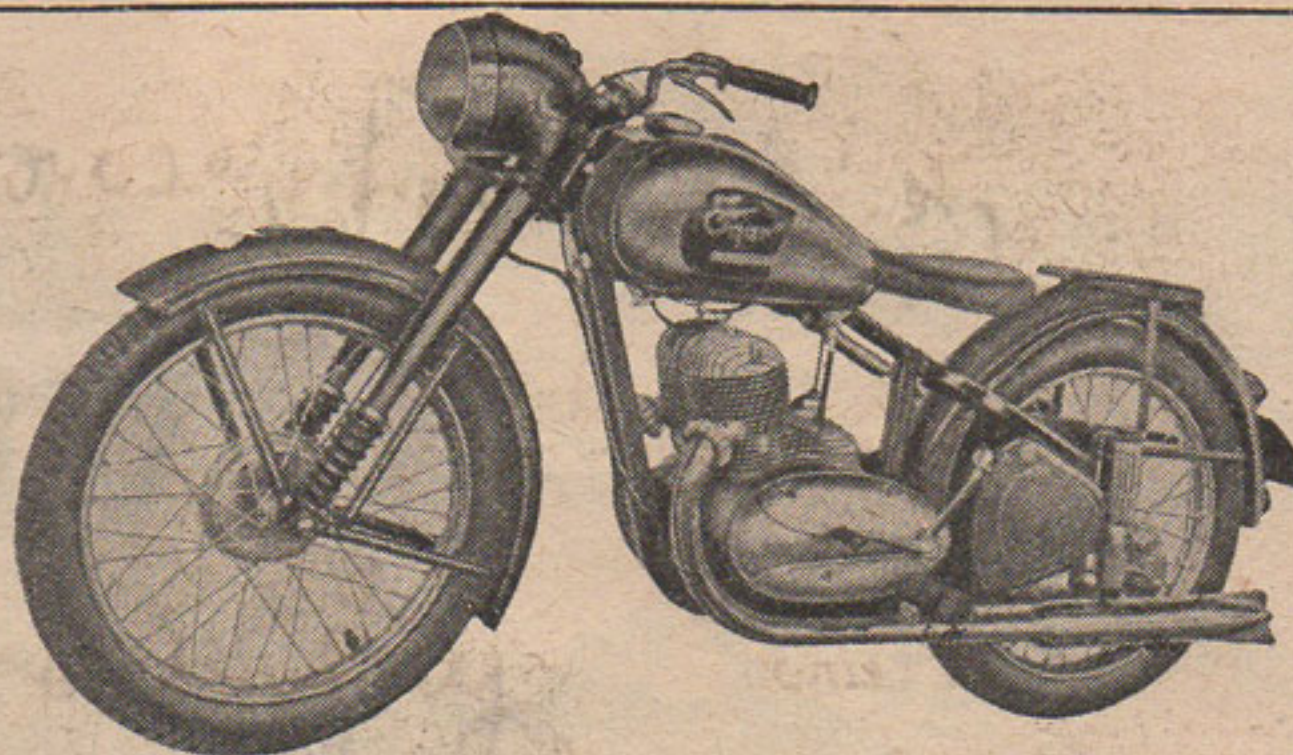
CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 40 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE



JAWA 250 cm³
350 cm³ bicylindre

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied — Débrayage automatique
Suspension arrière

DISPONIBLES RAPIDEMENT
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

Agent Général pour la France et l'Algérie : **Établs POCH**
127, Avenue de Neuilly, NEUILLY-SUR-SEINE -- Tél. : Sab. 61-70

Concessionnaires pour PARIS :

NIEL-GARAGE

JEANNIN

8, Rue Fourcroy (17^e) Wag. 52-62 11, av. de la Porte-de-la-Plaine (15^e)
Tél. : LEC. 80-62

SIÈGE SOCIAL :
153, Rue de Noisy-le-Sec
LES LILAS
Tél. : BOTzaris 67-24 et 67-25

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

Cicca

Vous présente
sa nouvelle version
du célèbre AVERTISSEUR
pour
MOTOCYCLETTES

TENOR 15 v.

PLUS LÉGER

PLUS ROBUSTE

PLUS PUISSANT

et

LE MOTEUR
VÉLORÊVE

Cicca

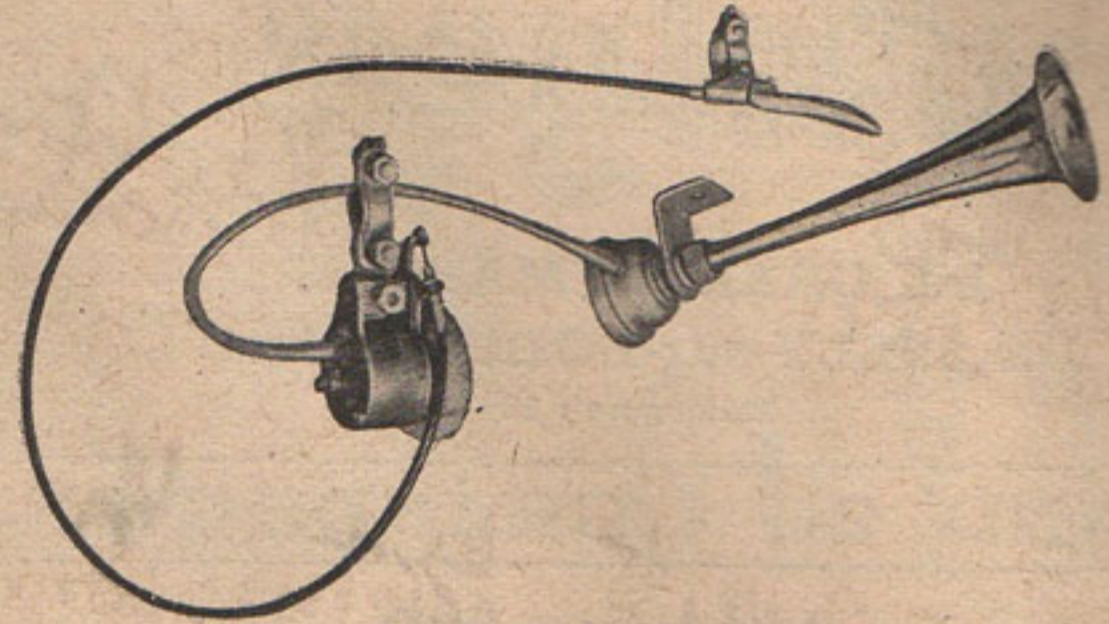
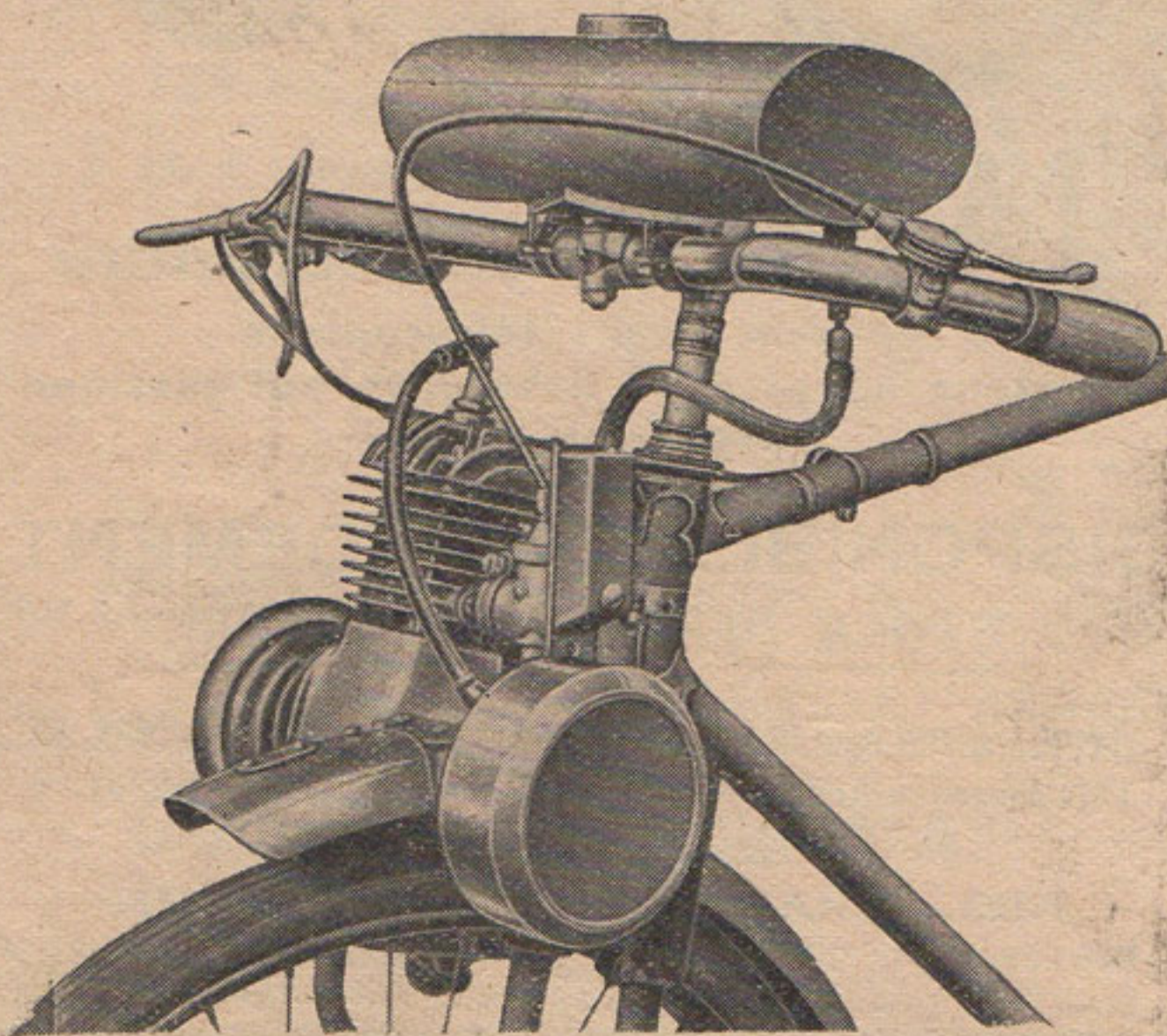
qui permet enfin
au cycliste
les grandes
randonnées
sans fatigue !

CARACTÉRISTIQUES

C'est un moteur auxiliaire monocylindre à deux temps dont les caractéristiques sont les suivantes :

- Cylindrée : 49 cm³ ;
- Alésage : 40 ;
- Course : 39,5 ;
- Puissance : 1 cv. à 4.200 tours, régime normal : 3.000 tours ;
- Vitesse : 35/40 km.-heure ;
- Poids : 4 kg. 500 ;
- Consommation : 1,5 litre aux 100 km.

Il est alimenté par un réservoir de 2 litres. La transmission du mouvement se fait par galet sur la roue avant.





Le slip élastique
à forces dégressives
invisibles

ELASLIP

assure un maintien
parfait en laissant
une liberté totale
des mouvements

*C'est une création
la Sirène*

L'homme moderne porte un
ELASLIP

A FORCES DEGRESSIVES INVISIBLES * LAVABLE A L'EAU BOUILLANTE

VÉLOMOTEURS - MOTOCYCLETTES

— GUILLER Frères —

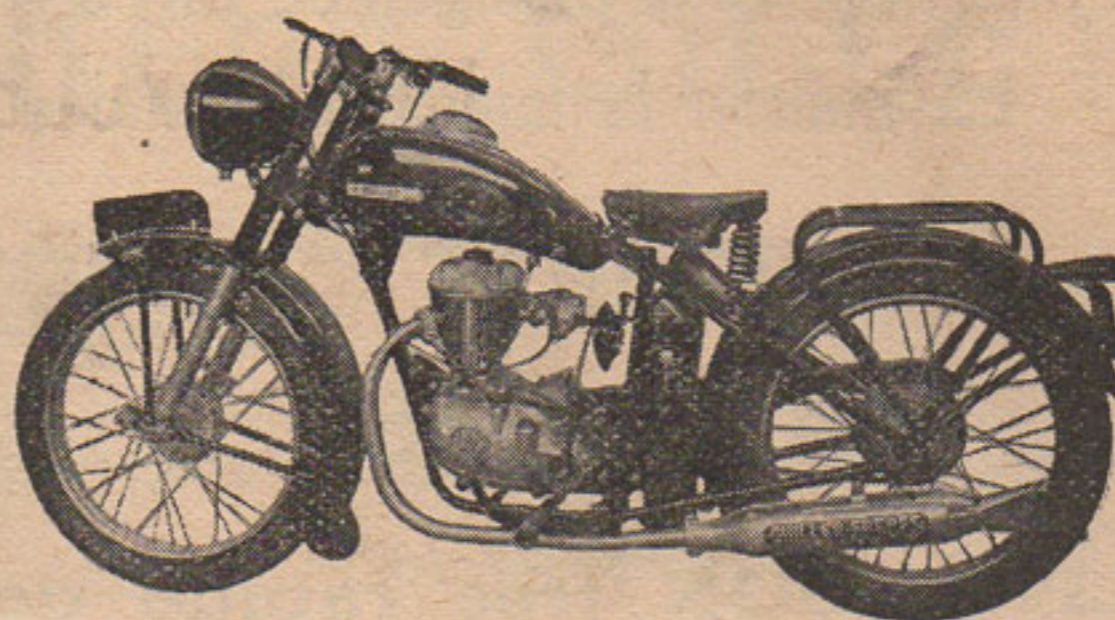
1, PLACE PUY-LA-VAU

FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

BLOC-MOTEURS 2 temps, 100 cm³ et 125 cm³, 3 vitesses

**BLOC-MOTEURS 4 temps A.M.C., 108 cm³, 125 cm³
150 cm³, 3 et 4 vitesses, sélecteur au pied**

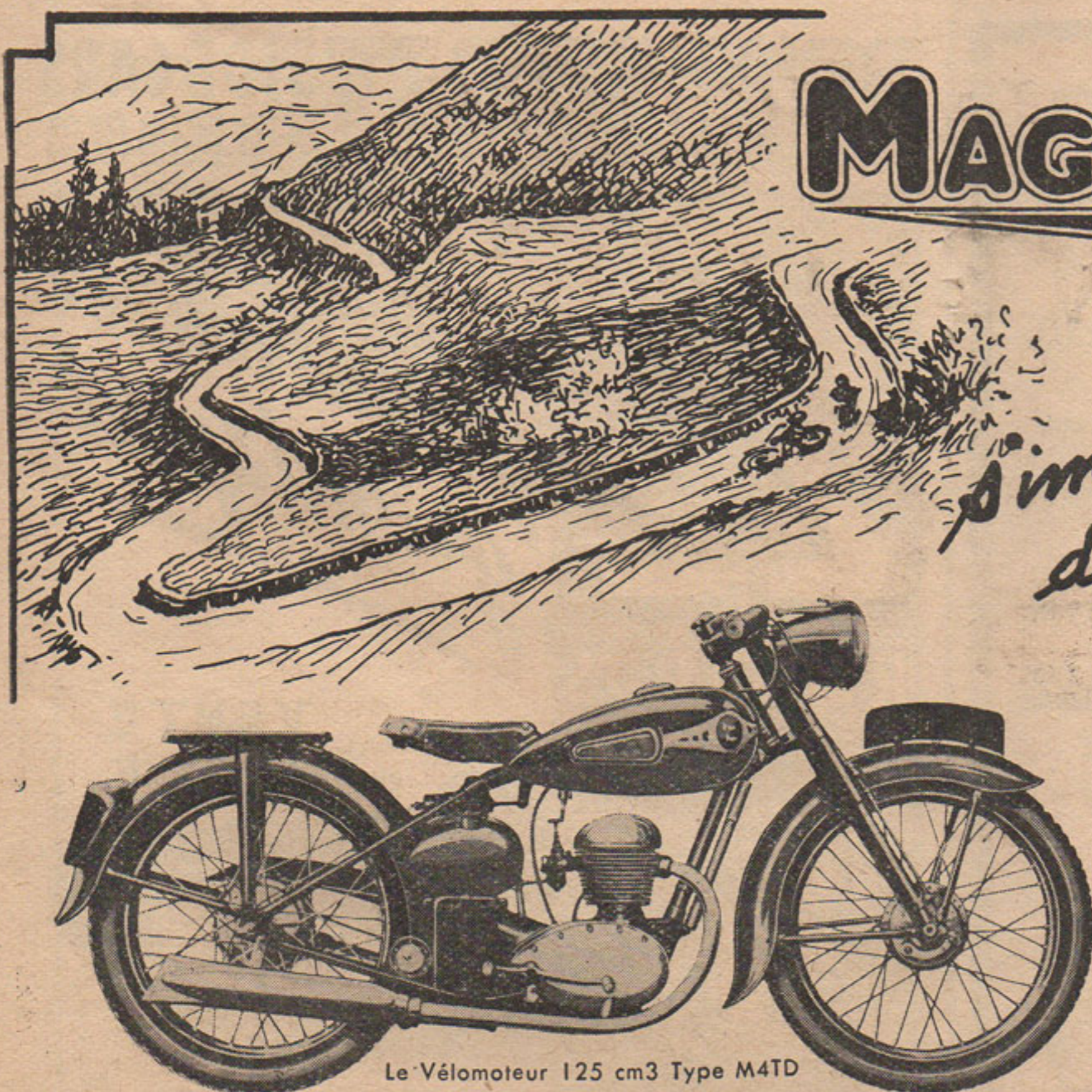
FOURCHE TÉLESCOPIQUE - SUSPENSION AR.



Motoristes assurez-vous l'exclusivité

Demandez nos tarifs

LIVRAISON RAPIDE



MAGNAT-DEBON



*s'impose par la perfection
de sa fabrication*

LA GAMME COMPLÈTE DES MODÈLES

EST EXPOSÉE AU

SALON DE PARIS

GRANDE NEF - STAND 14

Le VéloMOTEUR 125 cm³ Type M4TD

MAGNAT-DEBON, 51^{bis}, Boulevard Thiers - DIJON

LA MAISON DU MOTOCYCLISTE -:- 1928-1949

MOTO-BASTILLE

Directeur : R. DANVIGNES

6, B^d Richard-Lenoir, PARIS (XI^e) - Tél. ROquette 29-28

La plus belle et la plus grande EXPOSITION

La maison la mieux achalandée

TOUTES LES GRANDES MARQUES

Stock complet pièces et accessoires

TERROT
MATCHLESS

MOTOBÉCANE



GULLER
A.M.C.

LIVRAISON très rapide de tous modèles, certains disponibles

Livraison rapide
1/3 comptant
Solde 4, 5 et 6 mois

VENTE A CRÉDIT

Renseignements
précis
30 fr. timbres réponse

Motocyclettes - Véломoteurs

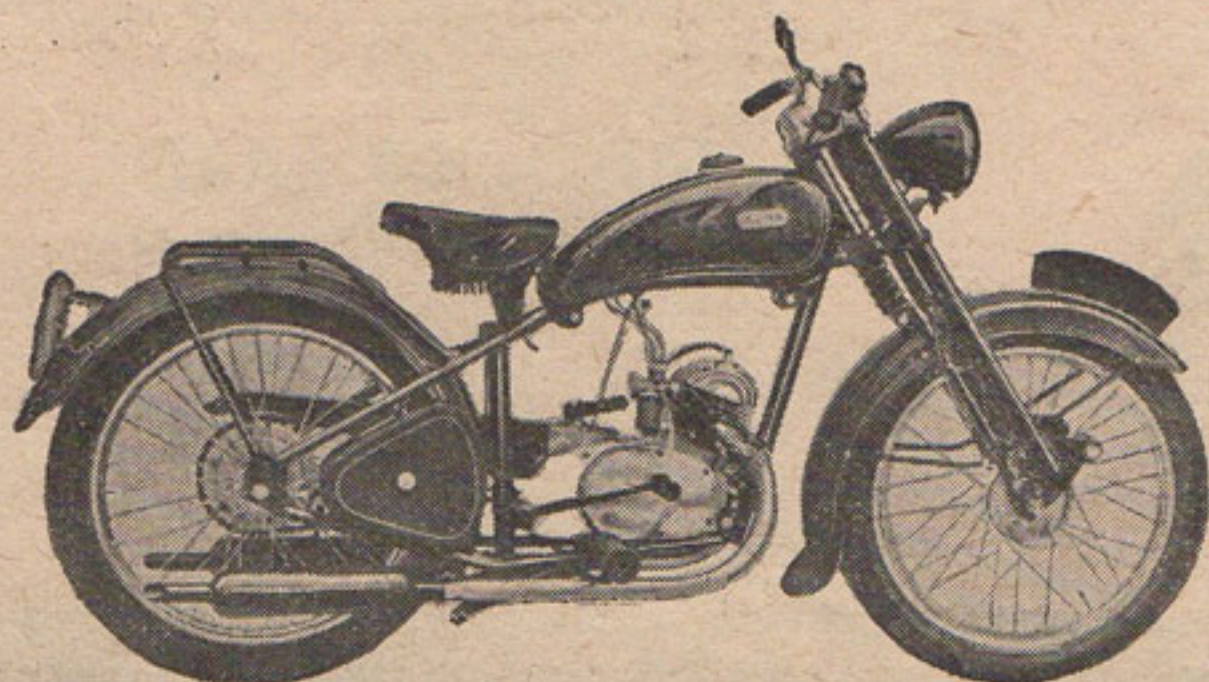
ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri, CLERMONT-FERRAND

BLOC-MOTEUR YDRAL, 2 TEMPS, 4 VITESSES, SÉLECTEUR
FOURCHE DU TYPE A ROUE TIRÉE INDÉPENDANTE
SELLE A SUSPENSION CENTRALE
RÉSERVOIR 12 LITRES — PNEUS DE 25 x 8.00
ÉMAIL NOIR, PANNEAUX COULEURS
JANTES, GUIDON, TUBES D'ÉCHAPPEMENT CHROMÉS

2 MODÈLES
CONSOMMATION 2 LITRES 1/2

| | |
|---|------------------------------------------|
| } | véLOMOTEUR TYPE Y-125. Puissance : 1 CV. |
| | VITESSE : 85 KM.-HEURE |
| } | MOTOCYCLETTE TYPE M-150. Puls. : 2 CV. |
| | VITESSE : 95 KM.-HEURE — VENTE LIBRE |



BERNARDET SIDE CARS FRÈRES

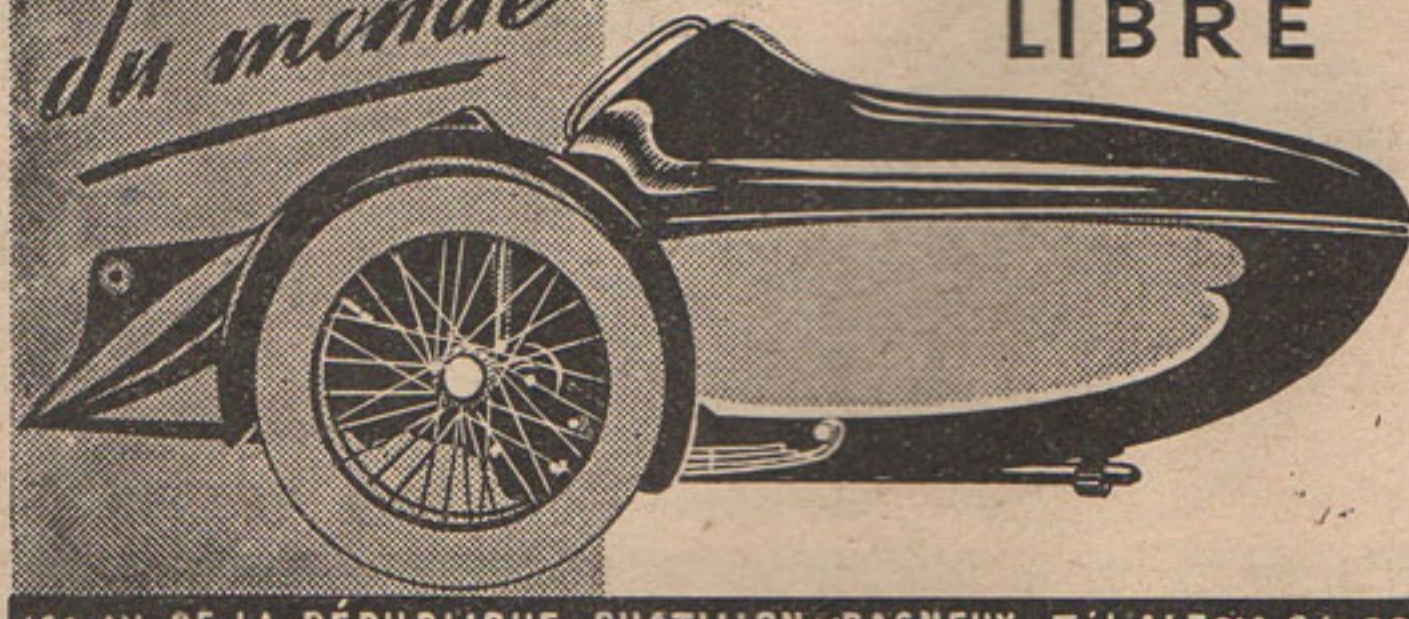
22

RECORDS

du monde

*grand routier
grand sport*

VENTE
LIBRE



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

RAPID'MOTO

21, Rue d'Orléans, à SAINT-CLOUD (Seine-et-Oise)

TÉL. : MOLitor 21-29

Maison située à 150 mètres de l'autoroute de l'Ouest

Offre à sa nombreuse clientèle de motos allemandes

Une série limitée de "BMW" du type R.12 modifié

absolument neuves et garanties, reçues en caisse et actuellement en montage, dont la description est la suivante :

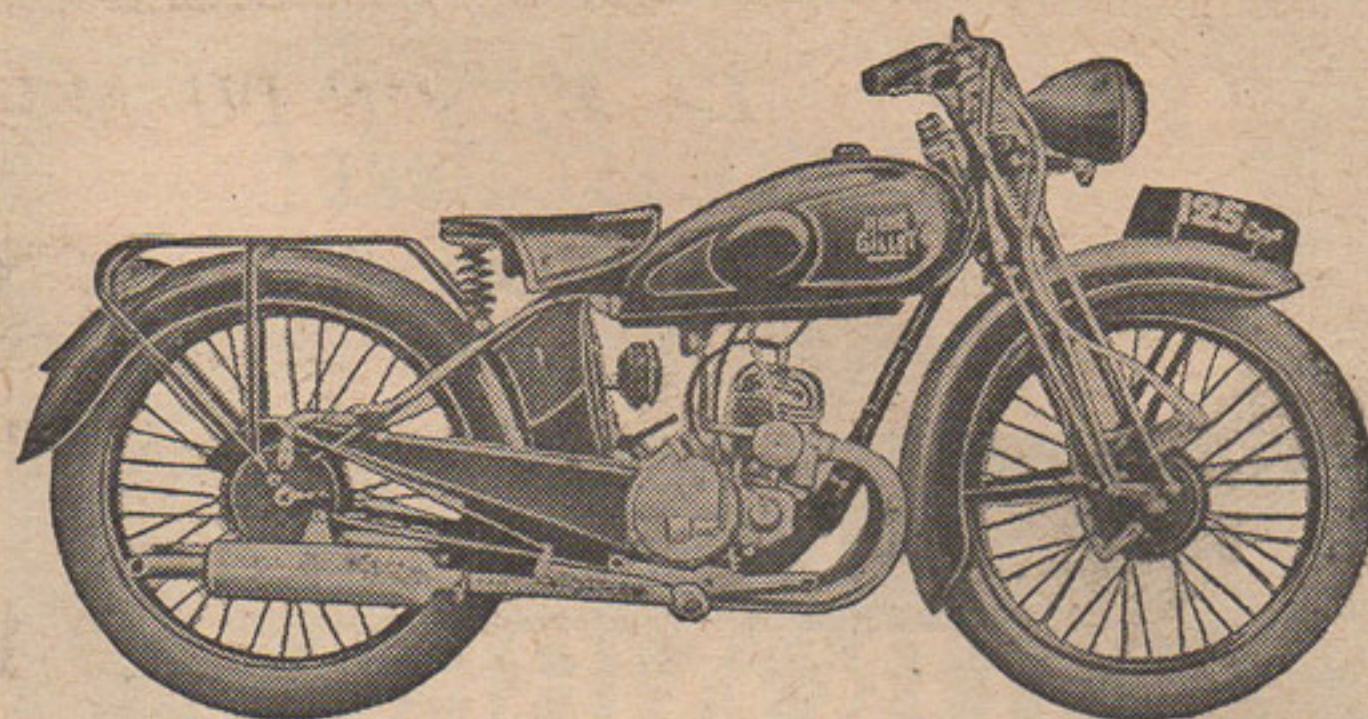
745 cm³ 2 cylindres Flat-twin à soupapes latérales - Alésage et course 78x78 - 2 carburateurs - Fourche télescopique - 4 vitesses - Garde-boue enveloppant - Réservoir 15 litres - Cardan - Allumage par Delco - Batterie.

Présentation luxueuse - Émail noir et blanc - Jantes chromées - Compteur encastré.

RAPID'MOTO peut vous livrer en outre la Moto ou le VéloMOTEUR de votre choix

AGENCES : TERROT - MOTOBÉCANE
BERNARDET -- GNOME-RHONE

RÉPARATIONS - MISE AU POINT -- STOCK BMW



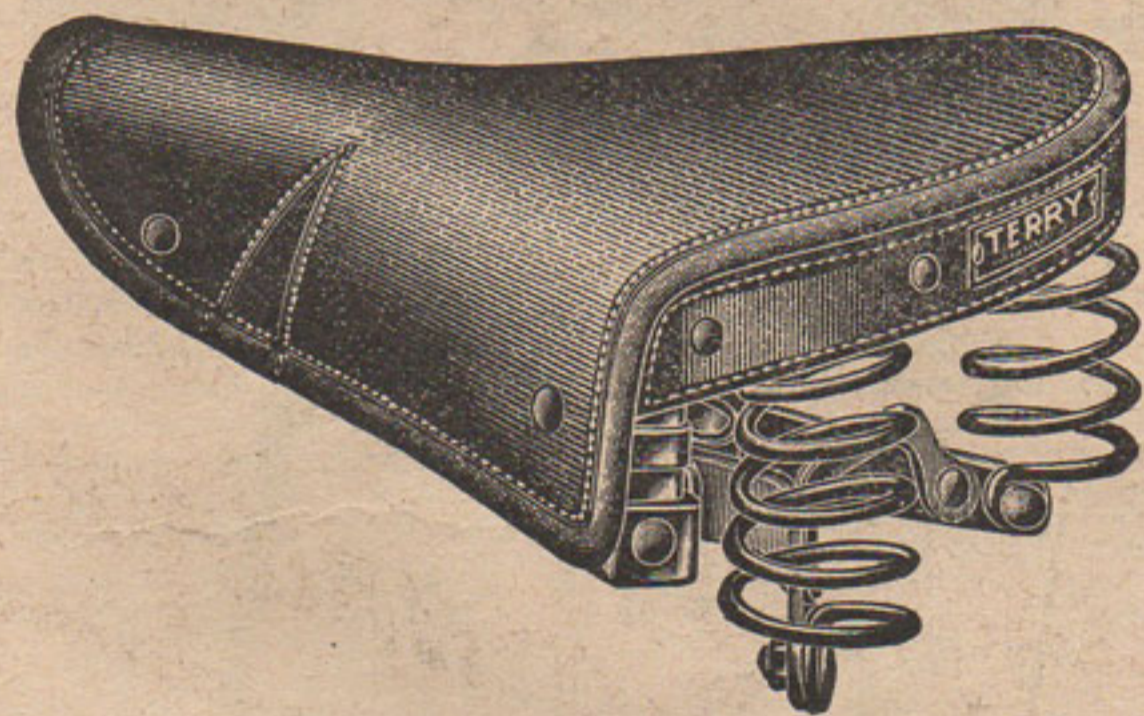
René GILLET

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

VéloMOTEURS 125 cc. 2 temps 4 vitesses

Établissements René GILLET
126 bis, 128 Avenue Aristide-Briand
- MONTRouGE - Seine -

Pour Motos & VéloMOTEURS



LA SELLE

TERRY

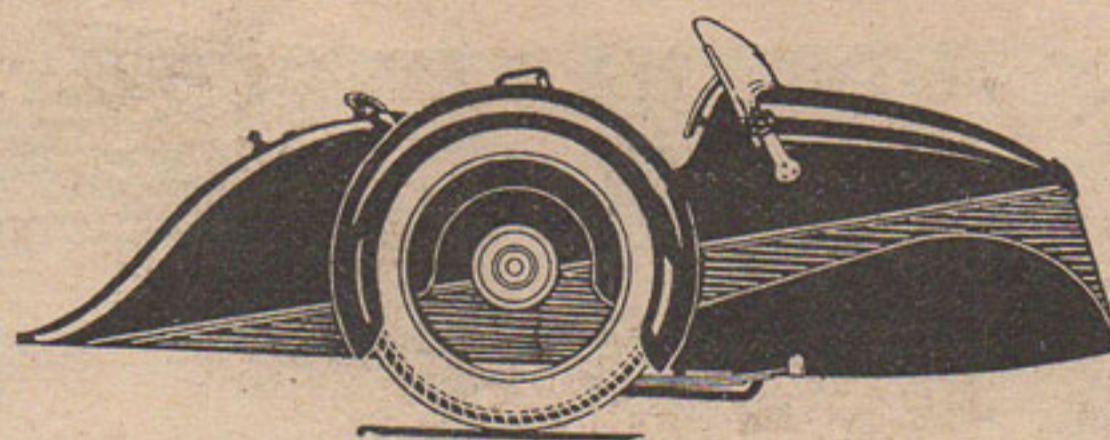
TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

12, Rue Anatole-Primat - VILLEURBANNE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

32.300 - 36.800 - 41.000 - 43.000 - 46.000

51.000 - 54.000 - 59.000 - 62.000

En vente libre, livrés avec pneus et chambres

FACILITÉS DE PAIEMENT SUR DEMANDE

Agents demandés dans toute la France

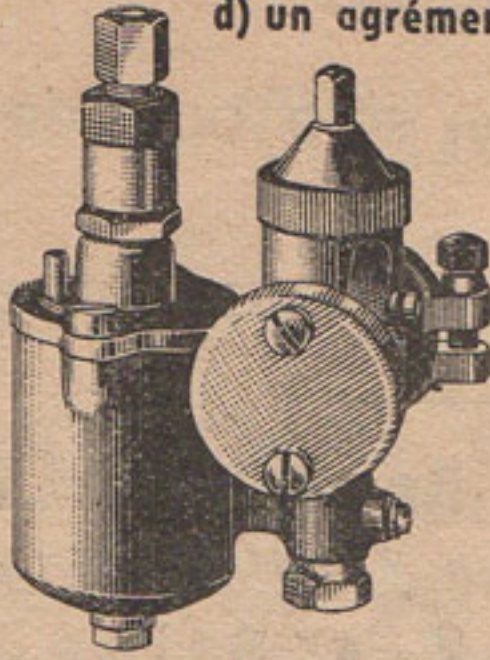
LA QUALITÉ LA MEILLEURE
10.000 FRANCS MOINS CHER

L'ESSENCE EST LIBRE !
Utilisez la au mieux pour votre vélomoteur
Avec le carburateur

ZENITH STROMBERG

Vous obtiendrez :

- a) des départs à froids instantanés
- b) des mises en actions rapides
- c) des reprises nerveuses
- d) un agrément maximum d'utilisation

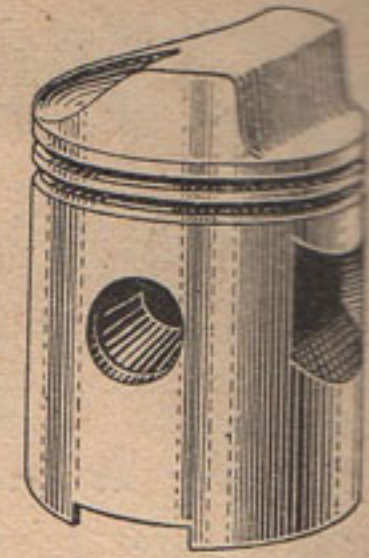
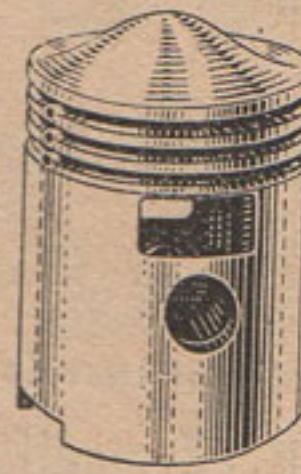


**ZENITH
STROMBERG**

gagne en 1949

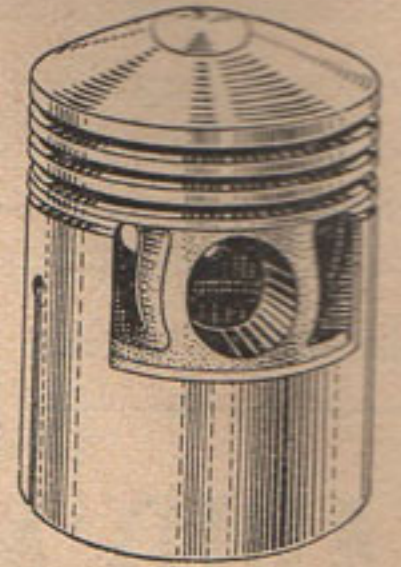
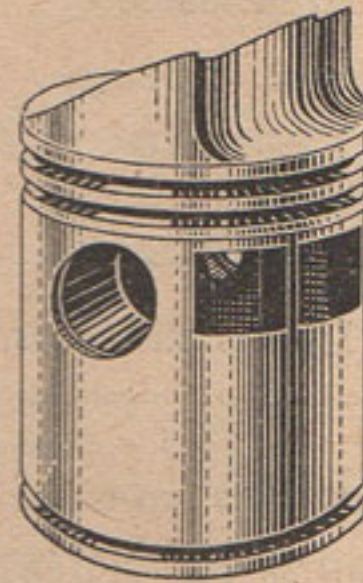
RALLYE DE MONTE-CARLO
GRAND PRIX DE FRANCE
GRAND PRIX DE PARIS
GRAND PRIX DE BELGIQUE
RALLYE DES ALPES

ALIANVIC



PISTONS

SUPER-VITEX
EN ALLIAGE
SPÉCIAL
POUR MOTOS
2 et 4 temps



E. TRUPHÈME, S. A.

56, Rue Chaptal, 56 -- LEVALLOIS-PERRET

Téléphone : PER 33-40

SILENCIEUX WILMAN

1^{er}, 2^e et 3^e Prix au dernier concours du T.C.F.
sur une trentaine de concurrents

SILENCE PARFAIT

Sans diminution de Puissance

2 et 4 Temps



Modèle "TORPILLE" à spirale démontable
Adaptable à toutes les Motos, Françaises, Anglaises,
Allemandes, etc.



Modèle "TROMBLON" à spirale démontable



Modèle à passage libre des gaz pour 4 temps

**SILENCE PARFAIT - PUISSANCE
COMME A ÉCHAPPEMENT LIBRE**

3, Rue d'Évreux - COURBEVOIE (Seine)

SALON : STAND 42 - GALERIE J

Préférez un

MOTEUR VAP

● **PRATIQUE**

Démarrage du moteur à la pédale. Arrêt du vélo sans calage du moteur. Porte-bagages dégagés.

● **PUISSANT**

Force du moteur : 1 CV. Vitesse élevée en palier. Montée des côtes sans pédaler.

● **ÉCONOMIQUE**

Essence : 1 litre 1/4 aux 100 km.
Huile : qq. gouttes

● **ROBUSTE**

Construction très soignée. Matériaux de haute qualité. Garantie du constructeur.

OCERE

CONSTRUIT DANS
LES 3 USINES
ABG



Demandez la notice : LES 6 PERFECTIONNEMENTS DU NOUVEAU VAP⁴ à A.B.G.
22, r. de Normandie, Courbevoie (Seine)

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

1922

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

Présente au **SALON** (2^e série)

Galerie J, Stand 13

2 Nouvelles Installations Électriques

(Type DA et Typs DR)

pour **VÉLOMOTEURS** et **MOTOS**

1 ou 2 cylindres, 2 et 4 temps

Assurant l'allumage et l'éclairage **sur batterie**

Tout l'équipement type DA
peut fonctionner avec ou sans batterie

NOTICE SUR DEMANDE

SALON 6 — 16 OCTOBRE — STAND N° 10 — GALERIE J

*Roulez
la nuit.*

AVEC LA
PANOPLIE 'MALY'

NOUVELLE PLAQUE A.R.
LUMINEUSE, RÉGLEMENTAIRE
POUR VÉLOMOTEUR ET MOTO

*En toute
sécurité*

MARQUE
MALY
DÉPOSÉ

*Chez votre
grossiste*

MODELE DÉPOSÉ



ETS MASSON - 11 RUE CLAUDE VEYRON - LYON

BOTTES de MOTO

MARCY

1-3, Place de la Bourse

CENTRAL 83-11

(Entre les rues Réaumur et 4-Septembre)



Rayon spécial pour la Ville
et tous les Sports

QUALITÉ • CONFORT

Prix spécialement étudiés

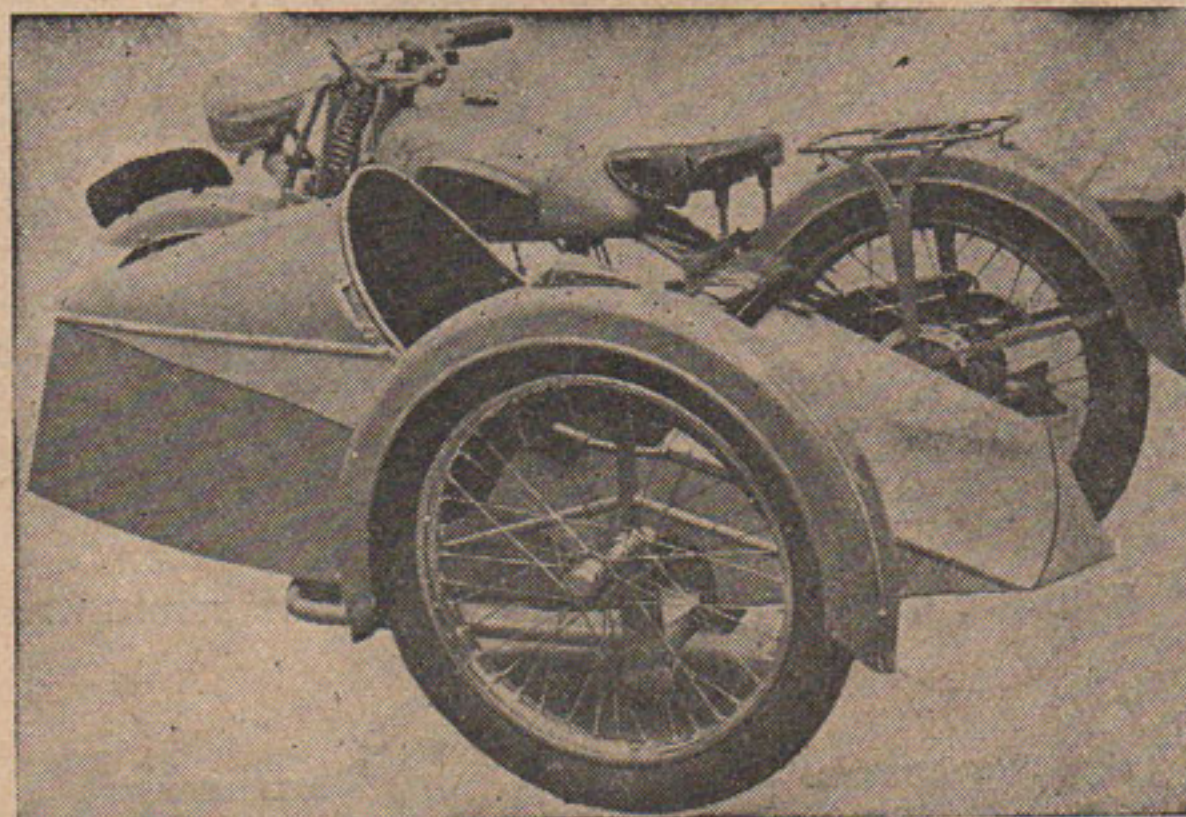
*La plus importante
spécialité française*

"IMPÉRIAL" LES PLUS BEAUX
SIDE CARS DU MONDE

- SUSPENSION : AV. blocs caoutchouc. AR, ressorts hélicoïdaux.
- Pneus de 25x3.
- Châssis : tube acier étiré sans soudure.
- POIDS : 38 kgs.
- Attelage droit ou gauche sur tous types de motos de 125 à 250 cm³.
- Peut être équipé d'un PARE-BRISE en PLEXIGLAS.

TYPE T.49 pour motos légères

Même fabrication que les "IMPÉRIAL" GRAND LUXE



BOL D'OR 1949

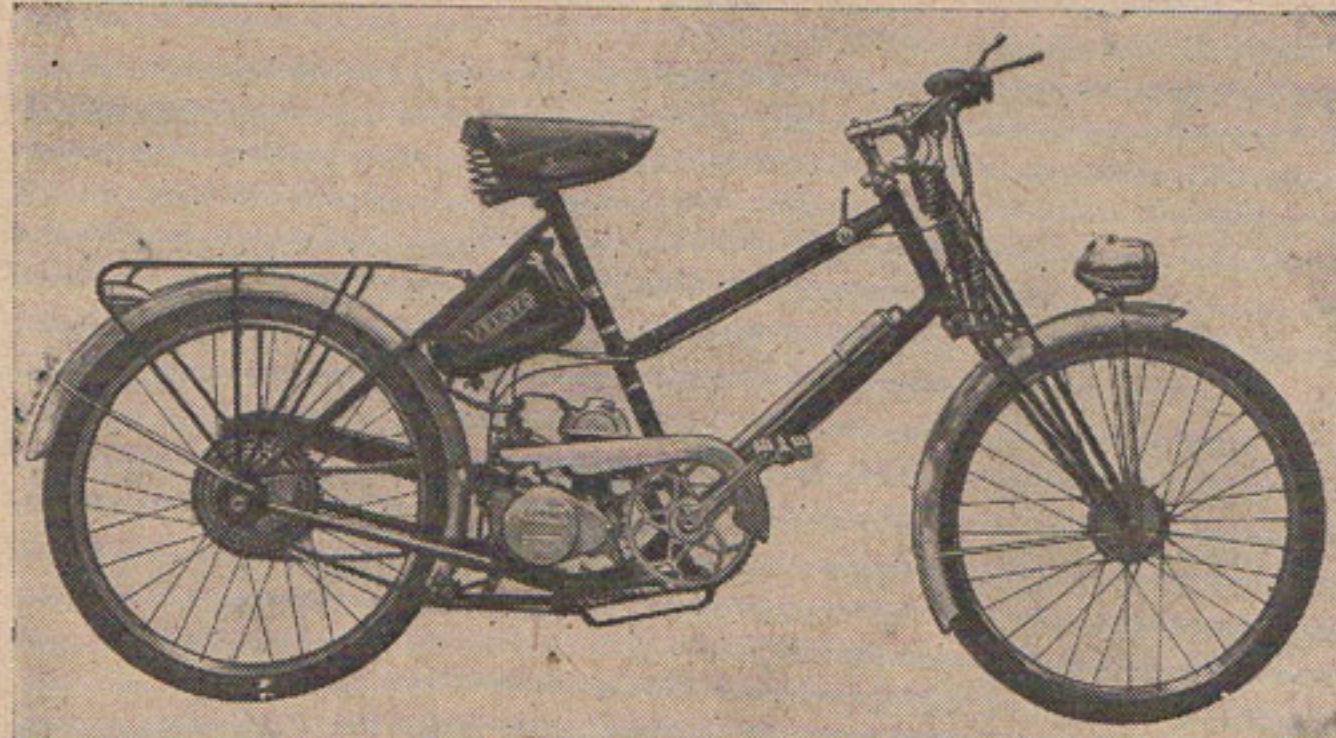
1^{re} : 600 cm³ Sidecars IMPÉRIAL : COINT (Armée française)

PRIX (pneus compris) **39.500**

ETS MARMONNIER, 6, Impasse des Sablons, LYON

VELOTO

LE VÉLO A MOTEUR IDÉAL



MOTEUR A 2 TEMPS — 50 CMC DE CYLINDRÉE
DEUX VITESSES SILENCIEUSES
VOLANT MAGNÉTIQUE "NOVI"
SUSPENSIONS AVANT
POIDS : 28 KGS — VITESSE : 80 KM./HEURE
CONSOMMATION : 1 L. 1/4 AUX 100 KM.
PNEUS SPÉCIAUX RENFORCÉS BALLON 550

L'ÉGÈRE - RAPIDE - SOUPLE - RÉSTANTE
LIVRAISON RAPIDE

Établissements VELOTO, 6, Rue de Richemont, PARIS-13^e
Téléphone : GOBelins 03-06

Salle d'Exposition : 120, Champs-Élysées, PARIS - Tél. : ÉLY. 31-53

GRANDE ARMÉE MOTOS

A. et J. PRÉVOST

26, Avenue de la Grande-Armée — PARIS-17^e

Métro : Argentine

Téléphone : ETOile 54-81

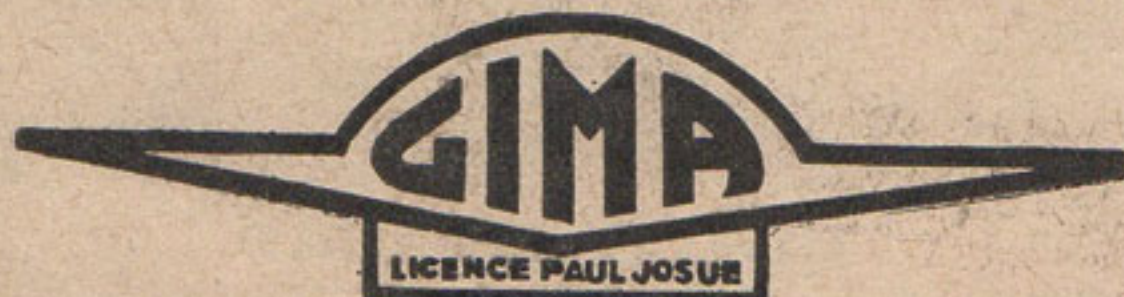
AGENCE PRINCIPALE

MOTOBÉCANE

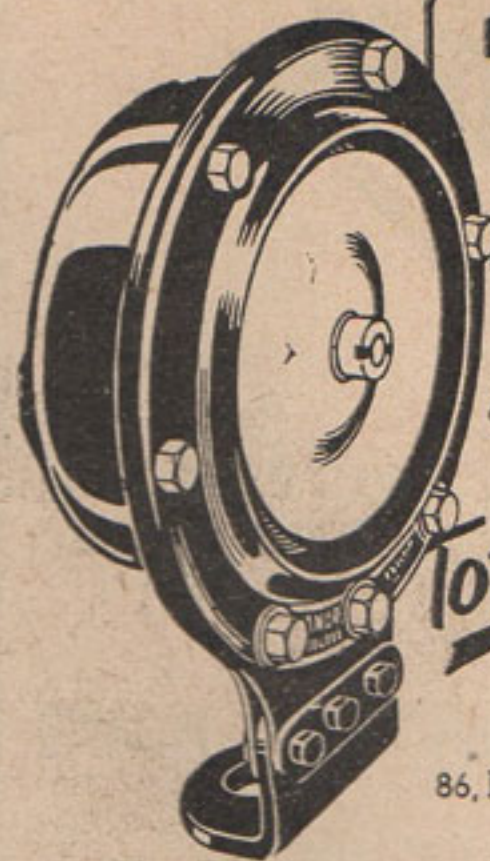


STOCK COMPLET de PIÈCES DÉTACHÉES
MOTOCONFORT - GIMA - DOLLAR
CARBURATEURS : AMAC - GURTNER
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE "NOVI"

Agence exclusive pour la Région Parisienne



Fourniture et Montage de
TOUS ÉQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES
MOTOS et SIDECARS



L'AVERTISSEUR
ÉLECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE
SANOR

Peut équiper
tous les vélomoteurs



86, Rue Pierre-Timbaud, Courbevoie
Tél. : DÉFense 30-40



Indian

F. TAURY

50, Rue Mirbeau - PARIS

Tél. : ÉTOile 12-30

Moteurs échange standard

500 cc. - 1.200 cc.

PIÈCES D'ORIGINE

RÉALÉSAGE - RECTIFICATION

EMBIELLAGES

DANGER DE VOL

DANGER DE MORT

ASSUREZ-VOUS UNE
SÉCURITÉ POSITIVE AVEC

FULGUR

ANTI-VOL AVERTISSEUR

qui donne
l'alarme à la
première poussée
sur la porte.
Met en fuite
le cambrioleur.
Alerte le
voisinage.

DE CONSTRUCTION
ENTIÈREMENT
MÉCANIQUE (SANS
PILE NI ÉLECTRICITÉ)
IL S'ARME
AUTOMATIQUEMENT
A LA FERMETURE
DU VERRU

★
PRIX : 975 Frs
PLUS PORT ET
EMBALLAGE (100 frs)
ENVOI PAR RETOUR

SOCIÉTÉ COMMERCIALE FRANCO-AFRICAINE
91, Av. des Champs-Élysées, PARIS

IMPORTANT. - Bien indiquer si le verrou se
trouve à votre droite ou à votre gauche en
regardant le battant de la porte de l'intérieur.

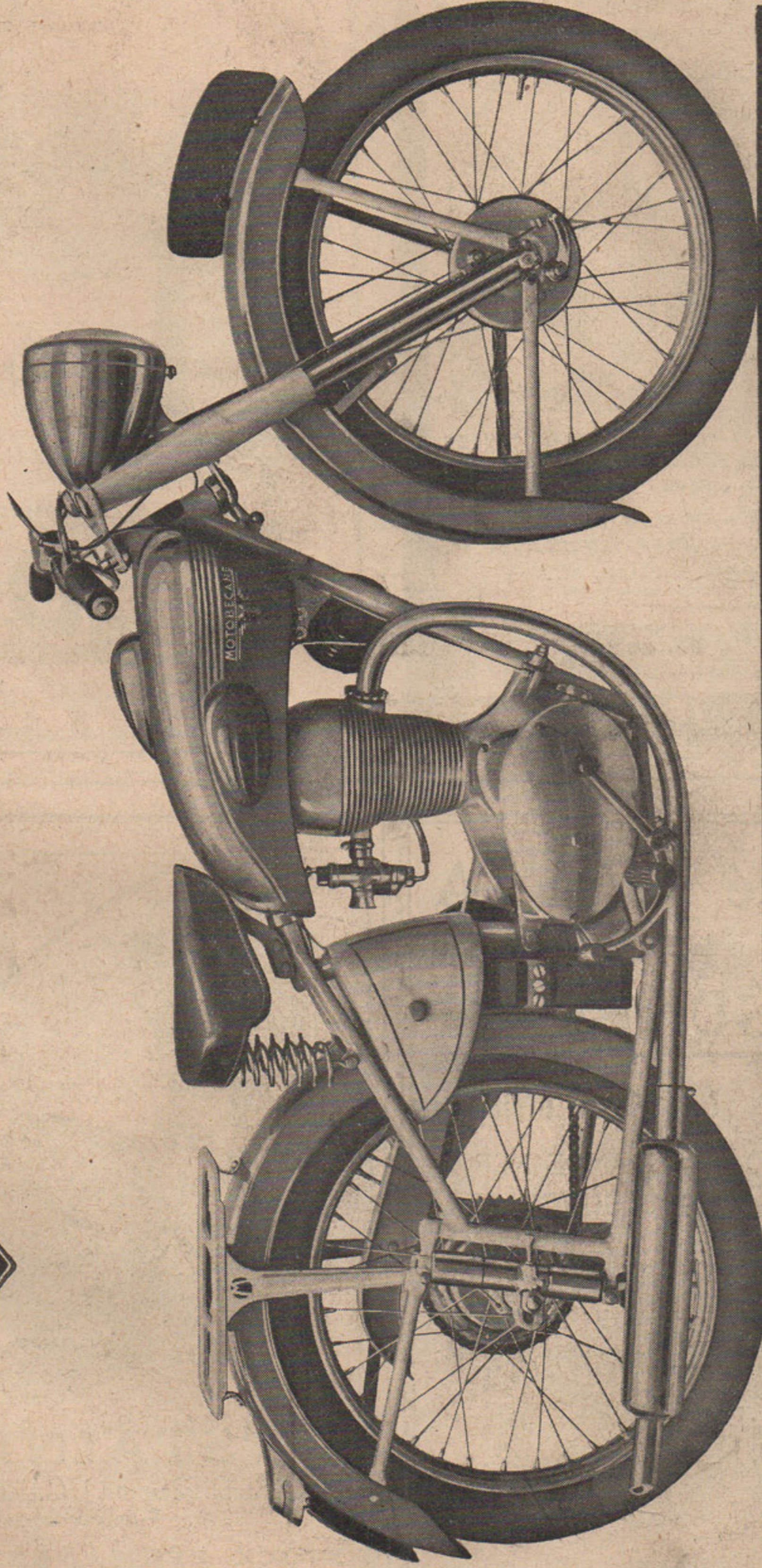
MOTOBÉCANE



AU SALON - STAND 13 - G^{DE} NEF

présente

LA MOTOCYCLETTE 2 cv. 175 cmc.
TYPE Z 2 C



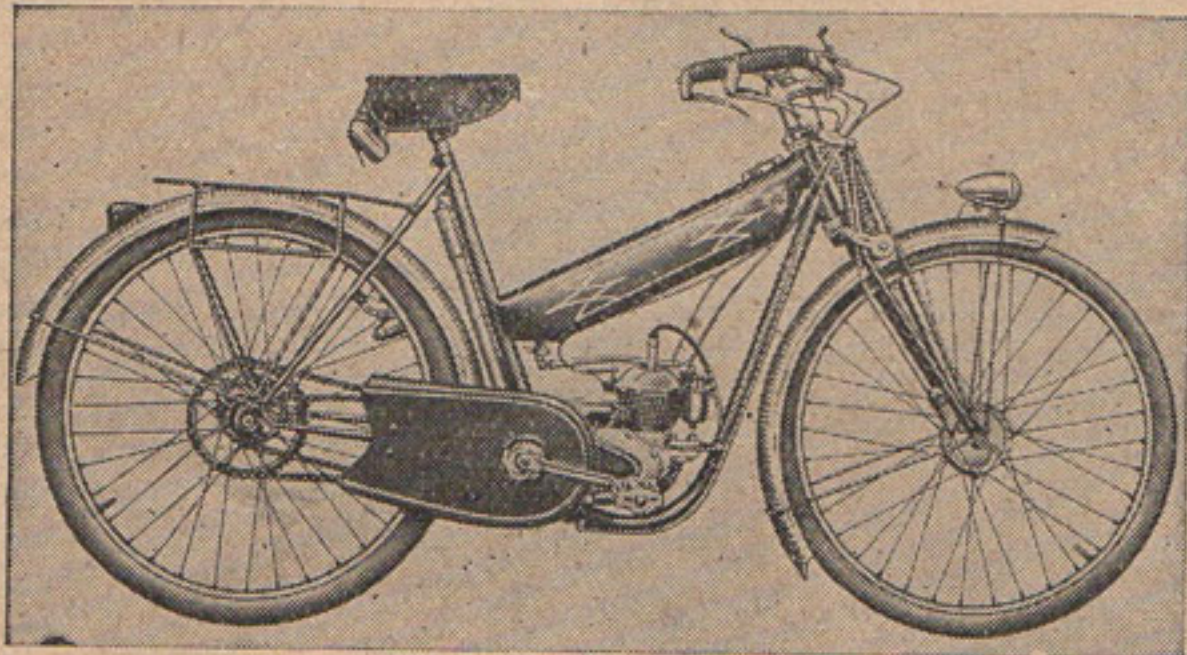
FOURCHE TÉLESCOPIQUE - SUSPENSION ARRIÈRE

TENUE DE ROUTE IDÉALE

ATELIERS DE LA MOTOBÉCANE : 18, Rue Lesault - PANTIN (Seine)

VÉLOMOTEURS

VAINQUEUR SIX ANNÉES CONSÉCUTIVES DU
B O L D ' O R
présente son **CYCLOMOTEUR**



BLOC-MOTEUR VAP-4 48 cm³, 2 temps, débrayage
Type 125 cm³ - 4 vitesses YDRAL - Sélecteur au pied
Type L. 3 - 125 cm³ - 3 vitesses AUBIER-DUNNE.
Ces modèles peuvent être livrés en **SUPER-CONFORT**
MOTORISTES, assurez-vous l'agence **M. R.**

Ces machines seront exposées au SALON, STAND 9
Balcon de rez-de-chaussée

MANDILLE & ROUX, Constructeurs
30 bis, Rue des Prairies, PARIS-20^e - Roq. 69-6

M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ

FIX-MASSEAU



irrenversible

ACCU SEC INSULFATABLE

DARY

MOTO

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

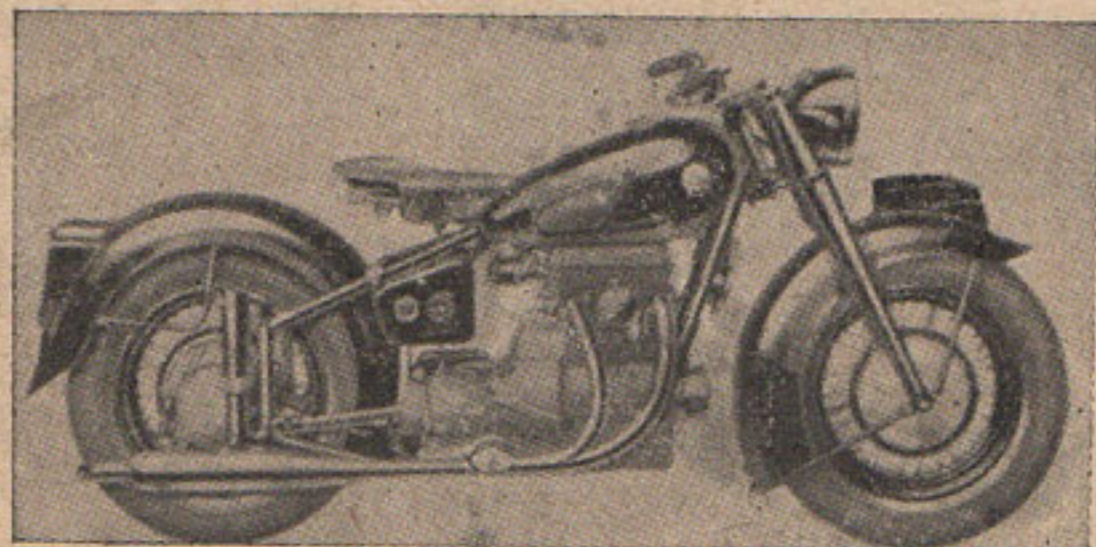
La Société MOVEA

Importateur exclusif pour la France des Marques

B.S.A. - SUNBEAM

NEW-HUDSON (de Grande-Bretagne)

Présente au STAND 41 - GRANDE NEF
les derniers modèles **B.S.A.** et **SUNBEAM**



DIRECTION ET MAGASINS :

79, Av. de la G^{de}-Armée, PARIS-16^e - Tél. COP. 27-23

MOTEURS

ADAPTABLES

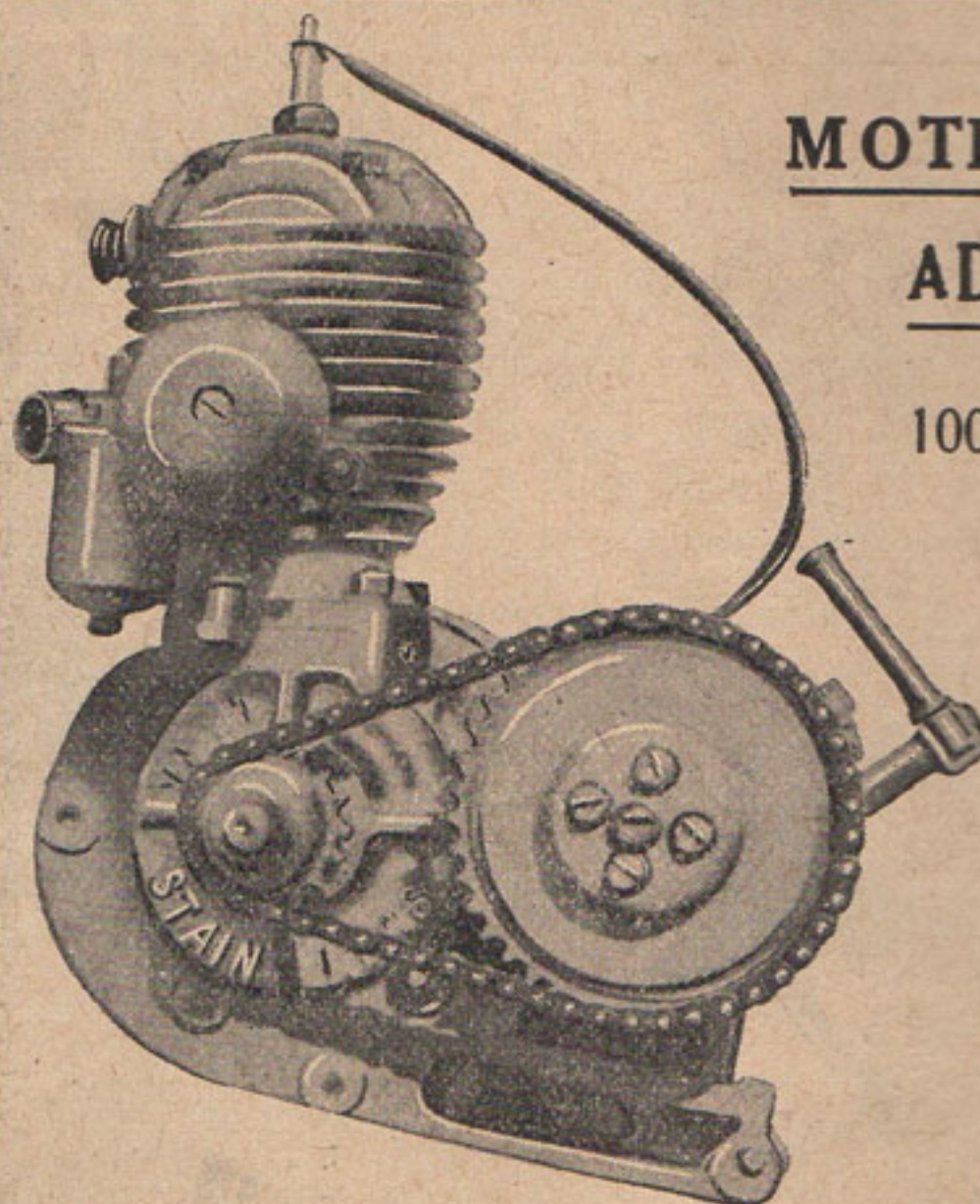
100 et 125 cm³

SPORT

3 vitesses

COMPÉTITION

4 vitesses
Sélecteur au pied



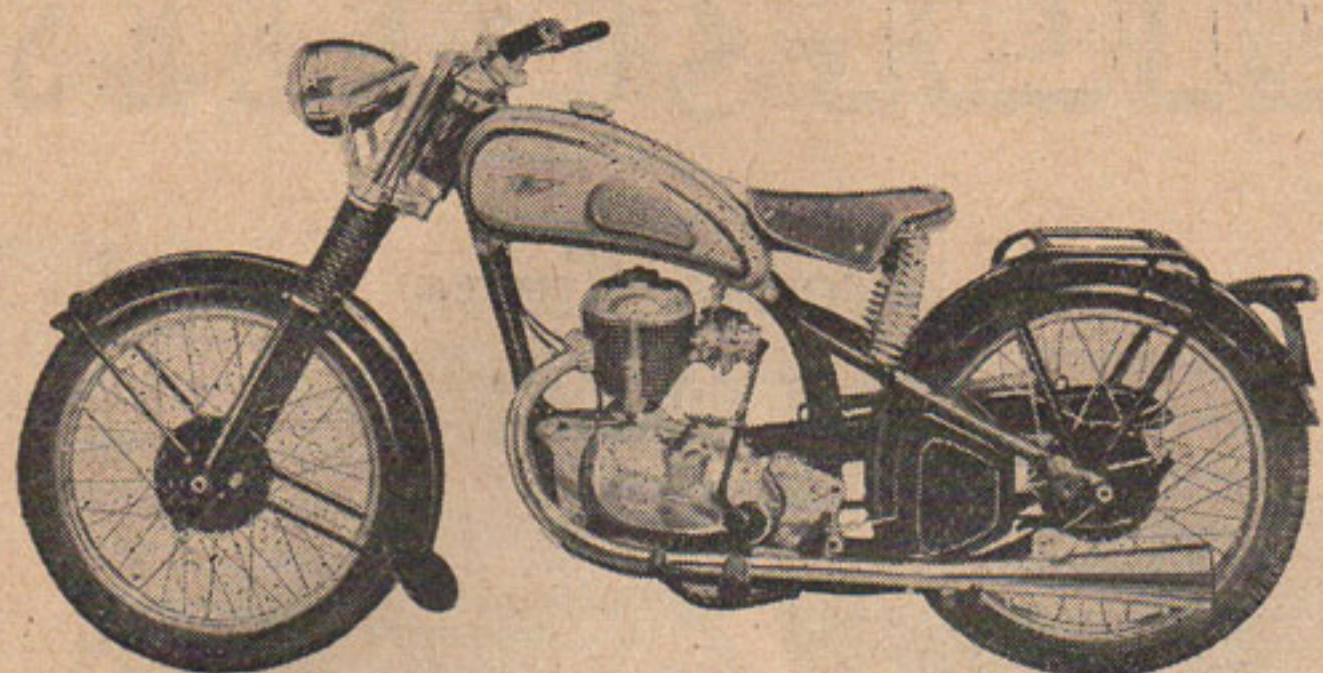
“STAINLESS”

Établissements J. GARDETTE et FILS
Villefranche-sur-Rhône

STOCK PERMANENT POUR PARIS

G. ULMO, Représentant - Dépositaire
35, Rue Danton, PRÉ-ST-GERVAIS (Seine)
Tél. : VILlette 17-05

UNE MACHINE QUI FAIT HONNEUR
A L'INDUSTRIE FRANÇAISE



G. I. M. A.

Moteur A. M. C.,

4 temps - culbuté - 4 vitesses

Sélecteur au pied — Graissé sous pression

Direction autostable — Fourche télescopique

VAINQUEUR DU BOL D'OR 1949

Catégorie 125 c.c.

RECORD BATTU DE 167 KILOMÈTRES

Moyenne 72 km. 230. — Ancien record 69 km. 001

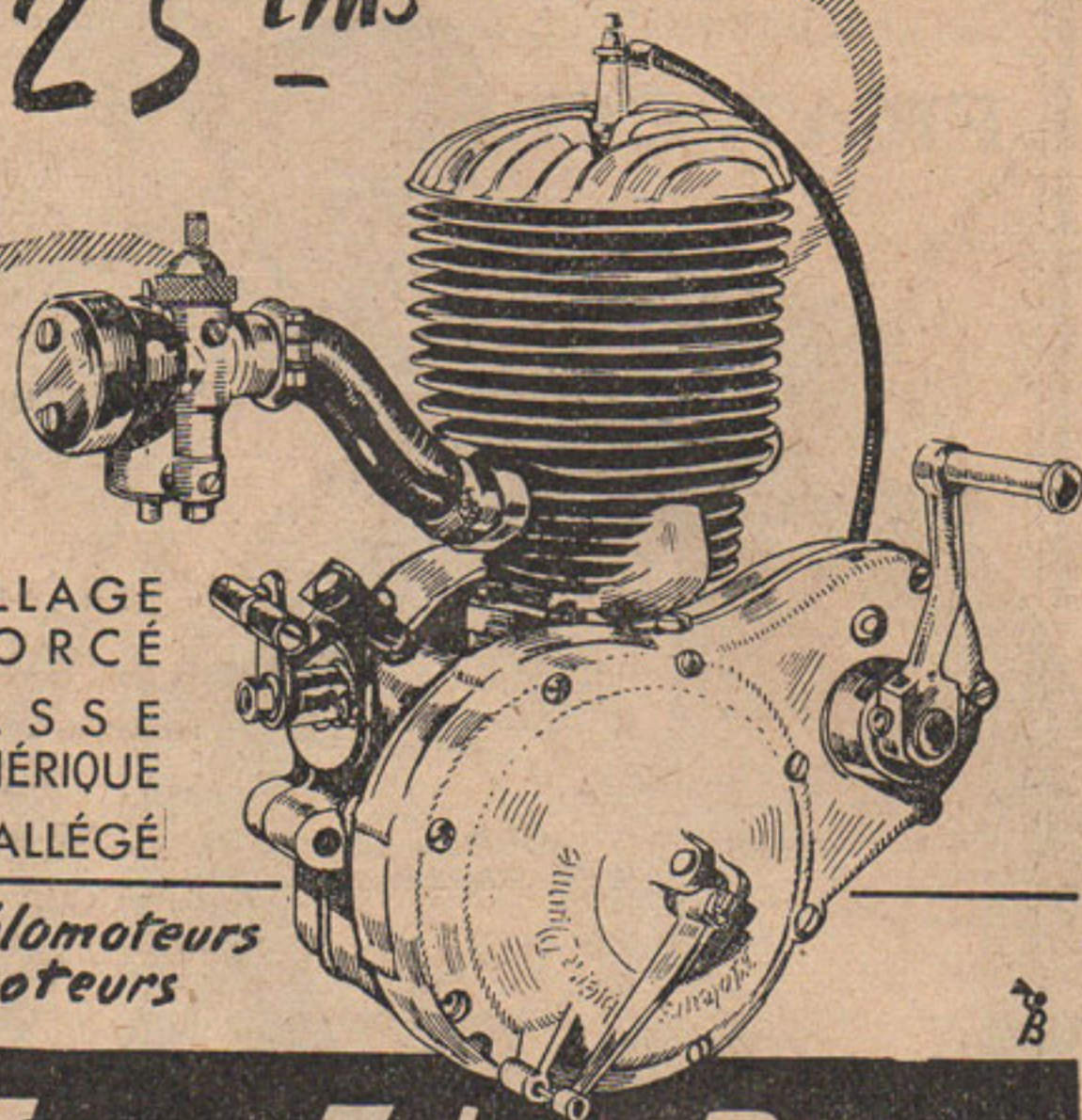
:: Classé 1^{er} des 175 cmc. — Record battu ::

**G. I. M. A. - 24, Avenue Pasteur
CHAMALIÈRES (Puy-de-Dôme)**

Moteurs Aubier & Dunne

Leur 2 TEMPS

125 cm³



EMBIELLAGE
RENFORCÉ
CULASSE
HÉMISPHERIQUE
PISTON ALLÉGÉ

*Pour vélomoteurs
et trimoteurs*

Moteurs Aubier & Dunne

S.A.R.L. CAPITAL 6.900.000 FR\$

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

AGENCE EXCLUSIVE

MOTOBÉCANE

MOTOS

CYCLES

EXPOSE ET PREND COMMANDE

de tous les Modèles MOTOBÉCANE

EN VENTE LIBRE

MOTOS 350 cm³ - 175 cm³

4 TEMPS, CULBUTÉS

VÉLOMOTEURS 125 cm³

4 TEMPS, LATÉRALES, CULBUTÉS

SANS PERMIS de CONDUIRE

CYCLOMOTEURS PONEY 49 cm³

2 VITESSES

LIVRAISON RAPIDE

BLANCHE AUTOS - MOTOS - CYCLES

Ancien^t A. GENESTE - Gérard DÉsir, Gérant
71, RUE BLANCHE - PARIS (9^e) - TÉL. : TRI. 55-50

*Contre le vent
le froid
la pluie*

adoptez le

PARE-BRISE

Carpentier

Sa présentation - sa solidité
sa facilité de montage, et
SON PRIX en font le
pare-brise le plus apprécié.

PRIX DE VENTE : 4.900 frs.

CARPENTIER

41, Rue Deguingand

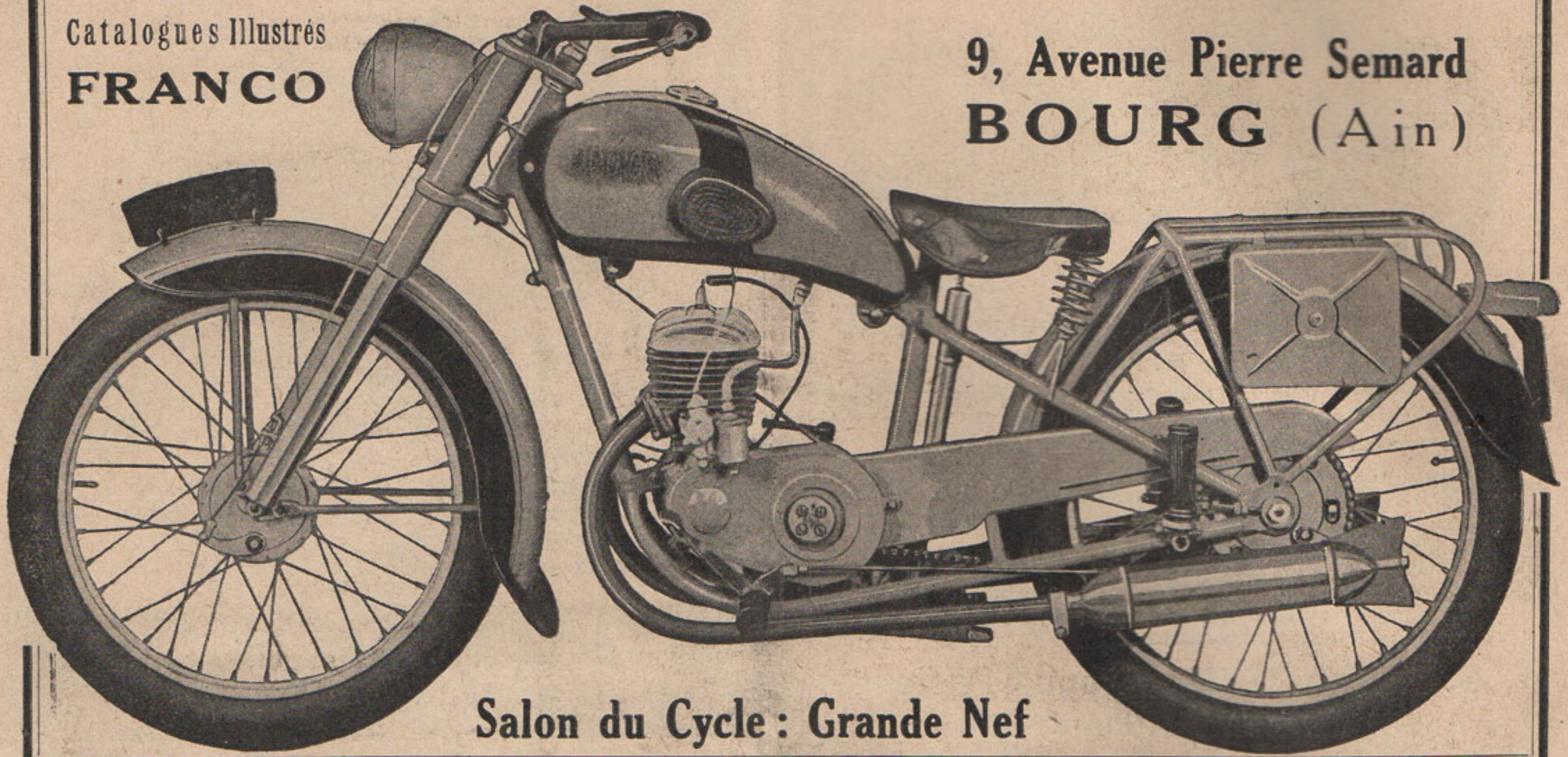
LEVALLOIS - PER. 48-37

SALON DE L'AUTOMOBILE - GALERIE J STAND 20

VELOMOTEURS **RADIOR** CYCLES

Catalogues Illustrés
FRANCO

9, Avenue Pierre Semard
BOURG (Ain)



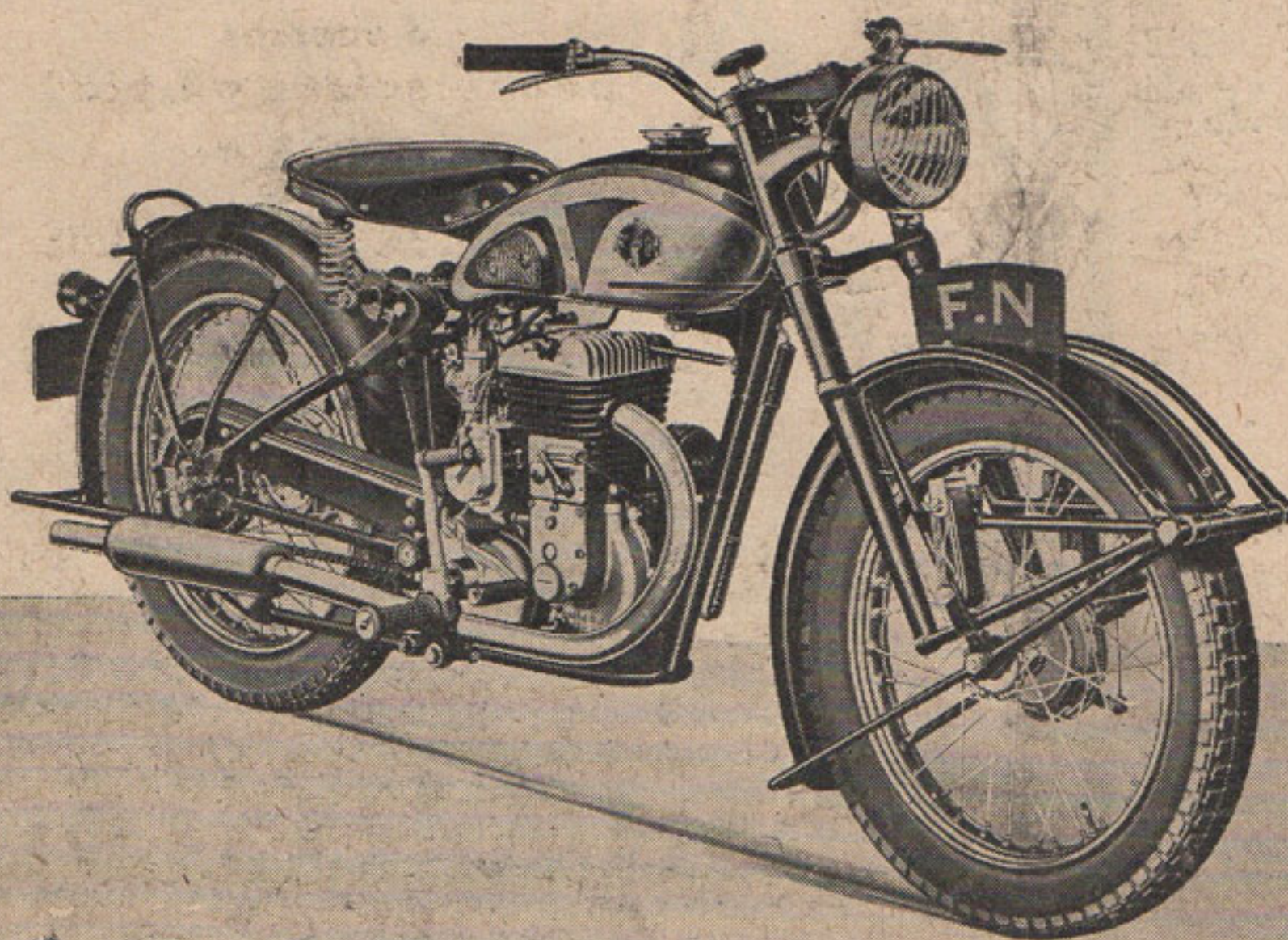
Salon du Cycle : Grande Nef



Fabrique Nationale d'Armes d'Herstal

SUCCURSALE FRANÇAISE

4, Rue Pierret -:- NEUILLY-SUR-SEINE -:- Tél. Maillot 94-27



NOUVELLES SÉRIES M. 13 1949

A SUSPENSION INTÉGRALE AV. ET AR.
PAR ANNEAUX NEIMAN

CONFORT ET SÉCURITÉ ABSOLUS
PAR ROUE AV. TIRÉE

NOUVELLE PRÉSENTATION
DE LA FOURCHE DE DIRECTION

4 COMPOSITIONS

250 cm³ et 350 cm³ A CULBUTEURS
350 cm³ et 450 cm³ LATÉRALES :: ::

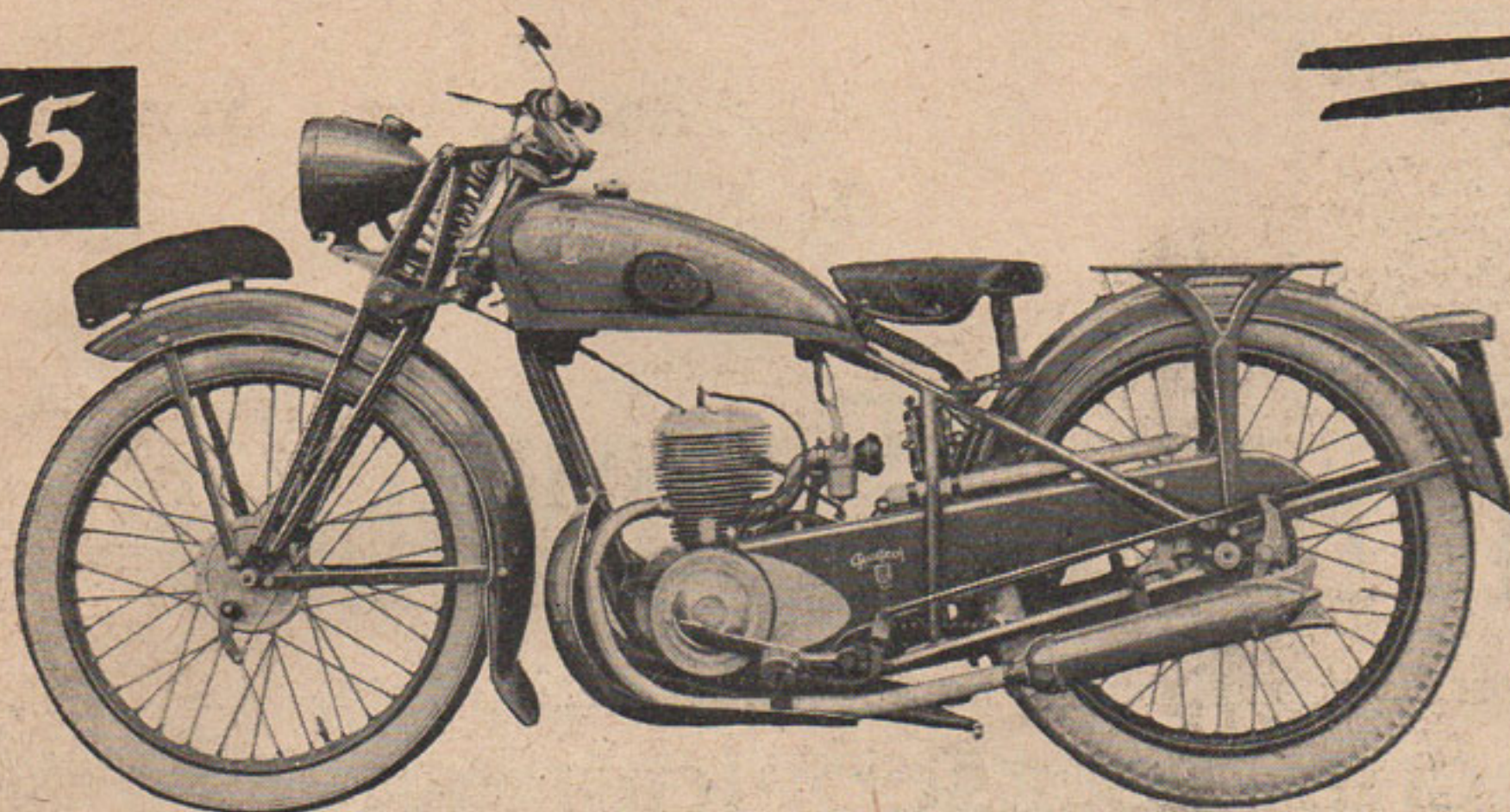
BLOC-MOTEURS

4 TEMPS, 4 VITESSES A SÉLECTEUR

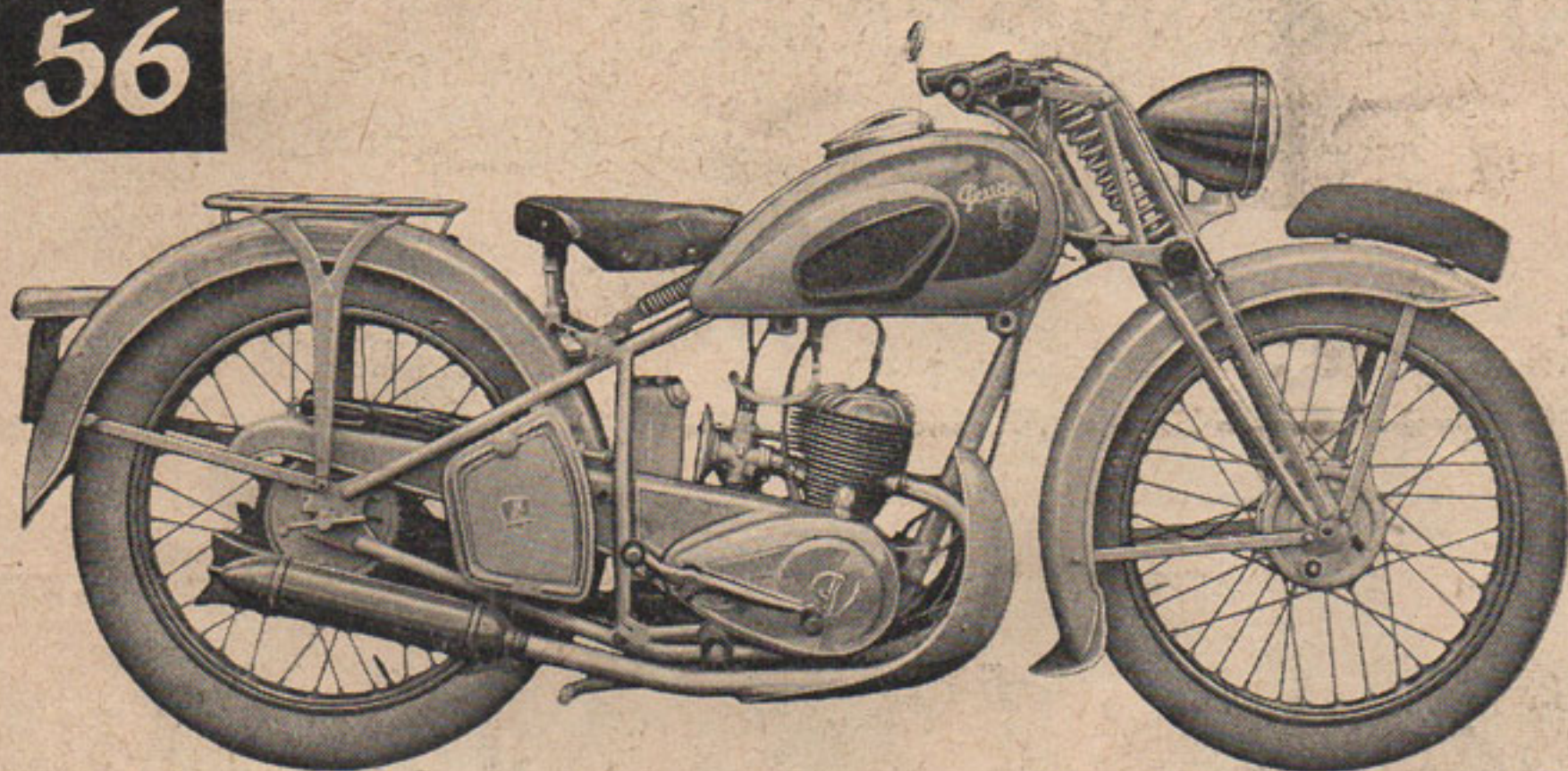
GRAND PALAIS
Grande Nef :: Stand 7

3 MODÈLES BIEN AU POINT!

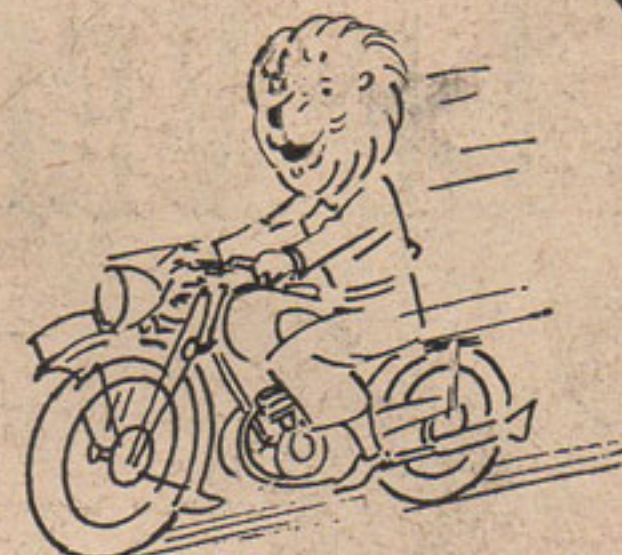
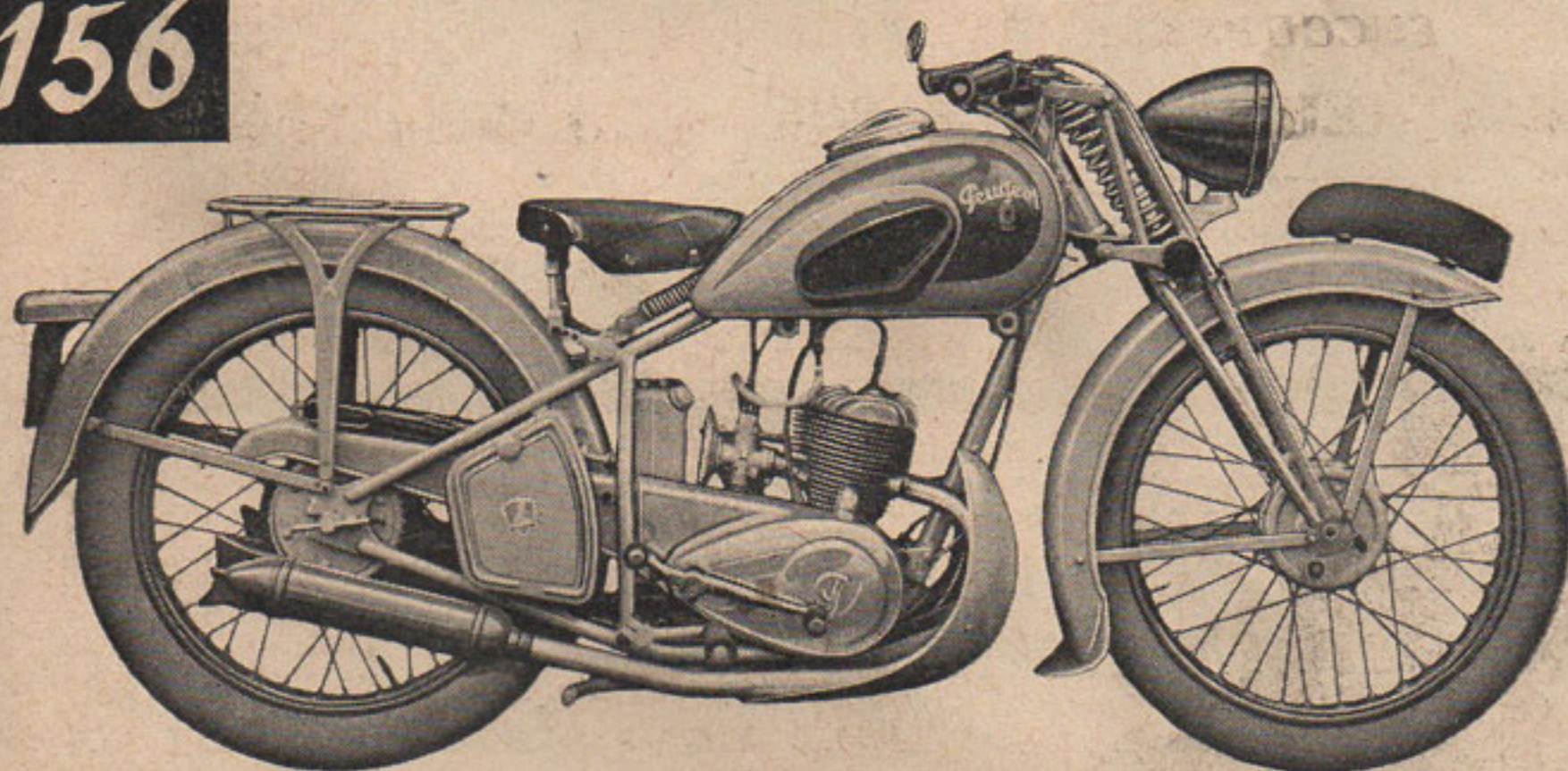
55



56



156



Les vélomoteurs et les motocyclettes légères PEUGEOT sont la consécration d'une fabrication en grande série spécialisée depuis plusieurs années et sans cesse améliorée.

