

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
MAX ENDERS

LES PRIX DU
Salon



CHAMPIONS
DE
FRANCE



50_F

Motocyclettes NEW-MAP

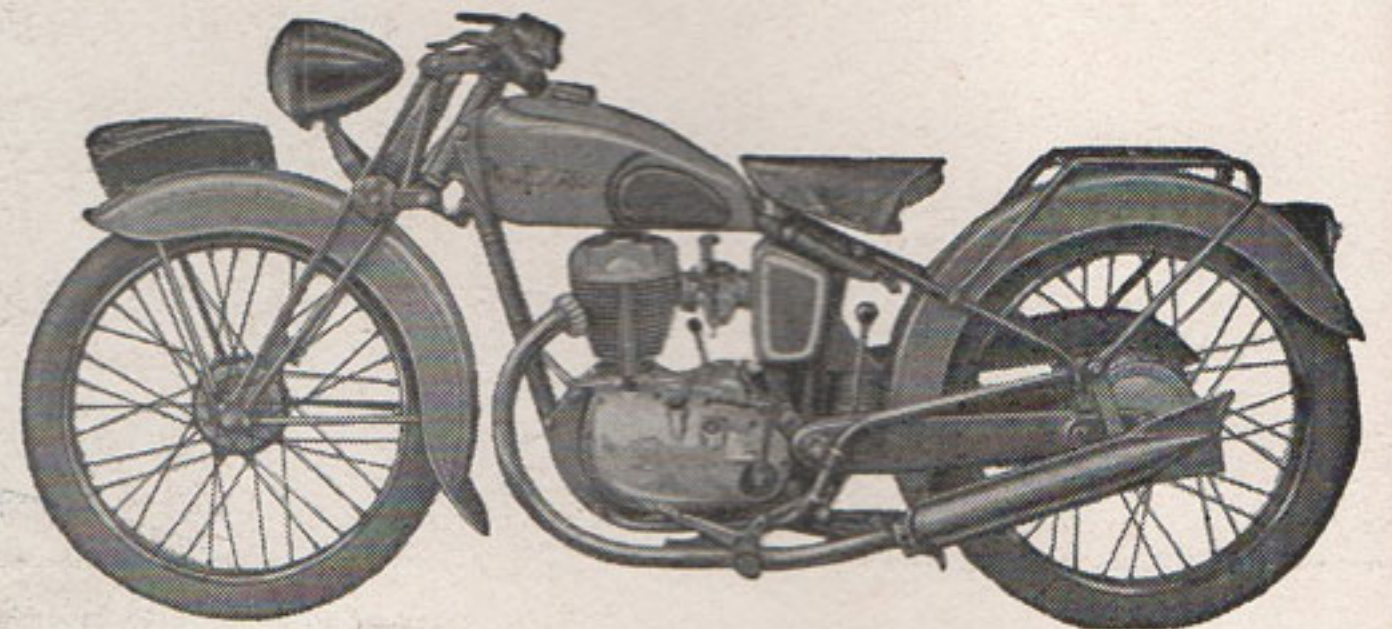
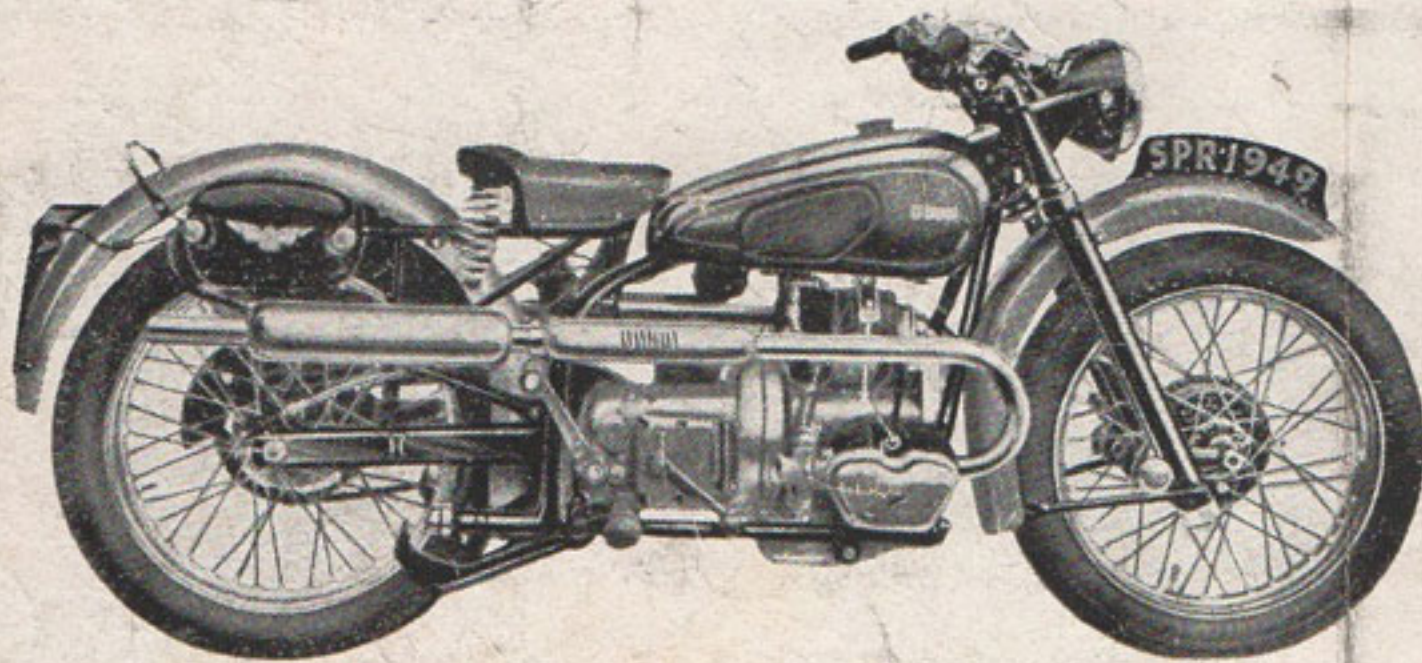
STAND 43 — GRANDE NEF
AU SALON DE L'AUTOMOBILE

**Les Véломoteurs et
Motocyclettes Légères**

NEW-MAP

Modèles 2 temps 3 et 4 vitesses au pied
DEPUIS **69.500 fr.**

Modèles 4 temps 3 et 4 vitesses au pied
DEPUIS **89.500 fr.**



LA CÉLÈBRE MOTOCYCLETTE

Douglas

**A NULLE AUTRE PAREILLE
SUR LE MARCHÉ MONDIAL**

Le Roadster "ROLUX"

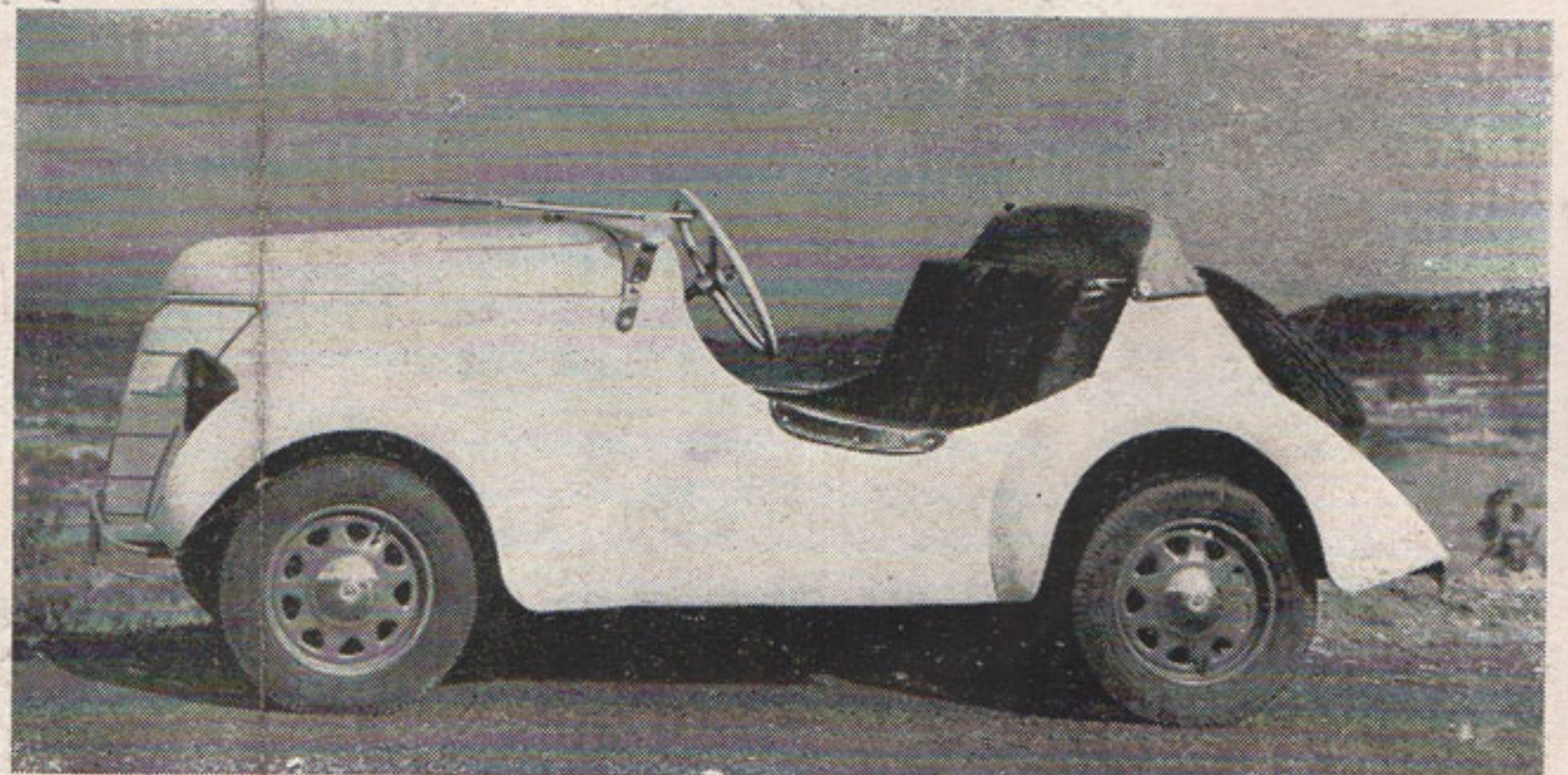
2 places

SANS PERMIS DE CONDUIRE

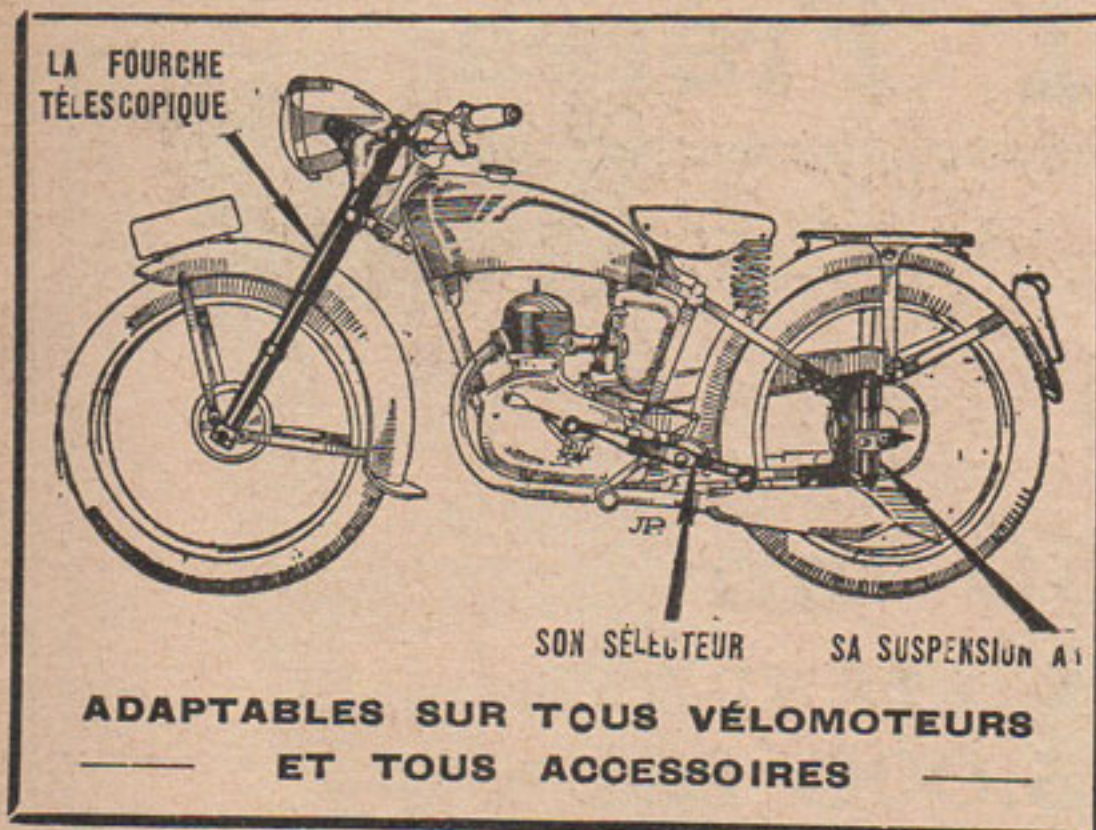
Moteur 2 temps 125 cm³. 4 vitesses
à l'arrière, direction à crémaillère.
Freins sur les 4 roues. Roue de se-
cours. Coffre à bagages sous le capot.

PRIX : 150.000 fr.

(suppléments pour capote et batterie)



FABRIQUE LYONNAISE DE MOTOCYCLETTES, 124, Avenue Lacassagne, LYON
DÉPOT A PARIS, 30, Rue de Charenton, PARIS (12^e) - Tél. : DIDerot 73-83



AGENCES DIRECTES

MOTOBÉCANE
GNOME-RHONE
- JONGHI -
KÖLLER-ESCOFFIER
- M. R. Etc... -

PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS ET NOUVEAUX MODÈLES
ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

SPÉCIALITÉS

— RÉVISION DE MOTEURS SUR DEVIS —
RÉALÉSAGES - EMBIELLAGES - CHEMISAGES
RÉVISIONS VOLANTS MAGNÉTIQUES - MAGNÉTOS - DYNAMOS

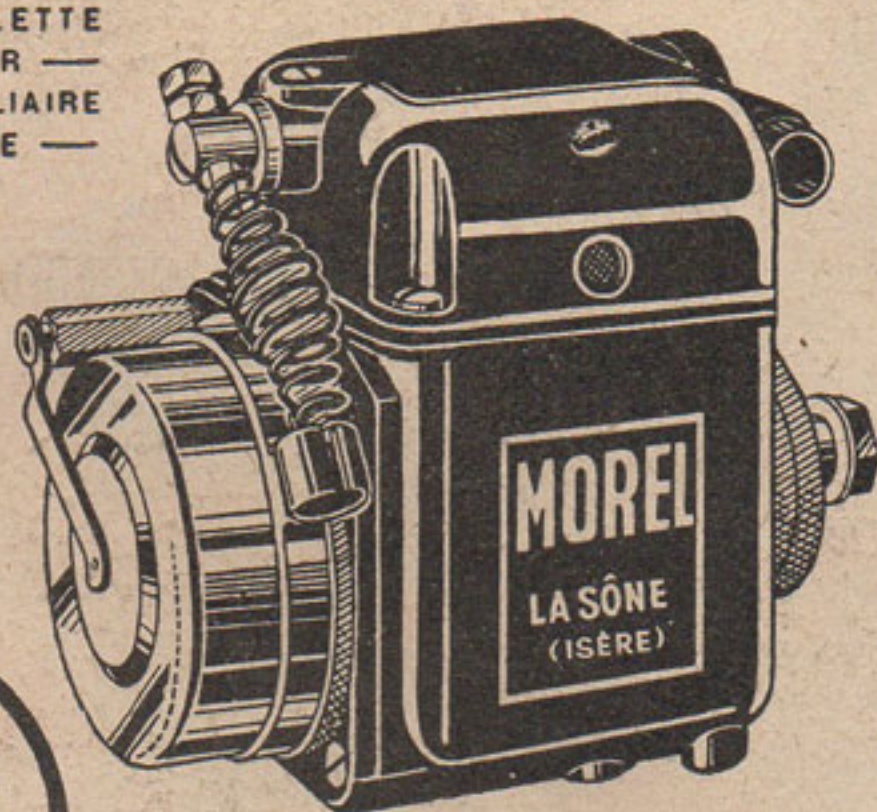
SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

Directeur : Charles BELLISSENT
Ex-Champion d'Europe de DIRT-TRACK

88, Avenue Paul-Doumer - PARIS - 16° — Tél. : AUT. 18-42

MAGNETO

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



HAVAS

USINES :
LA SÔNE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

MOREL

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) - TÉL. 19
AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17°) 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 —

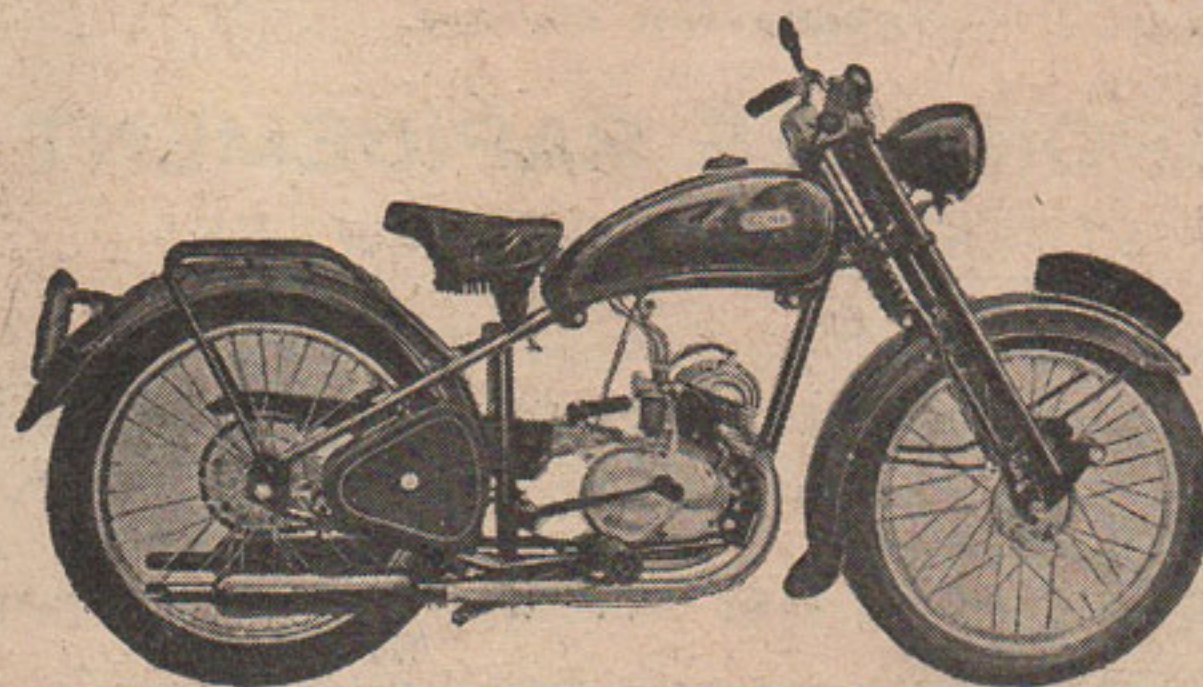
Motocyclettes - VéloMOTEURS

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
		MOTOCYLETTE TYPE M-150. Puls. : 2 CV.
		VITESSE : 95 KM.-HEURE — VENTE LIBRE



SCOOTERS

BERNARDET Frères

SIDE CARS

PRODUCTION 1950

SCOOTERS**125 cmc.****SANS PERMIS**

MODÈLE STANDARD :

112.000 fr.

MODÈLE LUXE :

122.000 fr.**250 cmc.**

MODÈLE STANDARD :

135.000 fr.

MODÈLE LUXE :

145.000 fr.

SUSPENSION ARRIÈRE

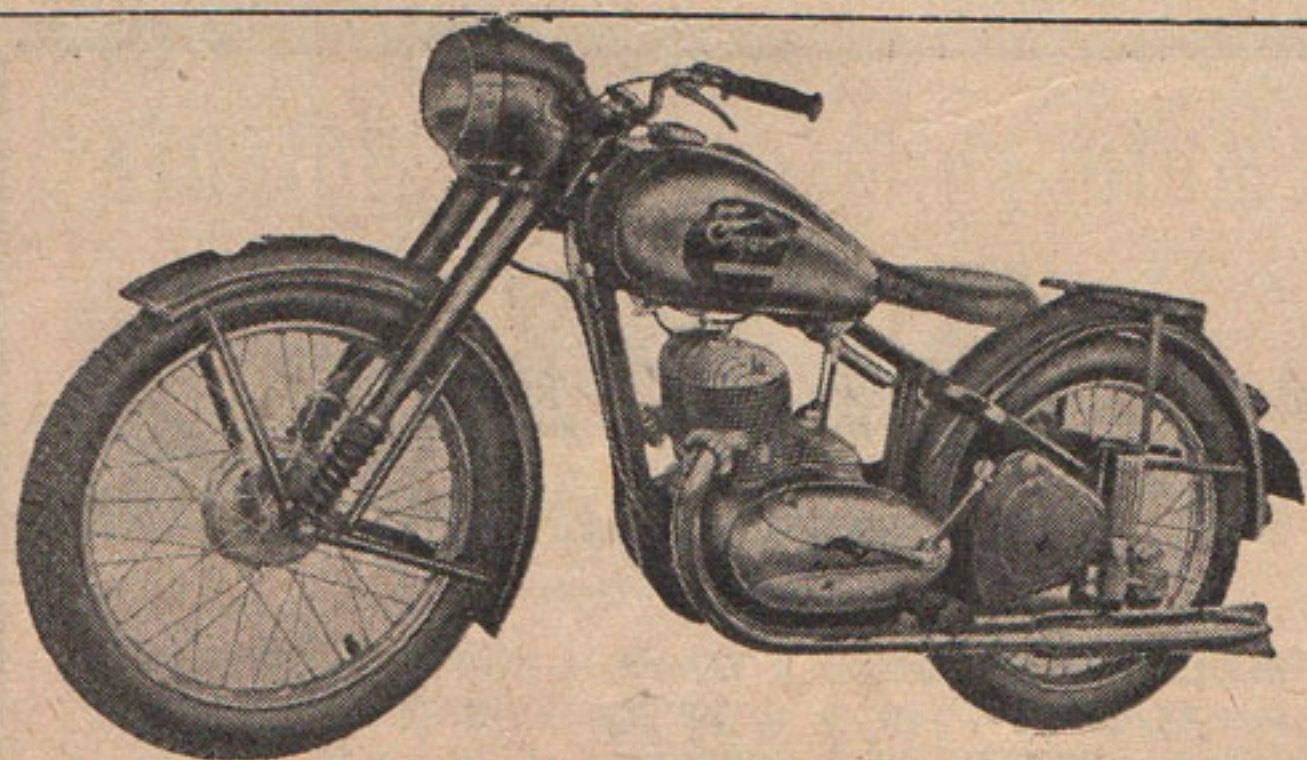
KLAXON

DÉMARRAGE

ÉLECTRIQUE

SIDECAR GRAND-ROUTIER : **46.700 fr.** sans pneu ni chambreDemandez catalogue : **BERNARDET Frères**, 104, Av. de la République, CHATILLON-s-BAGNEUX (Seine)

Téléphone : ALÉsia 24-20

**JAWA** 250 cm³
350 cm³ bicylindre

Fourche avant télescopique

Sélecteur au pied — Débrayage automatique

Suspension arrière

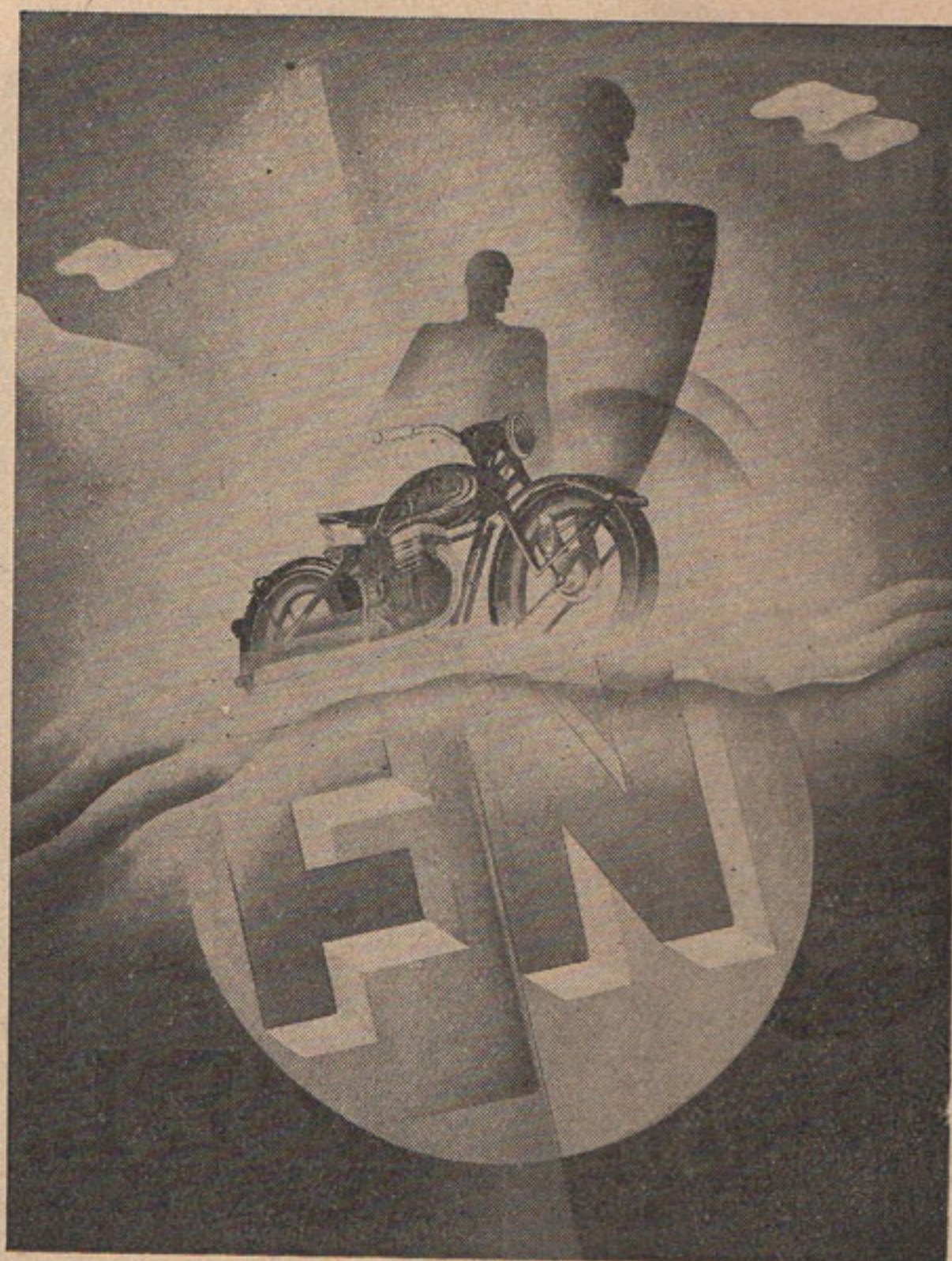
DISPONIBLES RAPIDEMENT**STOCK PIÈCES DÉTACHÉES**Agent Général pour la France et l'Algérie : **Étab^{ts} POCH**

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



AU SALON : GRANDE NEF - STAND 7

Succursale française :

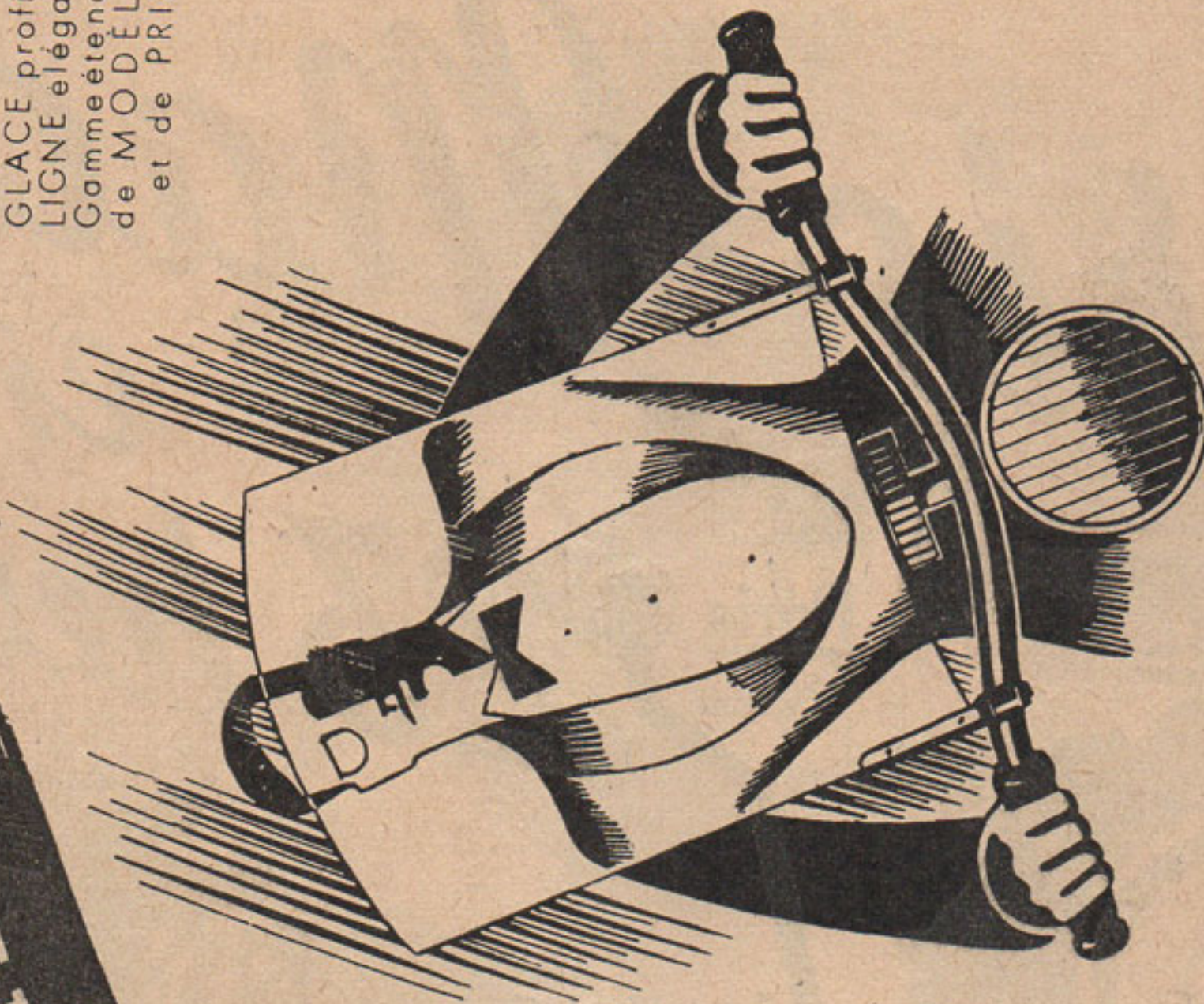
4, Rue Pierret, NEUILLY-SUR-SEINE

Parfaitement abrité
derrière

PARA-GLAX

PLEXIGLAS DE 3 ^m/_m

GLACE profilée
LIGNE élégante
Gamme étendue
de MODÈLES
et de PRIX



LE SEUL PARE-BRISE QUI PROTÈGE
RÉELLEMENT SANS FREINER LA MACHINE
NI GÊNER LA VISIBILITÉ !!

17, Rue Condorcet
PARIS 9^e
(Près gare du Nord)

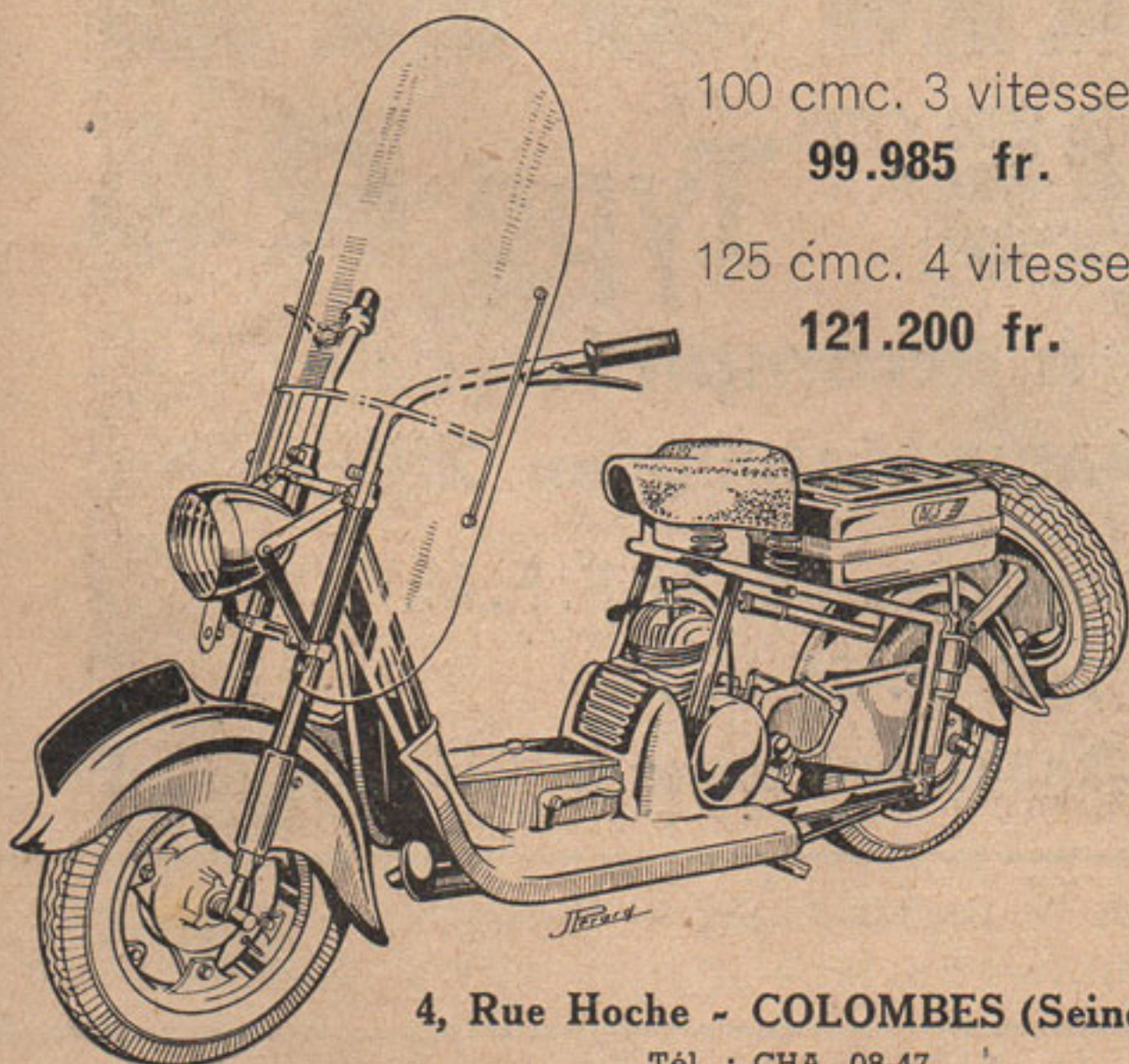
Agents demandés
France
Exportation

Voyez nos modèles
"Grand Tourisme"
"Panoramique"

AGF

Le premier scooter français

ÉLÉGANCE — QUALITÉ



100 cmc. 3 vitesses

99.985 fr.

125 cmc. 4 vitesses

121.200 fr.

4, Rue Hoche - COLOMBES (Seine)

Tél. : CHA. 08-47

CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 40 MILLIONS DE FRANCS

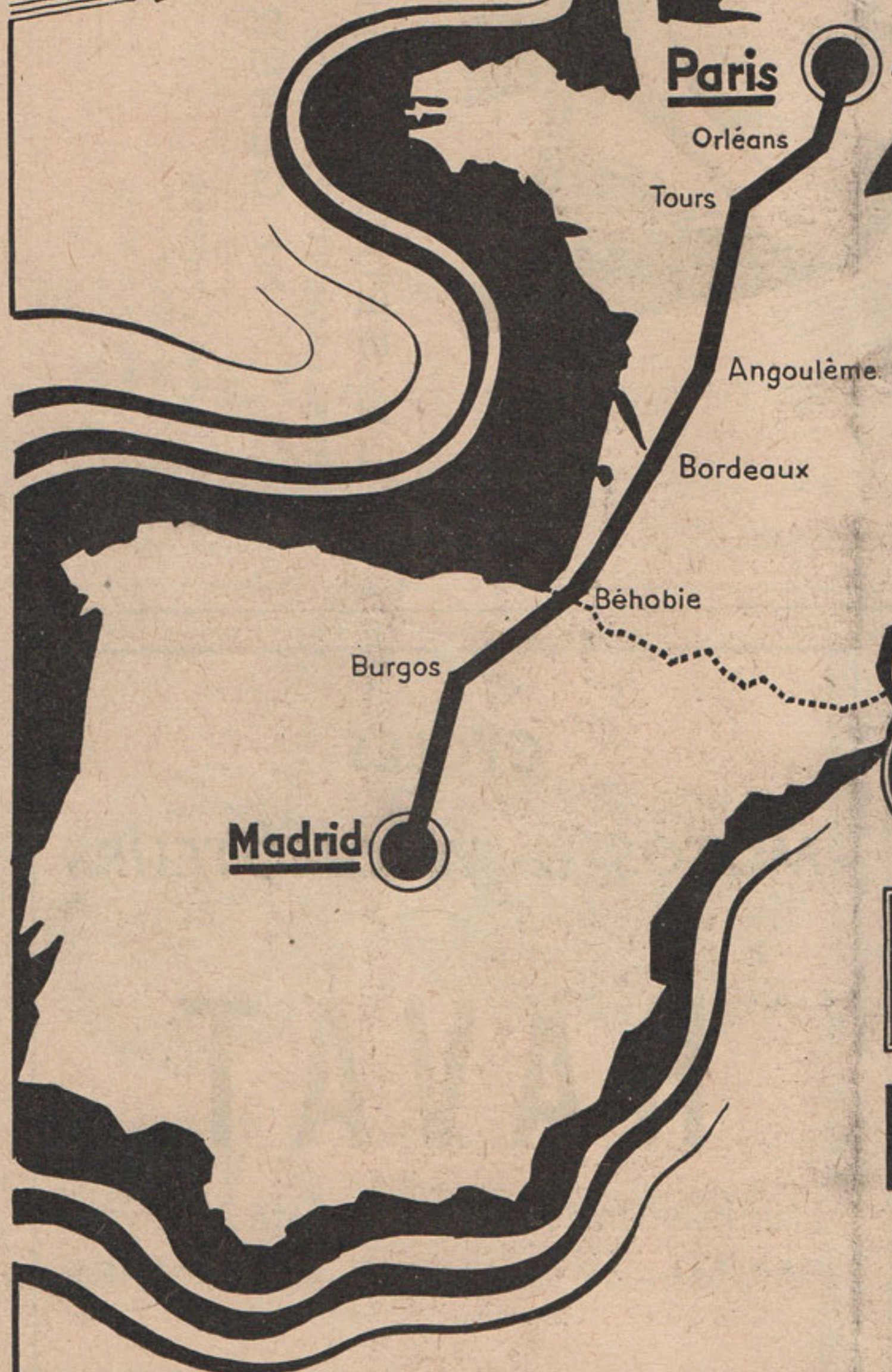
SAINT-ÉTIENNE



SOCIÉTÉ DES AÉROPLANES VOISIN

Paris-Madrid

en
23 heures 15



Le 29 Septembre 1949
GUSTAVE BERNARD sur un

**GNOME
RHONE
125^{cm³} Type R4**

a accompli le trajet
PARIS-MADRID en 23 h. 15

- Cette performance a été officiellement contrôlée par la F.F.M.
- Le rapide PARIS-MADRID effectue le trajet en 25 h. 30.
- En 1931, G. BERNARD sur une 500^{cm³} GNOME-et-RHONE avait couvert la distance en 23 h. 50.

Service vente et magasin d'exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée — Paris (16^e) — Kléber 90-56
Service pièces détachées et réparations : 16, Rue Félicien-David — Paris (16^e) — Auteuil 08-90

SALON DE LA MOTO — GRANDE NEF — STAND 10

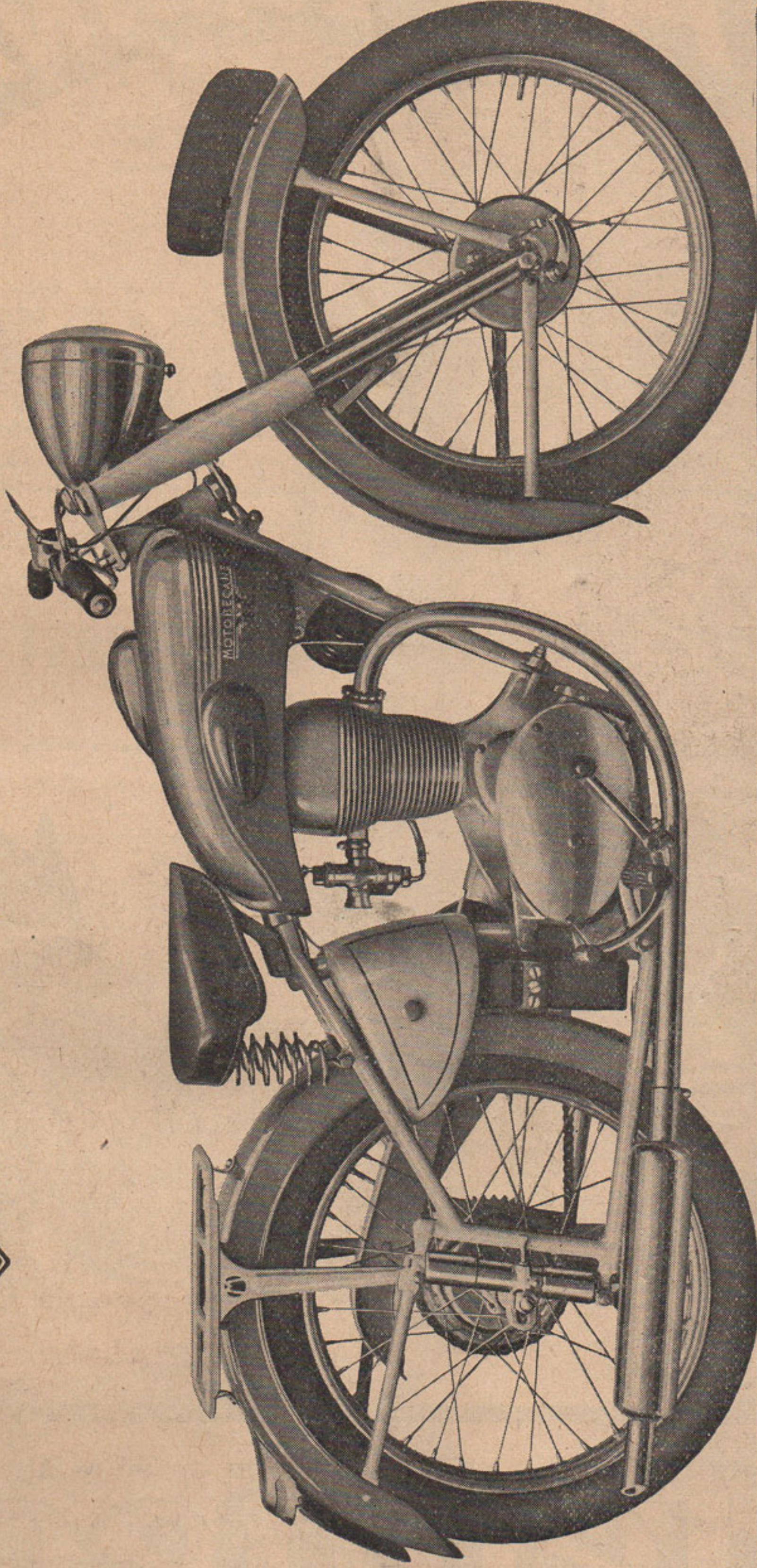
MOTOBÉCANE



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)

23

une 150^{cm3} ÉTONNANTE...

Conclusions.

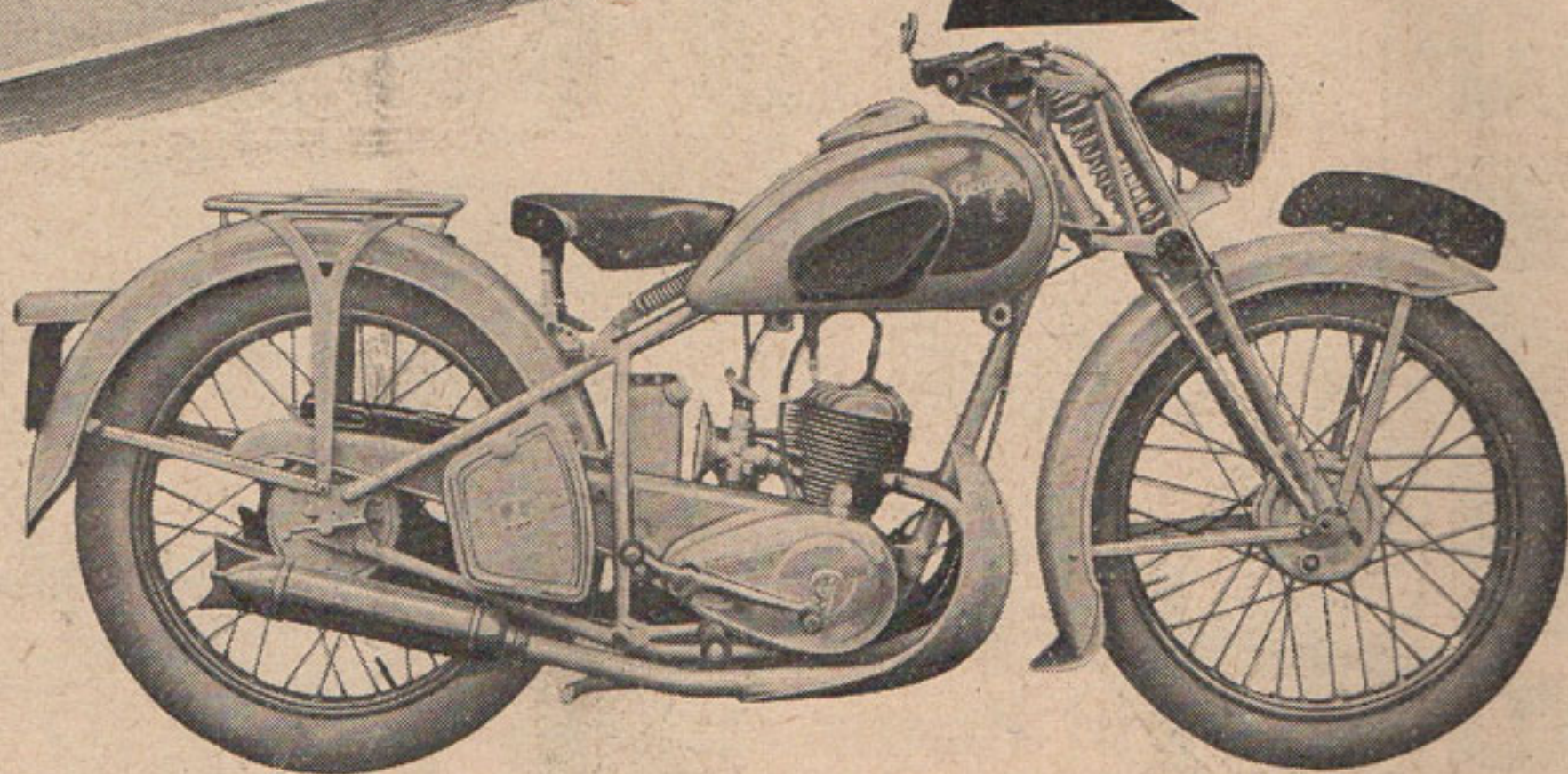
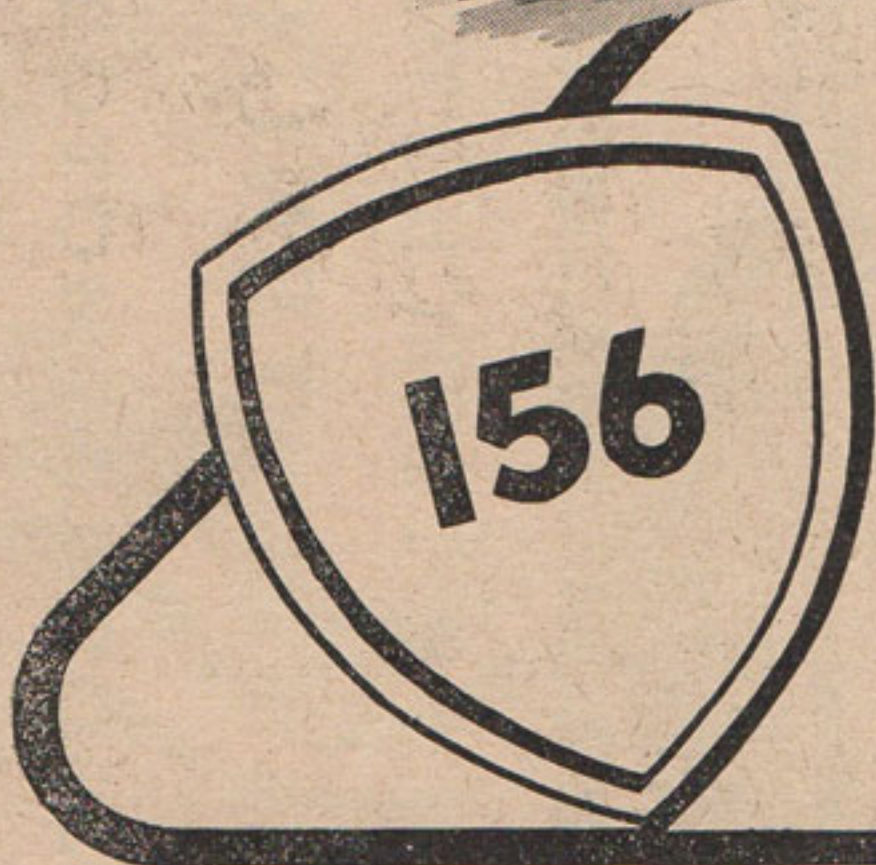
En tant que commissaire sportif de la F.M.S. je dois constater que les capacités d'une motocyclette de cette cylindrée sont étonnantes et que pour un parcours, tel qu'il avait été choisi, elle s'est révélée malgré sa faible puissance apte à franchir avec facilité les cols les plus difficiles des Alpes suisses. Sa puissance largement suffisante dans la montée des cols et son efficacité de freinage dans les sollicitations les plus dures permettent de déterminer que ce petit véhicule utilitaire peut être également un brillant engin de tourisme. Sa parfaite tenue au point de vue mécanique et sa construction soignée en font une motocyclette de toute sécurité et appelée à donner satisfaction totale à son propriétaire.

Berne et Genève le 1er août 1949.

FEDERATION MOTOCYCLISTE SUISSE
Le Commissaire sportif:

W. Bretscher

C'est la 156 PEUGEOT qui a « bouclé » le tour de SUISSE en moins de 24 heures et qui a fait l'admiration de Monsieur BRETSCHER, Commissaire Sportif de la FEDERATION MOTOCYCLISTE SUISSE



Peugeot

BEAULIEU - VALENTIGNEY

(DOUBS)

MOTOS - VÉLOMOTEURS

TRIMOTEURS - SCOOTERS

PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES

SA MARQUE DÉPOSÉE

LA MEILLEURE GARANTIE

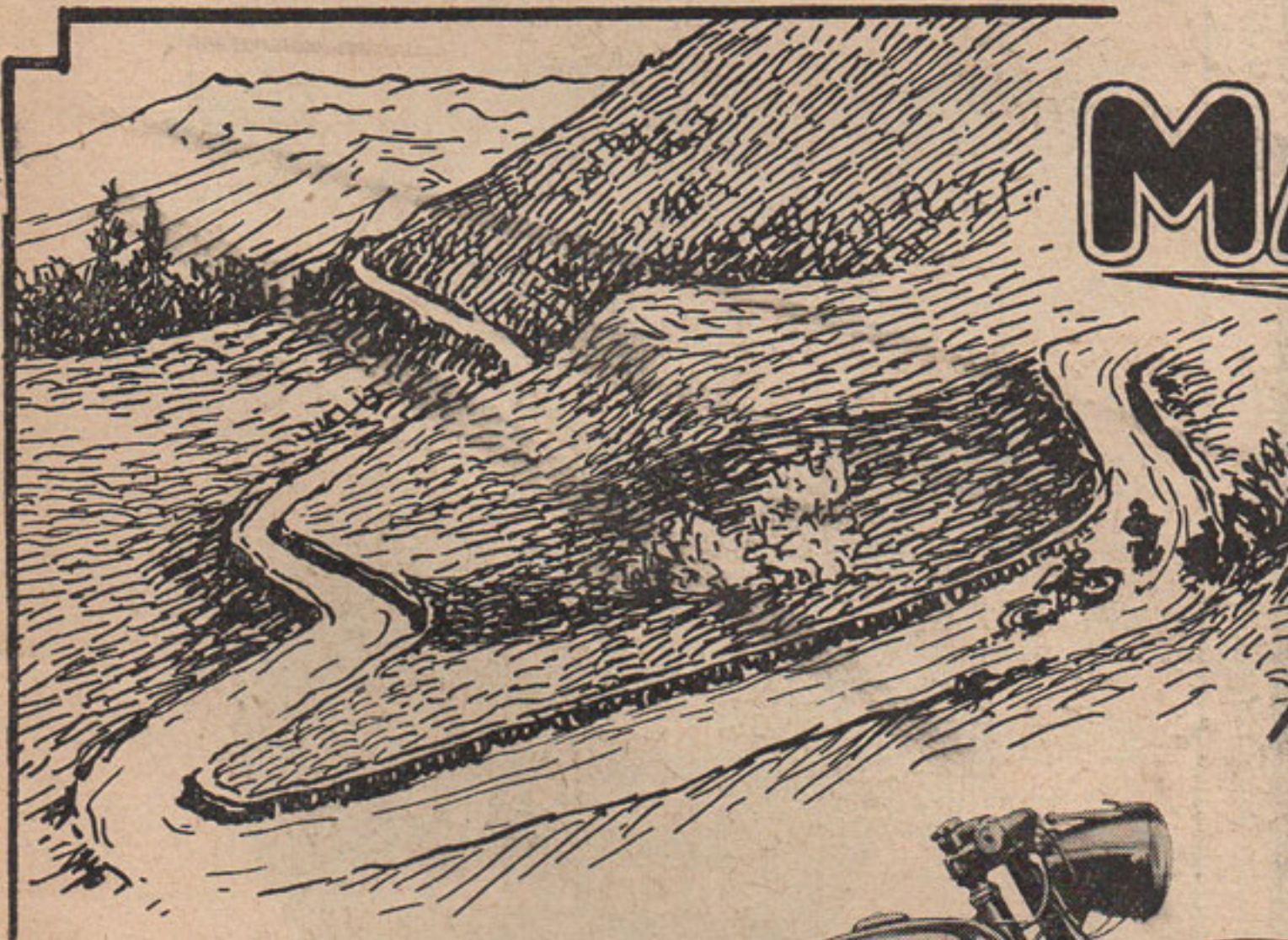
HALL DE LA MOTO



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

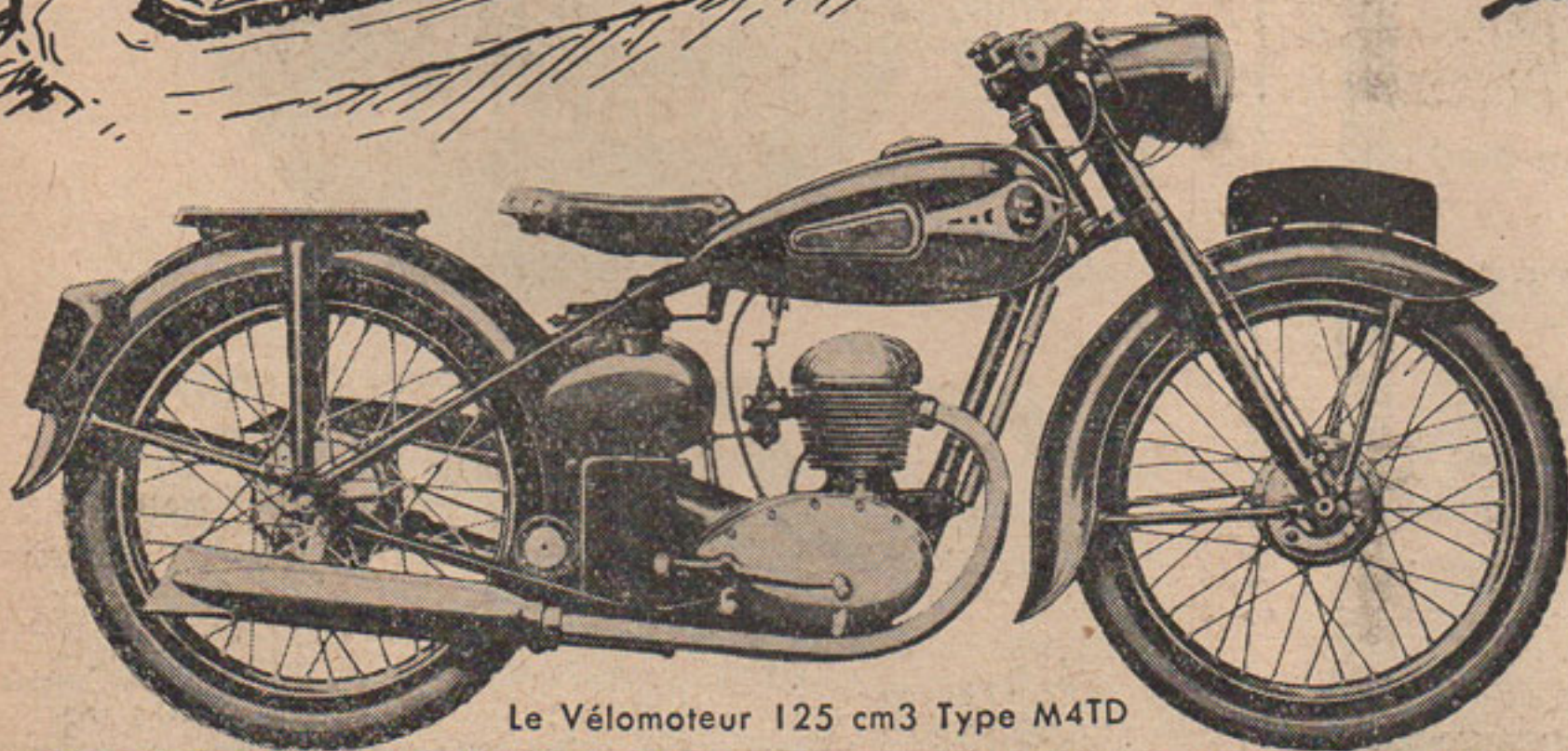
PEUGEOT - TERROT - MOTOCONFORT - BERNARDET



MAGNAT-DEBON



*s'impose par la perfection
de sa fabrication*



Le VéloMOTEUR 125 cm³ Type M4TD

LA GAMME COMPLÈTE DES MODÈLES
EST EXPOSÉE AU
SALON DE PARIS
GRANDE NEF - STAND 14

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

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

*et même à deux
— toujours en prise! —*

avec le nouveau

*Sécurité
Vitesse
Confort*



**BLOC-MOTEUR
VILLIERS**

3 VITESSES A SÉLECT.
SUSPENSION AR.

MONET

GOYON

SES MOTOS DE
GRAND TOURISME

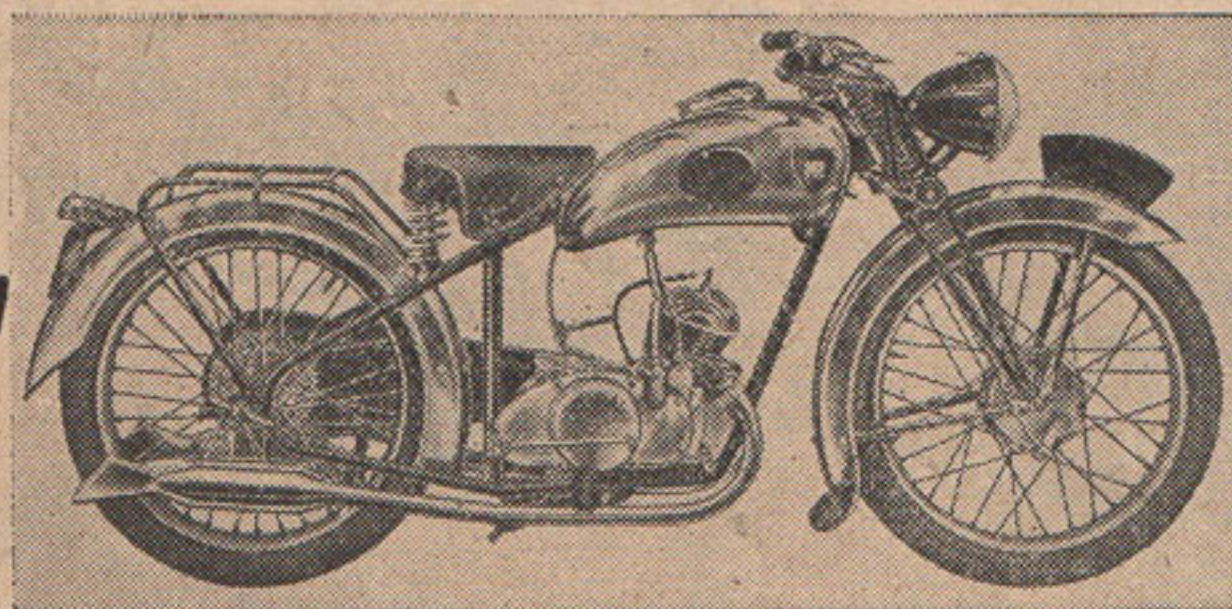
250 cm³ A CULBUTEURS
350 cm³ LATÉRALES

4 temps - 4 vitesses avec sélecteur

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

VÉLOMOTEURS

VAINQUEUR SIX ANNÉES CONSÉCUTIVES DU
B O L D ' O R



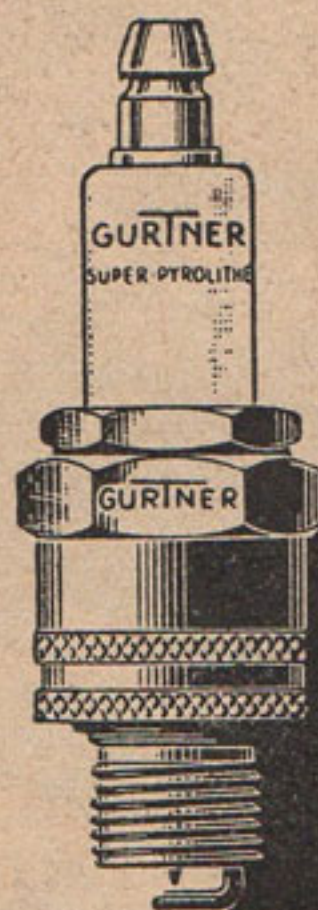
Type 125 cmc., 4 vitesses YDRAL, sélecteur au pied
Type 125 cmc., 3 vitesses AUBIER-DUNNE

REPRISE DE LA FABRICATION DU TYPE
SUPER-CONFORT

CES MACHINES SONT EXPOSÉES AU SALON
STAND N° 9 — Balcon - Rez-de-chaussée

MANDILLE et ROUX, Constructeurs
30 bis, Rue des Prairies — PARIS (20^e)

M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ



*Sécurité
totale*

**BOUGIES
AVERTISSEURS
CARBURATEURS
DEGIVREURS**

GURTNER

24, rue du Mont-Thabor - PARIS (1^{er})

Usine à PONTARLIER
(Doubs)

Opéra 95-90

Dépôt: 3, Imp. Compoin
Marcadet 30-60

LA BOUGIE "PROGRÈS"

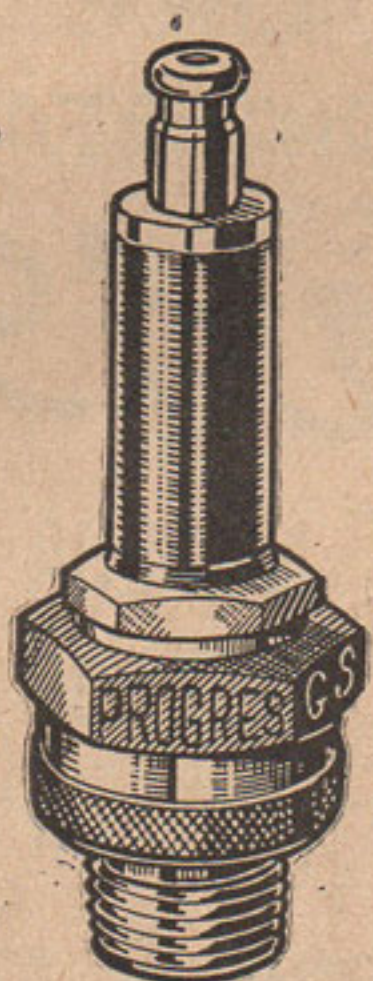
marque un **PROGRÈS**

Son
ISOLANT 100 %
en MICA pur
INCASSABLE
DÉMONTABLE

vous assure :

- Départs impeccables,
- Rendement supérieur,
- Étanchéité totale,
- Économie de carburant,
- Longue durée.

EXIGEZ-la PARTOUT



La **SUPÉRIORITÉ** de
LA BOUGIE
"PROGRÈS"
est due à la fabrication
EXTRÊMEMENT SOIGNÉE
de son
ISOLANT EN MICA PUR
de Madagascar
RÉSISTANT beaucoup mieux
que tout autre
à la **CHALEUR**,
aux **COMPRESSIONS**, aux
variations brusques
de température.

