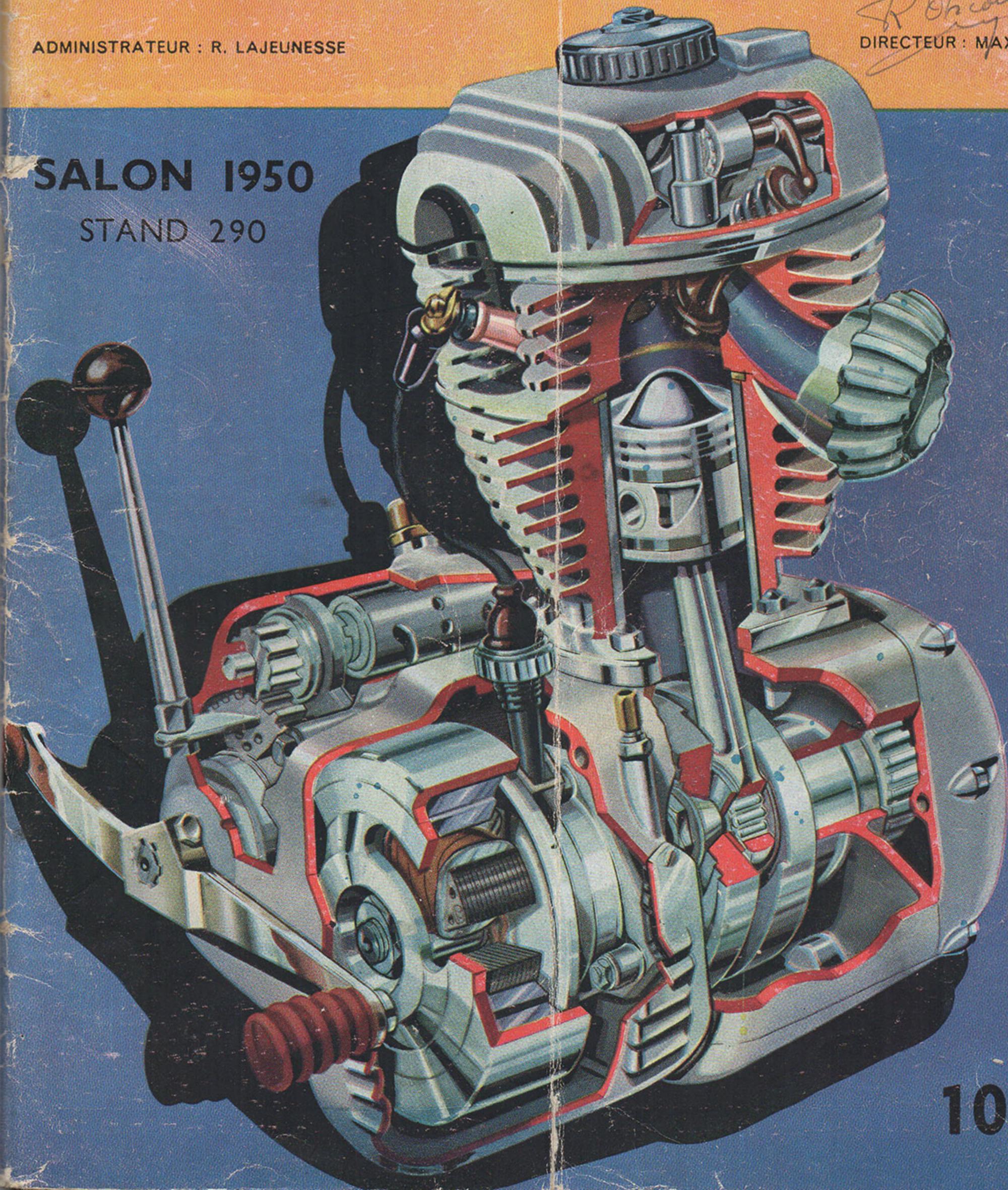


MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE

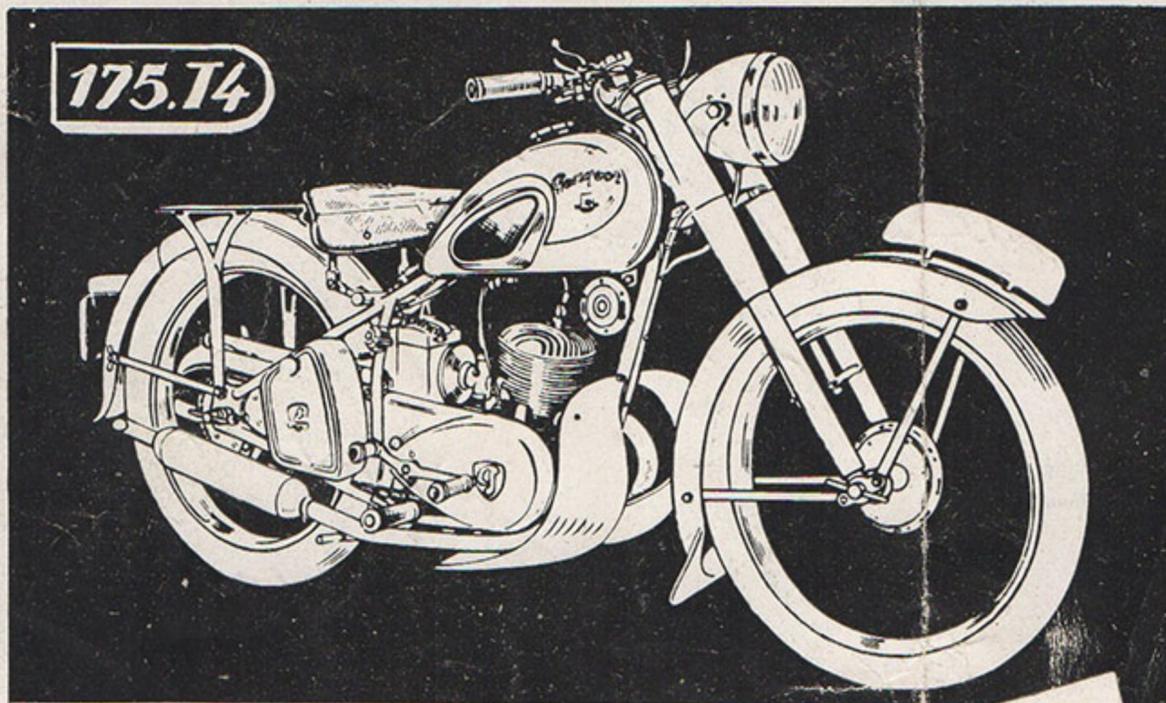
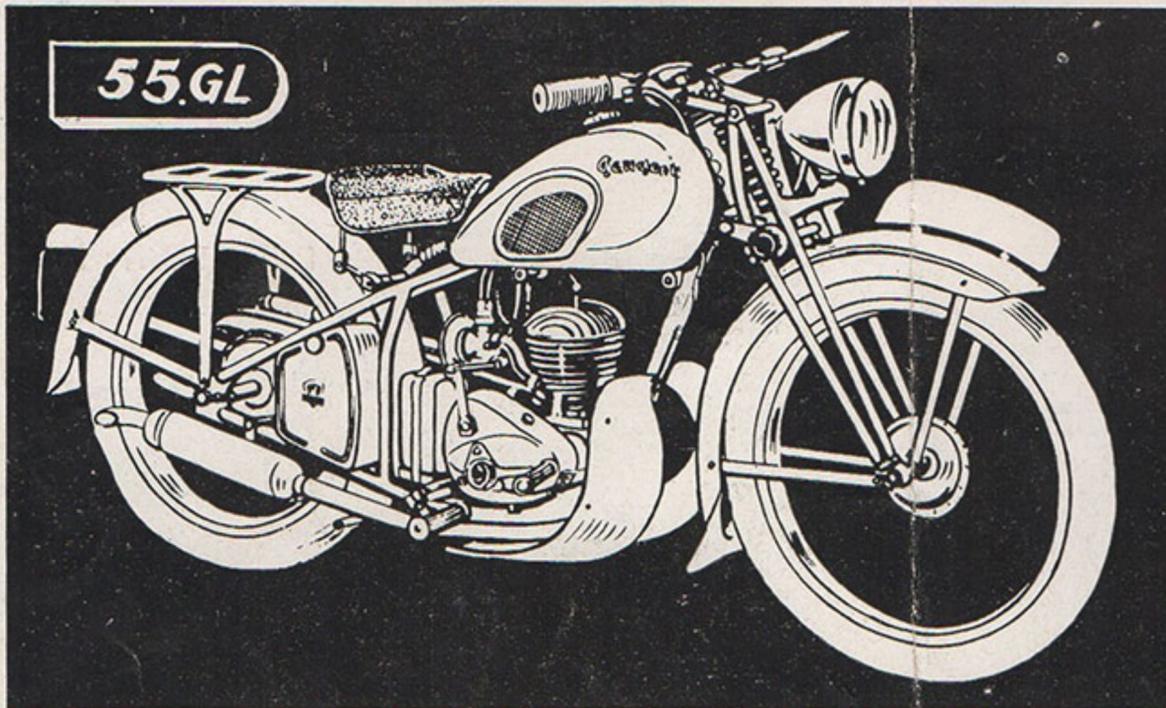
R. Ohlert
DIRECTEUR : MAX ENDERS

SALON 1950
STAND 290



100 F

LA QUALITÉ PEUGEOT



UNE RÉALITÉ
INDISPUTABLE

PLUS DE 100.000 VÉLOMOTEURS "PEUGEOT"

sillonnent les Routes de France et les nouveaux modèles 1951, issus d'une technique éprouvée, offrent aux acheteurs la garantie d'une expérience sans précédent.



La qualité de robustesse et d'endurance des "motorisés PEUGEOT", est une réalité indiscutable. Elle s'explique par un moteur 2 temps **chemisé**, par un **embrayage métallique, travaillant dans l'huile**, d'une très grande robustesse et qui autorise même les fausses manœuvres, par une **transmission primaire silencieuse, dans l'huile**, par une chaîne renforcée de grande largeur, par un cadre renforcé et calculé pour supporter, sans inconvénient, **l'usage normal du tan-sad** et le transport de deux personnes avec leurs bagages, même sur de longs parcours.

L'utilisateur d'une PEUGEOT sait d'ailleurs que s'il lui arrivait un incident de route, les Agents de la Marque, répartis sur tout le territoire, pourraient le dépanner dans le minimum de temps.

**FIXER SON CHOIX SUR
"PEUGEOT"
C'EST S'ASSURER DE ROULER
SANS HISTOIRE**

GAMME "PEUGEOT" 1951

VÉLOMOTEURS :
Un 125 cm³, à 3 vitesses, type 55, livré en 2 versions : modèle allégé et modèle grand luxe.
Un 125 cm³, à 4 vitesses par sélecteur, avec fourche télescopique, type 56.

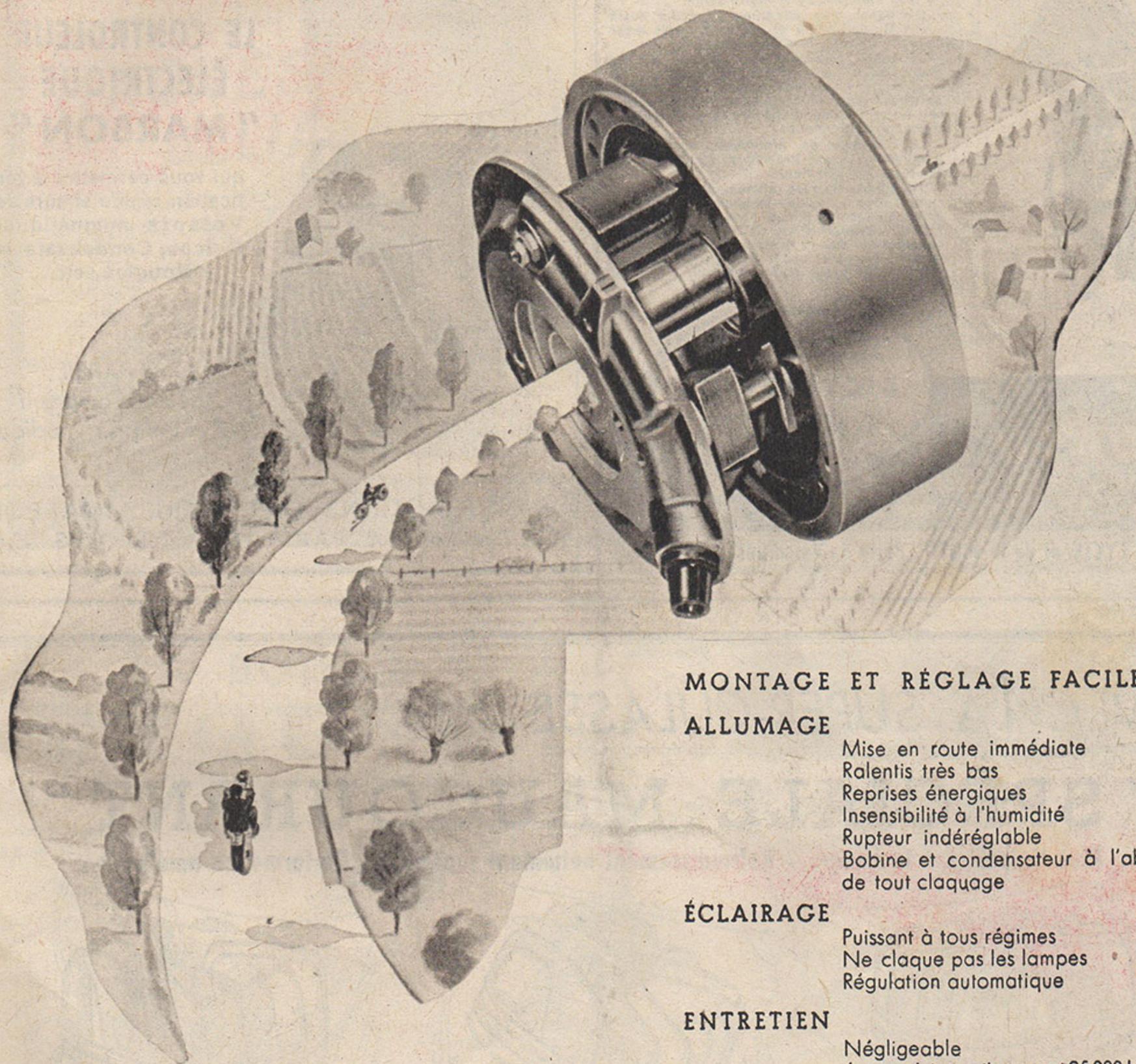
MOTOCYCLETTES :
Une 150 cm³, à 3 vitesses par sélecteur, type 155.
Une 175 cm³, à 4 vitesses par sélecteur, avec fourche télescopique, type 175. Ce modèle est livré en 2 versions : avec cadre classique et avec suspension arrière.

TRIMOTEUR :
Un 125 cm³, à 3 vitesses, d'une charge utile de 150 kg. Le plus économique des moyens de livraison.

cycles

Peugeot
BEAULIEU-VALENTIGNEY (DOUBS)

Jamais un volant magnétique
n'a donné de semblables
PERFORMANCES



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

ALLUMAGE

Mise en route immédiate
Ralentis très bas
Reprises énergiques
Insensibilité à l'humidité
Rupteur indé réglable
Bobine et condensateur à l'abri
de tout claquage

ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes
Ne claque pas les lampes
Régulation automatique

ENTRETIEN

Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

VÉLOMOTEUR



HURTU

Le cyclomoteur HURTU apporte la solution la plus moderne de la motorisation

De lignes très élégantes, le cadre mixte spécialement étudié et renforcé, reste léger tout en offrant une rigidité absolue.

Le moteur placé au point le plus bas du cadre assure une stabilité parfaite qui ne peut exister dans les modèles où le moteur se trouve placé en porte à faux, soit à l'avant, soit à l'arrière, solutions toutes deux techniquement irrationnelles.

Le capotage de protection du moteur s'oppose à toute projection d'huile ou de boue sur les vêtements.

Il comporte tous les raffinements possibles : commandes au guidon invisibles et jumelées, freins puissants, pneus spéciaux renforcés. TRANSMISSION PAR CHAINES à réglage constant qui donne le meilleur rendement par tous les temps et quelle que soit l'allure du moteur. Débrayage pour les arrêts.

Consultez-nous également pour vos

BICYCLETTES

un choix considérable une qualité remarquable

HURTU S.A.

104, Rue Castagnary PARIS

TEL: Lecourbe 77-86 & 87

SALON du CYCLE et de la MOTO (Porte de Versailles) STAND 188

GARAGISTES! MOTORISTES!



Gagnez du temps et de l'argent

avec

LE CONTROLEUR ÉLECTRIQUE "MARBON"

qui vous permettra la vérification rapide et sûre des Volants magnétiques, Delcos, Condensateurs, Bougies, etc...



APPAREIL peu encombrant et d'un prix modique

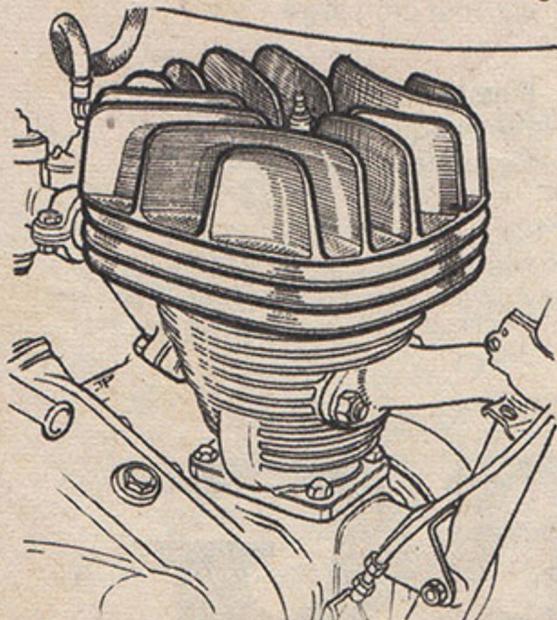
CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES MARBON

26, Rue Poncelet, PARIS-17^e - Tél. : WAG. 78-60

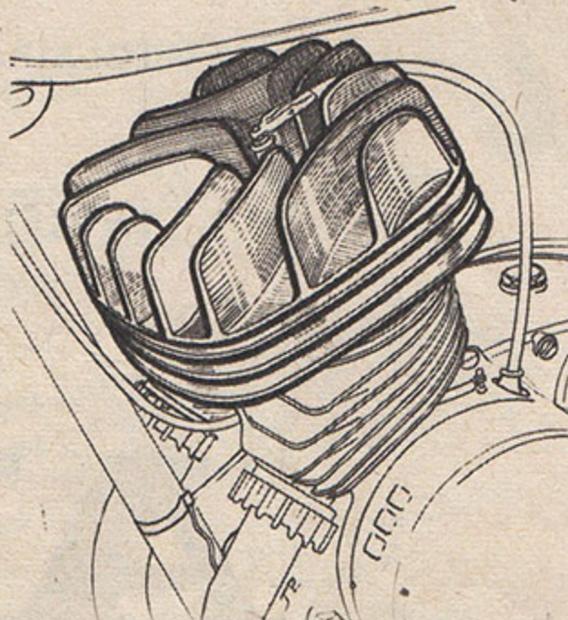
AVEC LA SUPER-CULASSE

" SPÉCIALE MAUCOURANT "

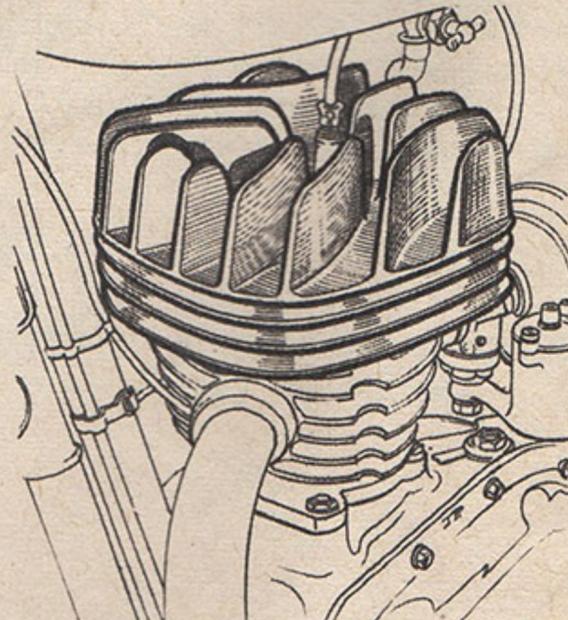
Plus de perles à la bougie - Refroidissement nettement supérieur - Performance améliorée



Pour PEUGEOT



Pour YDRAL



Pour GNOME-et-RHONE

MAUCOURANT

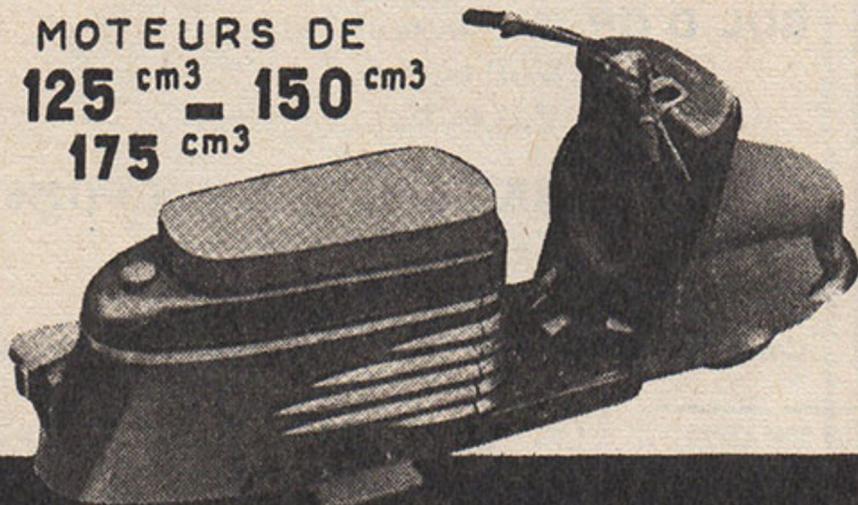
147, Boulevard Ney, PARIS-18^e - Tél. : MAR. 46-78

SCOOTAVIA

Scoters de luxe

Construction en
**MAGNÉSIUM et
ALLIAGES LÉGERS**

MOTEURS DE
**125 cm³ - 150 cm³
175 cm³**



POIDS TOTAL. 95 Kgs
LONGUEUR. 2,10 m.
VITESSE. 75 Km/h.
RESERVOIR. 12 Litres
ROUE DE RECHANGE.
PARE BRISE.
PNEUS MICHELIN 270x90
CONFORT ET PROTECTION
TOTALE

**DOCUMENTATION
SUR DEMANDE**

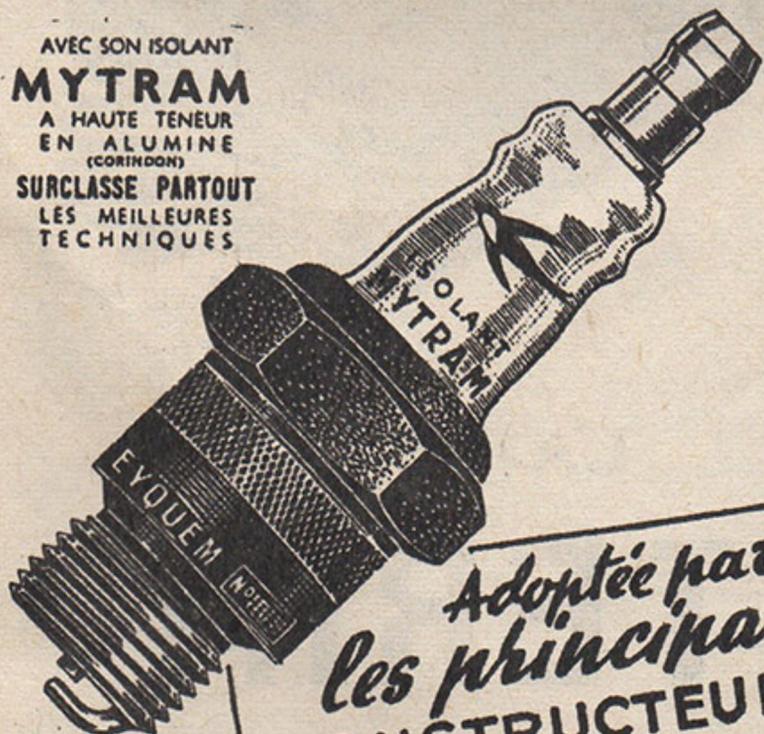
SCOOTAVIA

117. RUE MANIN - PARIS 19^e
METRO - OURCQ

LA BOUGIE EYQUEM

50 ANNEES D'EXPERIENCE... DE SUCCES

AVEC SON ISOLANT
MYTRAM
A HAUTE TENEUR
EN ALUMINE
(CORINDON)
SURCLASSE PARTOUT
LES MEILLEURES
TECHNIQUES

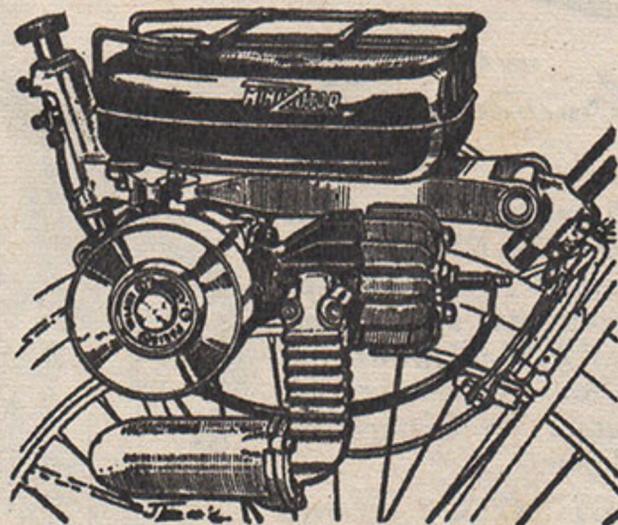


Guide
D'ALLUMAGE
spécial
moto

*Adoptée par
les principaux
CONSTRUCTEURS
DE
MOTOS*



MINI/MOTOR



LE HORS-BORD DE LA BICYCLETTE

LE PLUS PUISSANT
SIMPLE
ÉCONOMIQUE

SE MONTE EN MOINS D'UNE HEURE

CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS POUR CERTAINES RÉGIONS

MINI/MOTOR

35, RUE DE CLICHY
PARIS 9^e
TEL. FIG. 66.30

Les Motos "GUILLER"

A. M. C.

Ont affirmé leurs qualités en 1950, en triomphant dans :

PARIS-NICE - Catégorie 125 cc.

1^{er} ex æquo : **DAUGE**
sur Spéciale MONNERET. Fon GUILLER.

Catégorie 175 cc.

1^{er} ex æquo : **VALEYRE** sur GUILLER

1^{er} ex æquo : **P. MONNERET** sur Spéciale
MONNERET. Fon GUILLER.

COURSE DE COTE DE LA TURBIE

1^{er} **P. MONNERET** sur Spéciale MONNERET.
Fon GUILLER.

2^e **VALEYRE** sur GUILLER.

CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE

Catégorie 175 cc.

1^{er} **VALEYRE**.

BOL D'OR (24 heures) catégorie 175 cc.

2^e **GUILLOT**.

3^e **VALEYRE**.

TROPHÉE INTERNATIONAL DE MONACO (1296 km.)

1^{er} ex æquo : **VALEYRE**.

Carburateur "AMAC" Volant magnétique "SAFI"

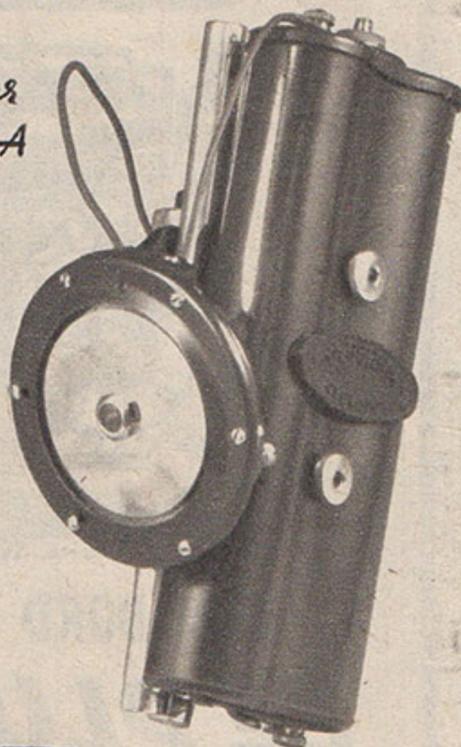
GUILLER FRÈRES, Constructeurs, FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

L'AVERTISSEUR À PILES
CYCLOVOX

*... idéal pour
vélomoteurs & B.M.A*

Utilisant le modèle "pile
torche" le CYCLOVOX
permet 50.000 coups
d'avertisseur sans recharge.
Il est indispensable
sur tous vélomoteurs dé-
pourvus de batterie ou
redresseur.

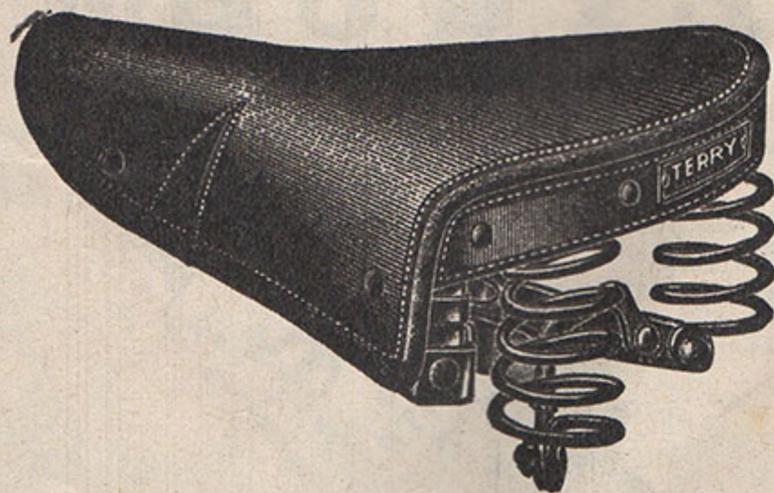
Le CYCLOVOX est livré
avec fil, ferrures et bouton
de contact, chromé, à fixer
au guidon.



GURINER

J.P. Vitry

Pour Motos & Vélomoteurs



LA SELLE

TERRY

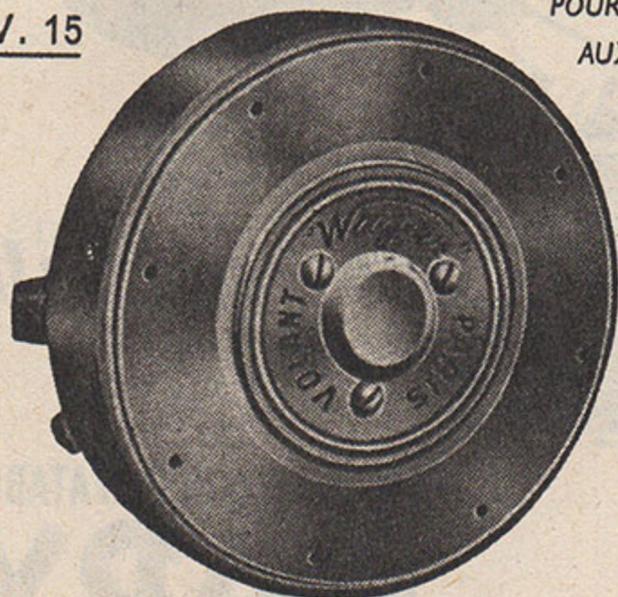
TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

VOLANT MAGNÉTIQUE

"Wageor"

Type V. 15



POUR MOTEURS
AUXILIAIRES

FORGES & ATELIERS DE LA VENCE & DE LA FOURNAISE

Société Anonyme au Capital de 110.000.000

1, Avenue Niel PARIS-17° — Tél. : GAL. 74-82 - 83-84

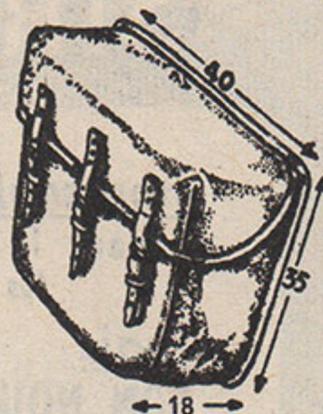
Sacoches BRAUN

Fabrication idéale

Renommée mondiale

Grand luxe

Entièrement bordées, renforcées



Vache lisse premier choix
adaptables sur toutes motos

LA PAIRE : **6.450 francs**

Envoi contre remboursement

PRIX PAR QUANTITÉS

Le seul artisan
garantissant **3 mois** sa fabrication
et sa qualité

MOTARDS et CROSSMEN adoptez la **Ceinture spéciale BRAUN**

Standard : 1.200 fr. - Luxe : 1.700 fr.

BRAUN

ARTISAN-FABRICANT

89, Rue de la Glacière

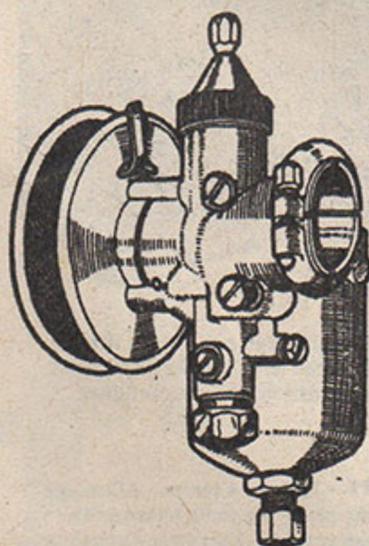
PARIS (XIII^e)

AU SALON
(PARC DES EXPOSITIONS)

AMAC

HALL DU CYCLE
STAND 229

présente pour 1951, en plus de ses fabrications habituelles
les réalisations nouvelles suivantes :



CARBURATEUR TYPE 913

pour moteur de 75 à
200 cmc. avec dispositif
de ralenti séparé, réglable
par vis moletée.
Nouvel épurateur d'air.



Guidon comportant une poignée tournante incorporée,
tirage rectiligne à double effet, friction réglable,
diamètre extérieur réduit.

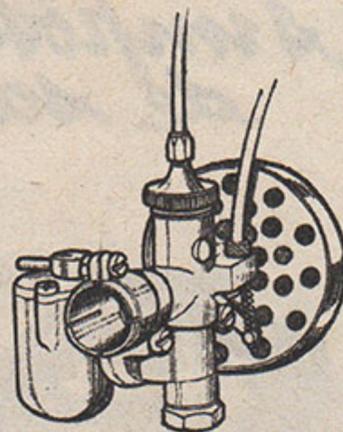
LA STATION-SERVICE AMAC

21, RUE COLLANGE

LEVALLOIS (Seine)

TÉLÉPH. : PÉREIRE 06.02

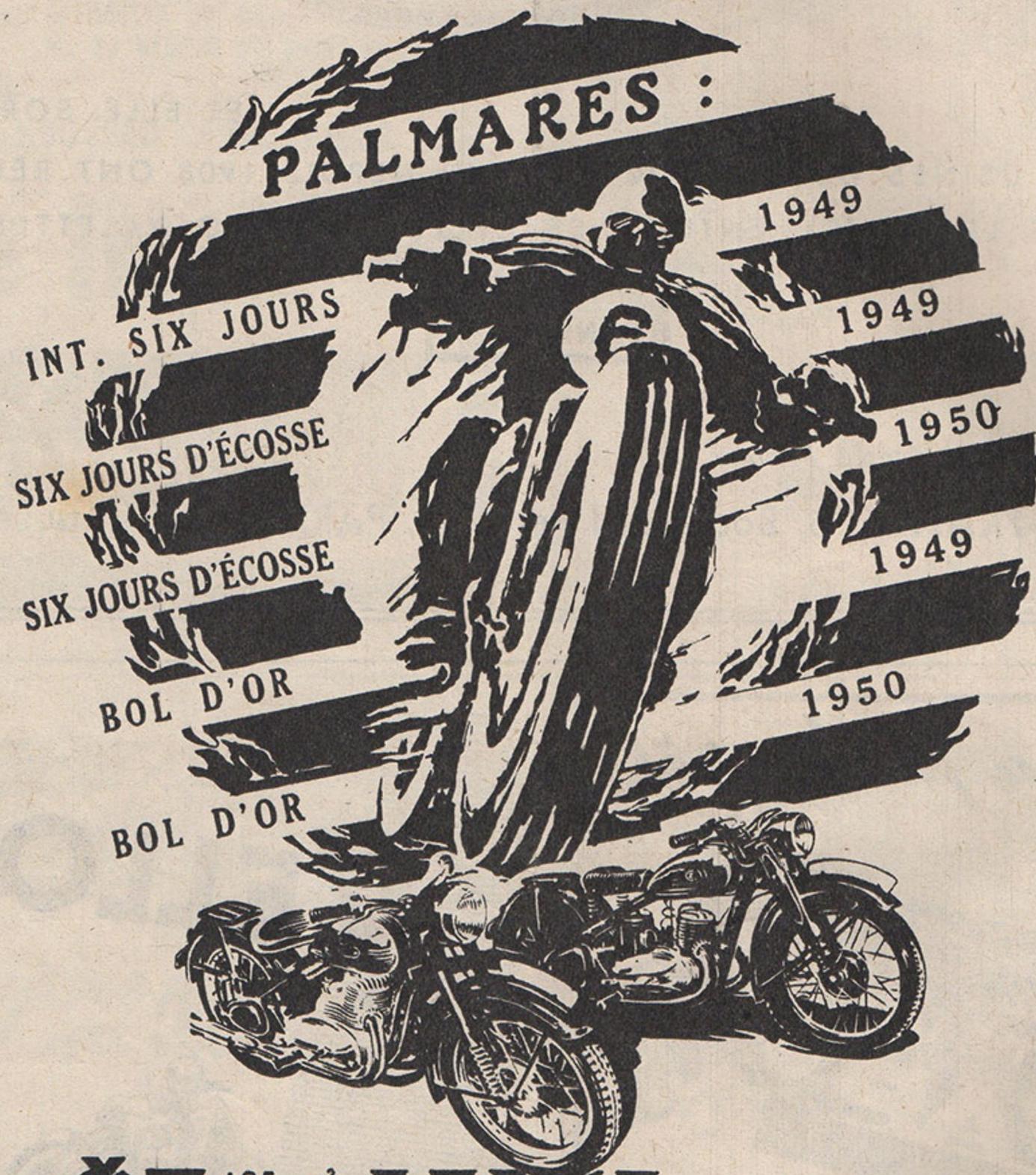
est à la disposition de la
clientèle pour tous renseignements,
fournitures,
poses et mises au point.



**BABY CARBURATEUR
type 912**

pour moteur de petite
cylindrée jusqu'à 75 cmc.
avec épurateur-silencieux
et obturateur de départ
commandé à distance.

NOUS LES FABRIQUONS PARFAITES
LEUR RENDEMENT FAIT LEUR RENOMMÉE



ČZ 125 cm³ 150 cm³ **JAWA** 250 cm³ — 350 cm³

KOVO

DÉPARTEMENT 4 - PRAGUE

Agent général : Établissements **POCH**
127, Avenue de Neuilly, NEUILLY-s.-SEINE - SABLONS : 61-70

SALON DE LA MOTOCYCLETTE : STAND 207^{BIS}

1951
gamme complète
confort parfait

TERROT

*présente une gamme complète
de 4 modèles
capables de satisfaire
toutes les demandes*

SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO • PALAIS DES EXPOSITIONS
STAND 165

100 cc. Type MT1

Hardi grimpeur, capable d'un long service.
Aux citadins et aux ruraux désirant un engin sérieux,
solide et économique.

Sans permis de conduire

125 cc. Type ETD

Un vélomoteur 4 temps - Soupapes enfermées - Bloc
4 vitesses - Sélecteur.

Aux usagers quotidiens voulant ajouter vitesse moyenne et
sportivité aux qualités d'économie et de sécurité.

Sans permis de conduire

350 cc. Type HCT

La classique 350 "latérales". La plus répandue des
motos françaises moyennes pour le solo, le tandem, le
side-car léger.

Pour l'usage commercial et le tourisme

500 cc. Type RGST

Une machine de haut sport : 130 km/h.
A gros excédent de puissance pour les grandes randonnées
et le side-car lourd.

Victorieuse dans Nice-Paris et La Turbie avec J. Behra

LA SOCIÉTÉ DES AÉROPLANES

□ **VOISIN** □

présente

AU SALON DU MOTOCYCLE, STAND 129

LE VÉLOMOTEUR R 4

et

**2 Nouveautés
sensationnelles**

★ **LA 500^{cmc.} - "SUPER STAR"**

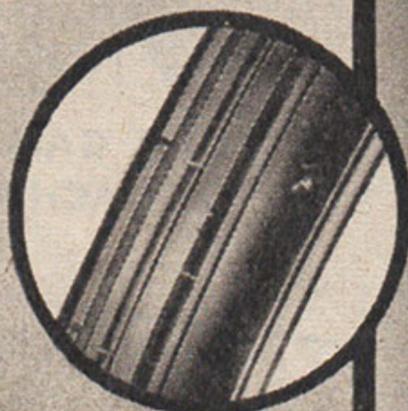
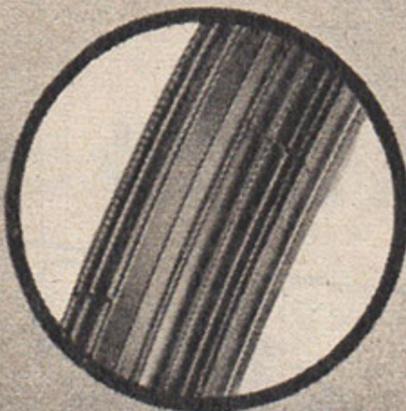
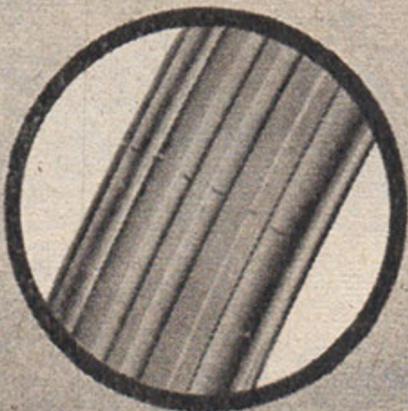
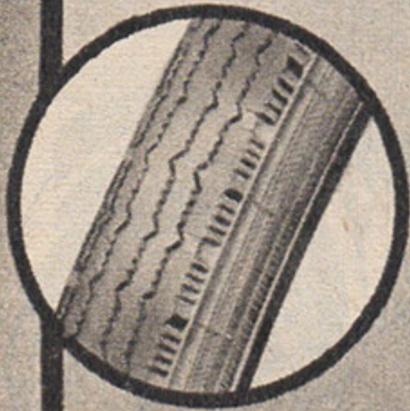
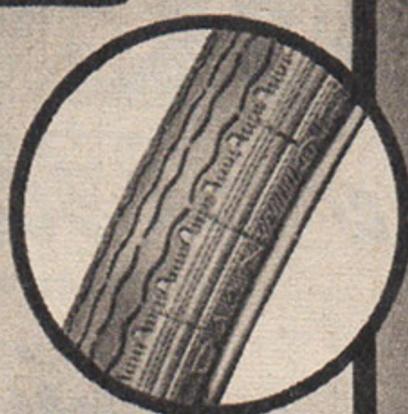
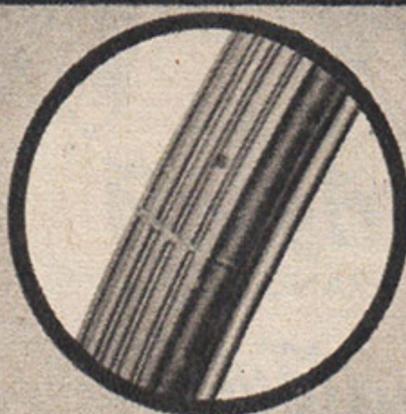
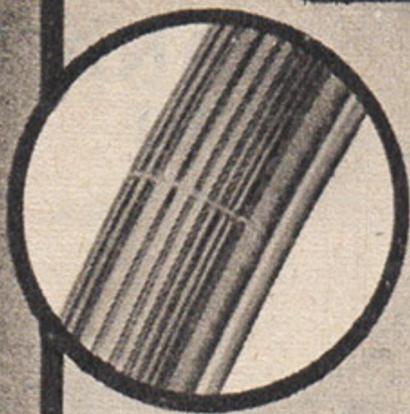
★ **LE BISCOOTER 125^{cmc.} -**

VOISIN - GNOME ET RHONE

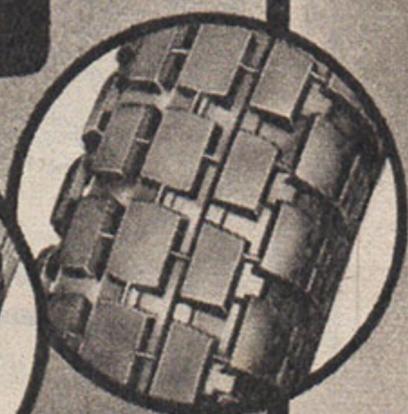
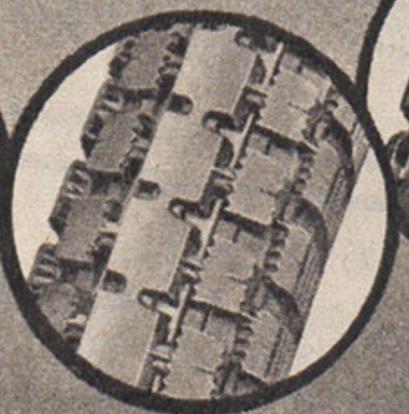
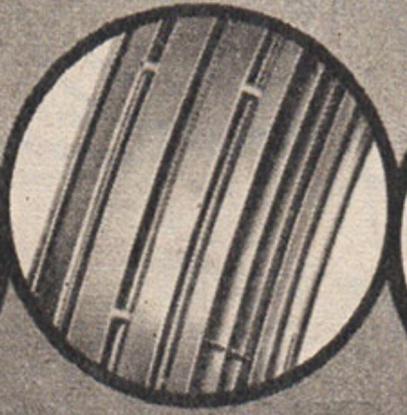
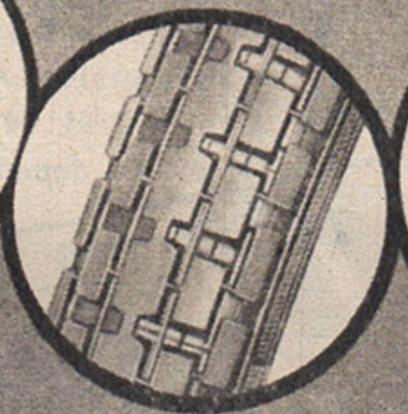
Service Ventes et Magasin d'Exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée - PARIS — KLÉ. 90-56

Service Pièces détachées et Réparations : 16, Rue Félicien-David - PARIS — AUT. 08-90

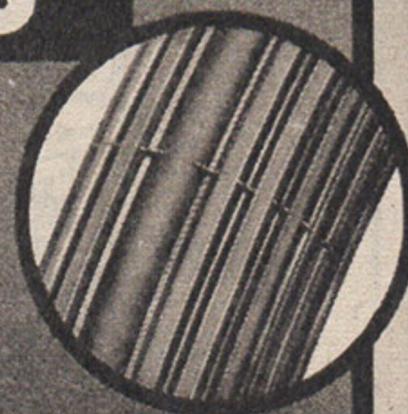
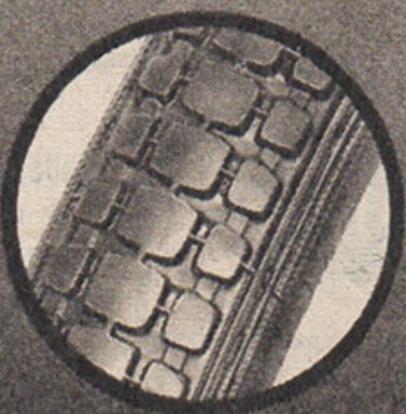
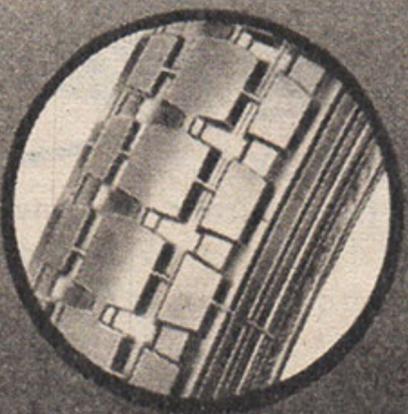
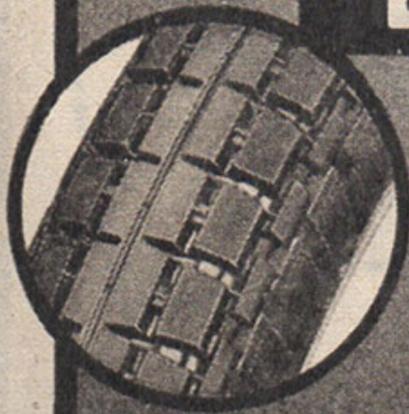
PNEUS VELOS



VELOMOTEURS



ET MOTOS



DUNLOP

NEW-MAP

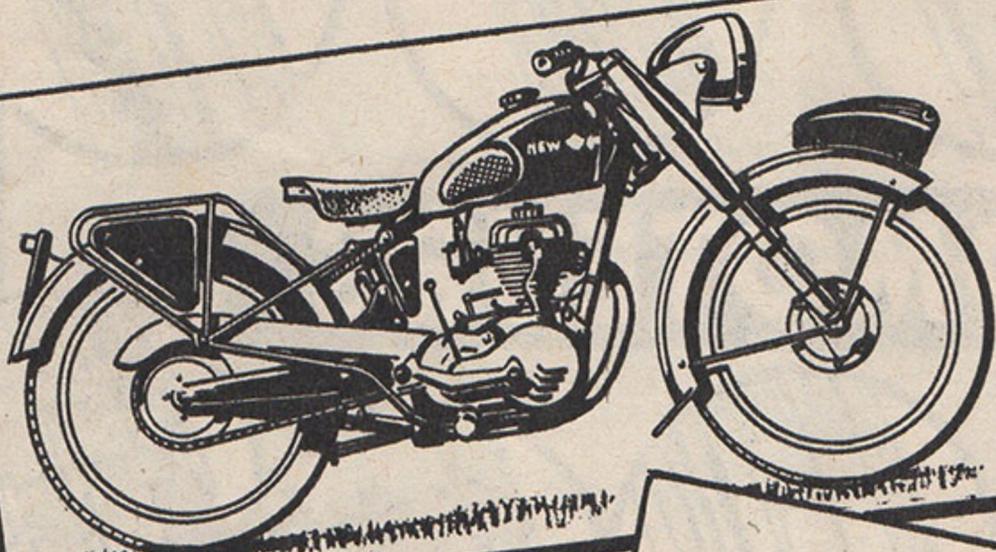
et ses 300 Agents
distributeurs en FRANCE

Présentent

UNE GAMME COMPLÈTE
DE MACHINES ÉPROUVÉES

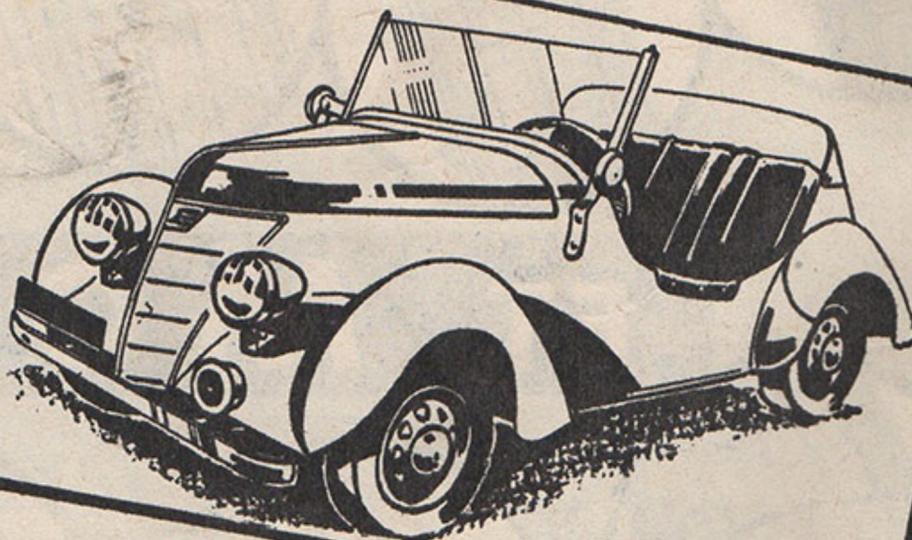


STAND
181

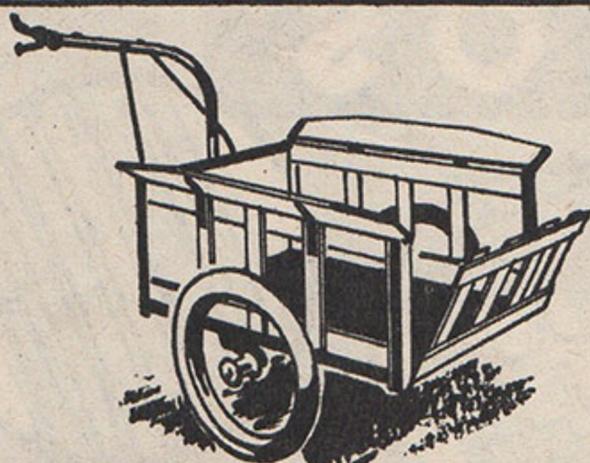


VELOMOTEURS - MOTOS NEW-MAP
2 et 4 temps - 3 et 4 vitesses
Suspension Arrière - Fourche
Télescopique.
depuis 75.000 fr.

DOUGLAS (importée)
350 cmc. "FLAT-TWIN"
Fourche Radiadraulic
Suspension Arrière par
barres de torsion.
depuis 225.000 fr.



ROADSTER "ROLUX"
125 cmc. (sans permis de conduire)
4 vitesses - Direction à crémaillère
Freins tambours sur les 4 roues.
depuis 165.000 fr.

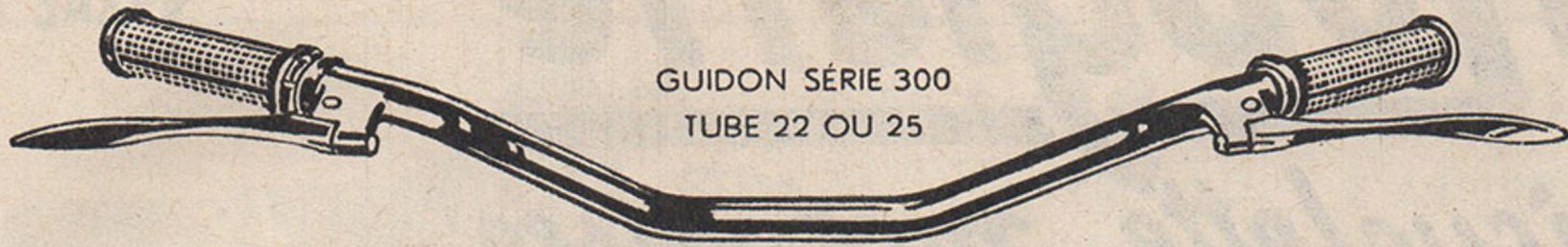


REMORQUE
VÉLO-VÉLOMOTEUR
NEW-MAP
toutes pièces
interchangeables

H. Campy.

MOTOCYCLETTES NEW-MAP
124, Avenue Lacassagne
LYON (Rhône)

PRODUCTION SAKER - LEVALLOIS 1924 - 1950



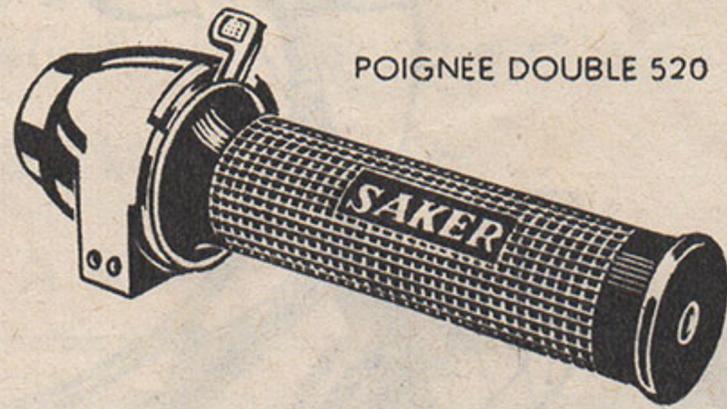
GUIDON SÉRIE 300
TUBE 22 OU 25



GUIDON SÉRIE 400



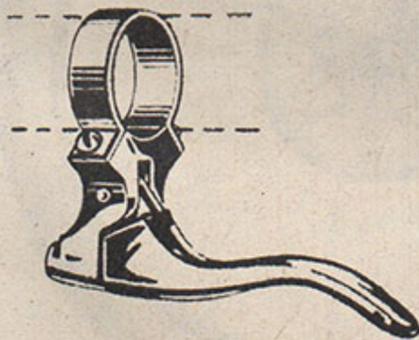
POIGNÉE ÉLECTRIQUE 610



POIGNÉE DOUBLE 520



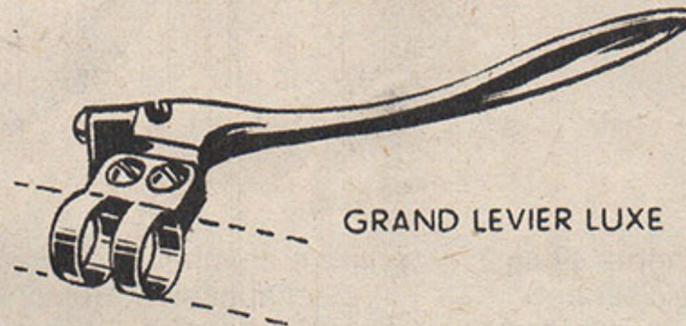
POIGNÉE RECTILIGNE
RAPIDE 522-R



DÉCOMPRESSEUR



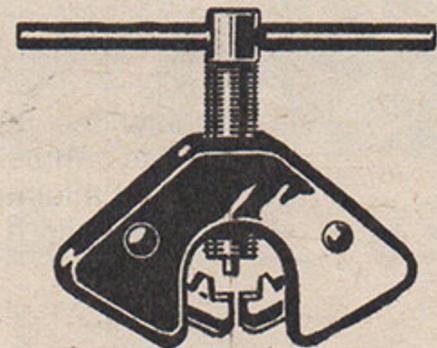
MANETTE



GRAND LEVIER LUXE



POIGNÉE TOURNANTE
POPULAIRE



DÉRIVE-CHAÎNE UNIVERSEL

SAKER
LEVALLOIS-PERRET

SA
MARQUE
DÉPOSÉE



LA
MEILLEURE
GARANTIE

HALL DE LA MOTO

18-20, RUE RÉBEVAL
et 27, RUE VINCENT
PARIS-19°

Tél. : BOTZARIS 27-12



MOTOCONFORT PEUGEOT TERROT



AGENT GÉNÉRAL
POUR LA FRANCE

TWN

TRIUMPH WERKE NURNBERG A.G.



BING VERGASER

SIDE-CARS

Steib

Nous sommes en mesure de fournir de nombreuses pièces détachées d'origine ou adaptables aux machines, même les plus anciennes, comme aux derniers modèles

MOTOCONFORT - PEUGEOT - TERROT

Grâce à nos stocks importants et variés, nous vous donnons les moyens de dépanner des moteurs de modèles âgés tels que :
Bloc B - B1C - B2A - E - P50 - P51 - P52 - P105 - P107 - P108
P110 - VM - MT - LU - F - HST - HSST - PU - etc., etc...



Nous pouvons aussi expédier tous

ACCESSOIRES MOTO



Nous constituons actuellement un rayon de

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE "T.W.N."

surtout destinées à la réparation des modèles B200 - B204 - B254
B350 - S350 - BD250 (Hérisson) - BDG125 et BDG250.
Nous nous disposons à l'étendre à tous les modèles construits
par la **TRIUMPH WERKE NURNBERG A.G.**



BING ET NORIS

nous ont confié leur Agence Générale pour la France. Très prochainement, nous disposerons en nos magasins de stocks très complets d'accessoires et pièces détachées de ces marques.



Nous espérons avoir bientôt la possibilité d'importer des **MOTOS "TWN"** et des **SIDE-CARS "STEIB"** en quantité suffisante pour les fournir à volonté à tous nos Agents régionaux.

"Le meilleur fournisseur
du Motociste"

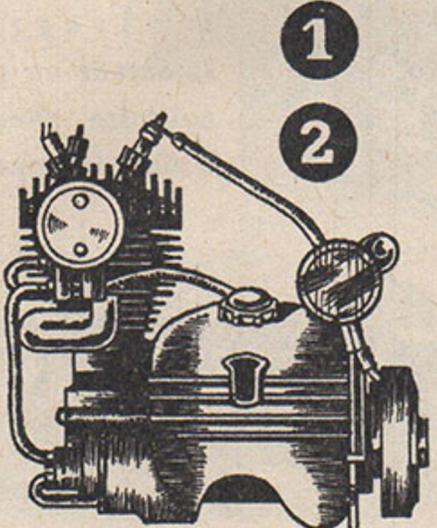
Toujours à l'avant du progrès!

Le Poulain

MOTEUR AUXILIAIRE POUR CYCLES

SEUL, LE POULAIN PRESENTE LA GAMME COMPLETE DES MOTEURS AUXILIAIRES POUR CYCLES : 2 A L'AVANT, 2 SOUS LE PEDALIER.

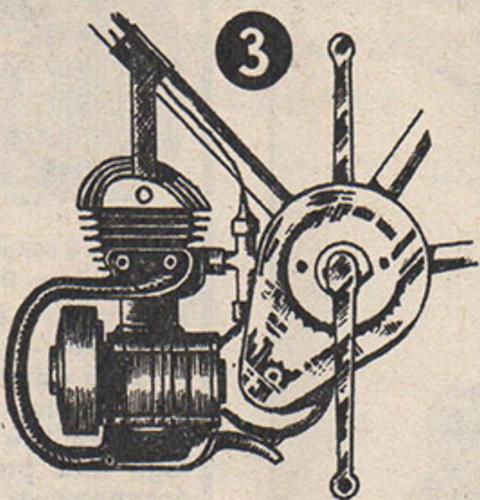
présente



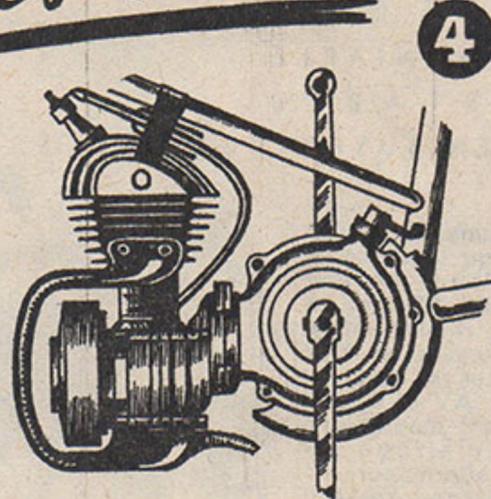
Deux types déjà connus à entraînement par galets sur la roue avant :

Type N° 1 à réservoir en charge indépendant.

Type N° 2 réservoir faisant bloc avec le moteur. Alimentation par pompe.



Groupe propulseur s'adaptant sous le pédalier. Position originale du vilebrequin, placé dans le plan du cycle formant un ensemble très résistant. Démultiplications obtenues : 1° par couple conique Gleason robuste et parfaitement silencieux ; 2° par pignons de pédalier commandés par le moteur à l'aide d'une chaîne. Mouvement transmis au plateau du cycle par un arbre creux traversant la chambre du pédalier et au centre duquel tourne librement l'axe de celui-ci. Entraînement du moteur par encliquetage indébrable. - Le moteur en marche, les pédales ne sont plus entraînées. - Utilisation s'il y a lieu de toutes les vitesses d'un dérailleur.



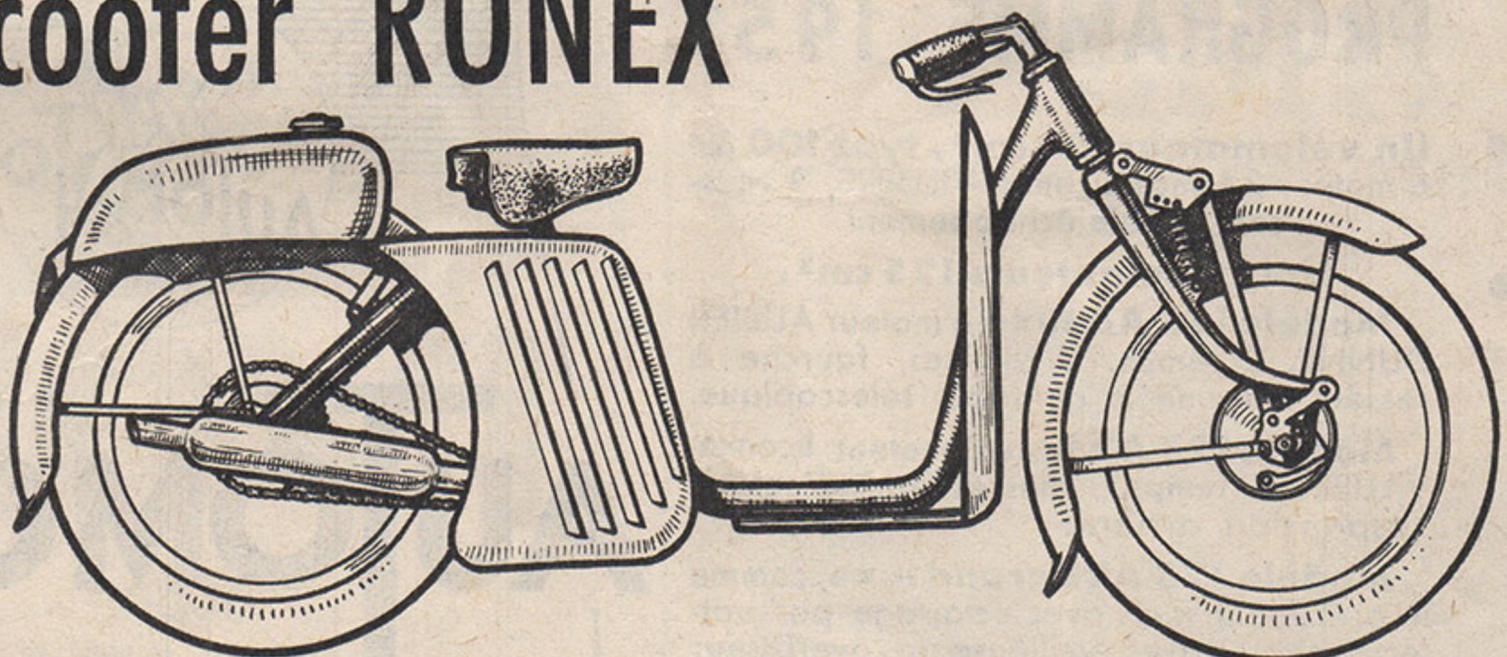
Moteur Constructeur d'une technique tout à fait révolutionnaire. Moteur transversal. - Démultiplications : 1° par pignon droit ; 2° par pignon Gleason. - Suppression du pédalier du cycle. - Pédalier à encliquetage commandant la roue arrière. - Utilisation s'il y a lieu de toutes les vitesses d'un dérailleur.

SALON DU CYCLE DE VERSAILLES

STAND 256 PORTE 31

78, RUE DANTON, LEVALLOIS-PERRET (SEINE), TELEPHONE PEREIRE 43.74

Le Scooter "RONEX"



à SUSPENSION RATIONNELLE et INTÉGRALE AVANT et ARRIÈRE — Roues de 500

<p>MOTEUR "VAP-4" 50 cmc. Changement de vitesse progressif 39.500 fr.</p>	<p>MOTEUR de 100 cmc. Changement de vitesse progressif 47.000 fr.</p>	<p>MOTEUR "STAINLESS" 125 cmc. Boîte 3 vitesses STAUB 59.000 fr.</p>
---	---	--

Cycles à suspension "RONEX" -- VAULX-EN-VELIN (Rhône)

Pour vous le Scooter **SPEED**

PREMIER SCOOTER FRANÇAIS
CONSTRUIT EN GRANDE SÉRIE

E L É G A N T
L É G E R
M A N I A B L E
S T A B L E
B I E N S U S P E N D U

Châssis-poutre en alliage léger coulé
• Bloc-moteur SPEED 100 cmc. à haut rendement
• 2 vitesses et kick starter
• Suspension AV et AR
• Volant magnétique
• Eclairage par alternateur.
Vitesse : km.-h.
Poids : 50 kilos.



P. BRISSONNET & C^{ie}
CONSTRUCTEURS

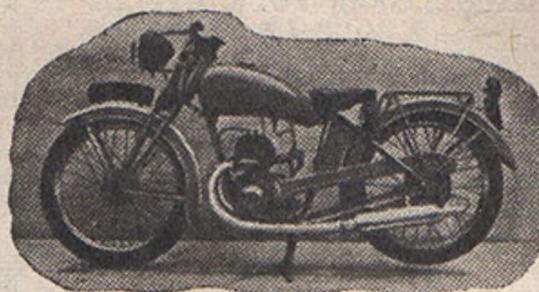
Publ. Moulin

22 ter. Bd du Général-Leclerc, à NEUILLY-SUR-SEINE - MAILLOT 87-40 et la suite

Jonghi

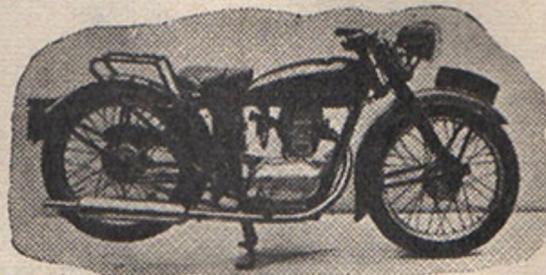
125 cm³ - 2 temps - Type E

Bloc moteur -
3 vitesses -
sélecteur au pied -
cylindre chemisé -
double échappement.



125 cm³ - 4 temps - A.C.T.
Type D

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



Jonghi

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

PROGRAMME 1951

- Un vélomoteur 100 cm³, type 100 AM à moteur 2 temps, licence VILLIERS, 3 vitesses, double échappement.
- Trois vélomoteurs 125 cm³:
 - Modèle 125 AD luxe à moteur AUBIER DUNNE, 2 temps, 3 vitesses, fourche à ressort enfermé à guidage télescopique.
 - Modèle 125 AV luxe à moteur licence VILLIERS, 2 temps, 3 vitesses par sélecteur, suspension arrière.
 - Modèle 125 AVL grand luxe, comme le précédent, mais avec éclairage par batterie, phare avec veilleuse et avertisseur électrique.
- Une motocyclette légère 175 cm³, type 175 CHC grand luxe, à bloc moteur AMC, 4 temps, culbuteurs, 4 vitesses par sélecteur, suspension arrière.



AUTOMOTO

AUTOMOTO

61, Avenue de Rochetaillée, 61
SAINT-ETIENNE (Loire)

Au SALON du CYCLE et MOTOCYCLE (5 au 15 Octobre 1950)
Palais des Expositions -- STAND 143

ALCYON

expose :

ses VÉLOMOTEURS 125 cmc.

Moteur ZURCHER 2 temps
Boîte séparée 3 vitesses

— VÉLOMOTEURS 125 cmc.

2 temps — Bloc-moteur ZURCHER
4 vitesses — Sélecteur

— VÉLOMOTEURS 125 cmc.

4 temps — 4 vitesses — Sélecteur

sa nouvelle

MOTO LÉGÈRE 175 cmc.

4 temps — 4 vitesses — Sélecteur

et son ALCYONNETTE 49 cmc.

2 temps — Transmission par chaîne

Ne fixez pas votre choix sans les avoir examinés

T. E. B.

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

STANDA

31, Avenue de la République — PARIS-11^e

AGENTS PARTOUT

ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

NOVI

POUR

VELOS
VELOMOTEURS
MOTOS

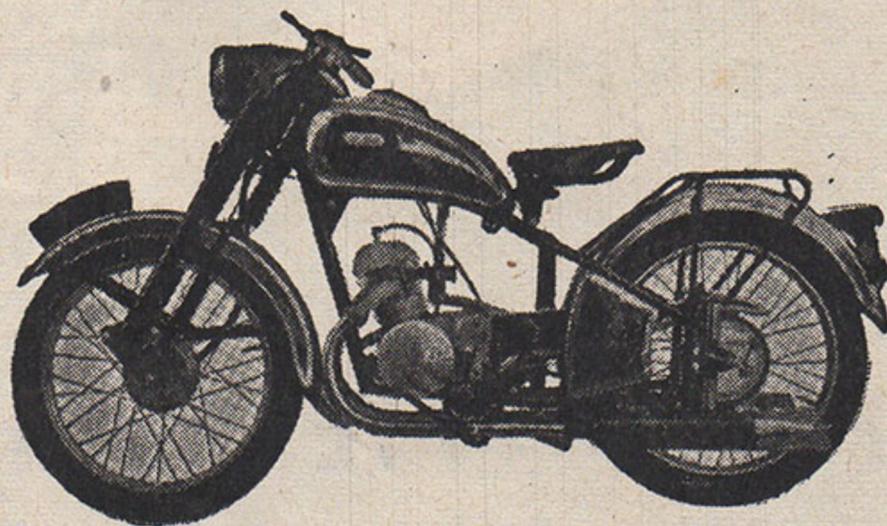
 S.A. Novi Capital 16.000.000
12 a 16 Chemin des Vignes. PANTIN. (Seine)


Tel. Nord 66-71 (5 lignes) R. C. Seine 225.455 B

Motocyclettes - Véломoteurs

ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri - CLERMONT-FERRAND



VÉLOMOTEUR TYPE YT 125 cmc.
VÉLOMOTEUR TYPE YS 125 cmc.
MOTOCYCLETTE TYPE MC 2 175 cmc.