"55"

VÉLOMOTEUR 125 cm³
à bloc-moteur 2 temps
3 vitesses

"56"

VÉLOMOTEUR 125 cm³
à bloc-moteur 2 temps
4 vitesses
par sélecteur au pied

"156"

MOTOCYCLETTE LÉGÈRE
150 cm³
à bloc-moteur 2 temps
4 vitesses
par sélecteur au pied

CYCLES
Peugeot
BEAULIEU-VALENTIGNEY (DOUBS)

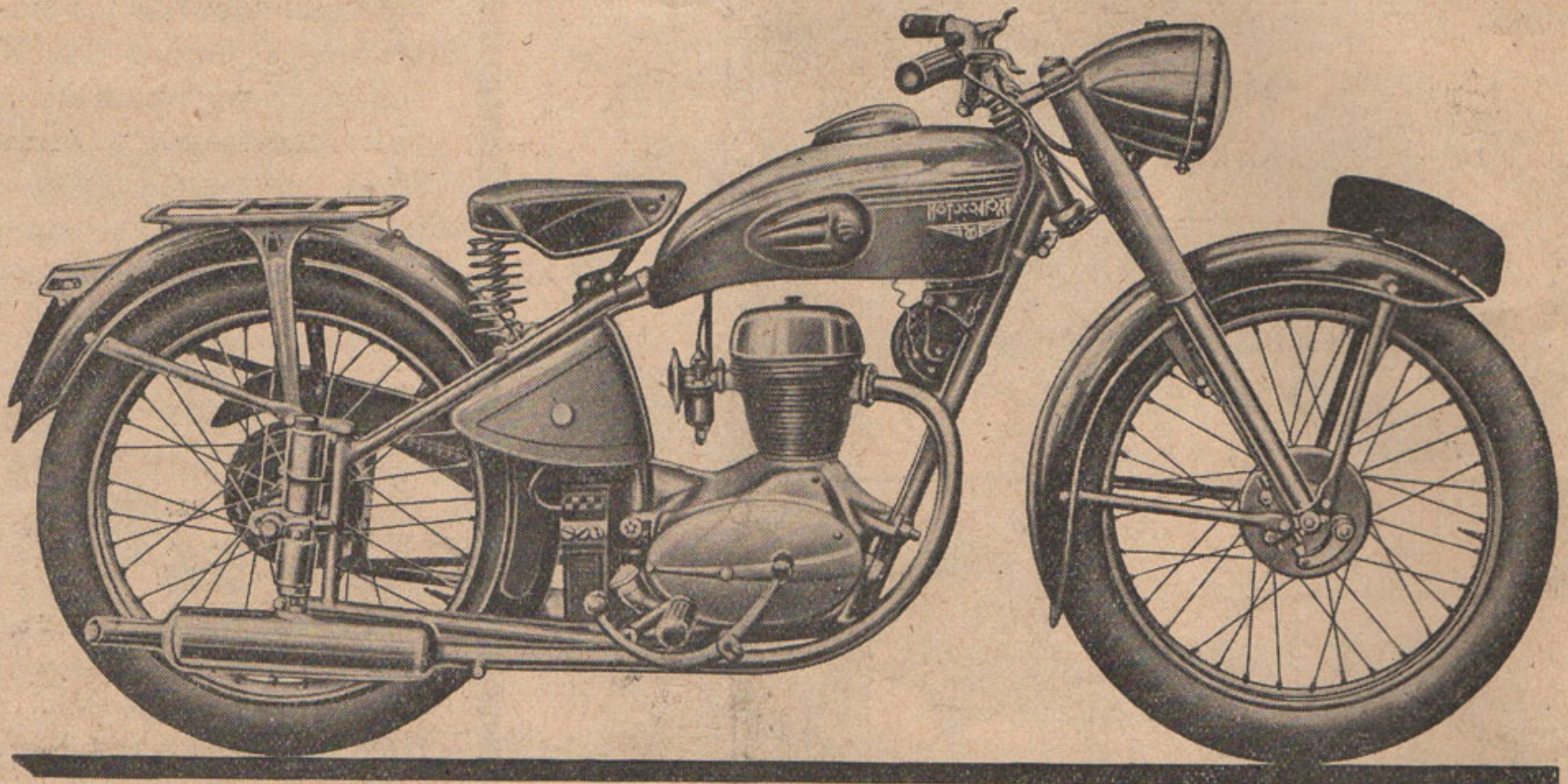
156



Au SALON - Stand n° 1
— GRANDE NEF —

LE VÉLOMOTEUR "FORCYCLUB"

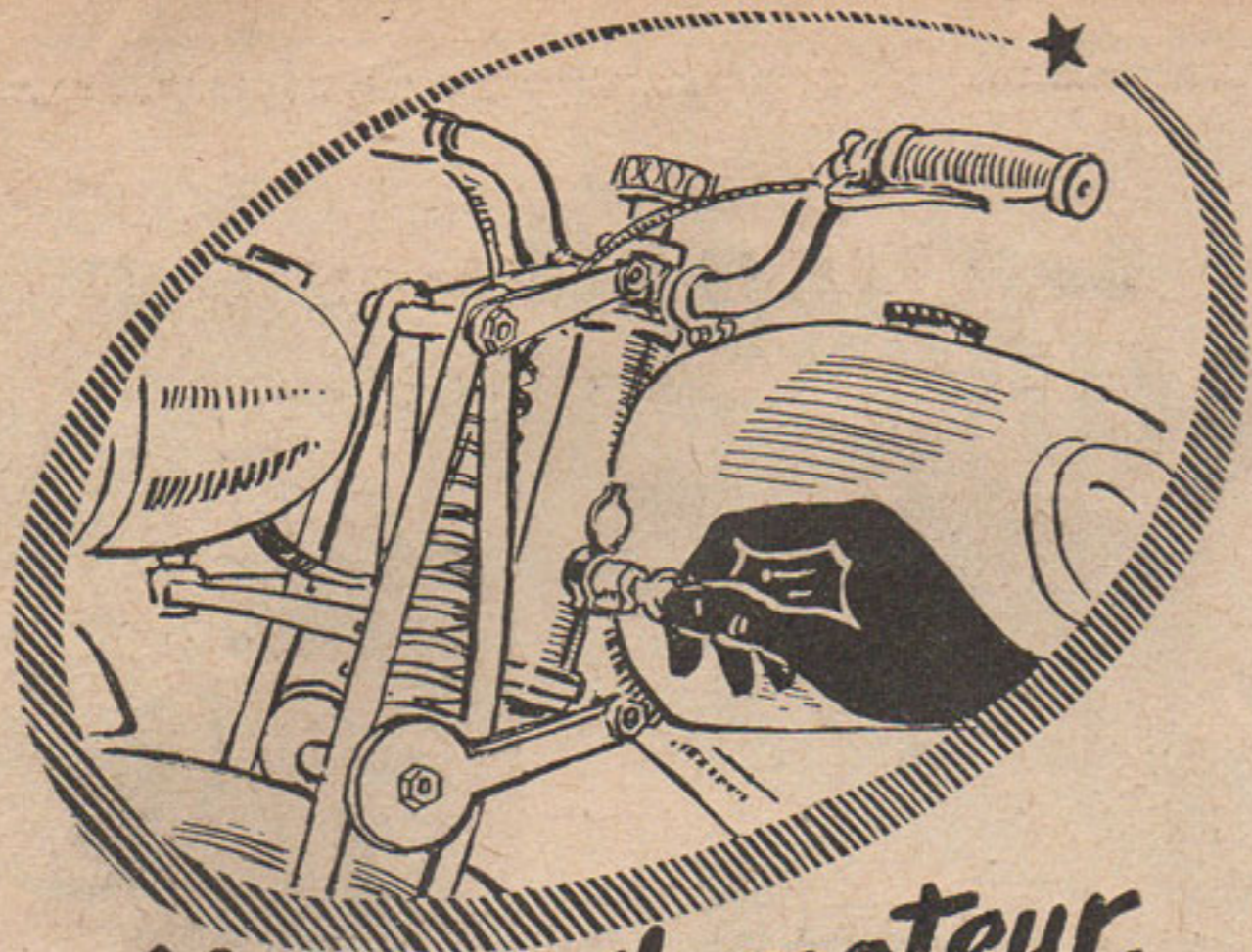
— sera prochainement livré avec —
**FOURCHE TÉLESCOPIQUE
ET SUSPENSION ARRIÈRE**




*BLOC-MOTEUR 4 TEMPS A CULBUTEURS
4 VITESSES COMMANDÉES PAR SÉLECTEUR
— BATTERIE-AVERTISSEUR —*

Puissant et robuste, le VéloMOTEUR "FORCYCLUB"
JOINT LA MEILLEURE TENUE DE ROUTE
AU MAXIMUM DE CONFORT

LA MOTOCONFORT - 19, Rue Lesault, PANTIN (Seine)



**Votre velomoteur,
votre moto..**

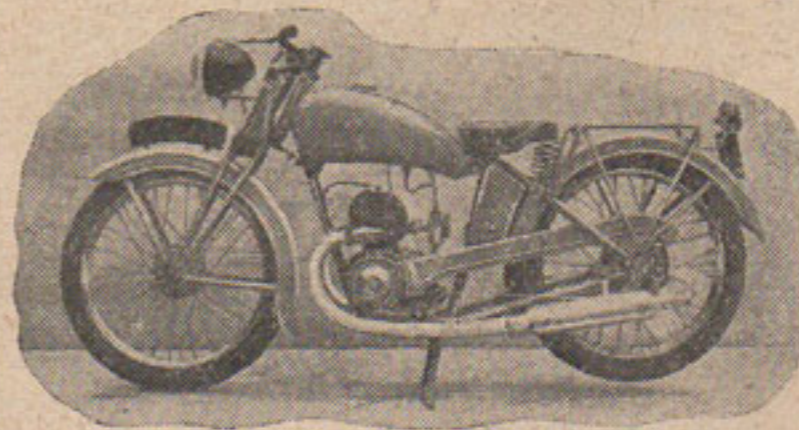
à l'abri du vol avec 

L'ANTIVOL NEIMAN
qui bloque la direction

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

51, AVENUE DE NEUILLY, NEUILLY-s/SEINE - TÉL. MAILLOT 41-35

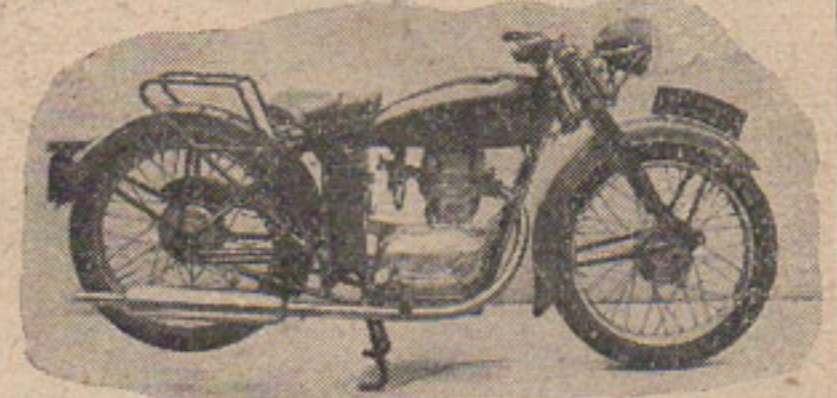
Jonghi



125 cm³ - 2 temps - Type E
Bloc moteur -
3 vitesses -
sélecteur au pied -
cylindre chemisé -
double échappement.

125 cm³ - 4 temps - A.C.T.
Type D

Bloc moteur -
4 vitesses - sélecteur
au pied - distribution
par pignons - arbre à
came en tête - grais-
sage sous pression -
échappement simple.

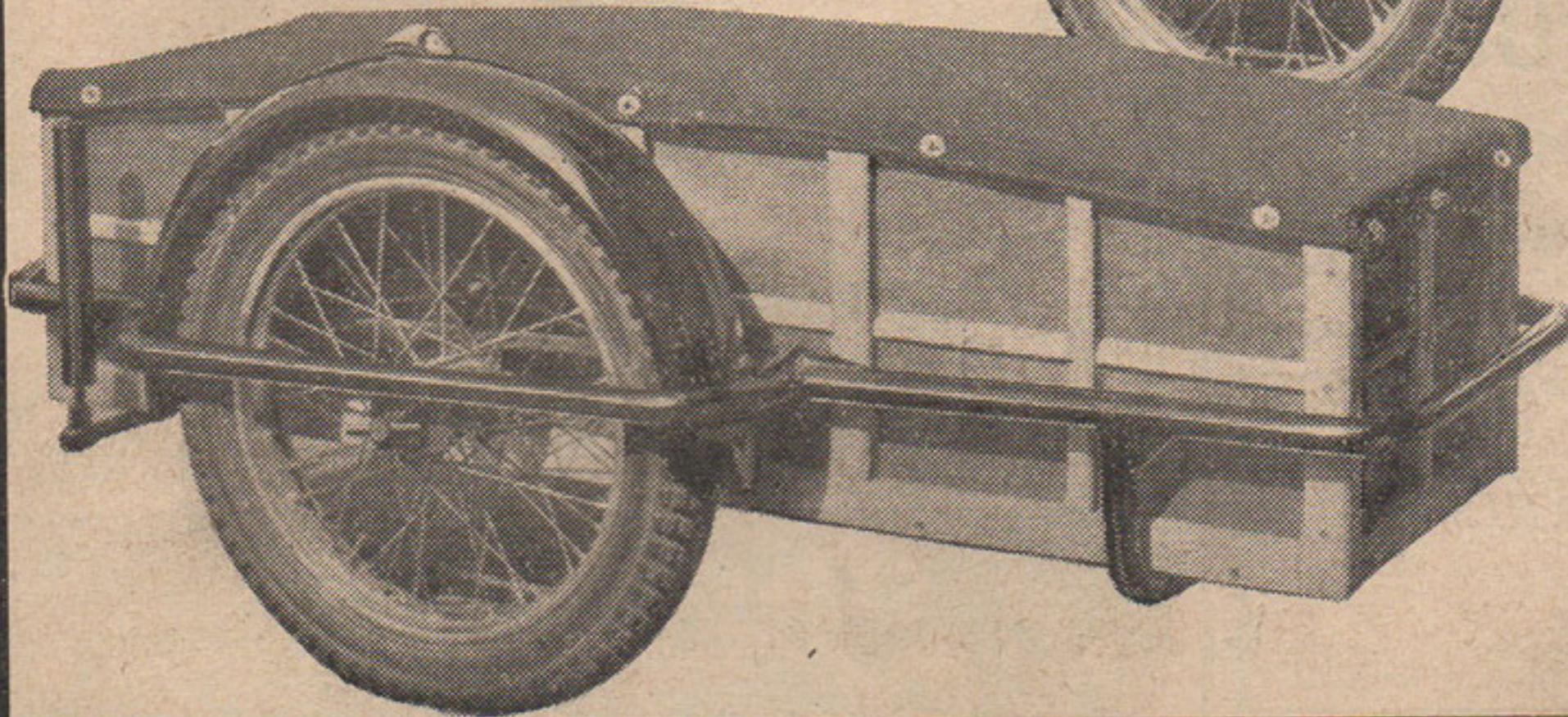
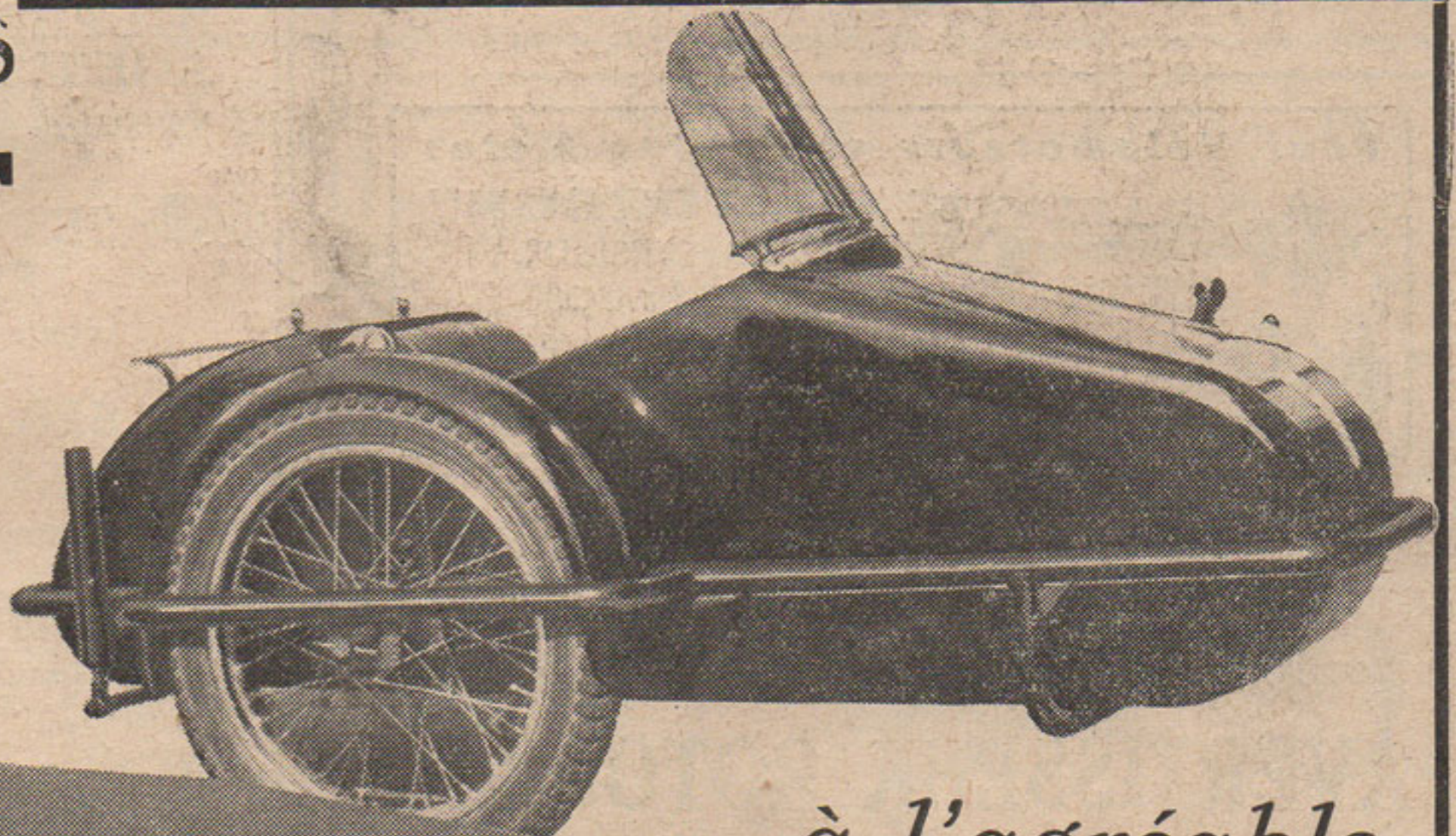


Jonghi

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES MOTOCYCLETTES ET VELOMOTEURS JONGHI
86, rue Saint-Denis - La Courneuve (Seine) - Tél. : FLAndre 10-80, 11-91

**LES SIDE-CARS
HUMBLOT**

*joignent
l'utile...*



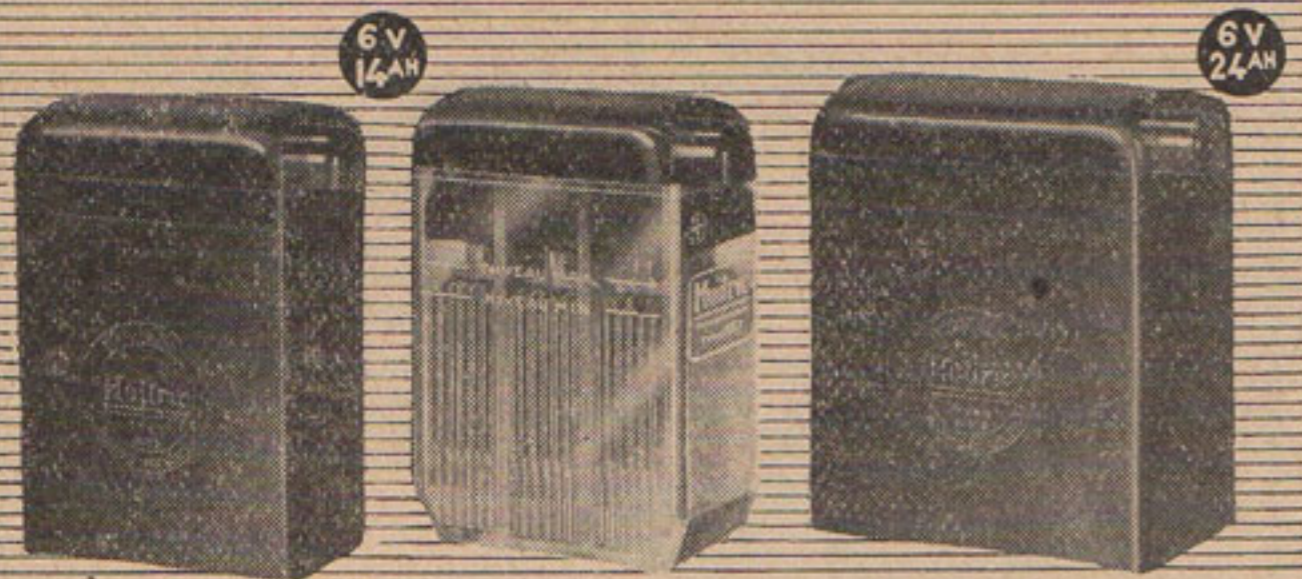
...à l'agréable

HB

Établ^{ts} P. HUMBLOT

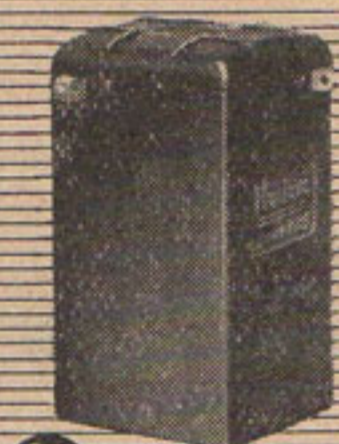
72, 79 et 81, Rue du Faubourg St-Jacques

Téléph. : GOB 24-32 - 31-24



UN DE CES 5 MODÈLES
CONVIENT
A VOTRE MACHINE

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



ACCUMULATEUR
Huitric

J.B

Pour Véломoteurs et Petites Motos



"ROTORSON"

L'AVERTISSEUR
QUI S'IMPOSE

Breveté S.G.D.G.
Modèle déposé

Le seul à dépression indépendant de l'aspiration du moteur

Pierre PERROTIN fabricant, 1, Bd. Foch, ANTIBES

VÉLOMOTORISTES

roulez en toute sécurité en employant l'

AVERTISSEUR ROTORSON

à entraînement sur volant magnétique

DOCUMENTATION SUR DEMANDE

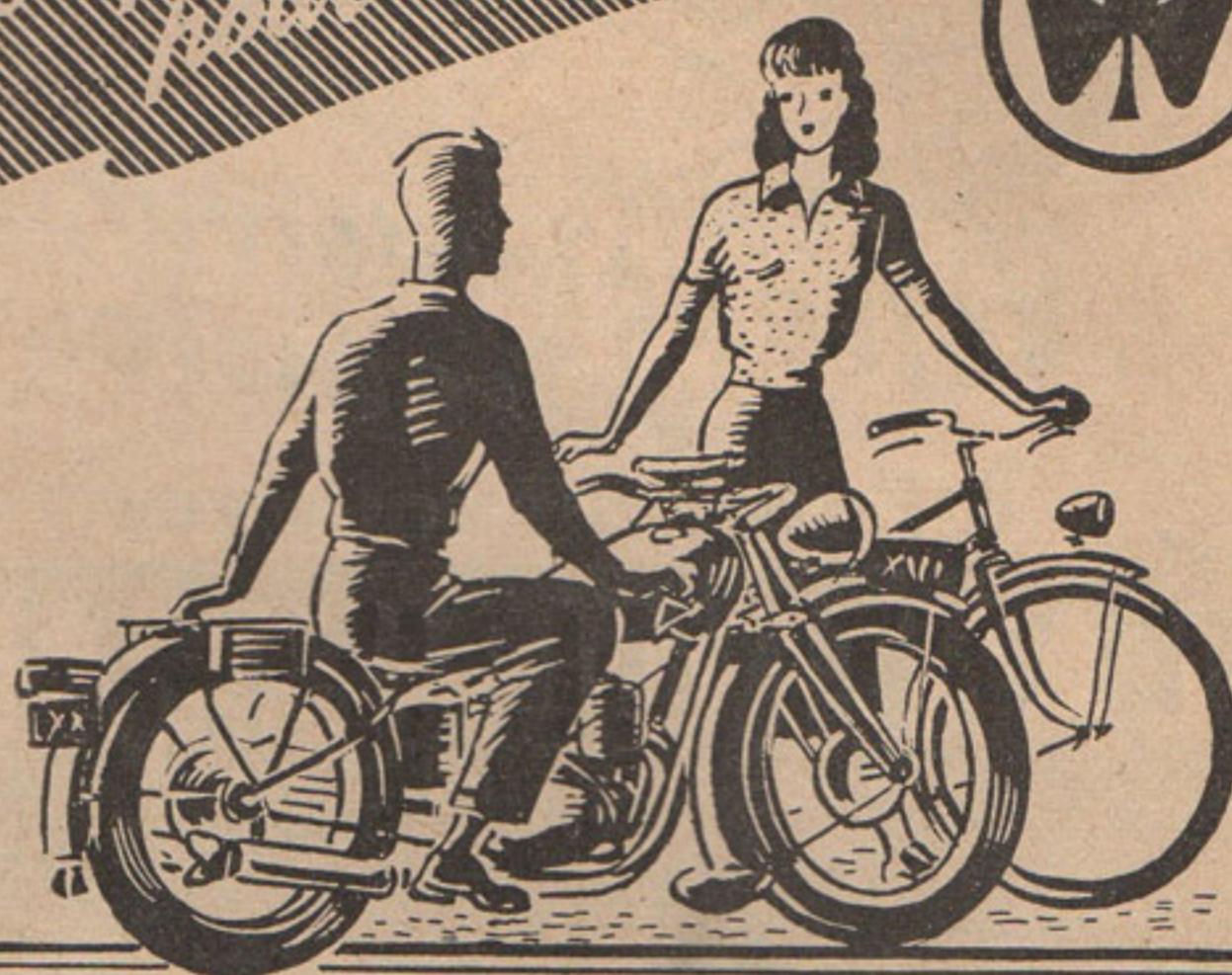
Éts **P. PERROTIN** ANTIBES (A.-M.)
Téléphone : 409-02

POSE RAPIDE SUR PARIS

Moto-Bastille, Boul^d Richard-Lenoir

AUTOMOTO

*Produit de fabrication
 Stéphanoise depuis 1919*



Des usines modernisées et des moyens techniques de plus en plus puissants permettent à la grande marque STEPHANOISE de présenter aux AGENTS et au Public toutes les nouveautés de sa production pour 1949.

- ⊗ **SES VÉLOS RANDONNEURS ET COURSE SPÉCIAUX**
Légers et extra-légers — 3 et 4 vitesses
- ⊗ **SES VÉLOMOTEURS 125 cm³ A. S. ET A. D.**
2 temps — Bloc moteur — 3 vitesses
- ⊗ **SON VÉLOMOTEUR 125 C. H.**
4 temps — Bloc moteur — Culbuteurs
4 vitesses — Sélecteur au pied
- ⊗ **SA MOTO 150 cm³ - 4 TEMPS**
Bloc moteur — Culbuteurs — 4 vitesses
Sélecteur au pied — Moyeu AR démontable

AUTOMOTO

CYCLES AUTOMOTO

61. Av. de Rochetaillée St-ETIENNE (Loire)



POUR
60.000 Francs
 des
MOTOS
 250 et 350 c. c.
**RIGOREUSEMENT
 NEUVES**

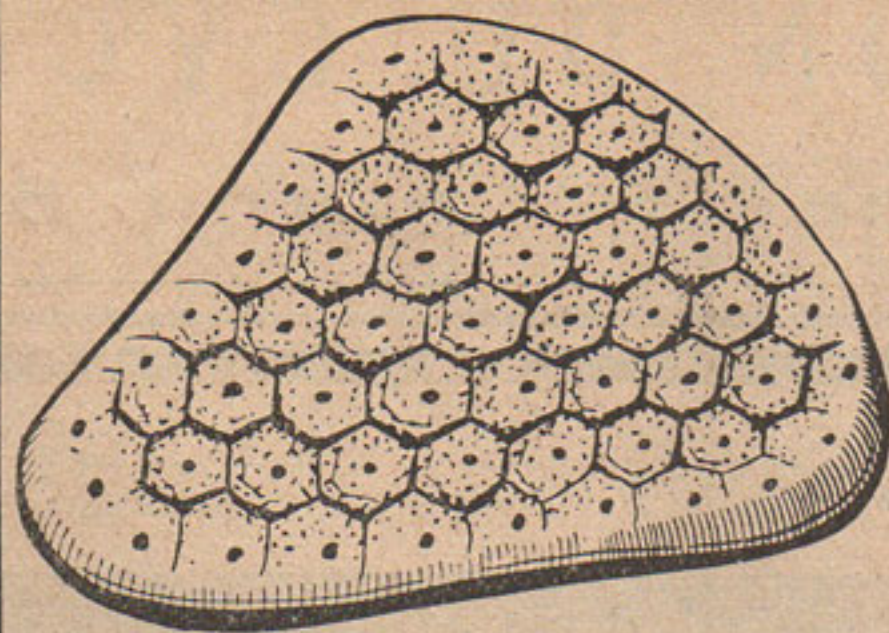
avec feuilles des mines

Moteur **JAP** latéral
 Boîte **STURMEY**
 d'**ORIGINE**

EMAIL et **CHROME NEUFS**
 à raviver
 sur **pneus neufs**

★
 AVEC UN MOTEUR JAP
 et une boîte STURMEY
 de rechange

80.000 Francs
 •
MOTO-COMPTOIR
 98, Rue de Courcelles, 98
 - **PARIS** -



**COUSSIN
 SPONGIEUX
 ALVÉOLÉ**

Modèle standard pour
 moto et Motobécane
 Réf. 90, franco **750 fr.**

*Nombreux modèles
 pour Autos, Camping,
 Bureaux et tous usages*
 Brochure illustrée N° 130

TURBIGOM Caoutchouc, 65, rue de Turbigo et 38, rue Volta, PARIS-3^e
 Chèques Postaux Paris 1813-48 **TUR 86-91**

TRIUMPH

**La Moto
 de
 Grande classe**

6, Boulevard Pershing - PARIS (17^e)

STAND 3

GRANDE NEF

**PISTON
 MAHLE**

DÉSORMAIS DISPONIBLES

pour B.M.W., D.K.W., N.S.U., Zundapp, etc.
Montés en série par les constructeurs

RECORD du MONDE
 de VITESSE en MOTO

16 ter, Rue Etienne-Marcel
PANTIN **NORD 99-40**



TUBOTOM
 et
TUBOFILTRE
OTOM

sont aux SALONS
 de l'Auto
 et de la Moto

BALCON
E
STAND
18

Tél. : **BALzac 06-17**

OTOM S.A.
 5 bis, Rue Franklin,
COURBEVOIE (Seine)
 Tél. : DÉF. 21-63, 25-91

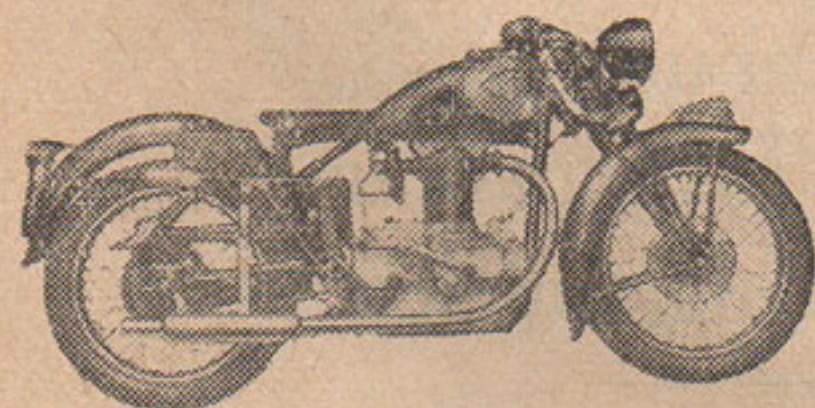


Chez **LADEVÈZE**

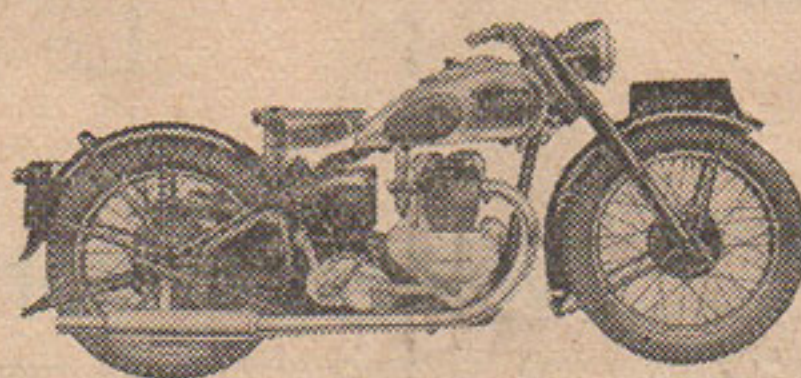
LA PLUS GRANDE REPRÉSENTATION EN
 FRANCE DE MOTOCYCLETTES ÉTRANGÈRES

Les nouvelles...

GILERA



ARIEL



PANTHER



DOUGLAS, etc..., vendues la plupart en francs français

GRAND CHOIX
 D'OCCASIONS
 vendues
 avec garantie

Visitez au **SALON** notre
STAND N° 57 (Grande Nef)
 et
GRAND MAGASIN D'EXPOSITION :
 50, Rue Brunel, **PARIS-17^e**
 ÉTO. 24-66

PIÈCES DE
 RECHANGE
 RÉPARATION
C R É D I T

ACHAT — ÉCHANGE — REPRISE

Réponse contre timbre

AU SALON DU CYCLE

— Grande nef — Stand 5 —

ALCYON

T. E. B.

81, Avenue de la Grande-Armée
PARIS - 16^e

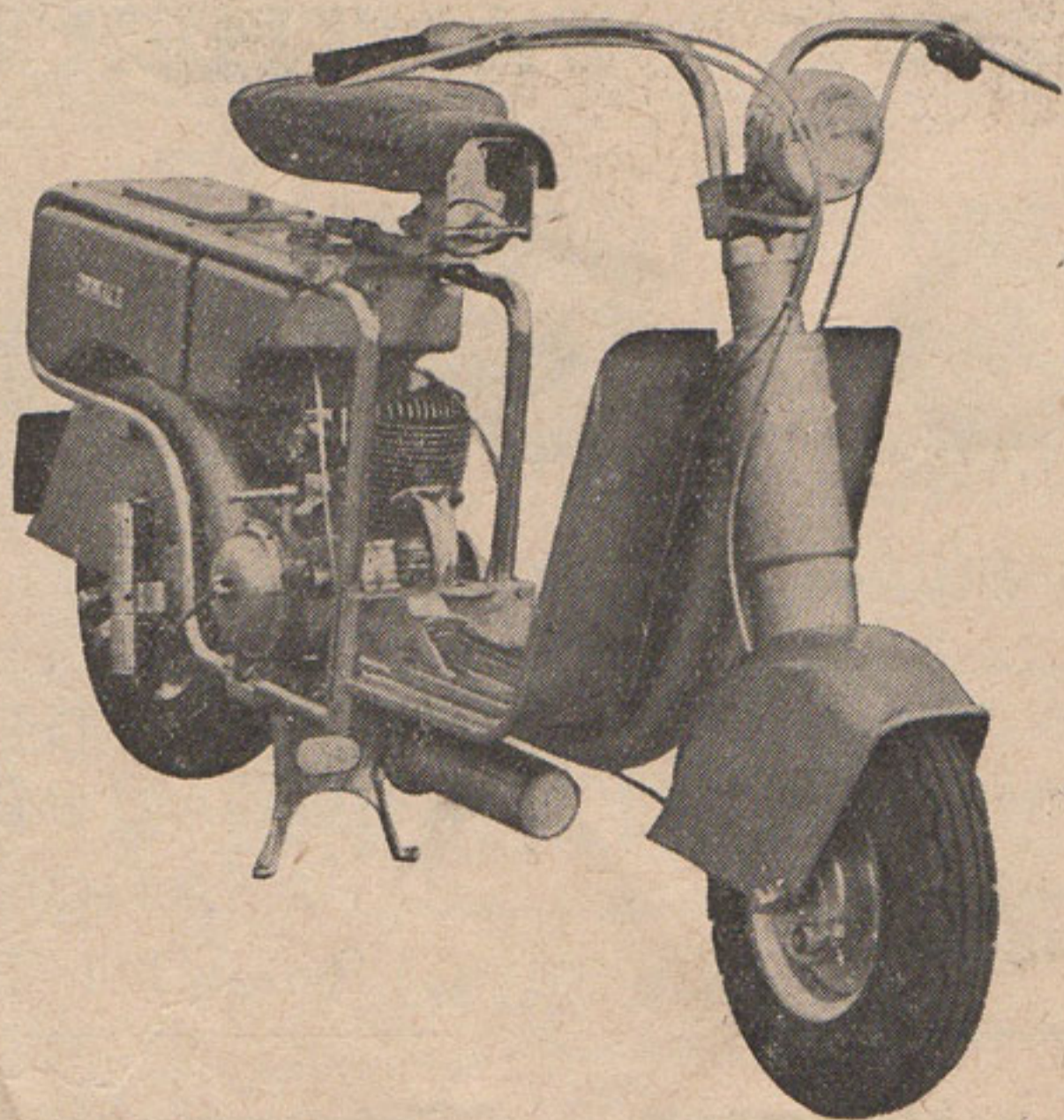
STANDA

31, Avenue de la République
PARIS - 11^e

AGENTS PARTOUT

Vous vous déplacerez dans la joie et le confort avec

Le SCOOTER P. VALLÉE



Le plus économique

Le plus robuste

Le plus souple

grâce à sa suspension monotélescopique

PRODUCTION INTÉGRALE

S.I.C.R.A.F. 59, Rue Sadi-Carnot
AUBERVILLIERS (Seine)

— Téléphone : FLAndre 20-20 —

Au SALON (2^e série)

GRANDE NEF - Stand n° 62



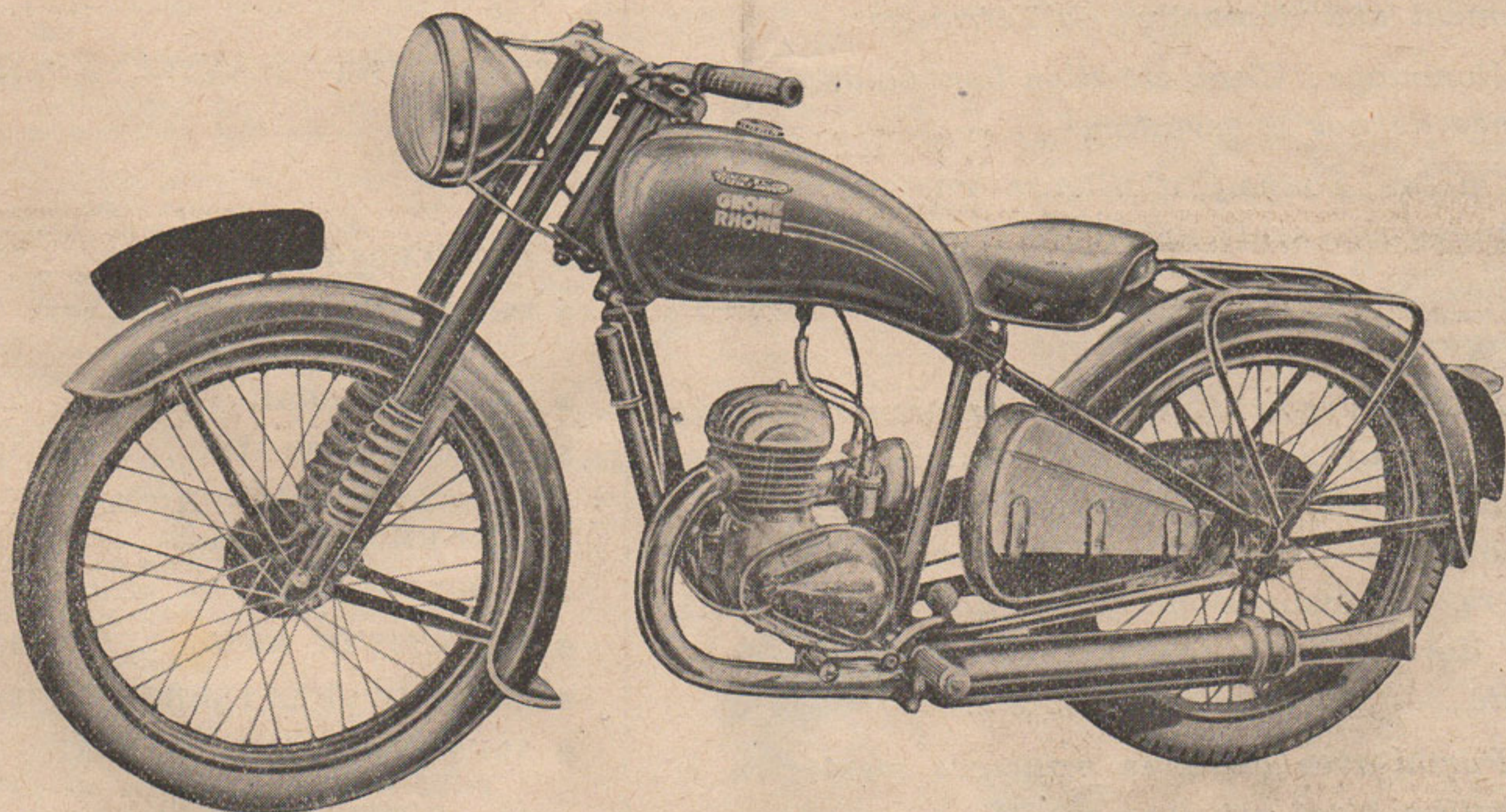
LA SOCIÉTÉ DES AÉROPLANES VOISIN

présente

le nouveau Vélomoteur 125 cmc.

**GNOME
RHONE**

**TYPE R 4
à Sélecteur**



- BLOC MOTEUR A PISTON PLAT
- BOITE COMPORTANT 3 VITESSES COMMANDÉES PAR SÉLECTEUR
- ALLUMAGE PAR VOLANT MAGNÉTIQUE
- VITESSE EN PALIER : 80 KM.-HEURE
- FOURCHE TÉLESCOPIQUE

Siège social : 36, Boulevard Gambetta — ISSY-LES-MOULINEAUX - MIChelet 36-30

Vente et Magasin d'Exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS-16^e — KLÉber 90-56

Pièces détachées et Réparations : 16, Rue Félicien-David - PARIS-16^e — AUTeuil 08-90

Sous le signe de la qualité?

Notre premier Salon d'après-guerre a été une surprise et une révélation pour tous les techniciens du monde, ce sont eux qui l'ont avoué.

Une éclosion éblouissante de vélomoteurs avait fait de nos constructeurs les incontestés champions de la petite cylindrée.

La pénurie de matières premières, l'absence d'une politique réaliste n'ont pas permis à notre pays de bénéficier de cette avance et de répondre largement aux demandes de l'étranger.

Domage! C'eût été d'un bon poids dans la balance de nos exportations.

On ne pouvait d'ailleurs pas suffire aux demandes des seuls acheteurs français.

Les Salons suivants ont confirmé la valeur technique de nos productions.

Progressivement, les matières premières nous reviennent avec leur qualité d'antan et l'infinie variété des métaux appropriés à chaque organe. Des outillages modernes sont rentrés dans nos ateliers, on peut donc faire du beau travail. Tout devrait concourir à l'accroissement de la qualité... à la qualité « totale ».

Partir avec de bons principes n'est rien si l'exécution n'est pas impeccable.

Soigner le détail, jusqu'à la minutie, pousser le fini à l'extrême, tel devrait être le mot d'ordre puisqu'on a les moyens d'y parvenir.

Nos motos ne doivent pas être comme le colosse aux pieds d'argile; elles ont un cœur vaillant, forgeons-leur un corps sain.

D'autres l'ont fait, nous pouvons donc le faire.

Enders Max.

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

★ ★ ★

Sommaire

OCTOBRE 1949 — 3^e ANNÉE — N^o 28

| | Pgges |
|--------------------------------------------------------|-------|
| ● LES ÉCHOS DU MOIS..... | 23 |
| ● DE PLUS EN PLUS FAIBLE, par M. Kristophe..... | 28 |
| ● LA 350 cmc. OGAR..... | 29 |
| ● LA MOTO POPULAIRE..... | 31 |
| ● TROIS ÉTUDIANTS SUR GNOME- ET-RHONE 125 cmc. | 33 |
| ● LA GILÉRA..... | 36 |
| ● CHAMPION DU MONDE..... | 37 |
| ● EN VISITE CHEZ TERROT..... | 38 |
| ● NOUS AVONS FAIT UN BEAU VOYAGE..... | 41 |
| ● L'ITALIE A MOTO, par Marianne WEBER..... | 43 |
| ● LE SALON..... | 46 |
| ● NOUS AVONS VU POUR VOUS, par Max END..... | 65 |

Notre couverture : Un bel instantané
d'OLIVER et JENKINSON, champions
du monde de side-car.



ECHOS du MOIS

Le cinquantenaire Brampton

Il y a cinquante ans, le 4 juin 1898 exactement, que Brampton fondait à Calais la première fabrique de chaînes de bicyclettes. D'après la plaquette éditée en cette occasion par la Société Brampton, c'est en 1880 que fut inventée par Hans Renold la chaîne à rouleaux qui, en moins d'un demi-siècle, devait révolutionner toute l'industrie de la locomotion.

C'est en 1934 que Brampton et Renold firent un accord pour la diffusion en commun de leur production.

Et l'essence ? Octane et prix

La grande presse a annoncé dernièrement que l'essence devait être améliorée dès le 1^{er} janvier prochain et portée à 70 d'octane contre 68 en ce moment, ce qui améliorera sensiblement le fonctionnement de nos moteurs et remédiera tant soit peu au cliquetis.

Nos confrères profitent d'ailleurs de l'occasion pour remettre sur le tapis la question du prix de l'essence et le retour à la liberté, c'est-à-dire au prix appliqué aux porteurs de bons, soit 43 fr. 20 au lieu de 63 fr. 20. Une solution ne peut toutefois intervenir avant la rentrée des Chambres car il faut une loi sanctionnée par le Parlement pour cette modification tant attendue.

Très complaisants

Deux touristes suisses sur un scooter semblaient bien embêtés certain soir d'août en atterrissant porte Maillot. Ce furent deux agents motocyclistes qui vinrent bénévolement à leur secours, leur donnèrent tous les renseignements utiles et les aiguillèrent vers leur destination.

Au départ, de larges sourires furent échangés — on se comprend toujours entre motards — et chacun fit de son côté un démarrage impressionnant.

Il est bon que nous soyons ainsi accueillants aux étrangers qui désirent connaître notre pays sous son meilleur aspect.

Vers le pôle en scooter

M. Tironi, sur un 125 Lambretta, parti de Milan, a dépassé, à Rovaniemi, le cercle polaire arctique. Son parcours passait par Zurich, Strasbourg, Hambourg, Copenhague, Stockholm jusqu'à l'extrême limite septentrionale de la Suède.

Les dernières étapes ont été effectuées dans la solitude d'immenses prairies, bordées de forêts sans fin, hors de toute route. A 5.800 km. de son point de départ, M. Tironi projette maintenant, toujours sur son scooter, de rallier le cap Nord, ce qui portera son parcours total à plus de 12.000 km., dont une bonne part dans des régions où les chemins carrossables sont inconnus. Belle preuve d'endurance pour le conducteur et sa machine.

Des pistons Borgo pour toutes motos

La multiplicité de provenances des motos circulant en France pose au réparateur de graves problèmes pour l'approvisionnement en pièces détachées de qualité.

Ces problèmes sont résolus lorsqu'il s'agit de trouver les pistons, car il suffit alors de s'adresser à BORGIO, dont la gamme de coquilles et de fabrications permet de réaliser absolument tous les modèles pour motos de provenance étrangère.

En ce qui concerne les motos françaises, Borgo équipe la plupart des constructeurs et possède de ce fait tout l'outillage et la documentation qui permettent d'assurer une production de première qualité, d'ailleurs confirmée par le palmarès aux mille victoires que les Pistons BORGIO ont remportés sur tous les circuits.

Un stock très important pour motos de grande série, un atelier de dépannage permettant de réaliser dans le plus bref délai les modèles de pistons les plus complexes, une documentation technique très complète et la haute qualité de toute sa fabrication, voilà ce que BORGIO met à la disposition des motocyclistes pour leur plus grande satisfaction.

Un produit anti-éblouissant

On signale qu'un Américain aurait mis au point un produit qu'il suffit d'étendre sur la glace du pare-brise ou

sur les verres des lunettes pour préserver le conducteur de tout éblouissement provoqué soit par les phares, soit par le soleil.

Fait curieux, malgré que ce produit soit absolument incolore son efficacité serait parfaite.

Les voitures plus dangereuses que les motos

Un de nos confrères quotidiens a publié récemment cet intéressant communiqué sur les accidents ; cette statistique est nettement en faveur de la moto.

Si l'on considère la répartition des diverses causes de collisions, on constate que ce sont les rencontres entre voitures de tourisme qui viennent en tête avec le chiffre de 24.505. On dénombre ensuite 5.111 rencontres poids lourds-voitures de tourisme, 758 collisions autobus-tourisme, une collision cavalier-taxi, 1.099 rencontres cyclistes-poids lourds, 1.242 cycles-piétons.

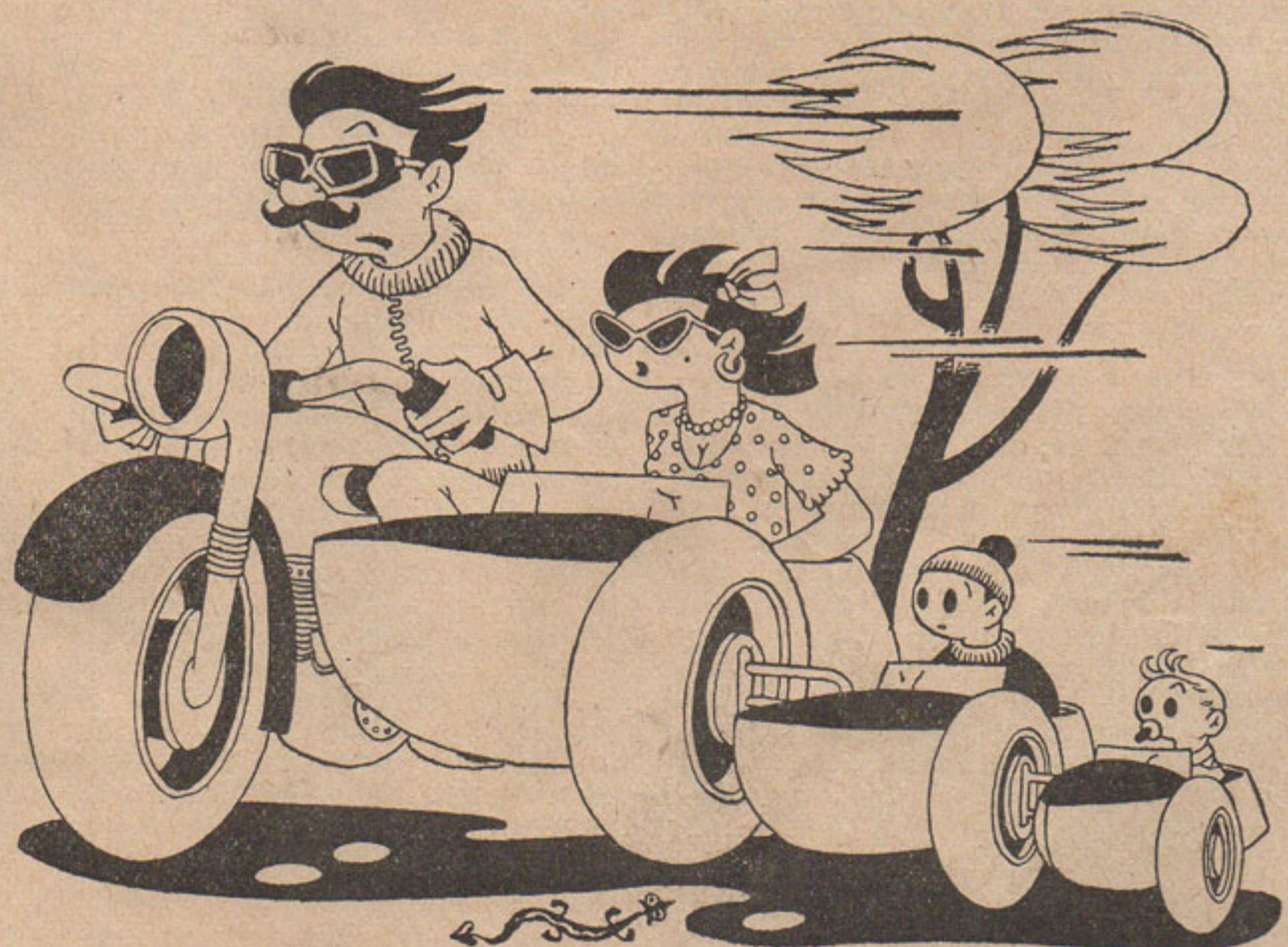
Il semble que les motocyclistes comptent parmi les conducteurs les plus prudents, puisque sur un total de près de 100.000 accidents ils n'en ont provoqué que 3.000.

L'alcool carburant

Il avait été question à un moment de créer un carburant composé d'essence et d'alcool ce qui eût, paraît-il permis d'accroître très sensiblement les disponibilités.

Or les techniciens ne sont pas d'accord sur l'opportunité de cette formule ; d'après certains la présence d'alcool dans les cylindres est plus nuisible qu'utile, ne permet, sans transformation du moteur, aucune amélioration de rendement, mais par contre est un facteur d'usure plus rapide.

Nous aimerions connaître, par contre, leur opinion sur le carburant composé par tiers, d'essence, d'alcool et de benzol ; il a été fort utilisé en son temps.



Sans paroles.

Pneus en vente libre

Un arrêté publié au « Journal officiel » du 30 juillet décide la mise en vente libre de différentes catégories de pneus dont ceux pour motocyclettes, toutefois les tickets d'achat antérieurement délivrés devront être honorés par priorité.

Fontaine victime d'un accident

Fontaine, qui appartenait à la 1^{re} bis Légion de la Garde Républicaine de Satory et qui, on s'en souvient, s'était classé deuxième des 350 cm³ au dernier Bol d'Or, a été tué accidentellement par un camion entre Versailles et Rambouillet. Il était en service commandé, faisant partie d'une colonne en route vers Bordeaux. A sa famille et à ses camarades nous adressons toutes nos sympathies.

Le cheval qui rit

La couverture du « Motocycles » d'août a eu un grand succès. Ce rigolard de canasson a surpris non seulement bien des motards, mais aussi des profanes au hasard d'un coup d'œil aux kiosques de journaux. Il est juste que nous associations à ce succès le photographe qui a su si magistralement saisir ce peu banal instantané. C'est notre confrère le reporter Guido Schwarg qui a réussi cet exploit.

Merci M. Garric

C'est un de nos abonnés qui vous dit merci pour votre organe, voici en quels termes :

« Ayant fréquemment constaté dans les numéros de « Motocycles » des remerciements émanant d'abonnés tombés en panne sur la route, à l'égard de certains mécaniciens, je serais heureux que vous puissiez y faire figurer le nom de M. Paul Garric, mécanicien motoriste à Saulieu (Côte-d'Or), établi à l'entrée de la ville sur la grande route, et qui a consacré une bonne partie du dimanche après-midi 7 août à me réparer et modifier l'attache de ma remorque qui s'était rompue, et cela avec la plus grande bonne humeur, malgré ce jour dominical, et pour un prix des plus modiques (j'ajoute que ce mécano est également motard lui-même et qu'il reçoit dans une telle ambiance.)

« Si cette bonne adresse est retenue par votre administration, permettez-moi d'en profiter pour lui renouveler ma reconnaissance.

« Recevez, Monsieur, mes salutations empressées. »

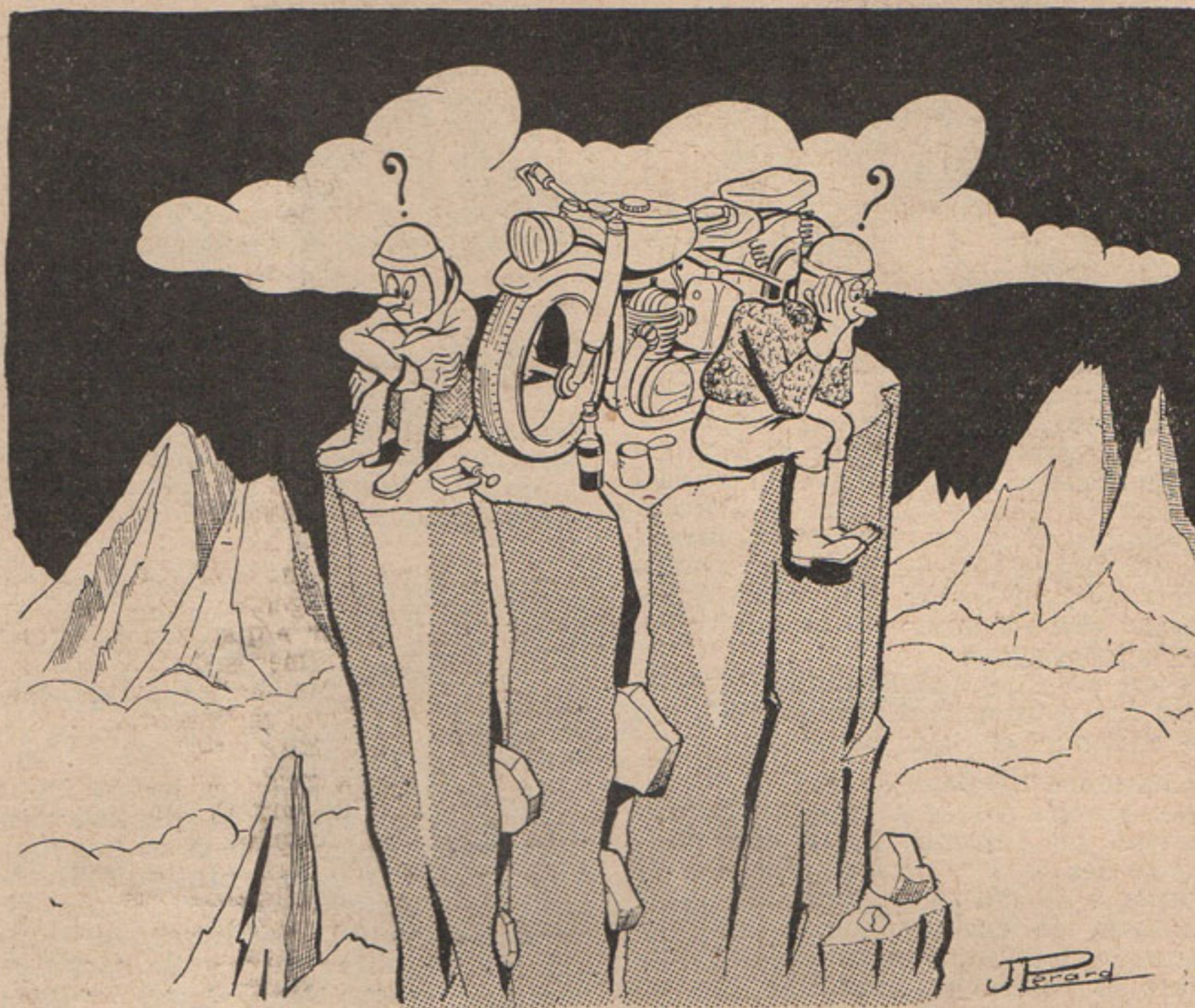
Une bonne adresse qui se confirme, Une nouvelle adresse à retenir

Notre abonné M. de Villefranche nous écrit ces quelques lignes, ayant eu l'occasion de déjeuner dans un restaurant signalé par « Motocycles » :

« J'ai essayé votre restaurant des Sports à Briare, c'était très bien ; à charge de revanche, je vous signale sur la même route, à Saint-Pierre-du-Moustier, le restaurant du « Bon Laboureur », où pour un prix analogue à celui de Briare, vous déjeunerez aussi très bien avec du très bon vin.

F. L. Frith

Après sa quatrième victoire consécutive dans les classiques qui lui conférerait le titre de champion du monde catégorie 350, Freddie Frith fut reçu par le maire de sa ville, Grimsly, et



Quand le brouillard fut dissipé!!!

félicité au nom de ses concitoyens. Depuis, Frith a remporté une cinquième victoire, au Grand Prix de l'Ulster, triomphant ainsi dans les cinq épreuves comptant pour le championnat. Ajoutons nos félicitations à celles des habitants de Gimsly et admirons sans réserve l'homme qui possède le plus beau palmarès de l'après-guerre avec une machine de classe, la Velocette. On le crut perdu pour le sport alors qu'il s'entraînait pour le Senior T.T. de 1947, son frein avant se bloqua. Il fut relevé avec de graves blessures à la colonne vertébrale qui l'immobilisèrent toute la saison. Mais en 1948 ses supporters virent qu'il n'avait rien perdu de sa virtuosité ni de son style qui forcent l'admiration, et ce furent deux saisons triomphales qui le récompensèrent de son courage.

Plein gaz !

Bien des motocyclistes français doivent se souvenir de ce film, paru avant guerre, qui avait pour sujet les aventures d'un jeune fou au T.T. de l'île de Man. L'histoire était un peu tirée par les cheveux mais de nombreux gags et des vues splendides de la course valaient le déplacement. L'acteur principal était Georges Formby. A l'occasion de ses noces d'argent, le 13 septembre, il sera le présentateur des récompenses du Junior Man Grand Prix. Signalons que les récompenses du Senior seront remises par le gouverneur, le vice-maréchal de l'Air Sir Geoffrey Bromet. Le film « Plein Gaz » passe maintenant au cours des réunions de clubs, en Angleterre, et les sportifs ne s'en lassent jamais !

Organes enfermés

Il ne faudra pas être surpris si le prochain Salon de Londres voit paraître des motocyclettes avec tôles de

protection et des dispositifs améliorant la protection du pilote contre les intempéries. Et ce sont des maisons connues qui lanceraient ces machines sur le marché, ayant ainsi des chances de réussite, ce qu'une nouvelle maison ne peut guère espérer.

Pas de plaque fiscale pour les cyclomoteurs

Les bicyclettes à moteur auxiliaire ne sont pas astreintes, comme les bicyclettes, au paiement de la « Marque fiscale » qui a remplacé la vignette et l'ancienne plaque. C'est logique au fond puisque les cyclomoteurs payent leur impôt comme les motos et les voitures en absorbant l'essence.

Ladite « Marque fiscale » ne s'applique qu'aux vélos sans moteurs ainsi qu'il en résulte du décret du 31 décembre 1948, qu'il est bon de se rappeler en cas de contestation avec un agent verbalisateur.

Cataphotes obligatoires à partir du 1^{er} janvier 1950

Nous rappelons qu'à partir du 1^{er} janvier 1950 tous les véhicules doivent être munis à l'arrière d'un dispositif réfléchissant de couleur rouge. Il existe un modèle pour chaque genre de véhicule, auto, moto, etc. on en a même prévu un pour les bestiaux vadrouillant la nuit. Attaché à la queue d'une vache avec une petite faveur ça doit être d'un bel effet.

Mais soyons sérieux : ce dispositif doit être d'un modèle agréé et estampillé comme tel et fixé à une hauteur fixée entre 40 et 60 centimètres du sol.

Charles Faroux n'est pas content et il a raison

Dans un article publié par « Paris-Presse » sur le prochain Salon de l'Automobile, notre réputé confrère cons-

tate avec amertume que les constructeurs français n'ont pas encore compris l'intérêt de la propagande. « On sollicite, dit-il, tous les constructeurs, sans distinction de nationalité, de nous dire quelles modifications a pu subir leur technique et même quels sont leurs nouveaux modèles. Tous répondent, hormis les Français. Les Américains nous envoient leur documentation par avion avec un poids imposant de photographies et de textes habilement présentés. Anglais, Italiens, Allemands mêmes, ne se montrent pas moins empressés. Chez nous, on a le plus souvent répondu que les vacances allaient commencer, que tel ou tel directeur serait de retour dans les premiers jours de septembre et ne manquerait pas alors... »

Si cette voix autorisée pouvait être entendue ce serait une grande satisfaction pour beaucoup de journalistes et pour tous les lecteurs.

Cette tactique du silence est d'ailleurs d'autant plus inutile que dans notre petite sphère tout se sait. Souvent c'est un constructeur qui nous révèle lui-même ce qui se prépare chez ses concurrents les plus directs, tant sur le plan technique que commercial; obéissant d'instinct à une vieille probité professionnelle, nous ne songeons pas à tirer parti d'informations qui ne sont pas puisées à la source même.

Attention aux voleurs

Un impeccable gentleman se présente chez un agent ; il cherche une moto d'occasion ; on lui présente un modèle à son gré ; il l'ausculte, discute, écoute le moteur, demande à faire un court essai jusqu'au bout de la rue... et disparaît.

Le coup est classique.

Si nous le signalons à l'attention de nos lecteurs c'est pour leur faire comprendre qu'ils n'ont pas à se formaliser si un vendeur refuse de leur confier pour un essai, si court soit-il, la machine qu'ils désirent acheter. Ayant été refaits plusieurs fois, ils sont en ce cas très excusables de prendre cette élémentaire précaution.

Histoire de rétroviseur (suite)

Nous devons à l'amabilité de M. Signoret les précisions suivantes :

— Dans le numéro 26 de septembre de « Motocycles » vous relatez de nouvelles « histoires de rétroviseur » survenues à des propriétaires de vélomoteurs... il y aura deux ans, le 15 janvier 1950 que cet accessoire aussi inutile que gênant, est rendu non obligatoire, et de-ci de-là des contraventions continuent à éclore.

Cependant on remarque que « les Représentants de la Force Publique » ont fait de nets progrès dans leurs connaissances du Code de la Route, mais hélas ! seuls les utilisateurs de machines de 100 cmc. en bénéficient...

En effet, l'arrêté du ministre des Travaux Publics et des Transports, n° 48-91, du 12 janvier 1948 (J.O. du 15-1-48) à la page 477 deuxième colonne — modifie ainsi l'article 22, paragraphe 6 du Code de la Route :

« Tout véhicule automobile à l'exception de ceux dont la cylindrée est égale ou inférieure à 123 cm³, doit être muni d'un appareil rétroviseur disposé de telle manière que le conducteur

puisse effectivement apercevoir de sa place tout autre véhicule susceptible de le dépasser. »

Ce texte est actuellement connu des agents chargés de la répression, et malheur au motard montant une « 125 cmc. », d'une cylindrée évidemment supérieure à « 123 cmc. », car, il faut savoir lire le « Journal officiel »... et si vous savez bien lire... vous remarquerez que le J.O. du 22 janvier 1948, à la page 701, troisième colonne, présente un rectificatif au texte qui nous intéresse, promulgué par le J.O. du 12-1-49 :

Rectificatif : « au lieu de 123 cm³ lire 125 cm³ » et voilà les utilisateurs de « 125 » sauvés à leur tour !...

Les motards savent bien que les gendarmes ou les agents ont d'autres « chats à fouetter » que de parcourir les volumineux numéros du J.O., mais serait-il si difficile de les aviser des modifications aux règlements qu'ils sont chargés de faire respecter...

L'usager de la route considère souvent le gendarme comme un persécuteur, alors que certaines de ses fonctions consistent tout simplement à faire respecter un règlement de nature à rendre la route moins meurtrière. Il est fort dommage qu'avec des incohérences de cette nature, le conducteur se dresse contre le gendarme et réciproquement... et dans l'esprit de l'un comme de l'autre, le Code devient un engin de torture, alors qu'il n'existe que pour servir la sécurité.

« Ne faites pas remplacer votre ampoule arrière grillée uniquement par crainte de l'amende que risque de vous infliger le gendarme au prochain carrefour (car le Code exige le feu rouge arrière) mais dites-vous bien, qu'un pare-choc de voiture est infiniment plus dur lorsqu'il vous heurte à 90 à l'heure, qu'une amende de 300 fr. ! »

Le respect du Code implique une certaine discipline qui n'est pas pénible lorsqu'elle devient une habitude, et un peu de cette discipline, qui devrait pouvoir être qualifiée de « librement consentie », éviterait beaucoup d'accidents graves avec leurs terribles conséquences de tous ordres.

Respectons le Code avec bonne humeur, et nous aurons alors l'impression que les deux gendarmes qui nous regardent passer, le dimanche, avec un peu d'envie, sont plus des « anges gar-

diens » que des persécuteurs !... Oui, ce sera très bien, mais un beau jour, si nous sommes par hasard « verbalisés », que ce soit avec juste raison !...

Mort du Docteur Castel

Le Docteur Castel est décédé le 7 septembre en son domicile, 52, rue du Curoir, à Roubaix, à l'âge de soixante-sept ans.

Président du Moto-Club depuis vingt-cinq ans et administrateur de l'Automobile-Club du Nord, le Docteur Castel s'était particulièrement dévoué à la cause du motocyclisme.

Il fut également, durant de nombreuses années, vice-président de la Fédération Française de Motocyclisme.

Médecin lieutenant-colonel honoraire, il était chevalier de la Légion d'honneur et chevalier de l'Ordre de la Couronne de Belgique.

Ses funérailles ont eu lieu lundi 12 septembre, à l'église Saint-Martin, à Roubaix.

Dynamos en bout d'arbre

On verra sans doute à ce Salon quelques vélomoteurs sur lesquels une dynamo en bout d'arbre remplacera le volant magnétique. Cette innovation a l'avantage de donner l'éclairage à l'arrêt et l'avertisseur électrique. Il paraît qu'au point de vue allumage elle donne également plus de satisfaction.

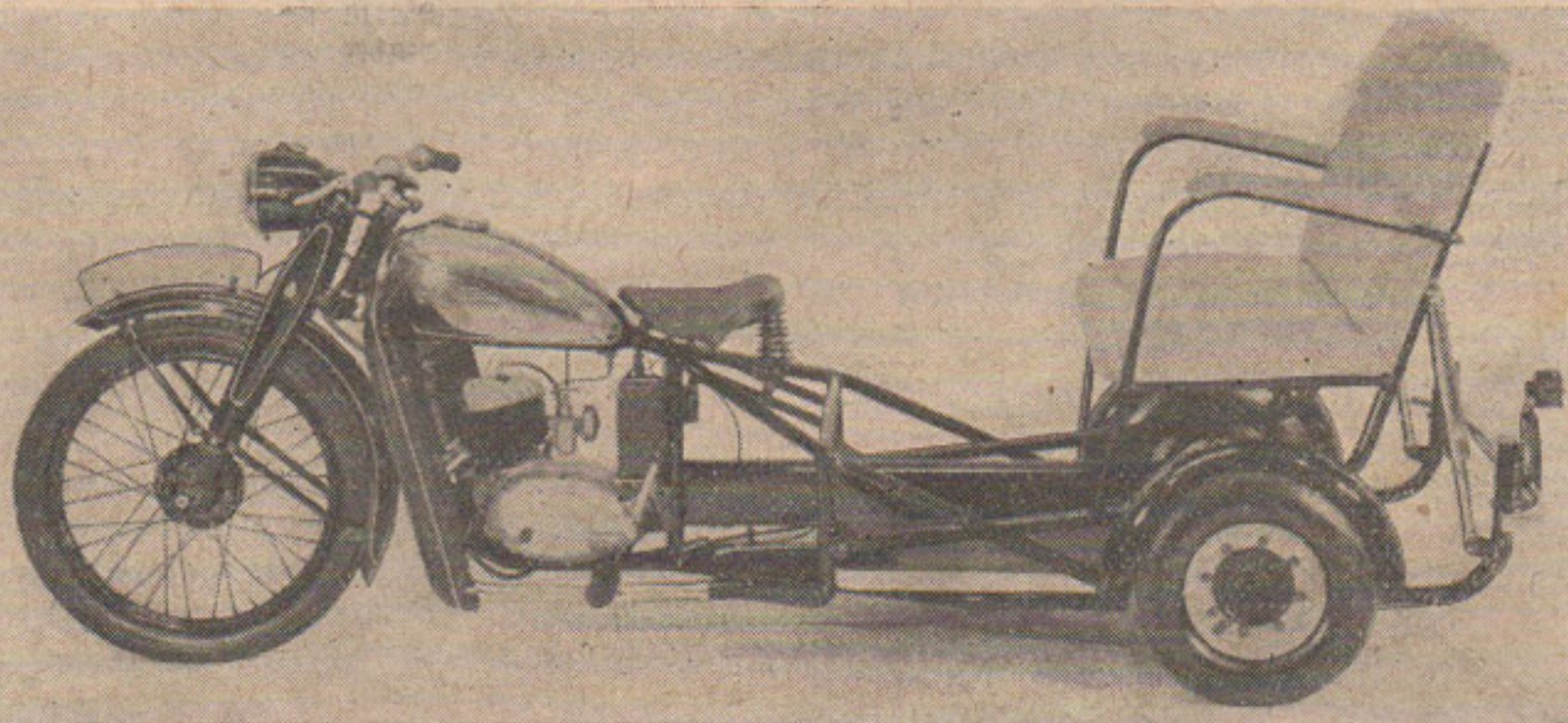
Tous les fabricants déjà connus de volants magnétiques ont étudié ou réalisé cette formule.

Nous savons même qu'une maison jusqu'à présent spécialisée dans la magnéto et qui n'avait jamais fabriqué de volant magnétique, présentera prochainement, elle aussi, une dynamo en bout d'arbre.

Possibilité de vente à crédit pour les agents

M. Lalanne, qui s'occupe plus spécialement pour nous de la vente à crédit des motos et vélomoteurs, nous informe que sa maison s'est désormais organisée pour permettre aux agents reconnus de la moto de faire eux-mêmes le crédit pour leurs propres clients.

C'est là une bonne nouvelle qui doit les intéresser car on nous demande journalièrement l'adresse de marchands de motos faisant la vente à tempérament.



Le pousse-pousse CZ.

Les agents intéressés n'ont qu'à s'adresser à M. Lalanne, à Préchac-sur-Adour (Gers).

Distinction

Nous sommes heureux d'apprendre que M. Robert Lajeunesse vient d'être fait chevalier de la Légion d'honneur. Cette distinction consacre son inlassable activité dans la presse et son action soutenue et éclairée à la tête des « Publications corporatives périodiques ». Administrateur de plusieurs revues dont « Motocycles » et « La Revue des Agents », M. Lajeunesse était déjà titulaire de la croix de guerre et de la médaille de la Résistance.

Mais si ! James Coutet aime la moto

Un motocycliste savoyard, M. Dumond, nous écrit ce qui suit ; nous publions sa lettre avec plaisir car plus il y a de champion aimant la moto mieux ça vaut pour la propagande.

« Votre insertion portant en titre « Les champions aiment la moto » laissait entendre qu'Oreiller aurait besoin de persuader James Couttet et de l'initier aux joies du deux roues. Cela paraît un peu fort aux lecteurs savoyards. James Couttet, au retour du championnat du monde de 1936, 37 ou 38, vainqueur de la descente, reçut de la municipalité de Chamonix une 350 Peugeot à tubes relevés. C'est vous dire que depuis ce temps-là c'est un fervent motard. Privé de son cheval par suite de réquisition en 1939, il a acquis depuis une autre Peugeot dès 1944 ou 45, d'autres ont dû suivre, à moins que marié depuis il se soit assagi et ait acheté une voiture. J'ai perdu de vue ces dernières années notre sympathique champion. »

Pour les D.K.W.

M. Lamborot, de Lyon, s'est spécialisé pour cette marque. Ceux donc qui ont besoin de conseils, de réglages ou de pièces pour leur 250, 350 et même 500 bicylindres peuvent s'adresser à lui en toute confiance, de même que pour B.M.W. et Jawa. Egalement agent de M.R., M. Lamborot a monté un grand atelier à côté de son magasin de la rue Montchat.

Rappelons que c'est M. Lamborot qui a réalisé la suspension arrière Montlhéry, dont le modèle pour D.K.W. s'adapte par simple échange des haubans boulonnés de la fourche arrière.

Lu chez les autres

Un récent numéro de « Sélection du Reader Digest » publiait récemment ces deux anecdotes sur la circulation automobile. Ils méritent d'être signalés à la méditation de certains imprudents :

— Un conducteur de transports rapides se livra un jour à une petite expérience dans une ville. L'essai porta sur un certain parcours, englobant plusieurs pâtés de maisons. On commença par respecter scrupuleusement les règles de la circulation. La distance fut couverte en 9 minutes, 35 secondes et 1 dixième. Puis, avec l'autorisation de la police, le même parcours fut repris à une vitesse prohibée. Le règlement fut violé 52 fois. Or, l'économie de temps réalisée ne fut que de 3 secondes et 9 dixièmes !

— Appelé à faire une causerie d'un quart d'heure sur la manière de conduire, un chauffeur de taxi qui avait roulé 1.500.000 kilomètres sans avoir jamais eu d'accidents fit la déclaration suivante :

« Je n'ai pas besoin d'un quart d'heure pour vous expliquer la façon d'éviter les accidents. C'est très simple : conduisez comme s'il n'y avait que des fous sur la route. »

Nec plus ultra

La maison Guzzi ne se contente pas d'augmenter la puissance de ses moteurs, elle étudie en outre un tunnel d'essais aérodynamiques. L'étrange réservoir-plaque de course est un premier pas vers l'amélioration du Cx dans les limites prévues par les règlements de la F.I.M. et la roue avant a été diminuée d'un pouce en diamètre, la section des pneus étant 2,75 afin de minimiser la résistance au roulement. Il n'est pas de petits profits, gains de poids, gains de frottements, gains aérodynamiques, ajoutés aux gains de puissance ont formé une machine étrange mais rapide que la malchance a empêché de briller cette année, du moins en 500 cmc., la catégorie 250 a été l'apanage des Guzzi à de rares exceptions près.

Une 125 Dorton

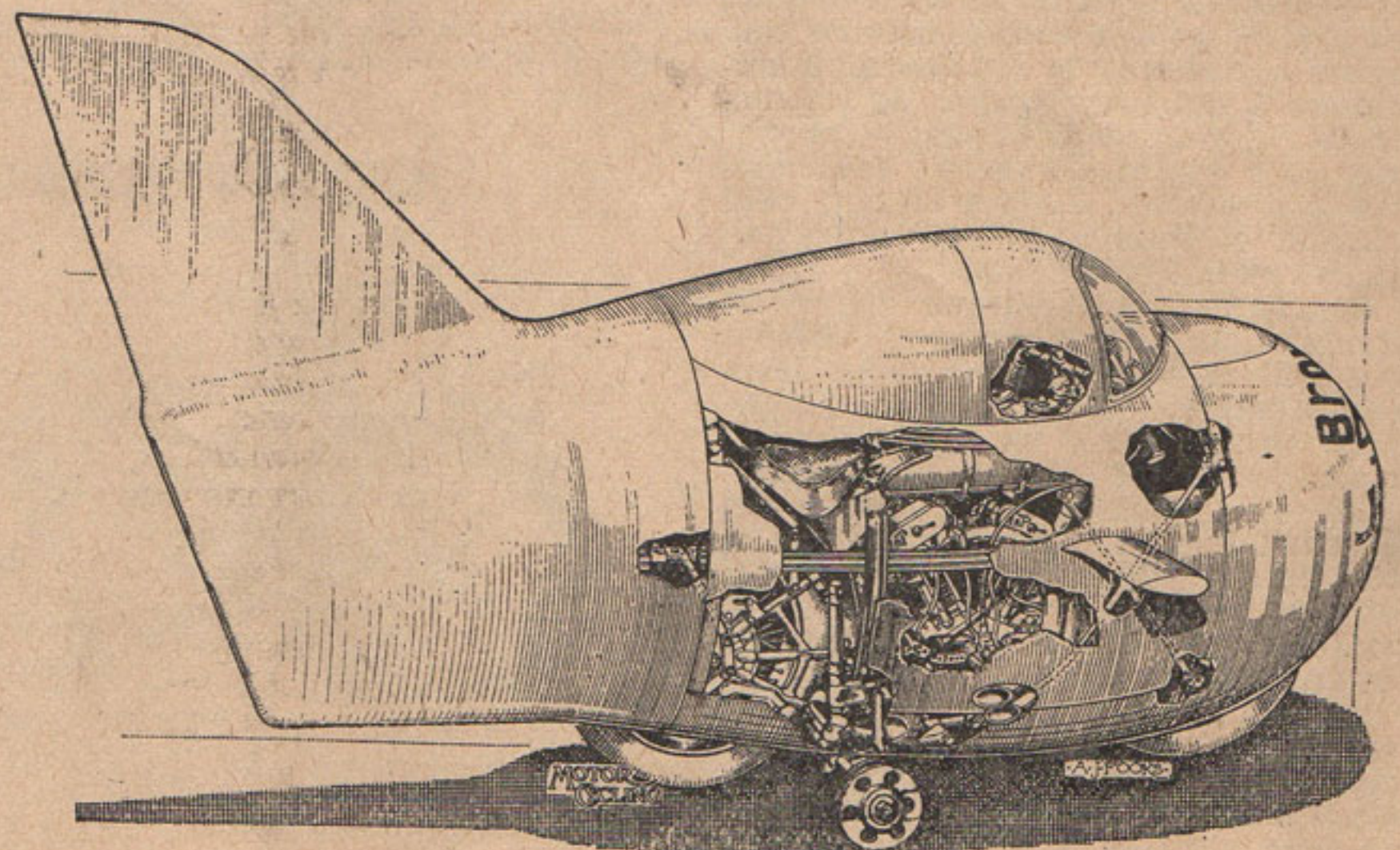
Il ne s'agit pas d'une coquille typographique mais bien d'une extraordinaire 125 conçue par un Hollandais. Toute la partie basse du moteur est un 125 D.K.W., l'arbre à cames, boîtier des cames, pompe à huile et plaque de magnéto sont de chez Norton. Cylindre en alliage léger, culasse, ressorts en épingle sont « maison ». Le cylindre est légèrement incliné. Le cadre et la formule sont D.K.W. Le moteur est massif et son exécution d'une propreté remarquable, la machine sera excellente après un peu de mise au point, la catégorie 125 de course est appelée à un bel avenir, la construction, l'entretien ou l'achat d'une machine étant plus à la portée du motocycliste moyen.

Noël Pope et sa 1.000

La 1.000 carénée à compresseur de N. B. Pope, destinée aux records mondiaux, est un modèle qui a atteint sans carénage 255 avant guerre. Le profilage a été étudié sur une maquette au 1/3 dans une usine d'aviation du Yorkshire. A l'attitude de Salt Lake et avec 120 CV., la vitesse escomptée est de 340 km.-h., de toutes façons Pope espère dépasser les fatidiques 200 miles (320 km.-h.). Le moteur est un 80x99 deux cylindres en V de chez Jap ; taux de compression 9 à 1, rapport moteur roue arrière 2,3 à 1 ! Le régime prévu est de 6.000 tours-minute. Les pneus sont des Dunlop spéciaux de 28x3,50. Le poids de la carène est de 30 kilogrammes et le poids total pendant la tentative de 295 kilos. Son dessin est plus esthétique que celui de la B.M.W. de Henne et plus efficace probablement. Deux ailerons calés à incidence négative de 8° assurent le contact de la roue avant avec le sol, bien que d'après les essais au tunnel ils ne soient pas indispensables. Deux roulettes rétractables sont utilisées à l'arrêt. Les seuls trous de ventilation prévus sont, pour l'entrée, celui du passage de la roue avant et un trou de 8 mm. de diamètre situé dans le pare-brise en plexiglass afin d'éviter un malaise au pilote par les gaz. L'évacuation de l'air se fait par le passage (très réduit) de la roue arrière et par les deux fentes situées en bout du stabilisateur vertical. Angle de braquage 15°. La longueur totale est de 3 m. 68, l'empattement étant de 1 m. 575. Les trois artisans de cette belle pièce (elle s'appelle le Poisson d'Argent) sont MM. Pope, Brough, le constructeur, et Comerford, motoriste bien connu en Angleterre.

Radio, puis télévision

Après la radio dans les voitures, la radio pour motos, construite par une maison anglaise. Mais les Américains font mieux, la télévision pour voitures ! Il sera intéressant de consulter les registres de statistiques des accidents l'an prochain !



Silence et règlements

Nous avons eu l'occasion il y a quelque temps d'effectuer un contrôle de nuit, porte d'Italie à Paris, d'une épreuve de régularité. Le règlement stipulant que les silencieux devaient être efficaces, nous fûmes étonnés et peinés de constater que la moitié des concurrents circulaient échappement libre, certains avaient des mégaphones, vides naturellement. Nous n'avons pas entendu les réflexions des voisins réveillés à 5 heures du matin par le départ des 500 mais soyons persuadés que nous sommes loin du but recherché par les organisateurs. Les concurrents devraient se souvenir qu'une épreuve de régularité est une épreuve de tourisme et que le rendement est une qualité secondaire dans ce cas.

Disqualification à vie ?

Ce que les sportifs considéreront comme une grave affaire d'escroquerie vient d'être découverte en Suisse. Le coureur Benz courait en sidecar 600, avec une 750 B.M.W., sur plaintes de différents coureurs sa machine fut

examinée et la fraude découverte. Les prix reçus au cours de différentes courses devront être remboursés et espérons qu'une sanction sévère émanera de la fédération.

Le Club Vincent-H.R.D.

En un an le nombre des membres a atteint 342. De ceux-ci 266 sont en Grande-Bretagne, 40 sont Américains et Canadiens, 15 Australiens, et les 21 restants sont répartis en Europe Centrale, Cuba, Gibraltar et Afrique. L'esprit de marque est très poussé en Angleterre ainsi qu'en Amérique.

Un bitza commercialisé

Une maison danoise monte des moteurs India 500 cmc. à deux cylindres en V à soupapes latérales, provenant des surplus, dans des cadres Norton qui semblent être ceux des 16 H. Le moteur est monté très « juxté » dans le cadre mais l'ensemble est très homogène et de bel aspect.

Routes caoutchoutées

On utilise actuellement en Amérique le caoutchouc naturel en poudre mélangé à l'asphalte pour le revêtement

des routes. Avantages : résiste mieux à la chaleur que l'asphalte seul, plus résistant au roulage et surtout anti-dérapant. Inconvénient probable : prix de revient.

Une Norton à volant extérieur

Franci Beart, le meilleur metteur au point de Norton, à titre privé a monté un volant extérieur sur la 350 Norton du Manx Grand Prix que W. A.C. Mc Candless doit piloter. Le diamètre est de 200 mm. et le poids est de 2 kg. 500. Le but est d'obtenir une plus grande souplesse, la période d'entraînement dira si le volant doit rester monté pour le jour J. Les 350 et 500 Beartisées, comme disent les Anglais, possèdent un cylindre aux grandes ailettes carrées. Les réservoirs sont de 20 litres et de 25 litres 3/4 respectivement. Les garde-boue avant sont profilés à deux fins, aérodynamisme et protection contre les projections d'eau. Un mégaphone de 18 cm. de long est monté sur le carburateur ; Beart espère atténuer le refoulement au carbu et diminuer la consommation.