BUREAUX & USINE
164, Rue Gabriel-Péri
VITRY-SUR-SEINE
(Seine)
Tél.: ITALIE 08-23

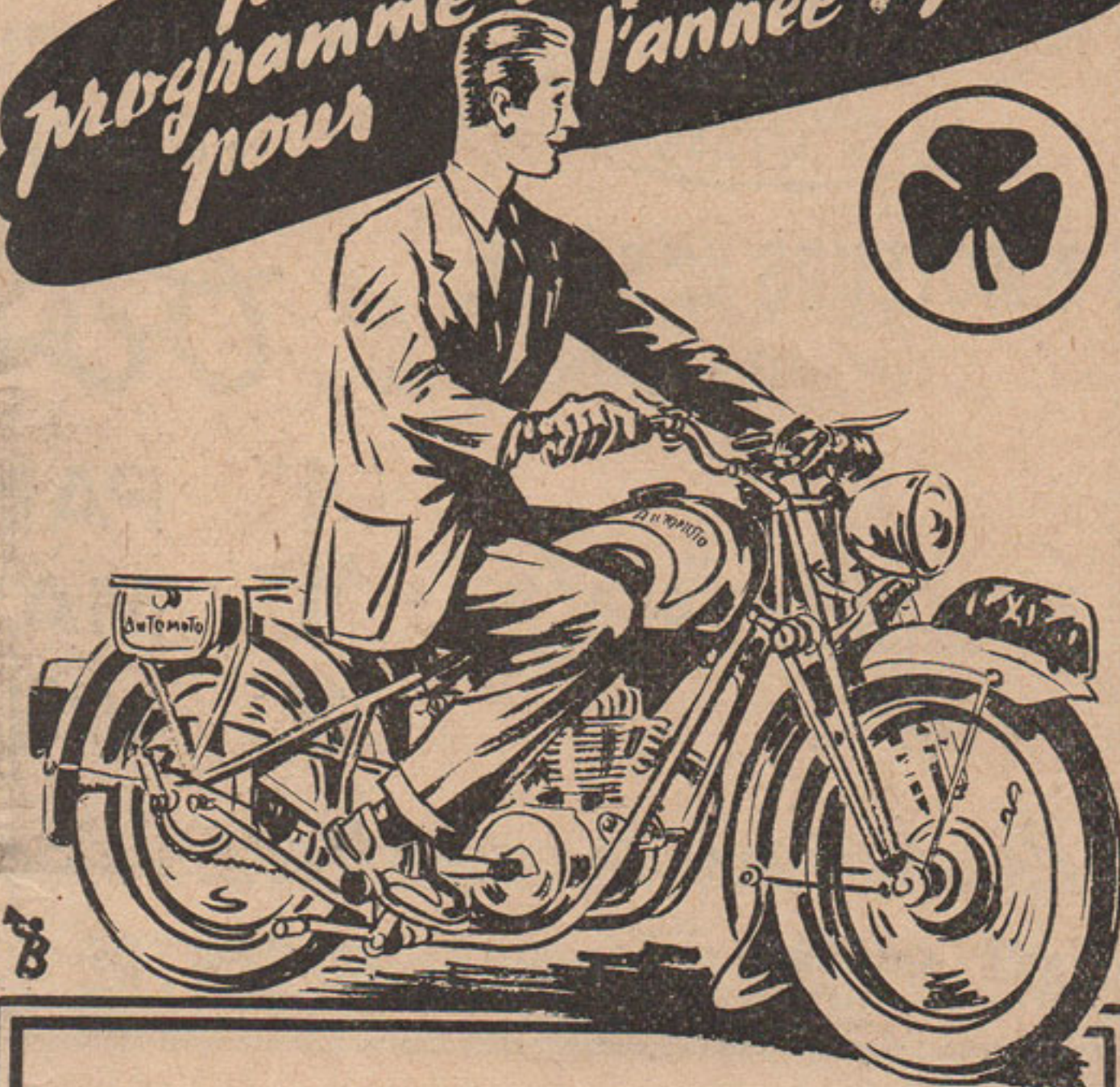
SALON DE L'AUTOMOBILE

1^{re} série : du 6 au 16 Octobre 1949

2^e série : du 27 Octobre au 6 Novembre 1949

SALLE F - STAND 21

AUTOMOTO
présente son
programme de fabrication
pour l'année 1950



AUTOMOTO a concentré ses puissants moyens techniques de fabrication sur 4 modèles, qui tous ont fait leurs preuves et dont les cadences de production permettent une livraison rapide.

UN VÉLOMOTEUR LUXE, TYPE 125 AD
Bloc-moteur AUBIER-DUNNE - 125 cm³ - 2 temps - 3 vitesses.

UN VÉLOMOTEUR GRAND LUXE TYPE 125 AS
Bloc-moteur 125 cm³ - 2 temps - 3 vitesses.

UN VÉLOMOTEUR 4 TEMPS DE GRAND LUXE, TYPE 125 C.H.
Bloc-moteur A. M. C. 125 cm³ - soupapes en tête commandées par culbuteurs - Boîte à 4 vitesses - Commande par sélecteur au pied - Levier à main de contrôle - Fourche à ressort enfermé à guidage télescopique - Selle à suspension compensée.

ET UNE MOTO LÉGÈRE DE GRAND LUXE, 150 CM³, A 4 TEMPS TYPE 150 C.H.

Cette machine munie d'un bloc-moteur A.M.C. de 150 cm³ comporte les mêmes caractéristiques que le vélomoteur précédent.

LA technique AVIATION
APPLIQUÉE A L'automobile

PREMIÈRES COURSES
PREMIERS SUCCÈS

MAGNETOS

GRAND PRIX DE PARIS

GRAND PRIX DE FRANCE
GRAND PRIX DE FRONTIÈRE
(BELGIQUE)

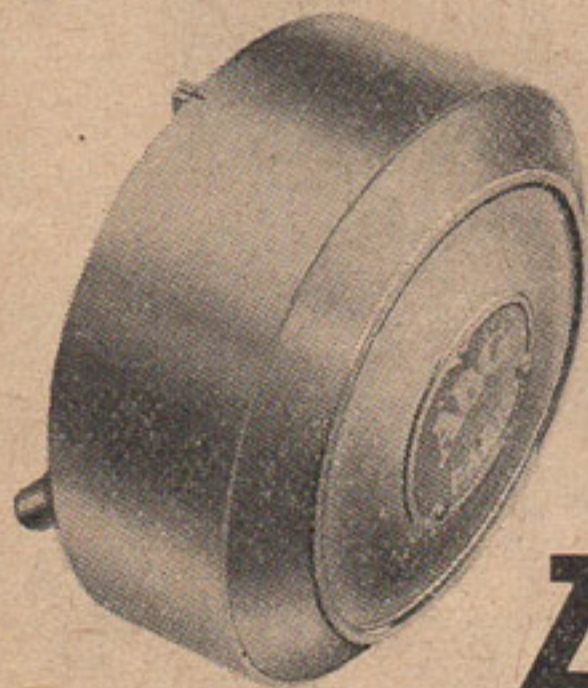
1^{er}

ETANCELIN (Talbot) avec Magnéto **ABG**
2^e GRIGNARD - 3^e CLAES
CHIRON (Talbot) avec Magnéto **ABG**
MAIRESSE (Talbot) avec Magnéto **ABG**

VOLANTS
MAGNÉTIQUES

PLUS DE PANNES
D'ALLUMAGE
PERFORMANCES
INÉGALÉES
FABRICATION GARANTIE

EXIGEZ-LES SUR VOS
MOTOCYCLETTES



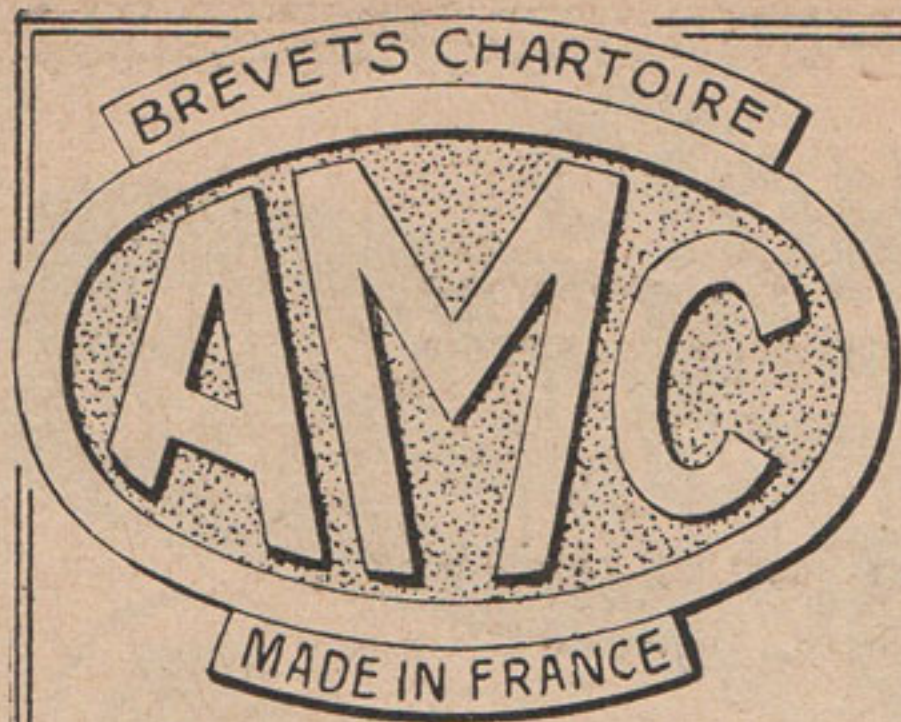
ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS XV - TÉL. : VAU. 68-40

AUTOMOTO

CYCLES AUTOMOTO

61, AV^e DE ROCHETAILLÉE, SAINT-ÉTIENNE (LOIRE)



- TOURNANT avec une régularité d'horloge
- TENANT LATÊTE du commencement à la fin de l'épreuve sans défaillance ni le moindre incident mécanique
- PULVÉRISANT tous les records précédents

LES MOTEURS 4 TEMPS A.M.C. ont prouvé leur SUPÉRIORITÉ INCONTESTABLE

3 MOTEURS DE SÉRIE
partants au

Or **Or 1949**

3 PREMIÈRES PLACES	1 ^{er} PAHIN	EN 175	MOTEUR A.M.C. 150 ^{CM³}
	1 ^{er} MATHIEU	EN 125	MOTEUR A.M.C. 125 ^{CM³}
	2 ^e VALEYRE	"	MOTEUR A.M.C. "

Résultats mérités d'une TECHNIQUE et d'une REALISATION bien FRANÇAISES

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE 9 RUE AGRIPPA D'AUBIGNE TEL.: 46-20 • 46-21 CLERMONT-FERRAND

BOTTES de MOTO

MARCY

1-3, Place de la Bourse

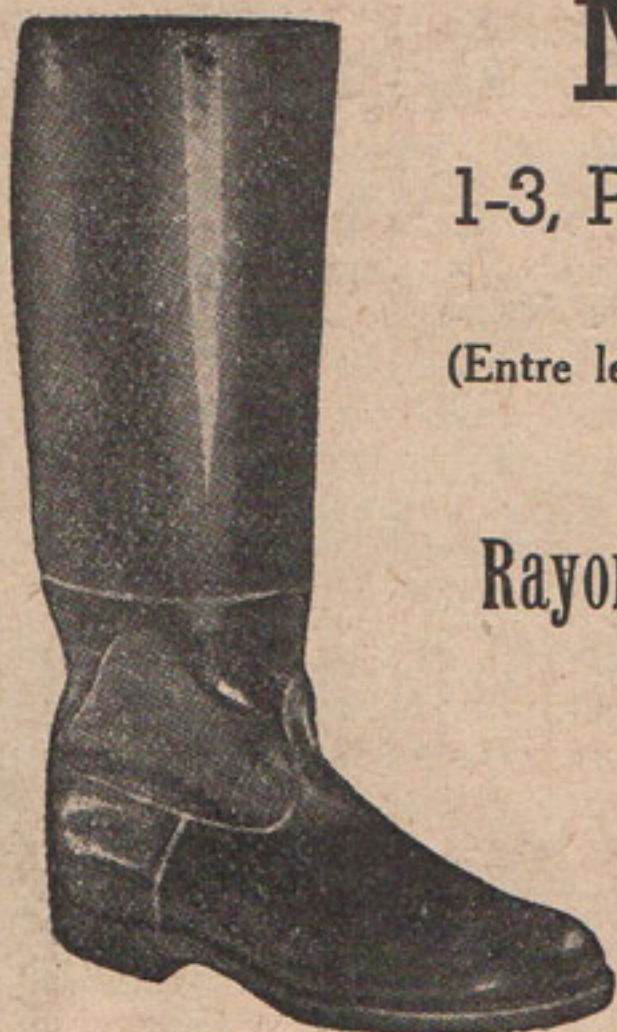
CENTRAL 83-11

(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*

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*

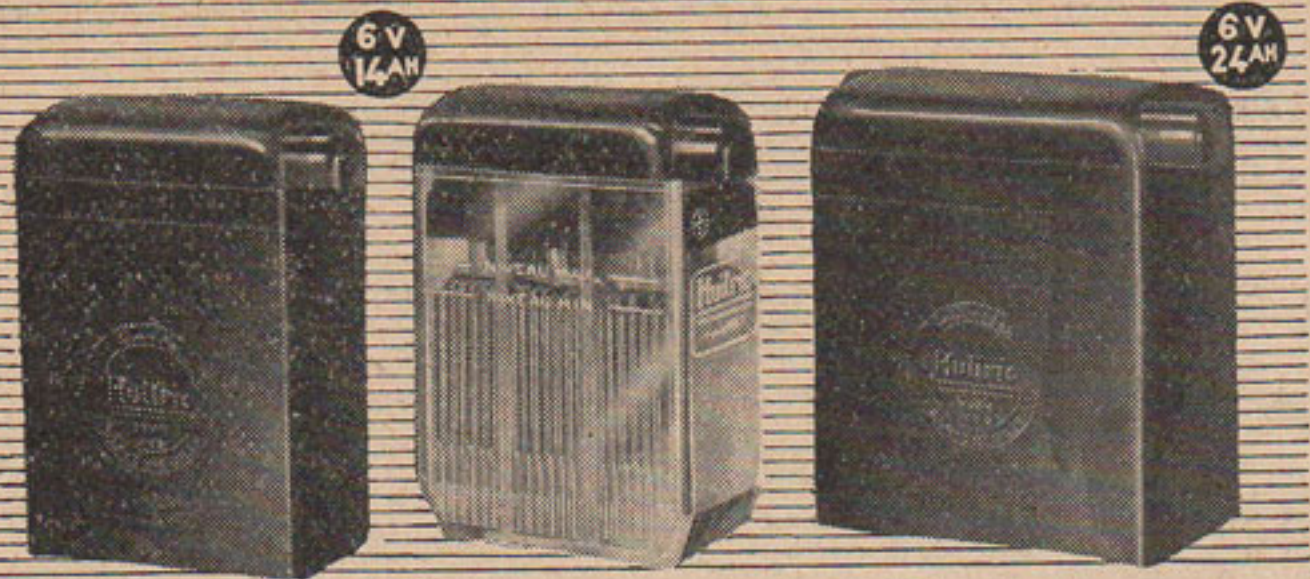
MARQUE
MALY
DÉPOSÉ

*Chez votre
grossiste*

MODÈLE DÉPOSÉ

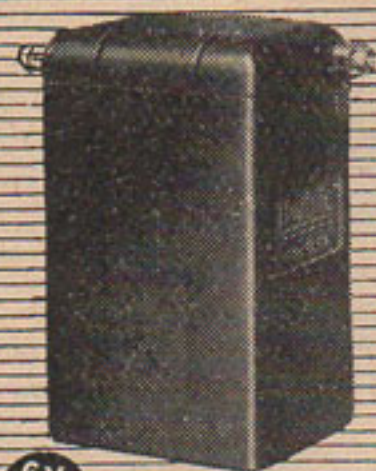


ETS MASSON - 11 RUE CLAUDE VEYRON - LYON



**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



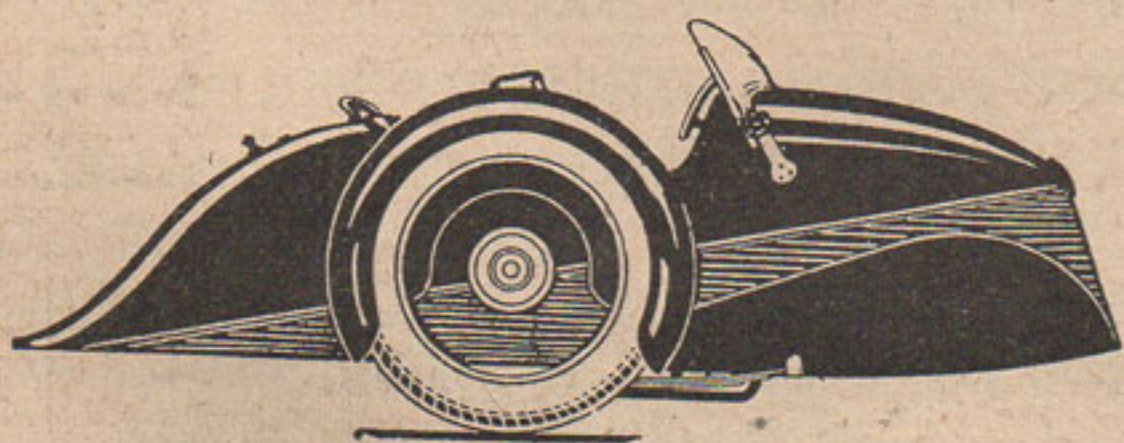
**ACCUMULATEUR
Huitric**

J.B

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**

LA SELLE REYDEL
Suspension SANDOW

LA SELLE REYDEL
Suspension SANDOW

LA SELLE REYDEL
Suspension SANDOW

LA SELLE REYDEL
Suspension SANDOW

LA SELLE REYDEL
Suspension SANDOW

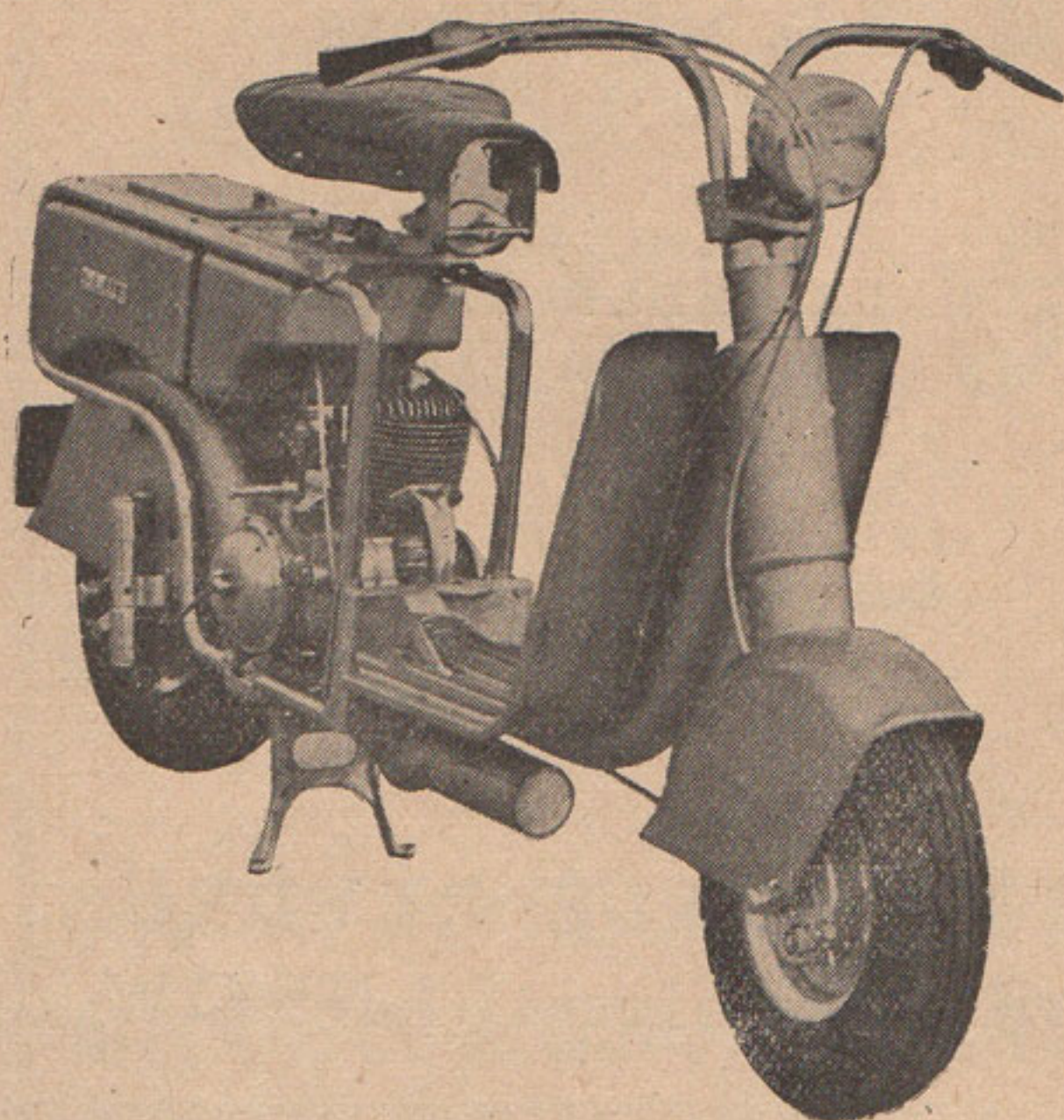
LA SELLE REYDEL
Suspension SANDOW

LA SELLE REYDEL
Suspension SANDOW

**LA SELLE
REYDEL**

...TELLEMENT MIEUX !

Vous vous déplacerez dans la joie et le confort avec
Le SCOOTER P. VALLÉE



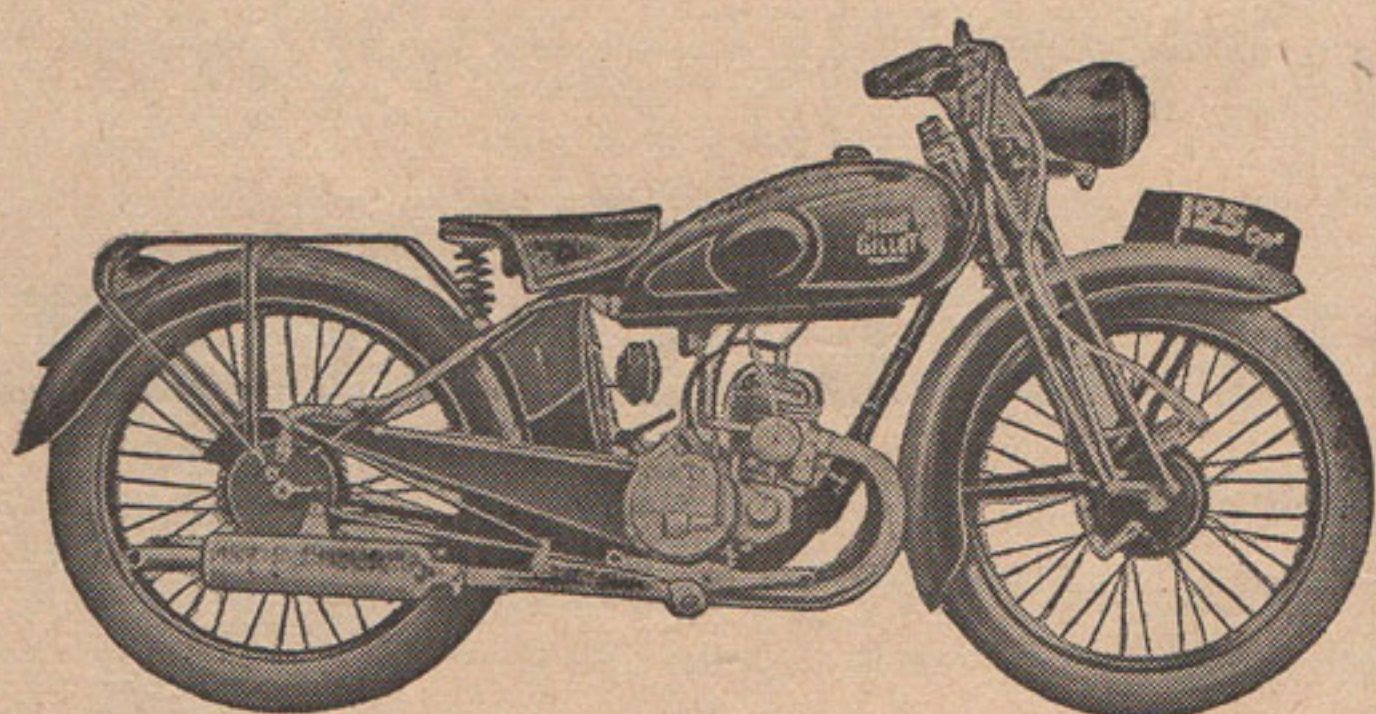
Le plus économique
 Le plus robuste
 Le plus souple
 grâce à sa suspension monotélescopique

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



René GILLET

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

Véломoteurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

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

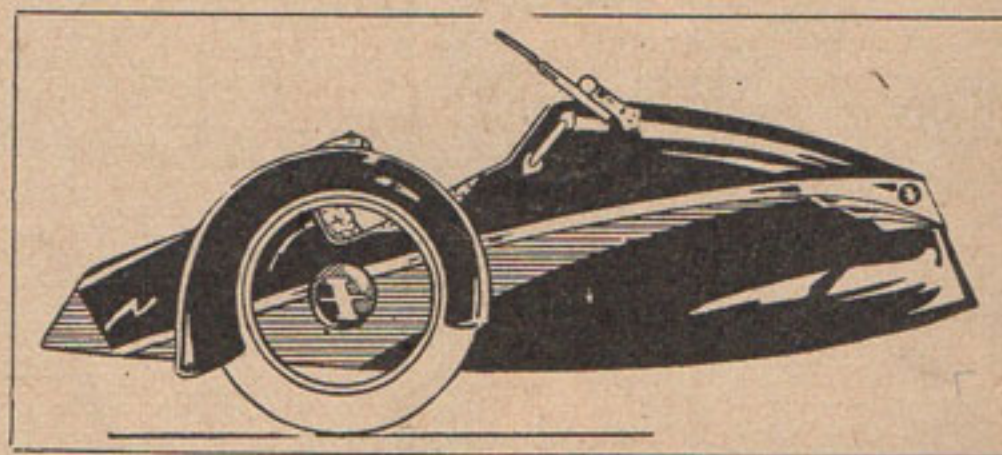
"IMPÉRIAL"

LES PLUS BEAUX SIDECARS DU MONDE

présentent au SALON DE LA MOTO

LEUR FABRICATION DE GRAND LUXE

STAND N° 7 — GALERIE REZ-DE-CHAUSSÉE



COUPE DE FRANCE 1937-1939

MODÈLES GRAND LUXE

MODÈLES STANDARD

T 34 Grand Raid.

SD 48 Roue fixe.

T 34 Grand Tourisme 1 pl. 1/2.

SD 48 Roue indépendante.

T 35 Grand Sport.

T 49 Pour motos légères.

EXPOSITION PERMANENTE :

VOIVENEL, 34, Rue de Charonne, PARIS-XI^e

Tél. : ROQ. 17-13

ETS M. MARMONNIER, Constructeurs, 6, Impasse du Sablon, LYON-3^e

Est-ce une menace ?

On a parlé et on parle encore beaucoup de baisse autour du Salon de l'Automobile. Renault a sensiblement diminué le prix de sa 4 CV. L'apparition définitive de la 2 CV. Citroën, les voiturettes de la catégorie de Rovin, Julien et autres suscitent un énorme intérêt.

Nous sommes en face d'une série de véhicules populaires dont les prix oscillent entre 185.000, 229 et 280.000 francs.

Si ces véhicules ne sont pas une menace pour nos vélomoteurs, nos 150 ou 175 cmc., il n'en sera peut-être pas de même pour les motos de moyenne puissance et particulièrement pour celles équipées de side-cars.

Nous n'avons pas beaucoup de choix dans les cylindrées 350, 500 et au-dessus, mais si l'on considère le prix d'une moto de cette classe, l'écart n'est plus tellement considérable; il se réduit même du fait que la vente à crédit a repris pour l'automobile.

Et les motos dont nous disposons actuellement ne sont encore que des modèles 1939 améliorés. A quel prix serait réalisable chez nous une moderne « twin » dont tout l'outillage serait à créer.

Certes ces modestes voitures ne conviendraient pas à toute la clientèle motocycliste, les sportifs les dédaignent; mais les sportifs forment-ils une masse d'acheteurs assez imposante pour justifier chez chaque constructeur la mise en chantier de motos capables de les satisfaire? C'est douteux...

Cela prouve une fois de plus qu'il nous manque la moto populaire réclamée par tous, machine saine et rustique; à moins que ne surgisse à ce salon, cette moto tant souhaitée, le problème reste entier. Dans un an ou deux il y aura une quantité de 4 CV. Renault, de 2 CV. Citroën, de Simca 5 en occasion; elles pourraient bien tenter une bonne partie de la clientèle qui ne voyait dans la moto que son prix relativement accessible.

Les amateurs fortunés auront la ressource des productions étrangères; les autres devront se contenter des vélomoteurs et motos légères, même si cela ne correspond pas à leur goût ou à leurs besoins.

Le vélomoteur subsistera mais la moto française de cylindrée moyenne aura vécu.

Enders Max.

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

A DIRECTION GÉNÉRALE
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

★ ★ ★

Sommaire

NOVEMBRE 1949 — 3^e ANNÉE — N^o 28

LES ÉCHOS DU MOIS

LISTE ET PRIX
DES MOTOS EXPOSÉES

AUTOUR DU SALON :
CONSTRUCTEURS, ET FABRICANTS
(suite)

QUELQUES PRODUCTIONS
ÉTRANGÈRES

VOITURETTES ET RACERS 500 cmc.

LES SCOOTERS

LA MOBYLETTE

LA TRAVERSÉE DU SUD ALGÉRIEN
PAR M. et Mme ANTOINE

EN COUVERTURE :

Les deux Champions de France 1949

BEHRA

Catégorie 500 cmc.

Georges MONNERET

Catégorie 350 cmc.

NOMENCLATURE ET PRIX DES MACHINES EXPOSÉES

Le tableau que nous publions ci-dessous a été établi d'après les documents que nous avons pu recueillir en dernière heure. Certains des prix sont taxes comprises, d'autres taxes en plus; d'autres relevés sur les derniers catalogues pourront être modifiés à l'ouverture des stands. Ces indications aussi précises que possible n'engagent donc en rien notre responsabilité ni celle de l'exposant.

Si nécessaire, nous compléterons et rectifierons dans notre compte rendu. Mais déjà cet aperçu permettra à la clientèle de se faire une opinion sur l'état actuel du marché.

STAND	N°	MARQUE	TYPE	CYL.	CATÉGORIE	PRIX	OBSERVATIONS
Galerie B.	12	A.G.F.	100	100	Scoter	99.985	3 vitesses.
		—	125	125	Scoter	121.200	4 vitesses.
Grande Nef	5	Alcyon	22	50	Cyclomoteur	45.000	4 temps.
		—	23	125	Vélocoteur	76.000	3 vitesses.
		—	20	125	Vélocoteur	98.000	4 vitesses.
		—	21	125	Vélocoteur	120.000	4 temps, 4 vitesses.
		—	24	150	Moto	130.000	4 temps, 4 vitesses.
Grande Nef	72	Alma	Standard	125	Vélocoteur	93.000	2 temps, 4 vitesses.
		—	Luxe	125	Vélocoteur	98.000	4 temps, susp. AR.
		—	Luxe	175	Moto	118.000	4 temps, susp. AR.
Grande Nef	35	Automoto	AD	125	Vélocoteur	72.500	2 temps, 3 vitesses.
		—	AS	125	Vélocoteur	79.000	Grand luxe.
		—	AS	125	Vélocoteur	87.000	bat. klaxon.
		—	CH	125	Vélocoteur	110.000	4 temps sélect.
		—	CH	125	Vélocoteur	118.700	4 temps, bat. klaxon.
		—	150 CH	150	Moto	121.000	4 temps.
		—	150 CH	150	Moto	129.000	4 temps, bat. klaxon.
Grande Nef	27	Bernardet	Standard	125	Scoter	112.000	
		—	Luxe	125	Scoter	122.000	
		—	Standard	250	Scoter	135.000	
		—	Luxe	250	Scoter	145.000	susp. AR. démar. élect.
Grande Nef	50	Gima	74	125	Vélocoteur	123.700	bloc A.M.C.
		—	84	150	Moto	141.900	bloc A.M.C.
		—		120	Vélocoteur	(à l'étude)	bloc A.M.C.
		—	150-4	150	Moto	(à l'étude)	bloc A.M.C., susp. AR.
Grande Nef	10	Gnome-et-Rhône	R.3	125	Vélocoteur		3 vit. main.
		—	R.4	125	Vélocoteur		3 vit. sélect.
X Balc. rez-ch.	6	Guiller	G.8	100	Vélocoteur	72.000	2 temps.
		—	G.9	125	Vélocoteur	80.000	2 temps.
		—	G.87	123	Vélocoteur	92.000	4 temps A.M.C.
		—	G.88	125	Vélocoteur	108.000	4 temps A.M.C.
		—	G.88 bis	125	Vélocoteur	120.000	bloc A.M.C., télesc.
		—	G.89	150	Moto	118.000	bloc A.M.C.
		—	G.89 bis	150	Moto	130.000	bloc A.M.C., télesc.
		—	G.90	175	Moto	120.000	bloc A.M.C.
		—	G.90 bis	175	Moto	132.000	bloc A.M.C., télesc.
Grande Nef	58	Jonghi	E	125	Vélocoteur	77.000	3 v. sélect.
		—	E	125	Vélocoteur	81.000	3 v. sélect. luxe.
		—	ACT	125	Vélocoteur	(à l'étude)	4 temps A.C.T.
Grande Nef	14	Magnat-Debon	M.3-R.9	100	Vélocoteur	57.550	2 temps, 3 vitesses.
		—	M.4-TD	125	Vélocoteur	106.450	4 temps sélect.
		—	B.4-TL	350	Moto	145.000	4 temps lat.
		—	C.4-TS	500	Moto	186.950	4 tps culb. susp. AR.
Balc. rez-ch.	9	Mandille et Roux	MR	50	Cyclomoteur	48.000	Vap. 4.
		—	Y.4	125	Vélocoteur	98.000	bloc Lardy.
		—		100	Vélocoteur	95.000	tandem.
Grande Nef	35	Monet-Goyon	53 G.D.	100	Vélocoteur		2 temps, 3 vitesses.
		—	53 G.D.S.	100	Vélocoteur		2 temps, 3 vit. sélect.
		—	S.6.V.	125	Vélocoteur		2 temps, 3 vit. sélect.
		—	R.4	250	Moto		4 temps culb. sélect.

STAND	N°	MARQUE	TYPE	CYL.	CATÉGORIE	PRIX	OBSERVATIONS
Grande Nef	13	Motobécane.....	Mobylette	50	Cyclomoteur	(à l'étude)	
		—	Poney	50	Cyclomoteur	44.520	2 vitesses.
		—	D.45	125	Vélocycle	71.590	4 tps lat. susp. AR.
		—	D.46 C.	125	Vélocycle	103.803	4 tps culb. susp. AR.
		—	Moby-Sport Super	175 350	Moto	123.950 197.000	4 tps culb. susp. AR.
Grande Nef	1	Motoconfort.....	Scout	50	Cyclomoteur	44.520	2 temps, 2 vitesses.
		—	Standard	125	Vélocycle	71.590	4 temps lat.
		—	Forcyclub	125	Vélocycle	103.803	4 tps culb. susp. AR.
		—	Foreysport	175	Moto	123.950	4 tps culb. susp. AR.
		—	C.46	350	Moto	197.000	4 tps culb. susp. AR.
Grande Nef	43	New-Map.....	B.K.109	125	Vélocycle	69.500	2 temps, 3 vitesses.
		—	B.K.110	145	Vélocycle	79.500	2 temps, 4 vit. sélect.
		—	C4T.133	125	Vélocycle	89.500	4 temps, 3 vitesses.
		—	C4T.134	125	Vélocycle	115.000	4 tps 4, vit. sél. s. AR.
		—	C.150	150	Moto	125.000	4 tps 4, vit. sél. s. AR.
Grande Nef	12	Peugeot.....	55.AL	125	Vélocycle	66.500	2 temps, 3 vitesses.
		—	55.G.L.	125	Vélocycle	74.500	2 temps, 3 vit. luxe.
		—	56	125	Vélocycle	96.000	2 tps, 4 vit. sél. télesc.
		—	155	150	Moto	79.500	2 temps, 3 vitesses.
		—	156	150	Moto	102.000	2 tps, 4 vit. sél. télesc.
		—	55.TN	125	Trimoteur	96.000	charge : 150 kg.
Grande Nef	31	Rador.....	R.N.3.T	125	Vélocycle	77.000	2 tps, 3 vit. télesc.
		—	RC.4.M	150	Moto	141.000	4 tps, 4 vit. télesc.
Grande Nef	72	Ravat.....	R.5	125	Vélocycle		2 tps, 3 vitesses.
Grande Nef	71	René-Gillet.....		1.000	Moto-side	218.760	2 cyl. sidecar.
Grande Nef	36	Terrot.....	M.349	100	Vélocycle	57.550	2 temps, 3 vitesses.
		—	ETD	125	Vélocycle	106.450	4 tps culb. sélect. tél.
		—	HCT	350	Moto	145.000	4 tps lat. sélect. télesc.
		—	RGST	500	Moto	186.950	4 tps culb. tél. s. AR.
Grande Nef	62	Vallée.....		125	Scoter	129.300	2 tps, 3 vit.

CYCLOMOTEURS ET MOTEURS AUXILIAIRES

Balcon	14	Cicca.....	Vélorève	50	Mot. auxil.	19.500	sur roue AV.
Galerie K	23	Cyclex.....	—	50	Mot. auxil.		sur roue AR.
Galerie N	67	Diem.....	—	50	Mot. auxil.	31.500	2 vit. débray.
Galerie K	16	Minimoteur.....	—	50	Mot. auxil.	22.500	sur roue AR.
Grande Nef	13	Motobécane.....	Mobylette	50	Cyclomoteur	(à l'étude)	
Galerie C	21	Serwa.....	—	50	Mot. auxil.		4 tps, culb. 2 vitesses.
Galerie L	3	Vap.....	—	50	Mot. auxil.	19.800	2 temps, débray.
Grande Nef	60	Vélosorex.....	—	50	Cyclomoteur	33.072	tract. AV.
Grande Nef	51	Vélostyle.....	—	50	Cycloscooter	45.000	2 tps, débr., caréné.
Grande Nef	18	Vimer.....	—	50	Mot. auxil.	26.000	2 tps, débr., 3 vit.
		—	—	50	Cyclomoteur	39.500	2 tps, débr., 3 vit.

MOTOCARS

Grande Nef	43	New-Map.....	Rolux	125	Motocar	150.000	2 temps, biplace.
Grande Nef	51	Mochet.....	Vélocar H	100	Motocar	85.833	2 temps, biplace.
		—	Vélocar CM	125	Motocar	124.644	2 temps, 4 vitesses.

SIDECARS

Grande Nef	27	Bernardet.....	Grand Rout.		Sidecar	46.700	sans pneu.	
Grande Nef	66	Humblot.....	Continental		Sidecar	55.000		
		—	Liberty		Sidecar	45.000		
		—	Week-end		Sidecar	40.000		
		—	Pacific		Sidecar	40.000		
		—	Canada		Sidecar	30.000		
Balc. rez-ch.	7	Marmonnier.....	Grand raid		Sidecar	61.000		
		—	Standard		Sidecar	54.600		
		—	Grand Sport		Sidecar	56.800		
		—	Grand Tour.		Sidecar	65.800	1 p. 1/2.	
		—	S.D. 48		Sidecar	52.300	roue fixe.	
Grande Nef	53	Poinard.....	4 modèles, de 38.000 à 47.000 francs.					
Galerie B	11	Simard.....	9 modèles, de 32.000 à 62.000 francs.					

DU SALON ACCESSOIRES, AGENTS, FABRICANTS, FABRICANTS, ACCESSOIRES, AGENTS, FABRICANTS, ACCESSOIRES

il y a longtemps que nombre d'acheteurs attendaient le retour de cette formule.

BAROCLEM

C'est la marque des accus sportifs. Baroclem est un habitué du Bol d'Or. Avant le départ de chacune de ces épreuves les coureurs repèrent son stand où ils sont certains, en cas de panne d'éclairage, de trouver le secours d'une batterie quel que soit leur propre équipement.

LES PISTONS TRUPHÈME

Les pistons Super-Vitex établis par la Société Truphème à Levallois sont en alliage spécial. Cette maison est très qualifiée pour les pistons destinés aux moteurs à 2 temps, et Dieu sait s'il en existe une infinité de modèles. On y trouve également toute la variété des pistons pour moteurs 4 temps de toute puissance, tourisme ou sport.

MOTO-PIÈCES N'EXPOSE PAS

Moto-Pièces fabrique une infinité de pièces adaptables pour moteurs et boîtes de vitesses, sans oublier celles nécessaires à la remise en état des machines dont la fabrication a été abandonnée. On peut même faire dans cet atelier des pièces hors série d'après modèle ou croquis. A l'occasion du Salon, Moto-Pièce organise une exposition de ses fabrications dans ses magasins de la Garenne-Colombes.

LES CASQUES GÉNO

On sait que le casque est obligatoire dans les épreuves sportives, même de tourisme; il faut même que celui-ci soit agréé par une commission qui en vérifie la résistance et l'efficacité.

Le casque Géno étant agréé, les motocyclistes, qui même pour l'usage courant préfèrent se protéger la tête, ont l'assurance ainsi que le casque Géno répond bien à ce qu'on attend de lui.

DES OCCASIONS A BON MARCHÉ

Bianco dans ses locaux d'Issy-les-Moulineaux a, en permanence, un stock important de motos de toutes marques, de tous âges et de tous prix, principalement en B.S.A., Harley, Indian, etc...

Ceux qui peuvent travailler par eux-mêmes, ayant le goût et le sens de la mécanique, trouveront chez Bianco des machines excellentes à bon compte.

Chez Bianco. Quelques motos!



DEUX CHOSES A VOIR CHEZ CICCA

C'est d'abord le moteur auxiliaire Vélorève que « Motocycles » a déjà présenté; c'est un 50 cmc. donnant 1 c. à 4.200 tours, le régime normal étant de 3.000 t.-mn.

Il peut atteindre une vitesse de 30 à 40 kilomètres avec une consommation de 1 l. 5 aux 100 kilomètres. Il est alimenté par un réservoir de 2 litres. Il se place aisément à l'avant du cadre et entraîne la roue par un galet.

C'est ensuite le ténor Cicca type 15 V qui est une version 1949 du célèbre ténor lancé bien avant-guerre. Le 15 V est un avertisseur plus léger, plus robuste et plus puissant que le modèle antérieur. Il convient tout particulièrement aux vélomoteurs à volant magnétique sans batterie.

RÉSERVOIRS ET BOUCHONS

Ce sont les Etablissements Mottaz de Puteaux qui fabriquent la plupart de nos réservoirs d'essence. Ils ne travaillent que pour les constructeurs et grossistes. Mais pour anonyme qu'elle soit leur contribution à l'élégance de nos machines, (car le réservoir compte pour beaucoup dans l'esthétique) ne mérite que davantage d'être signalée. Éléance et solidité: il est bien rare maintenant qu'un réservoir crève; on n'y pense pas, mais c'était fréquent autrefois. Si peu apparent que cela soit, ça représente une expérience de longue haleine. Et nos bouchons expansibles ou profilés, c'est encore du Mottaz.

AMAC

Dans une décoration harmonieuse réalisée avec les diverses spécialités de la maison, AMAC présente quelques nouveautés:

Un carburateur à cuve concentrique très compact avec filtre à air recueillant et réabsorbant toutes les projections, filtre à essence à décantation à la base de la cuve et filtre à essence. Outre un rendement amélioré ce carburateur présente l'avantage d'être d'une propreté absolue.

Une poignée tournante à tirage rectiligne et ouverture rapide par double rampe hélicoïdale, convenant à la moto et au vélomoteur.

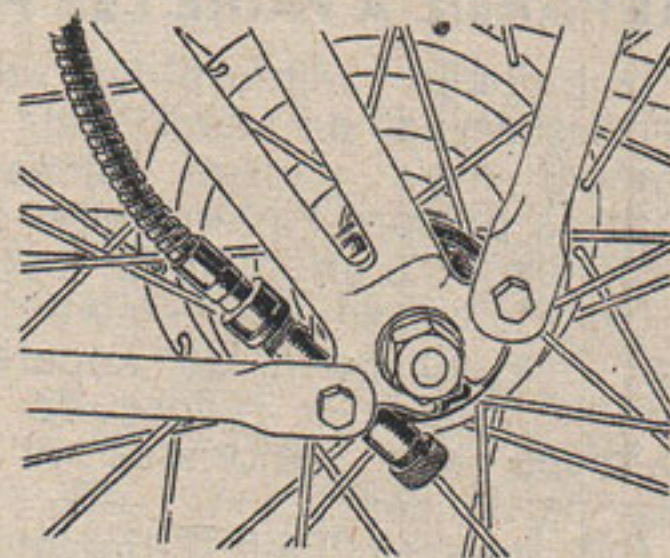
Des guidons au chrome impeccable, polis sur cuivre, pourvus de leviers de frein et de débrayage, de forme plus attrayante et plus pratique et de fonctionnement plus moelleux.

Un robinet à essence, un petit carburateur sans cuve pour pompe d'alimentation, des commutateurs d'un dessin plus recherché et enfin quelques prototypes divers.

COMMANCE HÉLICOÏDALE

« O.S. »

Dans ses tout premiers numéros, « Motocycles » avait présenté le prototype d'une commande d'indicateur de vitesse, réalisé par les Etablissements Seignol. Cette commande hélicoïdale avait sur les dispositifs antérieurs l'énorme avantage de supprimer la couronne vissée sur les rayons, l'en-



grenage entraînant le flexible et les divers colliers destinés à maintenir toutes les pièces d'entraînement.

La commande hélicoïdale est pour autant dire invisible tant elle est de proportions réduites; le cliché ci-contre le démontre bien; elle est aussi plus précise; elle s'adapte à droite ou à gauche sur la plupart des motos, qu'elles soient munies de fourches télescopiques ou à parallélogramme.

Cette commande hélicoïdale entraîne le compteur au moyen d'une nouvelle transmission flexible sous gaine de 7 millimètres d'une qualité et d'une souplesse accrues.

Nous trouvons également sur le stand toute la gamme des spécialités « O.S. »: montres, compteurs, phares avec compteur, avec compteur et ampèremètre, pour motos, vélomoteurs et bicyclettes à moteur auxiliaire.

LES SIÈGES MÉRAT

C'est sans doute à M. Mérat que revient le mérite d'avoir, des premiers, étudié scientifiquement et rationnellement le siège arrière en cherchant à le percher moins haut sur le porte-bagages, à lui donner le plus de confort possible, bref à le rendre élégant, souple et solide.

La combinaison de la suspension par ressort horizontal avec réglage suivant la charge, le galbe donné au bâti pour présenter une assise conforme à l'anatomie des passagers, le siège en caoutchouc moulé, toujours net, toujours propre et pratiquement inusable, tout cela dénote une étude très approfondie à une époque où l'on n'était pas encore très fixé sur la technique du siège arrière.

M. Mérat avait trouvé la bonne formule; la preuve en est que son tansad n'a pas eu, depuis, besoin de modifications profondes et qu'il est toujours l'un de ceux qui retient le plus l'attention de ceux qui ont le souci de l'agrément pour leur passager.

NEIMAN

Les deux spécialités Neiman sont toujours d'actualité :

L'antivol Neiman est de plus en plus répandu sur les vélos, motos et voitures. C'est un dispositif très simple qui bloque la direction. Comme le verrou se retire avec la clef il n'y a aucun risque qu'en marche la direction se bloque. La serrure de haute précision est positivement inviolable.

La suspension par anneaux de caoutchouc Neiman continue d'équiper certains scooters et sidecars et quelques petits véhicules à quatre roues. On la remarque aussi sur certaines suspensions arrière de motos.

APPAREIL A FAIRE LES FILETS

Une belle peinture est toujours rehaussée par de beaux filets nets et francs, mais ceux-ci nécessitaient jusqu'à présent l'intervention de spécialistes et d'un matériel coûteux.

Les Etablissements Lefèvre de Rueil ont mis au point un appareil très simple appelé à rendre de grands services aux motoristes et même aux particuliers.

Cet appareil " F.L. " breveté d'une fabrication impeccable n'utilise ni pression, ni ressort, ni feutre, ni piston. Facile à nettoyer, il emploie toutes les peintures, travaille dans toutes les positions, est aussi simple à utiliser qu'un crayon et trace des filets d'une précision irréprochable.

POUR CEUX DU DOUBS

La Franche-Comté est un pays très motocycliste; à Pontarlier M. Dumont est un motocycliste chevronné qui s'est acquis un beau palmarès dans les grandes épreuves de tourisme. Aujourd'hui il est dépositaire des accessoires Gurtner et de leurs pièces détachées.

DES B.M.W.

Charrier, qui s'est plus particulièrement consacré à la B.M.W., nous assure qu'il compte pouvoir sortir dans les mois à venir une bonne série de motos B.M.W., reconstruites très sérieusement et capables de donner satisfaction aux plus difficiles amateurs de cette grande marque.

On peut d'ailleurs le consulter dès à présent pour avoir toutes précisions utiles.

GURTNER

Outre ses fabrications habituelles connues de tous les motocyclistes, particulièrement les carburateurs et bougies, la maison Gurtner nous a laissé entendre qu'elle réservait cette année la surprise de quelques nouveautés prêtes en dernière minute, trop tard par conséquent pour que nous les présentions dans ce numéro, ce sera pour le compte rendu. Mais, en attendant, les visiteurs du Salon de la Moto auront intérêt à rechercher sur le stand Gurtner les nouveautés en question.



LES NOCES D'ARGENT DE SAKER

L'ouverture du Salon correspondra avec le 25^e anniversaire de Saker; c'est en effet en 1924 que M. André Porterie fondait les Etablissements Saker, créant un grand nombre d'accessoires pour motocyclettes et prenait un nombre impressionnant de brevets.

M. Porterie stoppa presque complètement son activité commerciale pendant la guerre, mais mit à profit cette période pour étudier et mettre bien au point de nouveaux articles, préparer les outillages, les montages et s'équiper en machines-outils modernes.

A l'heure actuelle avec le concours de M. Domergue, il dirige la fonderie, l'atelier d'usinage et de montage.

On sait que les principales spécialités Saker sont le guidon et ses diverses commandes; le tout traité luxueusement.

Principalement les poignées tournantes ont fait l'objet de tous ses soins. Le dernier modèle à tirage rectiligne rapide que Motocycles a présenté récemment recueille tous les suffrages; il a comme pendant la poignée commutatrice grâce auquel en un tournemain on obtient les différents éclairages, ville, code et phare.

En ce moment sont à l'étude d'autres nouveautés; M. Charles Trouillet qui s'occupe de la partie commerciale les attend avec impatience pour les lancer sur le marché.

Nous souhaitons sincèrement un bon anniversaire à M. Porterie et à Saker, convaincus que nous pouvons encore attendre de belles choses de ce producteur.

TAURY INDIAN

Borie, Taury, il ne faut pas confondre; l'un fait l'Harley, l'autre l'Indian. Est-ce la consonance des noms qui leur vaut à l'un et l'autre de représenter sur notre sol les machines américaines?

Enfonchez-vous bien ça dans la tête: Taury, Indian. Avec son outillage moderne, il peut traiter tous les problèmes imposés par une Indian en défaillance. Il est à même d'effectuer des échanges standard d'organes, moteur, boîte, etc...; il est enfin bien approvisionné pour tout ce qui a trait à la pignonnerie de cette marque, y compris les pignons de chaînes.

PARE-BRISE

Depuis la Libération et le séjour en France des motards américains, le pare-brise est devenu à la mode; ce n'est pas une mode, à vrai dire; il a son utilité; bien établi, non seulement il protège le visage, mais tout le buste; c'est un efficace écran contre le froid; on l'apprécie durant la mauvaise saison. On craignait au début qu'il ne rende la conduite plus délicate; l'expérience a prouvé qu'il n'en était rien. La série de pare-brise réalisés par les Etablissements Carpentier correspond à toutes les catégories de motos sur lesquelles ils se montent par un dispositif standardisé.

TOUTIN-LEBELLE

M. Toutin doit savoir entretenir ses mécaniques; dans notre milieu, il est légendaire avec son sidecar B.S.A. des surplus, comme on dit maintenant, car à l'époque on disait: des stocks de l'armée; c'est en effet un sidecar B.S.A. 500 cmc. de la guerre 1914-18 qu'il utilise journalièrement, depuis le temps que nous le connaissons, pour ses approvisionnements. Nous serions curieux de savoir le kilométrage total qu'il a atteint. De lui ou de Milland, avec sa vieille Motosacoche, qui l'emporte? Avec son associé, M. Lebel, s'il arrive à faire durer aussi longtemps les motos de ses clients de Clichy, il méritera une citation au poil.

TABLETTES CARBOHYD

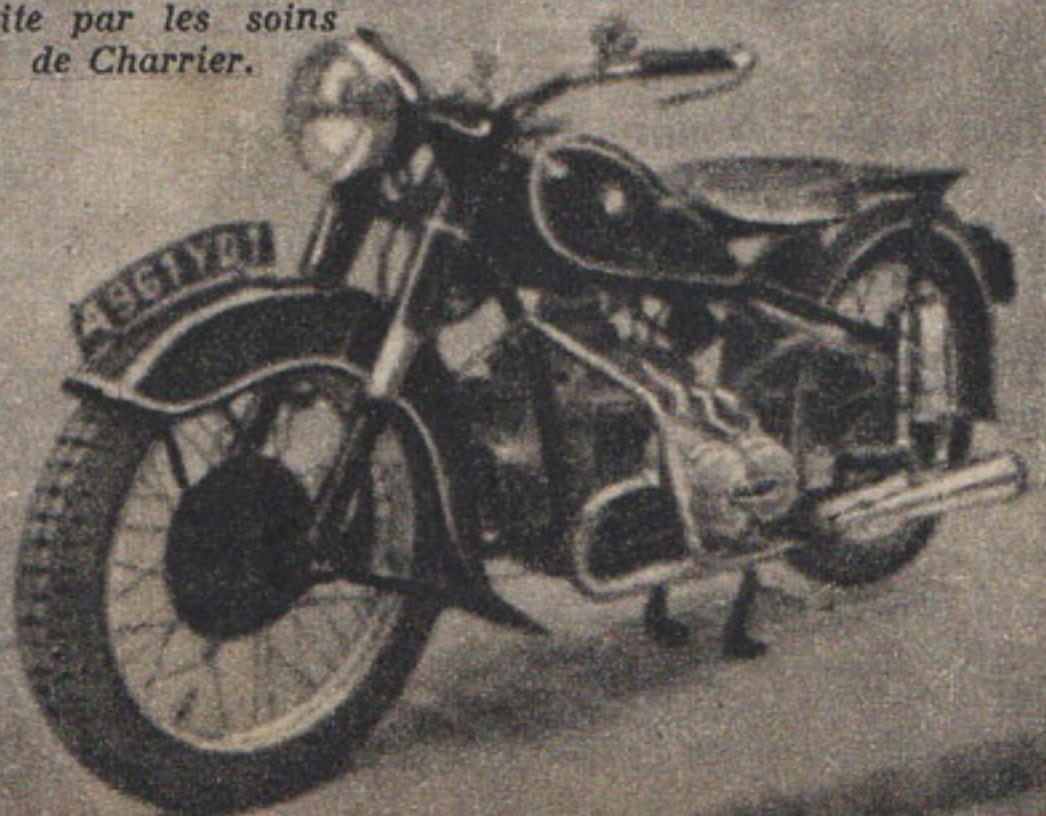
C'est en 1930 que M. Charles Boisseau, dont nous avons déploré la disparition il y a quelque temps, a lancé les tablettes Carbohyd qui connurent un succès immédiat auprès des motocyclistes grâce à leurs propriétés superhuilantes et décalaminantes. Les possesseurs de moteurs 2 temps s'en montraient particulièrement satisfaits. M. Boisseau avait, avec leurs lettres de félicitations, constitué un véritable livre d'or.

Les fils de M. Boisseau continuent l'œuvre entreprise par le père; ils seront aux deux Salons, autos et motos, Galerie A, Stand 20 bis, y réserveront le meilleur accueil à leurs clients et amis et donneront à nos lecteurs tous renseignements utiles et toutes références sur les tablettes « Carbohyd ».

LE PUISSANT ROTORSON

Inventé et mis au point par Perrotin, l'ancien coureur de Terrot, le Rotorson, avertisseur à compresseur, se monte aussi facilement qu'un cornet, se place en un endroit qui ne nuit pas à

Une B.M.W. reconstruite par les soins de Charrier.



la ligne de la machine; l'entraînement se faisant par un galet en contact avec le volant magnétique; et possède la sonorité d'un excellent avertisseur électrique tout en étant moins coûteux.

TOBOTOM ET TUBOFILTRE

Toujours fournisseur attitré de la plupart des constructeurs, adopté par la majorité des coureurs, le tuyau métallique souple Otom reste toujours le type du tube souple parfaitement adapté à la moto.

La dernière production Otom : le Tubofiltre, est certainement une trouvaille. Combiner en une seule pièce un tuyau souple et un filtre à décanation démontable et nettoyable, c'était rendre du même coup plusieurs services à l'usager :

D'abord le Tubofiltre coûte beaucoup moins cher qu'un tube souple plus un filtre, à titre d'exemple le Tubofiltre pour le 125 Terrot à culbuteurs vaut au détail 302 francs, soit à peine 100 francs de plus que le tube ordinaire;

Ensuite il ne nécessite aucune main-d'œuvre ni aucune modification pour son installation puisqu'il se substitue simplement à l'ancien tube dont il a les mêmes cotes;

Enfin il ne fuit pas, ne comporte aucune pièce fragile et il est d'une efficacité absolue.

Il est visible au Salon, galerie E, stand 18, où la démonstration en est faite en permanence.

LES ACCUS FULMEN

L'apparition sur le marché des dynamos en bout d'arbre, va accroître considérablement l'utilisation des batteries et plus spécialement des types 7 ampères-heure. Parmi celles-ci, la petite batterie Fulmen réalisée jusqu'alors pour l'éclairage avec cellule des vélomoteurs à volant magnétique, s'est déjà imposée à l'attention s'est déjà imposée à l'attention par ses solutions personnelles : le couvercle est bien étanche, il n'est nul besoin de désangler la batterie pour refaire le niveau, les bouchons de remplissage étant placés à l'extérieur et directement accessibles.

DIRT-TRACK ET MÉCANIQUE

Charles Bellissent, ex-champion d'Europe de dirt-track, n'est pas seulement un as du guidon; il est directeur du département motos du Garage Jardillier... et il a de quoi s'occuper : agent direct des principales marques, le Garage Jardillier est outillé pour effectuer tous travaux et fournir toutes pièces de rechange pour toutes motos.

Il s'est fait une spécialité de la révision et de la mise au point des volants magnétiques, magnétos et dynamos.

Il a de plus réalisé la transformation de tous les vélomoteurs anciens en les modernisant suivant la technique 1949 : fourche télescopique, suspension arrière et sélecteur au pied.

Tous ces travaux se faisant sur devis, aucune surprise désagréable pour le client.

DARY

Tous les motocyclistes connaissent maintenant la batterie sèche Dary dont l'électrolyse "solidifié" empêche tout jaillissement d'acide à l'extérieur de la batterie et surtout, en étouffant les trépidations de la moto, retient les matières actives à l'intérieur des plaques = ce qui prolonge considérablement la durée de la batterie.

La liste des principaux dépositaires de batteries moto sèches Dary est à la disposition des motocyclistes afin de leur permettre de s'approvisionner plus facilement chez l'agent Dary le plus proche de chez eux.

Le petit chargeur individuel est également de plus en plus demandé. Il est précieux en effet de pouvoir veiller soi-même à la recharge et au bon entretien de sa batterie.

On pourra voir au Salon les divers types de batteries ainsi que le petit chargeur moto Dary.

DU NOUVEAU CHEZ MAGNÉTO FRANCE

Les nouvelles installations électriques pour vélomoteurs et motocyclettes

La Société Magnéto France, depuis si longtemps connue et appréciée dans ses fabrications : éclairage de bicyclettes, magnétos, volants magnétiques avec ou sans redresseur, met sur le marché cette année deux nouvelles installations électriques pour vélomoteurs et motos. Ces nouveaux équipements assurent tous les deux l'allumage et l'éclairage sur batterie. Leur puissance permet leur utilisation sur motocyclettes et vélomoteurs 1 ou 2 cylindres, 2 ou 4 temps.

L'installation type DR comprend : une dynamo très plate de 6 volts montée en bout de vilebrequin ; elle est prévue à 4 pôles, 2 balais et régulateur de tension.

Ses caractéristiques à bas régime permettent un départ très facile, même avec un accu à peu près déchargé. A grand régime le régulateur évite toute surtension dangereuse et, dans ces conditions, l'utilisation d'une petite batterie de 7 AH est normale.

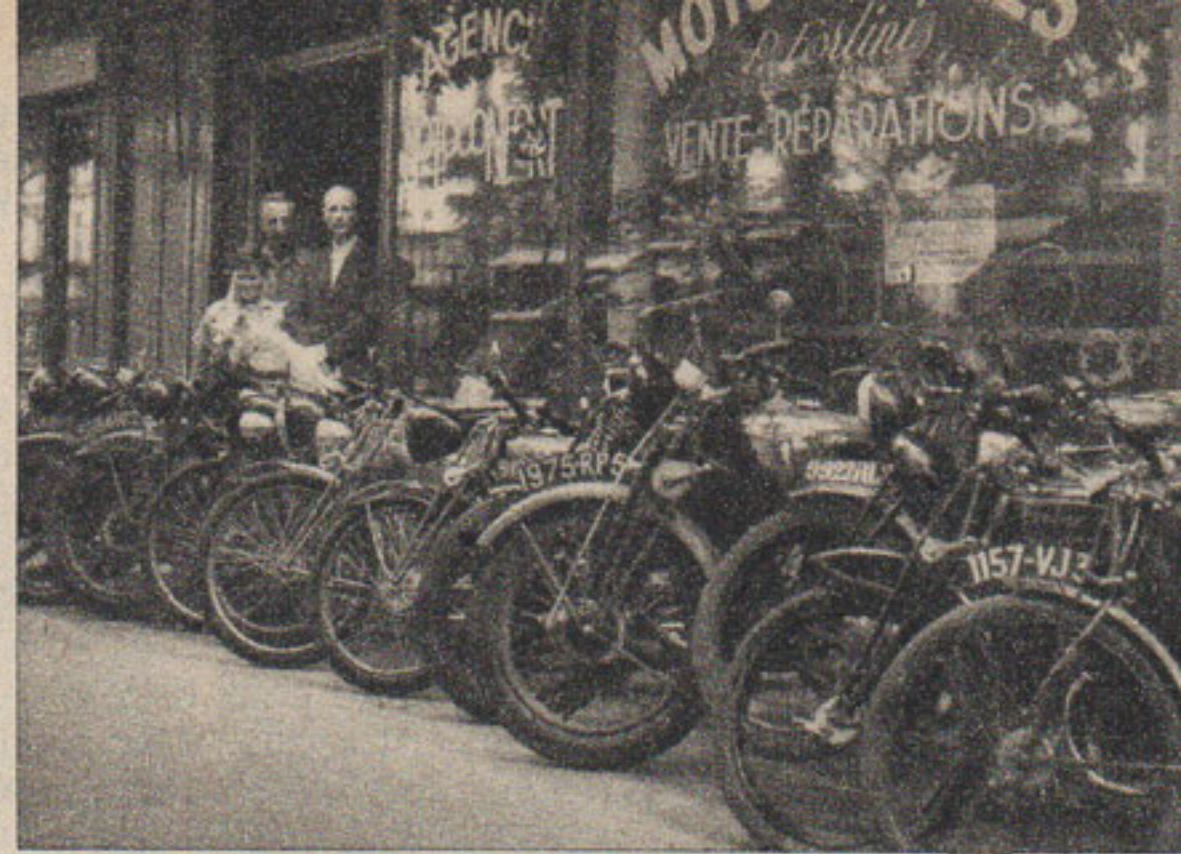
Le rupteur et son dispositif d'avance automatique à l'allumage est monté en bout du collecteur et par conséquent entraîné par la dynamo sans aucune commande spéciale.

La bobine d'allumage, très puissante, est en principe placée à côté de la dynamo sous le capot moteur.

Un interrupteur général à tirette est placé sur le carter moteur, un commutateur à trois positions sur le phare et un pistolet sur le guidon permettant : phare, code, avertisseur, complètent les accessoires.

L'installation type DA comprend également une dynamo de 6 volts de même encombrement et rigoureusement interchangeable avec celle DR ci-dessus. Elle est à 4 pôles et à régulation par 3 balais. Les bobinages des 4 inducteurs sont enroulés autour de 4 aimants permanents.

Tout l'équipement peut fonctionner avec ou sans batterie par l'emploi

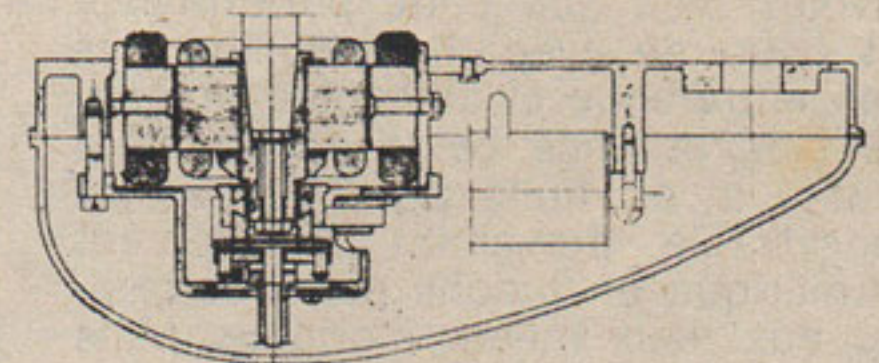
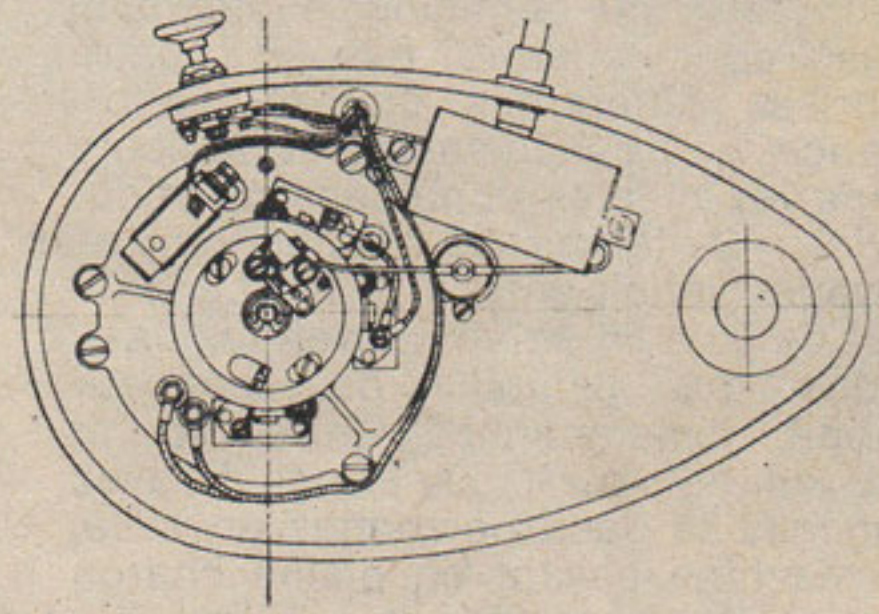


d'un commutateur spécial qui supprime le circuit des inducteurs bobinés, conjoncteur-disjoncteur et la liaison à la batterie.

Sur cette position, le départ et la marche normale sont identiques à celui sur batterie et l'éclairage fonctionne également d'une manière très satisfaisante.