SÉCURITÉ — PUISSANCE — CONFORT

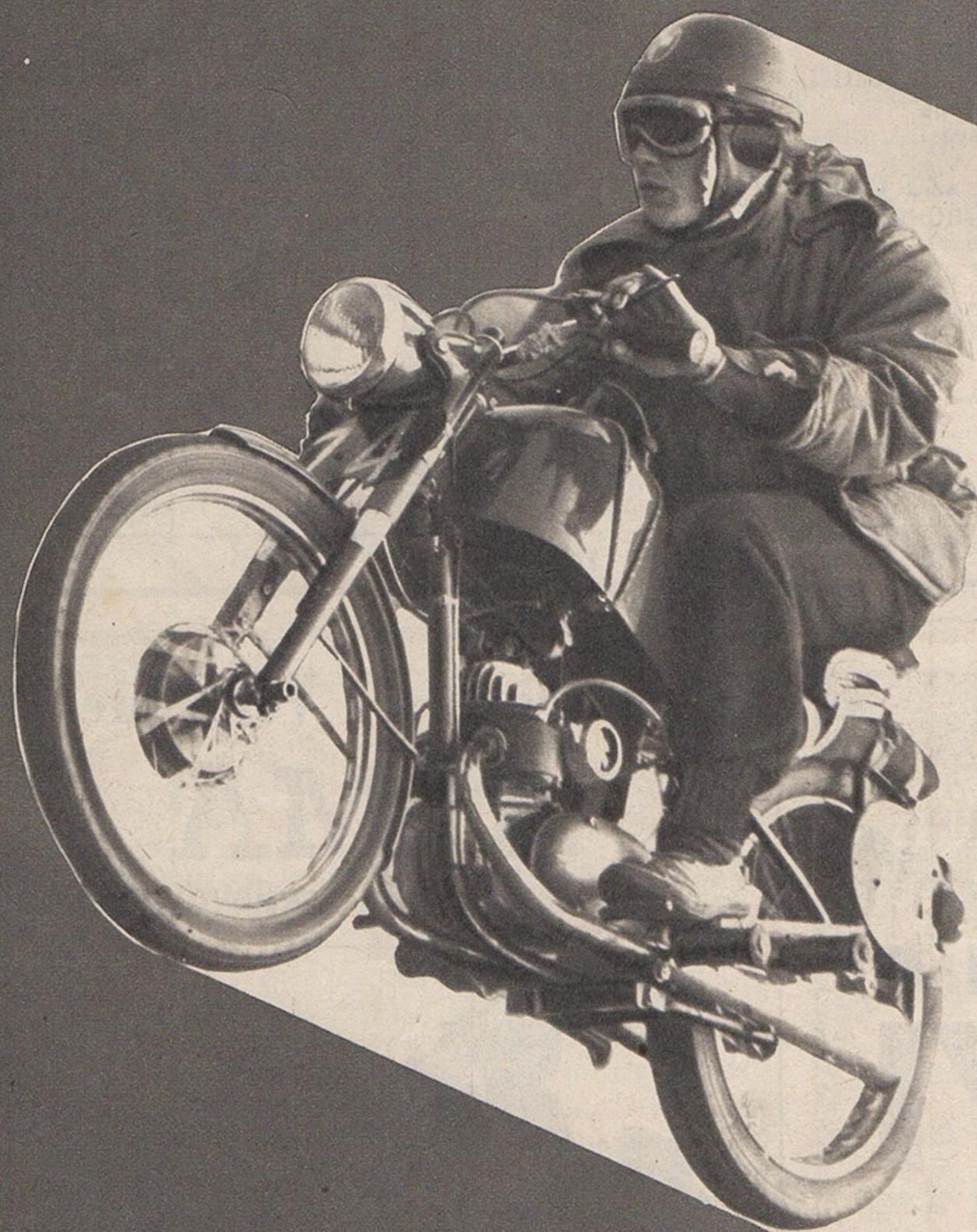
Livraison rapide

Agences dans toute la France

**SUR LA ROUTE
COMME EN COURSE
QUI ROULE SUR**



**A
UNE CHANCE
DE PLUS**



M O U R Y
vainqueur du
B O L D' O R
1950
cat. 125 cmc.

ETABL^{TS} PIERRE HUMBLLOT

72-79-81, Rue du Faubourg-Saint-Jacques, PARIS-14^e

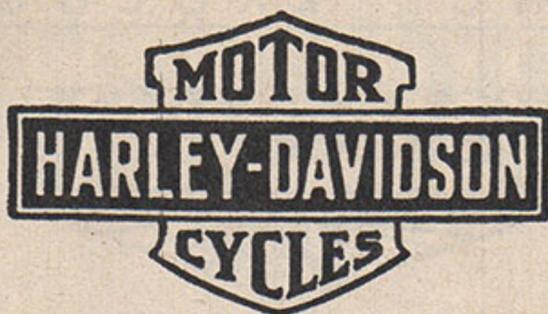
Téléphone : GOB. 24-32, 31-24

IMPORTATEUR-AGENT GÉNÉRAL
pour la FRANCE et les COLONIES

STAND 156

AGENCE OFFICIELLE :

12, Bd
Soult



PARIS
XII^e

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

Automobiles THOLOMÉ

2 cv. - 2/3 places - 4 vitesses - 4 roues
Cabriolet décapotable : 145.000 fr.

BUREAUX ET USINES :
Rue de la Renaissance
AUBAGNE (B.-du-R.)

— AGENTS DEMANDÉS —



Robert KIÉNÉ

AGENT OFFICIEL

MOTOCONFORT, MAGNAT-DEBON, Scooter A.G.F., Sides HUMBLLOT et BERNARDET

Magasin d'Exposition et de Vente

Livraison rapide — Expédition dans toute la France

RÉPARATIONS ET TOUTES PIÈCES DE RECHANGE ASSURÉES

VENTE A CRÉDIT • 73, Quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT
Téléphone : MOLitor 64-02 (Pont de Billancourt)



Continuez à faire rempailler vos chaises sur le trottoir...

mais...

pour acquérir un vélomoteur, une motocyclette, un scooter de 100 et 300.000 francs, exigez quelques égards, adressez-vous à la Société S.G.U.A. où, dans un magasin spacieux et élégant, vous trouverez un accueil toujours courtois. La Société S.G.U.A. a sélectionné pour vous ce qui se fait de mieux dans la catégorie que vous aurez choisie et réalisé des accessoires spécialement étudiés pour chaque machine.

Organisation de facilités de paiement avantageuses (région parisienne).

MÉTRO : SOLFÉRINO

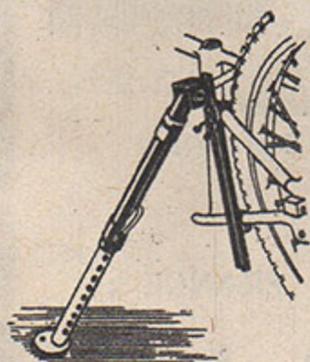
S. G. U. A., 268 bis, BD ST-GERMAIN

INV. 00-27

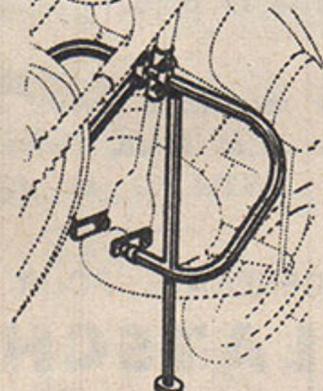
TRIUMPH

PUCH

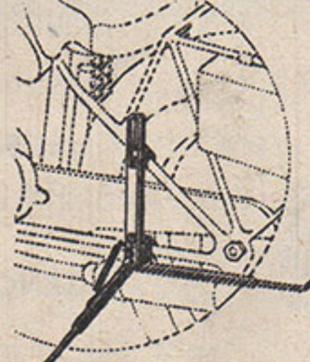
LAMBRETTA



BÉQUILLE EKA
élastique



PARE-CHOC EKA-DUO
avec béquille incorporée



BÉQUILLE AMO-DUO
pour vélomoteurs



MAGURA
Guidons complets
Poignées tournantes
Manettes

BOITES DE VITESSES "ALBION"
POMPES A HUILE "PILGRIM"
GOUSSINS "LYCETT"
DÉRIVE-CHAÎNE "EKA"

Stand 230, L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE, 9, rue Béliidor, PARIS (17^e)

SEGMENT
CT 50

*dernier
progrès
de la
technique
américaine*



Pour la moto
SEGMENTS

Rouge

FABRICANT

S.A.R.L.A SOLRE-LE-CHATEAU_NORD_FRANCE

AGENCE EXCLUSIVE



ÉTAB^{TS} ROBERT PIEL

29, Avenue de la Grande-Armée - PARIS-xvi^e

Métro : ARGENTINE

Téléph. : PASsy 86-45

- ★ PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
- ★ ACCESSOIRES
- ★ TOUT CE QUI CONCERNE LA MOTO

Même Maison à BEZONS (Grand Cerf)

162, Rue Édouard-Vaillant

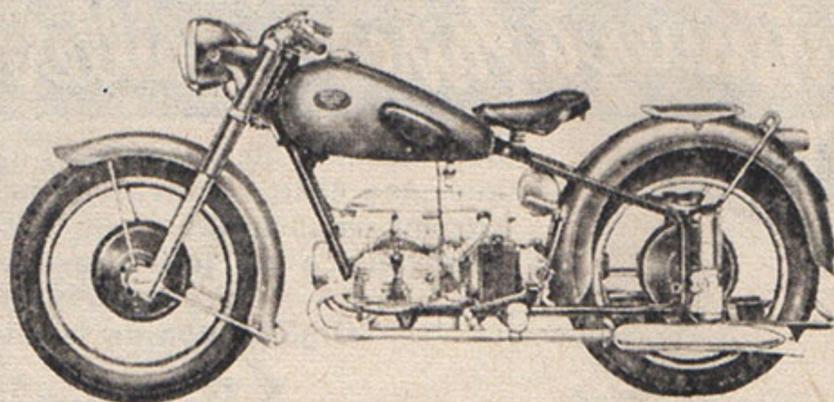
Téléphone : 258 BEZONS

Pont de Neuilly

Autobus 162 - 262

B.M.W.

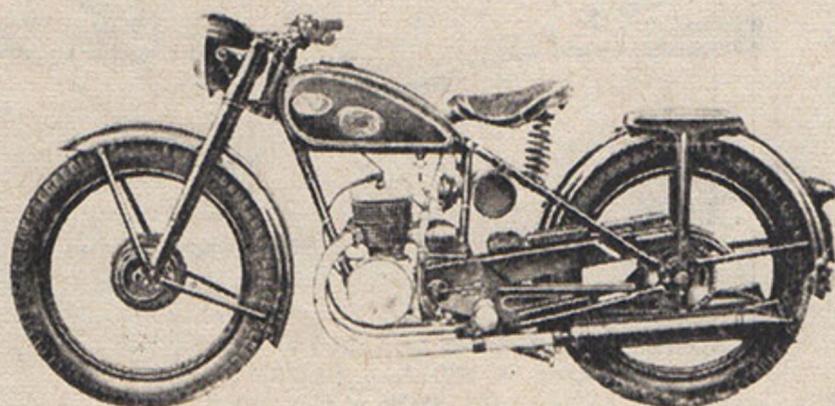
R. 5 1/2 — R. 25



K. S. 601

ZUNDAPP

K. S. 601 — D. B. 601



D. B. 201

*Ces machines seront exposées
au Salon de la Moto, Porte de Versailles
STAND n° 132*

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE :

LATSCHA

16, rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIÈRES
(à 300 mètres de la gare) Tél. GRÉ. 17-93

DRESCHMOTOR

7, Rue Braban, ÉTAMPES (S.-et-O.)

Téléphone 497

MOTOS DRESCH

Pièces détachées d'origine

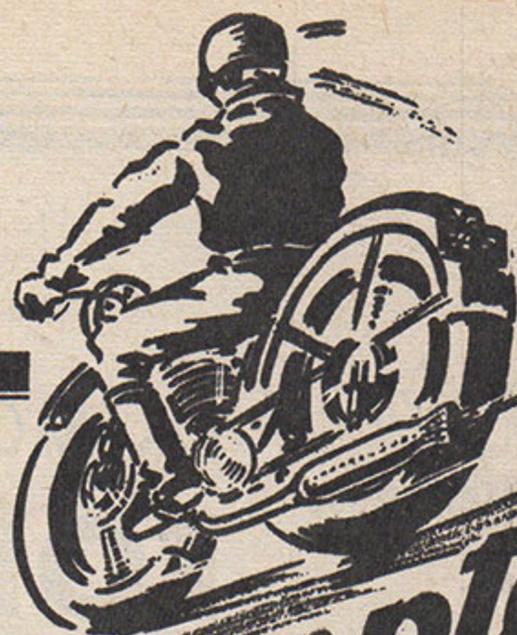
Confiez-nous : Tous vos réalésages
Tous vos pistons
Toutes vos soupapes
Tous vos embiellages
La réparation de vos réservoirs
La réparation de vos cadres et fourches

SUR PLANS — SUR MODÈLES

Nous exécutons également tous les pignons à chaîne
hors séries

Vous serez servi rapidement - à des prix intéressants

TRAVAIL IMPECCABLE

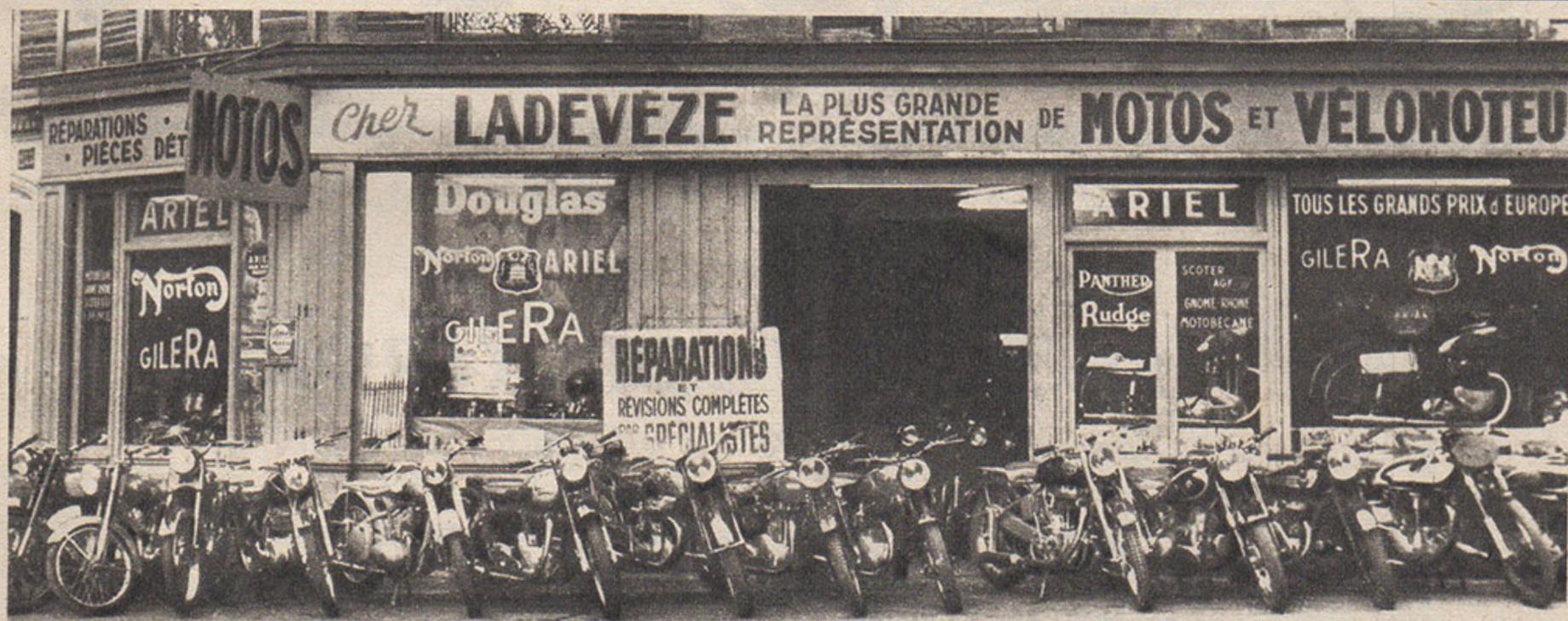


Brampton

&

RENOLD

LES MEILLEURES CHAINES DE
MOTOS DANS LE MONDE ENTIER



LA PLUS GRANDE REPRÉSENTATION DE MOTOCYCLETTES — VÉLOMOTEURS — SCOOTERS NEUFS ET OCCASIONS

AGENT EXCLUSIF : Ariel, Panther, O. E. C., Gilera, Imme

Représentant : Douglas, Motobécane, Guiller, Alma, Gnome-Rhône

ACHAT — VENTE — REPRISE — ÉCHANGE — CRÉDIT

PIÈCES DÉTACHÉES — ACCESSOIRES

Paul LADEVÈZE

50, Rue Brunel, 50 -- PARIS (17^e)

Tél. : ÉTOile 24-66

Métro : ARGENTINE

FERME LE DIMANCHE

Au Salon du Cycle et de la Moto
Stand 124

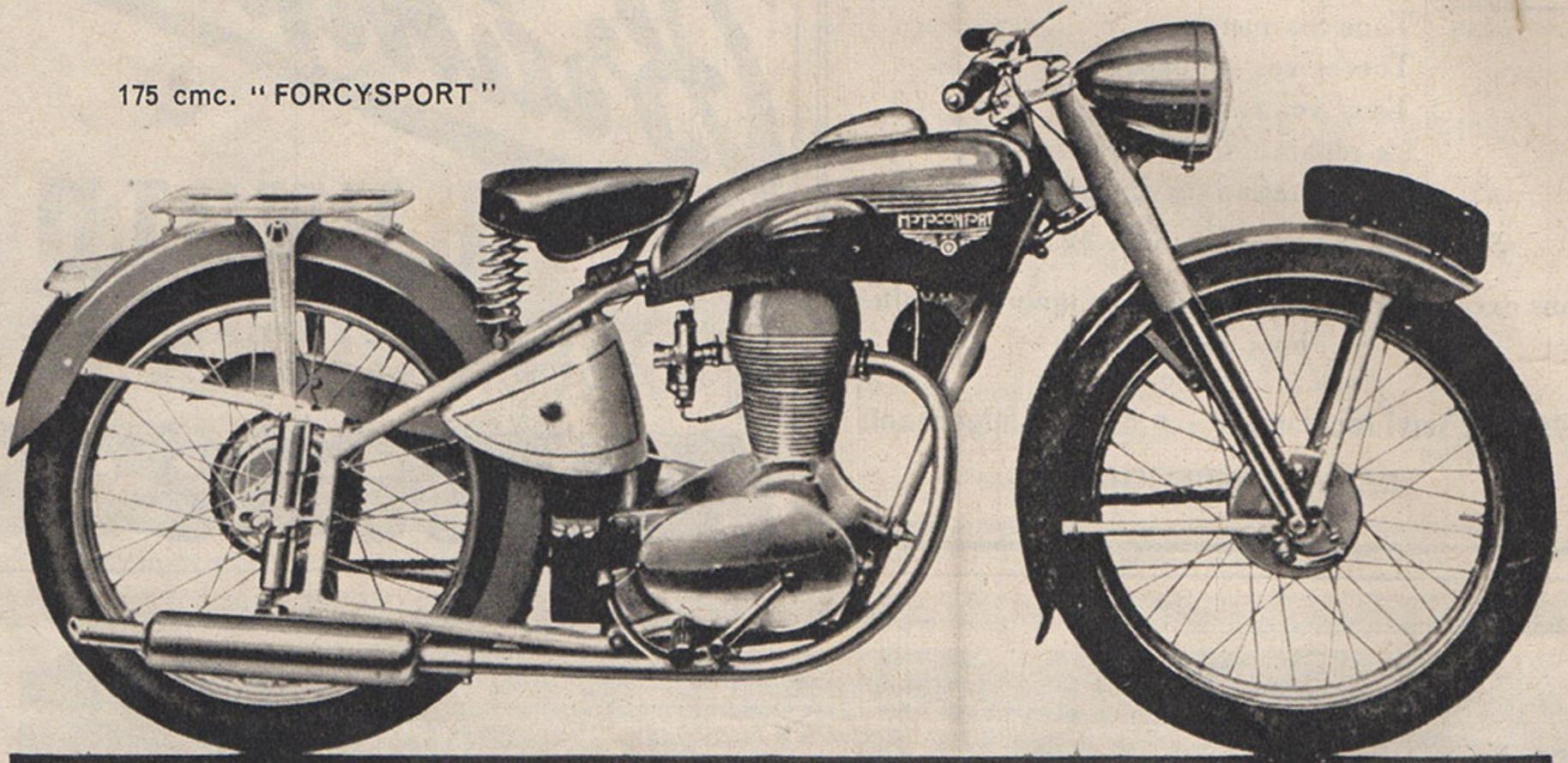
FOURCHE TÉLESCOPIQUE

LA MOTOCYCLETTE 2 CV.

SUSPENSION ARRIÈRE

FORCYSPORT

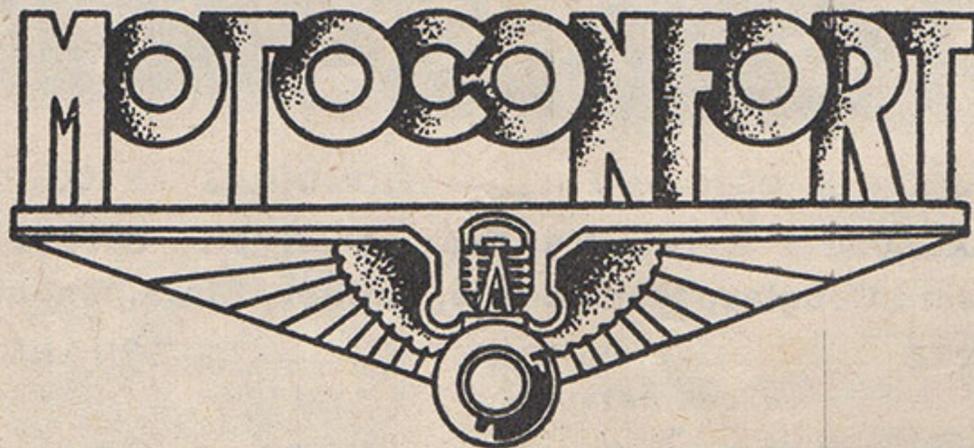
175 cmc. "FORCYSPORT"



Bloc-moteur 4 temps à culbuteurs • 4 vitesses commandées par sélecteur • Batterie • Avertisseur



Rapide et robuste la "FORCYSPORT"
joint la meilleure tenue de route au maximum de CONFORT



16, RUE LESAULT, 16 — PANTIN (SEINE)

PROMESSES A TENIR ET RETENIR



Peu de nouveautés, sinon en cyclomoteurs, pronostiquait le précédent éditorial.

Du nouveau ? Il y en a quand même sur quelques stands.

Par contre, on m'a dit un peu partout qu'on avait choisi, plutôt que de sortir de l'inédit à diffusion différée, de parachever l'œuvre entreprise au cours des années passées, corriger ici, modifier là, bref, apporter aux séries en cours les ultimes retouches pour parfaire des modèles trop hâtivement lancés dans le commerce, tout en étudiant les moyens d'accélérer leur fabrication...

Deux projets qui seront fort appréciés de la clientèle.

Au fond, cette promesse, si elle est tenue, nous plaît mieux que le spectacle momentané d'une révélation dont nous ne pourrions apprécier le charme qu'à lointaine échéance, et quelquefois jamais.

L'évolution technique n'a pas, depuis deux ans, fait un bond si prodigieux que nos actuelles mécaniques soient déjà périmées.

Mieux vaut les parfaire que de nous éblouir par une pièce unique qui risque de demeurer fort longtemps à l'état de projet.

"Un bon tiens vaut mieux que deux tu l'auras", c'est un adage plein de sagesse.

Si le constructeur nous offre du bon qui tient, c'est lui qui nous aura... comme client fidèle, parce que content.

Enders Mag.

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE.

DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

* * *

Sommaire

4^e ANNÉE — N° 43 — OCTOBRE 1950

Le SALON 1950

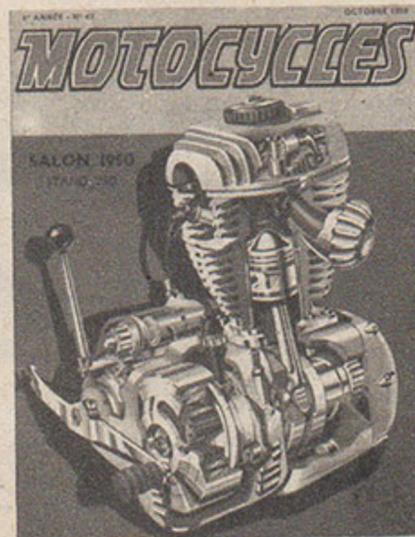
COMPTE-RENDU

MOTOS - ACCESSOIRES - AGENTS

dans le N° de Novembre

RETENEZ-LE DÈS MAINTENANT

NOTRE COUVERTURE



Coupe du moteur A.M.C.

AU SALON... et ailleurs

TOUS profitons de cette annuelle manifestation pour faire un tour d'horizon complet afin de donner à nos lecteurs une vue d'ensemble du mouvement motocycliste, non seulement en France mais dans tous les pays où il est développé. Il peut se faire, en effet, que des marques intéressantes n'aient pu, pour une raison ou pour une autre, exposer leurs productions.

D'autres n'en étant qu'à la période des essais, n'ont pu soit obtenir un stand, soit terminer à temps leurs prototypes. Dans la catégorie 50 cmc. nous connaissons plusieurs maisons qui sont à la veille de sortir des choses intéressantes, mais qui n'ont pu être prêtes à temps.

Nous ne tiendrons donc pas une comptabilité rigoureuse et ne ferons pas de discrimination entre exposants et non exposants.

Ceux qui visiteront le Parc des Expositions feront la répartition d'eux-mêmes; pour ceux qui ne viendront pas au Salon la question ne se pose pas; de toute façon tous les lecteurs sauront la satisfaction, nous l'espérons, d'avoir sous la main la documentation la plus copieuse que nous ayons pu réunir tant pour les machines elles-mêmes que pour leurs accessoires.

Par contre le « Motocycles » de novembre contiendra un compte rendu détaillé et largement illustré d'après ce que nous aurons découvert sur les stands. Nous pensons y faire une moisson abondante qui nous entrainera peut-être à revenir sur le sujet également dans le numéro de décembre.

TERROT

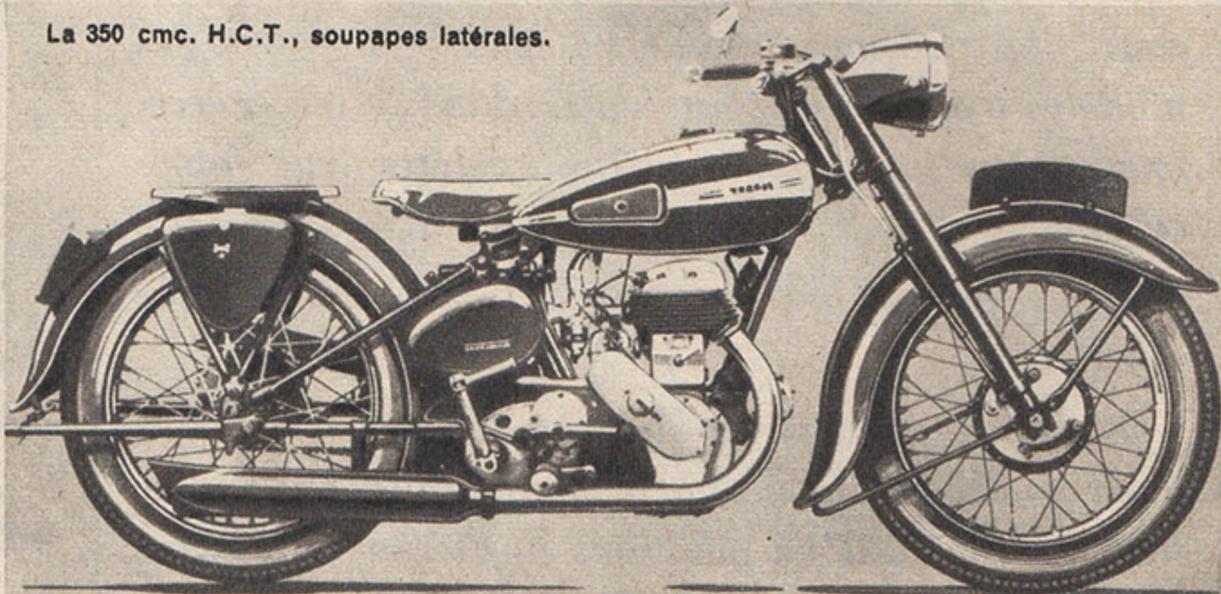
Terrot dit que sans stabilité des conceptions ni uniformité des principes de base, il n'y a point de réalisations effectives, ni en séries, suffisantes pour que la motocyclette conserve ses deux caractéristiques essentielles : qualité et économie.

Partant de ce principe, qui lui a réussi dans le passé, Terrot a poursuivi depuis la guerre cette politique générale, la considérant comme la plus apte à favoriser le développement de la technique motocycliste.

C'est pourquoi les dirigeants de la grande marque dijonnaise ont maintenu un programme assez étendu puisqu'il porte sur quatre cylindrées allant du populaire vélomoteur 100 cmc. à la rapide 500 cmc. à culbuteurs.

Trois de ces quatre machines ont des ancêtres déjà lointains, mais comme pour les chevaux de course dont la race est sans cesse améliorée ces trois descendants d'une longue lignée sont toujours à jour. Il s'agit de la Motorette 100 cmc., de la 350

La 350 cmc. H.C.T., soupapes latérales.



latérales et de la 500 à soupapes en tête.

Le quatrième modèle, de création récente (il a été présenté au premier Salon d'après-guerre), est le 125 cmc. à culbuteurs. Il est bien de la famille ce dernier-né sur lequel on retrouve

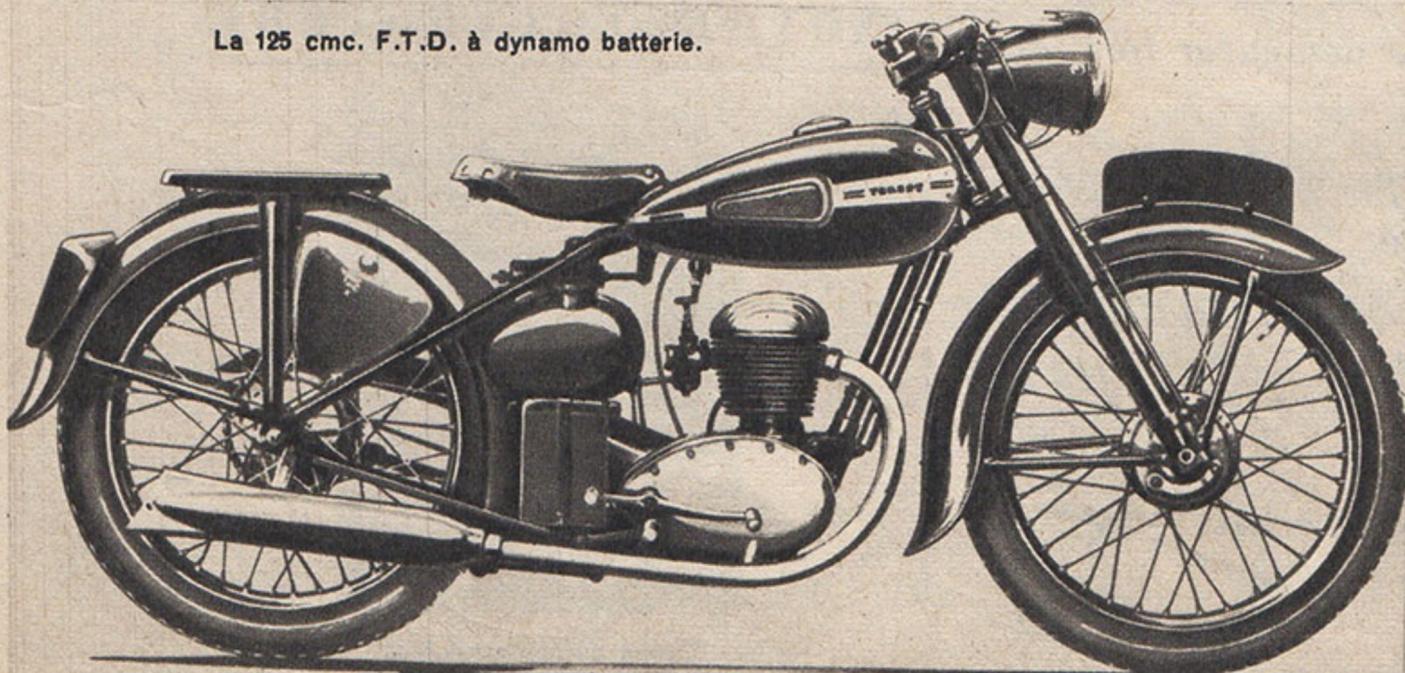
les qualités héréditaires de ses ascendants.

La Motorette 100 cmc. M.T.I. fait, dans ce même numéro, l'objet d'une description et d'un compte rendu d'essai auquel nous prions les intéressés de se reporter. C'est, du reste, un vélomoteur bien connu, sans cesse amélioré et qui dernièrement a été doté d'une fourche télescopique.

Le 125 cmc. E.T.D. est lui aussi avantageusement connu. L'ensemble des témoignages de satisfaction que spontanément nous ont adressés nos lecteurs à son sujet, ferait pour la marque un éloquent livre d'or. Son bloc est de belle venue, si simple d'aspect avec tous ses organes enclos qu'à son apparition bien des motards hésitaient à le classer dans les 2 ou 4 temps, seul l'emplacement du tube d'échappement permettant aux plus avertis de se prononcer sans hésitation.

Le bloc est particulièrement net et exempt du moindre recoin. Pour ce moteur nerveux Terrot a conservé son mode de graissage à carter sec, circulation par pompe double à engre-

La 125 cmc. F.T.D. à dynamo batterie.



nages et réservoir extérieur. Bien entendu, 4 vitesses, sélecteur et, sur le cadre, fourche télescopique à l'avant et selle à ressort horizontal réglable pour le meilleur confort du conducteur. Moyeu arrière à broche, béquille centrale. Eclairage complet et avertisseur électrique.

Terrot passe directement de la 125 à la 350 cmc. Il a voulu faire de cette moto de moyenne puissance un véhicule pour tous usages, ne nécessitant qu'un entretien restreint. Le moteur est à soupapes latérales, la boîte à 4 vitesses et sélecteur. Le graissage est à circulation d'huile. La 350 H.C.T. est robuste et sûre, bien adaptée en solo ou duo au travail quotidien comme au grand tourisme.

La R.G.S.T. complète la gamme. C'est la fameuse 500 cmc. semi-bloc de grande allure et d'excellente classe.

L'ami Gillot qui, du Maroc où il est installé, est venu passer ses vacances en France, avec quelques incursions en Suisse, a plus de 30.000 kilomètres à son actif; nous avons vu la machine, elle est toujours impeccable. Il s'en montre enchanté et ne doit pas être le seul de cet avis.

Au début de « Motocycles » nous avions, nous aussi, une 500 avec sidecar et avons couvert sans histoire quelques dizaines de milliers de kilomètres. C'est la machine du tourisme rapide et des performances élevées. Avec son équipement moderne, fourche télescopique à l'avant, suspension

arrière réglable, elle offre pour les grands parcours un réel confort et une absolue sécurité.

On constate qu'à partir de ce Salon et même depuis quelque temps déjà tous les modèles Terrot, de la Motolette 100 cmc. à la rapide 500 cmc., sont équipées du même type de fourche télescopique avec amortissement hydraulique à double effet. C'est l'huile qui assure le freinage des réactions de chocs, en pénétrant par des trous soigneusement calibrés dans des chambres circulaires successives prévues à cet effet.

Ce dispositif primitivement réservé à la 500 cmc. s'est avéré pleinement satisfaisant et, de ce fait a été appliqué par la suite sur les autres modèles.

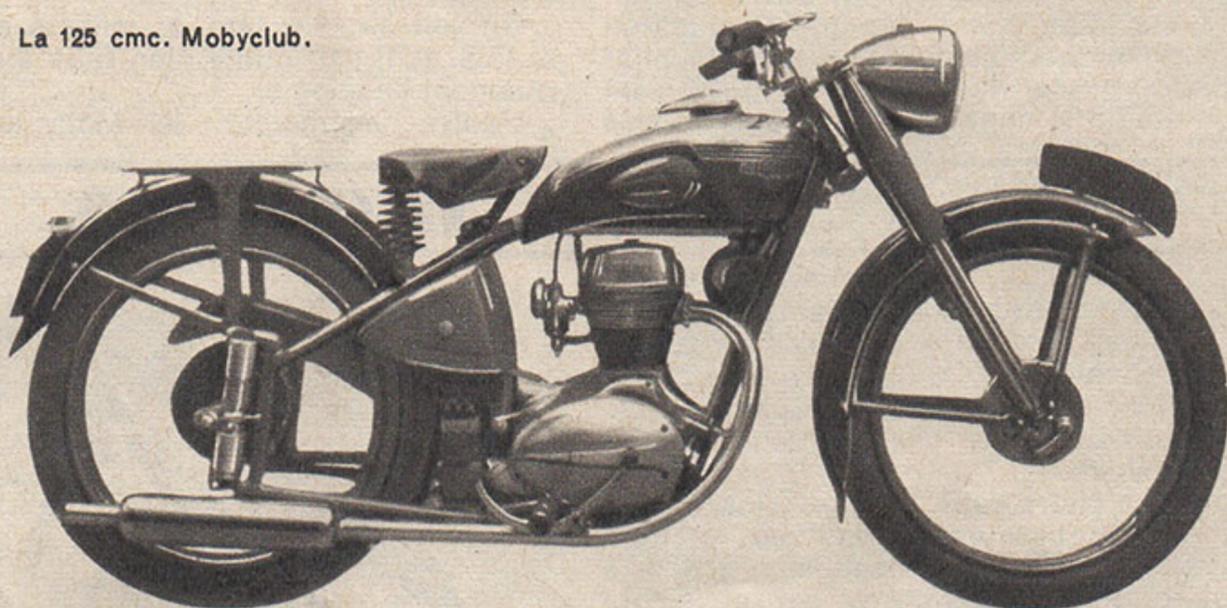
MOTOBÉCANE

Nos lecteurs ont été tenus au courant de la production des ateliers Motobécane par toutes les mentions que nous avons eu l'occasion de faire sur les divers types de machines créées par les ateliers de Pantin.

L'une après l'autre nous avons détaillé la 125 à moteur 4 temps soupapes latérales, la 125 à soupapes en tête, la 350 culbutée et plus récemment la Mobylette 50 cmc. présentée au Salon précédent et dont le succès fut si subi qu'il a fallu bâtir une nouvelle usine uniquement pour ce cyclomoteur. Une statistique publiée par ailleurs dans ce même numéro montre l'ampleur de la production Motobécane, et particulièrement la progression des cadences de fabrication de la Mobylette. Les séries mensuelles d'environ 400 en janvier sont passées à 4.000 en juin; les constructeurs doivent prévoir de nouveaux locaux et un important complément d'outillage pour s'efforcer de réduire l'écart entre leurs possibilités de production et les commandes qui ne cessent d'affluer.

Cette demande soutenue, comme on dirait en termes de banque, a nécessité une révision sévère des programmes puisque la Mobylette n'est pas la seule vedette de la maison et que les deux vélomoteurs 125, le latéral et le culbuté, se partagent aussi la faveur du public.

La 125 cmc. Mobyclub.



Débordés par ces circonstances et soucieux d'abord de satisfaire au plus tôt les clients, Motobécane n'a pas cherché cette année à révéler sur son stand une de ces surprises inattendues comme il en fut fait autrefois.

Bien plus, pour concentrer au maximum les efforts sur les modèles les plus populaires, la 350 cmc. à culbuteurs a été provisoirement sacrifiée. Les modèles exposés sont donc par cylindrées croissantes :

Le cyclomoteur Mobylette 50 cmc.; le vélomoteur 125 cmc. « Standard latérales » D.45.S.; le vélomoteur 125 cmc. « Mobyclub » Z.46.C.; la motocyclette 175 cmc. « Mobysport » Z.2.C.

Ça fait, au fond, une gamme assez complète de machines. Nous qui avons toujours préconisé que les constructeurs réduisent le nombre de leurs modèles, nous ne pouvons qu'approuver cette décision, si elle donne satisfaction aux fervents de la marque.

Malgré que nous ayons successivement décrit et essayé ces différentes machines, il est bon en cette occasion d'en rappeler les caractéristiques

essentielles ne serait-ce que pour nos abonnés et lecteurs nouveaux.

LA MOBYLETTE

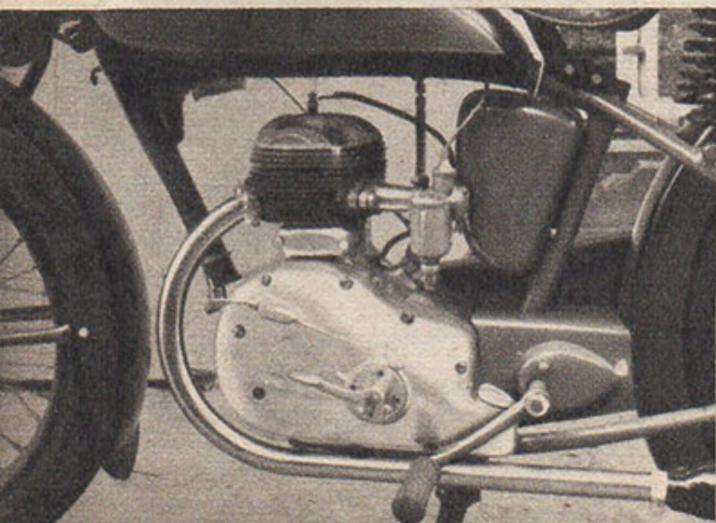
C'est un cyclomoteur de 50 cmc. avec, à la base du cadre spécial, un moteur incliné sur l'avant. C'est, à quelques modifications près, celui du Poney qui de 65 cmc. avant-guerre a été ramené à la cylindrée réglementaire de 50 cmc. Le cylindre est en aluminium chemisé, culasse en alliage léger, carburateur étanche avec silencieux d'aspiration.

L'entraînement se fait en transmission primaire par une courroie trapézoïdale sans fin, protégée, et, en secondaire, par une chaîne.

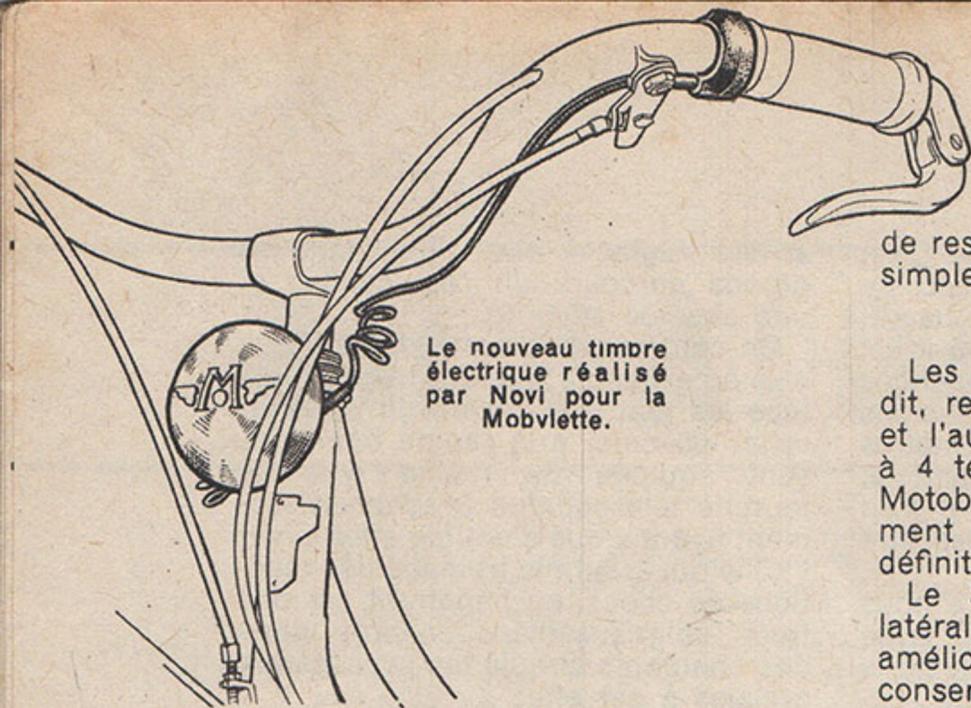
Une unique poignée tournante commande le décompresseur et les gaz; le débrayage se fait par un verrou moleté à hauteur du pédalier. Le cadre mixte est équipé de roues pour pneus ballon blancs de 650x50 c.

La Mobylette pèse 28 kg., fait largement le 30 à l'heure, grimpe sans le secours des pédales les côtes jusqu'à 7% avec une consommation de 1 l. 200 aux 100 kilomètres.

Sur le modèle présenté au Salon on



Le bloc du D.45 propre et sobre de ligne.



Le nouveau timbre électrique réalisé par Novi pour la Mobylette.

remarquera des freins « Cantilever » plus puissants et une nouveauté qui fera du bruit, c'est le cas de le dire : un timbre électrique empruntant son courant au circuit lumière du volant magnétique. La commande du timbre est astucieuse et... invisible : c'est une bague métallique noyée dans la poignée de caoutchouc qui, sous l'action d'un des doigts quelconques en un endroit quelconque, vient toucher la masse métallique du guidon et établit le contact, pas de bouton, pas

de ressort, pas de mécanisme... c'est simple, mais il fallait y penser.

Les vélomoteurs sont, avons-nous dit, représentés par deux types, l'un et l'autre équipés d'un bloc-moteur à 4 temps. Sauf pour la Mobylette Motobécane semble avoir complètement abandonné le 2 temps. Est-ce définitif ?

Le Standard D.45.S. à soupapes latérales, lancé bien avant 1939, a été amélioré d'année en année tout en conservant ses caractéristiques fondamentales. C'est un bloc 3 vitesses commandées par secteur et levier à main avec embrayage dans l'huile à disques multiples, allumage par volant magnétique avec dispositif d'avance automatique.

Le Standard actuel est désormais livré avec fourche à parallélogramme à amortisseurs réglables et suspension arrière.

On voit circuler tant de milliers de D.45.S. qu'il est inutile d'en faire longuement l'apologie.

L'autre vélomoteur, le Mobyclub

Z.46.C., est également un bloc 125 cmc. mais avec distribution par soupapes en tête et boîte à 4 vitesses commandées par sélecteur au pied.

Le cadre comporte une suspension arrière et, à l'avant, une fourche télescopique à bain d'huile. Le volant magnétique, sous carter, est également à avance automatique; il alimente l'éclairage et l'avertisseur électrique par l'entremise d'un redresseur et d'une batterie.

Notons sur ce modèle une roue arrière avec moyeu à broche démontable sans toucher à la chaîne ni modifier le réglage. Vient enfin la moto légère 175 cmc. Mobysport, type Z.2.C., qui fit aussi son apparition au dernier Salon. Son aspect extérieur n'a pas varié, mais de grandes améliorations ont été apportées aux organes internes du bloc. Le modèle 1950 est définitivement au point.

Bloc 4 vitesses, sélecteur, fourche télescopique, suspension arrière, moyeu à broche et, comme les 125 précitées, pneus de 25x3. Equipement électrique complet par volant et batterie.

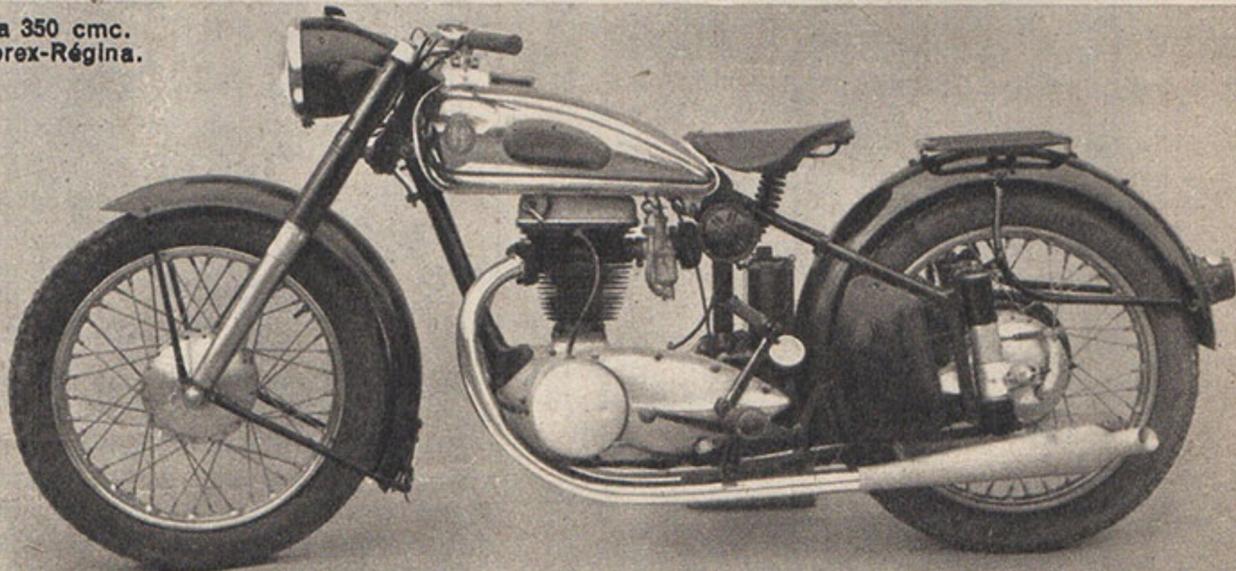
H O R E X

Parmi les marques allemandes introduites en France, il convient d'attirer l'attention sur la 350 cmc. Horex.

Moto d'apparence très classique, elle comporte des avantages appréciables.

Le cadre est à fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques et frein de direction, et suspension arrière à longue course assurée par tubes coulissants et amortisseurs en caoutchouc. Les moyeux de freins sont en duralumin forgé; ils sont démontables l'axe étant à broche; le plateau arrière de la chaîne est pourvu d'un amortisseur de chocs d'un type nouveau, la chaîne étant elle-même enfermée dans un carter étanche à bain d'huile. Le moteur est un bloc 4 temps à culbuteurs à distribution enfermée et graissage par circulation à carter sec. L'alésage est de 69, la course de 91,5, le taux de compression de 6,35 à 1; puissance 18 CV. à 5.000 t.m.

La 350 cmc. Horex-Régina.



L'allumage se fait par batterie 45/60 w. La Horex qui pèse 142 kg. est donnée pour une consommation de 2 l. 6 aux 100 km. et une vitesse en pointe de 115 à l'heure.

Elle est livrée, au choix, avec tube

d'échappement relevé ou en position basse.

Elle sera visible en dehors du Salon à Grande-Armée Motos, agent pour la région parisienne, le représentant général étant « Horex-Motos ».

G U Z Z I

Parmi les marques italiennes la Guzzi est sans doute, en raison de son glorieux palmarès, une des plus connues et des plus réputées.

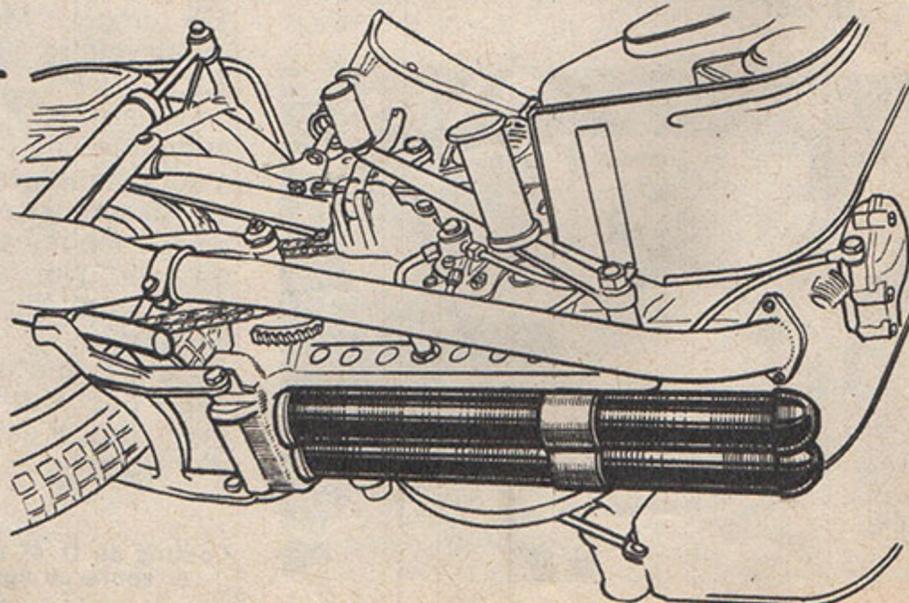
Quatre modèles essentiels donnent une gamme très étendue. Toutes ces machines sont familières aux sportifs.

La 500 cmc. Falcone et la 250 cmc. Airone Sport, avec leur moteur horizontal à volant extérieur, leur fourche avant très personnelle et leur cadre

★

Tubes contenant les ressorts de suspension arrière sur les Guzzi.

★

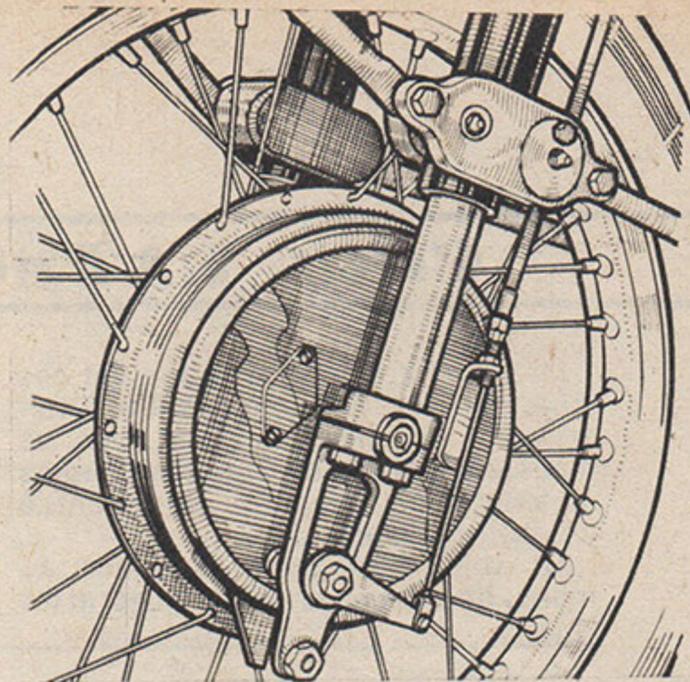


articulé à l'arrière, sont toujours très entourées chaque fois qu'elles sont exposées quelque part.

Deux autres modèles se distinguent de ces motos de sport dont un tout récent à allure de scooter, le Galletto 160 cmc. à moteur 4 temps à culbuteurs et boîte à 3 vitesses. Le châssis rappelle quelque peu celui de la 150 Vélocette. Il est suspendu à l'avant

par la fourche Guzzi à balancier et à l'arrière par bras oscillant. Pour un scooter les roues sont plus grandes que celles de Lambretta et Vespa; ce sont des 17x2 1/4 avec pneus de 2,75 x 17 à l'avant et de 3,00x17 à l'arrière. Ces roues sont interchangeable, la roue de secours étant placée entre le tablier et la fourche. La vitesse indiquée est de 80 à l'heure.

Tambour de frein sur la 500 cmc. Guzzi.



L A D E V E Z E P R É S E N T E

Sinon constructeur, tout au moins importateur, Ladevèze représente en France une variété de machines étrangères depuis le modèle utilitaire jusqu'au pur sang le plus racé. En marques anglaises, nous trouvons dans les magasins de la rue Brunel toute la gamme des motos Ariel, 350, 500 et 600 cmc. jusqu'à la fameuse 1.000 cmc. Square-Four 4 cylindres. Les prix de ces différentes motos, dont certaines sont spécialement destinées au cross alors que les autres attirent les touristes sportifs, oscillent entre 213.000 francs pour la 350 cmc. Red-Hunter et 338.000 francs pour la 1.000 cmc. 4 cylindres.

Autre moto anglaise de grande réputation : la Panther, qui existe en diverses versions, 250 cmc., 350 et 600 cmc.

Toutes ces machines sont avec fourche télescopique et la plupart d'entre elles avec suspension arrière.

Encore une britannique, l'O.E.C. Pour cette marque ce sont surtout les 125 et 196 cmc. que l'on rencontre ici, l'une et l'autre équipées du moteur Villiers 2 temps, 3 vitesses et sélecteur. L'une est catégorie vélomoteur, l'autre moto légère; elles possèdent toutes deux fourche télescopique. Il y a pour chacune d'elles une réplique en moto compétition.

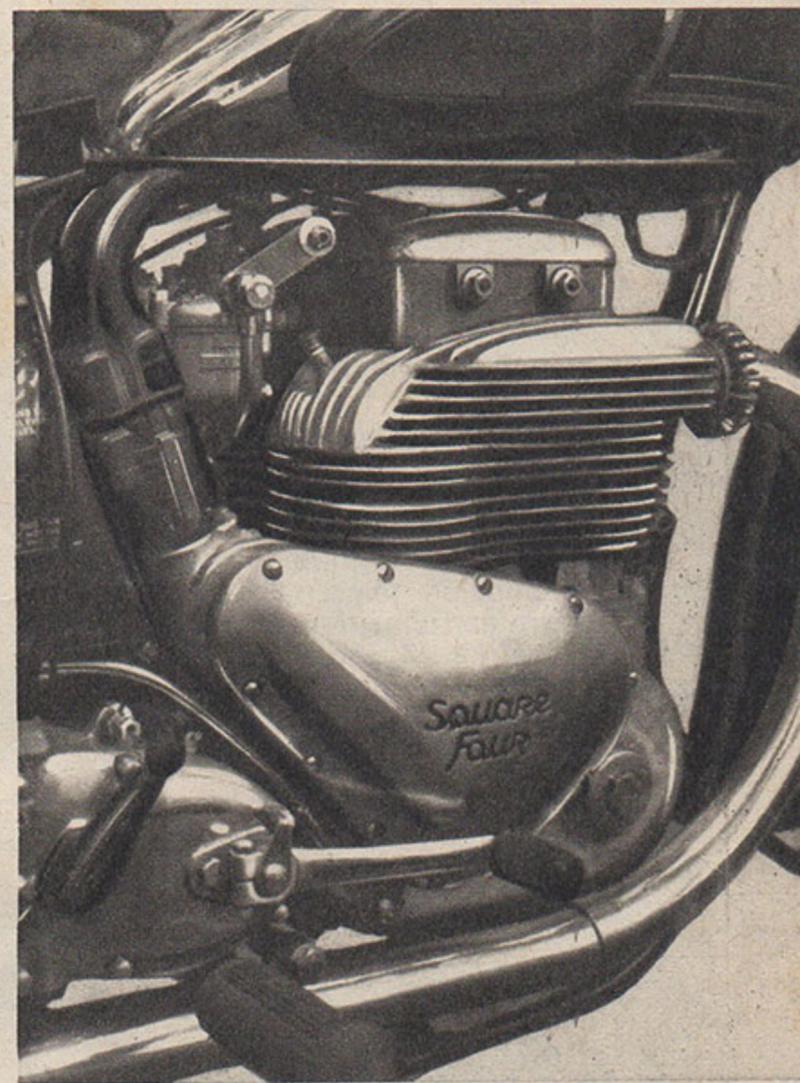
La production italienne est également représentée par Gilera et plus particulièrement par la 125 cmc. 2 temps au bloc-moteur de lignes si pures. Comme beaucoup de machines italiennes, la Gilera reste fidèle à la fourche avant à parallélogramme, celle-ci étant constituée par des haubans emboutis; l'arrière est également suspendu suivant la technique transalpine à l'aide d'une fourche oscillante avec amortisseurs.

C'est, enfin, la curieuse et extraordinaire 100 cmc. allemande, la Immé avec son cadre articulé, ses fourches avant et arrière à un seul hauban (mais dans ce cas le mot fourche est impropre), et son moteur horizontal en forme d'œuf à ailettes.

Ce vélomoteur a été présenté à plusieurs reprises ici en raison de ses particularités et a fait dernièrement l'objet d'un compte rendu d'essai des plus satisfaisants.

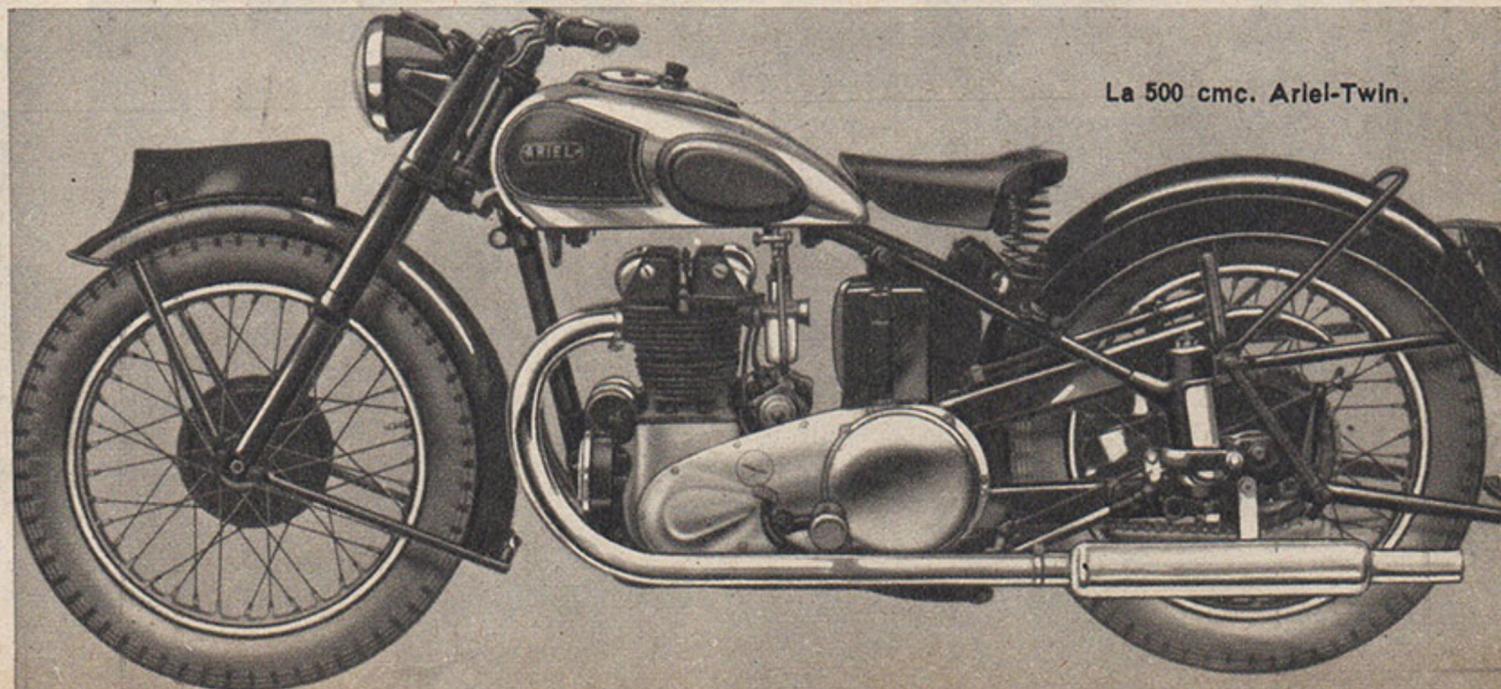
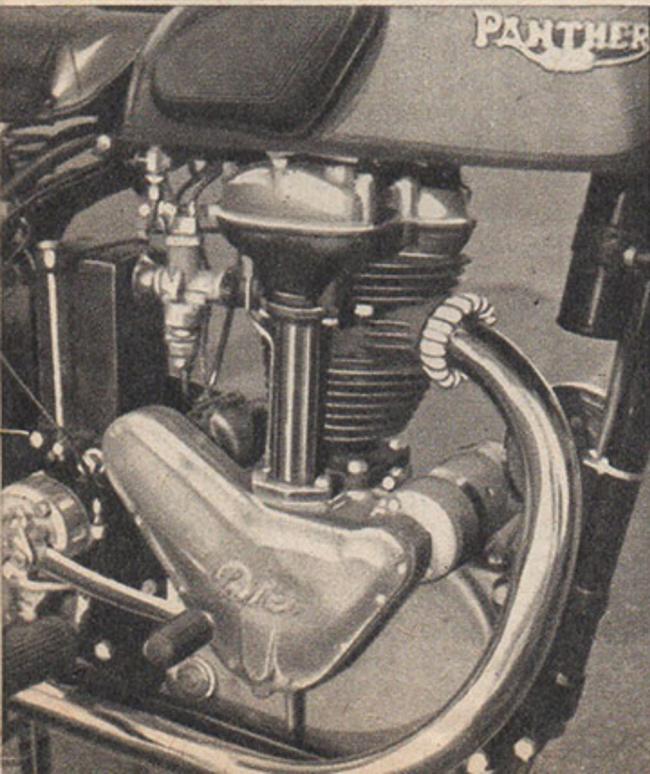
La Immé qui, avec son moteur 100 cmc. 2 temps, 3 vitesses, atteint le 70 à l'heure et tire farouchement en côte.

Immé a sorti dernièrement un scooter utilisant les mêmes principes de roues en porte-à-faux et de moteur oscillant, mais le lancement en série n'est pas encore assez avancé pour qu'il figure à ce Salon.



Le bloc 4 cylindres alu de la 1.000 cmc. Ariel.

Sur les Panther 250 et 350 cmc. le réservoir d'huile est dans le carter-moteur.



La 500 cmc. Ariel-Twin.

CHEZ LATSCHA : B. M. W. ET ZUNDAPP

M. Latscha était encore inquiet ces jours derniers, ne sachant s'il pourrait arriver à meubler son stand avec les modèles B.M.W. et Zündapp depuis si longtemps attendus par quantité de motocyclistes.

Le voici soulagé et souriant au milieu de ses belles mécaniques, et les

amateurs vont pouvoir satisfaire leur curiosité.

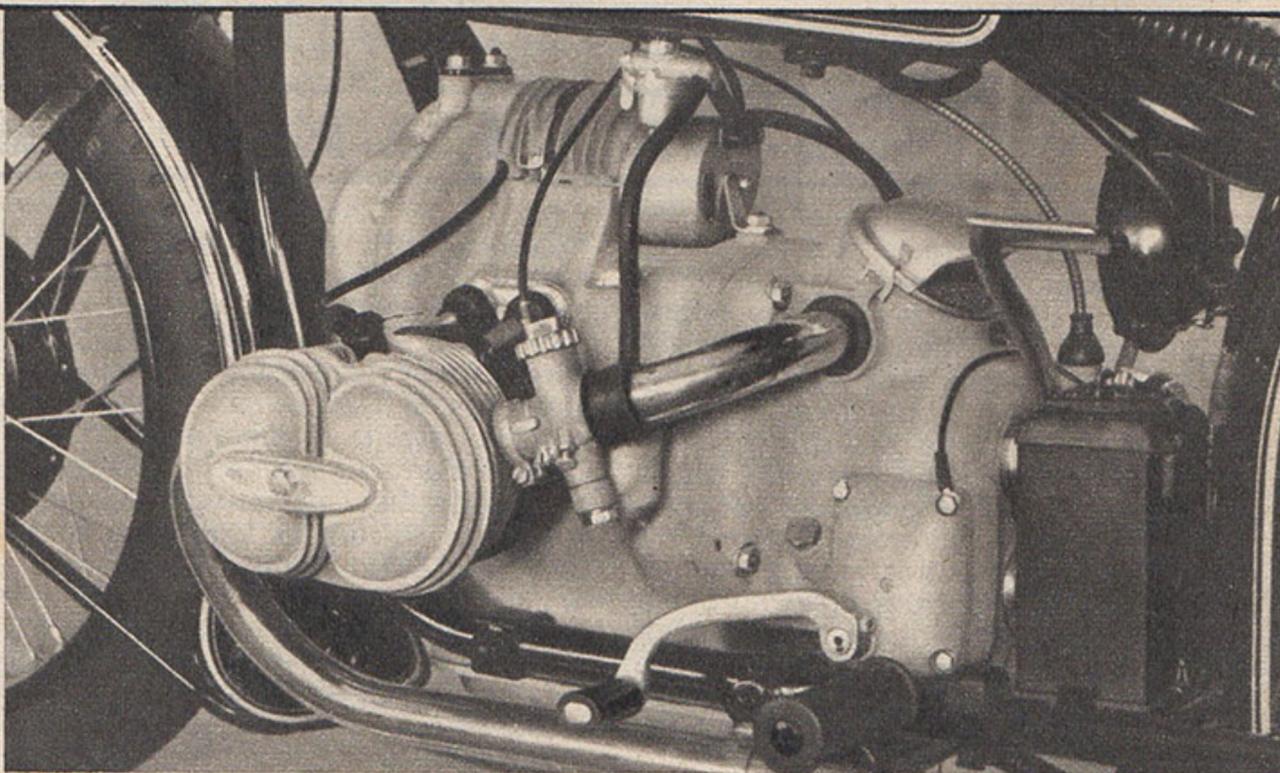
En B.M.W. deux types de motos sont exposés : la R.51-2 en 500 cmc. et la R.25 en 250 cmc. Cette dernière a déjà fait beaucoup parler d'elle; on a hâte de pouvoir l'examiner en détail. Elle représente pour le connaisseur

la moto de cylindrée moyenne, de classe incontestée, propre et silencieuse, peu gourmande et bien appropriée tant au travail qu'aux grandes sorties.

Ci-dessous les caractéristiques de ces divers modèles.

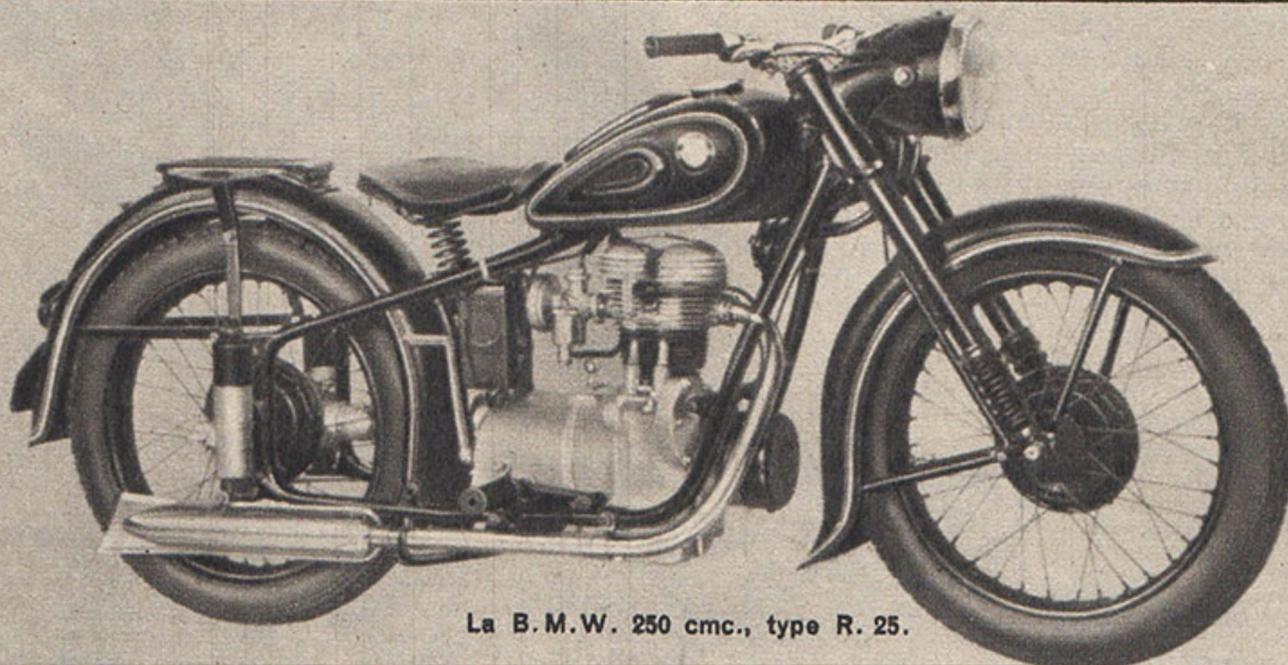
B. M. W. R. 51-2

Moteur bicylindre flat-twin à 4 temps, soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Culasses en alliage léger. Deux carburateurs à filtre à air commun logé au-dessus de la boîte de vitesse. Alésage 68 mm., course 68 mm., cylindrée 494 cmc. Puissance 24 CV. à 5.800 t.m., taux de compression 6,3 à 1. Graissage à circulation par pompe. Magnéto Bosch W. 240 T.1, 6 v. 75 W. Boîte à 4 vitesses faisant corps avec le moteur, commandée par sélecteur au pied avec levier de remise au point mort. Rapports de la boîte : 1^{re} 3,6 à 1, 2^e 2,28 à 1, 3^e 1,7 à 1, 4^e 1,3 à 1. Rapport final : 3,89 à 1 en solo, 4,62 à 1 en side. Transmission à cardan avec amortisseur. Pneumatiques de 19 x 3,50. Fourche télescopique avant avec amortisseur à huile à double effet. Suspension télescopique à l'arrière. Cadre en tubes d'acier, réservoir d'essence de 14 litres avec réserve de 1 l. 5 et coffre à outils. Réservoir d'huile dans le carter d'une contenance de 2 litres. Freins à tambour de



200 mm. Consommat. aux 100 km.-h. : essence 4 litres, huile 10 litres. Longueur 2 m. 130, largeur 815 mm., hauteur de la selle 720 mm., garde au sol 120 mm., poids 185 kg., vitesse solo 135, sidecar 95.

