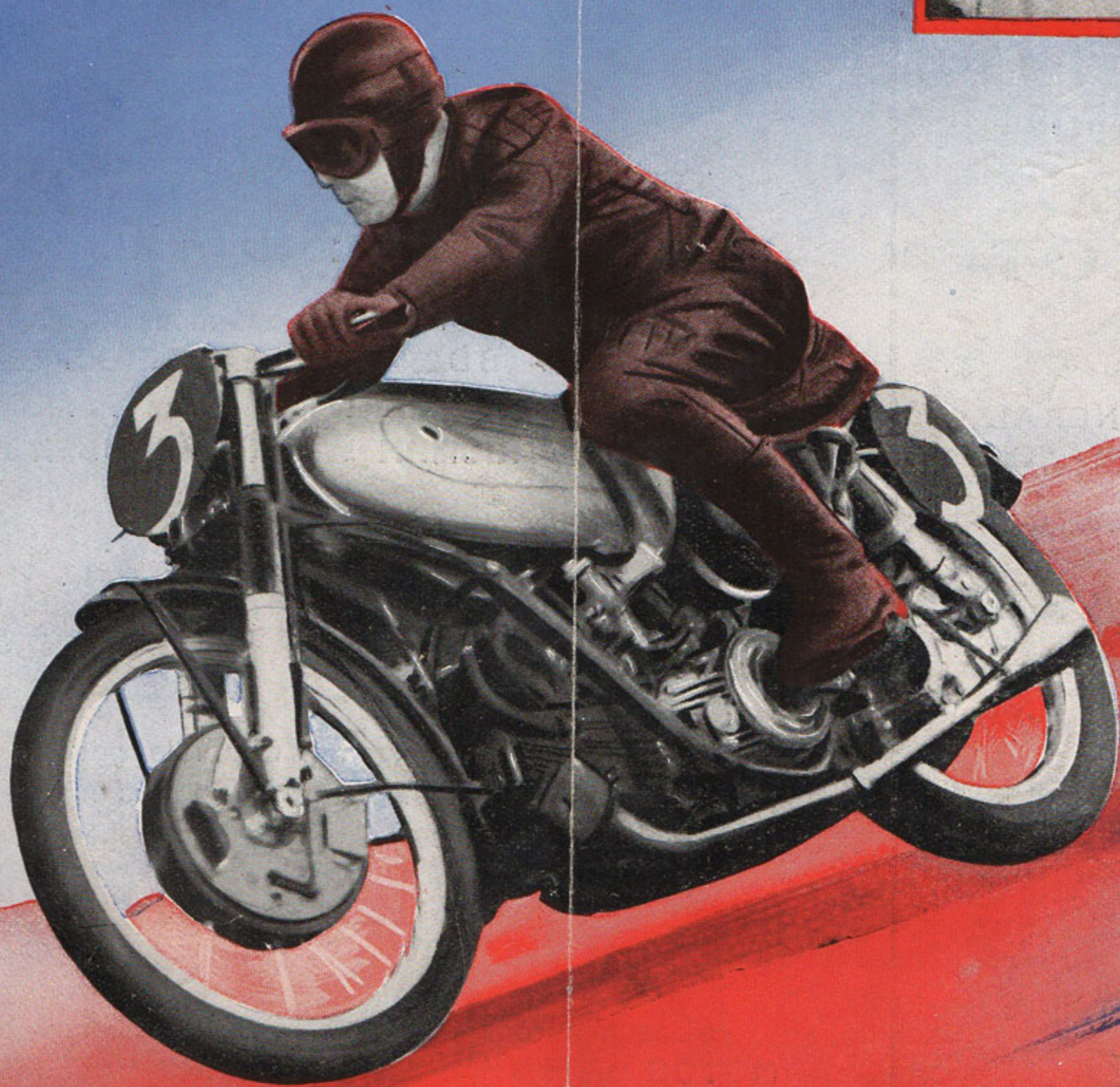


MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR : MAX ENDERS

COMPTE RENDU
DE SALON



75^{Fr.}

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