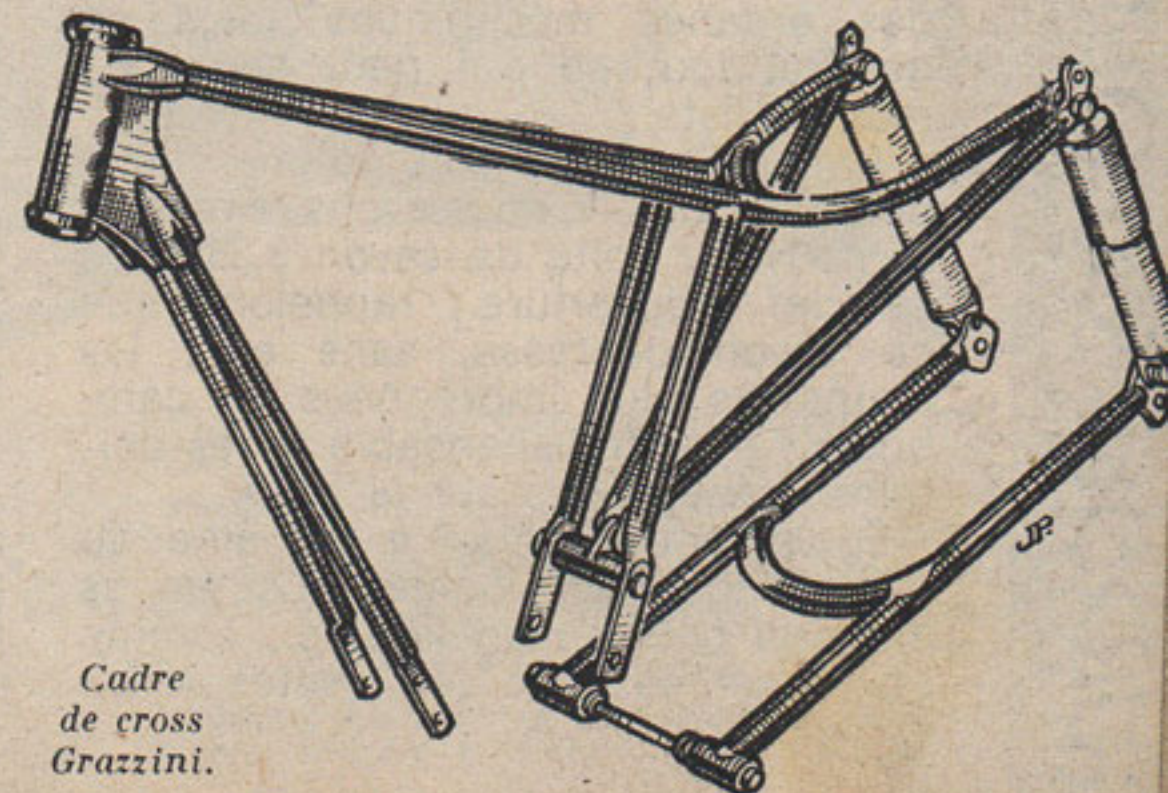
Ces deux appareils, de conception sensiblement différente, permettent de donner satisfaction à toute la clientèle, même la plus exigeante.

Ces nouvelles installations, ainsi que les autres productions de la Société Magnéto France, sont visibles au Salon (2^e série), galerie J, stand 13.



LES SUSPENSIONS GRAZZINI

Les fourches télescopiques et suspensions arrière Grazzini, adaptables à toutes machines depuis le cyclo-moteur jusqu'aux grosses cylindrées, ont été adoptées après essais par certains constructeurs; c'est la meilleure garantie en faveur de leurs qualités. On en remarque une, entre autres, sur une 125 René-Gillet.



Cadre de cross Grazzini.

SATISFAIT DE LA BOUGIE G.M.D.

Extrait d'une lettre de M. Gallier au fabricant

Je me permets de vous donner à nouveau quelques commentaires sur les essais que j'ai effectués avec beaucoup de soins sur 150 cmc. Peugeot à l'aide de vos bougies G.M.D. 412 et 413.

Tout d'abord, en ce qui concerne le type, je n'ai pas relevé une différence très sensible entre les deux, sauf peut-être un peu moins de ralenti avec la 412 qu'avec la 413. Mais je puis vous assurer que c'est la première bougie, parmi les très nombreuses dont j'ai fait l'essai, qui permette un long kilométrage sans démontage nécessité soit par encrassement calamine, soit par pontage métallique.

Voici, entre autres, une performance réalisée à deux reprises différentes, avec votre bougie, sans aucun arrêt ni raté d'allumage, malgré la charge la distance et la vitesse élevée :

De Roubaix à la Hollande à travers la Belgique = 250 km. aller et retour soit chaque fois 125 km. d'une traite, le moteur n'étant même pas arrêté aux postes de douane vu la rapidité actuelle des formalités à remplir. Ce trajet aller et retour ayant été réalisé deux fois une semaine d'intervalle, c'est donc chaque fois, à quatre reprises différentes que la performance a été constatée, et toujours dans les mêmes conditions de régularité = le temps de chacun de ces voyages variait entre 1 h. 50 et 2 h. 10 soit de 60 à 65 km.-h. moyenne, c'est-à-dire que l'aiguille du compteur variait constamment entre 70 et 85 km.-h., sur 150 Peugeot avec bagages et deux personnes en selle, la machine pesant en pleine charge aux environs de 250 kg.

Notez bien que cette performance est courante avec ma machine très bien entretenue et alimentée uniquement en essence belge de première qualité et en huile pure Penzoil de Pensylvanie provenant directement d'Amérique en bidons plombés remplis aux lieux même d'origine. Mais ce qui est extraordinaire c'est que jusqu'à la connaissance de votre bougie, aucune autre bougie n'avait été capable de tenir un tel train sur une distance aussi longue.

R. GALLIER.

CHEZ REVIL

On trouve toujours du nouveau dans cette maison et pas spécialement des organes mécaniques, mais en général tout ce qui peut servir au motocycliste.

Aujourd'hui, à côté d'une belle poignée Dupleix, nous avons remarqué la nouvelle boîte de savon 3.33 avec sa clef d'ouverture ; rappelons que ce savon dégrasse, sans eau, les mains les plus imprégnées de cambouis ; c'est indispensable après certaines réparations sur la route.

Egalement dans le domaine du dégrassage, le boîtier Durémous étanche pour savon liquide ; comme on le voit ce sont des petites billes

qui assurent l'étanchéité et qui laissent passer le savon liquide lorsqu'on les frotte sur les mains.

A PROPOS DE BOTTES

Bientôt les mauvais jours ; la pluie a déjà fait son apparition... et comment, ces derniers temps. Nous avons été favorisés cet été où le short était presque devenu la tenue officielle des motards.

Il va falloir songer à l'équipement d'hiver. La meilleure protection pour les jambes est assurée par les bottes, et les bottes les mieux adoptées au motocyclisme sont celles de Marcy, qui depuis longtemps travaille pour les motocyclistes. Élégantes, légères et imperméables, elles existent en différentes qualités et prix.

MARCHAL

Cette maison a une activité très étendue dans le domaine automobile.

Pour autant, elle n'a pas négligé l'éclairage de nos motos et ses phares sont très appréciés.

En plus, les ingénieurs de Marchal ont, de tout temps, étudié le problème de l'allumage pour tous les véhicules à moteurs ; ses bougies sont adoptées par nombre de constructeurs et d'usagers, elles existent dans les divers types correspondant à tous les genres de moteur. On a fait de sérieux essais sur les différents isolants ; on a éliminé expérimentalement ceux qui ne donnaient pas tous les résultats souhaitables pour adopter en définitive le corindon qui réunit toutes les qualités requises.

STATION POUR MOTEURS AUXILIAIRES

Un petit atelier presque au coin de la rue Labie et de l'avenue des Ternes, il n'en faut pas plus pour redonner de la joie à tous ceux qui sont en difficulté avec leur moteur auxiliaire. M. Rolland s'est entièrement consacré aux moteurs de 50 cmc. et en dessous ; c'est une bonne idée car, si ces moteurs ne sont techniquement guère différents de ceux de plus forte cylindrée, ils ont leur tempérament personnel. Il y a des hôpitaux pour les adultes, d'autres pour les enfants ; ici c'est un peu la même chose. Réparations, mise au point, réglage précis sont effectués par M. Rolland avec dextérité, savoir et... honnêtement.

VOLANTS MAGNÉTIQUES SAFI

Safi peut citer comme références un palmarès sportif éloquent : Bol d'Or 1947, 48, 49 en catégories 125 et 175 cmc. Vingt-quatre heures de course, ça représente tout de même un sacré travail pour un moteur qui allume cinq à six mille fois à la minute.

Safi nous présente un volant magnétique à avance variable et un volant à redresseur alimentant une batterie pour l'éclairage à l'arrêt et l'avertisseur.

PERTUISOT

C'est, rue des Acacias, une des plus anciennes maisons spécialisées dans le travail pour moteurs et boîtes : réalésages avec fourniture de pistons et segments, reféction d'embellages,

pièces détachées pour distributions, boîtes et embrayages, il est bien rare que Pertuisot ne puisse dépanner un motard en difficulté.

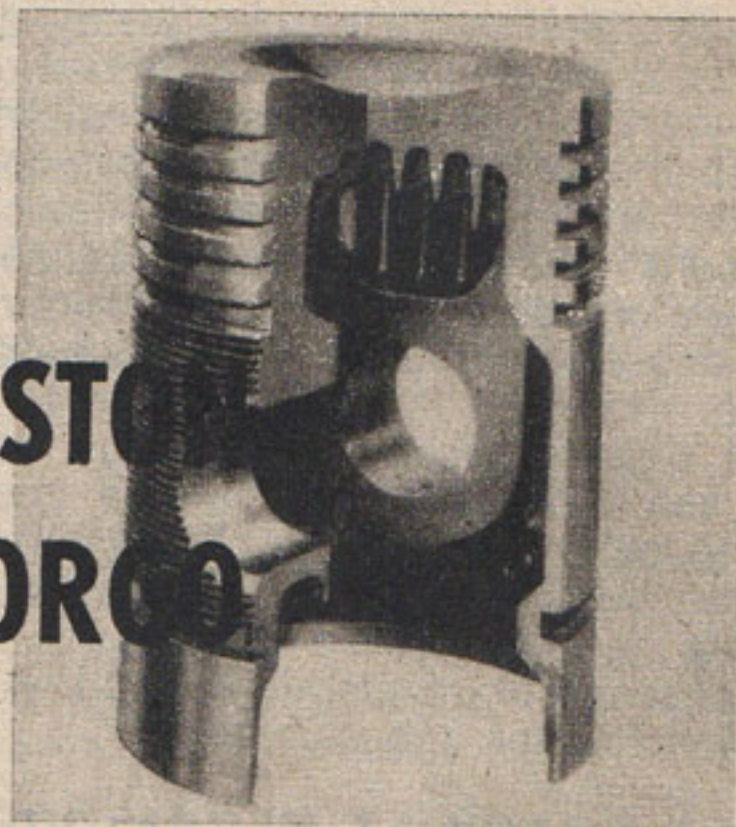
PEUT-ON REDRESSER LES FOURCHES TÉLESCOPIQUES

Oui ! répond la Société M.G. qui a tout spécialement étudié le problème et a réalisé un outillage maison pour ce travail, certes délicat mais fort possible. Ce sont les épreuves de cross qui ont amené la M.G. à entreprendre ce genre de travail. Motos de cross, et particulièrement les fourches, sont, on s'en doute, soumises à de terribles efforts : elles ont besoin, de ce fait, de soins assidus et de révisions fréquentes ; la moindre faiblesse de leur part pourrait être mortelle pour le coureur. C'est à force de réviser et réparer les télescopiques de moto-cross et ayant acquis l'expérience voulue que la Société M.G. a décidé de mettre sa compétence et son outillage à la disposition des usagers pour toute fourche télescopique accidentée de n'importe quelle marque.

M.G. s'est également fait une réputation dans le montage correct des sidecars. Les sidecaristes qui ont à se plaindre de leur attelage, soit qu'il tire, soit qu'il use les pneus, n'ont qu'à aller en consultation chez M.G.

Une autre activité de cette maison : la fourniture de fourches à parallélogramme adaptables à tous cadres de vélomoteurs ou motos françaises et étrangères, même celles dont la fabrication a été abandonnée par le constructeur.

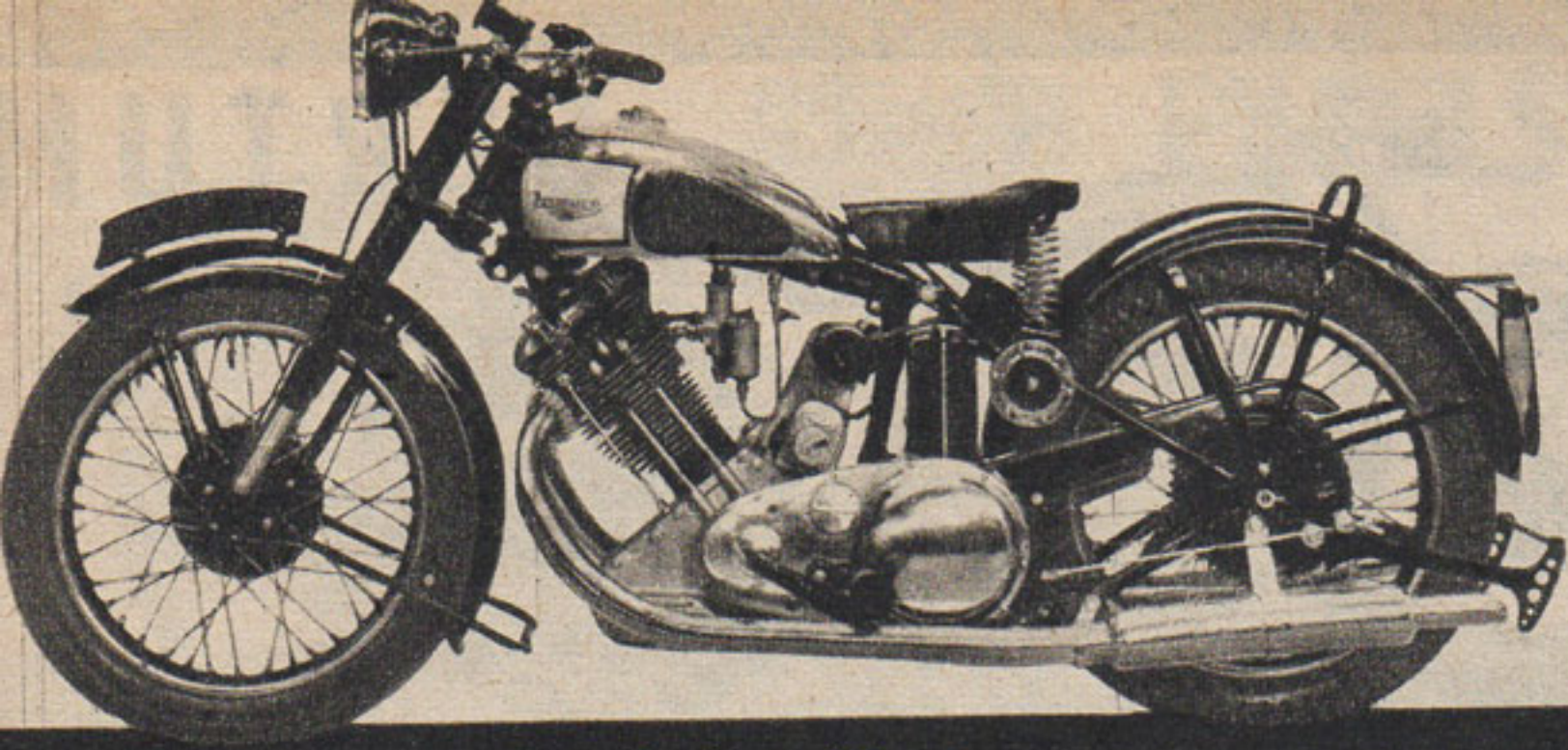
LE PISTON BORGO



L'expérience acquise en course, Borgo l'a transposée pour la conception de ses pistons de série et continue d'utiliser ce banc d'essai idéal pour orienter les perfectionnements de sa fabrication.

Que demande-t-on au piston ?

— Résistance, légèreté, conductibilité, ces qualités essentiellement opposées sont obtenues dans le piston Borgo grâce à une forme intérieure constituée par un ensemble rationnel de nervures et d'ailettes qui permettent de transmettre directement de la tête à l'axe de la bielle l'énergie utile, tout en évacuant le maximum de calories loin de la chambre d'explosion. L'armature indéformable ainsi constituée permet d'adopter des épaisseurs extrêmement faibles, mais cependant croissantes, ce qui assure l'ensemble de ces propriétés.



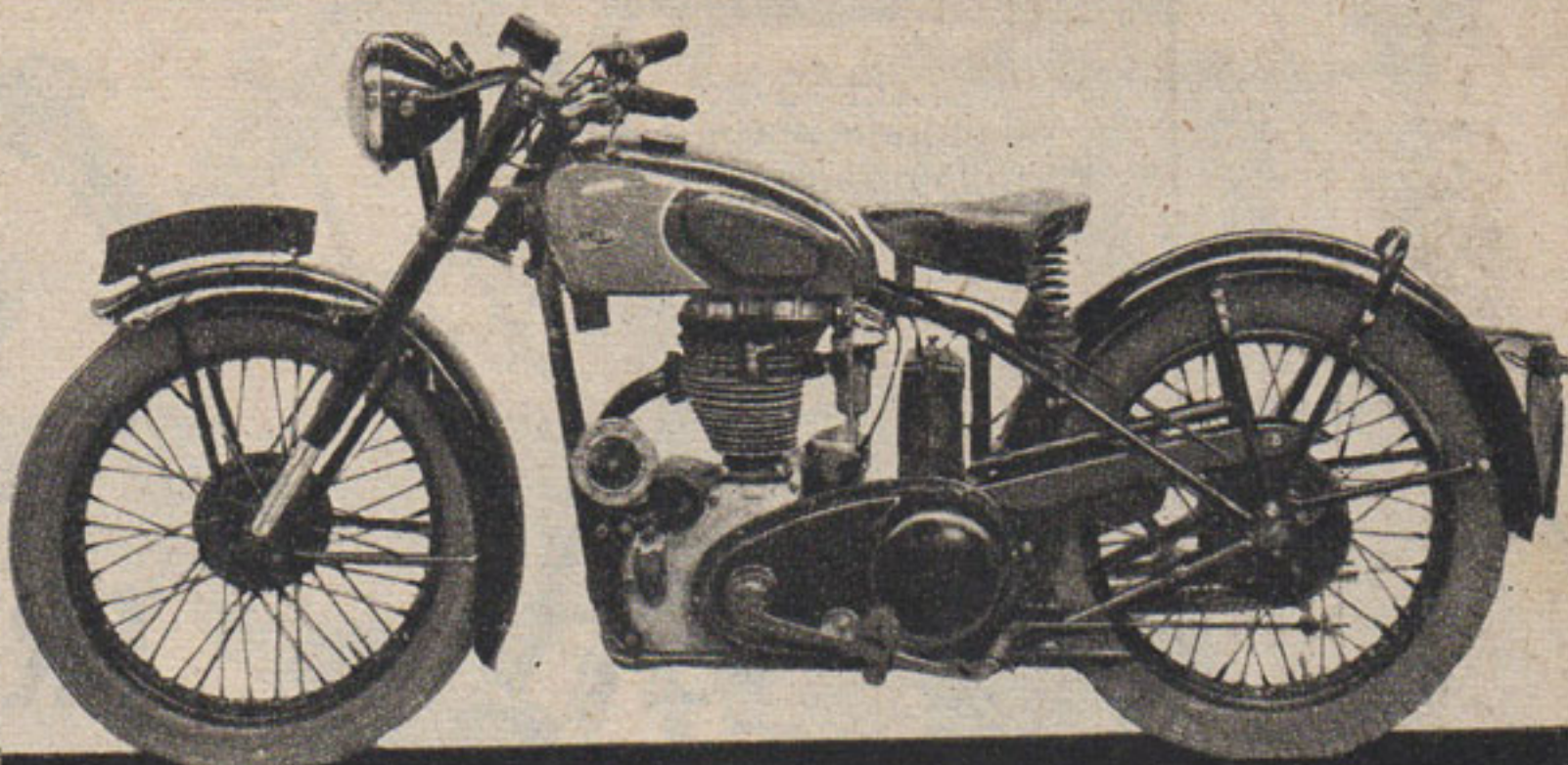
La « Panther » 600 cmc.

La Panther reste fidèle à sa technique bien personnelle : c'est le cylindre incliné vers l'avant qui se substitue au tube du cadre, pour la 600 cmc. Les motos de cette marque sont équipées de fourches hydrauliques Dowty.



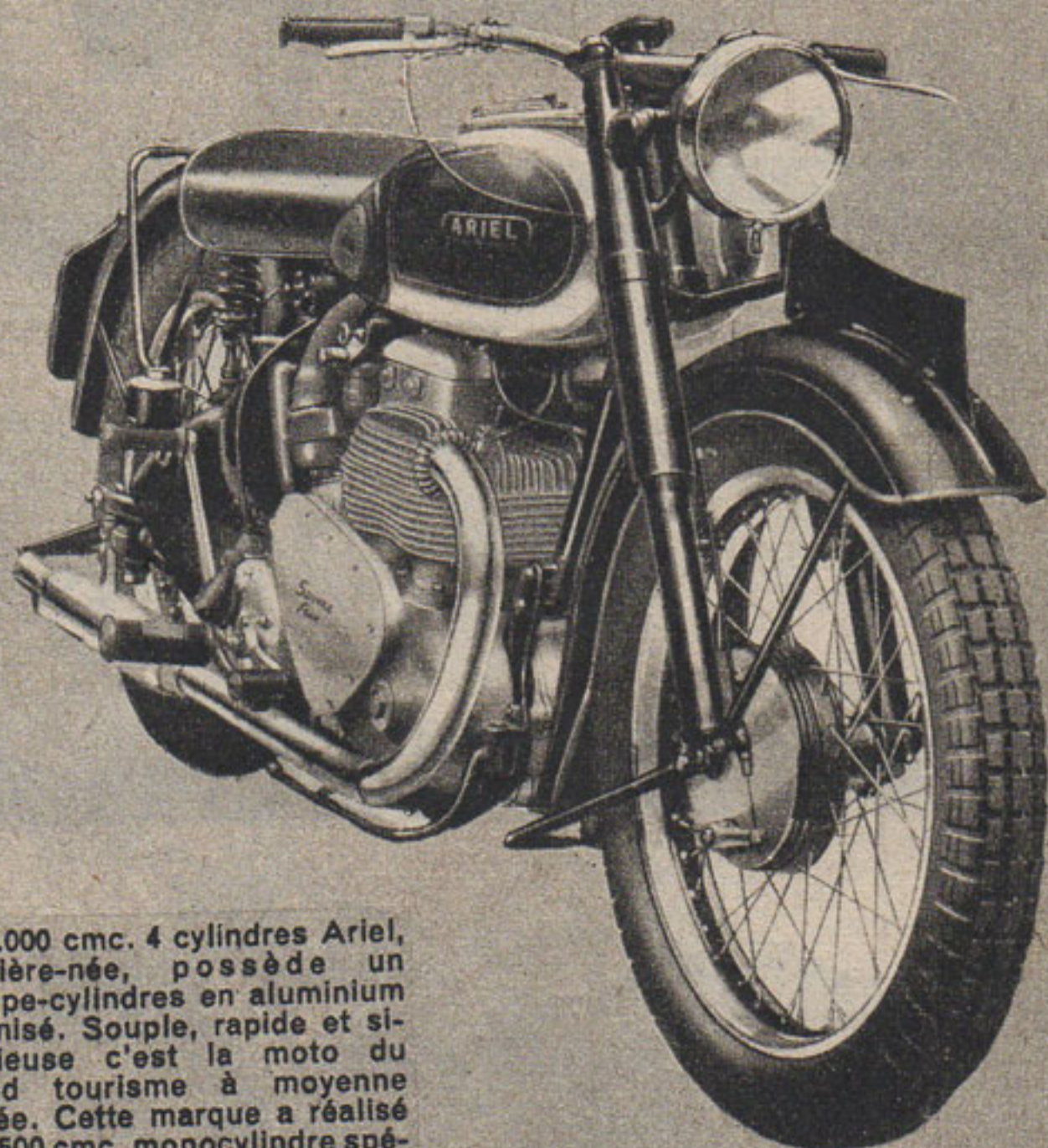
Ladevèze, le sportif agent de Panther et Ariel, à l'entraînement sur l'envers du circuit de Montreuil.

PANTHER

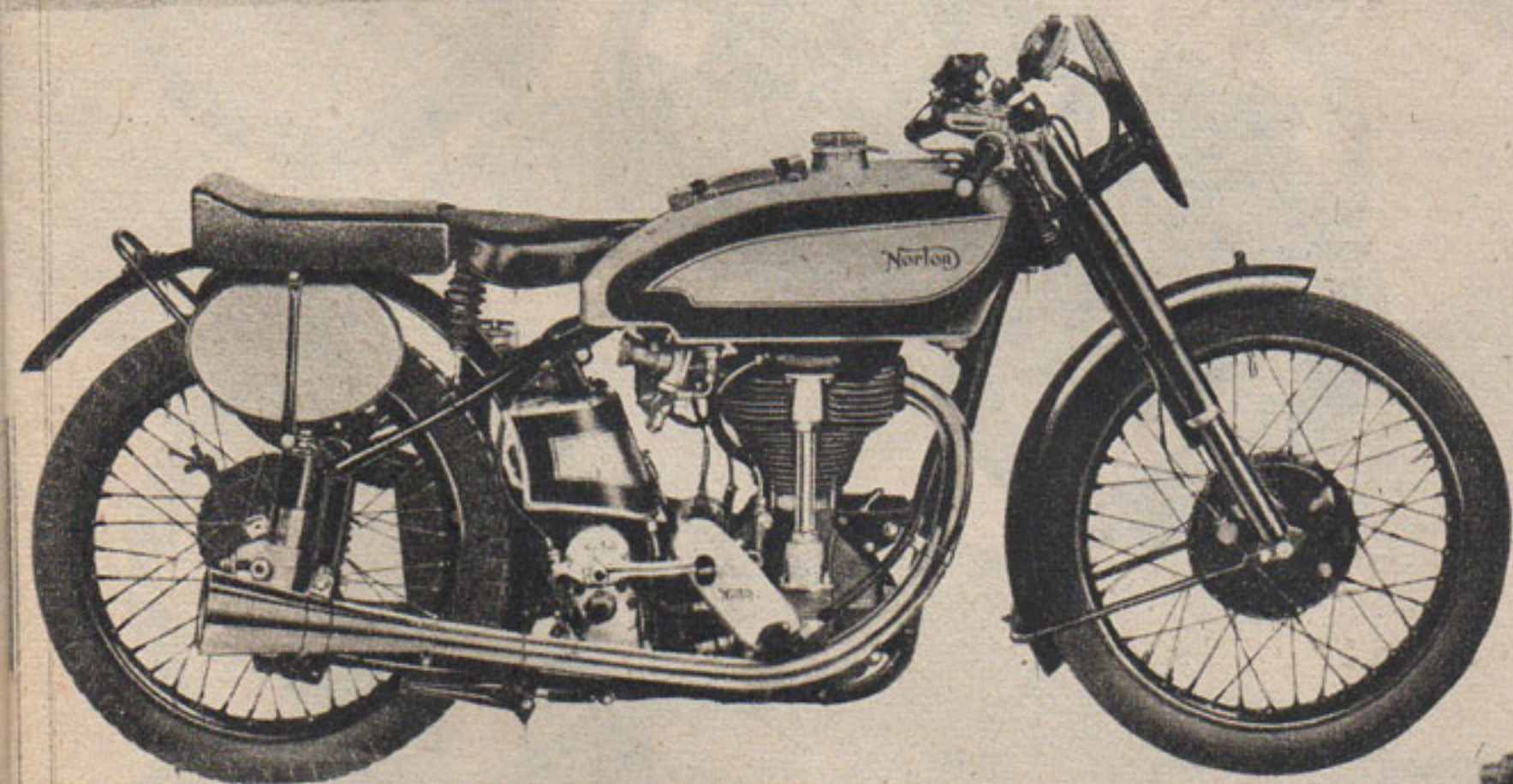


Les 250 et 350 cmc. « Panther » sont de même apparence extérieure.

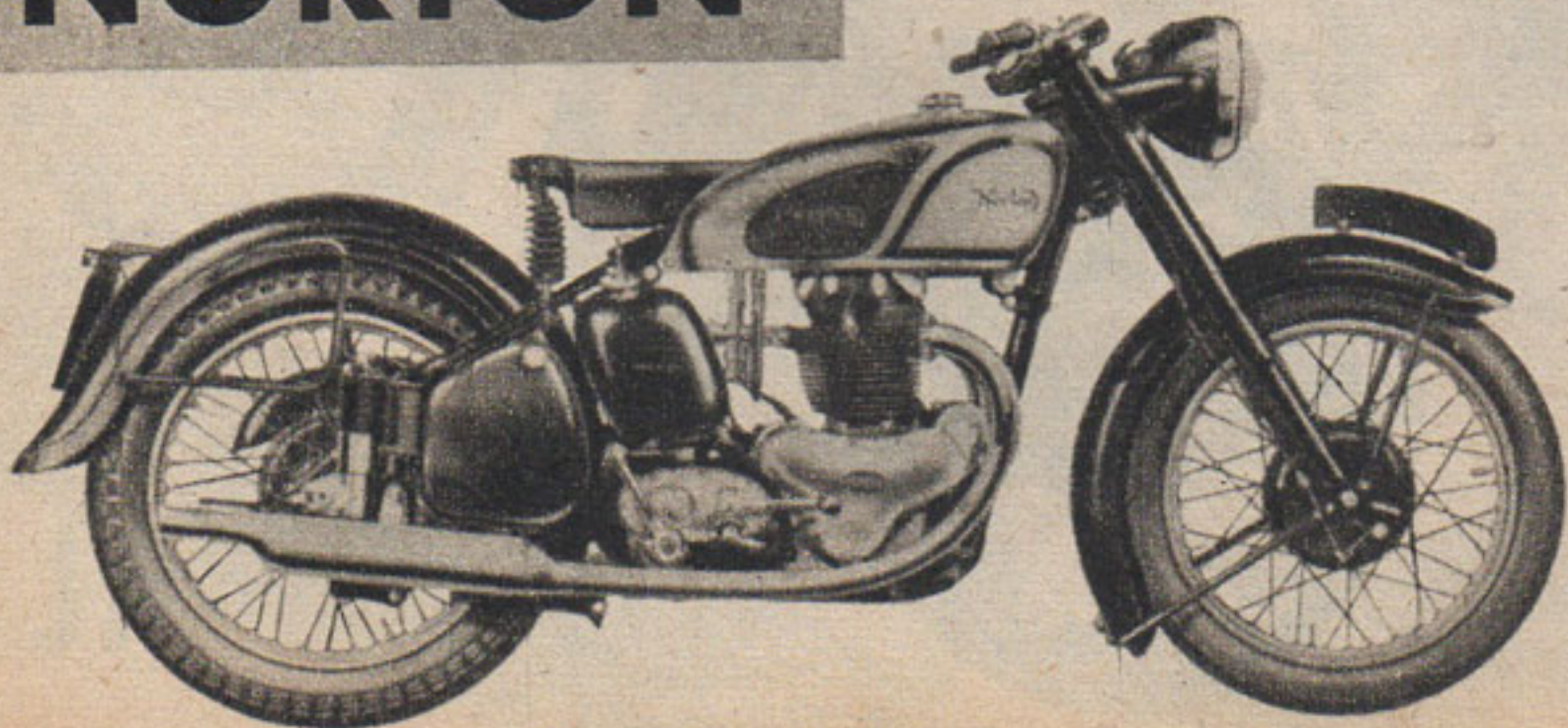
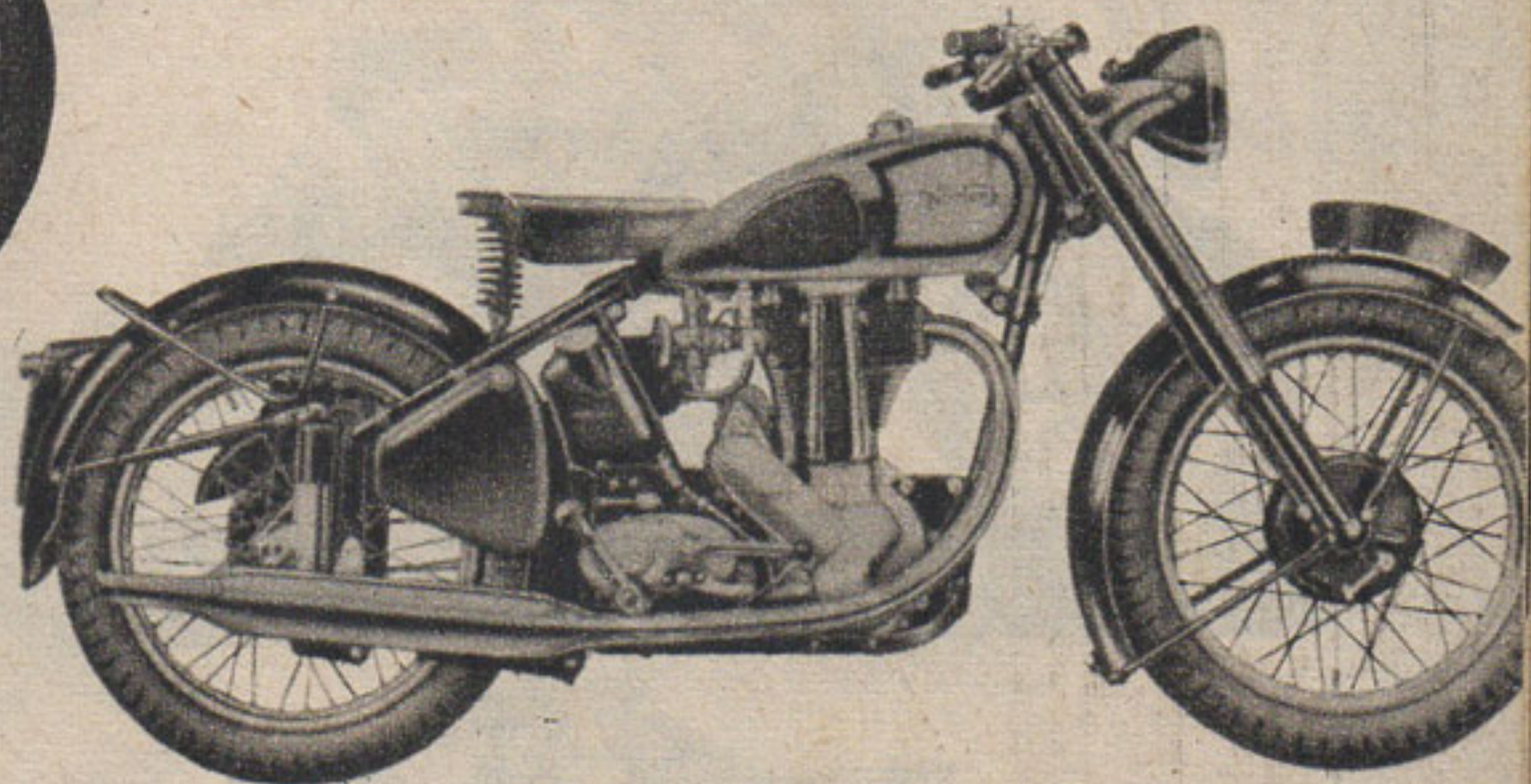
ARIEL



La 1.000 cmc. 4 cylindres Ariel, dernière-née, possède un groupe-cylindres en aluminium chemisé. Souple, rapide et silencieuse c'est la moto du grand tourisme à moyenne élevée. Cette marque a réalisé une 500 cmc. monocylindre spécialement conçue pour le cross; elle est d'une légèreté peu courante et d'une nervosité appréciée des coureurs.



NORTON

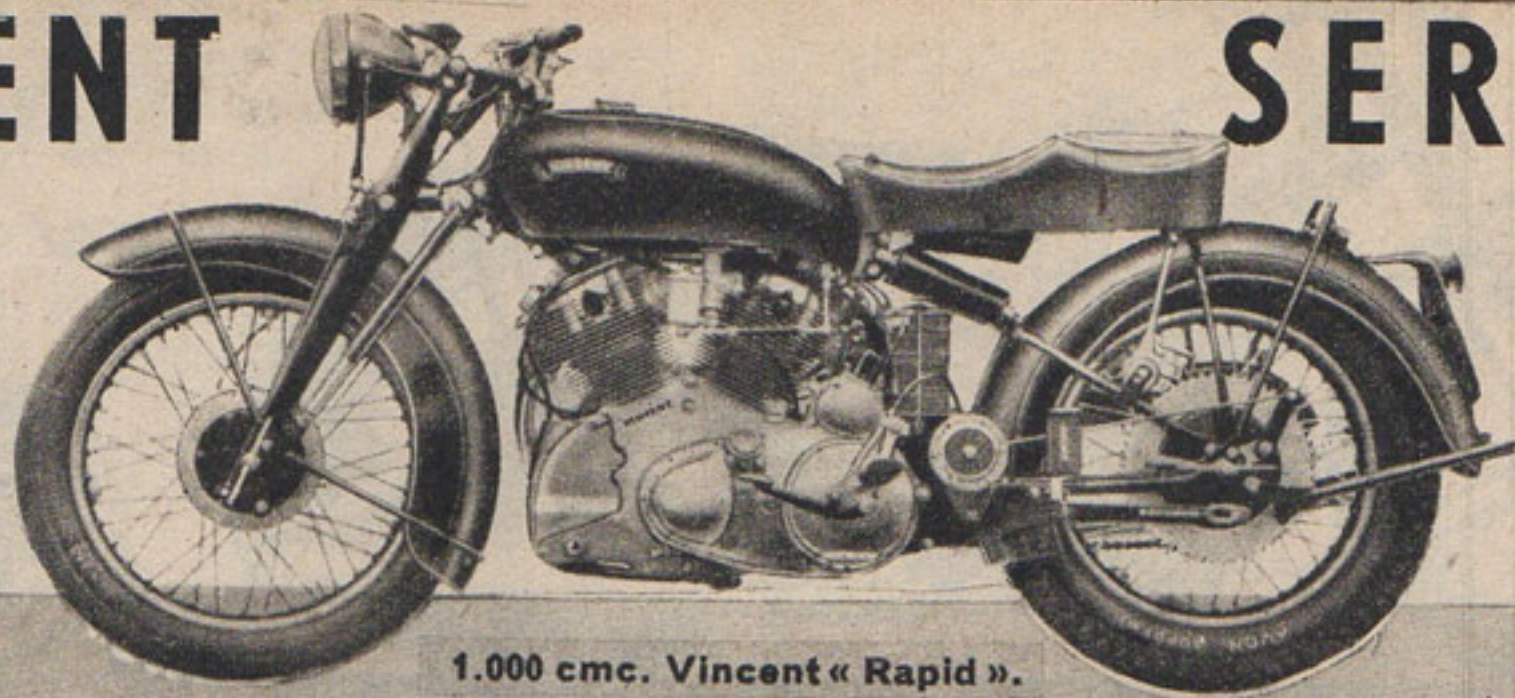


Garreau, l'agent général pour la France des fameuses Norton, nous présente sur son stand les derniers modèles d'une des marques les plus réputées dans le monde, tant par son incomparable palmarès auquel Lefèvre de l'écurie Garreau a ajouté un fleuron par son record du Bol d'Or, que par la faveur de la clientèle. Les trois modèles ci-contre représentent dans l'ordre la 500 Manx, la nouvelle bicylindre Twin 500 et la classique ES.2 à culbuteurs. On verra d'autre part sur le stand la Norton de cross.

VINCENT

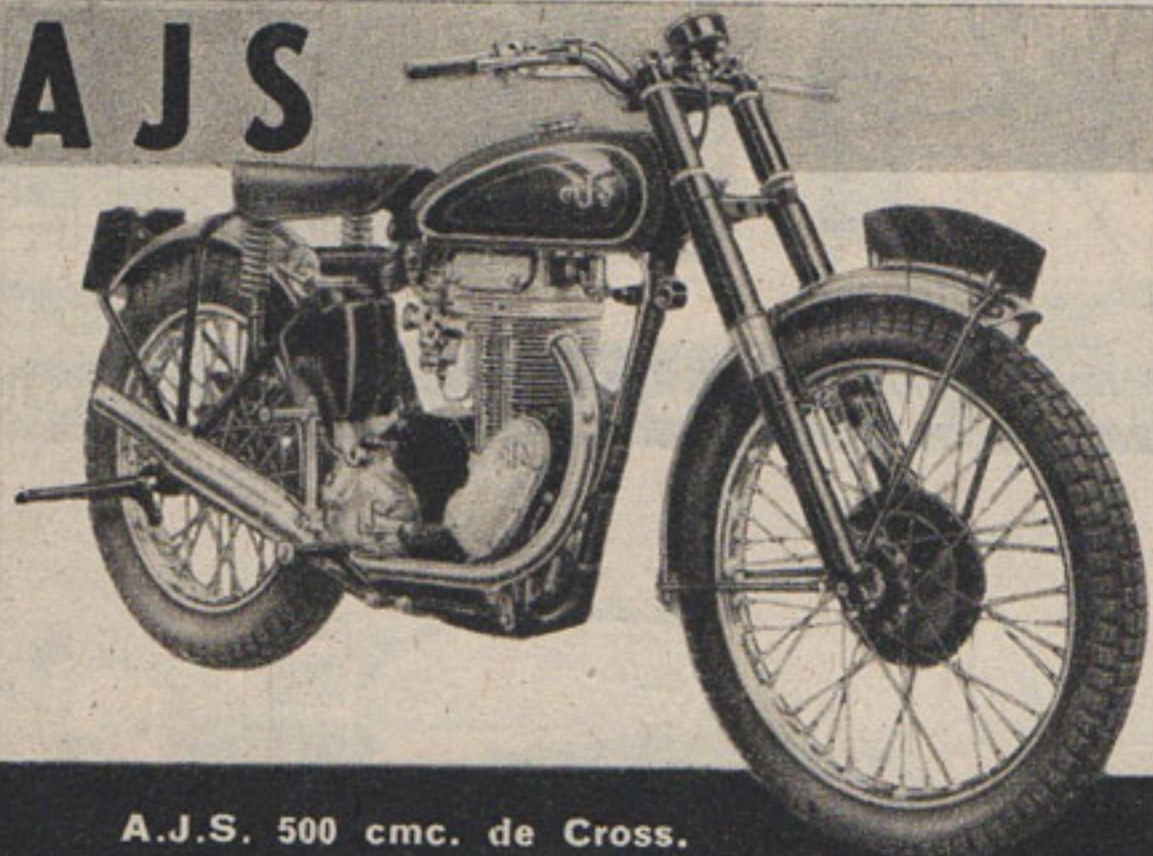
SERTUM

Premier contact avec une série de machines étrangères. Nous compléterons cette documentation dans le prochain numéro.



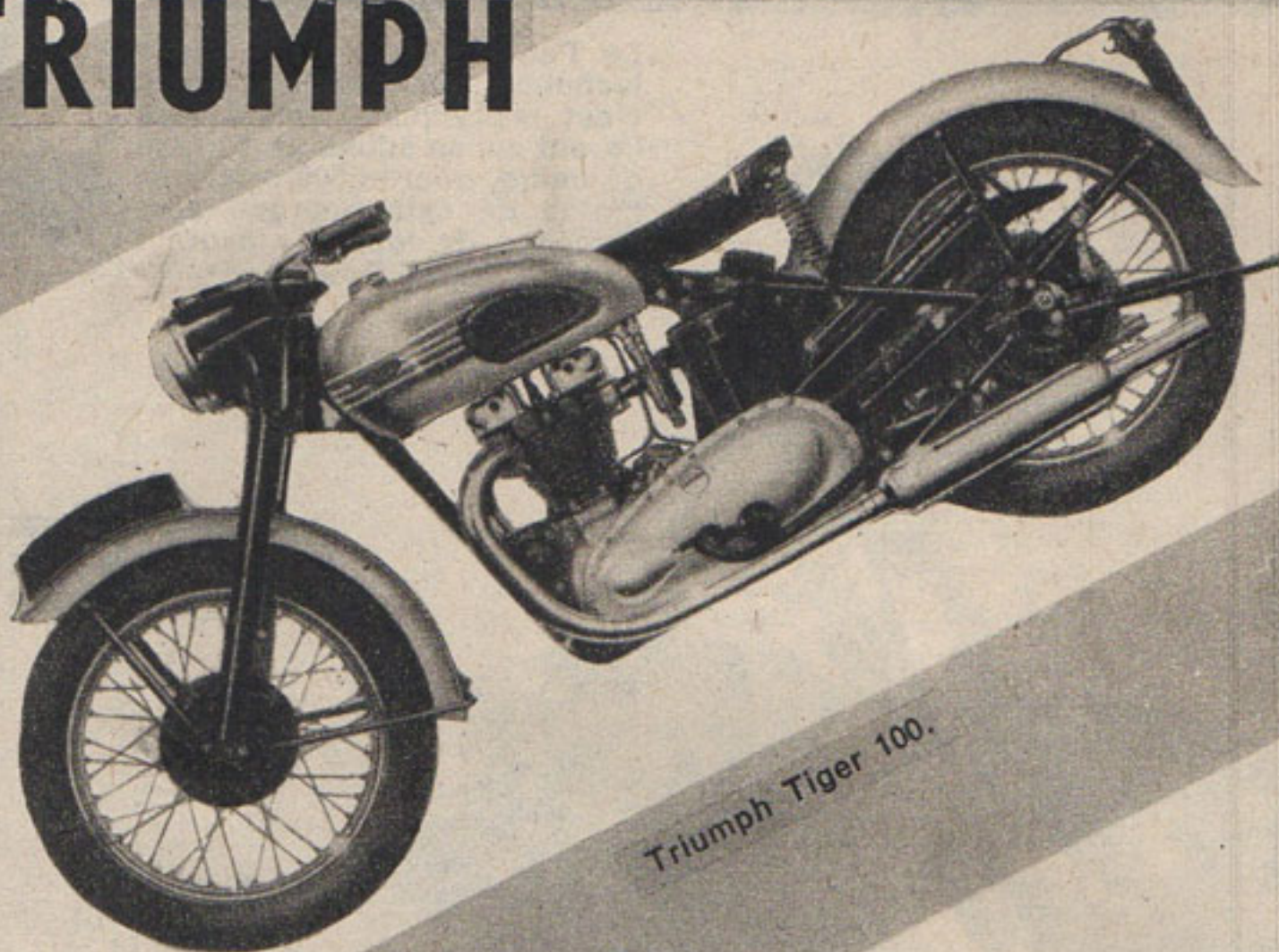
1.000 cmc. Vincent « Rapid ».

AJS

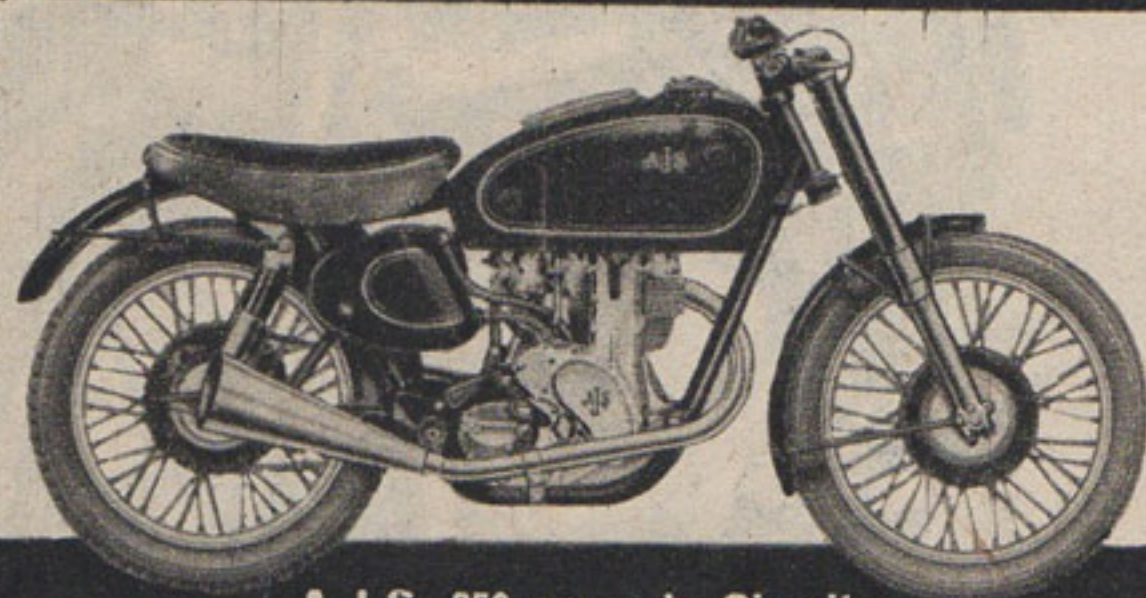


A.J.S. 500 cmc. de Cross.

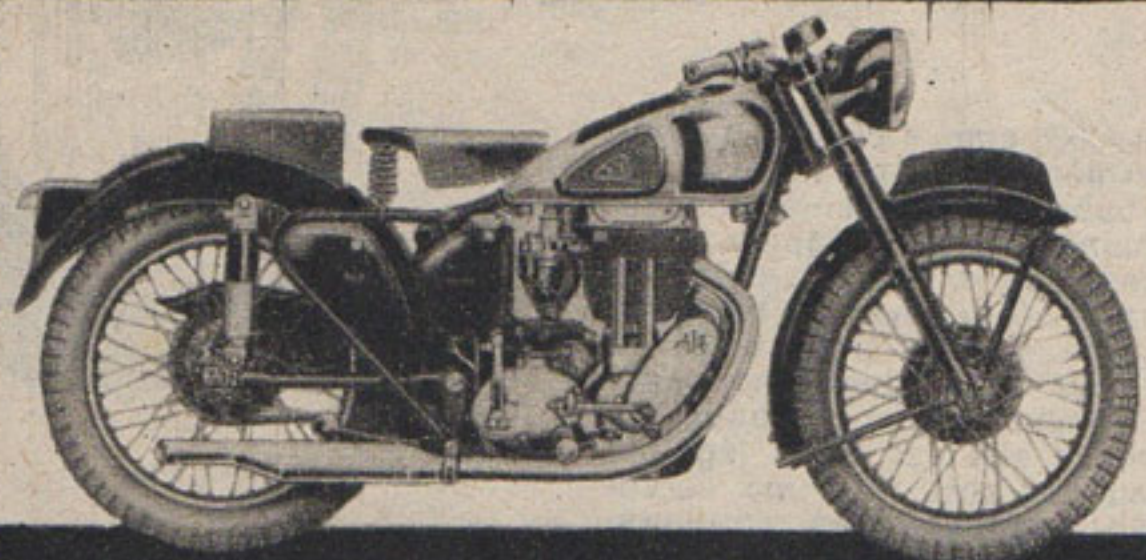
TRIUMPH



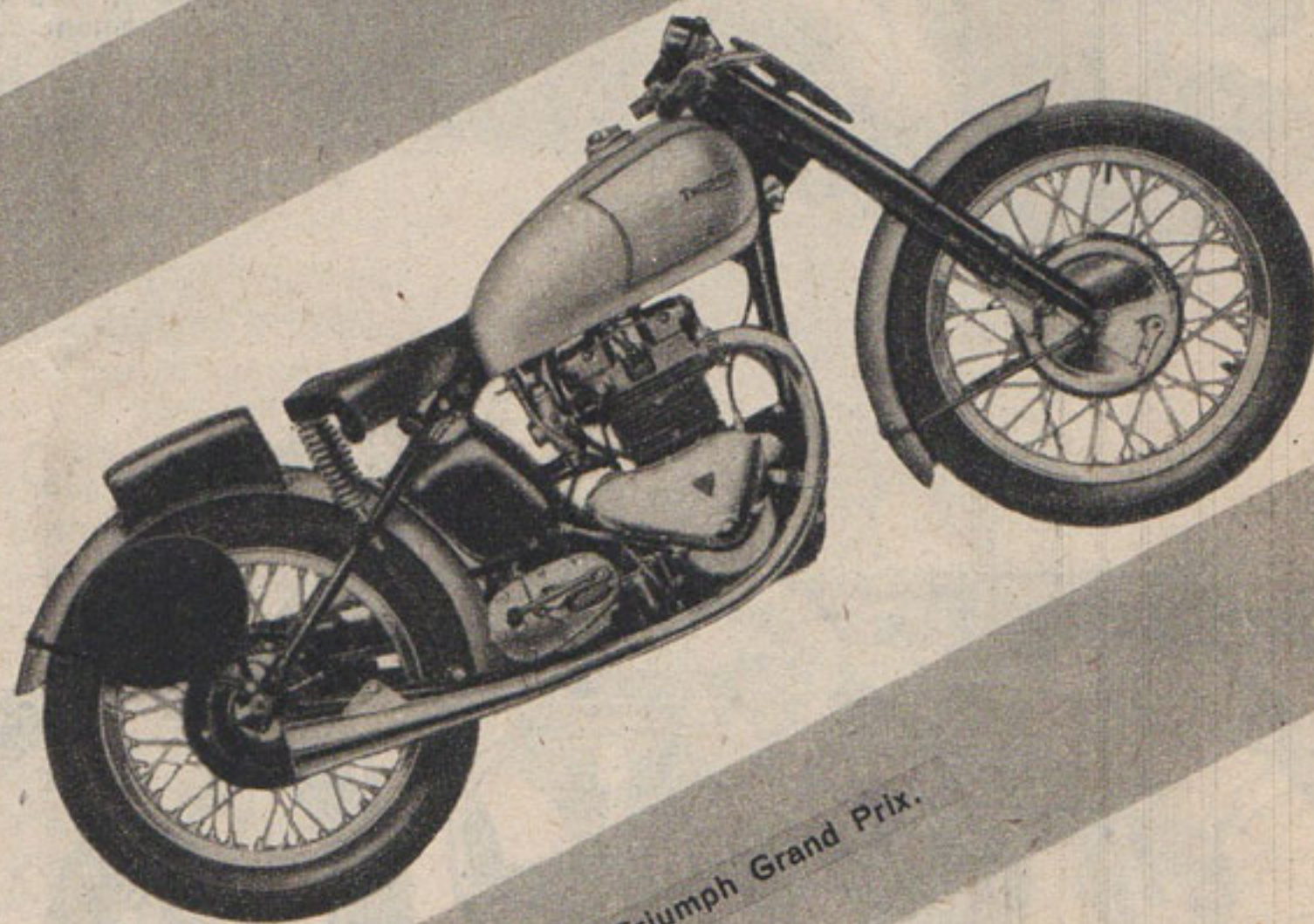
Triumph Tiger 100.



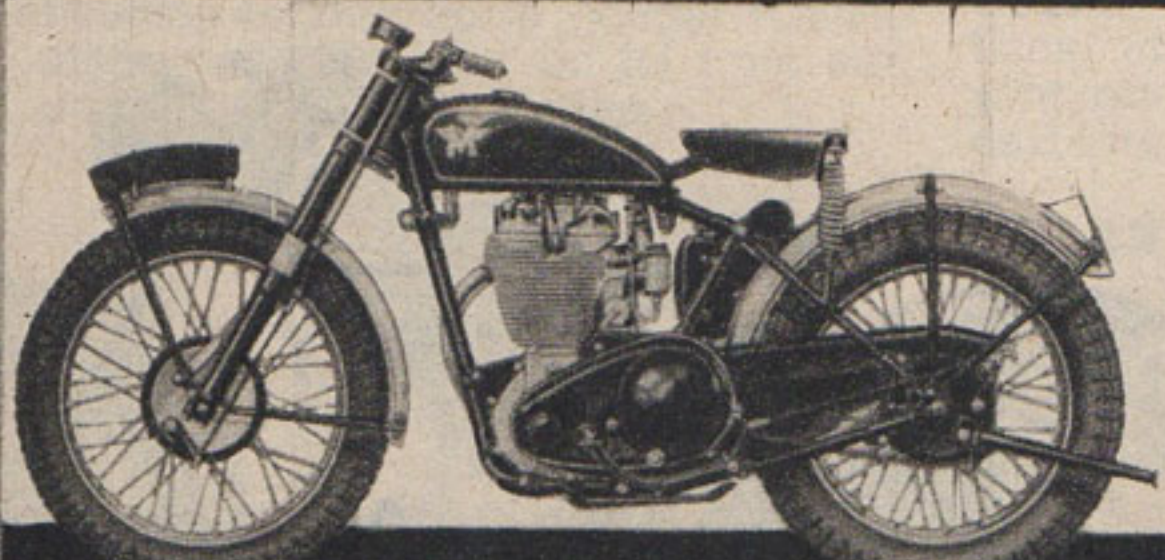
A.J.S. 350 cmc. de Circuit.



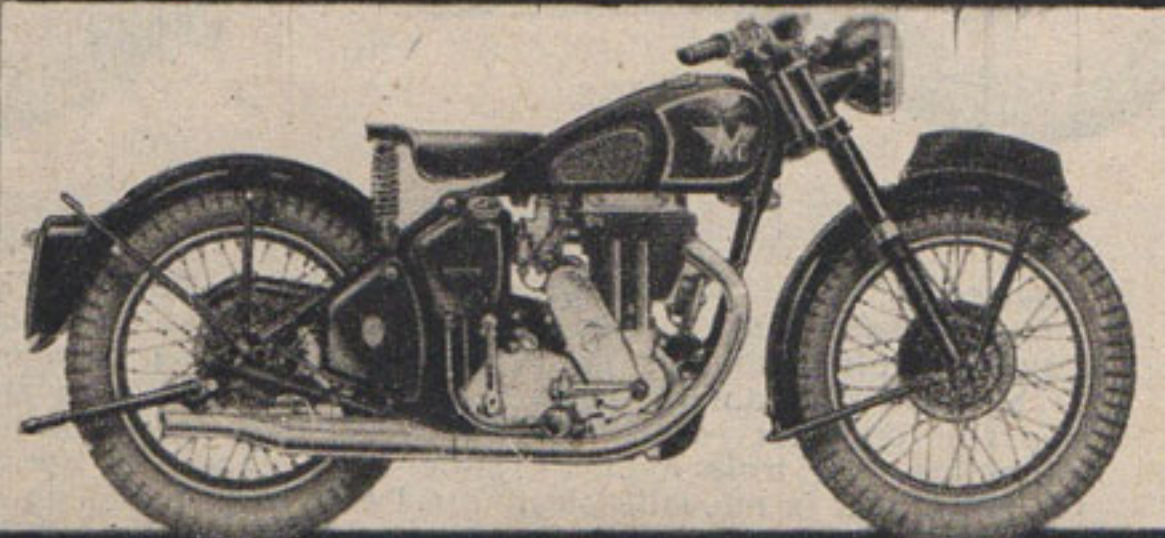
La 500 cmc. A.J.S. de Sport.



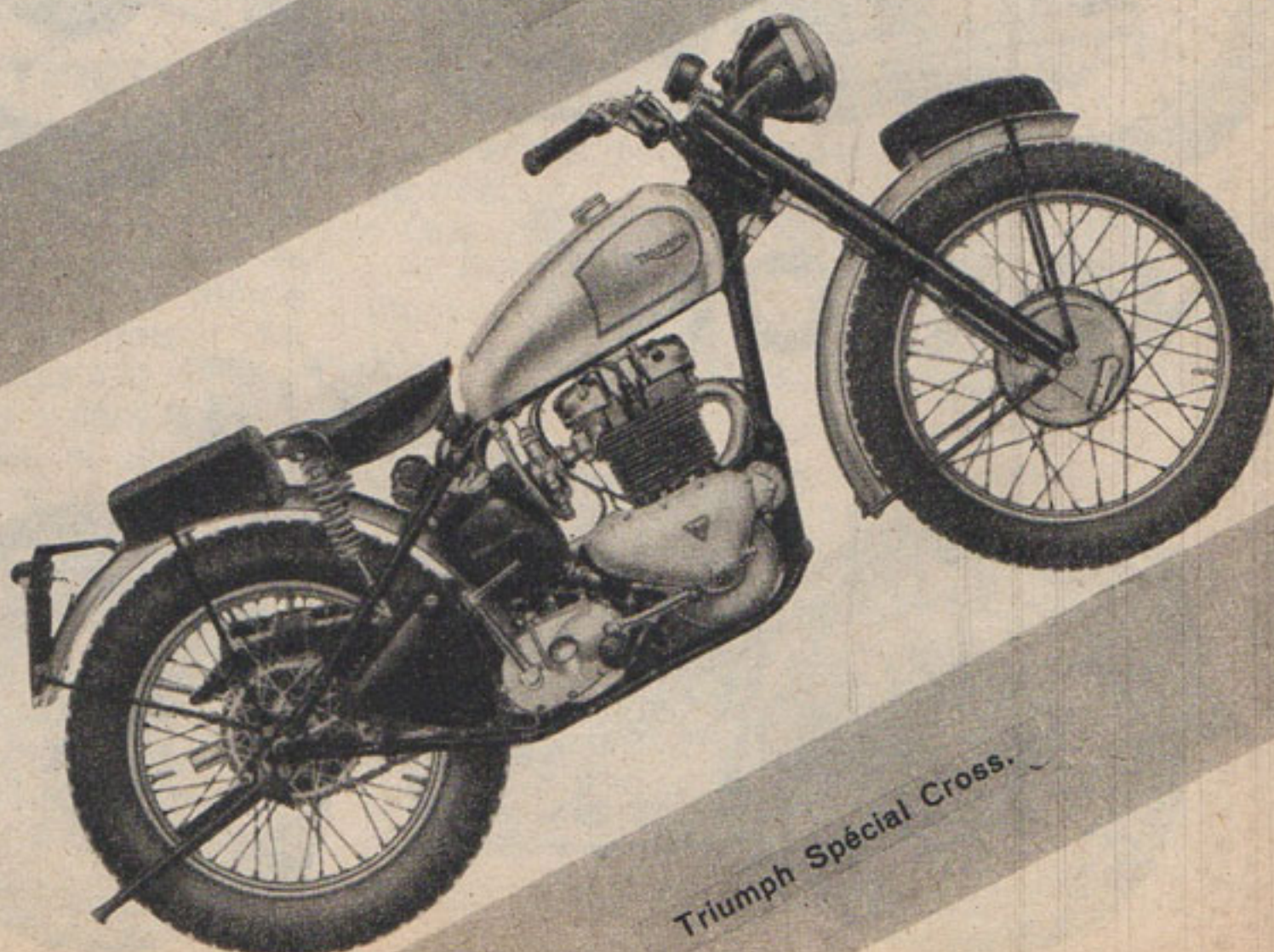
Triumph Grand Prix.



Matchless Spécial Cross.

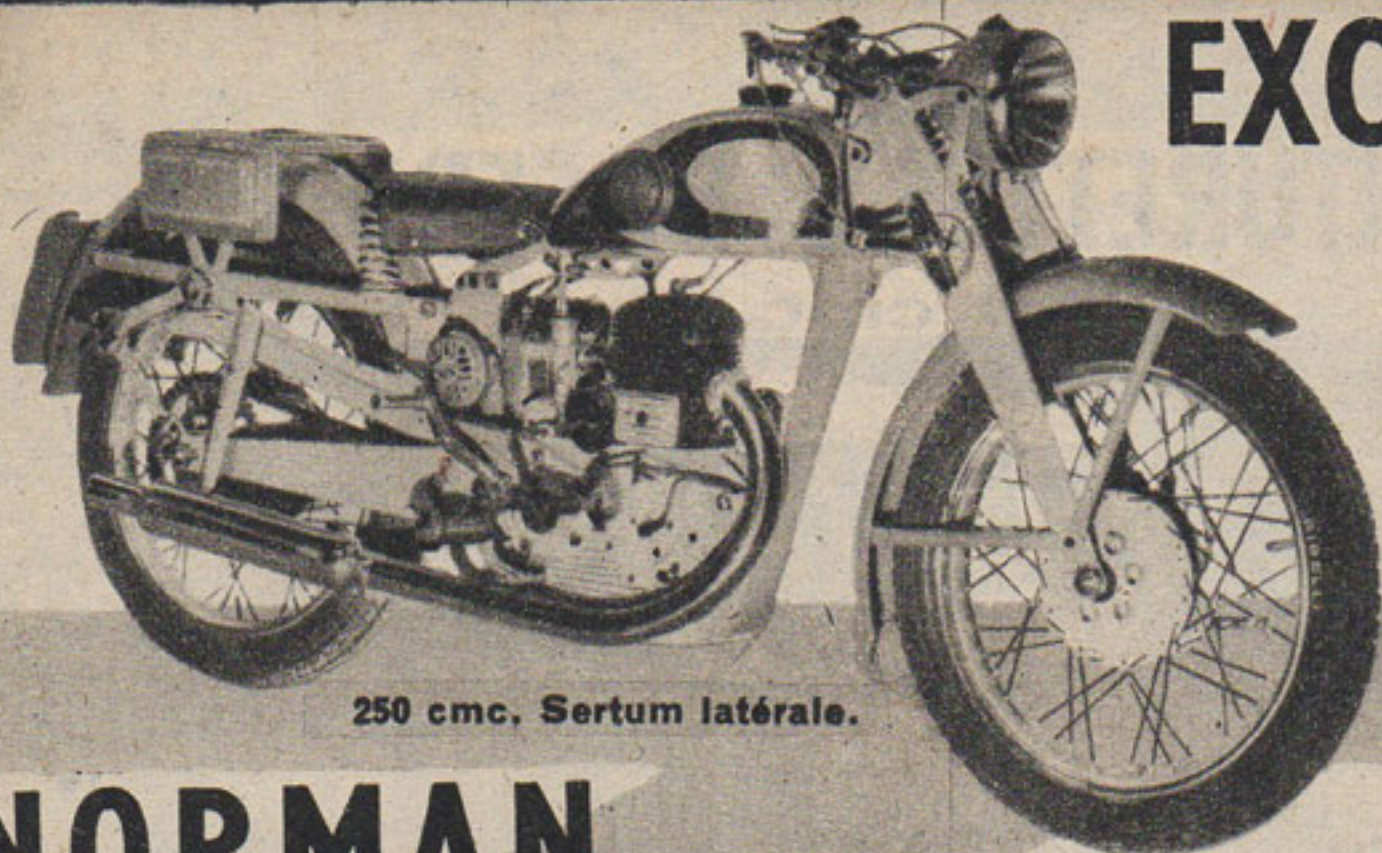


500 Matchless type normal.

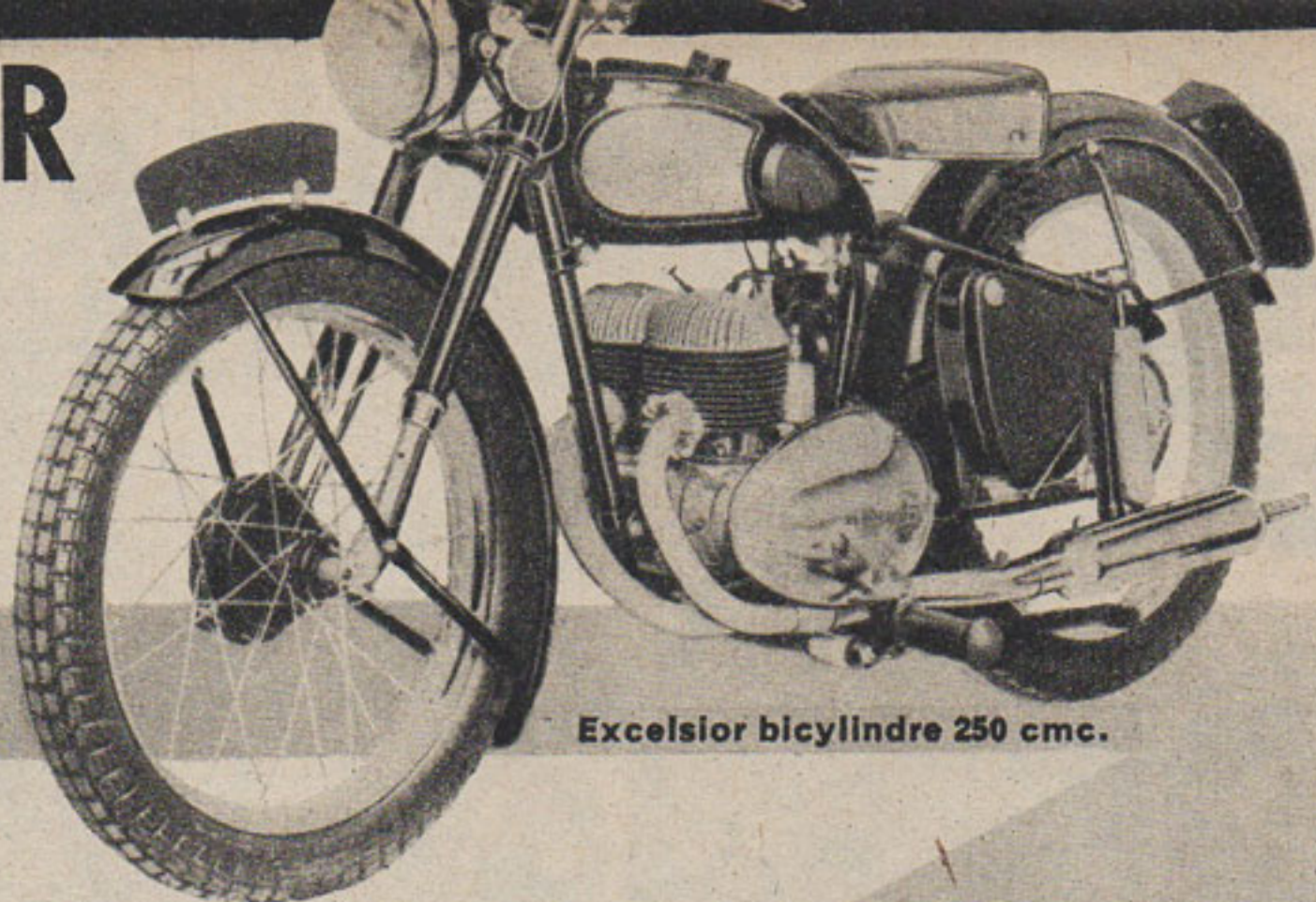


Triumph Spécial Cross.