Malgré ses origines relativement anciennes, le moteur de la R. 51-2 est encore parmi les plus modernes.



La B. M. W. 250 cmc., type R. 25.

B. M. W. R. 25 pour solo et sidecar

Suspension par fourche télescopique à l'avant et à l'arrière, boîte à 4 vitesses, transmission à cardan. Monocylindre à 4 temps, moteur

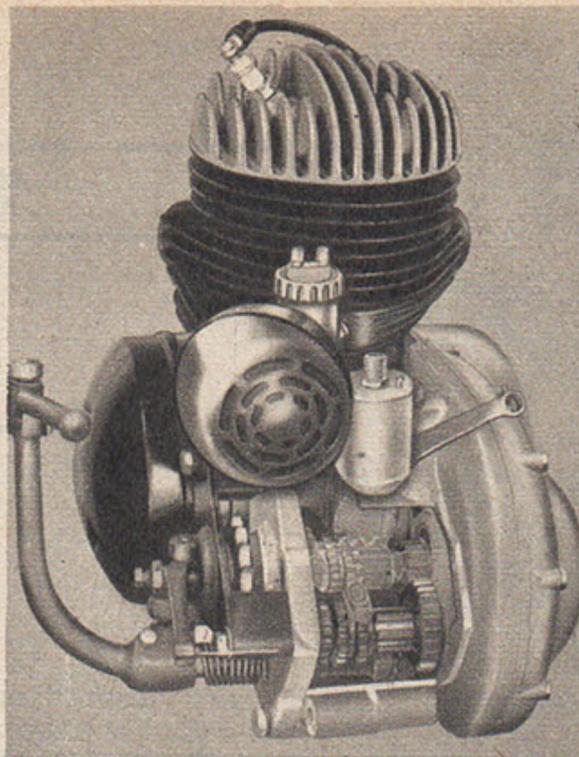
carré de 68 d'alésage et 68 de course, soupapes en tête, nouvelle culasse en alliage léger, taux de compression 6,75 à 1. Régime maxim. 5.600 t.m. Culasse en V assurant le meilleur refroidissement. Carburateur avec filtre à air. Cylindre chemisé. Magnéto à avance automatique.

Cadre en tube d'acier avec attaches de sidecar. Suspension télescopique à l'avant et à l'arrière protégée par gaine caoutchouc. Carter en alliage léger lisse et facile à nettoyer. Selle caoutchouc suspendue par ressort central, larges garde-boue assurant protection efficace. Réservoir de 12 lit. avec réserve de 1 lit. 5. Bouchon à fermeture rapide et coffre à outils encastré. Grands gripe-genoux. Pneu de 19 x 3,50. Frein de 160 mm. Phare de grand diamètre avec compteur et contact-prise pour baladeuse. Pédale de frein de grande longueur. Porte-bagages. Boîte de vitesse à 4 rapports commandée au pied avec levier à main de mise au point mort. Rapport de la boîte : 1^{re} 6,1, 2^e 3,0, 3^e 2,04, 4^e 1,54. Rapport final : solo 4,5, sidecar 5,2. Transmission à cardan et suspension AR. travaillant dans l'huile avec amortisseur, transmission en caoutchouc. Vitesse 95 km.-h. Consommation 3 litres aux 100. Longueur 2 m. 073, largeur 750 mm., hauteur 946 mm., hauteur de selle 710 mm., poids 140 kg.

ZUNDAPP D.B. - 201

Monocylindre 2 temps d'une cylindrée de 198 cmc., 60 mm. d'alésage par 70 de course, d'un taux de compression de 6,1 à 1 donnant 7,5 CV. à 4.000 t.m. Culasse en alliage léger. Ce moteur possède une nette amélioration sur les modèles précédents dans le dessin des quatre canaux de transfert. Le graissage s'effectue par mélange dans la proportion de 1 : 20. Carburateur Bing 2/20 avec filtre à air fabriqué par Zündapp. Volant magnétique Noris MLZU 6/45/60, éclairage par batterie.

La boîte a trois rapports, commandée à main et donnant les rapports suivants : 2,98-1,727 et 1, à 1 est, contrairement aux modèles d'avant-guerre, à



★ Le bloc-moteur de la 198 cmc. Zündapp. ★

pignons en prise au lieu d'être entraînés par chaîne. La boîte fait corps avec le moteur et travaille dans l'huile, de même que l'embrayage. Rapport final de transmission 2,685. Vitesse maximum 85 km.-h. à 4.300 t.m. et 60 km.-h. à 3.030 t.m.

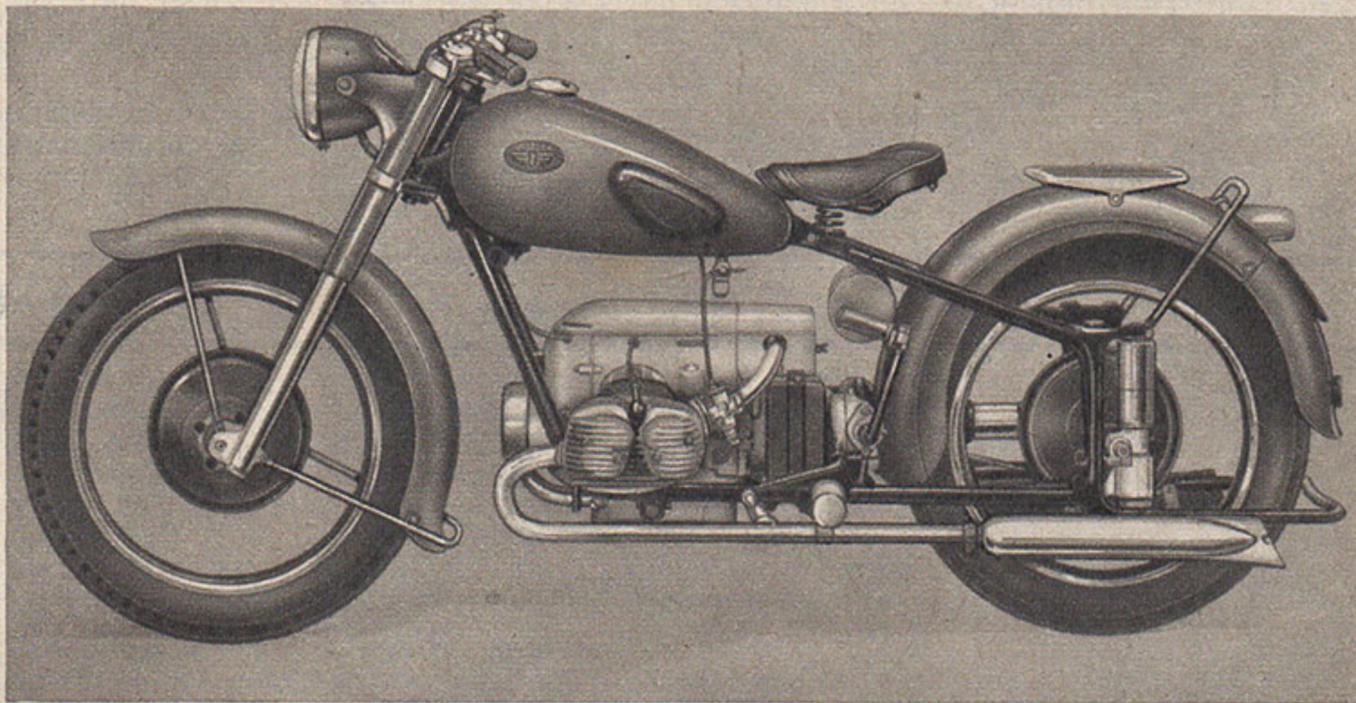
Cadre en tubes d'acier, fourche télescopique Zündapp, selle suspendue en 1 point et ressort central travaillant à la compression. Pneus de 19 x 3,50, freins de 130 mm. Longueur 2 mètres, largeur 750 mm., hauteur 900 mm., poids total 110 kg. Réservoir de 12 litres. Consommation : 2 lit. 6 aux 100 km., huile 0 lit. 15 aux 100.

Batterie de 45-60 W. silencieux en tôle démontables, plus de 100.000 machines en circulation.

ZUNDAPP K.S. - 601

Moteur bicylindre à 4 temps de 75 d'alésage par 67,6 de course, soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs, volume de la culasse 53 cmc., cylindrée 597 cmc., taux de compression 6,6 à 1 donnant 28 CV. à 4.700 t.m. Régime du moteur à 60 km.-h., 2.750 t.m. Culasse en alliage léger, graissage par pompe à engrenages. Magnéto Noris en bout d'arbre de 50/70 W. Deux carburateurs avec filtre à air commun Zündapp. Bloc-moteur à boîte à 4 vitesses par chaîne Duplex selon la technique maison. Embrayage travaillant dans l'huile. Vitesses commandées par sélecteur au pied donnant à la boîte les rapports suivants : 1,3, 1,8, 1,14 et 0,88 à 1. Rapport final : 5,375 à 1 en solo et 6,14 à 1 pour le sidecar. Transmission à cardan, amortisseurs de transmission caoutchouc. Vitesse : solo 135 km.-h., side 110.

Selle caoutchouc suspendue en 1 point. Cadre en tube, fourche télescopique Zündapp à amortisseurs à huile à l'avant et à l'arrière. Avertisseur électrique, freins de 230 mm. de



diamètre. Pneus ballon de 19 x 3,50. Longueur 2 m. 160, largeur 925 mm., hauteur 1 m. 010, hauteur de la selle 750 mm., garde au sol 130 mm., poids à vide 200 kg. Réservoir d'essence de 21 litres et huile de 2 lit. 5. Consommation : 4 lit. 5 aux 100 en solo à 50 km.-h.

★ La K.S. - 601, entièrement revue et corrigée, fourche télescopique, suspension arrière. ★

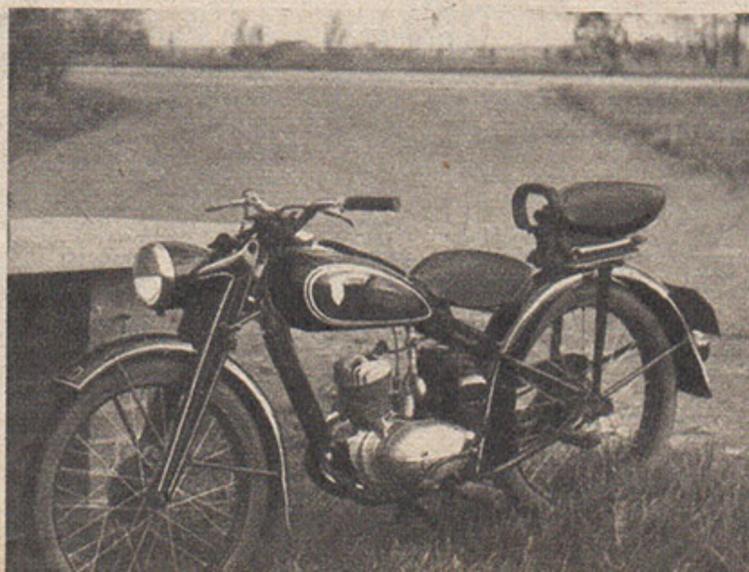
D. K. W. R.T. - 125

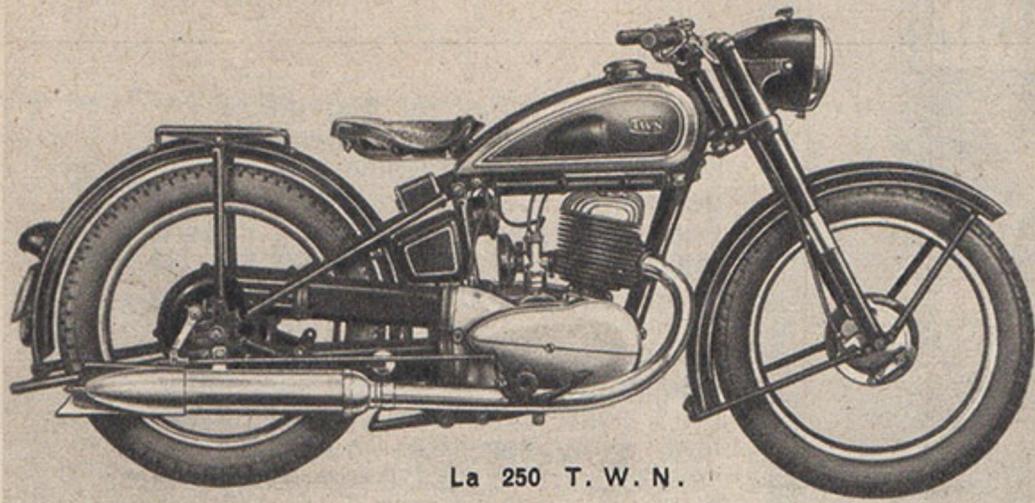
Monocylindre 2 temps à balayage système Schnürle, piston plat à deux segments, carburateur Bing 1/16/18, culasse spéciale en alliage léger, alésage 52 mm., course 58 mm., cylindrée 123 cmc., puissance 4 CV. 75 à 5.000 t.m. Taux de compression 5,9 à 1. Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile, boîte de vitesses faisant corps avec le moteur à trois rapports toujours en prise. Transmission primaire par chaîne, rapport 2,75 à 1. Rapports de la boîte : 1^{re} 24,8 à 1, 2^e 11,7 à 1, 3^e 7,83 à 1. Commande des vitesses par sélecteur au pied gauche. Allumage par batterie-bobine, dynamo Bosch 6 v. 45 W. Bougie Bosch W. 175. T.1.

Cadre fermé en tube d'acier. Fourche avant à parallélogramme en tôle emboutie, suspension Neimann par anneaux de caoutchouc, guidon monté sur caoutchouc, selle suspendue à l'avant avec ressorts réglables. Freins à tambour de 125 mm. de diamètre. Réservoir d'essence de 9 lit. 5

avec réserve de 2 litres, graissage par mélange dans la proportion de 1 : 25. Coffre à outils encastré dans le réservoir. Longueur 1 m. 95, hauteur 880 mm., largeur 650 mm., garde au sol 120 mm. Pneus de 19 x 2,50. Poids 75 kg. 500. Consommation aux 100 km.-h. : 2 lit. 11. Vitesse 75-80 km.-h.

La 125 D.K.W. est toujours très appréciée.

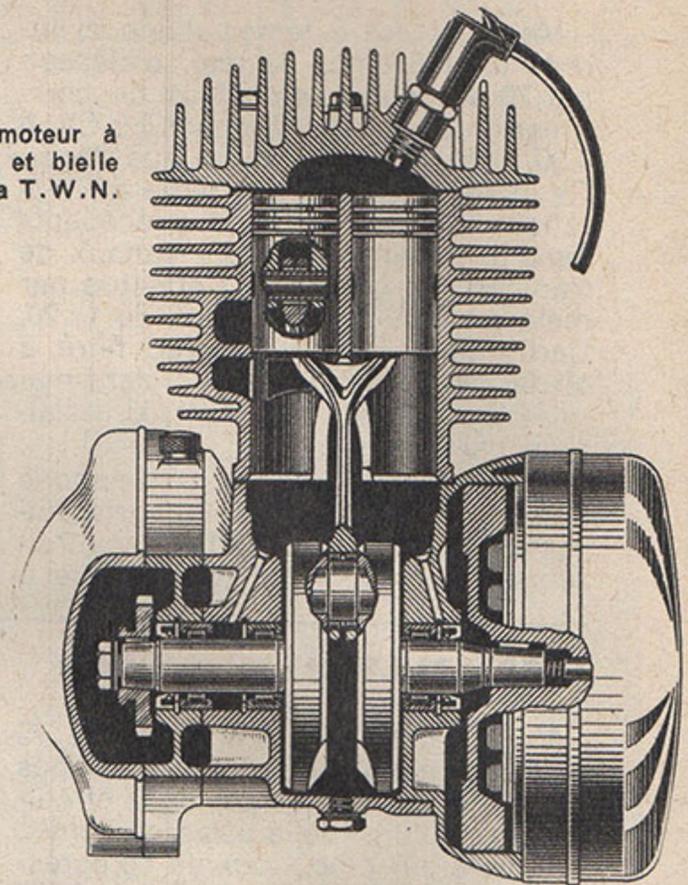




La 250 T. W. N.

T. W. N.

Coupe du moteur à deux pistons et bielle unique sur la T.W.N.



Représentées en France par le Hall de la Moto, les T.W.N. de Nurnberg sont de lignes sobres et de fabrication impeccable.

Deux modèles : une 125 et une 250 cmc.

Leur moteur est un 2 temps à balayage continu; le cylindre comporte deux pistons et une chambre d'explosion commune.

Le moteur fait bloc avec une boîte à 3 vitesses sur la 125 et 4 vitesses sur la 250, avec dans les deux cas sélec-

teur au pied et un voyant de position « point-mort » incorporé dans le phare. Allumage, éclairage agréé en France par dynamo avec batterie 7 AH.

Toutes deux sont munies d'une fourche télescopique. La 125 pèse 88 kg., réservoir plein; sa vitesse est de 80 à l'heure; la 250 avec un poids de 137 kg. dans les mêmes conditions atteint le 100 à l'heure.

Cette marque jouit d'une excellente réputation et trouvera certainement de nombreux amateurs parmi les motocyclistes français.

LE 50 cmc. « CUCCIULO »

Le Cucciolo est un moteur connu ; ses preuves sont faites : de nombreux usagers, surmontant les difficultés d'importation, l'utilisent journellement en France sans le moindre « incident technique ». Le coefficient de sécurité est donc largement prévu malgré sa fine technique.

Trois raisons catégoriques à sa « santé » :

1° Un vaste carter à ailettes assure son fonctionnement dans l'huile dont la viscosité n'est pas altérée par la chaleur.

2° Le cylindre borgne sans culasse rapportée répartit la dilatation sans déformation; l'écoulement des calories s'effectue aisément, même en première vitesse ou au point mort, avec les ailettes dont le diamètre ne se rencontre que sur les moteurs compétition. Il est entièrement en alliage d'aluminium chimisé.

3° Les culbuteurs travaillent en tirage et non en poussée, les tiges minces ne risquent donc aucune rupture ou torsion. Le réglage s'en trouve plus précis; celui de la distribution dure indéfiniment, il reste même calé si l'on démonte le cylindre.

Avec un vélo ordinaire il faut considérer sa vitesse comme une marge de possibilités, il est en effet difficile de rouler à 60 à l'heure constamment.

Aussi quelques amateurs préfèrent-ils un cadre spécial avec fourche élastique, freins à tambour, selle confortable, etc...

Le rendement ne dépend alors que du confort.

En conclusion, combien de 100 cmc. d'avant-guerre étaient capables d'égaliser les performances du Cucciolo : 70 kilomètres à l'heure pendant 24 heures avec un moteur de série ?

Caractéristiques. — Cylindrée 48 cmc., alésage 39, course 40, régime 4.500 t.m., compression 6,5/1, puissance 1,5 CV.

Eclairage volant magnétique. Bloc-culasse, cylindre en alliage à vastes ailettes. Sélecteur au pied. Deux vitesses et point mort (suffisantes en raison de sa souplesse), ralenti surprenant (7 km. en prise); 1^{re} 18,2-1, 2^e 10,5-1. Poids 8 kg. environ. Entraînement par chaîne unique. Embrayage bain d'huile.

La position des pédales sélectionne les vitesses; par exemple : pédale gauche en avant (en débrayant), 1^{re}; pédale gauche en bas, point mort; pédale gauche en arrière, 2^e.

Un demi-tour suffit donc pour passer sur les trois positions. Une fois situées, les vitesses sont verrouillées, tant que l'on n'actionne pas la poignée de débrayage, les pédales peuvent tourner en toute position.

LE 50 cmc. « LE POULAIN »

Ce moteur, dont nous avons présenté les deux modèles dans un précédent numéro, vient de confirmer sa classe et son excellente tenue dans le récent Tour cyclotouriste.

Les quatre cyclomoteurs engagés par la marque ont bouclé leur Tour de France et sont rentrés tous quatre à Paris. Leur classement n'était peut-être pas ce que les constructeurs espéraient, mais leur moteur n'est pour

rien dans l'histoire. C'est une bûche collective, entraînant quelques dégâts matériels qui ont retardé les concurrents et ont faussé les résultats.

Les deux modèles que nous avons décrits, le standard et le luxe, sont tous deux de même principe : ils se placent sur la roue avant et l'entraînent par l'entremise d'un galet en contact avec le pneu.

Entre temps les Etablissements Alu-

mintz préparaient un nouveau type différent de ses deux aînés; celui-ci se place à la base du cadre à hauteur du pédalier et par un relai à roue libre entraîne la roue arrière par la chaîne d'origine de la bicyclette, en utilisant pour les côtes le dérailleur.

Ce moteur est adaptable sur toutes bicyclettes, mais plusieurs fabricants de cycles l'ont déjà retenu et ont prévu pour lui un cadre approprié.

LE CYCLOMOTEUR "CARLEY"

Lancé en France par les Etablissements Rocher, également producteurs du 50 cmc. Cucciolo à culbuteurs.

Ce véhicule très particulier par son aspect ne se compare ni au scooter, ni au vélomoteur, tout en ayant les avantages de la moto dont il a le confort : selle large, position basse, repose-pieds, fourche élastique.

Sa conduite est d'une telle simplicité que n'importe qui peut s'en servir aussitôt. Deux poignées tournantes et c'est tout. Décompresseur, accélérateur à droite. A gauche, 1^{re} en avant ; au centre, embrayage automatique, point mort (indiqué par un large

index. 2^e en arrière, embrayée automatiquement.

Les freins aux tambours généreusement calculés sont commandés au pied pour l'arrière, à la main pour l'avant.

Côté technique : le bloc-moteur spécial est fabriqué également par les « Etablissements Rocher ». Son prototype a tourné à 9.000 t.m. donnant 90 km.-h. Il a été limité à la moitié et sa souplesse est telle, alors, que ses deux vitesses sont amplement suffisantes.

Sa cylindrée de 49 cmc. permet avec le réservoir plein, 3 litres, d'accomplir 200 kilomètres. L'emplacement du

groupe très reculé évite toute souillure aux vêtements.

Une autre particularité consiste en une fourche élastique à lames minces et ressort central secondaire.

Cette fourche résiste aux acrobaties les plus audacieuses.

L'entraînement par galet de grand diamètre supprime chaînes et pignons, un dispositif évitant l'encrassement par la boue.

C'est une machine pour qui ne veut pas se salir les mains et veut ignorer la mécanique.

Son prix populaire lui assurera une grande diffusion.

VELORÈVE "CICCA"

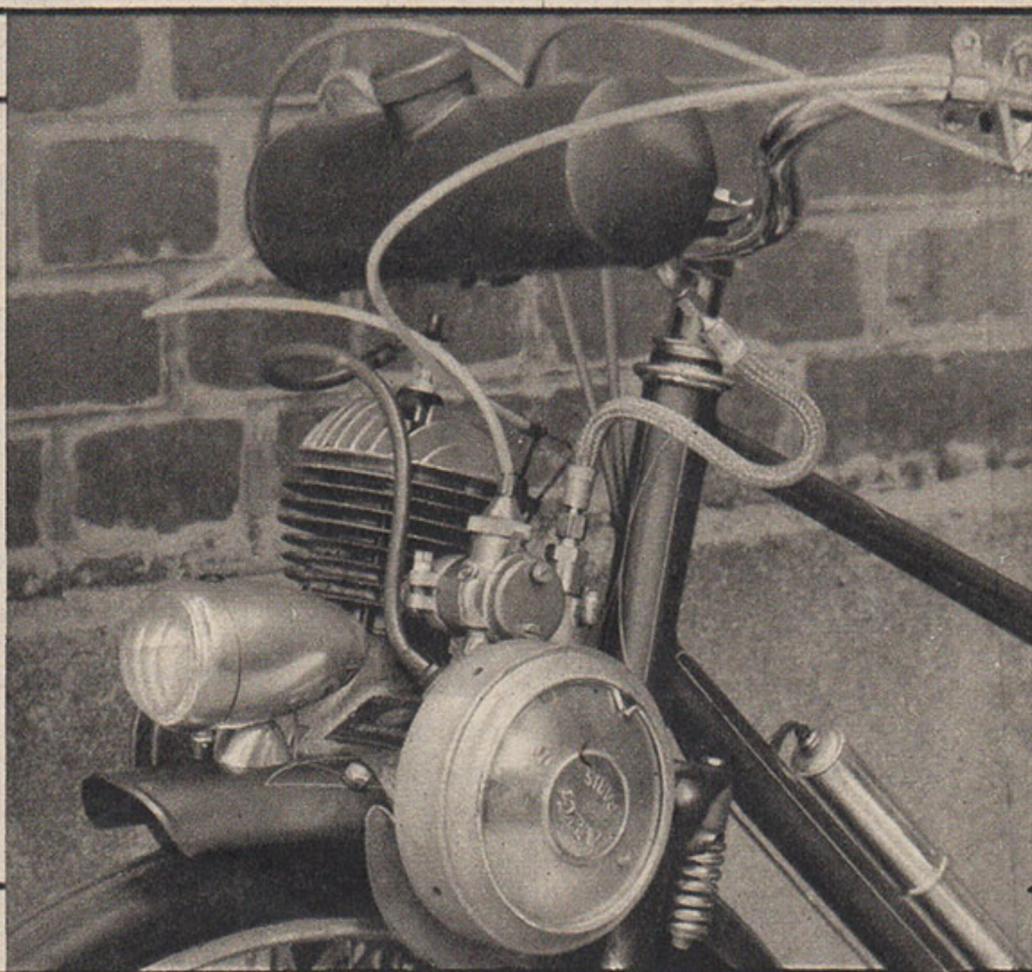
Le moteur 50 cmc. Cicca nous est déjà connu. Il était exposé au dernier Salon sur le stand de la marque aux côtés des autres accessoires que cette maison fabrique spécialement pour le vélomoteur et la motocyclette, et parmi lesquels le ténor Cicca, avertisseur mécanique puissant, est bien connu.

Le moteur auxiliaire se place sur la roue avant qu'il entraîne par un galet en contact avec le pneu ; un levier commandé du guidon permet de faire basculer le moteur pour l'embrayer ou libérer le vélo.

Le Cicca est parmi les moteurs auxiliaires un des plus abordables comme prix. Son montage ne souffre aucune difficulté ; il peut être installé en une heure sur n'importe quel cadre.

Le Vélorève se monte en quelques minutes, sur toutes les bicyclettes.

★



SCOOTER "SPEED"



Le Speed : 50 kg., 100 cmc., 2 vitesses.

Les lecteurs de « Motocycles » ont eu connaissance des prototypes successifs créés par Speed et dont le modèle actuel est définitivement prêt à la mise en fabrication.

Les Etablissements Speed sont spécialistes de l'aluminium et des alliages légers ; les automobilistes connaissent les culasses à haut rendement, les roues légères, les commandes d'avance et toute la série des accessoires, enjoliveurs, etc... qui portent l'empreinte de la marque.

Le scooter est dans la tradition : le châssis est en alliages légers ainsi que la fourche avant télescopique et les roues. L'allure est dégagée et harmonieuse.

Le moteur est également signé Speed. C'est un bloc 2 temps 100 cmc. avec boîte à 2 vitesses estimées bien suffisantes en raison de la légèreté de l'engin et de la puissance du moteur. Ces 2 vitesses sont commandées par un basculeur ; les deux pédales sont actionnées par le talon ; l'une attaque la première, l'autre la seconde ; entre les deux se trouve le point mort ; il n'y a pas moyen de se tromper.

Un court essai nous a fait apprécier une excellente tenue, un vrai confort, une excellente protection. Une étude spéciale sera consacrée au scooter Speed dans un prochain numéro.

Le Moteur auxiliaire *Mosquito*

équipe et motorise
la bicyclette

SILENCE - PROPRETÉ - PUISSANCE

EST livré en moteur séparé,
permettant le montage
sur n'importe quelle bicyclette
en 30 minutes

Livré également sur nos cyclomoteurs
PRESTO-SPORT
et **PRESTO-CONFORT**

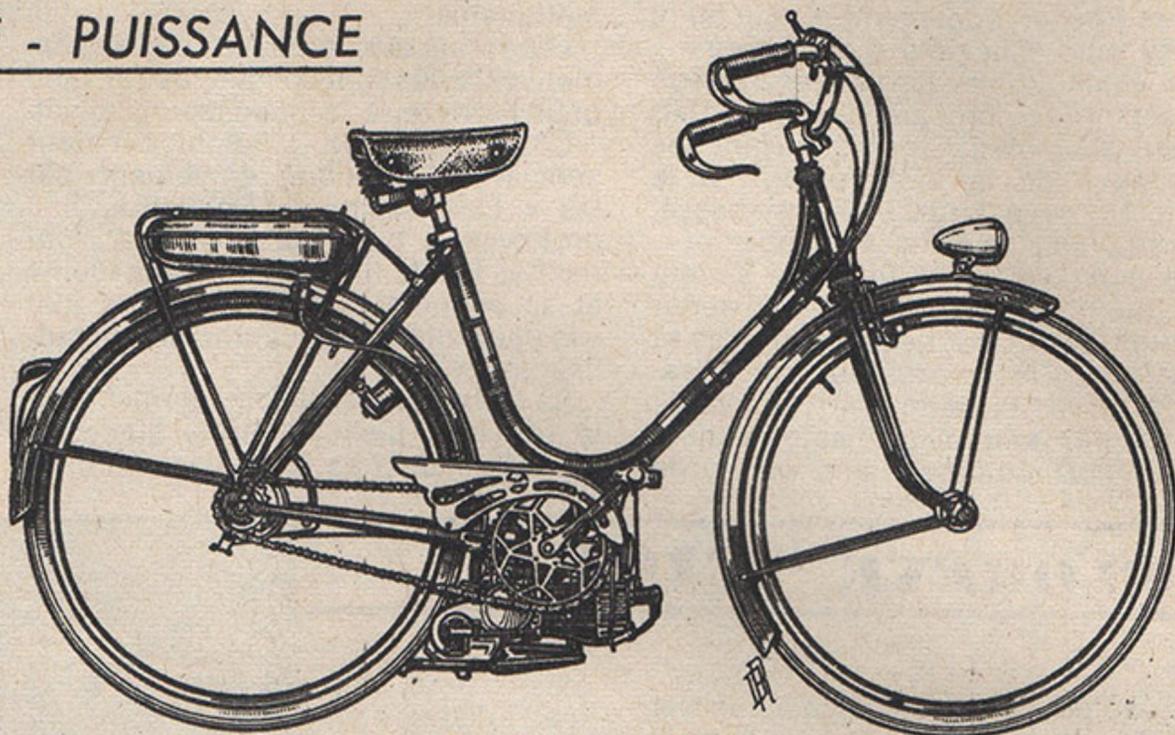
ÉQUIPEMENT DE GRAND LUXE
Émail transparent bleu, vert ou rouge

CONSOMMATION TRÈS RÉDUITE
(1 litre 10 aux 100 kilomètres)

PUISSANCE EN COTE
REMARQUABLE

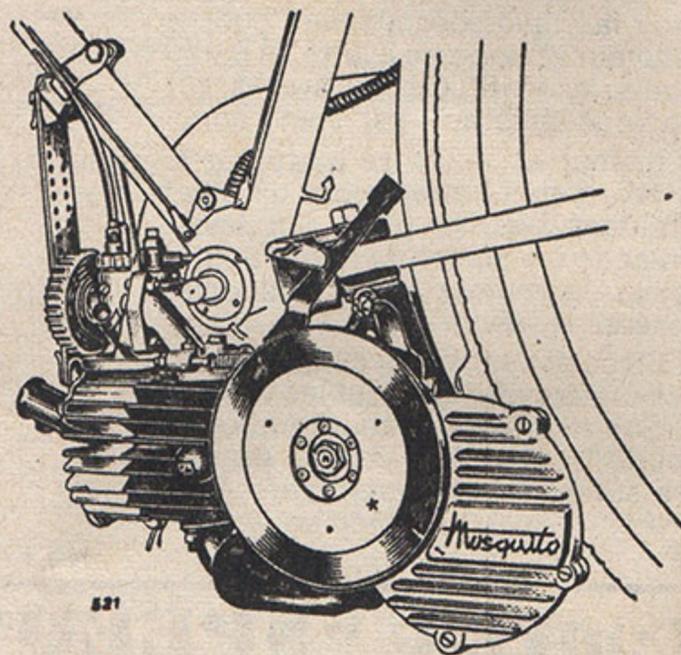
Emplacement du moteur
supprimant toutes projections
d'huile sur les vêtements

STABILITÉ PARFAITE



Cyclomoteur **PRESTO-CONFORT**

Ne soyez pas indécis,
faites un essai
vous serez un
Client acquis.



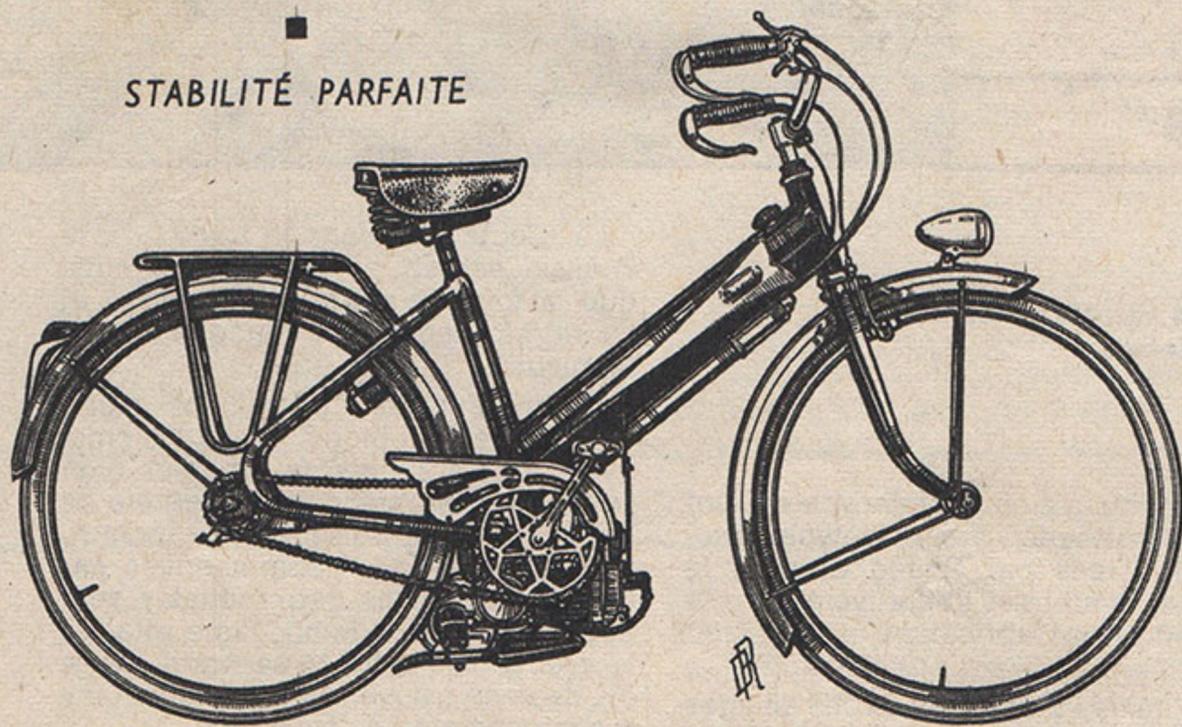
Le Moteur "MOSQUITO"

est fabriqué en France et distribué
exclusivement aux Agents patentés
du CYCLE et de la MOTO, par

CHAPUIS Frères

24, Avenue de Neuilly
NEUILLY-sur-SEINE

DOCUMENTATION SUR DEMANDE



Cyclomoteur **PRESTO-SPORT**

SALON DU CYCLE Stand 186 Porte de Versailles

coffrets à outils et outillage. Selle à suspension compensée (brevetée), tare du ressort réglable. Béquille centrale. Réservoir 12 litres, avec bandeau

chromé, bouchon à fermeture rapide, grippé-genoux caoutchouc. Guidon Saker. Eclairage électrique par batterie avec redresseur commutateur « Jour-

Nuit », phare chromé. Avertisseur électrique. Emailage vert métallisé et chromage de grande présentation. En supplément, fourche télescopique.

PEUGEOT

Plus de 100.000 vélomoteurs Peugeot sillonnent les routes de France et les nouveaux modèles 1951, issus d'une technique éprouvée, offrent aux acheteurs la garantie d'une expérience indiscutée.

Fidèle à sa politique de qualité, Peugeot présente cette année au Salon toute une gamme de vélomoteurs et de motocyclettes légères, aboutissement d'une mise au point poussée depuis des années.

La qualité d'endurance des motorisés Peugeot est une réalité indéniable. Elle s'explique d'ailleurs par un moteur 2 temps chemisé qui lui assure une grande durée de fonctionnement, par un embrayage métallique d'une très grande robustesse, travaillant dans l'huile et qui autorise même les fausses manœuvres, par une transmission primaire, absolument silencieuse et qui baigne dans l'huile, par une chaîne renforcée de grande largeur, par un cadre renforcé et calculé pour supporter, sans inconvénient, l'usage normal du tansad.

Avec un vélomoteur Peugeot on peut facilement circuler à deux personnes avec bagages, sans aucune appréhension et envisager de longues étapes avec le minimum d'entretien.

L'usager d'une Peugeot sait d'ailleurs que s'il lui arrivait un incident de route, le réseau des Agents de la Marque, réparti sur tout le territoire français et dans les pays limitrophes, pourrait le dépanner dans le minimum de temps.

La gamme Peugeot 1951 comporte :

Vélomoteurs :

Un 125 cmc. à 3 vitesses, type 55, livré en deux versions : modèle allégé et modèle grand luxe.

Un 125 cmc. à 4 vitesses, par sélecteur, avec fourche télescopique type 56.

Motocyclettes :

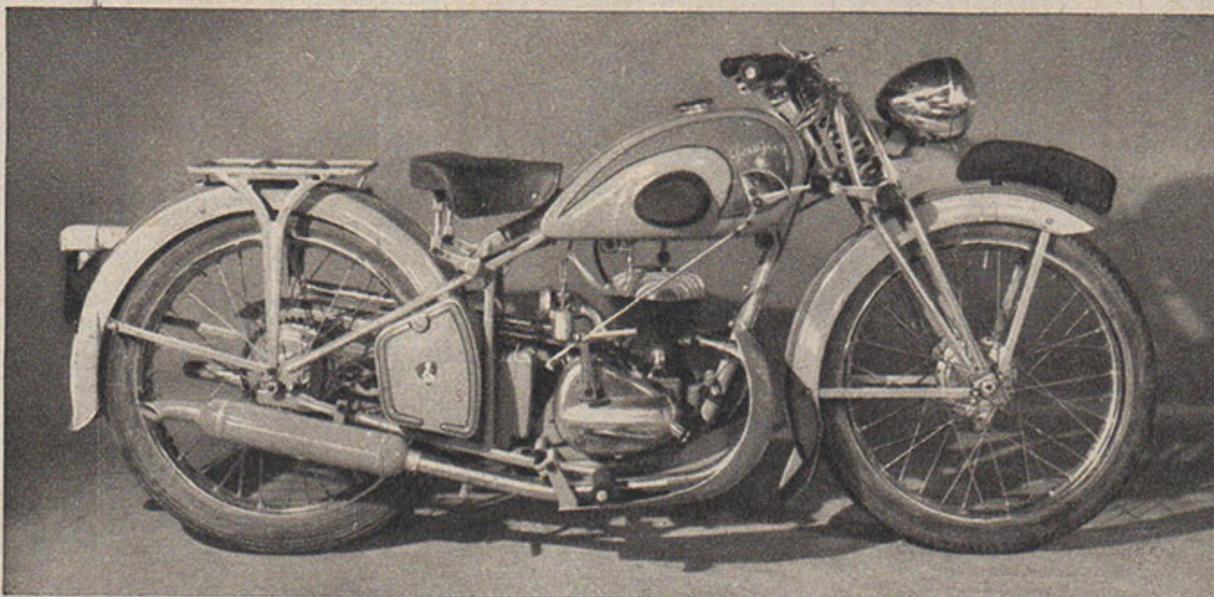
Une 150 cmc. à 3 vitesses, par sélecteur au pied, type 155.

Une 175 cmc. à 4 vitesses, par sélecteur au pied, avec fourche télescopique, type 175. Ce modèle est livré en deux versions : avec cadre classique et avec suspension arrière.

Trimoteur :

Un trimoteur 125 cmc., à bloc-moteur, 3 vitesses, de 150 kg. de charge utile, le plus économique de tous les véhicules utilitaires.

Tous ces modèles sont livrables dans les délais normaux.



Le Peugeot type 55.



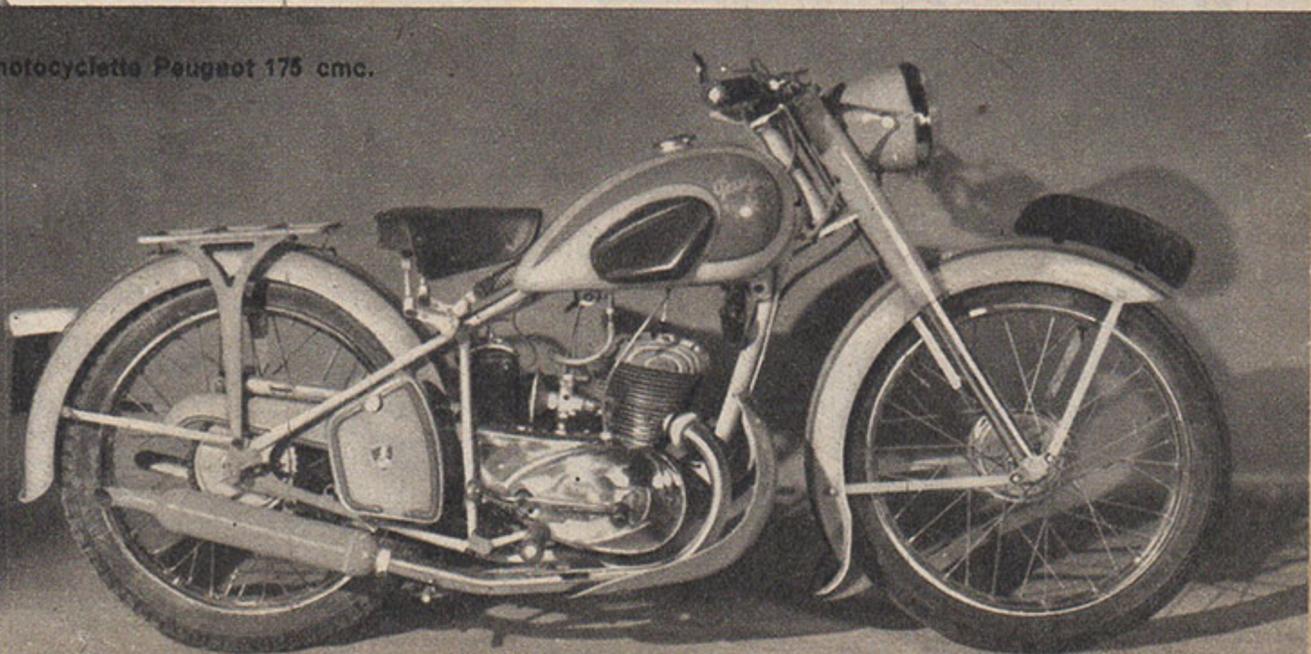
Le cylomoteur Peugeot, transmission par galet.

Lancement d'une bicyclette à moteur auxiliaire.

Peugeot présente enfin au Salon une bicyclette à moteur auxiliaire,

moteur de 48 cmc. sous le pédalier, entraînement par la roue arrière au moyen d'un galet de large section. Cette machine permet de monter sans pédaler toutes les côtes jusqu'à 7%.

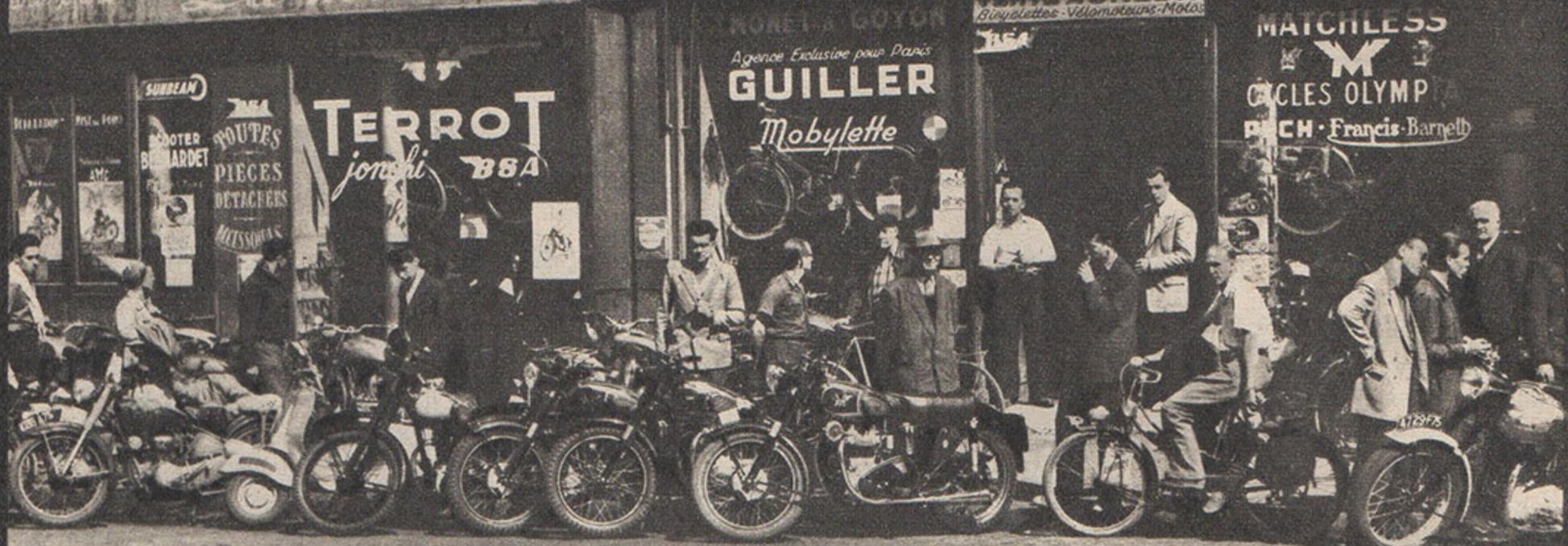
La motocyclette Peugeot 175 cmc.



MOTO-BASTILLE

Tous les accessoires
et spécialités

La Maison du Motocycliste



La plus Grande et la plus Belle Exposition

*Ne cherchez pas
Venez nous voir
Vous trouverez*

- ★ UNE MAISON SÉRIEUSE FONDÉE EN 1928
- ★ UN CHOIX INCOMPARABLE DE MARQUES FRANÇAISES & ÉTRANGÈRES

MOTOBÉCANE

MATCHLESS

Monet Goyon

BSA

IMME GUILLER

TERROT

BMW

SUNBEAM

BERNARDET

jonghi

FRANCIS BARNETT

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES

★ DES CONDITIONS DE CRÉDIT UNIQUES

1^{re} SOLUTION spéciale SANS INTÉRÊT, versement à volonté : à la semaine, à la quinzaine, mensuellement, etc.

2^e SOLUTION VENTE A CRÉDIT normale MAIS avec INTÉRÊT RÉDUIT

10.000 fr. à la commande	} jusqu'à 4 mois 5%	sur le découvert	
Solde de 1/3 à la livraison			- 6 mois 8%
			- 10 mois 10%
			- 12 mois 12%

DEMANDEZ NOS TARIFS ET CONDITIONS : 30 FRANCS DE TIMBRES-POSTE

ACHAT - ÉCHANGE même avec crédit

N'oubliez pas

MOTO-BASTILLE

Gérant : R. DANVIGNES

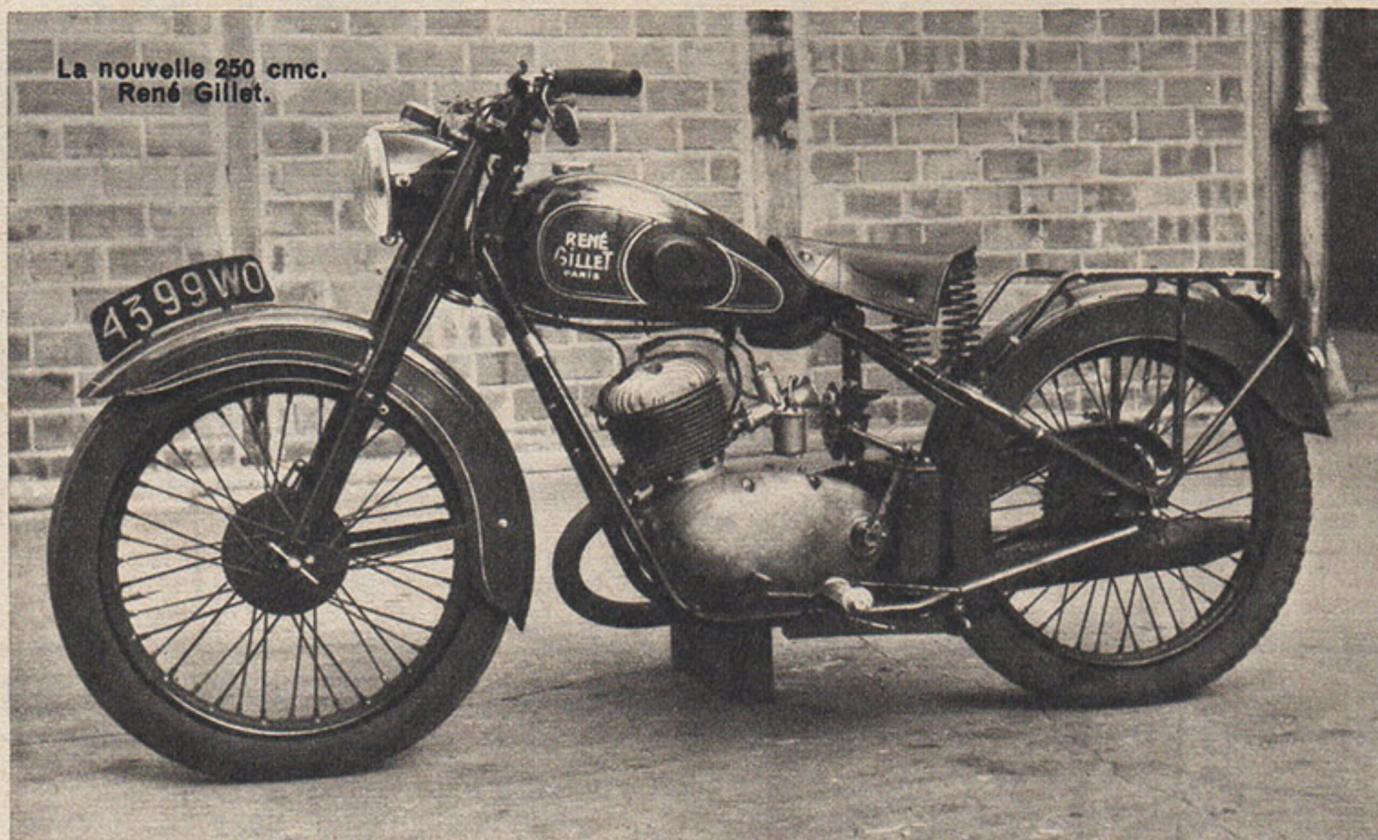
6, Boul. Richard - Lenoir
PARIS (XI^e) - R.O.O. 29-28
(Métro : BASTILLE)

RENÉ GILLET

Le stand René-Gillet est un de ceux sur lesquels on trouve une nouveauté. Ici c'est une moto légère : une 250 cmc. C'est une bonne idée d'avoir pensé à cette cylindrée qui manquait totalement sur le marché et qui possède toute une clientèle en puissance.

La 250 René-Gillet bénéficie de l'expérience acquise par les constructeurs de Montrouge avec la 125 cmc. qu'ils produisent depuis plusieurs années; c'est dire que nous sommes en présence d'un bloc-moteur 2 temps à piston plat avec boîte à 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Ce sélecteur est à mouvement continu, c'est dire qu'au bout de la quatrième, et en appuyant toujours dans le même sens, on retrouve le point-mort, puis la première et toutes les vitesses intermédiaires. Le retour en arrière n'est utilisé que pour rétrograder.

Le cylindre incliné sur l'avant est refroidi par des ailettes de bonnes dimensions. Alors que sur le 125 la boîte était distincte et boulonnée sur le moteur, le 250 est un monobloc compact, enfermant tous les organes, y compris le volant magnétique; ce volant produit l'éclairage en liaison avec un redresseur et une batterie: donc feux de stationnement et avertisseur électrique. Le cadre est un double berceau largement calculé et d'apparence très robuste.



La nouvelle 250 cmc.
René Gillet.

Pour la suspension avant, René-Gillet a abandonné sa fourche traditionnelle et a fait appel à une fourche télescopique, mais a conservé les moyeux amovibles qu'il a été un des premiers à monter en série sur ses divers modèles.

Aux côtés de la 250 cmc. nous retrouvons le vélomoteur 125 cmc. à

4 vitesses au pied et les deux grosses motos dont René-Gillet reste l'unique constructeur en France, les 750 et 1.000 cmc. à moteur bicylindre en V dont la robustesse et la sûreté de marche sont, depuis des décades, confirmées par l'usage qu'en font nos champions en uniforme de la Préfecture de Police.

LE SCOOTER A.G.F.

Le scooter A.G.F. n'a pas craint cette année de s'aligner dans les épreuves de vitesse et d'y affirmer d'emblée sa classe, à la grande surprise de ceux qui ne pouvaient croire qu'on pouvait concilier le confort et la vitesse.

Vainqueur des 3 heures de Montlhéry en 125 cmc. à 78 km. 650 de moyenne, il termine le Bol d'Or 4^e au classement général de la catégorie 125 et 1^{er} des amateurs avec 1.574 km. à la moyenne de 65 km. 600.

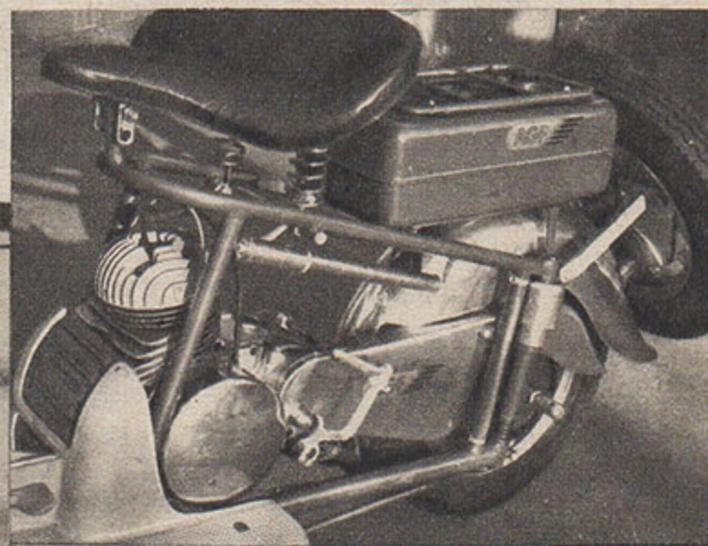
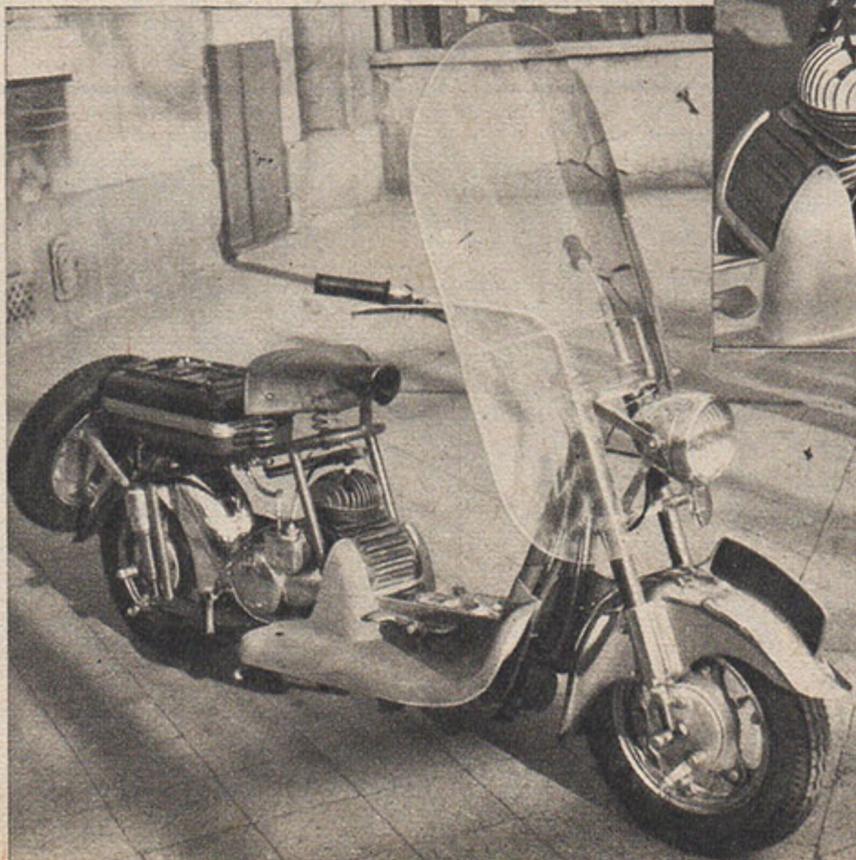
M. Faizant, son constructeur, présente à l'occasion du Salon quelques nouveautés : un porte-bagages aluminium permettant la pose immédiate du tansad et un avertisseur électrique livré sans supplément.

Du côté mécanique, la puissance du freinage arrière a été sensiblement améliorée.

Le scooter A.G.F. est équipé du bloc 2 temps Ydral, 4 vitesses au pied. Le châssis est entièrement suspendu sur une fourche télescopique à l'avant et des coulisses également télescopiques à l'arrière. Les roues sont démontables, amovibles et interchangeables, la

roue de secours en supplément étant à l'arrière du porte-bagages.

Son poids est de 72 kg., sa vitesse de 75 km.-h., sa consommation de 3 litres aux 100 kilomètres.



Le moteur Idral équipe le scooter A.G.F. Notez la selle confortable.



Vue d'ensemble de l'A.G.F. équipé.

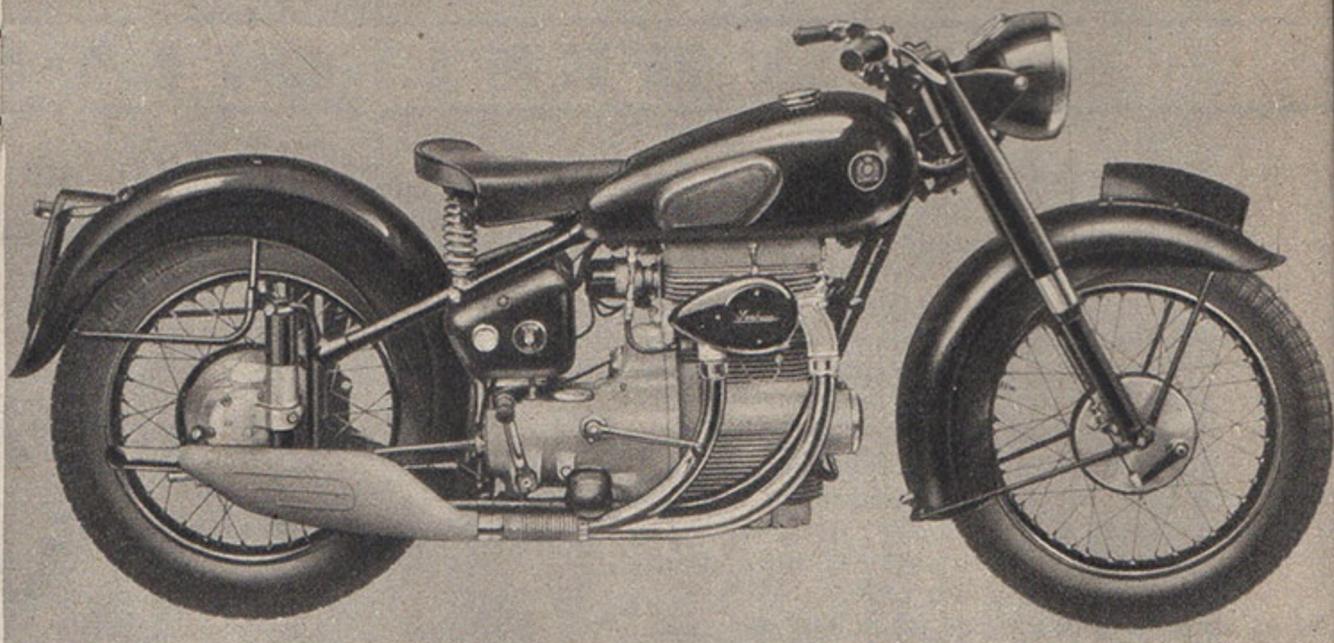
SUNBEAM

Cette extraordinaire 500 bicylindre caractérisée par son confort, son silence et son luxe existe en deux versions : luxe et sport.

Caractéristiques générales : 487 cmc., 2 cylindres en ligne, 4 temps, 70 x 63,5. Arbre à came en tête, puissance fiscale 5 CV. Allumage par distributeur et bobine. Eclairage par dynamo et batterie. Boîte à 4 vitesses formant bloc avec le moteur. Sélecteur au pied. Embrayage à disque, transmission par cardans. Fourche télescopique, suspension AR.

La S.7 Luxe a les particularités suivantes : Pneus AV : 4,50 x 16; AR. : 4,75 x 16. Poids : 197 kg. Vitesse : 130 km.-h. Vert ou noir et chrome.

La 500 cmc. Sunbeam type S. 8.



La S.8 Sport en diffère par les pneus 181 kg.; la vitesse : 140 km.-h. Noir et chrome.
AV. : 3,25 x 19; AR. : 4,00 x 18; le poids :

MAGNAT-DEBON

Magnat-Debon, dont l'ancienneté se renforce du prestige des nombreux succès sportifs, se présente pour 1951 toujours sous le signe de la « marque de qualité » et poursuit l'amélioration de sa position dans la production cycliste et motocycliste française.

Élégance de la ligne, fini de la présentation, technique éprouvée caractérisent « Magnat-Debon »

1° Deux modèles de vélomoteurs :

Le 100 cmc. 2 temps, type M3T.

Machine essentiellement utilitaire pour laquelle l'entretien et la consommation sont des plus modestes.

Le type M3T. conserve son moteur 2 temps classique mais est pourvu d'une fourche télescopique à grand débattement.

Le 125 cmc. 4 temps, type M4TD.

Comporte un moteur culbuteurs au rendement élevé. Le confort du pilote est assuré par une fourche télesco-

pique à freinage automatique des oscillations et par une selle suspendue réglable.

De silhouette familière à tous, ses améliorations constantes tant sur le plan technique que sur celui de la présentation assurent au 125 cmc. M4TD. une longue et brillante carrière.

2° Deux modèles de motocyclettes :

La 350 cmc. latérale, type B4TL.

Machine particulièrement apte au travail, dont la réputation est bien établie; c'est la machine classique à la portée de tous.

Depuis vingt-cinq ans que Magnat-Debon a lancé sa série « B » à soupapes latérales le succès ne l'a pas quitté.

Chaque année des perfectionnements de détail sont venus moderniser le moteur, la présentation de la machine, améliorer le confort au maximum, mais la conception origi-

nelle s'est révélée sans reproches. La 500 cmc. culbuteurs, type C4TS. Pour le tourisme à grand rayon d'action, elle est apte aux moyennes les plus élevées, grâce à ses accélérations exceptionnelles et à sa tenue en côte parfaite.

Elle est ainsi celle qui assure le prestige de la marque dans les grandes épreuves de régularité (Nice-Paris Paris-Nice, Circuit de Normandie, Circuit du Sud-Ouest, etc...).

La suspension arrière et la fourche télescopique lui confèrent une stabilité de route absolument parfaite.

Enfin, n'oublions pas pour conclure que Magnat-Debon a toujours eu la réputation de livrer un vélo impeccable de ligne et de qualité; la gamme de ses vélos enfants, de travail, de tourisme, de sport, etc... témoigne que la marque demeure fidèle à sa glorieuse tradition.

GIMA

La marque de Clermont-Ferrand s'est imposée dès le premier jour avec son cadre si personnel, sa fourche télescopique, et sa tenue de route est légendaire.

Gima présente trois machines :

Une 125 cmc., 3 vitesses;

Une 125 cmc., 4 vitesses;

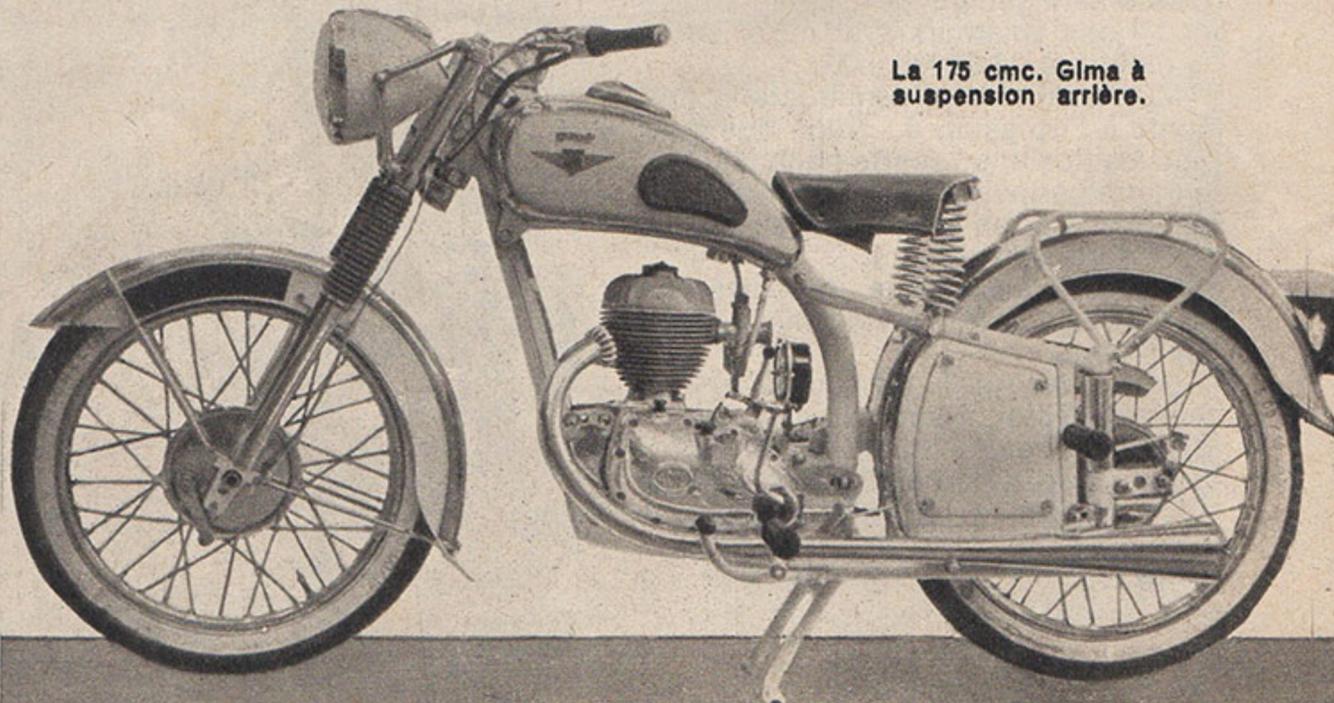
Une 175 cmc., suspension arrière.

Le vélomoteur VM. 125 cmc., 3 vit. : cadre renforcé et fourche télescopique (communs avec les modèles à 4 vitesses).

Moyeux à tambours de 150 mm. Réservoir de 121,5. Pneus de 25 x 2,75.

Moteur A.M.C. 4 temps à culbuteurs enfermés. 125 cmc. 51 x 60. Rapport volum. = 7 à 1. Graissage par centri-

La 175 cmc. Gima à suspension arrière.



fugation. 3 vitesses par sélecteur Reflex. Carburateur Amac.

Présentation de série : émail beige.

Le vélomoteur VM. 125 cmc., 4 vit. :

Cadre renforcé. Fourche télescopique entièrement mécanique, à 6 ressorts donnant une suspension à flexibilité variable. Equipement moto.

Moyeux freins de 150 mm. Rayonage renforcé à l'arrière. Pneus de 25 x 3.

Moteur A.M.C. 4 temps à culbuteurs enfermés. 125 cmc. 48 x 69. Rapport

volum. = 7,25 à 1. Graissage sous pression de tous les organes du bloc. 4 vit. par sélecteur incorporé. Carburateur Amac. Transmission par engrenages silencieux.

Présentation de série : grenat et chromés.

La moto légère MD. 175 cmc., 4 vit. : Nouveau cadre Gima extra-rigide à suspension arrière coulissante, à ressorts antagonistes.

Fourche télescopique à 6 ressorts donnant une suspension à flexibilité variable.

Moyeux à tambours de 170 mm. Roue arrière à broche. Pneus de 23 x 3. Selle Mérat réglable. Guidon large. Phare Ducellier de 185 mm. avec compteur incorporé. Equipement électrique complet avec accus sec Dary de 10 amp.-h.

Moteur A.M.C. 4 temps à culbuteurs enfermés. 56 x 69. Rapport volum. = 7,25 à 1. Graissage sous pression généralisé. Transmission primaire par engrenages silencieux.

Présentation : présentation grand luxe.

HELYETT

La marque Helyett de Sully-sur-Loire s'est taillée une belle réputation dans le cycle et a à son actif un glorieux palmarès sportif. Mais de tous temps la moto l'a intéressée; dans ce domaine, elle avait fait à une certaine époque preuve d'audace avec une 350 à bloc-moteur et transmission à cardan. Le moteur était un Jap à culbuteurs et le cadre un double berceau.

Ces années précédentes Helyett a présenté au Salon un vélomoteur d'as-

pect agréable; nous le retrouvons aujourd'hui tant soit peu modifié et sensiblement amélioré.

Le cadre est un semi-berceau renforcé avec fourche à parallélogramme d'allure assez classique, mais présentant cette particularité d'être monté sur des roues de plus petit diamètre et de plus grosse section que la normale; les pneus sont en effet des 550 x 85. Cependant grâce à d'heureuses proportions la Helyett ne sur-

prend pas, mais au contraire a un cachet très personnel.

Elle est équipée du moteur Ydral 125 cmc. 2 temps, bloc à 4 vitesses et sélecteur au pied. Un réservoir de 12 litres donne à l'ensemble une allure compacte et confortable.

Nouveauté sur le stand: un cyclo-moteur avec le 50 cmc. Vap. 4 à débrayage placé à hauteur du pédalier, cadre mixte d'excellente présentation.

G U I L L E R

Les constructeurs de Fontenay-le-Comte se sont imposés à l'attention générale par leur participation souvent victorieuse dans les grandes épreuves motocyclistes. Il n'est donc pas surprenant que le nom de Guillier soit désormais connu de tous et que le succès commercial vienne récompenser les efforts sportifs, et dépassant le cadre local ait largement atteint la capitale.