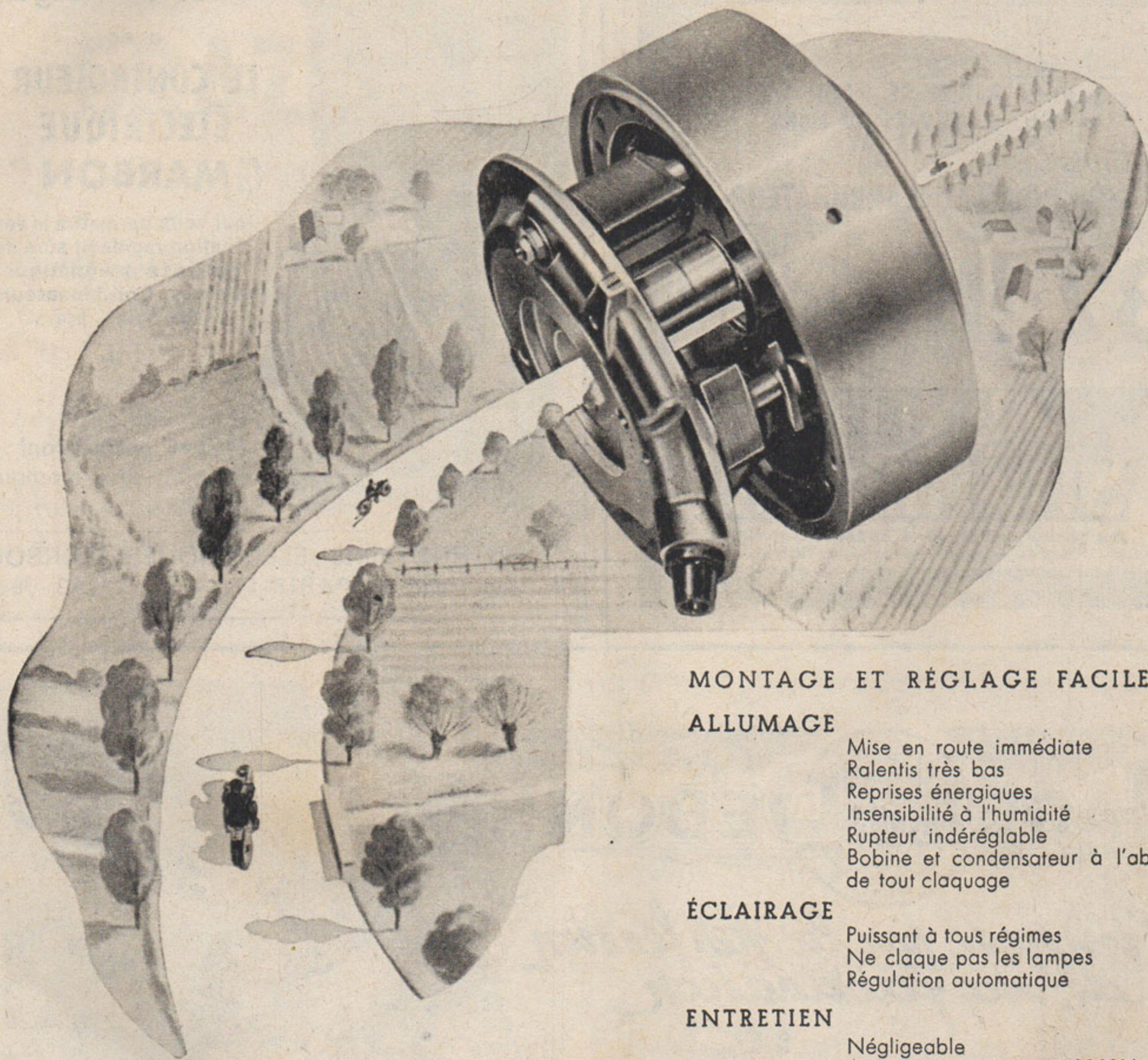
nous ont confié leur Agence Générale pour la France. Très prochainement, nous disposerons en nos magasins de stocks très complets d'accessoires et pièces détachées de ces marques.