“LA COMPLAINTÉ DU CORSAIRE”

Chacun la connaît et la chante. En voici une variante sans prétention pour les motards. Max END s'excuse d'avoir pastiché les paroles d'Henri CONTET sur la musique d'André GRASSI.

Où es-tu camarade, où es-tu ?
A moto et le ciel par-dessus.
Que fais-tu camarade, que fais-tu ?
Un motard fait toujours un mordu...

★

Au petit jour, tambour battant,
C'est aujourd'hui que je fous l'camp,
Aujourd'hui que je mets les voiles ;
Je mènerai un train d'enfer,
Je narguerai le chemin de fer.
Et ce soir je ferai escale...
Où je serai, Dieu seul le sait.
Si le temps n'est pas trop mauvais
C'est de lui que tout va dépendre ;
J'aime à chanter sur ma moto,
Qu'il vente, pleuve ou qu'il fasse beau
Y a toujours du bon temps à prendre...

★

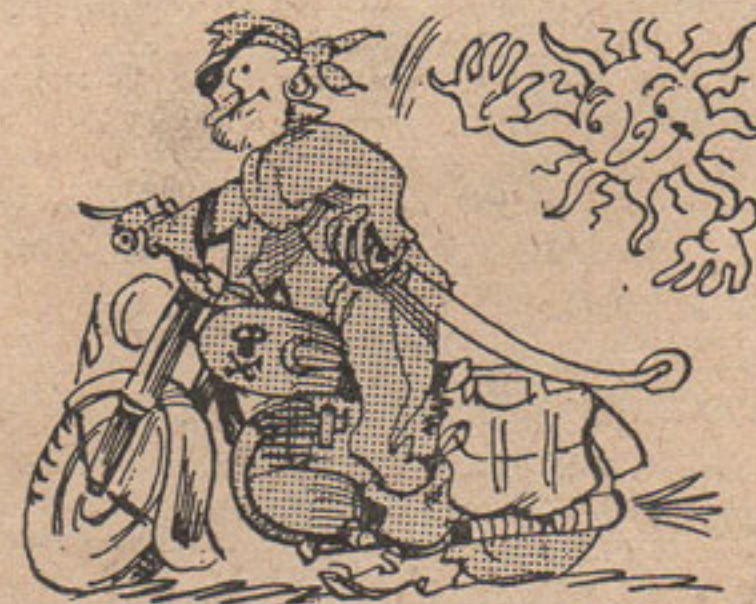
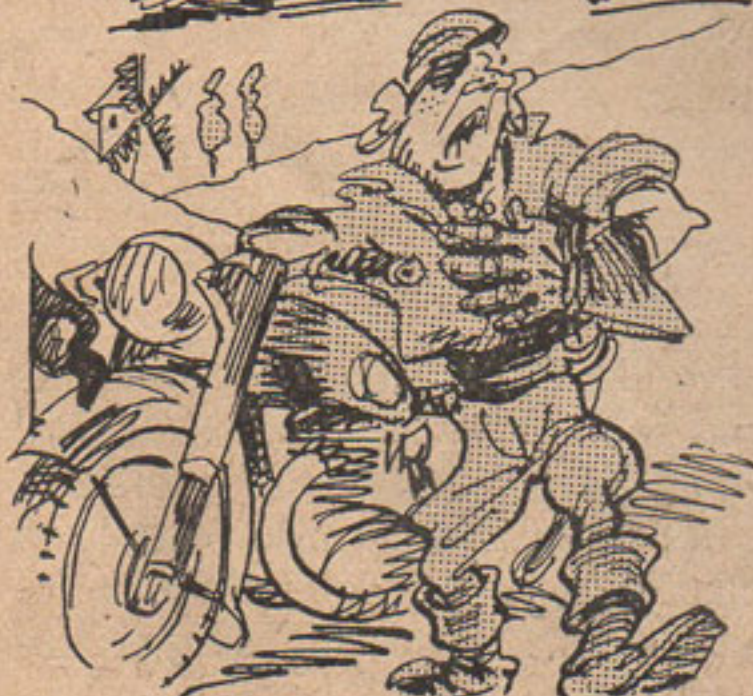
(REFRAIN)

★

Camperai à la fin du jour
Ici, là ou aux alentours,
Au petit bonheur, à la chance.
Je ne sais où m'arrêterai,
Près d'un étang ou bien d'un pré,
Tout dépend de la circonstance.
Ma moto ne m'a pas trahi,
Elle m'a fait voir de beaux pays
Et c'est le principal, en somme.
Lorsque ronronne mon moteur
Mon cœur se rythme sur son cœur
Et je me sens un heureux homme.

★

(REFRAIN)



DE PLUS EN PLUS FAIBLE

Dans toutes ces foires-expositions où, dans la zone Ouest, l'industrie allemande de la moto et de la bicyclette témoigne d'une puissance de production ressuscitée, un minuscule moteur excitait au plus haut degré la curiosité des techniciens et des agents

Prudemment protégé par un globe de verre des regards trop inquisiteurs, on le trouvait sur le stand des « Lohman Werke », de Bielefeld (le Saint-Etienne allemand). Cette importante firme est bien connue par ses fabrications de selles et d'éclairages électriques pour bicyclettes. On ne vous donnait aucun renseignement technique. Tout ce que l'on arrivait à deviner, c'est qu'il s'agissait d'un 2 temps, genre Diesel, à infime cylindrée et à compression variable, destiné à bouleverser complètement les données du problème du moteur auxiliaire pour bicyclettes.

Maintenant que la mise au point est terminée, on procède aux essais sur route. La production en série va commencer. Et les premiers exemplaires sortiront à la fin de l'année. Au cours d'un essai, d'une démonstration plutôt, effectué par un groupe de huit étudiants sur le parcours Francfort-Hanovre, il a été enfin possible d'examiner de près cette nouveauté sensationnelle.

Ce lilliput de tous les moteurs, dont la cylindrée ne dépasse pas, tenez-vous bien! 18 centimètres! est placé horizontalement sous le pédalier d'une bicyclette ordinaire. Il propulse la roue arrière par friction sur le pneu d'un galet entraîné par un démultiplicateur.

Il s'agit, évidemment, d'un 2 temps à 3 lumières qui semble, de prime abord, assez normal, malgré l'absence de carburateur, remplacé par un simple gicleur-mélangeur venu de fonderie à la partie supérieure du carter. Ce qui intrigue le plus, c'est, sortant de la culasse, un double câble Bowden connecté à une poignée tournante au guidon. Si on la tourne à droite ou à gauche, la compression du moteur augmente ou diminue.

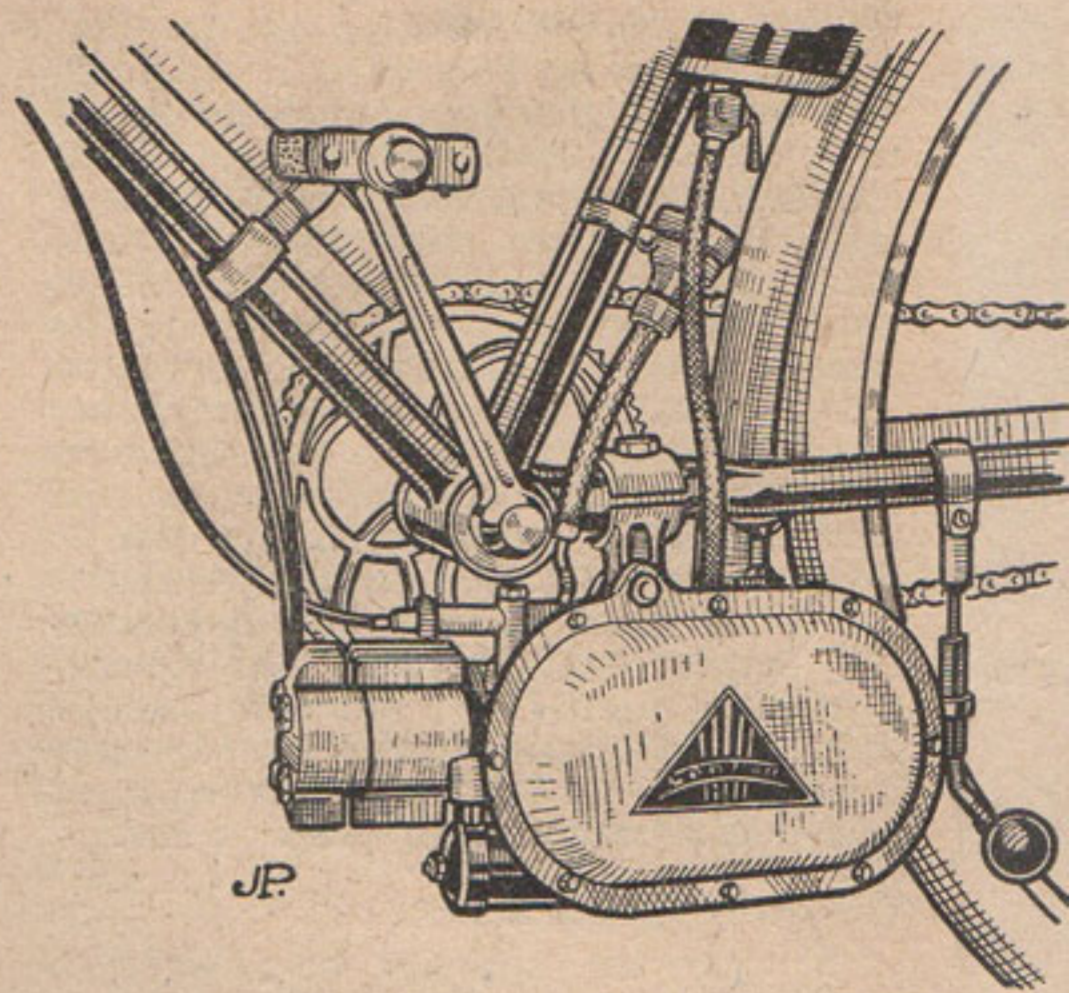
On n'a pas cru pouvoir nous révéler comment on obtenait ce résultat. Mais il semble bien que la culasse doit être munie d'un pas de vis très rapide lui permettant de se visser ou dévisser, s'enfonçant ainsi plus ou moins dans le cylindre. Voilà longtemps déjà qu'on emploie un système analogue, mais plus primitif, sur les micro-moteurs genre Diesel destinés aux modèles d'avions.

Le Lohman fonctionne comme un Diesel sans allumage par bougie. Pour le démarreur, il faut pédaler en mettant la poignée tournante dans la position donnant la plus forte compression.

Des premières aspirations résulte une très haute température dans la chambre de combustion, provoquant l'auto-allumage du mélange. Sur la route, la marche se règle en faisant varier la compression par une poignée tournante, tandis que l'autre contrôle l'arrivée au gicleur de carburant, le gazoil... Outre son prix, inférieur à celui de l'essence, le gazoil possède l'avantage, précieux dans ce cas, de s'enflammer plus facilement. De plus, il a un certain pouvoir lubrifiant permettant, avec ce petit moteur, de descendre à une proportion de 1 à 100 pour le mélange d'huile (au lieu des 1 à 25 couramment employés).

Des essais prolongés ont donné une consommation moyenne de 0,6 litre de gazoil aux 100 kilomètres. Développant 0,6 CV., le « Lohman » permet de tenir le 25 à l'heure sur route normale, paraît-il.

Le prix du groupe propulseur est à peu près égal à celui de la bicyclette normale sur laquelle il peut être monté en quelques instants. Le réservoir se place entre le garde-boue arrière et le tube de selle. Tout l'ensemble ne pèse que 5 kilos.



Il semble bien que nous allons assister, en 1950, à une transformation de la bicyclette. Voilà plus de cinquante ans que, dans toute l'Europe, les chercheurs ont peiné, les entreprises ont dépensé beaucoup d'argent, en pure perte, pour libérer le cycliste de ce pédalage obligatoire, parfois aussi pénible que celui d'un moulin de discipline. Quand nous le désirerons, une brise toujours favorable nous poussera vers le but sans grand effort. Le groupe propulseur sera aussi commun, et presque pas plus encombrant, que l'éclairage électrique de nos bicyclettes. Il constituera bientôt un article aussi indispensable aux modernes que le poste de radio, la montre-bracelet, le rasoir automatique et... la bicyclette!

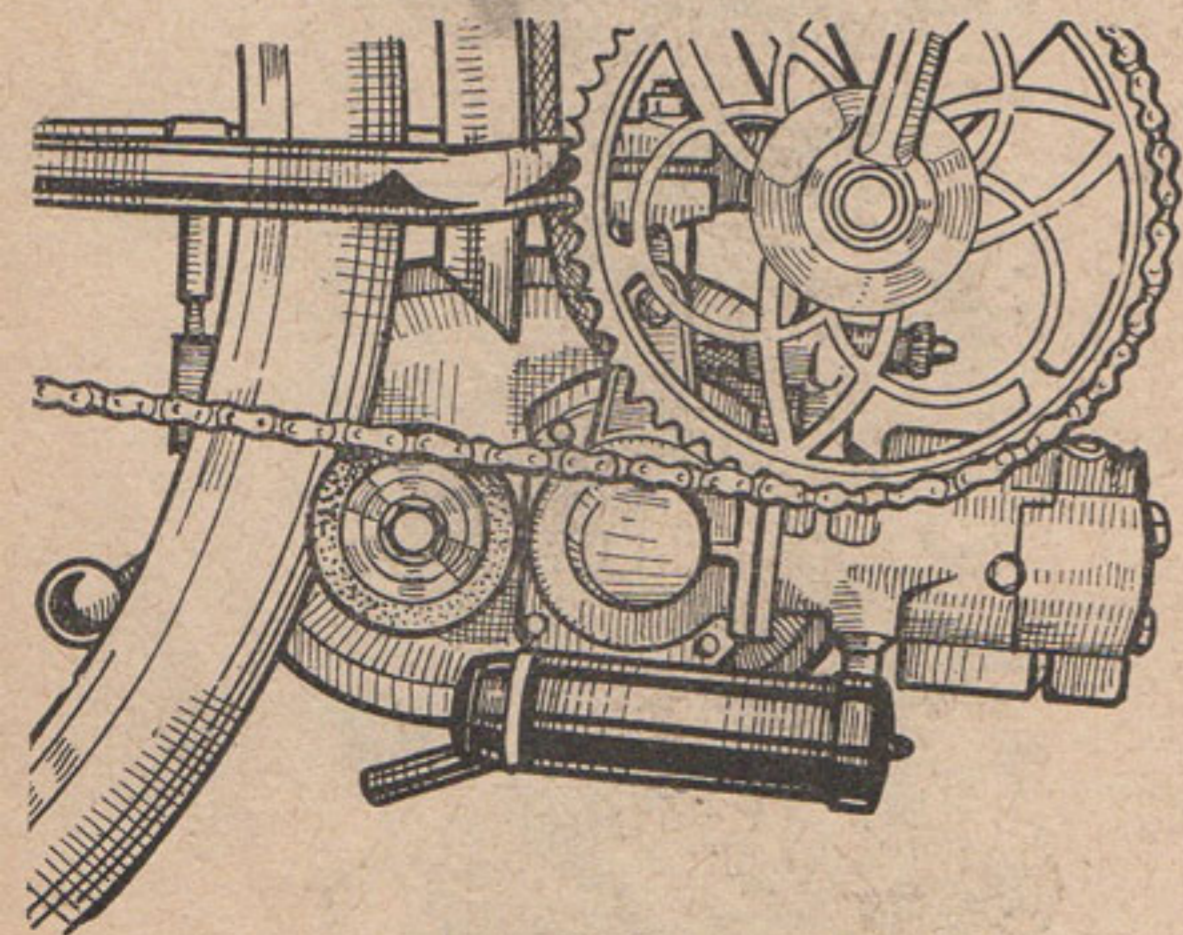
A un moteur ultra-léger, ne gênant en rien la propulsion par le seul pédalage, s'ouvrent des perspectives commerciales à donner le vertige...

Aussi bien sur le marché national et européen que sur les vastes continents asiatique, africain, sud-américain...

Considérez ceci : à l'heure actuelle, par exemple, l'Angleterre exporte vers ces espaces plus de 200.000 bicyclettes par mois!

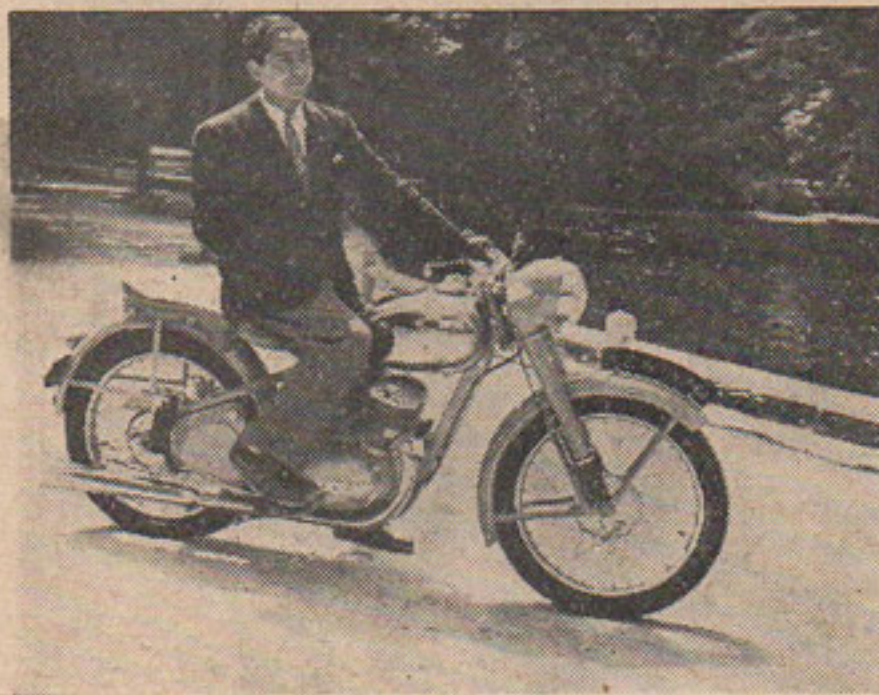
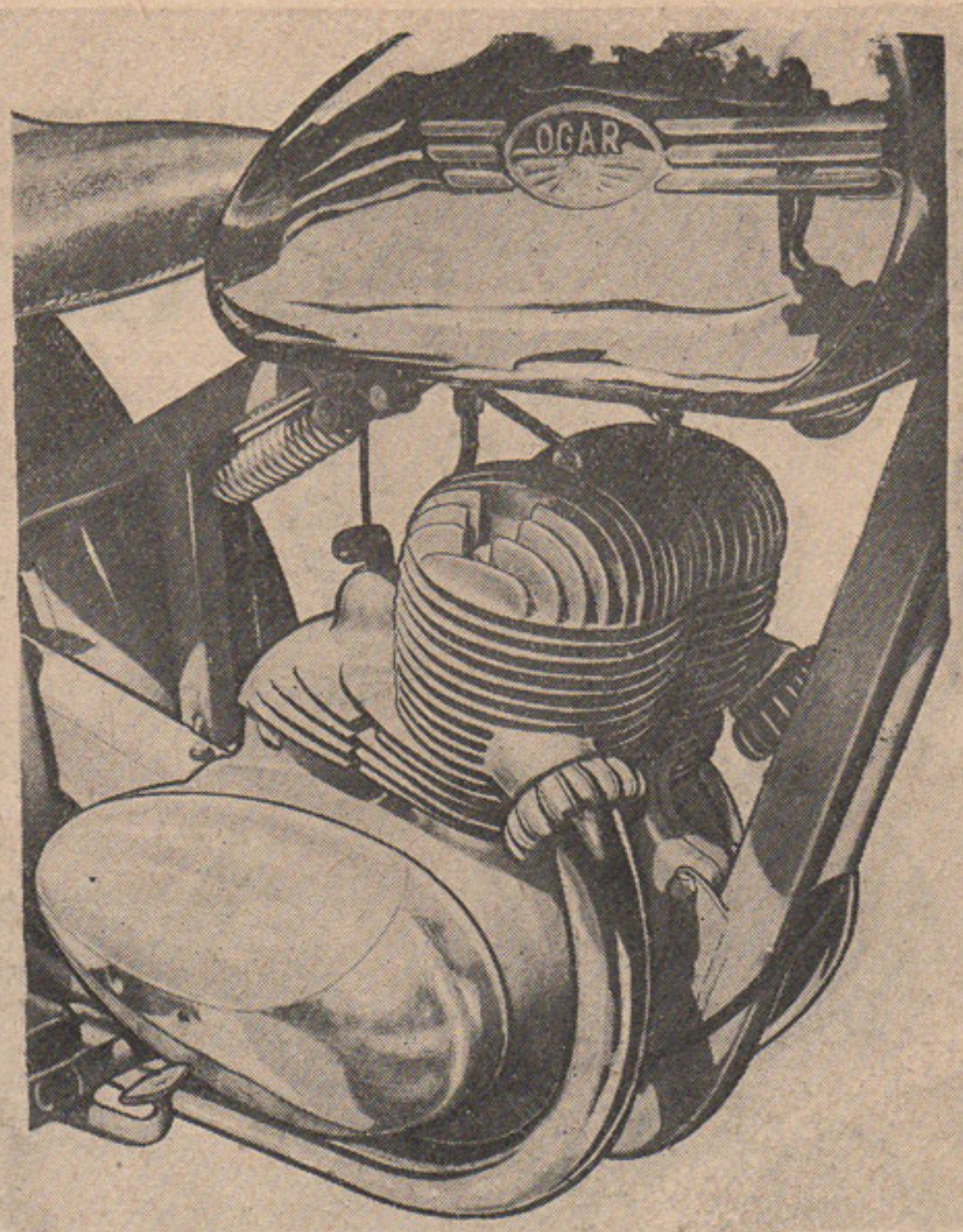
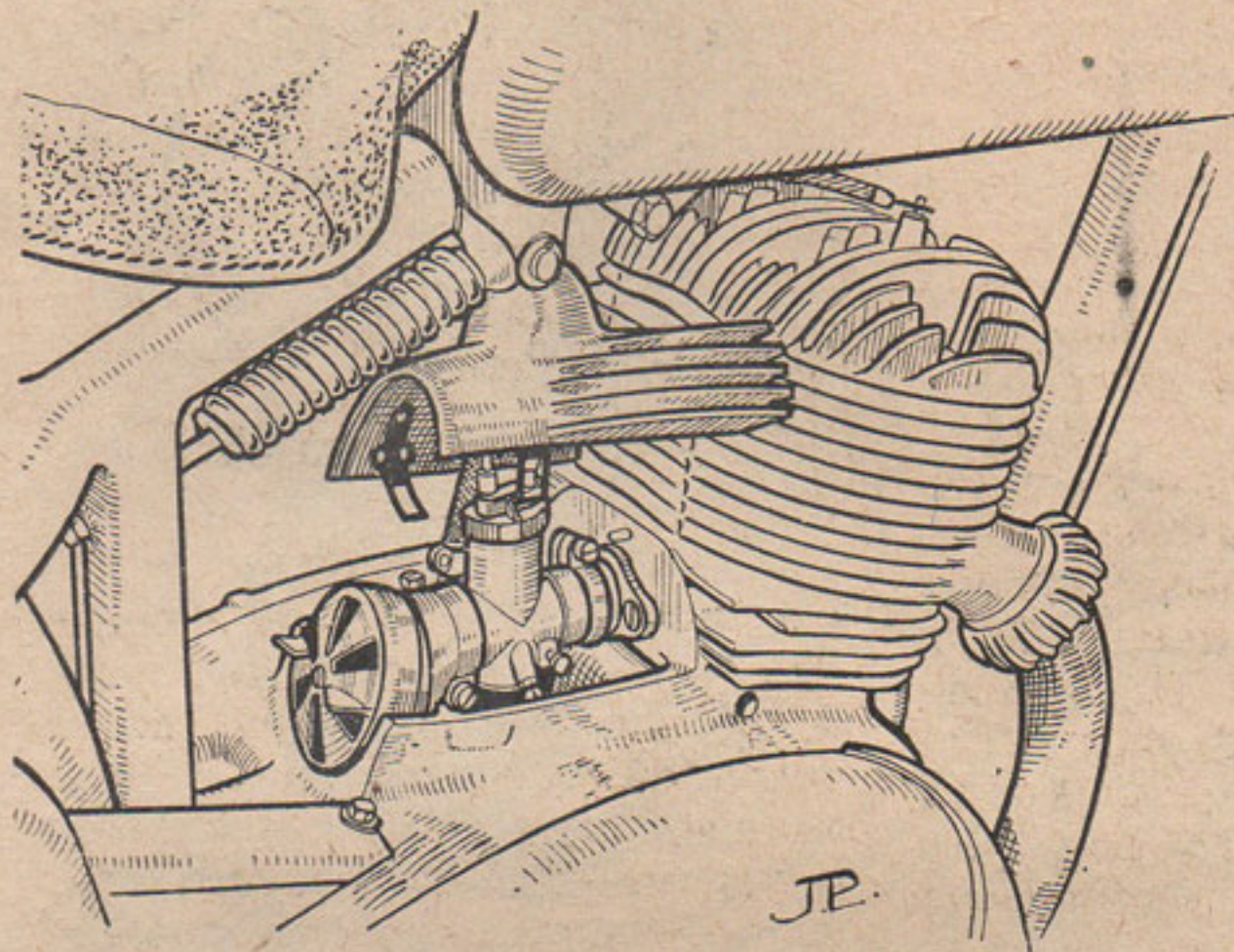
La seule Allemagne de l'Ouest dépassant pour les six premiers mois de cette année la production d'avant-guerre de tout le Reich, maintenant morcelé, a produit 823.000 bicyclettes dans cette période.

Le monde entier attend donc des millions de moteurs auxiliaires... Il faut, bien entendu, qu'ils jouissent d'une mise au point parfaite et qu'une organisation de services-stations et d'échanges standard soit soigneusement établie.



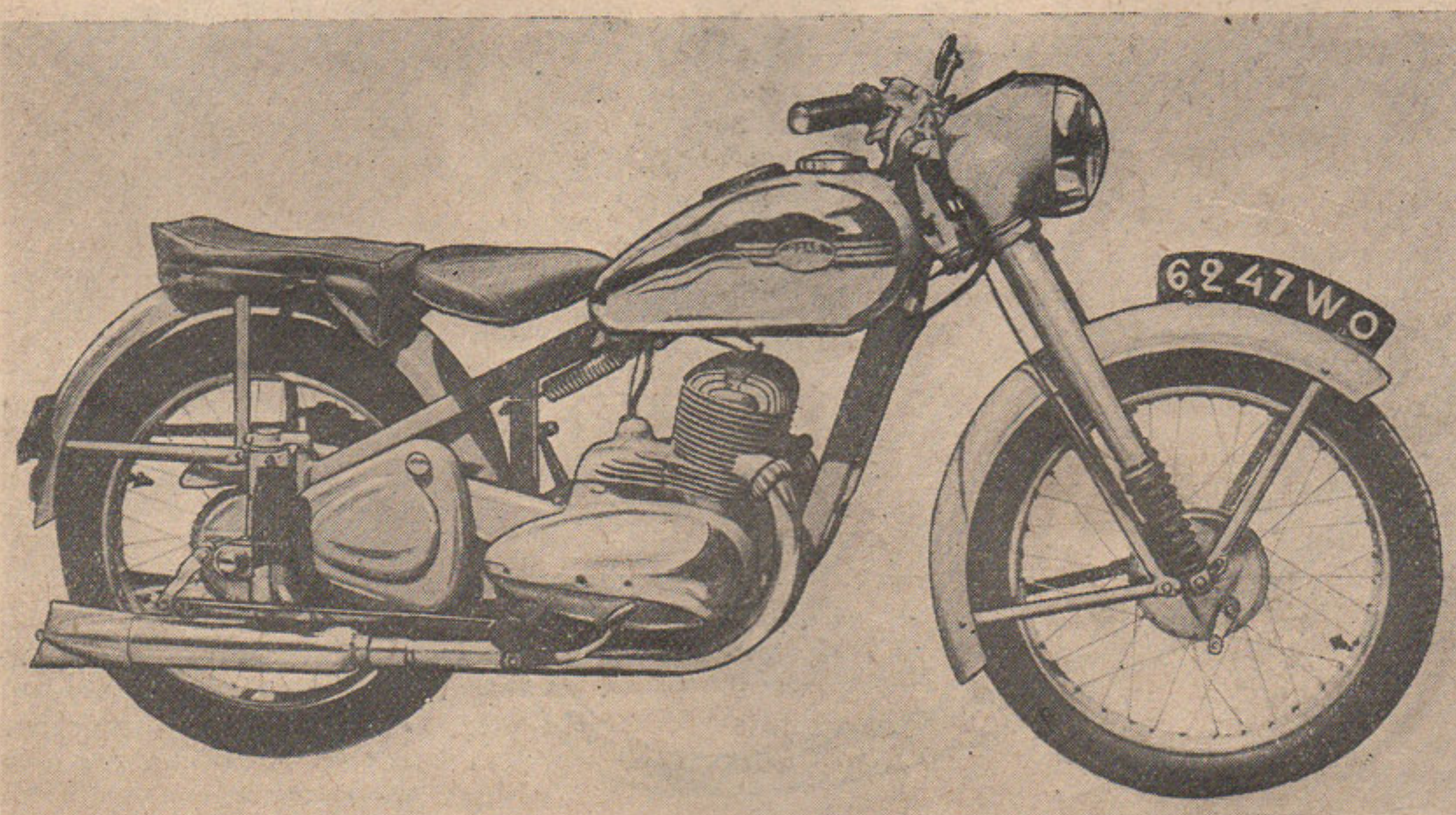
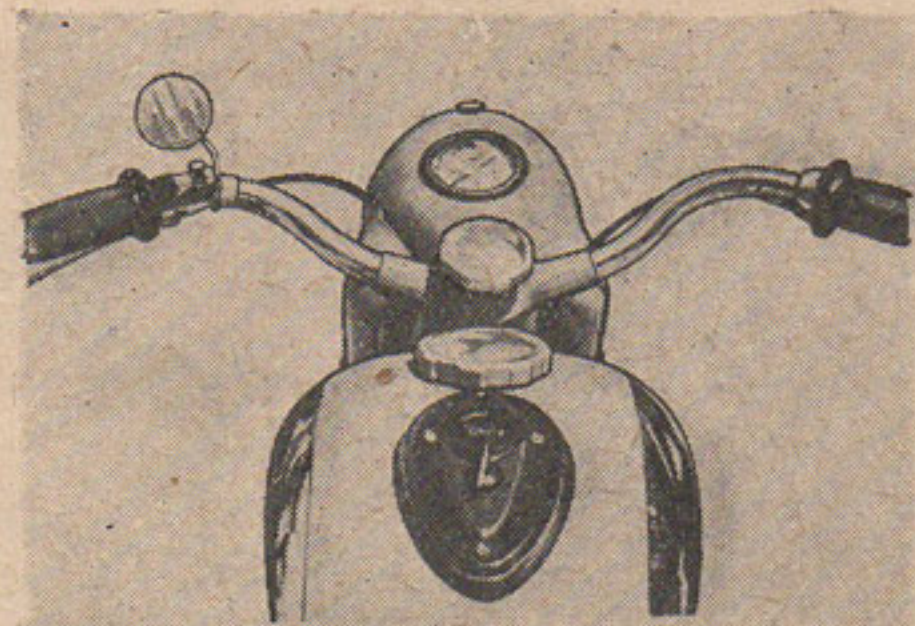
La 350^{cm3} "OGAR"

Légèreté, maniabilité, puissance, souplesse, silence, propreté, sont les qualités dominantes de la bicylindre OGAR (Jawa).

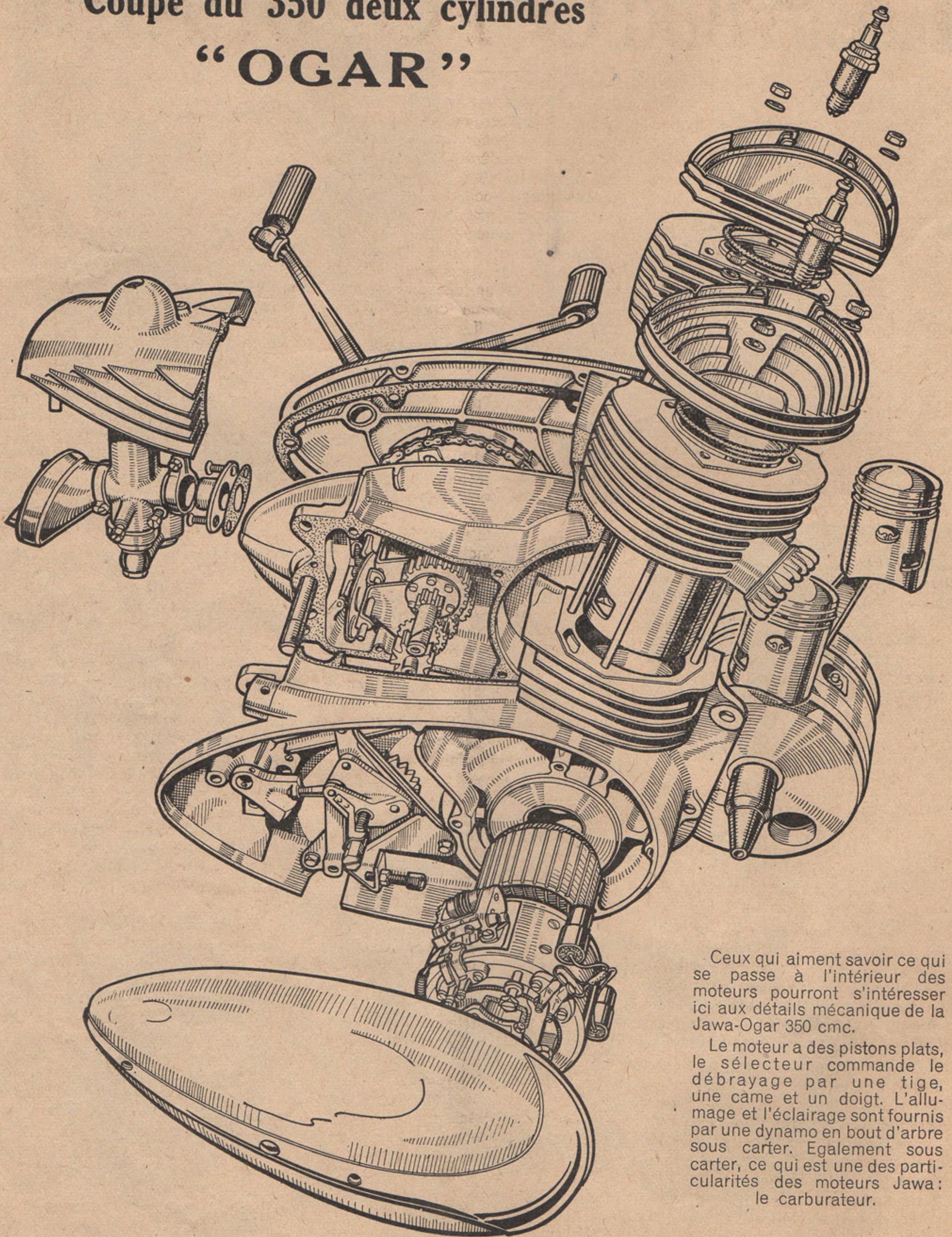


Nous avons eu l'impression d'un vélomoteur confortable équipé d'un moteur surpuissant. Ce twin d'une souplesse extraordinaire avec ses accélérations puissantes, passe le cent aisément.

La parfaite tenue de route alliée au silence et à la propreté font de la OGAR une machine appréciée en ville comme sur la route.



Coupe du 350 deux cylindres "OGAR"



Ceux qui aiment savoir ce qui se passe à l'intérieur des moteurs pourront s'intéresser ici aux détails mécanique de la Jawa-Ogar 350 cmc.

Le moteur a des pistons plats, le sélecteur commande le débrayage par une tige, une came et un doigt. L'allumage et l'éclairage sont fournis par une dynamo en bout d'arbre sous carter. Egalement sous carter, ce qui est une des particularités des moteurs Jawa: le carburateur.

LA MOTO POPULAIRE

Nos lecteurs ont pu se rendre compte, par les détails donnés dans un précédent article, que l'étude d'une moto exige un travail considérable et minutieux, si l'on veut que la machine soit vraiment une réussite commerciale. Il ne faut cependant pas trop se laisser séduire par les soi-disant modèles « populaires », qui sont généralement assez rudimentaires et dont l'acheteur doit faire peu à peu l'acquisition de différents accessoires s'il veut que son véhicule puisse satisfaire aux exigences normales.

Nous allons donc examiner quel genre de machine peut convenir le mieux à la grande masse. D'emblée nous nous trouvons en présence d'idées et de desiderata variés qui ne manquent pas d'embarrasser le constructeur.

Quel type de moteur adopter? 2 temps ou 4 temps? Soupapes latérales ou soupapes en tête! A ce point de vue les clients se répartissent, en gros, en deux catégories. Le moteur à soupapes latérales cède peu à peu la place au type à soupapes en tête. Quant au 2 temps qui a atteint un haut degré de perfectionnement dans différents pays, ses adeptes sont en France aussi de plus en plus nombreux. Certes on n'utilise pas encore ce cycle pour les cylindrées élevées, bien qu'en Allemagne, par exemple, les modèles DKW, tels que NZ 250 et 350, se soient révélés en tous points excellents.

Il va de soi qu'on ne saurait, en l'état actuel des choses, envisager la transmission à cardan pour une moto populaire, principalement pour des raisons de prix de revient.

En raison des vitesses élevées qu'on peut réaliser aujourd'hui en moto, il ne faut pas lésiner en matière d'éclairage. De même la suspension intégrale gagne chaque jour du terrain et sera considérée un jour prochain comme équipement standard.

Pour en revenir au moteur, n'oublions pas que de nombreux clients sont des profanes, des usagers pour lesquels la moto est avant tout un moyen de transport et qui préfèrent un moteur pas trop poussé, donc moins délicat. Un moteur demande d'autant plus de soins et d'entretien qu'il a une puissance spécifique plus élevée. Or même le profane doit

pouvoir effectuer certains travaux, sans avoir à recourir au spécialiste.

Si l'on considère le motocycliste moyen, on constate qu'il roule normalement à allure modérée et qu'il ne pousse pas son moteur au maximum. On constate également qu'il conduit souvent mal et qu'il entretient sa machine encore plus mal. Or un moteur utilisé en dessous de ses possibilités maximales chauffe moins et s'use moins. Il y a évidemment aussi un faible pourcentage qui cherche à tirer constamment du moteur tout ce qu'il peut donner et le surcharge. Très souvent aussi on ne se sert pas assez, ou mal à propos, du changement de vitesse. Il faut donc un moteur assez souple. D'autre part un moteur poussé, tournant très vite, fonctionne la plupart du temps à puissance maximum et il est plus facile d'étagier les rapports de la boîte en fonction de ce régime. Une moto normale, utilisée de toutes les façons, est au contraire bien plus difficile à réaliser, à ce point de vue.

Un autre facteur est à mettre en évidence. Le moteur poussé peut avoir un jeu de piston assez grand; comme ce moteur, toujours à plein régime, chauffe davantage, le piston aussi se dilate davantage. Par contre, un moteur qui travaille moins à pleine charge et qui de ce fait chauffe moins, demande également beaucoup moins de jeu au piston. Si on le montait avec le même jeu que le moteur poussé, le piston claquerait et le client ne serait pas content.

De l'autre côté, il faut compter aussi avec les motocyclistes, peu nombreux heureusement, qui veulent à tout prix voir dans un moteur normal un moteur de course et qui roulent constamment à pleins gaz. A ceux-ci, un piston avec peu de jeu causera des déboires. Trouver ici le juste milieu, n'est pas facile car la clientèle est changeante.

Pour l'un, nous l'avons dit, la moto n'est qu'un moyen de locomotion intermédiaire entre le vélo, trop lent, et l'auto, trop chère. Il n'ambitionne nullement de réaliser des performances de coureur, il demande une machine économique et durable. L'autre veut, pour ses transports, un véhicule utilitaire avec side ou remorque. Un troisième fait de la moto par sport.

L'un se contente de faire quelques kilomètres le dimanche pour aller boire l'apéritif, l'autre voudrait faire le tour de France.

Beaucoup de motocyclistes sont convaincus qu'une moto n'exige rien d'autre que de l'huile et de l'essence; d'autres sont malheureux s'ils ne peuvent pas bricoler tous les jours une heure à leur machine. On voit donc combien il est difficile de réaliser une machine qui corresponde aux exigences de tous.

Il y a aussi tous les petits desiderata qui compliquent singulièrement le rôle du constructeur, mais dont celui-ci veut néanmoins tenir compte pour donner satisfaction à la clientèle. La mode est aujourd'hui aux petites bougies. Pourtant l'ancienne grosse bougie s'accommodait beaucoup mieux d'une goutte d'huile sans risquer immédiatement l'encrassement.

Le nombre de tubes d'échappement est également soumis aux lois de la mode, ainsi que leur forme. Evidemment sur un moteur de course à quatre soupapes, les deux tubes d'échappement se justifient. Mais pour le moteur normal, avec une seule soupape d'échappement, un seul tube suffit. Monter deux tubes est une erreur technique. Mais le client tient à ce que sa machine ait une allure racée et il veut deux tubes. Cette solution n'augmente pas le rendement — contrairement à une opinion répandue — mais le... prix.

Le technicien se trouve ainsi placé entre la conception assurant le meilleur rendement et les désirs de l'acheteur.

Souvent la clientèle et le service commercial reprochent au service technique de n'être pas assez moderne.

Ainsi parmi les exigences actuelles il faut citer la boîte à 4 vitesses. Or avec un moteur souple comme doit l'être le moteur normal, et une boîte à 2 vitesses bien étagée, l'usager moyen peut avoir pleine satisfaction. Le coureur, le sportif ont besoin de 4 vitesses, parce que leur moteur poussé n'est pas assez souple, qu'il doit toujours tourner à plein régime et que par conséquent il faut plus souvent changer de vitesse. Le moteur ordinaire, au contraire, avec sa courbe

de puissance plus plate, perd beaucoup moins de puissance quand son régime baisse et même une boîte à 3 vitesses permet de réaliser d'excellentes moyennes. Mais la mode impose 4 vitesses, en attendant d'en demander cinq.

Il y aurait encore beaucoup à dire sur la moto idéale pour l'usager moyen. En premier lieu, elle devra se caractériser par un dessin plus simple, moins heurté de l'ensemble moteur-boîte.

Nous allons donc, comme intermédiaire entre le constructeur et l'usager, faire appel à la collaboration de ce dernier en priant les lecteurs de

« Motocycles » de nous faire connaître leurs idées, leurs suggestions, de nous dire comment ils conçoivent la moto idéale.

Les communications les plus intéressantes seront publiées dans notre revue et nous sommes sûrs de pouvoir exposer ainsi aux constructeurs des avis motivés.

Donc :

1° Quel type de moteur préconisez-vous ? 2 temps, 4 temps, soupapes latérales ou en tête ? Cylindrée ?

2° Combien de vitesses ? Boîte séparée ou bloc-moteur ?

3° Préférez-vous la chaîne ou la transmission à cardan ?

4° Suspension intégrale ou non ? Quel genre ?

5° Forme du cadre, tubulaire ou embouti ?

6° Equipement ?

7° Vitesse ?

Lecteurs de « Motocycles », à vos plumes ! Mais écrivez-nous brièvement afin que votre réponse soit claire et précise. Elle complétera le référendum que nous avons fait à nos débuts ; nous verrons ainsi s'il est confirmé ou si, au contraire, les motocyclistes ont depuis changé d'avis.

G. LEBLICH.

MODÈLES RÉDUITS

UN CURIEUX MOTEUR 2 temps

Dans le numéro d'octobre du dernier Salon, nous avons relaté les exploits réalisés par certains amateurs de bateaux modèles, à moteurs minuscules (cylindrées de 10 à 30 cmc.), dont les performances étonnantes se matérialisaient par des vitesses de près de 100 kilomètres-heure.

De tels résultats ne peuvent être obtenus que par des techniques « Course » assez avancées ; on peut en juger d'après la description d'un de ces moteurs dont le dessin sort particulièrement de la technique courante.

Il s'agit du 10 cmc. (alésage 24 mm., course 22 mm.) de M. Suzor. Le problème étant surtout d'atteindre à un régime élevé, il fallait donc faciliter la respiration, réduire au minimum les pertes par frottement, alléger au maximum le train alternatif.

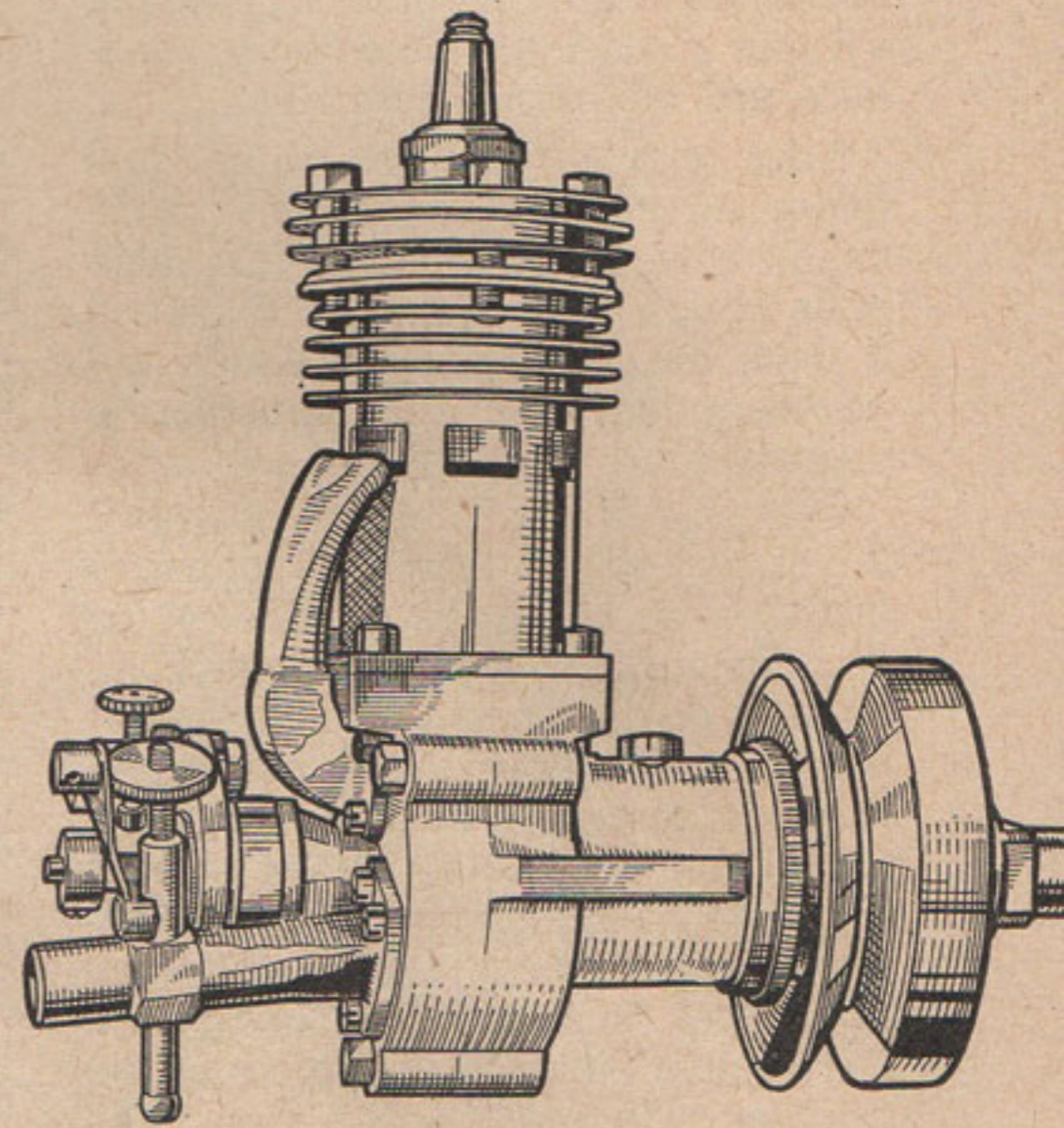
Le premier point a été obtenu par une distribution rotative formée d'un disque entraîné par le maneton ; ce disque est percé d'une lumière mettant en communication le carburateur

avec l'intérieur du carter. Cette même lumière assurant **en son temps** la communication du carter avec la tuyère de transfert ; nous verrons pourquoi.

La nécessité d'une ample section d'échappement étant reconnue, on a vite fait de concevoir des lumières s'étendant sur toute la périphérie du cylindre, et ainsi fut donc fait : le cylindre comporte six lumières d'échappement de 9 mm. de largeur chacune ; mais cette conception ne laissant plus de place pour des lumières de transfert, la seule solution (osée) à envisager était de se servir de deux de ces lumières et de profiter du temps d'ouverture consécutif à la phase effective d'échappement pour y injecter, à distance, une dose de gaz frais, d'où la nécessité de la tuyère de **transfert commandé** — de plus cette tuyère placée à distance agit à la façon d'une trompe et, en entraînant une partie de l'air ambiant, augmente dans une certaine mesure la charge introduite.

Si l'on ajoute à cela que la hauteur de la jupe du piston est de 2 mm. inférieure à la course et que, de ce fait, le piston (au point mort haut) découvre les lumières d'échappement, on verra que, par ce moyen inattendu, le remplissage du carter (toujours imparfaitement obtenu par les moyens classiques) se complète en air frais par l'ouverture de ces lumières ; ceci implique naturellement un peu plus de richesse des gaz venant du carbu mais assure en définitive un remplissage pratiquement total.

Le deuxième point a été réalisé, déjà, par la plus faible hauteur de la jupe du piston et par le montage du



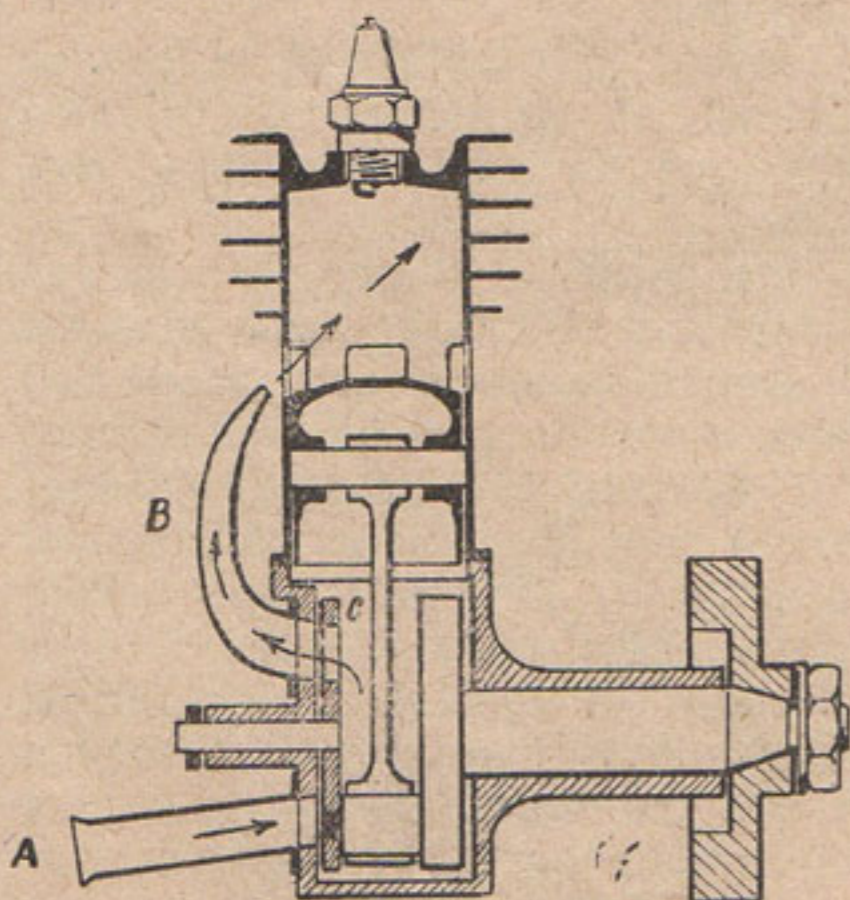
vilebrequin sur roulements à billes et la tête de bielle sur aiguilles Nardella de 1 mm. 52.

Le troisième point le fut avec un piston légèrement bombé alu. qui, muni de ses deux segments, ne pèse que 10 grammes et une bielle acier de 7 grammes.

Ce moteur est allumé par une petite magnéto à aimant tournant, alimentant une bougie « Pognon » de 10 mm. Le rapport de compression est de 10,5 ; le carburant employé, provenant de la Shell, est à base de Méthanol, gazoline légère et huile de ricin.

Le régime en charge est de 15.000 t./m. ; en fonctionnement libre le nombre de tours passe aisément les 20.000 t./m.

Le moteur et le petit racer qu'il équipe a triomphé des Anglais en 1947 et 48, il participera aux rencontres de 1949.



Trois Étudiants sur Gnome-Rhône 125 ^{cmc} en route vers la New Dehli

Nous venons de recevoir la relation des premières étapes du voyage projeté par trois étudiants français pilotant chacun une Gnome-et-Rhône R. 3. Ils se sont fixés comme terminus New Delhi.

Cette entreprise est d'autant plus méritoire que la compétence mécanique de ces trois pilotes ne dépasse pas celle d'un touriste moyen. Ils sont partis avec confiance en eux et en leur monture. Si, comme nous le leur souhaitons, ils arrivent au but, ils auront bien contribué à confirmer les ressources étonnantes de nos petites 125 cmc.

Les départs, c'est un peu comme les expositions; la veille tout est encore en chantier pour l'inauguration, la façade est convenable, mais tout n'est vraiment prêt que deux jours plus tard. Nous avons eu un départ journalistique le mardi 19 juillet, mais c'est seulement le vendredi 22 que nous prenons la route de Marseille, équipés au grand complet. Les machines? Trois solides vélomoteurs Gnome-et-Rhône type R.3 de série. Les bagages? Chacun une petite montagne sur les porte-bagages arrières. Un jerricane d'essence supplémentaire par moto, matériel de camping, vêtements pour tous les temps en raison des cinq mois de route à travers des pays et des climats très différents. Avec des vivres d'avance nous atteignons 60 kilos de chargement.

Au revoir. Paris! Nos 125 cmc. attaquent allégrement la longue route.

Marseille, Béziers, Perpignan. Les journaux ont répandu notre histoire. Partout des signes d'amitié; automobilistes, motocyclistes nous crient des « bon voyage », parfois un peu sceptiques peut-être!

Frontière d'Espagne au Perthuis. Les douaniers aussi nous connaissent d'avance. Rien à déclarer? Allons, aimable « Pandore », où aurions-nous la place de mettre la contrebande? Barcelone, Madrid, Séville, Algésiras, routes d'Espagne, nous garderons le souvenir de vos journées brûlantes. Nous surveillons nos moteurs. Regardez un peu, ils sont si petits pour nos charges de mulets... L'accueil des Espagnols est sympathique, mais que de police! Toutefois il doit y avoir des ordres pour agir avec bienveillance

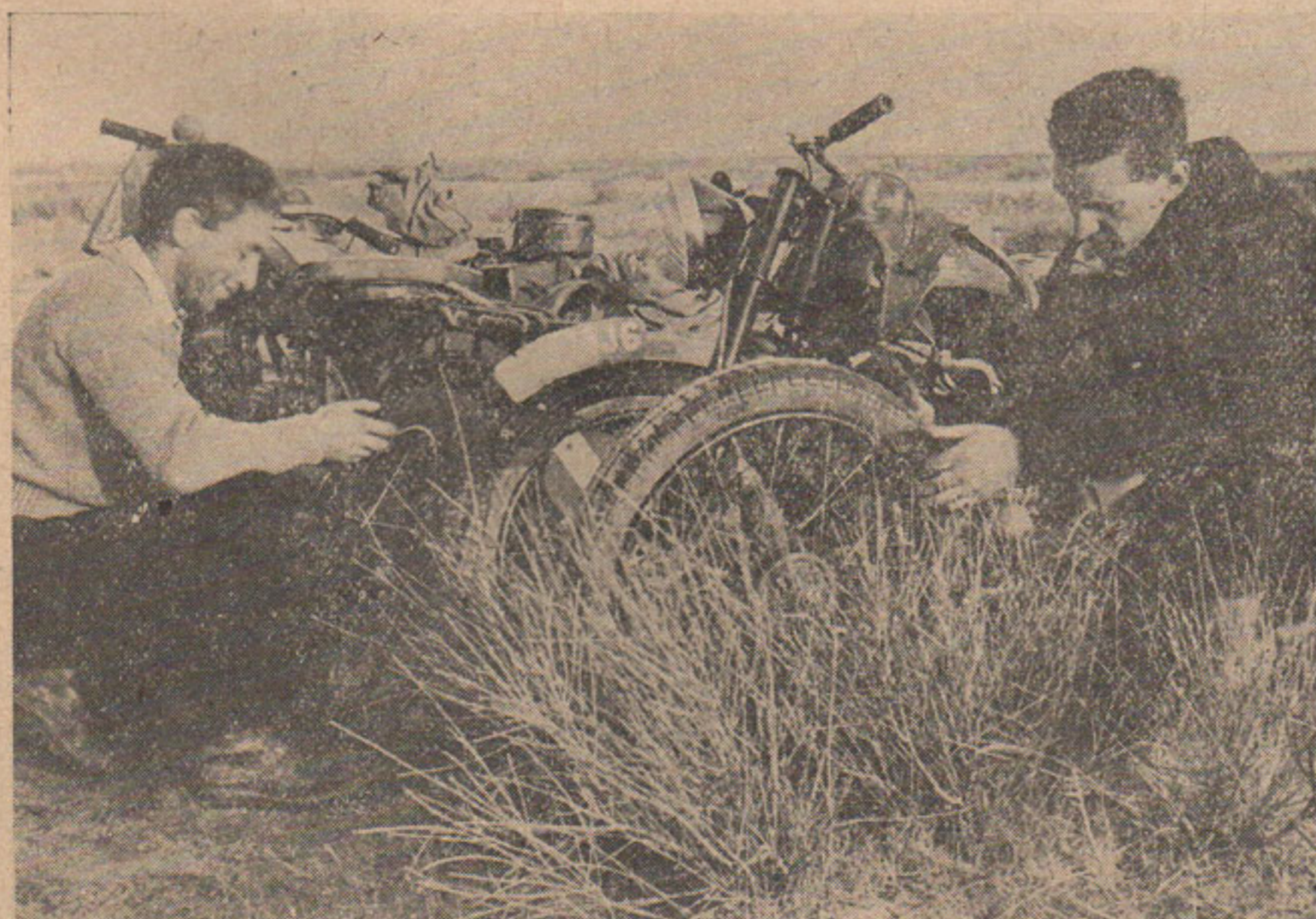
vis-à-vis des étrangers car, malgré nos allures « suspectes » (pensez à ces trois individus barbus et poussiéreux qui, la nuit, quittent la route pour se faufiler soit sur une place, soit le long d'une voie ferrée, soit encore en pleine sierra, le tout d'intérêt stratégique, bien entendu)... nous ne serons jamais inquiétés.

L'essence a deux cours. Si vous avez des dollars vous pourrez acheter des bons à la frontière et la payer 2 pesetas 1/2 le litre. Sinon, vous l'aurez partout à un prix variant entre 6 et 7 pesetas. La grande route que nous suivons est très bonne, mais méfiance pour les voies secondaires! La vie n'est pas chère : 25 pesetas par jour tout compris à l'hôtel, soit 260 francs, et la moitié de cela en camping. Les villes nous étonnent par leur côté moderne et leur propreté, mais on trouve dès la banlieue et la campagne la plus absolue pauvreté voisinant avec la grande richesse. C'est un livre complet qu'il nous faudrait pour tout décrire.

Continuons. Algésiras. Il faut traverser sur Tanger. Si vous vous trouvez un jour ici, faites comme nous, poursuivez jusqu'à Gibraltar. Après un coup de tampon du consul anglais vous paierez la traversée moitié prix qu'ici pour vos motos.

Tanger, ville de tous les trafics, où dans les rues, installés sur des caisses en bois, des hommes vous changent toutes les monnaies du monde. La route du Maroc espagnol n'est pas fameuse et se développe dans un paysage vide. Elle est courte, heureusement, et le dimanche 14 août nous entrons au Maroc français. Nous n'avons pas encore eu un seul incident aux machines. Changer les bougies qui fatiguent beaucoup et un décalaminage furent nos seules interventions.

Petitjean, Meknès, Fez; nous trouvons partout les signes d'une richesse montante, constructions neuves et



Pneu crevé après Tobrouk.



Petit lever dans le désert Syrtique.

modernes, routes splendides et ambiance française que l'on sent si nettement différenciée lorsque l'on a voyagé un peu à l'étranger. A côté du modernisme européen voici les restes stagnants des vieilles civilisations arabes, les vieux quartiers grouillants, pittoresques à première vue, Médina, mosquée.

Nous entrons en Algérie à Oudja après 200 kilomètres d'un désert d'où émergent seulement quelques fortins démolis, souvenirs des temps héroïques. Ici passent maintenant les autocars! Oran. Le sympathique agent Gnome-et-Rhône, M. Bonifacio, se met à notre disposition, mais à part des lampes de phares, nous ne voyons rien à toucher. Alger, là encore excellent accueil de l'agent Gnome-et-Rhône, nous en profitons pour effectuer un décalaminage complet et lever le cylindre. Rien à signaler, côté mécanique. Une course de côte à Chréa, près d'Alger, à laquelle nous assistons, nous montre l'intérêt que les Algérois portent à la motocyclette. Il y a foule. On retrouve ici comme dans toute la région beaucoup de « Matchless » qui, à la suite de la guerre, se sont vendues à très bas prix.

Après trois jours d'arrêt, nous poursuivons sur Bougie puis Philippeville. La côte entre ces deux villes est une vraie merveille. Partout des refuges pour corsaires avec petites plages encastrées dans des cercles d'écueils. Des grottes à demi sous-marines et mille repères à flanc de falaises. De Philippeville, nous décidons de couper droit sur Gabès par le désert. 700 kilomètres de route où Constantine force à l'arrêt par sa situation étrange, à cheval sur les profondes gorges du Rummel. Puis Tébessa et ses ruines romaines. Nous entrons en Tunisie, mais le bled ne change pas de visage, c'est toujours la longue route sous le dur soleil, et rien à perte de vue durant

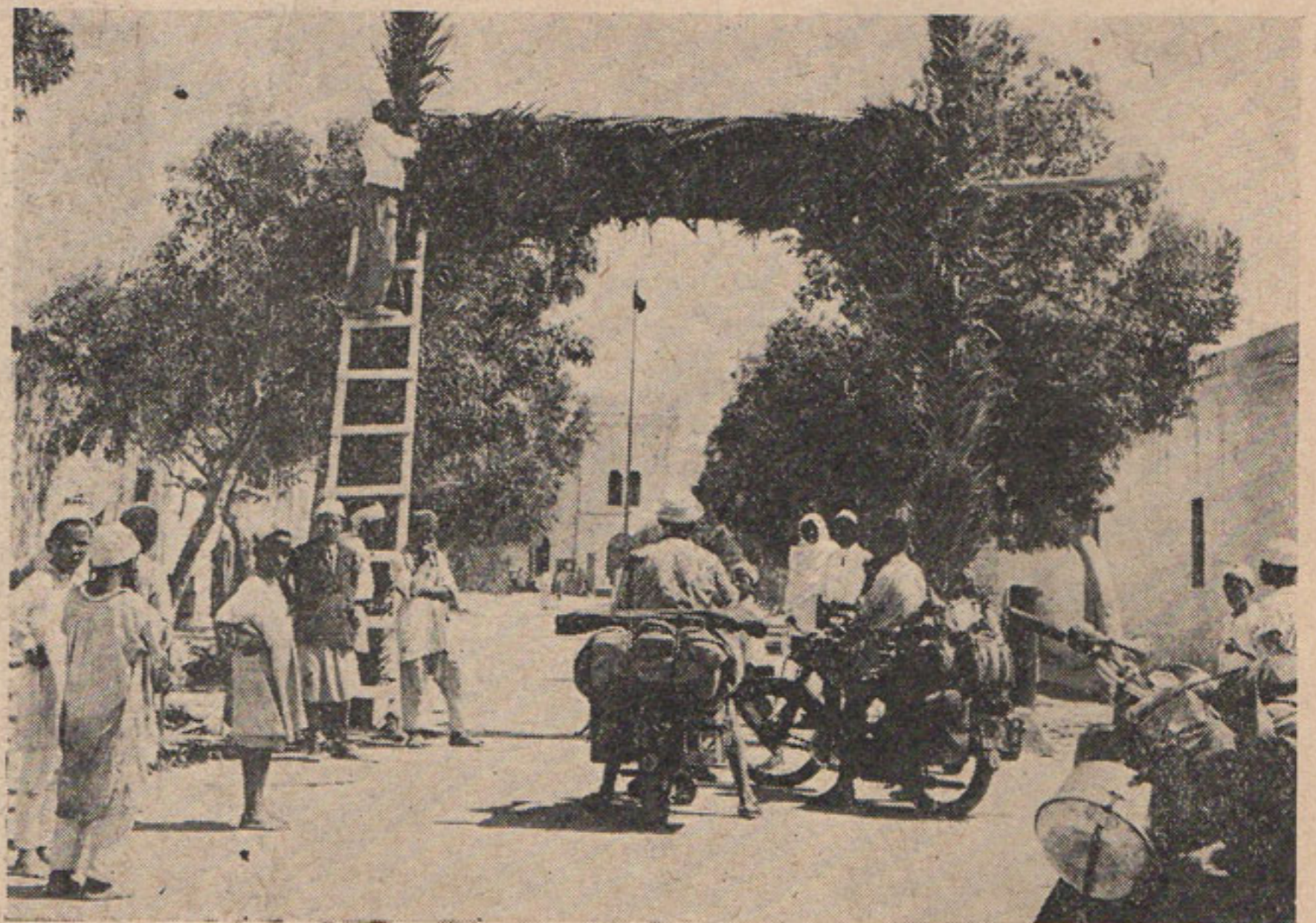
des heures. Le second jour voici les palmiers, de l'eau de Gafsa, de l'eau... Des caravanes de chameaux nous croisent maintenant, apportant le contraste de leur noble marche balancée avec notre avance pétaradante!

Nos machines ont maintenant parcouru 6.000 kilomètres. Voici les premières crevaisons; nous sommes alors désagréablement surpris de trouver la dissolution inutilisable, absolument desséchée par le soleil. Il faut envoyer une moto 100 kilomètres en avant pour en ramener un tube! Gabès. Nous y arrivons de nuit. Qu'il est bon de retrouver la brise de mer! Dîner au restaurant, mais nous sommes vite repérés, ici aussi les journaux ont parlé de nous. Les braves gendarmes, qui manquent un peu de distraction, veulent absolument que nous pre-

nions « quelque chose » ensemble. Cela se terminera à 2 heures du matin par quelques bouteilles de champagne succédant à toutes les spécialités vinicoles du pays.

Notre stabilité est fortement compromise lorsque nous prenons tels quels la route de la frontière tripolitaine. Deux jours plus tard nous sommes à Tripoli, après avoir franchi l'ex-ligne Mareth. A partir d'ici et sur 2.500 kilomètres, les souvenirs de guerre nous poursuivront jusqu'à Alexandrie sous forme d'un nombre colossal de camions, de tanks de bidons, éparpillés au long du désert. A Tripoli, nous décidons de changer un des jerricanes d'essence contre un d'eau. La consommation ne dépasse pas 3 litres dans les plus mauvaises conditions (chaleur, sable, marche en seconde). M. le consul de France met à notre disposition son garage. Nouvelle révision des machines avant d'affronter les mille kilomètres d'espaces vides qui s'étendent d'ici à Benghazi; seuls deux villages, Syrte et Aguédabia, peuvent fournir en route essence et ravitaillement. Un kick n'entraînait plus correctement, nous changeons son ressort d'encliquetage. Motocyclistes, suivez-nous, cela vaut la peine, rien que la peine!

La route devait être très belle avant-guerre, maintenant elle est défoncée par le passage des armées successives; nos pneus souffrent terriblement. Nous brisons chacun quelques rayons, Pierre en laisse huit dans un même trou! Mais le lundi 5 septembre nous sommes à Benghazi. Comme chacune des quatre ou cinq petites agglomérations du littoral, elle est au trois quarts détruite. Cela devait être fort aimable par le passé... Le consul de France nous facilite quelques dé-



Aquedabia 100 kms avant Benghazi.

marches pour l'entrée en Egypte, et voici défilier le Djébel, principal centre de l'ex-colonisation italienne. Après 200 kilomètres de terrain encore un peu cultivé, nous retrouvons notre cher compagnon : le désert. Cyrène, aux belles ruines grecques, puis Tobrouk, Bardia, autant de petites villes en ruines ponctuant la longue route qui nous porte en Egypte.

Nous pénétrons dans ce pays à Sollum. Les images fantômes des anciens combats nous poursuivent depuis trois semaines. Etant donné l'actuelle guerre de Palestine, l'état de siège existe en Egypte; nous sommes fréquemment arrêtés au long de la route d'Alexandrie par des barrages de police. Souvent aussi les policiers nous offrent le thé, suivant la coutume

orientale. Le dimanche 11 septembre, nous bivouaquons sur le plateau vide d'El-Alamein où, seule, une petite pyramide blanche marque le point de départ de la contre-offensive britannique. Nous sommes à 97 kilomètres d'Alexandrie. Mille cent kilomètres depuis Benghazi. Pourquoi parler des pneus? Lorsque nous faisons 20 kilomètres sans que l'un de nous crève, nous sommes joyeux...

Alexandrie le 12. Jolie ville en certains points, mais comme partout en Orient, le plus beau côtoie le pire. Deux cents kilomètres de désert de sable nous séparent encore du Caire. « Vous pouvez faire du 140 à l'heure sur cette route », nous a dit une personne qui ne doutait de rien!... Pauvre petite 125 cmc.! Malheureux pneus!

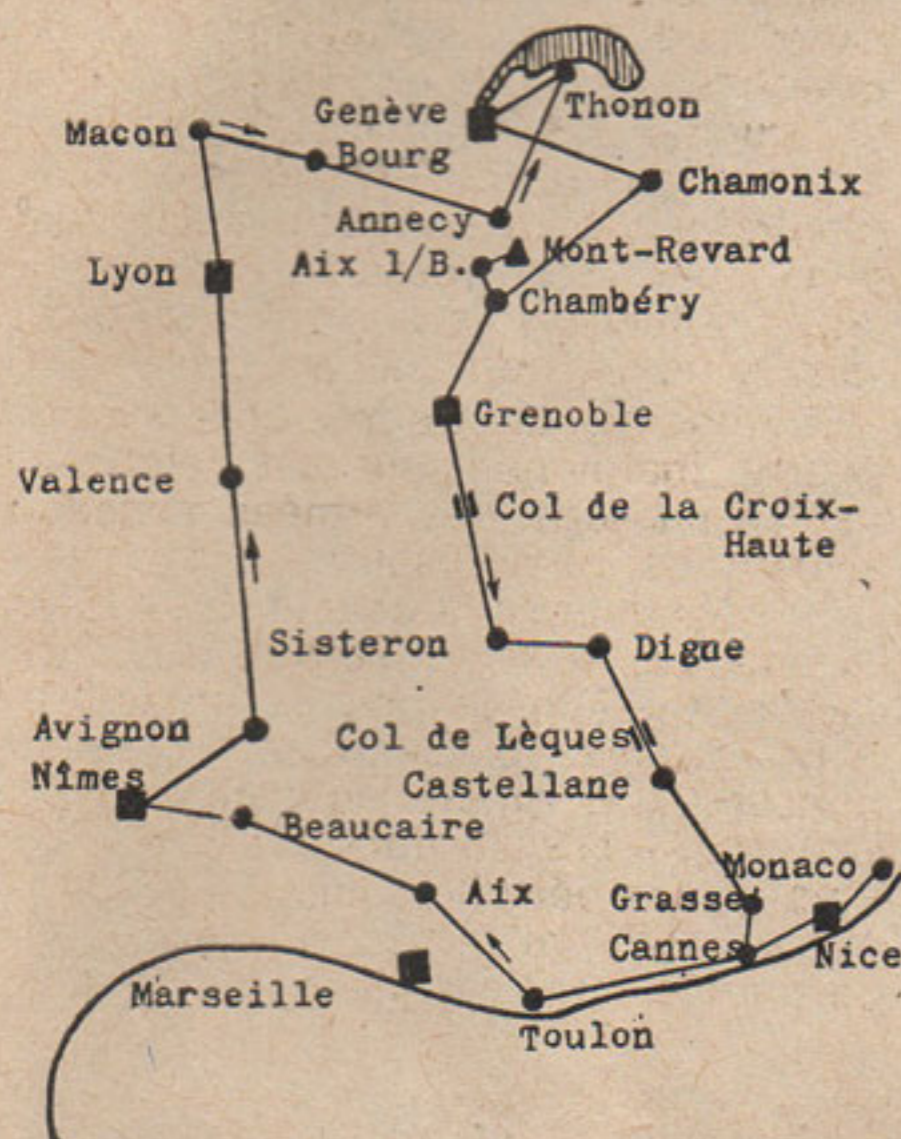
Il n'y a pas deux virages sur ces 200 kilomètres et, la guerre n'étant pas venue jusque-là, le revêtement est parfait. Nous mettons cependant dix heures pour faire le trajet, la pompe à la main.

Mais voici les Pyramides. Chambres à air, pneus neufs, tout est en ordre à nouveau.

Les compteurs marquent 9.200 kilomètres. Nous sommes à moitié chemin en distance, et seulement au quart en difficultés. Mais nos braves petits chevaux sont là en pleine santé et nous continuerons demain sur les routes du Liban et de Syrie, plus confiants que jamais en l'issue de notre aventure.

Yves BERTRANET.

2.000 kilomètres, 170 kilos de charge utile, 50 litres d'essence



« Effectuer cette randonnée sur ta 125 Terrot avec ta femme et tout le matériel de camping... c'est insensé... une machine faite pour le solo... dans les Alpes... etc... », tel fut le langage que me tinrent mes amis au courant de nos projets...

N'écouter que notre désir de passer d'agréables vacances malgré la faiblesse relative de notre monture, nous partîmes un beau matin de juillet, oubliant qu'il appartiendrait à un piston de 52 mm. d'alésage de propulser, durant 2.000 kilomètres, les 85 kilos de machine et les 170 kilos que nous représentions avec notre matériel de camping.

Et pourtant... nous avons bouclé le circuit sans qu'une seule des nombreuses côtes franchies nous ait obligé à mettre pied à terre afin de laisser refroidir le moteur. Les exigences de notre motorette étaient cependant impérieuses, mais très normales : un peu d'huile (minérale), 2 lit. 500

d'essence aux 100 kilomètres, et quelques litres... d'air dans les pneus. C'est tout!

L'unique ennui mécanique, s'il mérite cette appellation, et que je tiens à signaler pour être sincère, est la rupture du câble d'avance à l'allumage qui m'a astreint à effectuer les 600 derniers kilomètres avec l'avance minimum, ce qui est évidemment préjudiciable au rendement sur un moteur animé d'un régime élevé. La moyenne n'a pas souffert de cet incident et le tube d'échappement n'a même pas bleui.

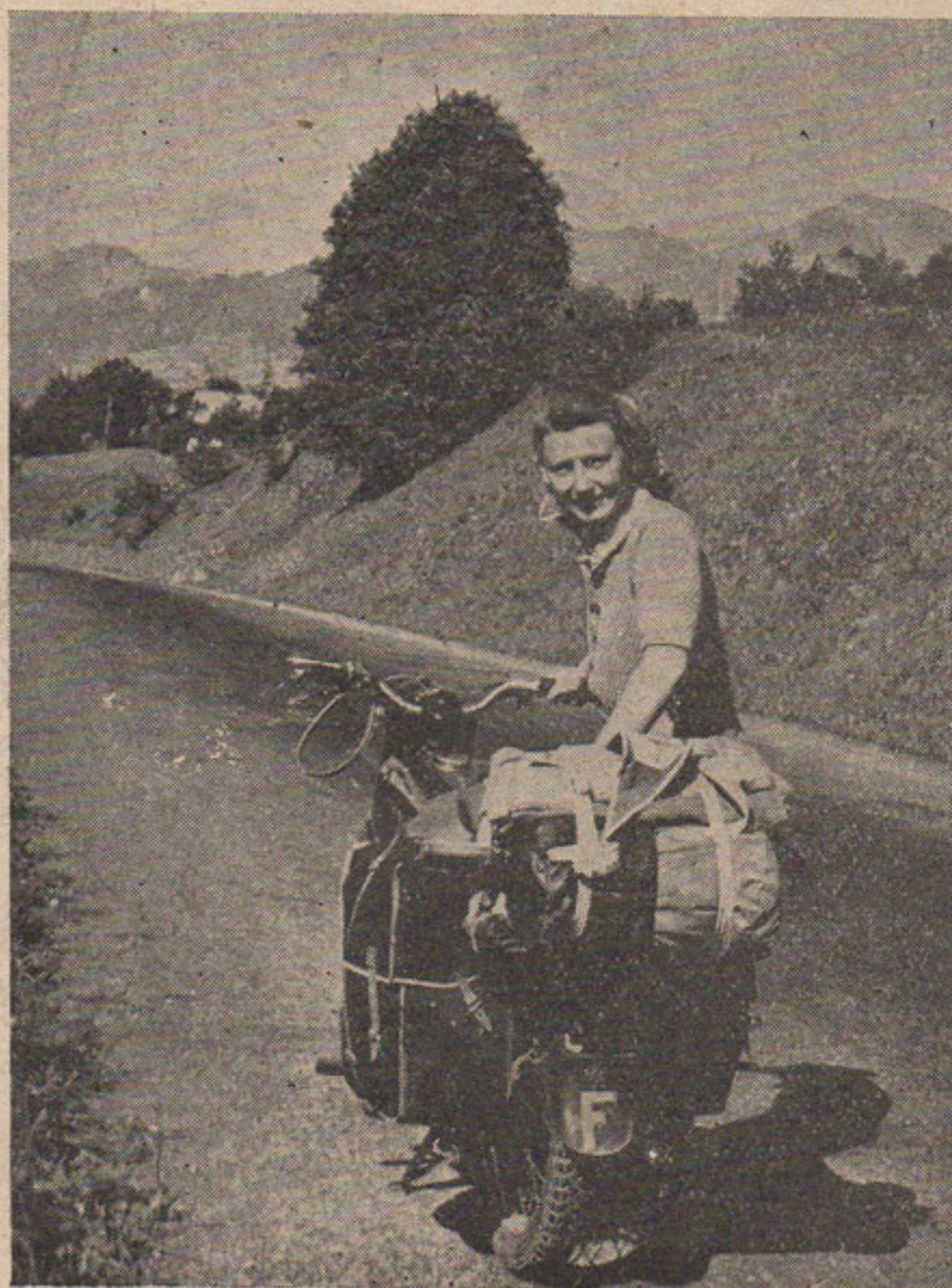
C'est avec une satisfaction non contenue que j'ai restitué, au retour, le petit stock de pièces détachées que le sympathique et compétent agent Terrot, de Mâcon, m'avait confié, craignant les méfaits, sur l'appareillage électrique en particulier, de la température presque tropicale de ce mois de juillet 1949. Toutes les pièces sont

retournées au magasin, dédaignées par la vaillante motorette!...

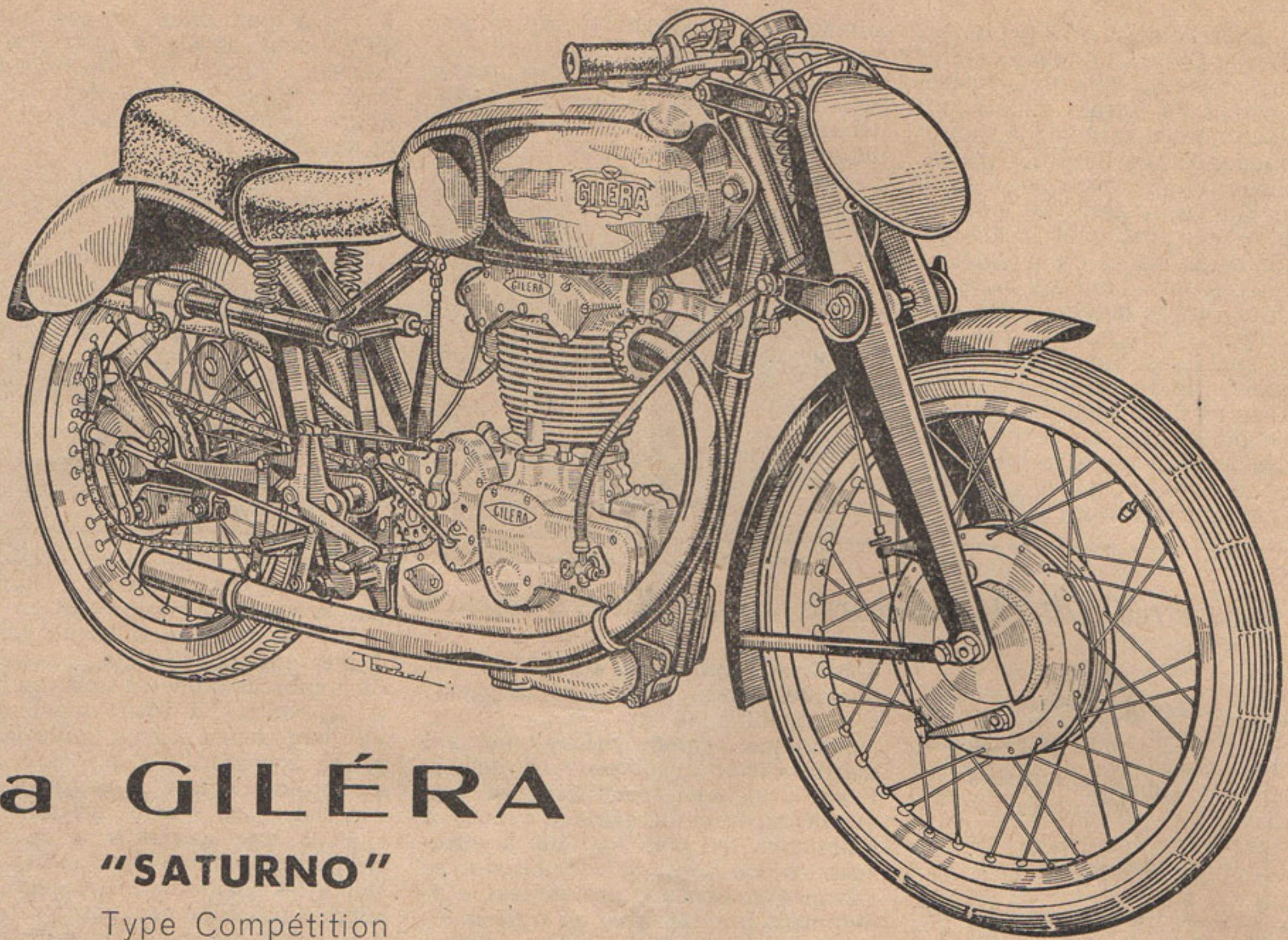
Il nous reste le délicieux souvenir d'une randonnée idéale, illustrée par de nombreuses photos tirées au hasard de la route. La petite machine qui, « de bon cœur », a bien voulu faire du grand tourisme n'a présenté aucun symptôme de fatigue lorsqu'elle a dû reprendre son travail quotidien.

Pour une 4 temps à culbuteurs de petite cylindrée, prétendue fragile par « les vieillards sceptiques », elle semble posséder une limite de « rupture » fort honorable, et que, personnellement, j'ignore malgré ce petit essai de moto-camping!...

P. SIGNORET,



Mme Signoret, plus enthousiaste encore que son mari, pose pour la postérité.

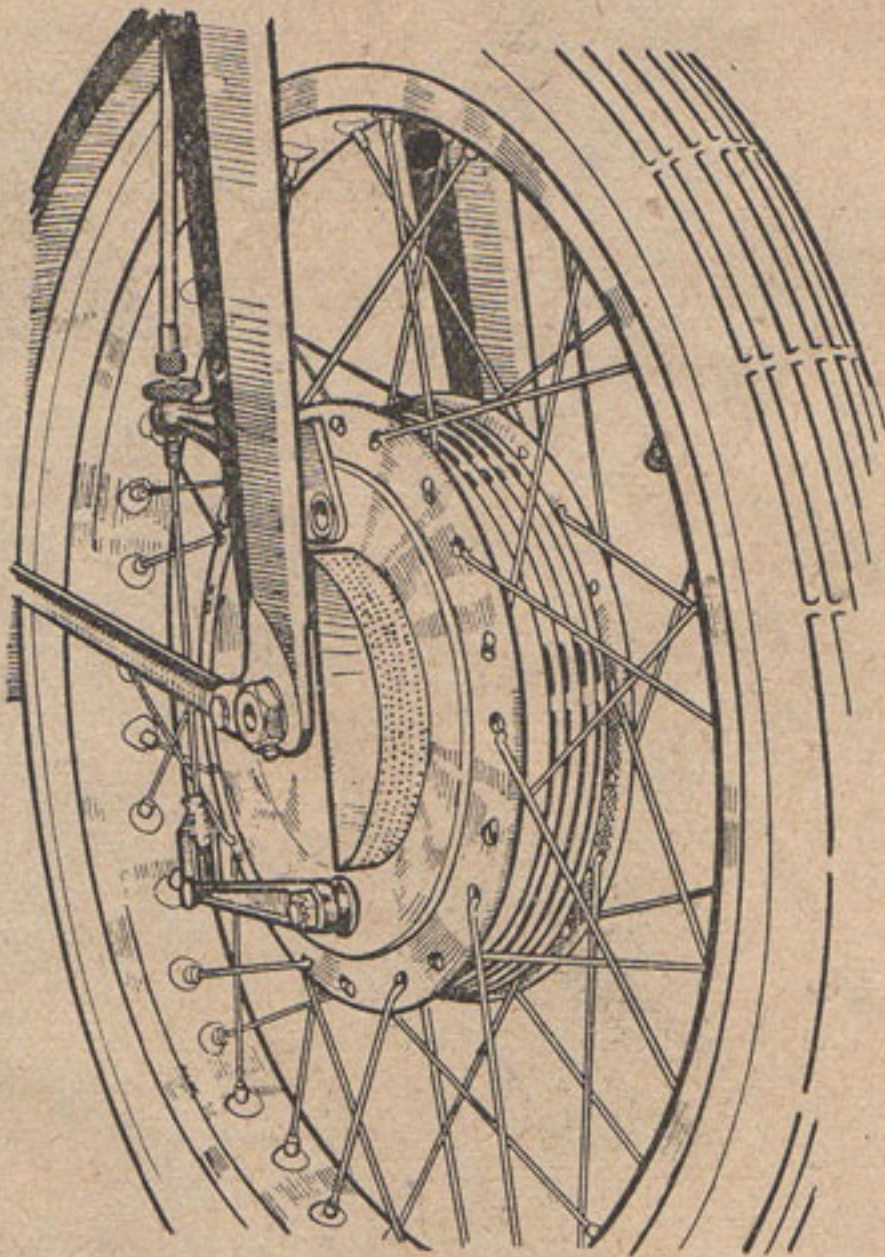


La GILÉRA

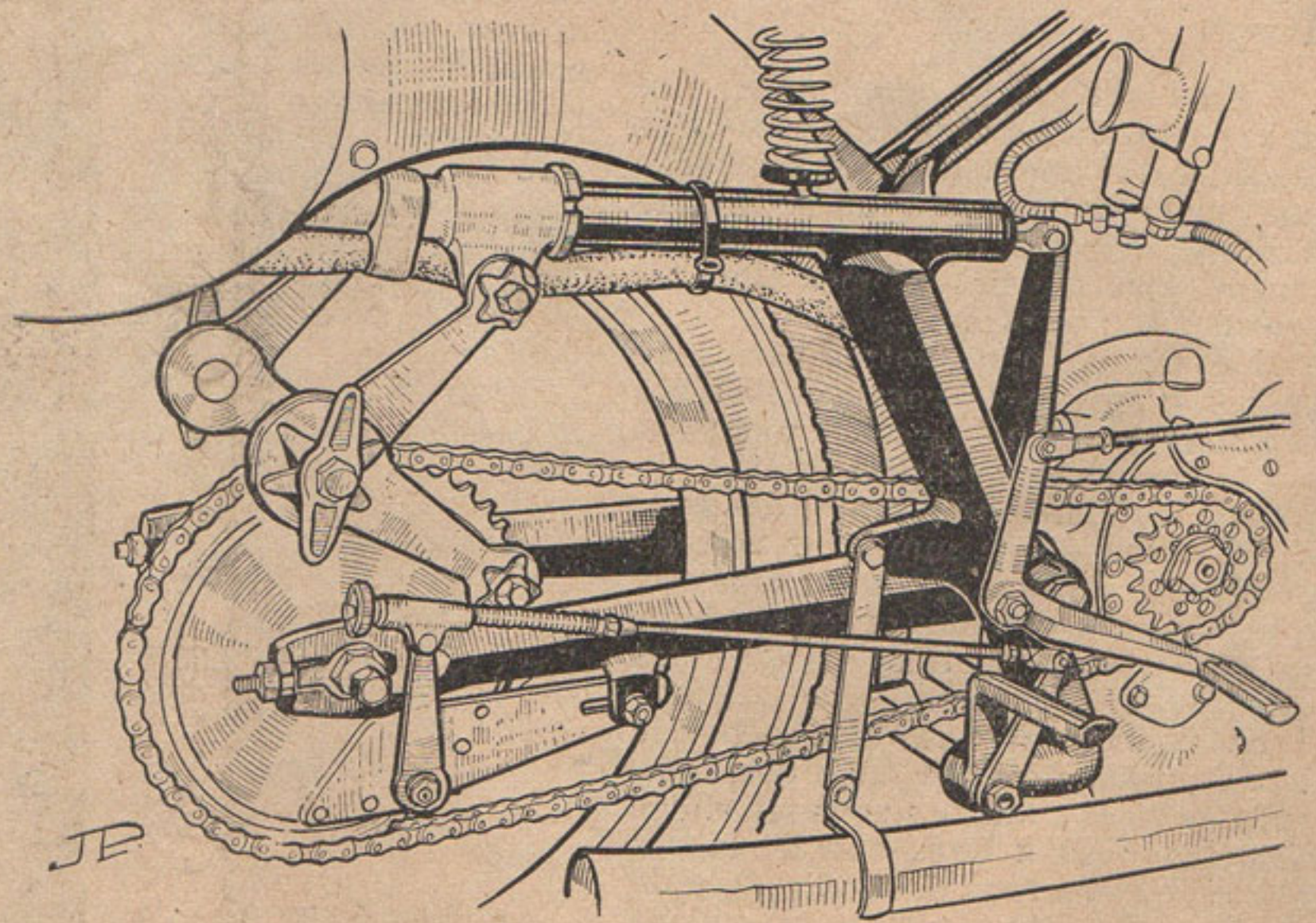
"SATURNO"

Type Compétition

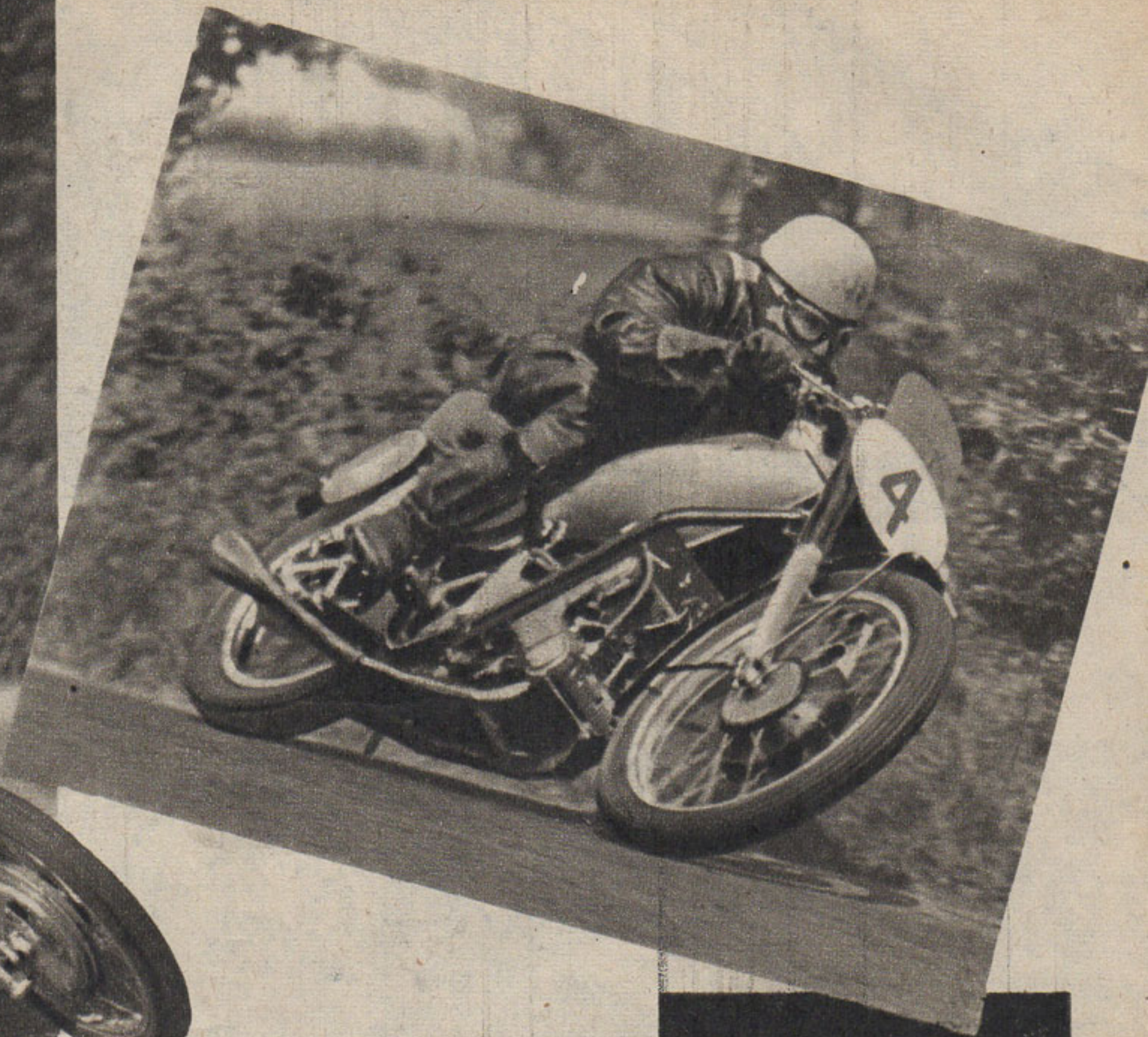
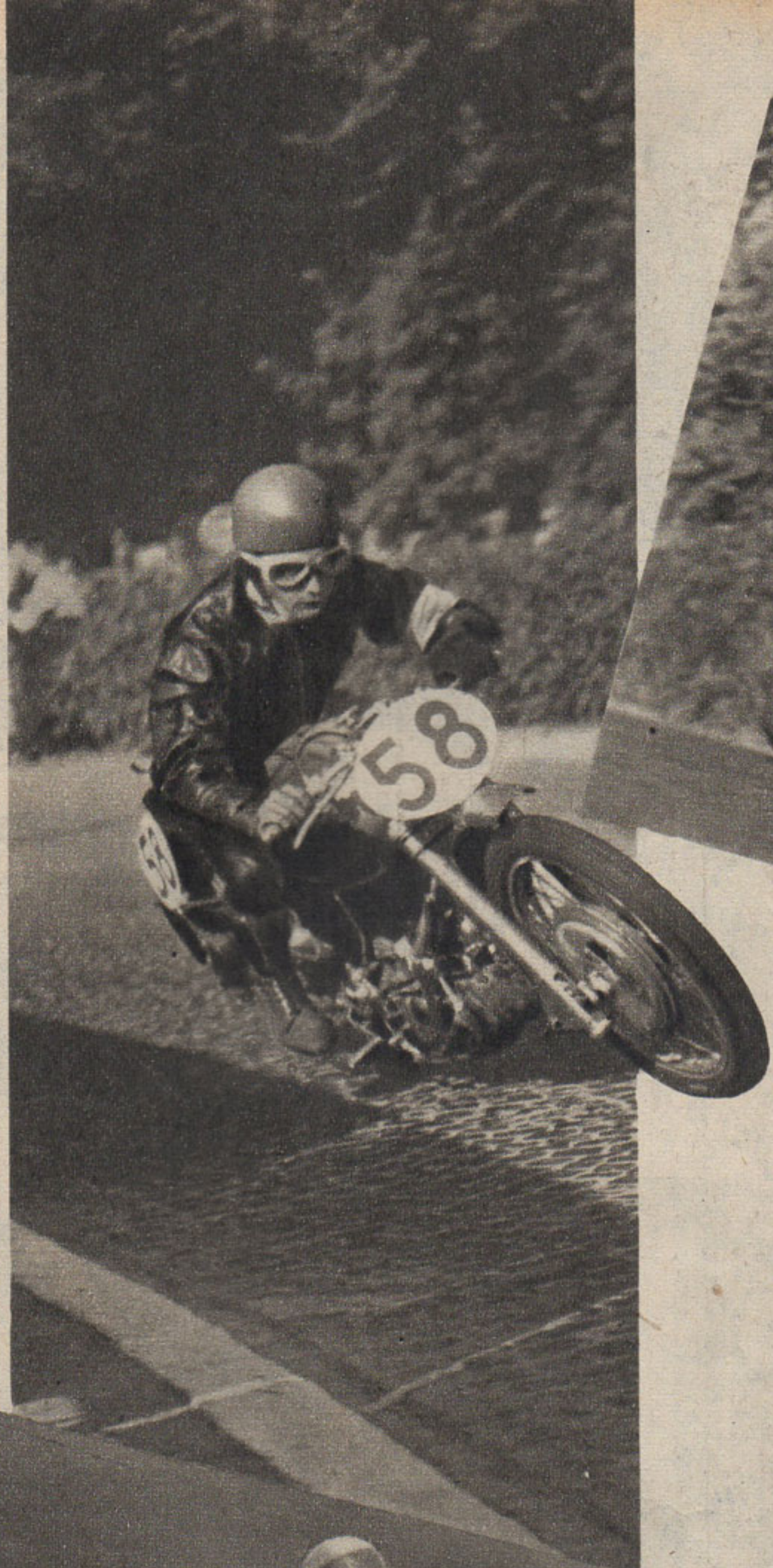
Fabriquée en deux versions, solo et 600 sidecar sans suspension, cette machine est conçue pour les circuits courts et accidentés. Bonne tenue de route, belles accélérations et freinage puissant. Le moteur, à culbuteurs enfermés s'apparente extérieurement à celui de la "Saturno" sport.