EXCELSIOR



250 cmc. Sertum latérale.



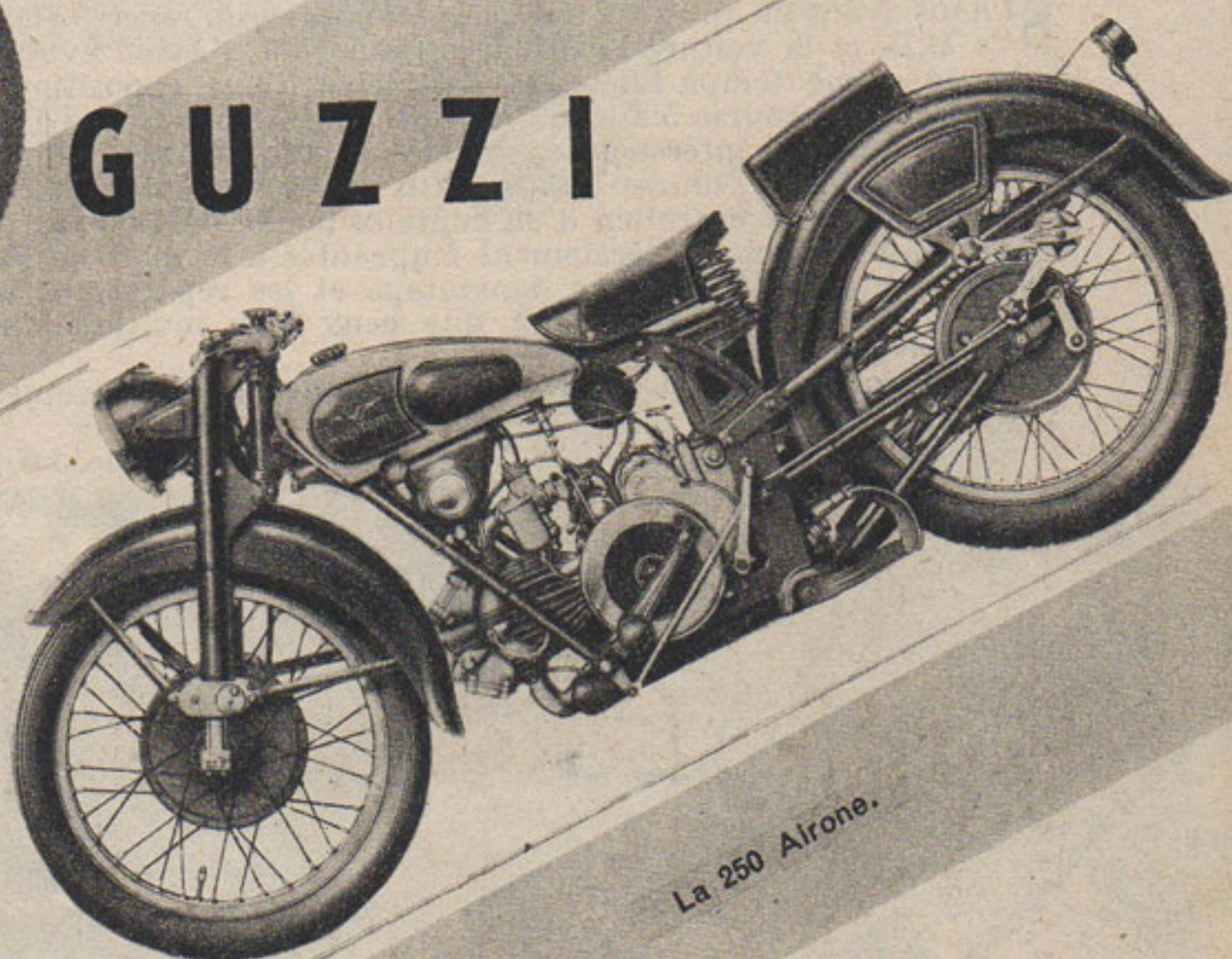
Excelsior bicylindre 250 cmc.

NORMAN

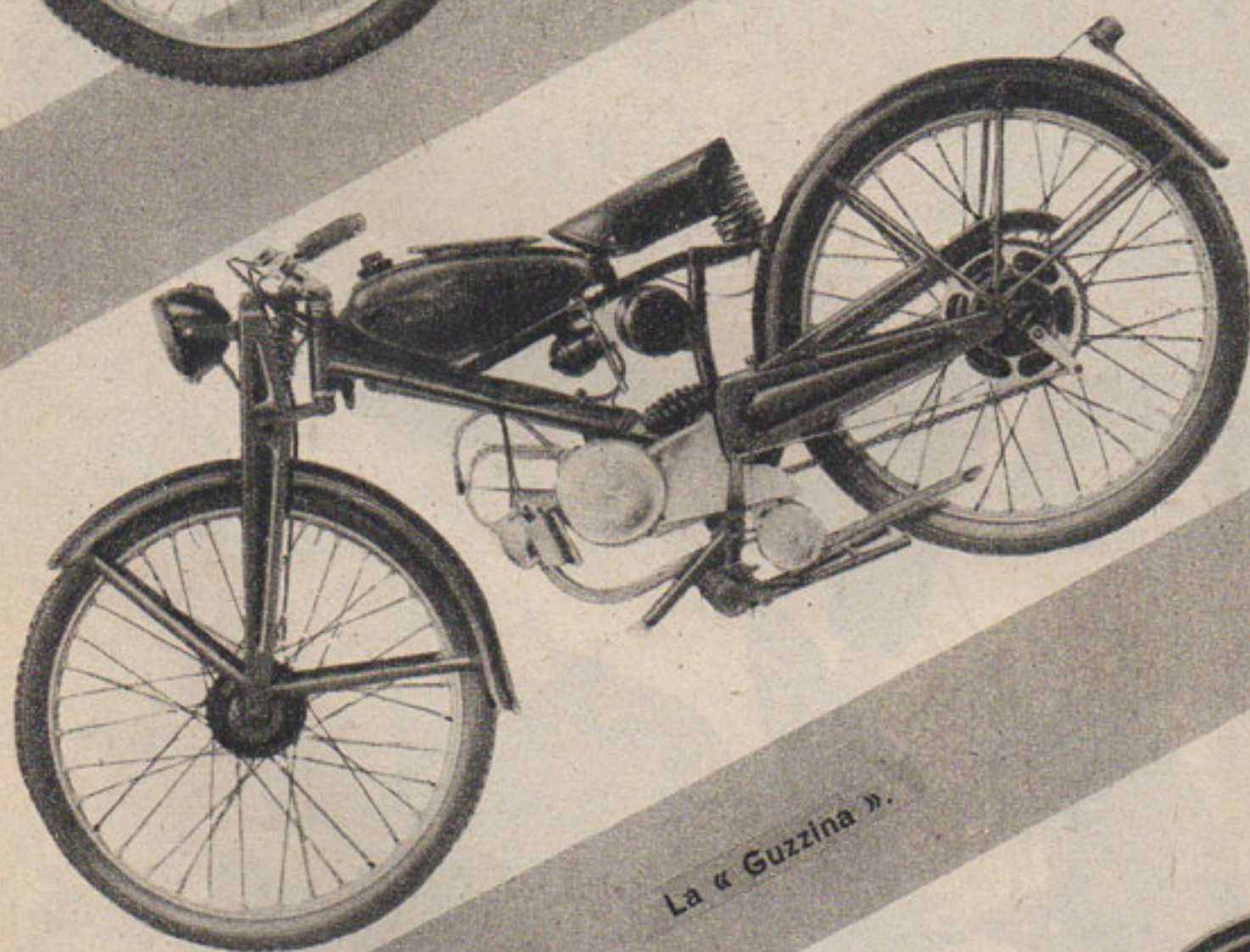


100 cmc. Norman.

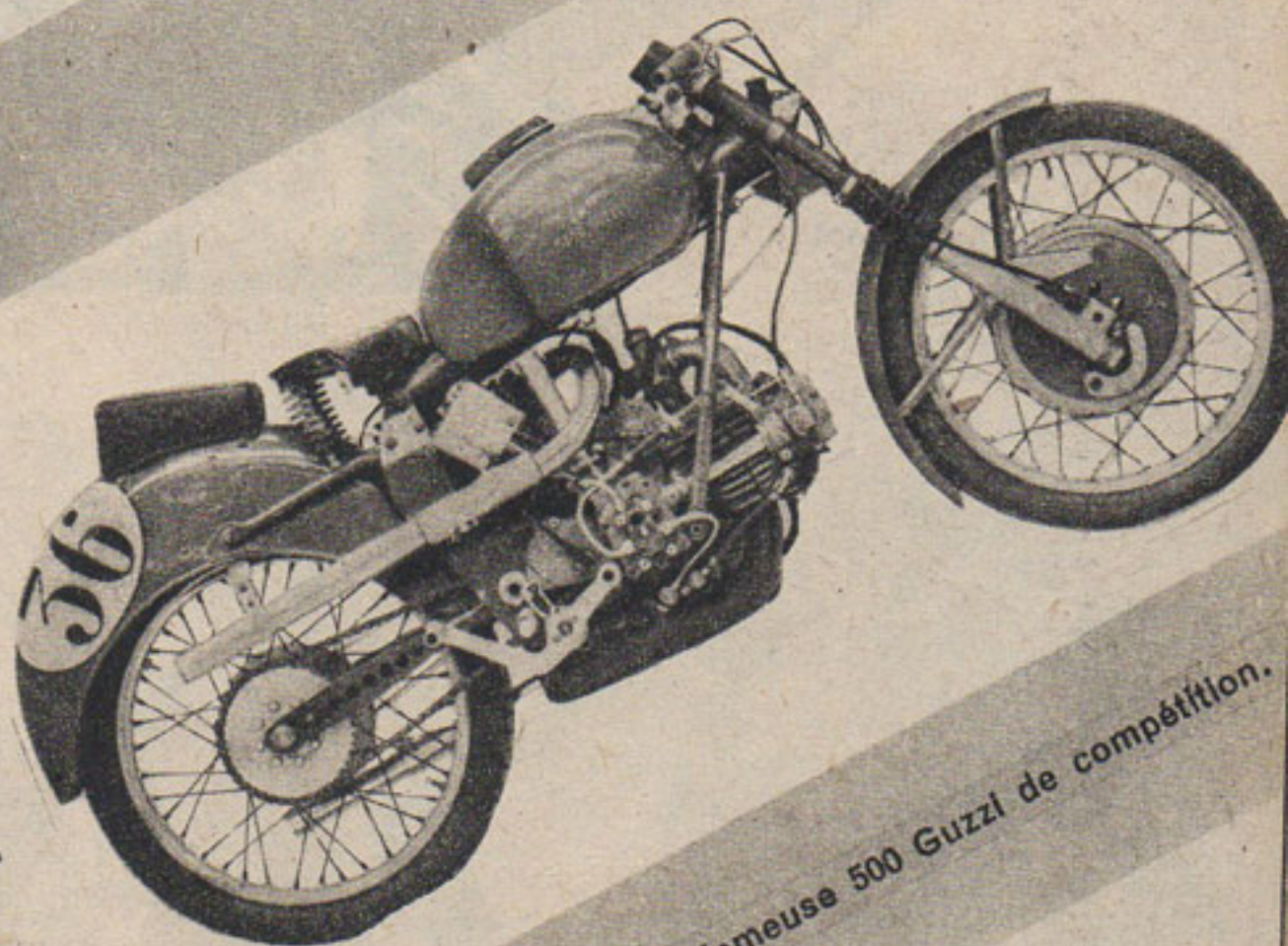
GUZZI



La 250 Alcone.

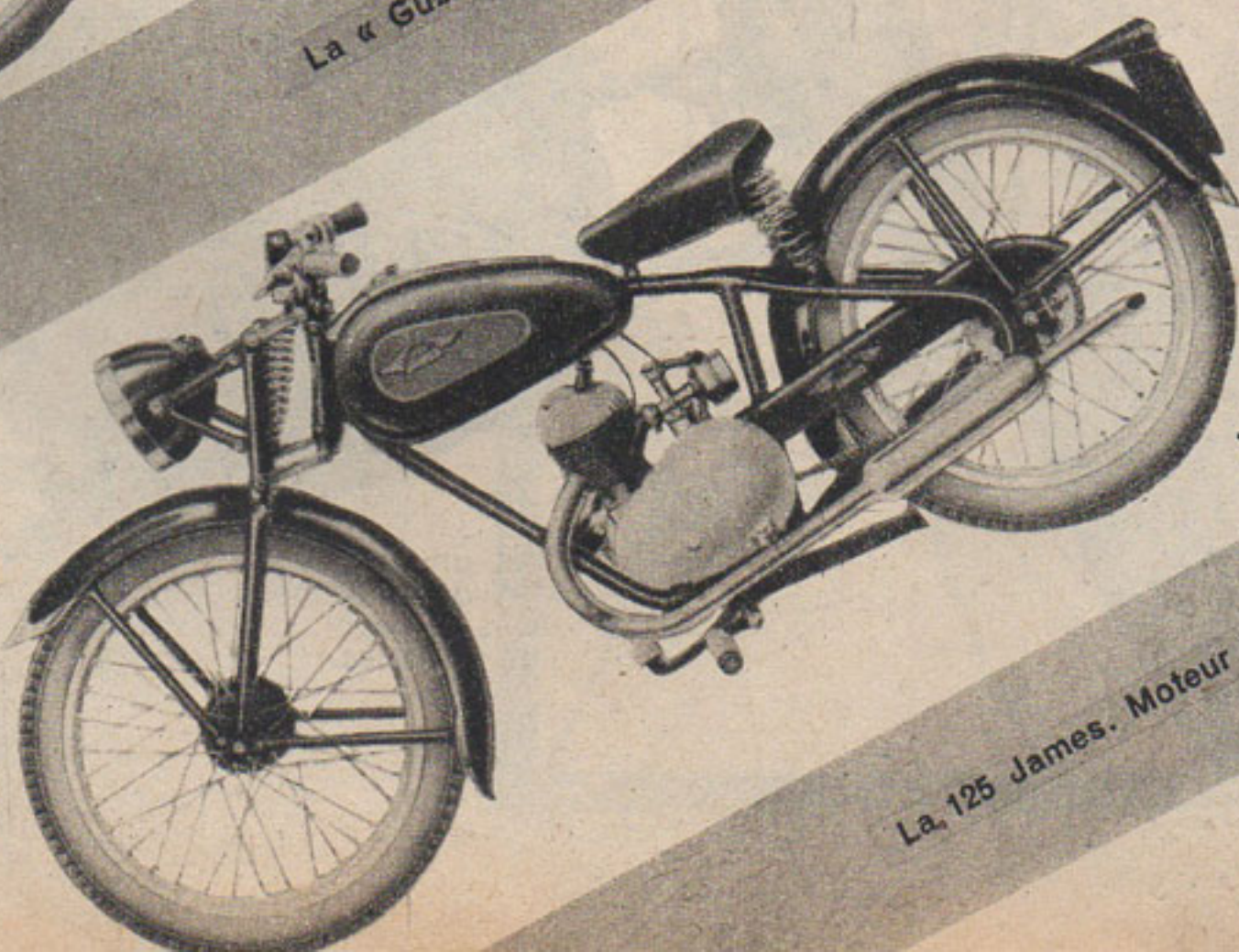


La « Guzzina ».



La fameuse 500 Guzzi de compétition.

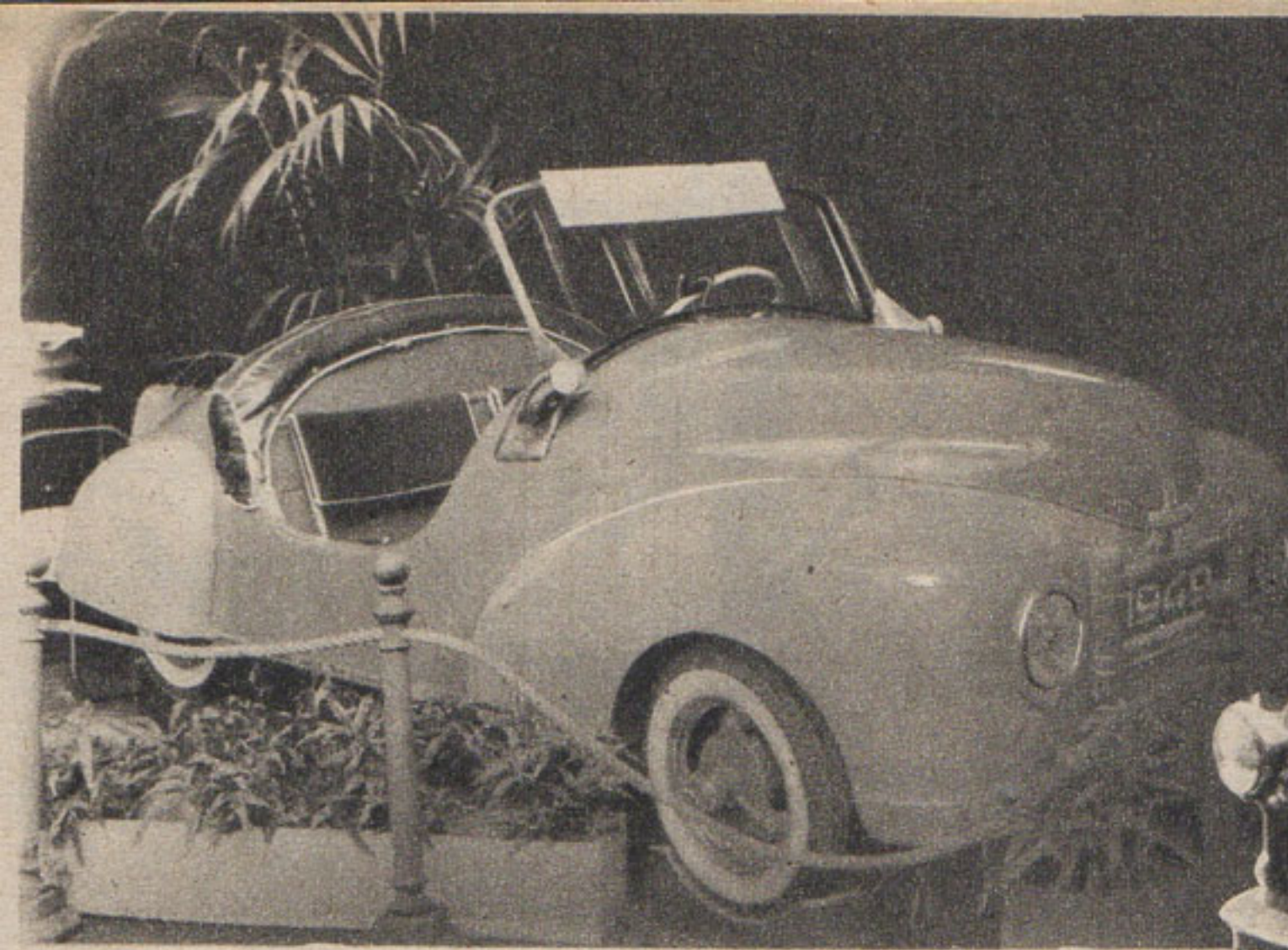
JAMES



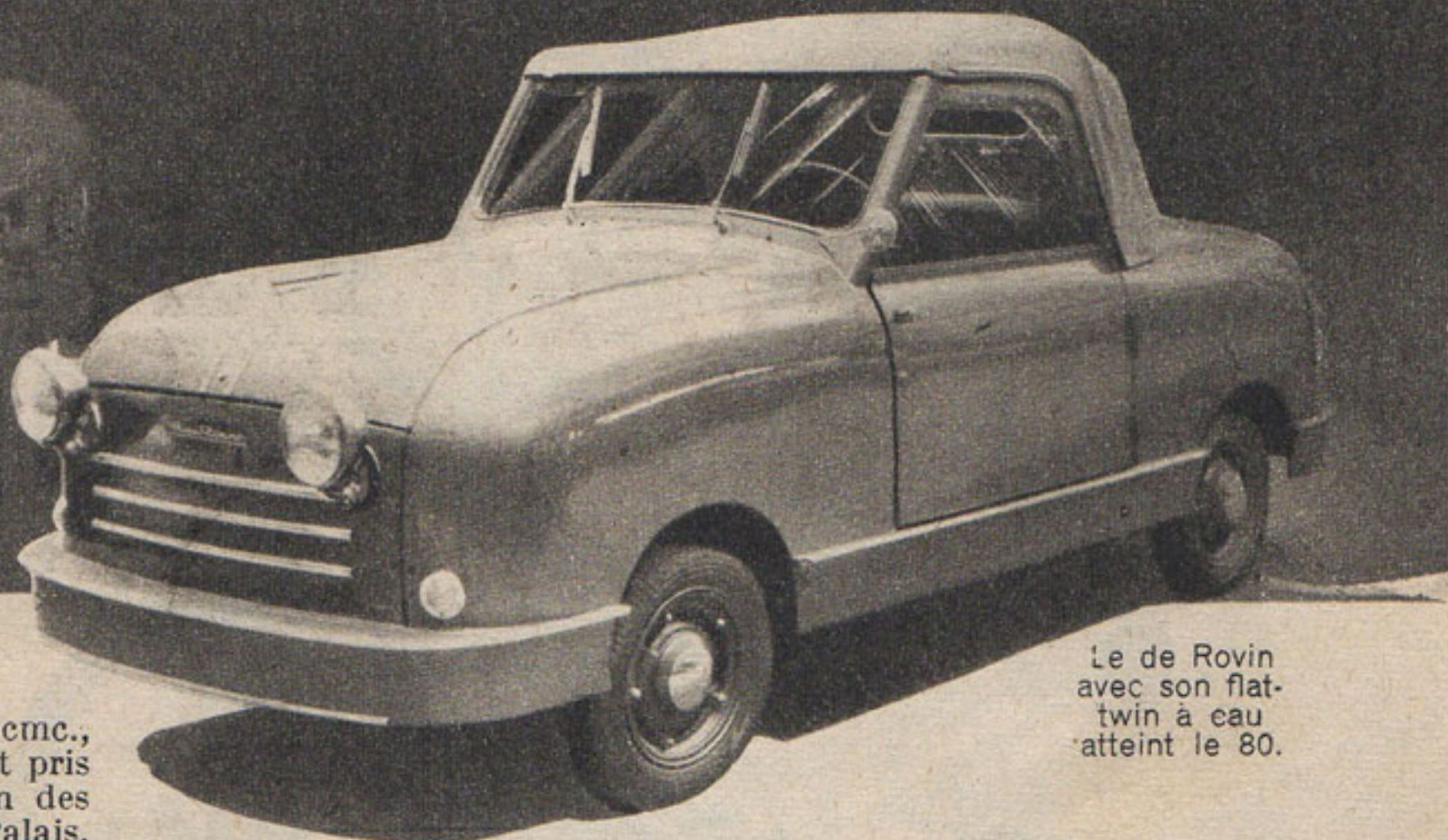
La 125 James. Moteur Villiers.

VOITURETTES et RACERS

500 cmc.



La Coccinelle est équipée d'un bloc-moteur AMC. à l'arrière.



Le de Rovin avec son flat-twin à eau atteint le 80.

Si nous avons vu au Salon quelques monocars, un racer 500 cmc., le D.B. et la voiturette 3 places Bernardet, l'Agaci avait pris dans le même temps l'heureuse initiative d'une exposition des voiturettes de course 500 cmc., exhibées derrière le Grand-Palais.

Cette formule intéressante semble prendre corps; elle rend plus accessible la course aux sportifs qui ne peuvent faire les frais d'achat et d'entretien d'un coûteux bolide de 1.500 et plus.

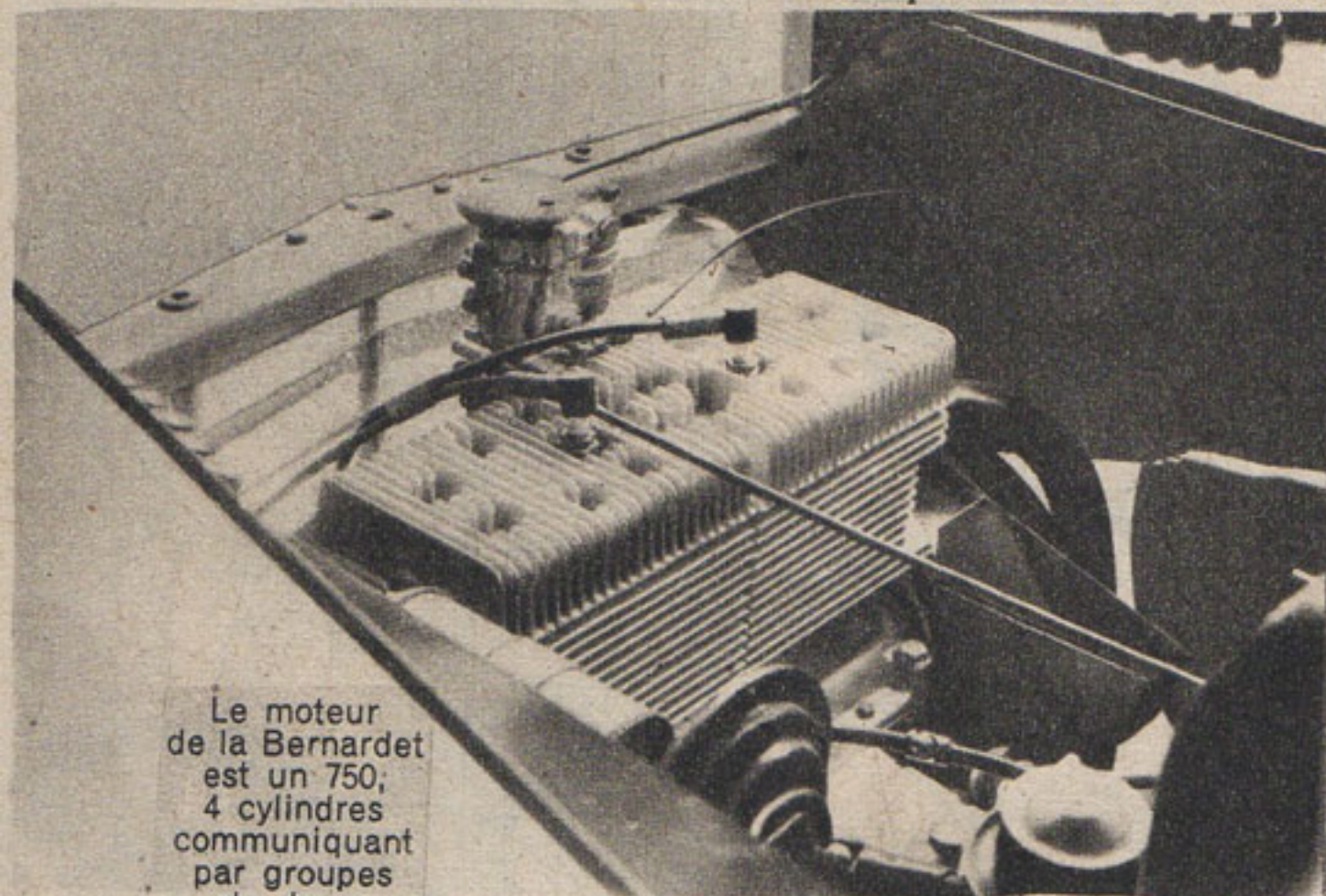
Les moteurs sont généralement empruntés à la moto et particulièrement des twins; leur démontage et les réparations sont, on s'en doute, moins coûteux que ceux d'un multicylindre à double arbre à cames en tête.

La vitesse de 150 est donnée comme réalisable; les spectateurs n'auront donc rien à perdre au spectacle.

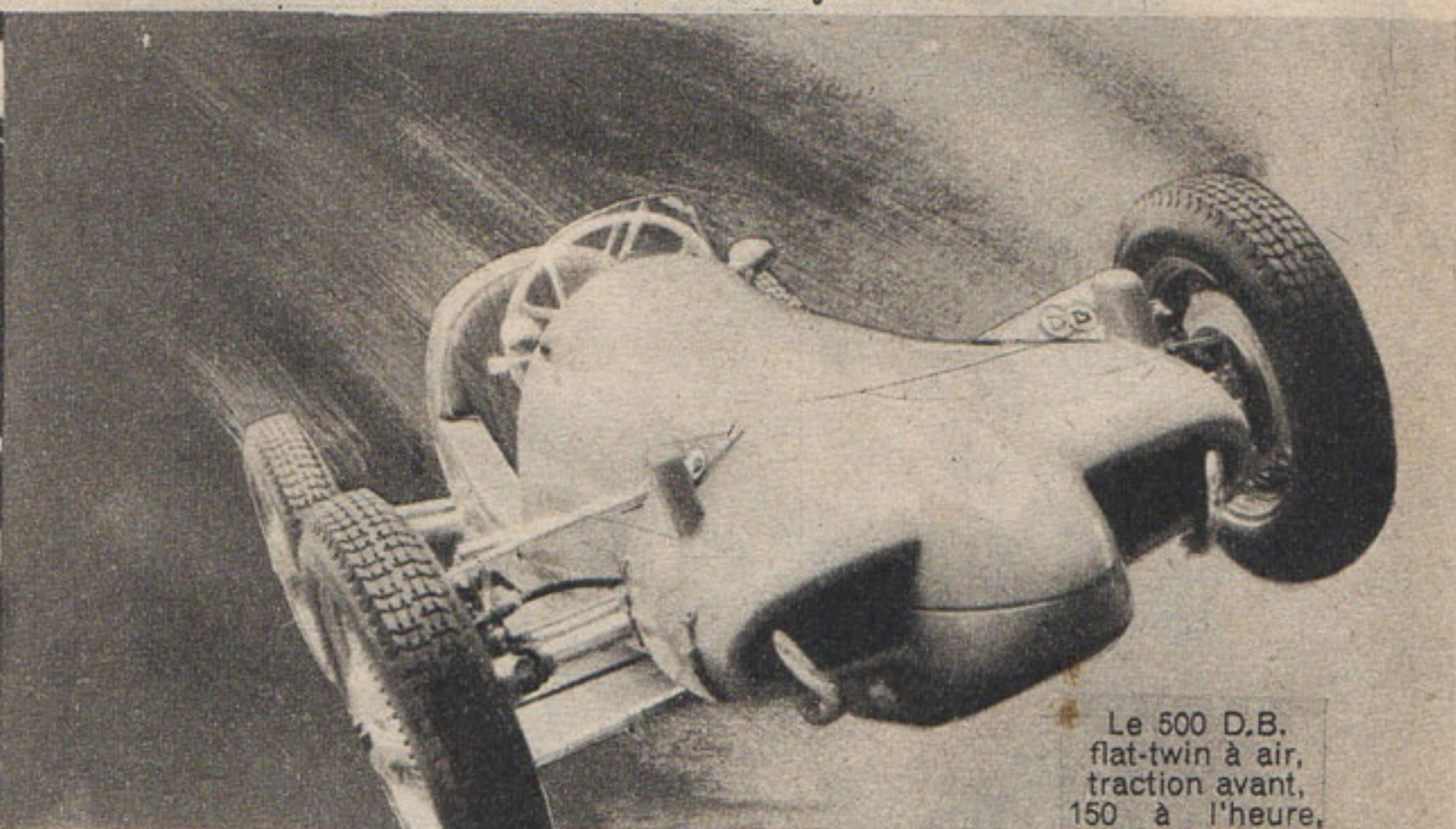
Cette exhibition a été suivie de très près. Géo Ham le dessina-

teur des beaux profils, M. Neubauer de la maison Mercedes, de nombreux coureurs tournèrent longtemps autour des petits bolides.

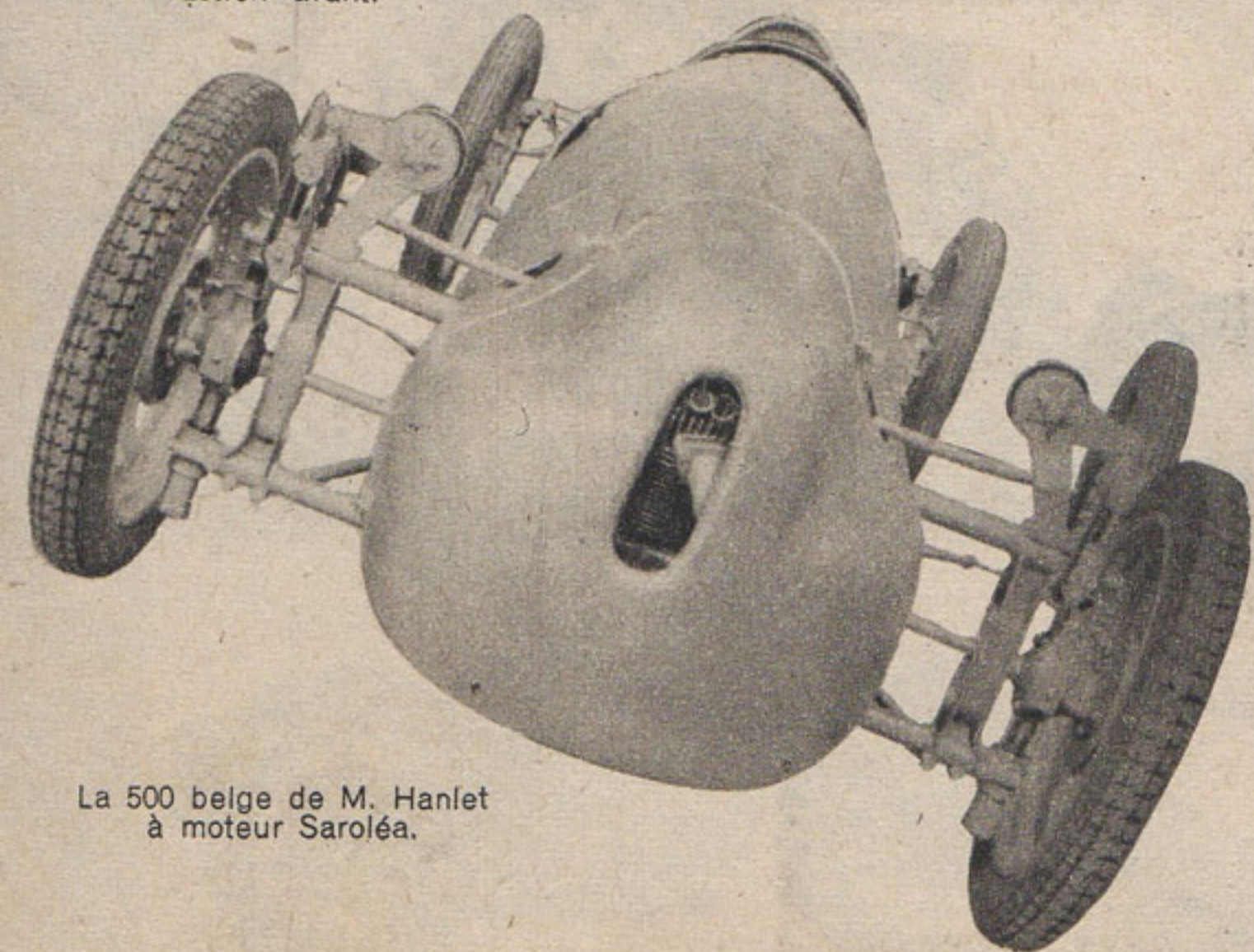
Dans l'ensemble ce sont des véhicules très étudiés: châssis, suspension, freins et lignes fuyantes des carrosseries démontrent que les constructeurs possèdent en la matière une technique très poussée. Nous sommes loin de nos anciens cyclecars, mais il faut quand même avoir une pensée émue pour ces précurseurs; ils ont, avec toutes leurs solutions plus ou moins fantaisistes, ouvert la voie aux réalisations d'aujourd'hui.



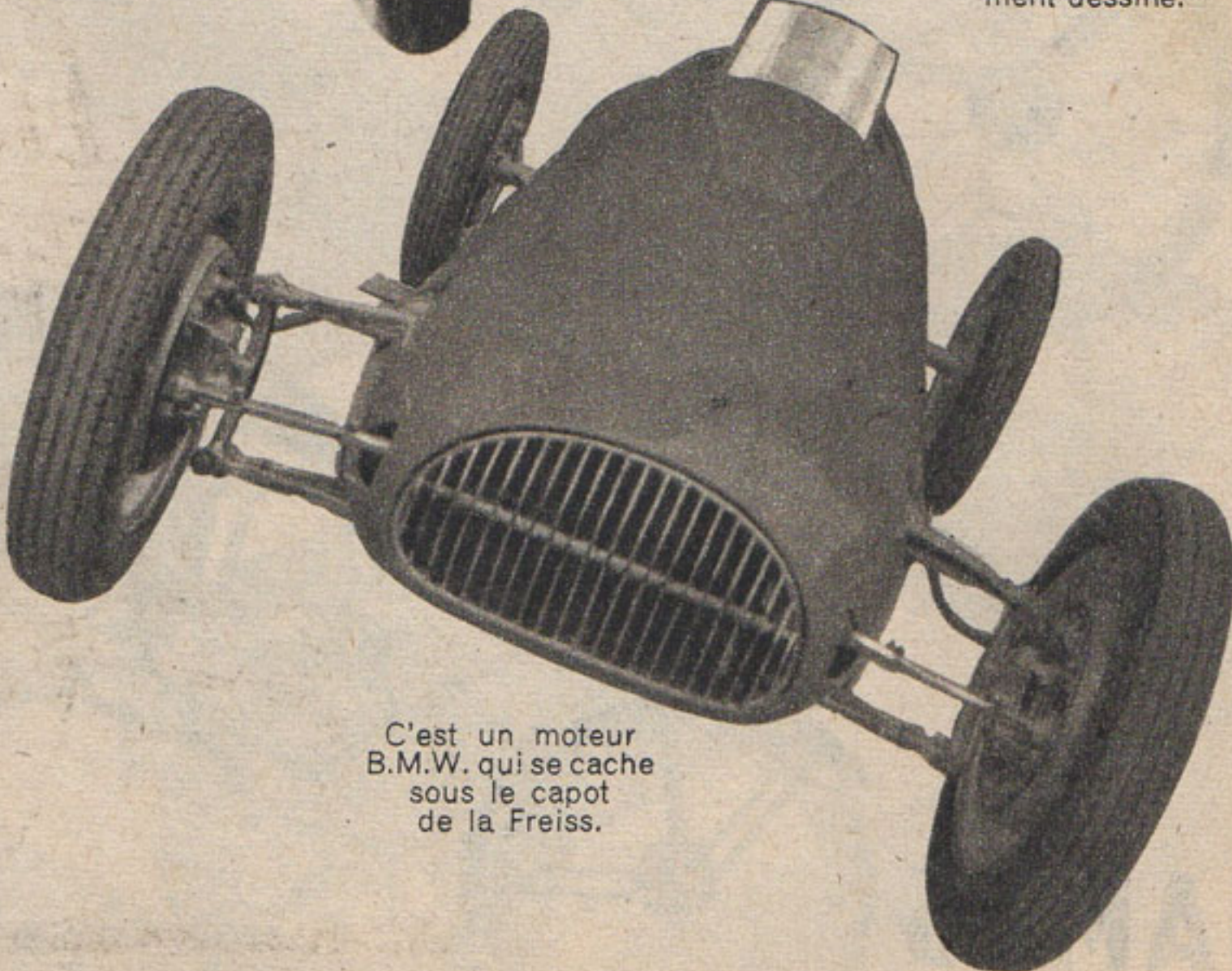
Le moteur de la Bernardet est un 750; 4 cylindres communiquant par groupes de deux. Traction avant.



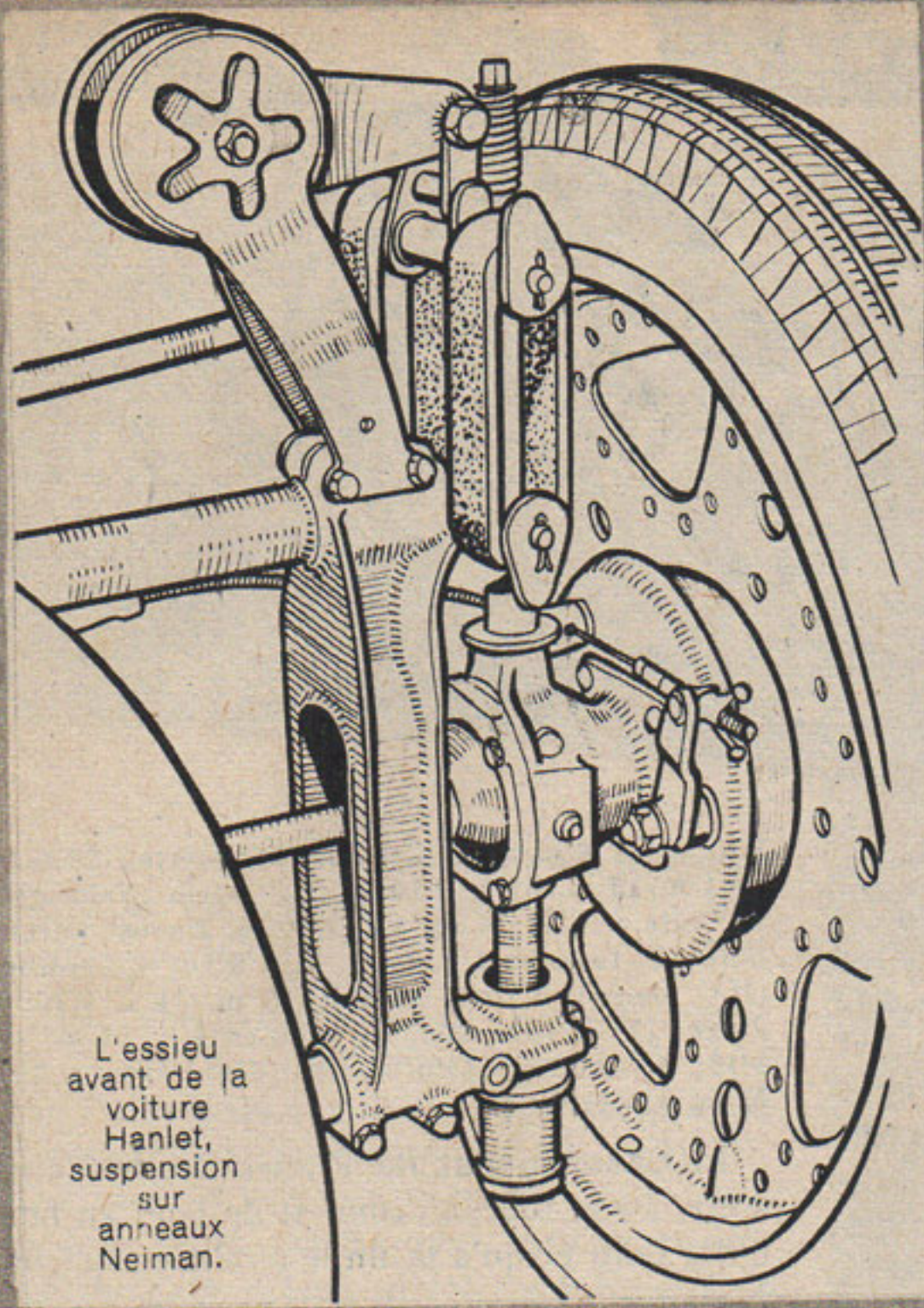
Le 500 D.B. flat-twin à air, traction avant, 150 à l'heure, est remarquablement dessiné.



La 500 belge de M. Hanlet à moteur Saroléa.

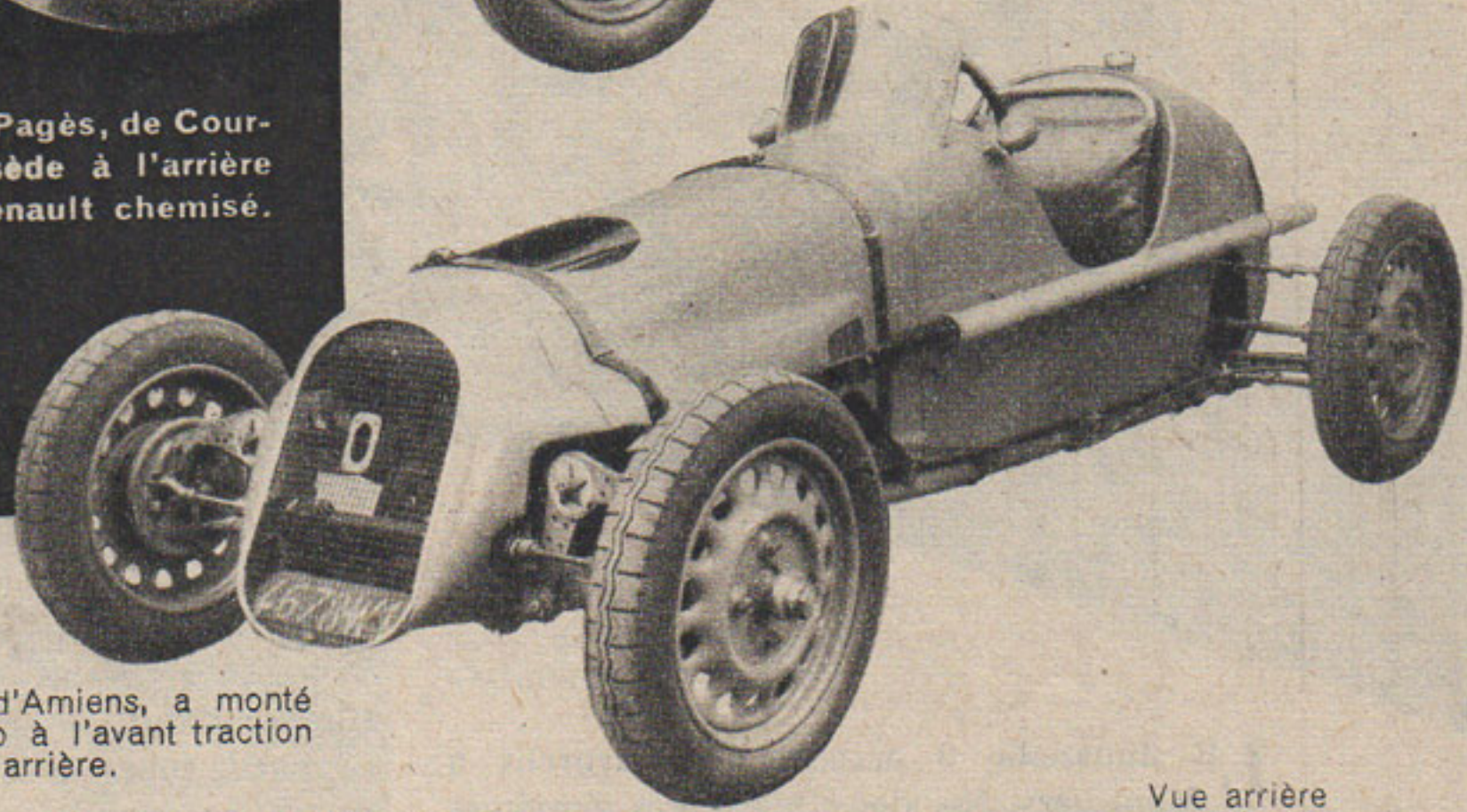
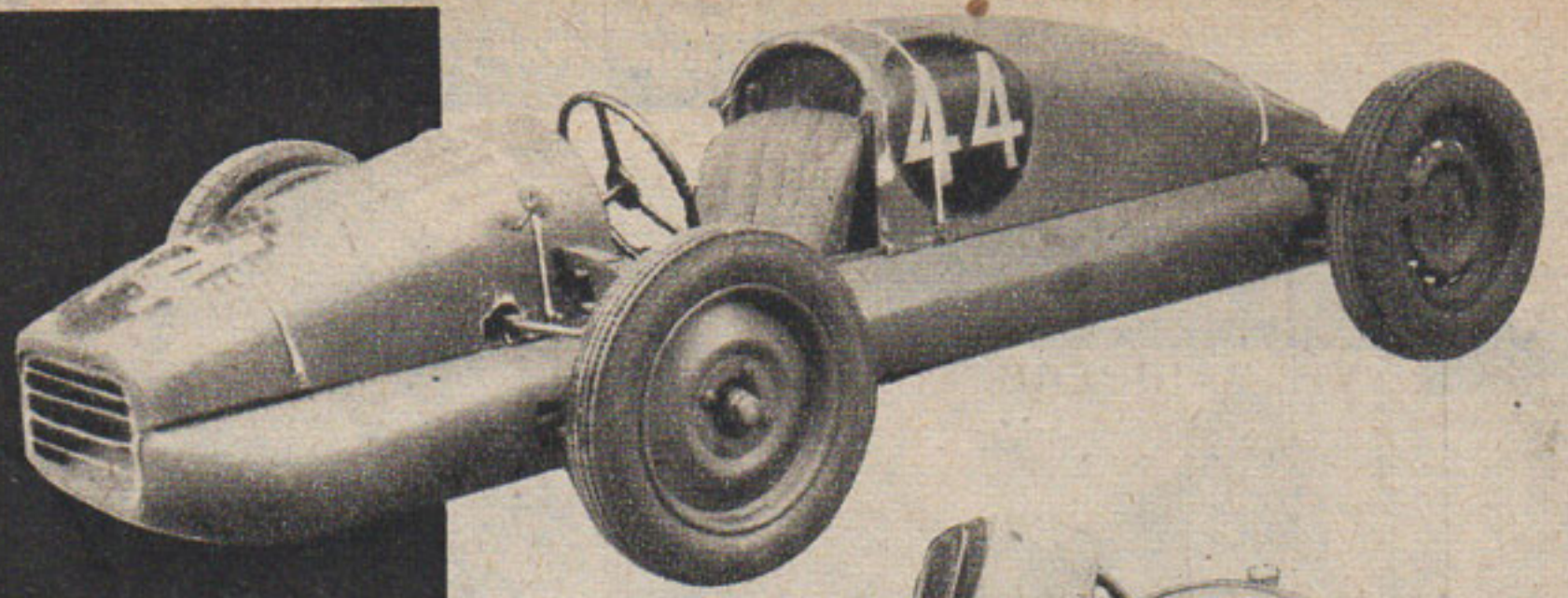


C'est un moteur B.M.W. qui se cache sous le capot de la Freiss.



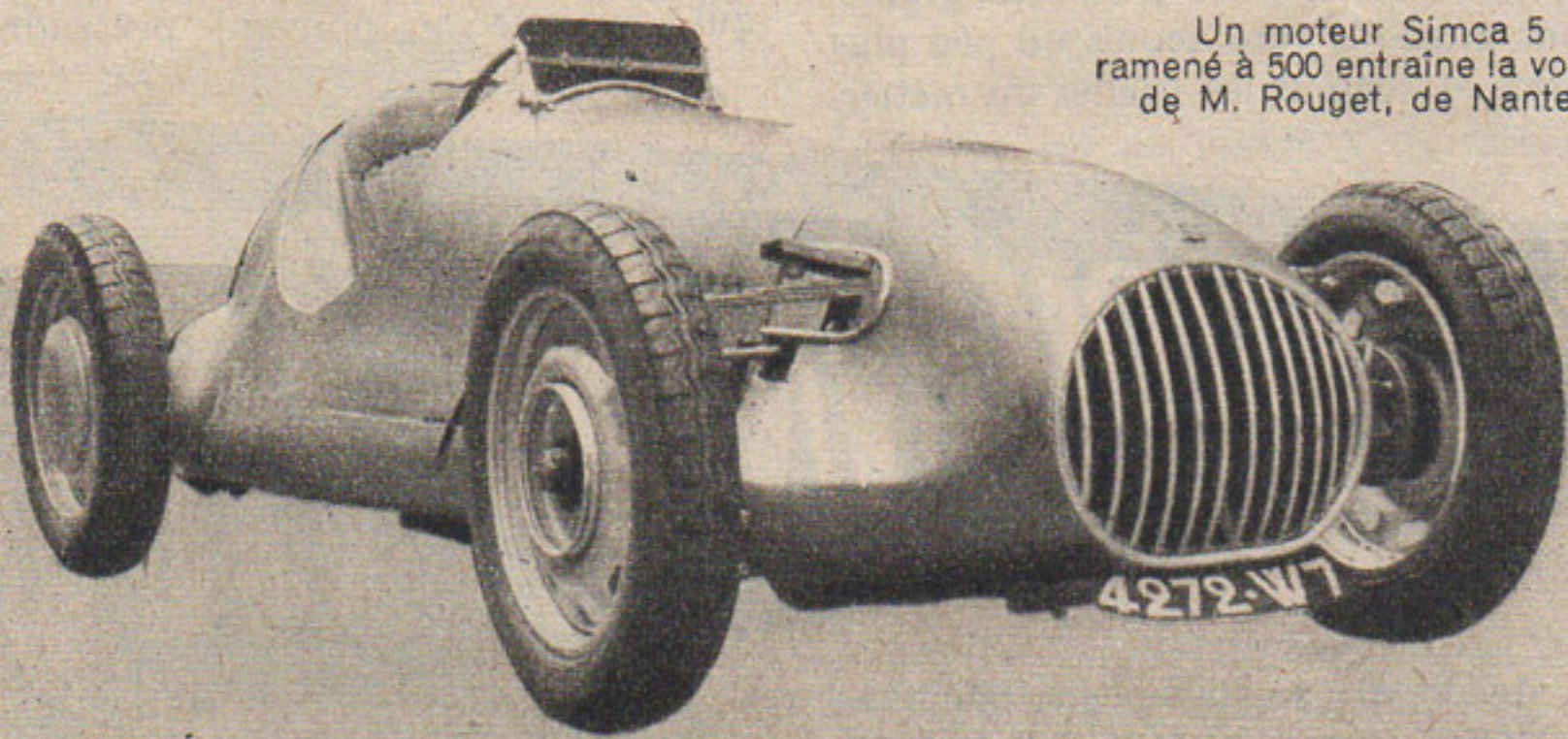
L'essieu avant de la voiture Hanlet, suspension sur anneaux Neiman.

La 44 de M. Pagès, de Courbevoie, possède à l'arrière un 4 CV. Renault chemisé.



M. Denis, d'Amiens, a monté un Zündapp à l'avant traction arrière.

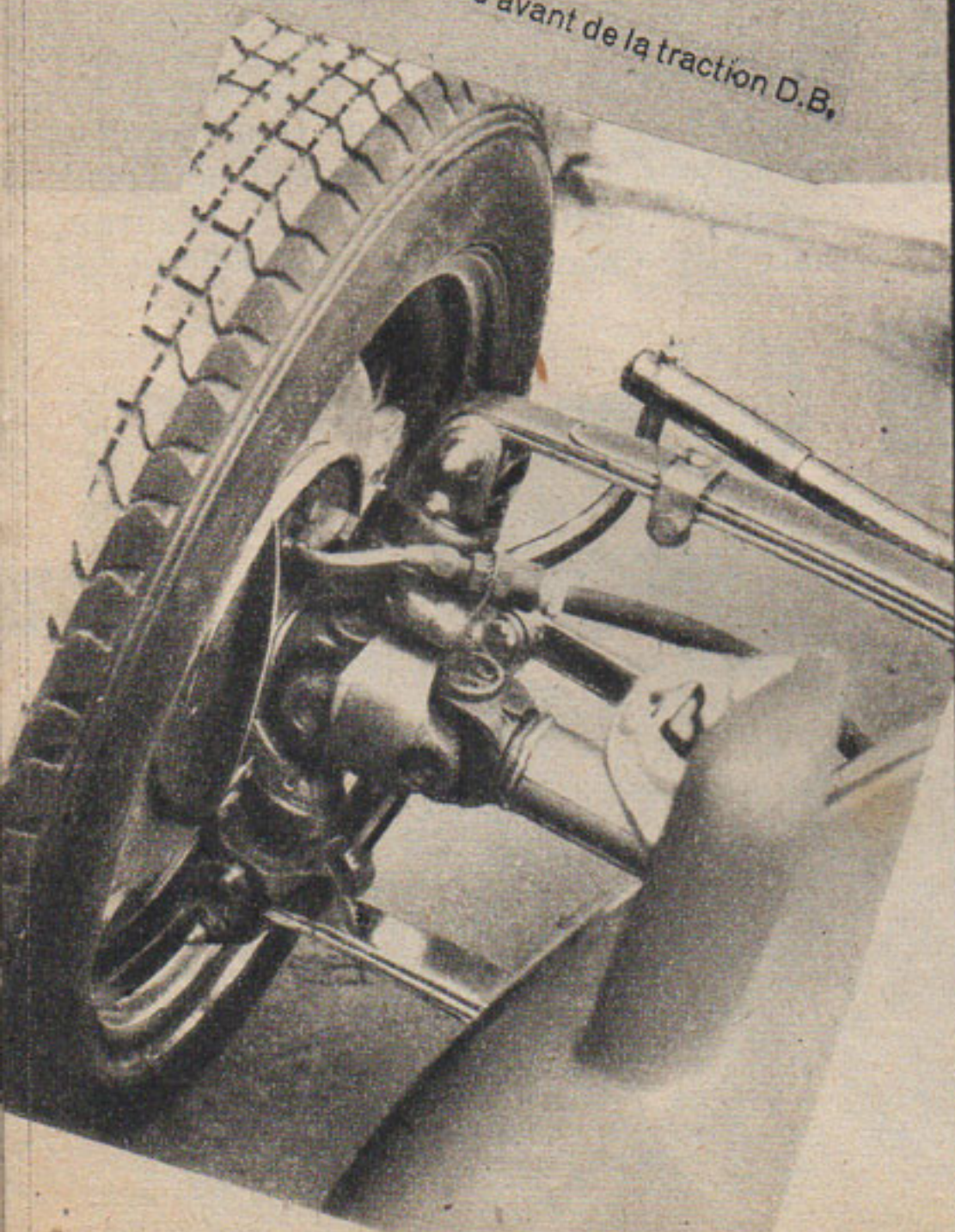
Vue arrière de la 500 de M. Rouget



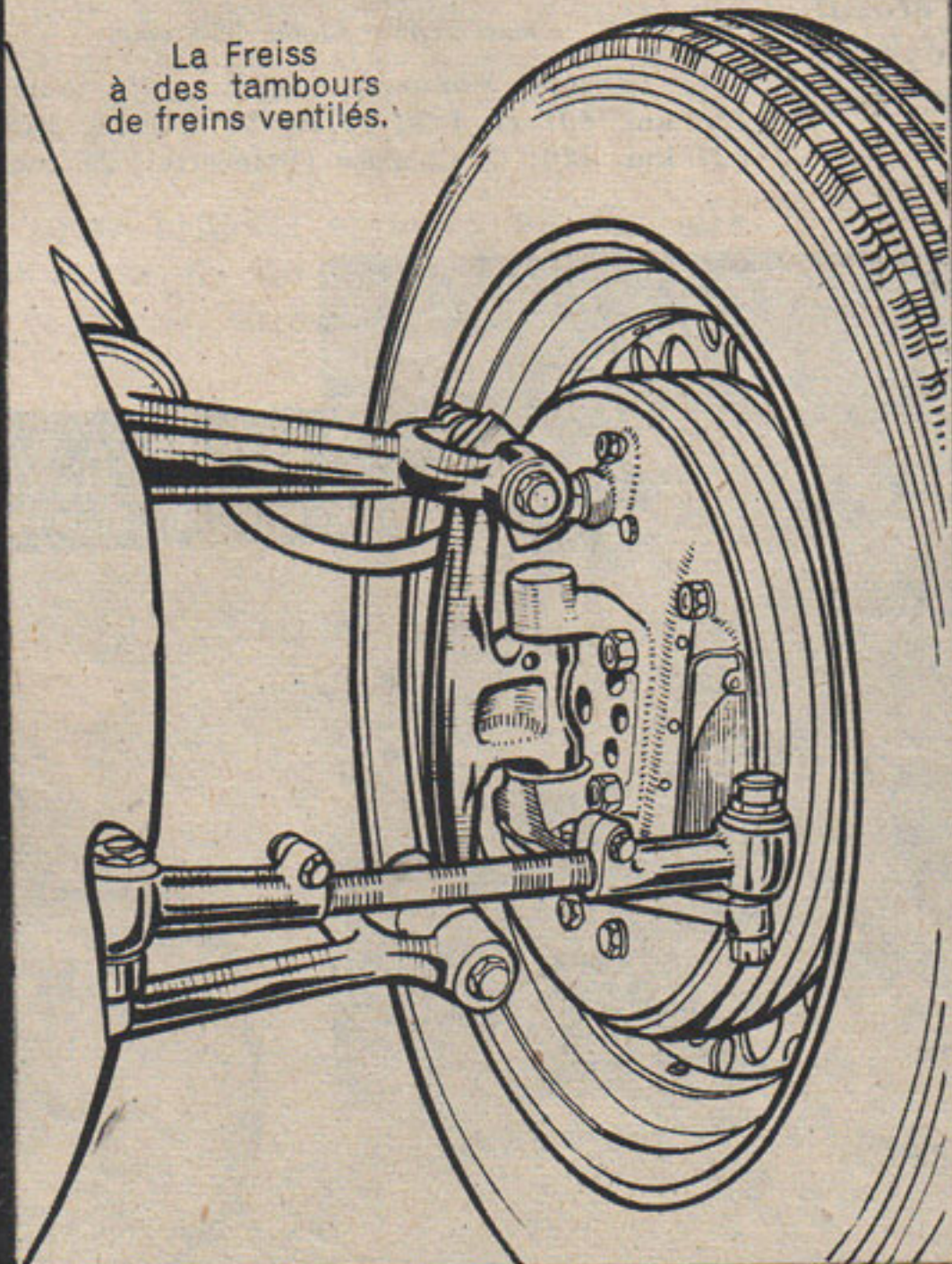
Un moteur Simca 5 ramené à 500 entraîne la voiture de M. Rouget, de Nantes.



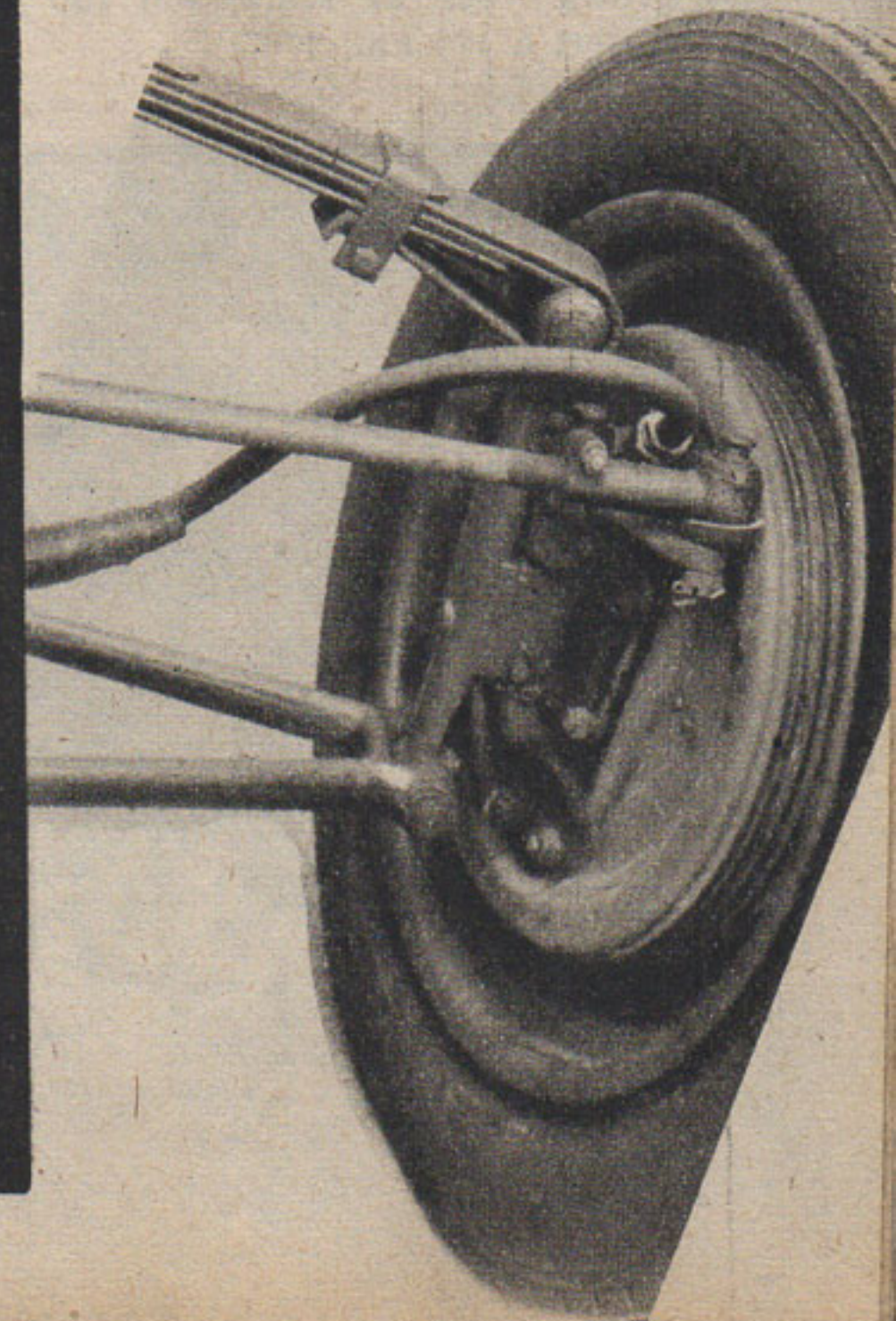
L'essieu avant de la traction D.B.



La Freiss à des tambours de freins ventilés.



Détail de l'essieu de la Pagès.