Le stand Guillier est bien meublé d'une variété de modèles de différentes catégories: un 100 cmc. 2 temps 3 vitesses à bloc Aubier-Dunne, type G,8, modèle populaire avec deux va-

riantes: le G.8 Grand Luxe et le G.8 Tourisme, ce dernier avec équipement électrique complet.

Un 125 cmc. 2 temps 3 vitesses à bloc Aubier-Dunne, également en trois présentations: populaire, Grand Luxe et Tourisme. Un 125 cmc. 2 temps 4 vitesses et sélecteur à bloc Ydral.

Un 125 cmc. 4 temps 3 vitesses à bloc AMC. culbuteurs, commande à main. Un 125 cmc. 4 temps 4 vitesses à sélecteur AMC. dont le prix varie suivant la présentation et l'équipement, les deux modèles « Tourisme » ayant une suspension arrière.

Toutes ces machines précitées ont

une fourche élastique à parallélogramme.

Dans la catégorie « motos légères » les fourches sont des télescopiques et les modèles Tourisme bénéficient de la suspension arrière.

Il s'agit d'une 150 cmc. 4 temps à culbuteurs, bloc AMC. 4 vitesses à sélecteur et d'une 175 cmc. également avec bloc AMC.

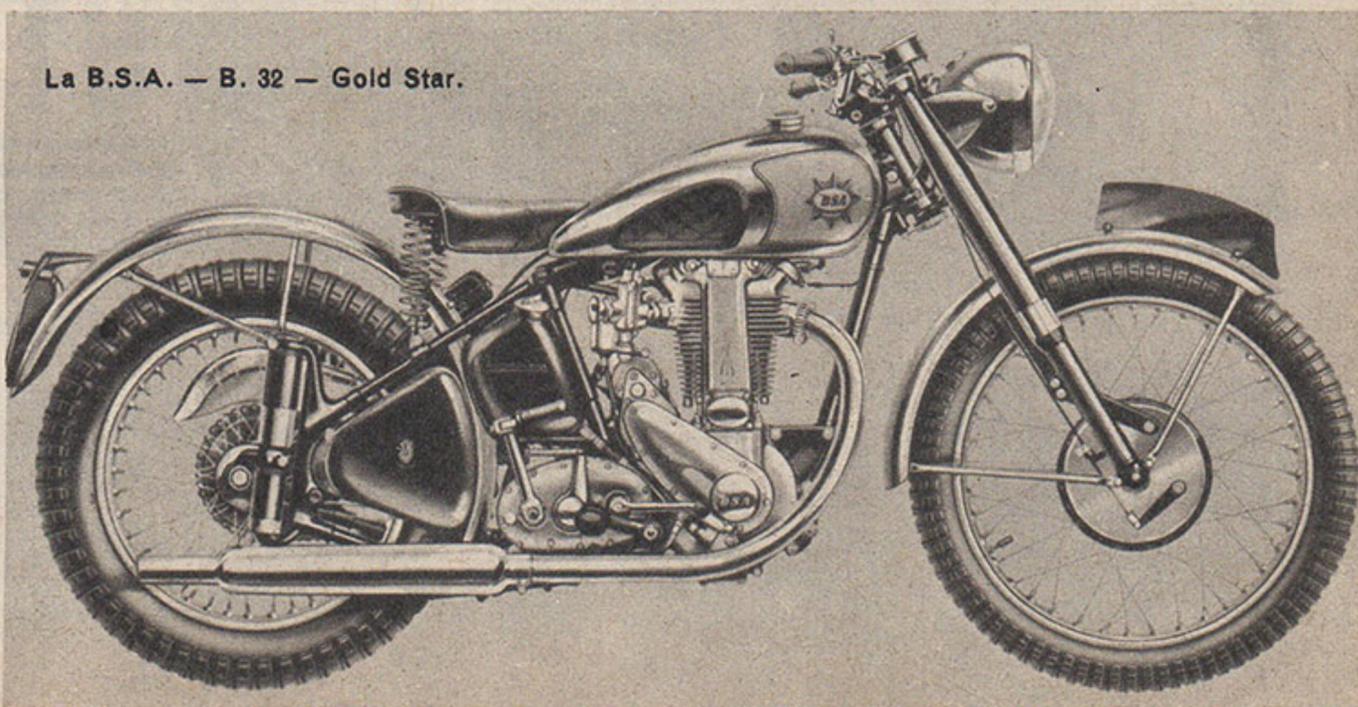
Ces motos légères sont de présentation soignée et offrent des particularités comme les vastes coffres métalliques latéraux; ce stand mérite une visite attentive.

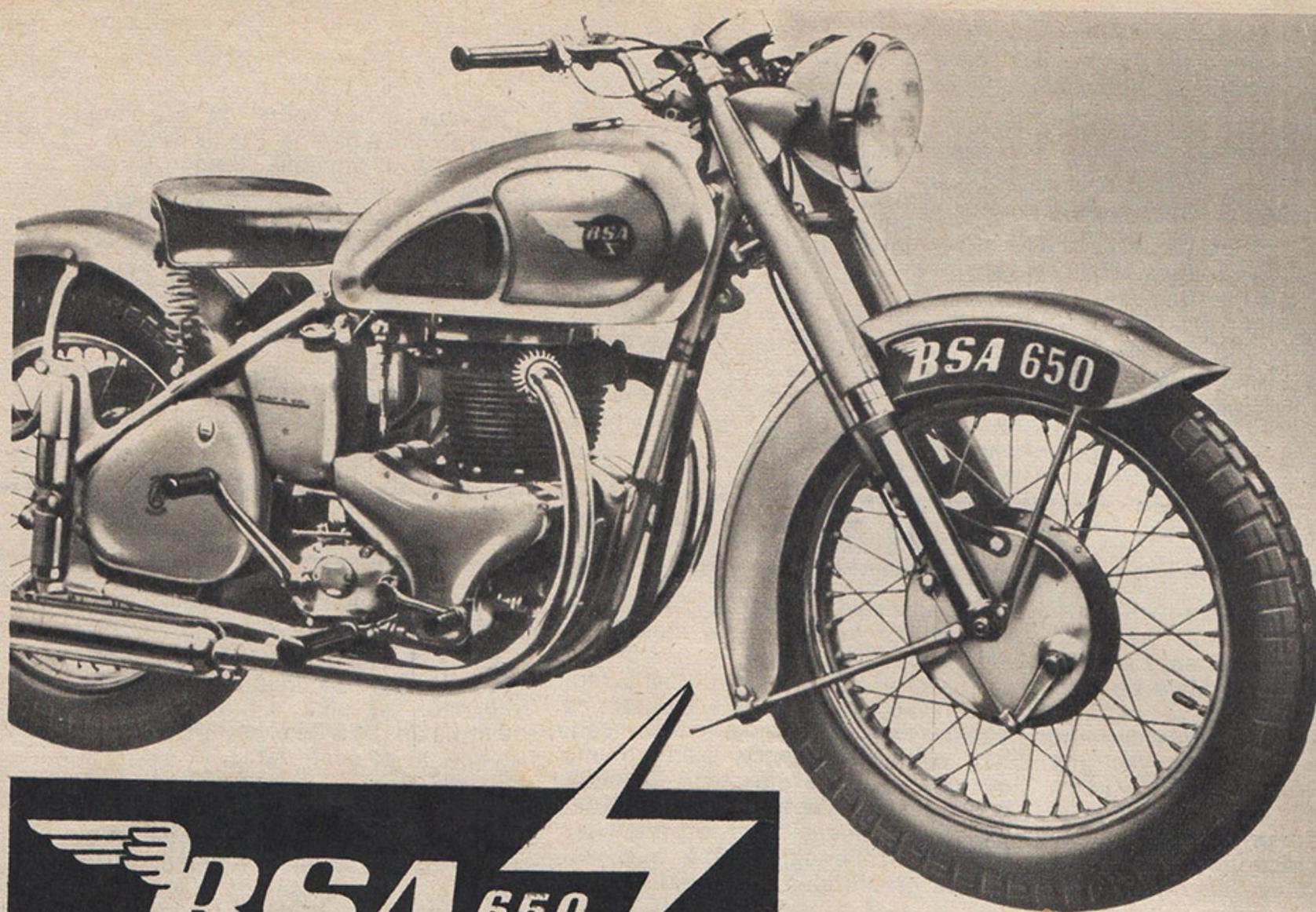
B. S. A.

Avec 28.000 ouvriers, 25.000 machines-outils et 67 usines, B.S.A. est au premier rang de la production mondiale de motocyclettes, représente plus de la moitié de la production totale britannique et seule dans le monde offre une gamme complète de 20 modèles différents allant de la 125 à la 650 cmc.

Grâce à sa technique, à ses méthodes, à ses énormes moyens de production, à son organisation tant en Angleterre qu'en France, B.S.A. a pu apporter à ses prix, pour certains modèles, une baisse de 11%.

Cette gamme est si étendue que nous ne pouvons détailler ici chaque





et 20 MODÈLES DIFFÉRENTS
de la 125 cmc. D 1 (120.000 fr.)
à la 650 cmc. A 10 (250.000 fr.)

Salon de l'Automobile
et du Cycle
Parc des Expositions
Porte de Versailles

STAND 169

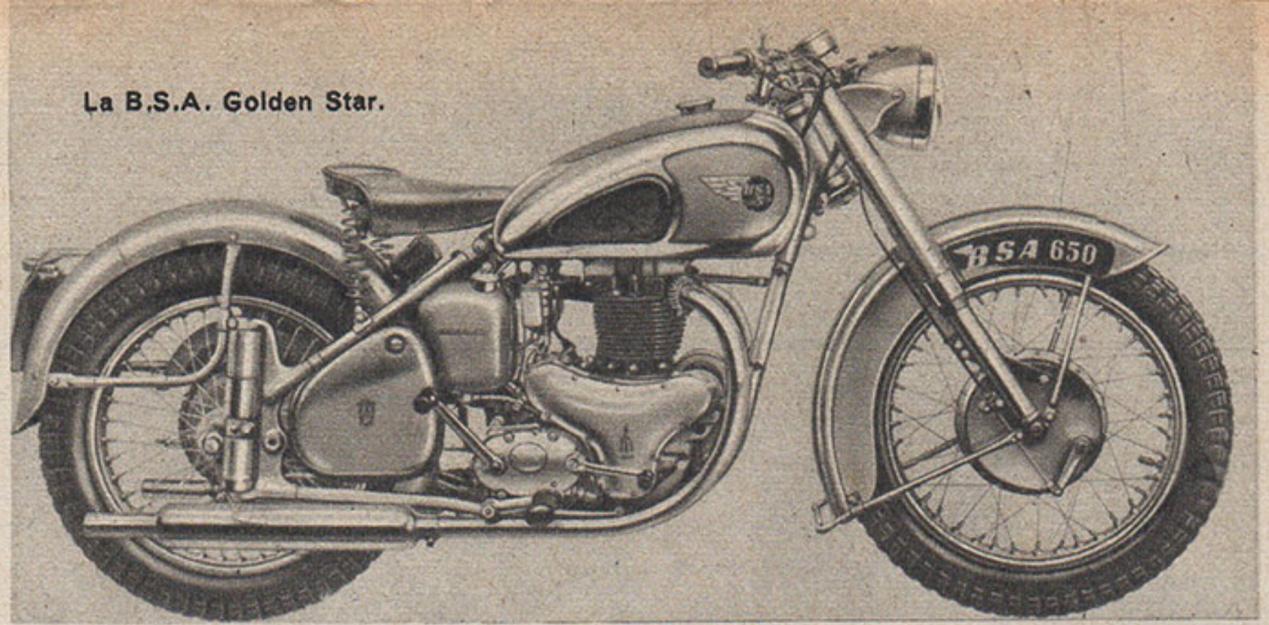
choisir

MOVEA importateur exclusif
pour la France

BSA

79, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS-16^E • COP. 40-65 - 27-23

La B.S.A. Golden Star.



modèle, mais nous y reviendrons dès les prochains numéros.

En voici les caractéristiques essentielles et les prix :

En 125 cmc. la Bantam, monocylindre incliné, 2 temps, 52 x 58, 1 CV. Allumage et éclairage par volant magnétique. 3 vitesses commandées par sélecteur au pied. Embrayage à disques, transmission par chaînes. Fourche télescopique. Pneus : 2,75 x 19. Poids : 69 kg. Vitesse : 80 km.-h.

En 250 cmc. une latérale, la C.10. Cylindre vertical, 4 temps, 63 x 80; 3 CV. Soupapes latérales. Allumage par bobine. Eclairage par dynamo et batterie. 3 vitesses commandées par sélecteur au pied. Embrayage à disques, transmission par chaînes. Fourche télescopique. Pneus : 3,00 x 19. Poids : 123 kg. Vitesse : 90 km.-h.

En 250 cmc. une culbuteurs, la C.11. Identique à C.10, sauf : Soupapes culbutées. Pneus : 3,00 x 20. Poids : 129 kg. Vitesse : 100 km.-h.

Une 350 et une 500 à culbuteurs : Cylindre vertical, 4 temps. Soupapes culbutées. Magdyno d'allumage et d'éclairage. Batterie. 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Embrayage à disques, transmission par chaînes. Fourche télescopique. Suspension AR.

La B.31 : 348 cmc. 71 x 88. 4 CV. Pneus : 3,25 x 19. Poids : 165 kg. Vitesse : 115 km.-h. Noir, vert et chrome.

La B.33 : 499 cmc. 85 x 88. 5 CV. Pneus AV. : 3,25 x 19; AR. : 3,50 x 19. Poids : 170 kg. Vitesse : 130 km.-h. Noir, rouge et chrome.

Les 500 et 650 bicylindres : Deux cylindres verticaux côte à côte, 4 temps. Soupapes culbutées. Allumage par magnéto. Eclairage : dynamo et batterie. 4 vitesses commandées par sé-

lecteur au pied. Fourche télescopique, suspension AR. Pneus AV. : 3,25 x 19; AR. : 3,50 x 19. Attaches sidecar.

La A.7. : 495 cmc. 62 x 82. 5 CV. Poids : 176 kg. Vitesse : 125 km.-h. Noir et chrome.

La A.10 « Golden-Flash » : 646 cmc. 70 x 84. 7 CV. Poids : 179 kg. Vitesse : 160 km.-h. Noir et chrome.

Les 500 et 600 cmc. monocylindriques : Cylindre vertical, 4 temps. Magdyno d'allumage et d'éclairage, batterie. 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Embrayage à disques, transmission par chaînes. Fourche télescopique, attaches de sidecar. Noir, argent et chrome.

La M.20 : 496 cmc. 82 x 94. 5 CV. Soupapes latérales. Pneus : 3,25 x 19. Poids : 167 kg. Vitesse : 100 km.-h.

La M.21 : 591 cmc. 82 x 112. 6 CV. Soupapes latérales. Pneus AV. : 3,25 x 19; AR. : 3,50 x 19. Poids : 168 kg. Vitesse : 105 km.-h.

La M.33 : 499 cmc. 85 x 88. 5 CV. Soupapes culbutées. Pneus AV. : 3,25 x 19; AR. : 3,50 x 19. Poids : 169 kg. Vitesse : 130 km.-h.

Pour le « Sport la compétition et le Cross » :

La D.1-C. 125 cmc. « Cross ». Identique à D.1-S. Plus : décompresseur;

tube d'échappement relevé; grande démultiplication; pédale de kick repliable; moyeu AV. à rouleaux; repose-pieds réglables; selle relevée; garde-boue allégés; pneus AR : 3,23 x 19. Vitesse : 63 km.-h. Vert et beige.

La B.32-34 « Compétition » : Identiques à B.31 et B.33 respectivement. Plus : cylindre et culasse aluminium (supplément); tube d'échappement relevé (sans susp. AR.); pneus AV. : 2,75 x 21, AR. : 4,00 x 19 Sport. Poids : N.32-C : 145 kg.; B.34-C : 150 kg.

Les B.32-34 « Gold-Star » : Identiques à B.31 et B.33 respectivement. Plus : moteur alliage léger (aluminium) et au choix suivant compétitions projetées; comes spéciales; compression : 6,5-7, 5-8, 8-12,5 (B.32-GS); 6,8-7,5-8, 5-11,1 (B.34-GS); bougies. carburateur; 4 combinaisons de rapports de BV. (5 sur B.34-GS); Magdyno ou magnéto spéciale « course ». réservoirs (forme et capacité); freins (diamètre des tambours); roues et pneus (dimensions et caractéristiques).

Poids : B.32-GS, 148 kg.; B.34-GS, 152 kg.

Vitesse (suivant démultiplication) : B.32-GS : 90 à 155 km.h.; B.34-GS, 90 à 165 km.-h.

R A D I O R

La caractéristique Radior est la belle présentation et le fini des machines, depuis le modèle le plus populaire.

Nous revoyons avec plaisir sur le stand de cette marque, mais amé-

liorés et dotés d'un équipement sélectionné, les modèles déjà présentés au Salon dernier, les vélomoteurs 2 temps et la série des machines équipées du bloc-moteur AMC.

Grâce à l'accroissement d'un outillage modernisé, l'activité de Radior s'est intensifiée et sa production accélérée pour la plus grande satisfaction des agents et clients de la marque.

S A R O L É A

Dans l'exposition de cette grande marque belge nous retrouvons la 350 cmc. à culbuteurs avec fourche télescopique et suspension arrière, déjà vue l'année dernière.

De toutes les productions Saroléa, c'est jusqu'à ce jour le type le plus courant et le plus répandu pour le tourisme. Pas trop lourde, rapide et sûre, c'est la moto sur laquelle on peut compter pour les plus lointains voyages.

La 600 à culbuteurs est également la réplique du modèle remarqué en 1949. Surpuissante, elle est appréciée des amateurs de sidecars.

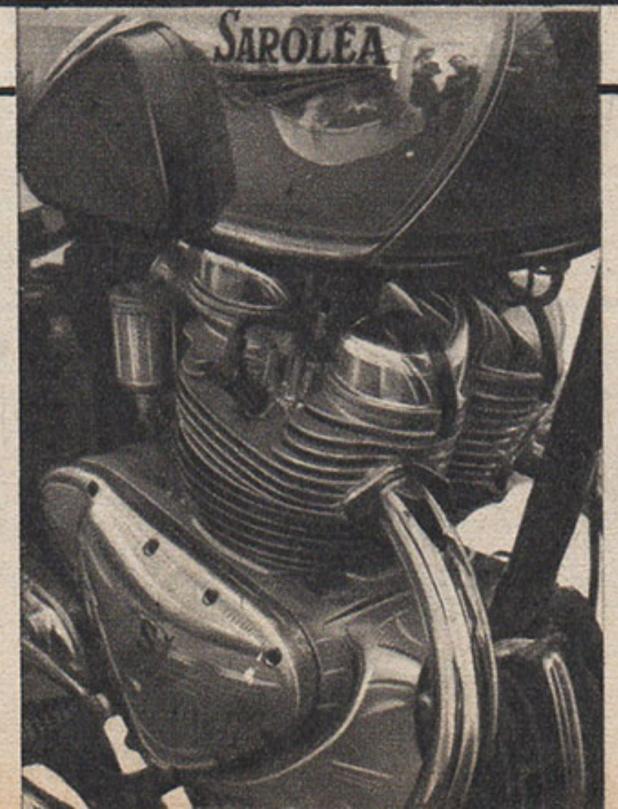
On remarque également une moto de cross qui attirera l'attention des experts en la matière.

La petite 125 cmc. est un nouveau modèle avec fourche télescopique.

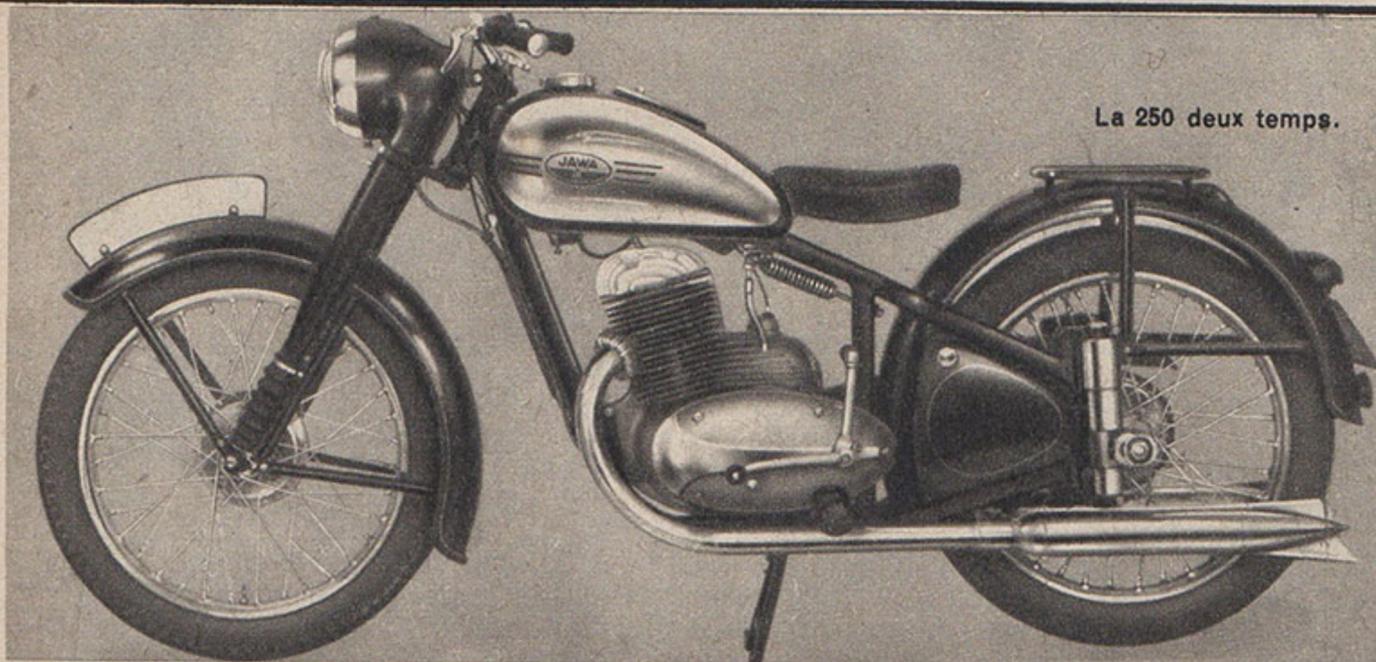
La grande nouveauté, pour nous, la 500 cmc. 2 cylindres parallèles inclinés sur l'avant sera très entourée.

On dit qu'elle existe en deux versions, l'une avec un moteur à soupapes en tête, l'autre avec un moteur à soupapes latérales, mais à l'heure où nous écrivons ces lignes nous n'en avons pas encore confirmation.

Le joli bloc de la Saroléa-Atlantic.



JAWA



La 250 deux temps.

Les machines Jawa sont connues dans le monde entier. Le modèle Jawa 350 donnera satisfaction dans les conditions les plus difficiles, sur les routes les plus mauvaises et dans les terrains les plus accidentés. Sa construction robuste, le moteur puissant et la fourche télescopique garantissent une marche sûre, commode et rapide.

Bloc-moteur. — Le moteur à 2 temps, 2 cylindres, a des pistons plats en alliage d'aluminium avec balayage retour. Culasse amovible en métal léger. Cylindres en fonte grise. Course 65 mm, alésage 58 mm., cylindrée 344 cmc., puissance 14 CV. à 4.000 t.m. Rapport de compression 1 : 6,25. Allumage Jawa par dynamo et batterie. Graissage à l'huile mélangée à l'essence dans la proportion de 1 : 25. Deux échappements inférieurs, deux silencieux démontables.

Réservoir à essence. — Capacité 13 litres, à goulot de fermeture centrale 60 mm. Robinet de vidange et épurateur de carburant. Réserve environ 0,5l. Carburateur et épurateur d'air « Jikow » 24 mm. Eclairage par dynamo Jawa 45-W. réflecteur Jawa 150. Embrayage à lamelles multiples, garniture liège dans un bain d'huile.

Transmission. — Boîte à 4 vitesses en bloc avec le moteur. Changement de vitesses à pédales, solidaire du déclenchement automatique de l'embrayage. Indicateur de la vitesse embrayée à lampes électriques placées sur le tablier du réservoir à essence.

Frein à mâchoires 150 mm., largeur

25 mm. Roues à jantes 2 1/4 x 19. Cadres en tubes quadrangulaires soudés.

Selle commode bien suspendue accrochée sur un axe pivotant en avant. L'élasticité est réglable par la tension du ressort suivant le poids du motocycliste. Amortisseur à friction, très apprécié sur les mauvaises routes. Fourche avant télescopique à ressort à boudin.

Charge admissible 180 kg. Poids 120 kg., avec le poids d'essence 131 kg. Vitesse maximum 110 kilomètres.

Équipement. — Amortisseur de direction de manœuvre facile. Tachymètre encastré dans le réflecteur. Avertisseur électrique dans le cadre sous le réservoir à carburant. Protège-genoux à montage facile. Deux boîtes à outils, l'une d'elles renfermant la batterie.

La motocyclette Jawa 250 comprend tous les derniers perfectionnements connus et les complète par plusieurs brevets récents. C'est une machine économique d'une grande endurance, sûre et rapide que l'on conduit avec plaisir. Voici quelques caractéristiques techniques :

Moteur. — Monocylindre à 2 temps, cylindrée 248,5 cmc., course 75 mm., alésage 65 mm., puissance 9 CV. Allumage par batterie et dynamo Jawa à courant continu. Graissage à l'huile mélangée à l'essence dans la proportion de 1 : 25 (balayage par retour). Carburateur Jikow 24 mm. Réservoir à essence capacité 13 litres, avec réserve de 1 lit. 5 environ.

Eclairage par dynamo Jawa 45 W.,

phare 150 mm. Embrayage à disques multiples et garniture liège, marchant dans un bain d'huile.

Boîte de vitesses. — En bloc avec le moteur, rapports de transmission 1,1 : 3,14 en 1^{re}, 1 : 1,75 en seconde, 1 : 1,26 en 3^e, prise directe 1 : 1. Changement de vitesse à pédale, à fonctionnement automatique de l'embrayage. Indicateur électrique de la vitesse en prise, placé sur le réservoir.

Transmission par chaîne primaire 3,8 x 3,8, à 60 maillons entièrement recouverts, marchant dans un bain d'huile. Commande arrière par chaîne 1/2 x 5/16 à 110 maillons. Freins à mâchoire 150 mm., largeur 25 mm. Jantes 2 1/4 x 19, pneus 3 x 19 axe



arrière transversal pour faciliter le démontage (le tambour de frein et la chaîne arrière restent dans le cadre). Selle suspendue sur un pivot avant, puissance du ressort réglable par tendeur, suivant le poids du pilote. Amortisseur à frictions des oscillations.

Marchepieds modèle sport réglable. Suspension arrière à ressort à boudin sous gaine. Fourche avant télescopique à ressort à boudin. Guidon divisé 22 mm., largeur 700 mm., réglable.

Poids 115 kg., avec le plein d'essence 125 kg. Charge admissible 160 kg. Vitesse maximum 100 km.-h. Consommation de carburant 3 litres par 100 km à la moyenne de 50 à l'heure.

SCOOTAVIA

Comme son nom l'indique il s'agit d'un scooter; celui-ci est prévu pour recevoir différents moteurs dont le 125 cmc. Ydral et des 150 et 175 A.M.C. Son constructeur M. Morin prévoit

même l'usage ultérieur de 250 cmc. et a prévu le châssis en conséquence. L'ensemble est formé de deux pièces principales :

Le châssis proprement dit, en

magnésium ou alpac coulé, qui reçoit le moteur, le support de roue arrière réglable, les pédales du sélecteur et du frein arrière.

Le tablier avant, boulonné sur le

châssis, par 7 boulons de 8 mm. en acier matricé, sur lequel est fixé le tube de direction avant, le phare, avertisseur, pare-brise et carénage avant en tôle. Le tablier avant est également en alpac ou magnésium coulé.

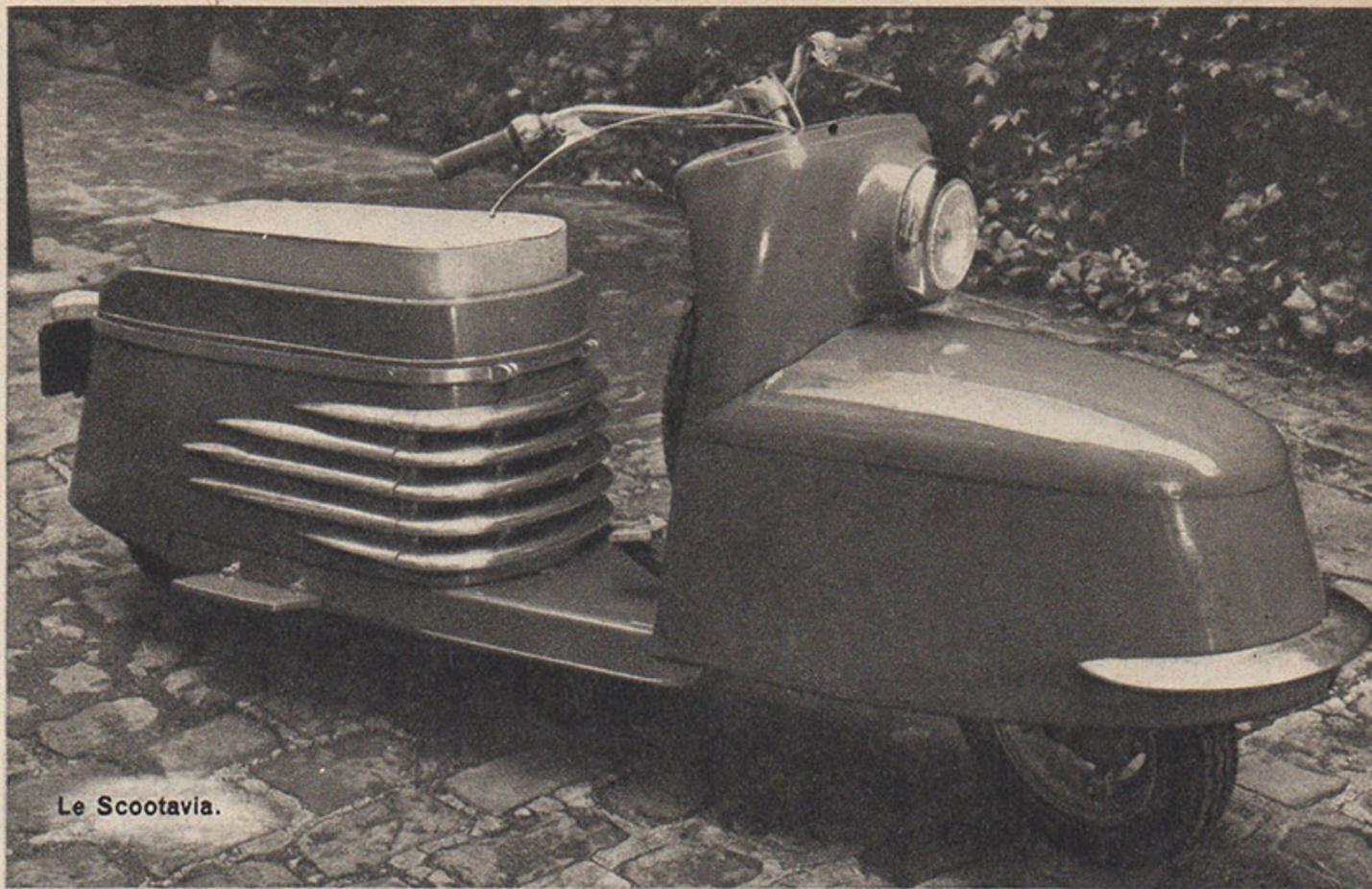
L'échappement se fait directement dans le châssis, les deux longerons latéraux formant tube d'échappement. Des ailettes internes venant de fonderie servent de silencieux.

Les roues en alpac avec jantes mobiles et interchangeable sont pour pneus Michelin 270 x 90.

La suspension avant est du type télescopique avec ressort d'amortisseur placé dans le tube central qui coulisse.

Le siège, prévu pour deux personnes, est en caoutchouc alvéolé.

La protection peut être complétée par l'adjonction d'un pare-brise en plexiglass fermé.



Le Scootavia.

“SERWA” ET “VÉLOSERWA”

Le 38 cmc. Véloserwa a fait une fort belle démonstration au Bol d'Or et l'a renouvelée depuis dans le Tour. Le seul représentant français du moteur auxiliaire 4 temps à culbuteurs, témoigne par là d'une endurance surprenante pour ceux qui n'avaient pas foi aux moteurs à culbuteurs d'aussi faible cylindrée.

Le Véloserwa qui a été décrit dans un précédent « Motocycles » a encore reçu des améliorations depuis l'essai que nous en avons fait. Cette petite machine au moteur bien protégé a confirmé sa classe et fait la preuve qu'elle pouvait convenir non seulement pour les déplacements journa-

liers, mais aussi pour les grandes randonnées touristiques.

Son emplacement reporté de la roue arrière à la base du cadre plaît généralement mieux à la clientèle. Il faudra le suivre de près.

La SF. MPD qui produit ce moteur a réalisé également une petite fourche télescopique adaptable aux bicyclettes à moteur auxiliaire. Cette fourche essayée d'abord sur le Véloserwa apportera plus de confort aux possesseurs de cyclomoteurs ayant à circuler sur de mauvaises routes.



Le « Véloserwa ».

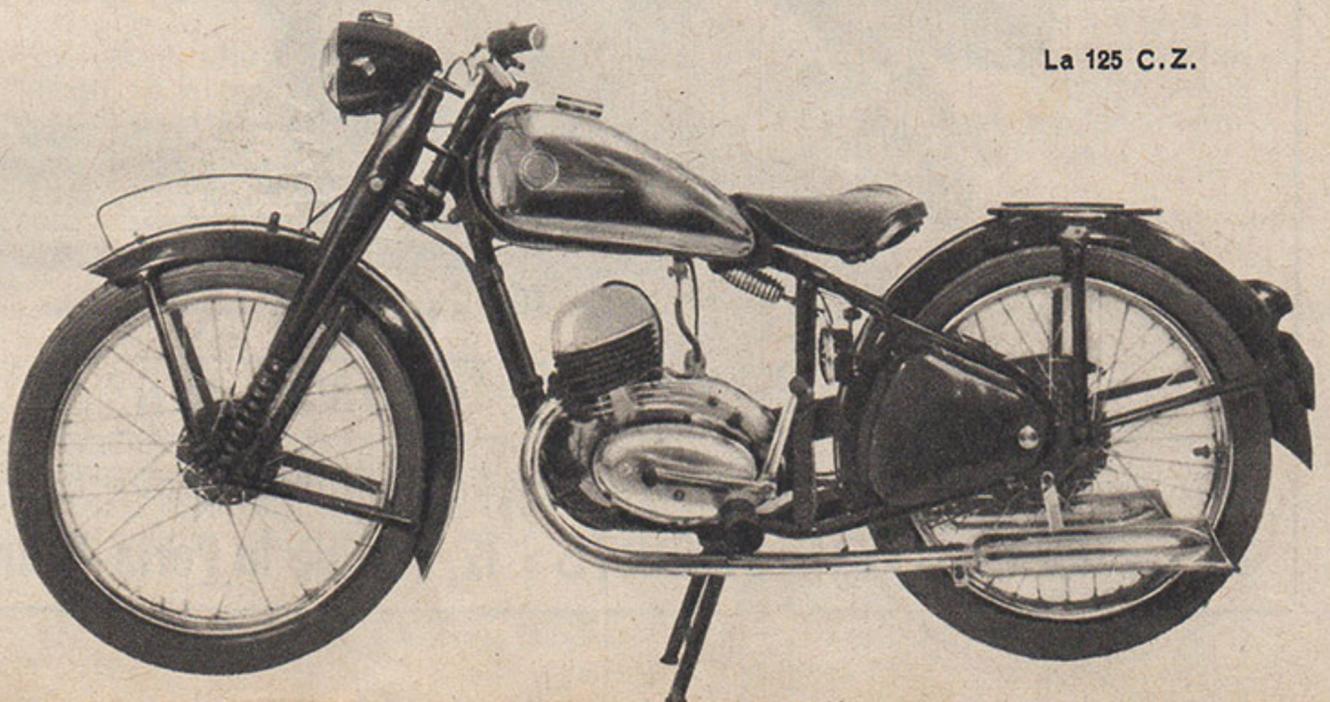
LA 125 C. Z.

Moteur à 2 temps, à 1 cylindre, 123 cmc. Alésage 52 mm., course 58 mm., puissance 4 CV. à 4.500 t.m. Rapport de compression 1 : 6,7. Graissage à l'huile mélangée à l'essence. Carburateur à épurateur d'air humide et clapet de démarrage. Allumage par volant magnéto. Réflecteur 135 mm., avec tachymètre encastré. Boîte à 3 vitesses, embrayage par pédale. Accouplement à lamelles, à garniture incombustible. Cadre tubulaire fermé. Fourche télescopique avant à amortisseur pneumatique agissant progressivement.

Réservoir à essence de 12 litres, à robinet à deux niveaux. Pneus 2,50 x 19. Freins à expansion fermés, 125 mm. Dimensions : empattement 1.245 mm., longueur 1.940 mm., hauteur 900 mm.,

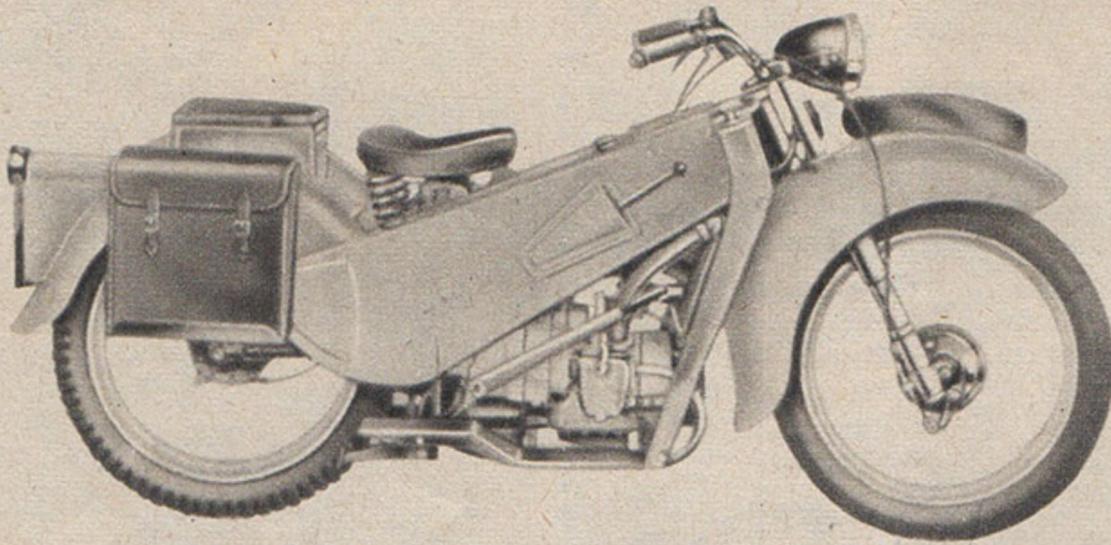
largeur 69 mm. Poids avec équipement et plein d'essence : 75 kg.

Vitesse au palier au-dessus de 75 km.-h.



La 125 C.Z.

LA SILENCIEUSE



Velocette

Agent général pour la France :

SANDFORD

31, Rue Greffülhe - LEVALLOIS (Seine)



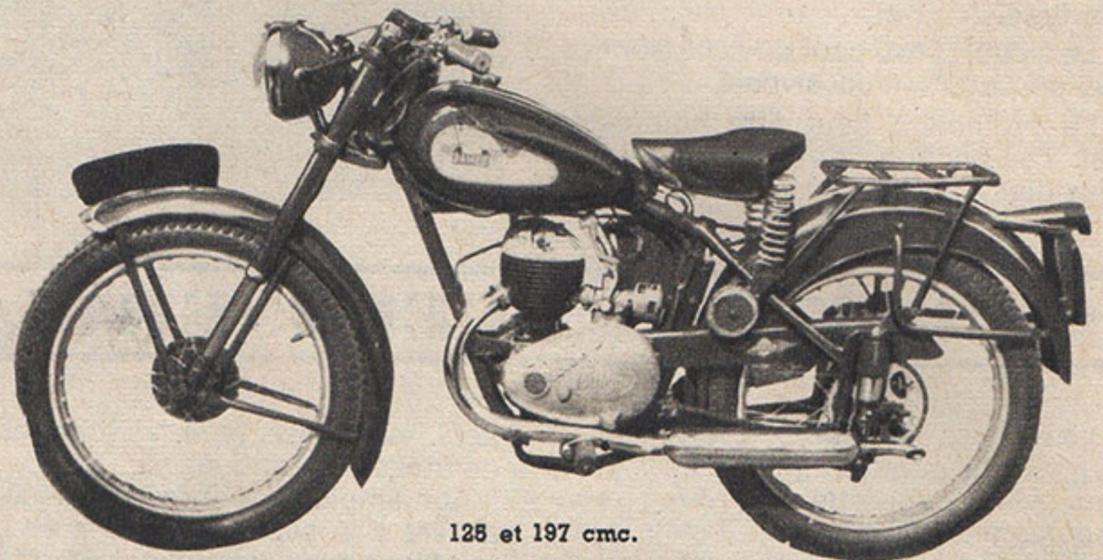
MAGASIN D'EXPOSITION :

MOTO HALL

78 - Avenue des Ternes - 78

PARIS (XVII^e)

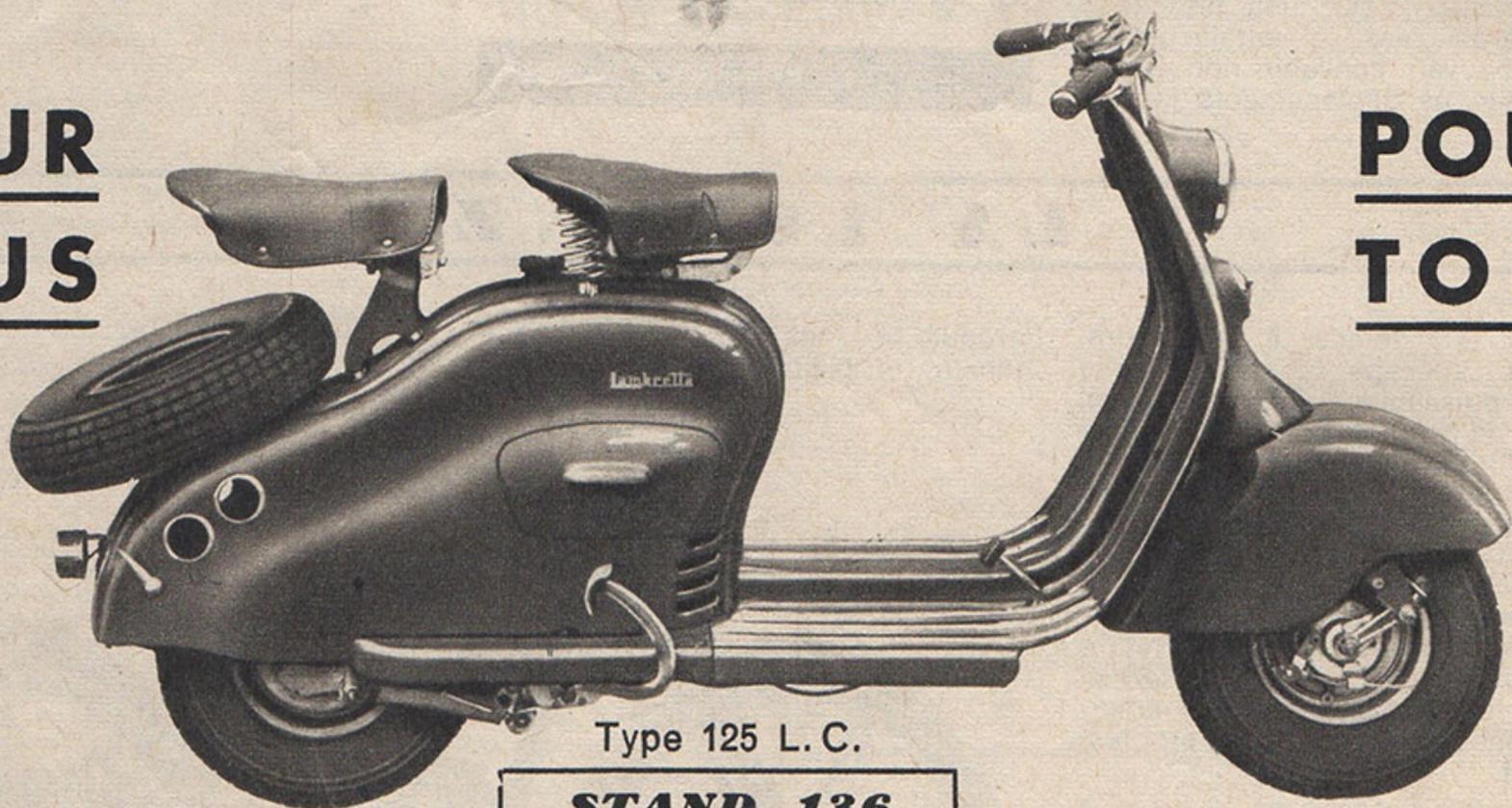
Messieurs les Agents sont priés
de préciser leurs besoins



128 et 197 cmc.

Lambretta

POUR
TOUS



POUR
TOUT

Type 125 L. C.

STAND 136

Importateur, distributeur pour la France :

FRANCE-AUTOS-SPORTS : 12, Av. de la Porte-Champerret, PARIS-17^e - GAL. 99-73

PRODUCTIONS MOCHET

Le Vélocar, qui était à l'origine une voiturette à pédales (elle a rendu bien des services aux Français pendant la guerre), a été par la suite motorisé. Ce furent d'abord des amateurs qui adaptèrent à leur propre véhicule, et tant bien que mal, un moteur limité à 100 cmc. pour éviter le permis de conduire. Quelques mécaniciens, par la suite, se chargèrent de la transformation, cependant que M. Mochet étudiait posément la question.

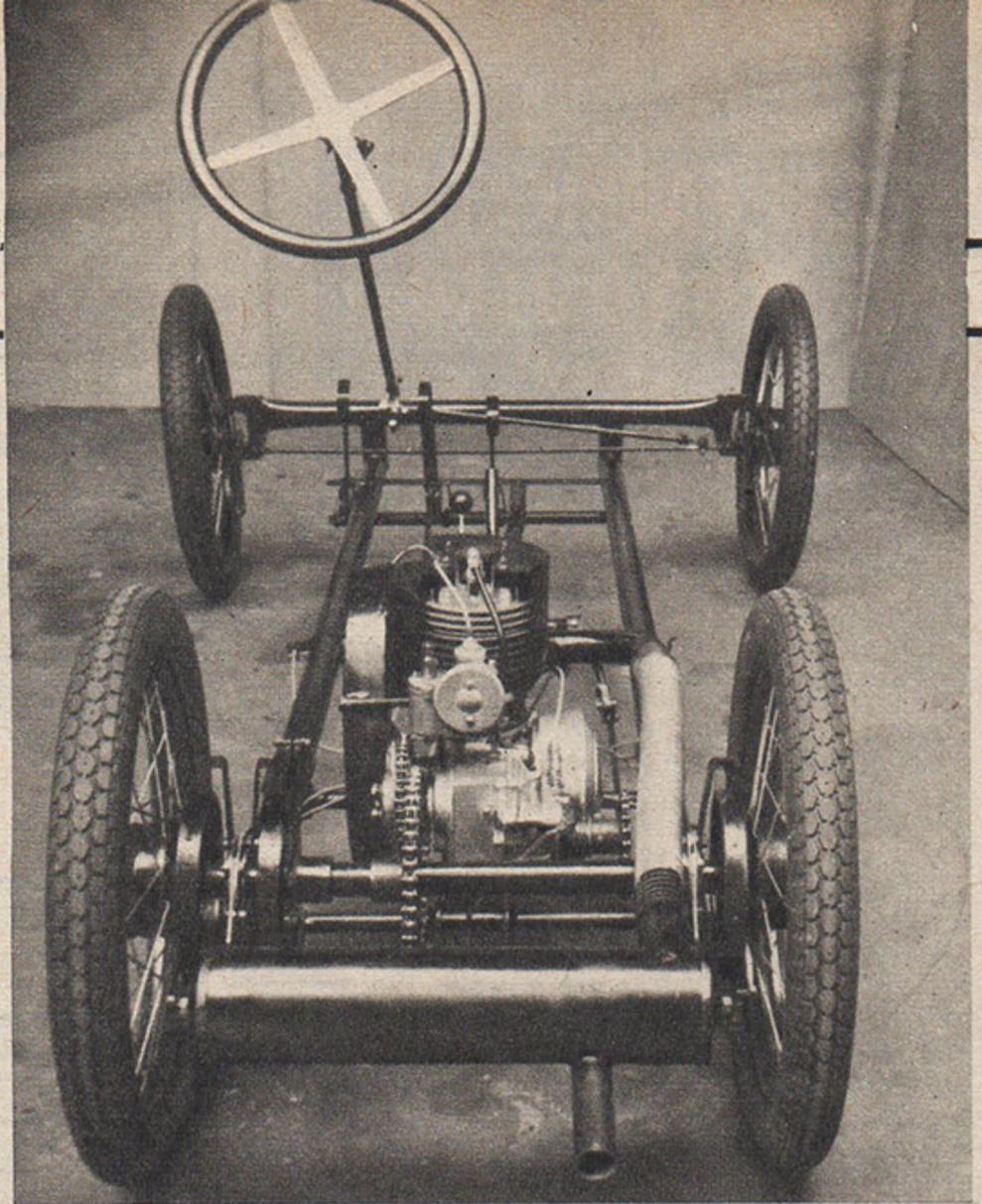
Au début le moteur était considéré comme un secours et le double pédalier était conservé... et parfois utilisé.

Par suite de l'adoption du moteur 125 cmc., toujours sans permis, mais plus puissant et plus souple, les pédales s'avèrent superflues. Du coup tout le véhicule fut changé, châssis, carrosserie et organes de commandes. Le Vélocar Mochet actuel est réalisé comme une voiturette avec châssis et moteur à l'arrière, direction par volant, freins dans les moyeux et carrosserie avec plancher complet. Le moteur est un 125 cmc. Zürcher 2 temps, extrêmement robuste et excellent grimpeur; il est refroidi par ventilation.

La carrosserie a été complètement modifiée; son esthétique a été considérablement améliorée; les passagers disposent d'un large emplacement; le coffre arrière peut recevoir une charge volumineuse. La conduite est celle d'une voiture : débrayage, accé-

★
Le châssis du
Vélocar.

★



lérateur et frein par pédales, dans l'ordre normalisés, démarreur mécanique et levier des vitesses à main droite.

En plat le Vélocar Mochet 125 cmc. peut atteindre le 60 et maintenir cette allure indéfiniment. Un Vélocar a effectué dernièrement avec deux passagers Paris-Nice en 36 heures, dont 24 heures de route, donc 12 heures d'ar-

rêts divers, ravitaillements, repas et nuit de repos. C'est une performance excellente, mais non exceptionnelle; tous les véhicules de ce type peuvent en faire autant.

La deuxième production Mochet est l'original Vélostyle qui tient du cyclomoteur 50 cmc. et du scooter.

Le cadre surbaissé en tôle emboutie enveloppe tous les organes moteurs.

MOTOCOMFORT

Cette marque nous offre une gamme assez complète de machines légères.

Tout d'abord un cyclomoteur 50 cmc. avec moteur à la base du cadre; transmission par courroie sans fin en première et chaîne en secondaire.

Le moteur est, sauf quelques adaptations à ses nouvelles fonctions, celui qui était utilisé sur le précédent cyclomoteur dont l'allure, on s'en souvient, était celle d'une moto miniature avec son réservoir en selle, sa fourche élastique, sa boîte 2 vitesses et kick et ses freins à tambour dans les moyeux.

Le cyclo actuel a repris l'aspect de la bicyclette à moteur, cadre mixte,

fourche rigide et pneus ballon. Il est particulièrement souple, silencieux et alerte en côte. Lancé dès le Salon 1949, son succès a été immédiat.

Ensuite, deux vélomoteurs, tous deux en 125 cmc. à 4 temps.

Le premier est avec un moteur à soupapes latérales formant bloc avec une boîte à 3 vitesses commandées par un levier à main.

Déjà connu avant guerre, le 125 latérales a subi quelques modifications de détail, entre autres un accroissement de la capacité du carter d'huile et un cadre avec suspension arrière.

L'autre 125 est un culbuteurs

enfermés. bloc 4 vitesses et sélecteur au pied. Le cadre est avec fourche télescopique et suspension arrière.

En catégorie moto nous voyons un 175 cmc. de lignes très sobres et déjà connu du public.

Son moteur est de même technique que le 125, soupapes en tête sous carter étanche, bloc 4 vitesses et sélecteur, cadre avec fourche télescopique et suspension arrière.

125 et 175 sont sur roues à pneus de 25 x 3 avec moyeu à broche démontable. Motoconfort ne poursuit pas la fabrication des autres modèles exposés les années précédentes.

HARLEY-DAVIDSON

L'agent parisien, M. Borie, nous signale qu'aucun nouveau modèle n'est venu grossir les productions de la firme américaine. Seules quelques améliorations dans le détail sont à signaler, entre autres, les vélomoteurs

125 cmc. sont munis d'une fourche télescopique.

Malheureusement pour les amateurs français, aucune machine n'a pu être encore introduite en France. Espérons que cela ne tardera guère.

La 1.000 cmc. Harley-Davidson équipée de la nouvelle fourche.

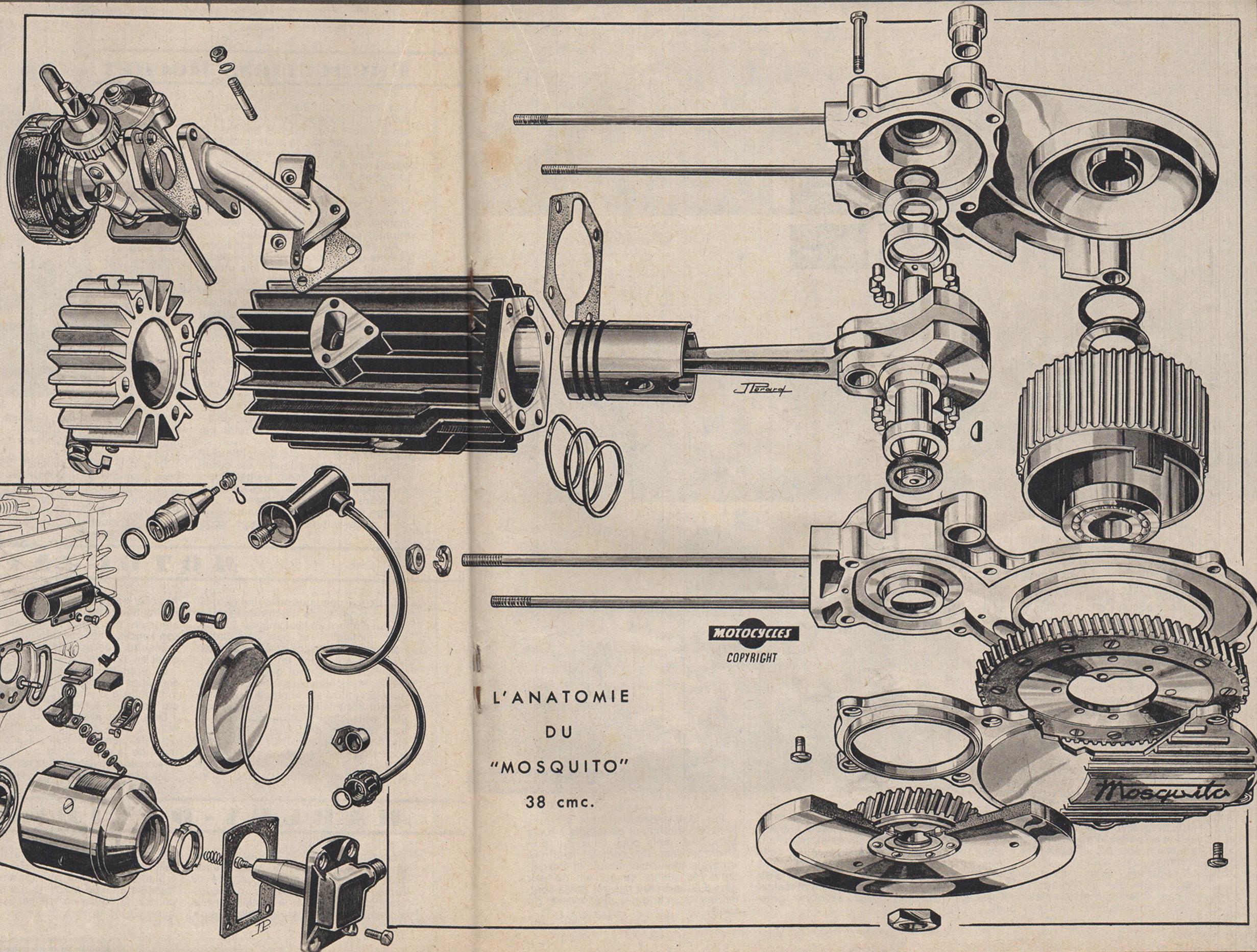


LA FABRICATION
« MOSQUITO »
 CHEZ
CHAPUIS FRÈRES

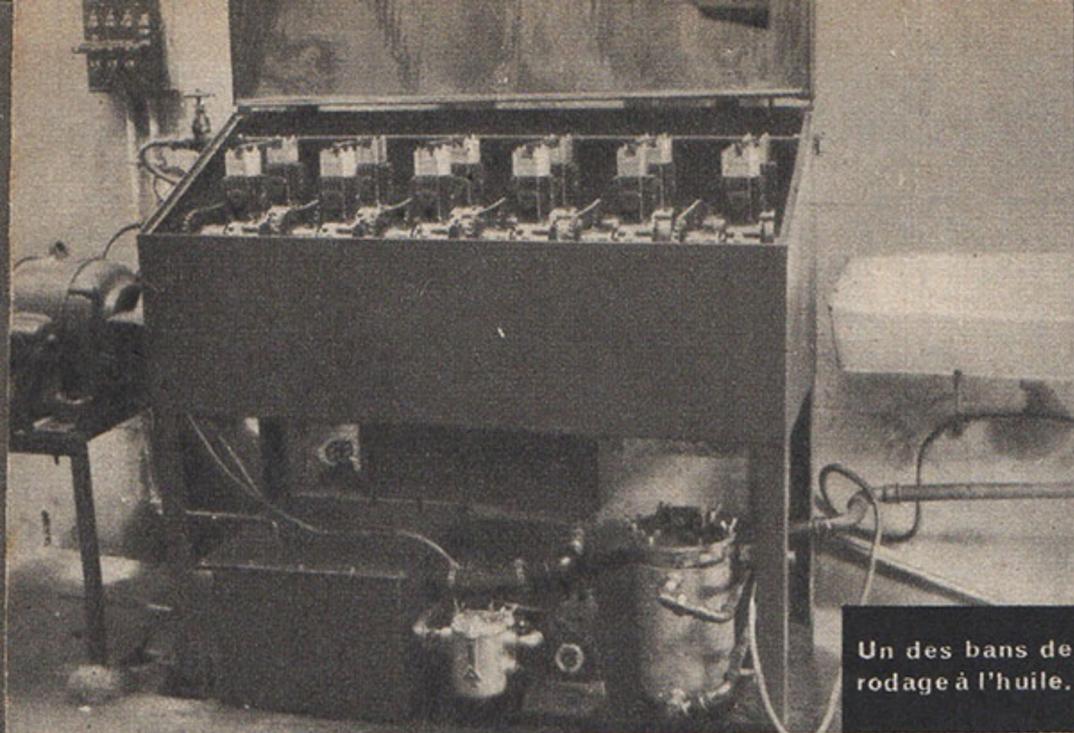
Le Mosquito a été signalé plusieurs fois dans « Motocycles », à l'origine en tant qu'un des moteurs auxiliaires italiens les plus remarquables, plus tard lors des premières sorties des modèles fabriqués en France sous licence par les Etablissements Chapuis Frères.

Un compte rendu d'essai a même été publié dans le « Motocycles » de février, grâce à un cyclomoteur emprunté chez un agent de Chapuis.

Depuis cette époque pas si lointaine le Mosquito-Chapuis a pris une grande extension grâce au dynamisme et au sens d'organisation des constructeurs qui, dans un délai record, ont mis en route pour la chaîne les ateliers nécessaires à une fabrication impeccable. Les Italiens en effet sont difficiles sur le choix de leurs licenciés; ils exigent d'eux un outillage convenablement adapté et les méthodes de fabrication qu'ils ont éprouvées eux-



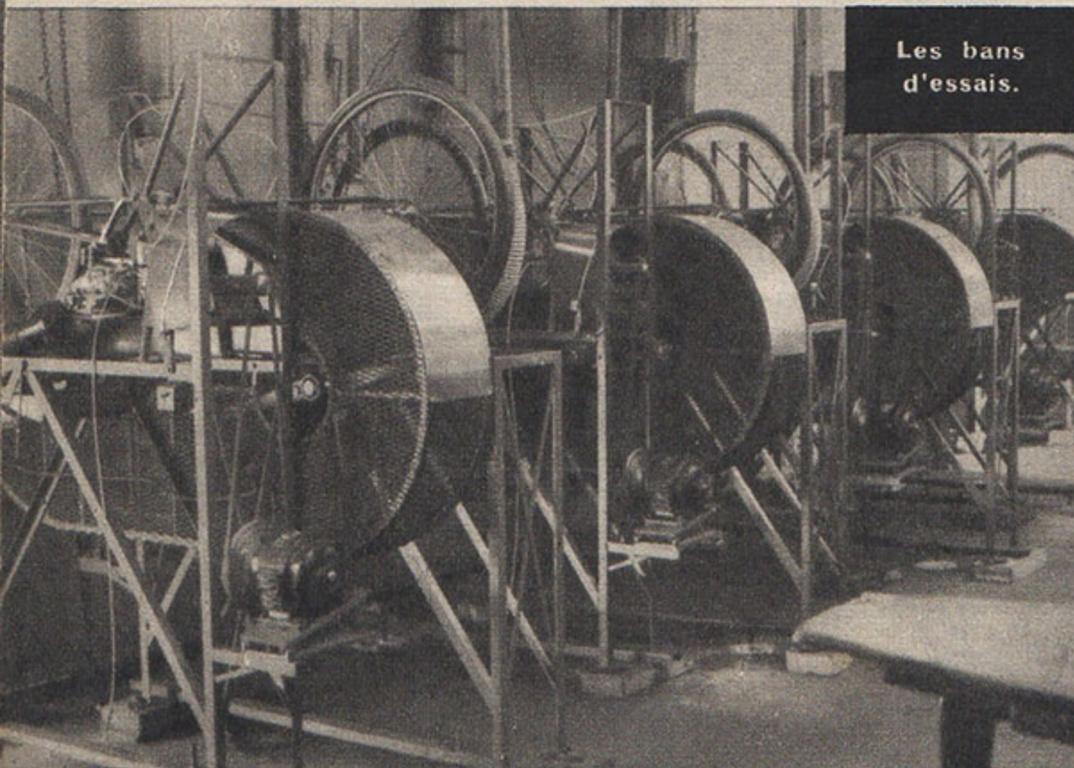
L'ANATOMIE
 DU
 "MOSQUITO"
 38 cmc.



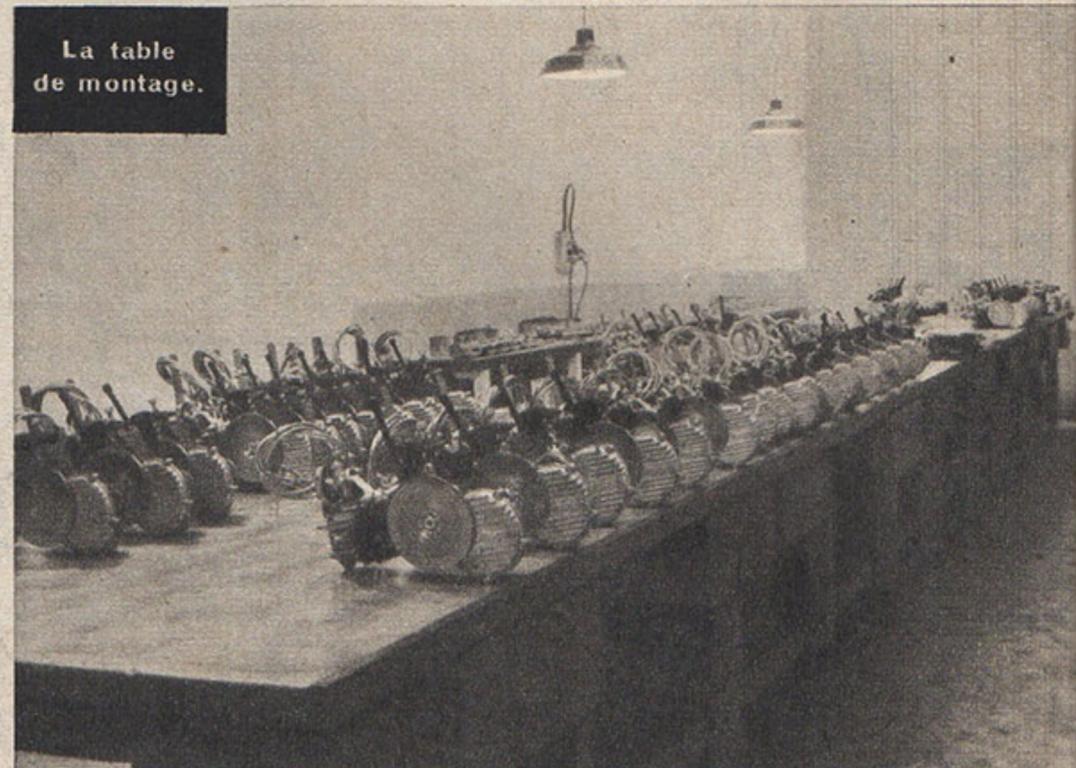
Un des bans de rodage à l'huile.



Une partie de l'atelier d'usinage.



Les bans d'essais.



La table de montage.

mêmes. Grâce à ce principe la qualité est identique dans tous les pays où le moteur se fabrique. Il n'y a pas d'aléas dans la mise en route, pas de tâtonnements et le démarrage se fait à coup sûr.

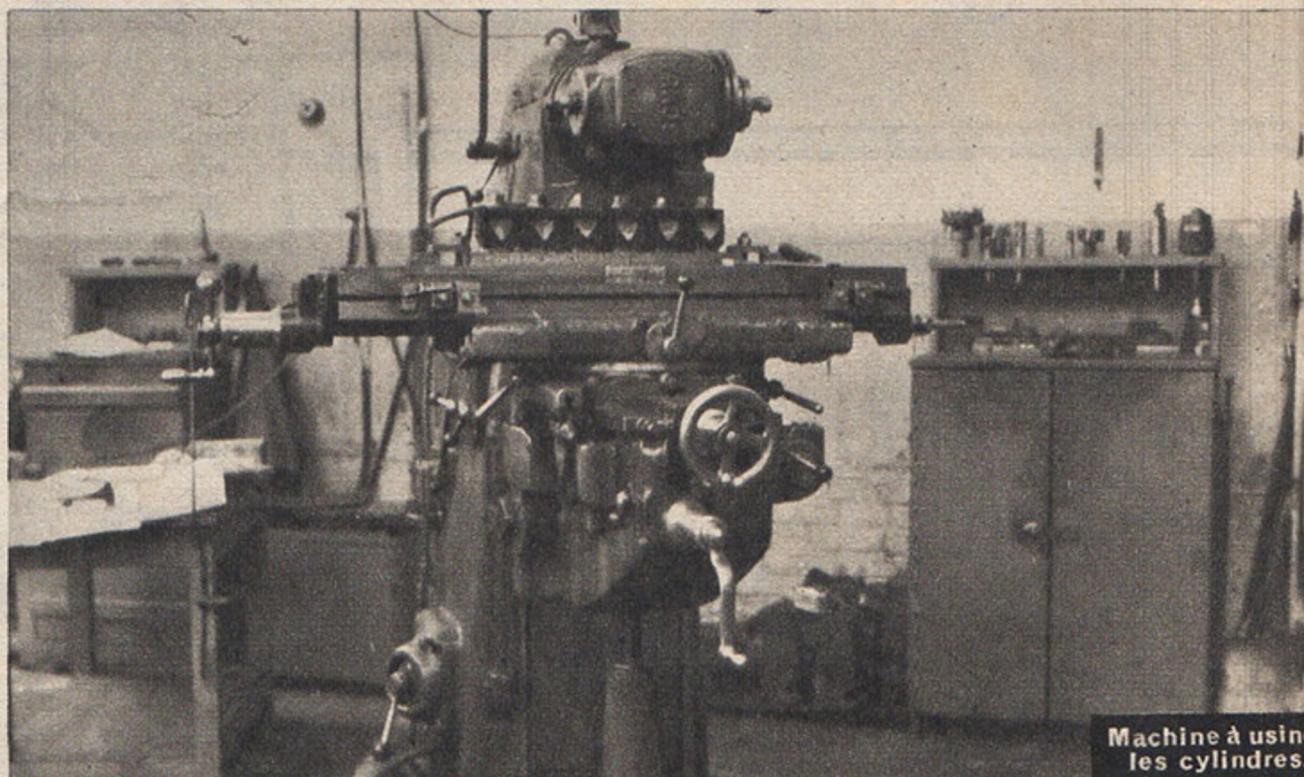
Dans le cas présent cette entreprise se compliquait d'une difficulté car il était impossible pour certains organes d'avoir recours à des pièces courantes chez nous. Ainsi pour le dispositif d'allumage. Le Mosquito n'est pas alimenté par un volant magnétique, mais par une magnéto très spéciale par sa conception et sa forme puisqu'elle est logée à l'intérieur du galet d'entraînement. Or, une pièce aussi importante et minutieuse ne se fait pas au petit bonheur.

Qu'importe, cette difficulté a été elle aussi surmontée.

Aujourd'hui les ateliers Mosquito tournent avec régularité à la cadence de près de cent moteurs par jour.

Cette belle réussite méritait d'être signalée; nous avons donc demandé aux Etablissements Chapuis l'autorisation de visiter leurs ateliers, appareil en main, afin de les présenter à nos lecteurs.

Rappelons avant d'entreprendre cette visite que le Mosquito est un 38 cmc. 2 temps à piston plat, qu'il se place horizontalement sous le péda-



Machine à usiner les cylindres.

lier sans nécessiter la moindre modification de la bicyclette, qu'il entraîne la roue arrière par un galet métallique et qu'il s'installe sur le cadre, commandes comprises, en moins d'une heure sans aucune difficulté. C'est un moteur nerveux, puissant et malgré sa faible cylindrée excellent grimpeur.

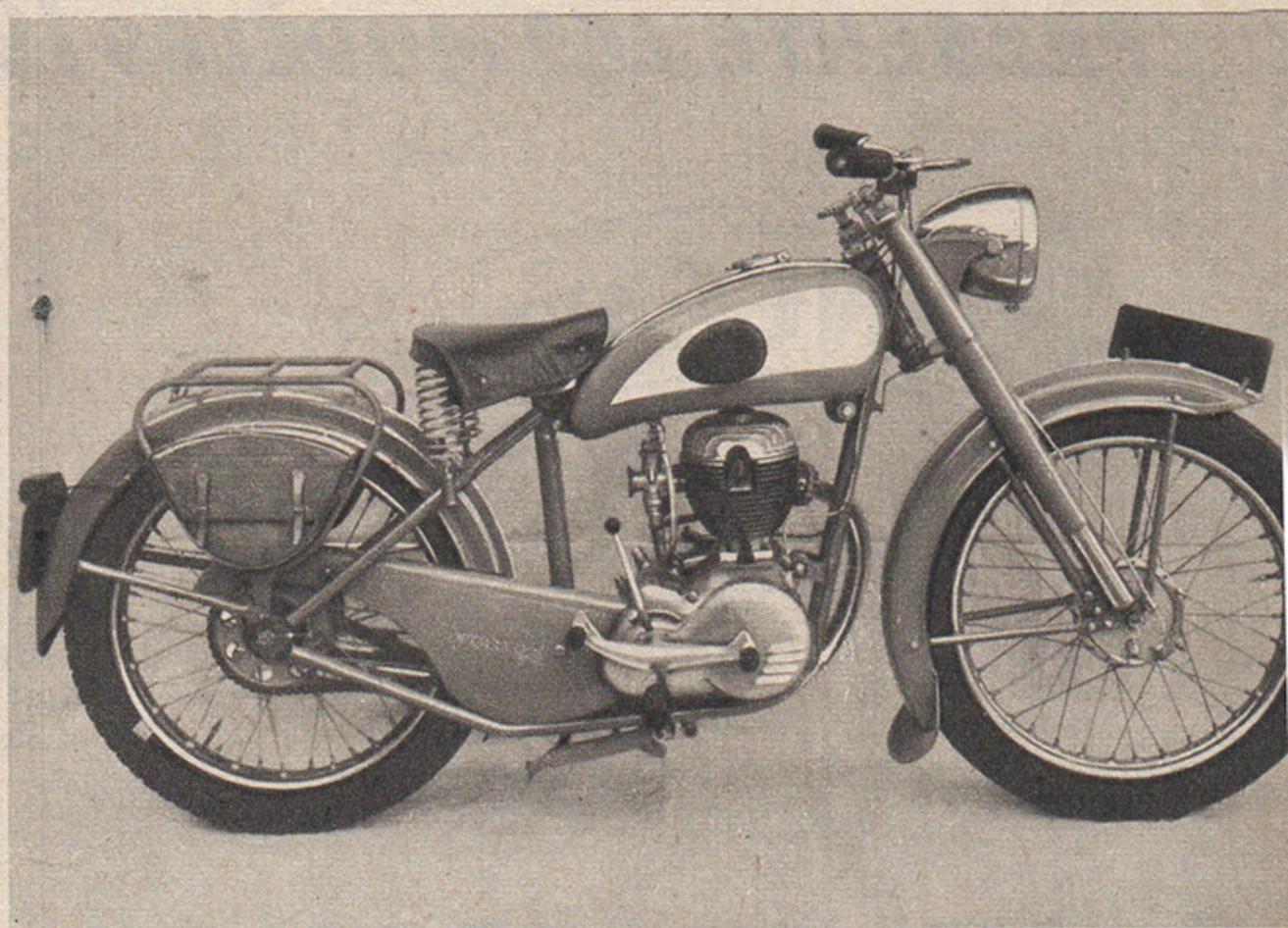
Les Etablissements Chapuis Frères le livrent en moteur adaptable à toute bicyclette, mais pour ceux qui préfèrent un ensemble complet ils offrent un cyclomoteur bien étudié et d'excellente réalisation, ce qui est de leur part d'autant plus naturel qu'ils sont, depuis leur origine, spécialistes du cycle.