Frein avant à segments axiaux
et ventilation.



Suspension à grand débattement. Amortisseur à friction.
Noter les parties profilées du cadre.



CHAMPIONS DU MONDE

Ci-dessus :

L. Graham, sur A. J. S.
500 cmc.
(Photo Motor-Cycle.)

A gauche :

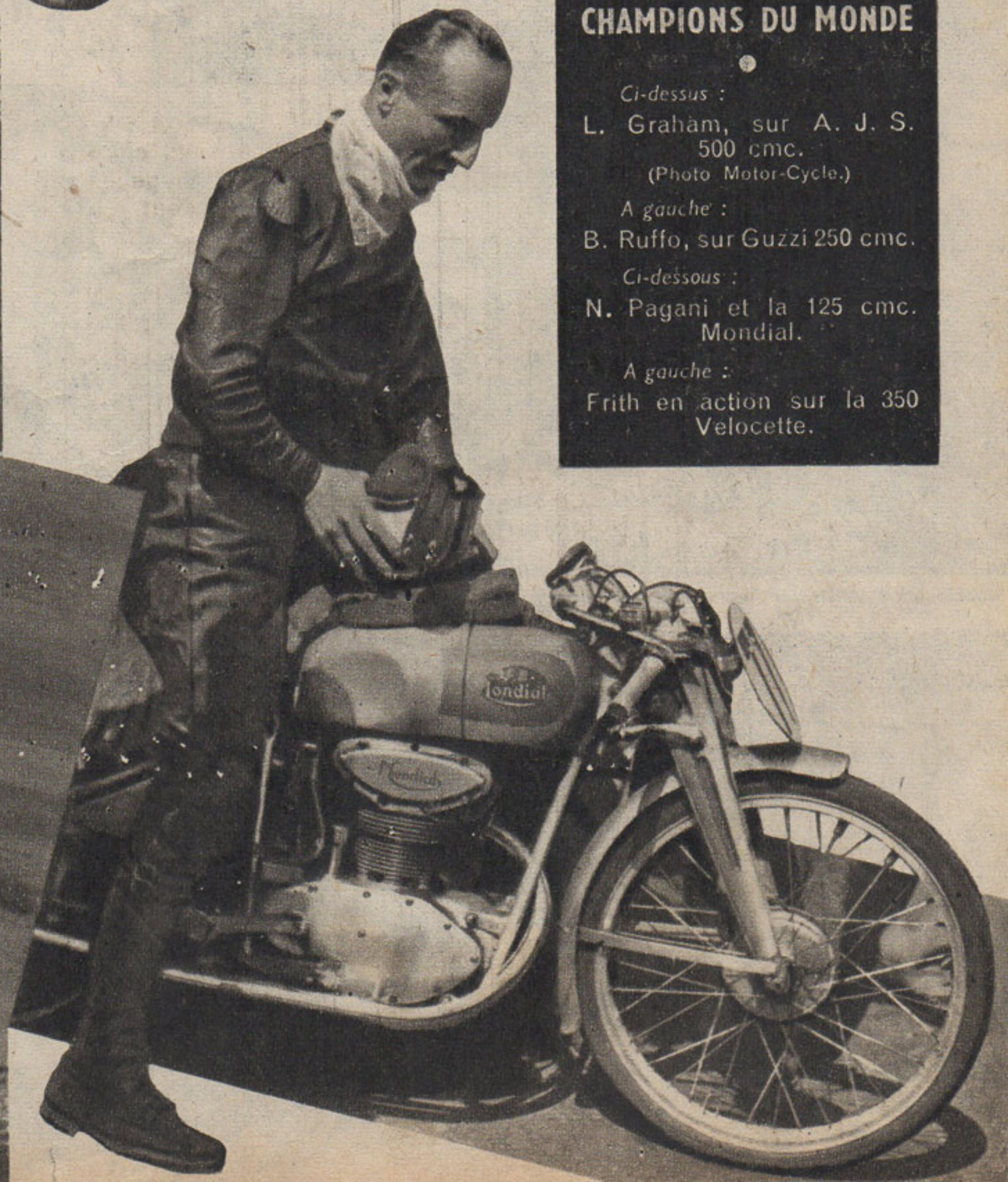
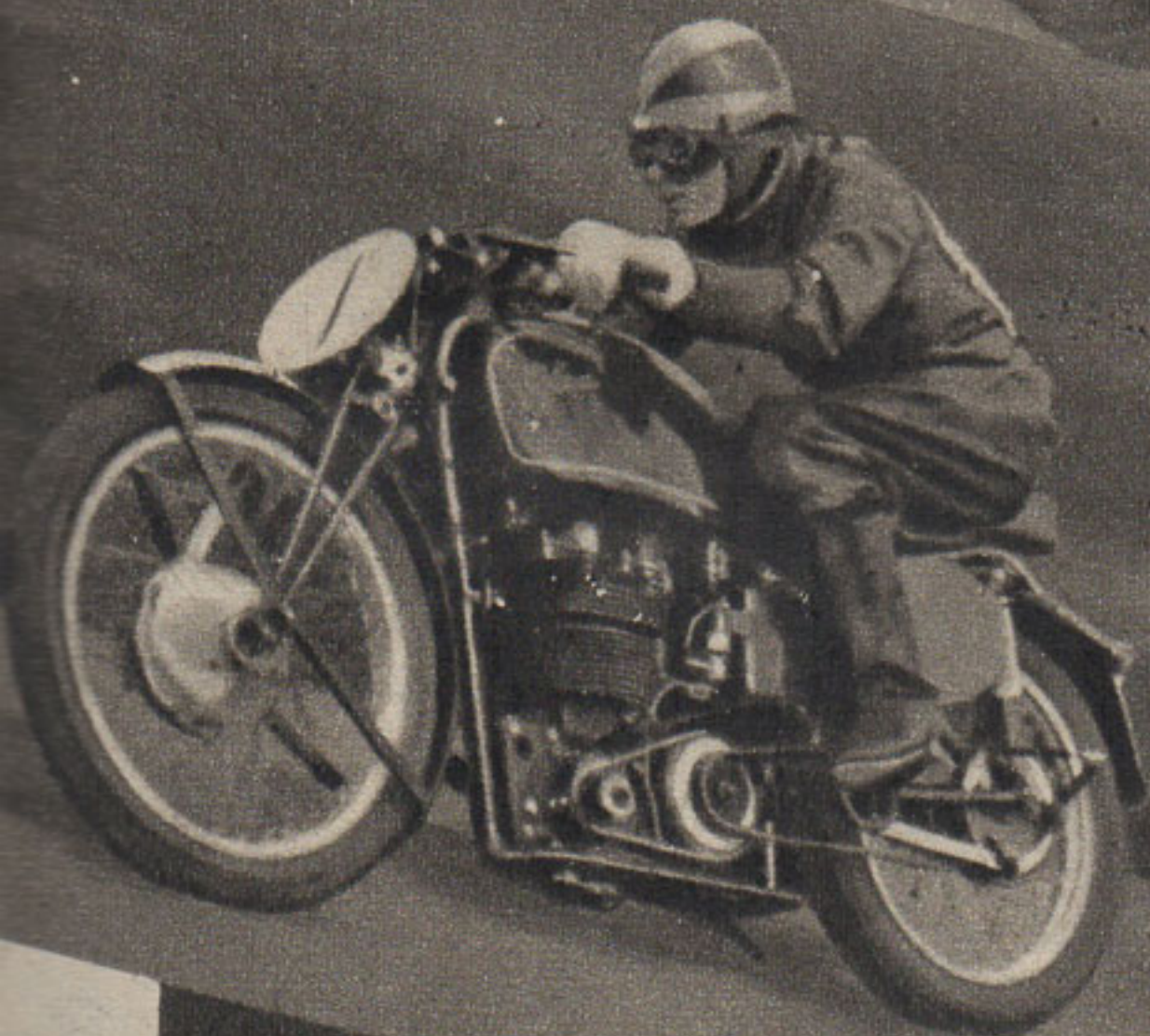
B. Ruffo, sur Guzzi 250 cmc.

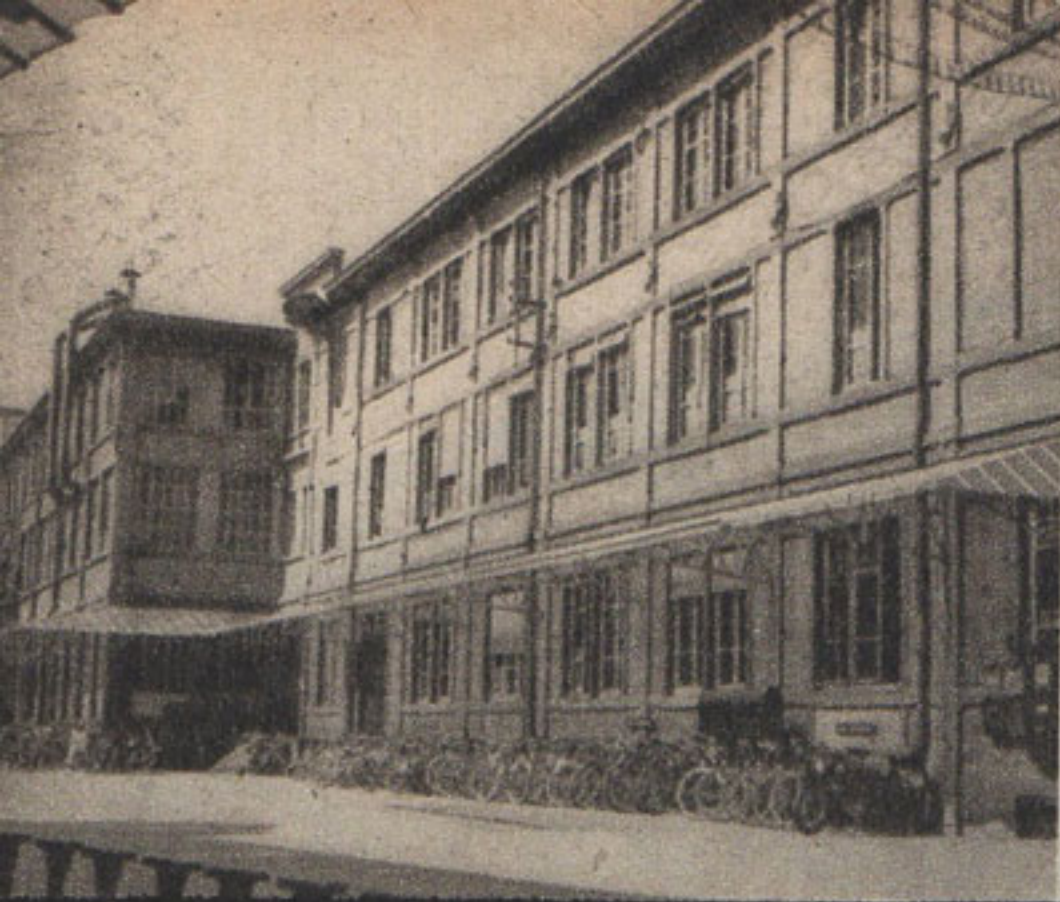
Ci-dessous :

N. Pagani et la 125 cmc.
Mondial.

A gauche :

Frith en action sur la 350
Velocette.



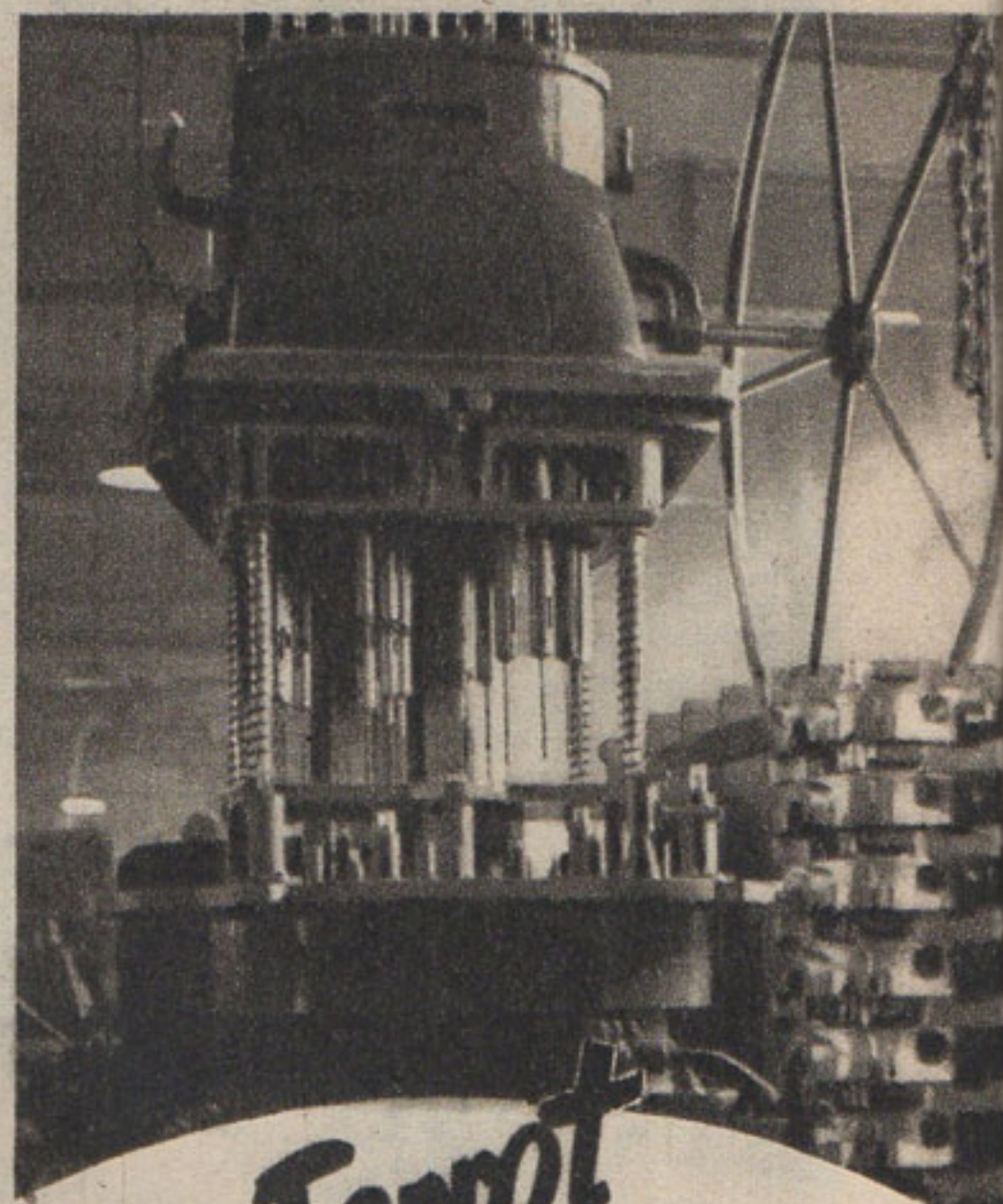


Une partie des véhicules du personnel.



L'atelier d'usinage.

Perçage de deux carters à la fois.



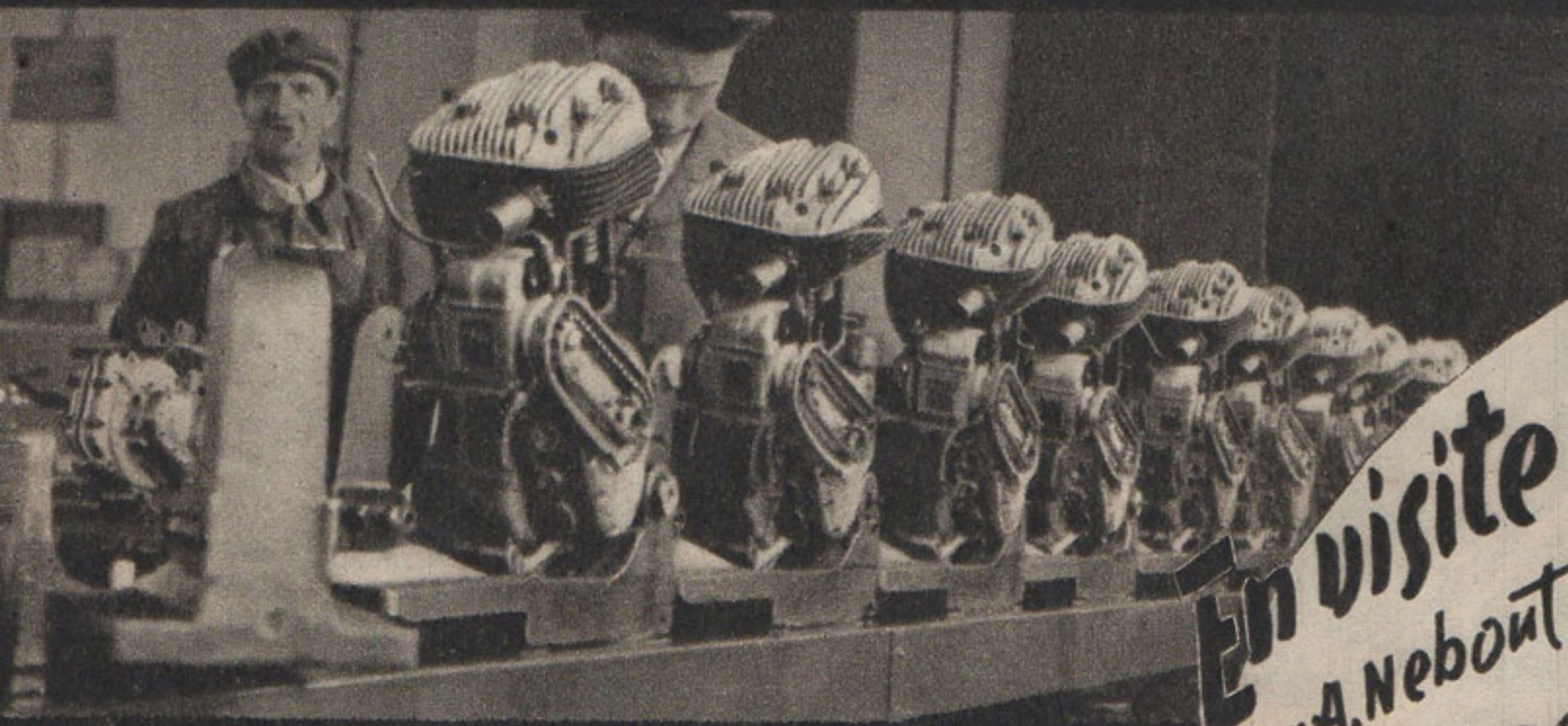
Atelier d'émaillage.



Le polissage.

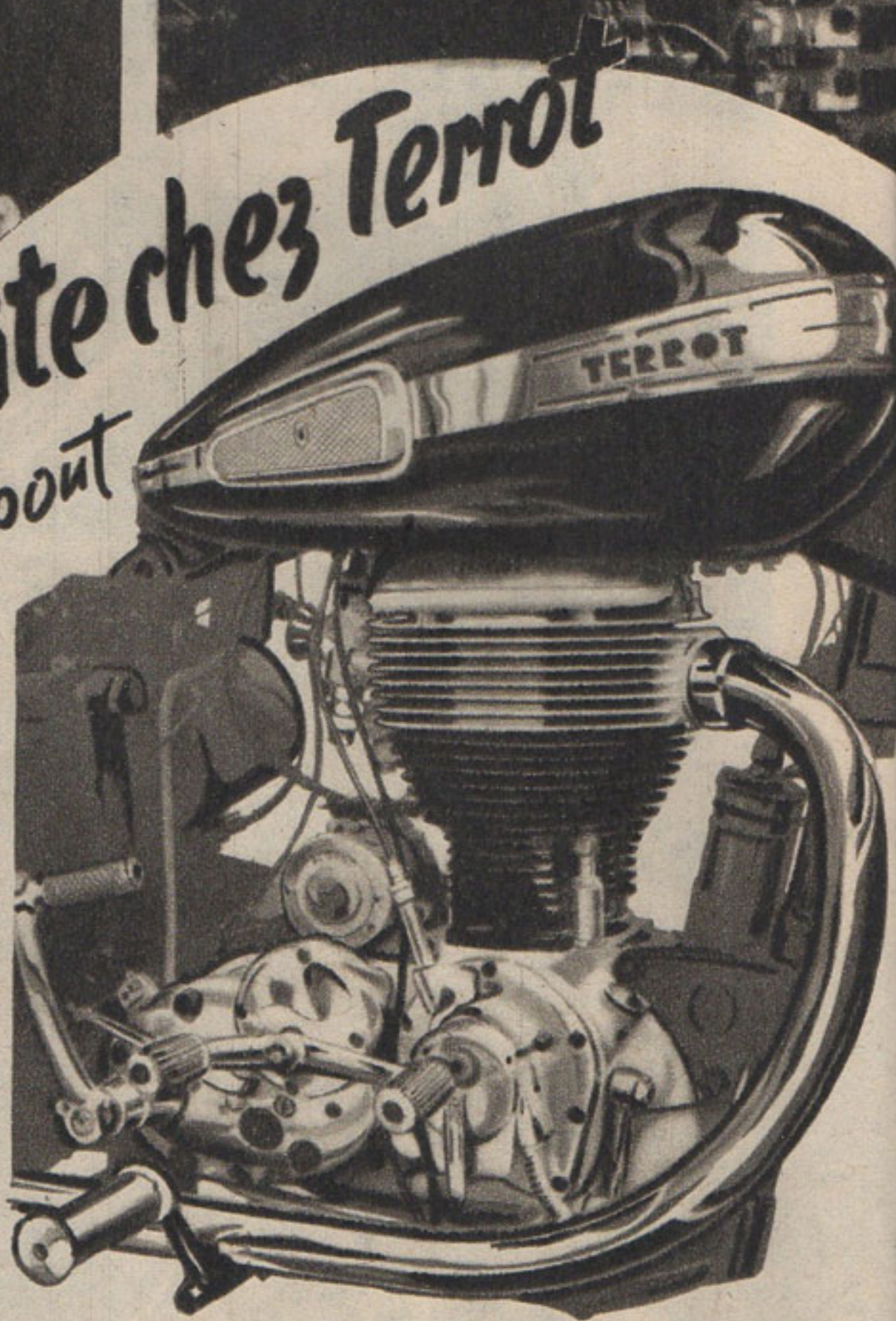


Allignée de perceuses.

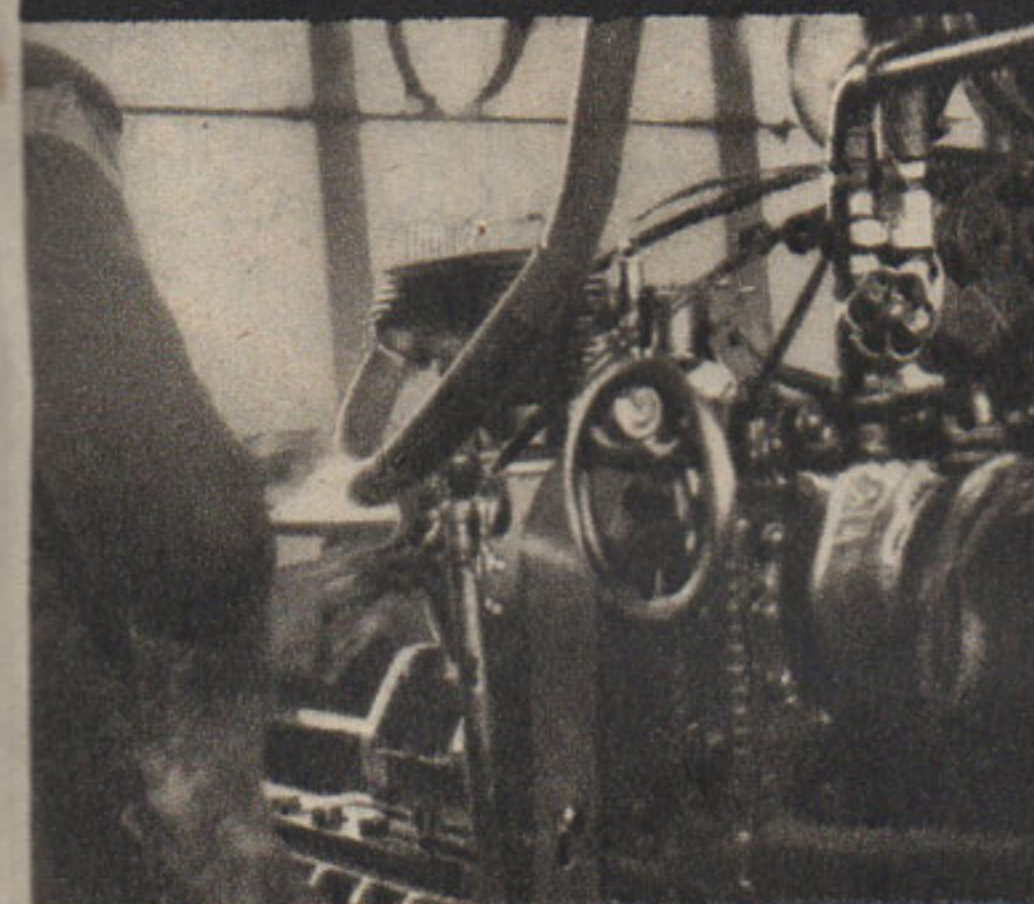


Montage des moteurs.

*En visite chez Terrot
par A. Nebout*



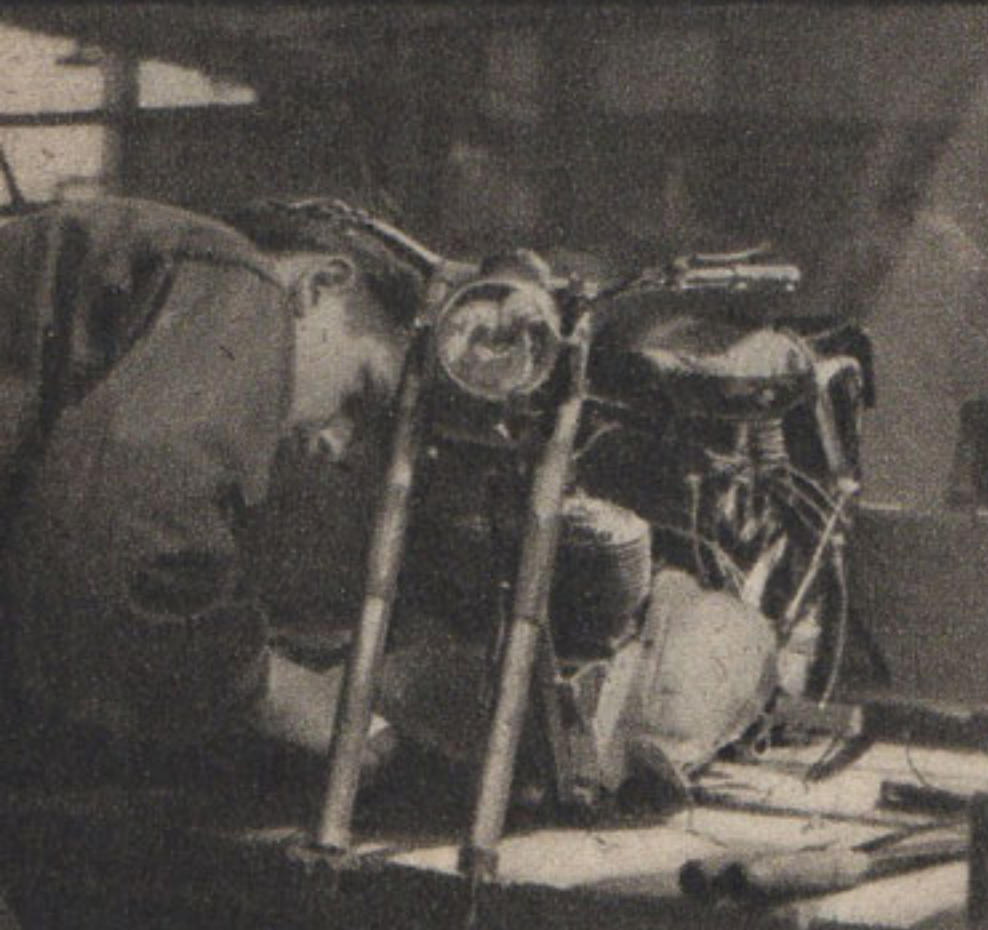
Banc d'essai des moteurs.



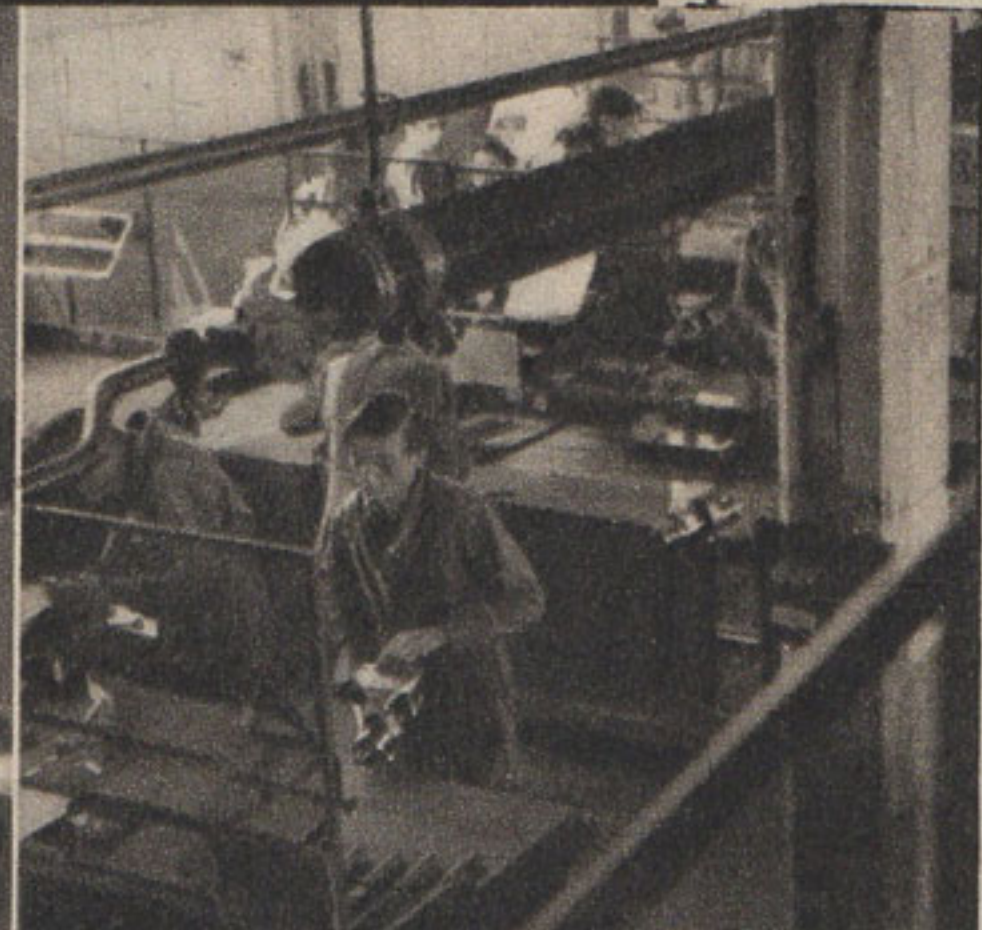
Brasage des cadres.



Atelier de décoration.



Modèle réduit entièrement fabriqué par les apprentis.

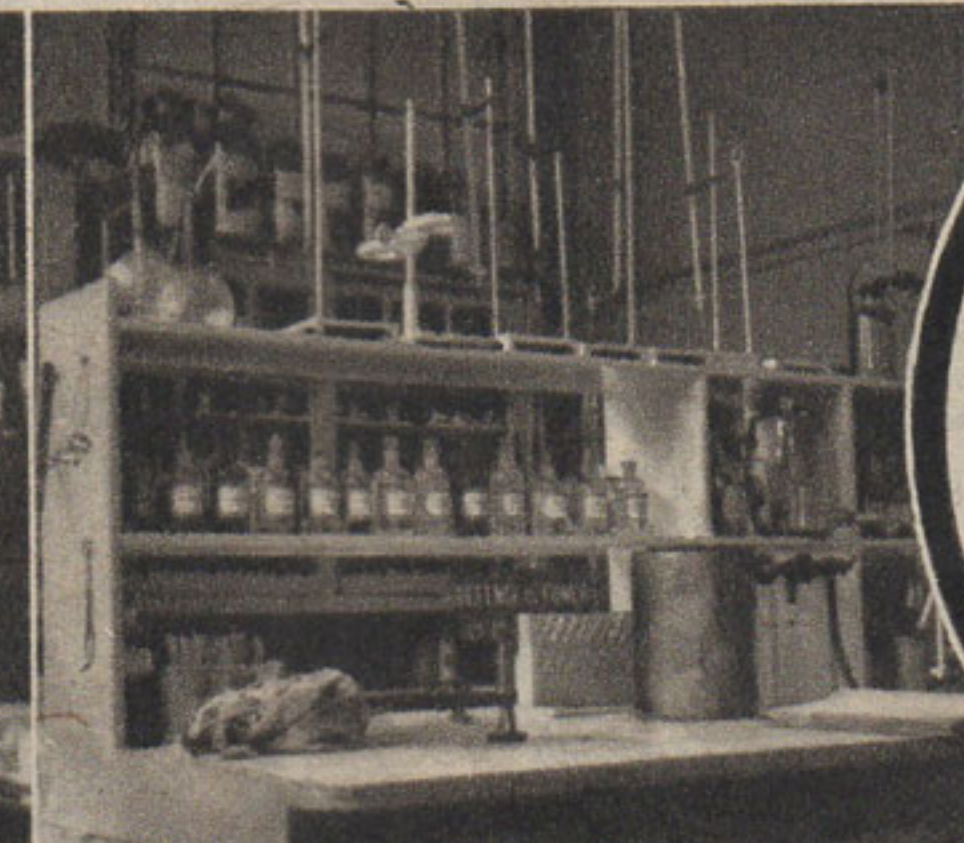


L'atelier des futurs ouvriers.

Le monobloc de la 500 cmc.

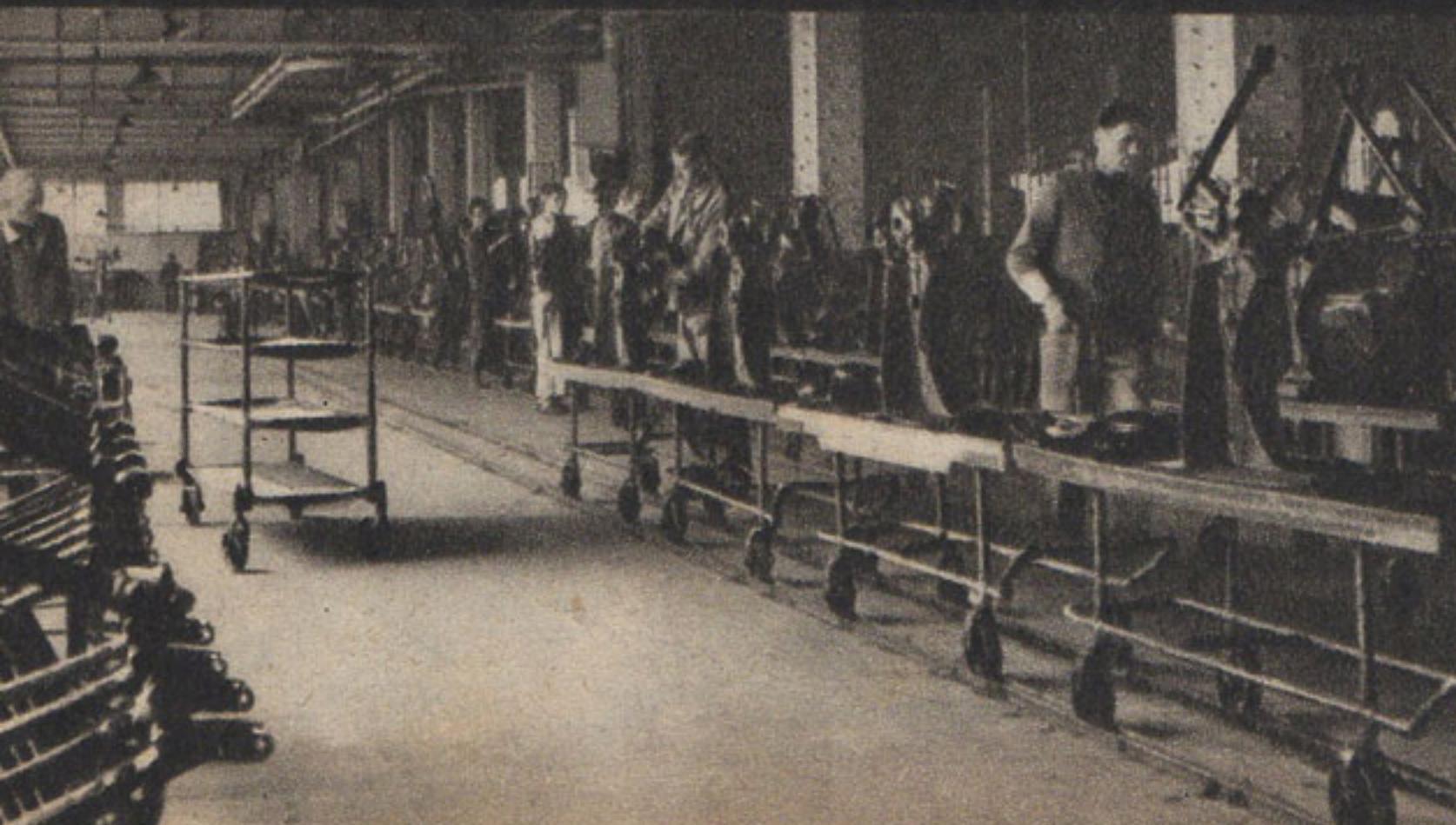


Le laboratoire.

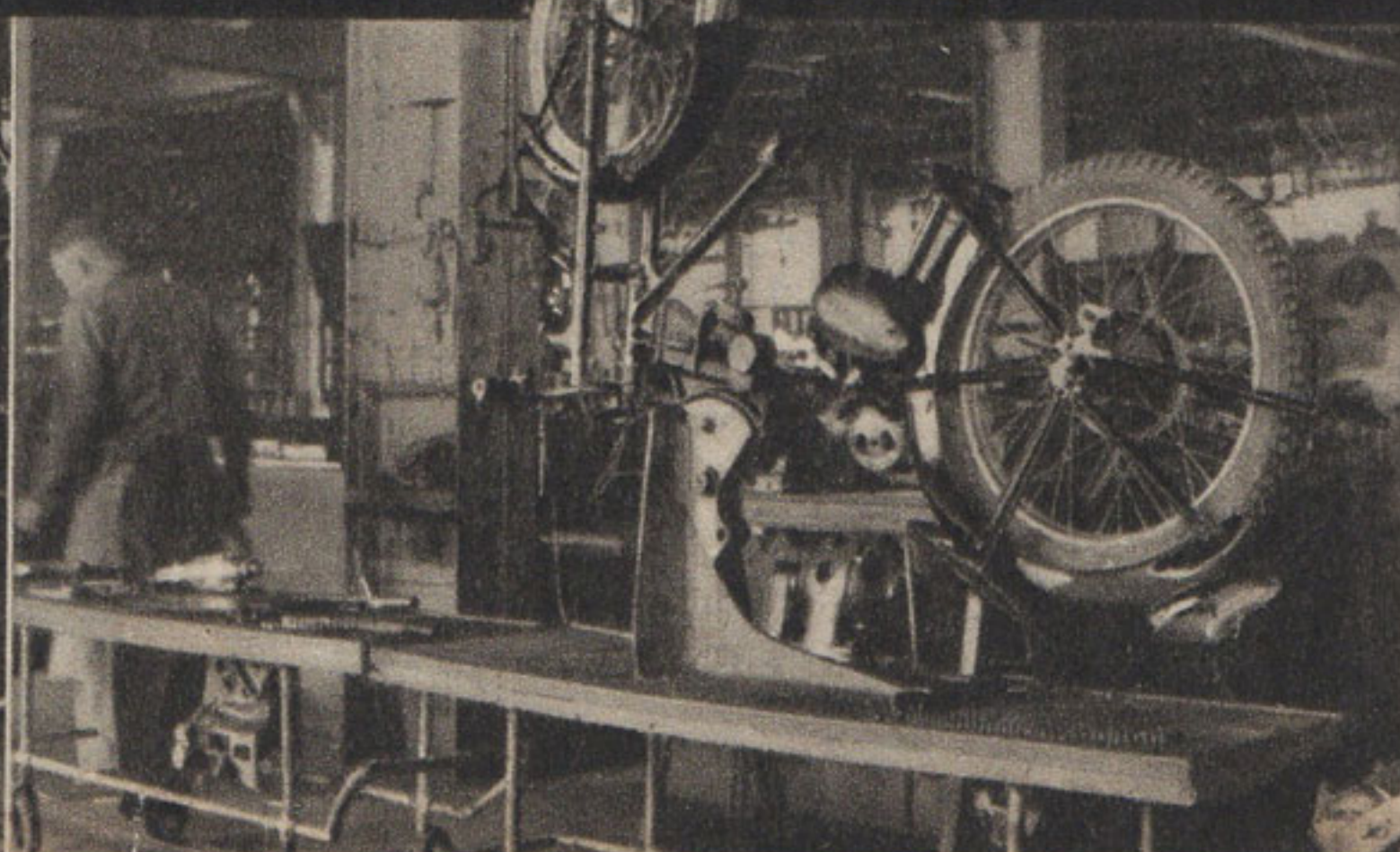


M. S. RENAUD,
administrateur-
général
des
Etablissements
Terrot.

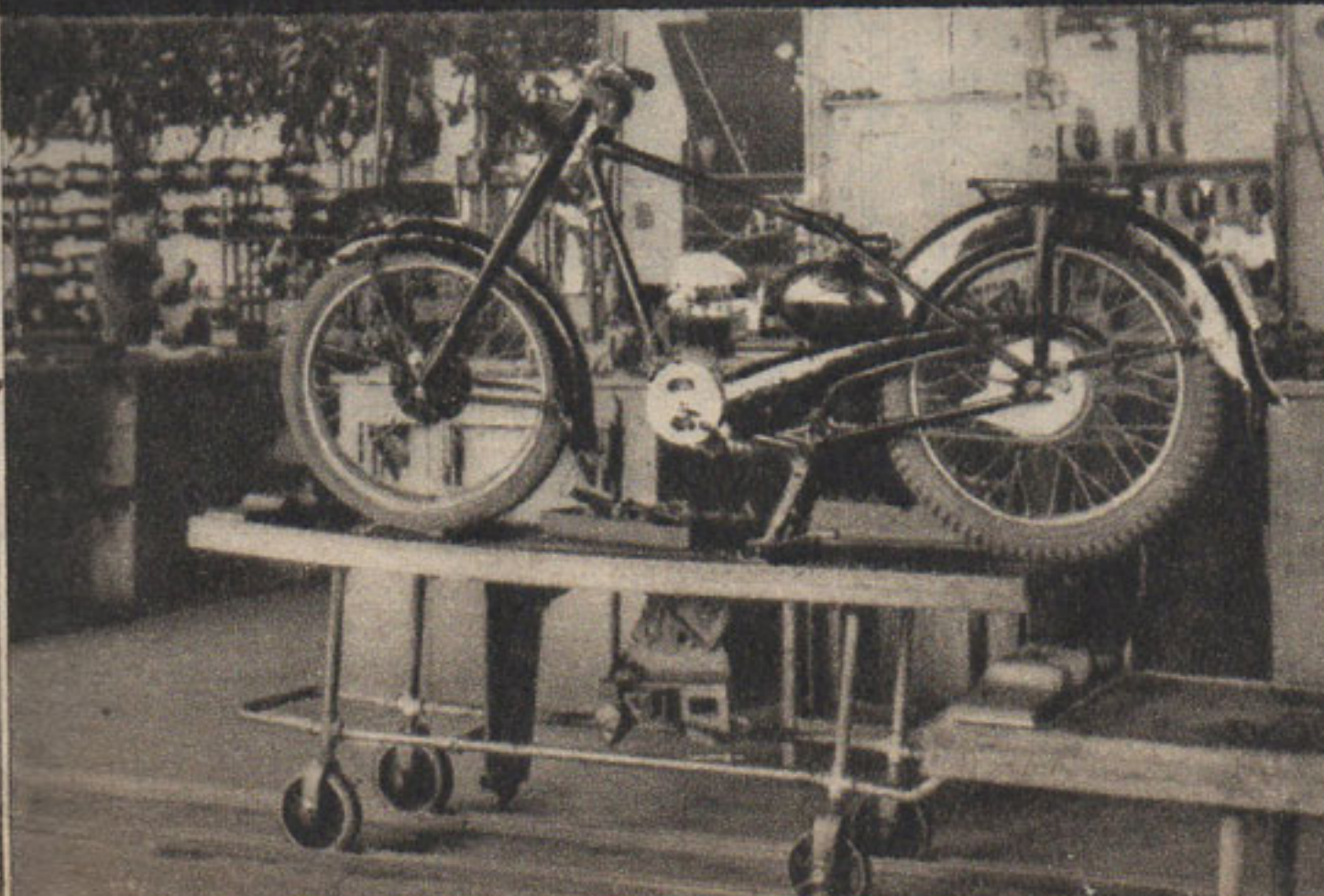
Début de la chaîne de montage.



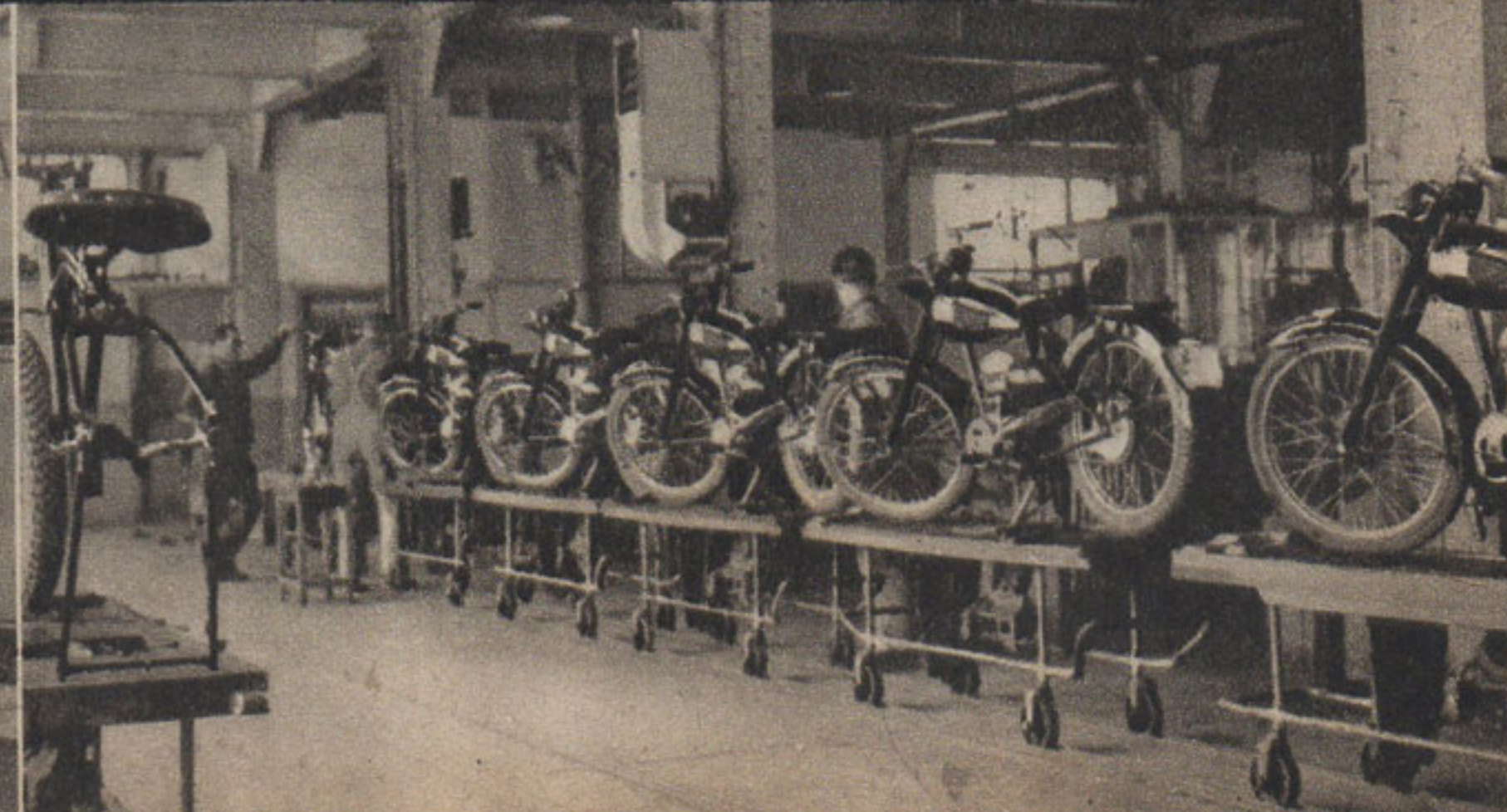
La machine prend corps.



Le moteur est monté.



En route vers l'expédition.



NOUS AVONS FAIT UN BEAU VOYAGE

LUNDI 25 juillet, 7 heures du matin, rue du Débarcadère.

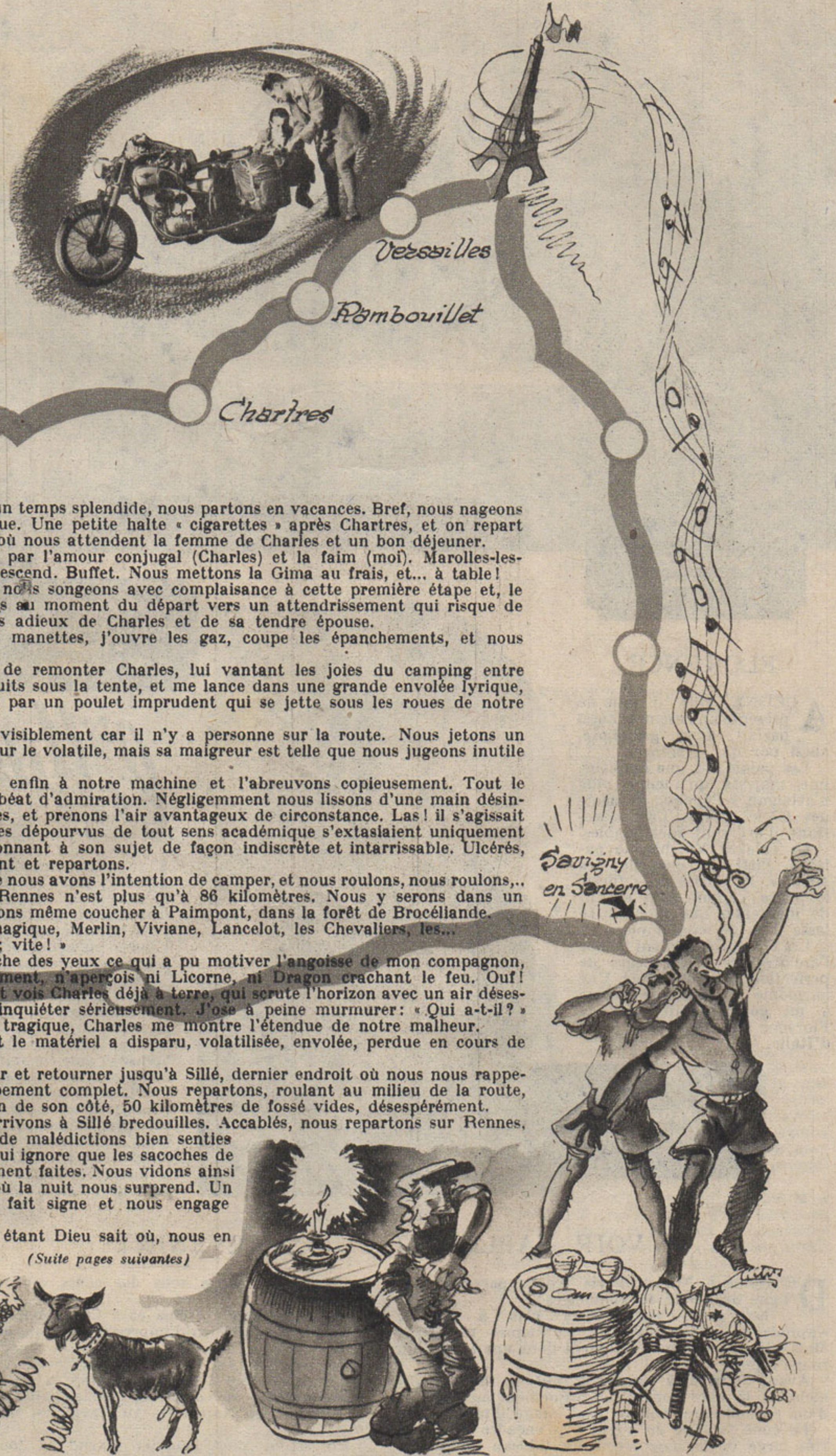
Personnages : une moto « Gima » 150 cmc., Charles et moi.
Accessoires : Soleil dans le ciel; par terre : linge, chaussures, casse-croûte, tente gamelles, le tout en vrac, et de dimensions incompatibles avec celles des sacs pour-tant plus que respectables.

Après maints efforts conjugués, les sacs, faites et défaits sans succès, sont enfin heureusement bouclés, la tente ficelée, et la moto nantie de son harnachement complet et de ses deux cavaliers.

En temps que conducteur je suis devant, et Charles, derrière, se charge du service « cartes ».

Kick... rekick... j'ouvre le robinet d'essence, kick... ça y est. Une rapide invocation à Notre-Dame de Castellazzo-Bormida, et à saint Christophe, dont c'est aujourd'hui la fête, et en route!

Bois de Boulogne, Versailles par l'autostrade, Rambouillet, Chartres.



Ça roule à souhait, il fait un temps splendide, nous partons en vacances. Bref, nous nageons dans la joie la plus absolue. Une petite halte « cigarettes » après Chartres, et on repart vers Marolles-les-Braults, où nous attendent la femme de Charles et un bon déjeuner.

Nous filons, stimulés par l'amour conjugal (Charles) et la faim (moi), Marolles-les-Braults! Tout le monde descend. Buffet. Nous mettons la Gima au frais, et... à table!

Après le pousse-café, nous songeons avec complaisance à cette première étape et, le calva aidant, nous glissons au moment du départ vers un attendrissement qui risque de prolonger sérieusement les adieux de Charles et de sa tendre épouse.

Sans me tromper de manettes, j'ouvre les gaz, coupe les épanchements, et nous partons.

En roulant, j'essaie de remonter Charles, lui vantant les joies du camping entre copains, la douceur des nuits sous la tente, et me lance dans une grande envolée lyrique, brusquement interrompue par un poulet imprudent qui se jette sous les roues de notre monture.

Le ciel nous protège visiblement car il n'y a personne sur la route. Nous jetons un coup d'œil plein d'espoir sur le volatile, mais sa maigreur est telle que nous jugeons inutile de nous arrêter.

A Sillé nous pensons enfin à notre machine et l'abreuvons copieusement. Tout le garage était sur la porte, béat d'admiration. Négligemment nous lissons d'une main désinvolte nos cheveux indociles, et prenons l'air avantageux de circonstance. Las! il s'agissait bien de nous! Ces hommes dépourvus de tout sens académique s'exaltaient uniquement sur la moto, nous questionnant à son sujet de façon indiscrète et intarrissable. Ulcérés, nous répondons brièvement et repartons.

C'est après Rennes que nous avons l'intention de camper, et nous roulons, nous roulons... A Soulgé-le-Bruant, Rennes n'est plus qu'à 86 kilomètres. Nous y serons dans un temps record. Nous pourrions même coucher à Paimpont, dans la forêt de Brocéliande.

Brocéliande! Forêt magique, Merlin, Viviane, Lancelot, les Chevaliers, les... « Marc, Marc, arrête; vite! »

En stoppant, je cherche des yeux ce qui a pu motiver l'angoisse de mon compagnon, et, à mon grand soulagement, n'aperçois ni Licorne, ni Dragon crachant le feu. Ouf! Rassuré, je me retourne, et vois Charles déjà à terre, qui scrute l'horizon avec un air désespéré qui commence à m'inquiéter sérieusement. J'ose à peine murmurer: « Qui a-t-il? » Sans un mot, d'un geste tragique, Charles me montre l'étendue de notre malheur.

La sacoche contenant le matériel a disparu, volatilisée, envolée, perdue en cours de route.

Il faut faire demi-tour et retourner jusqu'à Sillé, dernier endroit où nous nous rappelons avoir vu notre équipement complet. Nous repartons, roulant au milieu de la route, fouillant des yeux, chacun de son côté, 50 kilomètres de fossé vides, désespérément.

Evidemment, nous arrivons à Sillé bredouilles. Accablés, nous repartons sur Rennes, en égrenant un chapelet de malédictions bien senties à l'adresse du fabricant qui ignore que les sacs de motos doivent être solidement faites. Nous vidons ainsi notre bile jusqu'à Laval où la nuit nous surprend. Un petit bois, de sapins nous fait signe et nous engage au repos.

Les piquets de tente étant Dieu sait où, nous en
 (Suite pages suivantes)

LES DOLOMITES

LES montagnes du nord de l'Italie comptent certes parmi les plus belles d'Europe. Les Dolomites lancent leurs flèches gothiques dans un ciel azur.

Les lacs reflètent des paysages grandioses modelés par des nuages aux formes dramatiques.

Les solitudes immenses offrent au touriste, dès le premier contact avec le pays transalpin, une révélation grandiose.

Les environs de Cortina d'Ampezzo et du lac de Misurina comptent parmi les merveilles d'Europe.



DOLOMITES :
Lac de barrage.



MASSIF DE SELLA :
La plus haute falaise
d'Europe
(1.100 m. verticaux).

FLORENCE

AUCUNE ville d'Italie ne présente un ensemble aussi parfait, aussi grandiose, aussi pur que Florence.

Les palais ont une ampleur, une majesté qu'aucune ville n'atteignit à l'époque ni même des siècles après. Les collections d'art sont inestimables.

Le palazzo Vecchio, le palazzo Pitti, la chapelle des Médicis, la galerie des Offices, le pont Vecchio sont autant de merveilles que l'œil ne se lasse pas de contempler.

Les Florentins avaient poussé l'architecture à un degré de perfection rarement égalé. Une harmonie majestueuse jointe à un goût parfait font de Florence la plus belle ville d'Italie.



FLORENCE :
Le Palazzo Vecchio.

L'Italie à Moto

PAR MARIANNE WÉBER

DE FLORENCE A ROME

LE pays séparant Florence de Rome est montagneux sans être très beau. Les Apennins s'étendent à perte de vue, offrant leurs flancs d'ocre rouge au soleil trop ardent. Quelques champs de maïs et des oliveraies coupent la monotonie d'une étendue quasi désertique. Quelques villages ou bourgades sont disséminés sur les sommets émergeant de la plaine immense.

San Gimignano « la ville aux cent tours » décore de ses futaies architecturales un de ces nombreux promontoires. Cité mélancolique, engourdie dans les souvenirs d'un passé glorieux, où la vie continue dans un silence lourd de regrets...

Bien différente apparaît Sienne dont la population nombreuse et gaie encombre les rues par un trafic intense. Sienne recèle des trésors d'arts anciens et modernes.

Séjour de prédilection des peintres, célèbre par ses écoles remarquables, avec son campanile élancé et sa cathédrale baroque, Sienne est restée un centre actif de culture artistique et musicale. Ses vieux palais abritent des mécènes qui se plaisent à inviter durant l'été des artistes réputés dans le monde entier, ainsi que de jeunes talents, pour les unir dans un même idéal d'art et de beauté.

VOIR NAPLES ET PUIS... REVENIR !

DE Rome à Naples la via Appia parcourt une ligne droite de 45 kilomètres!...

Le pays, entièrement plat à l'ouest, s'appuie à l'est contre les montagnes médianes. Maïs, oliviers, orangers alternent dans une terre d'un rouge intense.

Avant d'arriver à Naples, la route se mue en corniche et la baie apparaît brusquement au contour, d'un promontoire, comme une image d'un rêve.

Le cône fumant du Vésuve qu'encadre la courbe très large de la baie forme un tableau unique au monde.

La côte après Naples continue à onduler, très articulée avec des promontoires rocheux au pied desquels des plages minuscules offrent l'hospitalité à quelques barques de pêche.

Plus au sud la péninsule s'enfonce dans une mer

uniformément bleue, sous des cieux qui me sont inconnus.

Les excursions à Ischia et à Capri sont des plus agréables et confirment l'impression féérique que laisse la baie...

Naples en soi est une ville désagréable, détient le record de saleté d'Europe occidentale et méridionale; le pourcentage de voleurs et de mendiants bat tous les records; un Napolitain au travail est un événement!

Un séjour plus heureux attend le touriste à Sorrente, ou encore à Sainte-Agathe, dans un nid de verdure et de fraîcheur, au sommet d'un promontoire dominant la baie.

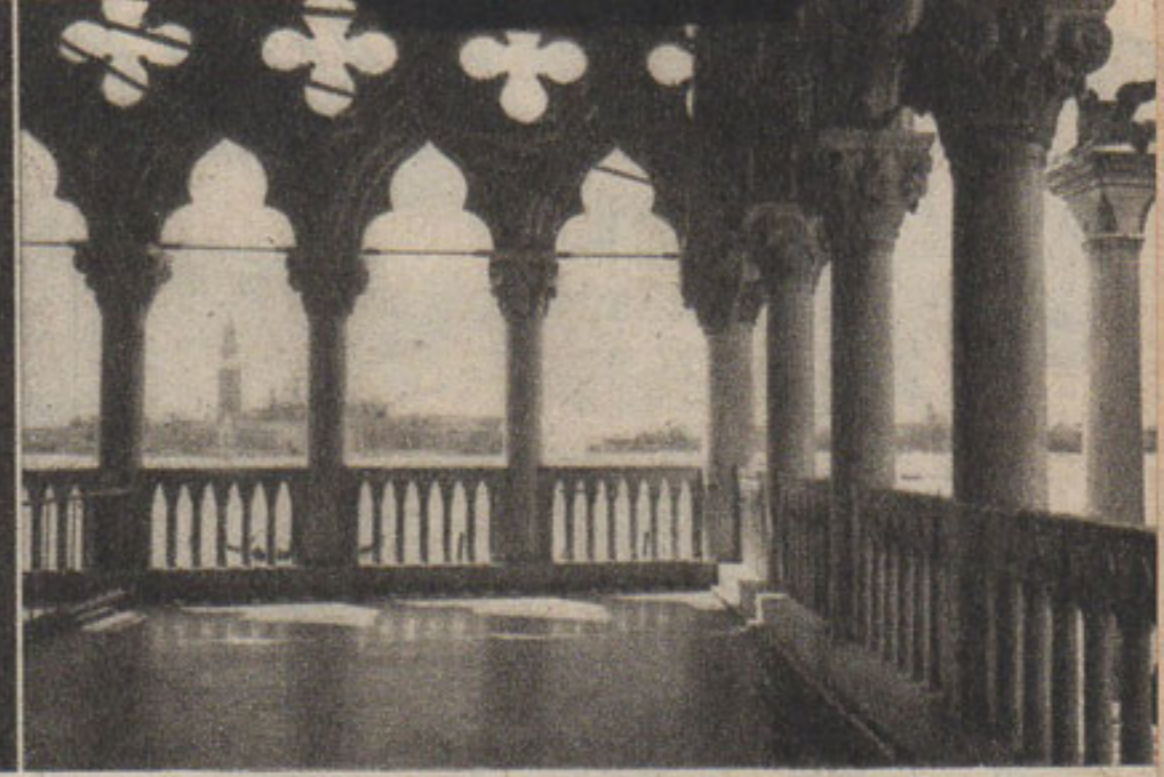
Un premier voyage en Italie est une révélation, un enchantement qu'il faut entretenir par des expéditions détaillées et minutieuses.



SIRMIONE :
Château-fort
de Catulle.



VENISE :
L'île vue du palais
des Doges.



Route corniche
du lac de Garde.

LE LAC DE GARDE

DE tous les lacs celui de Garde est le plus grand et le plus beau.

Même par temps clair on distingue à peine l'autre rive tandis que par une légère brume on peut se croire perdu dans l'immensité de l'océan.

Sirmione, en proue sur une langue de terre, s'avance profondément dans le lac avec ses tours et ses remparts romains.

Catulle déjà avait été séduit par la beauté de ces lieux où il fit construire une villa.

La douceur du climat fait de ces lieux exquis un séjour hivernal de prédilection. Par tempête et orage le lac vu du haut des remparts offre un spectacle grandiose. Dès l'automne Sirmione devient un refuge exquis où passer sa mélancolie en s'imprégnant de la tinité!...

QUE dire de neuf de Venise? Tant de poètes ont chanté le charme de ses gondoles sur les vieux canaux étroits, les ponts en dos d'âne richement sculptés, l'austérité d'un palais contrastant avec le luxe éclaboussant du voisin, et par-dessus tout ce chant des gondoliers qui fredonnent des chants d'amour sans fin.

A la nuit tombante, la mer

scintille infiniment. L'ombre d'un bateau attardé se glisse au port tandis que notre rêverie se perd à l'horizon...

Nous reprenons conscience au son langoureux de la guitare qui nous bercera jusqu'au matin.

Venise n'est qu'un décor de théâtre, mais combien riche en illusions!...

VENISE

SAN GIMIGNANO :
(Ville aux 60 tours
dont il reste 13).



SIENNE :
Cour intérieure
d'un palais.



ROME

L'ENTHOUSIASME qui nous envahit à la vue de la place Saint-Pierre et de la basilique se mue brusquement en un sentiment d'extase au moment où l'on franchit le portique.

La majesté et la splendeur de tout l'édifice défile ce qu'il y a de plus grandiose dans l'univers. Quant aux musées du Vatican, on peut dire que l'écrin est plus remarquable encore que les bijoux qu'il renferme.

Rome est une ville claire et spacieuse, aux avenues somptueuses, aux monuments superbes, aux palais imposants, parmi lesquels le palais Farnèse (ambassade de France) est un des très beaux. Le palais de justice est immense et imposant, orné de statues colossales.

Le château Saint-Ange, tout proche, jette une ombre sinistre dans un décor actuellement égayé par un jardin public peuplé de bambins rieurs...

Mais à côté de cette Rome moderne, un amas de pierres évoque un passé glorieux et nul ne parcourt le forum romain sans avoir des résonances de textes latins répétés cent fois sur les bancs du lycée. C'est avec une impression d'amertume que j'ai vu ces lieux déserts que mon imagination d'adolescente avait peuplés de personnages vivants.

Si on m'avait conduite au forum à l'âge de 12 ans, je pense que j'aurais eu envie de pleurer et que tout enthousiasme à poursuivre des études classiques aurait fondu en quelques instants...

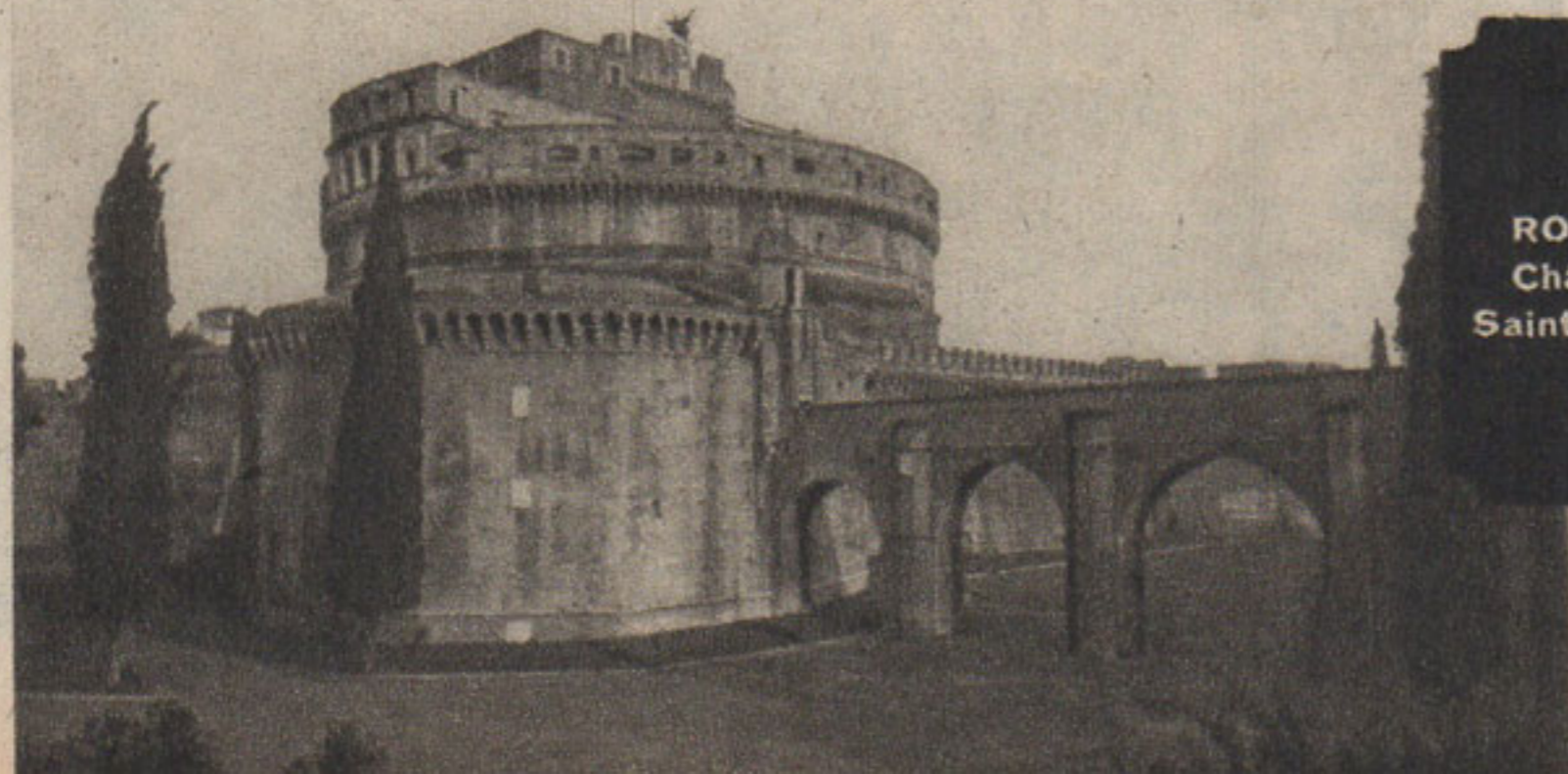
Le Colisée laisse une impression tout autre; bien que mutilé aux cours des siècles il conserve une force et une ampleur qui lui confère un je ne sais quoi d'impérissable.

Quant aux édifices modernes, palais ou ministères, ils sont conçus dans un style classique et grandiose ne brisant en rien l'harmonie générale; dans sa folie des grandeurs le fascisme a eu bon goût, il serait injuste de ne pas le reconnaître.

Quant aux fontaines de Rome, elles méritent une mention spéciale, on en garde un souvenir exquis, elles sont parmi les plus belles que j'ai jamais vues.

Rome est un univers qui ne peut se décrire en quelques phrases, mieux on la connaît, plus on l'aime : c'est une visite qui s'impose à tout homme civilisé.

La côte
entre
Naples
et
Sorrente.



ROME :
Château
Saint-Ange.

Moto-Cross

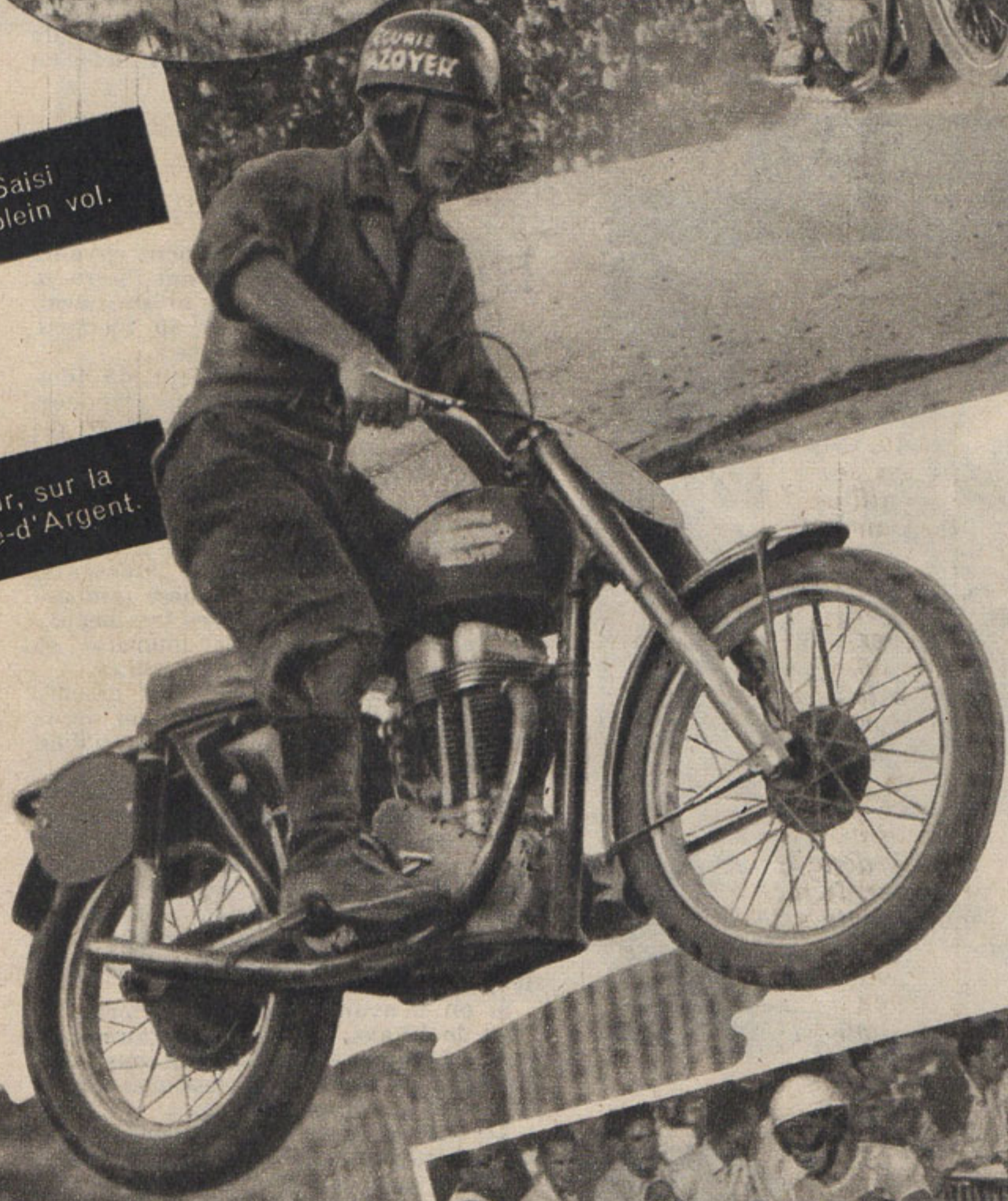
Moury ne compte plus ses victoires.

Ladévèze, sur Ariel.

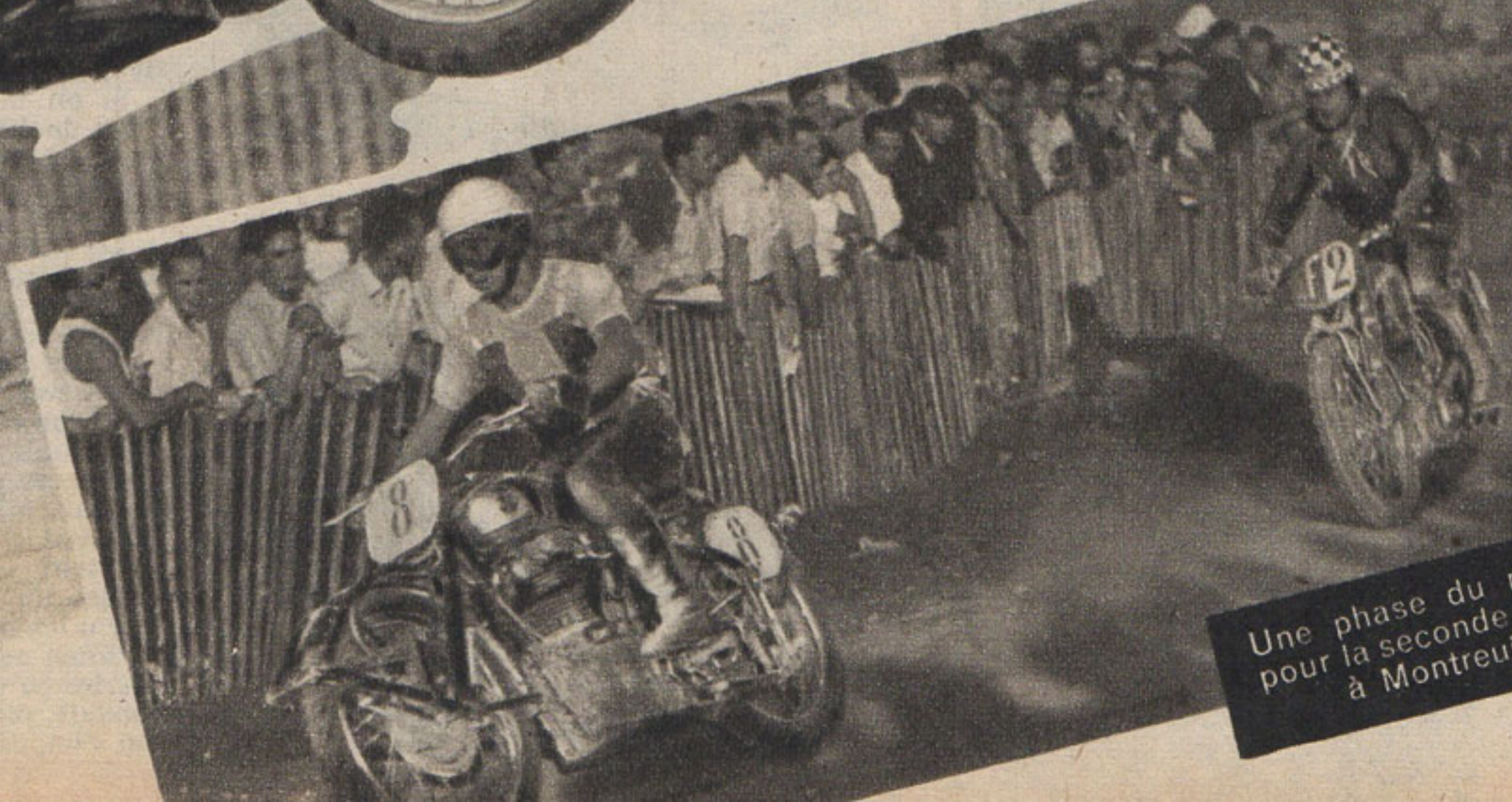


Saisi en plein vol.

Prieur, sur la Flèche-d'Argent.



Ogden, sur Norton.



Une phase du match pour la seconde place, à Montreuil.

NOUS AVONS FAIT UN BEAU VOYAGE (Suite)

sommes quittes pour bivouaquer. Heureusement, le casse-croûte ne nous a pas abandonné. Sa présence et l'idée de notre adresse laissée dans chaque mairie rencontrée au cours de nos recherches, nous redonnent confiance, et nous nous endormons, fermement décidés à ne plus penser à cet incident désagréable.

Le petit jour nous trouve dans des dispositions meilleures encore. Il fait beau, frais, ça roule bien, nous sommes en vacances et tout est merveilleux.

Rennes! Capitale de la Bretagne, vieille citée, soit bénie pour le délicieux petit déjeuner que nous avons pris en tes murs! Café au lait, pain blanc et beurre salé, voilà des bienfaits qui ne s'oublient pas.

A Rennes nous procédons à l'achat de cartes de la région, ce qui me permet d'oublier mes lunettes chez le marchand, et nous repartons. La prochaine étape devant être Pontivy, où la famille de Charles nous attend pour déjeuner, nous décidons de faire halte chez un coiffeur pour être dignes de la réception.

C'est à Rohan que nous confions nos mentons à qui de droit, après avoir arrosé avec un parent de Charles notre heureuse arrivée.

(Si jamais vous allez en Bretagne, un conseil, emmenez Charles; il a dans tous les pays intéressants des parents charmants avec qui on passe des moments fort agréables.)

Enfin, lavés, rasés et arrosés, nous arrivons à Pontivy où on nous accueille de façon à rendre vert de jalousie le fils prodigue de la parabole.

Là, nous restons deux jours occupés en visites familiales et touristiques. Nous profitons de cette halte pour faire rafistoler la seconde sacoche qui menaçait de s'ouvrir de toutes ses coutures, et, après avoir juré de revenir, nous reprenons la route.

Depuis Paris, Charles me vantait les charmes rudes et grandioses de la côte sauvage de Quiberon, ses plages désertes, ses rocs, ses sourées murmurantes entre les rochers. C'est vivement que je menais la Gima, pressé de me trouver enfin dans ce site enchanteur.

Eh bien, je ne suis pas déçu! La côte sauvage porte bien son nom, et si ce n'est pas un site enchanteur, c'est à coup sûr un endroit peu banal, et Charles n'a pas exagéré.

Le trajet de Saint-Pierre-Quiberon à Port-Pigeon où nous décidons de camper est digne d'être cité: un vague sentier, surplombant la mer de vingt mètres, escaladant des à-pics et dégringolant des pentes dignes de Montreuil!

Le premier jour, la tente montée, nous passons une journée de sauvages émerveillés: bain, cuisine, promenade, bain, cuisine, promenade et coucher avec le vent et la mer en accompagnement.

Le second jour: bain, cuisine, promenade, « Promenade? ». « C'est-à-dire que... avec ce soleil, ce vent... », « pas Promenade », Bain? « Avec mes coups de soleil ». « Pas bain, cuisine », « Promenade? ». « Tu sais avec mes coups de soleil, j'aime autant me coucher... » « B'soir, j'ira seul ».

Et, de fait, j'y vais seul mais c'est moins drôle, et il y a un vent!

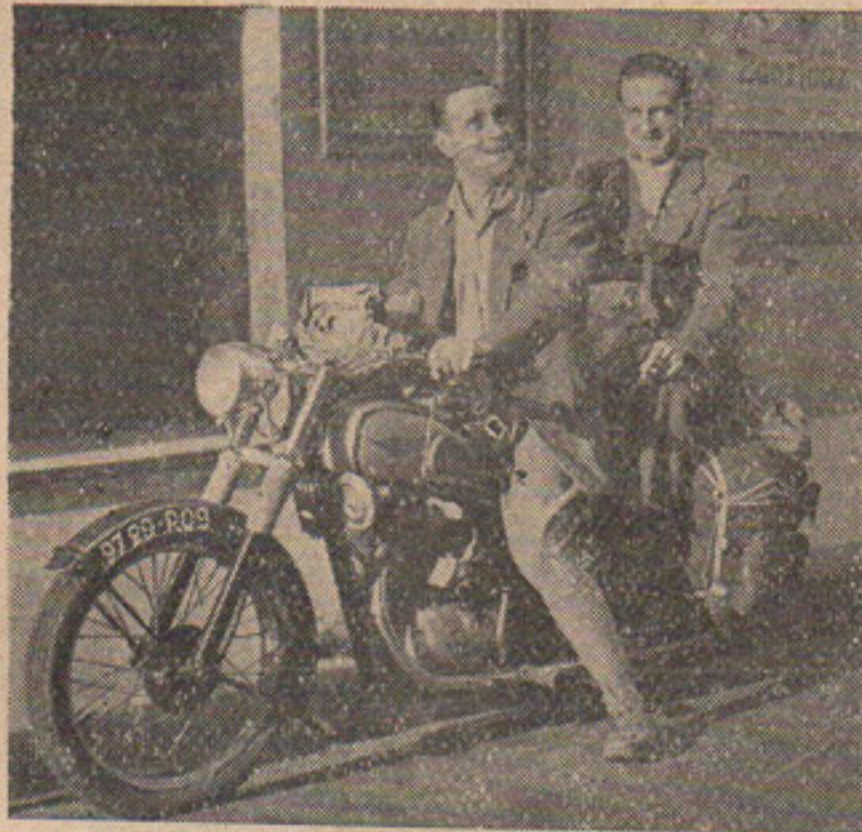
Le troisième jour, tacitement, nous nous contentons de faire le minimum de cuisine et, le reste du temps, d'éviter le soleil dans la journée et le vent le soir.

Le quatrième jour... nous partons.

Nous filons vers Carnac où il y a des pins pour s'abriter et où habite, par hasard, une sœur de Charles.

Nos yeux éblouis s'emplissent de la vision de choses oubliées: des arbres, des fleurs, des oiseaux, de l'ombre!

A Carnac, sous les pins peuplés de pies et d'écureuils familiers, nous nous laissons vivre, partageant notre temps entre le camp, la mer, le ping-pong et la promenade. Douze jours sans histoire, douze jours heureux. A signaler tout de même le baptême de la Gima qui prend le nom



d'« Amélie », ce qui nous permet d'arroser cet heureux événement.

Le vendredi 12 août nous commençons à regret l'étape du retour. Notre itinéraire se trouve allongé par une bifurcation vers Pontivy où nous passons encore une journée, et puis en route vers Paris en passant par le Berry, où ma famille (chacun son tour) nous attend.

Pontivy, Vannes, Nantes en première étape. Déjeuner sur le port. Excellent muscadet.

Deuxième étape: Nantes, Angers, Saumur, Tours, où nous quittons la Loire pour suivre le Cher, et le soir nous trouvons un petit hôtel sympathique à Thésée où nous dinons et couchons. Et le lendemain cette brave Amélie nous emmène tambour battant à Savigny, où (c'est Charles qui parle) on nous reçoit chaleureusement.

Savigny-en-Sancerre, comme son nom l'indique, se trouve dans un pays de vignes, et on y visite des caves taillées dans le roc qui sont très curieuses. Le vin blanc y est paraît-il très bon.