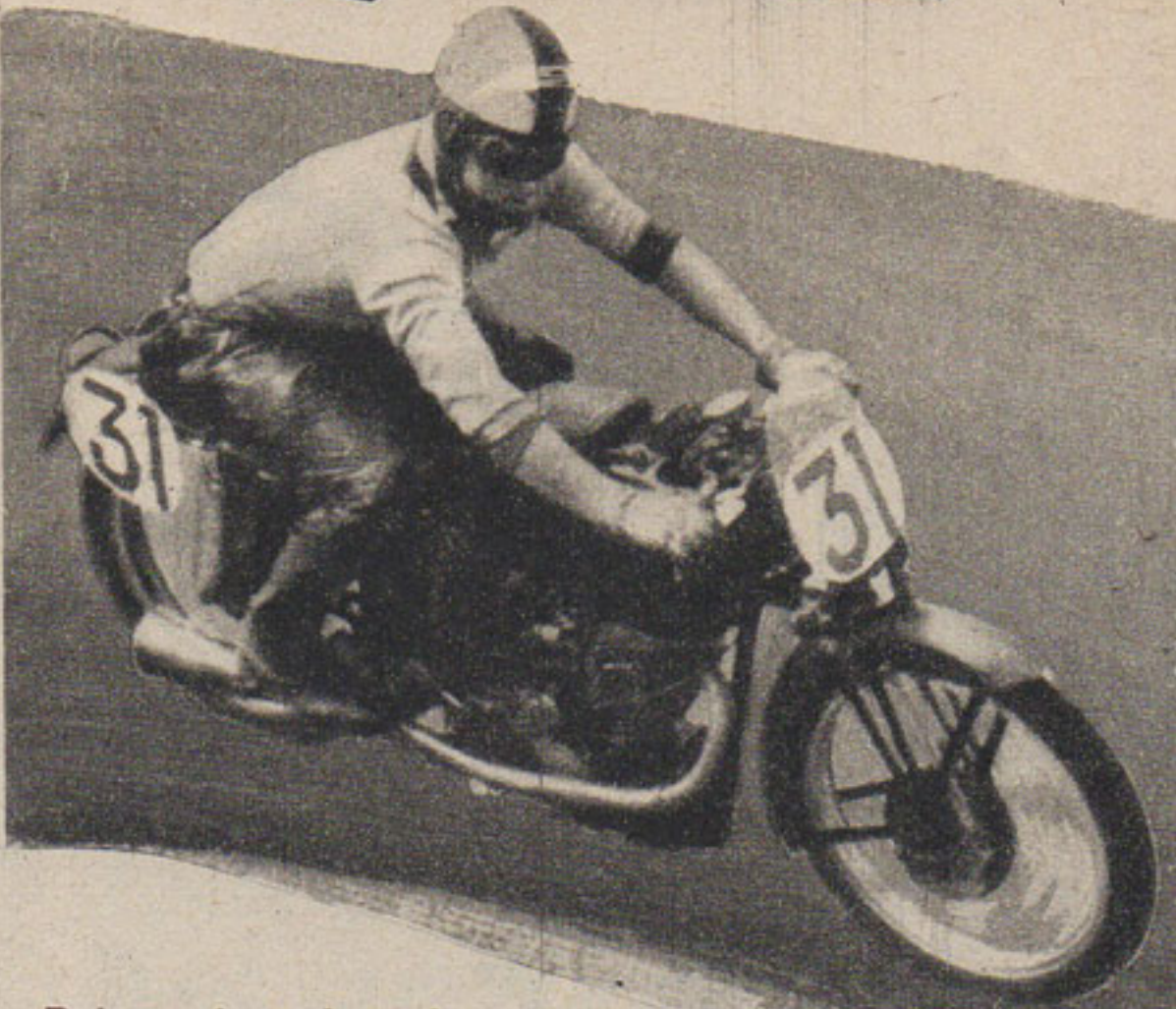
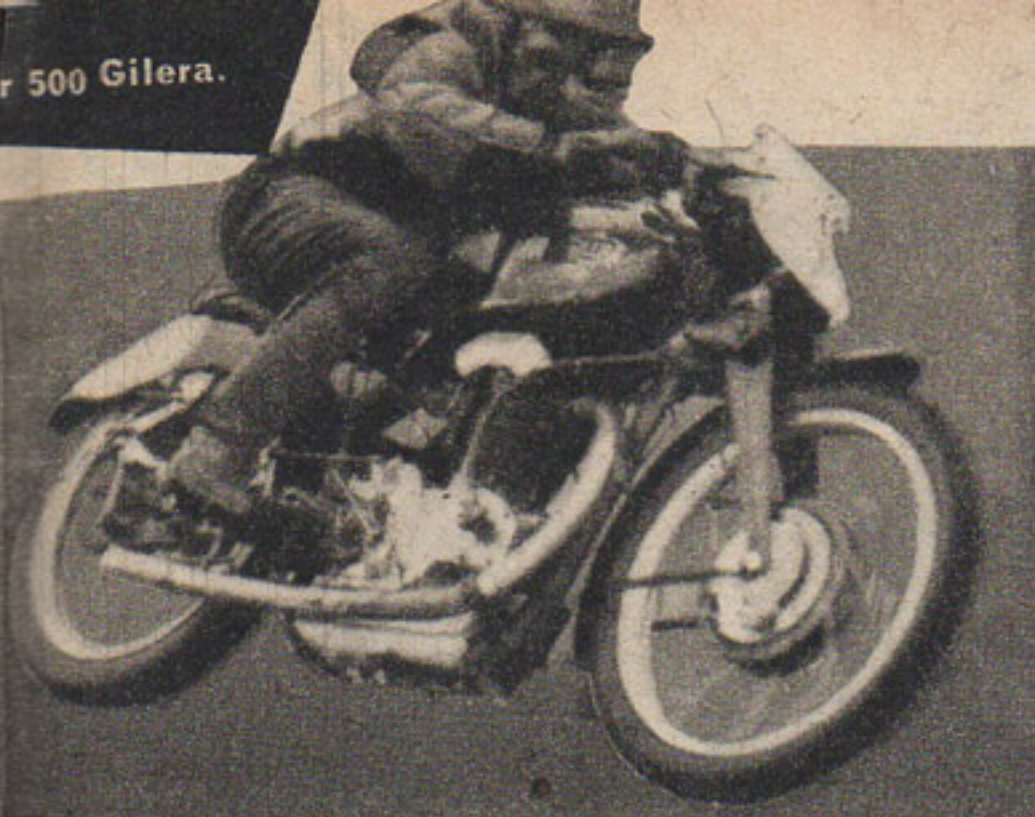
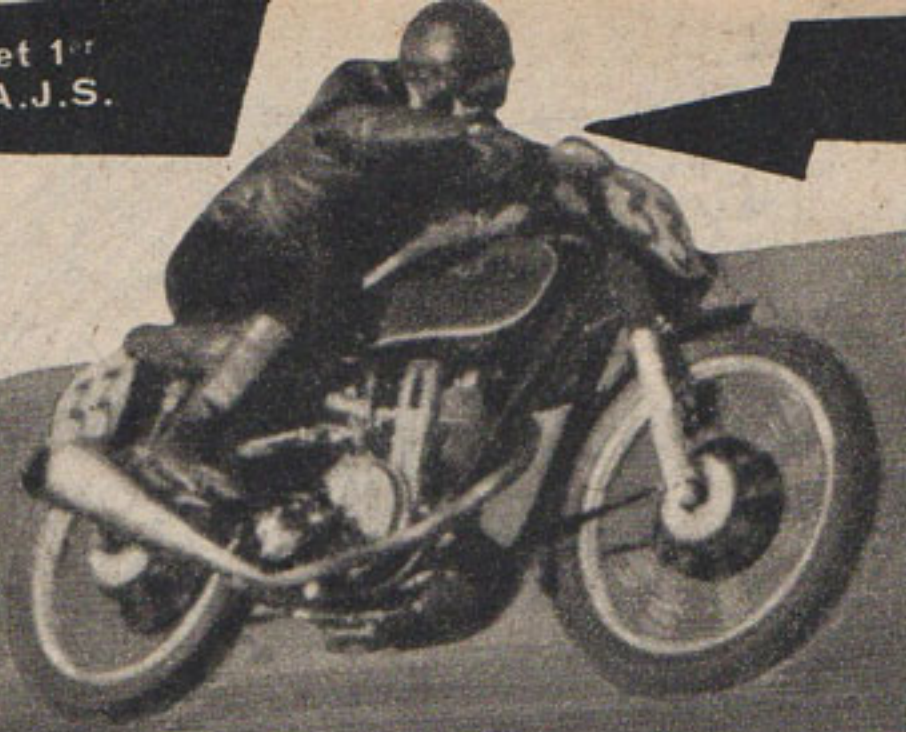
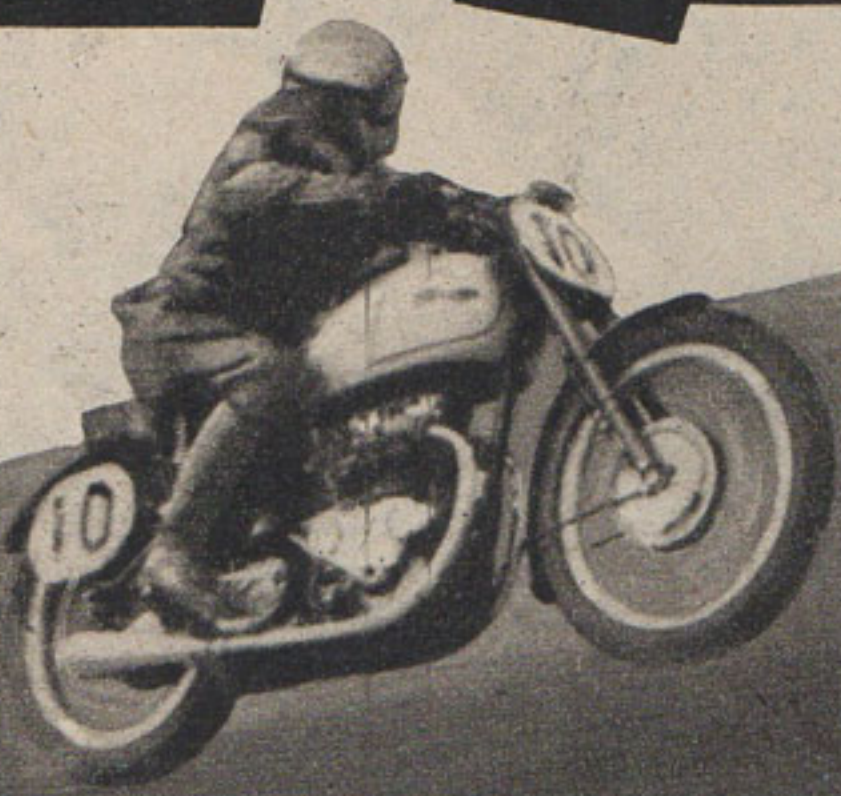
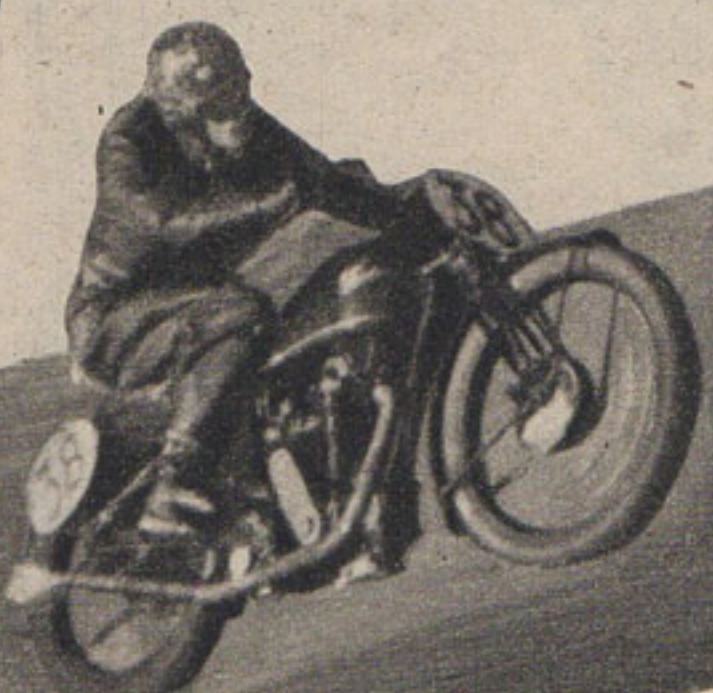
Beauvais 2^e sur Triumph 500 cmc.

Monneret 1^{er} sur 350 A.J.S.

Collot sur 500 Gilera.

Houel sur 350 Velocette.

Daoust du Motor-Club.



Le dimanche 9 octobre se coururent à Montlhéry les deux dernières épreuves destinées à consacrer le champion de France motocycliste pour la catégorie 350 cmc. et celui pour la catégorie 500 cmc.; deux courses magnifiques au cours desquelles les leaders se tirèrent d'un bout à l'autre une bourre éprouvée.

C'était d'autant plus sport que le classement, tout au moins pour les 350 cmc., était acquis d'avance à Monneret dont le titre de champion était déjà acquis en raison de son classement dans les épreuves précédentes.

Malgré cet avantage, Georges en excellente forme tint à terminer en grand vainqueur, ce qui le conduisit, grâce à la combativité de ses concurrents directs, à battre pour cette cylindrée le record du tour sur le circuit de 6 kilomètres à la moyenne de 130 km. 256.

La rapidité avec laquelle s'est déroulée cette première course montre bien l'ardeur de tous les coureurs puisque la moyenne générale sur 24 tours, soit 150 km. 801, ressort à 127 km. 470.

C'est un peu grâce à Cherrier sur Velocette classé second à 8 secondes du vainqueur et qui le talonna sans arrêt que cette moyenne élevée et ce record ont pu être établis car Monneret dut, de son propre aveu, mettre en œuvre toute sa science et toute son expérience du circuit pour conserver la tête. Cherrier est un coureur de classe et de style qui comptera certainement parmi nos grands champions quand il aura acquis un peu plus de pratique et surtout les ficelles du métier.

1 h. 11 m. 6 s. 2/10; 3. Houel (Velocette), 23 tours en 1 h. 13 m. 51 s. 9/10; 4. R. Guérin (Velocette), 23 tours en 1 h. 14 m. 8 s. 7/10; 5. Daoust (Motor-Club), 21 tours en 1 h. 14 m. 21 s. 9/10; 6. Perdroux (M.C. Berry), 9 tours en 1 h. 13 m. 34 s. 4/10; 7. Juigné (M.C. Touraine), 18 tours en 1 h. 14 m. 0 s. 3/10; 8. Cambay (Motor-Club), 16 tours en 1 h. 11 m. 8 s. 1/10.

Le Championnat de France des 500 cmc. a été, à son tour, un combat de bout en bout qui a tenu jusqu'à la fin le public en haleine.

Nous y retrouvons les deux adversaires du matin, Georges Monneret et Cherrier qui, quoique ne pouvant prétendre à la

premières places, se talonnant et même se dépassant les uns les autres dans la succession des tours.

Cette épreuve a mis en valeur Beauvais qui s'élève aux premiers plans. C'est très beau de sa part car il n'est pas facile à un sidecariste aussi spécialisé que lui d'acquérir aussi vite qu'il y est parvenu la maîtrise sur deux roues. Or, Beauvais était tour après tour dans le sillage direct de Monneret et

Les CHAMPIONNATS de FRANCE



Tête baissée Perrin fonce sur sa Triumph.

Avant de donner le classement félicitons Georges Monneret qui, luttant depuis 1927, ajoute à 41 ans ce fleuron tant disputé à un palmarès étonnant sinon unique.

Classement : Motos 350 cmc.
1. Georges Monneret (A.J.S.), 24 tours soit 150 km. 801 en 1 h. 10 m. 58 s. 9/10. Moyenne 127 km. 470; 2. Cherrier (Velocette), 24 tours en

palme dans cette cylindrée, livrèrent une chasse éperdue au leader, le prestigieux Behra, déjà champion de France 1948 et récidiviste cette année dans un style impeccable.

Là aussi ce fut un beau chassé-croisé même après la disparition de Houel au quatrième tour et de Perrin un peu plus tard.

Ce furent Behra, Monneret, Beauvais, Collot et Cherrier qui se disputèrent les

dans sa roue au moment où Monneret a cassé à l'avant dernier tour.

C'est donc Behra qui pour la deuxième fois est champion de France en 500 cmc. Cette année bien servi par sa Guzzi il avait une allure magnifique, souple, coulée, pleine d'aisance; il a gagné en grand champion, battant le record du tour pour les 500 cmc. à 138 km. 350.

Derrière lui Beauvais se classe deuxième sur sa Triumph, renouvelant ainsi sa belle performance de Reims, ensuite Collot sur Gilera et nous retrouvons Cherrier quatrième au poteau sur sa Velocette; deux places d'honneur à quelques heures d'intervalle c'est un exploit qui classe le coureur. Vient ensuite Lefèvre, le vainqueur du Bol d'Or sur sa fidèle Norton.

Quelques instants après la fin de cette course Behra, de son côté, lâchant le guidon pour le volant, partait dans le Grand Prix

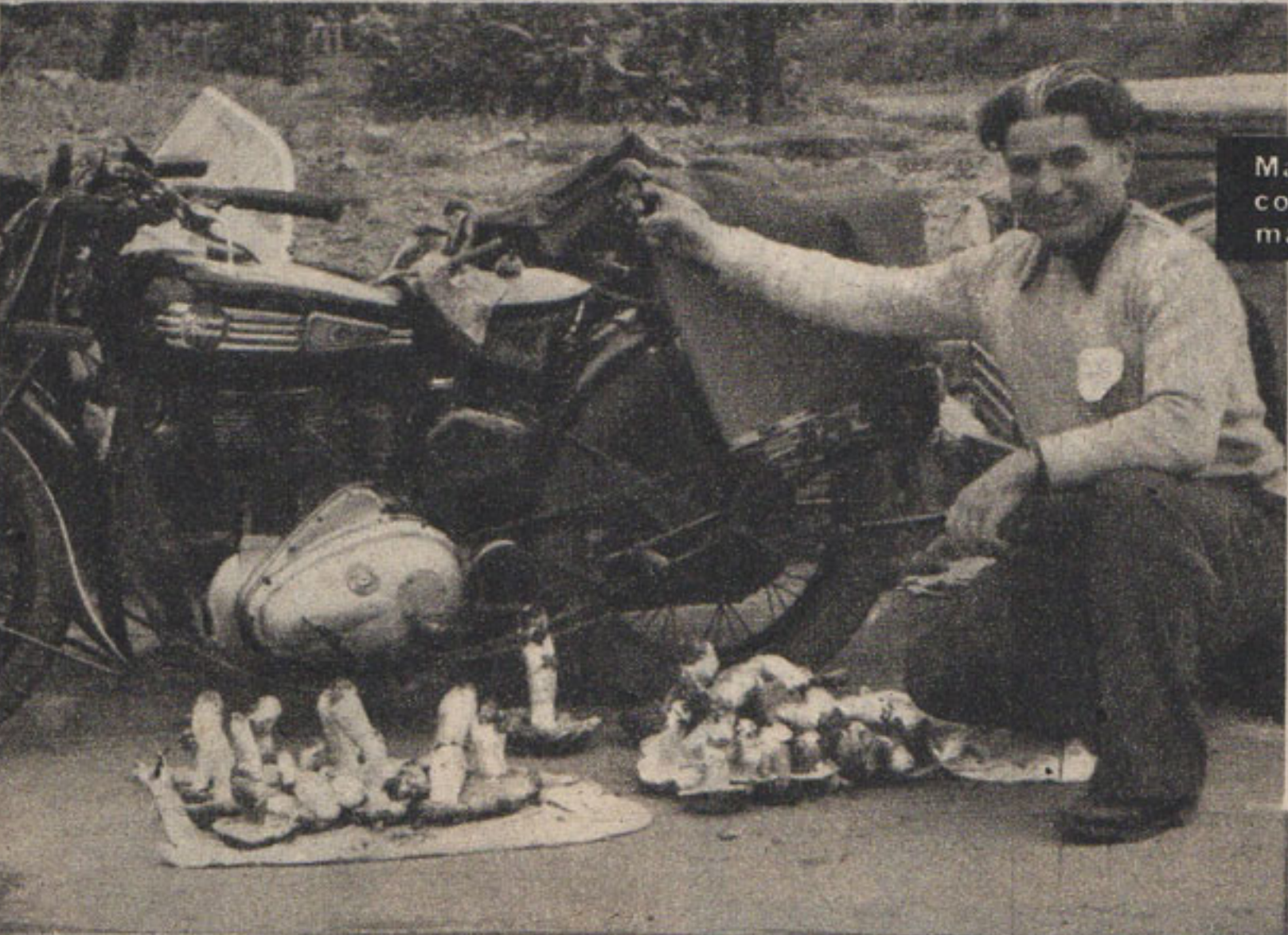
Behra, champion de France pour la 2^e fois, donne ses impressions à l'arrivée.

du Salon à bord d'une Talbot et terminait 6^e le circuit de 402 kilomètres.

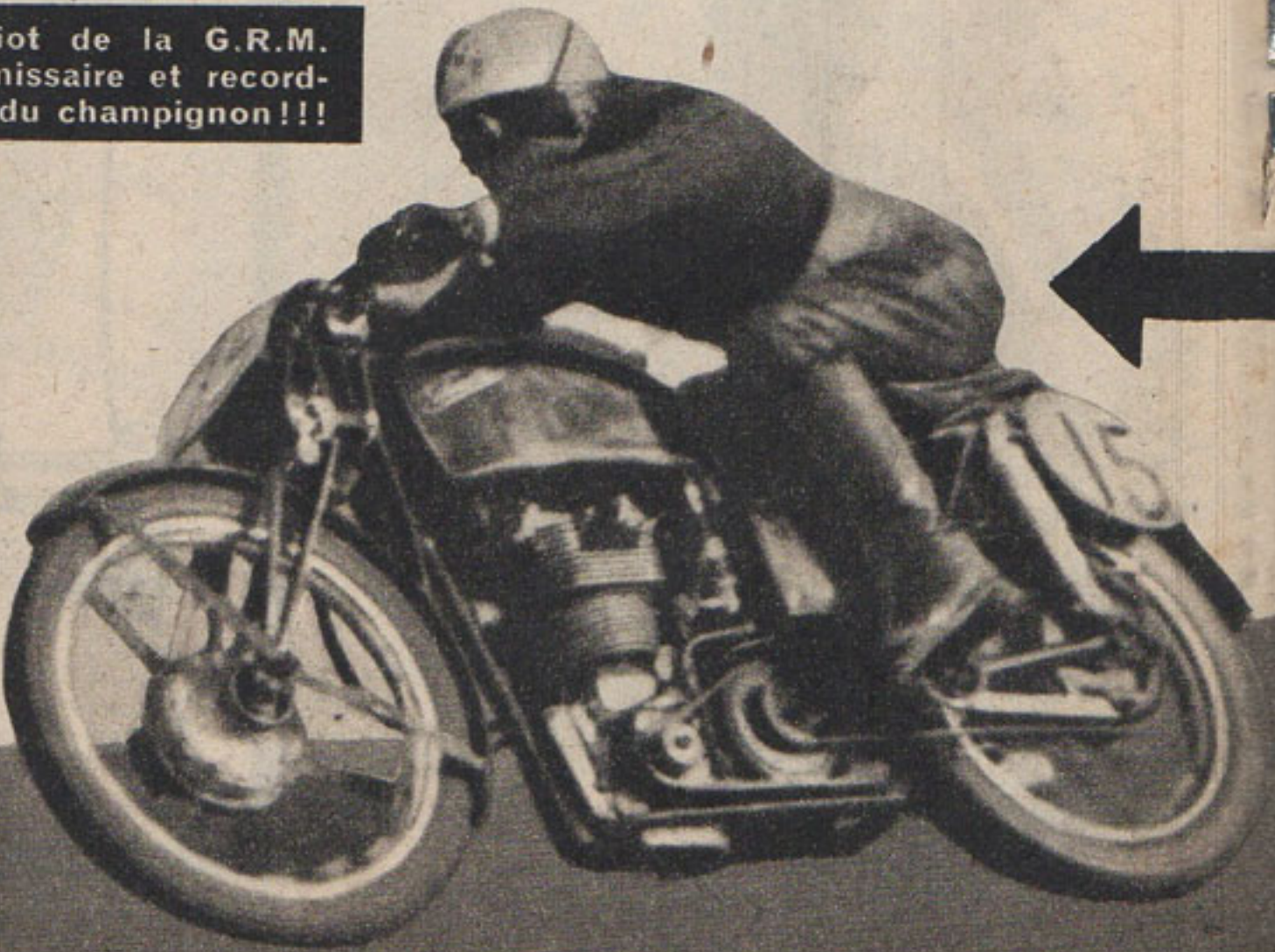
Classement : Motos 500 cmc.

1. Jean Behra (Guzzi), 28 tours soit 175 km. 935 en 1 h. 19 m. 57 s. 3/10. Moyenne 132 km. 025; 2. Beauvais (Triumph), 28 tours en 1 h. 20 m. 9 s. 6/10; 3. Collot (Gilera), 28 tours en 1 h. 21 m. 13 s.; 4. Cherrier (Velocette), 28 tours en 1 h. 21 m. 13 s. 5/10; 5. Lefèvre (Norton), 28 tours en 1 h. 22 m. 37 s.; 6. Collignon (Guzzi), 26 tours en 1 h. 20 m. 47 s. 8/10; 7. Banheraud (A.M.S.), 26 tours en 1 h. 22 m. 35 s. 9/10; 8. Roger Guérin (Motor-Club), 26 tours en 1 h. 22 m. 42 s. 3/10; 9. G. Monneret (Triumph), 25 tours en 1 h. 11 m. 26 s. 5/10; 10. Robbes (M.C. Châtillonnais), 24 tours en 1 h. 20 m. 49 s. 7/10; 11. Venin (Sarolea), 24 tours en 1 h. 22 m. 27 s. 4/10.

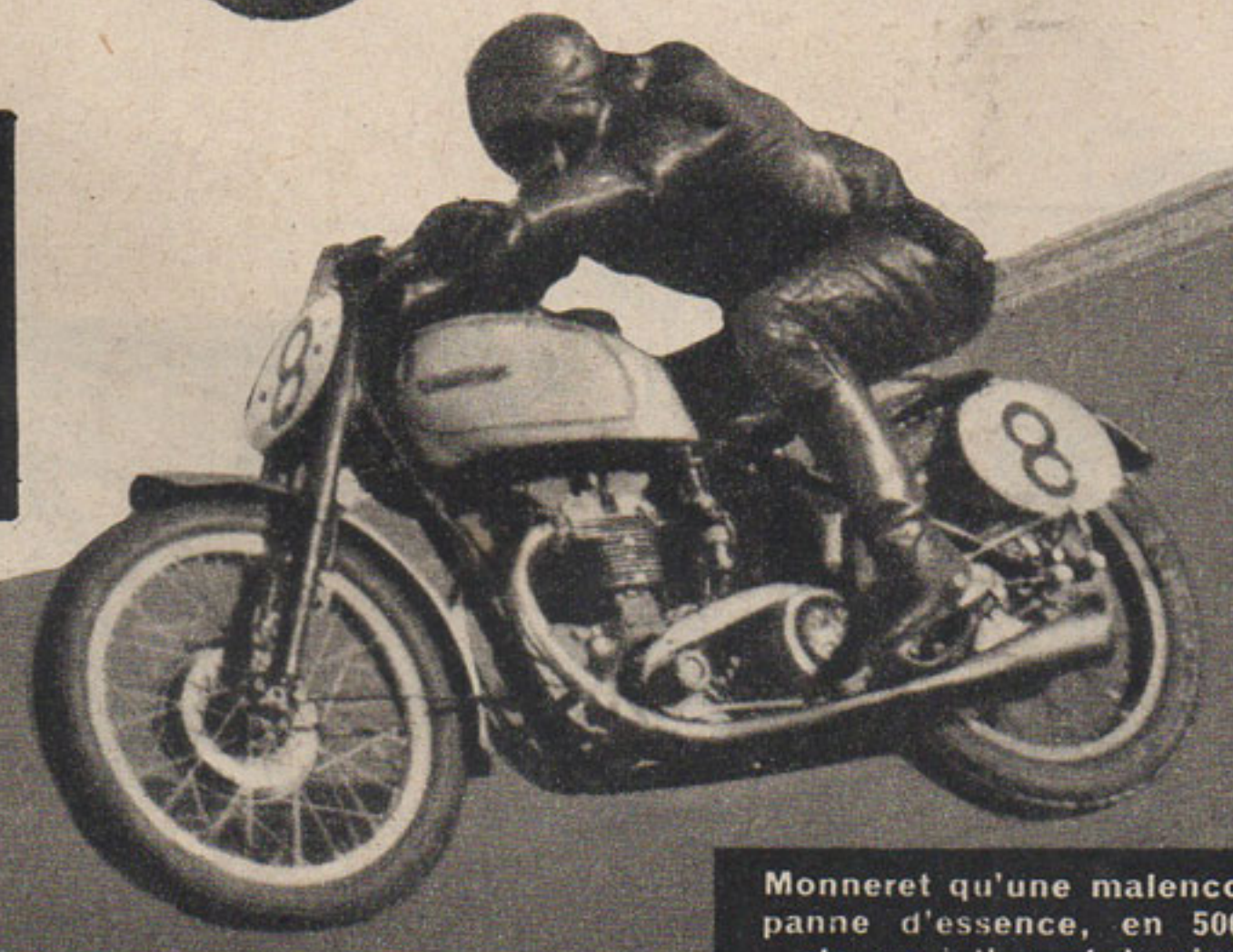
Ce fut une excellente journée, le public était compact; il a surtout fort apprécié que ces deux épreuves du Championnat se soient courues distinctement l'une de l'autre, le spectacle y a grandement gagné en clarté et en attrait.



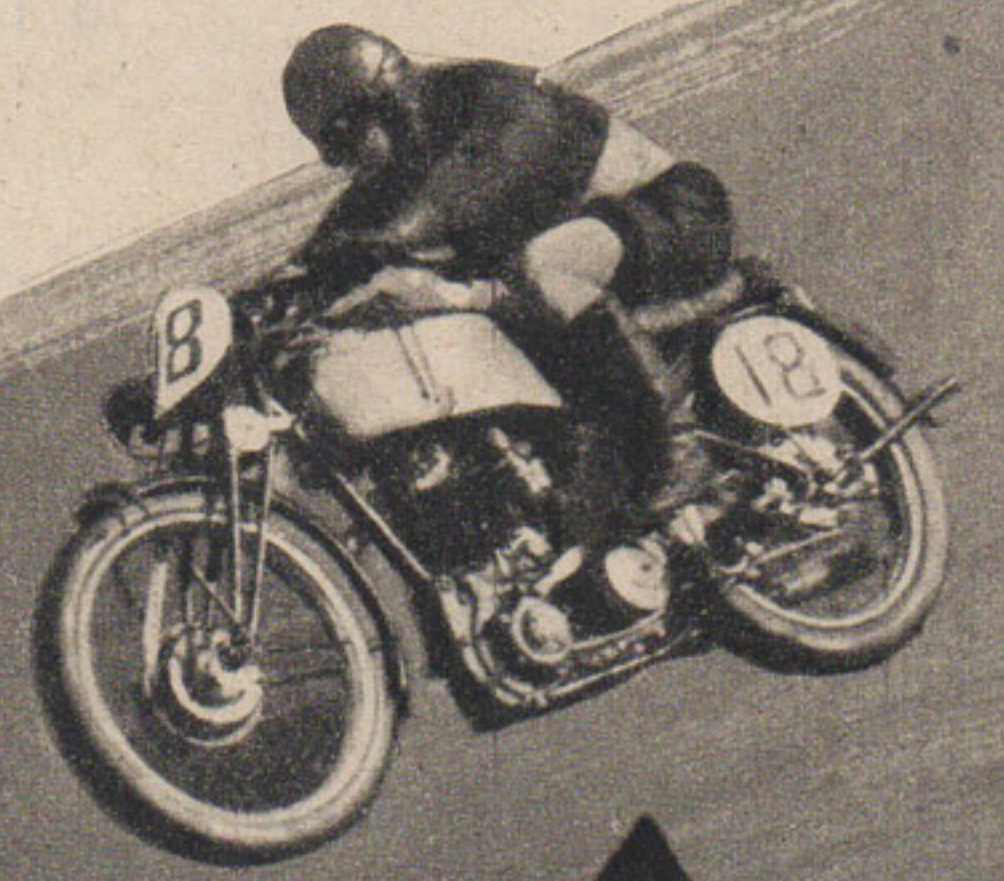
Massiot de la G.R.M. commissaire et recordman du champignon!!!



Cherrier, un concurrent, déjà redoutable, anima par son brio les deux épreuves.

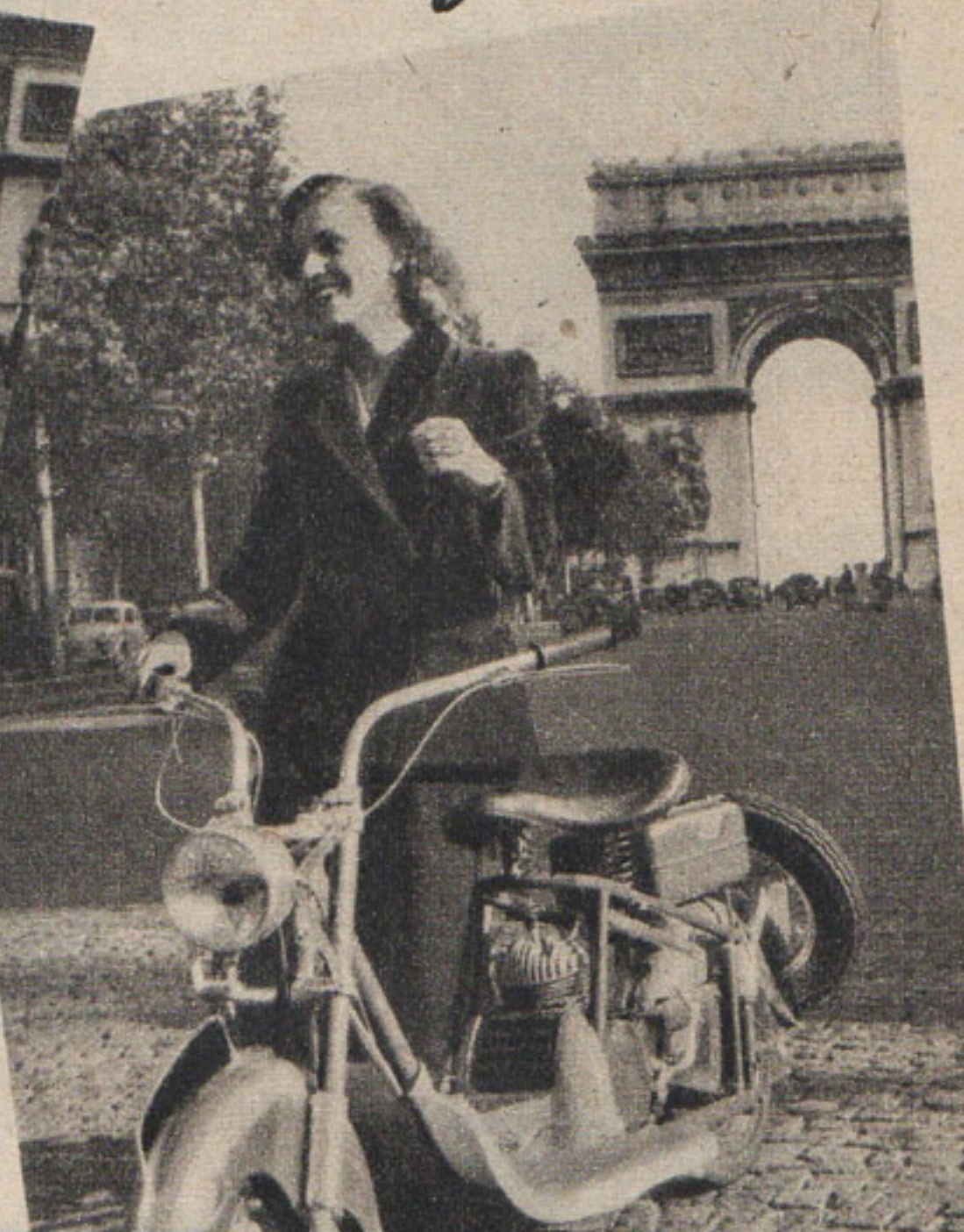


Monneret qu'une malencontreuse panne d'essence, en 500 cmc., stoppa à l'avant-dernier tour.



Banheraud 1^{er} des amateurs en 500 cmc. a un faible pour le short!!!

Une jeune fille descendait...



- S.V.P. Mademoiselle, arrêtez-vous!

- Que me voulez-vous? Une photo pour « Motocycles ».

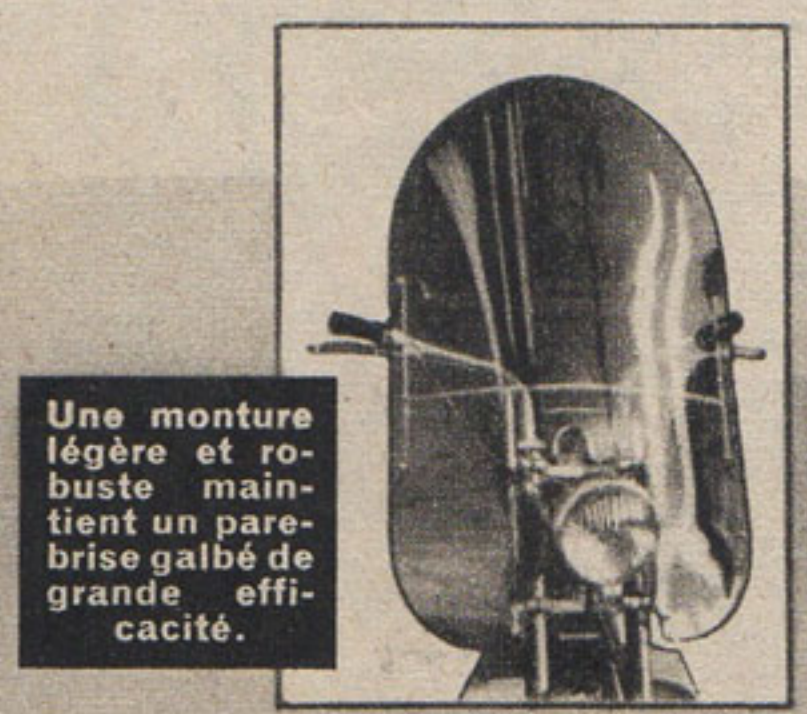
Comment dois-je poser?

« C'est parfait. Merci.

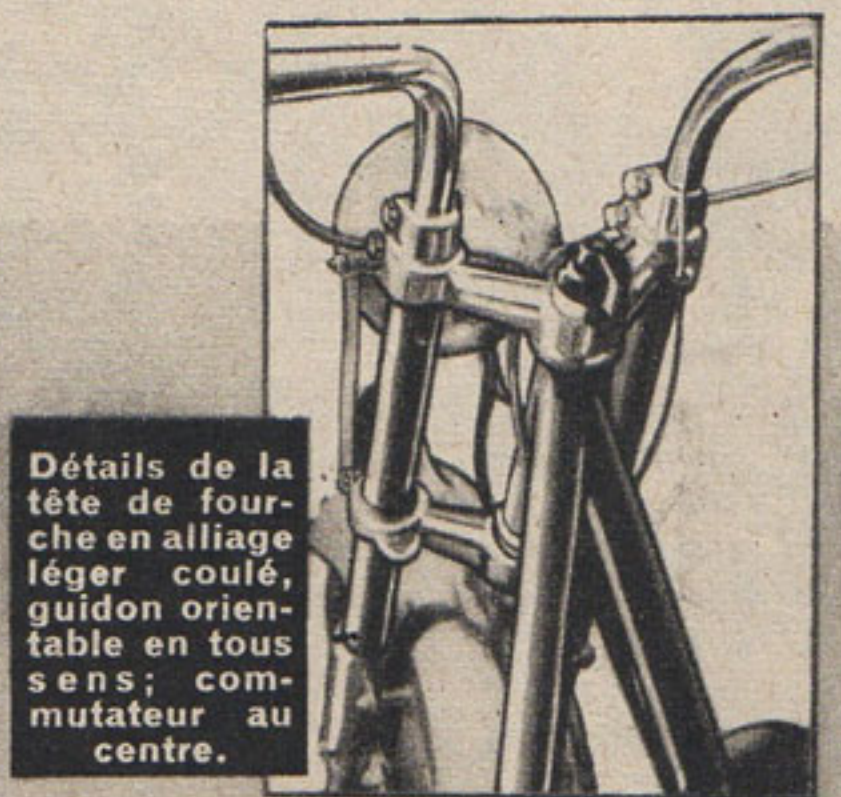
...l'avenue de la Grande Armée

Toujours à l'affût des nouveautés, nous avons aperçu, montée sur le nouvel A.G.F., une charmante personne, qui nous a permis de donner à nos lecteurs la primeur d'une photo, bien parisienne.

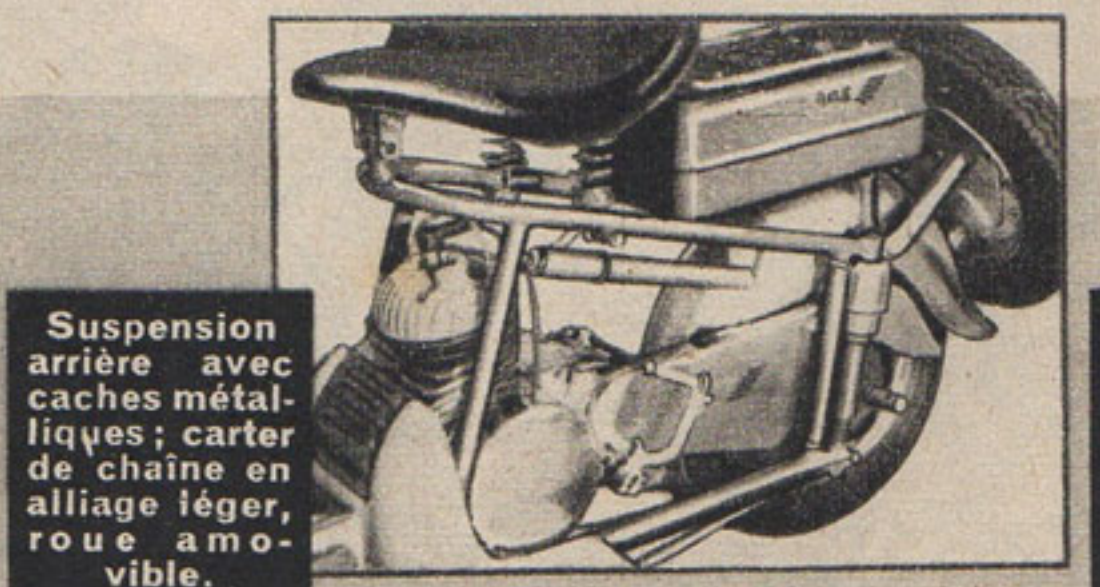
LE SCOOTER A.G.F.



Une monture légère et robuste maintient un pare-brise galbé de grande efficacité.



Détails de la tête de fourche en alliage léger coulé, guidon orientable en tous sens; commutateur au centre.



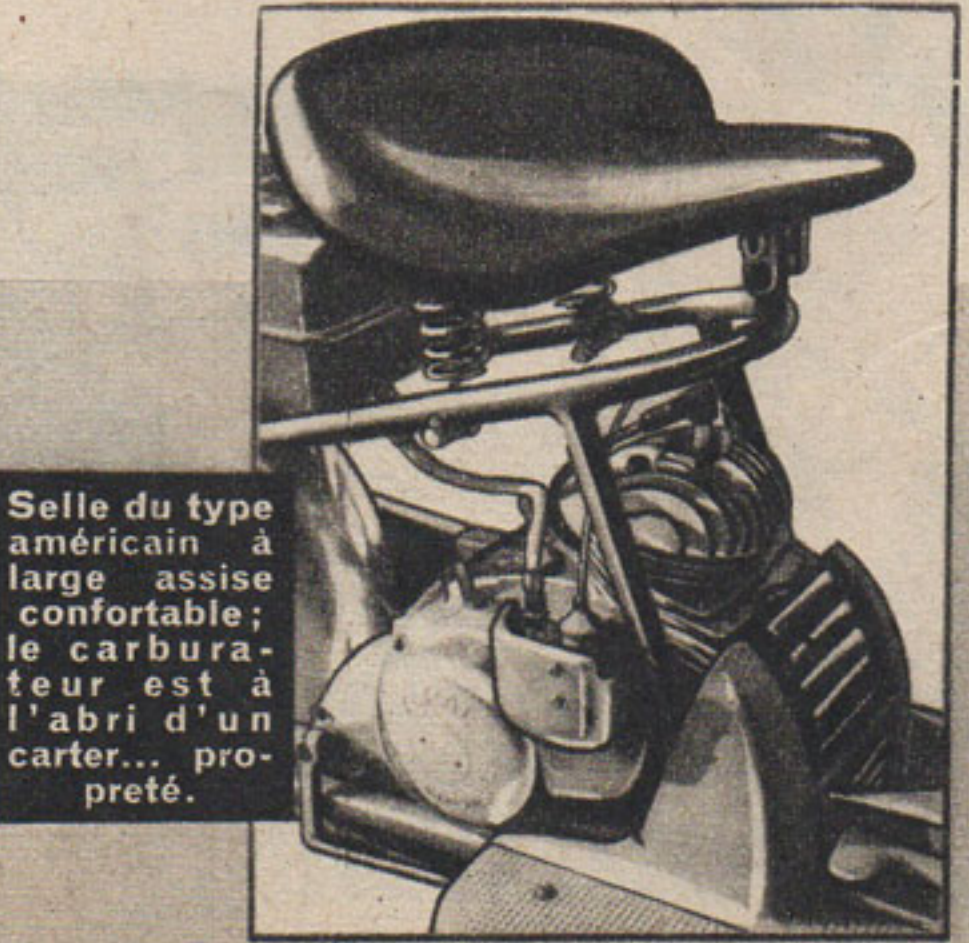
Suspension arrière avec caches métalliques; carter de chaîne en alliage léger, roue amovible.



Large repose-pied en aluminium fondu, sélecteur à double pédale; au centre coffre à outils.



Garde-boue enveloppant en coulé, jante amovible en deux flasques démontables.



Selle du type américain à large assise confortable; le carburateur est à l'abri d'un carter... préparé.



La roue de secours à l'arrière encadre la plaque de police; un porte-bagages sur le réservoir.



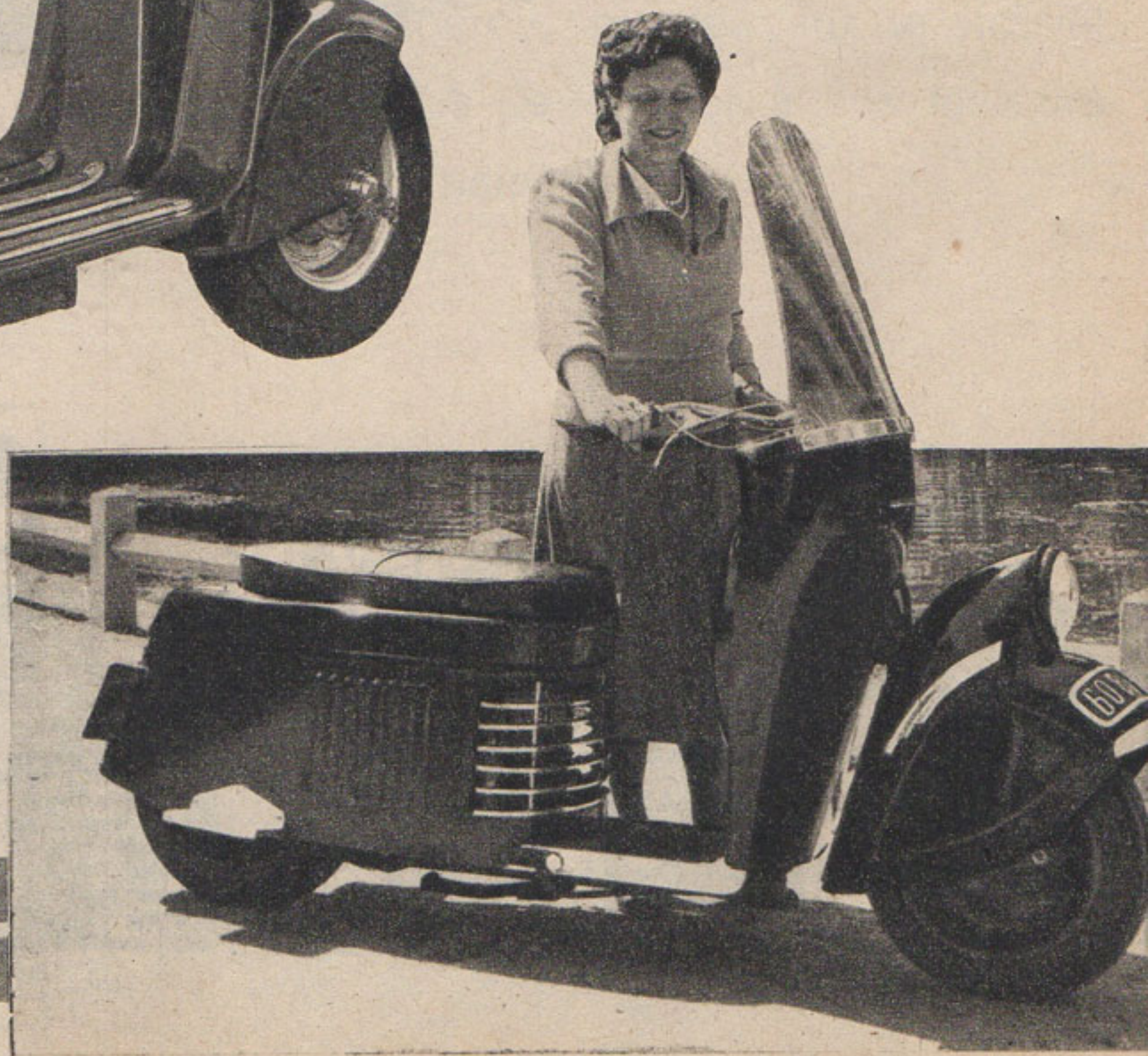
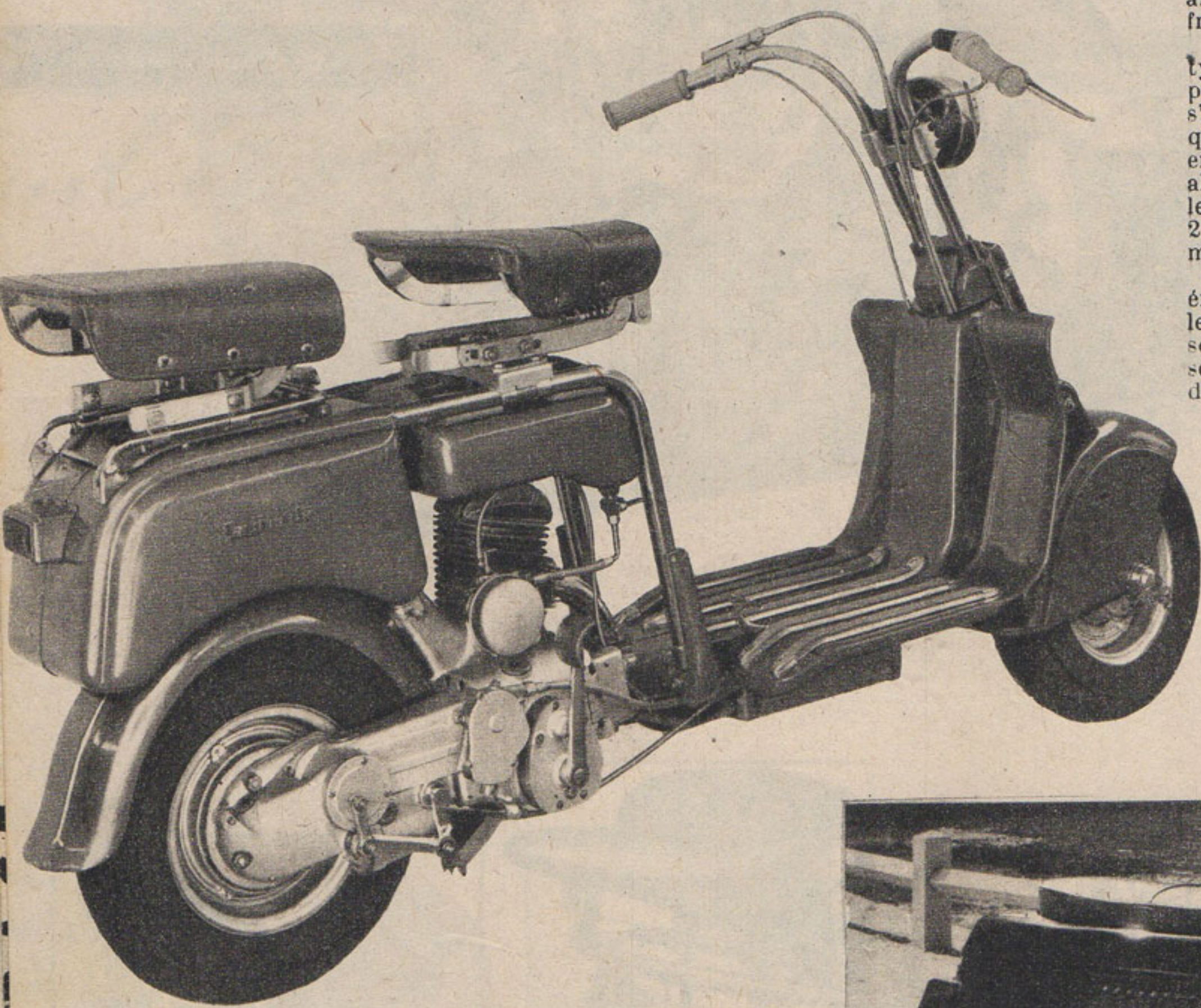
Le Bois de Boulogne et les allées cavalières sont toujours le rendez-vous des élégances. Ici c'est encore le 125 Bernardet, mais bientôt nous y rencontrerons le 250 cmc., à démarrage électrique.

SCOOTERS

UNE marque de scooter en 1947, deux en 1948, plus de six cette année affirment l'intérêt que les industriels français manifestent pour cette formule.

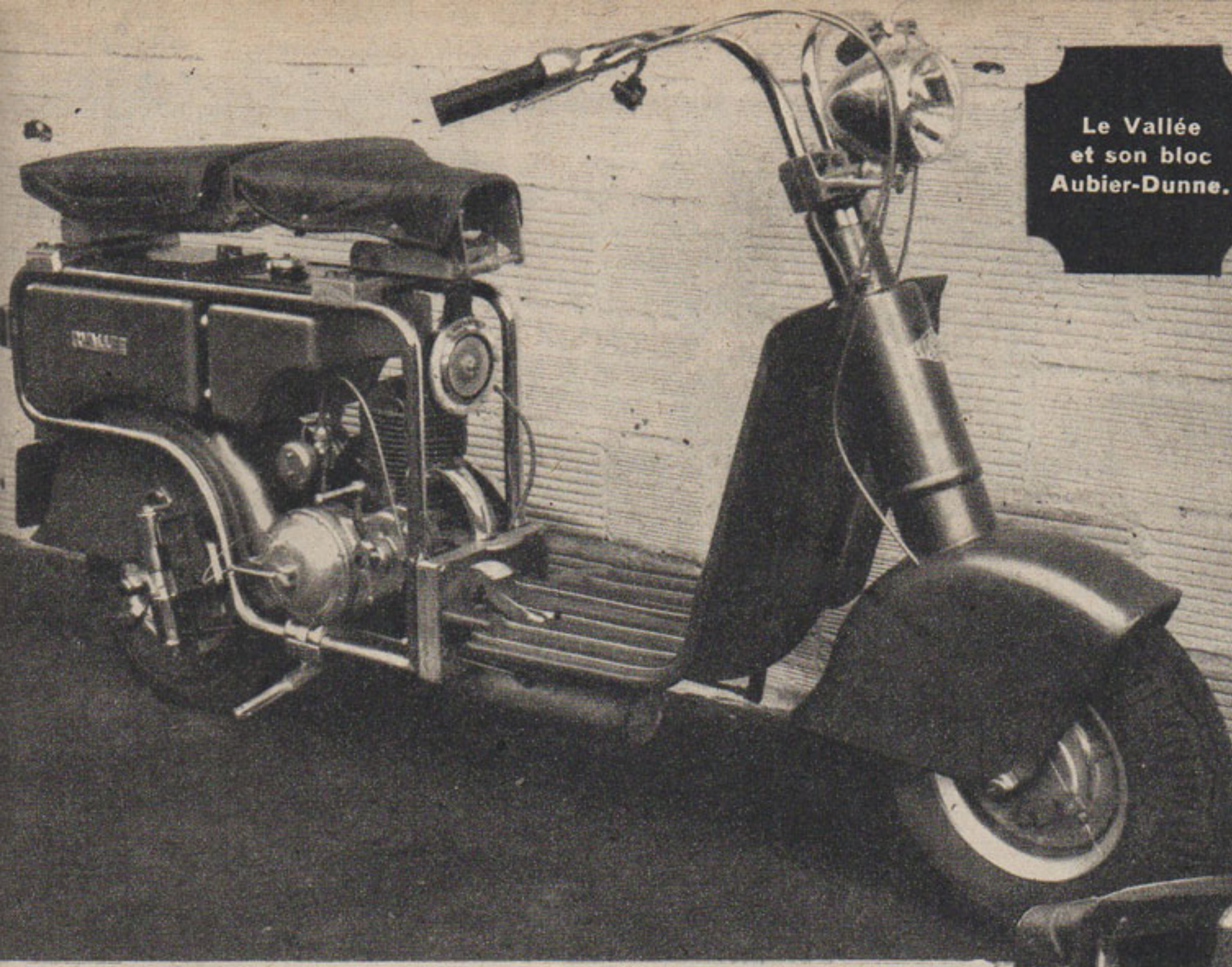
Les réalisations sont variées; chaque type de scooter a ses caractéristiques personnelles; la puissance de ces engins s'est également étendue, presque autant que celle des motos. Nous trouvons, en effet, toute une gamme de scooters allant du 50 cmc., le Speed, au 250 cmc., le Bernardet 1950 équipé d'un 2 cylindres, 2 temps à culasse commune et du démarrage électrique.

Cette floraison va provoquer une émulation parmi les constructeurs. Si le grand public donne sa faveur à cette solution, l'accroissement de la production se traduira sans doute par une réduction des prix, d'ailleurs déjà amorcée.

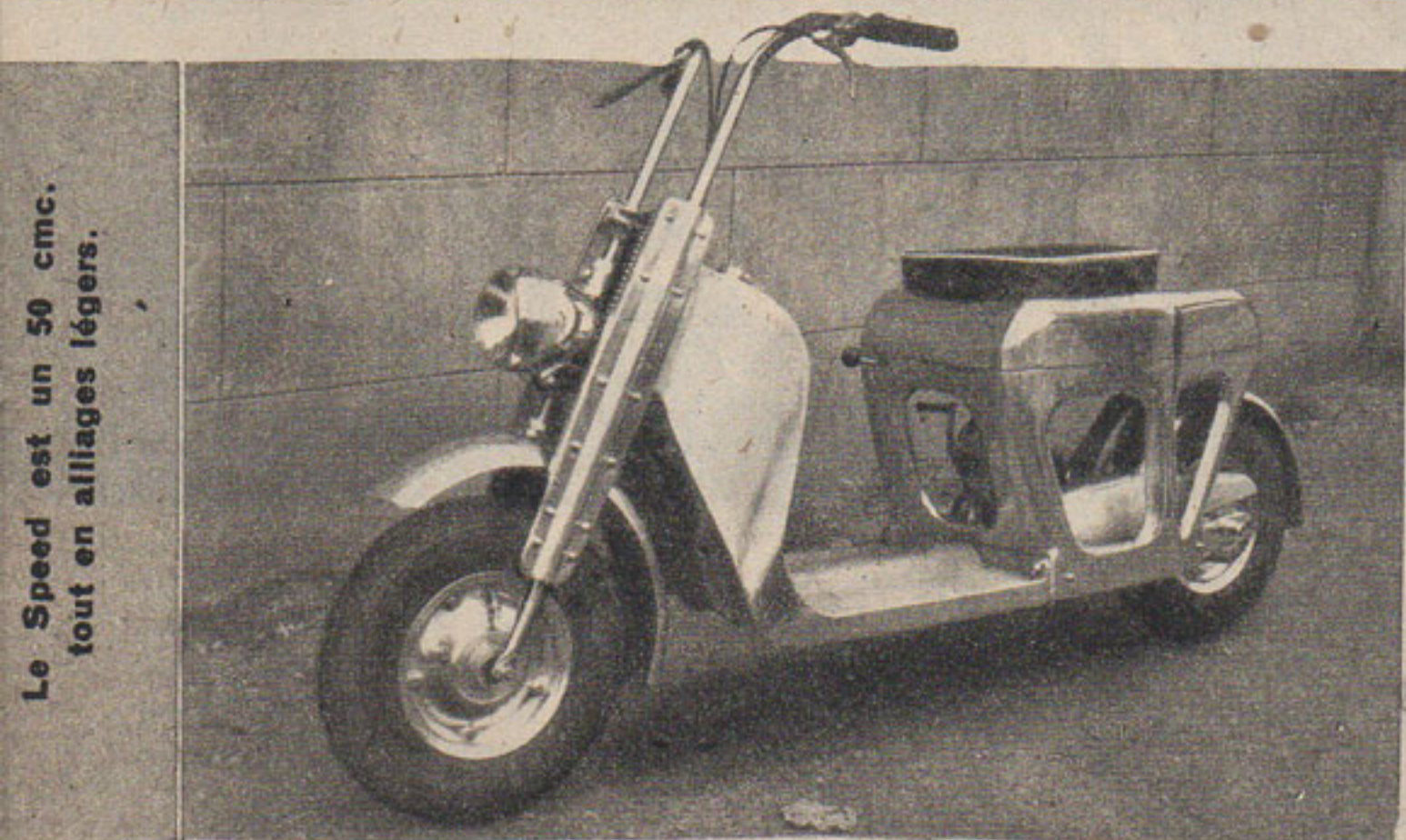
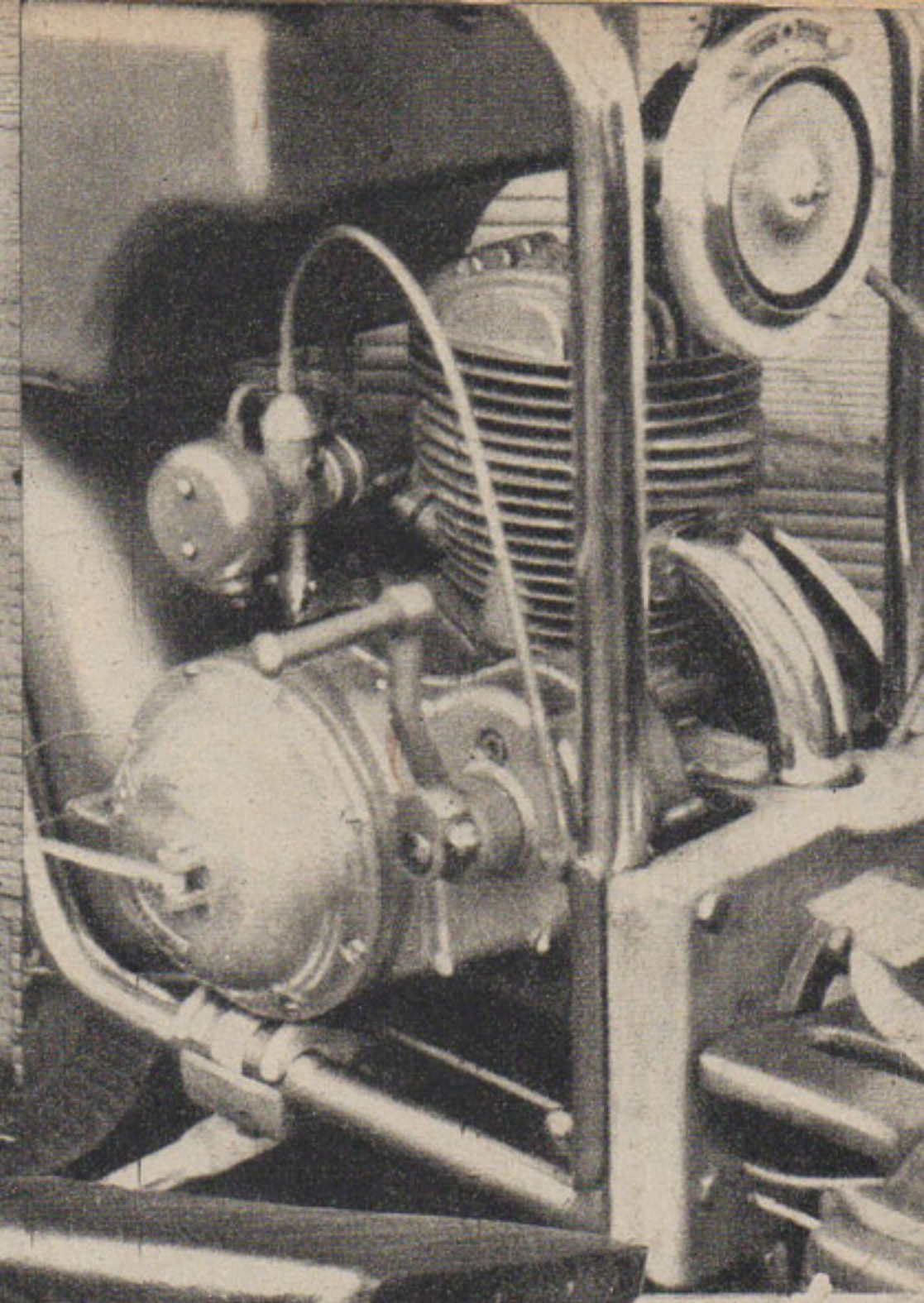


Ci-dessus : Le Lambretta Italien avec sa transmission à catène.