ALCYON

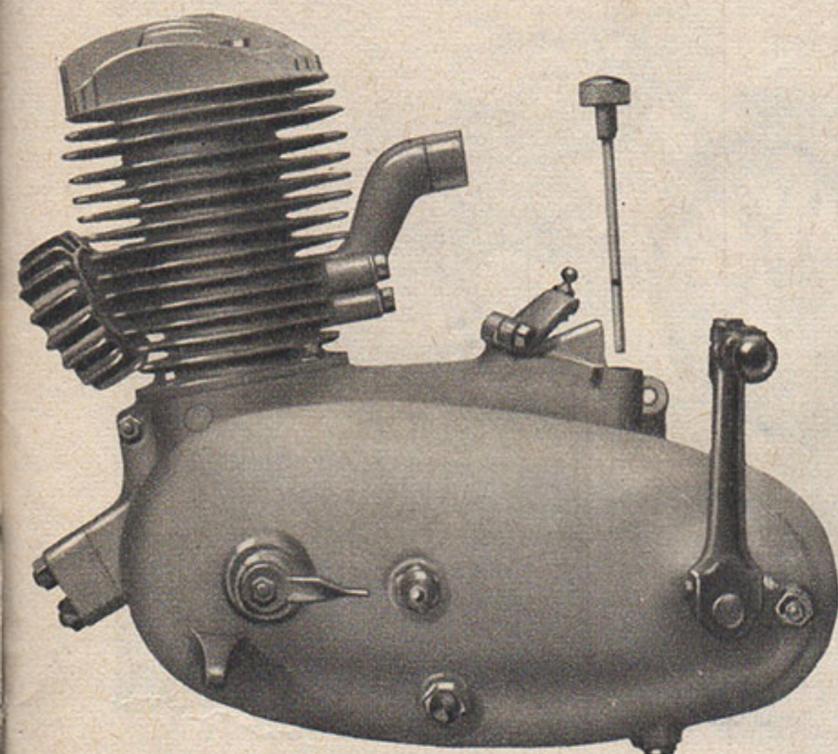
Au Salon 1950 reparait sous une forme moderne un modèle fort apprécié jadis, « l'Alcyonnette »; c'était alors une bicyclette à moteur 100 cmc. et, si nos souvenirs sont exacts, avec débrayage, déjà! L'Alcyonnette, dernier modèle, est naturellement un cyclomoteur 50 cmc., avec débrayage aussi; elle est équipée du moteur Vap. 4.

Son cadre est un berceau monobloc avec fourche renforcée; le moteur est placé à la base du berceau devant le pédalier, la transmission se faisant par chaîne. L'Alcyonnette est montée sur pneus ballon 650 x 50. La commande des gaz est par poignée tournante; les freins sont sur jante à l'avant et dans le moyeu à tambour à l'arrière.

Comme banc d'essai l'Alcyonnette



La moto légère Alcyon 175 cmc.



Le bloc 125 cmc. deux temps, 4 vitesses.

a été lancée dans le récent Tour cyclo-touriste qu'elle a brillamment terminé. Cette performance de 2.500 kilomètres à moyenne imposée confirme l'aptitude au grand tourisme des « petits cubes ». L'Alcyonnette sera certainement très remarquée.

Le prix en sera fixé dans les prochains jours.

En vélomoteurs, nous trouvons chez Alcyon trois modèles 125 cmc.

Le type 23 à moteur « Zurcher » 125 cmc., 2 temps (modèle 1949). Alésage 52 mm. Course 58 mm. Echappement monotube. Piston plat. Double

transfert. 3 vitesses par boîte. Attaches en dessous. Démarreur au pied. Allumage et éclairage par volant magnétique. Cadre surbaissé. Guidon à pinces. Béquille centrale. Commande des gaz par poignée tournante. Réservoir nouveau modèle (contenance environ 12 litres). Porte-bagages. Silencieux Wilmann. Frein de direction. Garde-boue large à charnières. Pièces brillantes chromées. Pneus de 25 x 2,75.

Le type 20 à bloc-moteur « Zurcher » 2 temps, 125 cmc. Alésage 52 mm. Course 58 mm. 4 vitesses. Sélecteur. Cadre renforcé. Fourche télescopique. Guidon à pinces avec frein de direction. Commande des gaz par poignée tournante. Freins à tambour de 130 mm. Allumage et éclairage par volant magnétique. Béquille centrale. Silencieux Wilmann. Réservoir nouveau modèle contenance 12 litres environ. Garde-boue large à charnières. Pièces brillantes chromées. Pompe. Sacoche. Outillage. Pneus de 25 x 3.

Le type 21 vélomoteur à bloc-moteur A.M.C. 4 temps, à culbuteurs, 125 cmc. Culbuteurs enfermés. Alésage 48 mm. Course 69 mm. Cylindre en alliage léger chemisé. 4 vitesses. Graissage sous pression. Embrayage à disques.

Fourche télescopique. Frein de direction. Sélecteur à double verrouillage. Freins à tambour de 130 mm. Allumage et éclairage par volant magnétique. Commande des gaz par poignée tournante. Garde-boue large à charnières. Béquille centrale. Réservoir contenant environ 12 litres. Porte-bagages. Sacoche. Pièces brillantes chromées. Pneus 25 x 3.

La motocyclette légère en 175 cmc. est représentée par le type 19, 2 CV. Cadre en tubes renforcés entièrement soudés à l'autogène. Bloc-moteur A.M.C. à haut rendement « 4 temps ». Alésage 56 mm. Course 69 mm. Culasse hémisphérique. Soupapes commandées par culbuteurs enfermés. Cylindre en alliage léger chemisé. Fonte spéciale. 4 vitesses. Sélecteur au pied. double verrouillage. Graissage, à carter sec, sous pression. Embrayage à disques multiples baignant dans l'huile. Allumage et éclairage par volant magnétique. Commande des gaz par poignée tournante. Fourche télescopique renforcée. Béquille centrale. Réservoir contenant environ 12 litres. Porte-bagages. Garde-boue large à charnières. Silencieux Wilmann. Pièces brillantes chromées. Sacoche. Pneus de 25 x 3.

C. GARREAU

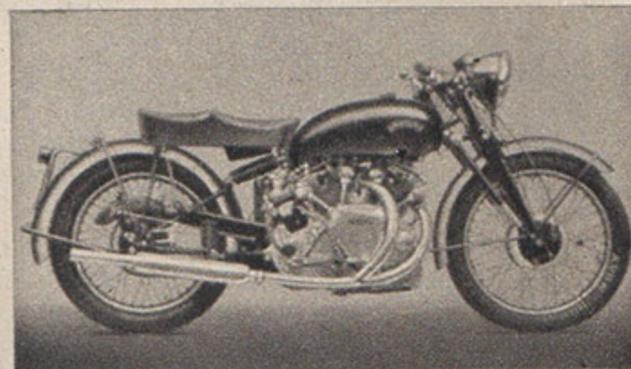
LE SPÉCIALISTE DES MOTOS RAPIDES

22, RUE ROBERT-LINDET - PARIS (XV^e)
SALON DE LA MOTO - STAND 184

PRÉSENTE LES MODÈLES 1951 :



LA MOTO
DE SÉRIE
LA PLUS RAPIDE



LES 1000 cmc.

RAPIDE SÉRIE C - 170 kms à l'heure
BLACK SHADOW - 200 kms à l'heure
et la 500 cmc. GREY FLASH RACING

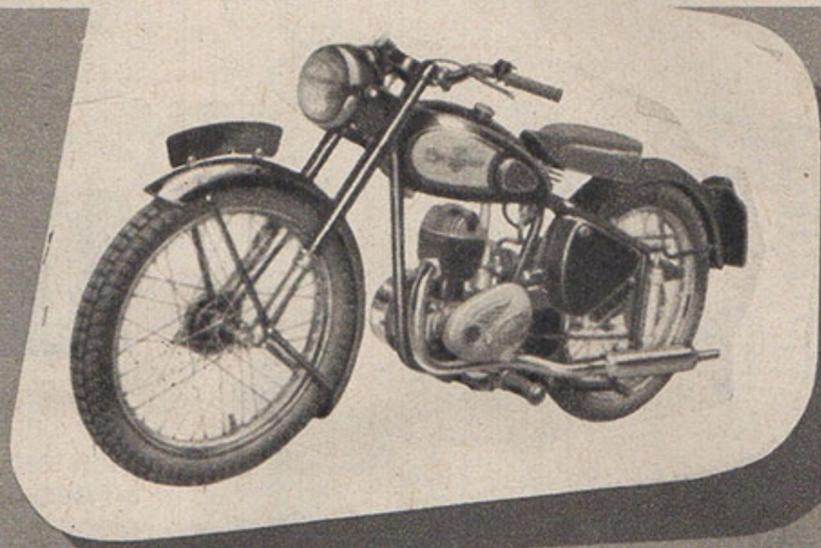
Excelsior

UNIVERSAL 125 cmc.

ROADMASTER 197 cmc.

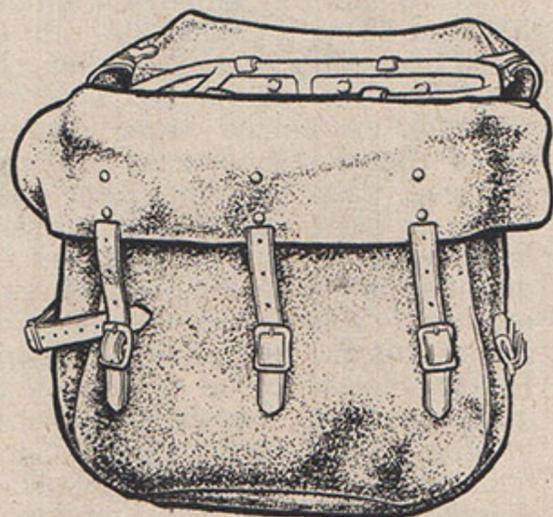
Moteur Villiers - Boîte 3 vitesses
Sélecteur au pied

et TALISMAN 250 cmc. - Fourche télescopique - Suspension arrière
Moteur : 2 cylindres - 2 temps - Boîte 4 vitesses - Sélecteur au pied



LIVRAISON TRÈS RAPIDE POUR TOUS MODÈLES

NOS ACCESSOIRES :



SACOCHE CUIR GRAND LUXE

La paire à partir de 4.900 francs

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES POUR
NORTON - VINCENT - EXCELSIOR
ainsi que : ARIEL - B. S. A. - TRIUMPH
MATCHLESS - INDIAN - SCOTT, etc...

PNEUS AVON MOTO

Toutes dimensions et tous types en stock

LE « VAP » 4

Pionnier des moteurs auxiliaires pour cycles depuis près de dix ans, la Société A.B.G. forte de l'expérience confirmée par la mise en circulation de plus de 70.000 moteurs, est demeurée fidèle à son principe de fixation sur l'axe de la roue arrière, pour le montage sur tous les cycles français et étrangers.

Il est à noter que ce principe n'a rien d'exclusif puisque de nombreux constructeurs de cyclomoteurs, et non des moindres (Hurtu, Manufacture Orléanaise de Cycles, Alcyon, Drevon, Breton, Rhonson, Starnor, Foucaux, Bonney, Gelem, etc...) ont adopté le moteur Vap pour leurs ensembles.

De même, Peugeot a adopté un moteur A.B.G. spécial et exclusif pour le montage de ses cyclomoteurs.

Le moteur « Vap » se monte sur ces machines : dans le cadre, devant le pédalier, etc... selon les désirs du constructeur.

Les ensembles ainsi réalisés sont pratiques, élégants et d'une facilité de conduite remarquable. La preuve en a été faite au Tour de France cyclo-touriste où sur 10 cyclomoteurs et bicyclettes à moteurs auxiliaires, classés dans les délais imposés, 9 étaient équipés avec le moteur « Vap ».

Ce résultat suffisamment éloquent pour se passer de tout commentaire est dû aux qualités traditionnelles du moteur « Vap », ainsi qu'aux perfectionnements que la Société A.B.G. toujours soucieuse de recherches n'a pas manqué de lui apporter.

C'est ainsi que le « Vap. 4 » a reçu de nouvelles améliorations dont l'importance est telle qu'il pourrait presque s'intituler le « Vap.5 ».

La puissance est littéralement doublée et portée à 1 CV. 2, ceci sans augmentation de cylindrée ni de régime et en diminuant même la consommation de carburant. Ce régime a été obtenu grâce à l'amélioration de la forme du piston, par des modifications apportées à la culasse et surtout par l'étude et la réalisation du nouveau carburateur spécial A.B.G. (licence Viel), qui possède en outre un starter automatique évitant aux utilisateurs d'avoir à descendre de la bicyclette pour le fermer, d'où une plus grande facilité de conduite.

Le nouveau carburateur permet une plus grande vitesse, une extrême souplesse d'accélération, des reprises sans trou, ce qui permet de passer sans heurt de 5 à 40 km.-h. et même davantage si l'on en juge par les remarquables performances que le moteur « Vap » a réalisées, ce, bien avant le Tour cyclo-touriste.

1^{er} Nice-Paris : 978 km. à plus de 30 km.-h. de moyenne.

1^{er} Côte Turbie : 6 km. en 8 m. 46 s.

1^{er} Mont-Agel : 36 km. en 1 h. 9 s.

1^{er} Bol-d'Or : 1.026 km. en 24 heures.

C'est par des réussites de cette importance et de cette qualité que se mesure la volonté créatrice d'un constructeur.

La Société A.B.G. a toujours cherché à doter ses moteurs des derniers avantages de la technique. Certaine réalisation comme le « Vap. 3 » (qui d'ailleurs a rendu d'énormes services aux usagers) était encore une solution de guerre.

Dès sa création le « Vap. 4 » démontra que l'ère des tâtonnements était dépassée et que des problèmes techniques importants comme le système d'entraînement de la roue s'avéraient heureusement résolus.

Les dernières améliorations font du moteur « Vap » un champion des moteurs auxiliaires, dont le prix modique résulte d'une fabrication en grande série soigneusement contrôlée à toutes les étapes de la production.

Le nouveau « Vap. 4 » est tout à la fois :

— Robuste par sa conception et sa construction soignée avec des matériaux de qualité rigoureusement contrôlés.

— Economique, frais d'entretien minimes, consommation des plus réduites. Cette dernière n'est que de 1 l. 5 aux 100 kilomètres.

— Puissant par suite de l'étude particulièrement poussée de la compression du « Vap. 4 ». Cette puissance garantit une vitesse élevée en palier et la montée des côtes sans pédaler.

— Pratique, d'un maniement aisé le « Vap. 4 » : démarre en deux tours de pédale grâce au volant magnétique A.B.G.; permet l'arrêt du cycle, sans caler le moteur, grâce à un embrayage à friction et à bain d'huile; assure à la roue arrière une indépendance absolue grâce à une fixation par axe démontable.

Les caractéristiques du « Vap. 4 » sont les suivantes : Le « Vap.4 » est un 48 cmc. de cylindrée (alésage 40, course 38, puissance 1 CV. 2). Il fonctionne suivant le cycle à 2 temps, 3 lumières et précompression dans le carter. Poids 9 kg. Vitesse réglable jusqu'à 45.

L'allumage est assuré par un volant magnétique, la transmission silencieuse et souple par l'intermédiaire d'une chaîne à rouleaux.

Fixation du moteur sur la roue arrière de la bicyclette de l'utilisateur ou dans le cadre du vélo spécialement conçu à cet effet.

Avec le « Vap. 4 » la Société A.B.G. offre la possibilité d'équiper toute bicyclette, sans transformation, avec un moteur auxiliaire permettant d'aller loin, rapidement et sans fatigue.



Le
« Vap » 4.

MONET-GOYON

La direction de la grande usine de Mâcon a eu l'amabilité non seulement de nous indiquer les modèles exposés sur son stand, mais de communiquer aussi son programme et ses prévisions pour 1951. Et ceci est fort intéressant car Monet-Goyon nous annonce son entente avec l'ingénieur Grégoire pour l'adoption de sa formule de suspension sur ses divers modèles.

Tout le monde connaît les études de M. Grégoire qui ont abouti à la réalisation de la suspension à flexibilité variable adoptée déjà par certaines marques d'automobiles, entre autres : Dyna-Panhard et Hotchkiss. Un précédent écho dans « Motocycles » laissait entendre que M. Grégoire ne dédaignait pas la motocyclette et qu'il songeait à la faire bénéficier des progrès qu'il avait réalisés dans le domaine de la suspension.

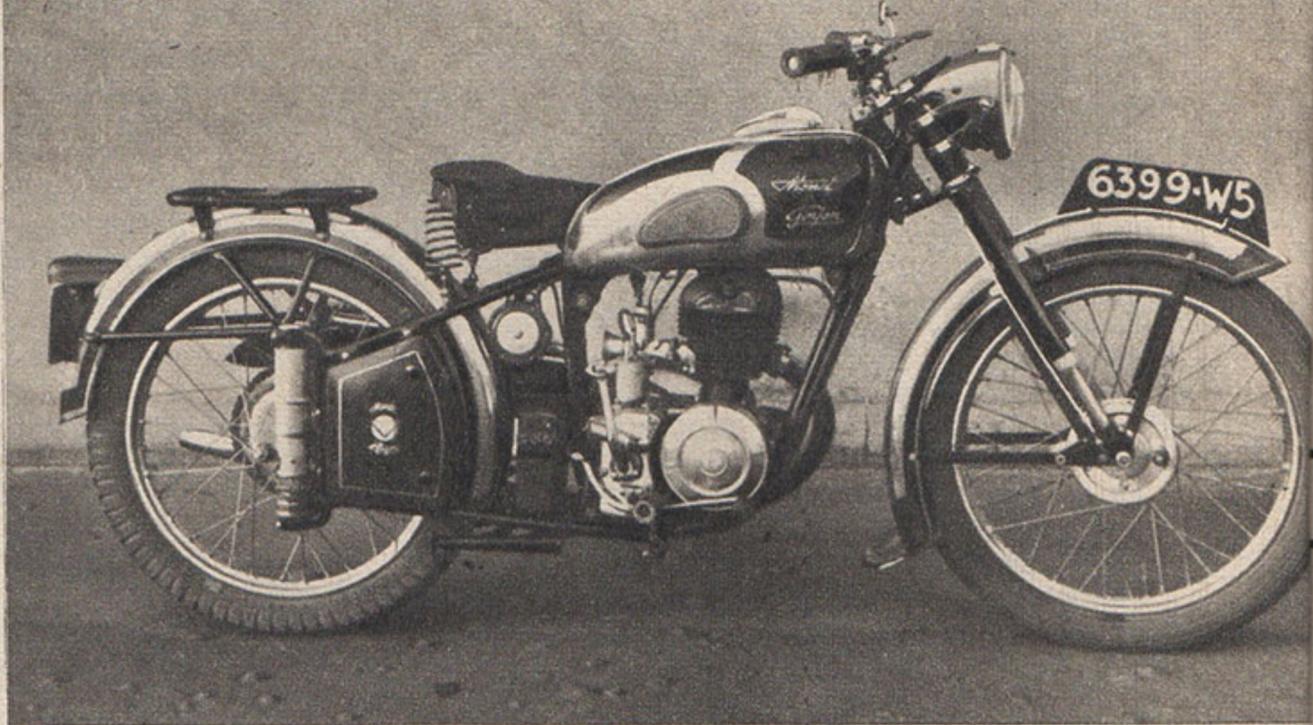
Nous trouverons donc dès 1951 le correcteur de suspension Grégoire sur les Monet-Goyon; nous en ferons alors certainement l'essai.

La fabrication actuelle porte sur un vélomoteur 100 cmc., un vélomoteur 125 cmc. et une moto 250 cmc. destinée à être remplacée dans le deuxième trimestre 1951 par une 200 cmc. à moteur Villiers, machine figurant d'ailleurs sur le stand.

Nous donnons ci-dessous leurs caractéristiques essentielles :

Type S.3.G.D. — Vélomoteur 2 temps, 100 cmc., licence Villiers, à piston plat breveté. Nouvelle boîte renforcée 3 vitesses à kick. Réservoir 12 litres forme nouvelle avec bouchon à fermeture rapide. Poignée tournante des gaz. Levier d'embrayage et de changement de vitesses à main. Echappement double. Guidon relevé avec passage intérieur des câbles. Collier de direction monobloc avec réglage de posi-

La nouvelle 197 Monet-Goyon.



tion de guidon. Fourche parallélogramme à ressort central travaillant à la compression. Amortisseur de fourche réglable en marche. Articulation de fourche sur bagues bronze. Cadre surbaissé. Carter de chaîne enveloppant. Coffre à outils garni. Béquille centrale. Pneus confort 600 x 65. Porte-bagages type moto, force 80 kg. Garde-boue très enveloppants. Selle poids lourd à fixation 3 points. Phare avec articulation latérale. Freins sur moyeu AV. par commande à main et AR. par commande au pied. Présentation grand luxe. Émaillage et chromage. Poids 55 kg. Vitesse 60 km.-h.

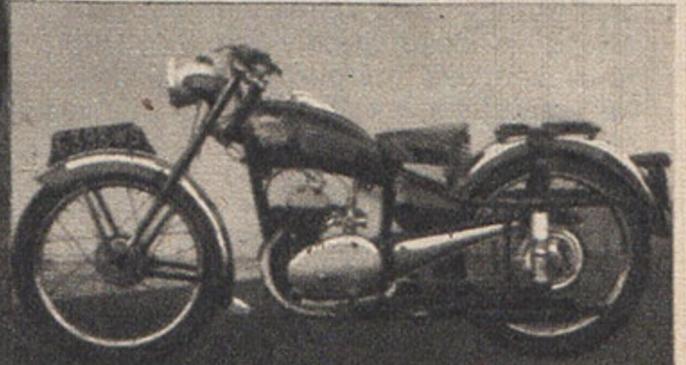
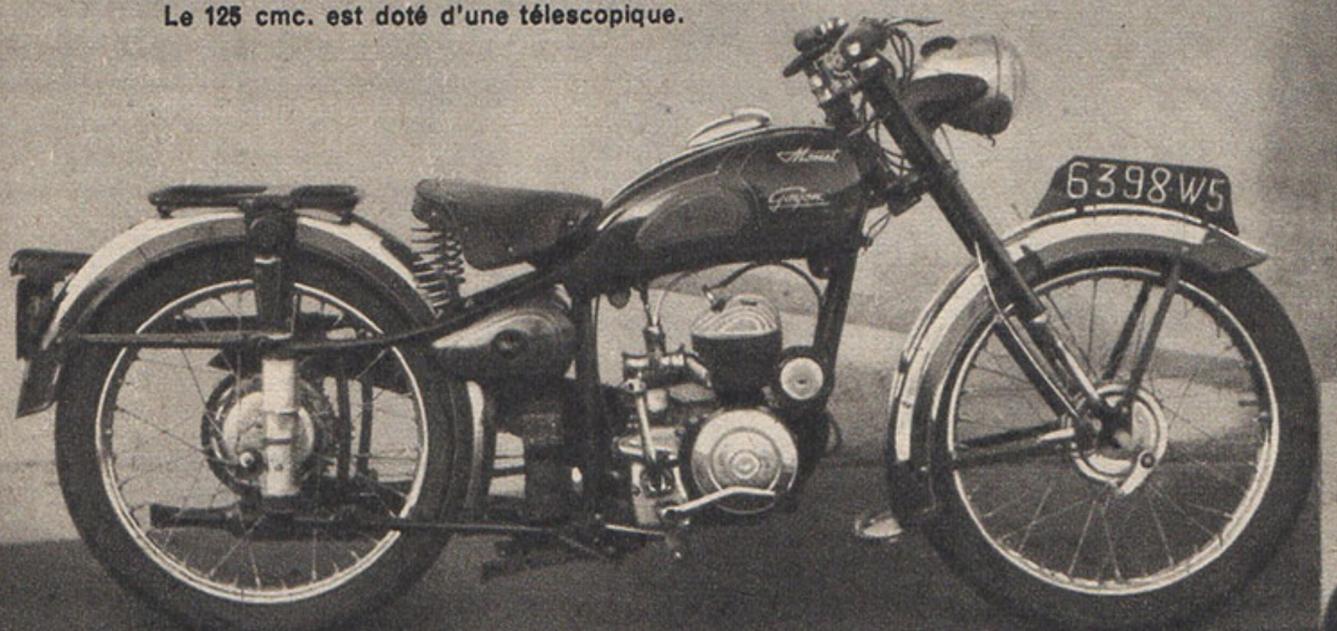
Type S.3.G.D.S. — Même description et présentation que pour le

S.3.G.D. mais avec changement de vitesses au pied par sélecteur.

Type S.6.V. — Grand luxe, 125 cmc., 2 temps, licence Villiers, sélecteur au pied 3 vitesses. Cadre forme nouvelle surbaissée. Fourche avant disposition auto-stable avec amortisseur réglable en marche. Suspension AV. sur bagues bronze par fourche à ressort central travaillant à la compression. Suspension AR. sur bagues bronze, assurée par amortisseur à anneaux plastiques. Transmission primaire enfermée dans un carter étanche. Transmission secondaire par chaîne sous carter. Freins sur moyeu AV. commande à main, AR. commande au pied. Réservoir contenance 12 l. 1/2. Éclairage luxe, par volant magnétique sous tension de 12 volts. Garde-boue arrière à charnière. Pneus AV. 24 x 2,375, AR. 25 x 3. Grippe-genoux, porte-bagages, repose-pieds caoutchouc. Béquille centrale. Coffret à outils dans le cadre. Selle poids lourd à fixation 3 points. Grande présentation, émaillage et chromage. Poids du vélomoteur 70 kg. Vitesse maximum 85 km.-h.

Sur demande et en supplément : 1° Batterie. Avertisseur électrique et redresseur; 2° Batterie et avertisseur

Le 125 cmc. est doté d'une télescopique.



electrique seulement; 3° Phare avec compteur incorporé; 4° Fourche télescopique; 5° Volant magnétique A.B.G.

La moto 250 cmc. — La présentation de la moto R.4 a été améliorée suivant description ci-dessous. Le nouveau dénominatif de cette machine est R.4.L. Moteur 4 temps. Plus de 95 km. en charge. Soupapes commandées par culbuteurs rappelés très rapidement par ressorts en épingle à cheveux. Piston alliage léger à 3 segments. Puissance fiscale 3 CV. Graissage par circulation assurée par pompe double débit maintenant le carter sec. Allumage par magnéto. Eclairage et avertisseur par dynamo et batterie. Phare chromé avec compteur incorporé. Boîte à 4 vitesses. Sélecteur au pied d'une grande dou-

leur de manœuvre. Transmission par chaîne. Freins puissants. Réservoir d'essence 12 litres environ. Réservoir d'huile 2 litres. Consommation 3 l. 1/4 aux 100 kilomètres en régime économique.

Cadre tube acier avec raccords brasés. Selle Murcia. Suspension AV. à ressort biconique. Frein de direction. Garde-boue très enveloppants. Jantes chromées.

Guidon orientable avec manettes de débrayage, de frein AV., des gaz, d'air et d'avance à l'allumage. Avertisseur et commutateur d'éclairage. Pédale de frein AR. Coffret à outils garni. Grippe-genou.x Pneus 25 x 3. Poids 110 kg.

La 250 R.4.L. actuelle sera remplacée au cours du deuxième trimestre 1951

par la Mototype M.2.V. 200 cmc. 2 temps à moteur Villiers en semi-bloc à 3 vitesses et sélecteur au pied. Ce bloc est, en cylindrée supérieure, la répétition du 125 cmc.

La 200 cmc. sera équipée d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière.

A la même époque le vélomoteur S.6.V. 125 cmc. actuellement à fourche parallélogramme pourra, sur demande, être livré avec fourche télescopique.

Enfin, la suspension Grégoire sera montée vers avril 51, sur demande et en supplément avec la suspension arrière sur cette même S.6.V. ainsi que sur la fourche à parallélogramme des vélomoteurs S.6.V. 125 cmc., S.3.GD et S.3.GD.S 100 cmc.

U L T I M A

Nous avons vu au Salon dernier un intéressant prototype entièrement conçu et réalisé chez Ultima, bloc-moteur compris.

La série est en route maintenant avec deux types, un vélomoteur 125 cmc. et une moto légère 175 cmc.

Les blocs-moteurs 125 et 175 cmc. sont des 2 temps à cylindre chemisé, culasse détachable en alliage léger et boîte 4 vitesses commandées par sélecteur au pied avec index visible de position des vitesses.

On remarque une particularité : l'embrayage automatique à disques multiples travaillant à sec.

L'allumage et l'éclairage sont fournis par un volant magnétique avec redresseur, batterie, feux de stationnement et avertisseur électrique.

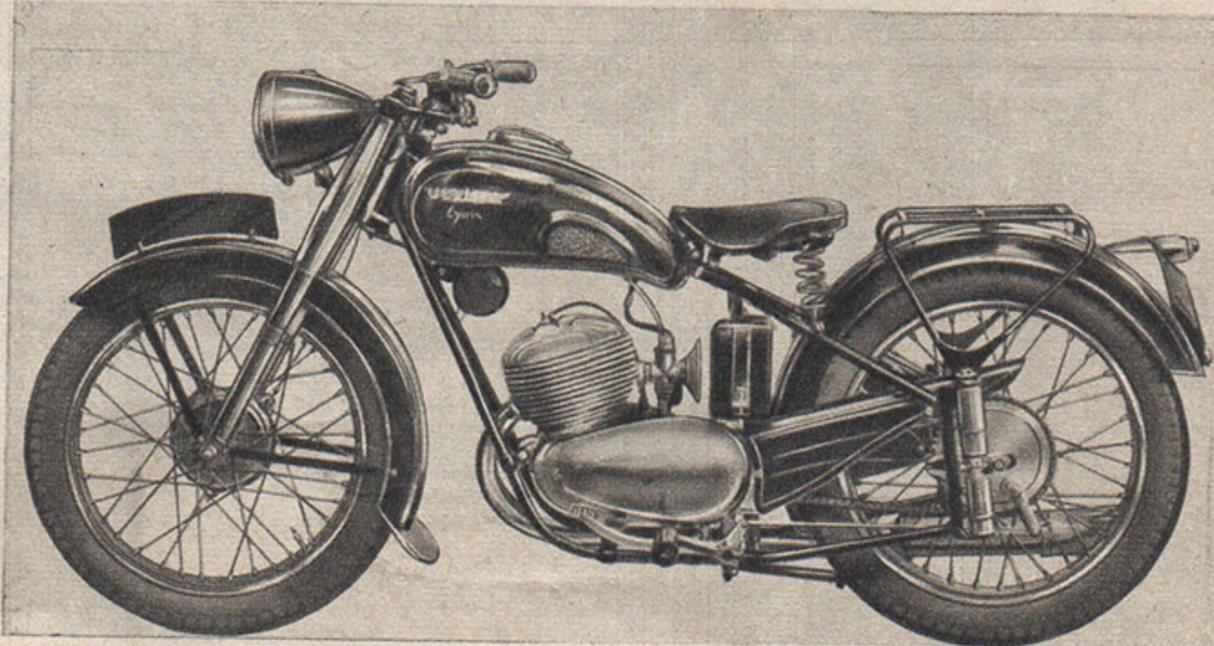
Le cadre est en double berceau, raccords brasés et, à l'avant, pourvu d'une fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques, à l'arrière d'une suspension à tubes coulissants Ultima.

Les roues, dont l'arrière démontable à broche, sont montées sur pneus de 25 x 3.

Le réservoir est de 12 litres.

La 125 cmc., catégorie vélomoteurs, pèse 80 kg., la 175 cmc. 85 kg.

La moto Ultima 175 cmc.



On voit réapparaître avec plaisir, parmi les productions françaises, celles d'Ultima qui, avec René Gillet, a été la doyenne de nos marques et a toujours été réputée pour la qualité de ses fabrications.

Ces années passées, les usines Ultima fabriquaient surtout des moteurs et des boîtes. Ce nouvel essor vers une machine complète mérite non seulement l'encouragement mais le succès.

C Y C L O M O T E U R H U R T U

Le cyclomoteur Hurlu apporte une solution moderne à la motorisation.

De lignes très élégantes, le cadre mixte, spécialement étudié et renforcé, reste léger tout en offrant une rigidité absolue.

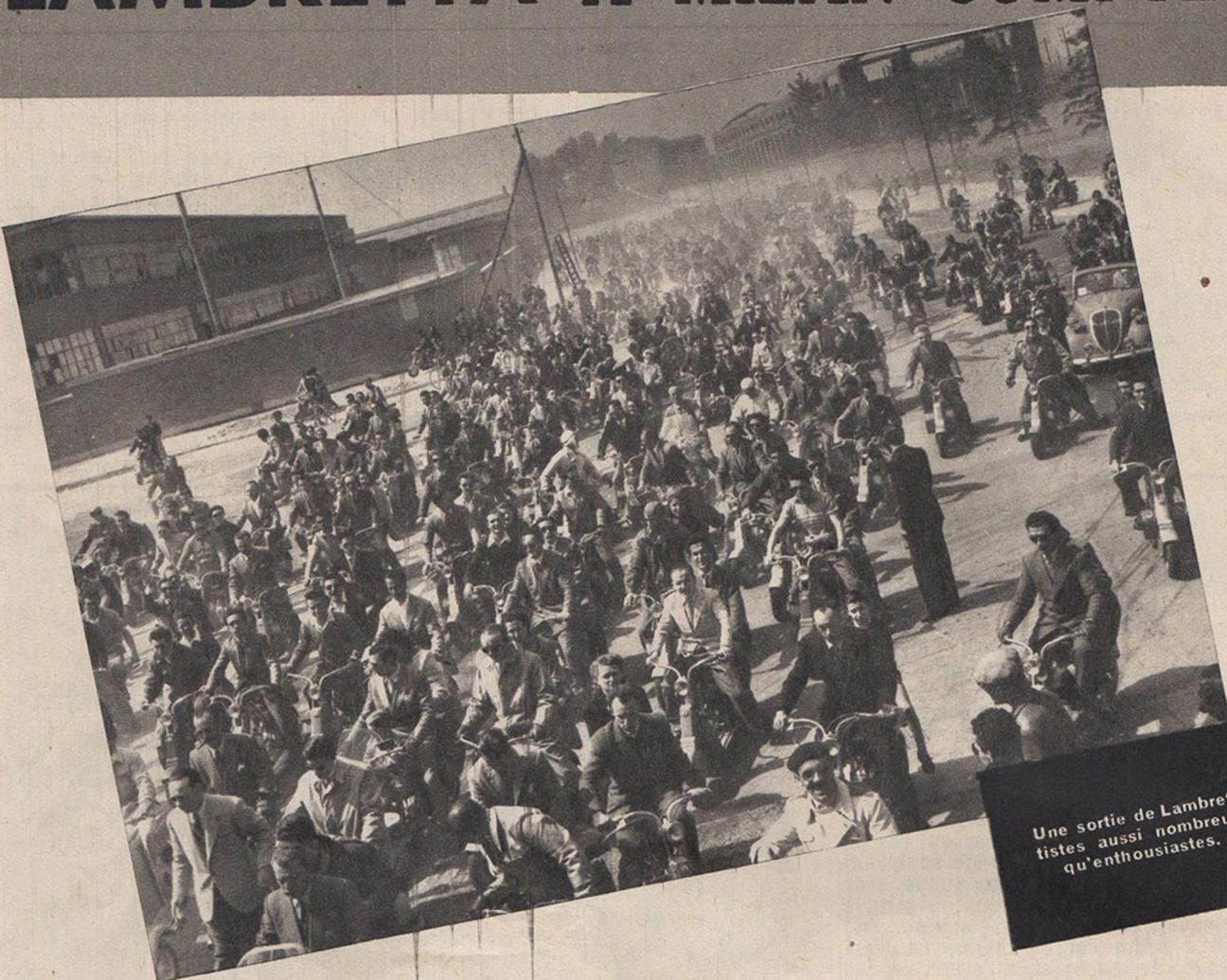
Le moteur placé au point le plus bas du cadre assure une stabilité parfaite.

Le capotage de protection du moteur s'oppose à toute projection d'huile ou de boue sur les vêtements.

Le cyclomoteur Hurlu est livré avec cadre mixte renforcé. Fourche spéciale fixe pour cyclomoteur. Email couleur avec décor riche. Moteur Vap. de 48 cmc. à 2 temps, à refroidissement par air, graissage automatique par mélange huile-essence. Allumage par volant magnétique. Carburateur spécial. Débrayage. Transmission par chaînes. Roue libre mono-vitesse pour la mise en route. Réservoir avec bouchon-jauge, contenance 4 l. 250. Guidon relevé avec poignées de com-

mande automatiques et câbles invisibles assurant une très grande facilité de conduite. Garde-boue émaillés, avant à bavette. 2 freins, l'un à l'avant à câble, l'autre à l'arrière à tambour de 115 mm., assurant un freinage impeccable et puissant. 2 carters de chaîne protecteurs. Capotage du bloc-moteur démontable. Selle poids lourd renforcée. Pompe. Sacoche en cuir avec petit outillage. Pneus renforcés demi-ballon. Eclairage complet par dynamo. Pédales de luxe.

LAMBRETТА A MILAN COMPTE



Une sortie de Lambret-
tistes aussi nombreux
qu'enthousiastes.

LES usines Innocenti près de Milan offrent un aspect grandiose, énorme et luxueux. Un bâtiment de la forme de notre Shell Building, tout de marbre et de fer forgé, abrite les services techniques et commerciaux. Une ambiance « à l'américaine » nous accueille dès le péristyle. Le

goût du déploiement de richesses domine toute la direction. De l'autre côté d'une rue assez longue les usines s'étendent à perte de vue. Anciennes usines de bombes ou autres projectiles, les hangars furent réduits en poussière durant la guerre et c'est la raison du reste pour

laquelle tout est neuf et beau. Largement soutenu par des capitaux alliés sans doute, Lambretta sortait il y a deux ou trois ans ses premiers « scooters », véhicules révolutionnaires à l'époque. L'an dernier en vit sortir 75.000 environ, cette année verra ce chiffre doublé. En dehors du scooter que nous

SORTIR 130.000 SCOOTERS EN 1950

connaissons, Innocenti monte également un triporteur, une voiture à 3 roues et des pousse-pousse motorisés qui sont exportés dans le Moyen et l'Extrême-Orient. Dès le premier coup d'œil on se voit en présence cette fois d'une espèce d'usine robot.

Deux mille ouvriers y surveillent des machines colossales et très perfectionnées.

Ici tout se fait à l'usine : même le coulage des cylindres. Les presses hydrauliques pour le travail de la tôle atteignent une puissance de 800 tonnes!

La chaîne de montage a environ 200 mètres. Après rodage au banc le scooter sort achevé et est immédiatement essayé sur contrôle routier. Pour nous donner une idée de la mécanisation : les trois couleurs standard beige, gris et vert sont obtenues par bains à la chaîne.

Seuls les scooters de couleur, non standard, reçoivent deux couches au pistolet après avoir passé dans le premier bain de « fond » de la chaîne!

Il est assez surprenant de voir au programme d'une usine : 130.000 véhicules par an! Surtout lorsque la concurrence (Vespa) ne montre pas beau-

coup moins d'appétit. Quels seront les acheteurs?

Voici, paraît-il, un problème résolu : tout l'Orient a besoin de véhicules utilitaires à prix raisonnable. Le Lambretta-Standard doit valoir en Italie 115.000 lire, soit près de 9.000 francs belges.

Il atteint 80 km.-h. aisément, transporte deux personnes et leurs bagages avec un certain confort pour le pilote il faut l'avouer.

Le scooter rapide ne se livre que sur commande et il y en a beaucoup pour l'Italie en ce moment.

Le moteur est un peu comprimé, l'essence sera du super-carburant, le véhicule monte à 100 km.-h.

Bien entendu ces fantaisies se paient cher : 1° par un supplément de prix; 2° par une usure plus rapide, cela va de soi.

Quant aux fameux records battus à Montlhéry : il s'agit de moto légère cette fois équipée toujours du même moteur en principe mais ayant subi bien entendu quelques « retouches efficaces ».

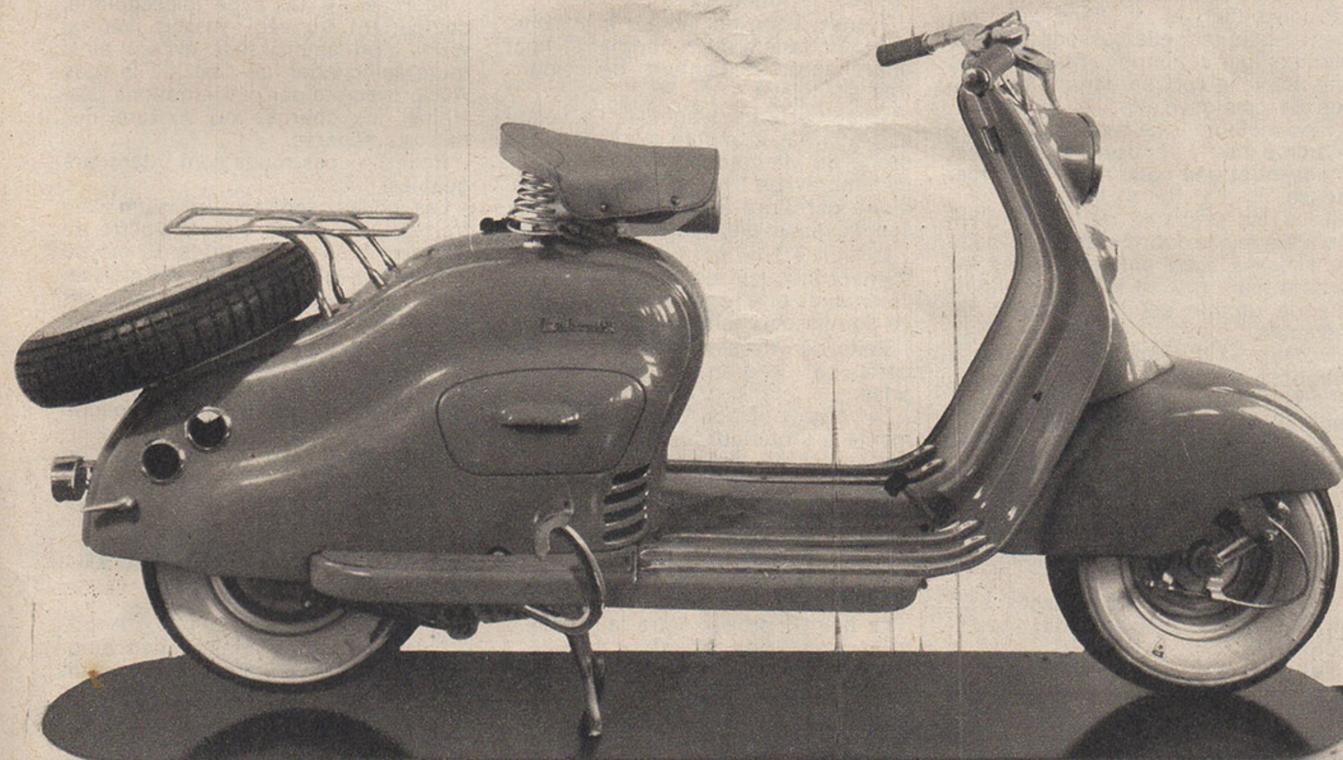
Les motos sont carénées. Je les ai vues à la Foire de Milan où elles étaient exposées.

Lambretta, dans ces records, n'a d'autre but que de servir sa publicité; c'est ainsi que nous assistons à une lutte épique avec la Vespa. La mentalité italienne est extrêmement sensible à ce genre de performance et les succès remportés par les scooters concurrents sur les pistes de record ont une répercussion immédiate sur les ventes.

LA BELGIQUE ET LE SCOOTER

Quant aux relations qu'il pourrait y avoir entre la Belgique et le scooter, il est trop tôt pour porter un jugement. Les premiers véhicules de cette classe commencent à peine d'arriver — la demande se fait chaque jour plus importante. Si les routes sont remises en état décent, il est hors de doute que les Belges ne résisteront pas plus au scooter que les Français. Il constitue un véhicule léger, économique et confortable. Le scooter a toujours et partout une clientèle latente, les mois à venir consacreront peut-être son épanouissement.

Marianne WEBER.

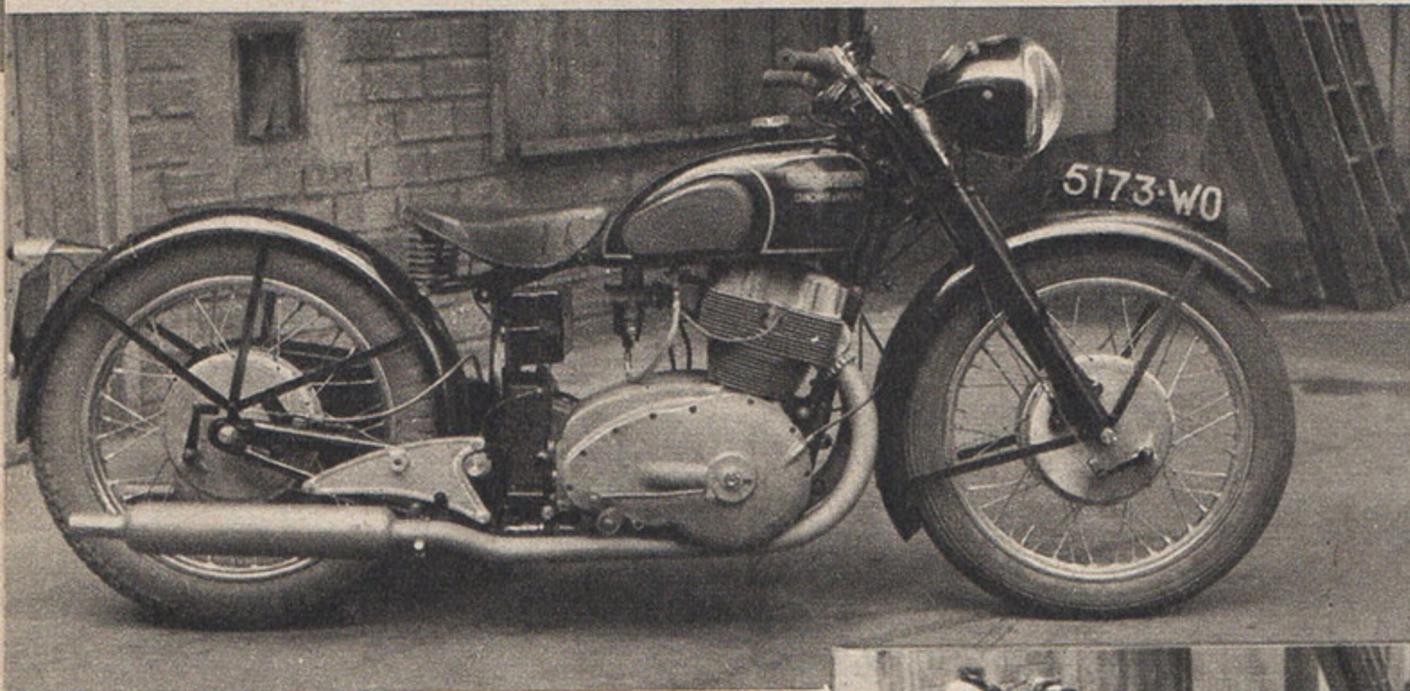


Le dernier modèle caréné type L.C.



Une arrivée très disputée.

GNOME-ET-RHÔNE • VOISIN



Ce stand est la grande attraction du Salon. Gnome-et-Rhône est un des rares constructeurs à présenter de l'inédit dans deux domaines distincts, celui de la moto et celui du monocoque. Une 500 twin et un 125 quatre roues. Deux productions de conception originale attendues par deux clientèles distinctes.

Voyons plutôt :

La 500 cmc. Gnome-et-Rhône-Voisin est baptisée « Super-Star ».

Elle est équipée d'un bloc-moteur 2 cylindres côte à côte, face à la roue, de conception et de ligne extrêmement modernes; elle possède tous les derniers perfectionnements et ouvre une nouvelle époque dans la fabrication des motocyclettes.

Bloc-moteur. — Le bloc-moteur dont l'étude a été très poussée a un aspect imposant et une ligne nette et harmonieuse.

Tous les organes, de distribution, d'allumage, de lubrification, de boîte de vitesses, sont enfermés dans les carters mais restent très accessibles, chaque groupe étant facilement démontable.

Moteur. — Il se compose de deux cylindres verticaux face à la route, légèrement inclinés vers l'avant. Alésage 68 mm, course 68 mm.

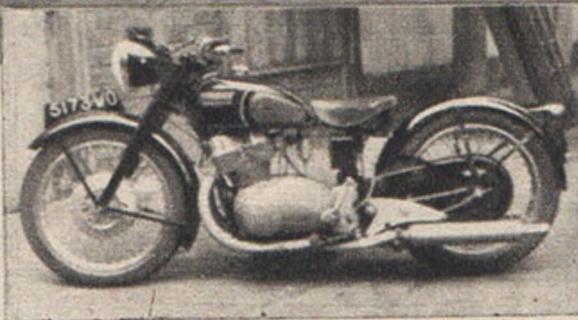
Les cylindres en aluminium comportent des chemises en fonte au nickel-chrome, à très long emmanchement dans le carter.

Les culasses également en aluminium ont des sièges de soupapes rapportés.

Les cylindres et les culasses sont séparés et accessibles indépendamment.

Les soupapes, culbuteurs et ressorts de soupapes sont complètement enfermés.

Distribution. — La commande de la distribution et les cames sont placées



entre les deux cylindres au centre du bloc-moteur.

Les tiges de commande des culbuteurs passent dans les cylindres et dans les culasses, dans des cavités venues de fonderie.

Transmission du moteur à la boîte. — (ou transmission primaire) par engrenages, à denture hélicoïdale, très silencieux.

Volant et embrayage. — Le volant est extérieur et monté sur l'extrémité droite du vilebrequin.

L'embrayage mono-disque, muni d'une garniture à sec, comporte sur son moyeu un dispositif d'amortisseur.

Le tout est fermé par un couvercle formant bloc sur lequel sont fixés : la commande et le réglage du débrayage, ce dernier accessible de l'extérieur.

Boîte de vitesses. — A quatre rapports par engrenages toujours en prise.

Le dispositif du kick-starter est monté à l'intérieur de la boîte de vitesses, la pédale est à gauche.

La commande de la boîte de vitesses s'effectue par un sélecteur au pied. La pédale est placée à droite.

En plus de cette commande, un levier à main, entièrement indépendant, permet de changer les vitesses.

Le point mort est entre la première et la deuxième vitesses.

Appareillage électrique. — Le système d'allumage et d'éclairage est assuré par une dynamo munie d'un régulateur-disjoncteur.

La dynamo est fixée en bout d'arbre

de vilebrequin du côté opposé au volant d'embrayage.

Le distributeur est commandé par les engrenages de distribution.

Tout l'appareillage électrique est enfermé sous un carter qui fait partie du bloc-moteur.

Lubrification. — Elle est assurée par une pompe à engrenage placée à l'intérieur du bloc-moteur et commandée directement par le vilebrequin.

Par des canalisations appropriées, l'huile est envoyée sous pression aux manetons de vilebrequin, aux cames et aux culbuteurs.

La boîte de vitesses, le kick et le sélecteur sont lubrifiés par les projections de l'huile des bielles et des engrenages de distribution.

L'huile (2 lit. 1/2) est contenue dans un carter fixé à la partie inférieure, fermant le bloc-moteur.

Cadre. — A double berceau construit en tubes d'acier, avec raccords en fonte maléable, entièrement brasés. Les tubes de base sont de grand diamètre et renferment le système de suspension AR.; celle-ci est constituée par un triangle oscillant, pivotant sur un axe à large portée.

Transmission AR. (ou secondaire). — Obtenue par chaîne à rouleaux de 15,9 x 9,5 enfermée dans un carter étanche.

Le carter et le garde-boue AR. sont fixés sur le triangle de suspension AR.

Fourche. — Du type télescopique, comportant un seul ressort central muni d'un amortisseur, évitant ainsi toute sollicitation de l'axe de la roue AV. provoquée par des variations possibles des charges ou rupture des ressorts séparés.

Roues. — Les roues sont interchangeables.

Les moyeux sont en aluminium avec freinage au centre d'un diamètre de 200 mm. La partie centrale du moyeu est munie d'ailettes de refroidissement. La roue AR. est entraînée par six tétons montés sur la roue de chaîne.

Les pneumatiques sont de 26 x 3,25 à l'AV. et 26 x 3,50 à l'AR.

Réservoir d'essence. — Capacité 18 litres.

Empattement : 1 m. 38. Garde au sol : 14 cm. Hauteur de la selle : 69 cm. Poids : 175 kg.

LE BISCOOTER " VOISIN "

La valeur d'une construction automobile peut être appréciée, après un certain nombre d'essais, par un test indiscutable : le temps.

On peut encore, en 1950, voir en usage des voitures « Voisin » dont les

formes, le fonctionnement et les dispositions mécaniques demeurent surprenants.

Les plus anciennes de ces voitures ont maintenant trente années de service. Les plus récentes ont quinze ans d'âge.

Le véhicule que la Société des Aéroplanes « Voisin », à Issy-les-Moulineaux, offre aujourd'hui est l'œuvre de ce même service technique dont la valeur est connue et qui mérite la confiance de l'acheteur.

Voisin ne propose en 1950, ni une voiture, ni une réduction de voiture, ni un cycle transformé ou amélioré, ni une production tronquée. Voisin vous offre un moyen de transport dans des conditions d'économie, d'agrément et de sécurité qui n'ont jamais été atteints à aucun moment de l'histoire de l'automobile.

Le nom choisi « Biscooter » peut paraître étrange, mais il est inspiré par une nouvelle formule de motocyclette qui vient de naître le « Scooter ».

Le Biscooter a 4 roues. Il comporte deux places qu'on peut à la rigueur utiliser à trois personnes. Le Biscooter, par sa conception originale, affranchit absolument l'usager des caisses fermées que nous autres motocyclistes nous n'aimons pas beaucoup.

Le Biscooter est parfaitement suspendu. Sa direction d'un type spécial a été construite sur des principes nouveaux, permettant une coïncidence exacte de tous les axes de pivotement, et supprimant définitivement tous les mouvements parasites : shimmy, flottements, réactions, dus la plupart du temps à une position vicieuse du centre de gravité des roues par rapport à l'axe de pivotement.

Voisin a choisi la traction avant, réalisée dans le Biscooter par des moyens d'une solidité exceptionnelle, parce que cette solution seule permet un centrage correct du véhicule à 4 roues disposées en parallélogramme.

Le Biscooter est actionné par un moteur de 125 cmc., refroidi par souf-

flerie et par aération. Ce moteur est de très faible cylindrée, mais il est simple et robuste, et l'emploi d'une boîte de vitesses à six combinaisons le rend tout à fait apte à l'usage demandé.

En effet, sur de très fortes pentes, le conducteur dispose de trois combinaisons démultipliées qui lui permettent de monter sans fatigue mécanique de l'ensemble; et sur le plat, les trois vitesses de la combinaison surmultipliée, permettent les vitesses maxima en conservant un régime raisonnable du moteur.

Les commandes des vitesses, les commandes des feux, des lanternes, des phares, sont sous le volant et par conséquent d'un accès instantané.

Le démarrage du moteur est obtenu par l'intermédiaire d'un levier accessible des sièges, qui donne une impulsion importante, permettant sans effort et sans aucun danger de retour un démarrage facile.

Les freins sont du type à tambour pour l'arrière et du type à enroulement pour l'avant. Le frein avant agit dans des conditions les plus favorables à l'équilibre, c'est-à-dire sur le différentiel.

Le réservoir de combustible, accessible et fermé par un dispositif automatique, contient 10 litres de mélange, essence-huile communément employé dans tous les moteurs à 2 temps. Ces 10 litres permettent un parcours sur route moyenne de plus de 300 kilomètres, avec une charge utile de 160 kilogrammes.

Le Biscooter est construit suivant des principes originaux, dont le but est de rechercher, à la fois, la solidité et la légèreté.

Les garde-boue et le plancher de l'ensemble constituent toute la carrosserie du modèle A, ce qui permet un allègement important du système et des conditions d'utilisation particulièrement favorables.

Sur le garde-boue avant, qui contient le moteur, la boîte à 6 vitesses,

l'embrayage, l'essieu porteur directeur, la direction et ses barres d'accouplement, les commandes et le réservoir d'essence, un pare-brise de forme spéciale est articulé par le bas.

Ce pare-brise est à inclinaison variable et commandé à la main par une vis tangente. Pour une inclinaison choisie par les occupants, l'abri de l'air est absolument efficace. La veine fluide est en effet déviée au-dessus de la tête des occupants, mais laisse un espace à l'abri du courant d'air qui permet une visibilité exempte de tout obstacle. Les insectes entraînés par le « saut de vent » passent au-dessus de la tête de l'équipage et donnent au Biscooter, en été comme en hiver, un agrément à peu près inconnu des véhicules existants.

Le Biscooter est suspendu sur des ressorts à lames plates, qui se terminent à leurs extrémités par une ellipse.

Cette ellipse supprime l'emploi des jumelles, dont l'entretien est une sujétion constante pour un conducteur soigneux. Les quatre ressorts du Biscooter sont fixés à l'ensemble par des boulons serrés une fois pour toutes. Les amortisseurs sont des amortisseurs à friction d'un accès facile, d'un réglage commode et d'une construction simplifiée. Ils ne comportent ni axe, ni rotule.

Ouvert, le Biscooter est le plus agréable de tous les moyens de transport existants. Fermé par une capote tendue vers le pare-brise à inclinaison commandée, le Biscooter est un véhicule étanche.

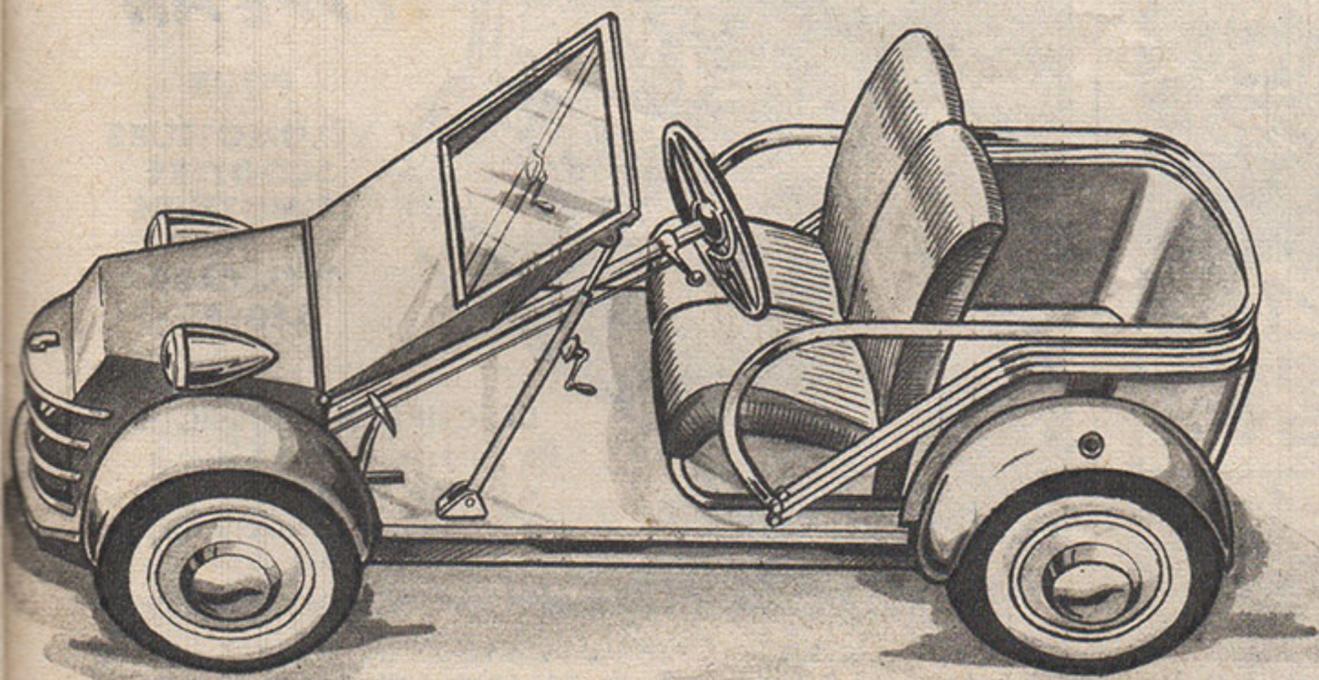
Dans ces deux cas le conducteur dirige sans aucun effort, avec des mouvements à peine perceptibles, un engin de transport d'une stabilité, d'une tenue de route et d'une sécurité surprenantes.

GNOME

Il ne faut pas que ces deux attractions nous fassent perdre de vue le vélomoteur 125 cmc. R.4, digne successeur du R.3, et dont la réputation bien établie s'est confirmée depuis l'an dernier par de brillantes participations à diverses épreuves sportives et par quelques grands raids mettant en valeur l'endurance et la robustesse de cette brave petite machine.

Le vélomoteur R.4 est équipé, rappelons-le, d'un bloc-moteur 2 temps à piston plat muni d'une boîte à 3 vitesses commandées par un sélecteur au pied. Avec une consommation de moins de 3 litres aux 100 kilomètres, il peut atteindre le 85 en palier; il est d'ailleurs connu pour sa vitesse et ses accélérations.

Le cadre en tubes, équipé d'une fourche télescopique, est monté sur des roues à pneus de 25 x 3. Sa tenue de route est excellente.

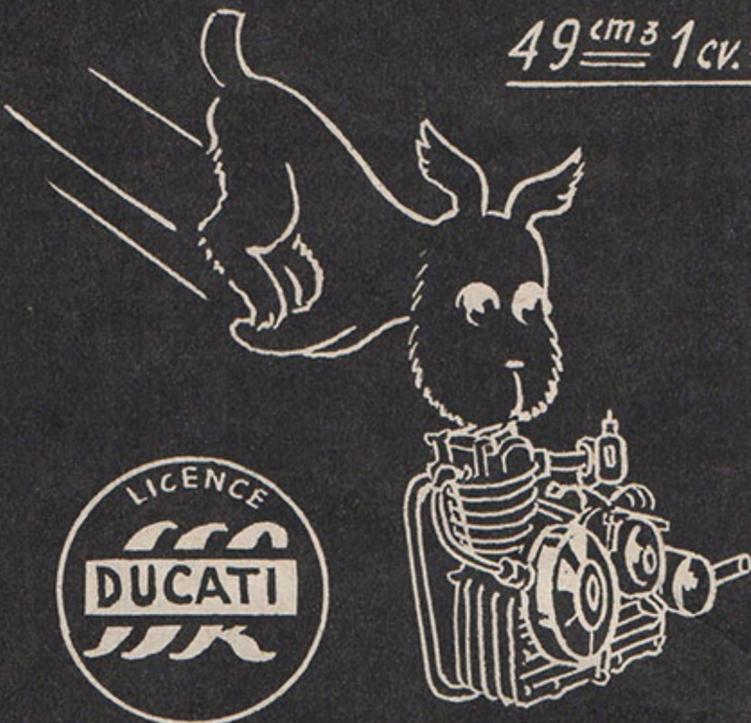


Passant les Alpes,

*détenteur
de tous les
Records mondiaux
de vitesse*

Mucicolo

49^{cm³} 1 cv. 1/2



*Le moteur auxiliaire pour
BICYCLETTE
qui avale toutes les côtes
SANS L'AIDE DES PÉDALES
est maintenant fabriqué en
FRANCE*

M. ROCHER

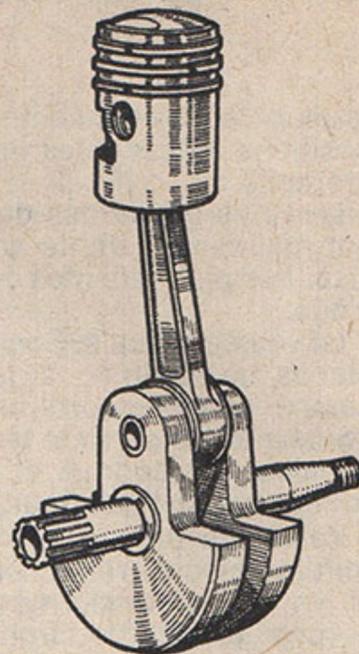
CONSTRUCTEUR

USINES A CENONS/VIENNE (VIENNE) Tél. 6
Ses Caux PARIS, 36 bis Av. de l'Opéra, Opé. 08-96

RÉFECTIONS
D'EMBIELLAGES

RÉALÉSAGES
DE CYLINDRES

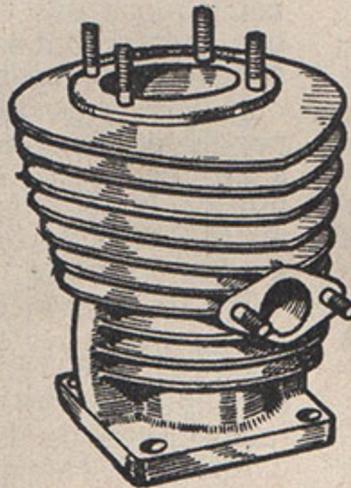
TRAVAUX GARANTIS
EXÉCUTÉS
PAR SPÉCIALISTES



TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES
ET ACCESSOIRES

BOITES DE VITESSE, MOTOS
ET VÉLOMOTEURS "STAUB"

• CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE •



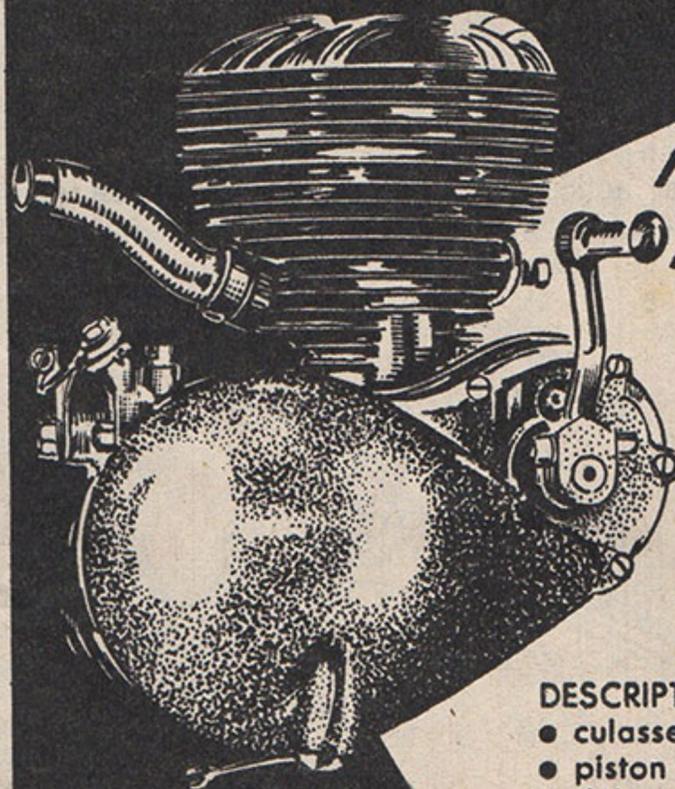
PERTUISOT

23, Rue des Acacias, PARIS-17^e

Téléph. : ÉTOILE 12-46

SALON (Porte de Versailles) STAND 61

Moteurs Aubier & Dunne



*Pour
nouveau
moteur
TYPE AH*

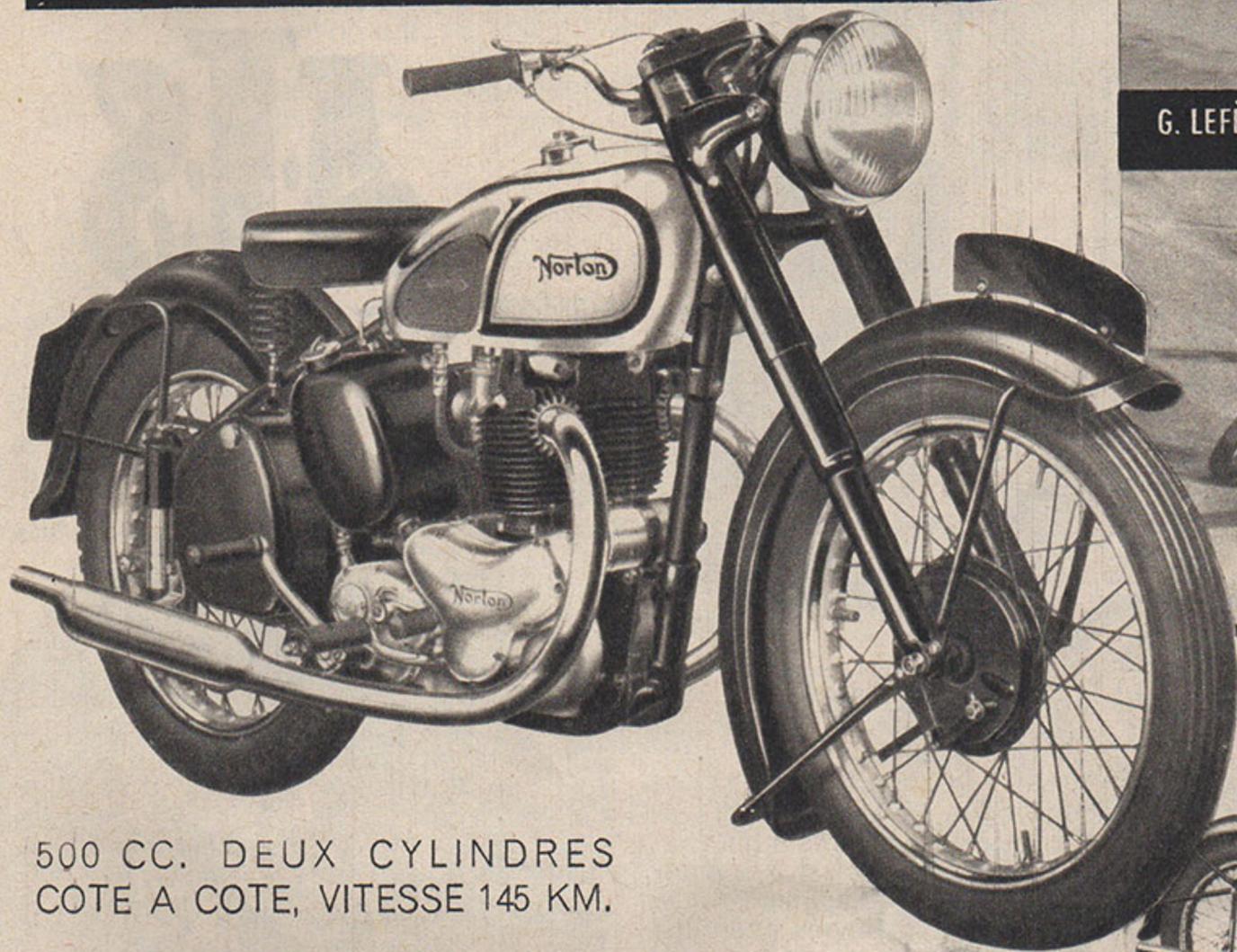
POUR
VÉLOMOTEURS
SCOOTERS
TRIMOTEURS
ET
CYCLECARS
LÉGERS

DESCRIPTION TECHNIQUE :

- culasse hémisphérique.
- piston allégé.
- débrayage fonctionnant dans l'huile.