Et, le mardi 17 août, nous rentrons.

Au lieu de flâner, de faire l'impossible pour retarder la fatale arrivée qui marque la fin de nos vacances, cette sans cœur d'« Amélie » nous fait faire les 200 kilomètres qui séparent Savigny de Paris en trois heures et demie, et comme par le train, nous terminons notre virée à Montparnasse, où Charles retrouve sa femme, ce qui l'enchant, son boulot, ce qui est moins drôle, et moi le mien, ce qui n'est pas drôle du tout.

MARC.

FANTASISTES et bohèmes de la route, Marc et Charles sont aussi deux bohèmes de la mécanique.

Brouillés avec le train, sans enthousiasme pour les voitures closes, épris de grand air, ils prétendent ignorer la clé anglaise au profit, Marc, du stylo, Charles, du crayon.

C'est à ce point qu'ayant, peu après le départ, perdu la sacoche contenant l'outillage, ils ne se sont même pas souciés de le remplacer et ont innocemment terminé leur randonnée sans même un paquet de rustines.

N'est-ce pas eux qui, au fond, ont raison. La moto ne doit-elle pas être, désormais, un véhicule de fonctionnement imperturbablement sûr?

Ne comptez donc pas sur eux pour vous dévoiler dans les pages suivantes les mystères du dernier Gima à moteur 150 cc. AMC. Ils ont passé grâce à lui d'agréables vacances à tel point qu'ils n'ont songé à la moto que lorsqu'ils en avaient besoin.

C'est, en fait, le meilleur témoignage de satisfaction qu'on puisse décerner à sa monture: ne pas être son esclave, mais la commander à sa guise... et qu'elle obéisse. Mais les lecteurs nous chantent:

« Je voudrais en savoir davantage. »

Précisons donc que c'est précisément parce qu'ils ne veulent pas entendre parler de mécanique que nous avons confié à ces deux intrépides inconscients un 150 cc. culbuteurs, sélecteur, fourche télescopique, bref une moto capable d'inquiéter un débutant. La désinvolture dont ils ont fait preuve à son égard est le meilleur témoignage qu'on puisse décerner à Gima.

Précisons que la 150 en question était équipée du bloc AMC 52x69 muni de la nouvelle culasse. Nous n'avons pas à revenir sur le cadre Gima déjà maintes fois décrit; l'équipement était complété par un tansad Norber à suspension réglable dont le passager s'est montré enchanté, et par un avertisseur électrique Sanor à cellule, fonctionnant sans batterie; Marc nous a assuré qu'il en était très satisfait.

La consommation se situe aux environs de deux litres et demi maximum aux 100 km.; la vitesse en pointe en solo oscille aux environs de 85. Le Gima avait tout juste 500 km. de rodage au moment du voyage.

Les incidents se sont bornés à 3 rayons de la roue arrière, cassés sans doute au cours d'un cross un peu mouvementé sur la Côte sauvage de Quiberon.

LE SALON

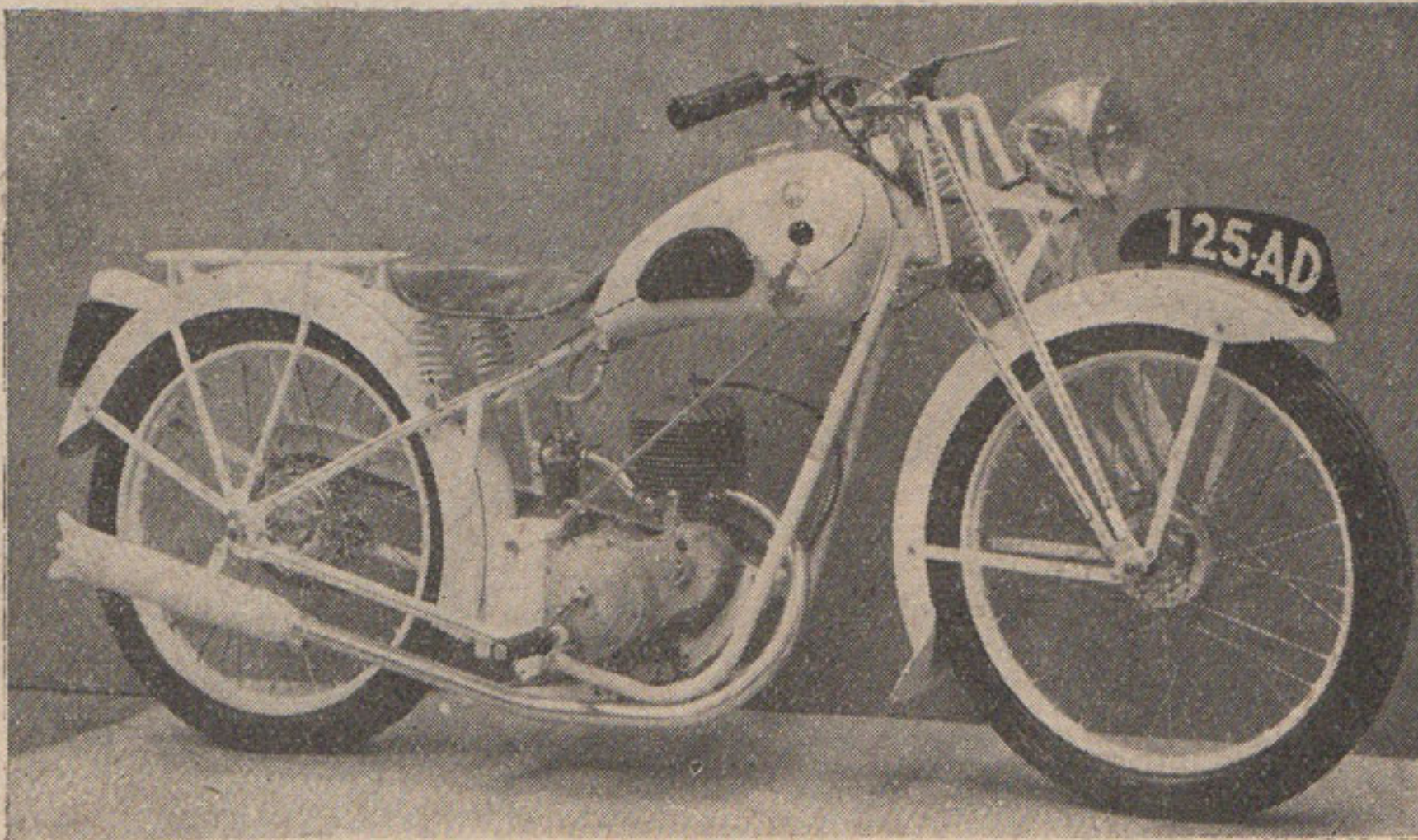
Ce que nous verrons et ce que nous ne verrons pas.

Charles Faroux n'est pas content — et il a raison, lit-on dans les « Echos » de ce même numéro.

Dans un de ses articles, il constate avec amertume et sa claire vision des choses, que les constructeurs français, obéissant à l'on ne sait quel besoin de mystère, cachent jusqu'à la dernière seconde leurs projets et leurs intentions. Ceci à leur propre détriment puisque le journaliste, avide de savoir et d'informer, ne fait pas marché de sa prose — tel est au moins notre cas — étant surtout soucieux de se montrer le premier informé pour donner à ses lecteurs des renseignements inédits.

Ce lever de rideau a sa raison d'être en préface à ce qui va suivre ; tous ici nous nous sommes efforcés d'obtenir les renseignements nécessaires pour vous donner, à l'occasion de ce Salon, une relation exacte de l'industrie motocycliste ; nous avons battu le rappel à maintes reprises ; nous avons reçu des documents, nous allons donc faire au mieux en utilisant ce que nous possédons, sans souci de ceux qui exposent et de ceux qui n'exposent pas. Quand nous serons livrés à nous-mêmes, en face des stands, que nous pourrons regarder de nos yeux, examiner, photographier, dessiner et décrire ce que nous avons réellement vu, alors nous vous comblerons dans les numéros à venir. Vous aurez tout l'hiver pour, grâce à Motocycles, faire de la moto en chambre et préparer à votre gré les prochains beaux jours.

ENDERS Max.



La 125 cmc. Automoto.

AUTOMOTO

Sur le stand Automoto nous remarquons deux vélomoteurs à moteur 2 temps, un vélomoteur et une moto légère 4 temps. Le 125 ArD. est équipé du bloc-moteur 2 temps Aubier-Dunne 3 vitesses, avec commande à main.

Le cadre est un double berceau avec fourche avant à parallélogramme et ressort central sous tube télescopique. Il est muni d'un verrou antiviol Neiman à la direction. Ce modèle malgré sa belle présentation est de prix abordable : 67.500 francs.

Le 135 A.S. est un modèle grand luxe avec un bloc-moteur 3 vitesses à main. Le moteur 2 temps a son cylindre chemisé. Le cadre est également en double berceau, formule adoptée par

Automoto pour tous ses modèles. Ce modèle est équipé de pneus de 25x3, d'une selle à suspension compensée réglable, articulée à l'avant sur silent-bloc. Son prix est de 75.900.

Le vélomoteur 4 temps, 125 C.H. est monté avec un moteur A.M.C. bloc à culbuteurs et 4 vitesses par sélecteur au pied. Les attaches du moteur sont sur amortisseurs en caoutchouc. Pneus de 25x3. Prix 110.700 francs.

La 150 C.H. moto légère, également avec bloc A.M.C. culbuteurs et 4 vitesses au pied s'est, cette année, signalée à l'attention générale des amateurs et des sportifs par deux victoires consécutives dans des épreuves de longue durée, l'une de vitesse, le Bol d'Or, où elle battit le record de la catégorie, l'autre de tourisme ; Saint-

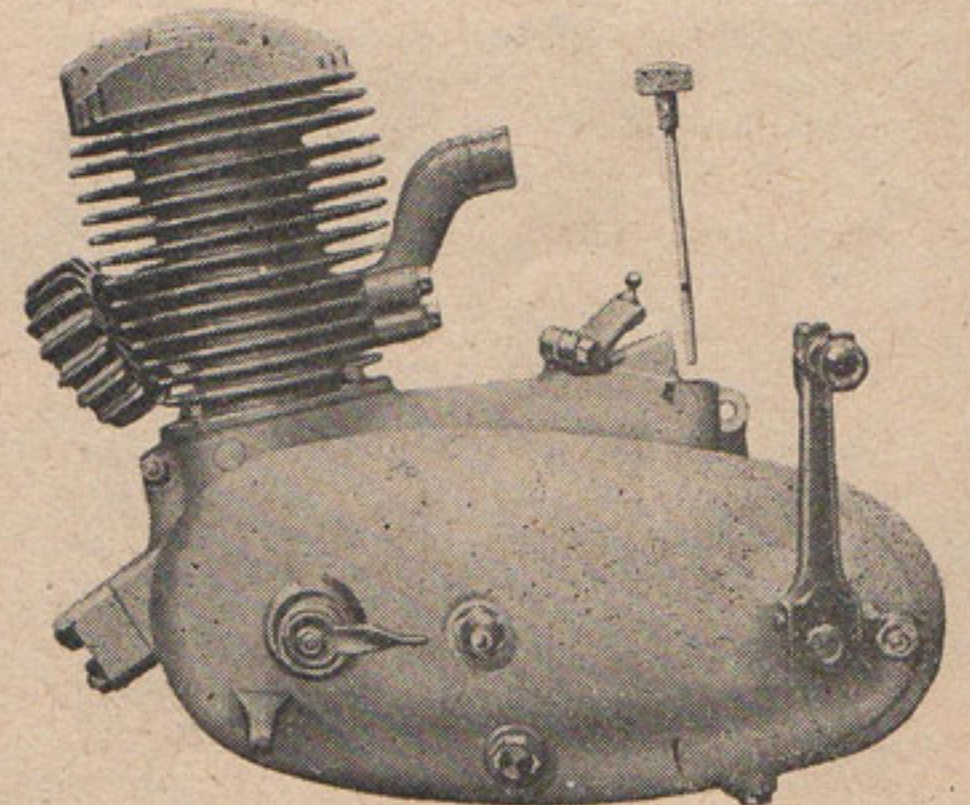
Etienne-Paris-Saint-Etienne. Ces deux places de premier ont été obtenues à quelques jours d'intervalle par Marcel Pahin.

Ces trois modèles sont présentés sous un émail différent : les 125.A.D. et ArS. en gris, la 125 C.H. en bleu, la 150 C.H. en vert.

ALCYON

Cinq modèles sont annoncés : le 22 est un cyclomoteur baptisé "Vélotrix" avec moteur Serwa 4 temps à culbuteurs, placé sur le côté gauche de la roue arrière, qu'il entraîne par galets en s'engageant dans une poulie jante ; le moteur basculant, chaque galet donne un rapport de vitesse ; à l'horizontale, le moteur est débrayé.

Le 23 est un vélomoteur 125, à moteur Zurcher 2 temps, et boîte séparée 3 vitesses ; il est équipé de pneus 25x2,75.



Le 20 est un 125 bloc-moteur Zürcher 2 temps, 4 vitesses commandées à la main. Il est sur pneus de 25x3.

Le 21, toujours en 125, est équipé du bloc A.M.C. 4 temps culbuteurs, 4 vitesses au pied et le 24, une moto légère, également avec bloc A.M.C., mais de 150 cmc.

Toutes ces machines sont livrées tout équipées, dans une belle présentation.

LES MOTOS ALMA

Fabriquée à Clermont-Ferrand les vélomoteurs et motos légères Alma ont des caractéristiques personnelles dans la réalisation du cadre.

La fourche avant est un compromis entre la télescopique et la normale; elle est du type à roue tirée indépendante; la fixation de la selle est à suspension centrale très douce et à grand débattement. 125 et 150 cmc. sont équipées du bloc-moteur Ydral, 2 temps, 4 vitesses au pied. Elles sont données l'une pour 85, l'autre pour 95 à l'heure.

SCOOTER A.G.F.

On a suivi avec intérêt l'évolution de cette jeune marque, la première sans doute en France à avoir présenté au Salon un scooter cent pour cent français.

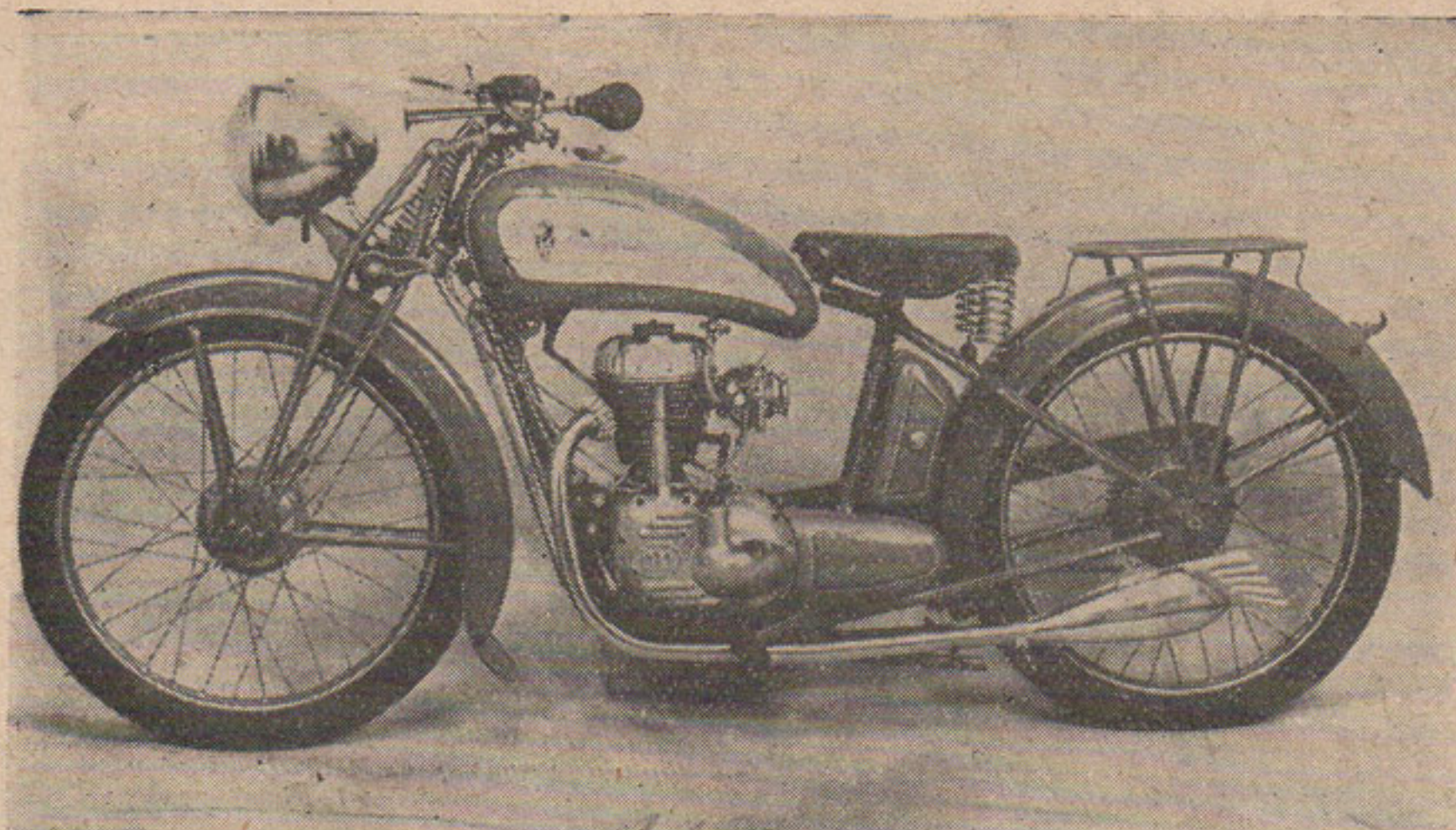
En trois ans ce scooter a subi de très sensibles améliorations, la fourche télescopique a été modifiée, une suspension arrière a accru le confort et la stabilité, le plancher a été élargi, le réservoir modifié, etc...

Dernièrement un autre moteur 125 cmc. à 3 vitesses a permis une baisse de prix très sensible; ces trois vitesses sont commandées par poignée tournante à main gauche du guidon. Les modèles du Salon nous montrent encore d'autres améliorations, comme les pare-jambes, assurant la propreté du conducteur par le mauvais temps.

Pour mettre la dernière main au modèle 1949, M. et Mme Faizant ont profité des vacances: partant de Paris avec deux véhicules, l'un à moteur Ydral, l'autre à moteur Aubier-Dunne, ils ont fait toute la Corse et sont revenus sans encombre à leur atelier de Colombes, certains, ainsi, d'offrir à la clientèle des modèles sérieusement éprouvés.

GULLER

Fabriquées en Vendée, les motos Guiller commencent à se faire une place dans la région parisienne. Il y a sept modèles offerts à la clientèle: deux 150 cmc., les 89 et 89 bis avec bloc A.M.C., l'une avec fourche parallélogramme, l'autre avec télescopique Grazzini; deux 125 cmc. A.M.C., les 88 et 88 bis avec les mêmes variantes de fourche; une 108 A.M.C. avec fourche parallélogramme. Enfin,



La Guiller 108 cmc.

un vélomoteur 100 cmc. à bloc-moteur Aubier-Dunne, 2 temps, 3 vitesses à main, le G. 8 et un 125 cmc.: G. 9 également avec Aubier. Ces deux dernières machines ont été établies au plus juste prix, comme machines populaires.

GNOME-ET-RHONE

Exploitée désormais par la Société des Aéroplanes Gabriel Voisin, Gnome-et-Rhône présente cette année deux modèles de vélomoteurs.

Le R.3, comme le R.4, sont avec bloc 2 temps 3 vitesses, mais ce qui différencie le second c'est l'adjonction d'un sélecteur au pied incorporé au bloc-moteur.

Ces machines ont sensiblement évolué au cours des dernières années. Le cadre en éléments matricés a fait place au cadre en tubes. L'année dernière a vu l'apparition d'une fourche avant télescopique depuis longtemps à l'essai. Aujourd'hui, le sélecteur n'est pas la seule amélioration; on se rendra compte que le cylindre a été modifié; plus étoffé, il est fixé sur le carter par des colonnettes sur lesquelles se boulonne également la culasse. On a profité de ce changement pour travailler le rendement. Avec un Amac de 20 et une sortie d'échappement de plus grand diamètre la vitesse a été sensiblement améliorée et portée à 80 kilomètres-heure, ce qui est plus qu'honorable pour cette cylindrée.

BERNARDET

Bernardet, c'est le stand à surprises; chaque année on y découvre de l'inédit. Au cours des précédents Salons ce furent successivement le châssis-poutre à roue suspendue, la carrosserie à capot ouvrant, le scooter, etc... Cette année outre le scooter et les sidecars on nous annonce des nouveautés dont Bernardet nous demande de réserver la surprise aux visiteurs.

CHEZ J. GARDETTE

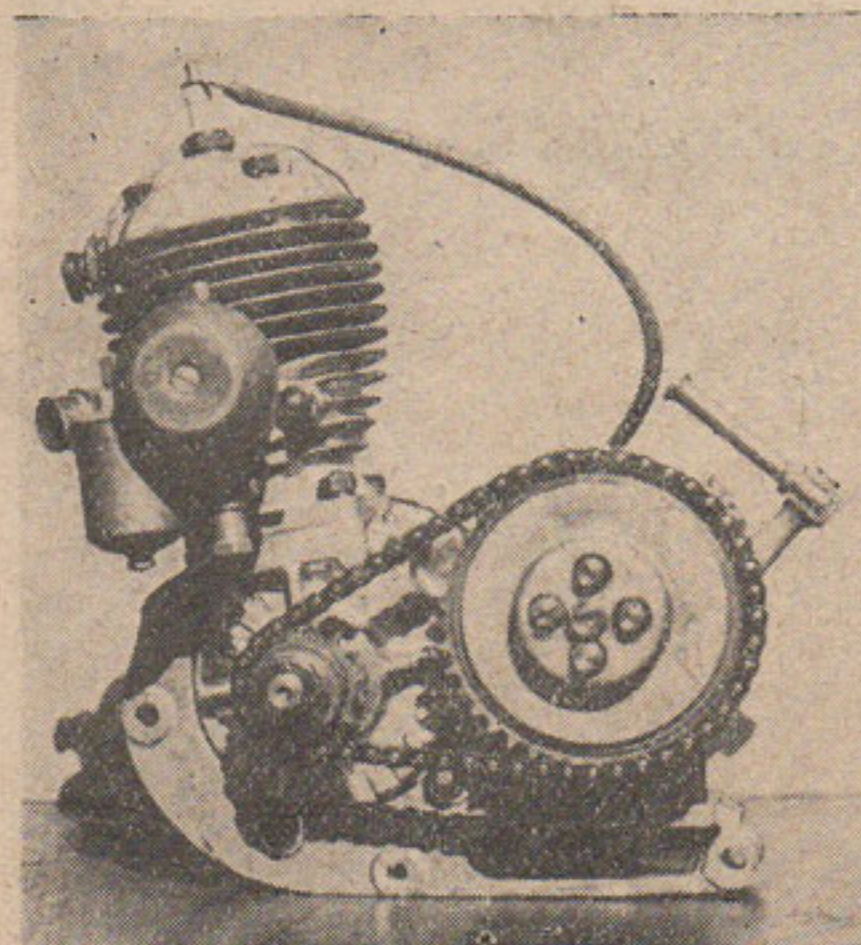
Une série de moteurs
100 cmc. et 125 cmc.

Les Ateliers de Constructions Mécaniques présentent les moteurs suivants:

1° Type M.C. — Cycle 2 temps, cylindrée 100 et 125 cmc. Allumage par magnéto. Ce type de moteurs économiques à l'achat et à l'usage est destiné à l'équipement des vélomoteurs utilitaires. Il est livré en trois modèles dans chaque cylindrée, sous forme de bloc-moteur.

Un monovitesse sans débrayage, un monovitesse avec débrayage, un 2 vitesses sans débrayage.

2° Type S.B.S. — Ce type de moteur destiné à l'équipement de vélomoteurs et motos modernes est réalisé sous forme de semi-bloc, d'une cylindrée de 125 cmc.



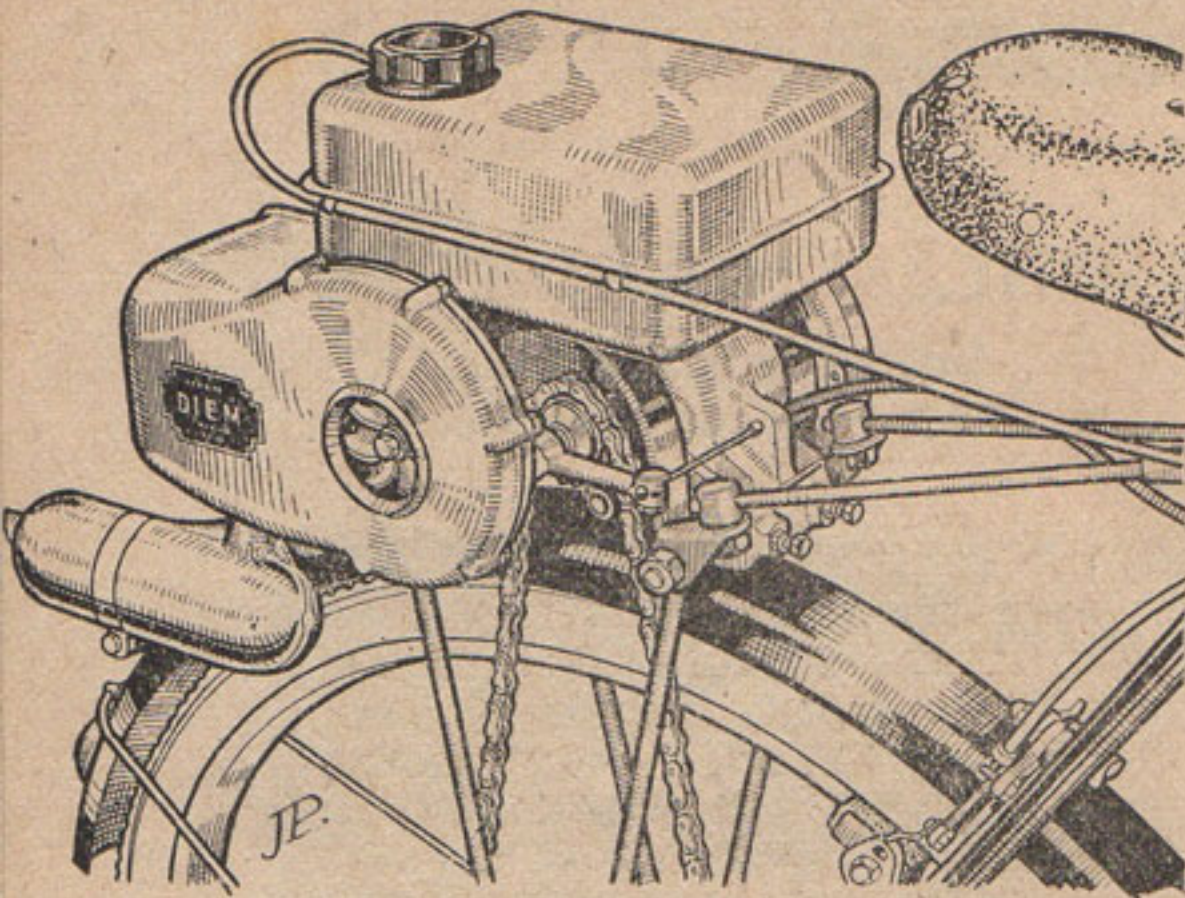
Le moteur S. B. S. 125 cmc.
semi-bloc 3 vitesses.

Il est fabriqué en deux modèles différents avec allumage par volant magnétique.

A) Le type SBS-3, type sport avec boîte 3 vitesses.

B) Le type SBS-4, type compétition avec 4 vitesses et sélecteur au pied, d'une mise au point très poussée et d'une robustesse très grande.

De plus les Etablissements J. Gardette et Fils, à Villefranche continuent à assurer à tous les possesseurs de moteurs Stainless, anciens modèles, un stock de pièces de rechange et fournit sur demande tous renseignements sur ces anciennes et nouvelles fabrications."



DIEM

Le Diem est un groupe moteur très complet et de présentation extrêmement soignée. Il a sa place à l'arrière du cadre auquel il est fixé par un ensemble de croisillons triangulés d'une rigidité absolue.

Le cylindre horizontal est dirigé vers l'arrière avec ses deux échappements; un ventilateur assure son refroidissement.

La transmission se fait par chaîne, le plateau de la roue arrière étant intercalé entre la roue libre et le flasque du moyeu. Le montage est donc sans difficultés puisque sans modification aucune du cycle.

Ce moteur très puissant est complété par une boîte à 2 vitesses d'excellente conception et facile à manœuvrer par le simple secours de la poignée de débrayage fixée à la branche gauche du guidon à portée de la main. Quand on serre la poignée à fond on a la première, si on la lâche à moitié on trouve le point mort qui peut être facultativement verrouillé; quand on la lâche, on est en seconde. Ce dispositif ingénieux et simple mérite une description plus longue qui sera faite au cours du compte rendu de l'essai que nous avons effectué et au cours duquel le moteur nous a réellement étonné par sa puissance et ses qua-

lités d'excellent grimpeur. C'est certainement un groupe propulseur qui ne décevra pas les tandémistes.

AUBIER & DUNNE

La Maison Aubier et Dunne présente son moteur 125 cmc., 2 temps, 3 vitesses, type L, dont voici les principales caractéristiques techniques :

Bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses avec débrayage et kick-starter.

Alésage : 51 mm.

Course : 60 mm.

Cylindre en aluminium avec chemise en acier.

Culasse démontable en aluminium.

Carter en aluminium constitué de trois pièces formant quatre compartiments séparés hermétiquement entre eux.

Taux de compression : 5,75.

Vitesse maximum : 4.500 tours.

Puissance fiscale : 1 CV. 1/4.

Puissance effective : 3 CV. 6 à 4.000 t.-mn.

Poids complet en ordre de marche : 17 kg.

L'encombrement de ce moteur est : longueur (sens de la marche) 260; largeur 345; hauteur (sans la bougie) 320.

La fixation au cadre se fait par trois pattes d'attache.

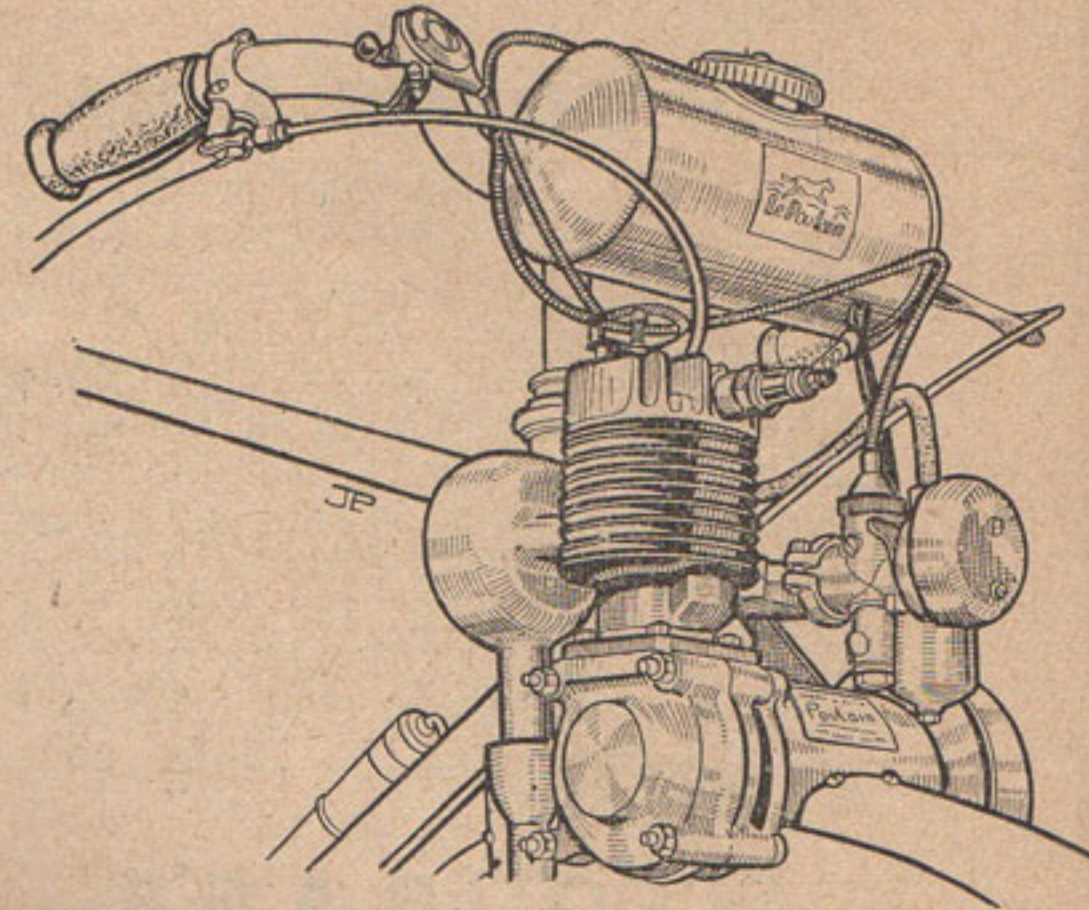
La boîte de vitesse comporte trois rapports de démultiplication judicieusement établis, afin d'assurer une moyenne satisfaisante quel que soit le profil du terrain.

Elle est à baladeurs avec clabots. Tous les pignons sont en prise.

On trouvera ce moteur dans nombre de cadres, sur différents stands de constructeurs.

HELYETT

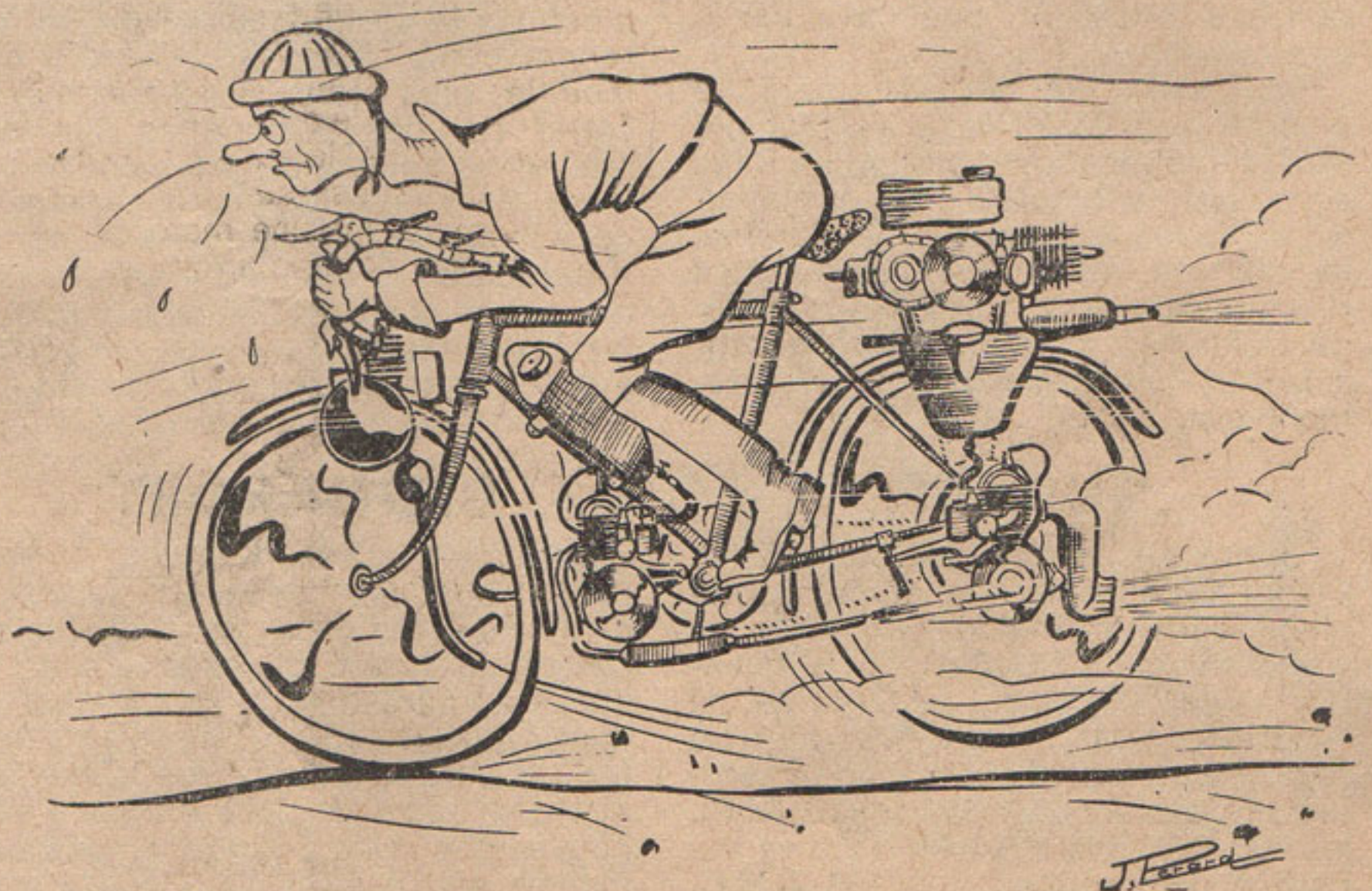
La grande marque de Sully-sur-Loire, qui s'est attribuée un solide palmarès dans les courses cyclistes, a réalisé un vélomoteur 125 cmc. qui mérite d'être examiné de près. Il est équipé du bloc-moteur Lardy 2 temps, 4 vitesses, avec sélecteur au pied.



LE POULAIN

Le groupe propulseur "Le Poulain", licence Brihan a fait dernièrement son apparition. Il fait partie de la catégorie des moteurs auxiliaires qui, placés sur la roue avant, l'entraînent par le moyen d'un galet.

Il s'adapte rapidement au moyen d'un support articulé fixé lui-même à la tête de fourche par un boulon de 6 mm. On peut retirer le moteur tout en laissant le support articulé sur le cadre. Un système de basculeur permet, depuis la selle, de mettre le galet en contact avec le pneu ou le de dégager.



Moteurs auxiliaires!!!

UNE MOTO PAS COMME LES AUTRES LA 150 cmc. VELOCETTE

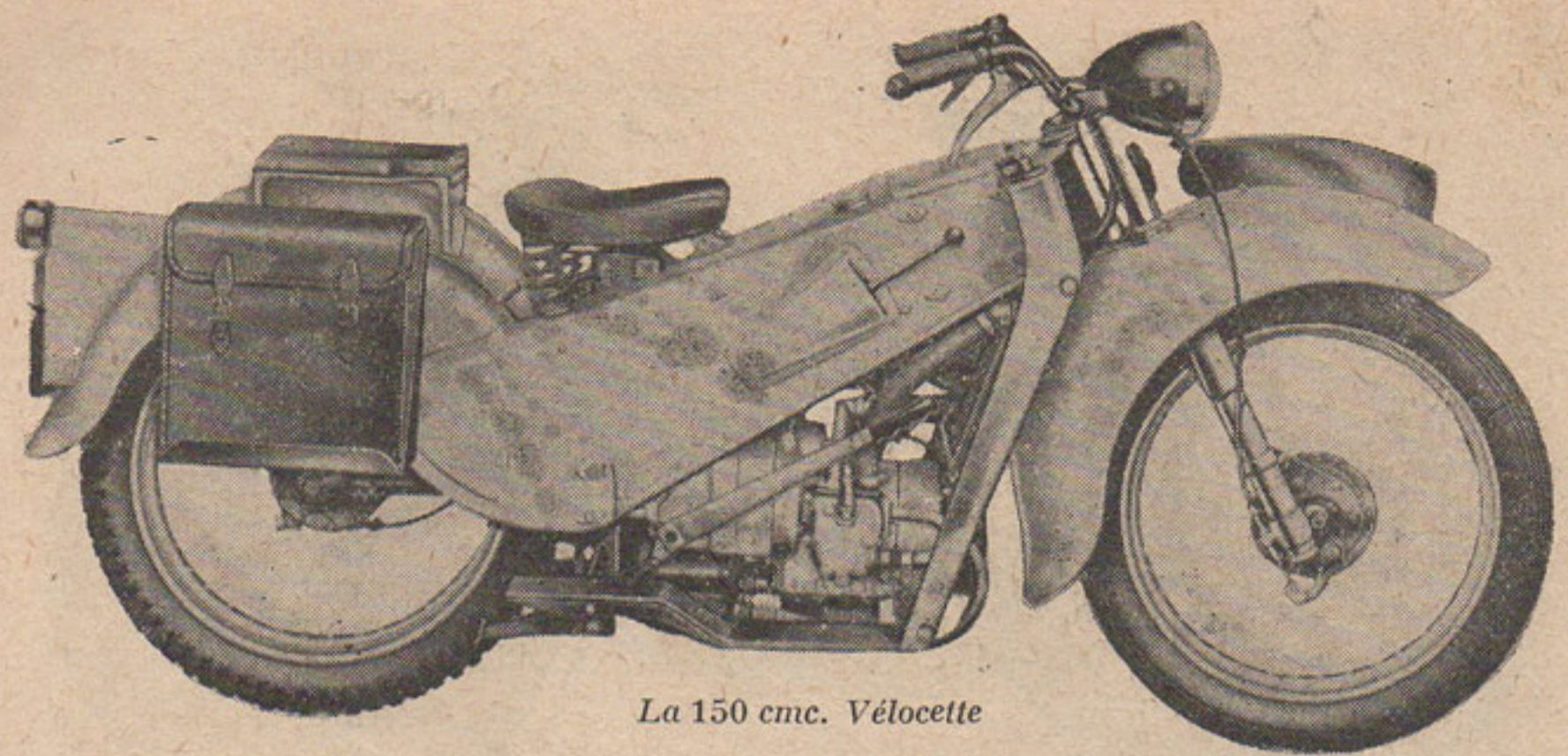
A son retour d'Angleterre, peu de temps après la Libération, Sandford m'a confié qu'il se préparait chez Velocette quelque chose de pas banal, surtout pour une maison jusqu'alors portée plutôt vers le sport; il m'a décrit la 150 cmc. qu'il vient d'introduire en France ces jours derniers, mais qui circule déjà depuis un certain temps en Angleterre.

« Motocycles » y a fait plusieurs allusions, mais personne d'entre nous n'avait encore eu l'occasion de l'essayer.

Tout est original dans cette machine : le cadre est en tôle, caréné avec à l'avant une fourche télescopique, à l'arrière une suspension par fourche oscillante avec ressorts réglables suivant le poids transporté, solo ou tansad. Le moteur est un bloc 2 cylindres opposés à soupapes latérales et refroidissement par circulation d'eau, les radiateurs étant placés de chaque côté de l'avant et formant pare-jambes. La boîte à 3 vitesses est commandée à la main; la transmission acatève se fait à l'arrière par couple conique; de ce fait, moyeu à broche pour les deux roues. Un levier sur le côté droit relève la béquille au moment du départ et, du même coup, faisant office de kick-starter, met le moteur en route.

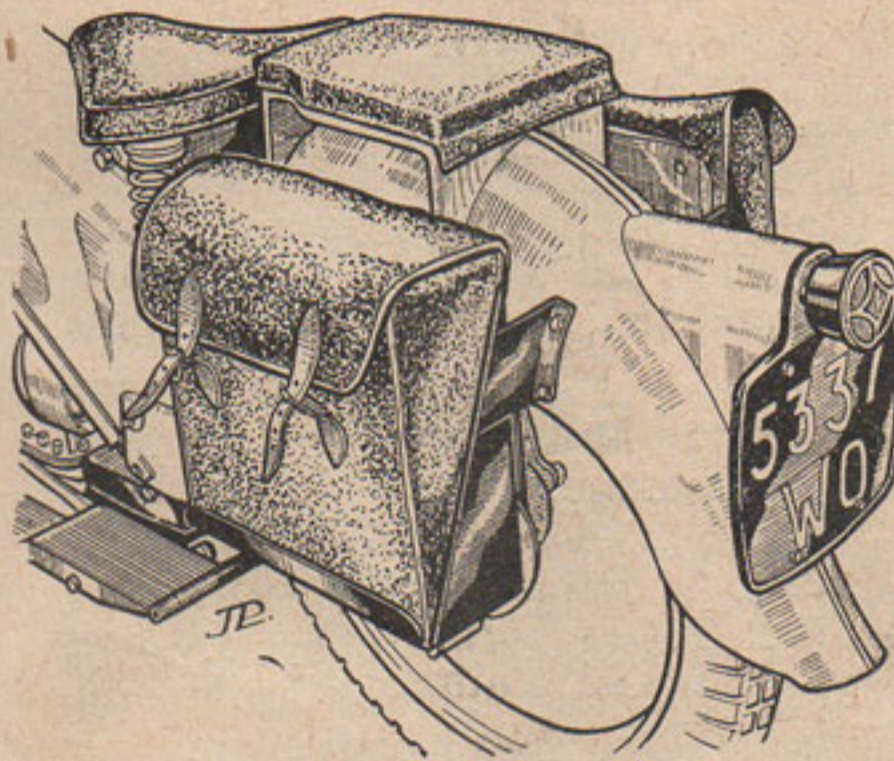
Tout cela sort du déjà vu, mais le plus étonnant c'est le fonctionnement.

Sandford m'a prêté sa machine une matinée; on ne peut faire aucune comparaison avec ce qui existe actuellement : le silence est absolu, aucun



La 150 cmc. Velocette

bruit mécanique, aucun bruit d'échappement; de quoi faire pâlir de jalousie un cylindre de Velosolex; c'est à ce point qu'au hasard d'un arrêt certains profanes, sidérés, m'ont demandé si ce n'était pas une moto électrique.



Vastes sacoches, garde boue généreux

Le débrayage, les vitesses, les freins obéissent avec une extrême souplesse.

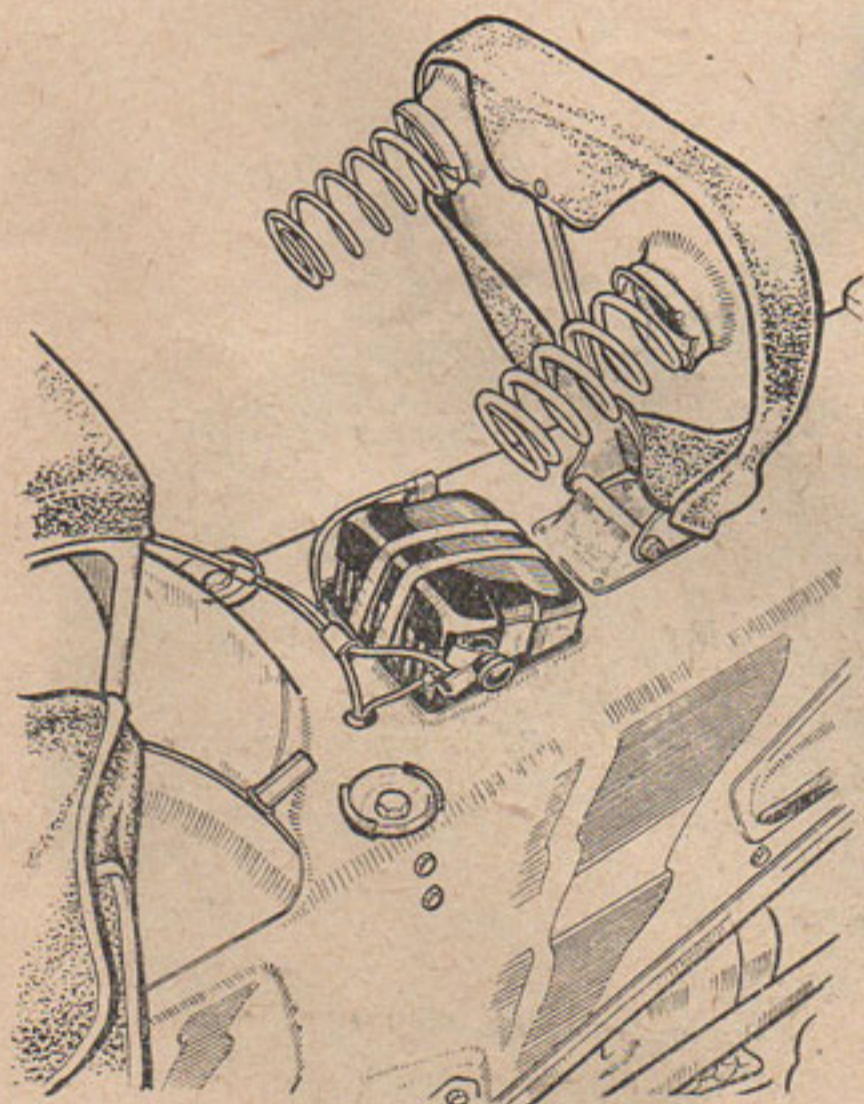
L'aspect extérieur de cette Veloce peut ne pas plaire à tout le monde, mais il faut l'avoir essayée pour se faire une opinion. Malheureusement sa vente ne peut encore être envisagée en France, sinon dans les mois à venir et en minime quantité. Elle sera du reste, du fait de la douane, du transport et des changes, d'un prix élevé : 200.000 francs environ.

En roulant sur la 150 Velocette, je me demandais à quelle définition elle pourrait répondre; nous avons des motos standard, des touristes, des sports et supersports, des racers, etc... Mais celle-là? J'ai pensé qu'on pourrait dire d'elle : moto de plaisance.

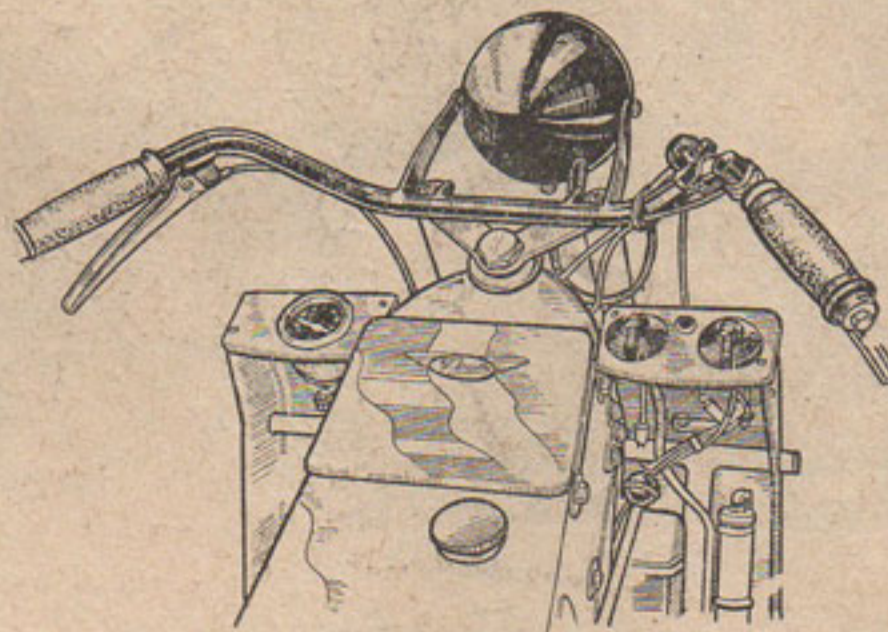
Quand elle sera rodée, Sandford me la reprêtera pour un essai plus complet; elle est donnée pour une vitesse de 80, ce sera à vérifier, mais c'est fort possible; une maison comme Velocette ne bluffe pas à ce sujet.

Max END.

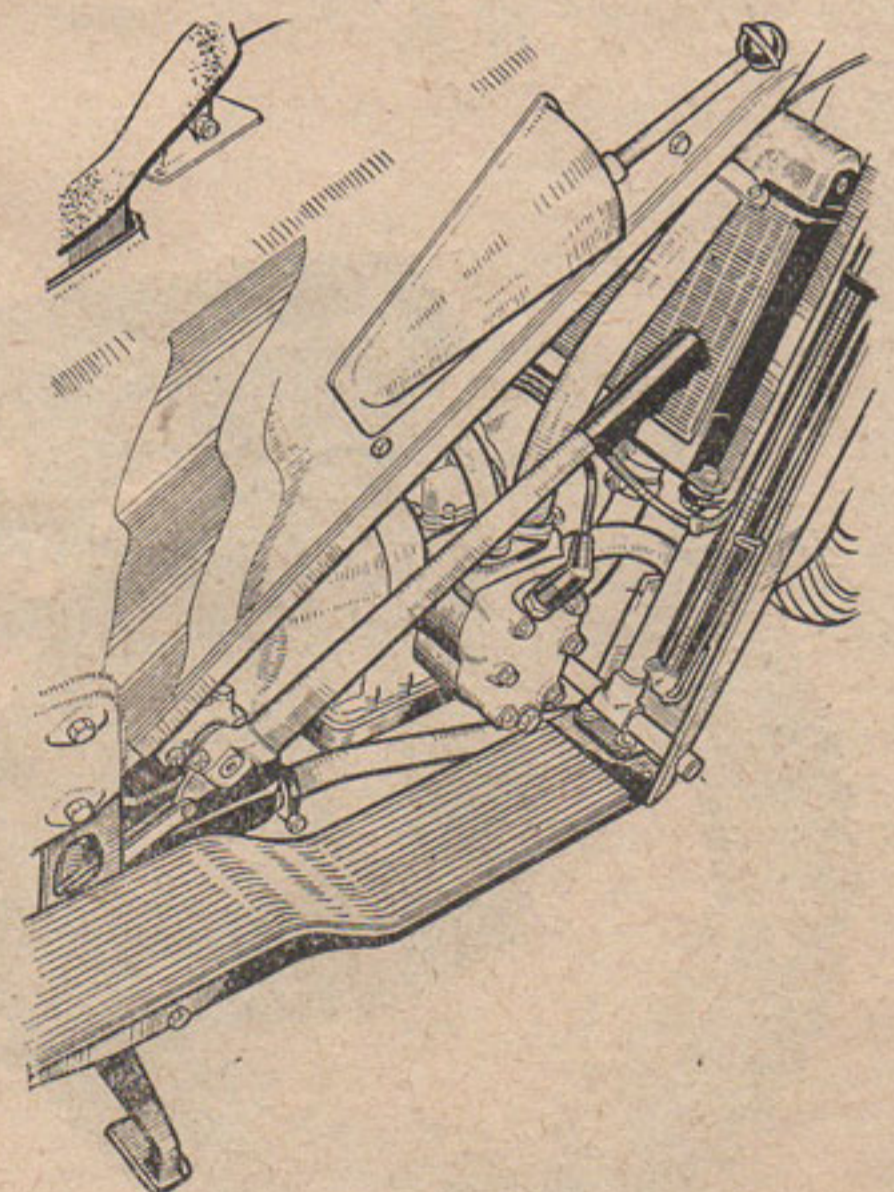
Comme dans une Packard! Je ne sais si ce silence plairait à tous les motards; pour le touriste ou le citadin, c'est un charme de plus; rouler sans plus de bruit qu'à vélo, ça vous donne une impression toute particulière. La tenue de route et la double suspension sont magnifiques, la stabilité parfaite. On se sent aussi sûr qu'avec un quatre roues. Pour une moto de tourisme elle vire comme un racer.



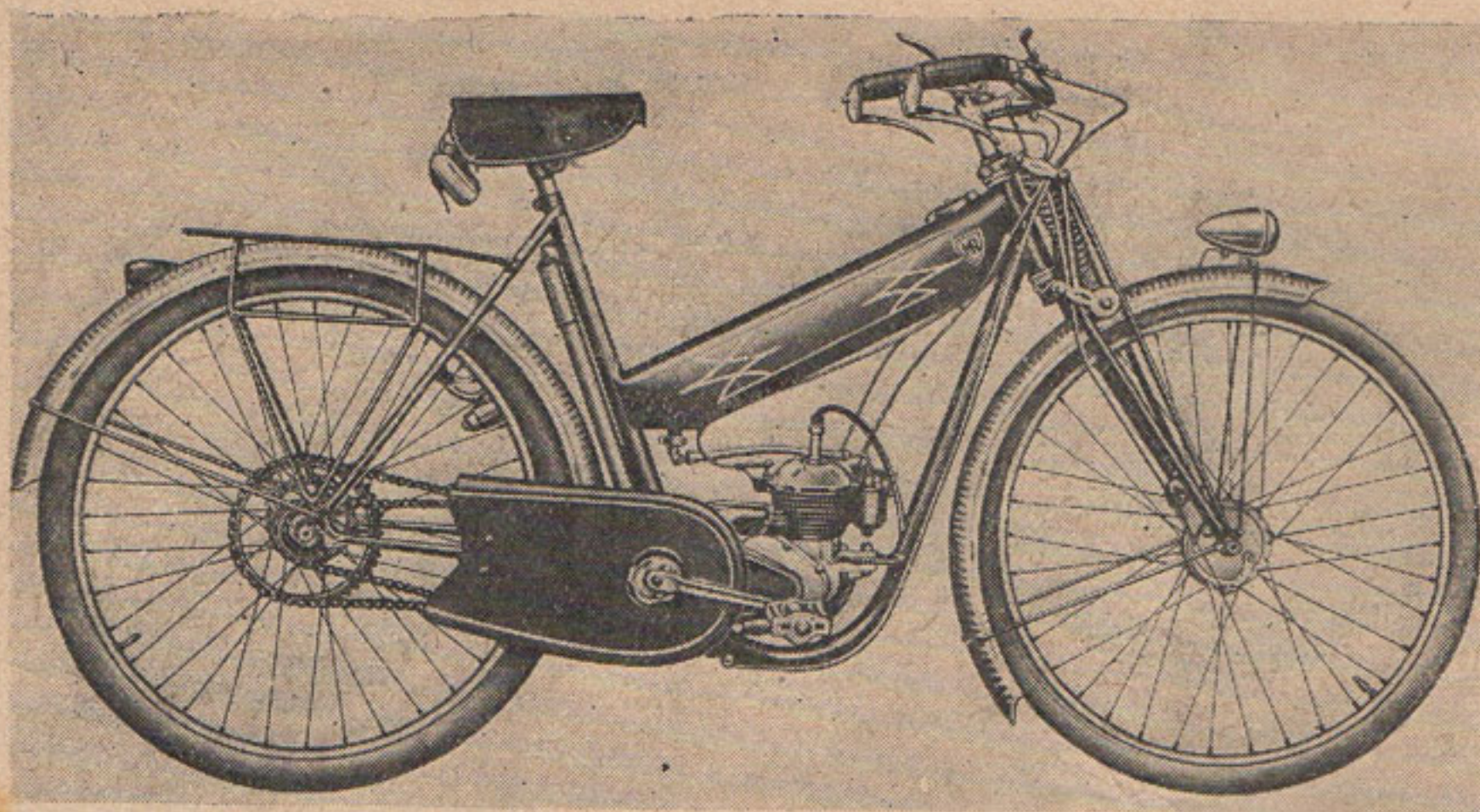
La batterie est complètement étanche



Le coffre à outils placé devant le réservoir à essence est très accessible



Le levier de mise en route, libère en même temps la béquille



Le Cyclomoteur M.R., moteur VAP

JAWA

Nous avons eu, l'année dernière, sur le stand de cette maison, la révélation de la 350 cmc. bicylindre 2 temps ogar. Elle ne pouvait être alors qu'un objet de curiosité, étant le seul exemplaire introduit en France pour la circonstance. Mais dernièrement, M. Poch, l'agent général,* a pu obtenir des licences d'importation plus importantes, si bien qu'on commence à créer des Jawa 350 cmc. en circulation.

Le moteur à pistons plats donne 14 CV. 5 à 4.000 tours ; la machine pèse 131 kg. et sa vitesse maximum est de 110 km.-h. avec une consommation entre 3 lit. 25 et 3 lit. 75, suivant l'utilisation.

La 250 Jawa a également séduit quantité de motocyclistes par son allure très racée, par sa souplesse et sa scrupuleuse propreté. Avec une puissance de 9 CV., un poids

de 115 kg., elle atteint le 100. Sa consommation est d'environ 3 litres.

On remarquera sur le stand un curieux tri à moteur mû par un 150 cmc., en deux versions, l'une avec caisse de livraison, l'autre avec siège pour passager.

On a parlé également d'une 500 cmc. 4 temps à soupapes en tête ; si nous la trouvons sur le stand, nous la présenterons dans notre compte rendu.

SERWA

Parmi les moteurs auxiliaires français, le Serwa se distingue des autres : c'est un 4 temps à culbuteurs donnant 2 vitesses par un système de galets entraînant la roue arrière par l'intermédiaire d'une poulie-jante. On en voit un beau montage sur le stand Alcyon.

LE 50 cmc VAP

La qualité de ce moteur est indiscutée, particulièrement le dernier modèle, le Vap. 4 à débrayage.

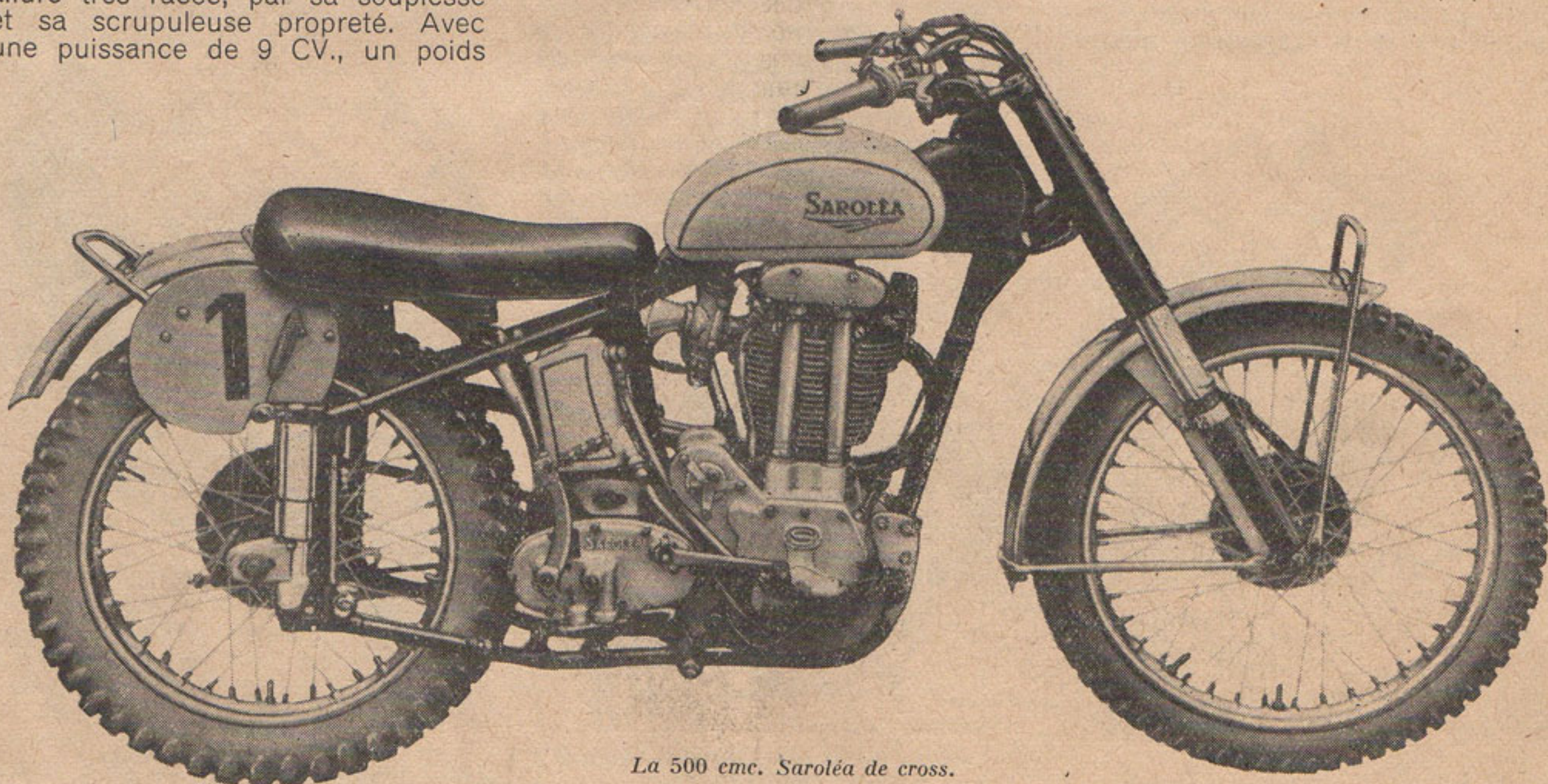
La meilleure référence en sa faveur est qu'il a été adopté par des marques comme M.R. et Hurtu qui ont réalisé des cyclomoteurs originaux et bien conçus avec moteur non sur la roue arrière, comme à l'origine, mais à la base du cadre. Ainsi le même Vap se prête à diverses combinaisons de montage au gré du cycliste. Développant une bonne puissance, il convient bien pour le cyclotourisme ; il en circulait d'ailleurs une quantité impressionnante sur les routes de France au cours des dernières vacances.

SAROLÉA

Malgré que le Marché français leur soit encore jusqu'à nouvel ordre interdit, les grandes marques belges tiennent à conserver le contact avec nous.

Saroléa a conservé en puissance une fidèle clientèle parmi nos motocyclistes grâce à sa réputation bien fondée de robustesse et de nervosité.

S'ils ne nous sont pas encore accessibles, nous réservons avec plaisir ses quatre modèles si bien présentés avec leur carter-moteur chromé : la 350 cmc. 49 A. S. à soupapes latérales ; la 350 cmc. A.S.L. avec le même moteur, mais suspension arrière ; la 350 cmc., 49 B.L. à soupapes en tête et la 600 cmc., 49 S.L. 6 plus spécialement destinée au sidecar, toutes deux également à suspension arrière. Ces quatre types sont de conception moderne avec fourche avant télescopique.



La 500 cmc. Saroléa de cross.

VÉLOTO

Le cyclomoteur Vélotto par ses solutions originales et sa parfaite présentation mérite de se créer une bonne place sur le marché français.

Ce n'est pas amoindrir la valeur du matériel et la volonté de ses créateurs que de dire que, nouveau venu, il a eu, malgré la faveur du public, à surmonter de grandes difficultés pour arriver au stade de la fabrication en série avec des cadences de production permettant l'abaissement de son prix de vente.

On ne peut pas fabriquer à bon marché un engin à la fois luxueux et offrant des avantages mécaniques coûteux à réaliser.

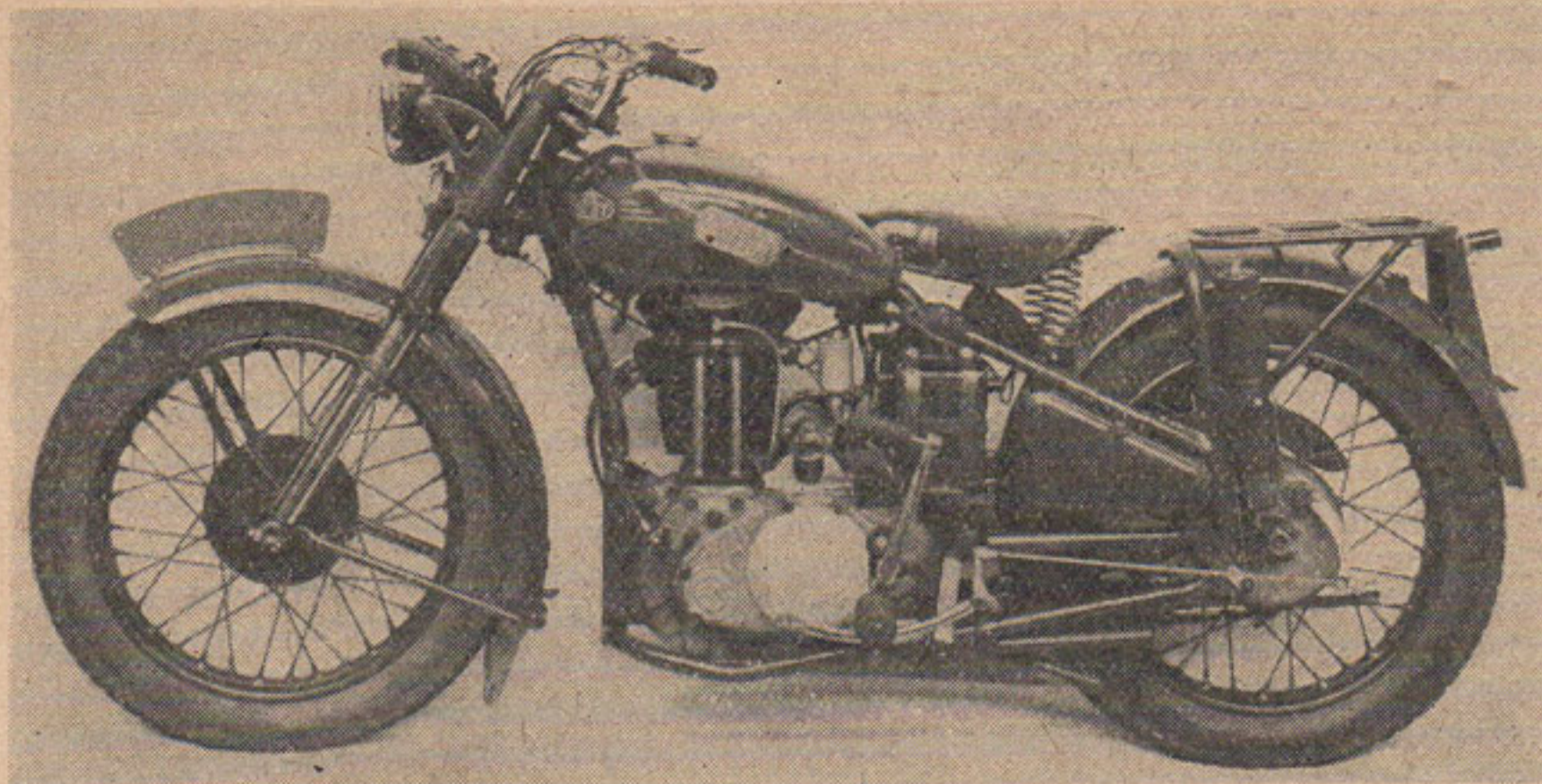
Une suspension avant, un bloc-moteur à 2 vitesses, un cadre chromé, des freins dans les moyeux, une vitesse relativement élevée, rien de cela ne peut se réaliser à bas prix. Néanmoins, après deux ans d'efforts les constructeurs ont réussi à mettre sur le marché un cyclomoteur, apte au travail quotidien comme au tourisme, d'une formule très attrayante parce que très logique et qui mérite qu'on s'arrête à leur stand pour un examen approfondi.

MAGNAT-DEBON

Fidèle à sa tradition : "La qualité dans la série, grâce à l'expérience." Magnat-Debon conserve ses modèles déjà connus, mais s'attache à les améliorer.

Voici deux vélomoteurs : le 100 cmc. bloc 2 temps, 3 vitesses, type M 3-R. 9, machine de présentation impeccable qui reste, néanmoins, à la portée de la clientèle. Les 10.000 exemplaires actuellement en circulation sont la meilleure référence en sa faveur.

La 125 cmc. 4 temps, type M. 4 T.D. avec bloc-moteur à culbuteurs et 4 vitesses par sélecteur au pied, a subi de nombreuses améliorations ; l'allumage est confié, désormais, à



La 725 cmc. Magnat-Debon avec batterie

une dynamo en bout d'arbre avec bobine et batterie donnant éclairage à l'arrêt et avertisseur électrique.

La suspension avant est, depuis quelque temps déjà, à fourche télescopique.

Deux motos complètent la gamme : La B. 4 T., 350 cmc. à soupapes latérales, machine classique bien connue et appréciée par le grand tourisme, à boîte 4 vitesses, sélecteur au pied et fourche télescopique.

Enfin, la 500 cmc. C. 4 T.S. au beau bloc à culbuteurs enfermés, puissant et nerveux, apte au solo comme au sidecar à fourche télescopique et suspension arrière.

Vélomoteurs et motos sont livrés avec des réservoirs de capacité maximum au décor en relief harmonieux.

GILLET D'HERSTAL

Parmi les productions de la grande marque belge, nous relevons deux modèles peu connus ici : une 400 cmc. à culbuteurs et une 500 à soupapes latérales.

La 400 cmc. à soupapes en tête sous carter étanche, développe 15 CV., à 4.500 tours, fait bloc avec une

boîte à 4 vitesses, sélecteur au pied. Le cadre est équipé d'une fourche télescopique avec ressorts réglables contre-ressorts et frein d'huile.

Le centrage de la fourche, par rapport au cadre et la chasse, sont réglables au gré du client. Un guidon, monté sur blocs caoutchouc, ajoute au confort.

L'arrière est suspendu par une fourche de poussée avec amortisseur à doubles ressorts, avec frein d'huile, le tout ajustable au poids transporté. Pour une consommation de 3 lit. 1/2 la vitesse peut atteindre le 115. Son poids est de 150 kg.

La 500 cmc. à soupapes latérales en bloc-moteur 4 vitesses au pied, développe 13 CV. 1/2 à 4.500 tours ; elle est donnée pour 105 à l'heure. La fourche avant est du même type que la 400 cmc. ; elle peut être également fournie avec la même suspension arrière.

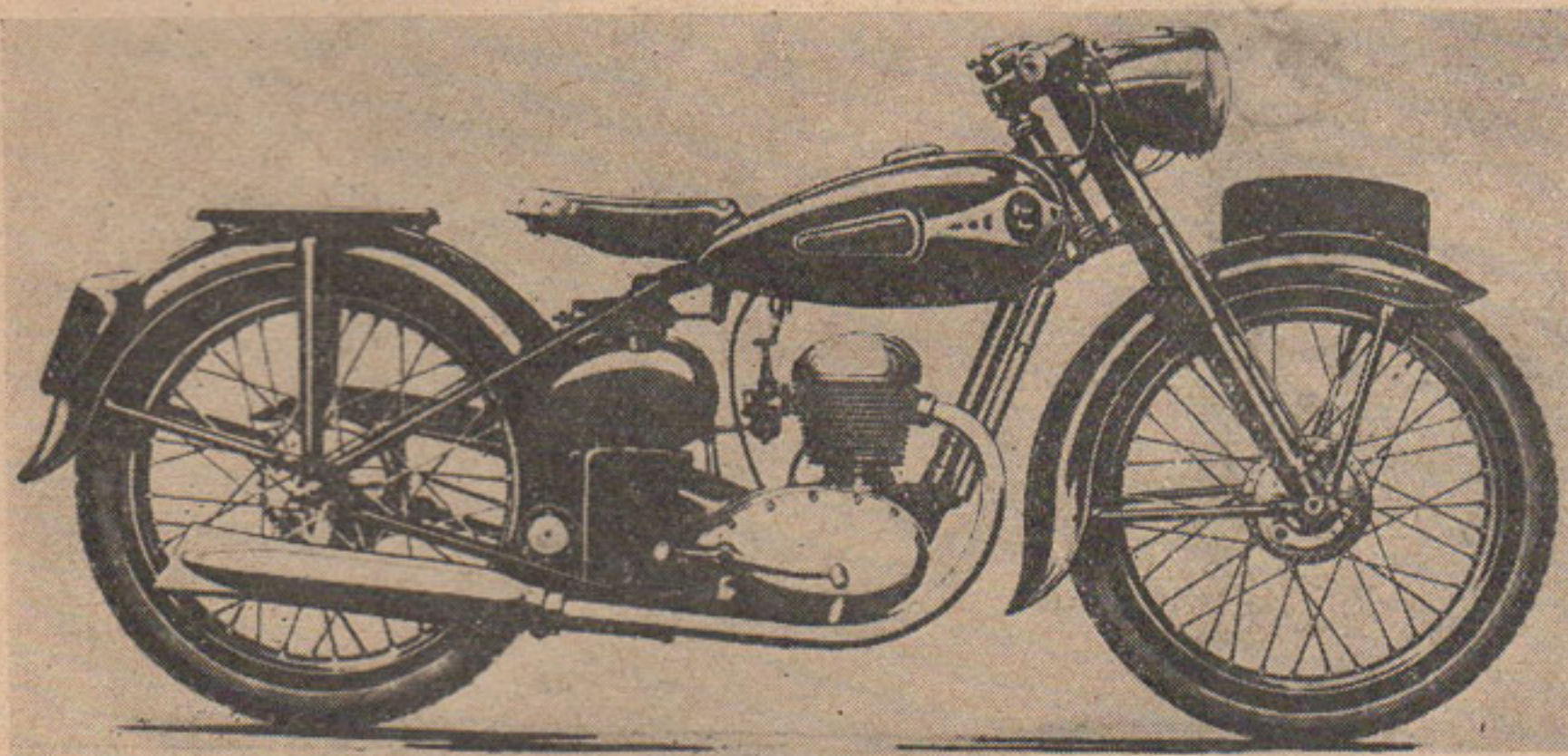
M.R.

Les Etablissements Mandille et Roux, spécialistes des petites cylindrées, offrent à la clientèle deux vélomoteurs, un cyclomoteur et un tandem à moteur.

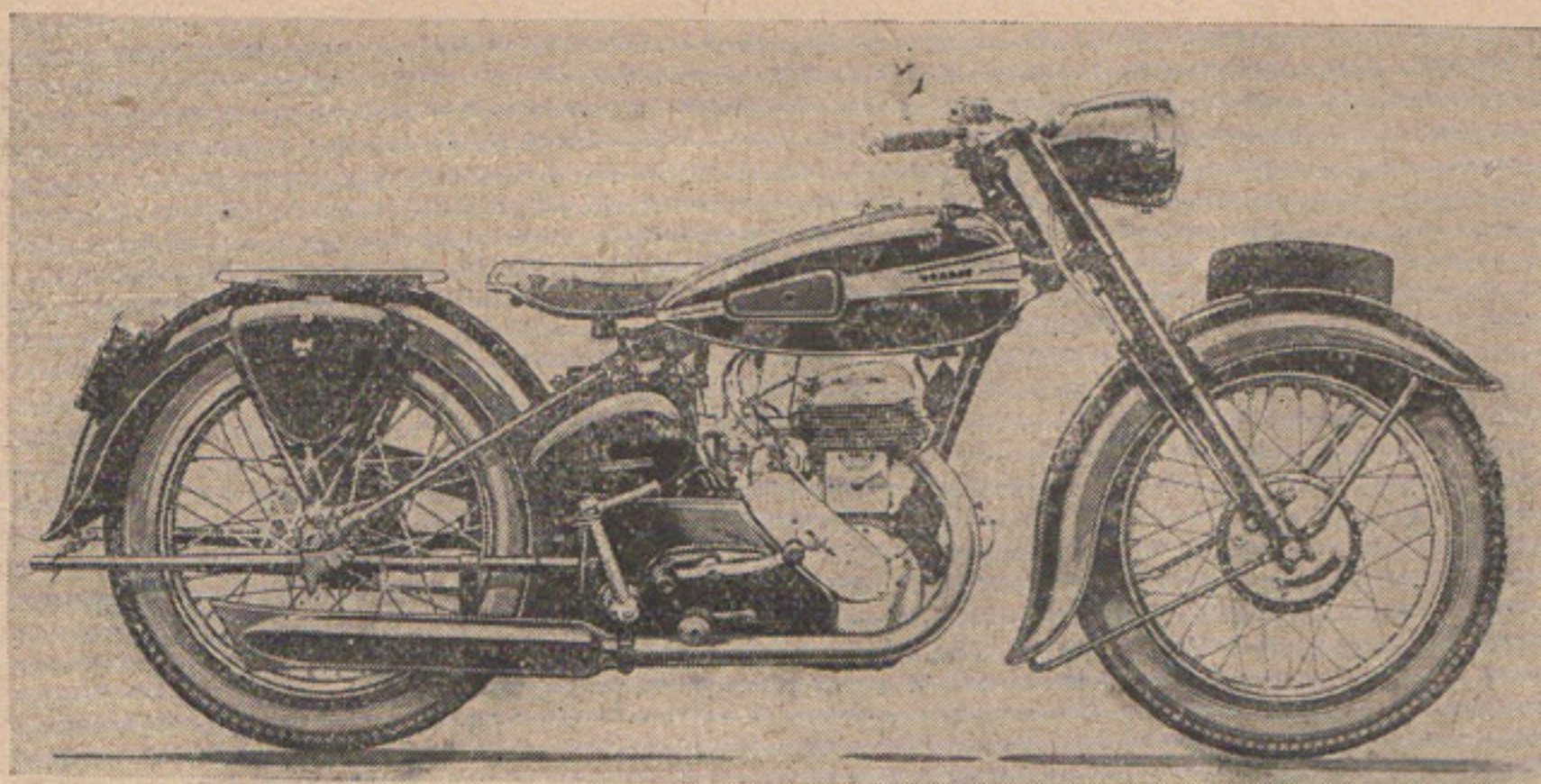
Les vélomoteurs sont équipés ; l'un du bloc-moteur Ydral 2 temps, 4 vitesses au pied, l'autre du bloc Aubier-Dunne 3 vitesses, commande à main. Les cadres sont du modèle classique.

Le cyclomoteur est actionné par un 50 cmc. Vap-4 à débrayage placé dans le berceau du cadre à hauteur du pédalier. Il commande la roue arrière par une chaîne. Le cadre est assez original : le tube supérieur a fait place à un caisson oblong formant réservoir. Une fourche élastique donne à ce petit engin tout le confort désirable.

Le tandem est propulsé par un moteur de 98 cmc. placé à la base du cadre entre les deux places. Ici, également, le tube supérieur est remplacé par une poutre-réservoir qui renforce la rigidité du cadre.



La nouvelle 400 cmc. Gillet d'Herstal



La 350 cmc. Terrot latérale

TERROT

Le programme de Terrot satisfait en somme toute la clientèle puisque les productions de Dijon s'échelonnent du vélomoteur 100 cmc. à la rapide 500 cmc. R.G.S.T. à culbuteurs en passant par la 125 cmc. 4 temps et la 350 cmc. à soupapes latérales.

Il circule actuellement environ 50.000 exemplaires du vélomoteur 100 cmc. à bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses. Terrot a su réaliser avec ce modèle une petite mécanique d'excellent fonctionnement et de présentation luxueuse à un prix restant accessible à la masse.

Le vélomoteur 125 cmc., malgré son apparition relativement récente, a dépassé la série de 20.000. Il a été considérablement amélioré au cours de ces deux dernières années. Son moteur à culbuteurs avec graissage par circulation continue et carter sec est de haut rendement. Le dernier type présenté au Salon a subi une importante modification, côté allumage : le volant magnétique est remplacé par une dynamo en bout d'arbre avec batterie, feux d'arrêt et avertisseur électrique. Depuis quelques mois ce modèle est livré avec fourche télescopique à amortissement hydraulique si bien qu'il est parmi les solutions les plus modernes.

Dans les cylindrées supérieures, la 350 cmc. à soupapes latérales, avec sa nouvelle fourche télescopique, sa boîte à 4 vitesses avec commande par sélecteur au pied est parfaitement adaptée au grand tourisme en solo ou en duo ; quant à la 500 cmc. R.G.S.T. à soupapes en tête, avec son bloc-moteur à 4 vitesses au pied, son allumage par bobine et batterie, elle est connue comme une moto rapide appréciée des sportifs et des sidecaristes.

Avec ses deux motorettes et ses deux motos Terrot répond au goût d'une clientèle très étendue.

ROYAL-ENFIELD

Pierre Psalty, l'agent en France de cette marque, voudrait bien que les Royal Enfield soient importables car elles jouissent ici d'une très bonne réputation tout en étant parmi les moins chères des motos anglaises. Cette marque qui n'était pas autrement cotée autrefois dans son pays a fait d'énormes progrès ; ses modèles actuels se sont acquis par leurs qualités d'ensemble une juste réputation.

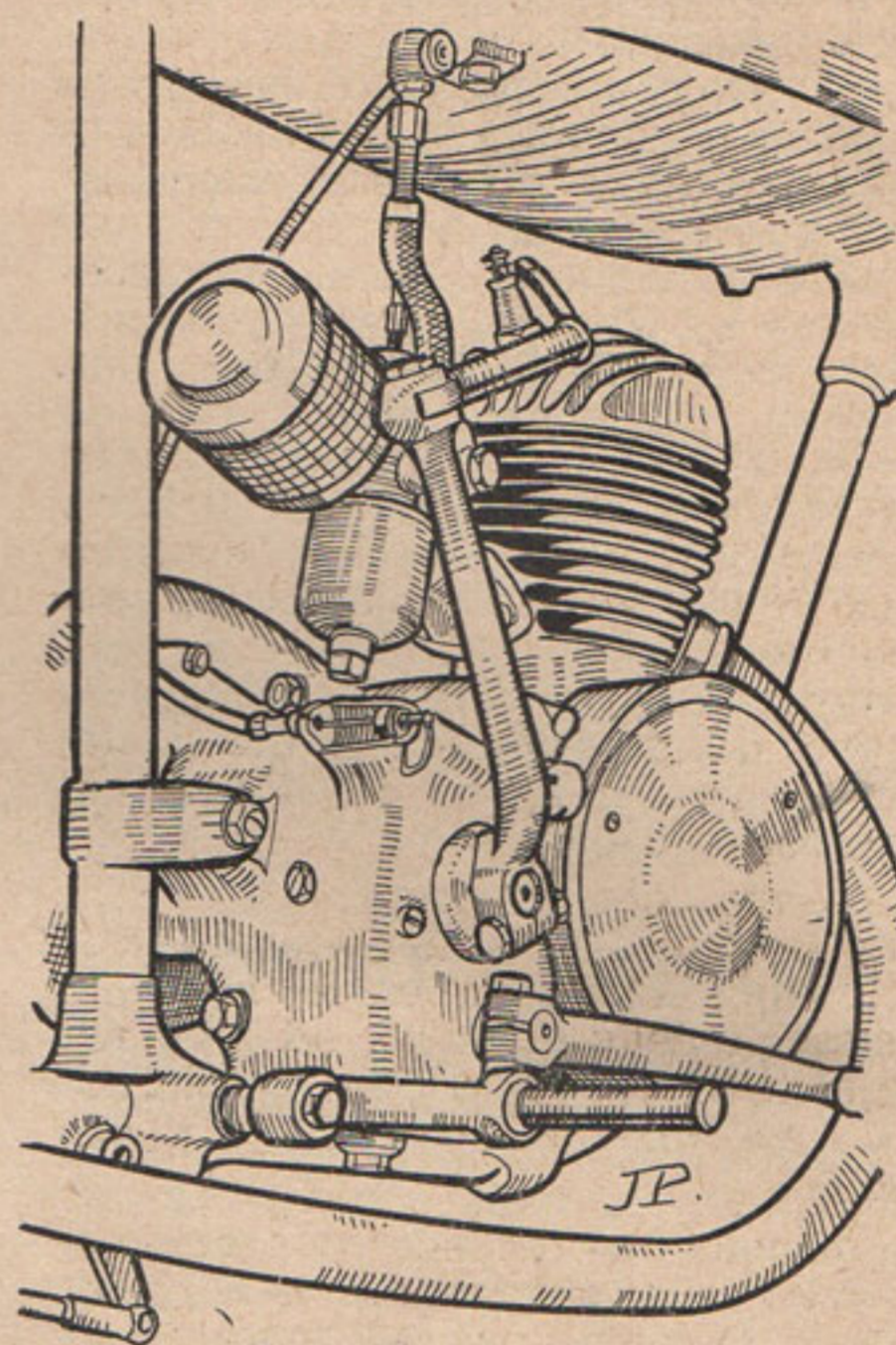
Nous ne verrons sans doute jamais sur nos routes la R.E. 125 cmc. 2 temps qui ne peut lutter commercialement contre nos vélomoteurs, non plus peut-être la 346 cmc. à soupapes latérales, mais, par contre la 350 cmc. Bullet et la 500 cmc. Twin attireront l'attention des éclectiques. Le moteur est de magnifique aspect ; il est logé dans un cadre à fourche télescopique et suspension arrière par fourche oscillante indiscutablement bien établie.

Si dans les jours prochains les motos de cette classe nous sont accessibles, il est plus que probable que Royal Enfield connaîtra en France un beau succès.

MONET-GOYON

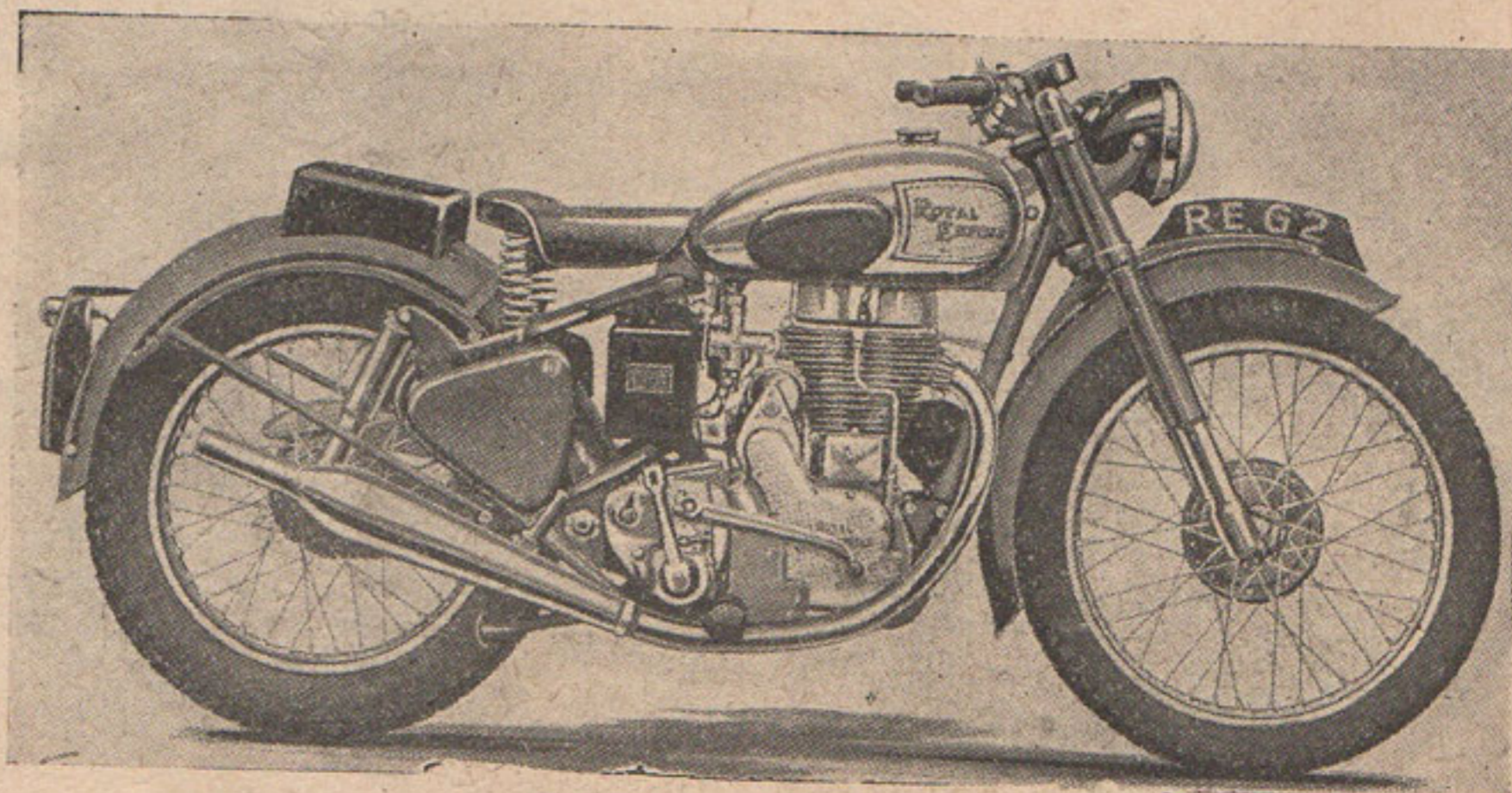
Le S. 3 G. est un vélomoteur utilitaire de 100 cmc. avec moteur 2 temps à piston plat et boîte renforcée 3 vitesses commandées à la main. L'ensemble est d'aspect agréable avec le cylindre de larges proportions, incliné vers l'avant.