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"

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

LE SALON EST TERMINÉ

VOTRE CHOIX
EST FAIT
C'EST
UNE

TRIUMPH

POUR
L'AVOIR
RAPIDEMENT
HATEZ-VOUS
DE LA COMMANDER
A VOTRE AGENT
OU

Agence de France : **TRIUMPH-FRANCE**
Tél. ÉTO. 11-83 6, Boulevard Pershing — PARIS-17^e

MIEUX qu'au SALON...

de l'espace et une sélection

**PUCH
TRIUMPH
LAMBRETTA**

S.G.U.A. 268 bis, B^d St-Germain, PARIS-7^e
Métro SOLFÉRINO • Tél. : INV. 00-27

Livraisons rapides :- Facilités de paiement

SERVICE — PIÈCES DÉTACHÉES — ACCESSOIRES

Automobiles THOLOMÉ

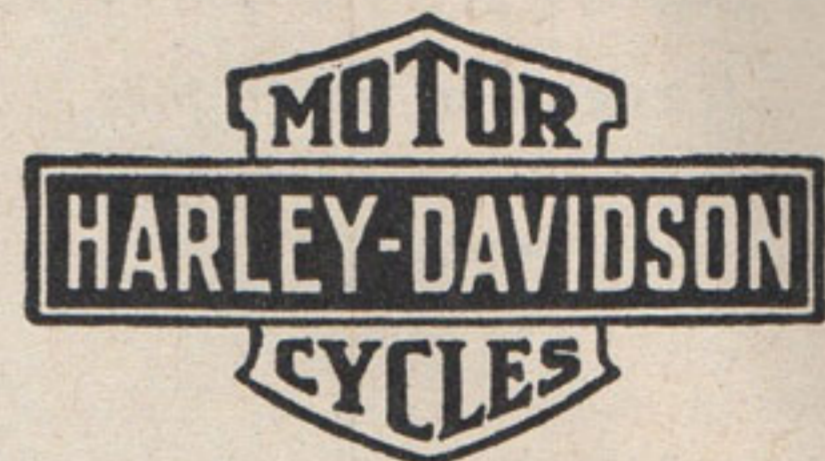
2 cv. - 2/3 places - 4 vitesses - 4 roues
Cabriolet décapotable : 145.000 fr.