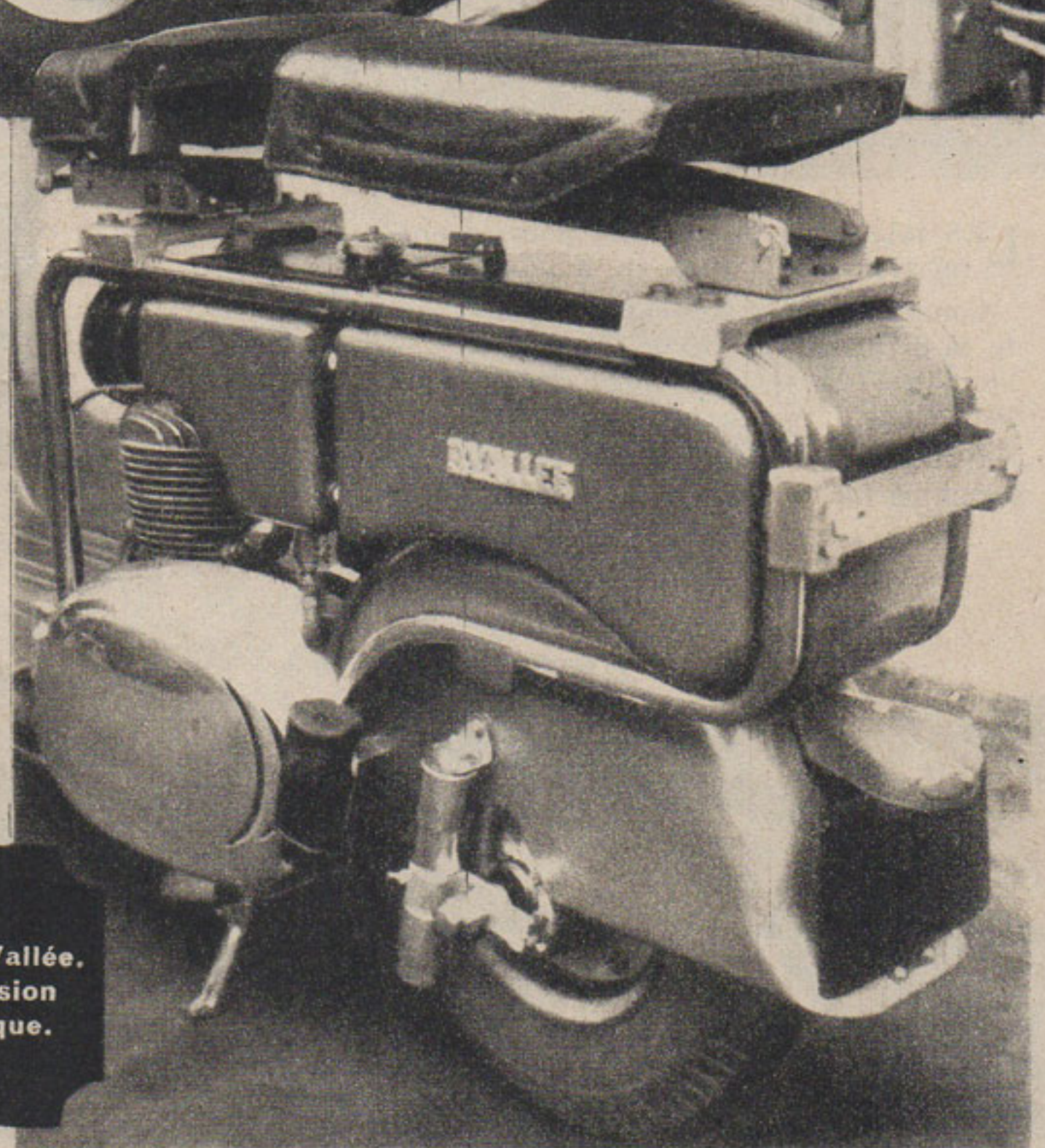
A droite : Le Bernardet qui a conquis les suffrages féminins.



Le Vallée
et son bloc
Aubier-Dunne.



Le Speed est un 50 cmc.
tout en alliages légers.

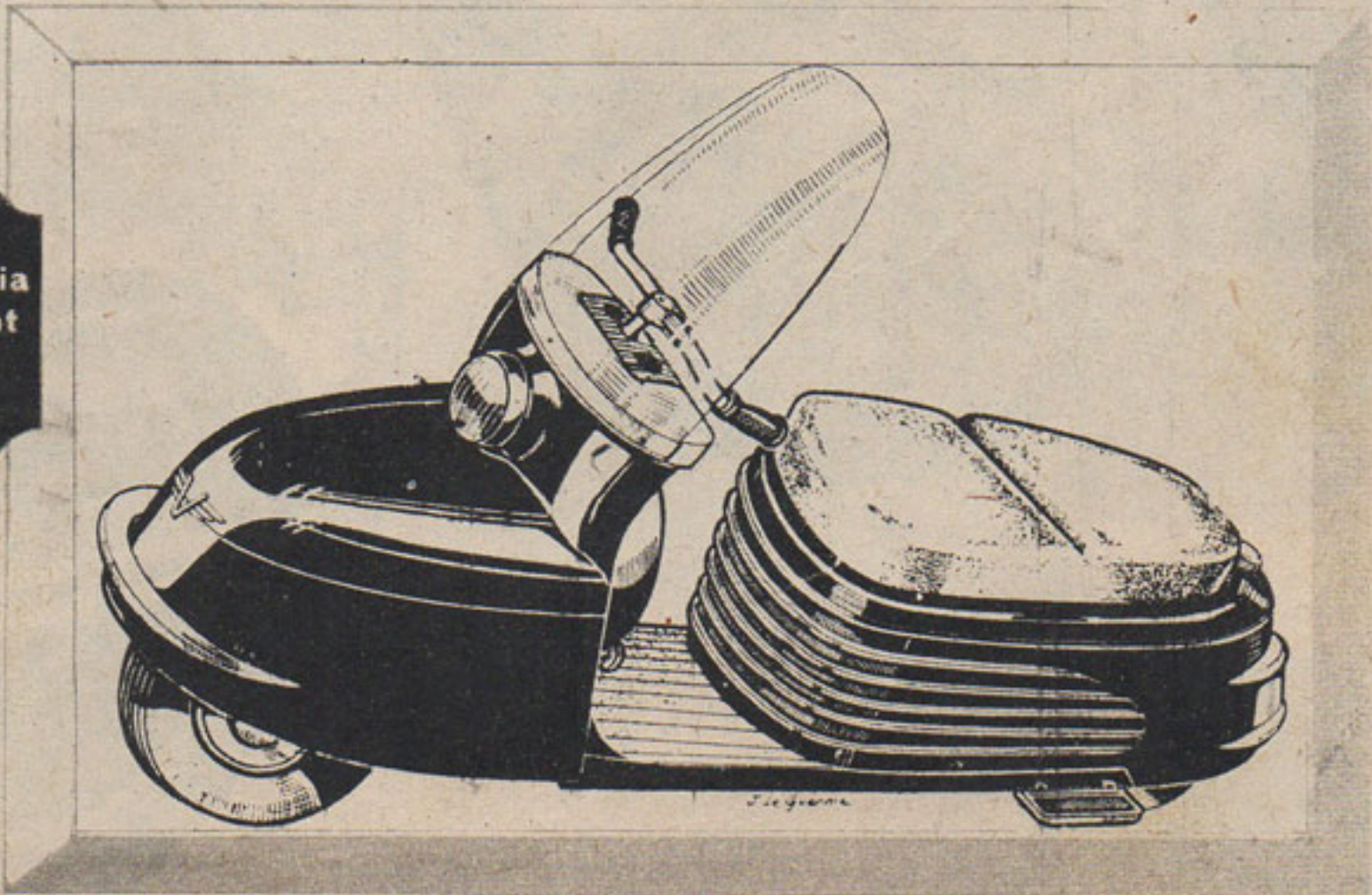


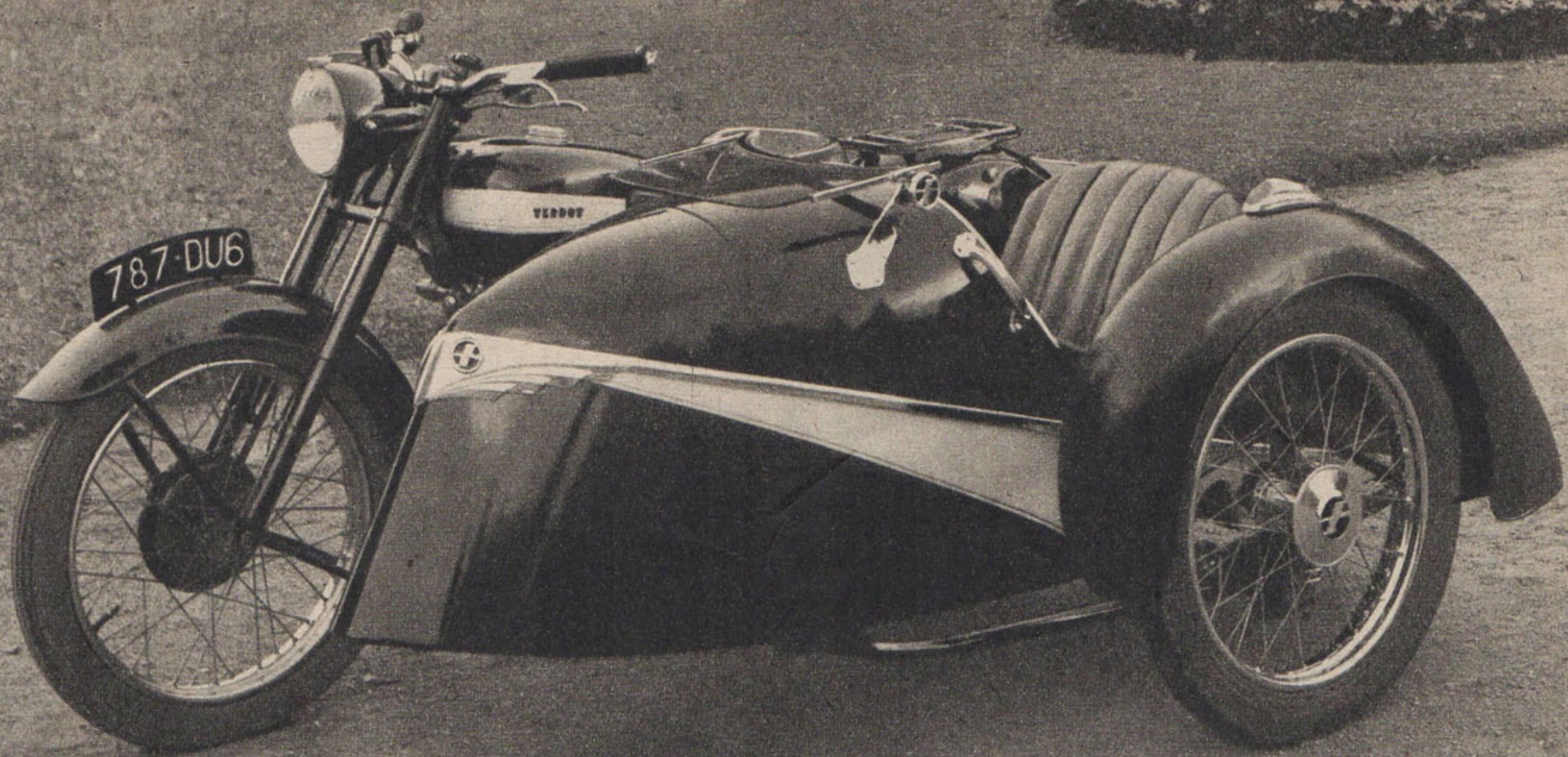
L'arrière du Vallée.
Sa suspension
télescopique.



La
fourche-poutre
à suspension
interne.

Le Scootavia
entièrement
caréné.





LES fabricants de sidecars poursuivent un effort méritoire et fertile en améliorations.

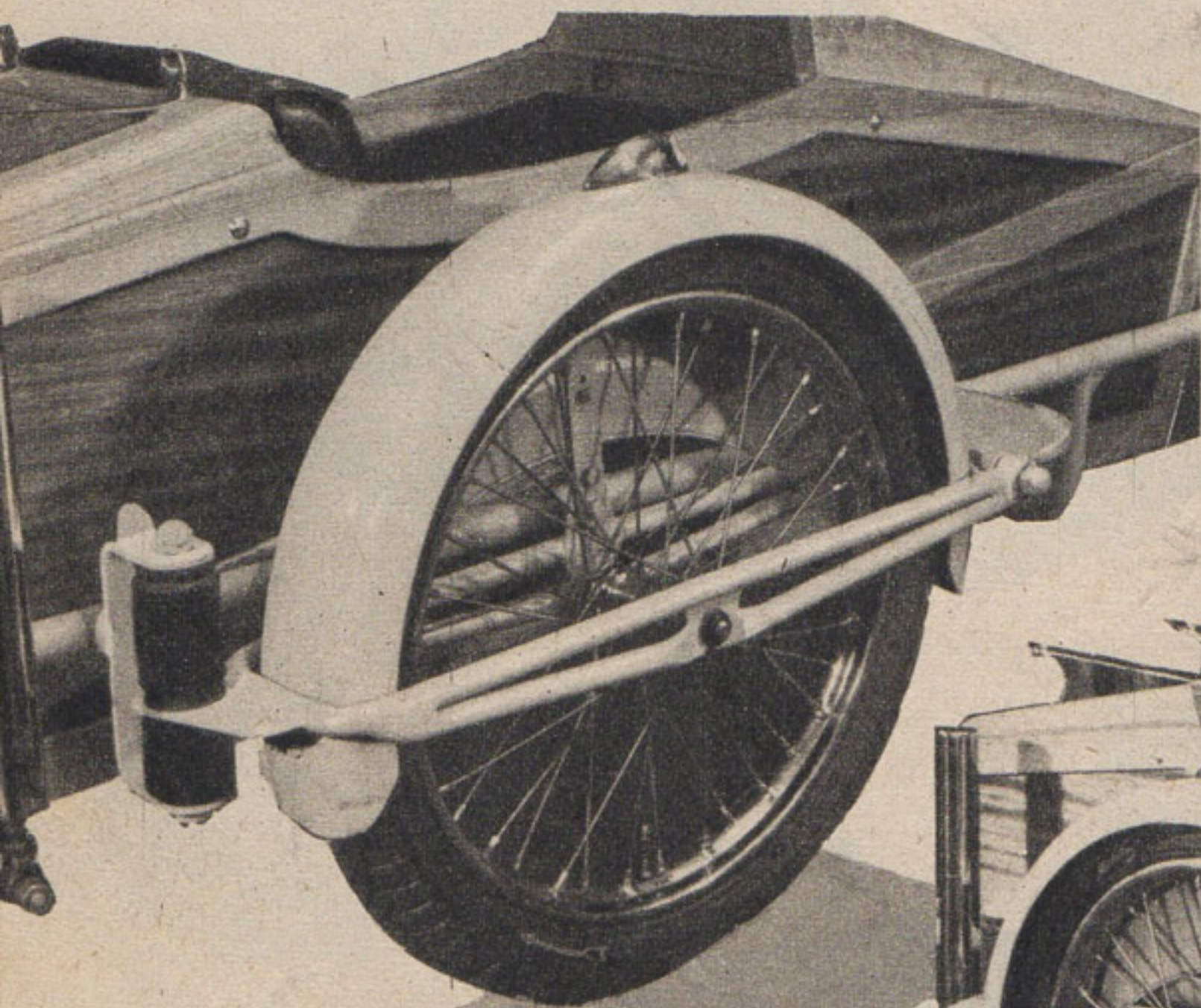
Comme nos maîtres-carrossiers, ils ont le sens de la ligne et du décor, témoin ce remarquable équipage Terrot-Marmonnier digne d'un concours d'élégance.

Il n'est pas douteux que les sidecars français soient parmi les plus attrayants du monde.

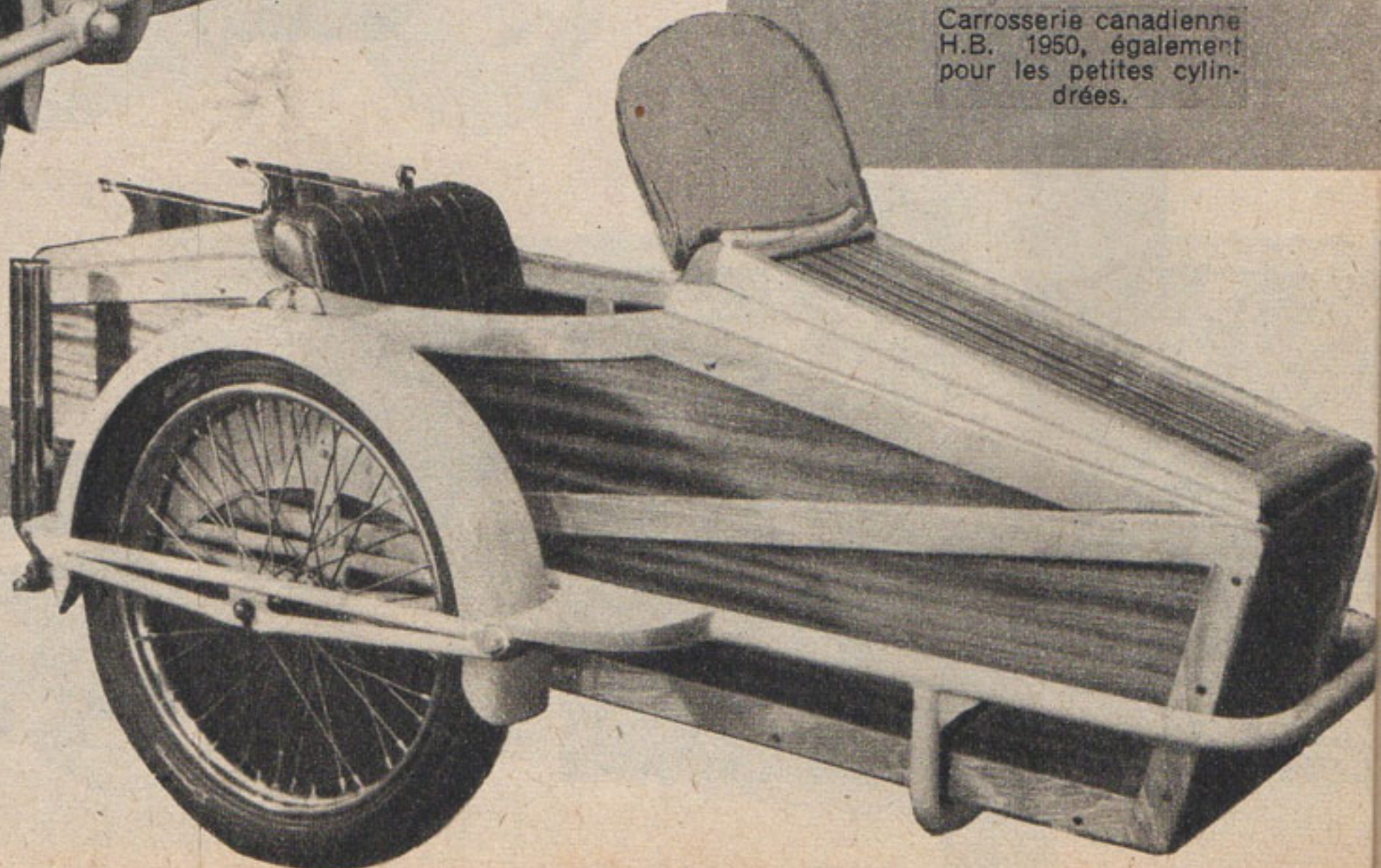
Side-CARS

Les châssis ont, de leur côté, démontré leur robustesse; leurs divers modes d'attaches sont sûrs et calculés de telle façon qu'ils n'imposent aucune fatigue au cadre de la moto et qu'ils se conduisent, quand ils sont correctement montés, avec aisance et sans effort.

Le confort du passager a fait généralement l'objet de soins attentifs, la suspension de la carrosserie, réalisée de différentes façons suivant les



Roue suspendue sur le châssis H.B. pour velomoteurs et motos légères.



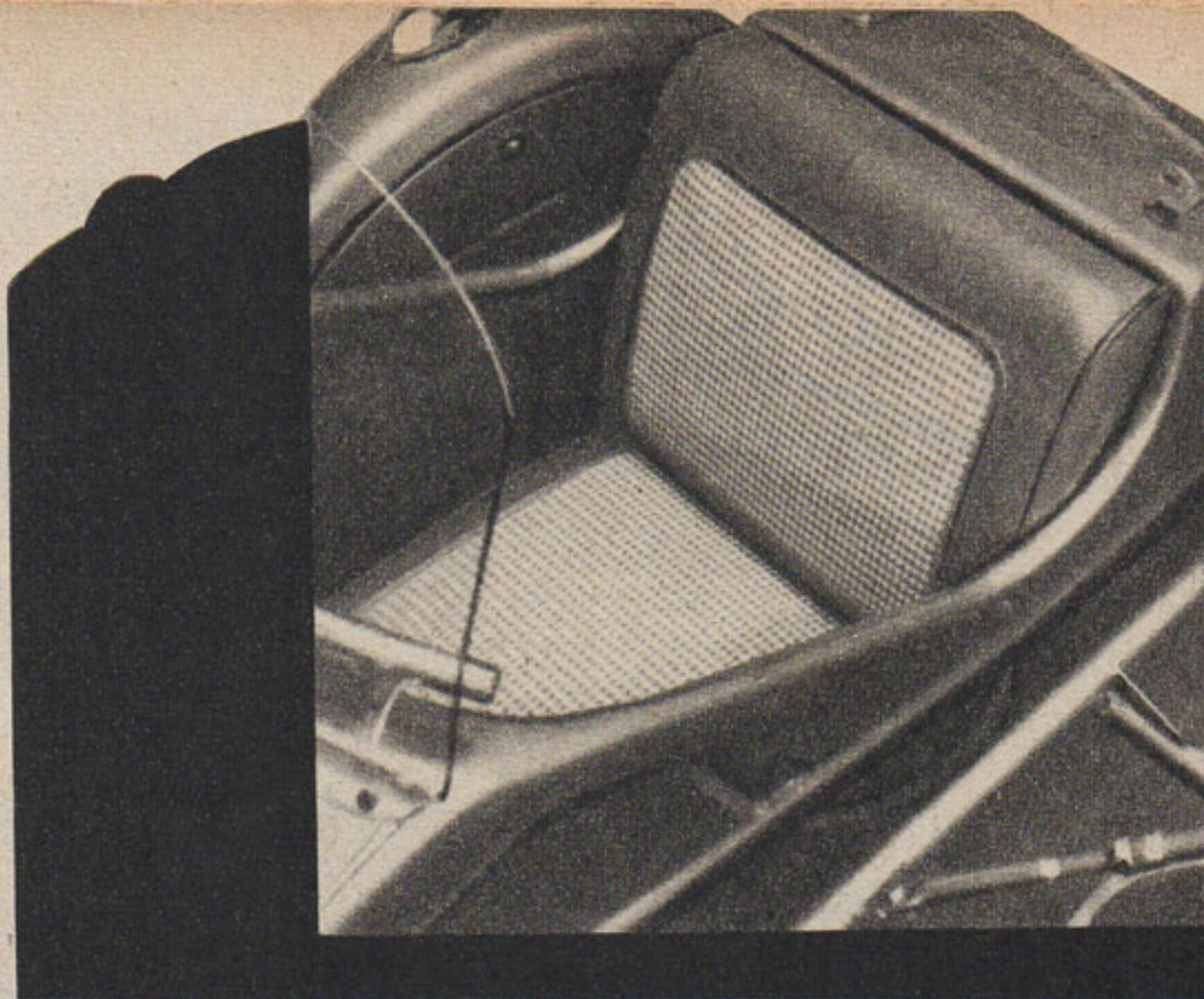
Carrosserie canadienne H.B. 1950, également pour les petites cylindrées.

marques, parvient au moelleux des voitures américaines, surtout quand s'y ajoute la suspension de la roue, dispositif de plus en plus répandu.

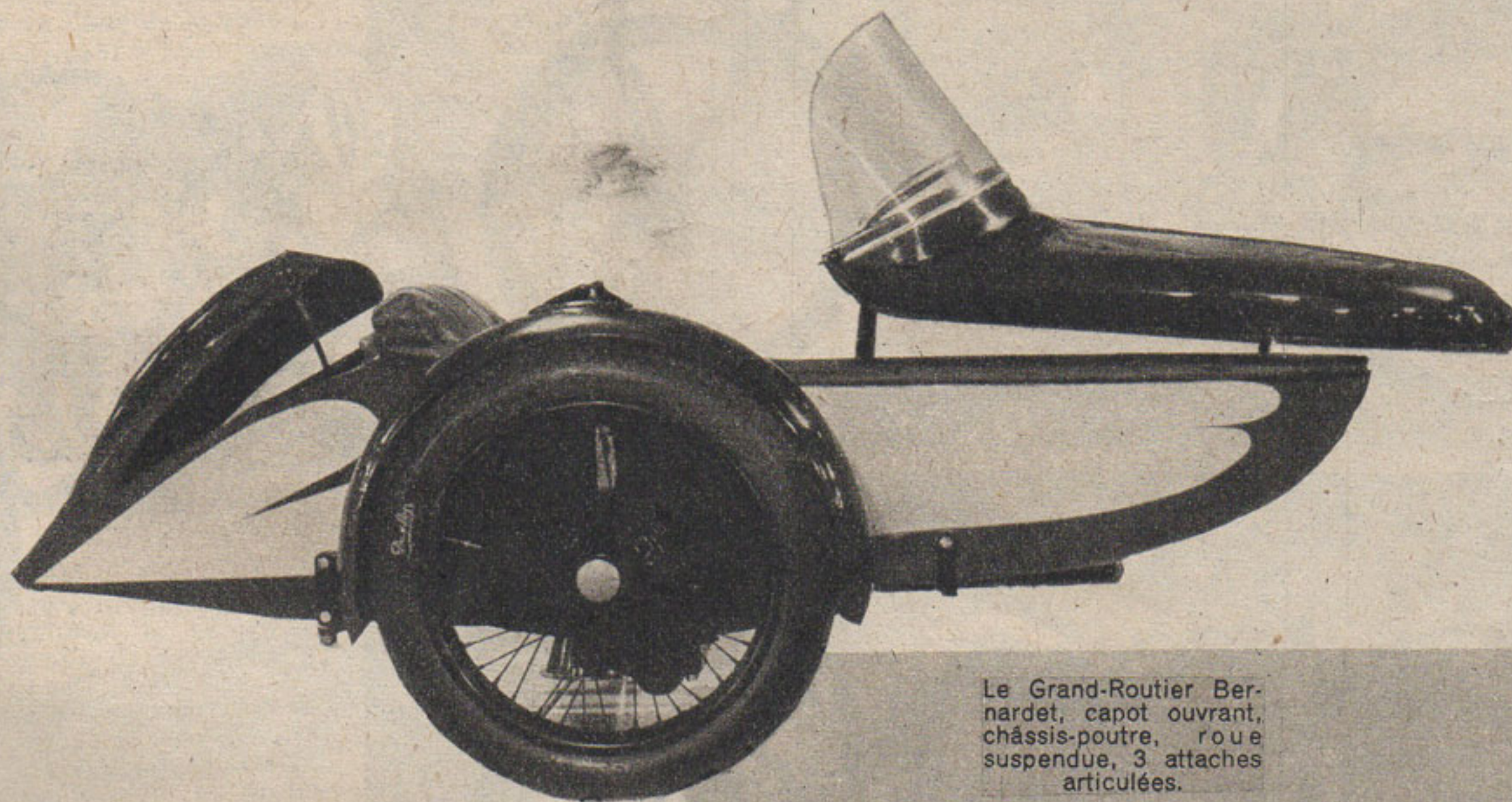
Les sièges et dossiers sont capitonnés, pour ajouter à ce confort: le choix des garnitures agréables à l'œil et bien harmonisées à l'émail de la carrosserie; un luxe sobre plaît à la passagère et l'incite à la promenade.

Le sidecar est désormais possible avec des motos de toutes cylindrées, même des vélomoteurs. Sauf pour les parcours en montagne, la moyenne de route ne se trouve pas sensiblement influencée.

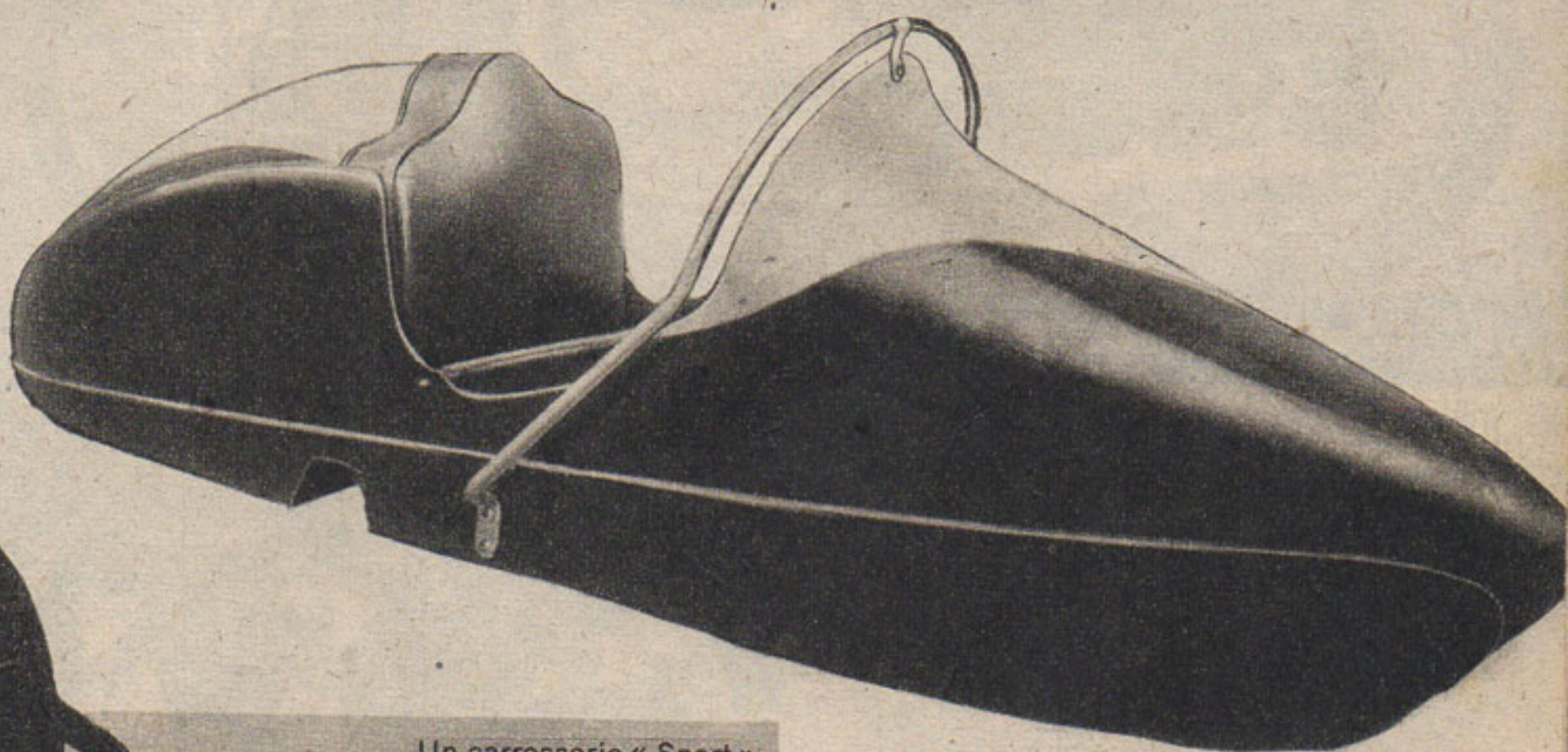
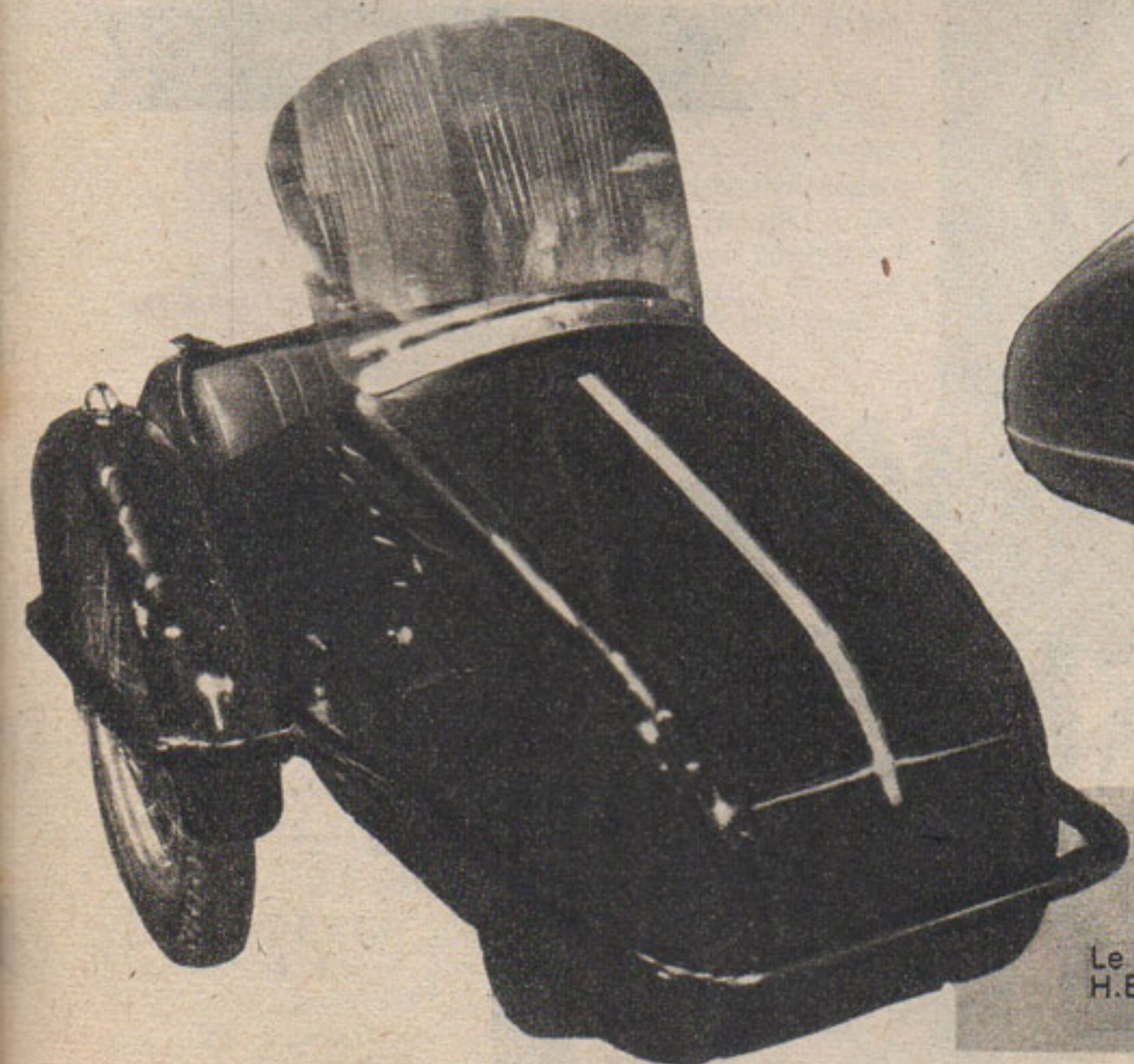
Les nouvelles motos légères 150 et 175 cmc., à plus forte raison, s'accrochent fort bien du sidecar; maints lecteurs, à la suite des vacances passées, nous ont fait part de leur satisfaction; les trajets qu'ils ont effectué sont parfois surprenants; on croirait qu'ils ont, comme à plaisir, accumulé les difficultés; cependant le léger équipage s'en est tiré avec brio et sans défaillance. Il ne faut pas de parti pris, comme le font certains, se montrer hostile au sidecar, mais il faut en essayer un bon. Nombreux sont ceux qui l'ayant adopté ont, tout à fait conquis, renoncé au solo.



Un siège en cuir synthétique et tissu pied-de-poule: beaucoup de cachet.



Le Grand-Routier Bernardet, capot ouvrant, châssis-poutre, roue suspendue, 3 attaches articulées.

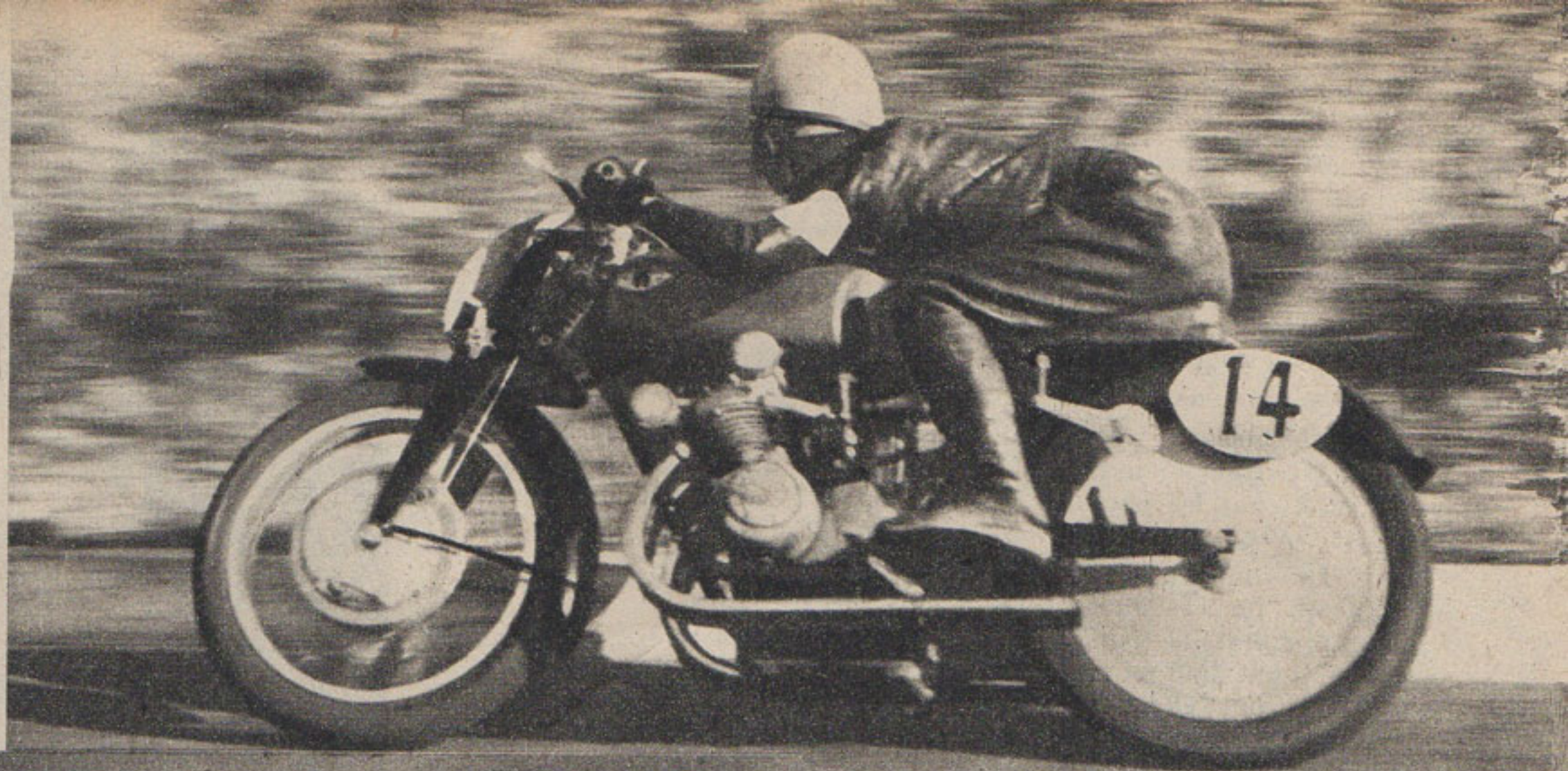


Un carrosserie « Sport » chez Simard parmi les 8 modèles de la maison.

Le nouveau tourisme H.B. pour motos 350 et au-dessus.

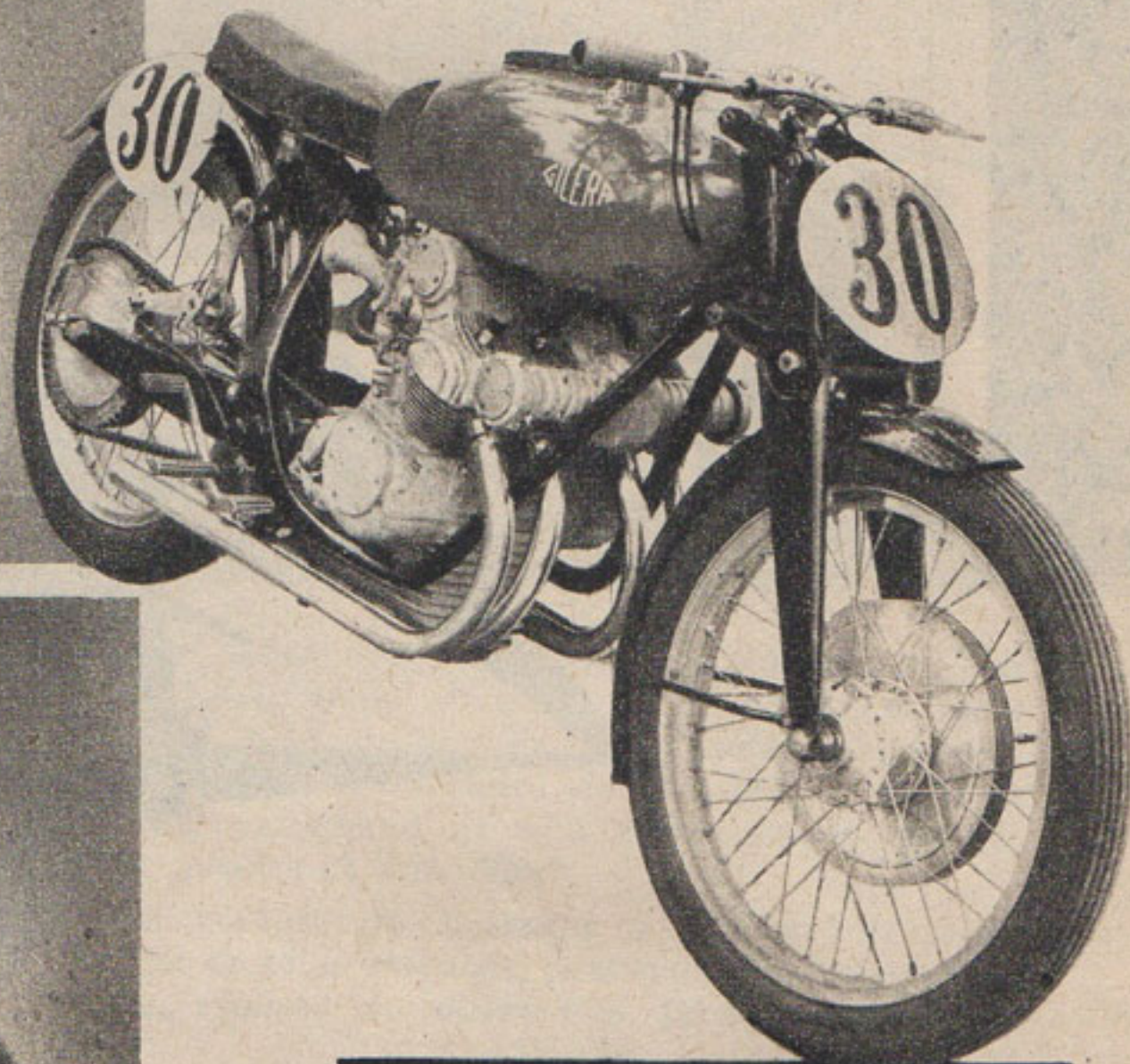
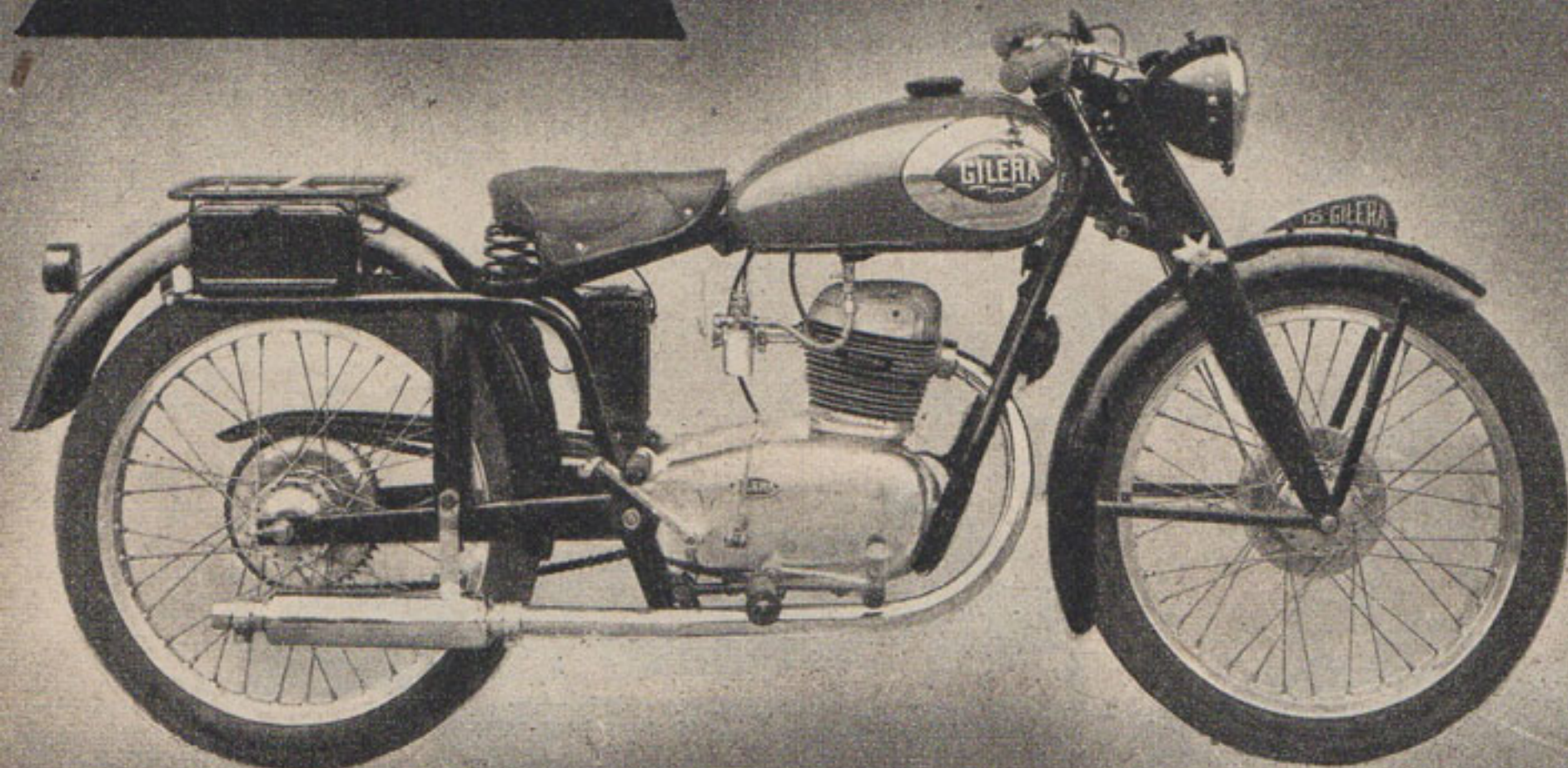
Gilera

La grande marque italienne est représentée en France par les Etablissements Ladevèze. Les coureurs Houel, Collot et Sceaux ont remporté de nombreuses victoires cette année au guidon de ces machines.

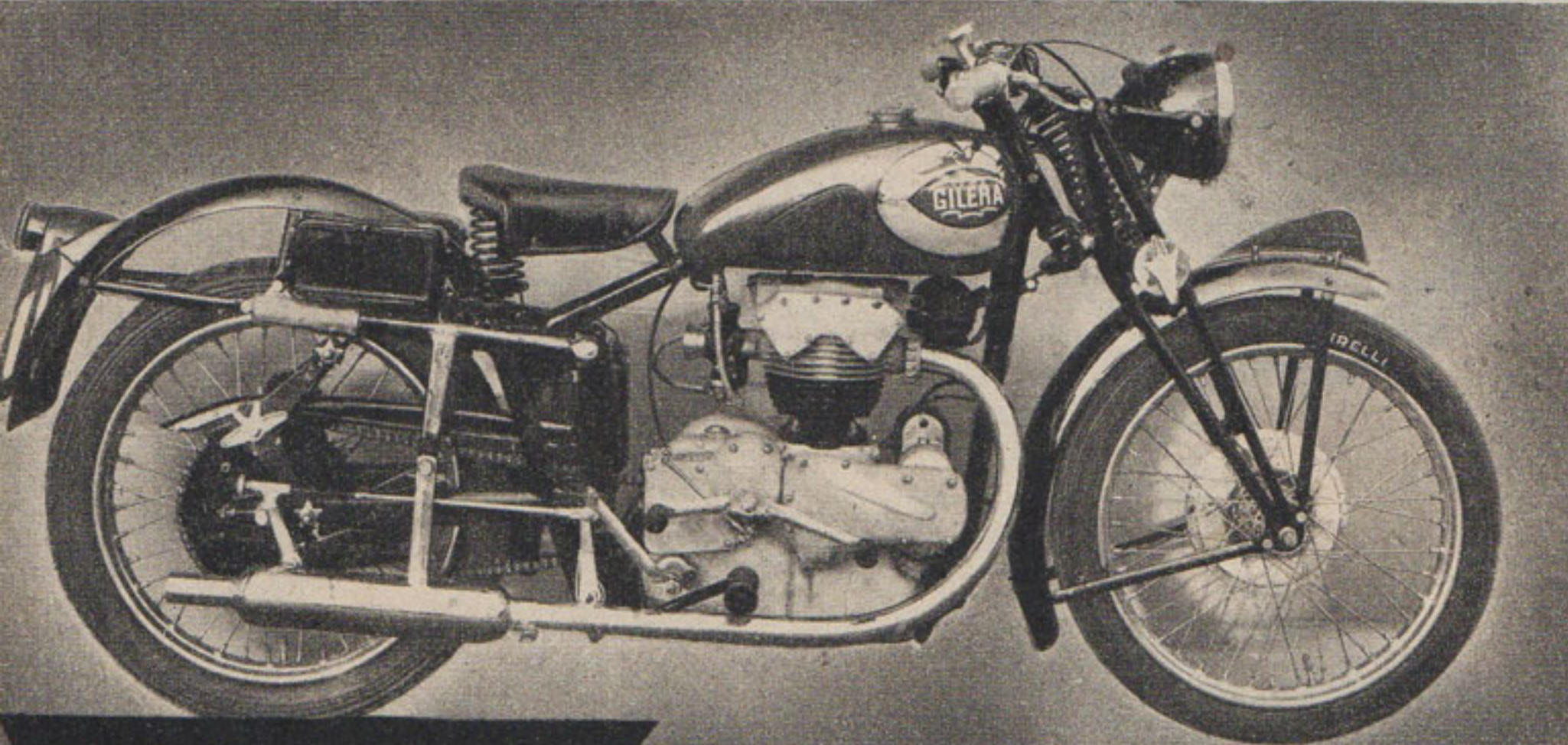


La 125 cmc. à culbuteurs.

Pagani, 1^{er} à Monza.



500 cmc. 4 cylindres de compétition.



La 250 cmc. Nettuno.

Résultats des courses classiques internationales disputées en 1949, valables pour le Championnat du monde.

ILE DE MAN, Touriste Trophée : La Gilera n'a pas participé.

BERNE, Grand Prix de Suisse : 2. Artesiani sur Gilera.

ASSEN, Grand Prix de Hollande : 1. Pagani sur Gilera; 3. Artesiani sur Gilera. Le tour le plus rapide de Pagani à la vitesse moyenne de 150,860 km.-h.

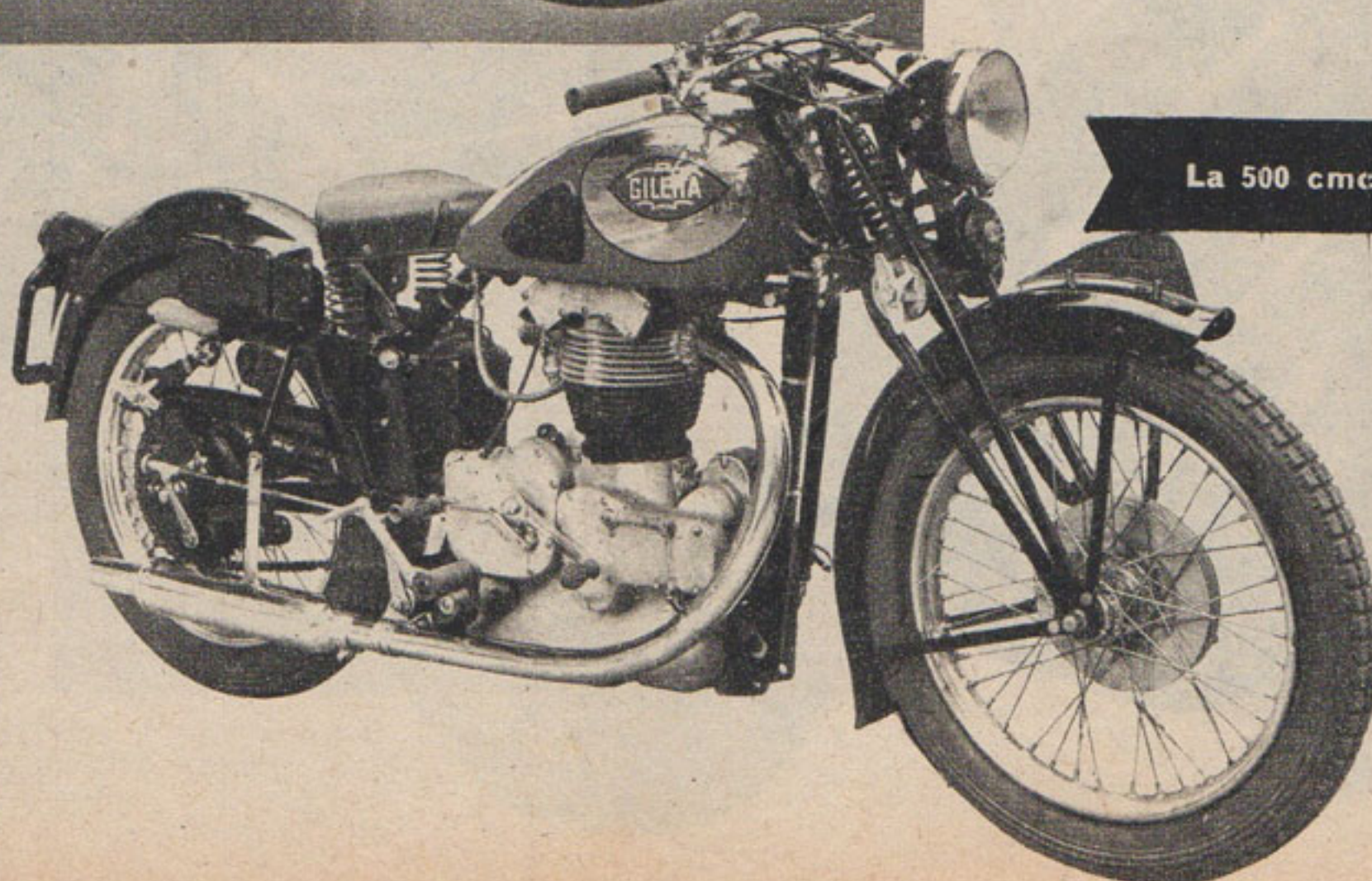
SPA, Grand Prix de Belgique : 2. Artesiani sur Gilera, tour plus rapide d'Artesiani à la vitesse moyenne de 155,034 km.-h.; 4. Pagani sur Gilera.

BELFAST, Grand Prix de l'Ulster : 3. Pagani sur Gilera. Epreuve du 1.000 lancé : 1. Pagani à une vitesse moyenne de 196 km.-h.

MONZA, Grand Prix des Nations : 1. Pagani sur Gilera; 2. Artesiani sur Gilera. Tour le plus rapide de Pagani à la vitesse de 162,931 km.-h.

Classification individuelle au pointage complet de tous les résultats, catégorie 500 cmc. : 1. Pagani sur Gilera, 40 points; 2. Artesiani sur Gilera, 52 points.

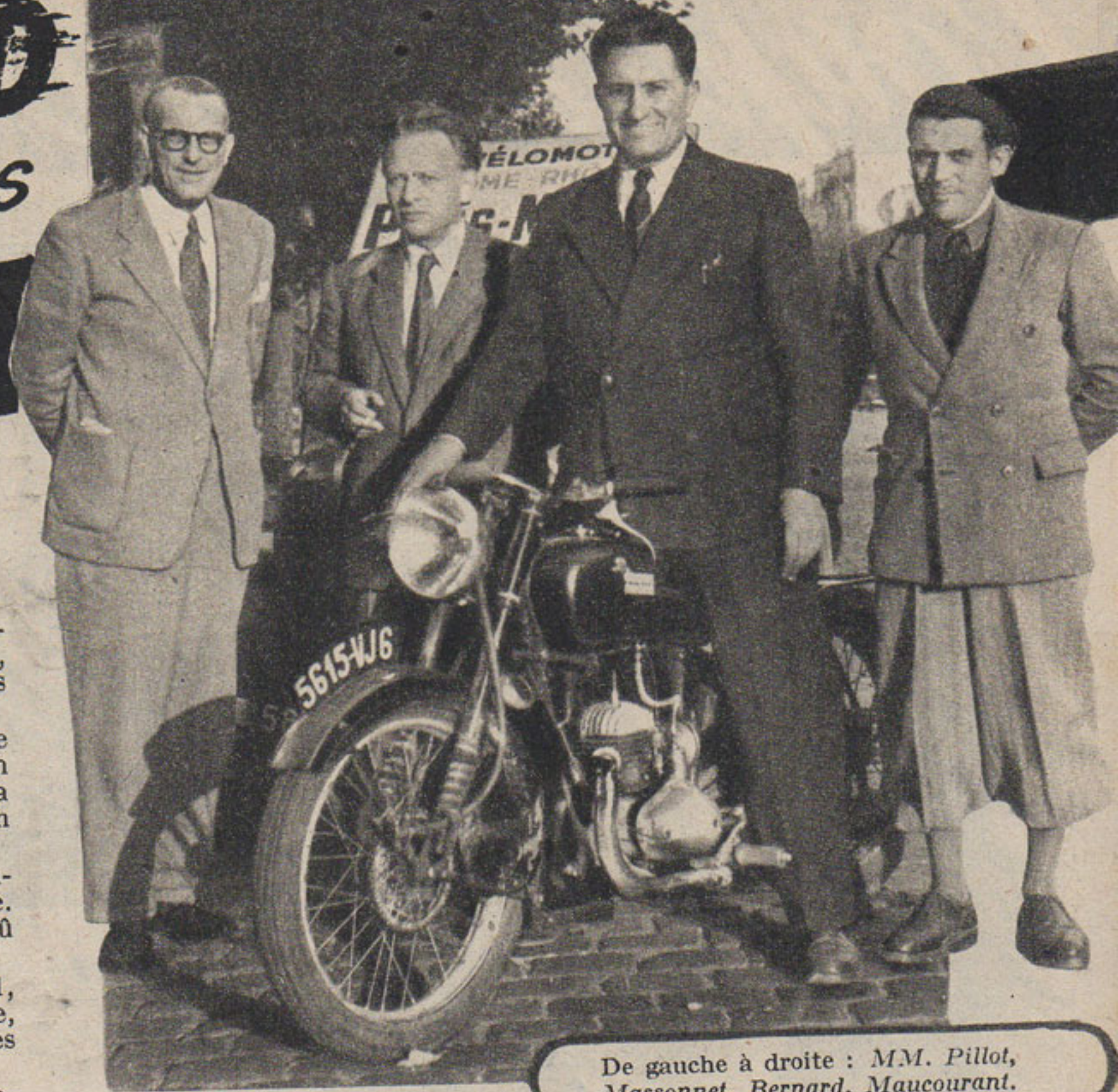
La 500 cmc. Saturno Sport.



PARIS MADRID

en 23 heures 15 minutes

Sur un 125 cmc. Gnome-Rhône
 Cette performance a été réalisée le 29 sept. par Bernard



De gauche à droite : MM. Pillot, Massonnet, Bernard, Maucourant.

LE rapide Paris-Madrid effectuée le trajet en 25 heures 30 minutes... Bernard pilotant un 125 cmc. Gnome-et-Rhône a, sous contrôle officiel, couvert le même parcours en 23 heures 15 minutes, gagnant ainsi 2 h. 15 sur le train.

Cet exploit a été réalisé le 29 septembre dernier sous contrôle officiel, M. Massonnet ayant été désigné par la Fédération Française de Motocyclisme pour suivre de bout en bout la performance qui devait être réalisée sans enfreindre en aucun cas les prescriptions du Code de la route.

La voiture suiveuse ayant à bord le commissaire M. Massonnet avait été prêtée par Maucourant qui la pilotait lui-même. Maucourant le champion bien connu des petites cylindrées a dû suivre cette démonstration avec grand intérêt.

Gustave Bernard connaissait déjà le parcours : en 1931, il avait fait le même raid sur une 500 cmc. Gnome-et-Rhône, en 23 heures 50 minutes; avec son 125 cmc. il a mis 35 minutes de moins qu'avec son 500 cmc.

Bernard reste donc, malgré les ans qui passent, un randonneur de grande classe et d'une endurance peu commune pour un homme de 56 ans. C'est un bel exemple pour les jeunes. Cette fois, cependant, on peut dire qu'il n'a pas été spécialement aidé par les circonstances : 150 kilomètres de brouillard et 400 kilomètres sous une pluie torrentielle due à la tornade régnant alors sur l'Espagne, ont certainement contribué à abaisser sa moyenne et à accroître sa fatigue.

La machine était la dernière 125 cmc. Gnome-et-Rhône de

série, la R. 4 avec le cylindre à colonnettes et le sélecteur au pied. Elle s'est comportée avec une vaillance digne d'éloges si l'on considère que Bernard est un grand et solide gaillard de 1 m. 82, pesant 98 kilos.

Il n'est nul besoin d'épiloguer autour de cette performance, le résultat est assez éloquent par lui-même.

AU lieu dit La Bergère, l'Athlétique Club de Bobigny organisait le 16 octobre un moto-cross au profit de sa caisse de secours. Nos « crossmen » professionnels et de nombreux amateurs avaient répondu à l'appel du club organisateur.

En plus des catégories 125, 250, 350, 500 cmc., amateurs, débutants et professionnels, une course de sidecars était inscrite au programme.

La première épreuve réservée aux 125 voit une D.K.W. équipée d'une suspension arrière et tout un lot de purs vélomoteurs : 125 cmc. latérales Motobécane et des 100 cmc. datant d'une bonne quinzaine d'années! Il fallut certainement beaucoup de courage à certains concurrents pour accomplir 8 tours sur des engins aussi peu spécialisés.

250 cmc. DÉBUTANTS, 10 TOURS

SUR la ligne de départ se trouve Godey et son 125 D.K.W., mais au signal du starter il part avant-dernier ce qui ne l'empêche nullement d'être 2^e à la fin du premier tour mais; il a des ennuis du côté batterie et après avoir tenu longtemps la tête un arrêt à l'avant-dernier tour ne lui permet que de se classer troisième.

1. Laurent; 2. Lannois; 3. Godey.

3^e COURSE 350-500 cmc. DÉBUTANTS, 10 TOURS

LEFÈVRE prend la tête dès le départ et ne la lâchera plus, à mi-course il a plus de 100 mètres d'avance sur Martin et Lemarchand. Bouret que nous avons déjà vu à Montreuil sur 350 cmc. Ogar est 5^e.

1. Lefèvre; 2. Martin; 3. Lemarchand.

MOTO-CROSS à BOBIGNY

4^e COURSE, SIDECARS

3 concurrents au départ : Legrand avec un side de course, Lannois le plus âgé des crossmen et Hugon, tous deux avec des sides de tourisme. Legrand prend la tête et virant rapidement gagnera cette épreuve fertile en incidents comiques qui font la joie du public: tel coureur perd son passager mais le récupère au tour suivant, etc., etc., même le vainqueur Legrand se permet à l'arrivée un arrêt en pylône!

1. Legrand; 2. Hugon; 3. Lannois.

250 cmc. PROFESSIONNELS 10 TOURS

CHAUMETTE part en tête suivi de Manguier, le train est rapide; au 3^e tour c'est Fantuz qui a pris le commandement. Godey avec sa 125 cmc. est 3^e Fantuz bûche et se retrouve à la queue. Chaumette abandonne et Godey remporte finalement cette épreuve.

1. Godey; 2. Mariani; 3. Mélioli.

350 cmc. PROFESSIONNELS 10 TOURS

APRÈS un faux départ Tisserand prend la tête suivi de Mesplède, plus loin derrière M. Brassine, Boisserie, Huc, etc... Les deux hommes de tête ont une forte avance et ne seront guère inquiétés.

1. Tisserand; 2. Mesplède; 3. Mouchy; 4. Boiserie.

500 cmc. PROFESSIONNELS 10 TOURS

G. BRASSINE est en tête suivi de Batisse, Ladevèze, Lusseyrand, etc... mais au 2^e tour Batisse cale et Ladevèze prend sa place. Batisse qui est reparti ferme la marche. A mi-course Roger Bonin passe Lusseyrand et vers la fin Batisse passe coup sur coup L. Brûlé, Bobio et Thibault.

1. G. Brassine; 2. Ladevèze; 3. Bonin; 4. Lusseyrand; 5. Batisse.

MALCHANCEUX 125-250 cmc.

LE public s'amuse franchement au spectacle de ces malchanceux amateurs surmenant d'asthmatiques machines qui n'en peuvent mais... l'une d'elles a sa fourche renforcée d'une courroie, une autre arbore un magnifique frein arrière sur poulie-jante!

1. Bocquet; 2. Dupé.

FINALE 350-500 cmc. 12 TOURS

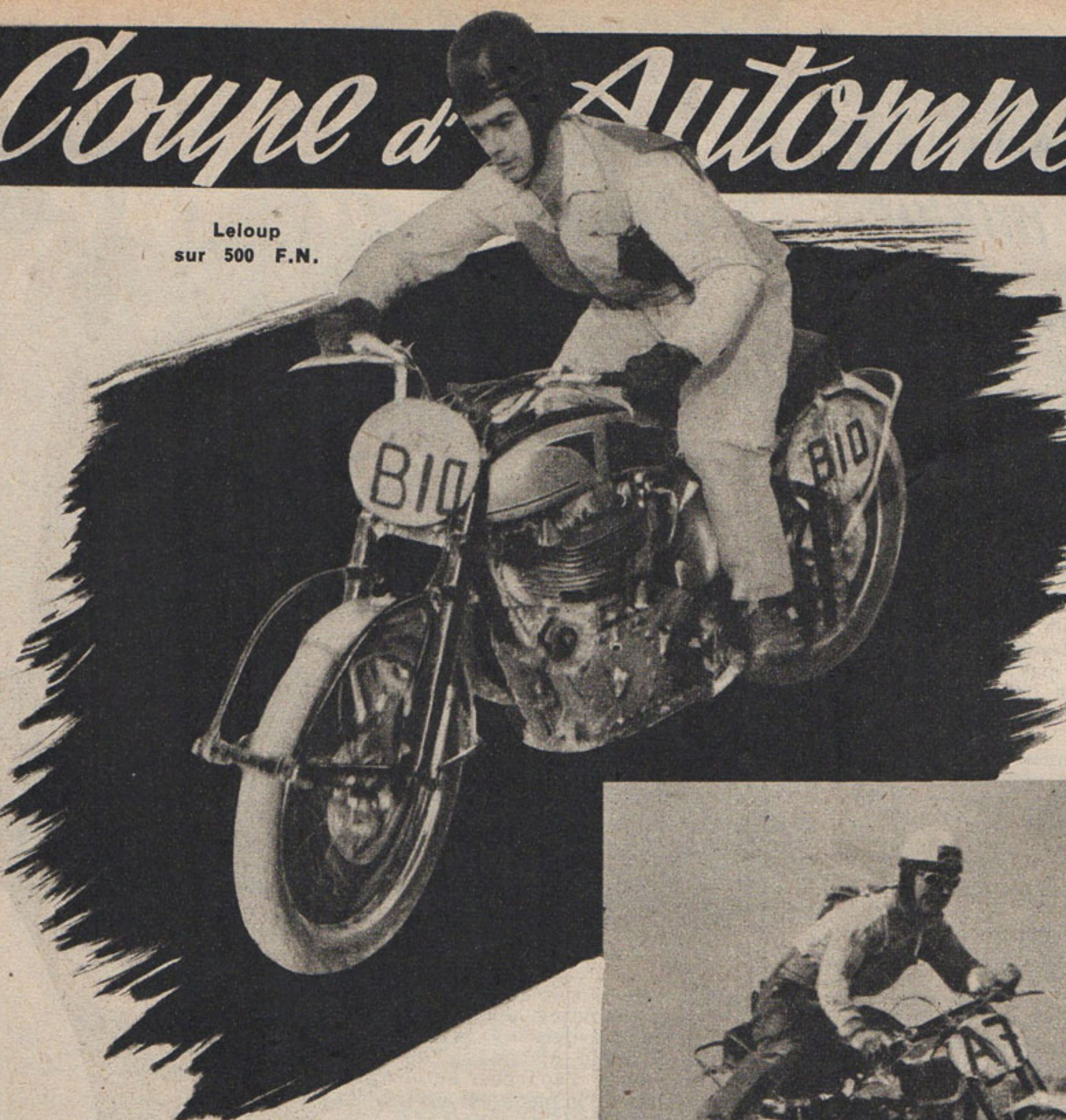
AU départ Tisserand bûche durement et ne peut repartir. G. Brassine et Ladevèze ont pris la tête et ont tout de suite une grosse avance. Les deux hommes mènent à tour de rôle jusqu'au moment où G. Brassine perd sa manette d'avance qui se balade dangeusement près de ses rayons, et se voit contraint d'abandonner. Dans les derniers tours Mouchet abandonne à son tour.