S. A. R. L. AU CAPITAL DE 6.900.000 FRANCS
68 RUE DE CONDÉ, S'-AMAND-LES-EAUX (NORD)

**CONSTRUITE A LA
LUMIÈRE DE L'EXPÉRIENCE**



500 CC. DEUX CYLINDRES
COTE A COTE, VITESSE 145 KM.

*quelques modèles
livrables immédiatement*

Dominator

L'IRRÉPROCHABLE

Norton

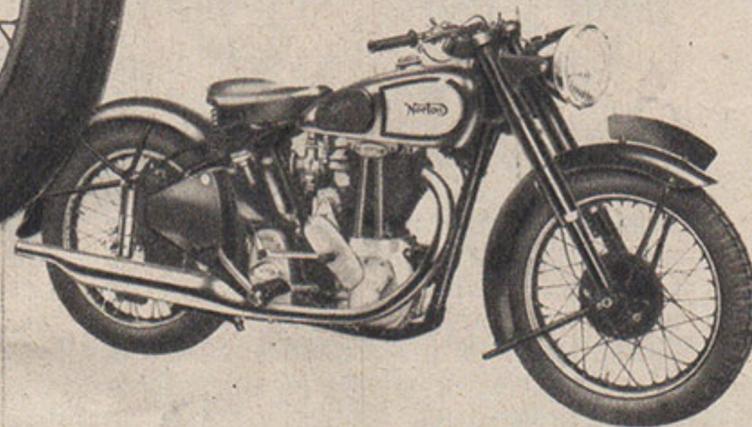
LA MEILLEURE TENUE DE ROUTE DU MONDE
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES DISPONIBLES



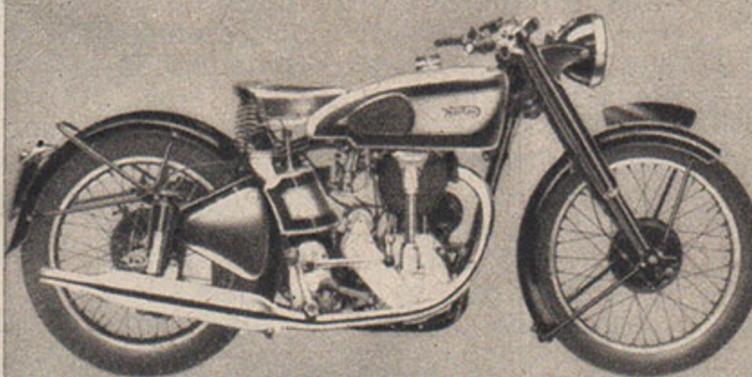
G. LEFÈVRE, 1^{er} au BOL D'OR 1950. Record battu



BELL et DUKE, les champions de la NORTON



500 cmc. à culbuteurs ES2



500 cmc. arbre à cames en tête - Inter 30

C. GARREAU LE SPÉCIALISTE DES MOTOS RAPIDES
AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

22, RUE ROBERT-LINDET, PARIS (XV^e) — TÉL. : VAUGIRARD 07-09 — MÉTRO CONVENTION

SALON DE LA MOTO STAND 184

De gauche à droite : Marianne Wéber, M. Herther, directeur-administrateur des A.J.S. Motor-Cycles, Vinay, champion de Trial attaché aux usines A.J.S., Jock West, sales-manager des A.M.C.



L'essayeur termine son rapport.

UNE VISITE AUX USINES

AJS

A force de visiter des usines on ne considère plus cela comme un « plaisir » mais presque sur le plan des « corvées du métier ». Certes, dans l'art de recevoir, les Italiens avaient dans notre mémoire la cote d'amour en la personne de la « Moto Guzzi ». Or voici qu'A.J.S. vient de battre un nouveau record : celui de l'hospitalité la plus généreuse et la plus cordiale. Le voyage en Angleterre était convenu de longue date et le moment venu nous quitions Bruxelles par un jour très nuageux en direction d'Ostende. Avant d'atteindre le quai une pluie diluvienne avait déferlé sur toute la région nord du pays, ce qui nous permit d'arriver à bord trempés jusqu'aux os — toutefois sans inondation de magnéto.

Le Car-Ferry de 11 heures débarquait à Douvres en avance sur l'horaire... et cette fois le soleil était nettement de la partie. La question délicate qui se posait maintenant était de rouler à gauche, vite et bien.

Après une petite heure de formalités — exhibition du permis international et transcription sur un formulaire anglais analogue, exhibition de la police d'assurance et délivrance d'une attestation la validant, récupération du triptyque kidnapé à Ostende par les « autorités » — une dernière barrière était franchie et la route de Londres nous était ouverte. Le mélange anglais au benzol convenait parfaite-

ment à ma Twin qui manifesta sa joie de retrouver son pays natal en m'emportant à bonne allure, très à gauche, vers la capitale amie. C'est très amusant de faire systématiquement sur la route toutes les manœuvres interdites chez nous avec le cœur léger et la conscience pure.

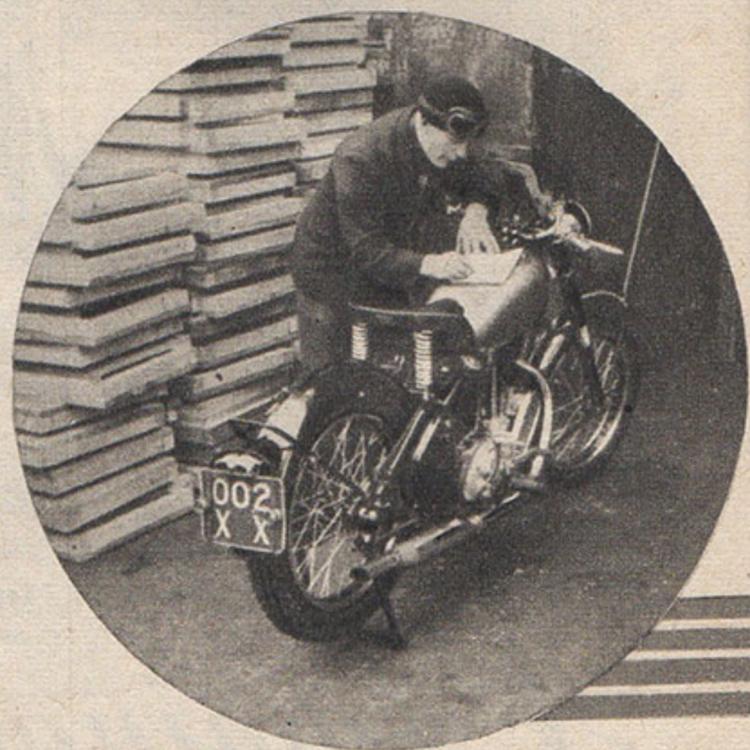
L'usine A.J.S. est à Woolwich, un peu au sud-est de Londres. Je la trouvai sans peine grâce à une signalisation routière absolument parfaite.

Soulignons au passage que l'état des routes est superbe et que l'Angleterre offre peut-être les surfaces routières les plus antidérapantes que nous connaissions.

A Woolwich les bâtiments des Associated Motor-Cycle (A.M.C.) occupent une superficie considérable. Ils sont séparés des chantiers de l'Arsenal militaire par une grande route urbaine avec double voie de vicinaux. En Angleterre du Sud, la population est extraordinairement dense et les agglomérations les unes sur les autres.

Une des choses qui m'ont tout de suite frappée est le nombre considérable des antennes de télévision (reconnaisables à leur forme en H) qui se voient entre Douvres et Londres tout le long de la route. En cela aussi nous sommes fâcheusement distancés.

L'accueil à l'usine fut tout à fait charmant. Il était près de 19 heures, et la fermeture des bureaux était à redouter, mais A.J.S. travaille jour et



nuit et la direction est toujours à pied d'œuvre.

Jock West avec sa gaîté habituelle me débarrassa de ma moto, qui fut aussitôt conduite au « Service » où elle allait subir un déshabillage complet avec un rajeunissement dont il sera question bientôt.

Ensuite sa voiture nous emmena vers Londres dans un hôtel des plus confortables retenu par l'usine.

Après le dîner nous sommes allés faire un tour rapide des grandes artères de Londres, Hyde Park où de nombreux « orateurs » haranguaient quelques oreilles complaisantes telles qu'on voit ces scènes typiques dans nos magazines « continentaux ».

Le lendemain fut consacré à la visite proprement dite de l'usine. Vous la décrire en détail serait bien entendu fastidieux. Pour ce qui est de la production des moteurs, précisons tou-

tefois que les cylindres viennent bruts d'une fonderie et qu'ils sont traités ensuite chez A.J.S.

La précision et les soins apportés au contrôle des pièces sont grands. Le procédé Magna-Fluxe est appliqué ici comme chez Guzzi et B.M.W. (Il consiste à amianter momentanément une pièce à contrôler puis à l'arroser d'huile chargée de poussière de fer qui s'accumule et se colle sur toute paille du métal à contrôler. La moindre paille est ainsi découverte et la pièce va au rebut.)

Douze cents ouvriers travaillent en équipe. Le roulement est de deux équipes de onze heures avec une heure d'arrêt entre elles. Les huit heures sont payées au tarif normal, les trois

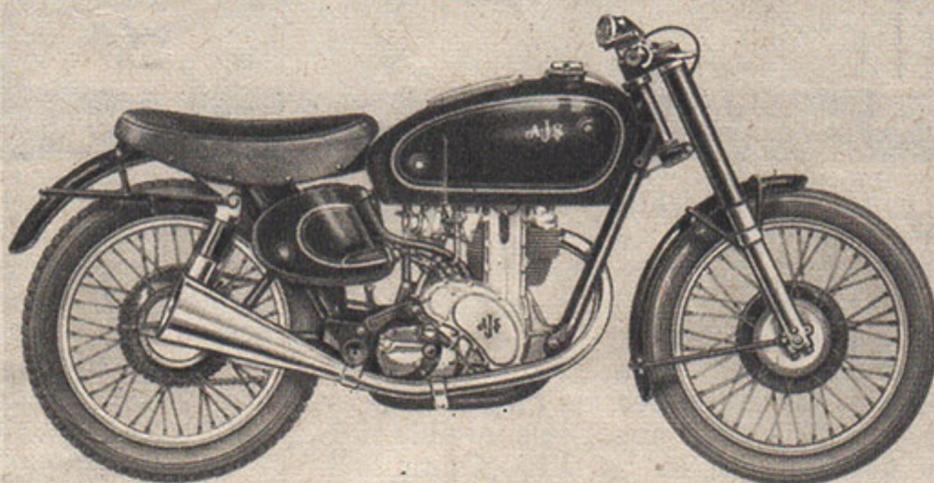
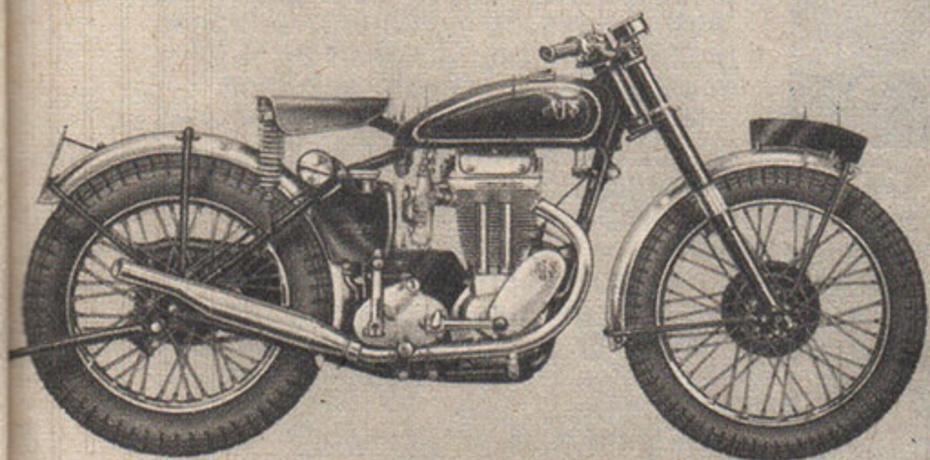
Hugh Viney mena à de nombreuses victoires, notamment aux Six Jours d'Ecosse. Quelle délicieuse monture! Une moto de 350 cmc — bloc aluminium, très haute sur roues — virant sur place et capable de rouler à trois kilomètres à l'heure sans trouble. La première et la deuxième vitesses sont extrêmement démultipliées, en troisième on se sent littéralement arraché en avant comme sur une machine de course; la quatrième vitesse est quasi normale, ce qui achève de donner à cette moto les qualités requises pour disputer confortablement les épreuves combinées de régularité et de trial.

L'écurie de course au grand complet était sur le continent entre Assen et Genève. Notre curiosité fut plus

heureuse du côté du bureau de dessin. J'ai essayé une nouvelle suspension arrière qui sortira prochainement et qui est une version très perfectionnée de ce qui est monté actuellement. Son aspect extérieur diffère très peu. Elle est plus large de diamètre sur la hauteur de la bague noire actuelle. Un amortisseur hydraulique assez puissant empêchera le système d'aller jamais à fond, tandis que d'autre part l'étanchéité sera parfaite. Voici la principale amélioration dans le domaine touristique autant que sportif. Dans le domaine du sport et plutôt de la compétition de vitesse, la Racing-Twin annoncée est en cours de fabrication tandis qu'on achève le plan définitif. Voici ses grandes lignes :

MATCHLESS

Par
Marianne
WEBER

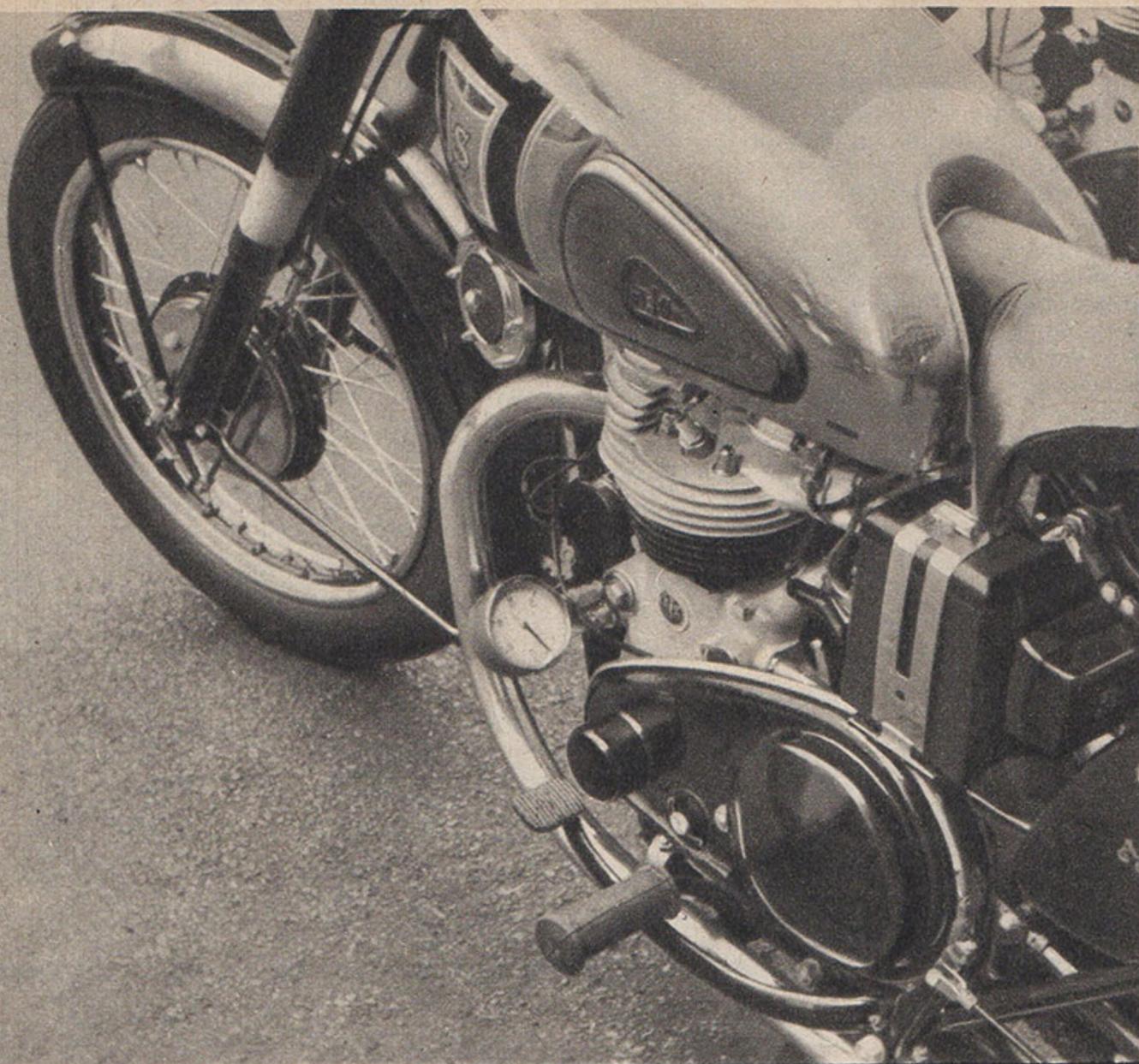


suivantes avec 25% de supplément.

Les bureaux occupent une centaine d'employés plus la Direction. 70% de la production vont à l'exportation. La moto la plus demandée actuellement est la 500 monocylindrique à cadre suspendu. Quant aux « twins », elles constituent la production de luxe et sortent à raison de 100 par semaine environ. Pour la production civile on peut estimer que 25% sont des bicylindres, 50% des monocylindres 500 cmc. et 25% des 350 cmc. Quant aux motos spéciales de course, une série de 500 machines 7-R (350 cmc. de circuit) est en fabrication; 250 de ces machines sont déjà livrées à travers le monde. En matière de motocross, c'est la 500 monocylindrique qui est demandée tandis que la 350 est destinée au trial. 300 de ces motos seront en construction en 1951. J'ai essayé la machine que le champion

La 350 cmc. Spécial-Trial de Viney est une délicieuse machine souple, virant sur place, bondissante en 3^e, haute sur roues.





Une Twin prête pour les essais, munie d'un manomètre de pression d'huile.

Cadre de la 7-R Vertical-Twin, légèrement incliné vers l'avant; deux carburateurs; bloc d'aluminium.

Cette composition très classique sera extraordinairement soignée et le rendement prévu sera de nature à satisfaire les exigences les plus pressées. Le prix sera aussi raisonnable que de coutume (cf. la 7-R). Quant à la « Porcupine », elle est loin d'avoir donné son maximum et se perfectionne sans cesse.

Cette excellente journée passée à l'usine fut agrémentée par le lunch qui nous a été offert dans un réfectoire clair et spacieux en compagnie de M. Heather, directeur général et ingénieur distingué; de M. Colliers, co-directeur et fils du fondateur des A.M.C.; de M. Basset, chef du personnel; M. Jock West, directeur commercial; encore un autre directeur, Arthur Bourne, du « Motor-Cycle », venu lui aussi pour faire réviser sa moto avant de partir en Scandinavie pour les essais touristiques de la nouvelle suspension arrière. (Nous suggérons à d'autres usines de ne pas négliger de faire essayer leurs prototypes par la presse spécialisée sur de longs trajets et de tenir compte des suggestions et des remarques qui leur seraient apportées à ces occasions.)

Comme j'avais apprécié les qualités remarquables de ce nouvel amortisseur, M. Heather me promit de m'en envoyer une paire aussitôt que les essais seraient terminés. Ce geste me rendit confuse. Mais revenons-en à notre lunch qui offrait un agrément

extrême de pouvoir échanger ces vues avec un état-major extraordinairement homogène et actif. Sur la question des prototypes, essais et projets, M. Heather fut absolument remarquable. Ingénieur érudit, il n'est pas un essai ni une étude parue depuis vingt-cinq ans dans sa branche, dont il n'ait connaissance. Il m'assura que la plupart des propositions émises par des amateurs passionnés de mécanique ont déjà fait l'objet préalablement d'études, d'expériences pratiques et que leurs prototypes sont déjà des avortons enterrés. Malgré

cela il estime à sa juste valeur toutes ces bonnes volontés qui s'expriment inlassablement dans les revues hebdomadaires : une idée nouvelle se transforme parfois en trait de génie lorsqu'elle rend possible une réalisation anciennement abandonnée comme menant à une impasse. La conversation ainsi engagée nous avait menés à la fin de la journée.

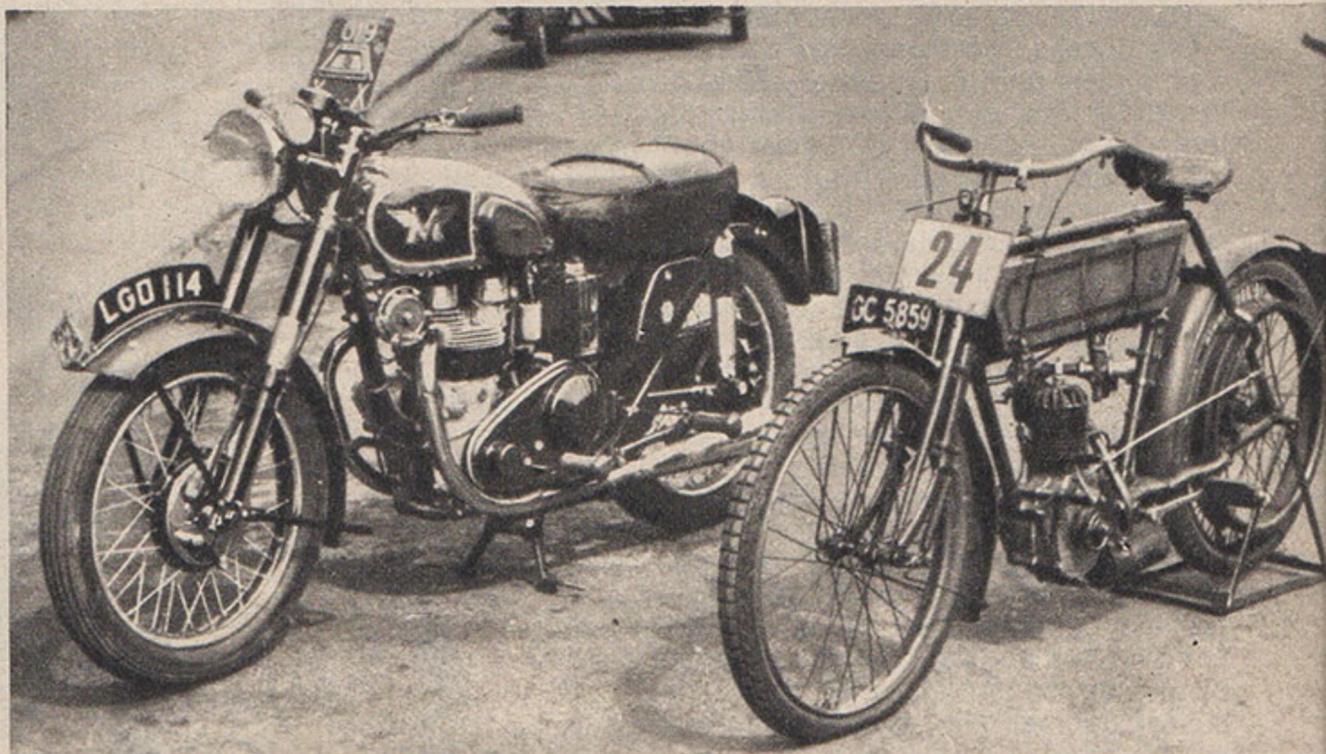
Le lendemain fut consacré à des visites de Londres et ce n'est que le jour suivant que j'ai pu rentrer en possession d'une moto quasi neuve. Mon moteur avait été démonté entièrement en deux heures et chaque pièce contrôlée. Aucun signe d'usure ne se manifestait. Toutefois, Jock West décida de remonter un moteur neuf étant donné que le travail était le même (sic) et préférait me placer des pièces du tout dernier modèle contrôlé au Magna-Flux! Ma moto fut deux fois montée et démontée avec un très sérieux essai de contrôle et de rodage entre les deux. Elle me fut rendue avec invitation à contrôler les 140 kilomètres à l'heure en troisième vitesse...

Le fait est que je ne reconnaissais plus ma moto. Elle a des accélérations qui m'ont laissée perplexe; je m'y suis vite habituée mais je garde l'impression qu'elle doit être parmi les plus rapides du continent. Je rends grâce au metteur au point du service course pour le miracle accompli.

Nous primes congé à regret et avec l'intention de retourner à Woolwich à la prochaine occasion. La conclusion qui s'impose à l'esprit est que les produits des Associated Motor-Cycle figurent au tout premier plan de la motocyclette de haute qualité dans le monde. En Angleterre, plus de 60% des motos militaires sont des A.J.S. et Matchless.

Quant aux résultats sportifs, les victoires ne se comptent plus : en circuit, en cross, en trial, le monogramme ailé ainsi que la cocarde argentée sont toujours à l'honneur, depuis quarante ans.

Marianne WEBER.



1950

1900

MANDILLE ET ROUX

Les Etablissements Mandille et Roux sont les constructeurs des petites machines M.R., une des marques qui a le plus contribué avec son moteur Sachs 98 cmc. à imposer la formule vélomoteur.

M.R. est spécialisé dans les petites cylindrées avec lesquelles il n'a pas craint d'affronter des épreuves sévères comme le Bol d'Or, qu'il gagna en catégorie 100 cmc. avec Maucou-

rant comme pilote pendant six ans consécutifs, améliorant sans cesse son record.

M.R. expose cette année trois machines principales : un cyclomoteur équipé du moteur Vap. 4 placé à la base du cadre.

Le cadre mixte a son tube supérieur formant à la fois poutre et réservoir d'essence, et une fourche avant élastique.

Le vélomoteur M.R. est un 125 cmc. à bloc-moteur 2 temps Ydral 4 vitesses et sélecteur au pied.

La troisième machine exposée est un tandem équipé du fameux moteur Sachs 98 cmc. 2 vitesses, débrayage et point mort. Comme sur le cyclomoteur, le tube supérieur forme poutre et réservoir. Le moteur est situé dans un berceau à hauteur des pédaaliers.

D.-S. MALTERRE

Cette marque du bon vieux temps nous est redevenue familière depuis près de deux ans et ses nouveaux modèles 125 cmc. en vélomoteurs et 150 cmc. en motos légères, tous deux

équipés du bloc A.M.C. 4 temps à culbuteurs.

Les différents types de D.S. sont offerts à la clientèle avec ou sans suspension arrière.

Rappelons que cette marque a fait une très belle démonstration au dernier Bol-d'Or, affirmant ainsi sa rapidité et son endurance.

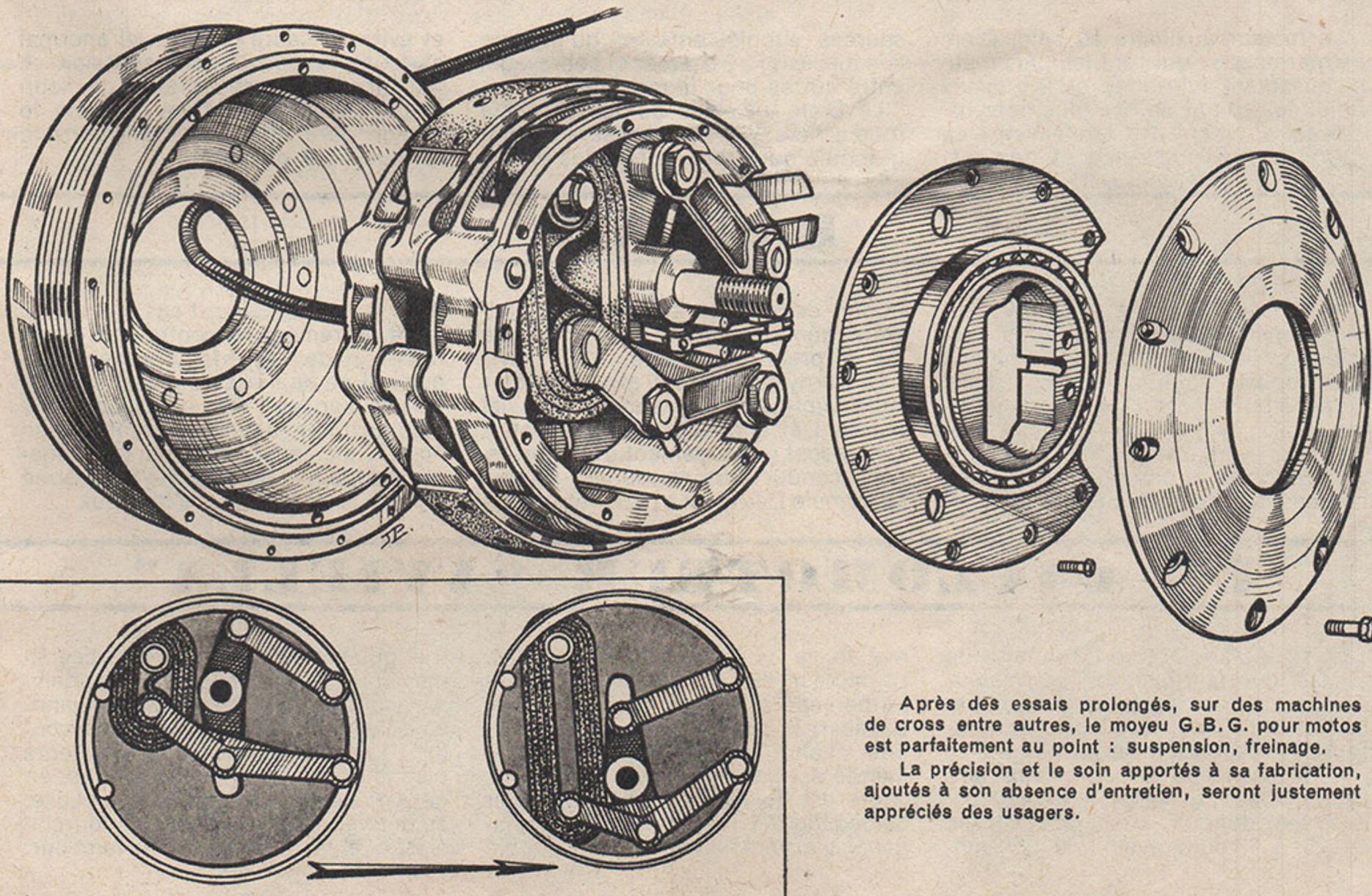
THOLOMÉ

« Motocycles » a signalé à plusieurs reprises cette voiturette populaire et l'effort persévérant de son constructeur pour parvenir à la réaliser sur le plan commercial. Aux dernières nou-

velles, M. Tholomé avait réussi à équiper une usine avec le ferme espoir de pouvoir régulièrement livrer dans les prochains mois. Nous aurons certainement à l'essai un des premiers

modèles. Dès que tout sera en place pour répondre à la demande, nous avertirons nos lecteurs, dont bon nombre, déjà, se sont montrés intéressés par ce véhicule économique.

MOYEU G. B. G.



Après des essais prolongés, sur des machines de cross entre autres, le moyeu G.B.G. pour motos est parfaitement au point : suspension, freinage.

La précision et le soin apportés à sa fabrication, ajoutés à son absence d'entretien, seront justement appréciés des usagers.

MANUF RANCE

La Manufacture Française d'Armes et Cycles de Saint-Etienne présente, parmi toute la gamme de ses bicyclettes « Hironde » , un modèle équipé avec le moteur auxiliaire Vap. C'est la solution classique avec le

moteur à l'arrière. Cette machine, dotée d'un moyeu arrière démontable, est offerte à un prix particulièrement avantageux.

Comme vélomoteurs Manufrance présente deux types. Le premier est

son modèle déjà connu, à boîte et moteur séparés. Le second est une nouveauté avec bloc-moteur et fourche télescopique; bien au point, d'une belle sobriété de lignes, il doit rencontrer un très gros succès.

MINIMOTOR

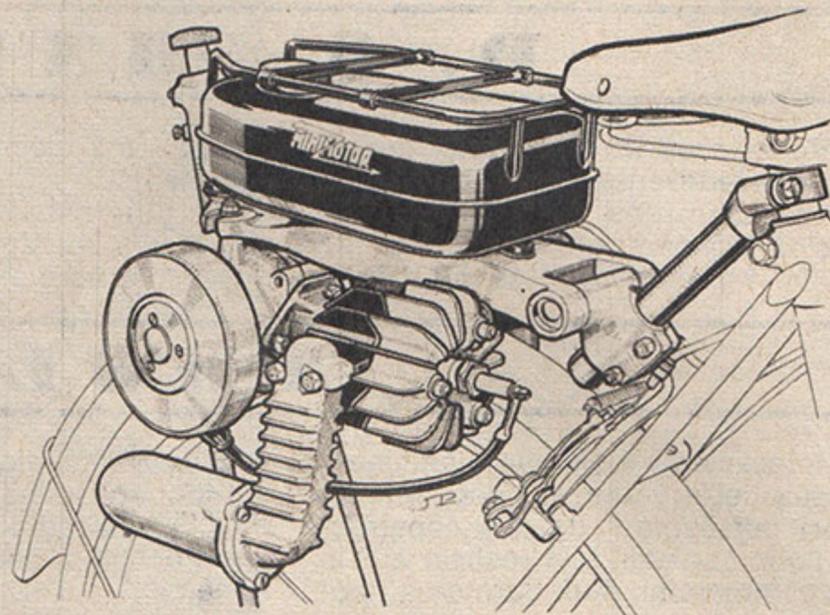
Le 50 cmc. Minimotor, fabriqué d'après licence italienne, a sa place au-dessus de la roue arrière.

C'est un 2 temps à cylindre horizontal entraînant la roue par un galet métallique de conception très particulière : ce galet n'est pas à dentures, mais se compose d'une série de sortes d'ailettes hélicoïdales; ce dispositif a été étudié pour éliminer l'eau et la boue et éviter le patinage.

« Motocycles » a reçu plusieurs lettres de possesseurs d'un Minimotor. Ils sont satisfaits de sa puissance, de son endurance et de son excellente tenue en côte.



Robuste et rapide le "Minimotor", en quelques minutes, équipera votre bicyclette.



DIEM

Le moteur auxiliaire 50 cmc. Diem est parmi ceux qui sont les plus méticuleusement fabriqués et les mieux finis; également un des plus nerveux.

Il est apprécié des tandémistes en raison de sa puissance et des res-

sources supplémentaires qu'apporte son dispositif à 2 vitesses et débrayage, entre autres pour la montagne.

Le Diem se place au-dessus de la roue arrière, par l'entremise d'un bâti triangulé qui supporte tous les efforts

et évite au cadre tout travail anormal et toute fatigue. La transmission se fait par chaîne sans entraîner de modification du moyeu arrière du cycle, le pignon de chaîne se vissant derrière la roue libre d'origine.

DERNY

A part sa cylindrée le Derny peut être considéré comme un des premiers cyclomoteurs mais, comme il est propulsé par un 100 cmc., il est administrativement classé comme vélomoteur.

Le Derny a conquis de nombreux cyclotouristes et particulièrement des tandémistes qui n'hésitent pas à af-

fronter de longues étapes qu'ils couvrent généralement à une moyenne qui surprend le profane.

Le Derny est rapide, il avale les côtes sans faiblir. Son moteur Zürcher est puissant et sûr. Ceux qui utilisent le Derny sont généralement des sportifs, bons conducteurs et routiers avertis. La formule Derny est à peu près unique

dans le genre. En tout cas elle est au point. Rarement rencontre-t-on sur la route un de ces équipages en difficulté. Il ne faut donc pas s'attendre à trouver sur les modèles exposés des modifications très apparentes. On nous a dit cependant que l'entraînement du réducteur avait été transformé afin de le rendre plus silencieux.

LE CYCLOMOTEUR "AVIELLA"

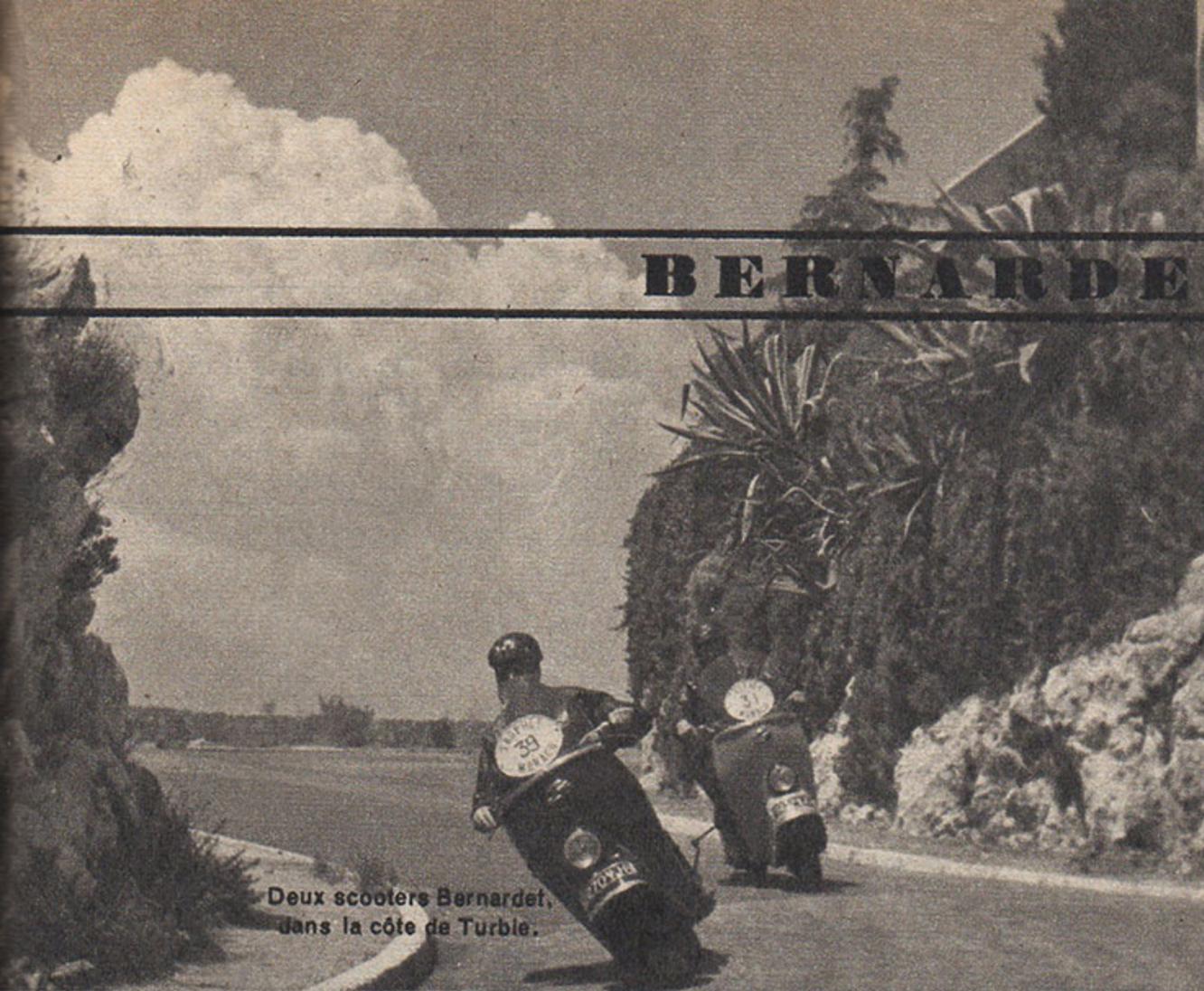
C'est la Manufacture Orléanaise de Cycles qui fabrique le cyclomoteur Aviella dont la brillante démonstration dans le Tour cyclotouriste a consacré l'excellente mise au point.

Cette bicyclette à moteur auxiliaire est équipée du Vap.4 à débrayage. Elle est donnée pour une vitesse de 35 à l'heure avec une consom-

mation de 1 l. 1/2 aux 100 kilomètres. Le moteur est posé dans un cadre en berceau à hauteur et à l'avant du pédalier, la propulsion se faisant par une chaîne indépendante; la commande est par poignée tournante. Le cadre est du type mixte, le réservoir oblong de 2 l. 1/4 formant tube diagonal. L'arrière à une fourche à double

triangulation avec roue renforcée et moyeu-frein à tambour de tandem. A l'avant un frein à tasseau sur jantype Jeay. La selle est de grand confort; tout l'équipement est d'ailleurs bien soigné. L'Aviella est cataloguée en deux modèles, un Standard et un Luxe, ce dernier étant pourvu d'une fourche élastique et de deux freins-tambour.

BERNARDET



Deux scooters Bernardet, dans la côte de Turbie.

Scooter 125 cmc. — Les modèles 1950 améliorés se sont imposés cette année auprès d'une clientèle croissante, par leur qualité de ligne, de confort, de tenue de route.

La tenue de route du scooter Bernardet a été confirmée par les épreuves sportives, Rallye Aiglon entre autres, et n'est plus discutée.

Ces scooters n'ont pas été étudiés pour circuler uniquement sur des « billards », mais au contraire ils sont

adaptés parfaitement pour les mauvaises routes et même les pavés du Nord.

Ces scooters ont été étudiés pour le transport de bagages encombrants dans des sacoches volumineuses et un vaste coffre arrière.

Le transport du passager est assuré par un large siège confortable.

La propreté de ces scooters autorise pour la clientèle tant féminine que masculine un équipement de ville et non un équipement spécial.

Pour attester l'excellente tenue du Bernardet il suffit de signaler que ce n'est pas par hasard que tous les scooters présentés au départ des épreuves sportives sont toujours arrivés au complet.

Le 125 cmc. à moteur Ydral est bien connu du monde motocycliste; le 250 cmc. présente au dernier Salon est, cette fois, en version définitive pour la clientèle. Il a subi les modifications suivantes :

Suspension arrière licence Neiman. Roue tirée avec maximum de poids suspendu. Antivol à la direction.

Moteur Bernardet 248 cmc. 2 cylindres à chambre d'explosion commune. Alimentation par distributeur. Volant magnétique Safi. Boîte à 3 vitesses. Consommation 3 lit. 5. Vitesse 90 environ. Ventilation forcée.

Ce bicylindre possède une très grande souplesse; il est très économique; le silence a été tout particulièrement soigné pour en faire un véhicule agréable à conduire.

Ce véhicule convient aussi bien pour la ville que pour les plus longues randonnées à deux personnes avec bagages, à moyenne élevée et consommation réduite.

C'est un Super-Scooter à peu près unique en Europe et de classe internationale.

F. N.

La grande fabrique d'Herstal représente ses modèles de l'année dernière, qui bien au point et donnant toute satisfaction n'ont pas nécessité de modifications sensibles, et à côté d'eux une moto nouvelle pour nous : la 450 cmc. à culbuteurs.

On retrouve donc : une 250 cmc. à culbuteurs, une 350 cmc. à soupapes latérales, une 450 à soupapes latérales, chacune en deux présentations, standard et luxe. La 450 culbutée n'existe qu'en luxe.

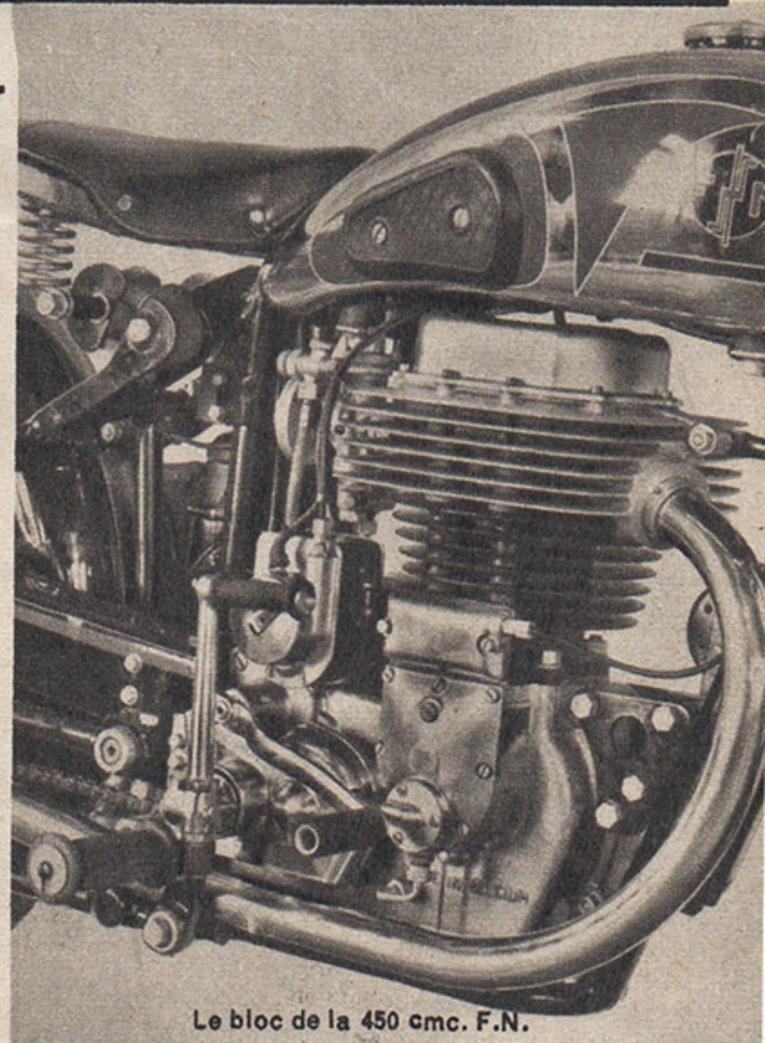
Les cadres sont ceux, si personnels,

que nous connaissons et qui à l'origine avaient provoqué un certain étonnement, atténué l'année suivante par une modification du dessin les rendant d'allure plus classique et maintenant fort bien admis du public.

C'est un châssis entièrement suspendu avec à l'avant une roue tirée et à l'arrière une fourche articulée. La suspension avant et arrière est assurée par des anneaux Neiman. Les caractéristiques de la nouvelle 450 cmc. sont les suivantes :



La nouvelle F. N. 450 cmc. à culbuteurs.



Le bloc de la 450 cmc. F.N.

N. S. U.

N.S.U. « 251-OSL »

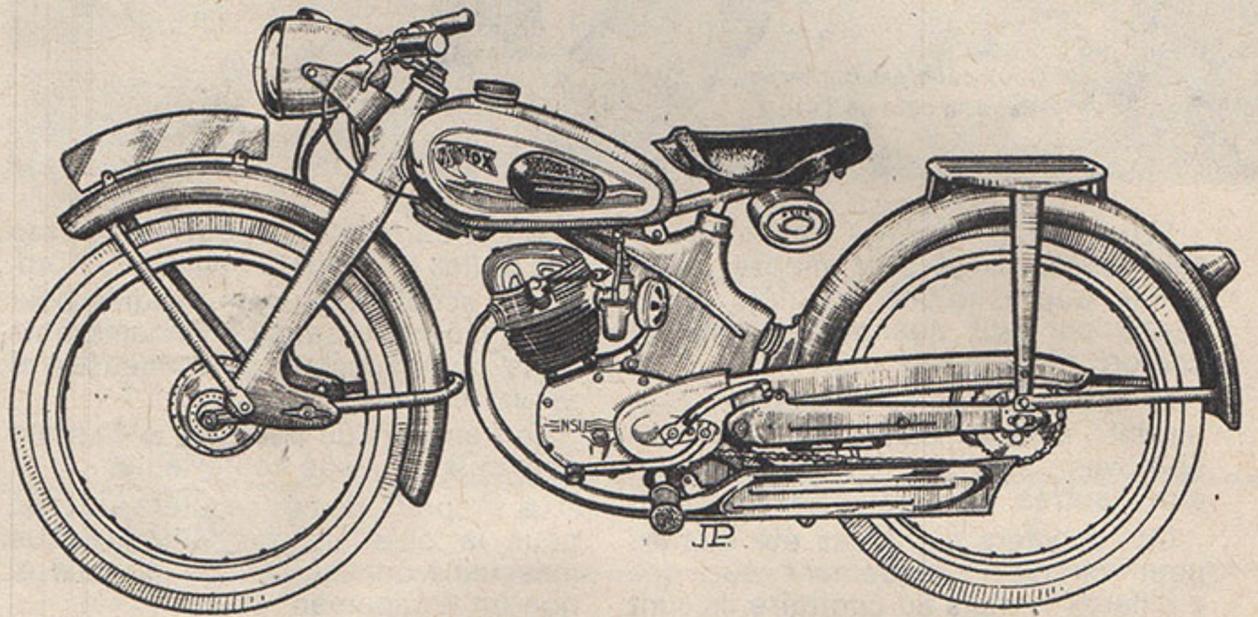
Moteur monocylindrique à 4 temps à soupapes en tête de 244 cmc., 64 mm. d'alésage et 75 mm. de course. Taux de compression 6,4 à 1. Culasse en alliage léger, cylindre en fonte grise. Graissage à carter sec et pompe à engrenage. Carburateur Bing à deux manettes, puissance 10 CV. 5 à 5.000 t.m. Allumage par magnéto Bosch RO. 45/6 2800 L.1 et batterie. Avertisseur électrique. Boîte de vitesse N.S.U. à 4 rapports commandée par sélecteur au pied. Transmission par chaîne travaillant dans l'huile. Rapports de la boîte en 1^{re} 3,57 à 1, en 2^e 2,1 à 1, en 3^e 1,37 à 1, en 4^e 1 à 1. Démultiplication moteur-boîte : 2,35 à 1. Boîte-roue arrière 2,73 à 1. Cadre en tube d'acier à double berceau ouvert. Fourche à parallélogramme en tôle d'acier emboutie avec amortisseurs réglables. Guidon et repose-pieds réglables. Freins à tambour de 140 mm. de diamètre. Réservoir d'essence de 11 litres avec réserve et grand bouchon de remplissage. Selle oscillante. Projecteur de grand diamètre avec compteur incorporé. Porte-bagages en tubes d'acier avec deux trousses à outils fermant à clé. Pneumatiques de 19 x 3,25. Longueur 2 m. 04, hauteur 0 m. 93, largeur 0 m. 76. Poids à vide 126 kg. Vitesse 100 km.-h. Consommation 2 l. 7 aux 100 km.-h. Carter de chaîne secondaire étanche.

N.S.U. « FOX »

Moteur à 4 temps à soupapes en tête de 98 cmc. de cylindrée, 50 mm. d'alésage et 50 mm. de course. Taux de compression 7,8 à 1. Cylindre en fonte grise. Culasse et piston en alliage léger. Graissage centrifuge à immersion, carburateur Bing à vanne. Equipement électrique, volant à dynamo-magnéto Bosch ou Noris de 25 watts, embrayage à disques multiples, boîte de vitesse faisant corps avec le moteur à transmission par engrenages hélicoïdaux, 3 vitesses commandées par sélecteur au pied.

Rapports de la boîte : 1^{re} 2,62 à 1, 2^e 1,62 à 1, 3^e 1 à 1. Rapport boîte-moteur : 4 à 1. Boîte-roue AR. : 2,13 à 1. Cadre en tôle d'acier emboutie et soudée, à suspension arrière. Fourche avant du type télescopique, guidon réglable, selle oscillante. Réservoir d'essence de 8 l. 200. Freins à tambour de 125 mm. de diamètre. Pneumatiques de 19 x 2,50. Longueur 1 m. 91, largeur 0 m. 70, hauteur 0 m. 90. Poids 80 kg. Puissance 6 CV. à 6.600 t.m. Consommation 1 l. 800 aux 100 km. Vitesse maximum 85 km.-h. Présentation très luxueuse

Graissage par mélange dans la proportion de 1 : 25. Eclairage et allumage par volant et batterie Noris 6 volts type MLZ 6 volts 25/35 watts, bougie Warmewert 225, avertisseur électrique. Batterie 6 B7 DIN 72 311. Puissance du moteur 5 CV. à 4.600 t.m. Puissance au litre 40 CV. Boîte de vitesses à 3 rapports reliée au moteur par une chaîne travaillant dans l'huile. Changement de vitesse par sélecteur au pied. Rapports de la boîte : en 1^{re} 3 à 1, en 2^e 1,45 à 1, en 3^e 1 à 1. Rapport final : 7,90 à 1. Cadre fermé en tube d'acier. Fourche en tôle d'acier em-



La N.S.U.-Fox 100 cmc. culbutée.

en émail bleu métallisé et chromé. Trousse à outils métallique sous la selle. Grand carter de chaîne secondaire. Compteur de vitesse incorporé au phare.

N.S.U « 125-ZDB »

Moteur 2 temps à trois canaux de transfert, cylindre en fonte grise et culasse en alliage léger, alésage 52 mm., course 58 mm., cylindrée 123 cmc. Taux de compression 75 à 1. Piston alliage léger à deux segments. Carburateur Bing à une manette.

boutie à parallélogramme avec amortisseurs réglables. Réservoir de 10 litres avec réserve. Freins à tambour de 125 de diamètre. Pneumatiques de 19 x 8,50. Longueur 1 m. 98, hauteur 1 m., largeur 0 m. 68, hauteur de la selle 0 m. 70, Repose-pieds réglables. Poids 85 kg. Vitesse 75 km.-h. Consommation 2 l. 4 aux 100 km. Selle pivotante avec ressort réglable. Vaste coffre à outils, phare de grand diamètre, grand carter de chaîne secondaire. Présentation très soignée (triple émaillage).

LE K I D

Sa bonne tenue et sa présentation impeccable ont fait grande impression au Tour de France cyclotouriste.

C'est un moteur à entraînement par galet sur roue avant; il est d'une conception moderne. Cylindre « Alpax ». Chemise fonte centrifugée. Embielages sur roulements à aiguilles. Vilebrequin sur roulements à billes.

Le moteur monocylindrique, inversé 2 temps, cylindrée 48 cmc., alésage 40,

course 38, puissance 1 CV., donne une vitesse en pointe de 40 km.-h. pour une consommation de 1 l. 800 aux 100 km.

Sa souplesse et ses reprises sont remarquables à tous les régimes et donnent l'agréable sensation d'une conduite facile.

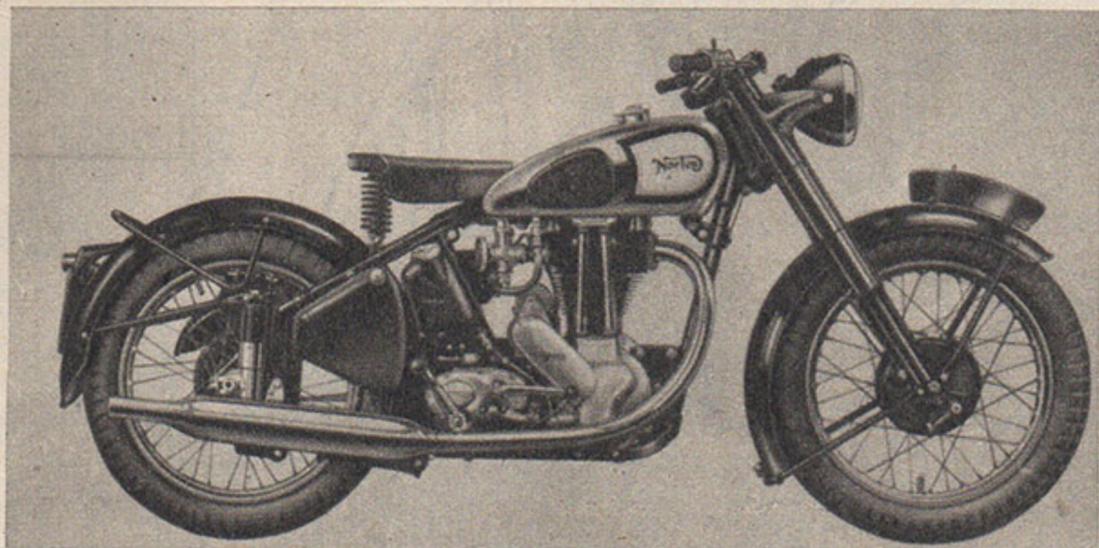
Les moteurs sont livrés entièrement polis ou émaillés à la demande, sous deux modèles :

l'un « Sport », dont l'échappement se fait dans un garde-boue spécial relié au moteur par un raccord souple; l'autre « Touriste », dont l'échappement se fait à l'intérieur d'un silencieux en Alpax muni de chicanes.

L'élégance de ce moteur a poussé certains constructeurs à l'étude d'un vélo spécial. Les ensembles lancés sur le marché sont d'un impeccable fini qui plaît à la clientèle.

CHEZ GARREAU

Toujours très entouré, le stand Garreau présente les marques anglaises les plus célèbres. Les Norton, aux victoires retentissantes, ont conservé leur fini classique : noir, argent et chrome. Parmi les modèles exposés nous retrouvons l'ES.2, 500 cmc. à culbuteurs enfermés. Robuste et sûre elle n'a reçu que des modifications de détail, boîte de vitesse placée horizontalement, silencieux de grande dimension. Fourche et suspension arrière télescopiques. Chères aux amateurs de hautes moyennes, les



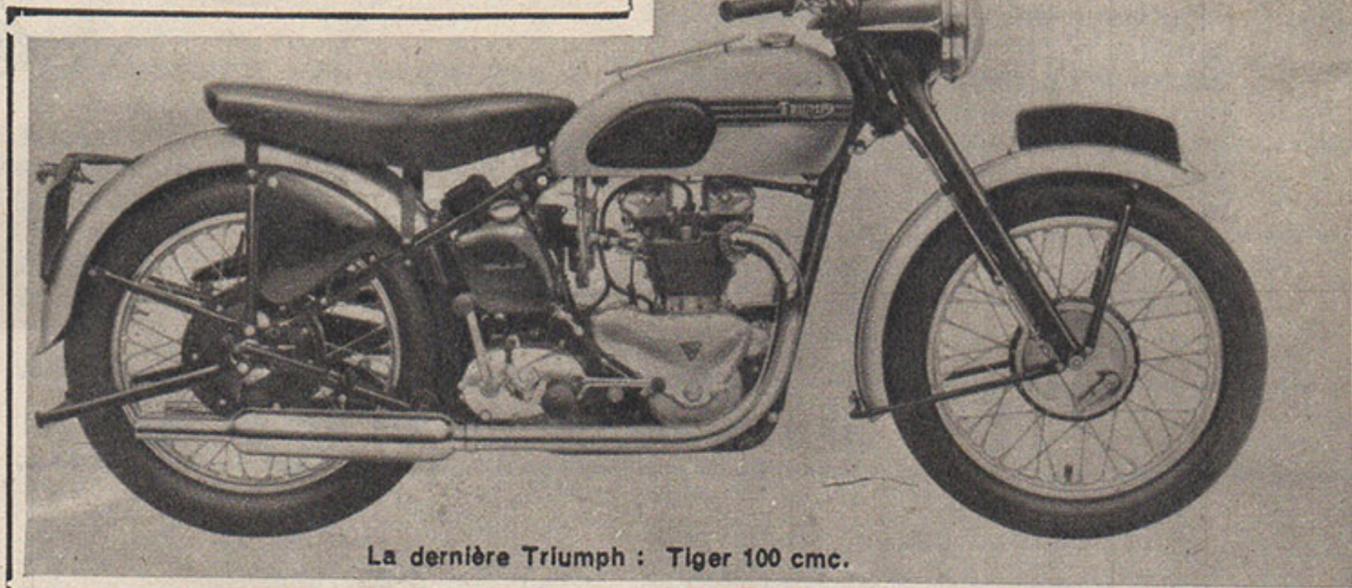
La 500 cmc. Norton ES. 2.

Internationales 30 et 40 de renommée mondiale sont livrées respectivement en 500 cmc. (79 x 100) et en 350 cmc. (77 x 88). Pour les coureurs les Manx 30 et 40, double arbre à cames en tête, sont tout indiquées. Elles ont prouvé cette année, sur les circuits, leurs qualités.

Cette série de monocylindres est complétée par la « Dominator ». Nous avons déjà vanté dans un numéro précédent les mérites de cette twin pour ne pas avoir à y revenir. Notons également un modèle spécialement allégé et préparé pour le moto-cross, il a déjà fait son apparition cette saison dans les courses aux mains de pilotes français.

Passons à la machine de série la plus rapide, nous voulons parler de la Vincent. En 1.000 cmc. nous trouvons trois modèles principaux. La machine de course « Black-Lightning »; puis la « Black-Shadow », la routière imbattable, et enfin la rapide destinée aux gens plus tranquilles, si l'on peut dire! Ces machines à la silhouette bien connue donnent entière satisfaction aux quelques heureux possesseurs français. Il existe également des 500 cmc. à culbuteurs monocylindriques à suspension arrière, la Comet et la Meteor, mais jusqu'ici il n'a été importé que des Grey-Flash qui font merveille dans les petits circuits.

Indépendamment de ces marques, Garreau est agent Scott, Indian; notons chez Indian l'apparition d'une 250 cmc. bloc-moteur à soupapes latérales, fourche télescopique sans suspension arrière. Cette moto est de lignes et de caractéristiques tout à fait continentales. En bicylindres côte à côte nous retrouvons la Scout de 435 cmc. et la New-Warrior qui représente la même version en 500 cmc. Les grosses bicylindres en V de 1.300 cmc. sont toujours au catalogue avec des équipements divers.



La dernière Triumph : Tiger 100 cmc.

Dans le domaine des machines légères la firme Excelsior nous présente une gamme de modèles équipés de moteurs Villiers et munis de suspensions arrière. L'Universal est un 125 cmc., le Roadmaster nerveux à souhait est un 197 cmc., la Talisman est une 250 cmc. 2 cylindres semi-bloc d'une grande souplesse. Tous ces modèles sont dotés de la fourche télescopique.

Les Scott ne seront pas exposés, malgré leur prix un peu prohibitif il y a toujours des amateurs pour ces machines extraordinaires, il sauront que l'agence est toujours rue Robert-Lindet.

Duke, le champion de la Norton

TRIUMPH

Sur le stand de Triumph-France figure la série complète des productions de cette marque universellement réputée.

Le vertical-twin est généralisé sur tous les modèles :

La 3-T de luxe est une 350 cmc. culbutée.

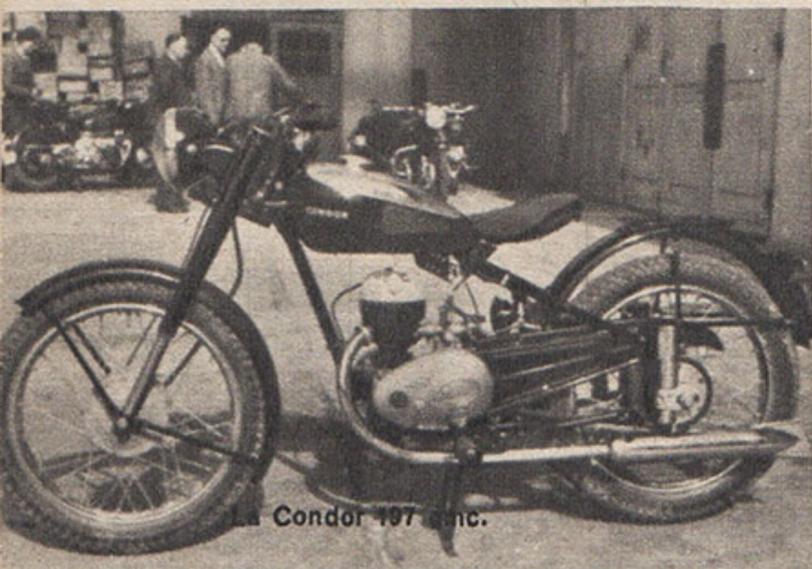
En 500 cmc., deux modèles à destination distincte, la Speed-Twin, moto de grand tourisme, souple, rapide, silencieuse; et la fameuse Tiger 100, machine rapide par excellence.

Enfin, la dernière révélation : la 650 cmc. Thunderbird, moto de grande classe, surpuissante et sûre.

La présentation Triumph est impeccable; l'émail rouge, gris et noir distingue les divers modèles. Quelques modifications de détail feront l'objet d'une présentation dans notre compte rendu. Rappelons toutefois que toutes ces machines sont, ou peuvent être, livrées avec le moyeu arrière suspendu qui, depuis son apparition et grâce à l'expérience de la course, a été modifié et dont la mise au point peut être considérée comme définitive.



PUCH ET CONDOR



Les motocyclistes sont familiarisés désormais avec cette marque que les plus anciens d'entre eux ont déjà connue avant-guerre, ne serait-ce que pour son moteur de conception peu courante. Le moteur de la Puch avec ses deux cylindres jumelés et ses deux pistons n'est, en fait, qu'un monocylindrique puisque la culasse est commune aux deux cylindres. Nous avons déjà décrit ce moteur du cycle à 2 temps en expliquant que la raison d'être des deux cylindres était de constituer une sorte de distributeur et de régulateur de la veine gazeuse, un cylindre correspondant à l'admission, l'autre à l'échappement. Un tel moteur est plus onéreux à établir qu'un classique mono à déflecteur ou même à piston plat, mais il revendique sur le dispositif classique l'avantage d'un meilleur ralenti, d'une moindre consommation et d'une meilleure utilisation des gaz.

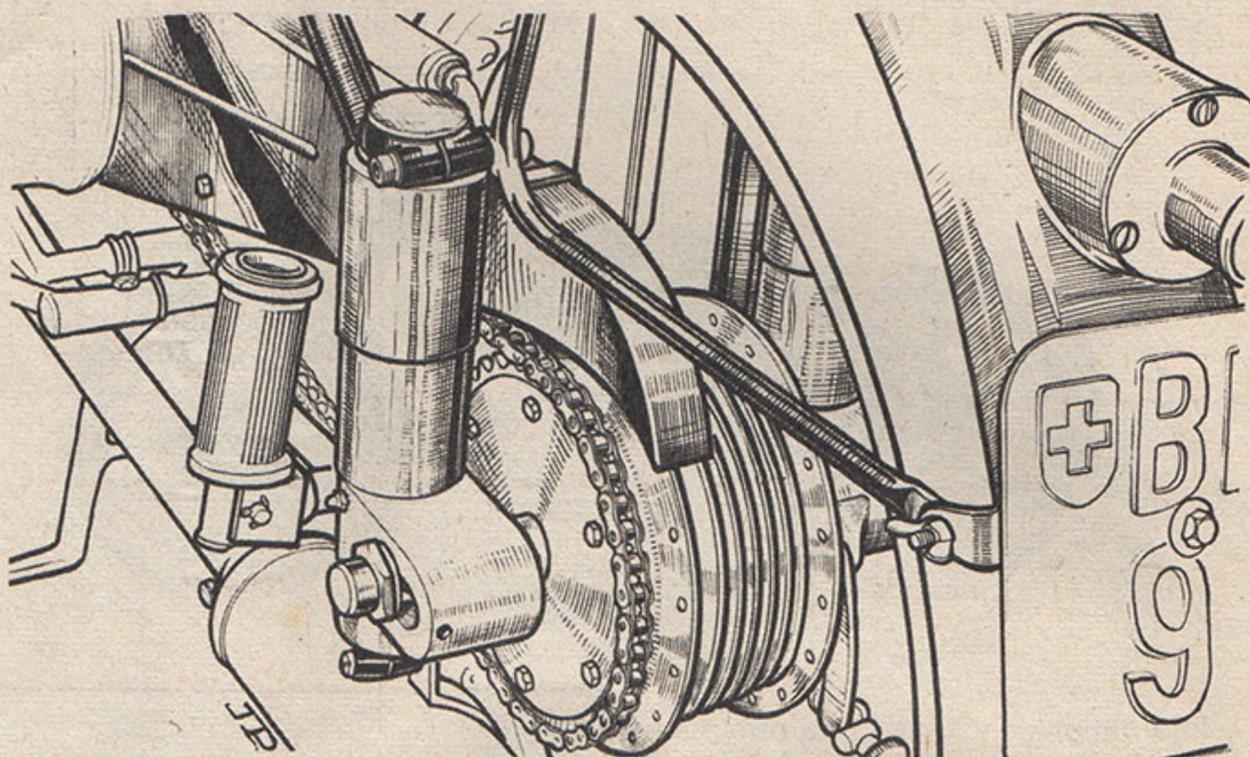
Trois modèles de Puch sont introduits en France par les Etablissements Humblot :

Une 125 cmc. normale 3 vitesses sélecteur, fourche télescopique à un seul carburateur; une 125 cmc. sport de mêmes spécifications générales mais à deux carburateurs; enfin une 250 cmc. à 4 vitesses et sélecteur, fourche télescopique et suspension arrière.

Sur le même stand Humblot figurent

des Condor et leur fini est magnifique et fait grand honneur aux industriels suisses.

Une troisième Condor pour être de cylindrée plus modeste attire également l'attention par sa luxueuse présentation et ses caractéristiques mécaniques, c'est une 200 cmc. à moteur Villiers dans un cadre à fourche télescopique et suspension arrière. On remarque la présence de freins axiaux sur les deux moyeux.



La suspension arrière de la Condor est largement calculée. Noter le moyeu.

deux motos Condor flat-twin. L'une est la 580, l'autre la 750 cmc., toutes deux à soupapes latérales, 4 vitesses, sélecteur, transmission par cardan, dans un cadre à fourche télescopique et suspension arrière. La présentation

FAVOR

Outre ses différents modèles de cycles, Favor participe au Salon avec 2 cyclomoteurs et 2 vélomoteurs :

Type C.T.A., cyclomoteur 49 cmc. 2 temps, all. et éclair. volant. Entraînement par galet sur roue AV. Débrayage. Poids 22 kg. Vit. 30 km.

Type C.T.P., cyclomoteur 49 cmc., 2 temps. Allumage et éclairage volant. Moteur fixé au pédalier. Entraînement par chaîne. Débrayage. Poids 23 kg. Vitesse 35 à 40 km.

Type V.S.3, vélomoteur 100 cmc. Bloc-moteur 2 temps. 3.000 tours. 2 vit. 1 cylindre 48 x 54. Embrayage disques. All. et éclairage volant. Transmission chaîne. Pneus 600 x 55. Vit. 65 km. Consommation 1 l. 1/2 aux 100 km. Poids 45 kg.

Type A.C.4, vélomoteur 125 cmc. 4 temps. 3.000 t.m. Bloc-moteur 1 cyl. 69 x 48 à culbuteurs. Allum. volant magnétique. 4 vitesses sélecteur. Embrayage disques. Transmission chaînes. Pneus 25 x 3. Poids 68 kg. Vitesse 80 km.-h.

CHEZ SANDFORD

M. Sandford est l'agent général pour la France des deux grandes marques anglaises Velocette et James.

Les Velocettes sont représentées par deux modèles courants et un racer, la célèbre K.T.T. à cylindre aluminium, réputée dans toutes les compétitions.

Les deux autres modèles sont :

La 200 cmc. L.E. qui remplace la 150 cmc. Cette petite machine curieuse avec son carénage et son flat-twin à circulation d'eau est impressionnante par son silence, sa propreté, sa souplesse et sa remarquable tenue de route. En portant la cylindrée à 200 cmc., les constructeurs n'ont pas cherché à augmenter sensiblement sa vitesse, mais à la rendre plus souple encore et à lui donner plus de puissance en côte.

L'autre Velocette est la M.A.C. 350 cmc., modèle classique avec son moteur à culbuteurs et distribution surélevée. Elle n'a pas de suspension arrière, mais une fourche télescopique pneumatique.

La série des James comprend :

Un modèle de dame monovitesse à moteur Villiers, machine à pédales;

Une 98 cmc. 2 vitesses, commande au guidon;

Deux 125 cmc. dont une avec suspension arrière et une 200 cmc. également à arrière suspendu.

Ces trois modèles avec bloc Villiers 3 vitesses et sélecteur possèdent la fourche télescopique sur caoutchouc et ont un équipement électrique complet avec batterie et compteur dans le phare.

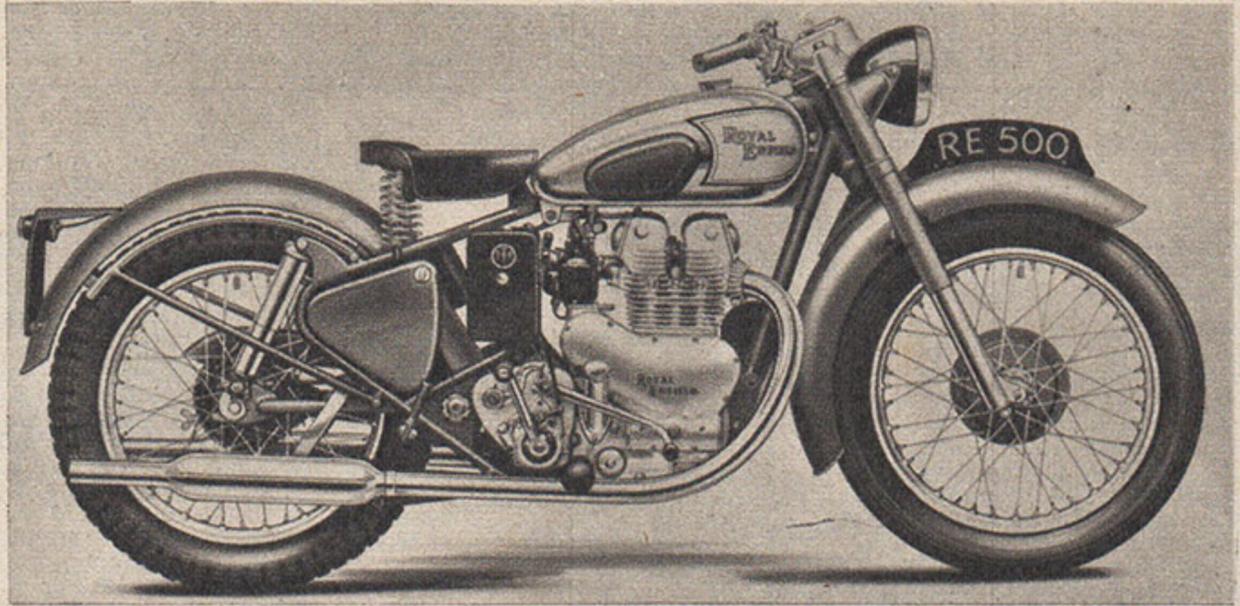
ROYAL ENFIELD

Représentée par M. Pierre Psalty les Royal-Enfield ont de fervents amateurs en France. La marque de Redditch présente une belle gamme de modèles dont la robustesse et le fini ne sont plus à vanter.