Le S. 6 V. est un vélomoteur 125 cmc. entraîné par le fameux moteur Villiers, nerveux, à bas régime, souple en



Le bloc 125 cmc. Villiers

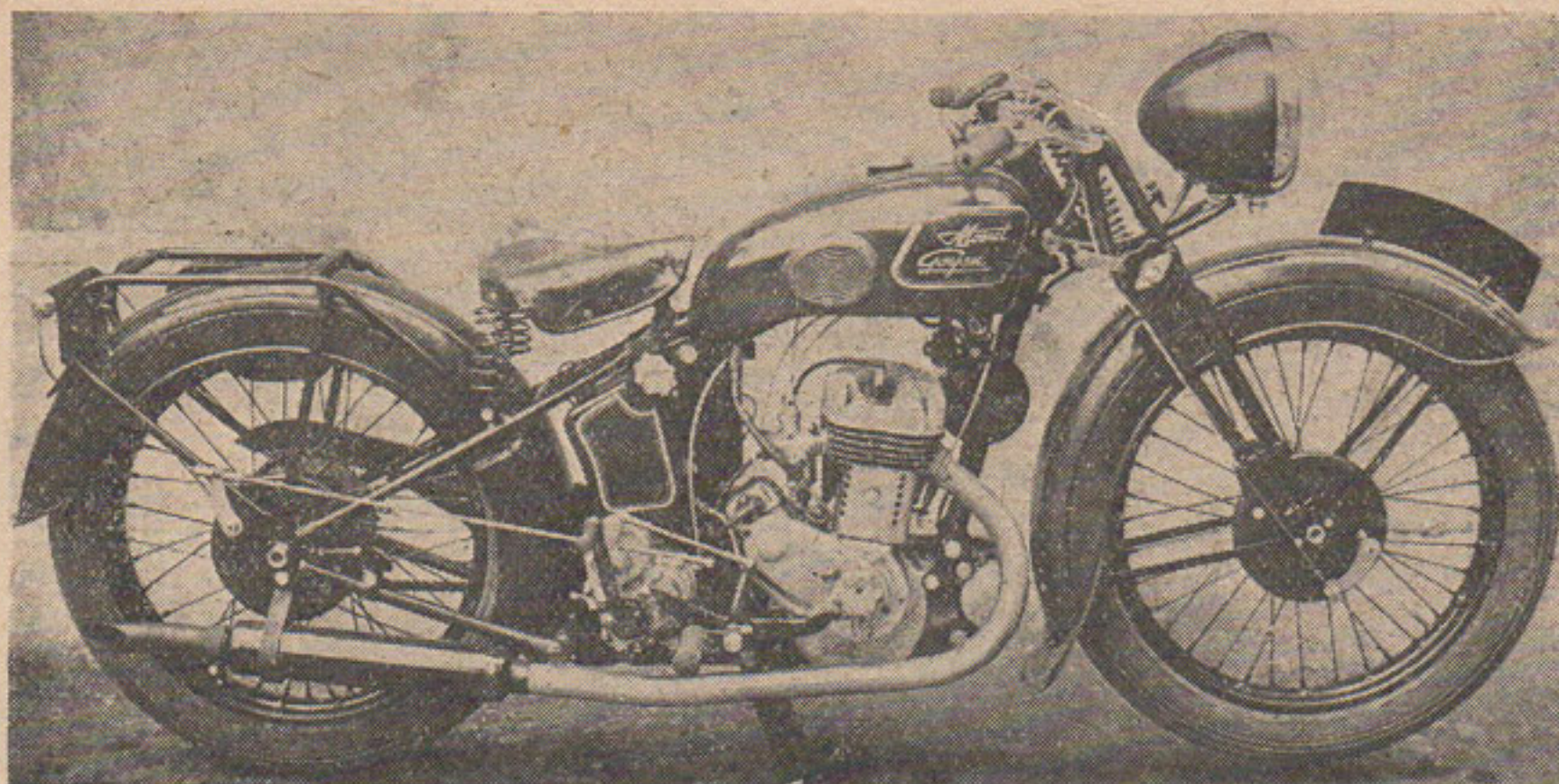
montée et donnant plus de 75 km.-h. en plat avec boîte à 3 vitesses commandées par sélecteur au pied. Un volant magnétique avec redresseur à limitation de débit et batterie alimente l'allumage, l'éclairage en marche et à l'arrêt et l'avertisseur électrique. Le cadre possède, à l'avant,



La 350 cmc. Royal Enfield

une fourche élastique amortie avec dispositif stabilisateur et à l'arrière, une suspension télescopique brevetée. La roue arrière est avec moyeu à broche, d'autant plus aisément démontable que le garde-boue est ouvrant.

La P.S. est une moto de tourisme 350 cmc. Quoique à soupapes latérales, son moteur surcomprimé, est spécialement nerveux puisque cette machine, en charge, dépasse le 85 à l'heure pour une consommation n'excédant pas 3 lit. 1/2 aux 100 km. C'est une excellente moto de tourisme qui, grâce à sa boîte 4 vitesses et sélecteur au pied, peut parfaitement convenir au duo et même au sidecar.



La 350 cmc. Monnet et Goyon

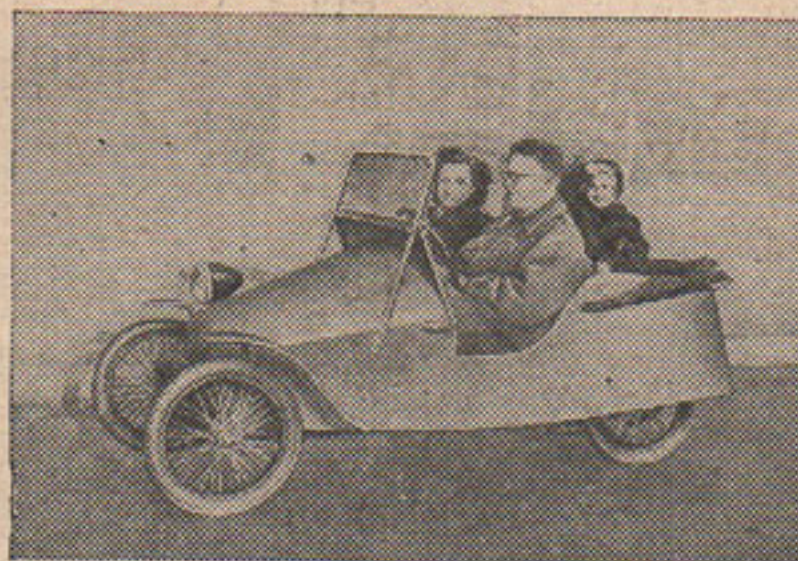
VÉLOSOLEX

Ce type de cyclomoteur est arrivé à un stade de mise au point tel qu'il ne peut guère évoluer à moins de modifications profondes et imprévisibles.

Nous verrons donc cette année un Vélosorex peu différent en apparence de celui que nous voyons circuler. Sur les modèles actuels les jantes nervurées ont fait place à des jantes à joues plates qui assurent un meilleur freinage. Les constructeurs nous ont laissé entendre qu'ils adopteraient également un levier pour embrayer ou débrayer le moteur sans quitter la selle.

Au point de vue mécanique et tenant compte du programme que Solex s'est fixé, il n'y a pas lieu de s'attendre à grands changements. Si ce moteur ne semble pas assez rapide pour certains, on leur répondra que l'ambition du constructeur étant d'obtenir sans fatigue l'allure d'un cycliste entraîné. Nous avons ici deux Vélosorex, l'un a trois ans d'existence, l'autre plus de deux ans. Chacun a accompli son travail sans défaillance ; leurs frais d'entretien par rapport au kilométrage parcouru est pratiquement nul. Une bicyclette qui roule toute seule, on ne peut guère trouver une meilleure définition.

LA VOITURETTE CH. MOCHET



Ce petit motocar 125 cmc., 2 places, sans permis de conduire, surprend toujours les profanes par l'aisance et la vitesse avec lesquelles il se faufile parmi les encombrements. Malgré ses proportions réduites et son petit moteur c'est un véhicule robuste et sûr. Ceux qui le possèdent n'hésitent pas à entreprendre à son bord de véritables voyages ; on en a vu dans le Midi, on en a vu en Suisse. Se déplacer à deux, avec des bagages, pour 3 litres d'essence aux 100 kilomètres, c'est vraiment un moyen de transport économique.

Economique aussi d'entretien : le moteur Zürcher qui équipe la voiturette Ch. Mochet est connu pour sa résistance à l'usure et son fonctionnement régulier ; refroidi par ventilateur, il va bon train et les côtes ne lui font pas peur.

LE VIMER

Nous l'avons récemment présenté ici ce moteur auxiliaire monté à la base du cadre, si peu encombrant et capable, grâce aux 3 vitesses qu'il obtient en utilisant comme entraînement la chaîne du pédalier, de convenir aux cyclotouristes. Quelques améliorations ont été apportées au cours des derniers mois pour augmenter encore un peu le rendement.

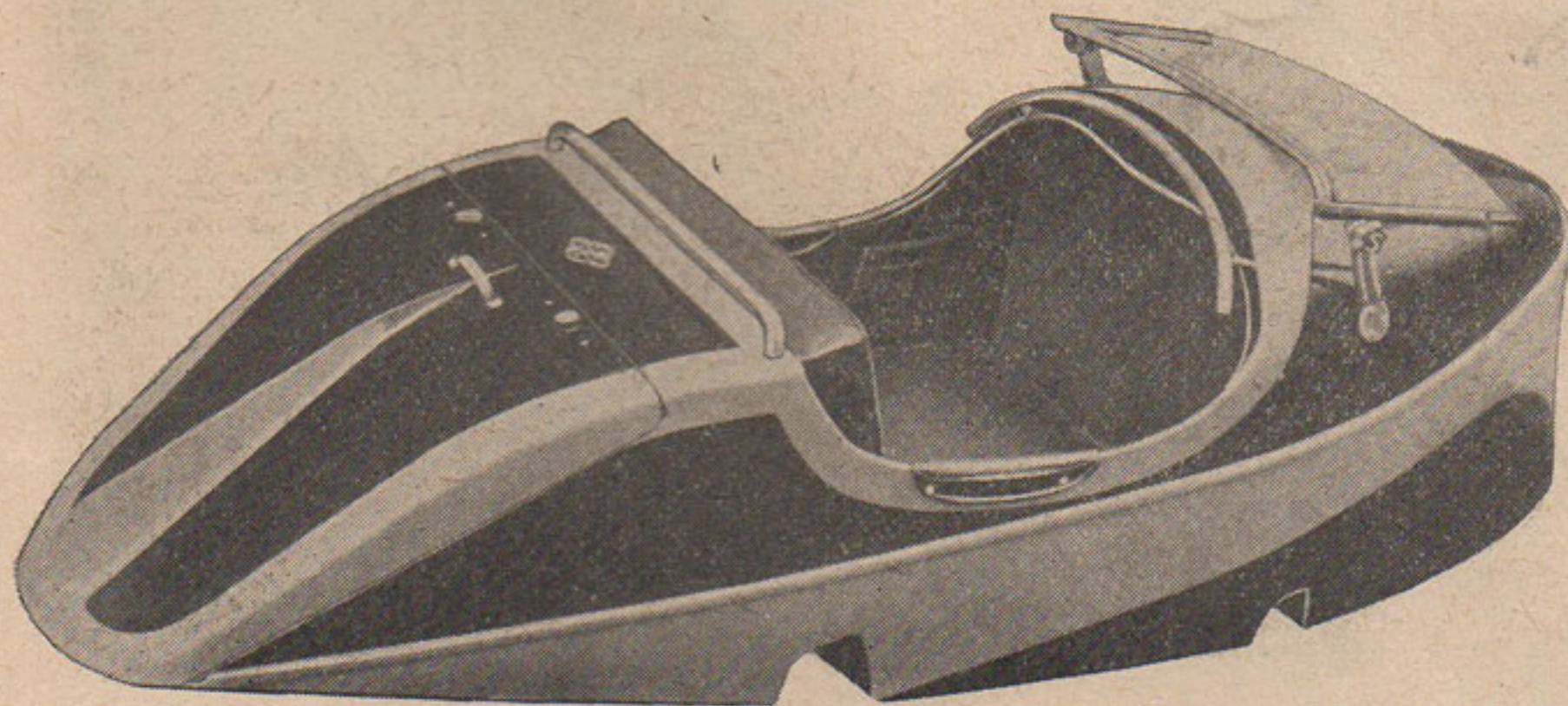
De nombreuses marques de cycles ont adopté ce 50 cmc. et l'ont installé dans un cadre renforcé tout spécialement conçu pour lui.

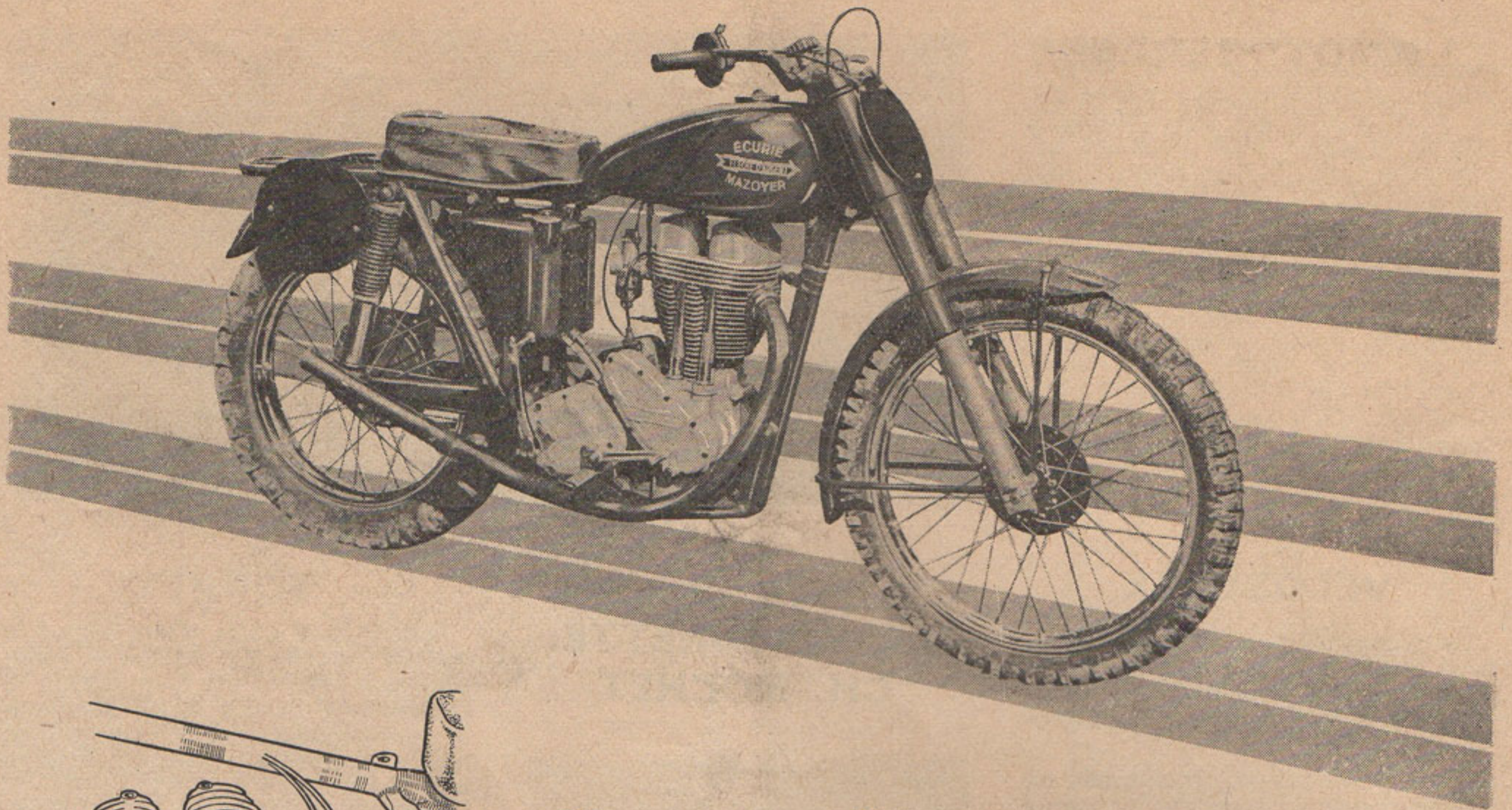
Ceux qui ont déjà un vélo peuvent se procurer le groupe Vimer seul ; il se monte sans difficulté ; ceux qui recherchent un cyclomoteur complet équipé du Vimer auront le choix entre Automoto, Mercier, Radior, Talbot, etc.

SIMARD FRÈRES

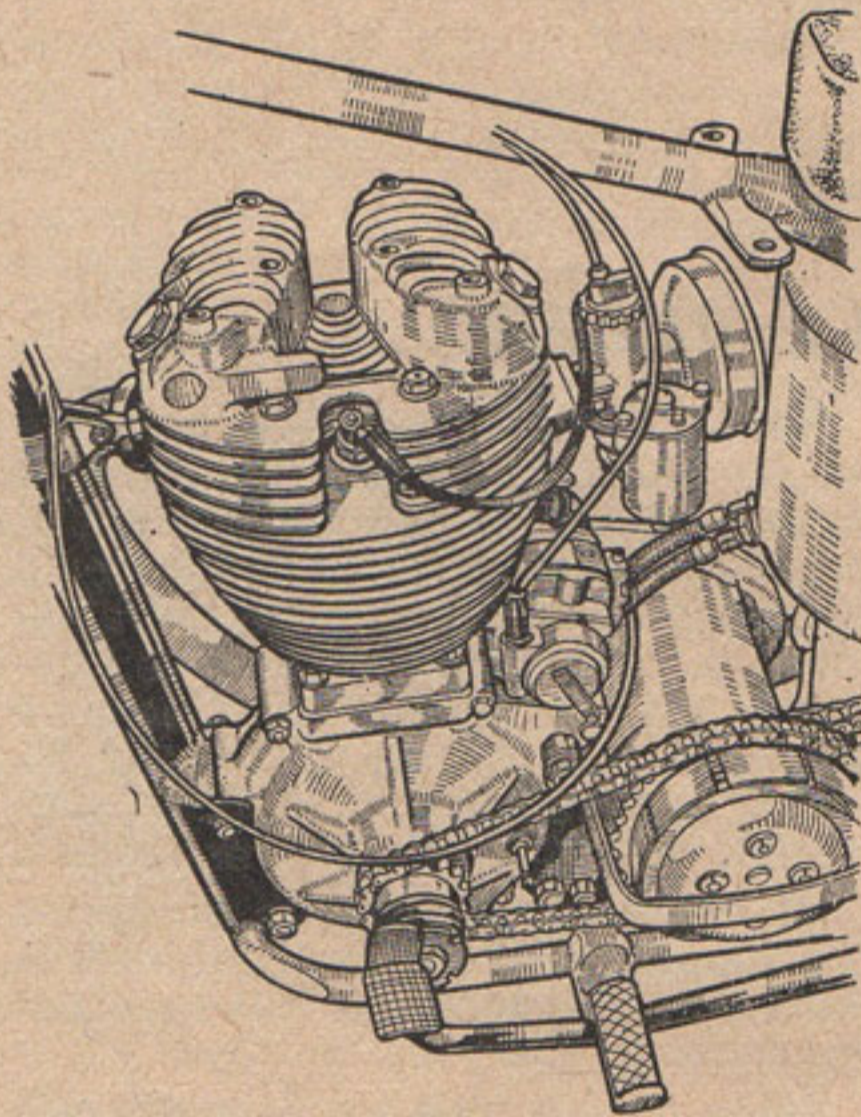
Autres constructeurs lyonnais, les Etablissements Simard frères se sont eux aussi attaqués au problème du sidecar léger. On en voit un exemplaire fort réussi chez leur agent parisien, M. Gratecap. Mais en dehors de cet équipage on trouve chez Simard un choix étendu de près de dix modèles correspondant à tous les goûts et toutes les bourses, depuis 32.000 à 62.000 francs, livrés complets sur pneus.

La carrosserie Simard une place et demie est très confortable

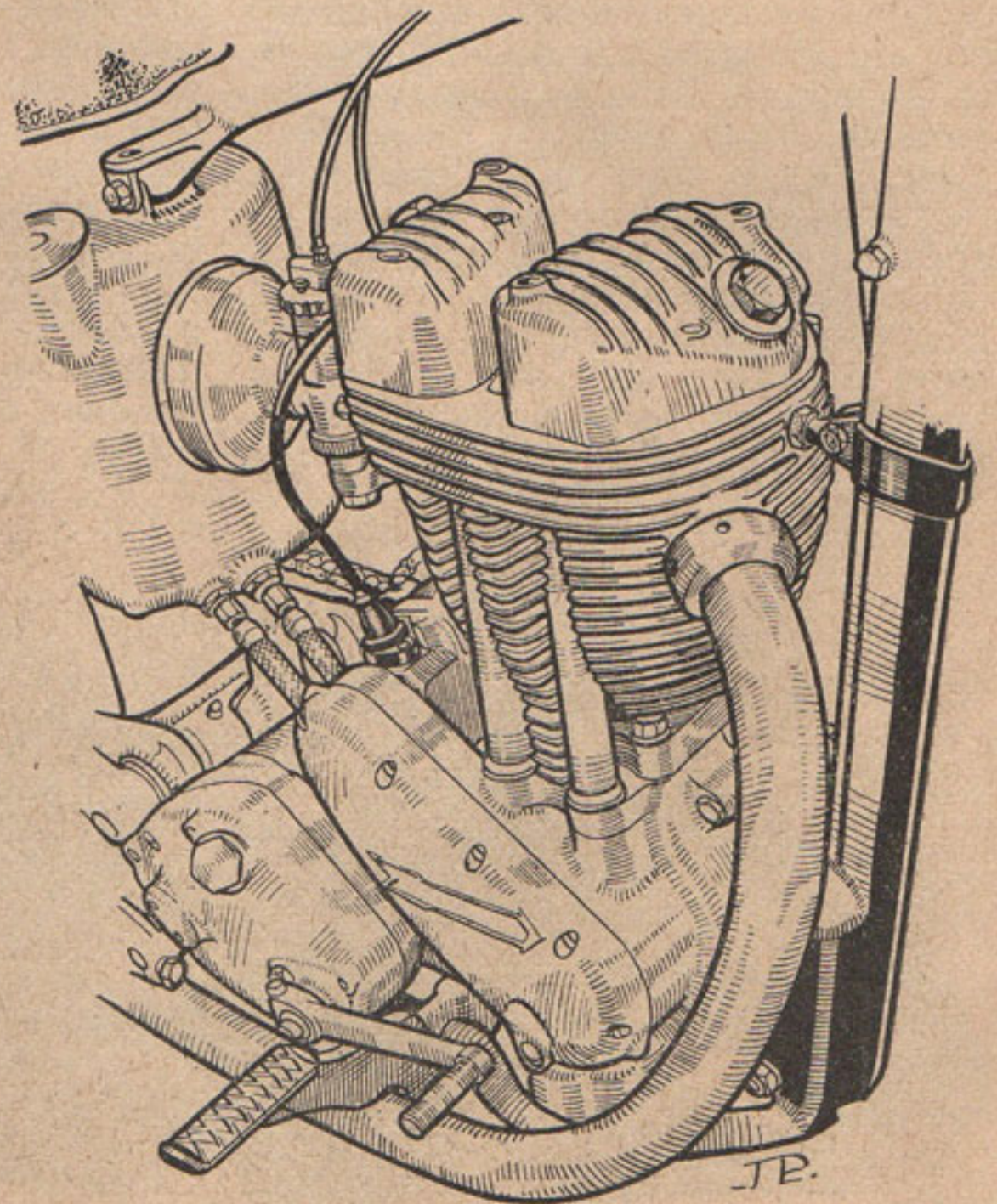
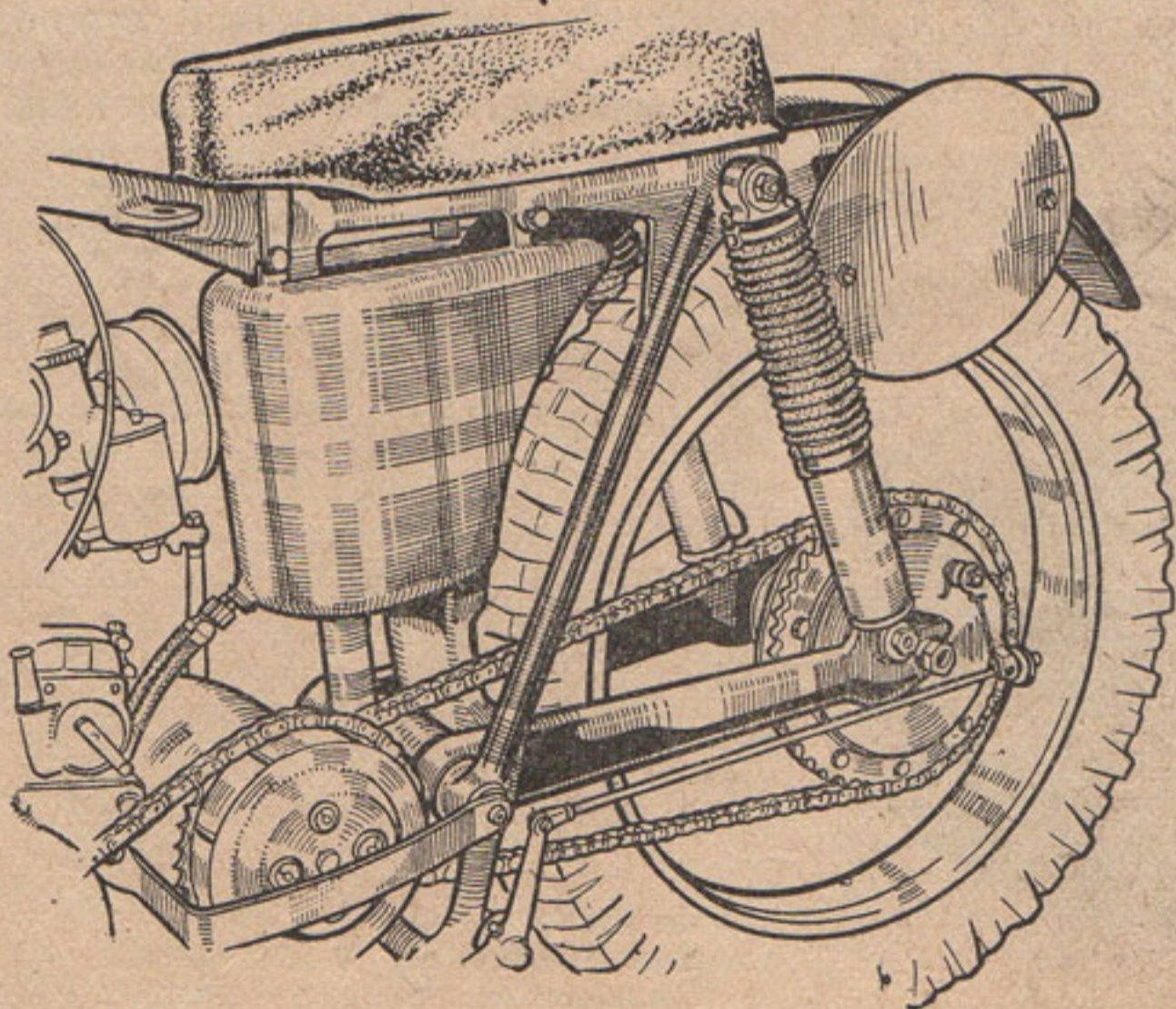




Une nouvelle 500 cmc. de cross la **FLÈCHE D'ARGENT**



Étudiée et fabriquée par M. Mazoyer, pionnier du moto-cross français, la Flèche d'Argent est un ensemble de solutions classiques parfaitement éprouvées. Le cylindre fonte, enrobé dans des ailettes en alliage léger, a une embase très épaisse. La culasse aluminium offre une large surface de refroidissement. Le tube avant du cadre lui assure une rigidité à toute épreuve. Les essais en cross se poursuivent de façon satisfaisante. Une réplique de ce modèle est prévue pour les sportifs amateurs de randonnées à vive allure.



175 MOTOBÉCANE

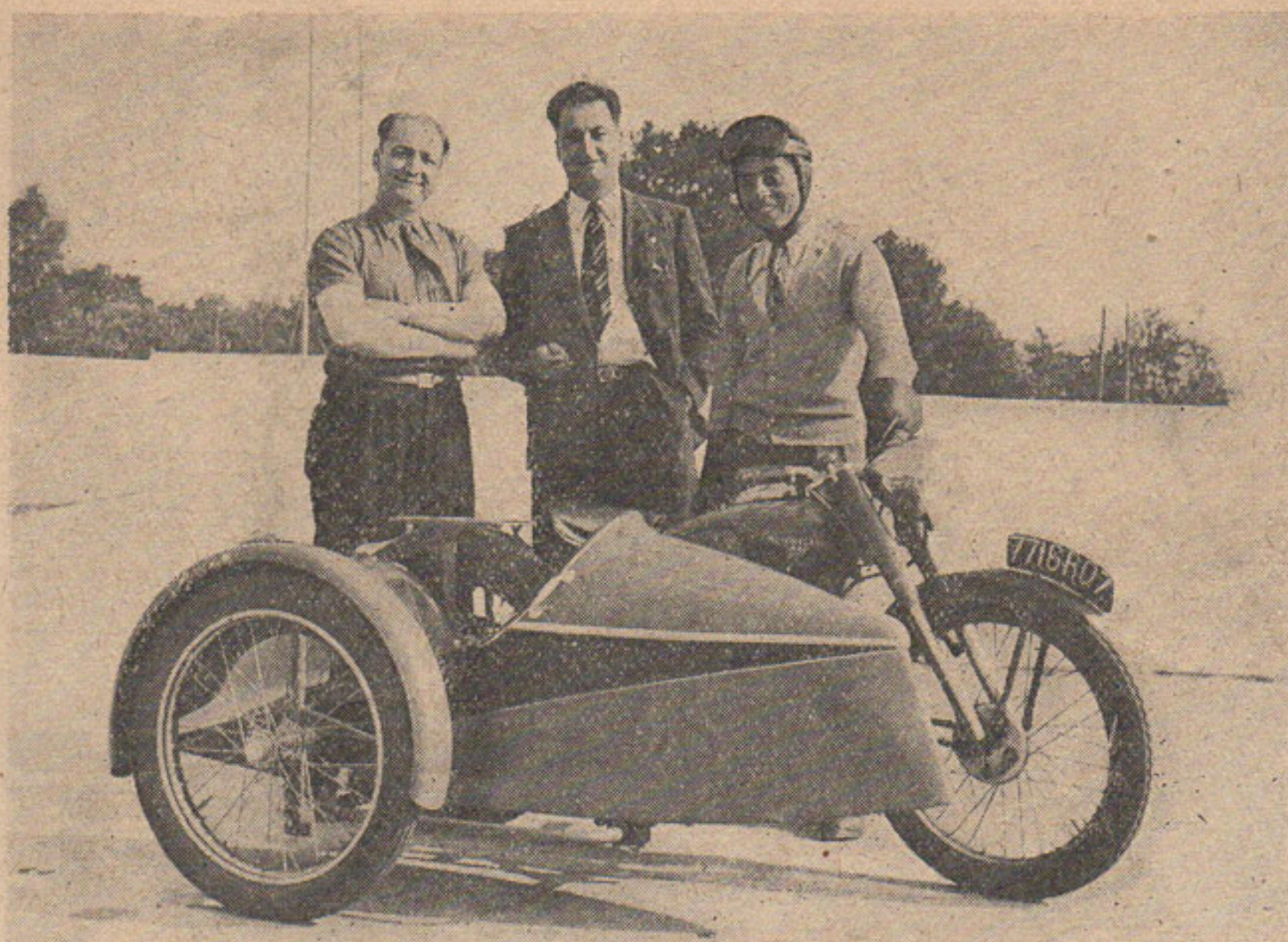
La voilà enfin cette 175 que tout le monde nous réclame avec insistance depuis le jour où nous avons fait sur elle une première allusion.

Il est indéniable que l'annonce de ce modèle a suscité bien des curiosités, car il exerçait une attraction sur deux catégories de motocyclistes : d'une part ceux déjà titulaires du permis de conduire et pour qui le vélomoteur était insuffisant, d'autre part les vélomoteuristes qui, leur apprentissage fait, souvent de longue date, et ayant compris le charme et l'agrément de la moto, aspirent à posséder une machine leur donnant des performances meilleures tout en conservant les qualités de légèreté et de maniabilité d'un 125 cmc.

La 175 cmc. Motobécane répond fort bien à cette double exigence : elle est aussi légère à la main qu'un vélomoteur tout en ayant l'assise sur la route d'une vraie moto de 250 ou 350 cmc.

Nous n'avions fait jusqu'à ces derniers temps que de brèves pointes sur les différents exemplaires mis pour quelques instants à notre disposition par le bureau d'étude de Pantin.

Il s'agissait alors, au hasard de nos passages, d'une succession de prototypes. Si nous constatons les progrès réalisés de l'un sur l'autre, nous ne pouvions toutefois en tirer aucune conclusion valable pour la clientèle. C'étaient tantôt la chasse de la fourche avant, la tare des ressorts arrière, tantôt les rapports de boîte ou le profil des cames qui variaient jusqu'à ce que soient atteint les réglages moyens susceptibles de donner satisfaction à l'ensemble de la clientèle. C'est avec un de ces 175 expérimen-



Derrière l'ensemble Motobécane Impérial : Voivenel, agent des deux marques
Le sympathique Quolibet, chef de la piste et notre collaborateur.

taux que Max End a descendu les escaliers du square Maillot, non pas pour se signaler comme acrobate, mais tout au contraire pour étudier comment dans des conditions imprévues se comportaient l'une par rapport à l'autre les deux suspensions, l'avant et l'arrière. Le film rapide pris en cette occasion a démontré l'adhérence constante des deux roues « C.Q.F.D. ».

Mais un peu plus tard, sur un autre modèle, nous avons eu le plaisir, si c'en est un, d'effondrer un kick, nous montrant en l'occasion meilleurs casseurs que les metteurs au point de la maison. La machine incriminée, il faut

l'avouer, avait été déjà copieusement et volontairement sonnée; c'est nous qui avons glissé sur le pépin et c'est vous, acheteurs, qui profiterez de notre passager déboire.

A la décharge du constructeur, il s'agissait encore d'un modèle « cousu main »; on semblait attendre l'événement pour renforcer les coutures.

Nous étions prévenus, nous ne nous sommes pas découragés; dès l'annonce du modèle définitif, tête de série, nous nous sommes remis sur les rangs pour un complément d'essai.

Pour être bien certains d'exiger le maximum d'efforts, nous avons mis à ce dernier contrôle trois conditions :

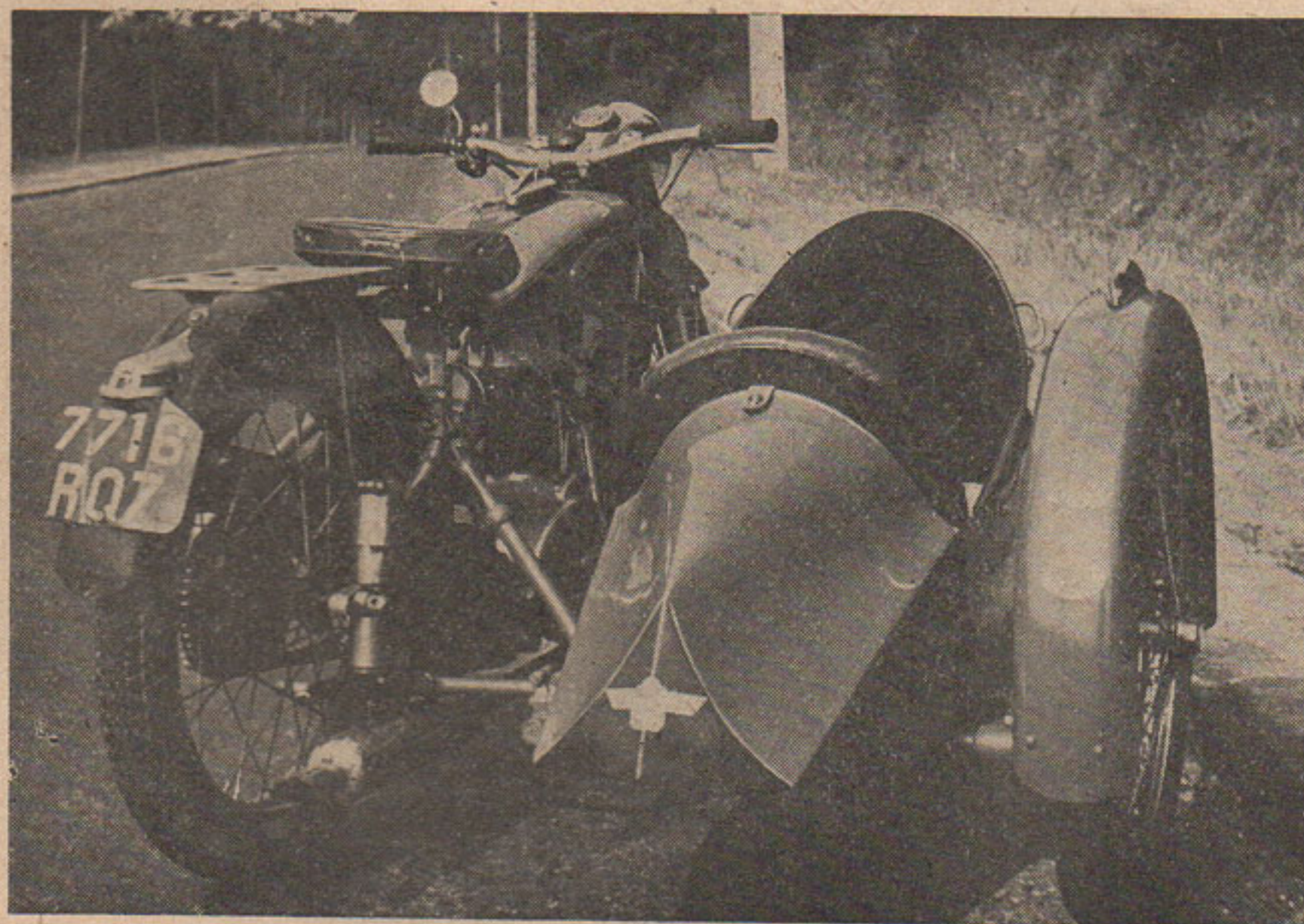
- emprunt à l'improviste chez un agent;
- accouplement d'un sidecar;
- essai à Montlhéry.

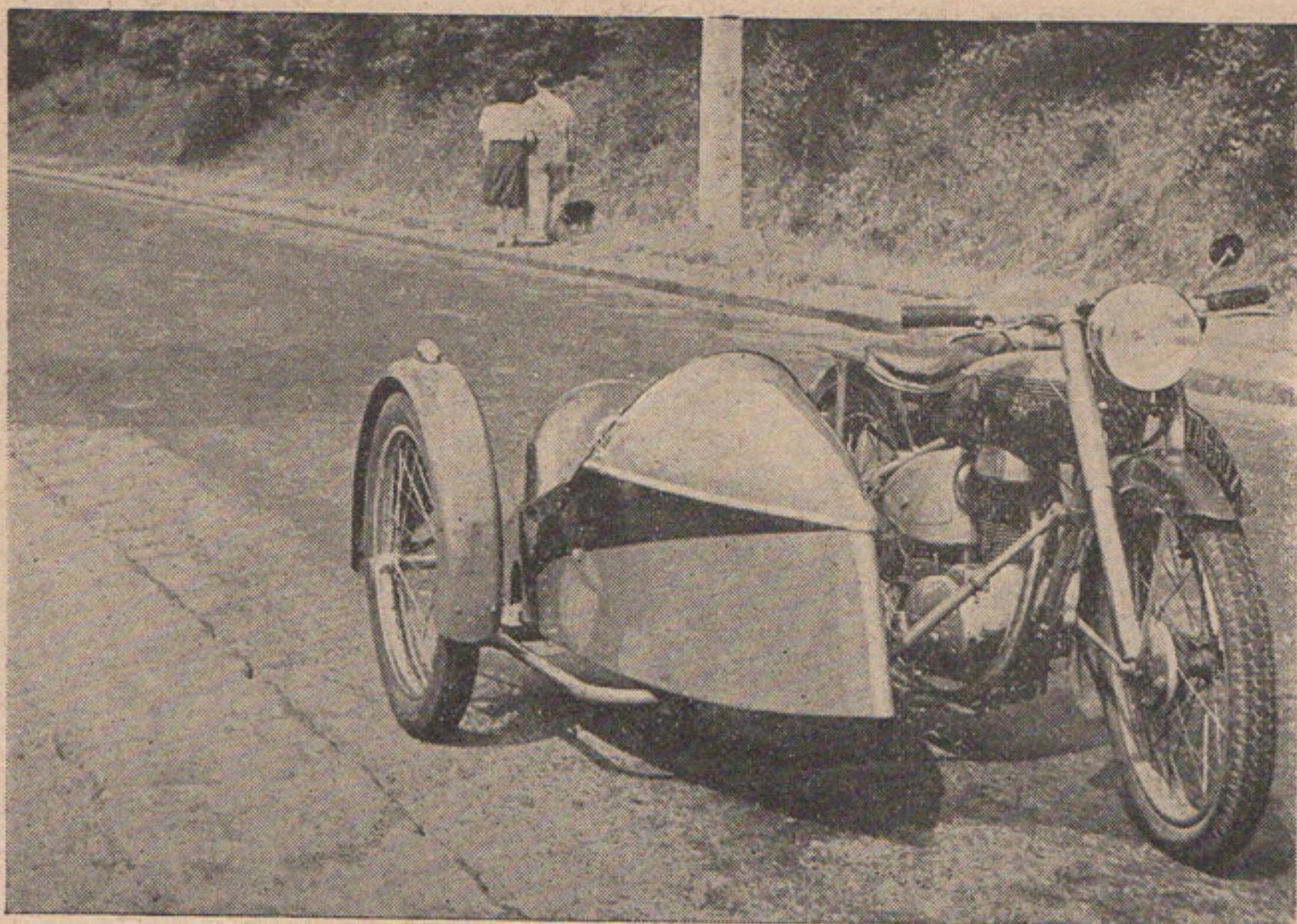
C'est l'ardent Nebout qui s'est chargé de ce travail; il y tenait d'ailleurs. Voici comment on a opéré :

La 175 a été prise chez M. Voivenel qui est à la fois agent de Motobécane et des sidecars Impérial. On a vu, ici, que les Etablissements Marmonnier ont réalisé un sidecar léger adaptable aux vélomoteurs et motos jusqu'à 250 cmc. Il est parfaitement établi, bien équilibré, ne tire pas sur le guidon, ne se lève pas dans les virages et offre un réel confort au passager. Il est d'une ligne très agréable rappelant les autres modèles « Impérial » pour motos.

C'est donc une moto rigoureusement de série et non préparée qui a été amenée à Montlhéry.

Le tour de piste a été effectué en 1 min. 50 s., soit à la moyenne de





L'ensemble a belle allure.

83 km. 396; pour un sidecar 175 cmc. reconnaissons que ce n'est vraiment pas mal du tout.

Nebout a été vraiment enchanté des quelques heures passées au guidon de la 175. La circulation en ville est, grâce aux 4 vitesses, souple et rapide; elle se faufile avec assurance et sécurité. Une petite pointe Meudon-Préfecture de Versailles par la route des Gardes en 9 m. 45 s. accuse une vitesse moyenne de 61 km. 200. Cette moto légère est, à notre avis, parfaitement réussie; elle convient pour la ville et le grand tourisme grâce à son moteur à la fois souple et puissant, ses quatre rapports de boîte bien échelonnés et son sélecteur précis et sûr.

En solo elle est également très agréable à conduire; la combinaison télescopique avant et arrière est réussie, pour le meilleur confort et l'absolue stabilité.

Un motocycliste, s'il le désire, doit en sidecar tenir sur le plat son 70 de compteur et le 80 en solo.

Un pilote bien profilé doit atteindre le 100 en pointe.

Tenue de route parfaite, suspensions bien équilibrées, embrayage très doux, sélecteur au point, freins progressifs et puissants,

Soit en solo, soit avec son sidecar Impérial, nous sommes persuadés que la 175 Motobécane vous procurera autant d'agréments qu'à nous-mêmes.

CARACTÉRISTIQUES DE LA 175 c.m.c. MOTOBÉCANE TYPE U.2.C.

MOTEUR 4 temps à distribution par soupapes en tête et culbuteurs, alésage 56, course 71.

Allumage par volant magnétique avec avance automatique. Régime d'utilisation 4.000 t.-mn.; maximum 4.500 t.-mn.

Graissage par circulation d'huile automatique.

Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.

CHANGEMENT DE VITESSE formant bloc avec le moteur; 4 vitesses toujours en prise commandées par sélecteur à double pédale. En appuyant sur la branche avant on monte la gamme, sur la pédale arrière on rétrograde, le point mort se trouvant après la première.

CADRE en tube d'acier avec fourche télescopique à l'avant et suspension arrière coulissante et réservoir de 12 litres.

Freins à tambour, diamètre 130.

Pneus AV. et AR. : 25x3.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE. Volant magnétique avec dispositif à cellule, batterie de 6 volts 7 AH, avertisseur, éclairage à l'arrêt, phare de 180 mm.

POIDS : 87 kg. **CONSOMMATION** : 2 l. 3/4 à 3 litres.

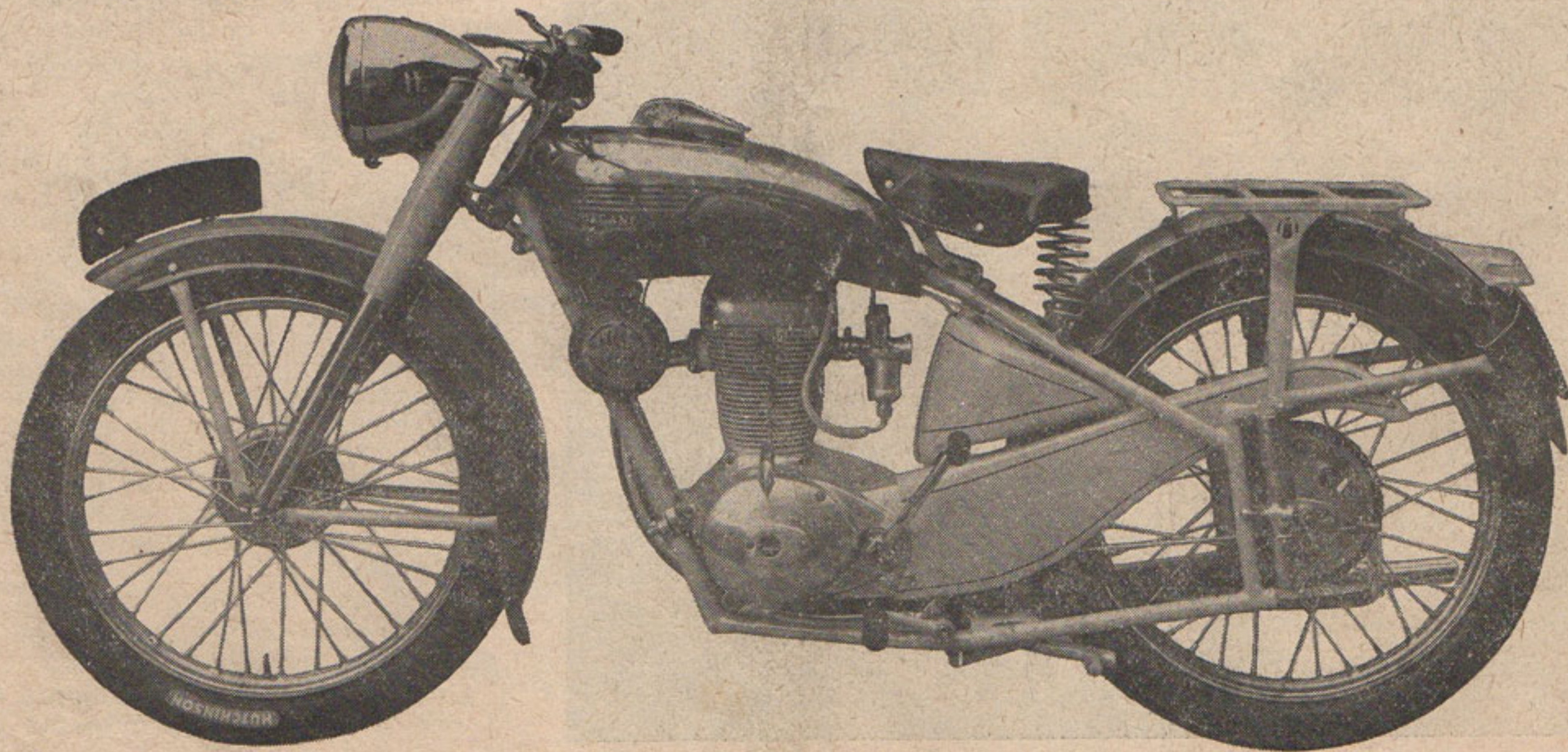
Rapports et vitesses à régime d'utilisation :

En 1^{re} : 18,3 = 30 km.-h.

En 2^e : 13,35 = 40,5 km.-h.

En 3^e : 8,9 = 61 km.-h.

En 4^e : 6,75 = 80 km.-h.



GIMA

Les constructeurs de Clermont-Ferrand exposeront deux modèles déjà connus : le vélomoteur 125 cmc. et la moto légère 150 cmc., avec bloc-moteur A.M.C.

Les motards avertis ont suivi avec intérêt l'essor de cette jeune marque qui, dès ses débuts, s'est imposée à l'attention générale par ses solutions originales : cadre en tubes de grosse section, fourche télescopique, moteur amorti, etc. Nous retrouverons sans doute le modèle à suspension arrière, présenté l'année dernière et, peut-être, un vélomoteur inspiré du premier 108 cmc., mais modernisé et de prix plus accessible.

Avec le double succès obtenu au récent Bol d'Or, Gima est, désormais, parmi les marques de grande cote.

GIMA en deuil

Nous avons appris avec une peine profonde la mort subite de M. Henry Audraud, directeur-fondateur de la marque Gima.

Cet homme charmant, dynamique et toujours prêt à rendre service, ancien député du Puy-de-Dôme, ancien sous-secrétaire d'État au Ministère de l'Air était titulaire de la Croix de guerre et de la Légion d'honneur pour sa conduite pendant l'occupation.

Plus tard il s'était désintéressé de la politique. Son besoin d'activité et ses qualités d'animateur se reportèrent sur la création et le lancement de la Gima ; il est un des grands artisans de son succès.

Avec lui le monde motocycliste perd non seulement une personnalité marquante, mais un ami généreux.

RAVAT

La machine la plus représentative de Ravat est une 125 cmc. catégorie vélomoteur. Le moteur est un bloc 2 temps avec boîte à 3 vitesses au pied. C'est une machine classique et sobre, de prix abordable, très sérieusement construite et d'un fini sans

critique. Robuste et sûre elle est capable d'un service quotidien sans défaillance et doit, de ce fait retenir l'attention de ceux qui doivent se déplacer rapidement aux moindres frais ; ce modèle vaut 68.100 francs.

Ravat présente également un 100 cmc. 2 temps avec boîte séparée commandée à la main dans un cadre surbaissé de lignes agréables avec son réservoir de bonnes proportions et ses garde-boue enveloppants pour le prix de 59.000 francs, ce qui en fait un des vélomoteurs les plus accessibles du marché.

DU NOUVEAU SUR LE SCOOTER A.G.F.

Un dernier écho de « Motocycles » annonçait un scooter A.G.F. à moins de 100.000 francs. Il est visible sur le stand. Profitant de la dernière présentation des autres véhicules de cette marque, il en diffère uniquement par le moteur ; il est équipé à la place du moteur Ydral d'un excellent bloc 100 cmc. 2 temps à 3 vitesses.

Ce modèle et celui monté avec le 125 cmc. Ydral 4 vitesses offrent cette année les caractéristiques suivantes :

Marchepied aluminium de 70 mm, assurant une plus grande protection et augmentant la place de 70 mm, avec large coffre à outils et double pédale de sélecteur.

Garde-boue AV. et AR. très enveloppants, entièrement polis.

Suppression des raccords (gaines accordéon de fourche et de suspension AR.) remplacés par des pièces aluminium, polies.

Roue de secours et démontage instantané des pneumatiques sans aucun levier par demi-jante amovible.

Carburateur sous carter aluminium. Selle genre américain assurant un confort très supérieur.

Livraison dans les teintes rouge et noire.

Le modèle-équipé du bloc moteur Ydral, est au prix de détail de 121.200 fr.

F.N.

La grande-marque belge prévoit pour l'année à venir quatre modèles :

Une 250 cmc. et une 350 cmc. à culbuteurs, une 350 cmc. et une 450 cmc. en latérales ; ces quatre modèles ont ceci de commun qu'ils sont en bloc-moteur avec boîte à 4 vitesses et sélecteur au pied.

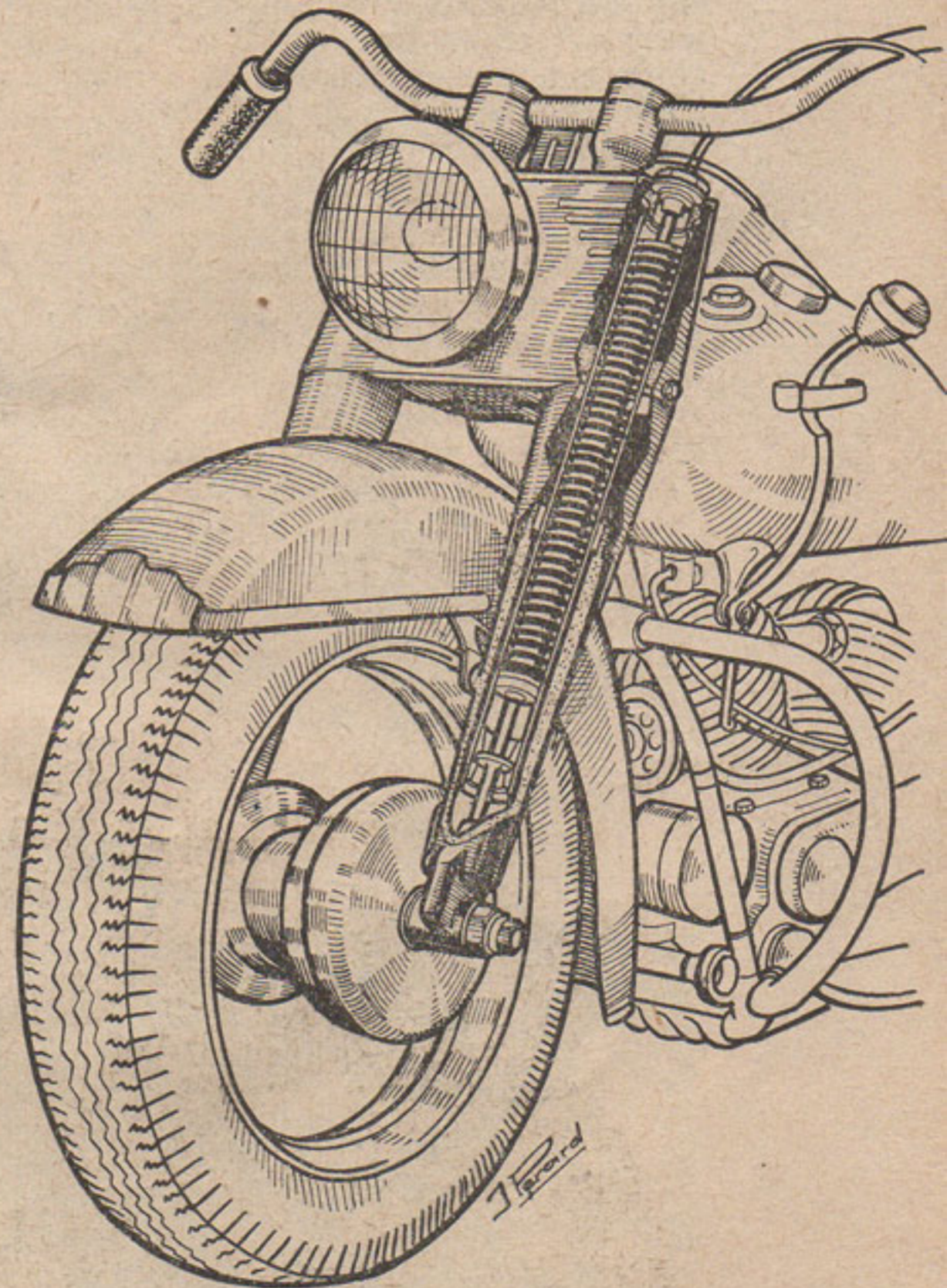
Le cadre est à suspension intégrale par anneaux de caoutchouc Neiman. La fourche avant, suivant la formule adoptée par F.N. ces années précédentes est, avec roue tirée. Ce dispositif qui avait quelque peu surpris lors de son apparition a été modifié, non dans le principe, mais dans la présentation.

HARLEY-DAVIDSON

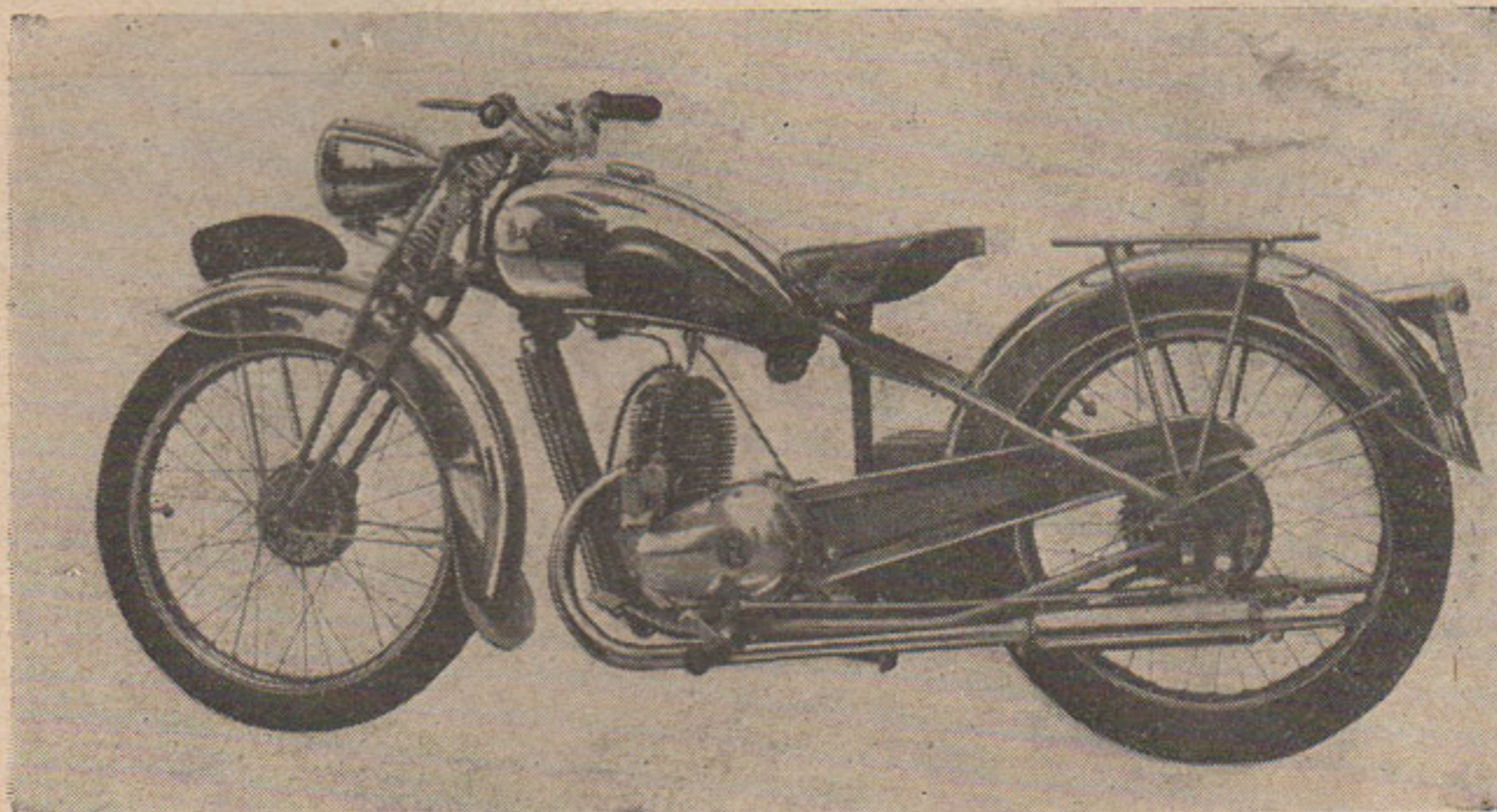
Hydra-Glide 1950

Davantage de chevaux et un silencieux plus efficace sur toutes les bicylindres.

Les motocyclistes avides de surpuissance apprécieront ce gain de



puissance de 10% obtenu par le changement du dessin de la tubulure d'admission de sculasses de la Tig Twin à soupapes en tête. Une meilleure accélération en est le résultat. "Mellow" (Mélodieux) est le nom donné aux silencieux de la 750 cmc. et de la Tig Twin.



La 125 cmc. RAVAT 3 vitesses

B.M.W. ET ZUNDAPP

M. Latscha, l'agent général pour la France de ces deux marques, nous informe que la maison B.M.W. de Munich lancera, en janvier prochain, la nouvelle 500 culbuteurs, type R. 5 1/2.

Une 750 cmc. B.M.W. est en préparation en remplacement de la R. 12; sa sortie est prévue pour fin 1950. D'autre part, Zündapp importera en France la fameuse K.S. 600 avec fourche télescopique en attendant d'autres modèles en 750 et 800 cmc.

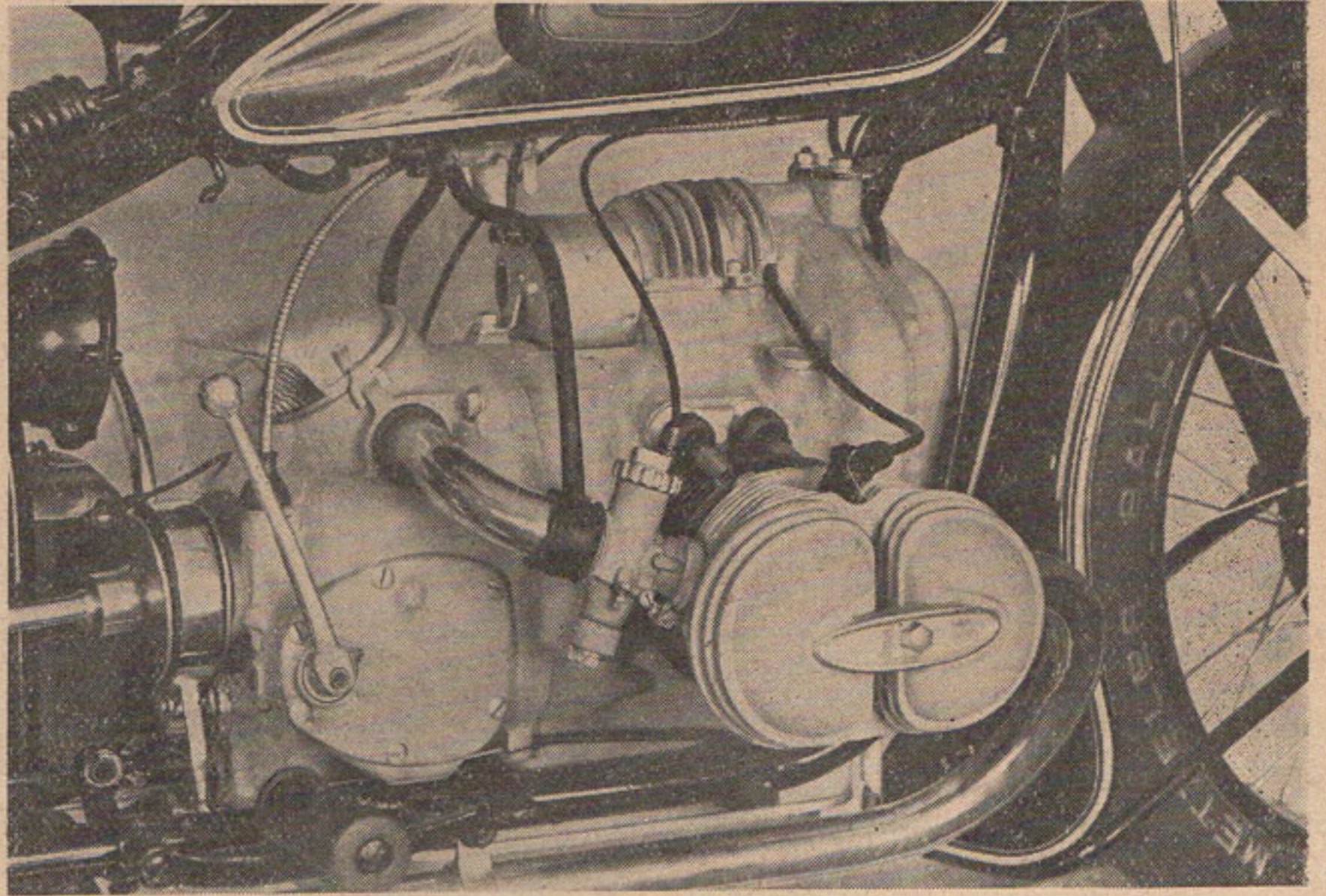
Pour ces deux marques, la reconstitution du stock des pièces détachées, véritablement d'origine, sera chose faite pour janvier prochain.

LES SIDECARS CARPIO

Le châssis des sidecars Carpio est fabriqué suivant la technique automobile, acier en « U » formant caisson. La roue est suspendue par un dispositif de ressorts dont un compensateur; un réglage permet de durcir cette suspension suivant la charge. L'attelage se fait par trois attaches articulées sur Silentbloc, l'une d'entre elles, la centrale, formant liaison souple.

Divers modèles conviennent, depuis le vélomoteur jusqu'à la grosse moto, avec une variété de carrosserie.

Crevé de la KS 600 cmc. Zündapp



La nouvelle R 51 (2) B.M.W.

NEW-MAP

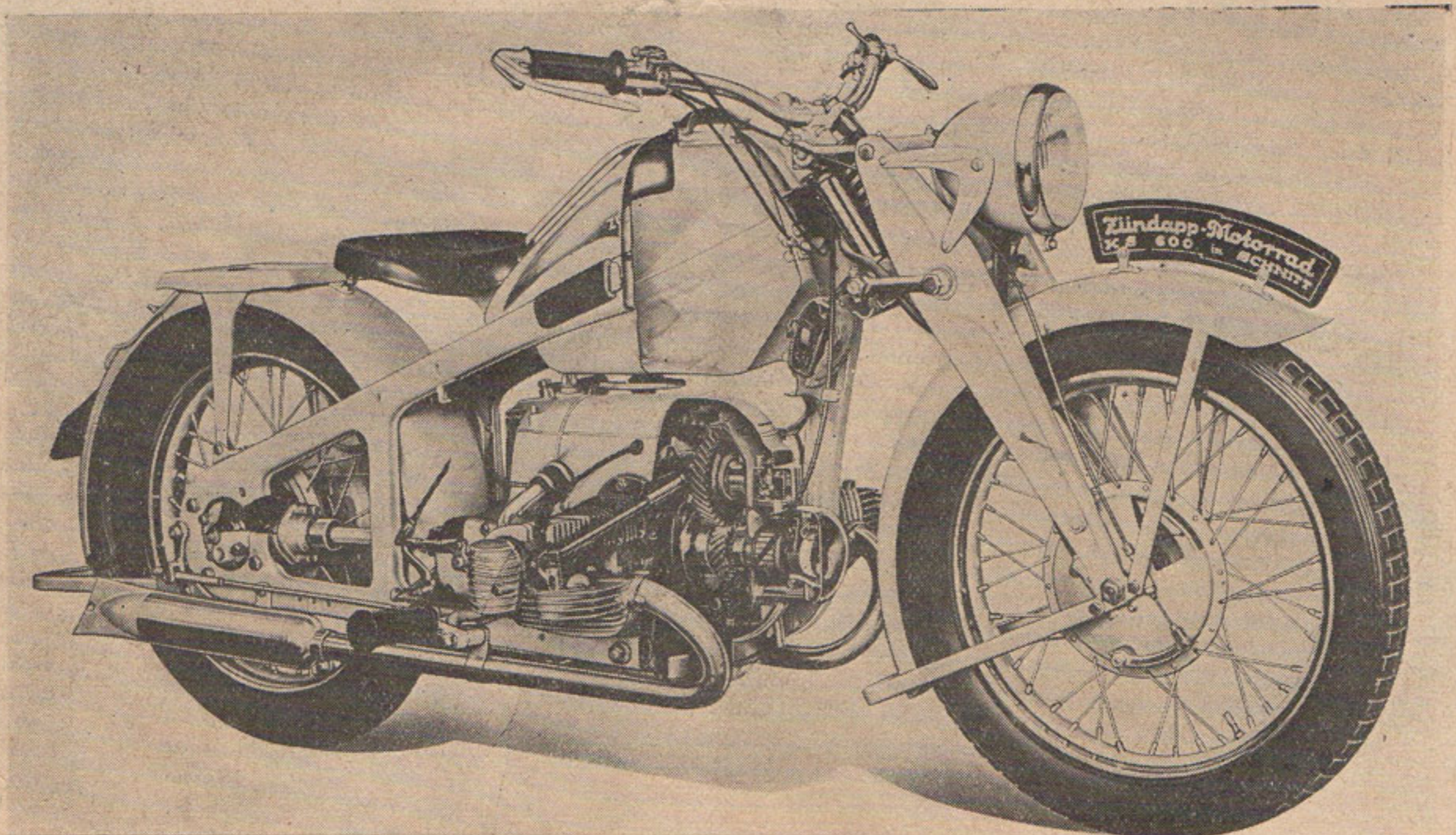
Nous retrouvons sur ce stand la série de vélomoteurs et motos légères, avec en 2 temps le bloc Aubier-Dunne et en 4 temps l'A.M.C. à culbuteurs 4 vitesses au pied, dans les cylindrées 125 vélomoteur et 150 petite moto.

La particularité de New-Map réside dans son cadre suspendu à l'arrière par fourche articulée sur bloc caoutchouc, avec dispositif de réglage suivant qu'on l'utilise en solo ou en tansad. « Motocycles » vient de recevoir une lettre de lecteur enchanté de cette suspension; nous lui avons demandé de nous détailler toutes ses impressions.

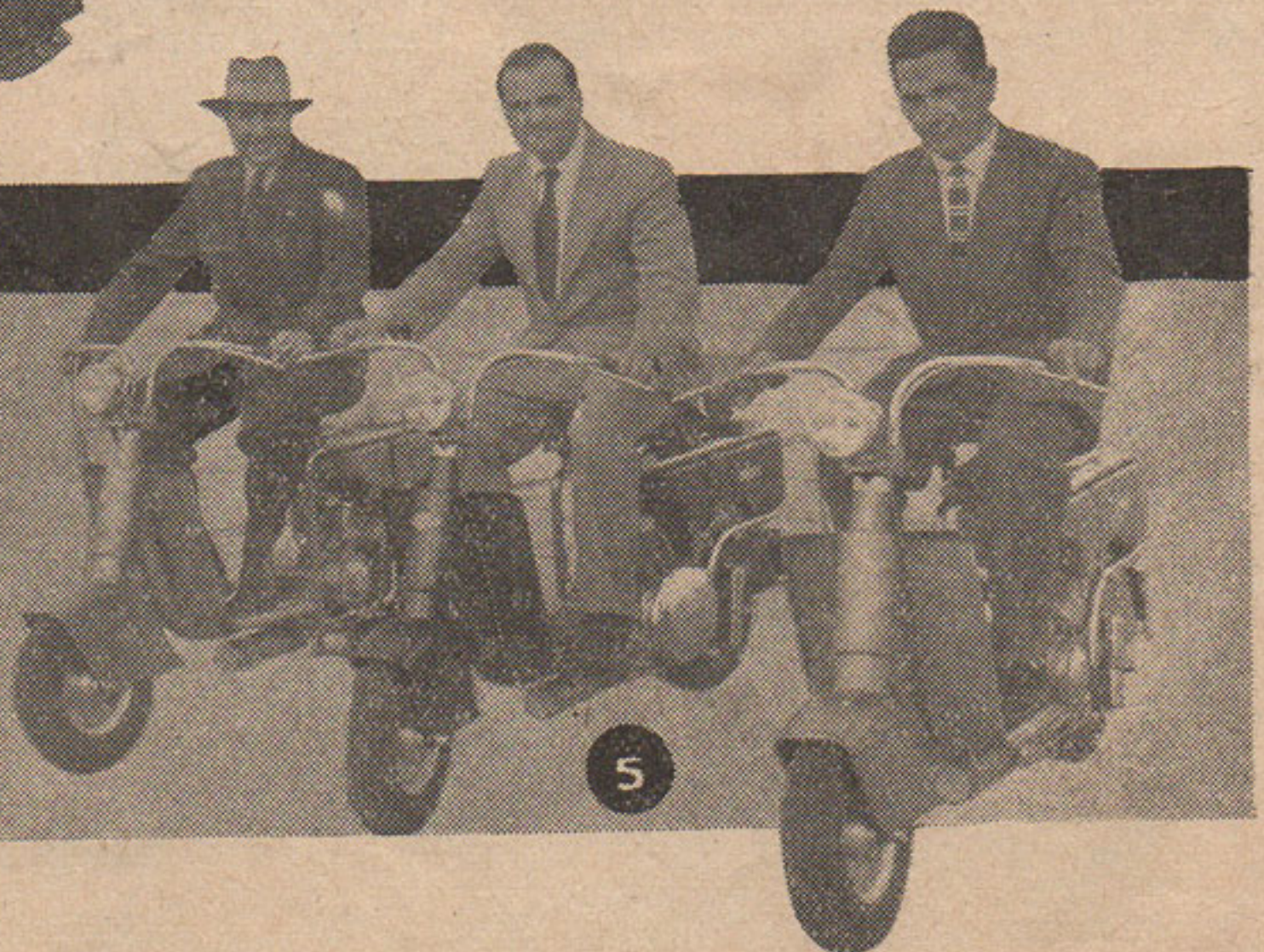
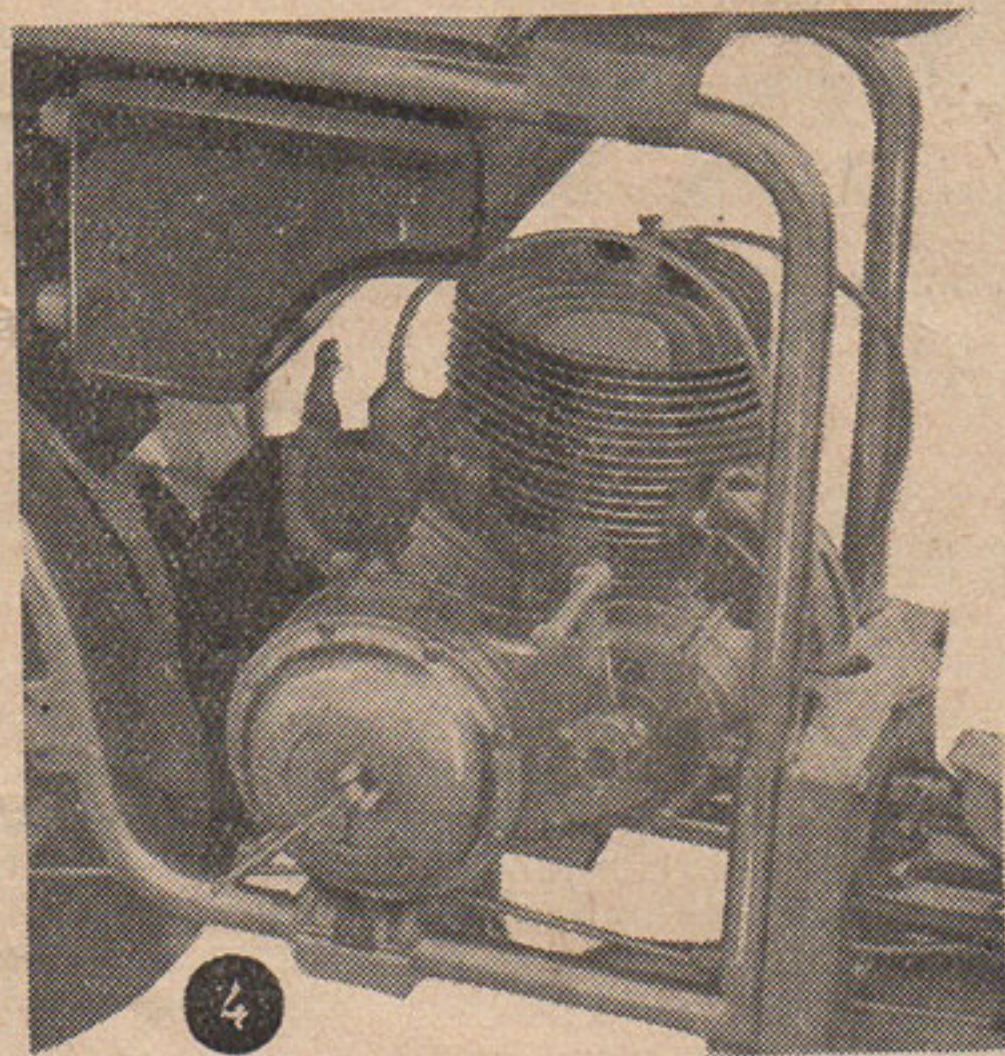
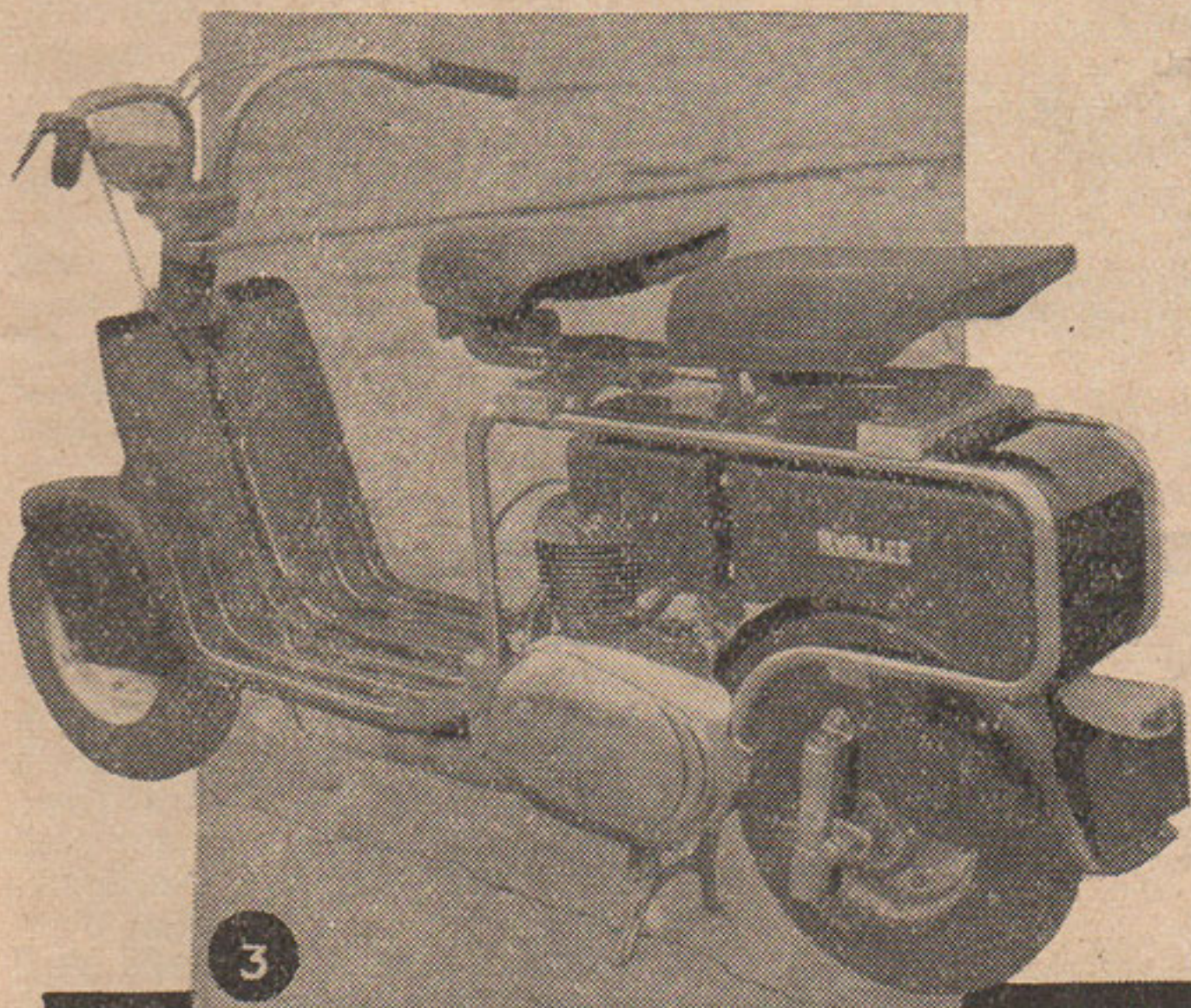
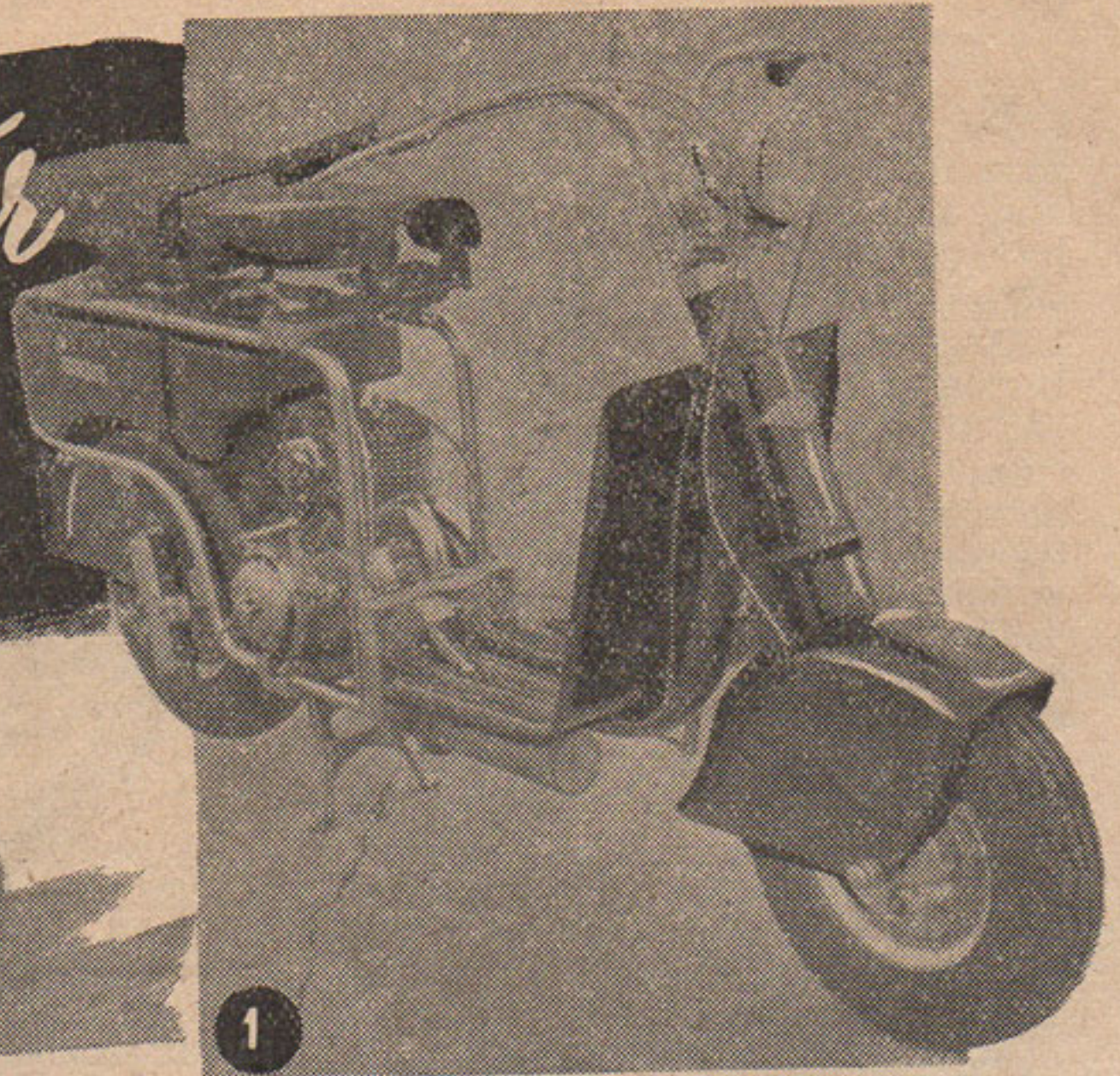
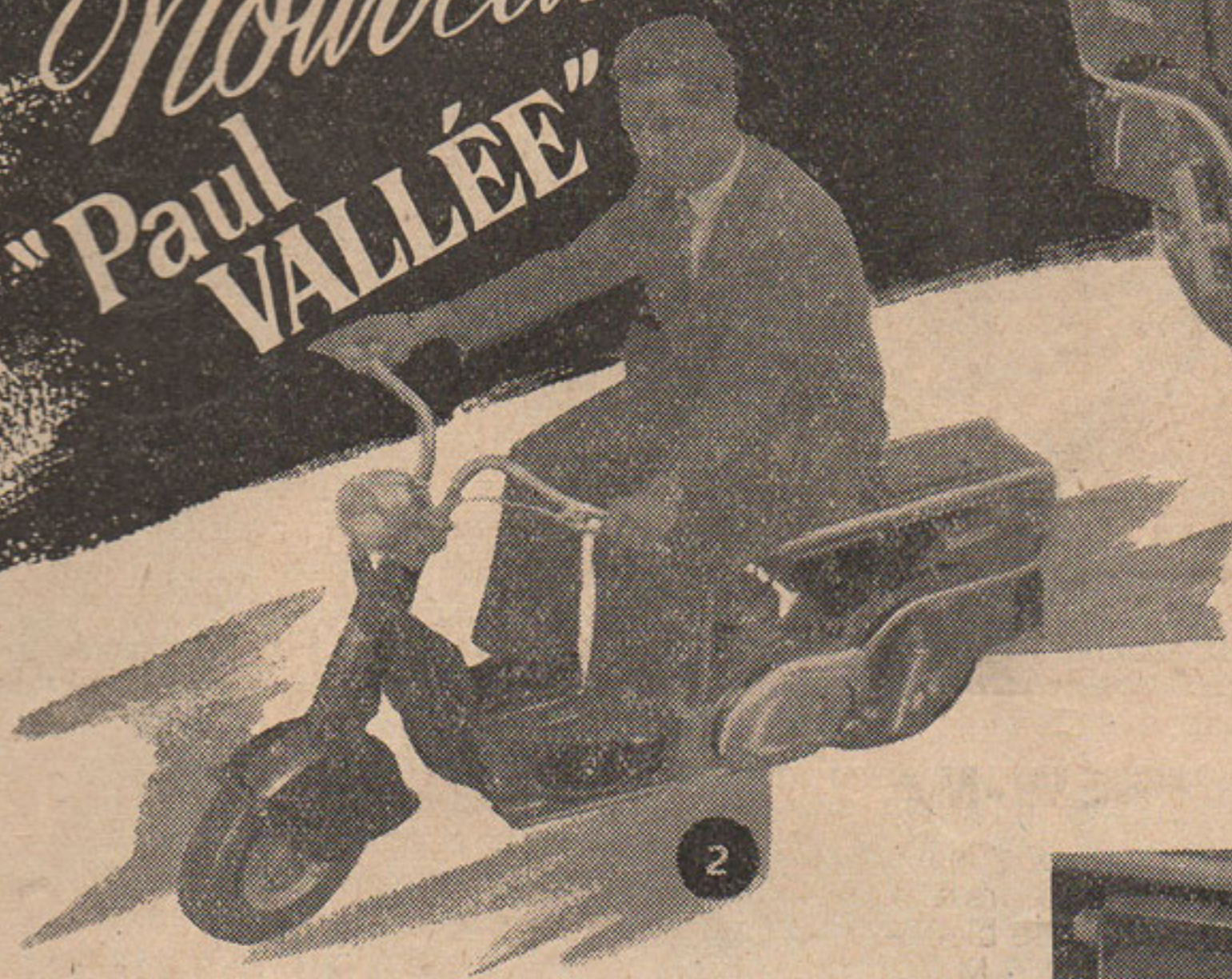
MOYEUX ARRIÈRE SUSPENDUS

La Société U.C.M. de Colombes peut fournir des moyeux arrière suspendus licence Robail pour vélomoteurs, motos et sidecars. Elle fait également la pose et le montage du moyeu Nivel.

L'un comme l'autre ces moyeux réalisent la suspension arrière en se substituant simplement à celui d'origine et sans aucune modification du cadre.



le Nouveau Scooter "Paul VALLÉE"



1 et 3) Le scooter vu de trois-quarts avant et arrière.
2) Notre champion de France Behra aux essais.
4) Le bloc-moteur Aubier-Dunne.
5) De gauche à droite :
MM. Paul Vallée, Chinetti et Behra.

Une modification générale du carburateur donne un mélange correct plus uniforme pour toutes les ouvertures de la commande.

L'efficacité du carburateur de la 1.200 cmc. a été augmentée en portant le passage des gaz de 28 mm. 5 à 33 mm. 3.

Les nouvelles couleurs comprennent rouge rubis, bleu d'azur pour les deux cylindres et le Servi-Car, le noir brillant des années précédentes étant conservé. En supplément les couleurs : rouge aviation, azur, blanc et vert pâle métallisé peuvent être exécutées sur demande.

La populaire 125 cmc. de 77 kg possède maintenant un tube de direction en acier forgé, brasé aux tubes du cadre. La tête de bielle comporte quatre fentes afin d'obtenir un meilleur graissage des roulements.

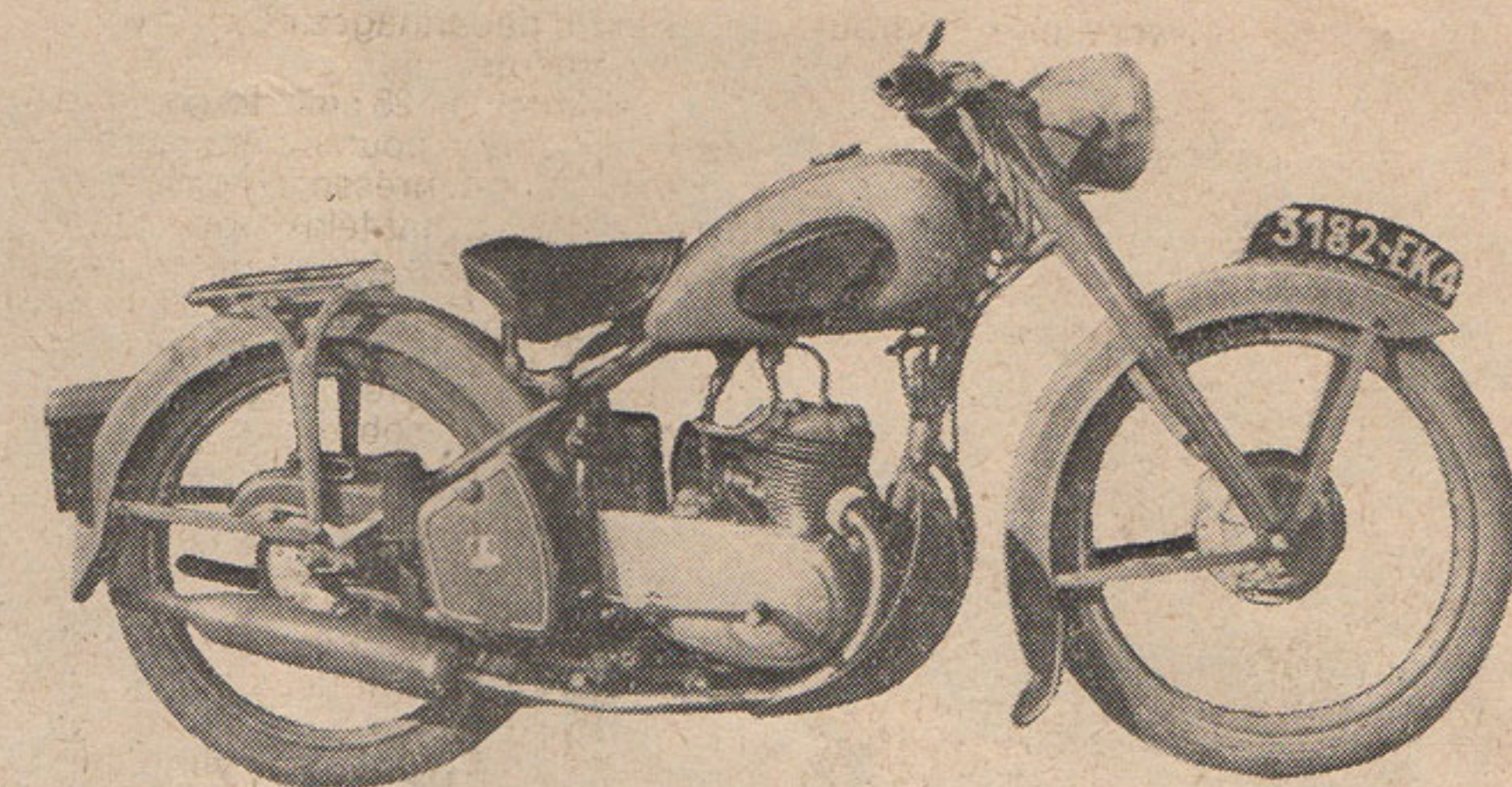
Une modification à la dynamo a eu pour résultat de fournir un courant plus régulier et d'obtenir la charge de la batterie à un régime plus bas.