1. Ladevèze (A.M.S.); 2. Batisse (A.S.P.P.); 3. Bonin (A.S.P.P.); 4. Mesplède (A.S.P.P.); 5. Boisserie (A.M.S.).

Meilleur tour par G. Brassine en 1 m.

Coupe d'Automne de MOTO-CROSS

Leloup
sur 500 F.N.



passer dans la descente de la Fosse et c'est l'accrochage. La machine de Lines est assez sérieusement endommagée. Perlin, qui était reparti, est mis hors course par les commissaires. Les tours qui restent à faire vont se disputer entre Leloup, Meunier et Prieur. Très belle remontée de Bonin, course régulière de Lusseyrand et de Blot.

1. Leloup (B.); 2. Meunier (B.); 3. Prieur (A.M.S.).

NATIONAUX 350-500 SUR 15 TOURS

VICTOIRE écrasante de Batisse qui, mal remis d'une chute assez grave le mois dernier, prend la tête dès le départ et la



Accrochage
entre Lines
et Perlin.

long de cette course les deux hommes de tête seront espacés l'un de l'autre d'une centaine de mètres, Deshaies généralement dans la roue de Van Cappellen sauf dans les derniers tours où il perdra environ 100 mètres.

1. L. Brûlé (A.M.S.); 2. Van Cappellen (Belge); 3. Deshaies (A.S.P.P.).

DERNIÈRE ÉPREUVE 350-500 cmc. INTERNATIONAUX 2^e MANCHE 15 TOURS A L'ENVERS

LINES, qui a réparé tant bien que mal aidé par le dévoué Adnet, fait un tour avant le départ pour essayer sa machine. Satisfait il prend place sur la ligne de départ. Au début du deuxième tour Lines a déjà une belle avance sur le lot des concurrents. Parfois suivi de près par Leloup dont la F.N. est très puissante, il reprendra l'avantage en virant plus rapidement. Tout au long de ces 15 tours il donnera une écrasante leçon à ses adversaires. Tant par la science, l'audace et la virtuosité, il démontra de manière indiscutable qu'il est le maître incontesté du moto-cross sans pour cela diminuer Leloup, Meunier ou nos coureurs nationaux. C'est dans un enthousiasme indescriptible qu'il franchira la ligne d'arrivée suivi de près par Leloup. Belle course de Prieur, Lusseyrand, etc... Par contre Meunier nous a déçu, nous ayant habitué à plus de fougue de sa part.

1. Lines (G.-B.); 2. Leloup (Belge)



Chaumette
sur 250 N.S.U.

gardera jusqu'à la fin de l'épreuve qu'il remportera avec un pneu à plat depuis mi-course. Mespède qui jusqu'à mi-course était en deuxième position est contraint d'abandonner victime d'ennuis mécaniques. Et Bobio qui marche très fort prend la deuxième place et se rapproche peu à peu de Batisse, mais bûche au dixième tour et ne pourra malgré son ardeur combler son retard.

1. Batisse (A.S.P.P.); 2. Thibault (A.M.S.).

INTERNATIONAUX FRANÇAIS 350-500 cmc. 15 TOURS

SPLENDIDE victoire de Lionel Brûlé qui tel Batisse dans l'épreuve précédente gardera la première place du début à la fin malgré les assauts du Belge Van Cappellen et de Deshaies. Huc, gêné au départ, ferme la marche. Adnet est en 5^e position. Tout au

COUPE D'AUTOMNE DE MOTO-CROSS

A 14 heures, le dimanche 2 octobre, la réunion organisée par l'A.M.S. à Montreuil est ouverte par une course sur 6 tours, réservée aux juniors 250 cmc. Au deuxième tour Le Bail a près de 300 mètres d'avance sur les autres coureurs et au 4^e tour il se trouve dans la roue du dernier qu'il passe au tour suivant et remporte facilement avec un tour d'avance. 1^{er} Le Bail (M.C.M.).

La deuxième épreuve est encore réservée aux 250 cmc. mais sur 15 tours, catégories nationales. C'est Fantuz de l'A.M.S. qui est en tête au départ, mais ne conservera pas longtemps cette place puisque au 3^e tour elle est occupée par Legrand puis, peu après, par Chaumette qui, très rapidement, prendra de l'avance. Fantuz qui avait sans doute bûché remonte fort bien de même que Lemoine parti dans les derniers. Adnet est 3^e et au 11^e tour prend la deuxième place, mais bûche et casse un repose-pied, ce qui le gêne et lui fait perdre sa place. A l'avant-dernier tour il reprend la deuxième place.

1. Chaumette (M.C. Clodo); 2. Amédéb (A.M.S.).

3^e COURSE 1^{re} MANCHE INTERNATIONAUX 15 TOURS

UN faux départ suivi d'un accrochage cause la chute de R. Bonin et le vrai départ est donné sans lui, mais il part quand même avec deux tours de retard.

Lines, comme il fallait s'y attendre, a pris la tête au départ suivi de Prieur, au deuxième tour celui-ci dérape et... entre à l'infirmerie, il repart aussitôt mais a perdu deux places au bénéfice de Leloup et de Meunier. Les Français Ladevèze, Lusseyrand et G. Brassine sont 5^e, 6^e et 7^e, Perlin 10^e, Bonin R. 11^e avec deux tours de retard, Blot 12^e, Legrand 13^e, Theveney 14^e et... Lines qui a déjà rattrapé la queue du peloton et remonte petit à petit les derniers concurrents. C'est alors que survient l'incident Perlin. Celui-ci refuse le passage à plusieurs reprises à Lines qui risquant le tout essaye de

Moury
sur 250 D.K.W.



5^{ème} MOTO-CROSS DE L'A.M.C.

Finale 125 cmc. — 1. Ollivier (M.C. Cholet); 2. Rineau (A.M.N.); 3. Belliard (A.M.C.); 4. Reneaune (M.C. Tours).

Finale 175 - 250 cmc. — 1. Moury (M.C.O.); 2. Barrat (M.C.T.); 3. Pierrel (M.C.S.); 4. Reneaune (E.C.A.); 5. Pauch (M.C.M.); 6. Juigné (M.C.T.).

Finale 350 cmc. — 1. Moury (M.C.O.); 2. Chouan (A.M.N.); 3. Ramella (E.I.A.C.); 4. Hazianis (A.M.N.); 5. Lamy (E.I.A.C.).

500 cmc. et au-dessus (première manche). — 1. Hazianis (A.M.N.); 2. Moury (M.C.O.); 3. Lemétayer (M.C.M.); 4. Lechanteur (A.M.C.); 5. Laine (A.M.N.); 6. Berrigot (E.S.A.); 7. Retière (M.C.S.).

Deuxième manche. — 1. Moury (S.C.O.); 2. Hazianis (A.M.N.); 3. Retière (M.C.S.); 4. Lemétayer (M.C.M.); 5. Berrigot (E.I.A.C.); 6. Laine (A.M.N.); 7. Bauchier (E.I.A.C.).

L'AMICALE Motocycliste Nantaise vient d'organiser une manifestation de propagande certaine et du côté sportif un spectacle de haute qualité.

Trois hommes émergent indiscutablement dans un lot cependant relevé. Nous avons nommé tout d'abord: l'Orléanais Moury, champion de France actuel; le Nantais Hazianis et le Tourangeau Barrat.

MOTO-CROSS de Lézignan



Photo Jammes Lézignan

BELLE journée motocycliste tout à l'honneur des dirigeants du M.C. Lézignanais et des dix clubs qui participaient à cette réunion. Le Toulousain Darouy s'avéra le plus rapide.

Grâce à Combéleran, Grangé et Peany, le Moto-Club Narbonnais enleva brillamment la coupe du Moto-Club Lézignanais.

Le club « vert et blanc » apporta une belle contribution au succès de l'épreuve avec Pech, Bedos, Jory, Saury, Mestres.

Un public nombreux et enthousiaste vibra aux exploits des champions.

Finale. — 1. Pech (Lézignan), 2 m. 55 s.; 2. Combéleran (Narbonne), 2 m. 55 s. 1/10, tous deux sur Terrot (agent régional M. Soulié, Lézignan).

175 cmc. — 1. Combéleran (Narbonne), 2 m. 55 s. 6/10, sur Terrot (agent M. Soulié, Lézignan); 2. Bardy (Carcassonne).

Finale 250 cmc. — 1. Grangé (Narbonne), 2 m. 47 s. (sur 250 cmc. Combéleran spéciale); 2. Matéo (Toulouse), 2 m. 50 s.

Finale 350 cmc. — 1. Darouy (Toulouse), 2 m. 44 s.; 2. Baldelon (Carcassonne).

Finale 500 cmc. — 1. Darouy (Toulouse), 2 m. 39 s. (record de l'épreuve); 2. Peany (Narbonne), 2' 41 s.; 3. Grangé (Narbonne), 2 m. 44 s. 3/10.

Sidécars. — 1. Lacabane (Moto-Club de Sète); 2. Passerotte (Moto-Club Carcassonnais).

Coupe du Moto-Club Lézignanais. — 1. Moto-Club Narbonne, 15 pts; 2. (ex æquo) Moto-Club Carcassonne et Moto-Club Toulousain, 8 pts; 4. Moto-Club Sète, 3 points.

6^e PRIX D'AUTOMNE DE MOTO-CROSS du M.-C. CLODOALDIEN

LE M.C. CLODOALDIEN organise le dimanche 30 octobre prochain à 14 heures son Grand Prix d'Automne de Moto-cross, sur le circuit accidenté des carrières de Buzenval, à proximité du champ de courses de Saint-Cloud (Seine-et-Oise).

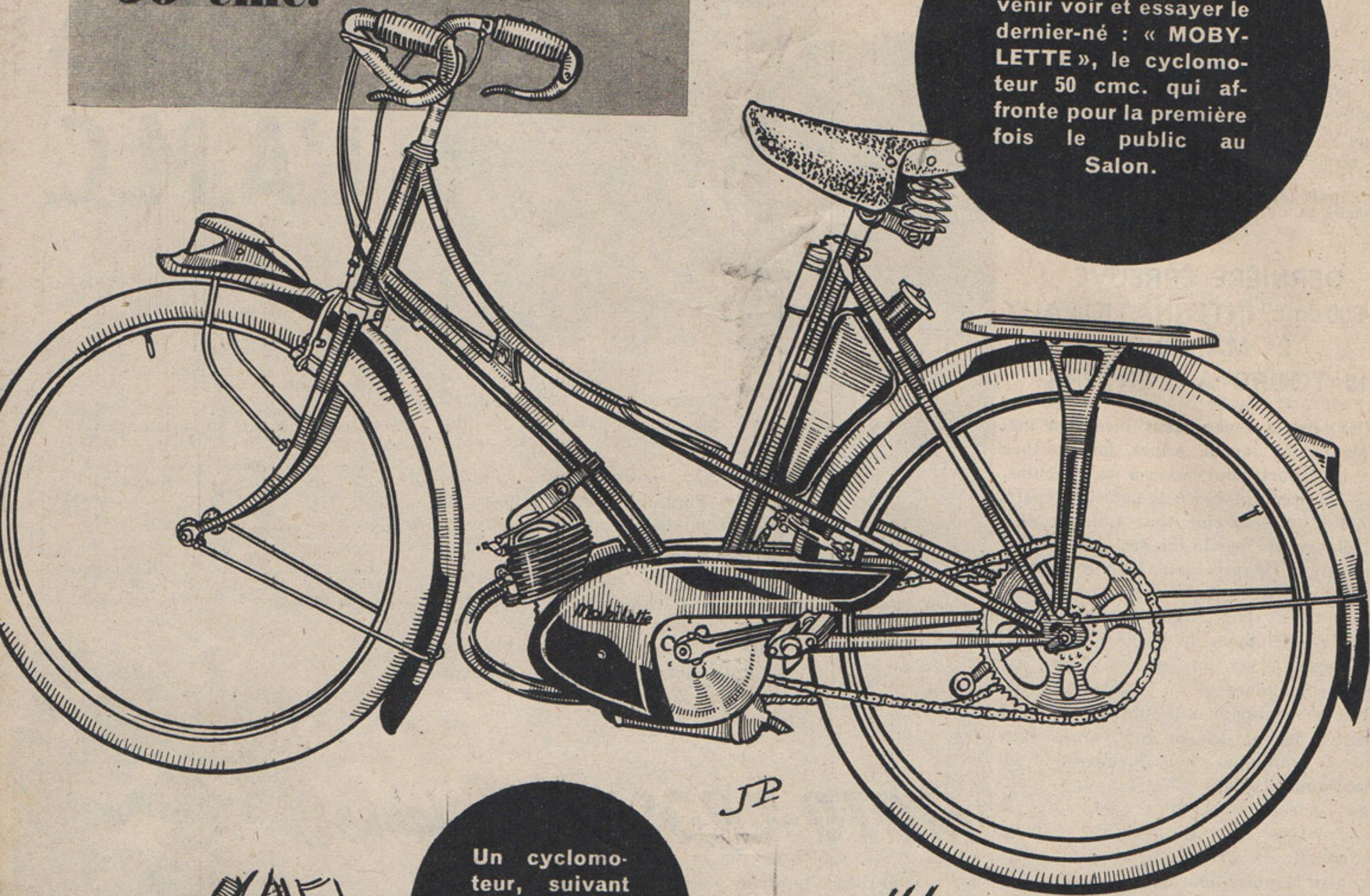
Il comportera des séries et finales 250, 350 et 500 cmc., et est assuré de la participation des meilleurs spécialistes parisiens et régionaux.

Moyens d'accès: autobus Porte Maillot-Cité de Suresnes. Train Saint-Lazare, Val-d'Or. Prix des places: 100 fr., demi-tarif 50 fr.

MOBYLETTE

50 cmc.

Nous avons été invités par l'usine de Pantin à venir voir et essayer le dernier-né : « MOBYLETTE », le cyclomoteur 50 cmc. qui affronte pour la première fois le public au Salon.



Un cyclomoteur, suivant la bonne formule, production MOTO-BÉCANE.

MOTOBÉCANE est sans doute le seul constructeur français à produire outre des motos et vélomoteurs, une bicyclette à moteur auxiliaire entièrement de sa fabrication, moteur compris.

Le *Poney* 50 cmc., malgré son allure de moto-miniature, rentre déjà dans cette catégorie. Son succès est grand, mais sa ressemblance avec la moto l'écarte toutefois de la clientèle recherchant une machine aussi facile à enfourcher et à manœuvrer qu'une vulgaire bicyclette.

Poney et *Mobylette* ne font donc pas double emploi; celle-ci se présente sous l'aspect d'une bicyclette au cadre mixte, convenant également aux conducteurs des deux sexes.

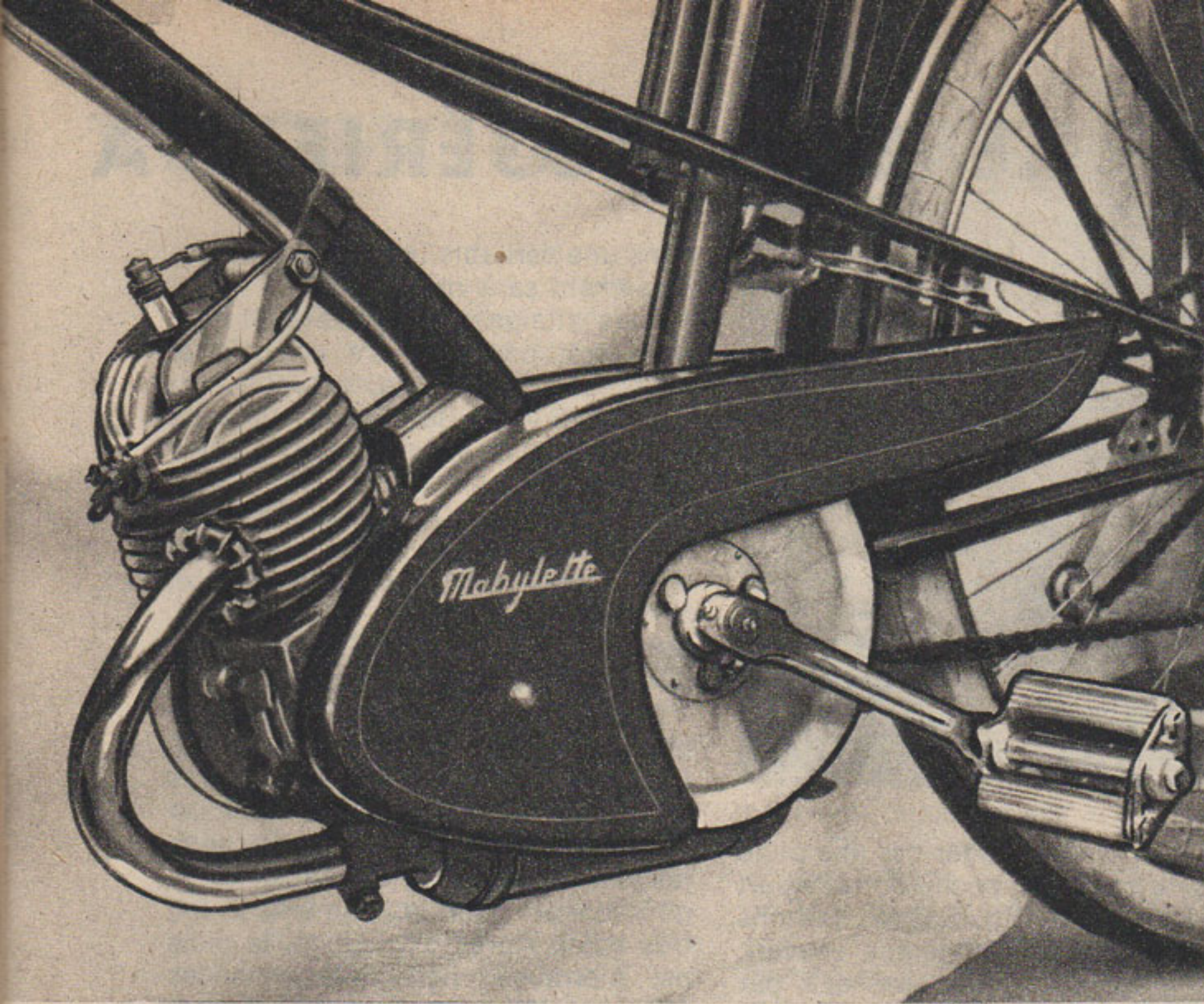
Le moteur, cependant, conserve de nombreux points communs avec celui du *Poney*; c'est un 50 cmc. 2 temps dont l'adaptation à son nouvel emploi a nécessité quelques modifications dans le réglage de la distribution.

Il est allumé par un volant magnétique *Novi* fournissant également l'éclairage et alimenté par un carburateur spécial à cuve étanche, complété par un silencieux d'admission.

Le groupe moteur est situé devant le boîtier du pédalier, cylindre incliné parallèlement au tube du cadre.

Un capotage amovible recouvre le carter et, du même coup, le carburateur, d'où propriété absolue.

La transmission primaire est confiée à une courroie trapézoïdale continue, la



description et les illustrations, a été poussé très loin, à ce point même que le carburateur a été traité de telle façon qu'il n'y a plus besoin d'appeler l'essence; le titillateur sur le couvercle de la cuve a d'ailleurs été supprimé.

Grâce au capotage du moteur et du carburateur, à l'emplacement du réservoir, l'usager est à l'abri de tout suintement et de toute projection; c'est une machine rigoureusement propre.

La vitesse a été limitée à 30 à l'heure avec une consommation de 1 lit. 1/4 au 100 kilomètres. L'absence de tout bruit est la première surprise agréable quand on roule sur la *Mobylette*; le silence mécanique est absolu, ceux de l'échappement et de l'admission aussi. Silence et souplesse (celle-ci grâce à la transmission souple) sont deux qualités qui conviennent bien au cyclomoteur et qui en font le charme. 30 à l'heure en plat, une réelle aptitude à grimper les côtes contribue à donner à la *Mobylette* un rayon d'action assez étendu. A titre d'exemple, nous avons escaladé sans un coup de pédale la rude côte qui de Pantin grimpe à la porte des Lilas; cela représente du 7%; cette rampe eût pu être plus longue, le moteur ne s'en serait certainement pas montré ému, c'est un excellent résultat car il n'est pas si facile que cela de concilier silence et rendement.

Les agents de *Motobécane* et nombre de leurs clients vont certainement se frotter les mains à cette apparition; nous souhaitons pour la satisfaction des uns et des autres que *Motobécane* puisse sortir vite et en abondance un modèle aussi bien réussi.

secondaire à une robuste chaîne de vélomoteur.

Un système de verrouillage à trois ergots libère ou embraye le moteur à volonté.

Les manœuvres sont réduites à la plus simple expression: à gauche une manette à portée du pouce commande, pour le départ à froid, le volet d'air du carburateur; il se ferme quand on appuie sur la manette et se rouvre automatiquement lorsque le moteur étant lancé, on la lâche.

A droite une poignée tournante règle les gaz et la vitesse et, en fin de course, ouvre le décompresseur. En marche, cette poignée tournante est donc la seule chose à manœuvrer.

Les freins sur jante, à tirage direct, obéissent bien à deux poignées inversées à grande course montées en bout de chacune des deux branches du guidon.

Le réservoir, placé sous la selle entre le tube et le garde-boue, est surmonté à l'arrière d'un bouchon d'accès facile et hors de tout contact avec les vêtements. Tous nos compliments pour cette trouvaille.

Les roues sont montées avec rayons renforcés, les moyeux sont à roulements annu-

laire; les pneus sont des ballons de bicyclette 600 x 50 B.

L'éclairage fourni par le volant *Novi* a fait l'objet de soins attentifs; les dessinateurs se sont ingénies et ont réussi à remplacer le classique phare ovoïde par un appareil formant avec la machine un ensemble plus élégant. Ce phare, puisque c'en est un quand même, plaqué à l'avant du garde-boue épouse la courbe et se profile suivant son galbe. Le feu arrière est en harmonie avec l'avant.

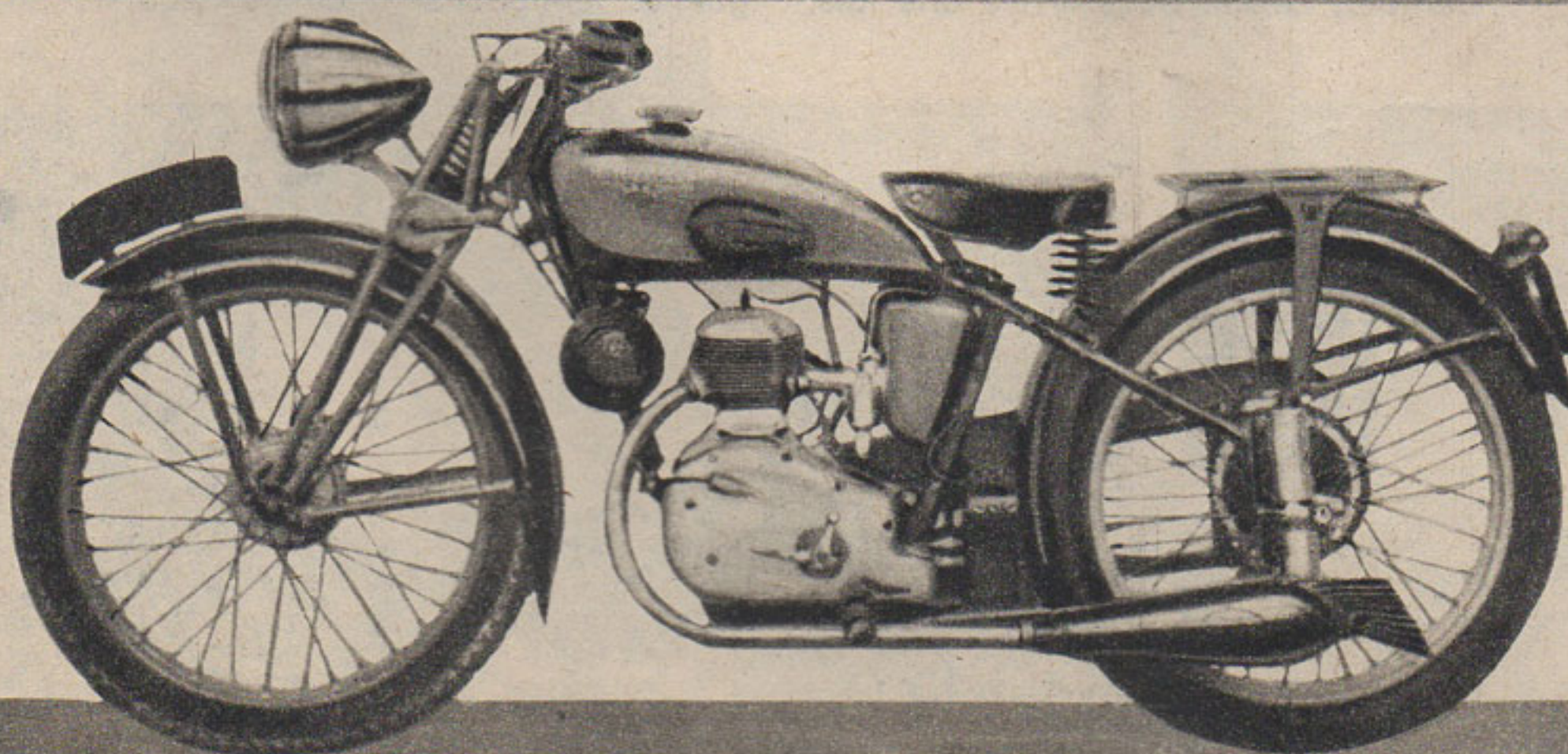
Un porte-bagages à la fois fin et robuste, des garde-boue bien enveloppants complètent cet équipement.

Le guidon aux branches relevées, la selle large et bien suspendue, les pédales à blocs de caoutchouc s'entendent bien entre eux pour donner au cycliste une position rationnelle et un confort accru par la souplesse des gros pneus « ballon ». Le cadre d'un bel émail « gris de nuit » met en valeur des chromes soignés.

Traité comme une bicyclette de luxe, la *Mobylette*, si nos renseignements sont bons, reste néanmoins parmi les cyclomoteurs les plus abordables du marché. Le souci de propreté, on s'en rend compte par la



Le 125 cmc. vélomoteur 4 temps à soupapes latérales, lancé avant-guerre, bénéficie périodiquement des progrès de la technique. Le dernier modèle possède un carter d'huile de plus grande capacité et une suspension arrière. L'équipement électrique a été complété par le dispositif à cellule et batterie procurant, outre l'éclairage en station, le fonctionnement de l'avertisseur électrique.



LE SUD ALGÉRIEN A



A

Après un premier circuit en Algérie en 1947, avec notre « Motoconfort 125 C. 45 » avec laquelle ma femme et moi avons fait Alger, Bou-Saâda, Bordj Bou Arreridj, Sétif, Constantine, Djidjelli, Bougie, Bouira, Les gorges de Palestro et Alger et en plus de notre enchantement, la moto s'étant très bien comportée malgré la chaleur et l'état de certaines routes, nous décidons de partir cette année pour le sud Algérien.

Le mois de mai est favorable pour la température. Nous prenons Bou-Saâda comme point de départ, car depuis deux ans nous sommes restés en relation avec un Arabe, que nous considérons comme un frère maintenant.

Avant le départ révision complète de la moto, par notre mécanicien habituel, M. Robert, rue André-Joinéau au Pré-Saint-Gervais, en qui nous avons une confiance absolue et grâce auquel nous pouvons faire le circuit que nous nous sommes tracés.

Pour gagner du temps nous décidons de prendre le train jusqu'à Marseille, embarquons avec pas mal de difficultés pour enregistrer la moto, on croirait toujours que c'est la première fois que traverse un vélomoteur.

Nous arrivons à Alger par une pluie battante ce qui empêche notre départ immédiat pour Bou-Saâda, partons le lendemain par un temps couvert, mais il ne pleut pas, passons par Maison Carrée, Arba; les montagnes sont face à nous, il nous faut les traverser. Nous amorçons rapidement les montées et commençons la série de virages, toujours virer, toujours monter. Nos bagages sont au minimum pour un mois, soit les deux sacs et un sac marin couché sur le réservoir.

Les nuages s'accumulent au-dessus de nos têtes, nous craignons la pluie qui nous obligerait à abandonner notre route, devenue trop glissante et dangereuse. D'un côté la montagne, de l'autre le ravin, nous grimpons toujours et nous nous arrêtons un instant pour faire rafraîchir la moto et remettre de l'huile. Nous faisons ainsi 70 kilomètres pour monter à 1.200 mètres d'altitude. Enfin nous sommes au sommet, une vue splendide; prenant la descente, nous accélérons un peu, approchons de Tablat, mais les nuages crèvent et nous sommes obligés de nous arrêter car la route est boueuse. Nous sommes trempés. Après une demi-heure nous repartons faisant attention de ne pas dérapier, ce qui nous arrive une fois,

dans une véritable bouillabaisse, heureusement sans mal.

Nous atteignons Aumale à 11 heures; arrêt pour prendre un café et filons sur Sidi Aïssa, la route est meilleure vers Bou-Saâda (la cité du bonheur), le ciel est beau, le soleil chauffe.

Aux abords de Bou-Saâda, dans le lointain, sous une nappe de soleil la palmeraie fait une tache sombre, Nous arrivons à 14 h. 15, accueillis par notre ami Amar et restons chez lui une huitaine de jours.

Nous repartons un matin à 7 h. 1/2 pour notre grande et osée randonnée. Quittant Bou-Saâda entourés de gosses et de gens de connaissance, nous prenons la route de Djelfa jusqu'à la hauteur d'El Hamel, route goudronnée pour le moment. Il fait très beau. Après bifurcation, la piste est pierreuse; nous attaquons les 112 kilomètres, sachant que le car pour Djelfa part de Bou-Saâda à midi, nous aurons une bonne avance; en cas de besoin nous sommes certains de le trouver. Car désormais il n'y aura plus que les camions sur qui nous pourrions compter en cas de panne; sur certaines pistes il passe un ou deux camions par jour, sur d'autres un ou deux par semaine.

Nous croisons des caravanes de chameaux, des ânes, salutations avec les Arabes. La piste monte légèrement mais longtemps, sur 40 kilomètres environ. Arrêt à 8 h. 1/2 pour 1/4 d'heure. A gauche et à droite des chaînes de montagnes. Reprenant la piste, je dois changer de côté pour rouler, tantôt sur la gauche, tantôt sur la droite, choisissant mon passage. Un camion nous dépasse, demandant si nous avons besoin de quelque chose. Par la suite, à chaque fois que nous en croiserons un nous constaterons qu'il y a toujours un ralenti pour demander si tout va bien, c'est la loi du Sud. Deux camions qui se croisent, s'arrêtent presque obligatoirement pour se saluer ou discuter.



Marabout
à
Laghouat.

Oued
à
Bou-Saâda.

VÉLOMOTEUR

La piste change et devient terreuse, nous sommes prévenus qu'elle est très mauvaise; en effet, il y a des trous, des ornières, des tas de cailloux, nous sentons la roue arrière dérapier, je dois maintenir fermement le guidon et prends le meilleur ou moins mauvais. Un car est arrêté... le chauffeur et les indigènes comblent les trous avec de gros cailloux, à un passage encore pire.

Arrêt pour remettre de l'huile. Nous repartons, passons des oueds en forme de cassis et tout tortueux. A 11 heures, à cause des trous et bosses, la chaîne saute, heureusement elle n'est pas cassée. Réparation. Le trajet est de plus en plus traître avec des traces de roues en dehors de la piste, les voitures ne pouvant plus tenir. Nous faisons de même et roulons dans les ornières des camions. Depuis longtemps il n'y a plus de bornes kilométriques, nous ne savons pas à quelle distance nous sommes, mais sommes certains d'arriver à Djelfa, c'est tout. D'ailleurs nous y pénétrons à 11 h. 1/2, soit 4 heures pour 112 kilomètres, dont 40 kilomètres de bon.

Visite rapide de Djelfa, rue droite principale, desservant les autres, c'est jour de marché; tous les indigènes sont massés sur la place. Nous demandons des renseignements pour la route de Laghouat et repartons; heureusement celle-ci est meilleure et après celle que nous venons de quitter, elle nous repose. Le soleil darde, à midi 1/4 arrêt pour déjeuner en plein soleil.

Repartons à 13 heures, la route est toujours presque bonne et à



M. Antoine traversant un Oued.

Le capitaine Berthier de Serville, lieutenant à la Compagnie Blanche d'Adrak, secrétaire du club « Ceux du Bled »; M. R. de Noisy de Dambressac, ancien lieutenant aux spahis algériens, deux hommes qui connaissent bien le désert, son charme farouche et ses traîtrises ont préfacé la relation de cette randonnée :

« Que fallait-il, écrit le premier, pour accomplir cet exploit ? Non seulement le courage, la volonté, mais encore la foi... Nous, tous vieux blédards, nous rendons hommage à Mme et M. Antoine... »

Et le lieutenant de Noisy de Dambressac :

« Exploit remarquable, courage indéniable, endurance incomparable et foi... »

Ces appréciations donnent toute leur valeur aux lignes qui suivent.

bonne allure. Beaucoup de champs, plaines au début, puis, petit à petit, la verdure s'estompe, les rochers et cailloux les remplacent, les montagnes aussi s'éloignent derrière nous. Il fait très chaud, nos avant-bras et le visage nous brûlent. La végétation diminue encore, le sable fait son apparition débordant sur la piste qui se resserre laissant un tout petit passage pour les roues. Arrivée à Laghouat à 15 h. 15 (112 kilomètres sans aucun village). Après un brin de toilette, un tour dans la ville qui nous plaît beaucoup, il y a un mélange de civilisation et de races. Maisons, monuments, squares, église splendide, agents de la circulation en kaki avec bâton blanc, voitures, vélos et un air très Sud et très ancien : habitations en tourbe, glaise et paille, petites portes, gourbis, arcades, petites ruelles, artisans : bottes de cuir, bijoux sur argent et maillechort, poignards. Dans des trous de dunes habitent provisoirement des nomades. A gauche et à droite de la ville un tombeau de Marabout, et au centre la grande Mosquée.

Dans la ville nous voyons des arabes habillés avec des culottes de drap rouge, des vestes de zouaves; on croirait un restant d'armée de la campagne d'Algérie, ce sont sans doute de vieux vêtements, utilisés. Le soir, ciel indigo, vert, ocre.

Nous restons un jour encore pour bien visiter et préparons la moto, le soir, pour notre grande étape de demain. Essence, huile, ravitaillement.

Aujourd'hui départ pour Ghardaïa, 3 heures du matin, le ciel est étoilé, il fait encore nuit. Le muezzin appelle à la prière, la Mosquée est allumée. A 4 heures, la piste, le phare éclaire la route, le début est bon, nous sommes couverts et supportons tous nos vêtements. Profitant de l'état de la route et de la fraîcheur nous poussons sauf à quelques endroits où le sable recouvre la piste, passons un arabe sur un beau cheval blanc, quelques nomades. Le soleil se devine, le ciel s'éclairant à ras de terre à l'horizon, sur notre gauche. Nous guettons un bordj que nous devons passer à 37 kilomètres environ, d'après les renseignements. Nous roulons toujours, le soleil, énorme disque, à l'air de sortir de terre; nous sentons vite ses rayons. Nous passons un poteau qui nous indique une réserve d'eau de pluie. Nous passons guettant toujours le bordj, les kilomètres passent et toujours rien.

Puis, la route se terminant, nous arrivons aux pistes proprement dites, qui vont toutes dans le même sens, au même but, mais varient de direction selon l'état du terrain, terre et cailloux. Tantôt elles ont la largeur de 4 mètres, tantôt elles sont larges de 1 kilomètre. Nous louvoyons cherchant ainsi le terrain le plus propice pour la moto, un seul point de repère : les poteaux de la ligne de haute tension.

Nous commençons à faire très attention, nous faisons ainsi 96 kilomètres et arrivons à Tilrempt à 8 heures,



Monument administratif à Laghouat.

Eglise catholique à Laghouat.

caravansérail où l'on peut se reposer, une seule maison, mais nous l'abordons par une piste de derrière et nous avons la surprise de le trouver dans une nappe d'eau très étendue, cause des pluies récentes. Nous le passons donc sans nous arrêter, préférant activer, car le soleil darde maintenant et il fait très chaud. Plus loin, une petite tente est dressée, nous voyons deux Arabes d'un certain âge, assis devant, l'un se lève pour nous faire signe bonjour, l'autre se baisse pour prendre quelque chose et court aussi à nous, ils nous saluent très amicalement et le deuxième nous présente un petit verre crasseux... et nous verse du thé avec la théière qu'il avait prise, nous faisant signe de boire, devant avoir soif. Il donne le verre à ma femme qui, ne pouvant hésiter devant une offre si spontanée, boit sans penser à autre chose qu'à leur gentillesse.

J'absorbe le restant et donne mon paquet de cigarettes. Ils nous disent de rejoindre la seule piste qu'il y ait à quelque distance, d'ailleurs nous voyons des hommes voilés qui y travaillent avec un ingénieur blanc. La piste est en très mauvais état, beaucoup de gros cailloux coupants et très pointus. L'ingénieur nous prévient qu'elle est ainsi sur 90 kilomètres environ, jusqu'à Berriane. Nous pensons donc aller doucement prendre notre temps pour arriver. Nous voyons passer le gros car parti de Laghouat une heure après nous, seule voiture rencontrée jusqu'à présent. Nous ne sommes plus suivis.

Laissons refroidir la moto, remettons huile et essence, en pleine chaleur maintenant, et recouvrons-la de notre couverture. Jusqu'à présent le décor était plat à perte de vue sur toutes les faces. Apparaissent des ossements de chameaux, des morceaux de lames de ressorts de camions, plaques de tôle, portière même, de nombreux boulons... nous en verrons encore plus par la suite. Un chauffeur de Laghouat nous avait prévenu que la voie était impossible aux voitures de touristes, seulement aux gros camions et autocars.

Nous passons dans la Chebka, c'est un plateau calcaire, affouillé par les eaux qui ont creusé des ravins, terrain rocheux aux arêtes tranchantes absolument stérile. Nous roulons entre 10 et 20 kilomètres à l'heure. Je cherche où mettre la roue avant, mètre par mètre, nous louvoyons sans cesse, ma femme se cramponne solidement des deux mains. Les cailloux sautent dans les jambes, les pneus chassent dès que j'essaie d'accélérer quand je trouve une dizaine de mètres meilleurs, chose rare. A 11 heures, un bruit sinistre, la chaîne a sauté par les secousses. Nouvel arrêt et

remise en état en 1/4 d'heure. Nous buvons un peu et repartons sans perdre de temps. Certains moments nous suivons le sillage de grosses roues en dehors de l'unique piste, que nous rejoignons un peu plus loin. La ligne à haute tension s'écarte de nous à 1 kilomètre sur notre gauche, mais nous ne la perdons pas de vue, c'est indispensable pour arriver ou non. Des nappes de sable, viennent maintenant ajouter à nos malheurs; nous dérapons des centaines de fois, je redresse avec les pieds; à un moment nous nous ensablons. J'attache la corde de chameau que notre ami Amar de Bou-Saâda nous avait donnée pour nous dépanner, ma femme tire, je pousse moto et bagages, ceci sur des dizaines de mètres.

Cet incident se reproduit plusieurs fois, la piste devient de plus en plus mauvaise; nous calculons grosso-modo la distance d'après le compteur, car depuis Laghouat, il n'y a plus de bornes. Nous croisons quelques campements d'ouvriers du « Génie Saharien » qui réparent ou font la piste. Des ouvriers noirs et Arabes ramassent des cailloux dans des couffins, les mettent sur la piste et le passage des camions fera le reste. Une caravane passe, les femmes s'affolent et courent avec les bébés accrochés dans leur dos. Les caravanes ne suivent pas la piste, elles la longent.

Le paysage devient de plus en plus mortel et monotone, nous nous croyons seuls au bout du monde. Nous faisons ainsi 60 kilomètres chaotiques en 5 heures et prions pour en sortir. Nous amorçons des montées très rapides (impossibles à monter en première, avec ma femme descendue pourtant); nous pensons être à la fin de nos peines. Nous sommes étourdis de la désolation du paysage et comprenons les mirages et hallucinations. Enfin, un peu plus loin, une ligne horizontale fait une tache sombre sur le sol, c'est le goudron tant désiré, nous crions notre joie et nous arrêtons pour le palper et le photographier.

Maintenant, encouragés, nous accélérons sans crainte, tout en surveillant les trous et le sable qui déborde sur la route, mais avec ce que nous venons de passer, c'est merveilleux. Jamais nous n'avions fait aussi dur; la piste de Bou-Saâda à Djelfa, pourtant réputée par ses difficultés, n'est rien à côté. Toutefois si la route est bonne maintenant sur 48 kilomètres, le paysage n'est pas ce que nous pensions: désert aride, plus une seule végétation, rochers, caillasses, pierres, dunes, profonds et tortueux ravins, crevasses.

Il fait maintenant un vent de sable, nous voyons des tourbillons sur place montant en fumée, le vent transporte

ce sable qui est brûlant, pénètre partout, les yeux, la bouche, les vêtements. Notre moto se comporte toujours bien, mais je protège le carburateur avec un sachet de popeline coulissé.

Berriane, splendide oasis dépasse ce que l'imagination voit de plus beau: terre rouge, ocre, oued, palmeraie très verte et la ville derrière, rouge, tout en hauteur. Les enfants courent après nous; nous demandons où trouver un café, il est 13 heures, tout est fermé pour faire la sieste, les gamins nous indiquent dans une rue, une petite pièce de 3 mètres sur 4; nous prenons deux anisettes avec de l'eau bien fraîche, quoique à jeun... un quart d'heure après nous reprenons la route pour Ghardaïa. Toujours le désert; devant nous de gros lézards se sauvent, traversant la route. Un pan de mur offre un mètre d'ombre environ, nous nous arrêtons, c'est la première ombre depuis ce matin, le soleil étant à la verticale, nos pieds nous brûlent de coups de soleil. Deux femmes Arabes viennent timidement près de nous; après salutations elles nous proposent de l'eau, du lait, du pain, nous refusons mais leur donnons deux citrons et notre pain, puisque nous n'avons pas mangé.

Après ce court arrêt à l'ombre, nous repartons pour notre dernier effort; il fait une chaleur torride et craignons à chaque instant l'éclatement d'un pneu, ma femme me recommande de faire attention car voulant finir l'étape au plus tôt, je file à toute allure. (A suivre.)

M. et Mme Henri ANTOINE.



Puits sur la piste Laghouat-Ghardaïa.

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** | TOUTES LES GRANDES MARQUES
La maison la mieux achalandée | Stock complet pièces et accessoires

TERROT
MATCHLESS



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

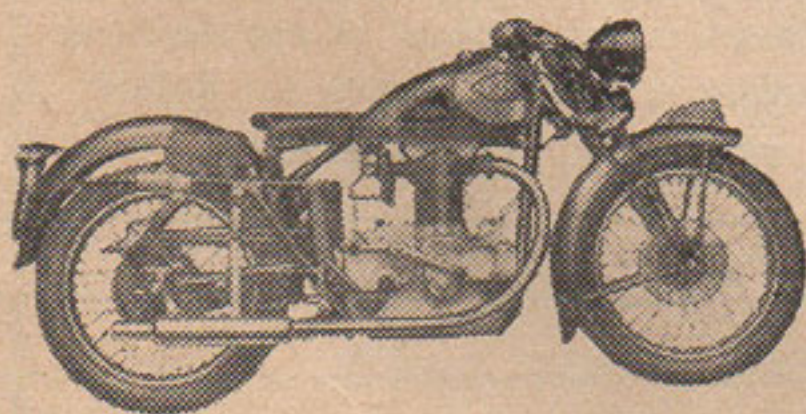
Renseignements
précis
30 fr. timbres réponse

Chez **LADEVÈZE**

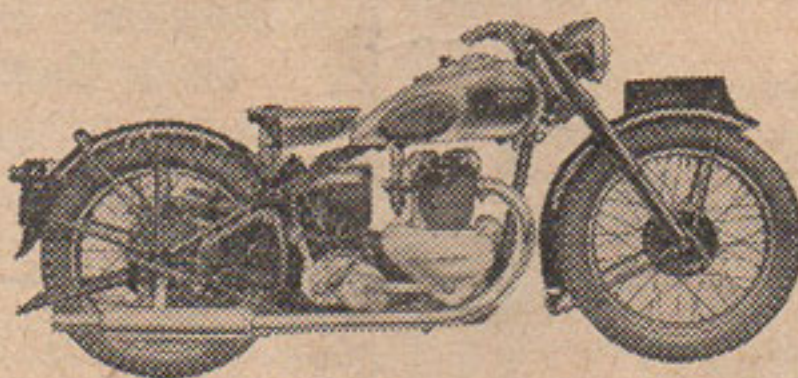
LA PLUS GRANDE REPRÉSENTATION EN
FRANCE DE MOTOCYCLETTES ÉTRANGÈRES

Les nouvelles...

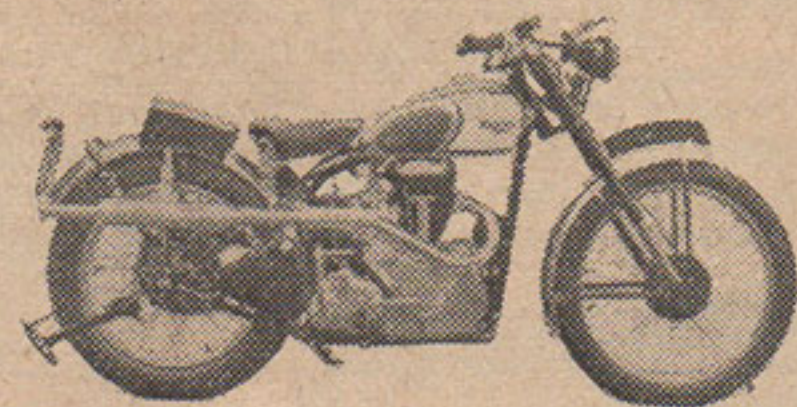
GILERA



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

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

U. C. M.

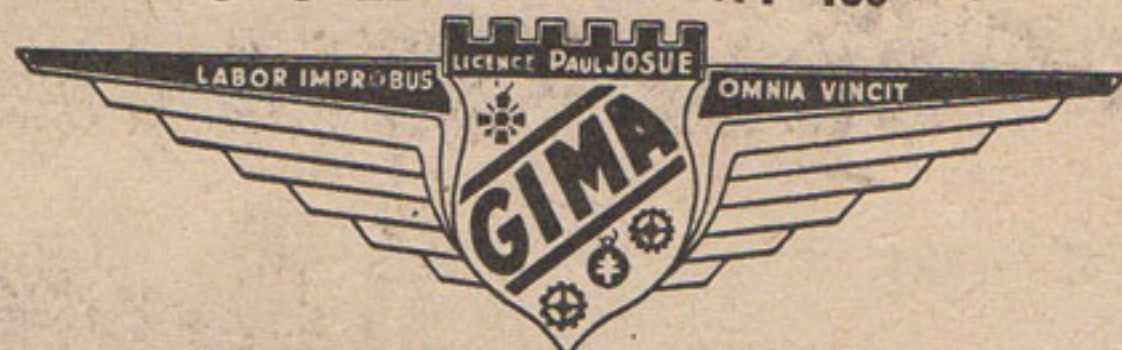
123, Av. de l'Agent-Sarre, COLOMBES (Seine)

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"

Une réalisation qui fait honneur à la technique et à l'industrie française
VÉLOMOTEUR SPÉCIAL RENFORCÉ 125 cm³
MOTO LÉGÈRE SPORT 150 cm³



MOTEUR "AMC" 4 temps
FOURCHE TÉLESCOPIQUE — DIRECTION AUTO-STABLE
CADRE INDÉFORMABLE

Groupement Industriel Métallurgique et Automobile, 24, rue Pasteur, CHAMALIÈRES (P.-de-D.)
DISTRIBUTION EXCLUSIVE : Société Centrale de Constructions Mécaniques, 14-16-18, rue de Madrid, VICHY (Allier), Tél. 54-33 et 134, Av. de Malakoff, PARIS, Tél. Kléber 69-14 et 61-80.

YELLOW
La chaîne française

Une fabrication SEDIS *de qualité*

19, Avenue du Général-Mangin, PARIS-XVI^e

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XVI^e

Magneto France

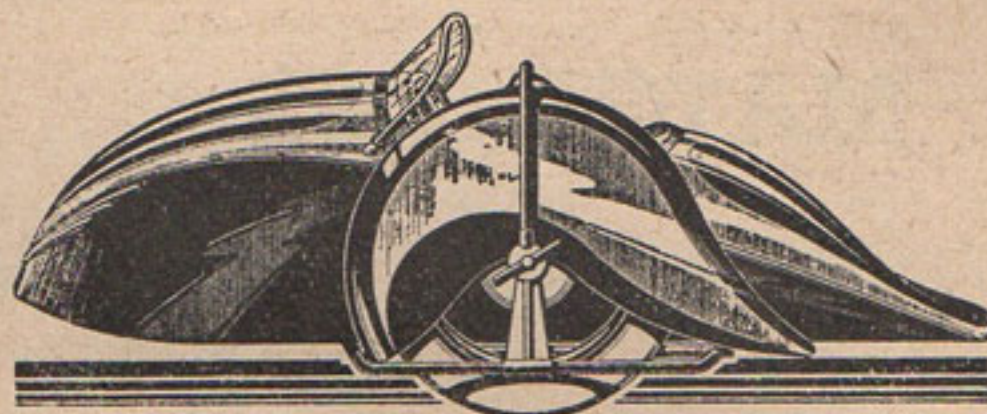
L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLÈT

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

ELEGANCE • SECURITE • CONFORT

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



Agents à Paris

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



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 Gurtner - Remise à neuf Moteurs et Boîtes

REMISE A TOUS LES RÉPARATEURS

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

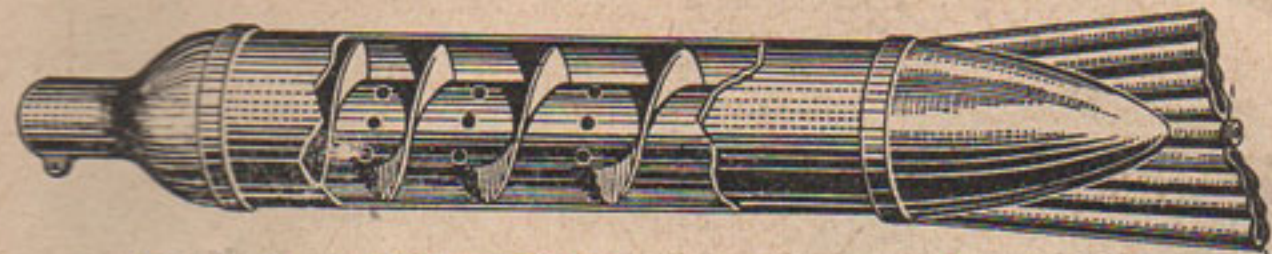
SILENCIEUX WILMAN

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

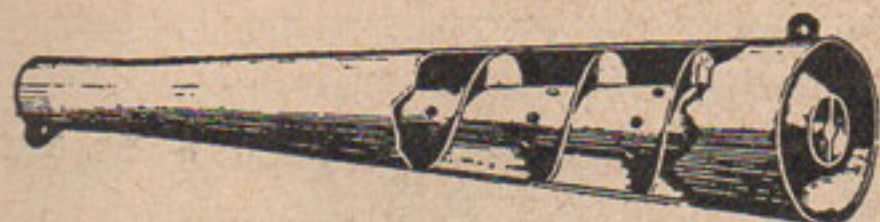
SILENCE PARFAIT

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

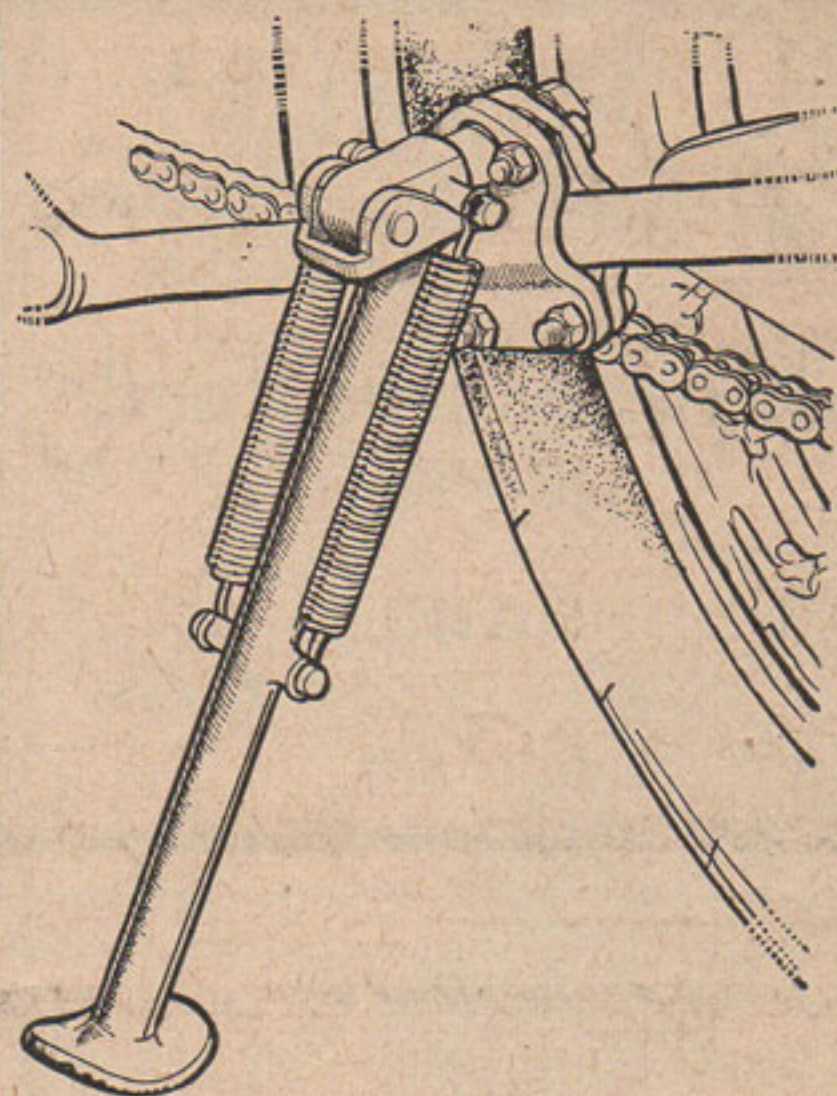


Modèle à passage libre des gaz pour 4 temps

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

3, Rue d'Évreux - COURBEVOIE (Seine)

SALON : STAND 42 - GALERIE J



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^e — ROQ. 29-28

1930 - Charles BOISSEAU - 1949



ajoutées au carburant

**AMÉLIORENT
ÉCONOMISENT**

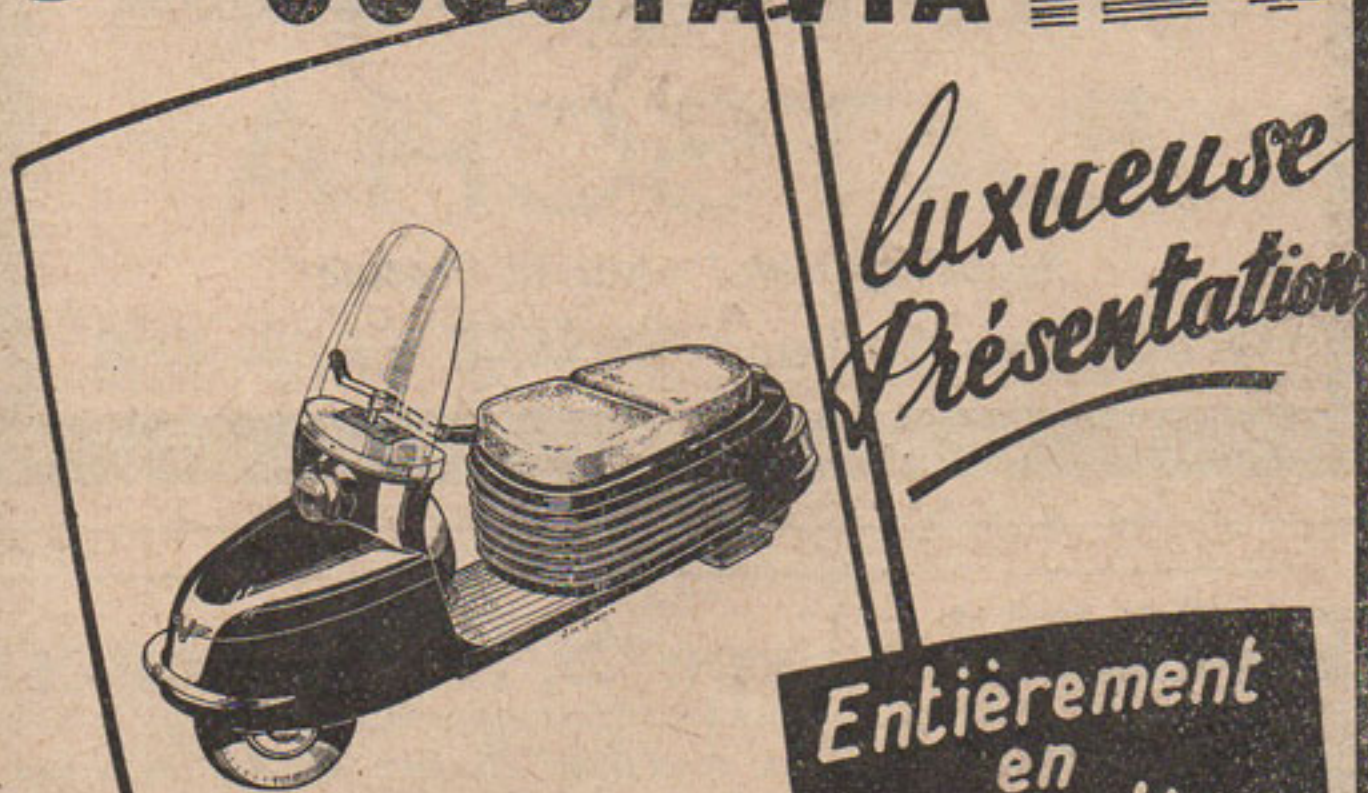
Chez votre Garagiste ou
111, B^d Magenta, PARIS-10^e

La boîte de 50 Tablettes
pour 250 litres : **250 francs**
Plus frais d'envoi : **55 francs**

C.C.P. 1662-40 Pierre Boisseau

**AU SALON : 1^{re} et 2^e séries, STAND 20^{bis}
Galerie A**

Scooter
SCOOTAVIA 125



*luxueuse
Présentation*

**Entièrement
en
Alliages légers**

**CATALOGUE
ILLUSTRÉ
SUR DEMANDE**

POIDS	60 Kgs
LONGUEUR	205 m
VITESSE	75 km/H
EMPORTE	1 ou 2 PERSONNES
MOTEUR	125 cm ³ . DEUX TEMPS
ROUE DE SECOURS	

**SCOOTAVIA 117, RUE MANIN
PARIS. 19**

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

MOTO-DANTON

14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine) - Tél. PER. 19-11

SPÉCIALISTE

HARLEY-DAVIDSON

PIÈCES DÉTACHÉES — ÉCHANGES STANDARD

:: MOTEURS & CYLINDRES TYPES 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 de Motos et Side-cars neufs et d'occasion

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

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.

ETS F. DUMONT

Dépositaire des Accessoires GURTNER

8, Rue du Mont, PONTARLIER (Doubs)

CARBURATEURS - BOUGIES - AVERTISSEURS
MANETTES, etc... Toutes pièces détachées

LIVRAISONS RAPIDES

Étab^{ts} MOTTAZ

7 et 9, Rue du Moulin, PUTEAUX (Seine)

SPÉCIALITÉ DE

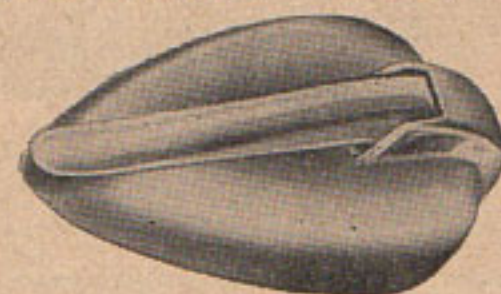
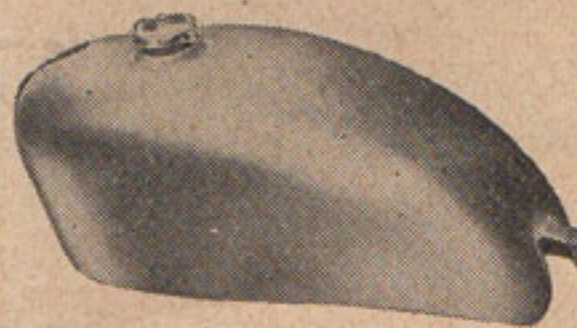
RÉSERVOIRS et Accessoires

:: de Tôlerie ::

pour VéloMOTEUR et Motos

Bouchons de réservoirs expansibles

Fabrication exclusive pour
Constructeurs et Grossistes



MOTOBÉCANE

STATION-SERVICE

Pierre FORLINI

SPÉCIALISTE DE LA 125 CM

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

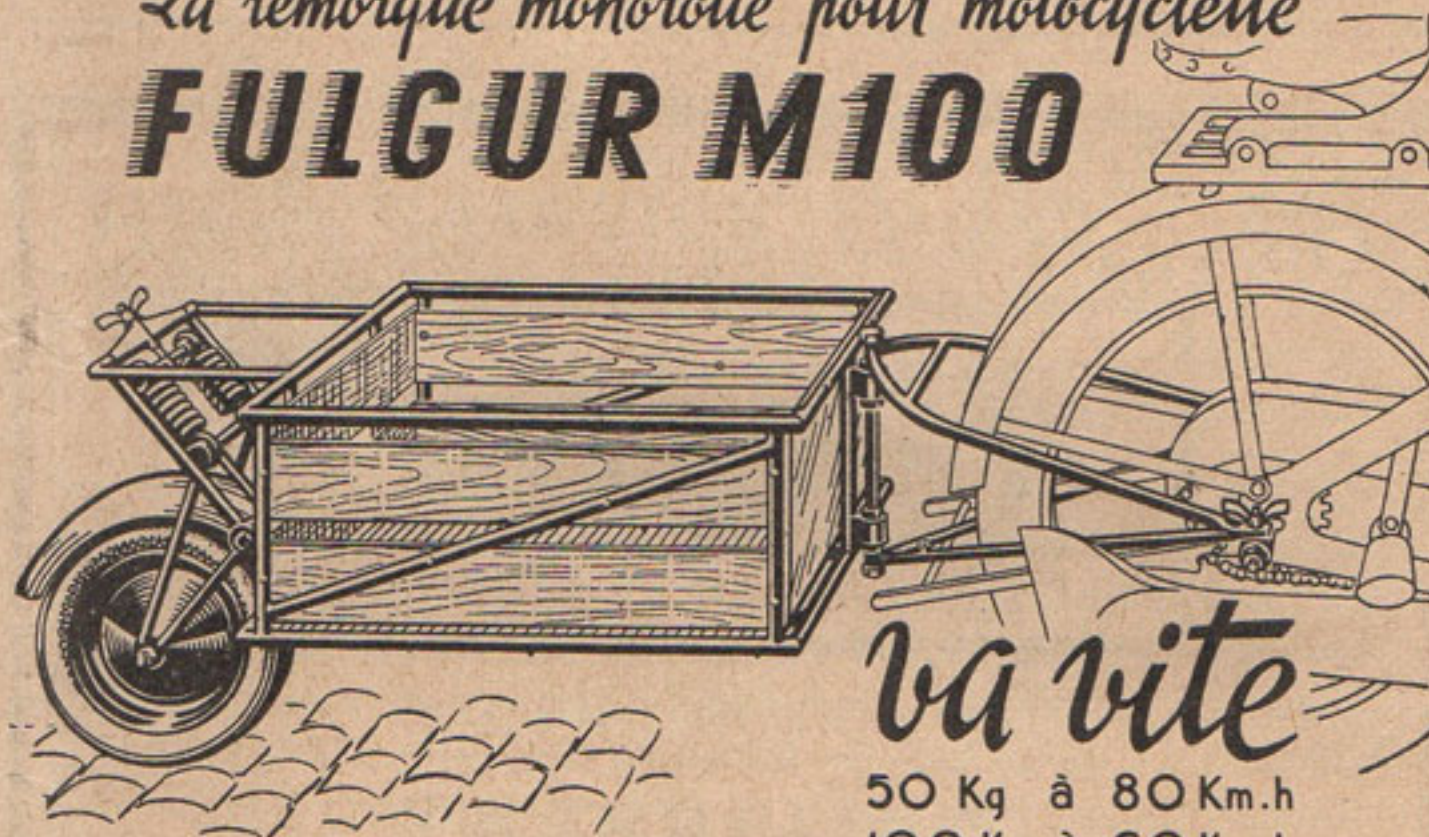
Tous les accessoires des meilleures marques
Toutes les pièces détachées

7, Rue Chaligny, 7

MÉTRO REUILLY-DIDEROT

DID. 20-49

La remorque monoroue pour motocyclette
FULGUR M100



va vite

50 Kg à 80 Km.h

100 Kg à 60 Km.h

ETS TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE

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

JAWA - OGAR - C.-Z.