Nous avons tout d'abord la 500 twin à fourche télescopique et suspension arrière à bras oscillant. Le moteur et la boîte forment semi-bloc, les deux cylindres sont séparés, l'embellissage d'une seule pièce est à volant central. Cette machine peut être livrée en noir ou en gris, réservoir chromé.

Avec le même cadre, mais un moteur monocylindre, la 350 Bullet est une moto très agréable par sa légèreté et sa maniabilité. La bielle est montée sur de larges portées lisses en bronze au phosphore. Le graissage est très étudié. Il existe également des variantes de ces modèles prévus et équipés pour le moto-cross. On trouve, pour l'usage du sidecar, une 500 à cadre classique rigide ainsi qu'une

La 500 cmc. Twin Royal Enfield.



350 cmc. Ces machines sont livrées pour un prix très raisonnable tout en étant de caractéristiques éprouvées.

Pour clore la gamme, le 725 cmc. 2 temps bien connu est maintenant à fourche télescopique.

SIDECARS SIMARD

Le choix que nous offre Simard est vraiment très complet; il correspond à toutes les catégories de motos et de vélomoteurs depuis le sidecar léger de 30 kg. pour vélomoteurs et 175 cmc. jusqu'au modèle de grand tourisme une place et demie, avec coffre spacieux et équipement complet dont le poids de 75 kg. n'est pas excessif.

Entre ces deux extrêmes se situent un modèle spécial pour 250 cmc. de 38 kg., un grand sport de 58 kg., un standard léger pour le grand tourisme de 56 kg., quatre types de grand tourisme de 75 kg. variant dans les détails, et un sidecar de largeur intermédiaire entre le monoplace et le « une place et demie ».

Toutes les carrosseries sont traitées avec soin, généralement en deux teintes d'email cellulosique; les modèles de luxe ont leur peinture vitrifiée. Divers accessoires prévus ou en supplément viennent compléter ces diverses carrosseries : main courante, pare-brise rabattable, accoudoirs, etc.

Pour recevoir ces diverses caisses deux châssis sont prévus : le S. 50 et le S. 50 bis.

Le châssis se compose d'un cadre en tubes d'acier indéformable muni

de quatre prises pour les quatre attaches allant à la moto.

La suspension de roue est du principe à roue tirée, avec ressort hélicoïdal sous gaine et bascule montée sur double roulement à billes; elle est indérégable de ce fait.

La carrosserie est suspendue à l'avant sur deux blocs de caoutchouc et à l'arrière par un ressort hélicoïdal unique enfermé dans un boîtier assurant la suspension de la carrosserie par deux tubes télescopiques. Cette suspension est réglable suivant la charge.

Le 50 bis est de même conception, mais plus large pour supporter les carrosseries de une place et demie.

Tous ces modèles sont livrés avec marchepied, appuis-pied, tapis de fond caoutchouc, feu de position et pneu. Les carrosseries, pour bien s'appareiller avec la moto, peuvent être livrées sans supplément dans une couleur au choix du client.

L'effort de Simard est très méritoire dans une période aussi difficile pour le développement du sidecar, conséquence du manque de motos de moyenne et grosse puissance, conséquence aussi du prix élevé des garages.

Ronex sort donc un scooter avec moteur Vap. 50 cmc. et changement de vitesse progressif.

Un modèle renforcé avec moteur de 100 cmc. et un modèle « Confort » avec moteur Stainless de 125 cmc. et boîte 3 vitesses Staub.

Ronex n'ayant pu obtenir un stand au Salon, sa demande ayant été trop tardive, un essai de ses scooters paraîtra prochainement dans notre Revue.

JUÉRY

Spécialisés depuis le début de siècle dans la construction de véhicules légers de livraison : triporteurs à pédales et à moteur, cycles-livreurs, remorques pour cycles, poussettes, charrettes à bras, etc..., les Etablissements Charles Juéry, qui exportent dans le monde entier, ont réalisé les premiers cyclopoussettes mis en service vers 1936 en Extrême-Orient et plus particulièrement à Phnom-Penh (Cambodge) et à Saïgon (sud Viet-Nam).

Plus récemment le tripousse Juéry, fruit de l'expérience acquise dans ce domaine, devait s'imposer à Haïphong et Hanoï, où le pousse-pousse classique était encore en service.

Enfin, signe des temps, la motorisation étant devenue indispensable, le motopousse Juéry se devait de compléter cette lignée. Par sa présentation, son confort et sa sécurité, il a séduit l'usager. Sa souplesse et sa maniabilité le font apprécier des conducteurs. La rentabilité de son exploitation, due à sa conception robuste et à sa facilité d'entretien, l'a fait adopter d'emblée par les entrepreneurs de louage.

SCOOTER RONEX

La moto, le scooter et le cyclomoteur ont chacun leurs adeptes.

Entre ces trois conceptions, Ronex de Vaulx-en-Velin, dans l'établissement de son programme de fabrication a choisi « le juste milieu »; c'est-à-dire, un engin stable comme la moto, par

l'emploi de roues de 500 et la suspension avant et arrière; la forme « scooter » pour son confort et le bon marché, comme le cyclomoteur; tout en supprimant le pédalage, mais en n'employant que des solutions et des pièces ayant fait leurs preuves.

QUEL EST LEUR PRIX ?

A chaque Salon, on constate une fluctuation des prix. La variation n'est généralement pas attribuable au constructeur, mais résulte des différentes hausses sur la matière première, différents ajustements par rapport aux décisions, décrets, lois et autres contingences administratives ou sociales. Le curieux est que ces contingences qui n'ont de rapport ni avec la fabrication, ni avec la production, ni avec le volume des ventes, se révèlent généralement au retour des vacances, comme pour nous punir d'un repos hâtif et généralement mérité, pour ne pas dire nécessaire. Quand on rouvre les usines après la fermeture nécessitée par les congés, on apprend que, dans l'intervalle, cuivre, acier et autres ferrailles ont profité de ce court répit pour faire un saut battant leur précédent record. Ce n'est d'ailleurs pas le seul apanage de la mécanique, le beurre et la laine, les godasses et le café, les indéfrisables et les agrumes emboîtent le pas alertement.

A quelques jours de l'ouverture, les constructeurs, pour la plupart, nous

ont communiqué les prix de leurs divers modèles; mais, entre temps, i peut s'en passer des choses qui les contraignent à réviser leurs tarifs.

De leur côté les acheteurs aiment bien être renseignés. Comment concilier tout cela? En publiant à titre indicatif un tableau des prix indiqués, sous réserve et avec l'espoir que rien ne viendra les modifier dans le sens de la hausse. Les majorations, s'il y en a, et nous espérons que non, ne seront d'ailleurs pas terribles, si désagréables qu'elles soient.

De toute façon, comme elles seront à peu près générales, elles auront leur répercussion sur chaque marque, ce qui rétablira entre elles l'équilibre.

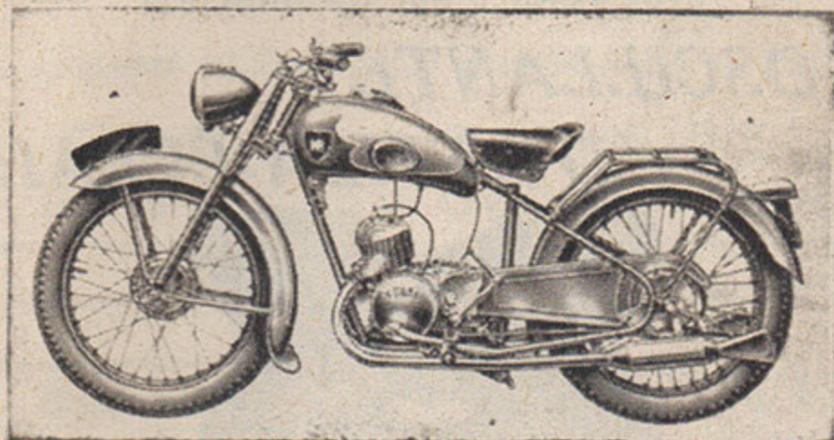
Les indications que nous donnons ci-après sont fournies sous réserve d'usage et, sauf imprévu, elles doivent être considérées plus comme une approximation que comme une certitude.

Ce tableau n'est d'ailleurs pas complet, certains constructeurs n'ayant pas eu la possibilité de déterminer leurs prix avant notre mise en page.

A.G.F.	
Scoter 125 cmc., 2 temps, 4 vit., sélect., fourche télesc., susp. AR.	120.000
ALCYON	
Vélocycle 125 cmc., type 23, 2 temps, 3 vitesses à main	76.000
Vélocycle 125 cmc., type 20, 2 temps, 4 vit. sélect.	98.000
Vélocycle 125 cmc., type 24, 4 temps A.M.C.	120.000
Motocyclette 175 cmc., type 19, 4 temps A.M.C. sélect.	135.000
Cyclomoteur Alcyonnette 50 cmc.	en homologation
ARIEL	
4 G. 1.000 cmc., Square four aluminium.	338.000
K.H., 500 cmc., Red Hunter Twin	284.000
K.G., 500 cmc., Luxe Twin	260.000
V.H., 500 cmc., Red Hunter	243.000
N.H., 350 cmc., Red Hunter	213.000
N.G., 350 cmc., O.H.V. de luxe	205.000
V.B., 600 cmc., Aluminium Cross	213.000
V.C.H., 500 cmc., Aluminium Cross	296.000
Suspension AR. en supplément	26.000
Livrées tout équipées, avec compteur, fourche télescopique. Délai trois mois après commande ferme.	
AUTOMOTO	
Vélocycle 100 cmc., 2 temps, 3 vitesses main	60.000
Vélocycle 125 cmc., 2 temps, 3 vitesses Aubier	72.500
Moto 175 cmc., 4 temps, culbut. A.M.C.	133.500
BERNARDET	
Scoter 125 cmc., 2 temps, 4 vitesses, sélect. Luxe	116.000
Scoter 250 cmc., 2 temps, 4 vitesses, bicyl.	138.000
En supplément roue de secours, pare-brise, sacoches, etc.	
B.M.W.	
Moto 250 cmc., R. 25, 4 temps, culbut. cardan	220.000
Moto 500 cmc., R. 51/2, 4 temps, culbut. Flat-Twin	350.000
B.S.A.	
Vélocycle 125 cmc. Bantam, 2 temps, 3 vitesses	132.000
Vélocycle 125 cmc. Bantam, 2 temps, 3 vitesses, susp. AR.	145.500
Moto 250 cmc. C. 10, 4 temps lat., 3 vitesses	155.000
Moto 250 cmc. C. 11, 4 temps, culbut., sans suspension	162.000
Moto 250 cmc. C. 11, 4 temps, culbut., avec suspension	175.000
Moto 350 cmc. B. 31, 4 temps, culbut., suspension AR.	220.000
Moto 500 cmc. B. 33, 4 temps, culbut., suspension AR.	235.000
Moto 500 cmc. A. 7 bicyl., 4 temps, suspension AR.	255.000
Moto 646 cmc. A. 10 bicyl., 4 temps, suspension AR.	270.000
Moto 500 cmc. M. 20 monocyl.	205.000
Moto 600 cmc. M. 21 monocyl.	210.000
Moto 500 cmc. M. 33 monocyl.	220.000
FAVOR	
Cyclomoteur C.T.A. 50 cmc., 2 temps, tract. AV.	39.500
Cyclomoteur C.T.P. 50 cmc., 2 temps, transm. Ch.	41.500
Vélocycle V.S.3 100 cmc., 2 temps, 2 vitesses	70.000
Vélocycle A.C.4 125 cmc., 4 temps, 4 vitesses, sélect.	120.000
F. N.	
Moto 250 cmc., culbuteurs, standard	216.800
Moto 250 cmc., culbuteurs, luxe	227.400
Moto 350 cmc., latérales, standard	211.600
Moto 350 cmc., latérales, luxe	221.800
Moto 450 cmc., latérales, standard	224.300
Moto 450 cmc., latérales, luxe	234.500
Moto 450 cmc., culbuteurs luxe	257.000
Ces prix s'entendent taxes locales en sus.	
GIMA	
Vélocycle 125 cmc. A.M.C., 3 vitesses sélect.	99.900
Vélocycle 125 cmc. A.M.C., 4 vitesses sélect.	123.700
Moto 175 cmc. 4 CR-A.M.C., 4 vitesses sélect.	148.700
GUILLER	
Vélocycle G.8, 2 temps, 3 vit. à main, 3 modèles... de 70.000 à	82.690
Vélocycle G.9, 2 temps, 3 vit. à main, 3 modèles... de 76.775 à	92.560
Vélocycle G.10, 2 temps, 4 vit. sélect. 2 modèles	92.000 et 103.690
Vélocycle G.87, 4 temps, 3 vit. à main, 2 modèles...	93.390 et 103.690
Vélocycle G.88 et 88 bis, 4 t., 4 vit. sélect. 3 modèles de	109.230 à 150.975
Moto G.89 et 89 bis, 4 temps, 4 vitesses sélect., fourche télesc.	3 modèles de 119.350 à 161.095
Moto G.90 et 90 bis, 4 temps, 4 vitesses, sélect., fourche télesc., suspension AR. 3 modèles	de 122.000 à 163.745
GUZZI	
Moto 500 cmc., type Falcone	335.000
Moto 250 cmc., type Airone	284.000
Moto 160 cmc., type Galetto	195.000
IMMÉ	
Vélocycle 100 cmc., 2 temps, 3 vit., cadre suspendu.	117.600 + taxe 2,87%
JAMES	
Vélocycle 98 cmc. Villiers, 2 vitesses	85.000
Vélocycle 125 cmc. Villiers, 3 vitesses	118.000
Vélocycle 125 cmc. Villiers, 3 vitesses, suspension AR.	130.000
Moto 200 cmc. Villiers, 3 vitesses, suspension AR.	155.000
KOEHLER-ESCOFFIER	
Vélocycle 100 cmc., 2 temps, 3 vitesses à main	62.000
Vélocycle 100 cmc., 2 temps, 3 vitesses sélect.	64.250
Vélocycle 125 cmc., 2 temps, 3 vitesses sélect.	84.500
Vélocycle 125 cmc., 2 temps, 3 vitesses sélect. télesc.	87.500
Moto 200 cmc., 2 temps, 3 vitesses sélect. télesc. non homologué.	138.500
Moto 250 cmc., 4 temps, 4 vitesses à main	138.500
MAGNAT-DEBON	
Vélocycle 100 cmc., 2 temps, 3 vitesses	62.000
Vélocycle 100 cmc., 2 temps, 3 vitesses, batterie	68.000
Vélocycle 125 cmc., 4 temps, 4 vitesses, batterie	106.450
Moto 350 cmc., 4 temps lat., 4 vitesses, batterie	145.000
Moto 500 cmc., 4 temps culbut., 4 vitesses, batterie	186.950
MONET-GOYON	
Vélocycle 100 cmc., S.3-GD, 2 temps, 3 vitesses à main	62.000
Vélocycle 100 cmc. S.3.G DS, 2 temps, 3 vitesses au pied	64.250
Vélocycle 125 cmc. S.6.V, 2 temps, 3 vit. au pied (bat. avert.)	87.830
Vélocycle 125 cmc. S.6.V, 2 t., 3 vit. au pied (bat. avert. redres.)	90.680
Moto 125 cmc., S.6.V, 2 temps, 3 vit. au pied, fourche télesc.	87.500
Moto 125 cmc., 2 t., 3 vit. au pied, project. av. compteur incorporé.	88.620
Moto 125 cmc., 2 temps, 3 vit. au pied, vol. mag. ABG	86.500
Moto MV.2.200 cmc., 2 t., 3 vit. au pied, susp. AR., f. tél. non homologué.	138.500
Moto 250 cmc. R.4.L., 4 temps, 4 vitesses au pied	138.500
MOSQUITO CHAPUIS Frères	
Moteur auxiliaire 2 temps, sous pédalier	24.800
MOTOBÉCANE	
Cyclomoteur Mobylette 50 cmc.	36.422
Vélocycle Standard 125 cmc. D.45.S.	74.980
Vélocycle Mobyclub 125 cmc. Z.46.C.	107.500
Moto Moby sport 175 cmc. Z.2.C.	129.093
MOTOCONFORT	
Cyclomoteur Mobylette 50 cmc.	36.422
Vélocycle Standard 125 cmc.	74.980
Vélocycle Forcyclub 125 cmc.	107.500
Moto Forcysport 175 cmc.	129.093
O.E.C.	
125 cmc. Villiers	139.000
196 cmc. Villiers	154.000
Livrées tout équipées avec fourche télescopique et sélecteur.	
PANTHER	
65, 248 cmc.	179.000
65, 248 cmc. de luxe	192.000
65, 248 cmc. compétition	249.000
75, 348 cmc.	202.000
75, 348 cmc. compétition	255.000
100, 598 cmc.	249.000
Toutes ces motocyclettes Panther sont à fourche télesc. et culbuteurs.	
PEUGEOT	
Vélocycle 55.A.L. 125 cmc., 3 vitesses main, monotube	67.250
Vélocycle 55.G.L. 125 cmc. 3 vit. main, 2 tubes réservoir (12 litres)	75.500
Vélocycle 56 125 cmc., 4 vitesses sélect.	97.200
Moto 155, 150 cmc., 4 vitesses sélect., télesc.	104.000
Moto T.4, 175 cmc., 4 vitesses sélect., télesc.	115.000
Cyclomoteur 50 cmc.	en homologation.
Trimoteur 5.S.T.N. 125 cmc., 3 vitesses	98.500
PUCH	
Vélocycle 125 cmc. Tourisme, 2 temps	123.325
Vélocycle 125 cmc. Sport, 2 temps, 2 carburateurs	141.700
Moto 250 cmc. normale, 2 temps	186.500
Moto 250 cmc. superluxe, 2 temps	191.500
RENÉ-GILLET	
Vélocycle 125 cmc., 2 temps, 4 vitesses	93.000
Moto 250 cmc., 2 temps, 4 vitesses	en homologation.
Moto 750 cmc., 4 temps bicyl., 4 vitesses	172.000
Moto 1.000 cmc., 4 temps bicyl., 4 vitesses	177.000
RONEX	
Scoter 50 cmc., Vap. 4 à débrayage	39.500
Scoter 100 cmc., mot. 2 temps	47.000
Scoter 125 cmc. confort., 2 temps, 3 vitesses	59.000
SUNBEAM	
Moto 500 cmc., type S.7 luxe	330.000
Moto 500 cmc., type S.8 sport	295.000
TERROT	
Vélocycle-Motorette 100 cmc., 2 temps, 3 vitesses à main	62.000
Vélocycle-Motorette 100 cmc., 2 temps, 3 vit. à main, batterie	68.000
Vélocycle-Motorette 125 cmc., 4 t., 4 vit. sélect., batterie	106.450
Moto H.C.T. 350 cmc., 4 temps, 4 vitesses sélect., batterie	145.000
Moto R.G.S.T. 500 cmc., 4 temps, 4 vitesses sélect., batterie	186.950
ULTIMA	
Vélocycle V.7, 125 cmc., 2 temps, 4 vitesses sélect.	119.000
Moto M.K.1, 175 cmc., 2 temps, 4 vitesses sélect.	138.000
VELOCETTE	
Moto 200 cmc. L.E., flat-twin à eau	210.000
Moto 350 cmc. MAC. culbuteur sport	250.000
ZUNDAPP	
Moto 200 cmc. D.B., 2 temps	environ 160.000
Moto 500 cmc. K.S.601, 4 temps	environ 340.000

VÉLOMOTEURS

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



Type Y-4, 125 cmc., 4 vit. YDRAL, sélecteur au pied
Même modèle en super-confort, pneus 550x85

TANDEM-MOTEUR

Type M-2, 98 cmc., 2 vitesses
Point mort - débrayage

CYCLOMOTEUR

MOTEUR VAP-4-48 cmc., 2 temps, débrayage

MANDILLE et ROUX, Constructeurs

30 bis, Rue des Prairies, PARIS (20°) - Tél. ROQ. 69-68

M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ

Heluyett

LA GRANDE MARQUE DES JEUNES

TOUJOURS IMITÉE !
JAMAIS ÉGALÉE !

vous invite cordialement à venir visiter son Stand au
SALON DU CYCLE, qui se tiendra du **5 au 15 Octobre**
prochain au **PARC DES EXPOSITIONS** (Porte de Versailles).

Présentation du fameux VÉLOMOTEUR 125 cmc.

2 temps, 4 vitesses avec sélecteur au pied, bloc-moteur LARDY
(Vainqueur du BOL D'OR)

et Cyclomoteur **HELUYETT-VAP**

STAND 174 - Service de Cars gratuits assurés du Grand Palais
à la Porte de Versailles

Usine et Bureaux : **SULLY-sur-LOIRE** (Loiret) — Téléph. 18

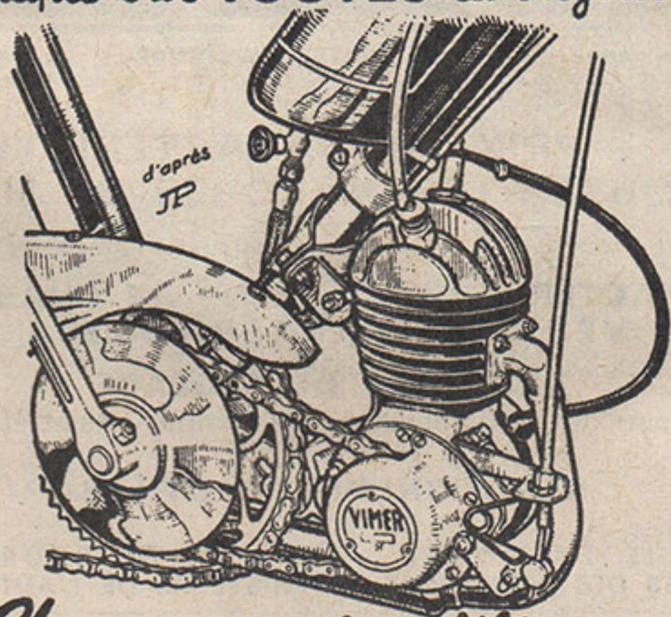
CAEN - 4, Rue de l'Abbatiale

Succursales : **ROUEN** - 11, Rue Alsace-Lorraine

DOUARNENEZ - 56, Rue Monte-au-Ciel

le moteur auxiliaire
VIMMER

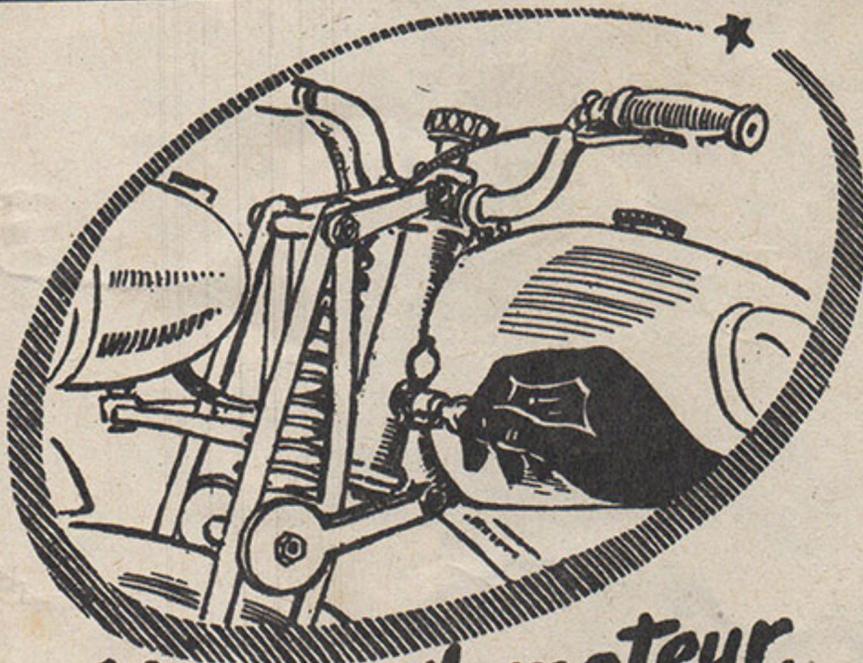
s'adapte sur **TOUTES** les bicyclettes



Changement de Vitesses
par utilisation du **Dérailleur**

Etablissements **D.F. Constructeurs** 119, Avenue Vaillant-Couturier
GENTILLY (Seine) ALÉSIA 32-00

Stand 63



*Votre velomoteur,
votre moto..*

à l'abri du vol avec

★ **L'ANTIVOL NEIMAN**
qui bloque la direction

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

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

Salon du Cycle - Hall des Expositions - Porte de Versailles - Stand 16

LE PALMARÈS ÉLOGIEUX DES BOUGIES K.L.G. !

AUTOMOBILES

RALLYE

RALLYE DE MONTE-CARLO :
Toutes catégories 1^{er} BECQUART-SECRET sur Hotchkiss.

RALLYE DE SESTRIÈRES :
Catégorie 1.100 cm³. 1^{er} LAUDY Georges sur Simca-8.

RALLYE DU SUD-EST :
Catégorie 750 cm³. 1^{er} MAISONNEUVE sur Dyna-Panhard.

RALLYE DE LISBONNE :
Catégorie 750 cm³. 1^{er} GROSGOGEAT sur Dyna-Panhard.

RALLYE DE CHARBONNIÈRES :
Catég. plus de 3.000 cm³. 1^{er} BENMUSSA-JAUX sur Talbot.
Catégorie 1.500 cm³. 1^{er} BARBIER sur 203 Peugeot.
Catég. moins de 600 cm³. 1^{er} DALIGAND sur 4 CV Renault.

RALLYE DES ALPES :
Catégorie 750 cm³. 1^{er} GROSGOGEAT sur Dyna-Panhard.

VITESSE

GRAND PRIX DE PARIS :
1^{er} GRIGNARD sur Talbot.

ENDURANCE

24 HEURES DU MANS :
Classement à l'indice de performance.
Catég. 2.000-3.000 cm³. 1^{er} ABECASSIS-MACKLIN sur Aston-Mart.
2^e ABECASSIS-MACKLIN sur Aston-Mart.
3^e BRACKENBURY-PARNELL —
Catég. 1.500-2.000 cm³. 1^{er} MATHIESON-STOP sur Frazer-Nash.
Catég. 750-1.100 cm³. 1^{er} SANDT-COATALEN sur 4 CV Renault.

COTE

COURSE DE COTE DU STELVIO :
Catégorie 750 cm³. 1^{er} GROSGOGEAT sur Dyna-Panhard.

MOTOCYCLETTES

TOURIST-TROPHY (course de l'île de Man) :
Catégorie 500 cm³. 1^{er} DUKE sur Norton.
2^e BELL —
3^e LOCKETT —

Catégorie 750 cm³. 1^{er} BELL sur Norton.
2^e DUKE —
3^e DANIELL —

BOL D'OR :
Catégorie 500 cm³. 1^{er} LEFÈVRE sur Norton.
2^e VENIN sur Sarolea.
Catégorie 350 cm³. 1^{er} JUIGNÉ sur Douglas.
2^e HERVÉ sur Jawa.
Catégorie 250 cm³. 1^{er} GILLARD sur Jawa.
2^e CAUCHY —
Catégorie 125 cm³. 1^{er} MOURY sur Puch.
2^e MOSER sur Terrot.
3^e FAUVEL —

SCOOTER LAMBRETTA :
6 records du monde
dont les 100 miles à la moyenne horaire de 121 km. 353



K.L.G.

CORUNDITE

la seule bougie de série avec isolant aviation.

SALON DE L'AUTO-STAND 6 BALCON A.

POUR VOTRE SÉCURITÉ

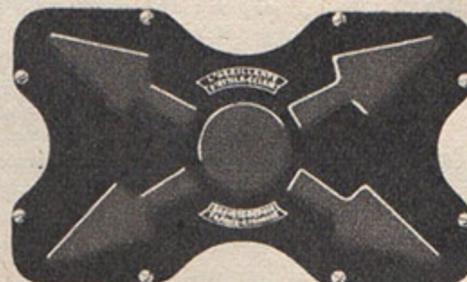
Équipez

VOS MOTOS, VÉLOMOTEURS, SCOOTERS,
CYCLOMOTEURS, VÉLOSOLEX, MOBYLETTE

avec l'indicateur de direction

L'OSCILLANTE

D'ATTILA-ÉCLAIR



INDICATEUR DE DIRECTION A FLÈCHES FIXES

Simulant l'oscillation, commande par commutateurs
:: fixés au guidon (catadioptrés ou feux arrière) ::

CRÉATION ET FABRICATION ENTIÈREMENT FRANÇAISES

Pose rapide

SALON DU CYCLE Stand 275 **SALON DE L'AUTO Balcon A, Stand 42**

ÉTABLISSEMENTS ATILA-LILLO
68, Rue du Chemin-Vert, PARIS (XI^e) - ROQ. 98-39

LE CATALOGUE DES CATALOGUES

44^e année — GUIDE PRATIQUE AUTOMOBILE — 1950
POUR PROFESSIONNELS ET USAGERS

**Publie : PRIX ET CARACTÉRISTIQUES
DE TOUTES LES MARQUES DU MONDE**

*Voitures Particulières - Véhicules Industriels - Tracteurs Agricoles

**CARACTÉRISTIQUES ET N^{OS} DE CHASSIS
DES VÉHICULES ANTÉRIEURS A 1950.**

TABLEAUX DE RÉGLAGE

des moteurs des principales marques françaises et étrangères

RENSEIGNEMENTS UTILES

CODE DE LA ROUTE — TARIFS D'ASSURANCES
ADRESSES DES PRINCIPAUX FOURNISSEURS DE L'AUTOMOBILE

PRIX : 530 frs Franco, contre mandat, chèque postal ou bancaire ;
590 frs Contre remboursement.

Éditions LEFÈVRE 1, Avenue Félix-Faure, PARIS-15^e
Tél. : VAU. 43-24 C. P. 258-48, Paris

« Le Catalogue des Catalogues », paraît chaque année en Juillet

Si vous voulez acheter

MOTO ou VÉLOMOTEUR

adressez-vous à des mécaniciens

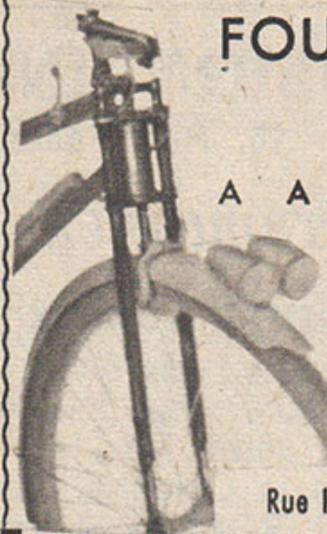
RENAULT ET CAMUS

SPÉCIALISTES

Vous donneront satisfaction ainsi que pour toutes réparations

CRÉDIT pour PARIS-BANLIEUE

2^{bis}, rue du Troisy, CLAMART (Seine) - MIC. 06-35



FOURCHE TÉLESCOPIQUE "M. A. C."

A AMORTISSEUR CENTRAL
pour CYCLOMOTEURS
DERNY - TANDEMS

SOUPLE — SOLIDE — LÉGÈRE

"M. A. C."

Rue Henri-Germain, CANNES-LE CANNET (A.-M.)

1, Rue de Rivoli

ST-PAUL MOTOS

Métro St-Paul - ARC. 71-46

Agent des grandes marques : TERROT - MOTOCONFORT - MONET-GOYON - GNOME-RHONE - TRIUMPH - ORIGAN - RENÉ GILLET
M.R. - OGAR-JAWA - ALCYON - Motos GUZZI - Scooters A.G.F. et VALLÉE - DERNY

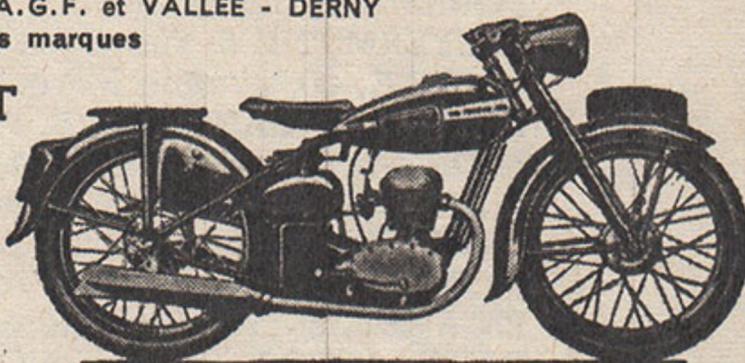
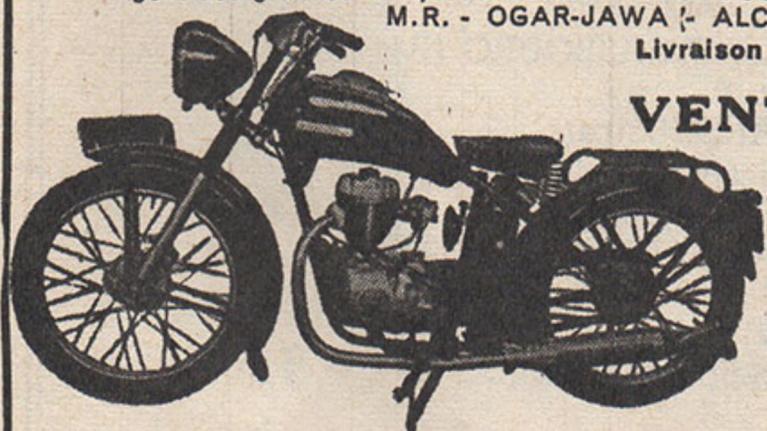
Livraison immédiate de la plupart de ces marques

VENTES A CRÉDIT

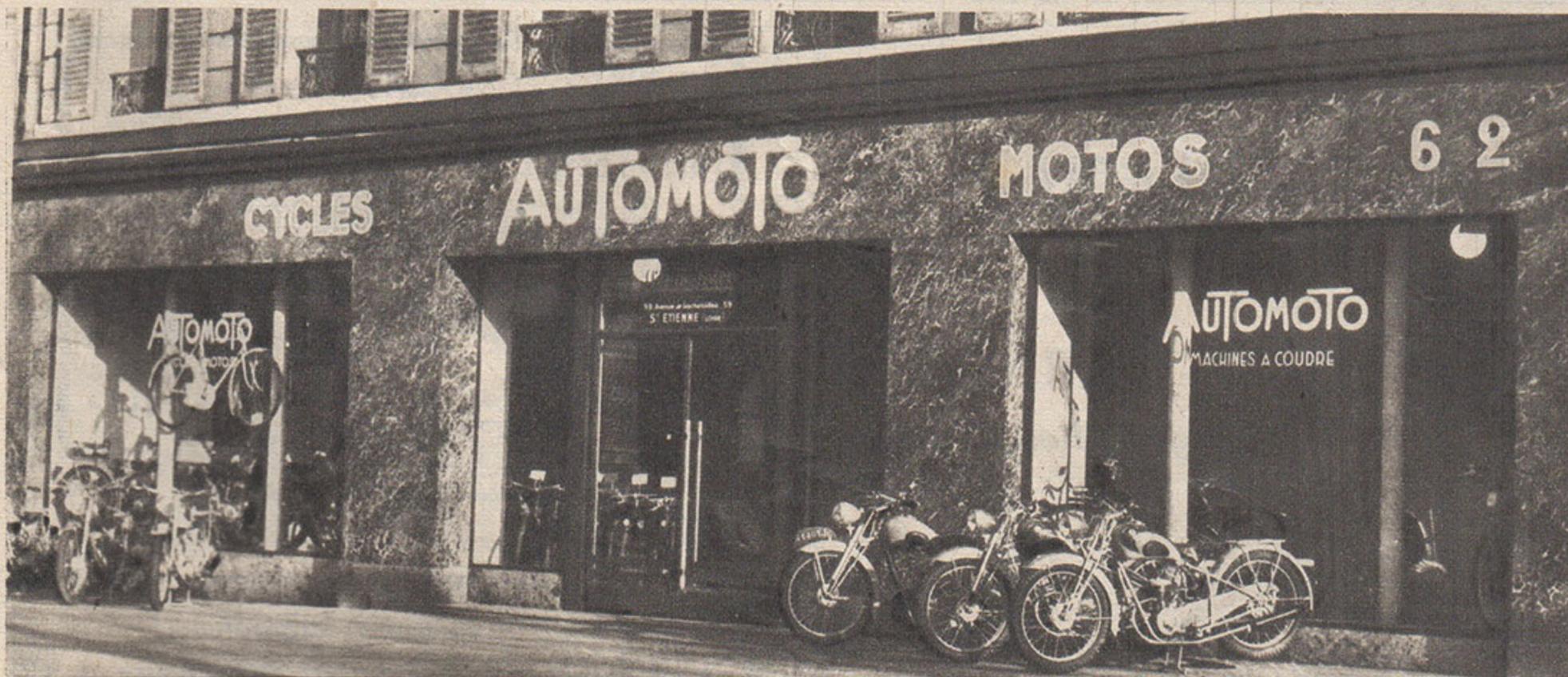
Conditions : 50 frs en timbres-poste

ÉQUIPEMENT
RÉPARATIONS
par Spécialistes

350 JAWA livrables de suite
Bientôt le Scooter LAMBRETTA !



Le seul magasin ouvert de 9 heures à 12 heures 30 et de 14 heures à 19 heures 30



PARIS-LOIRE Agence générale **AUTOMOTO** pour **PARIS**
62, Avenue de la Grande-Armée Téléph. GAL. 57-95

Les motos et vélomoteurs vous sont présentés par **Marcel PAHIN**,
9 fois recordman du monde, vainqueur du Bol d'Or 1949, recordman
de la Catégorie 175 cmc. sur **AUTOMOTO**.

VENTE A CRÉDIT — STOCK PIÈCES de RECHANGE pour Moteur A.M.C.



DIFFUSION INDUSTRIELLE FRANÇAISE

16, Rue Pasteur — KREMLIN-BICÊTRE (Seine)

Tél. : ITALIE 31-23

== **DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS POUR LA FRANCE** ==

AGENTS LOCAUX AU 2 SEPTEMBRE 1950

ALEXIS-MOTOS, 3, avenue Maréchal-Lyautey, LYON (Rhône).
 BOURBON Père et Fils, 48, rue Pas-Saint-Georges, BORDEAUX (Gironde).
 BURGGRAF et Fils, 5, cours Jean-Jaurès, GRENOBLE (Isère).
 CAZAL, 2, avenue de la Colonne, TOULOUSE (Haute-Garonne).
 COTE, 15, rue Bayard, ROANNE (Loire).
 DAGUEBERT, 176, route de Calais, BOULOGNE (Pas-de-Calais).
 DESRAMEAUX, 140, rue Nationale, LILLE (Nord).
 DESSALLE, place Lamartine, CLERMONT-FERRAND (Puy-de-Dôme).
 HALL CYCLE ET MOTO, 3 et 5, rue Jeanne-d'Arc, REIMS (Marne).
 ENRICO, 76, boulevard de Strasbourg, TOULON (Var).
 FOUMINET, 12, boulevard Lobau, NANCY (Meurthe-et-Moselle).
 FREYERMUTH, 6, rue de la Brigade-d'Alsace-Lorraine, STRASBOURG (Bas-Rhin).
 LAFFITE, 20, avenue Maréchal-Joffre, BÉZIERS (Hérault).
 LEBOUT ET LANDEAU, 5, rue des Maltôtiers, ORLÉANS (Loiret).
 LLORCA, 54, boulevard de la République, CANNES (Alpes-Maritimes).
 MONNERET, 7 et 9, boulevard Beaumarchais, PARIS.
 MONNERET, 106, avenue Aristide-Briand, MONTROUGE (Seine).
 MONNERET, 138, rue de Tocqueville, PARIS (17^e).
 PICAUVET, 3, rue du Général-Sarrail, ROUBAIX (Nord).
 RAPID'MOTOS, 21, rue d'Orléans, SAINT-CLOUD (Seine-et-Oise).
 RION, place Grangier, DIJON (Côte-d'Or).

Avant de vous décider pour votre

SCOOTER BERNARDET

(Le véhicule en vogue)

CONSULTEZ

IMPÉRIAL-GARAGE

Une organisation moderne

L
I
V
R
A
I
S
O
N
R
A
P
I
D
E



V
E
N
T
E
A
C
R
É
D
I
T

23, Boul^d de Courcelles - LAB. 774

POIGNÉES TOURNANTES POUR MOTOS

PRIX AU DÉTAIL 335 FR^S



ROLEO

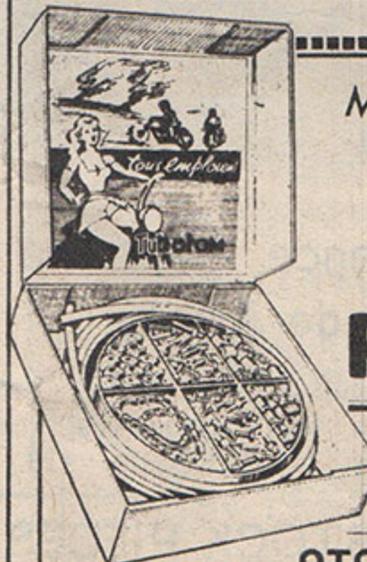
REMISE AUX GROSSISTES

ROLLET.C^{IE}

44, RUE DE LA POLIE MÉRICOURT - PARIS - XI^e

R.C. SEINE: 176.278 - TÉL. ROQ. 80-42

PUB. G. SWEERTS



Mécaniciens, Réparateurs!

TOUTES LES TUYAUTERIES

SOUPLES

— en 2 minutes avec —

RAPID-OTOM

Tube souple transparent - Raccords sertis étanches

SALON — STAND 223

OTOM • 5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE (Seine)

1950

La voilà!!!
TYPE TOUR DE FRANCE

MACOMBYNN

et cette fois
c'est la bonne !!

ÉQUIPEMENT SPÉCIAL POUR MOTOCYCLISTES
— Breveté S.G.D.G. —



Utilisation
pratique
Protection
efficace
Preuve
absolue

Le dispositif ingénieux et breveté de véritables fermetures «Éclair» judicieusement placées permet de se vêtir et de se dévêtir rapidement sans difficulté et sans aide par-dessus votre tenue journalière quelle qu'elle soit.

Toile spéciale imperméable, doublée du même tissu et renforcée d'une feuille intercalaire plastylon aux endroits les plus vulnérables. Absolument étanche par les plus mauvais temps.

L'expérience de pratique et d'étanchéité faite au cours des étapes des Tours de France et de l'Ouest 1950 a donné satisfaction totale à son propriétaire.

VOUS NE ROULEREZ PLUS

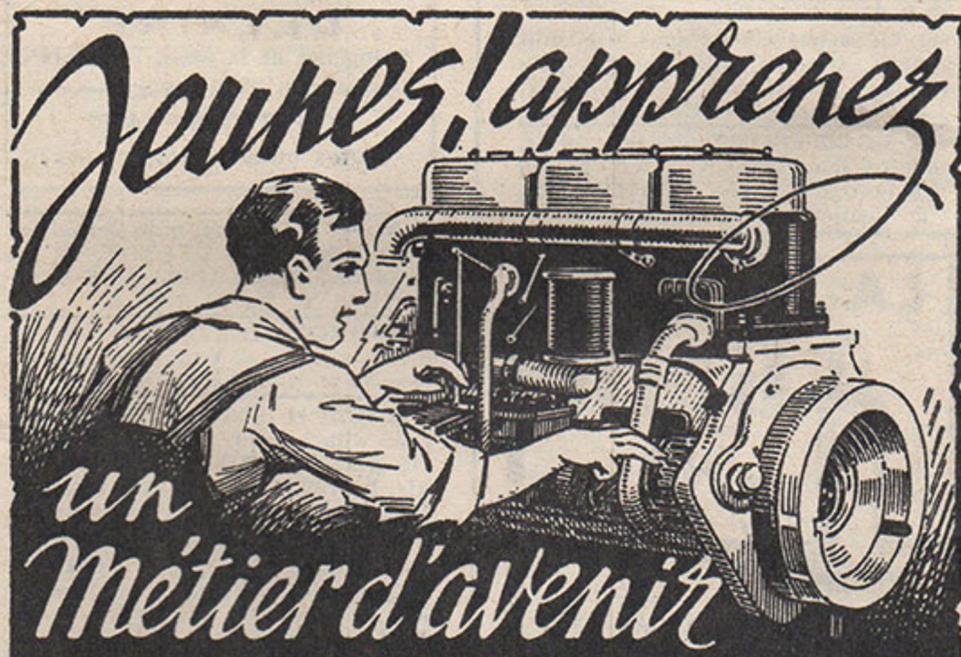
SANS l'équipement conçu spécialement pour vous car **MACOMBYNN** est la tenue parfaite et complète du motocycliste.

Renseignements et VENTE aux

ÉTS RÉVIL

82, Avenue des Ternes - PARIS - 17^e - ÉTO. 15-53
225, Boulevard Péreire

L'Établissement en tête du Progrès pour
tout ce qui concerne le motocycliste.



Jeunes! apprenez
un
Métier d'avenir

Ne laissez pas passer votre chance!...

Après quelques mois d'études faciles **PAR CORRESPONDANCE** vous pouvez vous créer une situation intéressante dans l'Industrie ou le Commerce de l'Automobile comme Technicien ou Mécanicien-Electricien.

Préparation au Service Militaire **ARMÉE MOTORISÉE - AUTORAIS - P.T.T. - MOTOCULTURE**, etc...

Enseignement spécialisé. 16 années de succès.

Publicité LANGLET

BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17^e)
ÉTOILE 05-50

UN AN : 16 NUMÉROS

NOM:

Adresse :

L'Abonnement partira du N°.....

MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 16 NUMÉROS :

France et Union Française.. .. 400 fr.

Étranger. 600 »

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

Belgique - Grand-Duché. 100 fr. belges

C. C. P. 387-660, Marianne WEBER, Bruxelles.

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

"COURS TECHNIQUES AUTO"

Rue du Docteur CORDIER, SAINT-QUENTIN, (Aisne)

Renseignements gratuits sur demande



PETITES ANNONCES

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

ACHATS

CHEROHE pour N.S.U. 250 flasques assembl. moteur-boîte, magn. dyn. Bosch et pignons divers. — **DEMOUGEOT, NUITS - SAINT-GEORGES (C.-d'Or).**

PETIT MOTEUR à débrayage av. ou ss vélo, épave Villard « Auto Mouche », caravane foraine. — **SAUSI, 10, rue Gévelot, SEVRES (Seine-et-Oise).**

BOITES à vit. 3 et 4, comp. — Faire offre **CALVIERA, 22, bd Rambaldi, NICE.**

ACHÈTE comptant ttes motos et vélomoteurs récents. Ech. ctre voiture. — **HURNI, 38, rue Sausure, PARIS. Métro Villiers.**

MOT. CHAIZE A.C.T. occas. et pièces div. pour ce modèle. Détail et prix. — **A. MOREL, La Doulline, FRANCHEVILLE-LE-HAUT (R.).**

JUVA (38, 39, 40) ou FIAT 2 vit. 4 pl. — **PINGAULT, 9, av. de la République, IGNY (Seine-et-Oise).**

VENTES

SIDE BERNARDET chas. nf. cais. en bn ét. pr 500 et 700. Px int. — **R. GILLET 750 av. side d'or. 3 pns nfs. Ens. parf. ét. Px à déb. — CHAUVEAU, 32, rue E.-Desforges, CHATILLON-sous-BAGNEUX (Seine). A part. 17 h. et dim. mat.**

MOTO angl. twin f. tél. susp. AR. — **FISCHER, 1, rue du Doubs, STRASBOURG.**

R. GILLET 750, side G.1, 4 vit. Rep. voiture. — **DARNAJOU, 33, rue D.-Papin, PANTIN (Seine).**

ZUNDAPP K.S. 750 s. side, ent. rév. cse dble emp. Px 140.000 fr., ou éch. ctre SIMCA 5 décap. — DUQUENOY, 68, rue Neuve, CALAIS.

MOTOBÉCANE 175, 1950, 6.000 km., tans., guidon Saker, compt. impec. ttes pièces chrom., prot. jambes. Px 120.000 fr. — FORTRY, 18, rue A.-Sylvestre, COURBEVOIE (Seine).

MOTOCONFORT 175, ét. imp. déc. 1949, 5.000 km. — Ec. pr R.V. GRIBEAUVAL, 83 bis, av. Ed.-Vaillant, BOULOGNE-sur-SEINE.

CAUSE achat moto vds plus offrant **MOTOCONFORT 125** culb. com. nve. — **LECOINTRE, NEUFCHATEL-EN-SAOSNOIS (Sarthe).**

MOTOBÉCANE 175 rodée, fin gar. 1^{er} novembre, imp. — **GOUS-SARD à BOURAY (S.-et-O.).**

MOTOCONFORT 175, ét. nf. roul. 5.000 km., nombx acces. Px à déb. — VILLAIN, 4, av. Alphanand, PARIS (16^e). Tél. : Pas. 70-80.

HARLEY 750 ét. nf. Facilités ou reprise 1.000 **VINCENT, ARIEL.** — **CLUZET, rue Cajard, AGEN.**

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques



toujours prêt à vous satisfaire

78, AVENUE DES TERNES
PARIS-17^e GAL. 78-95

PONEY, 48, équip. bn ét. Side léger. Vélomoteur. Px 10.000 fr. — WATIEZ, 28, bd de l'Yser, PARIS (17^e).

CAUSE DÉPART Compétition 1 CV. **PEUGEOT** ét. marche parf. Chaus. à nf. Px 50.000 fr. — **VENET 44, rue d'Alsace, VERT-GALANT (Seine-et-Oise).**

VENDS ou éch. 350 culb. **MONET-GOYON** mot. M.A.G., chaîne, pns nfs. Tr. bn ét. Bas px. — **CHARPENTIER, place A.-Fages, MONTPELLIER.**

MONET - GOYON 350 mot. M.A.G., b. side sport bn ét. Px 105.000 fr. — **ALLAN, 16, rue C.-Prenant, ARGENTEUIL (S.-et-O.). Sam. et dim. mat.**

R. GILLET 500 mod. N, solo, rem. à nf chez constructeur (cyl. piston, bielle, ét. nfs). Selle av. des. nf., tans., porte-bag., pns exc., outil. — UXKULL, 1, av. Maréchal-Joffre, MEUDON (Seine-et-Oise). Tél. : Eto. 05-50.

250 PUCH der. mod. type TF. sous gar. coul. ivoire, tte équip. Px 180.000 fr. **MATCHLESS 350,** reconst. nve. Gar. 6 mois. Px 160.000 fr. **MATCHLESS 350,** reconst. nve, gar. 6 mois. Moyeux coniques. Px 180.000 fr. **A.J.S. 350,** susp. AR. moyeux coniques. Réservoir 23 l., mot. spéc. tr. bn ét. Px 180.000 fr. **NORTON 500 A.C.T.** Inter. cul. bronze, réserv. 23 l. Et. gar., vit. 160. Px 180.000 fr. **MONET-GOYON 750** av. sidecar, mot. 2 cyl. Gillet Herstal 4 vit. M. AR. reconst. nve, gar. 6 mois. Px 200.000 fr. — **KIENE, 73, quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT. Tél. : Mol. 64-02.**

LES ÉTABLISSEMENTS

BONNET

80, Avn. Général-Leclerc
BILLANCOURT

— vous offrent avec —

LONGS DÉLAIS DE PAIEMENT

le plus beau choix
de VÉLOMOTEURS
et MOTOCYCLETTES

AGENTS des PLUS
GRANDES MARQUES :

GNOME-&-RHONE — JONGHI
GUILLER
LIVRABLES DE SUITE
et
MOTOBÉCANE — TERROT
BERNARDET

Téléphone : MOLitor 15-46
Métro Billancourt

B.S.A. 5 CV. WM. 20 luxe, 4 vit. sél. cse achat voit. Email orig. noir et chr. superbe. Mot. compt. pns, ch., bat., tans., nfs. — **CAZALET, La Mouline, RODEZ (Aveyron).**

MOTOCONFORT 250 lat. Bn ét. méc. ou éch. ctre D.K.W. à réviser ou accidentée. — **SAINTE-MARTIN, 26, rue Clément, TOULOUSE.**

LA BOUGIE

GMD

évite
l'encrassement

GAMME DE
9 TYPES
POUR TOUS MOTEURS

26, Avn^e de la Libération
BOURG-LA-REINE (Seine)

Tél. : ROBINSON 01-30

SIDE TERROT 500, 4.000 km. — **BENOIT, rue Mazagan, CARCASSONNE.**

NORTON 500 16 H. ét. nf. Méc. imp. peint. et chrom. magnif., pns et chambres nfs, acces. div., tans. Mérit. — **DELMAS, 90, rue du 4-Septembre, CARCASSONNE.**

DRESCH 2 cyl., 5 CV. Transm. par cardan, mot. et peint. ét. nf. Px int. — **LECHONNAUX, JUL-LOUVILLE (Manche).**

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

ZUNDAPP KS. 600, av. side Roy pns, ém. nfs. Ent. orig. Impec. — **BERNARD, 30, rue de la Ferme, LA VARENNE.**

MOTEUR aux. Poulain ét. nf. Px 15.000 fr. — **DUBUISSON, 9, rue Fauvette, CHAMPIGNY (Seine).**

M.G. MIDGET 5 CV. A.C.T. 2 pl. ét. nf. capote gar. rep. belle moto side Twin. — **LECLER, 56, rue M.-Dormoy, PARIS (18^e).**

PEUGEOT type 56 ét. nf. sél. 4 vit. équip. compt. tans. sac. klaxon. Px 80.000 fr. — **Vis., 105, rue de Vaugirard, PARIS (6^e).**

ÉPAVES et à remonter : moteurs, pièces all. angl. franç. — **Vis. samedi 40, rue G.-Moquet à MALAKOFF, ou écr. av. timbre LAUGIER, 7, rue F.-Faure, VINCENNES.**

MOBYLÈTTES neuves dispon. — **VÉLOMOTEUR** marques div. disp. — **Vél. PEUGEOT 125.** Px 50.000 fr. — **TERROT 175** équip. Px 48.000 fr. — **MONET-GOYON 3 CV.** Px 55.000 fr. — **MATCHLESS 350** équip. Px 115.000 fr. — **DOLLAR 500** culb. Px 70.000 fr. — **PEUGEOT 5 CV.** culb. side Précision. Px 135.000 fr. — **Ferai** échange et crédit. — **DELAIRE, 4, impasse Gaité, PARIS. Tél. : Dan. 55-43.**

JOLIE D.K.W. 198 chr. émail et mot. parf. ét. Bat. régul. tansad, pns, chamb. air. nfs. Fonction. impec. Px 85.000 fr. — **BOUGREAU 14, rue du Val-d'Orne, SAINT-MAURICE (Seine).**

DELAIRE

4, Impasse de la Gaité, PARIS-14^e

Tél. Dan. 55-43

ACHAT COMPTANT

- toutes motos, vélomoteurs -

B.M.W. R.12 f. tél. Side Bernardet. Px 175.000 fr. — **YVETOT, 13, rue Prudent-Jassédé, ISSY-LES-MOULINEAUX. De 19 à 20 h.**

PEUGEOT 125, 4 vit. sél. ét. nf. Tt équip. — Voir concierge, 64, rue Saint-Maur, PARIS (11^e).

TRIUMPH 500 lat. ét. nf. abs. Cse dble empl. Px 125.000 fr. Ou **ZUNDAPP** Russie pns et mot. nfs. Px 130.000 fr. — **CAILLEAUX, 110, rue Caulaincourt, PARIS (18^e).**

TRIUMPH 500 luxe type 55, mot. 3.000 km. Px 140.000 fr. **TERROT 175, type S.P. (champ. de France)** mot. à rôder. Px 60.000 fr. — **GONIN, Garage, DECIZE (Nièvre).**

D.K.W. 250 NZ. 4 vit. Px 105.000 fr. **GNOME-ET-RHONE 3 CV. ju-** nior. Px 80.000 fr. **PEUGEOT P.54** 100 cmc. Px 40.000 fr. — **DUPONT, 1 bis, rue des Chapeliers, NANTES.**

JONGHI 125, avril 50, équip. Px 75.000 fr. — **HERMANN, 8 bis, rue Brougnart, SEVRES (S.-et-O.).**

PIÈCES détachées 500 D.K.W. type S.B. 16 H. **NORTON.** — **L. FRANOUX, SAINT-LAURENT (Vosges).**

AFFAIRE except. scooter **BERNARDET** ét. nf. Px 100.000 fr. — **Ec. BADELLE, C.T.A., 802, LE BOURGET (Seine).**

GARREAU vend toutes les motos du service des courses. — Faire offre, 22, rue R.-Lindet. Tél. : Vau. 07-09.



c'est un

"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDEMS

3 VITESSES - REPRODUCTION PAR TURBINE
28-30, RUE DU SORBÉO - PARIS 20^e
MÉMO. 48-47

PEUGEOT 150 3 vit. sél. nf. équip.
— HELLERANGER, 176, rue
Pelleport, PARIS (20^e). Tél. :
Mén. 48-38.

MOTOSACOCHE 500 course. Px
100.000 fr. — COLLIGNON, 5,
rue Lasson, PARIS.

INDIAN 1.200 C.A.V. 500 G.D.A.
pièces orig. embiel. pistons, axes,
segments soupapes, guides, joints,
culasses, pignons bte, disques, em-
bray. châssis side, sacoches d'org.
neuves, moteurs 1.200 complets
pare-chocs, ressorts fourche, tuyaux
d'échappements. — TAURY, 50, rue
Oct.-Mirbeau, PARIS (17^e).

MOTOBÉCANE 350 super-cul.
fin 49, peu roulé, cse dble emp.
— Central Motos-Cycles, 2, rue
Voltaire, VOIRON (Isère).

M. LADEVÈZE, importateur des
motocyclettes **ARIEL**, fait savoir
qu'il peut maintenant prendre
toutes commandes pour Ariel, qui
seront rapidement livrées, depuis
la 350 en passant par la 500 cross
et aluminium, jusqu'à la 1.000
4 cyl.

TERROT 500 lat. type armée, mot.
nf. 4 vit. main, imp. Px 85.000 fr.
— VIGNEAU, 22, rue Sainte-Marie,
TOULOUSE.

ZUNDAPP KS. 600, 6.000 km.
Et. impec. pns nfs 2 cyl. Cardan
4 vit. sél. — VANVACAS, 14, rue
R.-Jumel, VILLEMOMBLE (Seine).

SEGMENTS DE
PRÉCISION



D.K.W. 200 mod. lux. mot. pns
nfs. Px tr. int. cse dble emp. —
POLI, 18, rue Pilliers, SAR-
CELLES (Seine-et-Oise).

ARIEL 350 imp. à ród. — **ZUN-
DAPP** 500 ent. ref. com. nve. —
MOTOBÉCANE 125, 4 tps, susp.
AR. 4.800 km. — **DOMINATOR**
NORTON 500 Twin 1950. — Tri
PEUGEOT parf. ét. — **LE
TRESTE**, 27, bd de Verdun, COUR-
BEVOIE. Tél. : Déf. 14-49.

TERROT compét. 500, 39, 4 vit.
159 chrono. Px 120.000 fr. — RA-
BACES, 107, av. Division-Leclerc,
LE BOURGET. Vis. dim. mat.

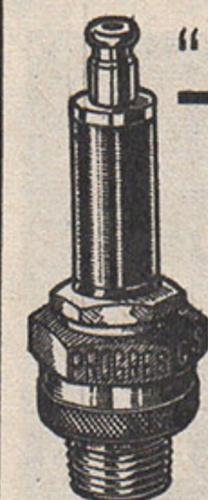
TERROT R.G.A.S. av. side. —
PEUGEOT 515. — **B.M.W.** R.51.2
— **NORTON** 500 à remonter. —
CHAVANEL, 76, rue de Fontenay,
VINCENNES. Tél. : Dan. 41-30.

JOLI attel. **INDIAN** 1.200, susp.
AR. Expos. 268, bd Saint-Germain,
ou échange ctre moto étrang. moins
puis. — Ecr. DEVINEK, 26, rue
Morisset. DEUIL (S.-et-O.).

TERROT 350 lat. semibl. 3 vit.
delco parf. ét. Reprend. **MOBY-
LETTE** ou petite moto. — **CRO-
NIER**, 4, sq. Dordogne, PARIS.

PONEY, parf. ét. — 19, rue Marc-
Séguin, PARIS.

BOUGIE 100 % MICA



"PROGRÈS"

Rien de mieux
pour votre moto
c'est l'avis de
votre Agent

BESSIÈRE

164, r. Gabriel-Péri, VITRY (Seine)

VAP 4, 1.200 km. ou éch. ctre
2 silencieux **PEUGEOT** alu. poli
av. tubes dr. et gauche pour 515. —
BOIBESSOT, LE VIVIERS (Sav.).

DES DOMAINES. Grand choix.
Prix Marchand. 50 motos « récentes »
compl. en état ou à reconst. solo et
side de marque. **B.S.A.**, **MATCH-
LESS**, **ZUNDAPP**, **N.S.U.**, **HAR-
LEY**, **INDIAN**, **MONET**, **TER-
ROT**, **PEUGEOT**, **GNOME**,
MOTOBÉCANE, etc. Nomb.
épaves, cadres, mot. roues, boît.
fourch., etc., etc. — **ALAZARD**,
47 bis, av. Clichy, PARIS (17^e).
Tél. : Marc. 44-65. Ouvert le sa-
medi principalement.

LIQUIDATION : **B.M.W.** R.75
compl. et à remont. — **ZUNDAPP**
type Russ. impec. — **N.S.U.** 250
sup. cul. nve et 500. — **TRIUMPH**
Hériss. à remont. — **NORTON** gd
chx 500 et 600. — **B.S.A.** 350 et
500 WM. 20. — **TRIUMPH** 350
culb. 4 vit. sél. — **F.N.** 600 sup.
cul. Px int.

VÉLOMOTEURS : **ARDIE**,
TERROT, **MOTOBÉCANE**,
MONET-GOYON, etc. — **RIEU-
CAU**, 64, place de la Réunion,
PARIS (20^e).

VÉLOCETTE 350 K.S.S. parf.
ét. méc. Px int. — **DELIGNY**,
4, rue de la Verrerie, PARIS (4^e).
Le soir.

BROUGH-SUPÉRIOR 680 cmc.
Jap culbut. bicylindre. Suspension
AR. impec. Px 220.000 fr. — **HEL-
LERANGER**, 176, rue Pelleport,
PARIS (20^e). Tél. : Mén. 48-38.

PRESTER-MAG suisse 350 culb.
impec. pneus neufs. Px 60.000 fr.
— **GARAGE**, pl. du Marché, MEU-
DON. Tél. : Obs. 10-35.

MAGNAT-DEBON 500, 1949,
susp. AR. f. tél. nve. — **MIZRA-
CHI**, 38, av. Chasse, BEAUCHAMP
(Seine-et-Oise).

MOINS de PERLES !
AUX BOUGIES
avec le **BRENNUS-"E"**

Essayez-le dans 60 litres d'essence ordinaire
pour 120 fr. en timbres adr. au Service Vente
31, Rue Chèvre, ANGERS. (Conditions aux revendeurs)

SURPUISSANCE • ÉCONOMIES • AGRÉMENT • ENTRETIEN

PEUGEOT 156 f. tél. 4 vit. sél.
compt. avert. Sortie 1950. Tans.
porte-bag. suppl. Parf. ét. 5.000 km.
Px 95.000 fr. — **FERRARIS**, 6,
rue D.-Papin, ASNIERES.

HARLEY 750 ét. nf. sel. bipl.
— Tél. : Mar. 92-81.

MOTOS et épaves à réviser :
TERROT 3, 4 et 5 CV. — **GNOME-
RHONE** 4 et 7 CV. side. —
R. GILLET 7 CV. — **PEUGEOT**
5 CV. — **MONET** 5 CV. — **HAR-
LEY** 7 CV., etc. — **FAURIE**, 8,
av. de Saint-Ouen, PARIS (dans
la cour). Métro La Fourche.

TERROT 500, 1938, ét. nf. —
MOTOBÉCANE 350, tél. 1950.
— Tri **PEUGEOT** nf. — **HURNI**,
38, rue Saussure, PARIS (17^e).

PEUGEOT 350 sél. bn ét. Px
50.000 fr. — **BILIEZ**, route de
Versailles à ESSONNES (S.-et-O.),
ou Tél. : Corbeilles 491.

HARLEY 750 av. side Bernardet
imp. Px. à déb. — **GARAGE**, 1,
rue Haxo, PARIS (20^e).

VENDS ou éch. tr. bn **SAND-
FORD** 5 CV. car. aér. ent. révis.
pns nfs, phot. sur dem. Ctre
SIMCA 5, 5 CV. **OITROEN** ou
sim. Cond. à déb. — **LAFON**, rue
du Champ-Dur, BOURGES (Cher).

GNOME-ET-RHONE 250 Junior
t. b. ét. Px 70.000 fr. — **MALAVAL**,
8, rue des Bas-Longchamps, BA-
GNEUX (Seine). Tél. : Eur. 51-80.
(H. bur.).

ROYAL ENFIELD dernier mo-
dèle nve. Non immat. Unique en
France. 500 cmc. F. tél. spéc. av.
frein direc. 4 vit. par sél. Dble
échap. — **ARIS**, 48, rue Brunel,
PARIS (17^e).

PEUGEOT 55, 125 cmc. 3 vit.,
bn ét., pns et chaînes nfs (Photo). —
CHOTARD, faubourg Saint-Armel,
GUERANDE (L.-I.).

TRI PEUGEOT 100, mot. nf
bn ét. — **EDITIONS**, 42, rue
Sedaine, PARIS (7^e).

VENDS ou éch. ctre 125 side 500
lat. (Monet-Goyon, Gnome R.4 nf.).
— **TAVERNIER**, 39, bd Saint-
Marcel, PARIS (13^e).

TRIUMPH 500 spéc. susp. AR.
gar. 160 km. parf. ét. Reprendrai
350 Vélocette K.T.T. — **CHAR-
PENTIER**, NANTEUIL - EN -
VALLÉE (Charente).

VÉLOMOTEUR TERROT 2 vit.
Px 25.000 fr. — **MONTET**, BEAU-
LIEU (Ardèche).

Pour connaisseur **PANTHER** 100
à remonter comp. de pièces d'ori-
gine. Px 80.000 fr. — **LEGER**, 11,
villa Eugène, COLOMBES (Seine).

VENTE ou gérance libre. Com-
merce Moto, chiffre d'affaires :
4.300.000 fr. — Journal transmettra.

VULCANISATEUR PORTATIF
— ECA —



RÉPARE
À CHAUD
SANS
ÉLECTRIC.
Chambres
à air
auto et moto

L'appareil : 700 fr.

Les dix pastilles :

Touriste 300 fr.

Poids lourds 490 fr.

ECA 65, rue du Fg-St-Denis
PARIS-10^e

DIVERS

AIDE financière pour achat motos
et autos par la Compagnie Paris-
sienne de Crédit Immobilier et
Commercial, 9, rue Duphot, Paris,
qui, par ses formules nouvelles
mettra à votre entière disposition
les capitaux nécessaires. Quels
que soient vos projets, votre situa-
tion, vos possibilités, votre intérêt
est de nous consulter, sans attendre
davantage. — Renseignements gra-
tuits. (Joindre deux timbres.)

**ÉCHANGE, VENTE OU RE-
PRISE MOTOS OU 4 CV.**
RENAULT Vendons superbe Ca-
briolet décapotable Auto-Union, av.
compresseur 11 CV. — Voiture
OLDSMOBILE 22 CV. av. T.S.F.
(conduite int.). — **LADEVÈZE**,
50, rue Brunel. Tél. : Eto. 24-66.

**CONTRE PLUIE ET POUSS-
SIÈRE** : Cuissardes, salopette,
gants, musette toile neuve imper-
méable plus 1 verseur pour jerrican,
le tt 1.100 fr. franco. Toujours
disponible. Stock américain. —
BOURGOIS, REMONCOURT
(Vosges).

TOUTIN LABELLE & C^{IE}

149, Bd Jean-Jaurès, CLICHY — Tél. : PER. 10-41

AGENCES TOUTES MARQUES

RÉPARATIONS et MISE AU POINT par SPÉCIALISTES
PIÈCES DÉTACHÉES — ACCESSOIRES — SIDECARS

CINQ

modèles différents
de

ROBINETS A ESSENCE

Orientables

Etanches

Munis de filtres

à votre choix

Pour tous renseignements :

AMERO

11, Boulevard Pasteur, 11
PAVILLONS-sous-BOIS
(Seine)

C.P.D.M. 4, rue Chaptal. LEVAL-
LOIS. Tél. : Per. 09-13. Réalé-
sage, rectification d'embellages.
Réalésage cylindres. Disponibles :
embellages et cylindres Peugeot P.
105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc.
et toutes marques. Pièces pour
CHAISE, PEUGEOT, TERROT.

OCCASIONS : 60 roues diverses
sides et châssis, mot. GNOME 750
et 800. — INDIAN 1.200. — TER-
ROT. — MONET 350. — N.S.U.
500. — B.S.A. 500. — Cadres avec
papiers : TERROT, PEUGEOT,
MONET, GNOME, R. GILLET,
MOTOBÉCANE, HARLEY,
VICTORIA STANDARD EX-
PRESS. — FAURIE, 8, av. de
Saint-Ouen, PARIS (dans la cour).
Métro La Fourche.

ÉTS BONNET

80, Av. Général-Leclerc
BILLANCOURT

Livrent rapidement
LA NOUVELLE 175 cc.

GUILLER

à bloc-moteur A. M. C.

LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT

Métro Billancourt

ÉCHANGES

SPLENDIDE 500 D.K.W. 2 cyl.
ctre voit. rap. ou 5 CV. G. Irat. —
ANOTO, Hôtel du Transfo, FOUR-
NEAUX (Loiret).

PEUGEOT 190 S. en rod. ctre
vélo. 100 ou 125 val. 60.000 fr.
— Ec. J. PIERRAT, 107, av. de la
République, PARIS (11^e).

PEUGEOT 250 bn ét. ctre mo-
tocar ou cyclecar de 2 ou 3 pl. —
COUÉPEL, 20, rue Général-de-
Gaulle, LAMBALLE (C.-du-N.).

FONDS DE COMMERCE

GRANDE VILLE MAROC, ven-
tes et réparations cycles et motos,
agence premières marques, magasin
moderne bien situé, affaire plein
rapport. Possibilité logement, loyer
insignifiant. — Ecr. à « Motocycles »
qui transmettra.

BOUTIQUES cycles-réparation -
ventes 5^e arrond. Vend cse dble
emp. — CHAMPREDONDE, 25,
rue Lhomond ou boutique, 6, rue
du Pot-de-Fer. Tél. : Gob. 19-79.

VOITURES

VENDS LICORNE 6 CV., 4 places
L.O.4. Méc. imp. Px 120.000 fr. —
ROLLAND, 51, rue Greuse, NAN-
TERRE (Seine).

FIN VACANCES cède voiturette
Rovin luxe. Urgent. — RESTAU-
RANT, 19, r. de la Jonquière,
PARIS (17^e).

MIEUX qu'une moto et moins
cher : Magnifiques petits châssis
4 roues 270x90. Moteur Aubier-
Dunne 125 cmc. Direction crémail-
lère. M. A.R. Fabrication Midget
Cars. Rendement exceptionnel. Avec
pneus. A carrosser. Quantité limi-
tée. Px 110.000 fr. — VAUCELLE,
rue de Bel-Air, POITIERS.

SANDFORD 3 CV. 3 r. bn ét. Px
100.000 fr. — COLLIGNON, 5,
rue Lasson, PARIS.

LEICA — FOCA
ROLLEIFLEX
KODAK

disponibles à

“ASNIÈRES- PHOTO”

78bis, Avenue de la Marne
ASNIÈRES-PARIS

GRÉ. 49-13

Ouvert le Dimanche matin

DEMANDE D'EMPLOI

JEUNE HOMME 25 ans, ayant
permis cond. touriste et motos,
cherche place dans transport ou
pour conduire moto toutes régions.
— HULIN, route de Saint-Malo,
COUTANCES (Manche).

Royal Enfield

Pour votre plaisir, sécurité absolue

Utilisez nos Machines et Pièces détachées d'origine

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE :

Étab^{ts} Pierre PSALTY

80, Av. des Ternes, PARIS - Tél. ÉTO : . 55-52



SCOOTER BERNARDET

125 cmc. et 250 cmc.