Capable de 9 ampères, la dynamo assure la charge de l'allumage à 16 km., et l'éclairage-allumage à 24 km.-h.

4 cm. d'épaisseur de caoutchouc-mousse sont employés pour la selle et assurent un grand confort.

PEUGEOT

Le « Motocycles » du mois dernier faisait état d'une performance sous contrôle officiel, accomplie par une moto légère 150 cmc. Peugeot sur un itinéraire plutôt mouvementé : le Tour de Suisse. Cette moto possède le bloc 2 temps 4 vitesses au pied déjà connu, puisqu'il en circule actuellement un certain nombre, mais avec quelques modifications internes qui lui donnent plus de puissance, une meilleure alimentation et, par suite, moins de tendance aux pannes de bougies. On y arrivera à éliminer ces sacrées perles. On a d'ailleurs constaté que l'amélio-



La nouvelle 150 cmc. Peugeot.

ration récente de la qualité de l'essence remédiait considérablement à cet inconvénient.

Un conseil en passant : ravitaillez-vous toujours au poste officiel d'une raffinerie, Desmarais, Esso, Shell ou autre, vous serez assurés de n'avoir pas un carburant composé de diverses mixtures, gasoil ou autres.

Pour en revenir à Peugeot, la 150 cmc. précitée possède une fourche télescopique et une suspension arrière. L'une et l'autre sont depuis longtemps aux essais à Beaulieu. Si l'on a risqué ce dur itinéraire, c'est qu'on savait d'avance à quoi s'en tenir sur la tenue du cadre ainsi équipé et sur les modifications apportées au moteur.

1.056 kilomètres de haute montagne en une seule traite, à plus de 50 de moyenne, tous arrêts compris, c'est un résultat qui montre d'une façon très éloquente l'aptitude de nos petites cylindrées au grand tourisme, même dans les régions les plus escarpées.

Il y aurait deux versions de cette machine, la différence entre l'une et l'autre n'étant marquée que par un

arrière normal sur le modèle tourisme et un arrière suspendu sur le type sport.

Cette 150 cmc. 1949 sera-t-elle la seule surprise sur le stand Peugeot ? Elle suffirait déjà à attirer la foule, mais il pourrait bien se faire qu'une autre révélation nous soit réservée.

Peugeot consacre tous ses efforts au moteur du cycle à 2 temps; ses progrès dans cette formule sont indéniables; il faut suivre de près ses travaux et ses progrès constants.

LES JONGHI

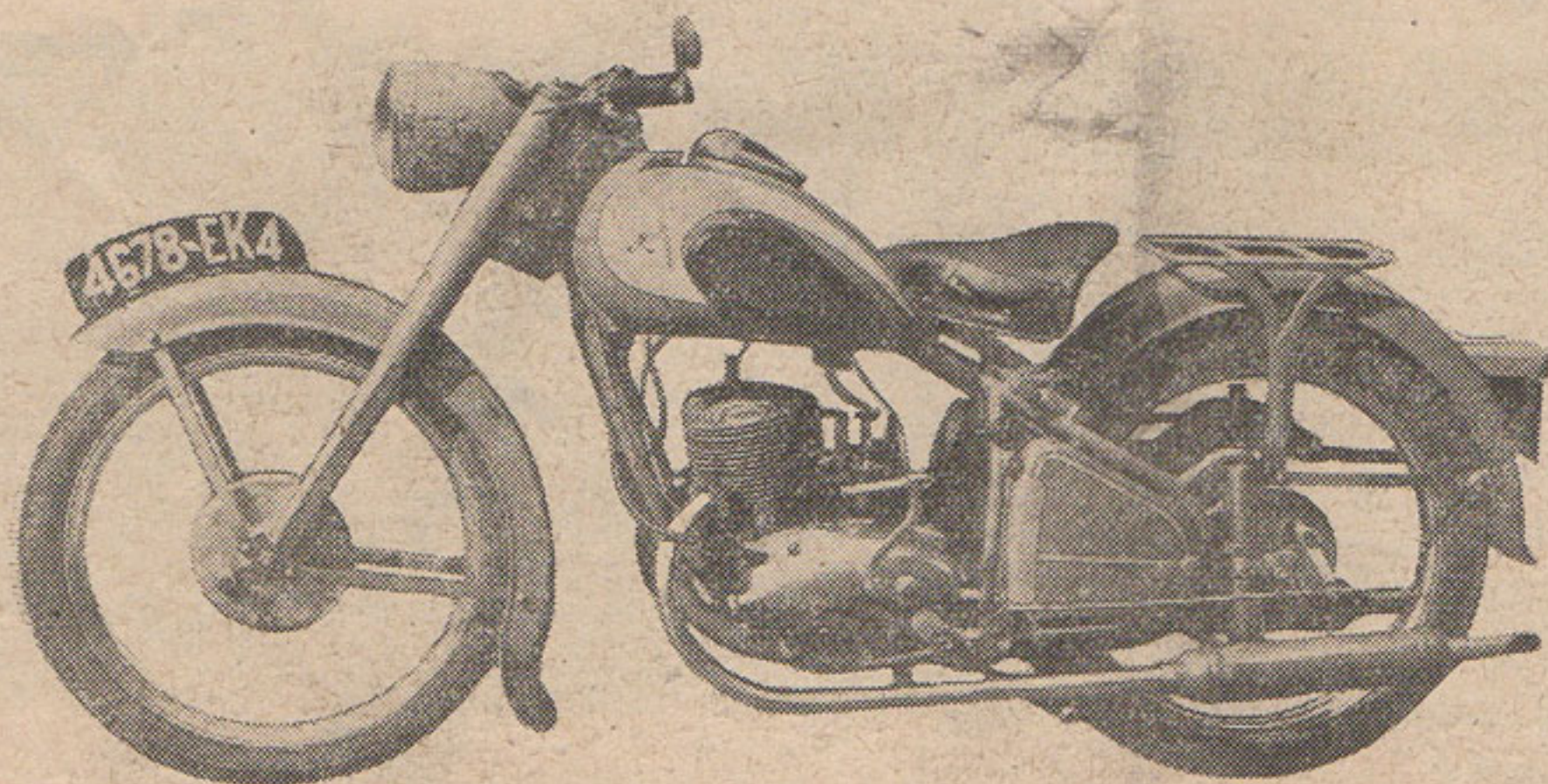
L'année dernière Jonghi avait exposé trois types principaux : un 100 cmc. 3 vitesses, sélecteur; un 125 cmc. également en bloc 3 vitesses et sélecteur; enfin le 125 quatre temps arbre à cames en tête, ces deux derniers en préparation.

Le 125 deux temps est sorti en série au cours de la saison. « Motocycles » en a récemment publié un compte rendu d'essai; c'est donc un modèle lancé il ne nous reste plus qu'à avoir de bonnes nouvelles de l'arbre à cames en tête dont quelques exemplaires avaient été mis sur pied pour la mise au point avant le lancement. Cette mise au point était d'ailleurs assez poussée puisqu'elle s'est traduite en octobre dernier par quelques beaux records officiels à Montlhéry.

Puisque le 2 temps présenté l'année dernière est maintenant livré au commerce, espérons que le 4 temps nous sera offert dans les prochains mois. Beaucoup de jeunes sportifs l'attendent avec impatience. Son beau bloc et la suspension intégrale du cadre tentent bien des amateurs.

RADIOR

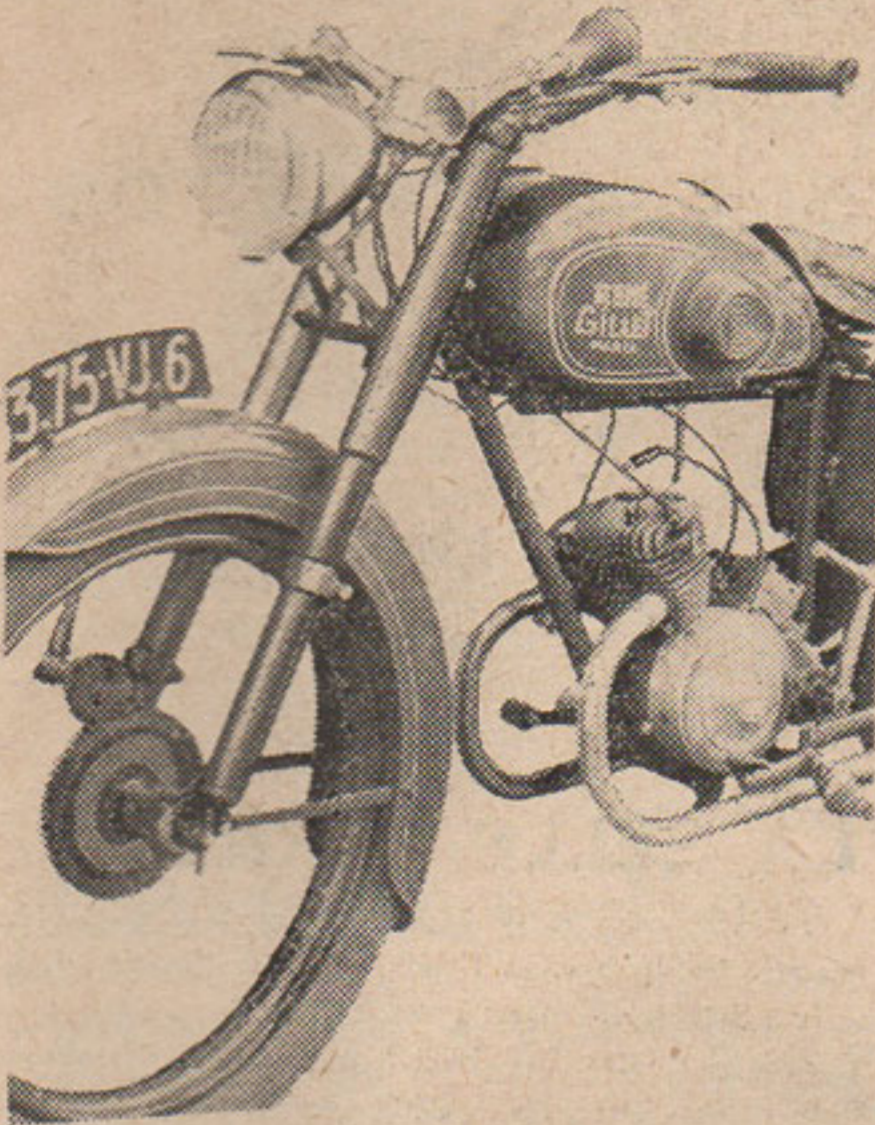
Parmi les productions Radior nous remarquons les modèles 125 et 150 cmc. à bloc-moteur 4 temps A.M.C. ainsi qu'un 125 cmc. à moteur 2 temps. Toutes ces machines sont équipées



La 175 cmc. à suspension qui ne sera livrée qu'ultérieurement.

de la fourche télescopique hydraulique Rador.

Nous devons également voir sur ce stand un cyclomoteur à moteur auxiliaire Vimer.



RENÉ GILLET

Nous retrouvons sur le stand René Gillet les grosses motos 750 et 1.000 cmc. bien connues. Ce sont des modèles définitifs et dont les caractéristiques éprouvées par des années d'expérience s'adressent à tous ceux qui cherchent des motos puissantes bien adaptées au grand tourisme et particulièrement aux sidecars de grand confort; les modèles à suspension arrière sont à ce point de vue tout particulièrement indiqués.

Attelée à un sidecar de livraison, la 1.000 cmc. René Gillet supporte sans faiblir des charges invraisemblables. C'est pourquoi nombre de motoristes l'ont adoptée avec un sidecar à plateau

pour leurs dépannages et leurs approvisionnements.

Le vélomoteur 125 cmc. toujours nerveux et rapide poursuit sa carrière; un modèle est présenté cette année avec fourche avant télescopique Grazzini. Remarquons également un vélomoteur avec dispositif d'éclairage par batterie et cellule, celle-ci placée dans la calotte du phare.

Présentation sobre de tous les modèles.

MOTOBÉCANE

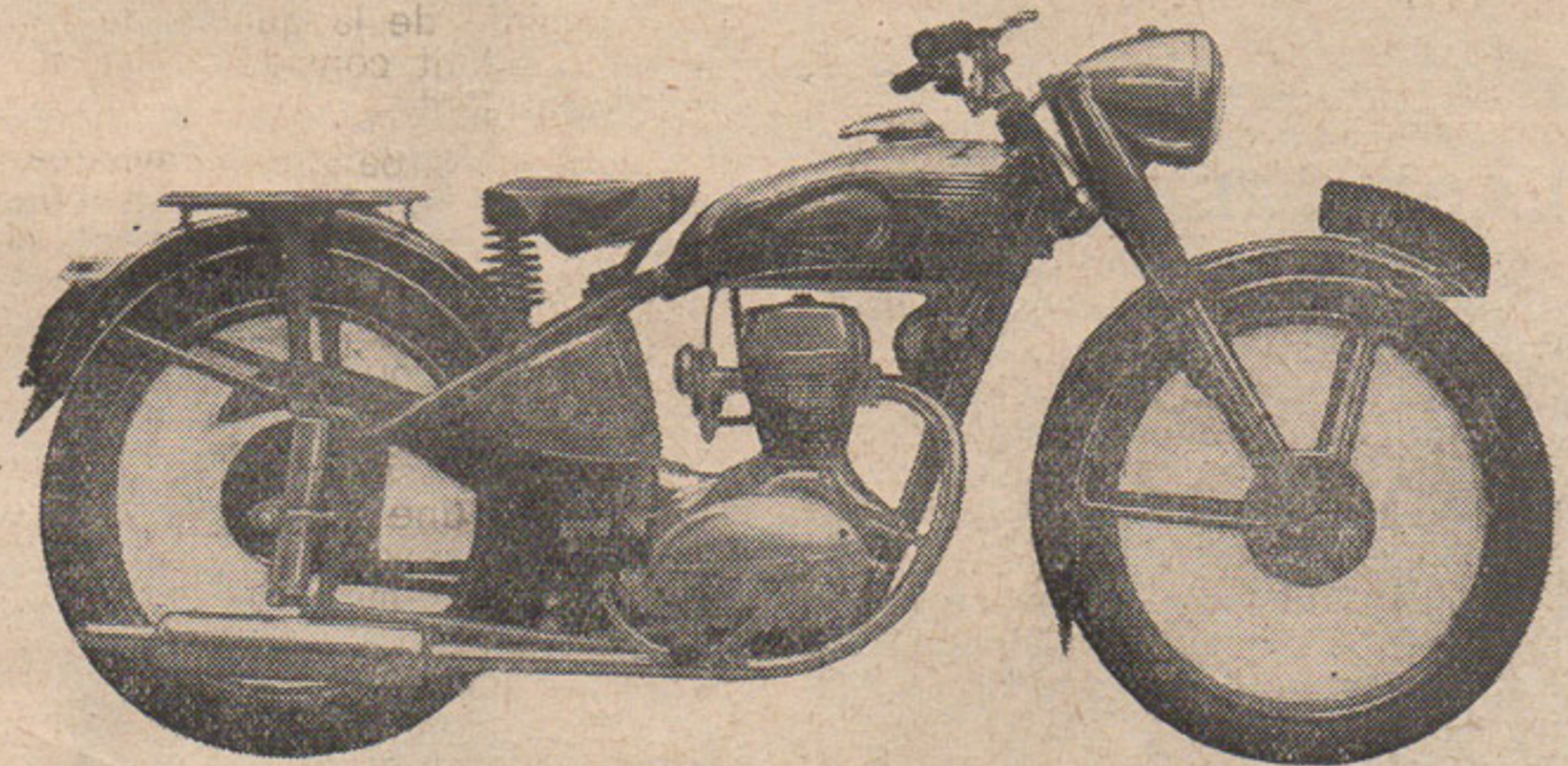
La marque de Pantin expose ces divers modèles dont nous avons parlé tour à tour :

Dans la plus petite cylindrée le cyclomoteur « Poney » se présente avec son carter étanche et un silencieux Wilman. Cyclomoteur par défi-

125 cmc. s'offrent au choix : l'un avec bloc-moteur à soupapes latérales est une vieille connaissance qui, contrairement à la coutume, rajeunit sans cesse au lieu de vieillir. Avec son rendement accru, son carter d'huile plus important, c'est un robuste vélomoteur, silencieux et propre comme tout 4 temps qui se respecte. Son rendement est excellent pour une consommation des plus réduites.

Plus remarqué par les jeunes et les foug ueux, le Mobyclub 125 se signale à l'attention par son bloc d'un dessin si pur. Il est racé avec ses culbuteurs enfermés sous carter étanche, sa boîte à 4 vitesses et sélecteur, son cadre à fourche télescopique et suspension arrière.

Vient ensuite la 175 cmc. tant attendue; aux proportions près elle ressemble au Mobyclub. Nous en don-



Le nouveau 125 cmc. Mobyclub

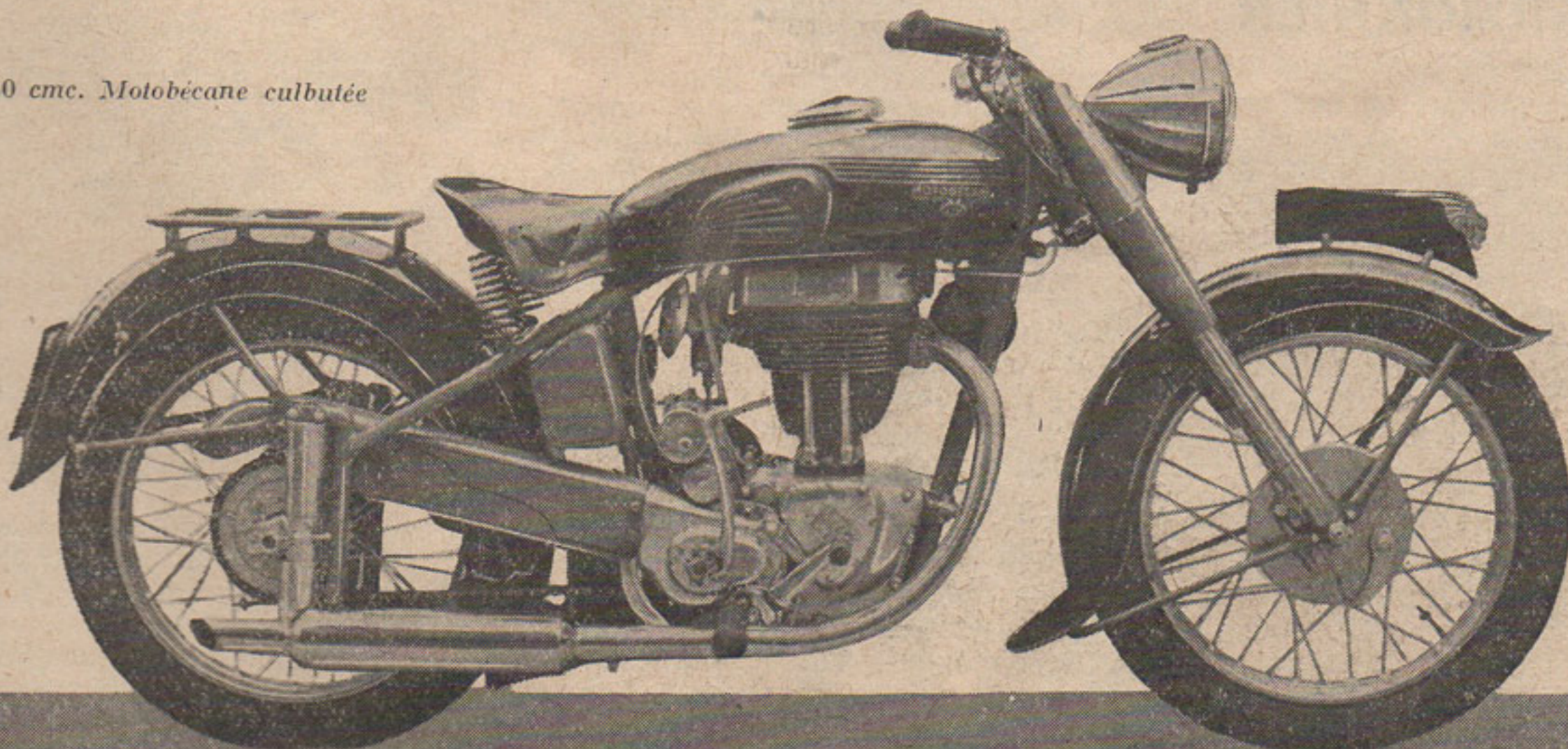
nition et cylindrée de 50 cmc., vélomoteur par sa conception, ce petit engin a sa place marquée dans cette catégorie de véhicules et gagne chaque jour en faveur. Des améliorations continues le rendent de plus en plus pratique et confortable.

Deux modèles en vélomoteur

nous un compte rendu d'essai dans ce même numéro avec les caractéristiques essentielles.

En plus forte cylindrée la 350 cmc. Superclub, présentée l'année dernière, affronte cette année le public avec la

La 350 cmc. Motobécane culbutée



certitude de pouvoir le satisfaire, la mise en fabrication étant chose faite. C'est un culbuteur bloc 4 vitesses au pied, avec télescopique à l'avant et suspension arrière.

GARREAU AU SALON

Cette année Garreau disposera d'un stand au Grand Palais pour les motocyclettes anglaises dont il a l'agence officielle pour la France, deux marques de grande classe : Norton et Vincent H.R.D. Nous verrons donc pour la première fois de près la bicylindre Norton, modèle livré à la clientèle, complétant la gamme des monos déjà connus.

La 1.000 cmc. Vincent H.R.D. sera représentée en deux types, la « Black-Shadow » et la « Rapid », la première étant la plus rapide des deux. Ces motos posséderont la fourche avant et la suspension arrière à amortisseurs hydrauliques.

LADEVÈZE EXPOSE

On verra sur le stand de Ladevèze quelques belles productions anglaises, italiennes et peut-être allemandes. Ce sera presque international...

Parmi les anglaises signalons : L'Ariel 1.000 cmc. à bloc aluminium les 500 twin, mono et cross, toutes à suspension.

Deux Panther — elles ne seront pas en cage — feront bon voisinage avec les Ariel et toute une petite famille de Gilera en 125, 250, 500 cmc. et sans doute la 4 cylindres.

Quant aux motos allemandes, c'est encore un mystère à cette heure.

Si le stand se trouve trop petit pour toutes ces machines, Ladevèze a l'intention d'en exposer une partie à son magasin de la rue Brunel.

L'IMPÉRIAL MARMONNIER

Le fabricant lyonnais de sidecars a complété la gamme de ses modèles, déjà connus et sans cesse améliorés dans leur présentation et leur confort, par un sidecar léger pour vélomoteurs et petites motos. C'est un de ces sidecars qui équipe la 175 cmc. Motobécane dont un compte rendu d'essai paraît dans ce même numéro.

Les carrosseries de tourisme et de sport sur châssis à roues suspendues sont d'une indéniable élégance.

ROUES ET RAYONNAGE

La maison Navillé est une des plus anciennes parmi les ateliers spécialisés dans le rayonnage des roues de tous modèles, depuis le cyclomoteur jusqu'à la voiture de course.

Les frères Naville peuvent même

livrer les roues complètes avec pneus, ce qui est un gain de temps pour les clients pressés.

Les frères Naville sont outillés pour les travaux de toutes importances depuis la roue accidentée jusqu'aux grandes séries pour constructeurs.

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

On devrait plutôt dire : les accessoires motocyclistes car il y a sur le stand de cette maison un certain nombre d'exclusivités intéressantes :

Le dérive-chaînes EKA; le bloc-bagages AMO qui remplace avantageusement sandows et courroies; le Vitifix, autre porte-bagages léger sur le guidon.

La béquille télescopique EKA existe en divers modèles pour motos et vélomoteurs et se monte sur toutes machines.

Les fameuses poignées tournantes et manettes Magura ont fait leur réapparition, ainsi que les coussins arrière Lycett; enfin les diverses spécialités anglaises Terry.

Comme organes mécaniques, nous revoyons les pompes à huile Pilgrim et les boîtes de vitesse Albion, avec leurs pièces de rechange, ce qui pourra dépanner pas mal d'anciennes motos.

Quelques accessoires inédits sont en cours de réalisation, espérons qu'ils seront prêts à temps pour être exposés.

VELOCETTE A MOTO-HALL

C'est l'avenue des Ternes qui a l'avantage d'accueillir les Velocette. Sandford, l'agent général pour la France et Habert, l'agent local, sont voisins. C'est donc à Moto-Hall que vous pourrez voir la 150 cmc. Veloce flat-twin à eau dont il est parlé dans ce même numéro. Vous pouvez aller la voir et essayer de l'entendre car elle ne fait guère de bruit.

Habert est également agent de Terrot et de Motobécane, et a un atelier de mécanique pour les réparations.

BOUGIES EYQUEM

Une expérience d'une cinquantaine d'années a permis aux fabricants de la bougie Eyquem de s'affirmer dans tous les domaines et de rivaliser avantageusement avec les marques étrangères les plus cotées.

L'isolant Nytram en haute teneur en alumine est le premier de ce genre à avoir été réalisé en France; ses résistances mécanique et diélectrique sont très élevées; les agents chimiques contenus dans l'essence, entre autres le tétraéthyle de plomb, sont sans effet sur lui; c'est une des raisons pour lesquelles les bougies Eyquem à iso-

lant Nytram ont, après essais sévères, été adoptées par l'aviation militaire française.

Les bougies Eyquem sont d'ailleurs très utilisées sur la motocyclette; différents types sont adoptés à chaque genre de moteur.

BLANCHE - AUTOS - MOTOS

Fondée par le regretté M. A. Geneste qui a été un des grands animateurs du marché motocycliste, Blanche-Autos-Motos est une agence exclusive de Motobécane, à même de livrer rapidement tous les modèles de cette marque y compris la 350 cmc. à culbuteurs, fourche télescopique et suspension arrière.

LA SELLE TERRY

Fabriquée par la Compagnie Continentale, la selle Terry a été l'une des premières selles à nappes de ressorts donnant à l'assise une suspension supplémentaire, venant s'ajouter à la suspension proprement dite et augmentant d'autant le confort. Cette formule a fait école depuis, toutefois la marque Terry conserve toujours son prestige... et sa qualité.

LIVRAISONS RAPIDES

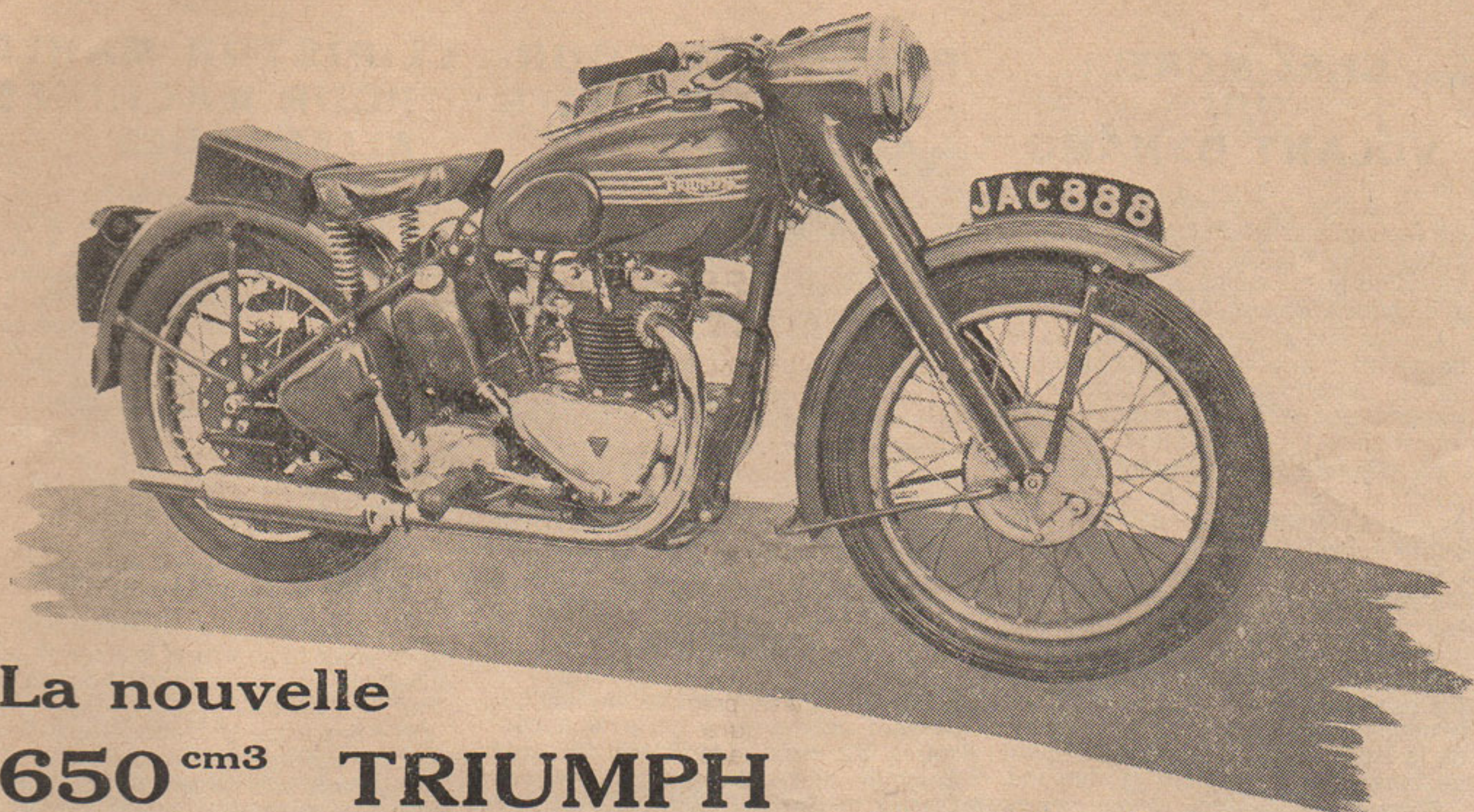
Le coureur Marcel Perrin, le plus important agent de Boulogne, est approvisionné pour livrer immédiatement un certain nombre de marques dans les cylindrées 100, 125 et 150 cmc., les scooters Bernardet et tous les sidecars. Et pour les marques les plus demandées ses délais sont, paraît-il, rapides. Si vous êtes pressés, la porte de Saint-Cloud près de laquelle s'ouvre le magasin de Perrin, n'est pas loin.

PISTONS ASSURÉS

Le piston Précision en alliages silicium, fabriqué à Courbevoie, existe en stock pour toutes motos françaises et étrangères. Au pis aller il peut être exécuté rapidement pour des moteurs peu courants. C'est une adresse à noter.

PIÈCES DE RECHANGE

Les Etablissements C.P.M. sont capables de fournir la plupart des pièces pour anciens et nouveaux modèles en origine ou adaptables. Cette maison est organisée pour vendre soit à l'agent, soit au particulier, à des conditions fort intéressantes; elle possède également un rayon d'accessoires bien achalandé.



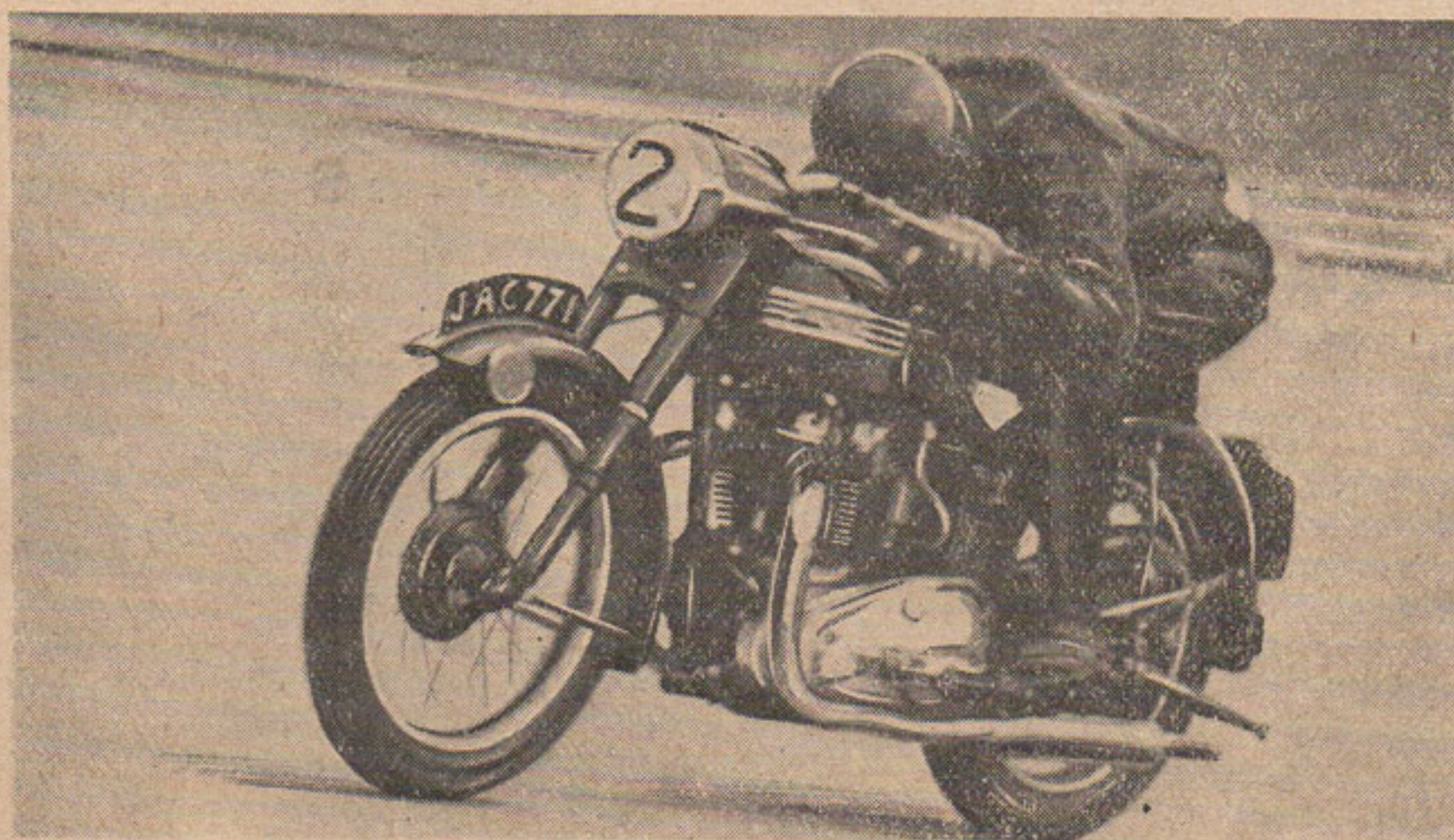
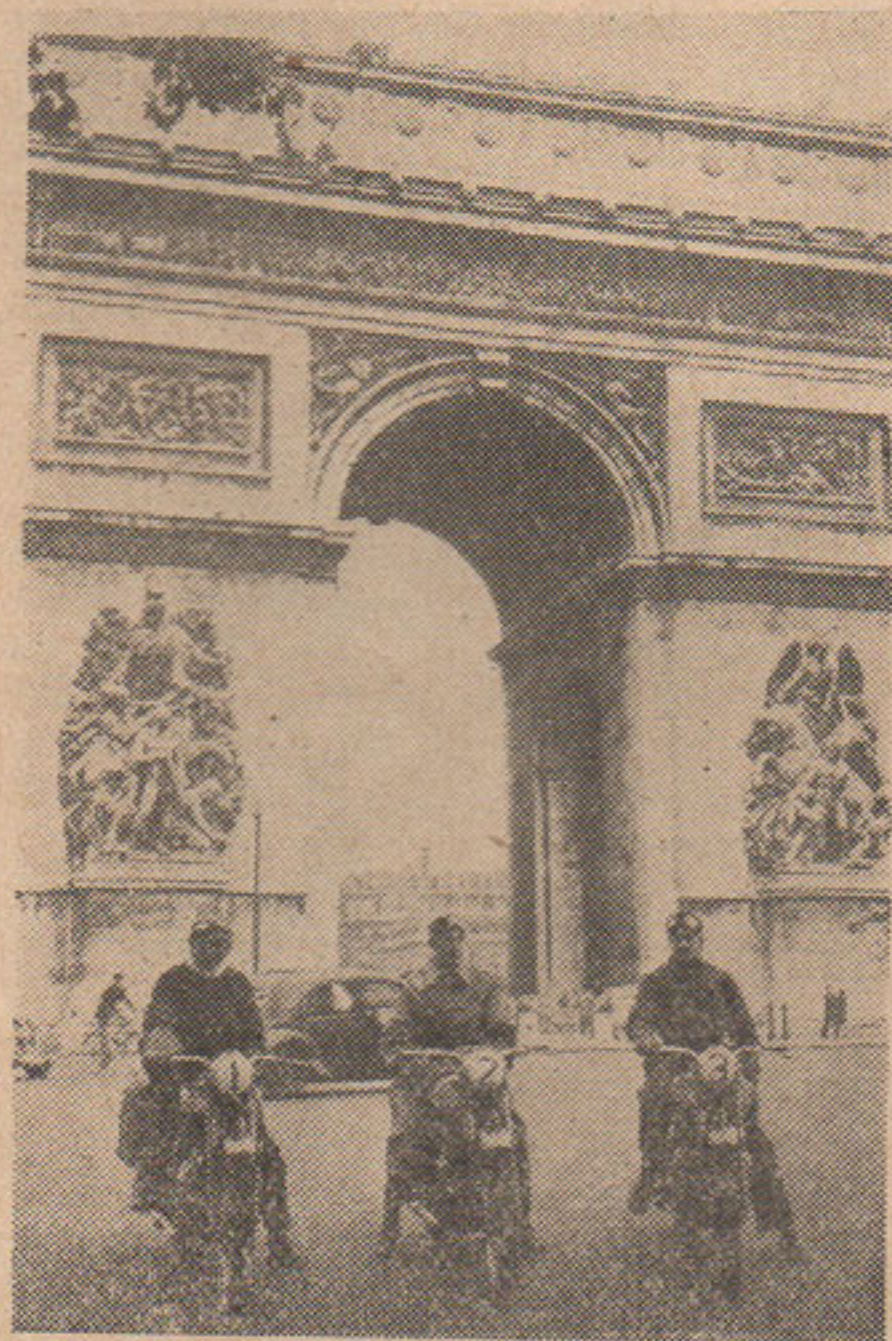
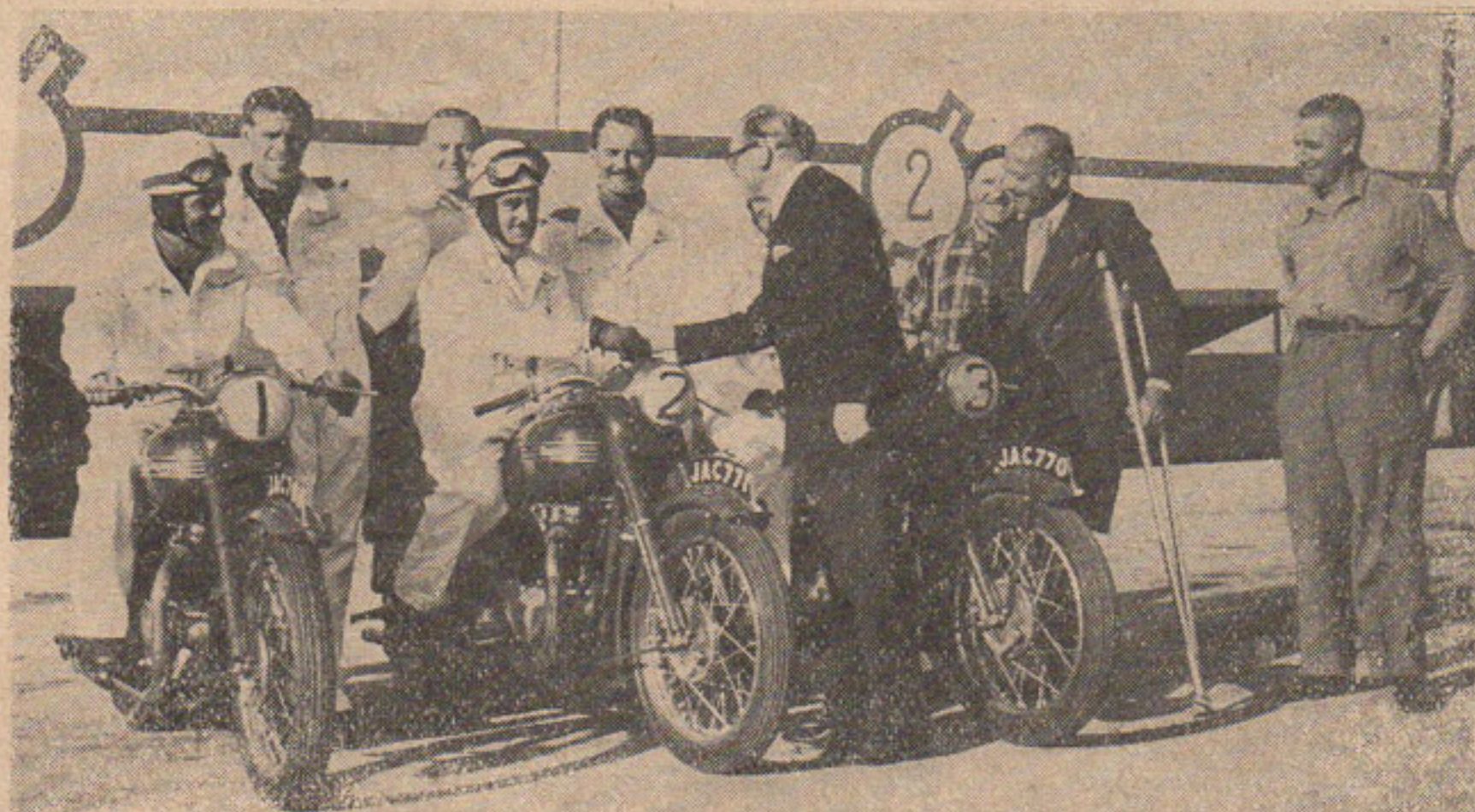
La nouvelle 650^{cm³} TRIUMPH

Trois exemplaires de cette belle machine viennent de réaliser les 500 milles à plus de 146 km, de moyenne à Montlhéry. Après la tentative, des essais de vitesse maximum ont donnés 163 km. 815 au tour (56").

On peut voir M. Turner, directeur des Ets. TRIUMPH féliciter les pilotes après leur exploit.

Une machine en pleine action.

Les trois Triumph devant l'Arc du même nom.



CHEZ MOREL : UN VOLANT DYNAMO

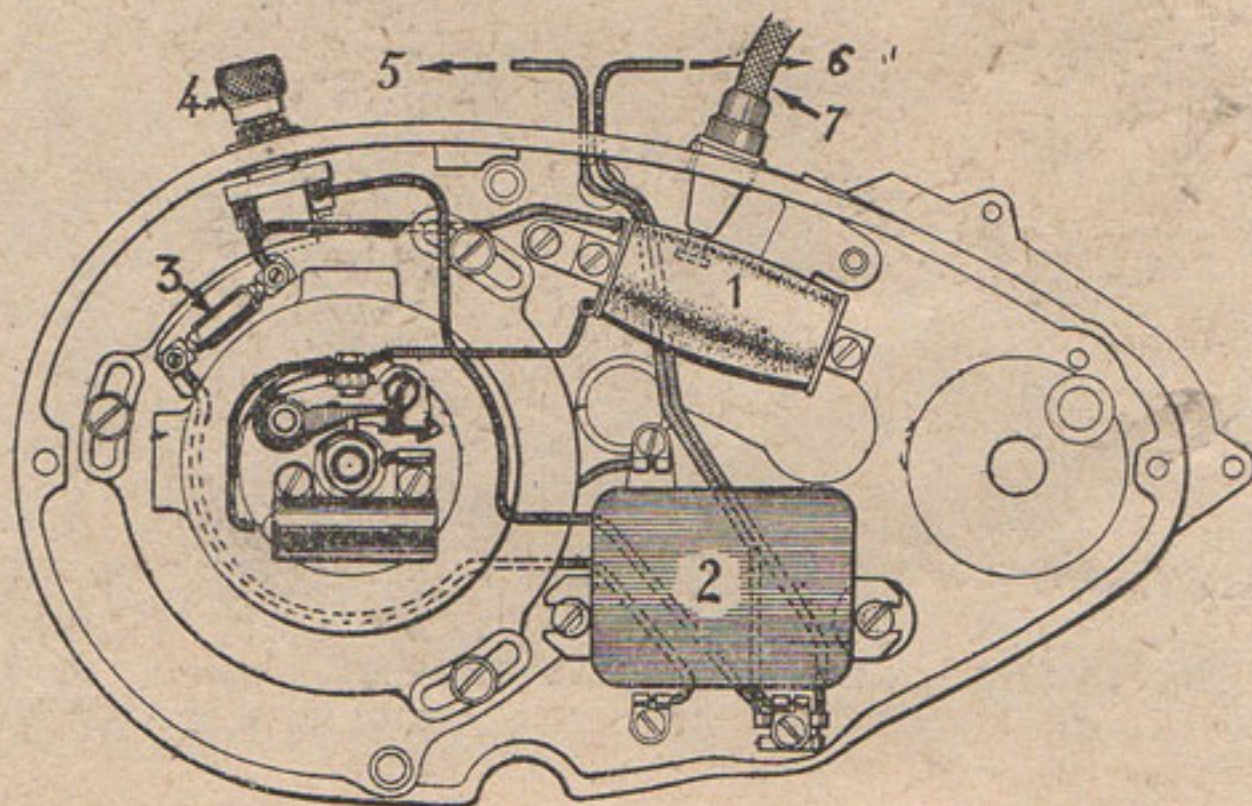
L'ensemble dynamo-allumeur-batterie équipe la presque totalité des véhicules automobiles; déjà avant-guerre de nombreuses motos, principalement allemandes, étaient ainsi équipées.

La dynamo et le rupteur placés en bout d'arbre ont cet avantage rationnel qu'ils suppriment tout organe de transmission et que, bien établie, leur entretien est pratiquement nul.

Le régulateur de tension, bien au point et bien adapté à la dynamo, permet l'utilisation d'une batterie de petite capacité toujours parfaitement chargée.

L'éclairage est puissant et stable, les départs facilités par l'excellent allumage fourni aux plus basses vitesses. Le système d'avance automatique, simple et sûr, permet d'obtenir le meilleur rendement; en cas d'avarie de la batterie le fonctionnement peut se faire directement sur la dynamo.

D'autres avantages sont encore procurés par ce système; c'est pourquoi les Etablissements Morel se sont attachés au problème et l'ont résolu avec leur dynamo-volant D.V. 40, appelée à un grand succès.



**Dynamo-Volant
MOREL**

1. Bobine
2. Conjoncteur-régulateur
3. Lampe-témoin
4. Bouton de contact
5. Vers le commutateur
6. Vers la batterie
7. Vers la bougie

LES BATTERIES HUITRIC

Les frères Huitric ont été des premiers à étudier la batterie pour moto à une époque où l'éclairage par alternateur luttait encore contre l'acétylène.

A cette époque les batteries étaient placées contre les haubans du porte-bagages arrière à hauteur de l'axe de la roue, dans la partie la plus secouée de la moto. Elles étaient mises à dure épreuve; ce fut pour Huitric un rude champ d'expérience qui lui servit à mettre au point les accus que nous possédons maintenant, dont le petit 7 AH, et dont nous n'avons plus à nous inquiéter.

POIGNÉES TOUR- NANTES ET CLEFS ANGLAISES

Ce sont deux spécialités des Etablissements Rollet. La poignée tournante Roléo est une vieille connaissance des motocyclistes. Lancée bien avant-guerre elle équipa et équipe nombre de motos. Elle est bien conçue et de présentation bien finie.

Les clefs anglaises sont les célèbres et incomparables King-Dick, universellement réputées pour la qualité de leur acier et la précision de leur montage. Leurs mâchoires sont rigoureusement parallèles, elles ne se tordent pas, ne s'écaillent pas et n'ouvrent jamais le bec.

DUPLEX

Marseille aussi a des industriels qui se sont consacrés à certains accessoires de moto. Les Etablissements Semoum et Béraud, sous la marque Duplex, offrent à la clientèle toute une gamme de poignées tournantes bien comprises et des leviers et manettes bien adaptés aux machines modernes' massifs, bien en main et d'un chrome soigné.

LE PISTON MAHLE POUR MACHINES ALLEMANDES

Monté en série d'origine sur la plupart des motos allemandes, le piston Mahle peut revendiquer depuis des années un record envié et toujours pas battu : le record du monde de vitesse que détient toujours Héné sur B.M.W. Outre cette marque, D.K.W., N.S.U., Zündapp montent le piston Mahle sur leurs différents types de motos de série. Les propriétaires d'une de ces motos peuvent donc retrouver des pistons d'origine aux magasins du piston Mahle, à Pantin.

CHUT !!! SILENCE

On passe sans bruit devant le stand de Wilman sur lequel s'étagent les différents silencieux du grand spécialiste.

On y remarque trois modèles essentiels : le « Torpille » à spirale démontable pour le nettoyage éventuel, adaptable à toute moto; le « Tromblon » très sport; sa spirale démontable permet de l'utiliser pour l'usage courant comme pour la course; enfin, un modèle à passage libre des gaz, plus spécialement destiné au moteur à 4 temps.

LA PANOPLIE MALY

A partir du 1^{er} janvier prochain tous les véhicules devront posséder à l'arrière, outre le feu réglementaire, un dispositif réfléchissant sorte de cabochon rouge à facettes appelé communément cataphote.

La panoplie Maly est une combinaison élégante du feu arrière, de la plaque de police et du cataphote, le tout réglementaire, facile à poser et d'une forme agréable. Le support de lampe arrière profilé est très accessible pour le changement éventuel de l'ampoule.

LES SELLES REYDEL

Du type à nappe de ressorts, les selles Reydel sont très répandues sur nos vélomoteurs et motos, nombre de constructeurs l'ayant adoptée pour l'équipement de première monte, suivant le terme administratif, ce qui veut dire plus simplement : motos neuves.

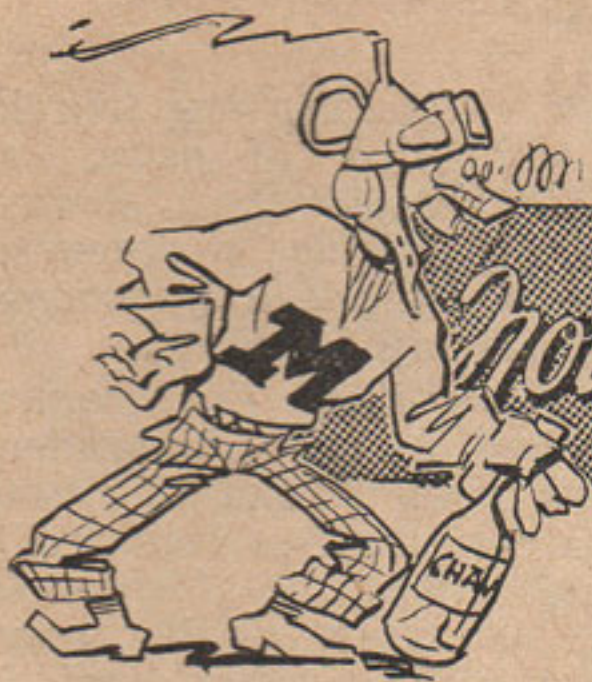
Mais cette première monte ne dure pas toujours car tout s'use. C'est pourquoi les Etablissements Reydel ont prévu le rééquipement des modèles usagés à la suite d'un long service.

Reydel fabrique donc, outre les selles complètes, toute la série des dessus de selles de toutes dimensions, depuis celles du vélomoteur jusqu'à la grosse moto.

SANOR

Un avertisseur électrique sans batterie, se branchant directement sur le volant magnétique, c'est une solution économique et plus élégante que la ridicule et insuffisante trompette. On verra dans ces pages que nous avons eu l'occasion de l'essayer longuement avec pleine satisfaction.

L'abondance des matières nous oblige à reporter au prochain numéro la suite de notre documentation sur les agents et fabricants d'accessoires.



Nous avons VU nous vous

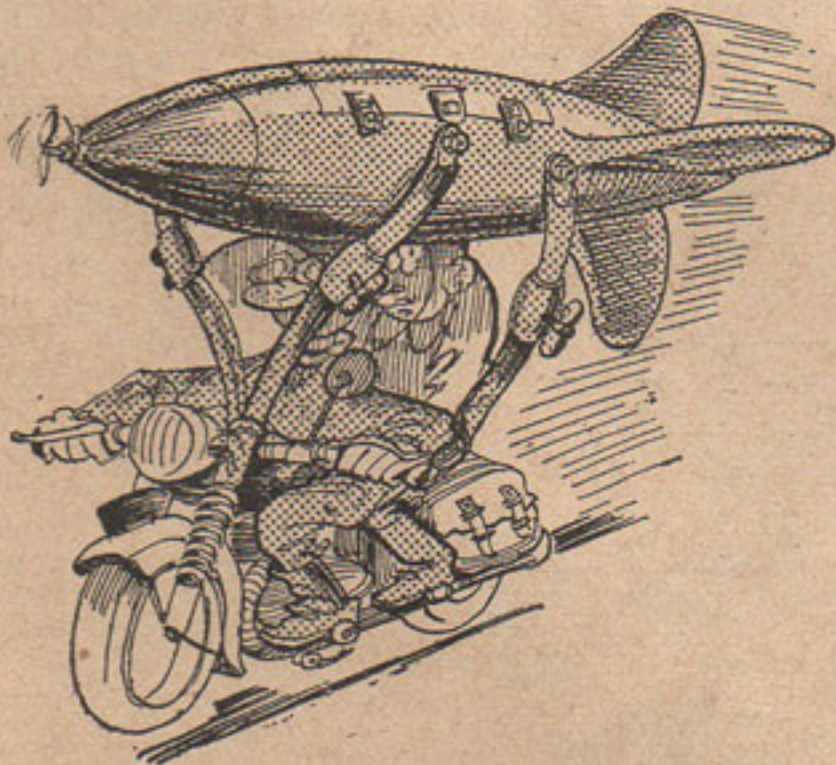
A LA MANIÈRE DE...

Poursuivant plus avant nos recherches jusque dans les bureaux d'études et les laboratoires les plus fermés, nous avons fait de véritables découvertes et, dussions-nous trahir des secrets, nous ne pouvons résister à l'envie de vous les révéler. Nous avons donc vu pour vous :

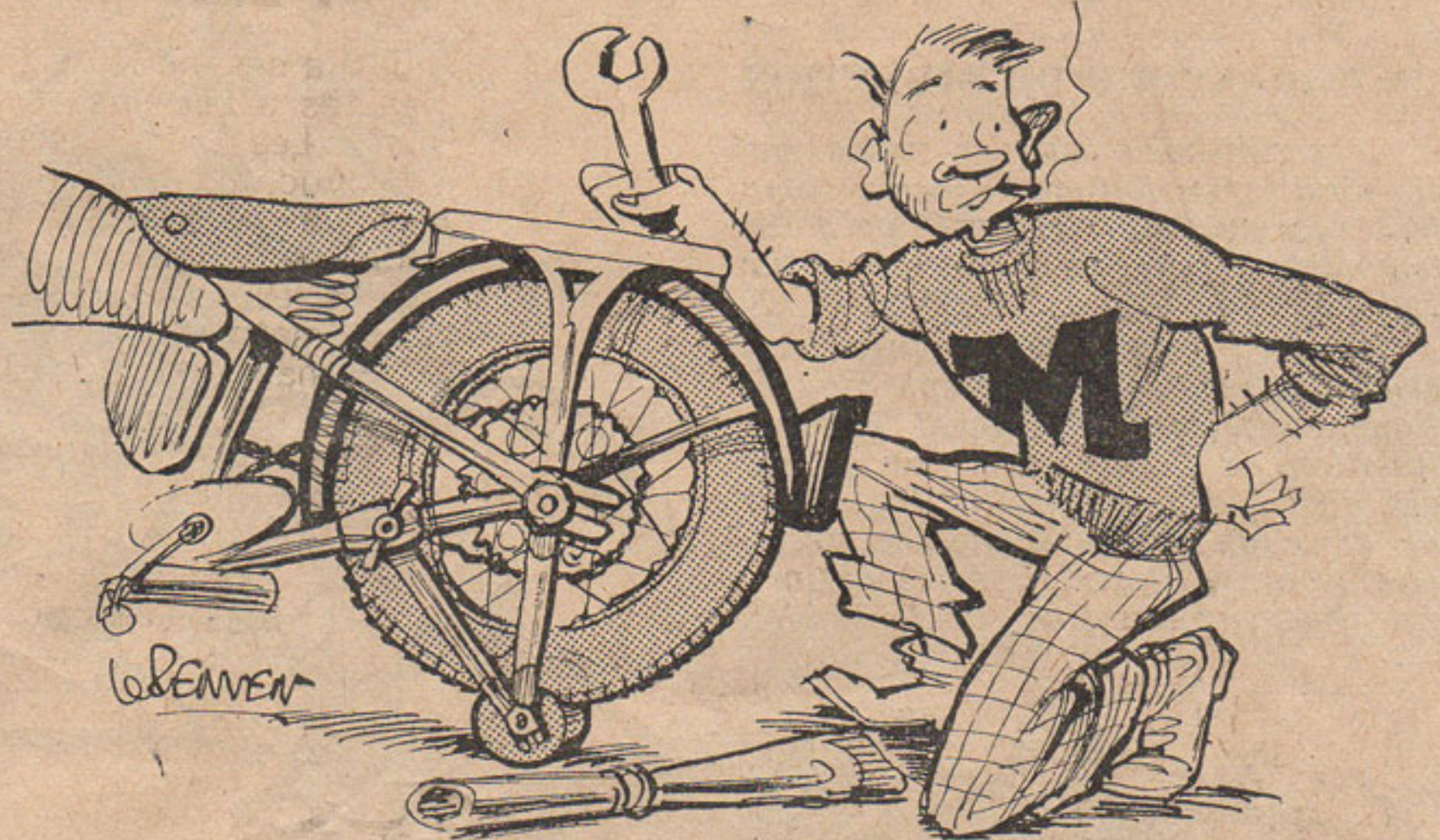
LE « SUPER-BAGAGES »

Il est indispensable au mototouriste d'emporter ne serait-ce que le minimum de bagages, mais pour peu qu'il ait un passager et que l'on veuille faire du camping confortable, le volume de ceux-ci augmente considérablement et leur trouver une place n'est pas toujours comode.

C'est pourquoi, s'inspirant de ce qui se fait pour l'automobile, un de nos ingénieurs accessoiristes a inventé le « Super-bagages » qui, comme la malle sur le toit, se place au-dessus des occupants de la moto grâce à un bâti spécial assujéti au porte-bagages d'une part et au-devant du réservoir de l'autre. La valise, si l'on peut ainsi l'appeler, a été judicieusement profilée si bien qu'elle n'offre aucune résistance à l'avancement; on place les gros objets à l'avant et les mouchoirs de poche et boutons de col dans la pointe arrière.



Ce dispositif a en outre l'avantage d'offrir une certaine protection contre le soleil ou la pluie.



CONTRE LES CREVAISONS

On a réalisé ces temps derniers de nouvelles combinaisons de chambres à air increvables; on est même allé jusqu'à supprimer ces chambres, ce qui est de toute évidence le meilleur moyen de les empêcher de crever.

Les études ont été poussées plus loin encore; un chercheur a trouvé que si les pneus étaient parfois perforés, c'est parce qu'ils étaient en contact avec le sol sur lequel traînent les objets susceptibles de causer ces perforations. Si l'on parvenait à isoler le pneu du sol, la question ne se poserait plus.

Ce fut un jeu pour ce chercheur de trouver la solution. Entre la route et l'enveloppe il interpose un galet plastique, genre de balle en caoutchouc durci sur laquelle le pneu s'affine et l'entraîne. Cette sphère qui est pleine ne peut que se moquer des clous; malgré leur méchanceté ceux-ci ne peuvent traverser la sphère, l'enveloppe et atteindre la chambre en plein cœur. La boule tourillonnant

sur un axe solidaire d'une fourche judicieusement triangulée ne peut se déplacer que dans le sens de la rotation.

Quelqu'un ayant objecté qu'il en résulterait un renversement du mouvement transmis, si bien qu'on partirait en marche arrière, cette remarque n'a pas grande valeur puisqu'il suffit pour repartir dans le bon sens de croiser simplement la chaîne de transmission.

PLUS DE PERLES AUX BOUGIES

Cette panne fréquente est la bête noire des motocyclistes; les fabricants de bougie font à ce sujet des études très poussées. On a certes

constaté ces temps derniers que certaines formules nouvelles donnaient parfois satisfaction, mais on ne considère pas le problème comme définitivement résolu.

Nous qui avons notre petit doigt dans toutes les oreilles, nous savons qu'il va l'être, et grâce à quelqu'un qui n'est pas de la partie et n'a pas, de ce fait, d'idée préconçue.



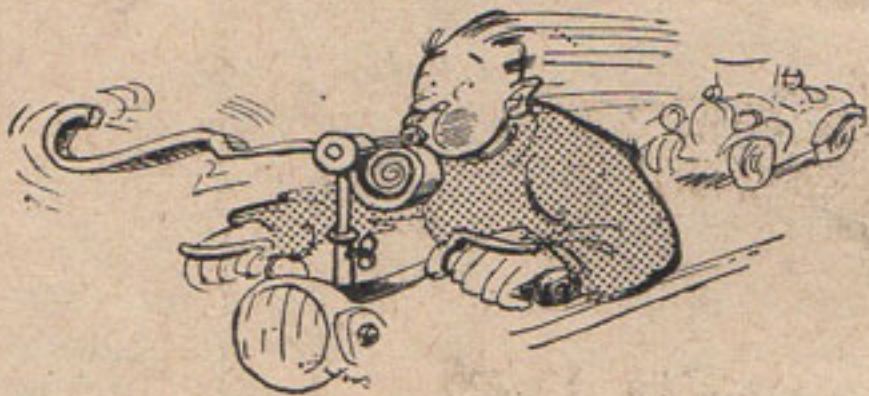
Cet ingénieur s'est fait le raisonnement suivant : « Quand on recherche des perles dans les huîtres on peut, d'après les statistiques, envisager qu'il n'y a pas une huître sur dix millions qui contienne une perle; on peut en déduire que c'est voisin de zéro. S'il n'y avait qu'une bougie sur dix millions qui donne des perles, on pourrait se frotter les mains en signe d'allégresse; donc, si je fabrique des bougies avec des coquilles d'huître, en éliminant les perlières, je pourrai dire que j'ai vaincu, c'est logique... »

Nous verrons donc bientôt des bougies avec l'isolant en nacre comprimée obtenue par pulvérisation et traitement de coquilles d'huîtres. Ce sera en plus d'un bel effet décoratif sur nos cylindres.

UN INDICATEUR DE DIRECTION

Ce serait utile sur les motos car il n'est pas toujours facile, avec toutes les manettes, leviers et poignées tournantes, de lâcher une main pour indiquer que l'on va tourner.

D'autre part notre équipement électrique, surtout le volant magnétique, se prête difficilement à l'installation de flèches. C'est un forain qui a eu l'idée de faire un indicateur de direction pneumatique, ne nécessitant qu'une installation sommaire : un petit support fixé sur le guidon



supporte deux embouchures; à chacune d'entre elles correspond un tube de nylon imperméable qui s'enroule sur lui-même grâce à un ressort en serpent. On a compris le mécanisme : il suffit que le pilote souffle dans l'embouchure de droite ou de gauche pour développer le serpent (peint en rouge) correspondant. Celui-ci est d'une proportion calculée pour qu'il soit aussi visible que les flèches des automobiles. En soufflant par à-coups on peut même le rendre clignotant, ou plutôt, sautillant, ce qui attire mieux l'attention.

Comme on demandait à ce forain comment cette idée lui était venue :

— Bien simple, répondit-il, c'est à force de vendre sur les fêtes cet article similaire que tout le monde connaît sous le nom de « langue de belle-mère ».

Le tout était d'y songer.

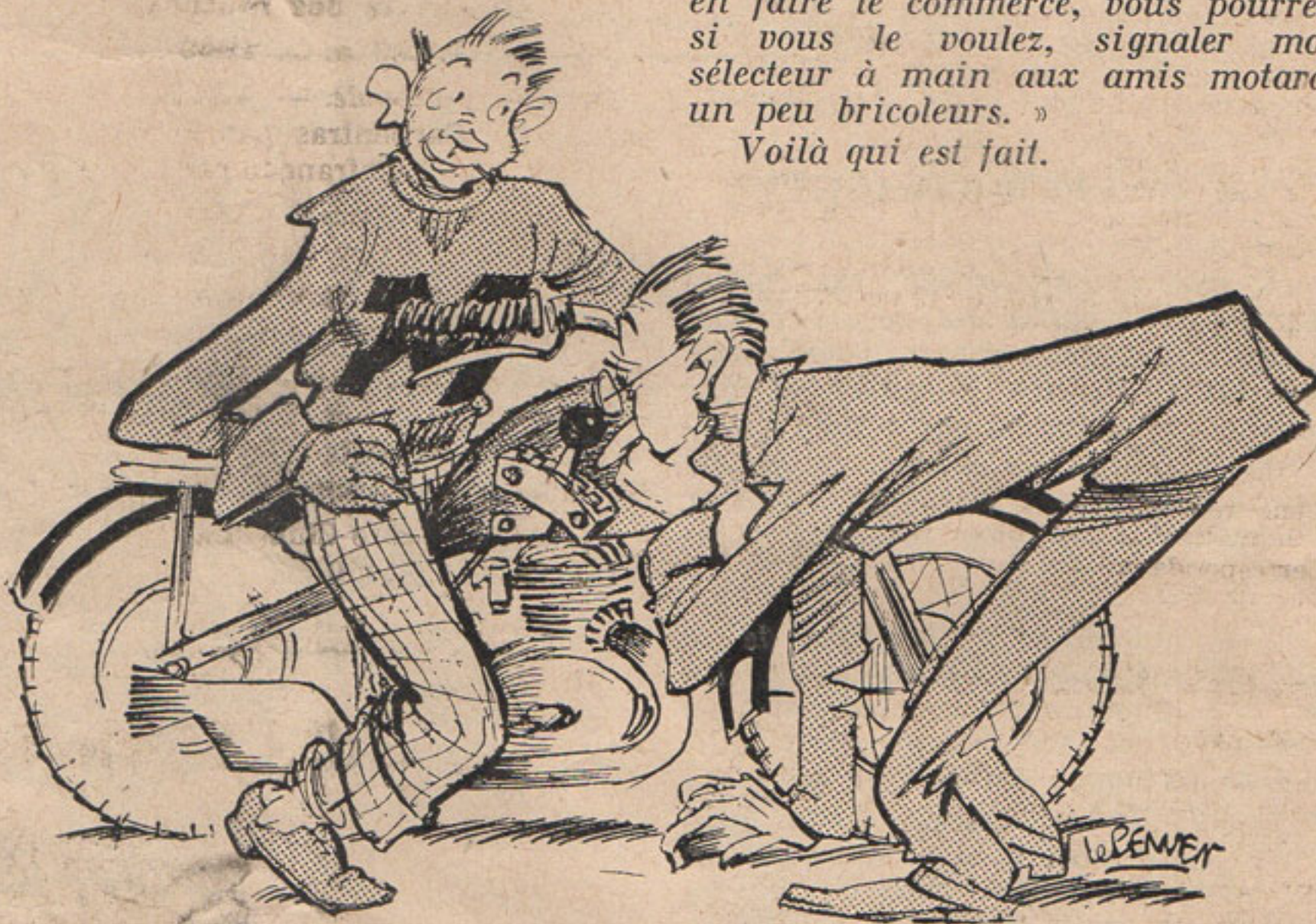
UN SÉLECTEUR A MAIN

C'est l'œuvre d'un de nos abonnés qui nous donne au sujet de son invention les éclaircissements suivants : « J'ai une machine avec un changement de vitesse au pied, je le nomme ainsi car je ne peux me décider à appeler sélecteur un appareil qui ne me permet pas de choisir la vitesse que je veux et qui m'oblige à jouer toute la gamme quand je veux passer de la première à la quatrième et vice-versa, ou pour trouver le point mort. Alors j'ai balancé l'appareil, j'ai monté sur le côté droit de mon réservoir un secteur cranté, avec un levier à boule relié

à la boîte de vitesse par une tringle réglable. Comme ça je peux, en sautant les intermédiaires, passer si le cœur m'en dit de la première à la quatrième et de la quatrième au point mort sans tâtonner.

« Qu'en pensez-vous, j'ai montré mon invention à des camarades, mais certains m'ont dit que ça s'était déjà fait autrefois. Est-ce bien vrai? Sauf l'inconvénient de lâcher le guidon de la main droite pour attraper la boule du levier, moi je trouve ça bien pratique car on sait toujours à quelle vitesse on est et on ne nage pas pour trouver le point mort. Comme je ne veux pas en faire le commerce, vous pourrez, si vous le voulez, signaler mon sélecteur à main aux amis motards un peu bricoleurs. »

Voilà qui est fait.

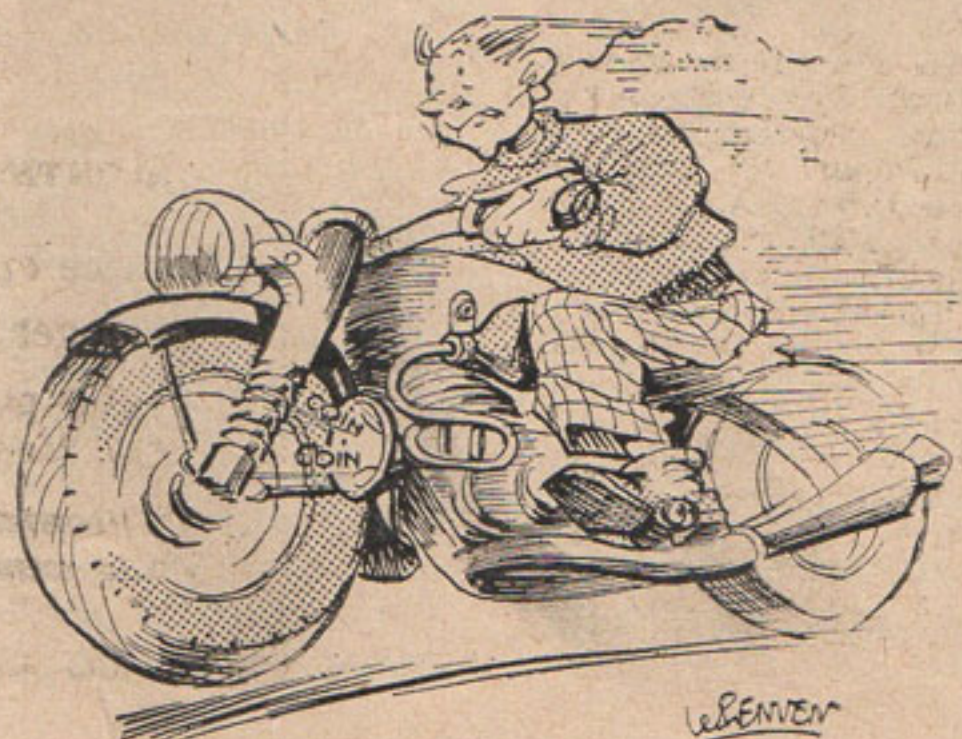


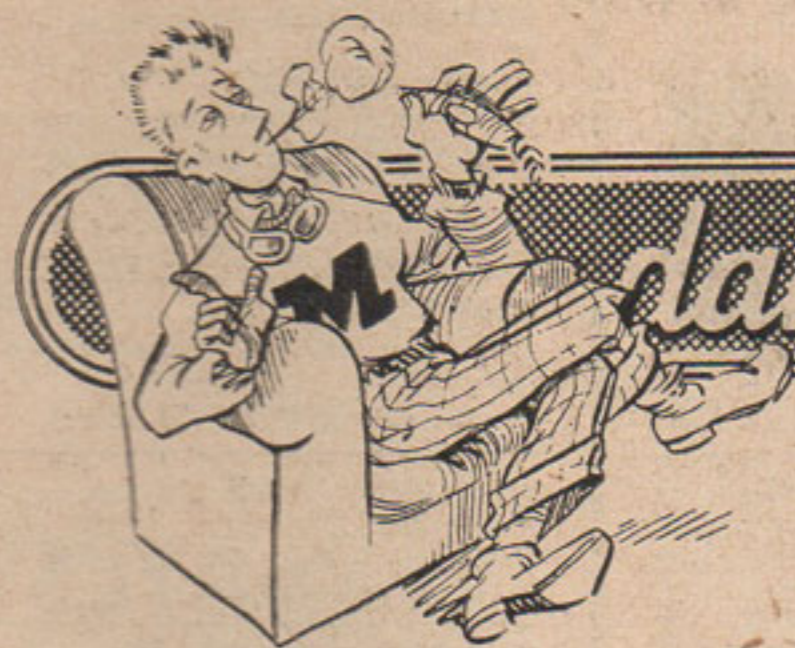
UN AVERTISSEUR PNEUMATIQUE

La petite trompette, avec son frère cornet et sa poire ridicule, ça n'est ni beau ni puissant et c'est indigne de nos vélomoteurs modernes; il y a bien les avertisseurs électriques et ceux par friction sur le volant ou la roue avant, mais ils coûtent cher.

Il y avait un moyen terme à trouver : un appareil ayant la rusticité du cornet et l'élégance du klaxon. Ce pas a été franchi. Un

astucieux inventeur a songé à utiliser les griffe-genoux en caoutchouc, leur élasticité et l'air qu'ils contiennent; ils remplacent donc la poire désuète; il suffit d'une pression un peu plus forte du genou pour comprimer l'air et l'envoyer à travers la hanche du cornet, sans avoir à bouger les mains. Celui qui veut un avertisseur ville et route, à deux sons, n'a qu'à mettre un de ces appareils de chaque côté du réservoir.





dans les CLUBS

Moto-Club de Paris

AU M. C. PARIS, CHAQUE DIMANCHE
UNE SORTIE

Calendrier d'octobre

Le 2. — Vetheuil (regroupement : « Au Goujon récalcitrant »), par Poissy, Meulan, Evécquemont, Saily. Départ Porte Maillot 8 h. 30.

Le 9. — Forêt de Chantilly, les Etangs de la Reine Blanche, par la Chapelle-en-Serval et Montgrésin. Départ Porte de la Chapelle 8 h. 30.

Le 16. — Flins (par l'autoroute), regroupement Café Aufray, puis route des Mureaux. Départ Porte Dauphine 8 h. 30.

Le 23. — Ormoy-la-Ville, par R. N. 2 et Nanteuil. Départ Porte de la Villette 8 h. 30.

Le 30. — La Vallée de Chevreuse-Choisel, par Saint-Rémy et Chevreuse. Départ Porte de Châtillon 8 h. 30.

Tous renseignements : chez Favier, 40, rue Saint-Paul et chez Bovière, 6, rue Mazet. Correspondance F. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris 10^e.

Moto-Club Châtillonnais

TOURISME — SPORT — CAMPING

Les sociétaires du M.C.C. sont priés de prendre note qu'à partir du mois d'octobre les réunions n'auront plus lieu qu'une fois par mois, le premier jeudi à 21 heures, au Siège social et pendant toute la période hivernale. En conséquence, la prochaine séance aura lieu le jeudi 6 octobre 1949 à 21 heures.

Au cours de la dernière réunion bimensuelle, le calendrier du mois d'octobre a été ainsi établi :

Dimanche 2. — Sortie de propagande au siège de la Section locale de Châtenay-Malabry (Café Dominique, Butte-Rouge). Apéritif offert par notre sociétaire M. Chestermann, motoriste à Châtenay. Rassemblement des participants chez notre sociétaire M. Pétron R., motoriste, 38, rue Béranger, Châtillon-sous-Bagneux, à partir de 9 h. 45. Départ officiel à 10 h. 15 derrière autopilote. L'après-midi aura lieu une sortie en Vallée de Chevreuse.

Dimanche 9. — Sortie sur l'autodrome de Montlhéry en vue d'assister aux Coupes autos-motos du Salon. Départ du Siège social à 8 h. 30. Itinéraire : Croix-de-Berny N. 20, Longjumeau, Autodrome. Pique-nique si temps favorable.

Dimanche 16. — Sortie pour le ramassage des châtaignes à Saint-Nom-la-Bretèche. Regroupement chez notre sociétaire M. Danton à l'Etang-la-Ville. Départ du Siège de la Section d'Issy, café-tabac A. Sirven, 16, rue Jeanne-d'Arc, à 8 h. 30. Pique-nique. Itinéraire : Sèvres-Versailles-Rocquencourt, prendre à gauche N. 307 vers Bailly-Noisy-le-Roi-Saint-Nom-la-Bretèche. Retour le soir vers 18 heures.

Sur le prochain numéro nous donnerons le compte rendu détaillé de la Journée annuelle de Propagande organisée par le club le 25 septembre à Forges-les-Bains, ainsi que les résultats du Circuit de Régularité inter-sociétaires disputé le matin et l'attribution des trois challenges mis en compétition.

Pratiquants de véhicules mécaniques de la région sud de Paris ne restez pas plus longtemps isolés... un renseignement ne coûte rien, sollicitez-le à la permanence du Siège social du M.C.C., Café Rouland, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux, le meilleur accueil sera toujours réservé aux nouveaux venus tant à nos réunions amicales qu'à nos sorties en groupe.

Résultats des matches du 28 août 1949

Division nationale. — A.M.B.C. Aixois bat Racer Carpentras par 2 buts à 0; S.U.M.A. bat Villefranche par 3 buts à 2.

Division excellence. — Zone Nord. — Houlgate bat Vitry par 9 buts à 0.

Zone Sud. — Marignane bat Montoux par 3 à 1.

Matches amicaux. — Colombelle bat Houlgate par 1 but à 0; Camaret bat Cavaillon par 2 buts à 0.

Résultat du match du 21 août 1949

Versailles Moto-Club bat S.U.M.A. Troyes par 1 but à 0.

RESULTATS DES MATCHES DU 4 SEPTEMBRE 1949

Division nationale. — M.B.C. Orly bat Versailles M.C. par 2 buts à 1.

Division d'excellence. — Zone Centre. — M.B.S. Forézien at M.C. Rocamandois, par 4 buts à 0.

Zone Nord. — M.B.C. Mulhouse bat M.B.C. Vitry par 9 buts à 0.

Match amical

M.B.C. Colombelles bat M.B.C. Houlgate 2^e par 4 buts à 0.

Coupe de France. Finale

M.B. Aixois, match nul M.B.C. Avignon (après prolongation, 2 buts à 2).

RESULTATS DES MATCHES DU 11 SEPTEMBRE 1949

Division Nationale. — R.M.B.C. Carpentras bat M.B.C. Orly par 1 but à 0; M.C. Villefranche bat Versailles Moto-Club par 2 buts à 0; M.B.C. Avignon bat S.U.M.A. de Troyes par 2 buts à 1.

Division d'Excellence. — Zone Nord. — E.M.B. Gennevilliers et M.B.C. Houlgate, match nul (2-2); M.C. Mulhouse bat M.B.C. Paris équipe Pantin, par 8 buts à 0.

Match amical

M.B.C. Camaret bat M.B.C. Montoux par 1 but à 0.

Résultats des matches du 18 septembre 1949

Division nationale. — S.U.M.A. bat Orly par 2 à 1. Carpentras bat Châlons par 2 buts à 1. Avignon-Versailles match nul, 1 à 1. Villefranche-Aix match, nul 0 à 0.

Division d'excellence. — Zone centre. Ondaine bat Ricamandois par 5 à 0.

Zone sud. Cavaillon bat Montoux par 2 buts à 1.

BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17^e)

NOM : _____

Adresse : _____

L'Abonnement partira du N° _____

MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 12 NUMÉROS :

France et Union Française 300 fr.
Étranger. 450 »

payable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par Mandat-
Carte, Mandat-Poste, Chèque bancaire,

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de
petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

ACHATS

ACHÈTE moteur moto Zundapp, même sans papiers. — Ecr. : POU, LAIN, 24, rue de la République-GUEBWILLER (Ht-Rhin).

CHERCHE épave 750 René-Gillet av. papiers. — Pierre LAMY, 5, ch. de la Concorde, CHATEAUX-ROUX (Indre).

RECHERCHE ttes épaves et pièces détachées pour motos Peugeot tous types. — C. DEWASMES, 32, rue d'Isbergues, AIRE-SUR-LA-LYS (P.-de-C.). Tél. : 1.16.

CHERCHE cylindre culasse tuyau échap. Gnome-Rhône M.1 ou M.2. Carter. Chaîne 500 culb. Ardie. Vends Gilera 4 vit. lat. bas px. — PAJOT, Village neuf, LONS-LE-SAUNIER.

MOTO 100 cmc. ou petite M.R. — HERBORISTE, 28, rue de Tourtille, PARIS (20°).

ACHÈTE Prester 100 sans moteur. — CLUZEAU, 9, av. Berthelot, CHAVILLE (S.-et-O.).

ACHÈTE side vélomoteur grd mod. ou side léger d'occasion même sans pneu, ni chambre pr accoupler à une 250 cmc. Dollar. — Ecr. : G. TASSEL, 146, rue de la Goutte-d'Or, AUBERVILLIERS (Seine).

ACHÈTE vélomoteur Peugeot mod. 55 ou 56 ou 150 moderne. — André BRETON, 27, rue du Temple, REIMS (Marne).

VENTES

VENDS Poney 49 roulé 800 km. équipé. Px 38.000 fr. net. — CHABRIERE, 33, rue Docteur-Heulin, PARIS (17°).

VENDS 2 pneu Firestone 350 x 18. — TORTEL, 14, rue d'Avron, PARIS (20°).

MOTO allemande Imperia 350 cmc. culb. sélect., boîte Hurth, écl. Bosch, tte équipée, ét. gal parfait. — H. MOREAU, 3 bis, rue des Remises, SAINT-MAUR (Seine).

GIMA 150 cmc. sport. — Tél. : PIERREFITTE 193. Nf exc. état.

TANDEM Derny nf. Pièces détachées Darmont. 1 Darmont spécial complet. — M. RICHARD, 34 bis, rue du Coq, ORLEANS (Loiret).

MAGNAT-DEBON 500 cmc. culb. sport, 4 vit. sélect., 2 tubes, très bon ét. — Paul PEUTIN, JAMBLES (S.-et-L.).

VÉLOMOTEUR Monet-Goyon 100 cmc., 3 vit., sélect. Klaxon, compt. Très bon ét. — S'adresser Bernard SARRAZIN, JAMBLES (S.-et-L.).

VENDS bicyclette à mot. aux. Koelher-Escoffier ét. neuf. — H. CATHAUD, mécanicien, CRAPONNE-SUR-ARZON (Hte-L.).

DAX 350 cmc. culb. ent. rév. Pns nfs. Gnome-et-Rhône 250 cmc. 2 tps, épave, type E. — RODARY, 70, rue Faidherbe, BOIS-COLOMBES (S.).

D.K.W. 250 cmc. trs bon ét. Pns nfs. Px 75.000 fr. — Ecr. : PAQUET, 37, cité Senlis, MONTGERON (S.-et-O.).

D.K.W. 350 cmc. S.B. exc. ét. Px 105.000 fr. — FUSIBET, secrétaire Sana St-MARTIN-DU-TERTRE (S.-et-O.).

A VENDRE cse fin de saison Terrot 500 cmc. av. side, 4 roues interchangeables, dern. mod., nve, encore emballée. — P. LAUGIER, 28 bis, rue de l'Île, MANOSQUE (B.-A.). Px 175.000 fr.



les petites ANNONCES

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

Réception des annonces le 15 dernier délai

TRIUMPH Herisson BD 250 2 cyl., 2 tps, 4 vit., sélect. Gnome-et-Rhône C.V. 2 av. side, bas pr., parf. ét. — LE TRESTE 27, bld de Verdun, COURBEVOIE (Seine).

PARTICULIER vd Peugeot 56 125 cmc. ét. nf. impec., 4 vit. sélect., roue arr. à broche, compt., avertisseur, etc. Px 90.000 fr. — Visible ts les jours. MIRANDE, 57, av. Gallieni, LIBOURNE (Gironde).



REDRESSAGE

Cadres - Fourches Télescopiques

Fabrication de Fourches pour Terrot, etc.

TRAVAIL SOIGNÉ - PRIX HONNÊTES

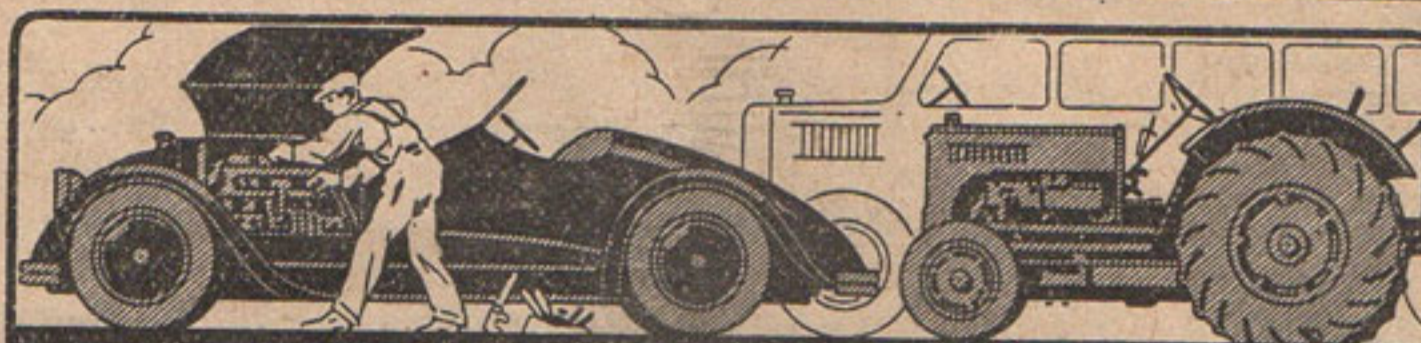
Téléphone : PERreire 19-24

BRENNUSSEZ VOS MOTOS

SURPUISSANCE
ENTRETIEN
ÉCONOMIE

SERVICE
DE VENTE :

31, Rue Chèvre
ANGERS (M.-et-L.).



Apprenez le dépannage & la réparation de tous Véhicules Automobiles, Tracteurs, etc...

L'AUTOMOBILISTE avisé comme le possesseur de TRACTEUR et tous ceux qui veulent se créer une situation de choix dans l'Industrie ou le Commerce de l'Automobile suivent notre enseignement PAR CORRESPONDANCE, le seul spécialisé. Seize années d'expérience et de succès.

Préparation Service Militaire ARMÉE MOTORISÉE - AUTORAIS (Chemins de Fer France et Colonies) - P.T.T. - MOTOCULTURE, etc..

COURS TECHNIQUES AUTO Rue du Docteur CORDIER SAINT-QUENTIN, (Aisne) Renseignements gratuits sur demande

REMORQUE Monoroue Fulgur, M.100 nve. — MORINIERE, la HUME (Gironde).

TERROT 500 cmc. superclasse R.S.S.E. garantie parf. ét. Px 135.000 fr. — NEVEUX, 48, avenue de Grammont, TOURS (I.-et-L.).

B.M.W. R.73 av. side Imperial, entièrem. neuve, repr. moto allemande. — LAMBOROT, 13, rue Montchat, LYON (Rhône).

MOTOBÉCANE 350 cmc. culb. et Mobyclub 125 cmc. culb. parf. ét. Belle occasion. — BART Roger, MORTAGNE-sur-SEVRE (Vend.).

VÉLOMOTEURS Peugeot, Terrot, Monet-Goyon, Radior de 15 à 30.000. Motobécane 3 CV. Ultima 5 CV. Terrot 500 RDA bielles 600 Zundapp, reprise ttes pièces. — MOTO-STATION, 18, av. Gallieni, BAGNOLET (Seine).

STANDARD 500 A.C.T., susp. arr., sélect., 4 vit., exc. ét. — DEDIEU, FOS (Hte-Garonne).

175 CMC. 2 tps, 2 vit. à courroie, mot. roulé 2.500 km., pns 650 x 50 bon ét., chambres à air nves. Au plus offr. ou à échanger contre Solex ou similaire, ou fusil. — POURRET, 6, avenue du Rond-Point, SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS (S.-et-O.).

PNEU moto nf 400 x 18 (26 x 400). — P. BATTEUX, VILLENEUVE-SUR-BELLOT (S.-et-M.).

MOTOBÉCANE 2 CV. pns nfs., parf. ét. de marche. Px intér. — BILLOT, 18, rue de l'Egalité, CARRIERES-SUR-SEINE (S.-et-O.).

VENDS ou échange contre plus petit skooter américain 3 CV., 4 tps, tansad, embray. autom. — C. BOGAS, 82, rue du Ranelagh, PARIS (16°). Tél. : Jas. 11-55.

VENDS ou échange Terrot 500 cmc. lat., parf. ét., sél. 4 vit. Delco x magn. av. side Bufflier ctre 5 ou 600 culb. solo même ét. — P. VERRIER, BRAZEY-EN-PLAINE (Côte-d'Or).

B.M.W. R.73 ent. origine 2 carbur. 5.000 km. — COCHIN, 34, bld de la Villette, PARIS (19°).

NORTON 16H. soigneusement rénovée. Px 100.000 fr. — S.M.V., 22, rue Raspail, LEVALLOIS (Seine).

PEUGEOT P.135 350 cmc. culb., ét. nf., équip. route compl. Px 125.000 fr. S'adresser de 9 à 11 h. GICQUEL, 7, rue Chaptal, LEVALLOIS (Seine).

OCCASION : 1 vélo homme équipé mot. Cucciolo ét. nf. 2 vélos dame équipés mot. Vap. 3 parf. ét. — S'adresser 64, rue St-Maur, PARIS (11°) à la concierge (heures repas).

ZUNDAPP 3 CV. roulé 5.500 km., ent. origine, ét. mec. gar., présentation impec. — NOTON, 17, rue Laurence-Savart, PARIS (20°).

TERROT 2 CV. 2 tps mot. et pneu bon ét. — STAHL, chez M. MILO-CHEAU, ECURIE par ABLIS (S.-et-O.).

D.K.W. 125. Cucciolo fourche télesc. Tandem Vap, bas px. — LOUIS, 19, rue Auguste-Vacquerie, PARIS.

PARTICULIER vend à particulier Motobécane 500 lat. S.5 av. side Carpio grd tourisme. Pare-brise, capote. Parf. ét. — Vis. ts les jrs après 19 h. 30 et dimanche matin, CASTET, 2, rue Cler, PARIS (7°).

VENDS cse dép. soldat Guiller 150 cmc. nve av. sacoches cuir, tansad Merat, klaxon, compt., pneu Dunlop renforcés. Px 130.000 fr. — Ecr. : HADROT, 149, rte de Lyon CHALLUY (Nièvre).



c'est un
"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDEMS

28-30, RUE DU BORRÉGO - PARIS 20^e
MÉNIL 48-47

MOTEUR Jap 500 lat. refr. eau, parf. ét. Complet 15.000 fr. Moto Gillet-Herstal 2 tps 175 cmc. 3 vit., écl., trs bon ét. Px 45.000 fr. — BESSIÈRE, motos, MILLAU (Av.).

MAGNAT-DEBON 350 cmc. cul., trs bon ét. Px 65.000 fr. — GODIN Emile, 125, rue L.-Rouquier, LEVALLOIS (Seine).