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

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 78×78 - 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

LA BOUGIE

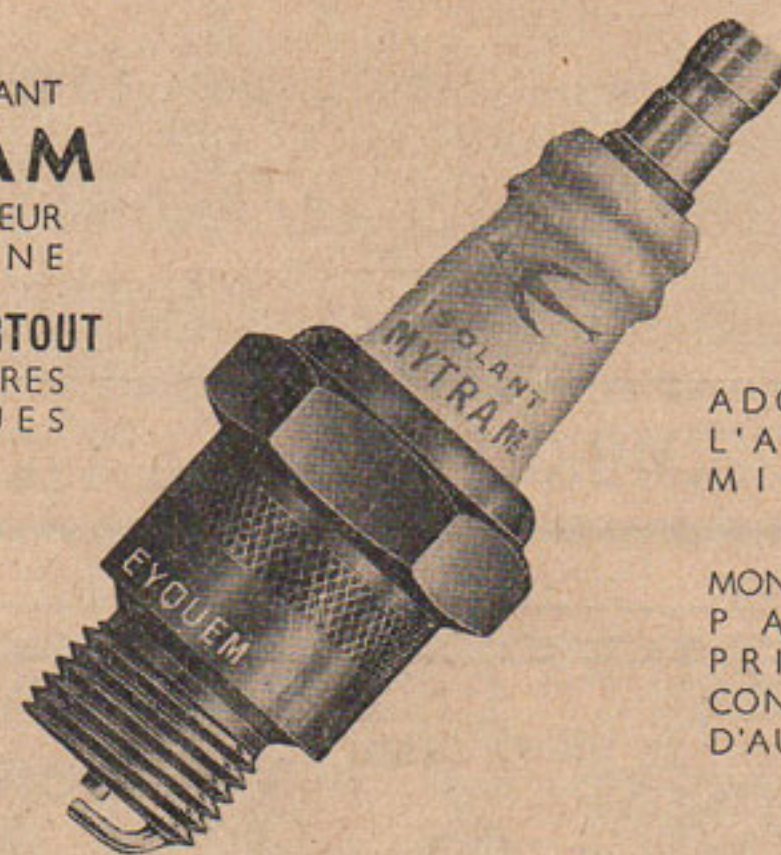
EYQUEM

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

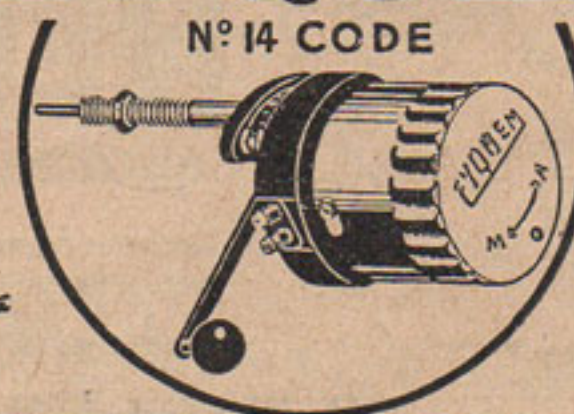
MONTEE EN SERIE
PAR LES
PRINCIPAUX
CONSTRUCTEURS
D'AUTOMOBILES

L'ESSUIE-GLACE

EYQUEM

N° 14 CODE

*Puissant
silencieux
robuste*



*S'impose à
l'automobiliste
soucieux de
sa sécurité*

Les VéloMOTEURS

ALCYON

LA FRANÇAISE DIAMANT

ARMOR

LABOR

THOMANN

OLYMPIQUE

Etc...

sont équipés avec les nouveaux moteurs

ZURCHER

125 cmc.

(botte séparée)

3 vitesses

et

125 cmc.

(bloc-moteur)

4 vitesses

MOTEURS ZURCHER

Rue d'Aboukir — COURBEVOIE (Seine)

Société des Accessoires

MURCIA

70, Rue des Bienvenus, VILLEURBANNE (Rhône)

Fabricants des Selles PAGUSA

Siège super-confort,
selle souple et suspension spéciale compensée,
absorption intégrale du coup de raquette

MODÈLE DÉPOSÉ

Exportation tous pays
Études sur demandes
pour constructeurs de selles pilotes

REMISES HABITUELLES AUX GROSSISTES ET DÉTAILLANTS

SALON DU CYCLE — STAND 54

Tél. : ÉLYsées 86-59

Du nouveau dans le Cycle et la Moto

MARCEL GUIMBRETIERE

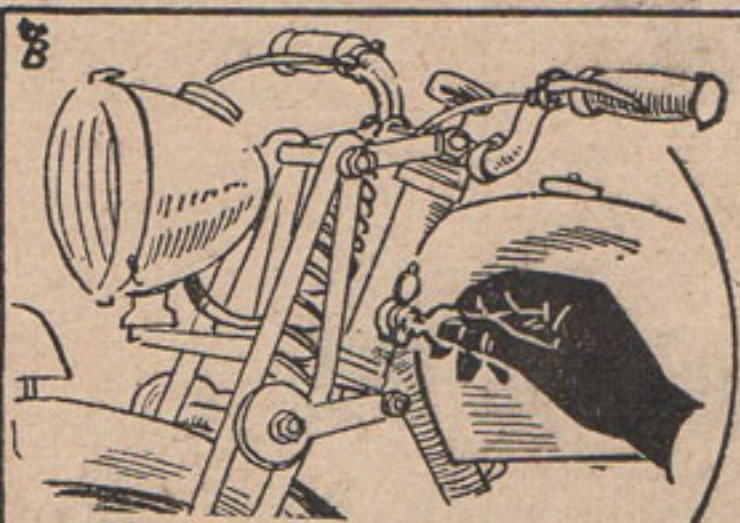
— quitte la piste... pour le commerce —

En plus d'une jolie série de bicyclettes à ses couleurs, BLANC et BLEU, il présente une jolie série de **VÉLOMOTEURS**, **MOTOCYCLETTES**, **CYCLOMOTEURS** et **TAMDEMS**

De la **QUALITÉ!** du **CH'IC!** et des **PRIX!** telle est sa **DEVISE**

VÉLOCISTES - MOTORISTES, demandez les tarifs et les prix

Cycles GUIMBRETIERE 25, Rue du Port
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)



Nos antivols sont montés sur les vélomoteurs et motos : AUTOMOTO, GRIFFON, MONET & GOYON, METEORE, PEUGEOT, SNECMA, TERROT, TRIUMPH, ZUNDAPP, FN, etc...

Votre Vélomoteur ou votre moto à l'abri du vol avec

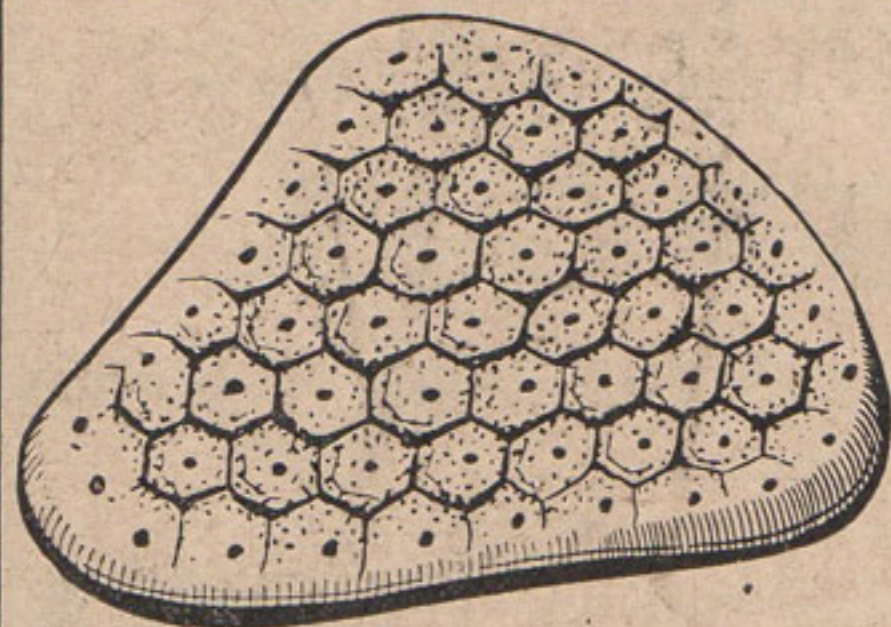
ANTIVOL NEIMAN

qui bloque la direction

Monté en série par les principaux constructeurs français & étrangers

51, AV. DE NEUILLY
NEUILLY-S-SEINE - MAI: 41-35

NOUVELLE ADRESSE



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 1613-48 TUR 86-91

NOVI

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de **Qualité**

Pour **VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS**

PANTIN - SEINE

SÉCURITÉ
CONFORT
CHALEUR.
Exigez le gant "LE SKIEUR"

POUR VÉLO ET MOTO



FABRICATION



Les derniers modèles
AUTOMOTO, GNOME-&-RHONE, MONET-GOYON
MOTOBÉCANE, TERROT, JONGHI

que vous avez admirés au Salon

Vous pouvez les acquérir rapidement en les commandant à l'agent qualifié

Marcel PERRIN

Recordman du Monde

50, Av. Edouard-Vaillant, BOULOGNE (Seine)

Métro : PORTE ST-CLOUD

Tél. : MO Litor 29-62

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

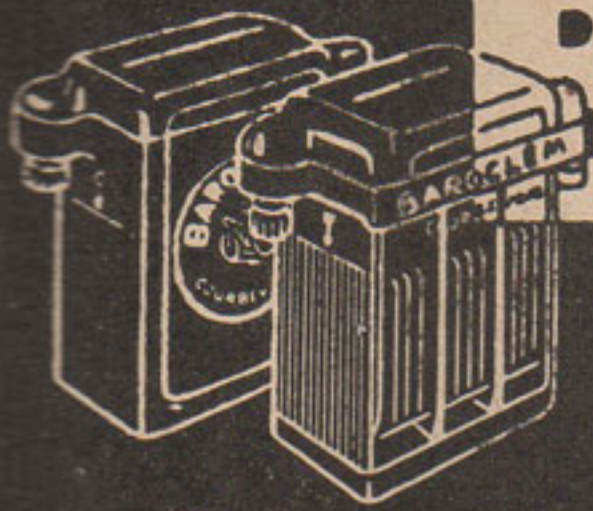
Soc'été AMAC, 40, Rue de Villiers, LEVALLOIS - Tél. PER. 51-46 et 47

MOTORISTES - VÉLOCISTES

Venez nous visiter au **SALON DU CYCLE 1949**
STAND 6 - BALCON REZ-DE-CHAUSSÉE
Vous aurez des prix et de nombreux modèles en
VÉLOMOTEURS - MOTOCYCLETTES - CYCLOMOTEURS
TANDEMS et BICYCLETTES

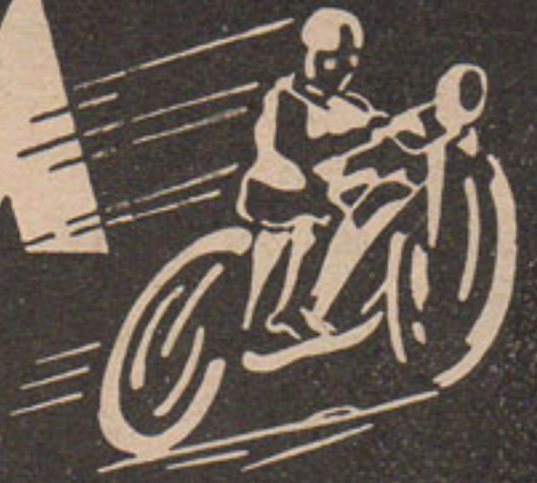
Nous vous présenterons notre nouvelle Moto légère 175 cm³, avec fourche télescopique et suspension AR. Bloc-moteur AMC. 4 vitesses avec sélecteur au pied. Soupapes en tête, culbutées.

Cycles "ORIGAN" 25 ter, Place de Verdun
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)



BAROCLEM

la Batterie de Qualité

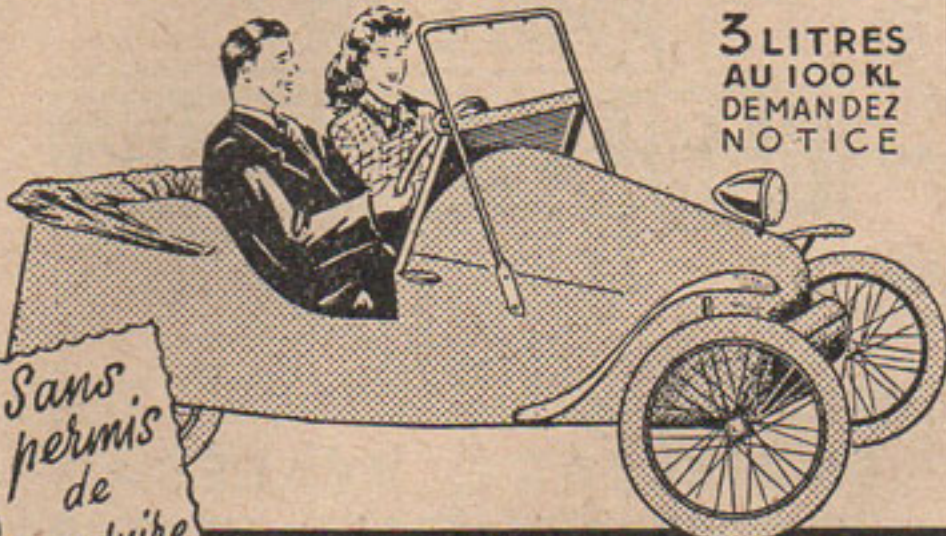


DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

Voiturette

CH. MOCHET TYPE (M.)
A MOTEUR 125^{cc} 3 VITESSES



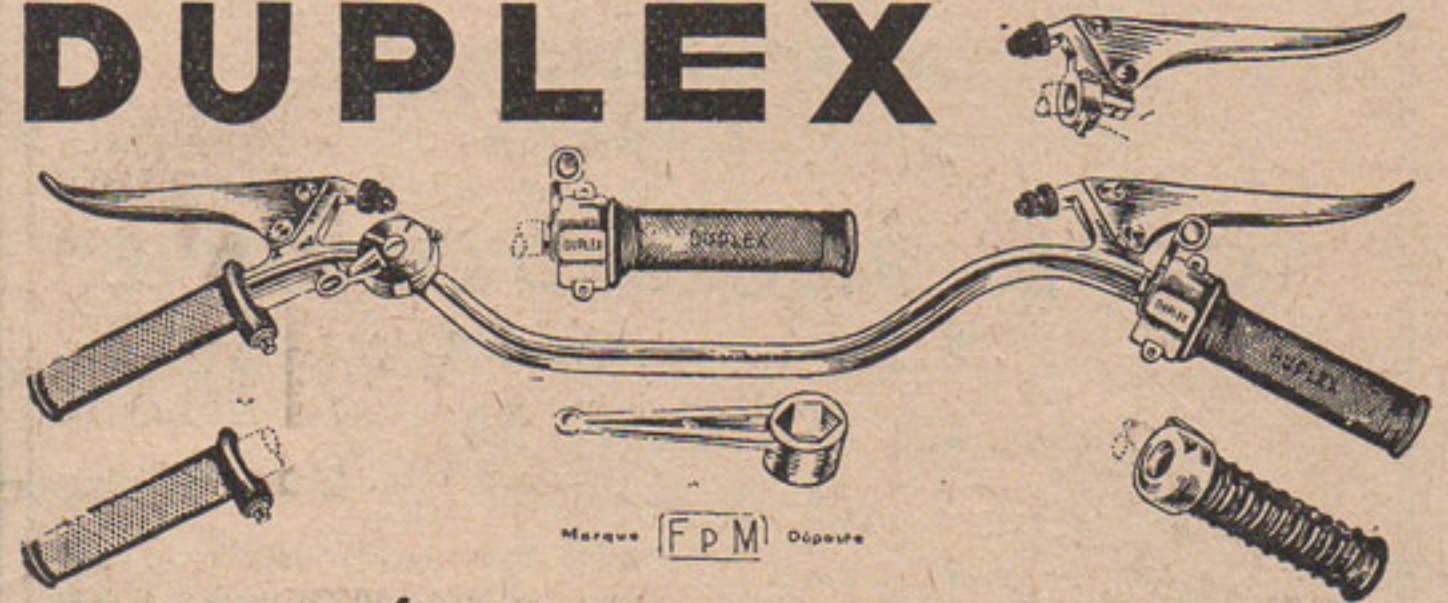
3 LITRES
AU 100 KL
DEMANDEZ
NOTICE

*Sans permis
de conduire*

68, RUE ROQUE DE FILLOL
PUTEAUX (Seine) Tél. LON. 07-25

ACCESSOIRES, POIGNÉES TOURNANTES

DUPLEX



Marque F.P.M. Déposée

SEMONSU-BÉRAUD, 46-48, Rue Sainte, MARSEILLE

VÉLOMOTEURS - MOTOCYCLETTES

— **GUILLER Frères** —

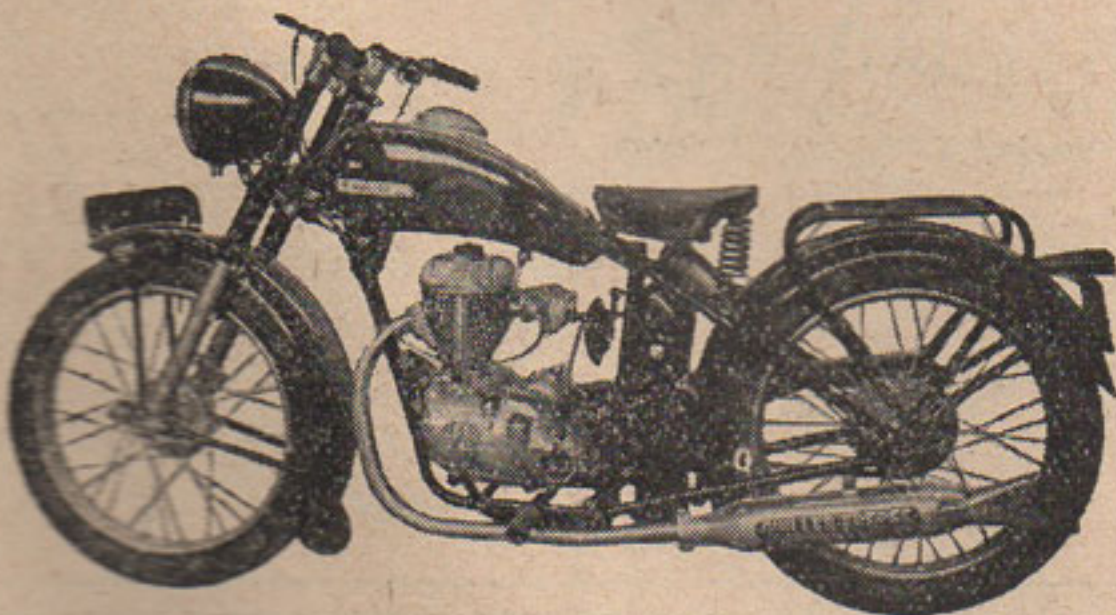
1, PLACE PUY-LA-VAU

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

L'ESSENCE EST LIBRE !

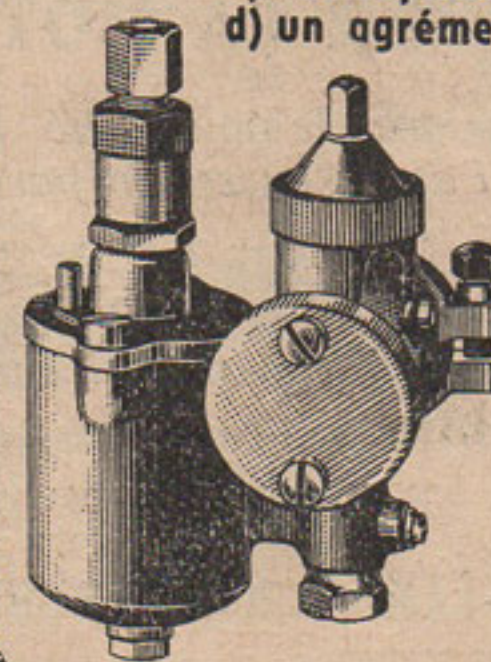
Utilisez la au mieux pour votre vélomoteur

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

ADJANVIC

Pour votre

Geugeot

RÉFECTION D'EMBIELLAGES

avec pièces d'origine

RÉALÉSAGES DE CYLINDRES

Travaux garantis exécutés par Spécialistes

DÉLAIS RAPIDES

TOUTES PIÈCES D'ORIGINE

P. 53 - 54 - 55 - 56

C. G. C. I. M.

40, Rue Louis-Blanc, COURBEVOIE



L'AVERTISSEUR
ÉLECTRIQUE HAUTE FRÉQUENCE
SANOR

*Peut équiper
tous les vélomoteurs*

SANOR
ANCIENS ETS. GENTILHOMME
86, Rue Pierre-Timbaud, Courbevoie
Tél. : DÉFense 30-40



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
Représentants demandés pour Normandie et Nord

→ **FLÈCHE D'ARGENT** ←

La Moto du Sportif, vous sera livrée incessamment par les

Établissements

NATIONAL

MOTO

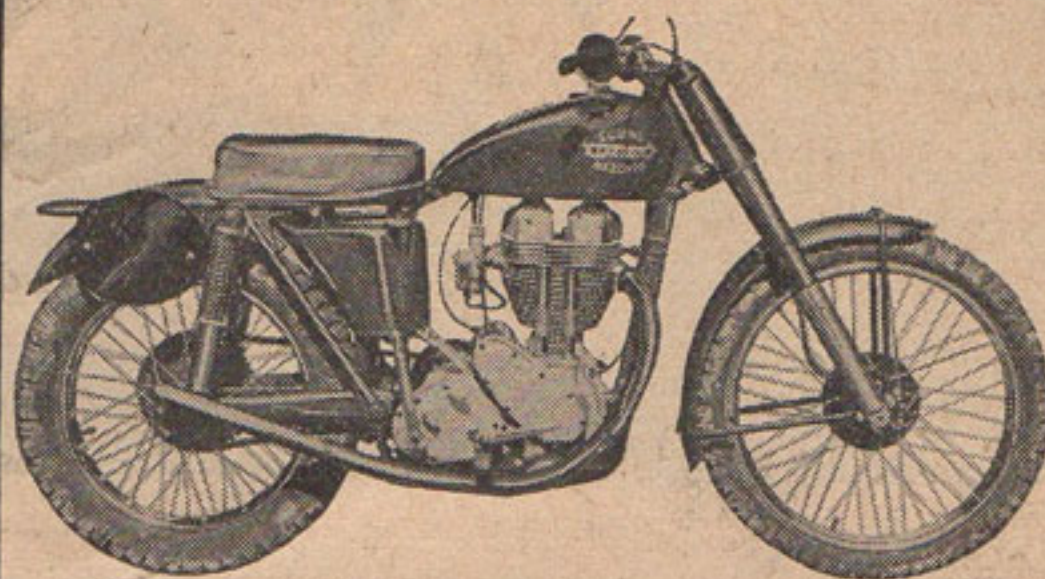
—
R. MAZOYER

Constructeur

66, Rue Nationale

PARIS (13^e)

GOBELINS 29-83



AGENCE OFFICIELLE :

14, Bd
Soult



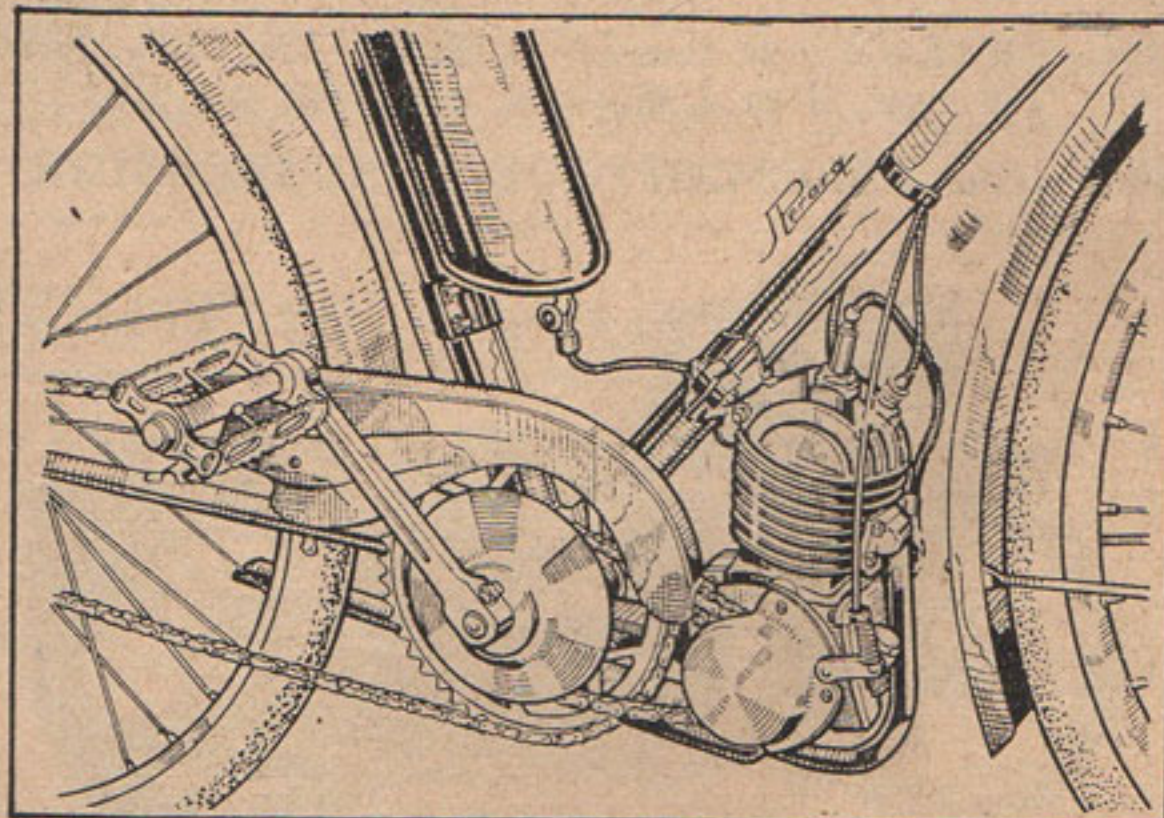
PARIS
XII^e

EMBIELLAGE, RÉALÉSAGE
ÉCHANGE STANDARD MOTEURS
MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE

VIMMER

MOTEUR AUXILIAIRE

s'adapte sur toutes les bicyclettes



ETABLISSEMENTS "IMEREX"

2, RUE BRUNEL - PARIS-XVII^e

SALON — GALERIE K — STAND 15

ACHATS

ACHÈTE motos anglaises culb. bas prix. — **MOTO-SERVICE**, rue des Jardins, DIJON (Côte-d'Or). et. et. ou en pièces détachées. — **A. BARON**, 9, rue de la Plaine, CROISSY (Seine-et-Oise). Tél. : 27-25.

VENTES

B.S.A. WM.20 impeccable roulé 3.000 km., compteur, tansad, klaxon. Px 160.000 fr. — **HAUTELIN**, 72, boul. St-Marcel, PARIS (5^e). Tél. : Port-Royal 11-27.

F.N. 500 M.86 impeccable sous tous rapports. — **GRAVELIN**, 5, rue Leboncq, EMMERIN (Nord).

VENDS vélo Herfe 6 vitesses, prix intéressant, état impeccable. — **ANDRE**, 12, av. de la Prairie, à VIGNEUX (S.-et-O.).

CHEVALLIER vd tout son matériel de course : 600 Norton, type Manx, sidecar Imperial, 125 Chevallier Spécial, moteur M.V., vainqueur de nombreux Grands Prix. 500 Jap, Dirstrack. — Ecr. : **CHEVALLIER**, 11, cours Berriat, GRENOBLE (Isère).

VENDS tandem Derny tout équipé ét. entièrement nf, cause maladie. — **DUDKOWSKI**, 52, rue Saint-Maur, PARIS (11^e).

MOTOBÉCANE 4 tps parf. ét. roulé 12.000 km., compt., tansad, avertisseur Cicca. Px 60.000 fr. — **P. LUTZ**, 66, avenue du Raincy, VILLEMOMBLE (Seine).

PUCH 250 cmc. mot. ét. nf. chromée, sél. 4 vit. email bleu. — A voir ts les jrs. 4, rue Laurent-Pichat, PARIS (16^e) ou tél. : Mol. 21-29.

SIDE Bernardet Sport avion. Px 35.000. — **ALEXIS**, 143, rue J.-Jaurès, PUTEAUX (Seine).

B.S.A. 500 M.20 gris perle et chrome mot. 1.500 km., 4 vit. sél. présentation impecc., cse départ urgent à enlever. Px 110.000 comptant. — **PATARD, CLAIREFON-TAINE, DEAUVILLE** (Calvados).

TRIUMPH 350 culb. susp. arr. mont. récent impecc. Px 145.000 fr. — **BEAUDOIN**, 143, rue de Bayeux, CAEN (Calvados).

TRÈS BEAU SIDE TERROT gd luxe ét. nf. — **CLUZET**, rue Cajard, AGEN (L.-et-G.).

VENDS OU ÉCHANGE contre voiturette ou cyclecar sans permis (même à réviser) tandem mixte, spéc. renforcé, freins tamb. rayons de 15, jantes acier, chromé au besoin don. différence. Eclair. — **GAILLARD**, 17, rue Foix, CHAUMES-EN-BRIE (S.-et-M.).

VENDS ma magnifique Indian Scout email. chrom. entièrement orig. selle biplace Scout unique à Paris, nombreux acc., ét. impecc. Px 160.000 fr., val. 210.000 fr. Facilités paiement ou échange contre b.M.W. 500 ou plus. — **G. GIL-QUART**, 9, avenue P.-Brossolette, LE PLESSIS-ROBINSON (Seine).

RENÉ GILLET 100 très bon ét. 500 Dorsch Cardan bon ét. Px intéres. — **LAFON**, 17, av. Herbillon, SAINT-MANDE (Seine). Ecr. ou voir dim. matin.

DOLLAR 3 CV. bon ét. général. — **M. DELON**, 23, rue de la Gare, BRUNY (S.-et-O.).

NORTON Competition 500 Act. susp. arr. mot. et pns nfs. Px 280.000 fr. Motobécane Mobyclub 125 culb. arr. 2.500 km., ét. nf. Px 95.000 fr. — **MOTO-SERVICE**, rue des Jardins, DIJON (Côte-d'Or).



les petites
ANNONCES

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

Réception des annonces le 15 dernier délai

SAROLÉA 350 culb., fourche téles. moy. arr. susp., garde-boue envel., ét. nf. — **P. FAUDEMÉR**, 11, rue du Bastion, LE HAVRE (S.-Infér.).

SUPERBE SAROLÉA 600 culb. épingle, exc. ét. général. Peu roulé.

1 pneu nf. + 1 rechange. Batt. nve. Exceptionnel. Px 150.000 fr. — Visible **J. MORIN**, 12 rue Steinlein, PARIS (18^e) ou écrire : **H. AUGER**, 10, Grande-Rue, BOUGIVAL (Seine-et-Oise).

PNEUS MOTO RÉCHAPÉS EN UNE SEULE PASSE

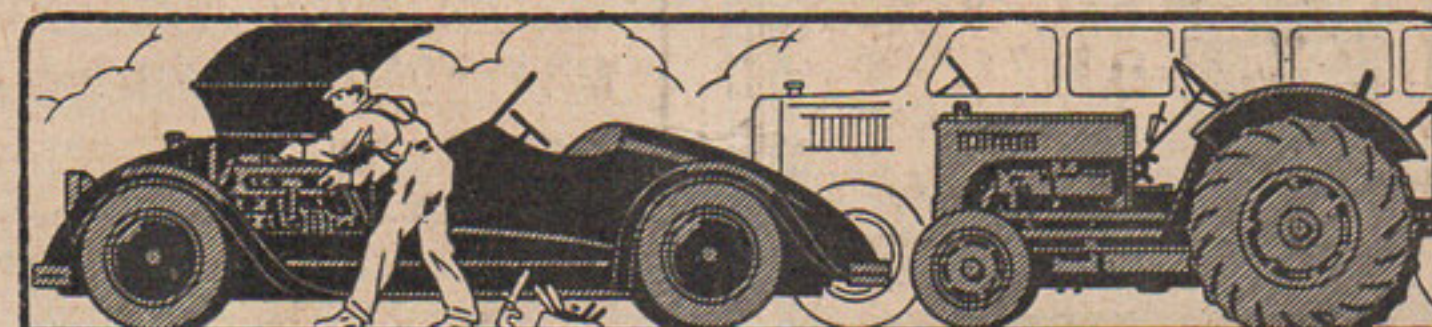
MIEUX QUE LE NEUF

Réparations et rechapages de tous pneus auto et moto. Soudures de tringles

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

ELECTRO-VULCANISATION
LE SEUL SPÉCIALISTE DU PNEU MOTO

16, Cité Dupont (50, Rue St-Maur), PARIS-XI^e Roq. 00-43



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 - AUTORAILS (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

BRENNUSSEZ VOS MOTOS

SURPUISSANCE
ENTRETIEN
ÉCONOMIE

SERVICE
DE VENTE :

31, Rue Chèvre
ANGERS (M.-et-L.)



MOTOBÉCANE 175 cmc. parf. ét., très propre, cse double emploi. Px 45.000 fr. — **FAURE**, 10, av. Louis-Roche. GENNEVILLIERS (Seine).

NORTON 16.H parf. ét. méc. Px 120.000 fr. — **AMBILLE**, 1, rue Crespin-Du Gast, PARIS (11^e).

JAWA 250 cmc. 1949 comme nve. — Ecr. : **GOMBERT**, 34, rue d'Ulm, PARIS (5^e). Tél. : Elys. 92-35.

MONET-GOYON 100 cmc. 3 vit. pns nfs, compt. poignée tournante. Très bon ét. méc. et peint. 2 chambres à air nves. Px 40.000 fr. — **CAILLIAUX**, rue d'Arras, BA-PAUME (Pas-de-Calais).

GNOME-ET-RHONE 500 CV. 2 culb., 2 cyl. très bon ét. Px 100.000 fr. — **BERNARD**, 7, boul. de la République, SAINT-AFFRIQUE (Aveyron).

SOYER 350 culb. Act. mot. Soyer d'origine, roues à broche, batterie nve, compt. tansad Mérat, sacoches, bons pns. Px 65.000 fr. ou échange contre vélomoteur. — Visible le soir **JACQUELARD**, 33, rue Denis-Papin, PANTIN (Seine)

VENDS OU ÉCHANGE contre voiture, DKW 350 cmc. SB. bon ét. ou ferais reprise vélomoteur, moto à remettre en ét. — **ROBIN**, 138, rue Mouffetard, PARIS (5^e).

VENDS deux mot. refaits nfs : Stainless 1 CV. av. boîte 2 vit.; Motobécane 2 CV. avec boîte 2 vit. Px 14.000 chaque. — Ecrire pr rendez-vous : **MALLADOT**, 6, rue Voltaire, SAINT-OUEN (Seine).

SIDE Précision nf 500 kgs juin 49 dern. perfec., caisse port, touriste-parebrise, porte-bagages. Px 45.000 — **BRASSART**, 68 bis, rue H.-Bar. busse, CLICHY (Seine).

NORTON 16.H + pièces bon ét. Px 125.000 fr. — **M. LEBIGOT**, 13, rue de l'Est, BOULOGNE (Seine). Visible ts les mat. sf. dim.

VENDS OU ÉCHANGE Jawa 250 cmc. mod. 49 contre 350 culb. anglaise récente. — **R. OSMONT**, square Alexandre-I^{er}, ANGERS (M.-et-L.).

D.K.W. 200 mot. nf. mécan. impecc. belle présent. Px 100.000 fr. — **DELETANG**, 33, boul. de la Paix, COURBEVOIE (Seine).

PEUGEOT 100 cmc. 52 C bon ét. Px 35.000 fr. — **LAPORTE**, 39, rue Ernest de la Tour, ORLY (Seine).

TRÈS BEL ENSEMBLE DKW. 500 SB Précision, mot. rech. Px 190.000 fr. — **GAUTHIER**, 22, rue Carnot, DEUIL (S.-et-O.).

MOTO SACHS 100 cmc. réserv. échapp. commande chaîne moyeu etc. nf. Px 20.000 fr. Tandem sacoches nf. Px 28 000 fr — **VERVINS**, 10, rue du 14 Juillet, PRE-ST-GERVAIS (Seine).

NORTON 16.H luxe chrom.é selle tansad cuir, side Simard luxe chromé cap. côté tablier r. ind. Châssis Précision, 49, r. ind. chromée, le tout ét. nf. — **REYNET**, 44, rue G.-Clémenceau, CLERMONT-FERRAND (P.-de-D.).

SANDFORD 3 roues alum. 4 vit., rapide, parf. ét. méc. Px 200.000 fr. — **A. NEBOUT**, 22, rue de la Croix-du-Val, MEUDON (S.-et-O.). Tél. : Obs. 15-26.

COLLABORATEUR « Motocycles » vend. Poney 50 cmc ét. nf., 1.000 km. Px 35.000 fr. — **SAUVA-GEOT**, 14, rue Brunel, PARIS (17^e). Tél. : Eto. 05-50.

VENDS Motobécane 100 cmc. 3 vit. bon ét. Tansad et sacoches. Px 33.000 fr. — Tél. : Trinité 08-23.

POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

SAKER

AIR ET GAZ

De toute beauté



FIXATION DE CABLE
SANS SOUDURE
RESTE BIEN EN PLACE
NE COUPE PAS LE CABLE

PRIX DE DÉTAIL : 670 Frs

SAKER LEVALLOIS

R. AUBOUX

GIMA 125 cmc. AMC. 4.000 km., ent. équip. Px 120.000 fr. — **LEGATTE**, 51 bis, av. Victor-Hugo, MALAKOFF (Seine). Tél. : Lit. 07-30, poste 138 de 15 h. à 18 h., sf sam. et dim.

AFFAIRE EXCEPTIONNELLE. Triumph Tiger 100 mod. 40 av. side Précision origine coussin cuir, ensemble garanti. Harley-Davidson 1.000 cmc. culb. type civil bien équipée parf. ét. av. ou sans side. — **BEAUVAIS**, 11, rue Emile-Level, PARIS (17^e). Tél. : Marc. 57-81.

VENDS OU ÉCHANGE contre 4 CV. 125 cmc. Monet-Goyon à sélect. nf. en rodage. — Ecrire timbre pr réponse : **LESEINE Ernest**, MOUZAY (Meuse).

TANDEM 8 vit. mot. Vap.4, éclair. — **LEVY**, 306, rue de Belleville, PARIS (20^e).

PEUGEOT 350 cmc. cul. P.135 sport, ét. nf. Px 100.000 fr. — **R. TARRILLON**, 27, rue de la Foutte, NANCY (M.-et-M.).

MOTO TERROT 175 cmc. 2 tps, 2 vit., transm. à chaîne bon ét. de marche. Px 22.000 fr. — **ETCHEMENDY**, Collège USTARITZ (B.-P.).

SIDECAR Norton 16 H, ét. nf.; Puch 250 cmc. 4 vit. sélect., présentation impeccable. Bonne mécanique; Triumph 350 cmc. allemande 4 vit. sélect. bon ét., bons pns.; Peugeot 350 cmc. culb. tte équipée; Prester Jonghi 100 cmc. 3 vit. sélect.; 1 Vélosolex ét. nf. Plusieurs Poney nfs disponibles. — **R. KIENE**, 73, quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT (Seine).

HARLEY-DAVIDSON 1.000 cmc. culb. 4 vit. sélect., parf. ét. méc. Px 280.000 fr.; Zundapp KS. 600 cmc. av. ou sans side. — **TAURY**, 50, rue Octave-Mirbeau, PARIS (17^e).

HARLEY-DAVIDSON 750 cmc. av. ou sans side Précision. — **POINARD**, 54, rue E.-Dolet CACHAN. Tél. : Alé. 34-41.

REMORQUE moto monoroue Fulgur nve. Px 10.000 fr. — **DELAYEN**, 4, chemin de la Ruelle, BEAUVAIS (Oise).

DERNY tandem ex. ét. rte 5.000. Eclair. compt. vastes sacoches, réservoir supplémentaire. — **LECOMTE**, 7, cité Foy, LE BOURGET (Seine), ts les matins.

VENDS Gnome 750 bas prx. D.K.W. SB. parf. ét.; New Map. 500 av. ou sans side. — **DENIS**, le Bosquet, BAGNOLS-SUR-CEZE (Gard)

VENDS toutes pièces pour Guzzi, milit. civil., mot. cadres. — **GUICHARD**, 126, rue Sainte, MARSEILLE (B.-du-Rh.).

F.N. 4 CV. bon ét. Px 50.000 fr. — **R. BLANCHET**, 9, rue Carolus-Durand (19^e).

DKW. 250 NZ 4 vit. sélect. ent. d'origine trs bon ét., pièces rech. Px 100.000 fr. avec ou ss side Sismard, vélomot. nf 28.000 fr. — **Jean VERDEL**, 18, rue d'Arras, BAPAUME (P.-de-C.).

PEUGEOT 150 cmc. — Téléphone : 969 LE VESINET (S.-et-O.)

SIDE splend. présent. luxe pour Indian, Harley ou 500 cmc. (demander photos et détails). Culotte cuir renforcé doubl. mouton (aviation amér.), taille 1 m. 60 à 1 m. 70 bretelle, fermeture éclair. — Faire offre **CONSTANT**, 46, rue Georges-Courtelaine, TOURS (I.-et-L.).

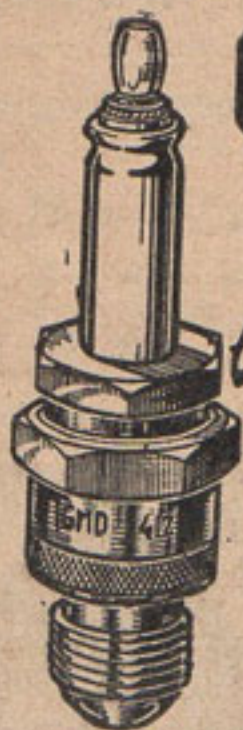
TERROT 500 compet. susp. arr. 150 km.-h., selle biplace, impecc. Px 135.000 fr. — **CAILLEAUX**, 110, rue Caulaincourt, PARIS (18^e).

SIDECAR canadien châssis Bernardet dernier modèle. — **DEBUSSCHE**, 23, rue Ruhnackoff, PARIS (17^e). Px 45.000 fr.

LA BOUGIE

GMD

évite l'encrassement



GAMME DE 9 TYPES POUR TOUS MOTEURS

26, Av. de la Libération BOURG-LA-REINE (Seine) Tél. : ROBINSON 01-30

VENDS moto Gnome-et-Rhône 750 cmc., type X, cardan av. side Bernardet gd touriste en plus mot. rechange caisse commerciale et deux pns nfs; le tout parf. ét. Px 170.000. — **DESCANTES-CLAIR**, GERARDMER (Vosges).

SPLENDIDE Gnome AX.2, 3.800 km. av. ou ss side ou échange contre voiture 4 places. — Offre à **E. DE CLERCQ**, à COURZIEU (Rhône).

PEUGEOT 125 cmc. 4 vit. — **A.L.G.**, 79, rue Carnot, LEVALLOIS (Seine).

PARTICULIER B.M.W. 2 CV. R.20 cardan, fourche télesc. culb. — **CAZES**. Tél. : Cha. 40-20.

SERWA mot. aux. 4 tps culb., 2 vit., ét. nf av. roue montée et frein moyeu av. ou sans vélo. — **LESNE**, 2, rue Gindre, LA GARENNE (Seine).

MOTOS A RECONSTRUIRE

STOCK INDIAN 5 CV. Scout. Px intéres.

HARLET M.P. et. de marche. Px 110.000 fr.

PEUGEOT P.135 compl. ét. Px 70.000 fr.

TERROT 5 CV. RDA S. roues, bas prix.

GNOME-ET-RHONE X. flat twin complet. Px 70.000 fr.

GNOME AX27, CV. av. ou s. side, bas prix.

N.S.U. 5 CV culb. 4 vit., ét. marche.

N.S.U. 5 CV. culb. sans roues.

MONET-GOYON 5 CV.

RENÉ GILLET susp. arr. 4 CV.

GNOME Junior 3 CV. major 4 CV., super major.

CADRES Peugeot P.108, 111, 112, 135 av. papiers.

MOTEURS et BOITES B.S.A., Gnome, Indian av. papiers.

COMME NEUF AVEC GARANTIE

B.S.A. WM. 20, 5 CV. 4 vit.

NORTON 16.H série luxe, impecc.

TERROT 3 vit. Px 95.000 fr.

N.S.U. 198, 4 vit., tout d'origine.

ALAZARD, 47, avenue de Clichy, PARIS (17^e). Tél. : Marc. 44-65, 18 lignes.

VENDS B.M.W. R73 impecc. — **HALL**, 46, route de la Reine, BOULOGNE-SUR-SEINE.

MONET-GOYON 250 cmc. équipée révisée. Px 95.000 fr. — Tél. : Tri. 19-10. **M. BARRET**, 187, faub. Saint-Martin, PARIS (10^e).

OPEL 7 HP 4 pl., bon ét.; Indian 5 CV. GDA comme nve. — **DURUPT**, VAUXEY par CHATEAUNOIS (Vosges).

GIMA 150 cmc., dern. mod. rodé consciencieusement, compteur, klaxon impecc., peu roulé. — **A. CAVERT**, 12, rue Rollinat GUERET (Creuse).

MOTOBÉCANE 500 sup. cul. culb. sélect. 4 vit. pns. et chamb. nfs, machine très rapide impecc. Px 150.000 fr. à vendre ou échange contre voit.

MATCHLESS 350 cmc. type civil G.41 parf. ét. méc. bons pns. Px intéres. — **DEMAREST P.T.T.**, BARFLEUR (Manche).

POUR VOTRE DRESCH !! adressez-vous au spécialiste. — **MOLISSE** MOTOS, 80, boul. Henri-Sellier, SURESNES (Seine). Mise au point, réparations, stock de pièces pour tous modèles.

A.J.S. 300 cmc. bon ét. Px 120.000. — Visible tous les jours, **COTONNEC**, 56, rue du Montparnasse, PARIS (14^e).

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

B.S.A. 500 culb. Etoile-Empire état neuf. — **SALIOU**, 14, rue de Fontenay, CHATILLON (Seine). Tél. : Alé. 10-61.

LES meilleurs

pour tous moteurs

S.A.F. BORG, Neuilly-sur-Seine

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.



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

DIVERS

PARTICULIER vd ou échange saxophone alto; ciné Pathé-Baby 9 mm. 5; 2 vélos hommes. Le tout en bon ét. contre vélomoteur ou moto légère. — S'adresser **CALINAUD**, 5, impasse Wagner, ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine).

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.



LES CÔTES DANS UN FAUTEUIL...
c'est un
"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDEM

28-30, RUE DU BORRÉGO - PARIS 20^e
MÉNIL. 48-47

Grande nef - Stand 67

Venez faire
un essai des
nouveaux modèles

**AUTO
SERVICE
MOTO**
S. A. R. L.

Chez le Spécialiste
MOTOBÉCANE

CYCLE MOTOS

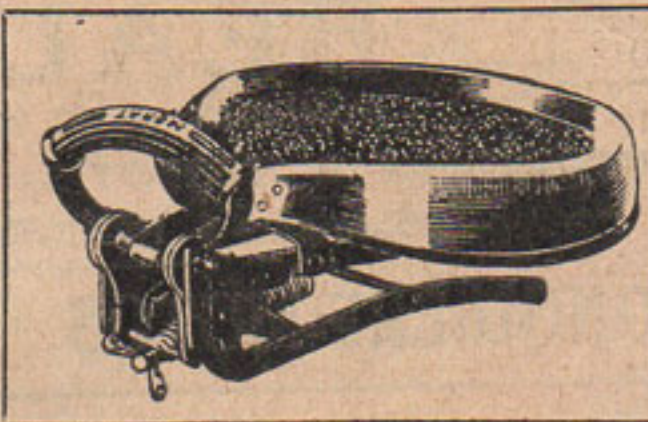
PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
BLOC "B" AU MODÈLE
EXPÉDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE

RÉPARATIONS SUR DEVIS
ACCESSOIRES



CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF
64, Rue de Wattignies, PARIS-12^e

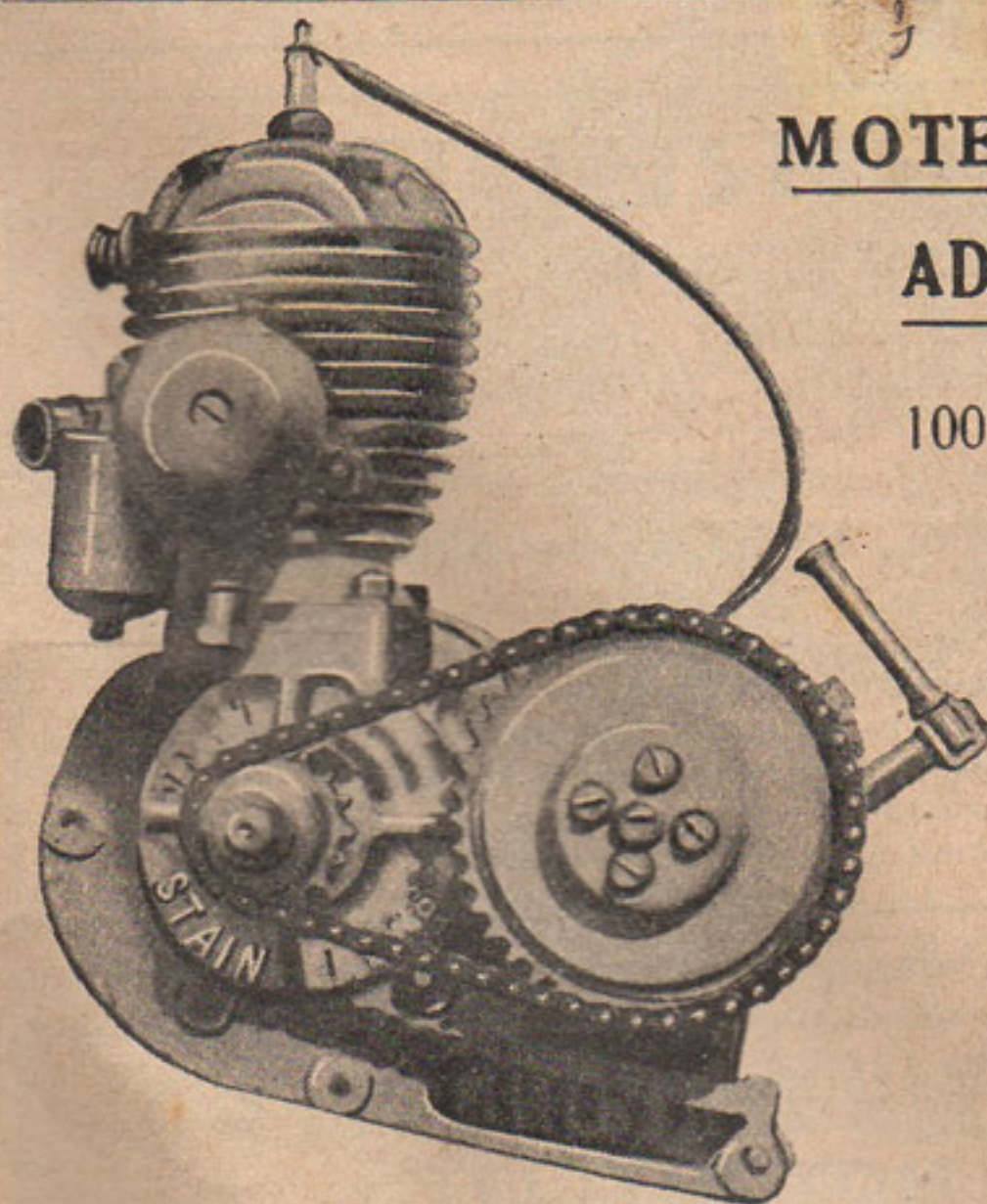
SIÈGES ARRIÈRE
MERAT
Breveté France et Etranger



Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

SIDECARS H. B. pour Vélocoteurs
Scooter BERNARDET
VÉLOCETTE
Motobécane **TERROT**
MOTO-HALL, 78, Av. des Ternes, PARIS-17^e - Gal. 78-95



MOTEURS
ADAPTABLES

100 et 125 cm³

TOURISTE

3 vitesses

SPORT

4 vitesses
Sélecteur au
pied

"STAINLESS"

Établissements J. GARDETTE et FILS
Villefranche-sur-Saône

STOCK PERMANENT POUR PARIS

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



PHOTO-HALL
PHOTO-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

REUIL (Ets), 82, av. des Ternes
Tél. : Eto. 15-53. Seul spécialiste
pour tous équipements et access. motos,
cycles, autos, tabliers, cuissards,
casques, gants, lunettes, vestes, sa-
coches, tansad, poignées tournantes,
dessus de selle, caoutchouc, accus,
sélecteurs, pare-brise, etc., etc.

DEMANDE D'EMPLOI

RECHERCHONS agents publici-
taires pour tous départements. Très
bonne commission. — M. A. REI-
NERT, chez M. André LECHLORN,
27, rue Rabelais, METZ (Moselle),

FONDS DE COMMERCE

VENDS fonds motos-cycles, agence
gdes marques motos New Map,
RAVAT, chef lieu de canton. Bas
prix, cse départ. — Georges BEAL,
Motos-Cycles, St-RAMBERT-SUR-
LOIRE.

VENDS fonds motos-cycles bien
placé 15 km. Paris. — S'adresser
ou écrire, 19, rue François-Laubeuf,
CHATOU (S.-et-O.).

A VENDRE bon fonds de cycles
et motos (vente et réparation),
2 agences, facilités de paiement,
logement 4 pièces, le tout libre à la
vente, px intéressant. — Marcel
PERNIN, place de l'Esplanade,
TOURNIS (S.-et-L.).

CHERCHE local pour magasin et
atelier Paris ou proximité. —
ARIS, 48, rue Brunel, PARIS (17^e).
CHERCHE gérance libre atelier
réparations motos et cycles, région
S.-O. ou Pyrénées. — Ecrire au
journal qui transmettra.

PHOTOGRAPHIES

PHOTOS vd super. Eljy Lumière
impecc. Px 4.500 fr. — MARAVAL,
11, rue Sœur-Louise, CASTRES
(Tarn).

AUX ÉT^{TS} MOTO-SPORTS

66, Rue du 11-Novembre, SAINT-ETIENNE
TÉLÉPHONE 91-75

19, Rue des Deux-Communes, MONTREUIL
(Métro Bérault, ouv. seulem. les vendredis et samedis)

vous trouverez toujours la pièce que vous cherchez

PLUS DE 3.000 MOTEURS ET BOITES EN DÉMOLITION — 100 TONNES DE PIÈCES TOUTES MARQUES

Françaises: GNOME -- PEUGEOT -- MOTOBÉCANE -- TERROT -- MONET -- ZURCHER -- R. GILLET -- MAG-CHAISE
SOYER -- DRESCH -- MOZER -- etc.

Américaines: INDIAN 1.200, 750 et 500 -- HARLEY -- etc.

Anglaises: JAP -- ARIEL -- MATCHLESS -- ROYAL-ENFIELD -- NORTON -- B.S.A. -- etc.

Italiennes: GUZZI -- GILERA -- BENELLI -- BIANCHI -- etc.

Allemandes: B.M.W. R. 12 -- R. 35 -- PUCH -- ARDIE -- COLOMBUS -- VICTORIA -- JAWA -- D.K.W. -- N.S.U. --

Belges: GILLET -- SAROLEA -- F.N. -- etc. ZUNDAPP -- etc.

Gros lot de motos à remonter: INDIAN SCOUT -- RENÉ GILLET -- NORTON 500 et 600 cmc., etc.

Pour toutes commandes, écrire et adresser pièces et modèles à SAINT-ETIENNE

ACHETEURS DE TOUTES PIÈCES MOTOS

VU STANDARDISATION MATÉRIEL

**VENDONS à PARTICULIERS plusieurs
VÉLOMOTEURS ET MOTOS BON ÉTAT
TERROT - PEUGEOT - MOTOBÉCANE - ALCYON**

**S^TE MORILLON-CORVOL, 29, rue de Berri, PARIS-8^e
Tél.: BAL. 16-50**

BEAUVAIS

Spécialiste de la moto et du side-car

MOTOBÉCANE -- TERROT -- JONGHI -- GNOME-&-RHONE
Side-cars: PRÉCISION -- HUMBLLOT

**JONQUIÈRE-MOTOS 11, Rue Emile-Level, PARIS
Tél.: MARcadet 57-81**

DIGNES DU SALON!!!

Sélection de super-occasions, équipées haut luxe

ROYAL-ENFIELD à culbuteurs

500 cmc., Télesc. 1949.. 240.000 | 500 cmc., Télesc. 1949.. 220.000

350 cmc., Télescopique 1949, équipement unique. 230.000

350 cmc., Télescopique 1948..... 185.000

500 cmc. NORTON origine, équipée, présentation Salon.... 155.000

ARIS, 11, Rue de la Ferme, NEUILLY-s-Seine - MAI. 00-80

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Étrangères

Spécialiste BMW

151, Rue Marcadet - PARIS (18^e) — MON. 24-40

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. RL

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

A CRÉDIT

3 à 24 MOIS, VÉLOMOTEURS, MOTOS 350 et 500, etc...

Marques GUILLER, TERROT, JONGHI, GNOME, A.G.F.
BERNARDET, IMPÉRIAL, etc.

Passez commande immédiat. — Renseignements contre env. plus 2 timbres à

A. LALANNE, PRÉCHAC-sur-ADOUR (Gers)

ATTENTION. — Cette annonce sera probablement la dernière, nos ventes
devant désormais se faire par l'intermédiaire des Motoristes adhérents.

Les Motoristes intéressés de ces régions sont priés de se renseigner d'urgence
sur la **Mutuelle en vue d'assurer les ventes à crédit** qui leur permettra
de faire le crédit sur tous leurs articles en magasin. Adhésions limitées en date
et nombre. Renseignements même adresse que ci-dessus.

BULLETIN D'ABONNEMENT à « MOTOCYCLES »

14, Rue Brunel, PARIS-17^e

NOM

Adresse

Le..... Signature

Le montant de l'abonnement, soit **250 francs**, est versé
ce jour par virement au C. C. P. Paris 2.834-83; ou ci-joint
par Mandat-Carte; Mandat-Poste; Chèque bancaire. (Rayer
les mentions inutiles.)

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

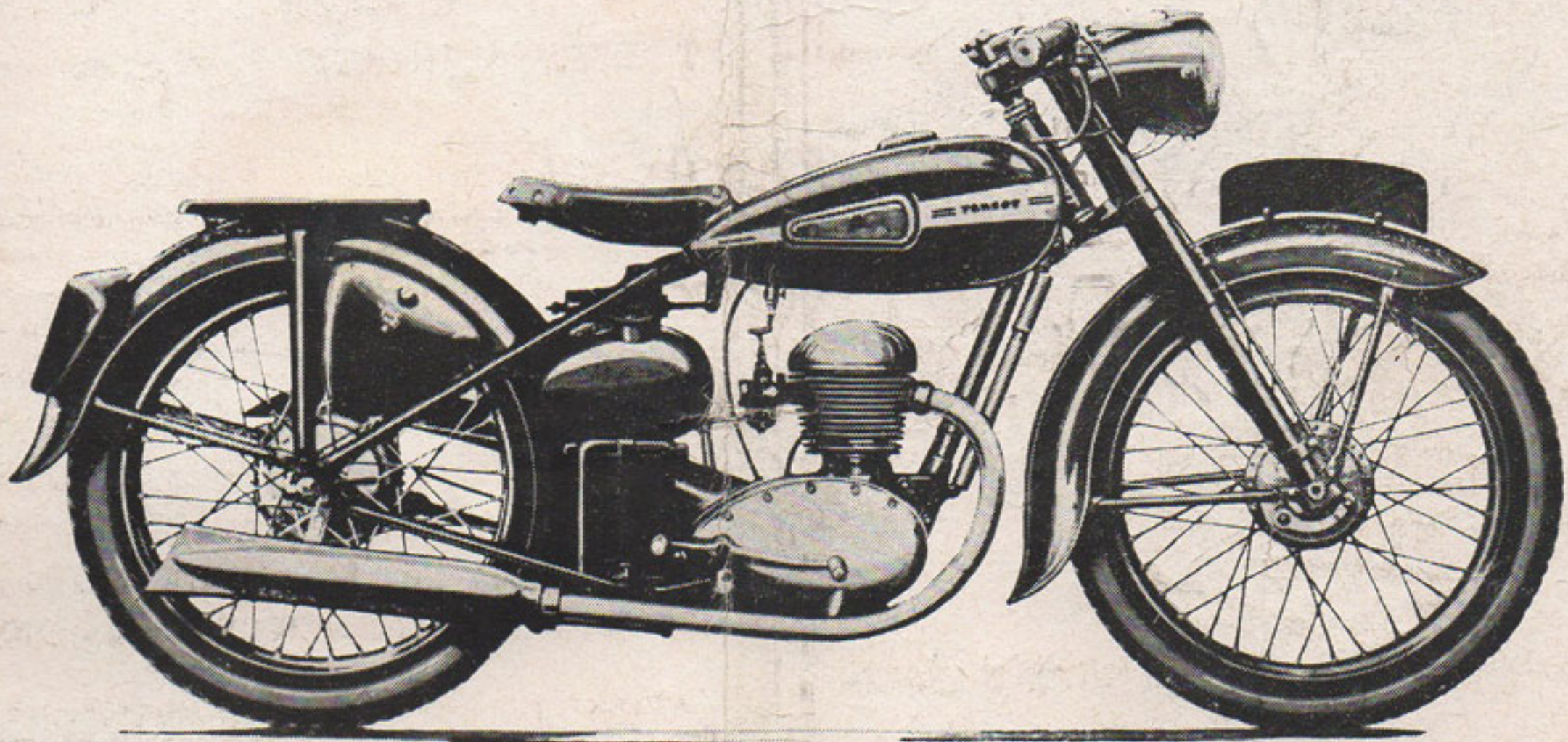


TERROT

fêtera bientôt la sortie de sa

20.000^{ème}

motocette 125 cm³



TYPE ETD. — **Spécifications :** Bloc-moteur 4 temps monotube à soupapes en tête, totalement encloses et graissées par circulation d'huile, commande par culbuteurs. — Culasse alliage léger. — Alésage : 52 mm. — Course : 58 mm. — Cylindrée : 123 cm³. — Graissage à circulation continue et carter sec, par pompe double à engrenages. — Allumage par bobine et batterie. — Avance automatique. — Carburateur automatique avec volet de départ. — Echappement par silencieux tubulaire. — Transmission primaire par engrenages et secondaire par chaîne. — Boîte à graissage séparé 4 vitesses à point mort verrouillé. — Rapports : 7,57 - 9,63 - 13,59 - 21,85 à 1 — Débrayage à 5 disques acier-liège — Sélecteur au pied — Mise en marche par pédale. — Freins à tambour de 130 mm. — Pneu AV 21x2,375 ou 600x65, AR 25x3. — Moyeux aluminium : AR à broche faisant amortisseur de transmission. — Fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques à double effet et frein de direction. — Cadre tubulaire entièrement brasé. — Guidon orientable avec poignée tournante gaz. — Selle caoutchouc suspendue par ressort horizontal réglable. — Porte-bagages amovible. — Béquille centrale. — Plaque de police AR lumineuse. — Réservoir d'essence : 10 litres environ. — Genouillères — Réservoir d'huile : 3 litres environ. — Sacoche tôle avec outillage. — Pompe de cadre. — Eclairage électrique par dynamo en bout d'arbre et batterie. — Avertisseur électrique. — Indicateur de vitesse incorporé dans le phare avec commande de compteur dans le bloc. — Poids : 77 kgs.

TERROT a été le 1^{er} en date à dessiner, essayer, construire en grande série et perfectionner sans répit sa 125 cm³. 4 temps, soupapes en tête, 4 vitesses, sélecteur au pied, fourche télescopique à grand débattement avec amortisseur d'huile, selle suspendue. Le modèle ETD sortira désormais avec dynamo-batterie fournissant l'éclairage à l'arrêt et avertisseur électrique. Il satisfera de nouvelles dizaines de milliers de citoyens et de ruraux soucieux de leur confort pour des utilisations illimitées.

Etablissements TERROT — 2, Rue André-Colomban, DIJON — R. C. Dijon 4374

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

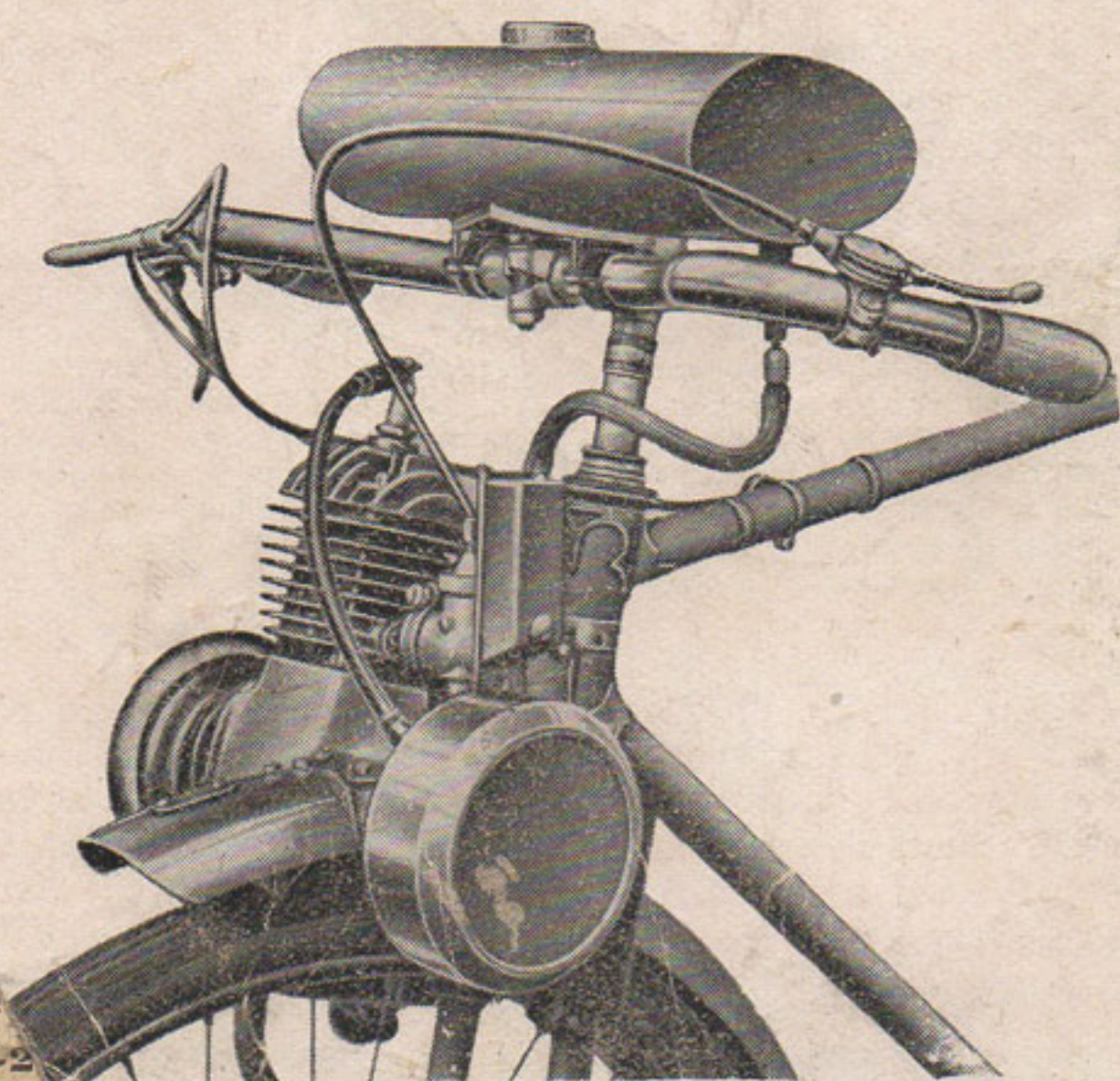
PLUS ROBUSTE

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.

Imp. HERBERT, 66, Rue Kléber, Levallois.