RALLYE PARIS-NICE

3 scooters au départ — 3 scooters à
l'arrivée, sans pénalisation

RALLYE DE L'AIGLE

3 scooters 1^{ers} sur 68 partants
et 21 arrivants

G.S.M., Concessionnaires

8, Rue des Ecoles, PARIS-5^e
Tél. ODÉ. 50-91

PAYABLE EN 12 MOIS

“GRANDE-ARMÉE-MOTOS”

A. & J. PRÉVOST

1896

LA PLUS VIEILLE AGENCE

MOTOBÉCANE

1924

1924

Présente et livre rapidement la gamme complète des modèles de
50 à 175 cmc. ainsi que l'incomparable

Mobylette

POUR LES GROSSES
CYLINDRÉES GRANDE-ARMÉE-MOTOS

représente également :

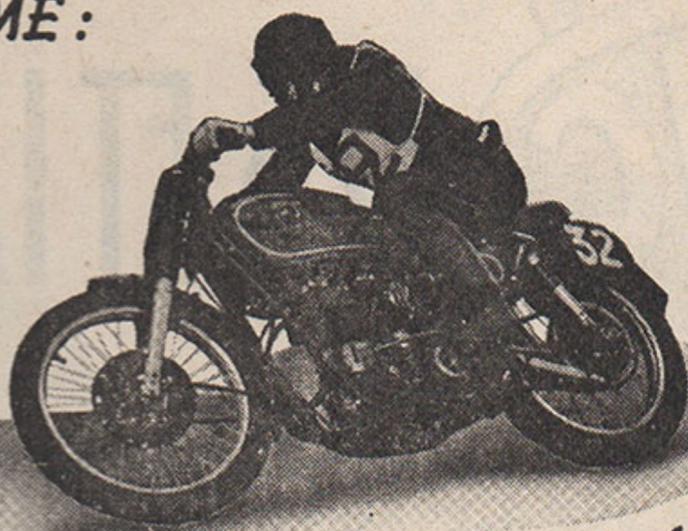
LES FAMEUSES **BSA** *Gillet*
LES INUSABLES **FN**
LES CONFORTABLES

Garantie du constructeur assurée en nos ateliers

PIÈCES DÉTACHÉES - ÉQUIPEMENTS - ACCESSOIRES

26, Av. de la Grande-Armée, PARIS-17^e
ÉTO. 54-81

LE CHAMPION G. MONNERET
AFFIRME :



*En course, en sport, en ville,
une seule batterie:*

BAROCLEM



USINES A COURBEVOIE (SEINE)

AGTA

*Une simple pression
du pouce*



ET VOUS AUREZ
A VOLONTÉ

AVERTISSEUR
LANTERNE
PHARE
CODE

DIRECTION
GENERALE
LA SONE
- ISÈRE -

AVEC LE
COMMUTATEUR
C. M. 45

USINES
LA SONE
et DOMÈNE
- ISÈRE -

MOREL

AGENCE A PARIS, 93, Rue AMPÈRE - Wagram 78-45

LA SELLE **REYDEL**

... si confortable, grâce à sa

SUSPENSION "SANDOW"
CABLE CAOUTCHOUC

pour le cyclomoteur - le vélomoteur - la moto

LES MOTEURS  125 ET 175 ^{CM³}

4 TEMPS A CULBUTEURS - 4 VITESSES - SELECTEUR AU PIED
RECORDMEN DES BOLS D'OR 1949 ET 1950
Sont toujours à l'avant du progrès...

ALCYON
 AUTOMOTO
GIMA
 GUILLER
 HUIN
 MALTERRE
 NEW-MAP

ÉQUIPENT LEURS VELOMOTEURS ET
 MOTOS LÉGÈRES AVEC CES MERVEILLEUX
 RACERS DE RÉPUTATION MONDIALE
Construits par les =

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

Vélocycleurs et Motocyclettes
 DE GRANDE CLASSE



125-3 vit. 125-4 vit. 175-4 vit.

Direction autostable - Fourche télescopique
 Cadre indéformable

VAINQUEUR DU BOL D'OR 1949

Catégorie 125 c.c.

RECORD BATTU DE 77 KILOMÈTRES

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

USINES ET BUREAUX
 93, Route d'Heugnieux
LYON
 42 Rue Brunel
PARIS



L'ÉQUIPEMENT
 ÉLECTRIQUE
 COMPLET

des
 CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

présente au SALON
 Parc des Expositions (Porte de Versailles) STAND 227

Deux nouvelles installations électriques

(type D R-1 et type O-1)

pour **VÉLOMOTEURS** et **MOTOS**

1 ou 2 cylindres, 2 et 4 temps

assurant l'allumage et l'éclairage

PAR BATTERIE

Notice sur demande

AU SALON DE PARIS



PRESENTE SES NOUVEAUX MODELES

450 cmc.

A CULBUTEURS — SUSPENSION INTÉGRALE

et

350 cmc.

A SOUPAPES LATÉRALES — CADRE RIGIDE ET FOURCHE TÉLESCOPIQUE

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL S. A.

SUCCESSALE FRANÇAISE :

4, Rue Pierret, 4 — NEUILLY-sur-SEINE

Tél. : MAILLOT 94-27

Compagnie Industrielle et Commerciale du Cycle et de l'Automobile

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 30.738.500 FRANCS

SIÈGE SOCIAL :

153, Rue de Noisy-le-Sec
LES LILAS

Tél. : BOTzaris 67-24 et 67-25

**TOUR DE FRANCE
CYCLOTOURISTE 1950**

STATION-SERVICE :

19, Av. de la Porte-des-Ternes
PARIS (XVII^e)

Tél. : ÉTOIle 23-40

1^{er}
ex æquo

BERGAMINI

sur cycle OLYMPIA équipé par

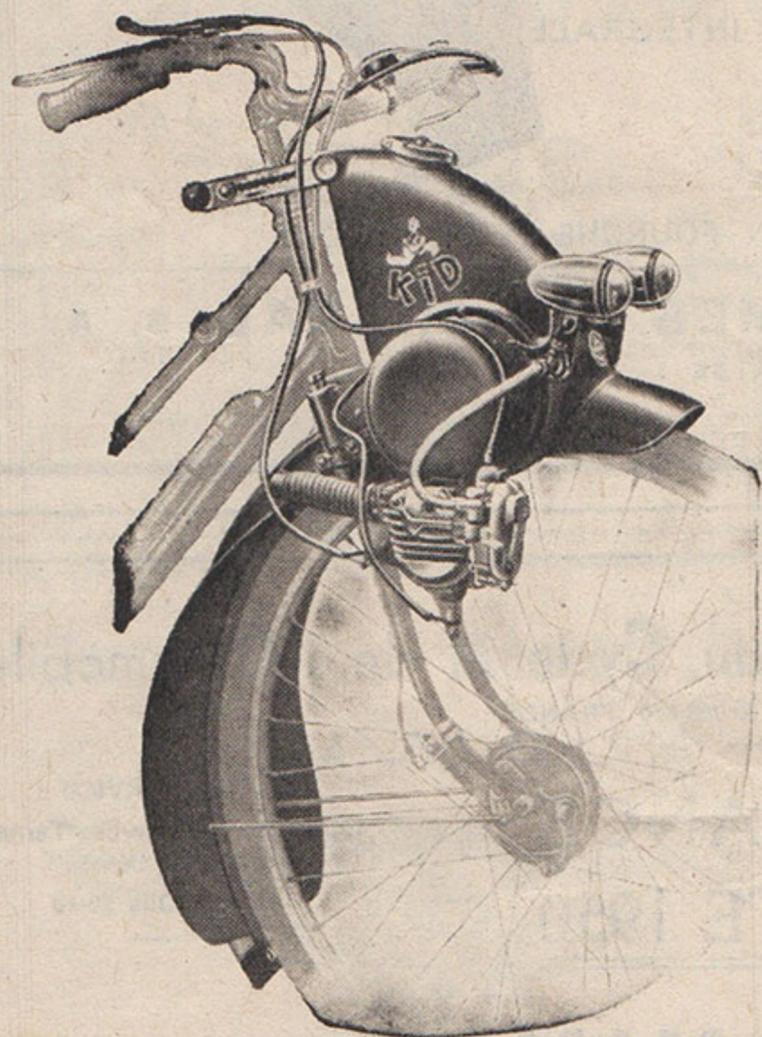
MOTEUR AUXILIAIRE pour BICYCLETTE

CICCA, type VÉLORÊVE

SALON DU CYCLE : Porte de Versailles
• STAND 5 •

KID

*Motorisera...
votre bicyclette...
en l'enjolivant*



CONSUMMATION
1 Lit. 800 aux 100 Kms.
POIDS : 7 Kgs.

MOTEUR à 2 temps
PUISSANCE : 1 cv.
VITESSE : 40 KmsH

SOCIÉTÉ DES MOTEURS



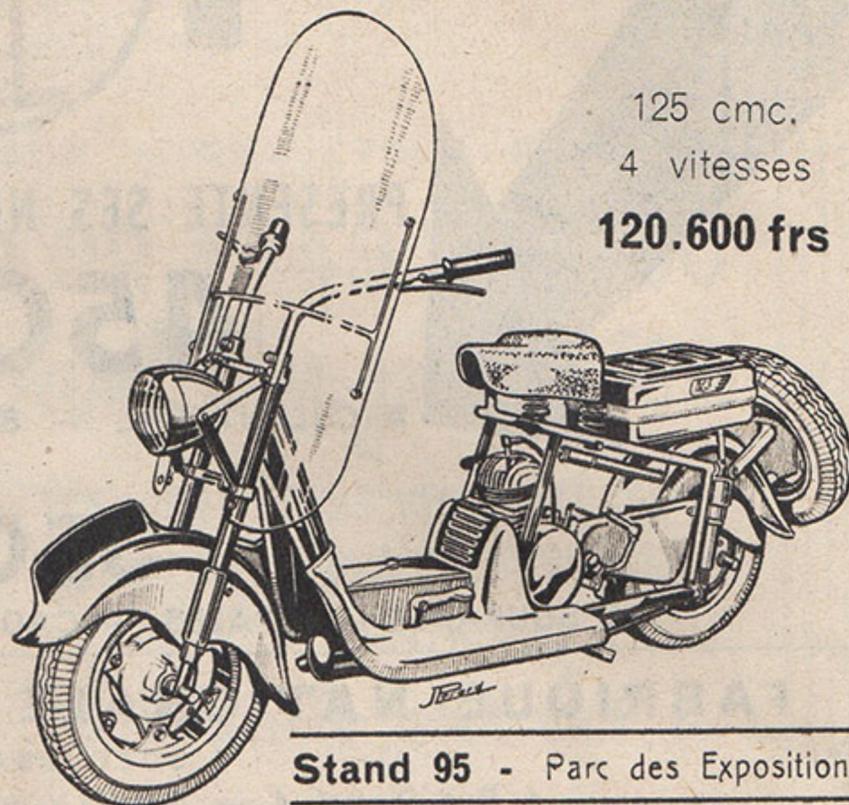
7. BIS. RUE MÉRIMÉE - PARIS 16^e KLE: 49-30 à 32

AGF

Le premier scooter français

4, Rue Hoche - COLOMBES (Seine) - Tél.: CHA. 08-47

ELEGANCE - QUALITÉ



125 cmc.
4 vitesses
120.600 frs

Stand 95 - Parc des Expositions

« Qui peut le plus,
peut le moins... »

LA MOTO QUI DOMINE
EN **CROSS**

donne à fortiori satisfaction à toute
la clientèle!

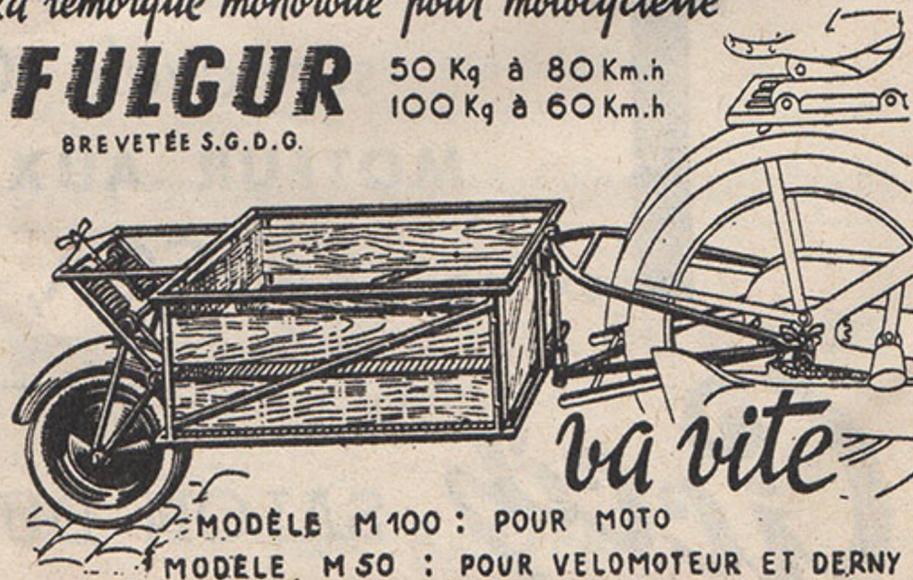
ACHETEZ

SAROLEA

AU SALON - STAND 125

La remorque monoroue pour motocyclette

FULGUR 50 Kg à 80 Km.h
100 Kg à 60 Km.h
BREVETÉE S.G.D.G.

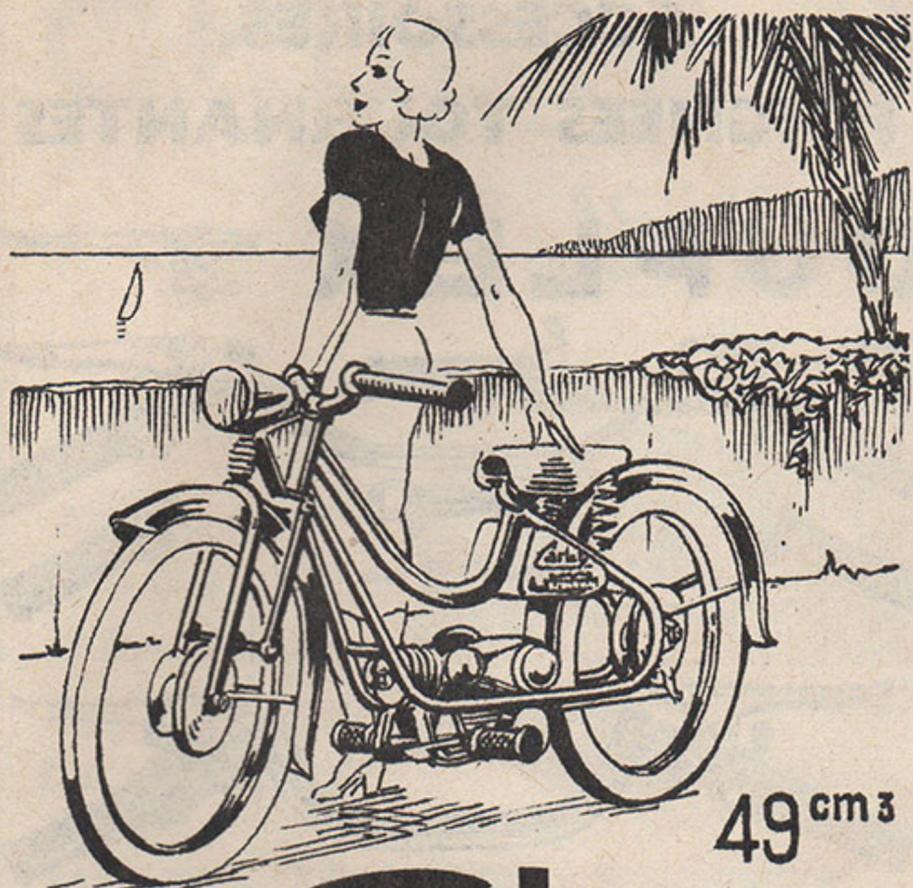


va vite

MODELE M 100 : POUR MOTO
MODELE M 50 : POUR VELOMOTEUR ET DERNY

E^{ts} TAILLIANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE

Documentation sur demande en nous retournant cette annonce M C 5



49^{cm}3

Carley

M O T O C Y C L E

est nouveau dans toutes ses conceptions. Il est perfectionné vers la simplicité de conduite.

SOUPLESSE: 2 vitesses (moteur spécial) embrayage automatique.

CONFORT: large selle de moto et repose-pieds - Fourche à lames minces et ressort central.

SIMPLICITÉ: changement de vitesses, accélérateur, décompresseur, à poignées tournantes.

M. ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

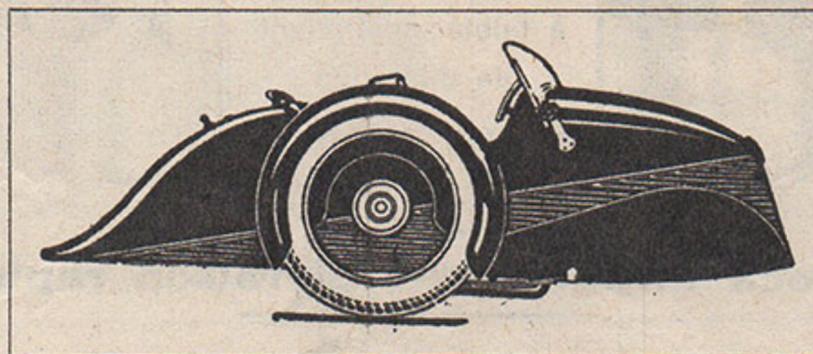
USINES A CENON (VIENNE) Tél. 6 - SERVICES COMM.:
36 bis AVENUE DE L'OPERA, PARIS, OPÉ. 08-96

Aucune marque de SIDECAR au monde

ne peut vous assurer les perfectionnements techniques qu'ont réalisés pour vous

LES ÉTABLISSEMENTS
LOUIS SIMARD & FILS

12, Rue Antoine-Primat, VILLEURBANNE (Rhône)



Roue suspendue « tirée » à ressort enfermé, tenue de route et confort incomparables.

Suspension de la roue sur double roulement à billes, aucune usure ni réglage.

Moyeux de roue à double roulement TIMKEN, garantie totale et réglage progressif.

Suspension de carrosserie réglable suivant la charge, par ressort enfermé.

Carrosseries grand luxe, avec grands coffres à bagages ouvrants, appuis-pieds, doubles mains courantes, pare-brise rabattable, dossiers incurvés, intérieurs sellerie grand luxe avec accoudoirs et poches, peintures deux tons cellulosique vitrifiées, accessoires et enjoliveurs de haut luxe.

Et toujours la ligne la plus élégante, les sidecars les plus solides, les plus confortables et les plus pratiques, plus légers et moins chers

Vous choisirez donc un "SIMARD"

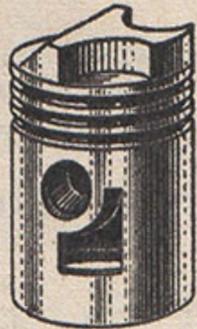
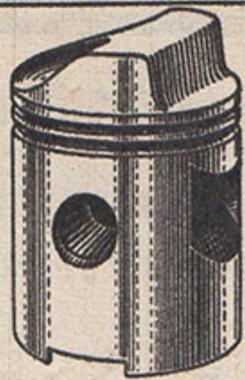
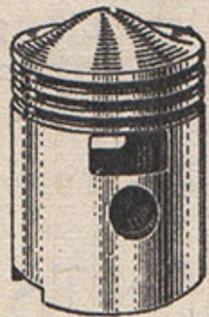
le sidecar sans concurrence

FACILITÉS DE PAIEMENT SUR DEMANDE

Agent général pour la Seine et la Seine-et-Oise :

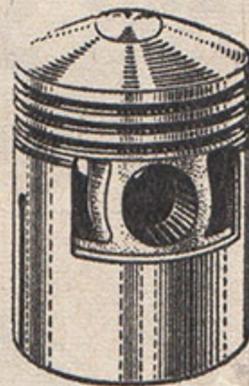
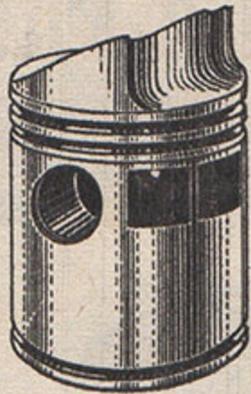
M. GRATECAP
14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

Quelques Agences disponibles



PISTONS

Super-vitex
en alliage spécial
hypercilicé
à faible coefficient
de dilatation



POUR MOTOS
2 et 4 temps

Stock important — Livraison rapide

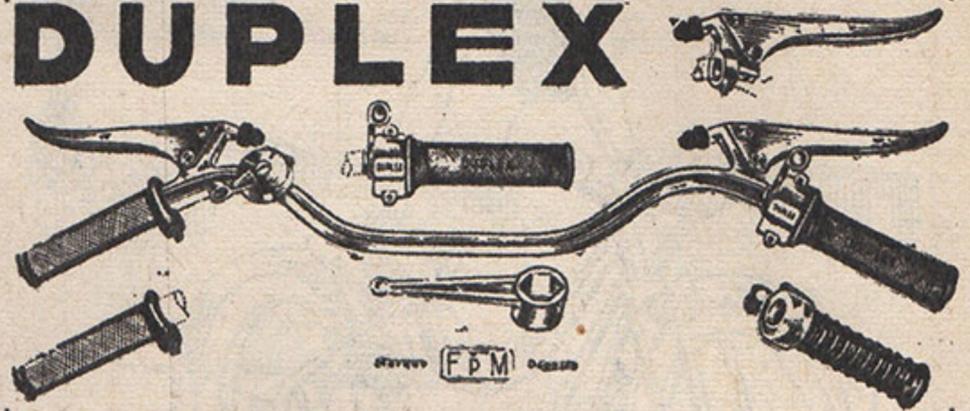
E. TRUPHÈME, S.A.

56, Rue Chaptal, 56 — LEVALLOIS-PERRET

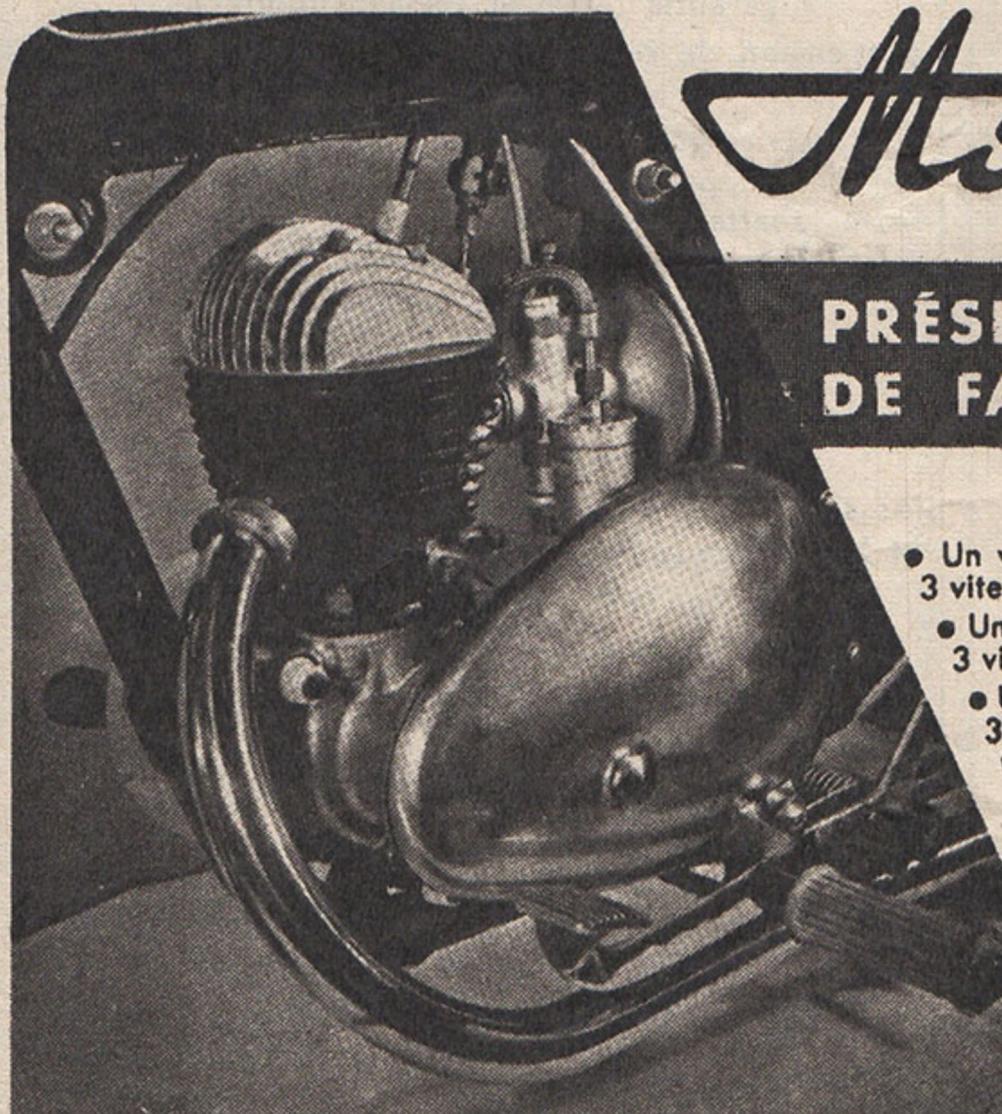
Téléphone : PEReire 33-40

ACCESSOIRES, POIGNÉES TOURNANTES

DUPLEX



FONDERIE SOUS PRESSION MÉRIDIONALE
SEMONSU-BÉRAUD, 46-48, r. Sainte, MARSEILLE (B.-du-R.)



Monet Goyon

PRÉSENTE SON PROGRAMME DE FABRICATION POUR 1951

- Un vélomoteur 100 cm³, 2 temps, moteur licence VILLIERS, 3 vitesses, commande à main.
- Un vélomoteur 100 cm³, 2 temps, moteur licence VILLIERS, 3 vitesses, par sélecteur au pied.
- Un vélomoteur 125 cm³, 2 temps, moteur licence VILLIERS, 3 vitesses, par sélecteur au pied, suspension arrière, fourche télescopique, compteur incorporé dans le phare.
- Enfin, une nouvelle motocyclette légère de 200 cm³ "SHOOTING STAR", moteur 2 temps, licence VILLIERS, 3 vitesses par sélecteur au pied, fourche télescopique, suspension arrière, compteur incorporé dans le phare.

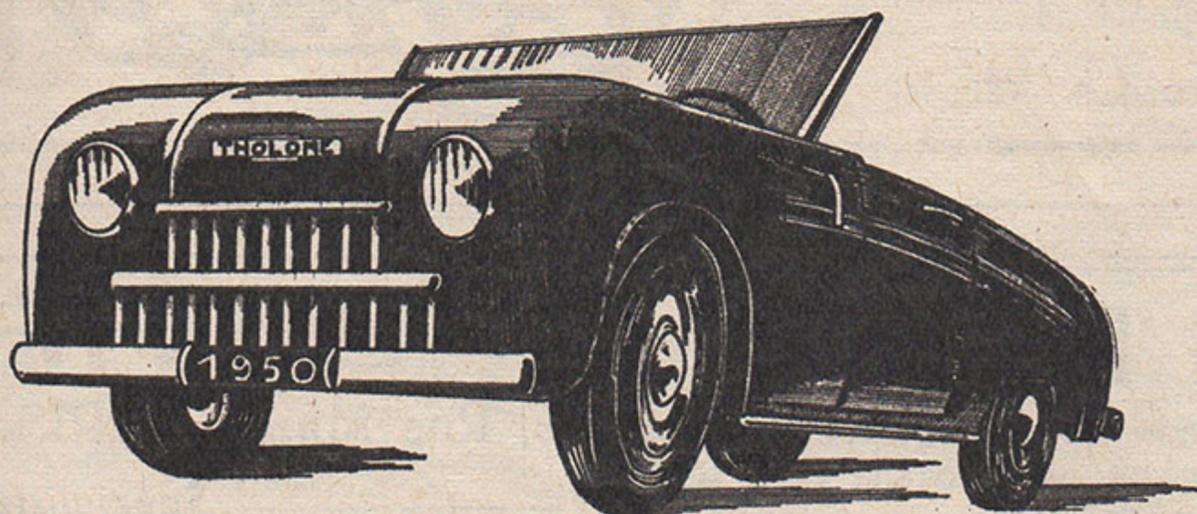
Toutes ces machines, sur demande spéciale, peuvent être équipées des correcteurs de suspension brevetés de J. A. GRÉGOIRE.

USINES & BUREAUX: 44, RUE RAMBUTEAU, MACON - SUCCURSALE A PARIS: 49, RUE DESRENAUDES (17^e)

CRÉDIT DE 40 MOIS

POUR ACHAT DE TOUTES MACHINES

Frais réduits : 6,50% — Paiement comptant : 20% seulement



ALMA - GIMA
DOUGLAS
G.R. - GULLER
JAWA - PUCH
D.S. - MALTERRE

MOTOCONFORT

NEW-MAP
RADIOR
SUBLIME
TRIUMPH
T. W. N.

TAMOTO - BERNARDET - VELOSERWA - ARDENT - ARDEX - Automobiles THOLOME, etc.

A. CAVERT, GUÉRET (Creuse)

Motoriste

Téléphone : 568

Tarif et Conditions contre 50 fr.

ROBERT KIÉNÉ

73, Quai du Point-du-Jour, BOULOGNE-BILLANCOURT :- MOL. 64-02

AGENT OFFICIEL : MOTOCONFORT -- MAGNAT-DEBON -- PUCH -- H.B.
GILLET-HERSTAL -- SCOOTER A.G.F. BERNARDET

Livraison rapide des Mobylettes — Toutes pièces de rechange assurées

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE

ATELIER DE RÉPARATIONS

Toutes les Pièces détachées - Stock AMAC - GURTNER - JAEGER - O.S. - Pompes à huile -
Batteries HUITRIC - FULMEN - Tansad MÉRAT - V.W. - MURCIA - Magnétos, dynamos divers
Réambiellages - Réalésages - Pistons - Soupapes - Toute la Pignonnerie

PIÈCES A LA DEMANDE

LIVRAISON RAPIDE

VENTE A CRÉDIT

Expédition dans toute la France

Toutes Pièces "PEUGEOT"

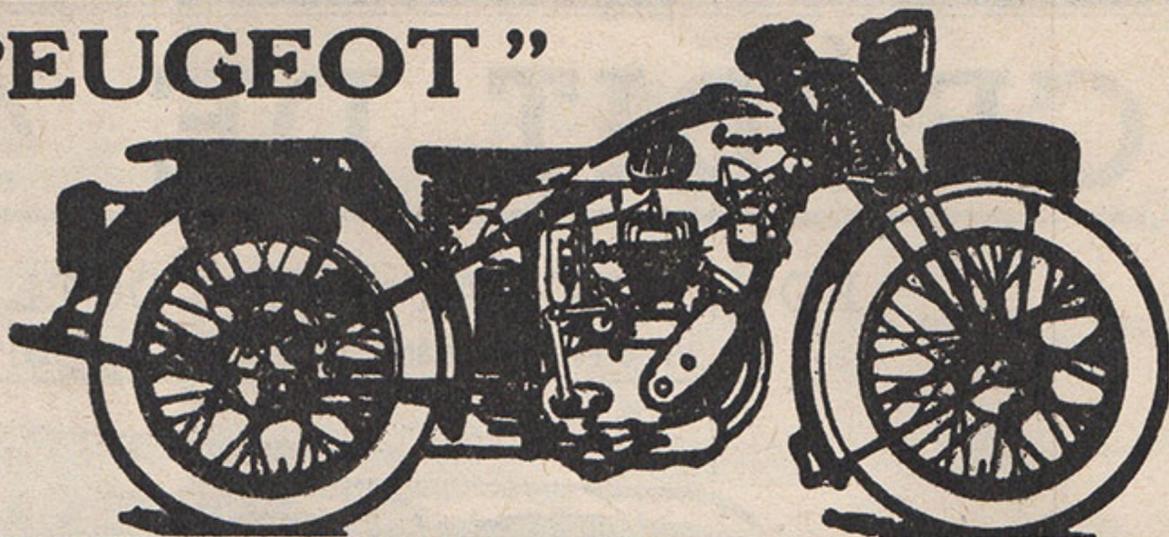
de P. 50 à P. 112

D'ORIGINE ET ADAPTABLES

Établ^{ts} Gilbert CUENIN

BOITE POSTALE 15

AUDINCOURT (Doubs) - TÉL. 149



Marcel FLORET

Agent de MAGNAT-DEBON - MONET-GOYON - JONGHI
M. R. -- GNOME-ET-RHONE -- MOTEUR VAP

VENTE - ACHAT - RÉPARATION

VENTE A CRÉDIT

40, rue Louis-Castel, GENEVILLIERS (Seine)

BOVIÈRE

6, Rue Mazet, PARIS-6° - DAN. 69-36

Spécialiste

TRIUMPH - MOTOBÉCANE - TERROT - MOBYLETTE

PIÈCES DÉTACHÉES

Vente - Réparations - Accessoires - Occasions

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

SUSPENSIONS ARRIÈRE

GRAZZINI

4 ANS D'EXPÉRIENCE

ADOPTÉES PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS ET ÉTRANGERS



16, Rue du Marché-Popincourt, PARIS-XI° - Tél. : ROQ. 17-03

Métro PARMENTIER ou OBERKAMPF

ROBINET "RÉSERVE D'ESSENCE" "ALGY"

Se monte sur toutes les motocyclettes
En cas de panne la réserve permet de faire
une trentaine de kilomètres

EN VENTE CHEZ TOUS LES
GROSSISTES & ACCESSORISTES

Renseignements : Ét^e ALGY

64, Rue de St-Mandé
A SAINT-MAURICE (Seine)

Téléph. : ENT. 19-23

Grossistes, accessoiristes demandés
pour la France, Colonies et étranger

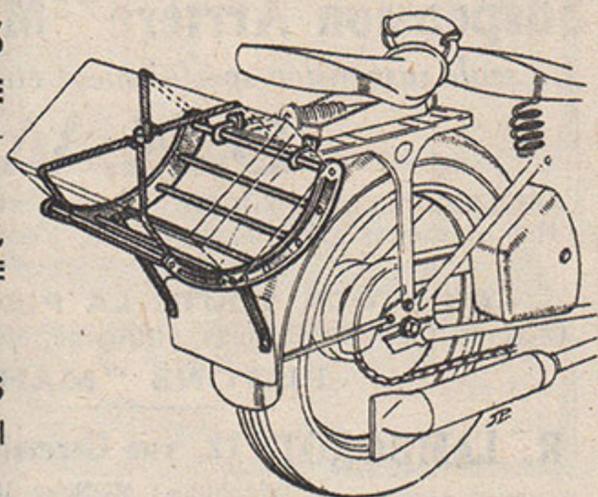


LE PORTE-BAGAGES UTILE - INDISPENSABLE

— Modèle déposé —

S'adapte sur
PEUGEOT, MOTOBÉCANE,
AUTOMOTO, GNOME-RHONE

Établissements LOUIS
11, Rue du Soleil
PARIS-20^e



CONFORT & SÉCURITÉ

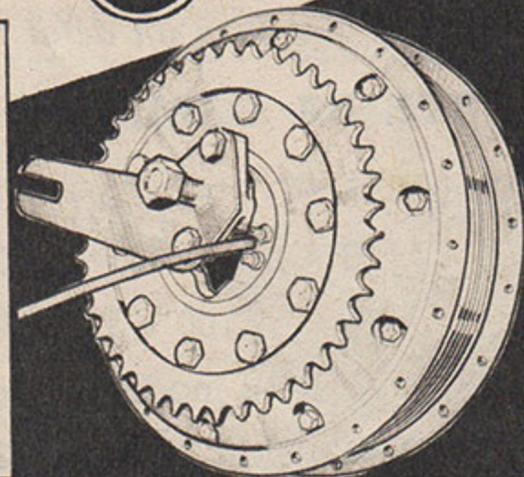
sur
MOYEURS



Moyeux à sus-
pension interne
et freinage cen-
tral adoptés par
les champions

Adaptables instanta-
nément sans aucune
modification du cadre

COURSE
CROSS
TOURISME



Éts G.B.G., 30, rue Eugène-Caron, COURBEVOIE (Seine)
Téléphone : DÉF. 17-26

VOLANTS MAGNÉTIQUES



L'Allumage idéal du VÉLOMOTEUR et de la MOTO LÉGÈRE

Ses VOLANTS STANDARD :

SSXR. — SSY 2. — V 15.

Ses VOLANTS A AVANCE VARIABLE :

SSY 2. A.V. et SSXR. A.V.

Ses VOLANTS A REDRESSEURS :

SSY 2. R. 1. et SSY 2. R. S.

Ses VOLANTS ALTERNATEURS :

VA 1. et VA 5.

SAFI équipe également les MOTEURS INDUSTRIELS,
AGRICOLAS, MARINS et AUXILIAIRES

Société d'Applications et de Fabrications Industrielles

21-23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX (Seine)

Téléphone : LONGchamp 09-10 — 09-11

MCA Le Spécialiste
des Enjoliveurs

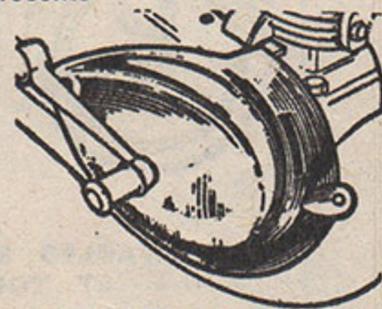
F. LUCARINI

36, Rue Paul-Bounin, NICE (A.M.)

présente

CACHE-VOLANT

pour D.45
MOTOBÉCANE
et
MOTOCONFORT



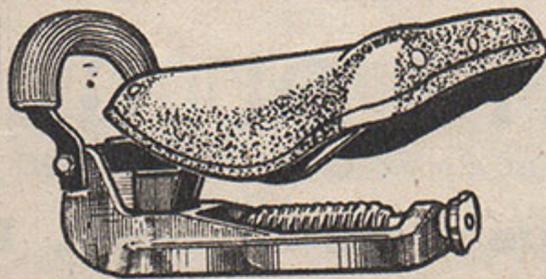
SABOT
pour
toutes marques

Etablissements NORDT & BERNY Frères

97, Rue des Fauvelles — COURBEVOIE (Seine)

Marque NORBER brevetée et déposée

TAND-SAD en métal léger à tension réglable



SELLES ADAPTABLES
MOTOBÉCANE, GIMA, etc.

métal léger et tension réglable

Fabrication garantie contre
tout vice de construction.

La Société "RAPID' MOTO"

Directeur : J. CHARRIER

21, Rue d'Orléans, SAINT-CLOUD (S.-&-O.)

A 150 mètres de l'Autoroute de l'Ouest — Tél. : MOL. 21-29

Vous invite, après avoir visité le SALON, à lui rendre visite (Autobus : P. C. - 72 - 52).

La Société "RAPID' MOTO" peut vous livrer dans un délai record

TOUTE LA GAMME DE SES MOTOS :

100 N.S.U. FOX et 250 - 175 MOTOBÉCANE

125 - 250 - 350 - 500 - 650 B.S.A.

100 - 125 - 350 et 500 TERROT

750 B.M.W. R-12 modifiée - et les SUNBEAM

RENÉ-GILLET :- SCOOTER BERNARDET

GNOME-ET-RHONE

et de nombreuses occasions révisées

PISTON BORGIO

LA MAISON QUI NE FABRIQUE
QUE DES PISTONS !

" Les meilleurs pour tous moteurs "

S. A. F. PISTON BORGIO

32-34, Avenue du Roule - NEUILLY-sur-SEINE — MAI. 55-55

CAPITAL 44.000.000 FR.

Salon de l'Automobile

Balcons A - Stand 44

Suspension Arrière "MONTHLÉRY"

La seule suspension spécialement étudiée pour tous types

D. K. W.

Toute montée, par simple échange standard des éléments arrières du cadre, l'échange. . 17.000 frs

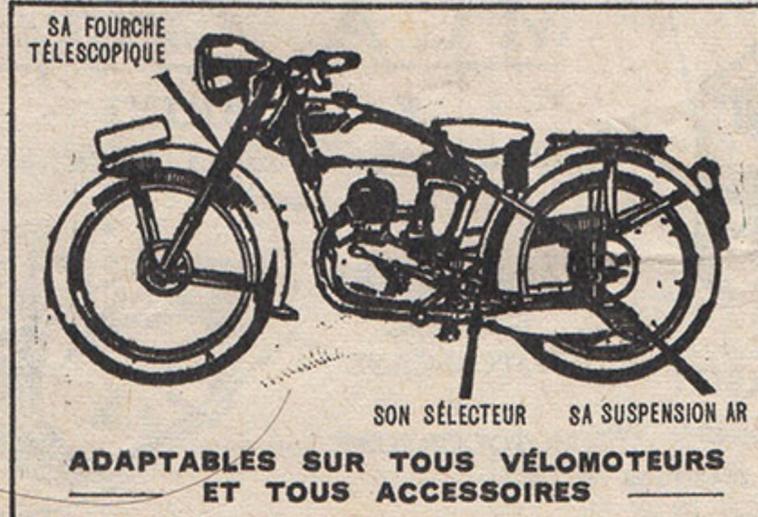
EN STOCK TOUTE LA PIÈCE D. K. W.

Chaînes, pignons, ressorts, allumage, etc. :- EXPÉDITIONS

PISTONS "MAHLE"

R. LAMBOROT, 12, rue Germain-David, LYON 3^e

Téléphone : MONcey 12-18



- AGENCES DIRECTES -

MOTOBÉCANE - GNOME-&-RHONE

KELLER-ESCOFFIER - JONGHI - GUILLER

— M. R. - SCOOTER A. G. F. —

et la fameuse "MOBYLETTE" à 36.000 francs

SPÉCIALISTES :

— RÉVISION DE MOTEURS SUR DEVIS —

PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS & NOUVEAUX MODÈLES

— ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES —

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs
jusqu'à 175 cmc.

ÉLÉGANTE — POSE RAPIDE — LIVRABLE DE SUITE :

13.500 francs

— RÉALÉSAGES — EMBIELLAGES — CHEMISAGES —
RÉVISIONS VOLANTS MAGNÉTIQUES — MAGNÉTOS — DYNAMOS
SPÉCIALISTE DE SACOCHES EN CUIR POUR VÉLOMOTEURS ET MOTOS
::: MODÈLES SPLENDIDES A PARTIR DE 2.500 FRANCS LA PAIRE :::

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

Directeur : Charles BELLISSENT, ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

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

1^{er} 2^{ème} 3^{ème} prix!
 AU DERNIER CONCOURS
 DE SILENCIEUX DU T. C. F.
 SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

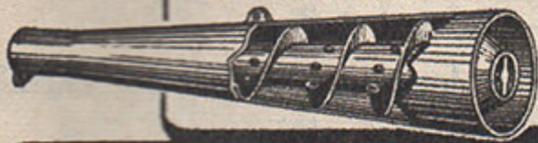
SILENCIEUX WILMAN

**SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE
DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT**

AUGMENTATION
DE PUISSANCE
MEILLEURES REPRISES
ÉCONOMIE D'ESSENCE
SILENCE PARFAIT
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³



SILENCIEUX "TROMBLON"



MODELE A SPIRALE
DÉMONTABLE POUR
2 ET 4 TEMPS

**SUPER SILENCIEUX
TORPILLE
POUR MOTOS
2 ET 4 TEMPS**



SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE



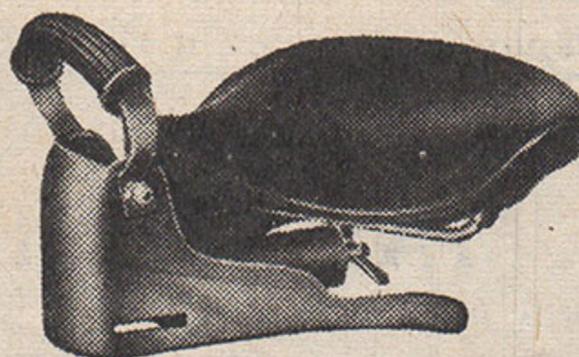
POUR 100 & 125 cm³
2 ET 4 TEMPS

3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)
— Parc des Expositions - STAND 249 —

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

S. A. R. L.

Modèle Déposé



**FABRICANT
des selles caoutchouc
PAGUSA**

— 70 —

Rue des Bienvenus
VILLEURBANNE (Rhône)

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC



VENTE EN GROS :

Etab^l GUENEAU, 6, Faub. St-Honoré

BILLES DE PRÉCISION

SCD

AGENCE DIRECTE
D'IMPORTATION

livraison rapide

**CRI 160, AV. DE VERSAILLES
PARIS-MIRABEAU 74-58**

MOTORISTES, F.L. Vous ferez des filets de peinture
avec l'appareil **F.L.** COMME AVEC UN CRAYON

Breveté S.G.D.G. Fonctionnement garanti!

- Pas de pompe, ni robinet, ni feutre -

Modèle B (1 molette au choix)

largeur: 0,5, 1, 2, 3 mm.... 2.000 fr.

Molette supplémentaire..... 550 fr.

Complet, 4 molettes..... 3.500 fr.

Contre mandat ou remboursement

frais à la charge du destinataire.

Envoyer timbres-poste pour renseignements

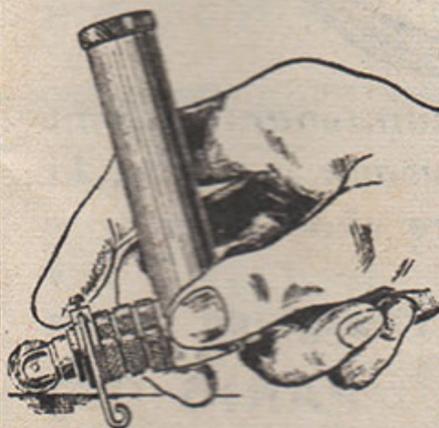
Adressez-vous à votre grossiste ou à défaut à

LEFÈVRE

49, Av. Maréchal-Joffre - NANTERRE (Seine)

Téléphone: MAL. 26-64

Un guide réglable permet à tous de s'en servir



LODGE

"LA BOUGIE QUI TIENT"

Tous les As du guidon utilisent en
course les bougies **LODGE**, preuve
incontestable de la supériorité
de **LODGE** sur toutes les bougies
fabriquées dans le monde entier.

★

BEHRA, Champion de France

1948 — 1949 — 1950

a remporté toutes ses victoires avec les
bougies **LODGE** à isolant en **SINTOX**,
facilement reconnaissable à sa couleur rose.
Le **SINTOX** est un brevet et une exclusivité
LODGE.

★

**POUR AUGMENTER LE RENDEMENT
de votre moteur, faites comme
tous les As du guidon et du volant**

MONTEZ DES

LODGE

"BOUGIES
SURES QUI
DURENT"

Fabriquées par **LODGE Plugs Ltd, RUGBY (Angleterre)**

Agence G^le pour la France: **88, Avenue des Ternes - PARIS-17^e**



BOL D'OR 1950

CATÉGORIE 175 cmc.

2 motos au départ - 2 motos à l'arrivée

1^{er} CAMUS sur Moto

D.S. MALTERRE

1797 km. 092 en 24 heures

Moyenne : 74 km. 878 RECORD BATTU !

Ancien record 1571 km. 417

4^{me} PERRIN sur D.S. MALTERRE

TYPE M. 9 avec MOTEUR A.M.C.

CAMUS, sur D.S. MALTERRE, est 6^e au Classement général battant des Motos 500, 350 et 250 cmc.

Nos différents modèles seront exposés au
SALON DU CYCLE (Porte de Versailles), STAND N° 116

ainsi que le **D.S. MALTERRE Type M. 8.Y.**

Bloc-Moteur YDRAL 4 vitesses

Ét^s MALTERRE Frères

41, Boul. de la Bastille, PARIS -:- Tél. DID. 55-38

Livraison rapide

MOTOS et VÉLOMOTEURS - MOTOBÉCANE - TERROT
GNOME-et-RHONE - MONET-GOYON - JONGHI, etc...

chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

50, Av. Edouard-Vaillant, BOULOGNE (Seine)
Métro : PORTE SAINT-CLOUD Tél. : MOLitor 29-62

MOBYLETTE MOTOBÉCANE

VENTE A CRÉDIT EXPÉDITION EN PROVINCE
(Ouvert LUNDI après-midi)

TOUJOURS DU DISPONIBLE EN MAGASIN

DYNAMIC-SPORT

MOTOBÉCANE - GUILLER (moteur A.M.C.) - Scooter VALLÉE

Tous modèles exposés

LIVRAISON IMMÉDIATE — Reprise toutes machines

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

De belles occasions en 125 cmc.

REMISE A NEUF RÉALÉSAGE **CRÉDIT** CHROMAGE ÉMAILLAGE

6, Rue St-Augustin (Métro Bourse, 4-Septembre) - RIC. 24-68

500 cc.

2 cylindres

« SCOUT »

Indian

1200 cc.

2 cylindres

« CHIEF »

THE AMERICAN MOTORCYCLE

Quelques machines de **grand luxe** disponibles rapidement

FOURCHE-AUTOS-MOTOS

J. FAURIE « LE SPÉCIALISTE DE L'OCCASION »

8, Avenue de Saint-Ouen, PARIS-18^e (dans la cour)

Métro : LA FOURCHE • Tél. : MARcadet 45-07

PIÈCES DÉTACHÉES : Moteurs, Cylindres échange standard, Delcos, Carbu-
Culasses, Joints, Soupapes, Guides, Carters, Ressorts de kick, de selle, de
fourche, Pare-chute latéraux, Tubes échappement, Silencieux, Selles mono-
place, biplace, Roues, Garde-boue enveloppants, etc.

MOTO-CYCLES

194, Avenue du Maine, PARIS-14^e -:- SUF. 50-12

AGENCES: MOTOBÉCANE -- MOTOCONFORT -- KELLER
ESCOFFIER -- M. R. -- D. S. MALTERRE
GUILLER -- SCOOTER A. G. F.

PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES : Avertisseurs, Sacoques, Casques, Batteries, Guidons,
Tabliers, Pare-jambes, Phares. RÉSERVOIRS

MOTEURS AUXILIAIRES : VAP. — P. P. ROUSSEY — CYCLEX
POULAIN — VIMER

Maison spécialisée la plus importante de la Rive gauche

RÉPARATIONS DE TOUTES MOTOS, MAGNÉTOS, VOLANTS,
RÉALÉSAGES, EMBIELLAGES

PATURAL

Le spécialiste de la mise au point des machines de grande classe, dont la compétence est indiscutée, s'est assuré l'agence d'une seule marque :



Commandez dès maintenant, parmi la gamme des nouveaux modèles, la machine de votre choix chez :

PATURAL, 23^{bis}, Passage du Poteau

MAR. 96-10

PARIS (18^e)

UNE SÉCURITÉ TOTALE

en remplaçant les écrous ordinaires par
des écrous

SIMMONDS

autofreinés

- Indesserrables en toutes positions.
 - Insensibles aux vibrations même non bloqués.
- NOMBREUSES APPLICATIONS

Adressez-vous à votre Motoriste ou à :

SIMMONDS - 7, RUF HENRI BARBUSSE - LEVALLOIS (SEINE)



Imitez les grandes marques
PEUGEOT - AUTOMOTO
MONET-GOYON
qui ont adopté les écrous de
sécurité SIMMONDS

J. Bazone

AUBERVILLIERS·MOTOS·CYCLES

S. A. R. L. CAPITAL 500.000

CONCESSIONNAIRE
TERROT
AGENCE PEUGEOT
MOTOBÉCANE

Achat

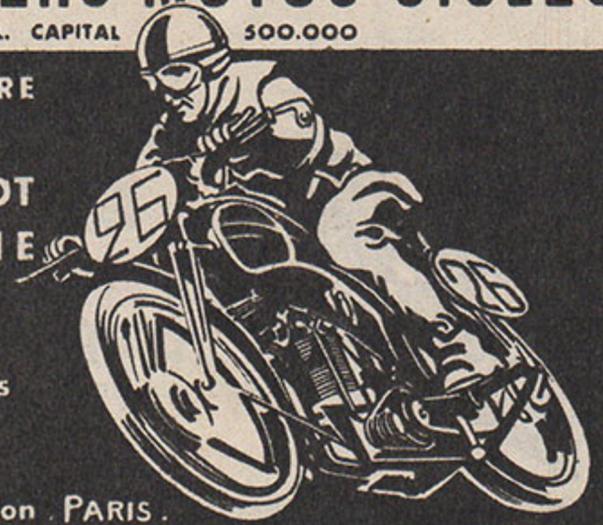
Vente

Réparations

R. C. 337.972 B

NORD 80-85

50, Rue Château-Landon . PARIS .

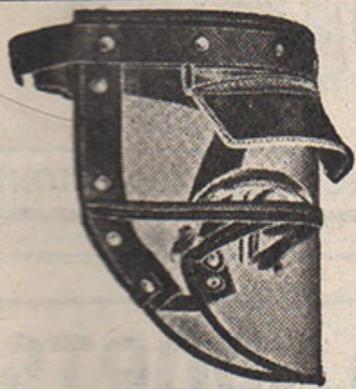


TRIPORTEURS :- POUSSETTES :- REMORQUES

TRIMOTEUR - 150 kg.
125 cmc.

JUÉRY

8, Rue de Jarente
PARIS



Pare-visage " S. M. " anti-buée

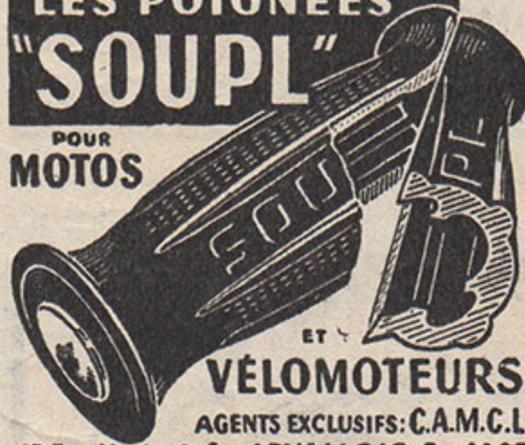


POUR LA MOTO

Lunette " B. H. S. " anti-buée

Productions H. GRAND-CHAVIN-LAMY, LES ROUSSES (Jura)

LES POIGNÉES
"SOUPL"
POUR
MOTOS



ET
VÉLOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.L

43, Rue Marius Auphan. LEVALLOIS. Per. 06-35

MOTOCYCLISTES!

En plus de nos accessoires déjà connus,

nous vous présentons
au SALON DU CYCLE
(Porte de Versailles)
STAND 71

LA NOUVELLE POIGNÉE
TOURNANTE N. B.

équipée de poignée « SOUPL »

Les Pompes

MISTRAL

motos...

équipent les grandes marques



GRAISSE

SANS CALAMINER

EVITE

LA PERLE DE LA BOUGIE

99, RUE DE CHEZY · NEUILLY-S · TÉL. MAI. 17-82

LE CRITÈRE
DE LA
QUALITÉ

LA MOTO

SAROLEA

— au Salon de la Moto —
STAND 125

350 cc. } LATÉRALES
CULBUTÉES

600 cc. CULBUTÉES

500 cc. CULBUTÉES
2 CYLINDRES



*Pédalez sans effort
vite et loin*
AVEC LE MERVEILLEUX
"DERNY"

*La nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem*

DERNY-MOTOR

— DEMANDEZ LE CATALOGUE —
49, Av. de St-Mandé, PARIS-12^e
Tél. : DID. 76-01

LE PILOU

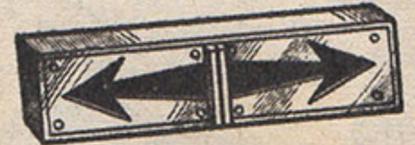
(Marque déposée)



Appareil de signalisation
pour moto, side, scooter et cyclecar
Un simple interrupteur et le signal
est visible à l'avant comme à l'arrière

Marchant sur accus • Volant magnétique

R. TISSOT, Constructeur
4, Sentier des Gallardons
LE PLESSIS-ROBINSON (Seine)



AGENCES
DEMANDÉES



SALON :
STAND 89bis

HOREX

350 cmc. SPORT

" TRADING-MOTOR-LINE "

74, Rue de Rome, PARIS-9^e LAB. 22-08



a créé pour vous le
VELOSERWA V.S. 50

A FOURCHE TÉLESCOPIQUE
Moteur 4 temps culbuté 1 CV.-Culasse et cylindre
Alu chemisé. Vitesse 80 km./h. - 1 l. 4
aux 100 km. - Tenue de route impeccable.
*Permet de gravir sans pédaler
Les côtes jusqu'à 15%*

S. F. M. P. D.
23, R. de Bagnolet
PARIS-xx^e
Tél : MÉN. 23-87, 88

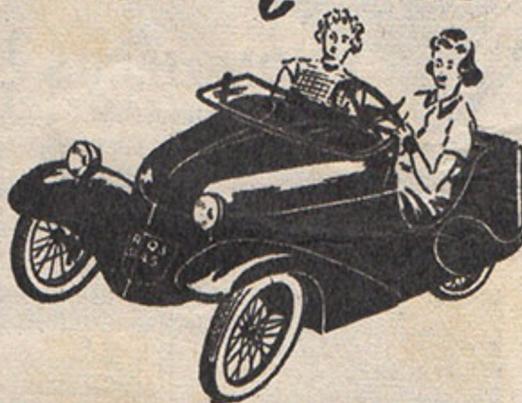
Agences disponibles



STAND 233, CLASSE 6 bis - PARC DES EXPOSITIONS

Voiturette Ch. Mochet

TYPE : C.M. 125
3 VITESSES
LITRES AU 100 KL.
CAPOTE
SANS PERMIS
DE CONDUIRE
DEMANDEZ
NOTICE



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

AUX ETS MOTO-SPORTS

66, Rue du Onze-Novembre - ST-ETIENNE (Loire)
TÉLÉPHONE 03-01

Vous trouverez toujours

la pièce que vous recherchez

100 tonnes

de pièces françaises, anglaises, allemandes

Gros stock

de pièces américaines, Scout et I-200

Lot

important roues spéciales pour remorque moto

3.000 moteurs

et boîtes en démolition GNOME, MAG, PEUGEOT
110, 108, 107, 112, 105, 115, TERROT, MONET,
SAROLEA, R. GILLET, HERSTAL, ARIEL, F.N.,
MOTOBÉCANE, JAP, MATCHLESS, etc...

ACHETEUR TOUS LOTS DE PIÈCES MOTO

Dépôt : 19, rue des 2-Communes, MONTREUIL (Seine)
Métro BERAULT — OUVERT Samedi seulement



MOTO GUZZI

PLUS DE 30 NOUVEAUX RECORDS DU MONDE

SALON : STAND 122

74, Rue de Rome, PARIS-9^e LAB. 22-08

AGENCE EXCLUSIVE
MOTOBÉCANE



GRANDE EXPOSITION
DE TOUS LES MODÈLES

VÉLOMOTEURS 125 cmc. latérales et culbutés
MOTOS 175 cmc. culbutés 2 CV.

et la plus belle bicyclette motorisée
" LA MOBYLETTE "

En nous passant votre commande, vous serez assuré d'avoir
UNE LIVRAISON RAPIDE

STÉ BLANCHE AUTOS-MOTOS - Gérard DÉSIR, gérant
71, Rue Blanche, PARIS-9^e - Tél. : TRI. 55-50

ACCESSOIRES MOTOS
FOURNITURES GÉNÉRALES POUR CYCLES

STÉ TINOCO

Recordman du BOL D'OR — Recordman du Monde
SPÉCIALISÉS DANS LA QUALITÉ

12, Rue du Commandeur, PARIS (14^e) - GOB. 59-55
VENTE EXCLUSIVE EN GROS



MOTOS NEUVES DISPONIBLES
ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATIONS
Pièces Détachées d'Origine

AGENCE OFFICIELLE

F. DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart, PARIS-9^e



JAWA AGENT

STATION SERVICE

ET TOUTES MARQUES FRANÇAISES MÉTRO
PORTE DE VERSAILLES

CHEZ L. JEANNIN

EX-COUREUR JONGHI - GRAND PRIX D'EUROPE 1932

11. Avenue de la Porte-de-la-Plaine - PARIS-15^e - LEC. 80 62

R. VOIVENEL

34, RUE DE CHARONNE
PARIS-XI^e

ROQ.
17-13

R.C. SEINE
502.082

Agent : PEUGEOT - MOTOBÉCANE - TERROT
GILLET-HERSTAL

Livraison immédiate de la réputée 125 cmc. " ULTIMA "

PIÈCES DÉTACHÉES

Anciens et nouveaux modèles — Stock Gurtner
REMISE AUX PATENTÉS VENTE A CRÉDIT

Pour ses RÉPARATIONS...
ses ACHATS...
un motard de passage sur la Côte consultera

H. JEANNERET & C^{IE}

14 bis, Rue Reine-Jeanne à NICE — Tél. : 821-97
(Recordman du monde)

Agence Moto : SAROLEA, GILERA, Vélomoteur IMMÉ
Moteur auxiliaire BABY-STAR

Fourche avant souple
pour VÉLOSOLEX

SIDECAR OSCILLANT
Breveté S.G.D.G.

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères
Spécialiste BMW

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

Possesseur des réputées

D.K.W. (Type S.B.)

depuis 1944

PERSIN, 92, Av. de Rigny à BRY (Seine)
est toujours à votre disposition

" GAITÉ MOTOS "

TERROT — MOTOBÉCANE — GNOME-ET-RHONE — JONGHI
MONET-GOYON — GUILLER — DERNY — NORTON
TRIUMPH — B.S.A. — RENÉ-GILLET — D.S. MALTERRE

Expéditions dans toute la France

VÉLOMOTEURS - MOTOS LIVRABLES DE SUITE

Vente à crédit : Occasions, Épaves toutes marques

4, Impasse de la Gaité, 4 - DAN. 55-43

plus de mains crispées!
GANTS "LE SKIEUR"
 SÉCURITÉ CONFORT CHALEUR
 SACOCHES MOTO
 GANTS "LE SKIEUR"  LA CIOTAT TYPE MOTO



AGENT GÉNÉRAL SIDECARS SIMARD
MOTO-DANTON
 14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine) — PER. 19-11
SPÉCIALISTE : HARLEY-DAVIDSON
 Pièces détachées 750 lat. M. P. provenant des Domaines
AGENCE MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON
 Pièces détachées toutes marques. — Accessoires. — Réparations
 GRAND CHOIX Motos et Sidecars occasion. — CRÉDIT

Vous aurez la

 d'économiser temps et argent
 en trouvant à tout moment les
ACCESSOIRES ET ÉQUIPEMENTS
 aux prix les plus bas chez les seuls spécialistes depuis 20 ans
REVIL ETS
 82, Avenue des Ternes — 225, Boulevard Péreire
 PARIS (17^e) • Tél : ÉTO. 15-53
 MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

Silencieux SPIROS
 Le dernier mot
 de la technique du silence
 AGENTS DEMANDÉS
 Modèle déposé
LE MAXIMUM DE RENDEMENT DANS LE MINIMUM DE BRUIT
 Silencieux à double cloison et appel d'air permettant l'absorption
 intégrale des explosions et l'évacuation des gaz par dépression
31. Avenue du Général-Leclerc, à BOURG-LA-REINE (Seine)



Pour votre **MOBYLETTE**, adoptez la
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
B A Z I N
 — Ne change pas la ligne —
 En vente chez
 votre fournisseur habituel **15, Rue Pasteur, 15**
PUTEAUX (Seine)

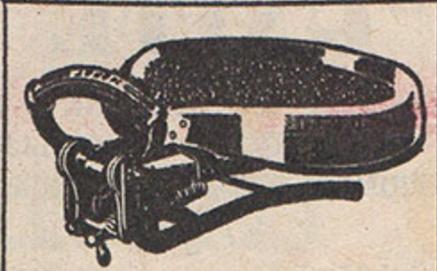
TUBOFILTRE  **TOUT EN UN**
 ★
 S O U P L E
 É T A N C H E
 I N A T T A Q U A B L E
OTOM
 ★
 S E M O N T E
 C O M M E U N T U B E
 O R D I N A I R E
 ★
OTOM S.A. ★ 5^{bis}, Rue Franklin - COURBEVOIE (Seine) ★ Téléphone : DÉFENSE 21-63, 25-91

CONSTRUCTEURS, Confiez la fabrication de
VOS BOBINAGES
 à des Spécialistes :
LA RUCHE
 INDUSTRIELLE  **35, rue Saint-Georges**
PARIS-9^e
 Téléph. : TRUdaine 79-4

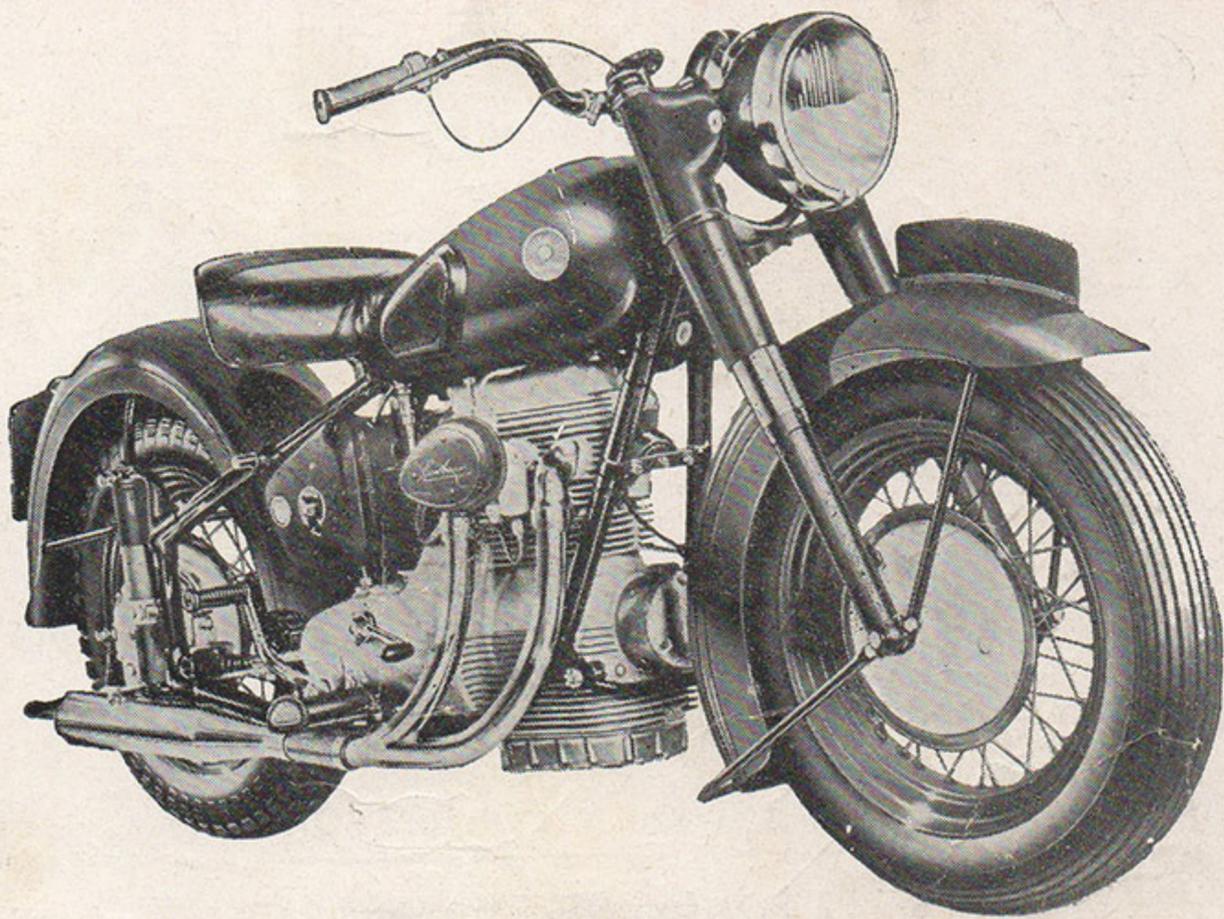
ROULEZ
 en
toute sécurité
 en équipant votre
VÉLOMOTEUR
 de l'**AVERTISSEUR**
ROTORSON
 à entraînement par friction sur volant
MAGNÉTIQUE
RÉPUTÉ
 pour
SON EFFICACITÉ
SON PRIX
SA LÉGÈRETÉ
 Fabricants : Etab^{ts} **P.P.**, 1, Bd Foch, ANTIBES



SIÈGES ARRIÈRE
MERAT
 Breveté France et Étranger
 •
Le seul qui
procure un confort parfait
30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)



SUNBEAM



LA
MOTOCYCLETTE
DE
GRAND LUXE

LE CONFORT DANS LA VITESSE

S 7 LUXE 330.000

S 8 SPORT 295.000

LIVRAISON
IMMÉDIATE

SALON DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE
PARC DES EXPOSITIONS • PORTE DE VERSAILLES

STAND 169^{BIS}

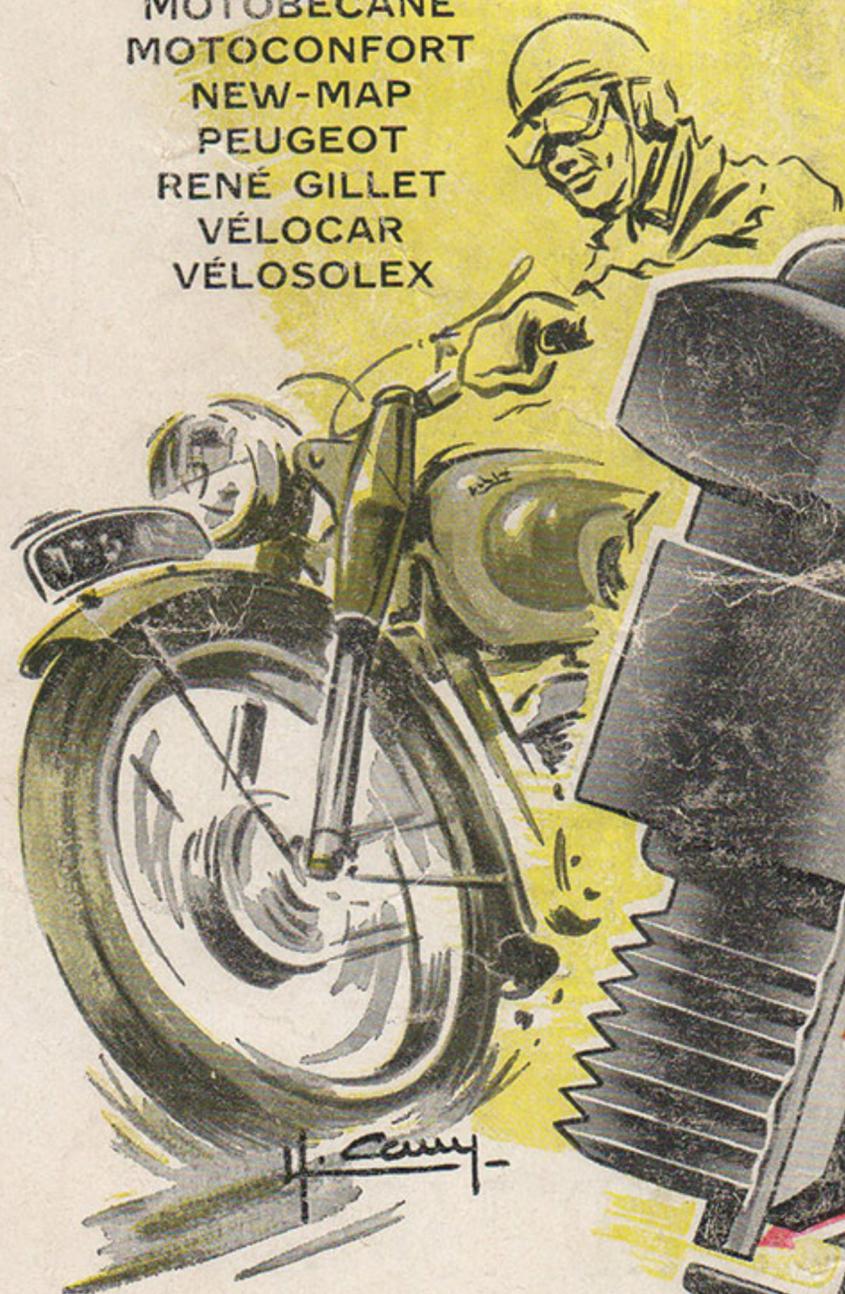
MOVEA IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE

79, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE — PARIS - 16^e • COP. 40-65 - 27-23

La BOUGIE MARCHAL

est montée en série
par TOUS LES GRANDS
CONSTRUCTEURS de
Motocycles...

ALCYON
AUTOMOTO
GNOME-RHONE
MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT
NEW-MAP
PEUGEOT
RENÉ GILLET
VÉLOCAR
VÉLOSOLEX



... Pour
ses qualités
exceptionnelles.

- 1 Son isolant en "Corindon"
- 2 Ses dispositifs d'étanchéité brevetés en tous pays
- 3 L'étude scientifique de ses formes et de ses proportions
- 4 Ses électrodes en alliage nouveau à très haute résistance

Qualité Mondiale