MOTEUR N.S.U. en bon ét., bas px. — Ecr. : POULAIN, 24, rue de la République, GUEBWILLER (Haut-Rhin).

MONET-GOYON 3 CV., type 025, 3 vit., écl., compt. Px 65.000 fr. — COLIN, 14, rue Edmond-Roger, PARIS (15^e). Tél. : Klé. 89-20.

LOT pièces ét. nf. pour Zundapp KS.600 dont boîte vit., hauts cul., embrayage, etc... Px occas. — NAI-GEON, hôtel, 33, rue Malar, PARIS (7^e).

SIDE VéloMOTEUR Canadien bâché, pare-brise. — Tél. avant 13 h. à Bot. 46-41.

PARTICULIER vend side Terrot 500 cmc. lat., 4 vit. sélect dern. mod. impecc. Px 120.000 fr. Ravat 3 CV. 1/2 lat., bloc moteur ét. nf. — Visible, 45, quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT (Seine).

SUPERBE OCCASION ét. nf. Monet-Goyon 350 cmc. APS.4. Mod. luxe, culb., ressorts en épingle, sélect. 4 vit., pns nfs., allumage par batterie consommation garantie 3 l. — FOR-GEAU, 2, rue Arthur-Rozier, PARIS (19^e), métro Place des Fêtes. Visible tous les jours.

MOTOBÉCANE 4 CV. exc. ét. Px 50.000 fr. — JEAN, 15, rue Béranger, PARIS (3^e). Après 6 h. 30.

SCOOTER Bernardet nf dern. mod. bas px. — R. GIRARDIN, 15, rue de Thiard, CHALON-SUR-SAONE (S.-et-L.).

MOTO 150 cmc. A.M.C. sélect. 4 vit., 4 tps, culb. nve. Février 49. Nombreux accessoires. Px 105.000. — C. JALBERT, 29, rue E.-Renan, SAINT-DENIS (Seine). Plaine 12-57.

VENDS 500 DKW 2 tps 2 cyl. ét. impecc. 100.000. — R. PLESSIS, Ecole du Transvaal, DIVION (P.-de-C.).

A.J.S. 300 cmc. bon ét. Px 120.000. — Visible tous les jours, COTON-NEC, 56, rue du Montparnasse, PARIS (14^e).

VENDS cse santé Norton 16 H 500 cmc., ét. nf. Px 155.000 fr. — MINARD Guy, rue Nationale, LAPALISSE (Allier).

GNOME-ET-RHONE 125 cmc. R.3, janv. 49, exc. ét. Px intèr. — Ecr. : V. RUYSS, 2, av. de la Brunerie, PARIS (16^e) ou voir concierge.

TERROT motoside 500 cmc. 1948, culb. 4 vit., sélect., 6.000 km., parf. ét. Px 150.000 fr. — FAURE, 66, bld Pasteur, PARIS (15^e). Ecrire ou tél. heures bureau : Tru. 09-21.

MOTOCONFORT 500 superculasse com. nve., ét. gal nf. — BERNARD MOTO, 85, rue de Montmoreau, ANGOULEME (Ch.-M.).

VENDS ou échange Peugeot 350 cmc. parf. ét. ctre voit. 2 places bon ét., repr. poss. — Ecr. VERNE, 12, av. de Lutèce, VILLEJUIF (Seine).

HARLEY-DAVIDSON 7 CV. tte beauté, fin de rodage, type civil. Px 280.000 fr. — Tél. heures repas : Inv. 03-91.

A REVISER Norton 500-600. B.S.A. 350-500. N.S.U. 198-250-500. D.K.W. 190-350. F.N. 600. Monet-Goyon 350-500. Gnome-Rhône 350-750-800. Gillet 750 4 vit. Ardie 125. Panther 500. Harley MP. Dep. 35.000. Indian 500 av. roues dep. 45.000, incomplètes av. pap. Royal-Enfield 350. Ariel 350. B.S.A. 500. Moteurs B.S.A. 500-600. Harley. Gnome. — RIEUCAU, 64, place de la Réunion, PARIS (20^e). Visible de préférence samedi tte la journée et dimanche matin.

MOTEUR 2 tps 175 cmc. graissage séparé 2 tubes. trs rapide, complet. — Le soir après 7 heures, ETHEVENET, 44, rue Et.-Dorves, PRE-SAINT-GERVAIS.

RENÉ-GILLET 125 cmc., 4 vit. sélect., sous garantie. Px à débattre. — PETITJEAN, 9, rue Marcelin-Berthelot, MONTRouGE (Seine).

F.N. 350 très bon ét. cse double emploi. Px intèr. — SABRIER, 18, rue Lacretelle. PARIS (15^e).

SPLENDIDE Royal-Enfield 500 cmc. neuve 5 CV. culb. Fourche télesc. Mod. 49. Px 300.000 fr. — NAVEAU, 19, Grande-Rue, JUVISY (S.-et-O.). Tél. : Belle-Epine 40-05.

NEW-MAP 500 culb. 4 vit. sél. av. ou sans side 90, éch. repr. vélomot. — GOUBERT, CHATEAURENAULT (I.-et-L.).

RAVAT 175 cmc. Px 40.000 fr. KOEHLER-ESCOFFIER 500 cmc. arbre à came en tête, 140 km.-h. Px 50.000 fr. — SAUTY, Collège d'Espagne, 9, bld Jourdan, PARIS (14^e). Tél. : Gob. 64-11.

INDIAN 500 cmc. ét. nf, bleu chromé. Px 135.000 fr. — CLÉMENTS, 66, rue Hermel, PARIS (18^e). Tél. : Mon. 62-24.

NORTON 16 H, 500 cmc. lat. roulé 2.000 km. garantie 6 mois, tansad, équipé 135.000 fr. — Visible de 16 à 20 heures, MALLET, 24 bld Arago, PARIS (13^e).

LA BOUGIE GMD

évite l'encrassement

GAMME DE 9 TYPES POUR TOUS MOTEURS

26, Aven^e de la Libération BOURG-LA-REINE (Seine)
Tél. : ROBINSON O1-30

INDIAN 1200 cmc. 11 CV. av. side parf. ét. Px 120.000 fr. — Tél. : Pro. 26-95.

URGENT. Cse départ, Darmont Aerolux 3 roues, 6 CV., air très bon ét., 3 vit. marche arr. Px 85.000 fr. — LE METAYER. Tél. : Gre. 05-06.

B.S.A. 2 cyl. 750 cmc. culb. ét. abs. parf., 4 vit., sélect., comp. Equip. solo ou sidecar Precision. Px très intèr. — ARIS, 11, rue de la Ferme, NEUILLY-SUR-SEINE. Tél. : Mail. 00-80.

COMMES NEUVES : Motobécane 125 cmc. culb., sélect. et culb. 175 cmc. sélect. télesc. Achète bi-cyl. 500 à 750. — Ecrire timbre pr réponse : LEVEZIEL, 65, route de Choisy, IVRY (Seine).

RENÉ-GILLET 750 cmc. mars 49. Terrot 100 cmc. 3 vit. A.C.T. susp. arr. 1 châssis Carpio, 1 side Imperial gauche. — R. CHAVANEL, 76, rue de Fontenay, VINCENNES. Tél. : Dau. 41-30.

VENDS Solex peu roulé. Px 30.000. — NICOLAS F., 4, square Desnouettes, PARIS (15^e). Tél. : Vau. 38-98.

SIDECAR Norton 500 cmc. 16 H. caisse commerciale ét. nf. Puch 250 cmc. 4 vit., sélect. pres. impecc. Terrot 350 cmc. lat. bon ét. Px 58.000 fr. Terrot 100 cmc. 3 vit. Px 32.000 fr. Prester 100 cmc. 3 vit. sélect. Px 32.000 fr. Sidecar 500 cmc. moteur cul. 4 vit. (Chaise spécial), caisse Bernardet avion, ét. nf. Px 150.000 fr. Peugeot 350 cmc. P.112 révisée. Px 75.000 fr. — R. KIENE, 73, quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT (Seine).

B.M.W. R.12 exc. ét. 5.000 km. Px 155.000 fr. — DAVID, 8, rue Saint-Charles, ENGHEN. Tél. : 12-22.

NORTON 16 H. parf. ét. Px 125.000 fr. — Tél. : 216 à BONDY (Seine).

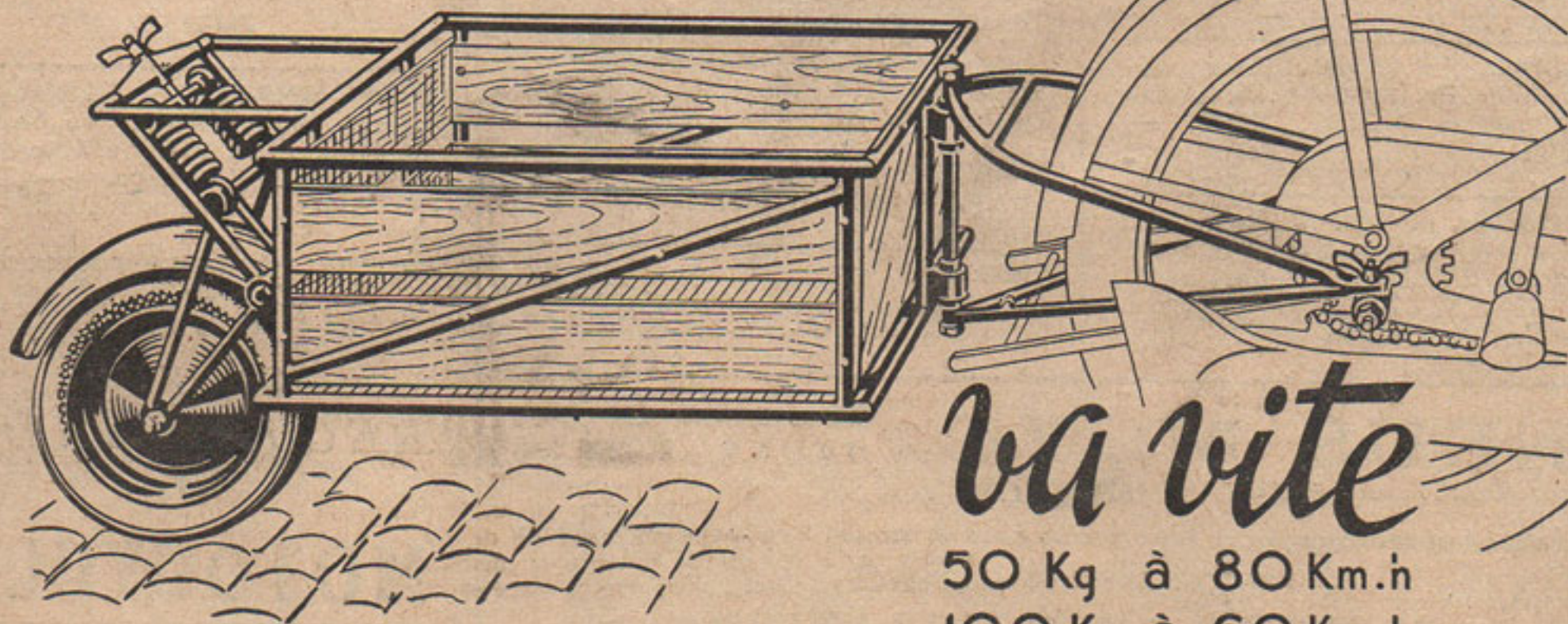
« **ETOILE DES AS** » 100 cmc. » monovitesse moteur Stainless, nve. Px 50.000 fr. — A. PERMANNE, 84, rue Saint-Louis, FOURMIES (Nord).

VENDS ou échange contre Simca 5 belle moto Victoria 3 CV. parf. ét., tansad Mérat. Px 95.000 fr. — BENARD, 5, rue Raffet, PARIS (16^e).

TRIUMPH Speed Twin comme nve 500 cmc. — CHANTEMELE, 12, rue Mazurier, CHEVILLY (Seine).

PUCH de cross 250 cmc. bon ét. Px 60.000 fr. Triumph Twin T.5, ét. nf. Px 200.000 fr. Ariel 350 cmc. 1943, culb., parf. ét. Px 135.000 fr. — RAY BONNIN, 14, rue Colange, LEVALLOIS (Seine).

La remorque monoroue pour motocyclette
FULGUR M100



va vite

50 Kg à 80 Km.h
100 Kg à 60 Km.h

E^{TS} TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE

MATCHLESS 350 cmc. UIG, cse départ. Px intéres. 48 or, fourche télesc., sélect., 4 vit., pns nfs. Et. impecc. — Visible ts les jrs de 8 à 19 h., GUYOT, 10, rue de Louvois, PARIS.

PARTICULIER vd ens. ou sépar. Terrot HSST 350 culb. sél. exc. ét., bons pns. Px 75.000 fr. Side Bernardet 48 comme nf. Px 40.000 fr. — LAGOSTINA, 6, rue des Etangs CHATILLON-SOUS-BAGNEUX (Seine).

DELAIRE

4, impasse de la Gaité, PARIS-14^e

Tél. Dan. 55-43.

ACHAT COMPTANT

- toutes motos, vélomoteurs -

MOTORETTE Terrot 100 cmc. 1947, 3 vit., ét. méc. parf. pns impecc. dont un 25 x 3 à l'arrière. Px 45.000. — S'adresser 25, av. Clemenceau, CARPENTRAS.

MOTOBÉCANE 125 cmc. culb. susp. AR. 4 tps, 4 vit. sélect. pied, batterie compt. Jaeger av. total, jour, sortie mars 49. Px 104.000 fr. — M. PERON, rte de la Brauderie, CHATEAUROUX (Indre).

GNOME-ET-RHONE 500 lat. parf., ét. méc. et pns bon prx. — DUFFAU Maurice « Motos-Cycles », AYGUETINTE (Gers).

AVANT-TRAIN Tricar Moto Guzzi bloc moteur 500 cmc. Bon ét. méc. — VALMIER, FREJUS (Var).

VENDS 100 CMC. Peugeot. Px 33.000. — FIAUX. Tél. : Pro. 21-30.

MOTOS A REVISER

NORTON 16 H. luxe comme neuve. **B.S.A.** WM.20 splendide. Px intér. **TERROT** 4 CV. exc. ét., mod. 39. **N.S.U.** 3 CV. 4 vit. tout origine. **STOCK INDIAN** 5 CV. à partir de 30.000 fr. **HARLEY** M.P. ét. de marche, bas prix.

GNOME 2 cyl. culb., type X cardan **GNOME** AX.2 av. ou sans side complet.

GNOME type major 4 vit. sans pns. Px : 60.000 fr.

PEUGEOT P.135 complet. Px 70.000 fr.

N.S.U. 500 culb. 4 vit. à remonter. **R. GILLET** 4 CV. susp. AR. Px 40.000 fr., etc...

VOITURES

ROSENGART super 5 cond. intéres. Citroën Traction AV. 7 C., com. nve à liquider. Reprise motos. — ALAZARD, 47, avenue de Clichy, PARIS. Tél. : Marc. 44-65.

250 CMC. N.S.U. de cross, ét. général impecc. Px 150.000 fr. ou échangez contre B.M.W. R.35. — POITTE, 15 bis, rue Bornis-des-Bordes, VERSAILLES (S.-et-O.).

VENDS ens. ou sép. Zundapp KS. 600 tte origine. Side Précision 1 pl. 1/2 gd tour. 2.500 km., comme neuf. — Visible M. ERNEST, 50, rue Eug.-Carrière, PARIS (18^e).

JAWA 250 cmc. révisées, garanties à des prix raisonnables. Guzzi 250 impec. Px 115.000 fr. — JEANNIN, 11, av. de la Porte-de-la-Plaine, PARIS (15^e).

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

GEORGES IRAT. Cabriolet Ruby 6 CV. M.D.U. vendus ou échange ctre roadst. Vds moto Gillet-Herstal 350 cmc. 2 tps. — Ecr. : DESMOULINS, 79, rue Noël, CHARLEVILLE (Ardennes).

MAGNIFIQUE Harley-side 750 cmc., ét. nf. grd luxe. — CLUZET, rue Cajard, AGEN (L.-et-G.).

D.K.W. 350 cmc. NZ 4 vit. sélec. compt. tansad, pns nfs, équipée ent. origine. Email et chrome, parf. ét. Px 145.000 fr. — RAYMOND R., 15, rue Delostal, SAINT-ANDRE-LES-VERGERS (Aube).

MOTOBÉCANE supercul. side Imperial 1 place 1/2, 5.000 km. — CORNU, 13, av. J.-Jaurès, DIJON (Côte-d'Or).

SIDECAR châssis Bernardet caisse bois verni, 1 jeu d'attache 500 MB, 1 jeu Norton 16 h. Px 45.000 fr. DEBUSSCHE, 23, rue Runkoff, PARIS (17^e).

VÉLOMOTEUR Motobécane 3 vit. équip. Px 38.000 fr. New-Map 3 CV. cul. Px 40.000 fr. Alcyon 4 CV. équipé. Px 45.000 fr. Gillet 4 CV. équipée. Px 45.000 fr. Epaves françaises et étrangères à remonter. — DELAIRE, 4, imp. de la Gaité, PARIS. Tél. : Dan. 55-43.

HARLEY MP à roder grand luxe email et chrome, pare-brise, sacoches cuir. — DUPUY, rue Lamartine, CORMEILLES-EN-PARISIS (S.-et-O.). Tél. : 40.

Toutes PIÈCES DÉTACHÉES Terrot, Motobécane, Monet-Goyon. Epaves motos françaises et étrangères à remonter. — GAITE-MOTO, 4, imp. de la Gaité, PARIS (14^e). Tél. : Dan. 55-43.

PARTICULIER vend 225 roadster Citroën T.A. reprendrait bonne moto. — VACAN, 77, rue Rouget-de-Lisle, NOISY-LE-GRAND (S.-et-O.).

REMORQUE monoroue Fulgur ét. nf. Px 10.000 fr. — GANCE, 10, rue Victor-Hugo, PANTIN (Seine).

MOTO 500 Mag. culb. sélect. 4 vit. machine trs bon ét., avec side Buefler 49, roulé 500 km. — S'adresser LE POLLES, rens. généraux, COUTANCES (Manche). Tél. : 262.

VENDS Gnome-et-Rhône 250 cmc. Junior trs bon ét., pns nfs. Velosolex occasion. — RICHEVAUX, 37, bld de la Villette, PARIS (10^e).

NORTON 600 sél. 4 vit. avec side genre Précision nouv. mod. ensemble ou sép., ét. général abs. nf. — Visible ts les jrs, 163, bld Murat, PARIS (16^e). DUPONT, 4, rue du Gén.-Malleterre, PARIS (16^e).

MOTOS, vélomoteurs et moteurs auxiliaires nfs et d'occasion. — TITO, 4, impasse Roux, PARIS (17^e).

LES POIGNÉES "SOUPL"

POUR MOTOS



ET VÉLOMOTEURS

Agents exclusifs: C.A.M.C.L.
43, Rue Marius-Aufan, LEVALLOIS - Per.06-35

LES SALONS
DU CYCLE
passent !

MAIS LES POIGNÉES
"SOUPL"

RÉSTENT !

Les poignées (vélos-motos) dont la qualité et l'élégance ne se discutent pas

EN VENTE PARTOUT

En gros : Étab^l C.A.M.C.I.

VENTE A CRÉDIT

LES VÉLOMOTEURS sont libres, mais chers... Achetez-les à crédit : 1/3 à la commande, solde de 6 à 24 mois. Marques Gillet, Terrot, Jonghi, Gnome, Bernardet, A.G.F., sides Imperial, etc... Motos 350. Conditions uniques. — Ecr. av. env. +2 timb. à A. LALANNE, Ag. gén., PRECHAC-SUR-ADOUR (Gers).

MOTORISTES ttes marques et cylindrées nous finançons vos ventes à crédit en modèles neufs. Inscrivez-vous d'urgence. Valable pour tous et partout. — Renseign. cont. timbre même adresse que ci-dessus.

DIVERS

RAYONNAGES et roues complètes pour motos, vélomoteurs, cyclomoteurs, etc., redressage et recentrage, dévoilage. — Marcel ROCHE, 4, imp. Roux, PARIS (17^e). Tél. : Car. 34-12.

N'oubliez pas
de vous
RECOMMANDER
de

MOTOCYCLES

en écrivant

A VOS ANNONCEURS

REVIL (Ets), 82, av. des Terne,, Tél. : Eto. 15-53. Seul spécialiste pour tous équipés et access. motoss cycles, autos; tabliers, cuissards, casques, gants, lunettes, vestes, sacoches, tansad, poignées tournantes, dessus de selle, caoutchouc, accus, sélecteurs, pare-brise, etc., etc.

OFFRES D'EMPLOI

AGENT GÉNÉRAL cherche : 1^o Représentants introduits grossistes, cycles ttes régions et étranger sauf Ouest-Normandie-Nord; 2^o Accords avec fabricants. — Jean DELATTRE, représentant, BRIOLLAY (M.-et-L.).

DEMANDE D'EMPLOI

MAGASINIER français, 38 ans, sérieux, méticuleux, méthodique, ordonné, organisateur fichier, stock, commandes, connaissant service achats, cherche emploi stable moto, vélo ou autre. — ROGEZ, 16, rue André-Del-Sarte, PARIS (18^e).

CHERCHE place chauffeur, titulaire permis poids lourds et touriste. — M.-J. BOURDELIN, 61, avenue Vauban, LIVRY-GARGAN (Seine-et-Oise).

JEUNE HOMME disposant de capitaux recherche associé ayant projet d'affaire. — Daniel ROUGIER, 77, avenue Eygala, LA TRONCHE (Isère).

PHOTOGRAPHIES

Un choix Unique

AU

PHOTO-HALL

PHONO-RADIO-CINÉMA-PHONO

5, RUE SCRIBE
PARIS 9^e

CATALOGUE GÉNÉRAL FRANCO

LEICA — FOCA
ROLLEIFLEX
KODAK
disponibles à
"ASNIÈRES-
PHOTO"

78 bis, Avenue de la Marne
ASNIÈRES-PARIS
GRÉ 49-13

Ouvert le Dimanche matin

PNEUS MOTO RÉCHAPÉS EN UNE SEULE PASSE
MIEUX QUE LE NEUF

Réparations et rechapages de tous pneus auto et moto. Soudures de triangles

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

ELECTRO-VULCANISATION

LE SEUL SPÉCIALISTE DU PNEU MOTO

16, Cité Dupont (50, Rue St-Maur), PARIS-XI^e Roq. 00-43

MOTOBÉCANE

STATION-SERVICE

Pierre FORLINI

SPÉCIALISTE DE LA 125 CMC

LIVRAISON rapide de tous les modèles de la marque, visibles en magasin
Échange standard des cylindres et embiellages
Réfection des blocs-moteurs complets en 48 heures

TRAVAIL GARANTI

PRIX RAISONNABLES

Tous les accessoires des meilleures marques
Toutes les pièces détachées

7, Rue Chaligny, 7

MÉTRO REUILLY-DIDEROT

DID. 20-49

“REINE-SPORT”

CYCLES **R. CHAILLOUX** MOTOS
52, Route de la Reine, BOULOGNE-BILLANCOURT (Seine)

RÉPARATIONS - MISE AU POINT TOUTES MARQUES
Agent exclusif pour Boulogne du moteur auxiliaire “Alouette”

JAWA - O GCR - .AZ .

et toutes Marques françaises

chez **L. JEANNIN**

Ex-coureur Jonghi - Grand Prix d'Europe 1932

11, Avenue de la Porte de la Plaine, 11 — PARIS (15^e)

Métro : Porte de Versailles

Téléph. : LEC 80-62

ETS NORDT & BERNY F^{RES}

TANSADS RÉGLABLES

MÉTAL LÉGER

« NORBER », 97, Rue des Fauvelles, COURBEVOIE (Seine)

TOUTIN LABELLE & C^{IE}

149, Bd Jean-Jaurès, CLICHY — Tél. : PER. 10-41

AGENCE TOUTES MARQUES

RÉPARATIONS et MISE AU POINT par SPÉCIALISTES
PIÈCES DÉTACHÉES — ACCESSOIRES — SIDECARS

B.M.W. ZUNDAPP

Seul importateur officiel vendant des
pièces et motos véritablement d'origine

LATSCHA

Agent général pour la France

16, rue Aug.-Bailly, ASNIÈRES - GRÉ. 17-93

EKA



La Béquille latérale

à système télescopique, fixée en
deux points, ne risque pas de
tourner.

Se monte instantanément sur
tous vélomoteurs et motos,
sans gêner le pot d'échappement
ni le repose-pieds.

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE **9, Rue Belidor**
— PARIS (17^e) —

MOTOBÉCANE - GNOME-RHONE

Toutes réparations (embiellage, volant magnétique)

ACHAT - VENTE - ÉCHANGE

CYCLES et MOTOS - 11, Rue Pergolèse, PARIS (16^e)

Téléphone : PASsy 57-79

D.K.W. (Type S.B. 3 vitesses)

Depuis plusieurs années spécialiste éprouvé de ces machines,
disposant de la plupart des pièces détachées p^r ce modèle de D.K.W.

PERSIN, 92, Avenue de Rigny, BRY-sur-MARNE (Seine)

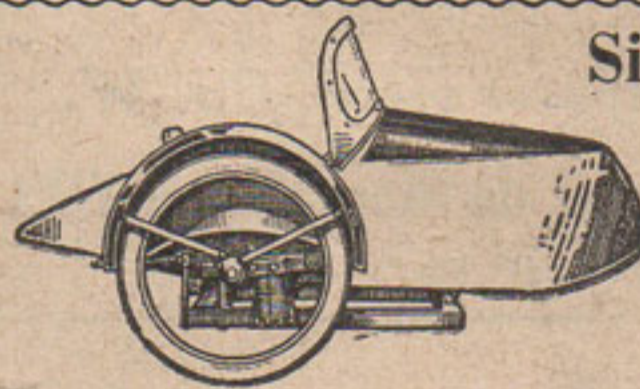
vous communiquera, sur demande, la liste des pièces disponibles.

RENAULT & CAMUS

AGENTS : MOTOBÉCANE — GNOME ET RHONE

Pièces détachées — Réparations soignées

2^{bis}, Rue du Troisy, CLAMART - Tél. MIC. 06-35



Sidecars Henri CARPIO

Fondé en 1920

52, Rue de la Fraternité
Bot. 11-26 **ROMAINVILLE**

Sidecars livrés avec pneus et chambres

FORCE - SOUPLESSE - ÉLÉGANCE

→ FLÈCHE D'ARGENT ←

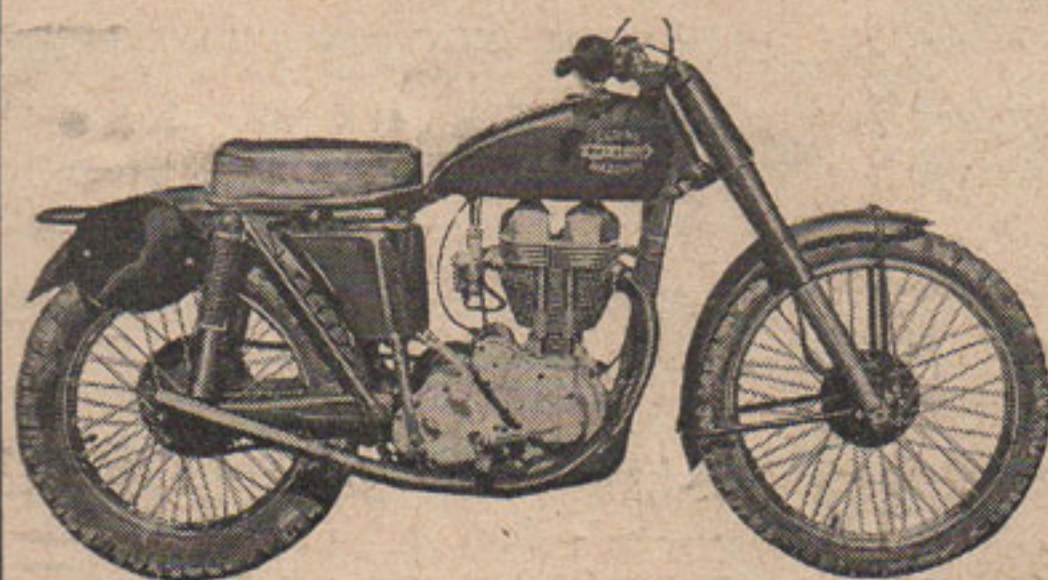
La Moto du Sportif, vous sera livrée incessamment par les

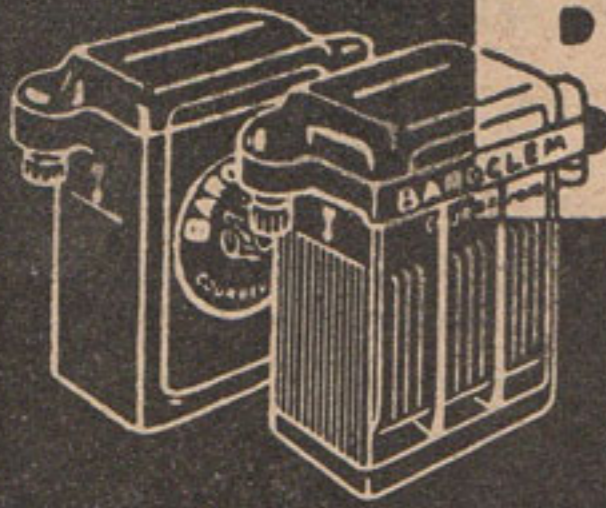
Établissements
**NATIONAL
MOTO**

R. MAZOYER
Constructeur

66, Rue Nationale
PARIS (13^e)

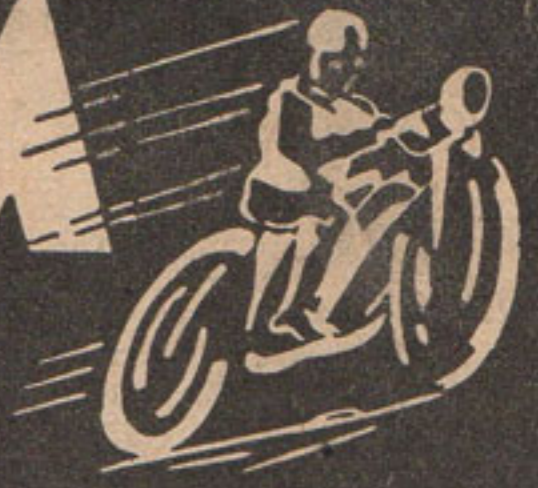
GOBelins 29-83





BAROCLEM

la Batterie de Qualité



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

AGENCE OFFICIELLE :

14, Bd
Soult



PARIS
XII^e

EMBIELLAGE, RÉALÉSAGE
ÉCHANGE STANDARD MOTEURS
MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE

R. KIÉNÉ

73, Quai du Point-du-Jour, 73
BILLANCOURT
MOL. 64-02

Vous livre rapidement :

MOTOCOMFORT 125 et 175. — MAGNAT-DEBON 125
Scooter A.G.F. - Prend commande
des GILLET-HERSTAL, 2 et 4 temps

POSE IMMÉDIATE DES SIDECARS BERNARDET & HUMBLLOT
TOUT L'ACCESSOIRE — Pignons — Soupapes — Pistons — Réalésages
et toutes pièces à la demande.

STOCK

AMAL, GURTNER, HUITRIC, FULMEN, JAEGER, O.S., E.D.
TANSAD MÉRAT, W.W., NORBER
MOTEURS AUXILIAIRES CYCLEX

Suspension arrière "MONTLHERY"

Spécialement étudiée pour tous types
Nouveau système breveté, tout en acier, incassable
à graissage permanent par bain d'huile

D. K. W.

Simple échange standard des éléments arrière

NOTICE SUR DEMANDE

Agence M.R. En stock toutes pièces D.K.W.

R. LAMBOROT, 13, rue de Montchat, LYON

TÉL. : VILLEURBANNE 69-73

MOTORISTES, VOUS FEREZ DES FILETS
avec l'appareil **F. L.** COMME avec UN CRAYON

Breveté S.G.D.G. Fonctionnement garanti

Modèle A (1 molette 0,5 ou 1 mm.) 1.200
— B (molette interchange.) ... 1.500
— B avec jeu de 4 molettes. 3.100
Molette supplém., larg. au choix. 550

Contre mandat ou remboursement,
frais à la charge du destinataire.

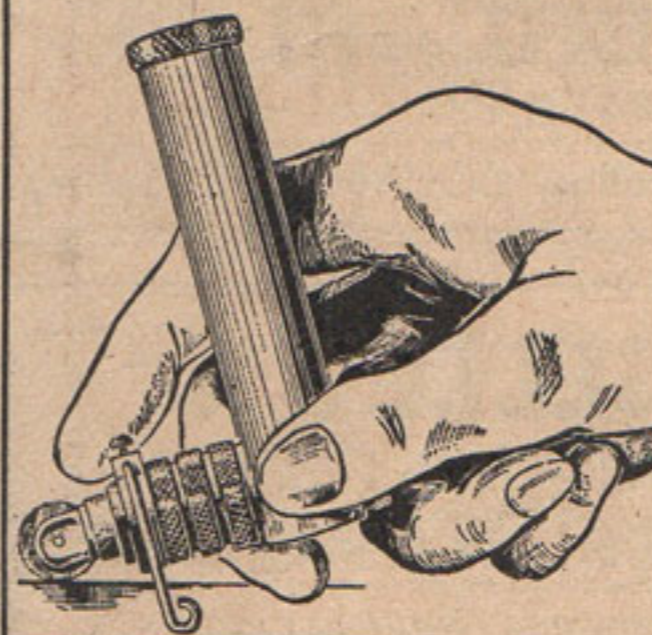
.....

LEFÈVRE

11 bis, Pl. de l'Église, RUEIL-MALMAISON
(S.-et-O.)

Télégraph. : MAL 28-64

On demande Agents région. et Représentants sérieux



POUR LA MOTO

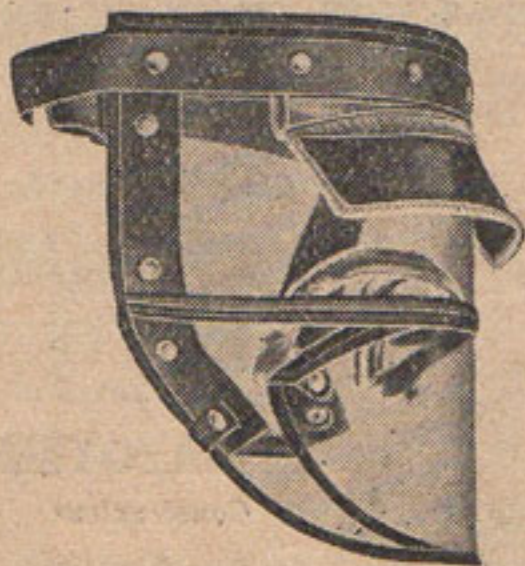
La plus grande nouveauté
de l'après-guerre en pare-visage

Le pare-visage "S. M." Spécial
Moto

Parfaitement anti-buée

Visibilité et confort assurés

EN VENTE PARTOUT



Production H. GRAND-CHAVIN-LAMY, LES ROUSSES (Jura)

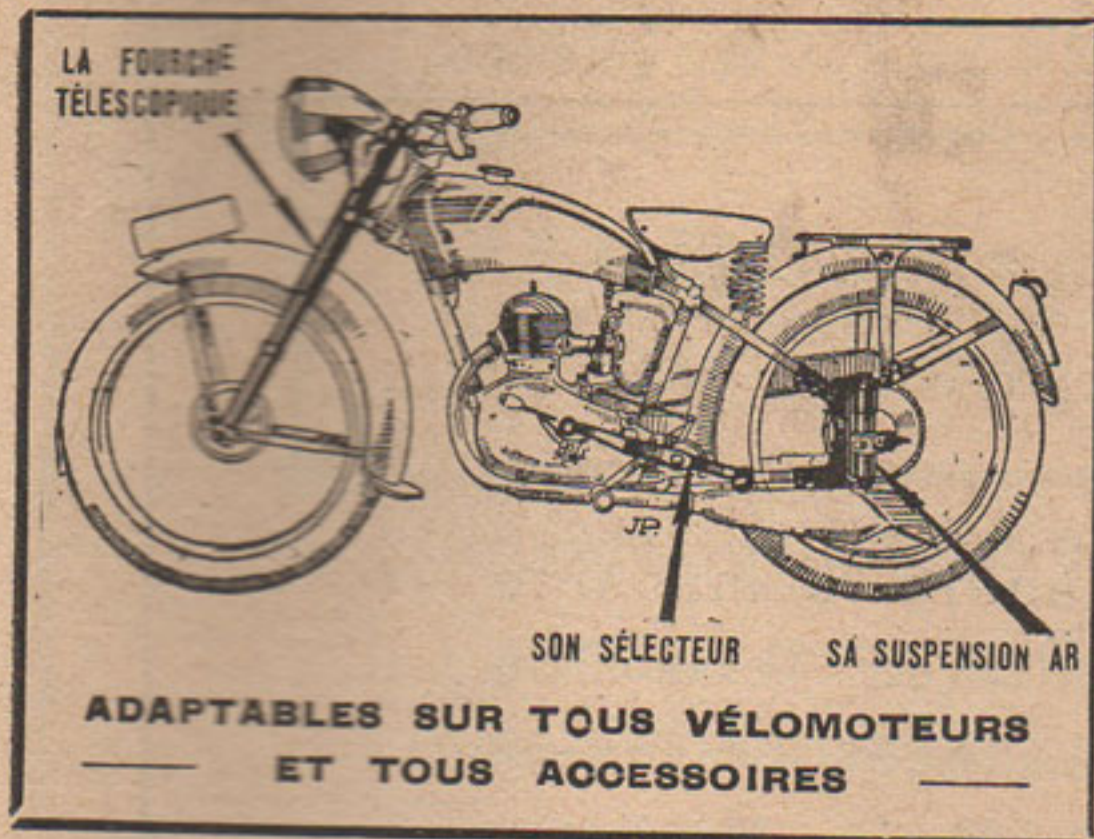
TOUTES LUNETTES ET PARE-VISAGE DE MOTO

SÉCURITÉ
CONFORT
CHALEUR.
Exigez le gant "LE SKIEUR"
POUR VÉLO
ET MOTO



FABRICATION





AGENCES DIRECTES

MOTOBÉCANE
GNOME-RHONE
- JONGHI -
KELLER-ESCOFFIER
- M. R. Etc... -

PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS ET NOUVEAUX MODÈLES
ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

SPECIALITÉS

— RÉVISION DE MOTEURS SUR DEVIS —
RÉALÉSAGES - EMBIELLAGES - CHEMISAGES
RÉVISIONS VOLANTS MAGNÉTIQUES - MAGNÉTOS - DYNAMOS

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

Directeur : Charles BELLISSENT
Ex-Champion d'Europe de DIRT-TRACK

88, Avenue Paul-Doumer - PARIS - 16° — Tél. : AUT. 18-42

FOURCHES TÉLESCOPIQUES SUSPENSIONS ARRIÈRE

A. - B. GRAZZINI

16, Rue du Marché-Popincourt
PARIS-XI°

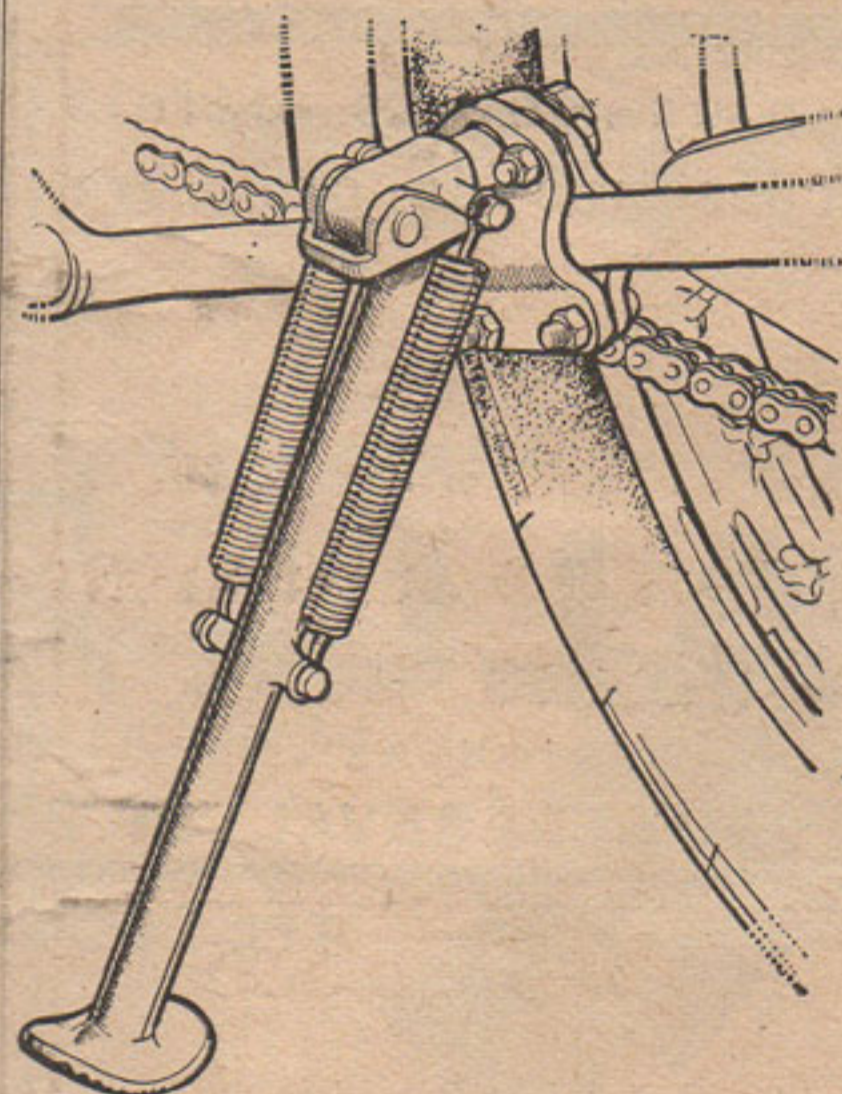
Tél. : OBE. 17-03

Métro : OBERKAMPF et PARMENTIER

ADAPTABLES et EXCLUSIVES

pour toutes
CYLINDRÉES
et toutes
MARQUES DE MOTOS
ET VÉLOMOTEURS

EXPOSITION DE NOS MODÈLES :
16, RUE DU MARCHÉ-POPINCOURT - PARIS-XI°



Enfin
une béquille
latérale !
pratique



MARQUE DÉPOSÉE
Modèle breveté S. G. D. G.

Montage instantané sur grosses motos,
vélomoteurs, motos légères

3 MODÈLES

N° 1, grosse moto 1.985 fr.
N° 4, vélomoteurs et motos légères 1.870 »
N° 9, spéciale Motobécane, suspension AR. 1.870 »

Chez tous Motoristes et Grossistes

R. DANVIGNES

6, Boulevard Richard-Lenoir, PARIS-11° — ROQ. 29-28

Vélocoteurs, Motos, Scooters

sont en vente libre. Commandez sans attendre la machine qui facilitera et rendra plus économiques tous vos déplacements professionnels, promenades, vacances, voyages, ou un Tri Peugeot pour vos livraisons et le camping.

4 marques

**PEUGEOT
MOTOCONFORT
TERRROT
BERNARDET**

20 modèles

DE 50 A 500 cmc.

vous seront livrés dans les plus courts délais et pourront être équipés d'accessoires de première qualité aux meilleurs prix par

SA MARQUE DÉPOSÉE

LA MEILLEURE GARANTIE

HALL DE  LA MOTO

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 500.000 FRANCS
18 - 20, RUE RÉBEVAL ET 27, RUE VINCENT - PARIS (19^e)

TÉL.: BOTZARIS 27-12

qui peut également fournir toutes pièces détachées pour vélocoteurs et motos, même des plus anciens types, de marques françaises et spécialement Peugeot-Terrot-Motoconfort.

1930 - Charles BOISSEAU - 1949



ajoutées au carburant

**AMÉLIORENT
ÉCONOMISENT**

Chez votre Garagiste ou
111, Bd Magenta, PARIS-10^e

La boîte de 50 Tablettes
pour 250 litres : **250 francs**
Plus frais d'envoi : **55 francs**

C.C.P. 1663-40 Pierre Boisseau

**AU SALON : 1^{re} et 2^e séries, STAND 20^{bis}
Galerie A**

Voiturette
CH. MOCHET TYPE (M.)
A MOTEUR 125^{cc} 3 VITESSES
3 LITRES
AU 100 KL
DEMANDEZ
NOTICE

Sans permis de conduire

**68, RUE ROQUE DE FILLOL
PUTEAUX (Seine) Tél. LON. 07-25**

La Clé qui ne baille jamais!

la clé King-Dick est revenue!

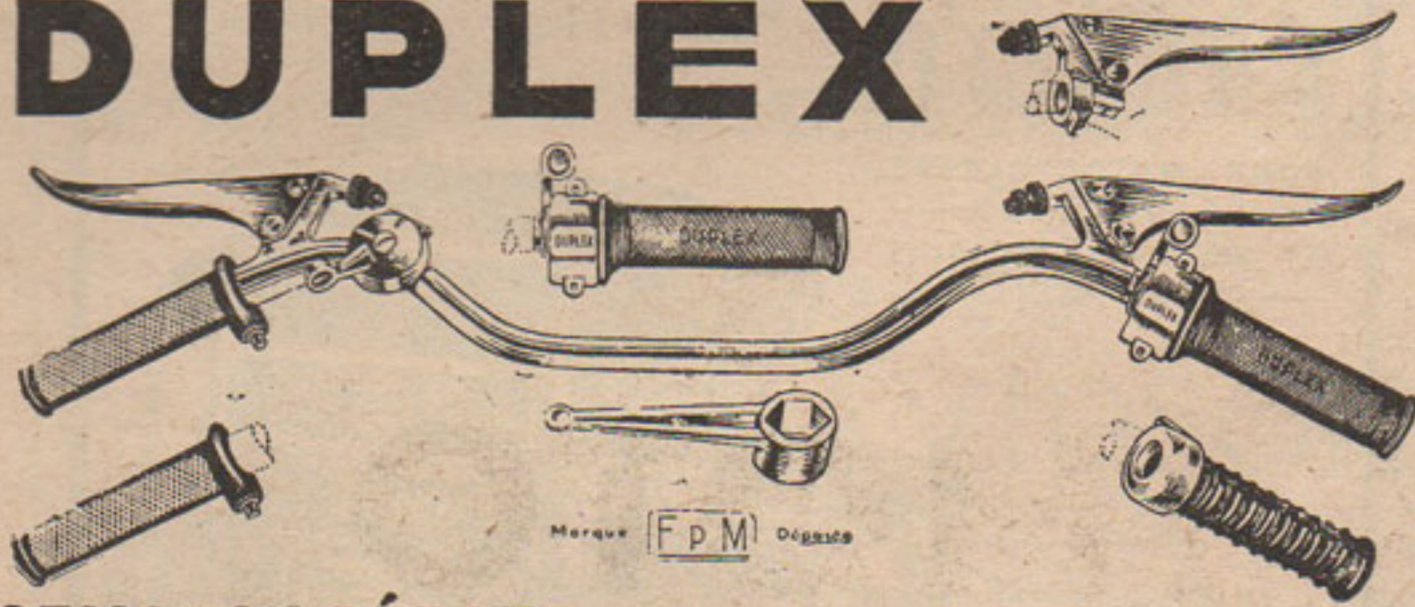
de Réputation mondiale par son immuable précision et l'exceptionnelle robustesse de son acier elle est d'une durée illimitée.

"KING-DICK"

Et ROLLET & C^e 64, R. de la Folie - Méricourt. PARIS - XI^e

ACCESSOIRES, POIGNÉES TOURNANTES

DUPLEX

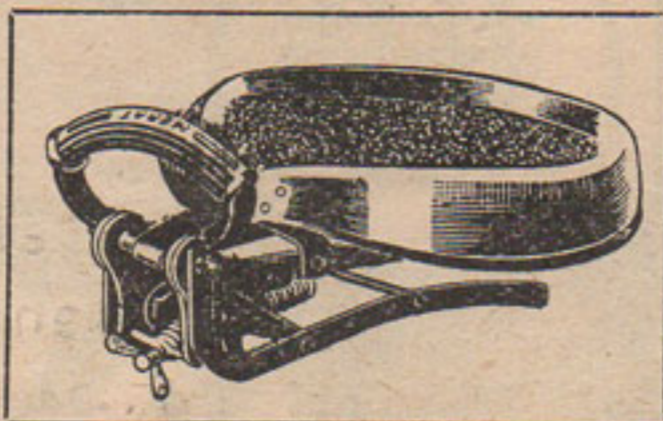


SEMONSU-BÉRAUD, 46-48, Rue Sainte, MARSEILLE

SIEGES ARRIERE

MERAT

Breveté France et Etranger



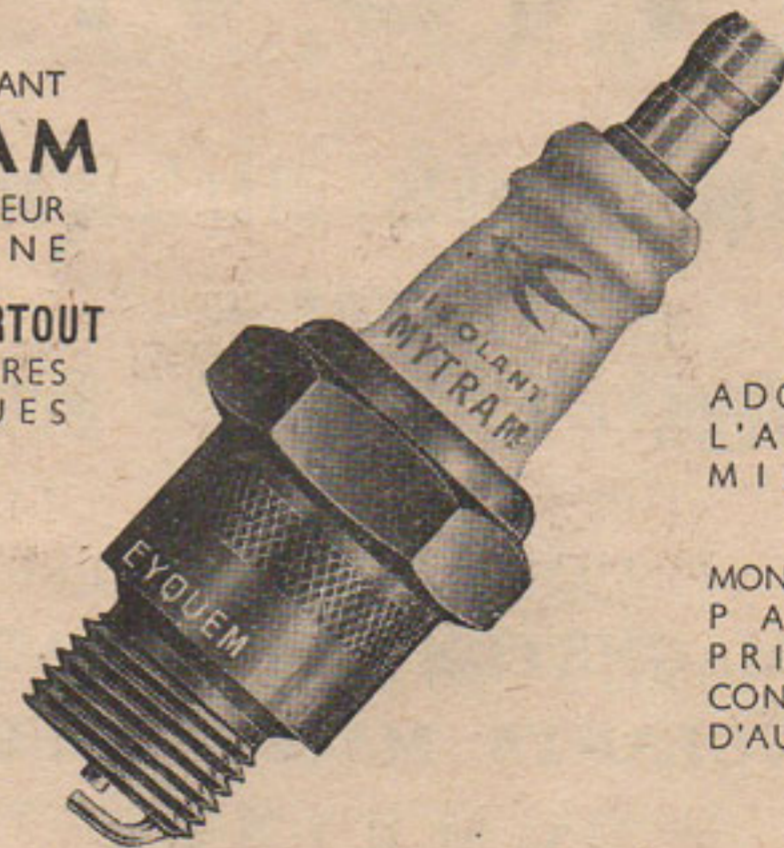
Le seul qui procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

LA BOUGIE
EYQUEM

50 ANNEES D'EXPERIENCE... DE SUCCES

AVEC SON ISOLANT
MYTRAM
A HAUTE TENEUR
EN ALUMINE
(CORINDON)
SURCLASSE PARTOUT
LES MEILLEURES
TECHNIQUES



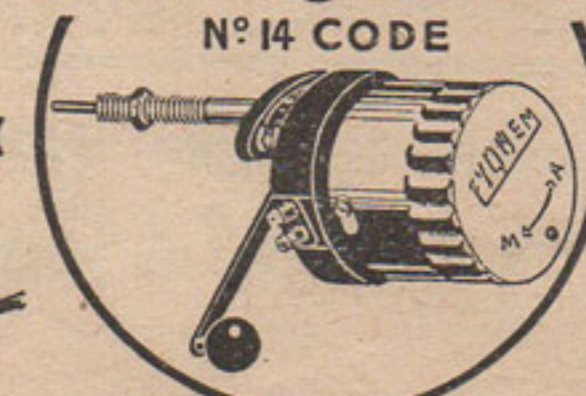
ADOPTÉE PAR
L'AVIATION
MILITAIRE

MONTEE EN SERIE
PAR LES
PRINCIPAUX
CONSTRUCTEURS
D'AUTOMOBILES

L'ESSUIE-GLACE
EYQUEM

N°14 CODE

*Puissant
silencieux
robuste*



*S'impose à
l'automobiliste
soucieux de
sa sécurité*

ÉTS MOTTAZ

7 et 9, Rue du Moulin, PUTEAUX (Seine)

Téléphone : LON. 05-55

SPÉCIALITÉ DE
RÉSERVOIRS

et accessoires de tôlerie pour
VÉLOMOTEURS et MOTOS

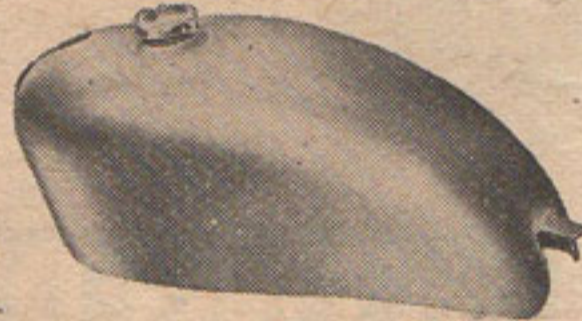
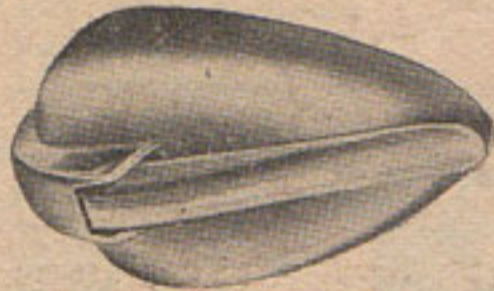
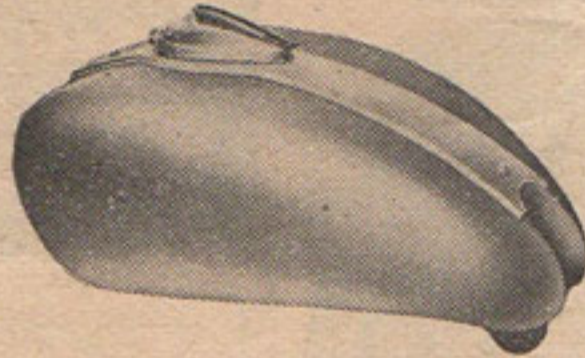
BOUCHONS de RÉSERVOIRS
EXPANSIBLES



FABRICATION
EXCLUSIVE
pour



CONSTRUC-
TEURS et
GROSSISTES



MOTO-SPORT

R. GUIGNABODET

La Maison des Motocyclistes
Dirigée par un Motocycliste
REPRÉSENTE LES PRINCIPALES MARQUES FRANÇAISES

AGENT EXCLUSIF

A. J. S. - SERTUM - GILERA - ARIEL

PANTHER - JAWA - JONGHI

Sides BUFFLIER, Suspensions, Fourches STIGNANI, B.R.
Casques MONNERET, Sélecteurs VITEX
Production MOTO-PIÈCE

Révision de toutes Machines françaises, étrangères

Réalésage - Embiellage

Stock toujours accru de pièces et accessoires
pour toutes machines

Exposition permanente d'occasions à tous prix

ACHAT

VENTE

CHELLES (S.-&-M.)

40, Rue Éterlet (Nationale 34) Téléphone : 742

NOVI

Équipements Électriques
pour

Vélos - VéloMOTEURS - MOTOS

MAGNÉTOS D'ALLUMAGE
VOLANTS MAGNÉTIQUES

COMBINÉS

ALTERNATEURS

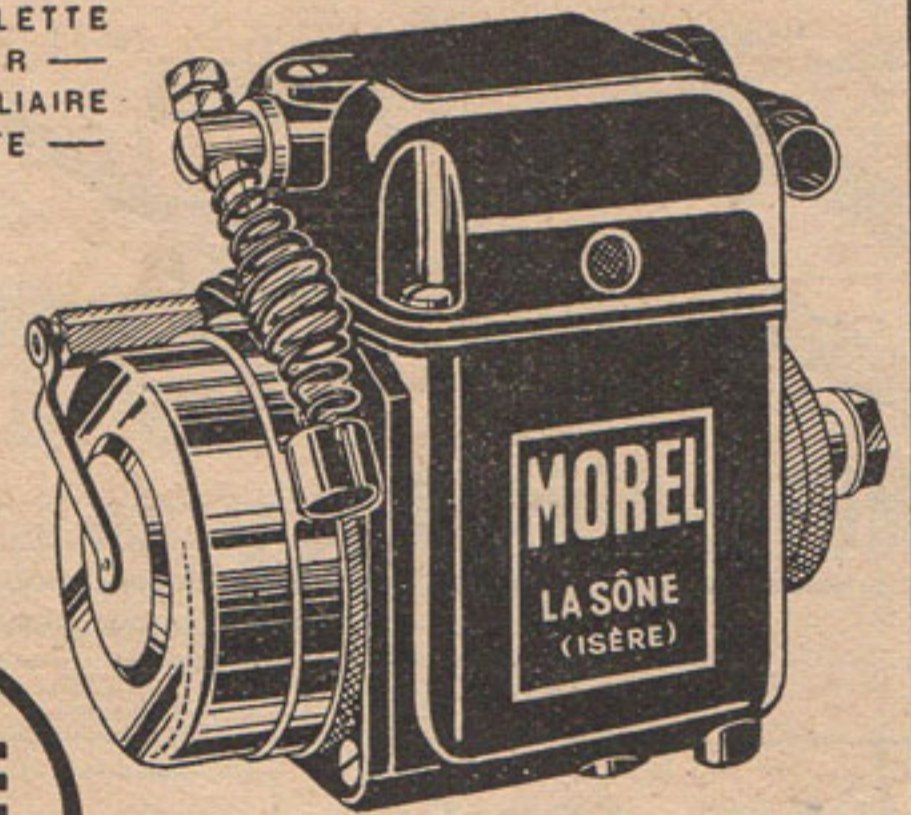
DYNAMOS

12 à 16, Chemins des Vignes - PANTIN

Tél. : NORD 66-71

MAGNETO

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



HAVAS

MOREL

USINES :

LA SONE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISÈRE) - TÉL. 19

AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS. (17^e) TÉL. CARNOT 96.16

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

Ce que vous ne trouvez pas ailleurs demandez-le
au spécialiste du piston moto



"PISTON PRÉCISION"

70, RUE D'ALSACE - Courbevoie - DÉF: 21-74



MODÈLES DE SÉRIE EN STOCK POUR
MACHINES FRANÇAISES
ET ÉTRANGÈRES.



EXÉCUTION DE PISTONS
SUR DEMANDE.



**ALLIAGES
SILICIUM**

AUX DOCKS DES OCCASIONS

BIANCO, 92, Avenue Victor-Cresson, ISSY (Seine)
TÉL. MIC. 22-39

**VENTE A CRÉDIT (6 à 18 mois)
ÉCHANGES - RÉPARATIONS**

Grand choix de motos étrangères et françaises, neuves et occasions et à réviser — Motoconfort 125, 175 et 350 cmc., Magnat-Debon, Monet-Goyon, etc. — Divers vélomoteurs depuis 15.000 fr. — Moteurs Cucciolo — Sidecars Bernardet et H.B., neufs et occasions — Stock pièces et moteurs, boîtes, réservoirs, roulements, magnétos, dynamos, pots, etc. — Darmont spécial — Simca 5 — Traction 9 cv. — Fiat 6 cv.

MOTO DANTON

14, Rue Danton -- LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Tél.: PEReire 19-11

SPÉCIALISTE HARLEY-DAVIDSON

Pièces détachées
Échanges Standard Moteurs
et Cylindres type M.P.
750 Lat.
Selle biplace adaptable
Pare-brise

AGENCES :

**MONET-GOYON
MAGNAT-DEBON, etc.**

DISTRIBUTEUR

Side-Car SIMARD

PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

GRAND CHOIX : MOTOS et SIDE-CARS
neufs et d'occasion

Ne cherchez plus!!!

Possesseurs de VAP, SOLEX, VÉLORÊVE, etc.

Un spécialiste veille sur vous

Réparation, Mise au point, Réalésage, Embiellage

EXPÉDITION EN PROVINCE

ROLAND 79, Avenue des Ternes, 79
ÉTOile 21-43 PARIS (17^e)

U. C. M.

123, Av. de l'Agent-Sarre, COLOMBES (Seine)

Téléphone : CHARlebourg 00-67

Nos Moyeux arrière suspendu. Licence "ROBAIL"

MOTOS - VÉLOMOTEURS - SIDE - Etc.

Livraison rapide pour machines de série

Station de pose et montage "NIVEL"

CYCLOLUX

VOUS PRÉSENTE

Son nouveau modèle TRACTION AVANT

Spécialement conçu
pour répondre aux exigences du Cyclotourisme

CARACTÉRISTIQUES

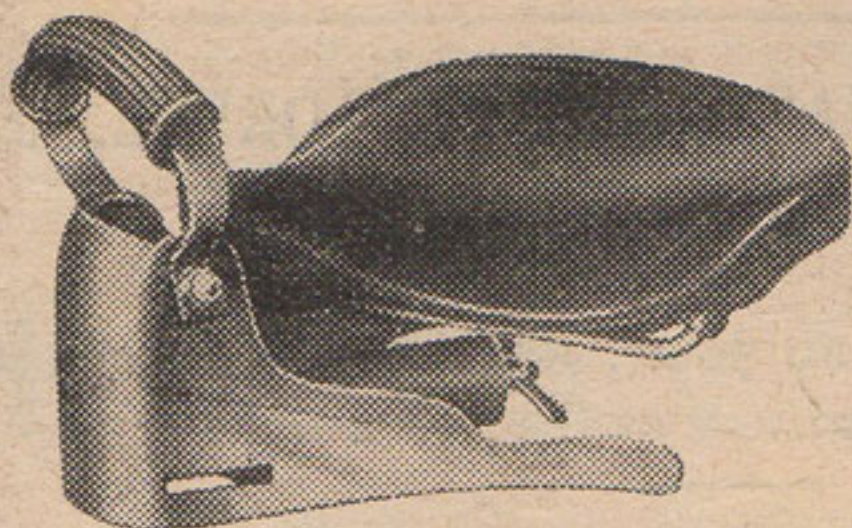
Conduite aussi facile que celle d'une BICYCLETTE
Moteur à deux temps
Fourche élastique supprimant les trépidations
Poids : 29 kilos
Vitesse variant de 8 à 35 kilomètres
Consommation : 1 lit. 500 aux 100 kilomètres
Échange standard de toutes les pièces
par les Réparateurs de cycles

CYCLOLUX 8, Rue de Richelieu

Téléphone : RIChelieu 22-71

PARIS (1^{er})

Société des Accessoires "**MURCIA**"
S. A. R. L. Breveté France et Étranger



FABRICANT
des selles caoutchouc
PAGUSA

70

Rue des Bienvenus
VILLEURBANNE (Rhône)

A un prix modéré, confort et qualités assurés

Seul l'agent qualifié

Marcel PERRIN

peut vous livrer immédiatement

100 et 125 cm³ MONET-GOYON - 100 cm³ TERROT
125 cm³ GNOME-RHONE R.S. - SCOOTER BERNARDET
150 cm³ E. HUIN moteur A.M.C. - Tous les Sides

et très rapidement

MOTOBÉCANE D.45 - TERROT E.T.P.C.

50, Avenue Edouard-Vaillant - BOULOGNE

Métro : PORTE ST-CLOUD

Tél. : MOL. 29-82

La bonne selle souple **REYDEL**

...à suspension **SANDOW**

TELLEMENT MIEUX...

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

VENTE EN GROS

Établ^s GUENEAU, 6, Faub. St-Honore



POIGNÉES TOURNANTES
POUR MOTOS

PRIX AU DÉTAIL 335 FR^S



ROLEO

REMISE AUX GROSSISTES

ROLLET.C^{IE}
64, RUE DE LA FOLIE MERICOURT - PARIS - XI^e
R.C. SEINE: 176.276 - TEL. ROQ. 80-42

PUB. G. SWERTS

Le plus petit moteur auxiliaire à
4 temps culbuté pour :

BICYCLETTE et TANDEM

Type 7.5002

Nouveau modèle

Cylindre alu
chemisé



Culasse aluminium

1 cv. - 2 vitesses - 1 l. 4 aux 100 km.

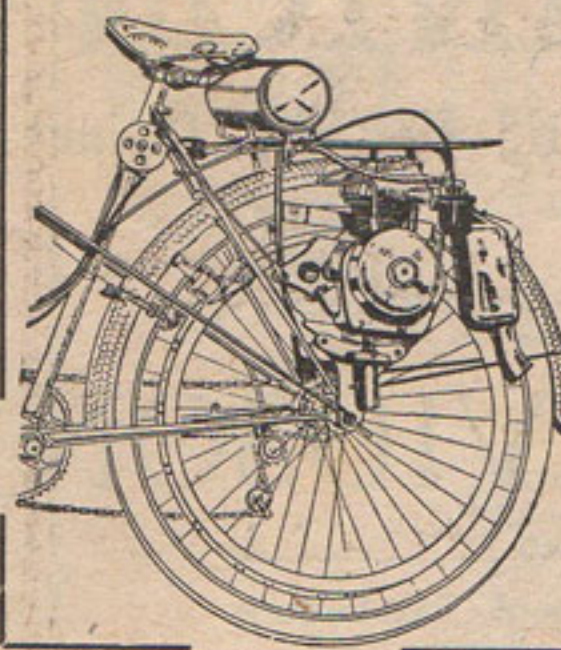
Vitesse : 40 km. à l'heure

S. F. M. P. D.

23, Rue de Bagnolet - PARIS-20^e

Tél. : MEN. 23-87

AGENCES DISPONIBLES



Salon : STAND "SOMA" N° 21 - Salle C

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

YELLOW
La chaîne française

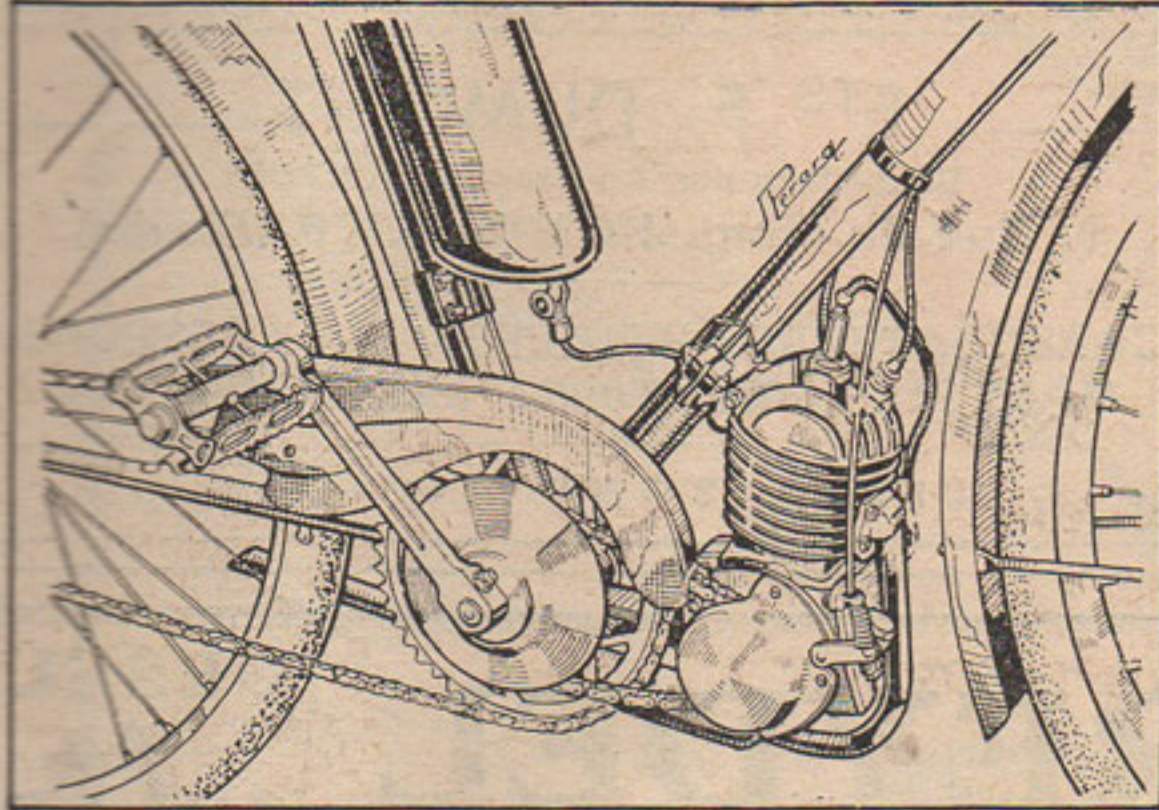
Une fabrication SEDIS de qualité

19, Avenue du Général-Mangin, PARIS-XVI^e

VIMMER

MOTEUR AUXILIAIRE

s'adapte sur toutes les bicyclettes



ETABLISSEMENTS "IMEREX"

2, RUE BRUNEL - PARIS-XVII^e

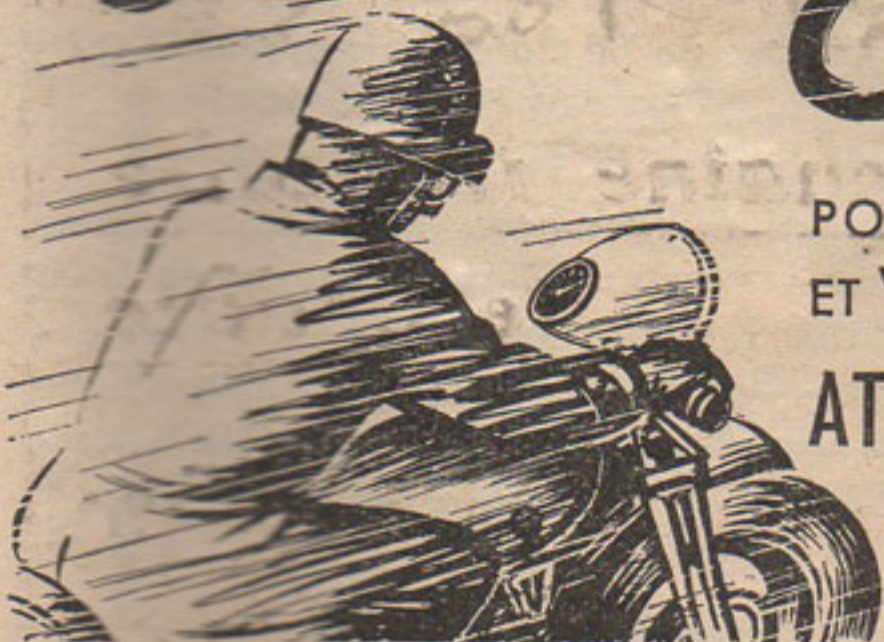
MOTO-PIÈCE *n'expose pas
mais attend votre visite pour vous
présenter toutes les pièces ADAPTABLES*

de sa FABRICATION, en ses magasins :

30, Rue Auguste-Buisson - LA GARENNE-COLOMBES

Téléphone : CHARlebourg 18-79

COMPTEURS O.S.



POUR **MOTO**
ET **VÉLOMOTEUR**

ATELIERS SEIGNOL

12, Av. de MADRID
NEUILLY-S/SEINE
MAILLOT 89-50 *



BORGO

"Le Spécialiste
du Piston"
40 années d'expérience

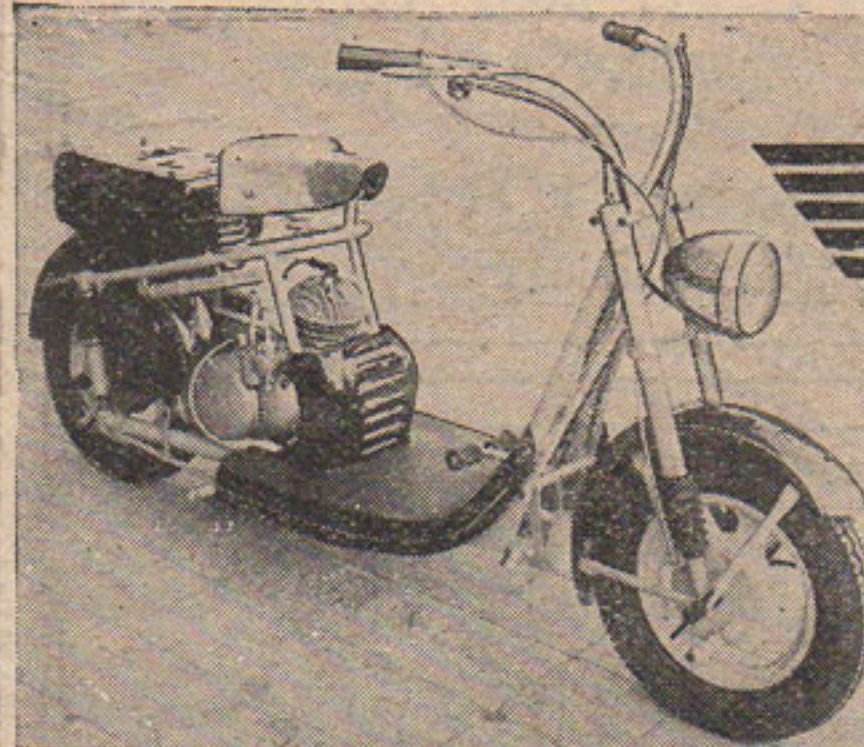
...
POSSÈDE
UNE GAMME COMPLÈTE
POUR TOUS MOTEURS

34, Av. du Roule, NEUILLY-s-SEINE

Tél. : MAI 55-55

CAPITAL : 20.000.000 FR.

Stand 31 - Balcon E 1^{er} Étage



AGF

4, RUE HOCHÉ
COLOMBES (Seine)
Tél. : CHA. 08-47

100 cmc, 3 vitesses
99.985 fr.

125 cmc, 4 vitesses
121.200 fr.

VOLANTS MAGNÉTIQUES



L'Allumage idéal du VÉLOMOTEUR et de la MOTO LÉGÈRE

**VAINQUEURS DES BOLS D'OR 47, 48
et 1949 avec**

En 175 : 1^{er} PAHIN, 2^e JALICOT

En 125 : 1^{er} MATHIEU, 2^e VALEYRE, 3^e MAUCOURANT

LE VOLANT OUI ÉQUIPE LA

Machine des RECORDS DU MONDE : 125 cm³

SAFI présente le volant à avance VARIABLE S.S.Y. AV.
et le volant à REDRESSEUR : S.S.Y. RI.

permettant l'utilisation d'une
BATTERIE pour le KLAXON et les FEUX A L'ARRÊT

SAFI équipe les MOTEURS INDUSTRIELS, AGRICOLES
MARINS et AUXILIAIRES

Société d'Applications et de Fabrications Industrielles

21-23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX (SEINE)

Téléphone : LONgchamp 09-10 — 09-11

DÈS MAINTENANT, chez tous les Revendeurs

AMAC

Vous trouverez :

LES POIGNÉES
TOURNANTES MODERNES

— à tirage rectiligne —
Double hélice (ouverture rapide)
Simple hélice (ouverture lente)

LES GUIDONS
TOUT ÉQUIPÉS

Toutes formes, pour toutes marques
Chromés sur cuivre à épaisseur
et d'une présentation impeccable

Société AMAC, 40, Rue de Villiers, LEVALLOIS - Tél. PER. 51-46 et 47

SIDECARS H. B. pour Vélocoteurs
Scooter BERNARDET

VÉLOCETTE

Motobécane TERROT

MOTO-HALL, 78, Av. des Ternes, PARIS-17^e - Gal. 78-95

VÉLOMOTEUR PISTON COMPLET
EN 24 HEURES

SUF. 65-02
AUTOBUS 58

RÉALÉSAGE MONTPARNASSE

EMBIELLAGE AUTO ET MOTO
— RÉGULAGE — CHEMISAGE —
Tous Travaux de Tour

23, r. Edouard-Jacques
PARIS (14^e)

A RECONSTRUIRE MOTOS

Toutes Marques
Prix intéressants

Visibles de préférence SAMEDI toute la journée et DIMANCHE matin

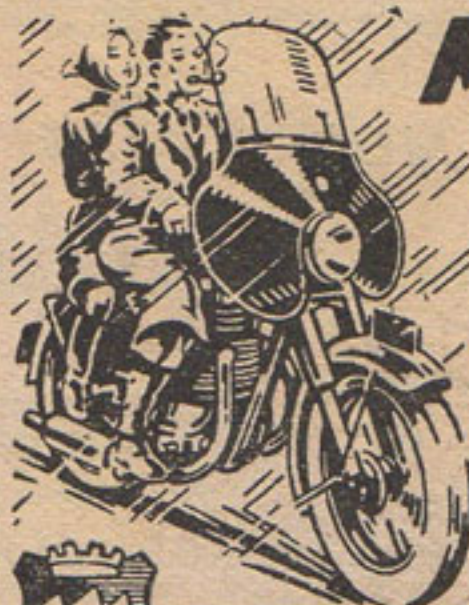
MOTO-RÉUNION, 64, Place de la Réunion, PARIS (20^e)

MARCEL MOTO

12, Rue Jeanne-d'Arc, 12
ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine)

VENTE — ACHAT — ÉCHANGE

Réparation - Dépannage - Pièces Détachées - Soudure Autogène
Accessoires - TOUT POUR LA MOTO - Marques étrangères
Agence PEUGEOT - Tél. : MIC. 27-67 - Spécialiste Motos de Courses



MOTOCYCLISTES

*Roulez confortablement
par tous
les temps*

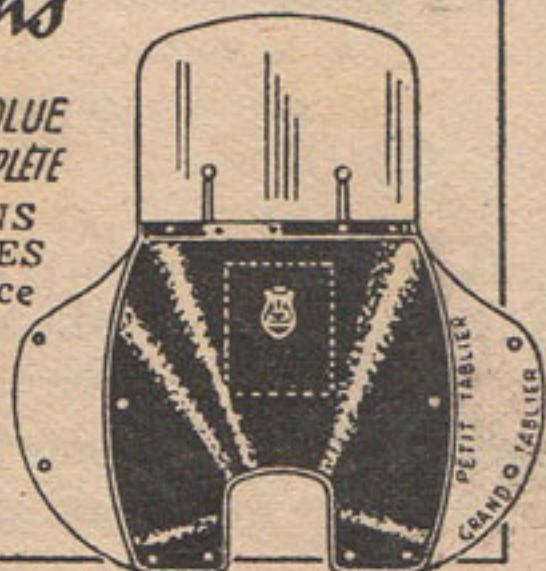
RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE
LIVRAISONS
IMMEDIATES
Paris-Province



BIPLEX

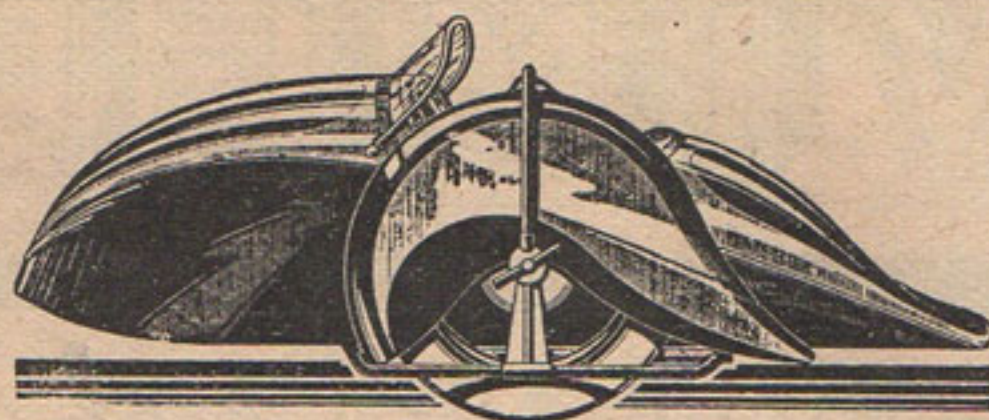
ETZ DELANNET
43 & 45 RUE DE LA ROQUETTE
PARIS. TEL. ROQ. 85-22

PROTECTION POUR TRIMOTEURS



ELEGANCE • SECURITE • CONFORT

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



Agents à Paris

DESPREZ, 187 bis, Rue A. Sylvestre, COURBEVOIE
BAZIN, 18, Rue Pasteur, PUTEAUX 0 0 0 0

ETS F. DUMONT

Dépositaire des Accessoires GURTNER

8, Rue du Mont, PONTARLIER (Doubs)

CARBURATEURS - BOUGIES - AVERTISSEURS
MANETTES, etc... Toutes pièces détachées

LIVRAISONS RAPIDES

REYDEL **DESSUS**
de
SELLES

pour la Moto et le Vélocoteur

— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —

NAVILLE Frères, 25, Rue Bezout, PARIS (14^e)

Métro: ALÉSIA — Tél.: GOBELINS 72-98

Construction de ROUES pour motos, autos, canoés
Bicyclette à moteur auxiliaire

ROUES CAOUTCHOUTÉES POUR TOUS CHARIOTS

Réparations — Transformations — 35 ans d'expérience

EXPÉDITION EN PROVINCE

DRESCH

VENTE - ACHAT - ÉCHANGE

RÉPARATION
TRANSFORMATION
MISE AU POINT

MOLISSE-MOTOS 80, Bd Henri-Sellier, SURESNES (Seine)

Spécialiste - 20 années de succès

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES EN STOCK



**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE PIÈCES MOTO**

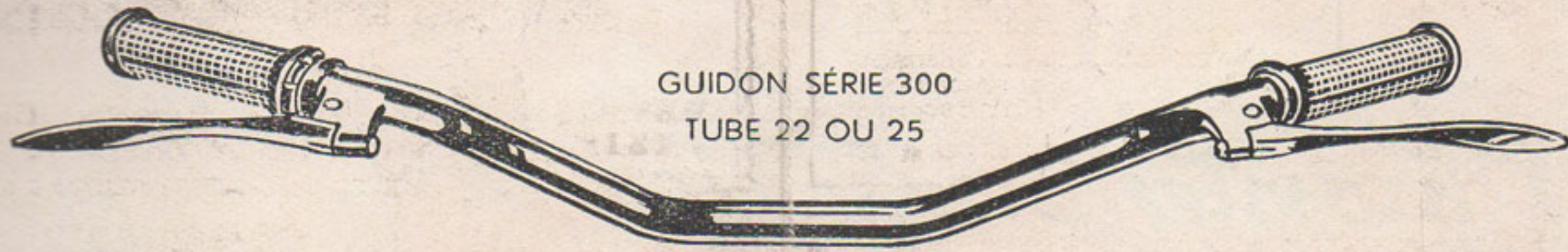
44, Rue de La Condamine, PARIS (17^e)

Téléphone : MARcadet 45-75

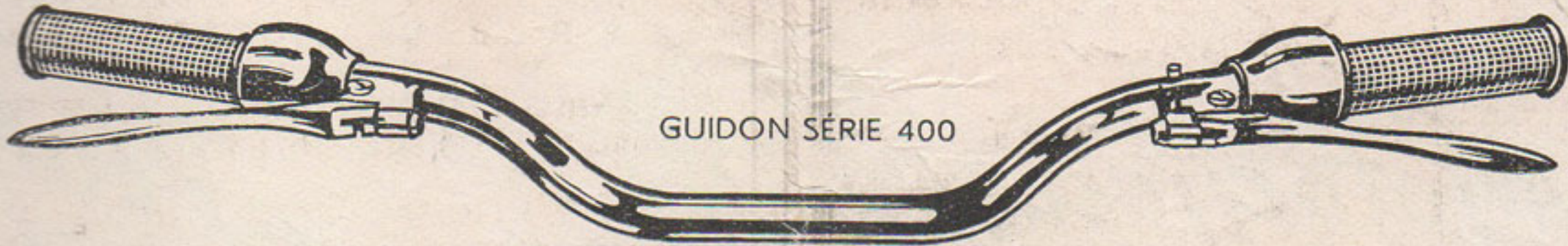
Pièces détachées anciens et nouveaux modèles : origine
et adaptables - Chaînes - Roues - Carter moteur et Boîte
de Vitesse - Spécialistes Redressage Cadre et Fourche -
Embiellage - Réalésage - Remise en état Volant magnétique
et Magnéto - Échange standard cylindres et embiellages -
Stock Gutner - Remise à neuf Moteurs et Boîtes

REMISE A TOUS LES RÉPARATEURS

PRODUCTION SAKER - LEVALLOIS 1924 - 1949



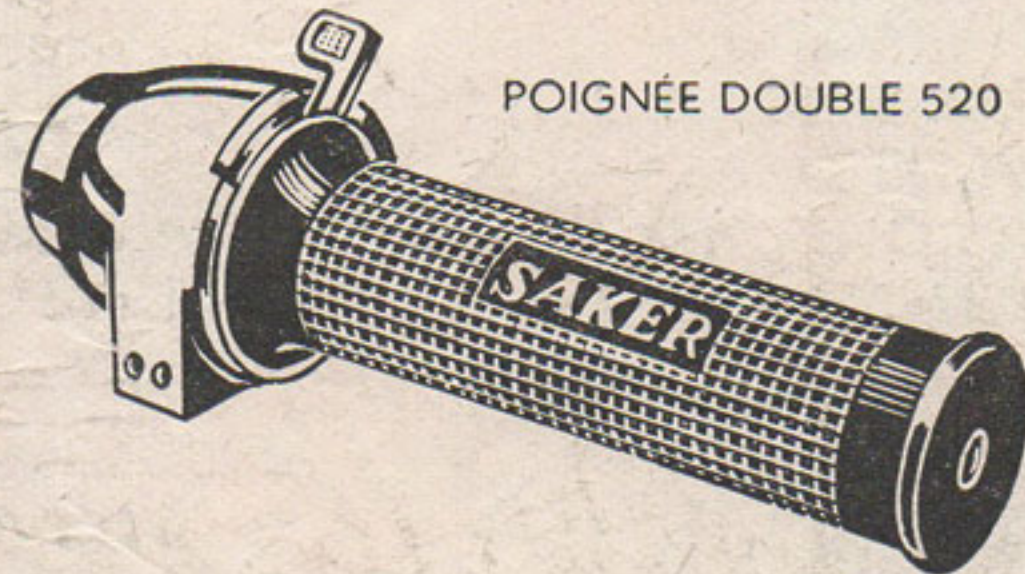
GUIDON SÉRIE 300
TUBE 22 OU 25



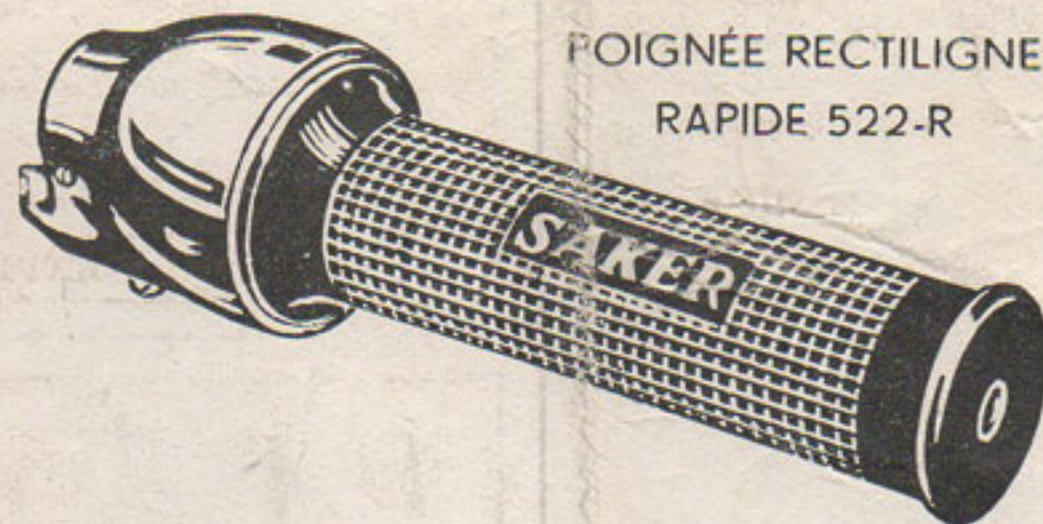
GUIDON SÉRIE 400



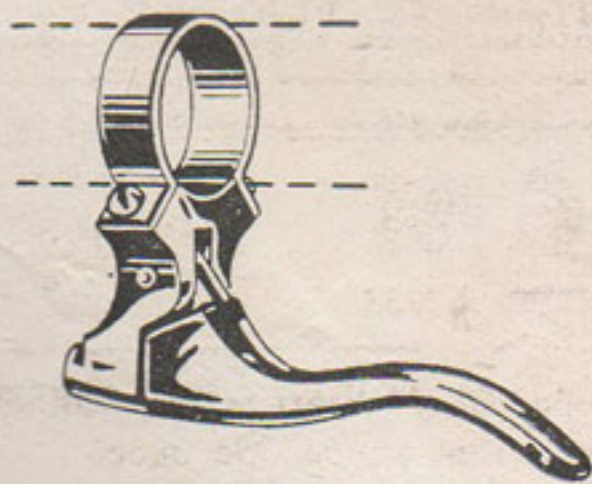
POIGNÉE ÉLECTRIQUE 610



POIGNÉE DOUBLE 520



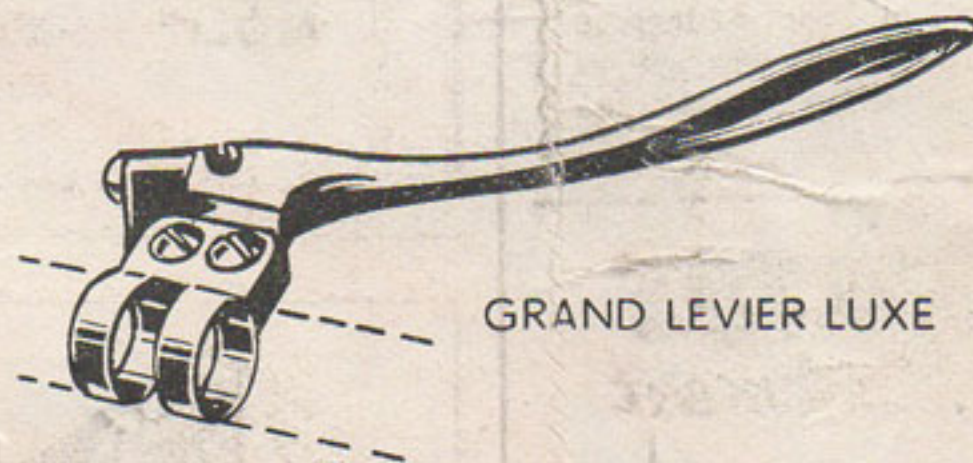
POIGNÉE RECTILIGNE
RAPIDE 522-R



DÉCOMPRESSEUR



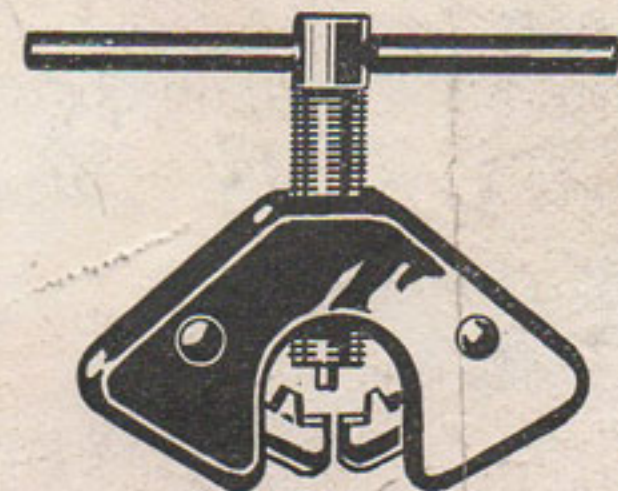
MANETTE



GRAND LEVIER LUXE



POIGNÉE TOURNANTE
POPULAIRE



DÉRIVE-CHAÎNE UNIVERSEL

SAKER
LEVALLOIS-PERRET

La BOUGIE MARCHAL

est montée en série
par TOUS LES GRANDS
CONSTRUCTEURS de
Motocycles...

ALCYON
AUTOMOTO
GNOME-RHONE
MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT
NEW-MAP
PEUGEOT
RENÉ GILLET
VÉLOCAR
VÉLOSOLEX

... Pour
ses qualités
exceptionnelles.



1 Son isolant en "Corindon"

2 Ses dispositifs d'étanchéité brevetés en tous pays

3 L'étude scientifique de ses formes et de ses proportions

4 Ses électrodes en alliage nouveau à très haute résistance

Qualité Mondiale