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

— AGENTS DEMANDÉS —

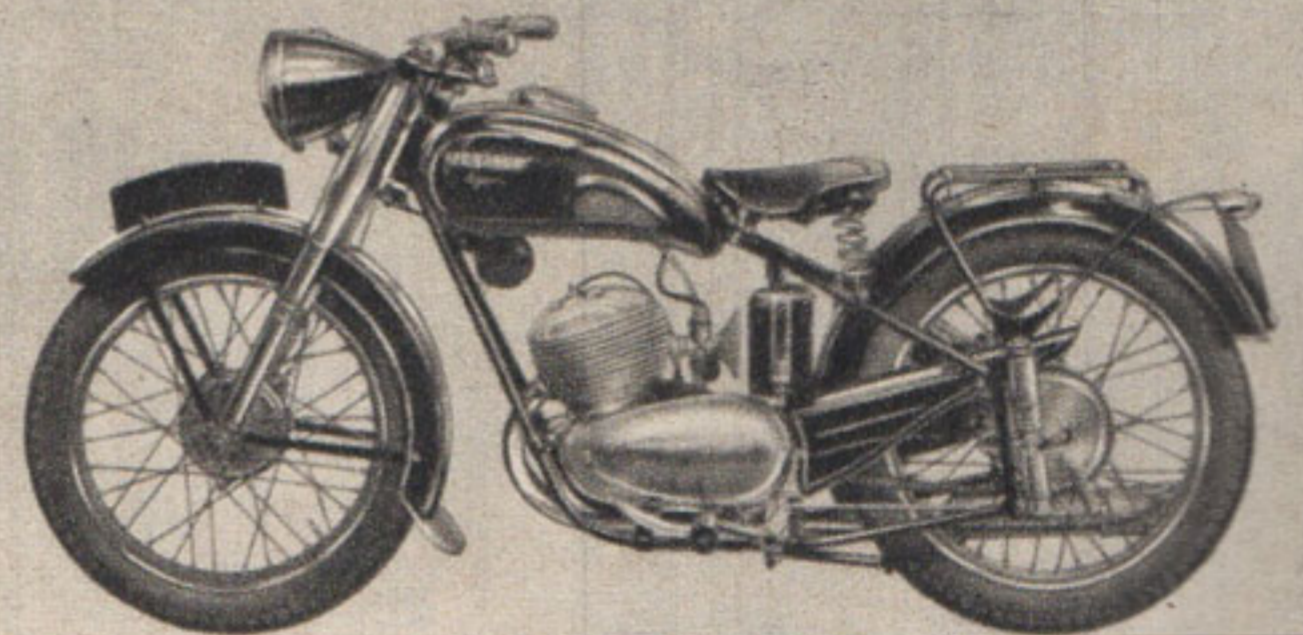
AGENCE OFFICIELLE :

12, B^d
Soult



PARIS
XII^e

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



Les Motocyclettes ULTIMA

présentent leurs

VÉLOMOTEURS 125 cmc

MOTOCYCLETTES LÉGÈRES 175 cmc

4 vitesses sélecteur
EMBAYAGE AUTOMATIQUE
Suspension arrière

USINE et BUREAUX :

26, Rue Commandant-Faurax - LYON

Agent pour la Seine :

R. VOIVENEL, 34, Rue de Charonne - PARIS

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XVI

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

Présente

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

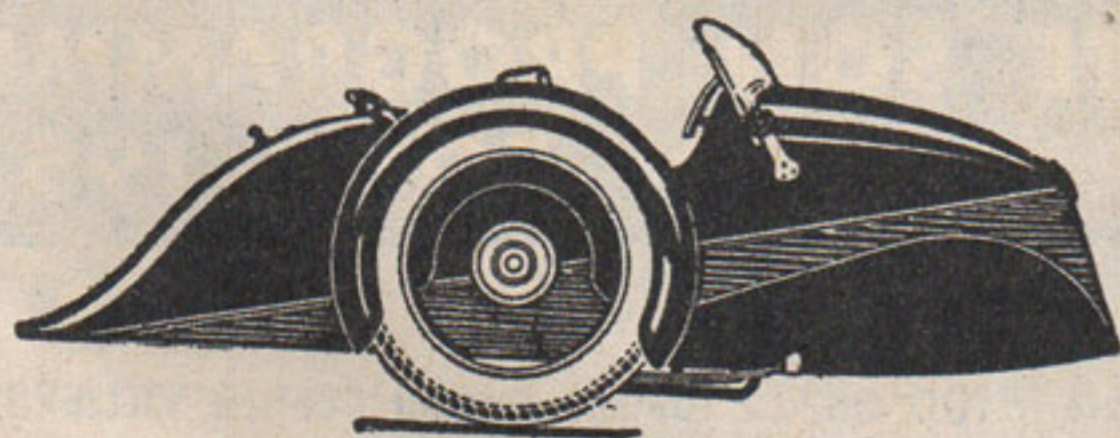
PAR BATTERIE

Notice sur demande

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

12, Rue Anatole-Primat - VILLEURBANNE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

32.300 - 36.800 - 47.500 - 49.500

51.000 - 56.000 - 58.000 - 60.000 - 62.000

En vente libre, livrés avec pneus et chambres

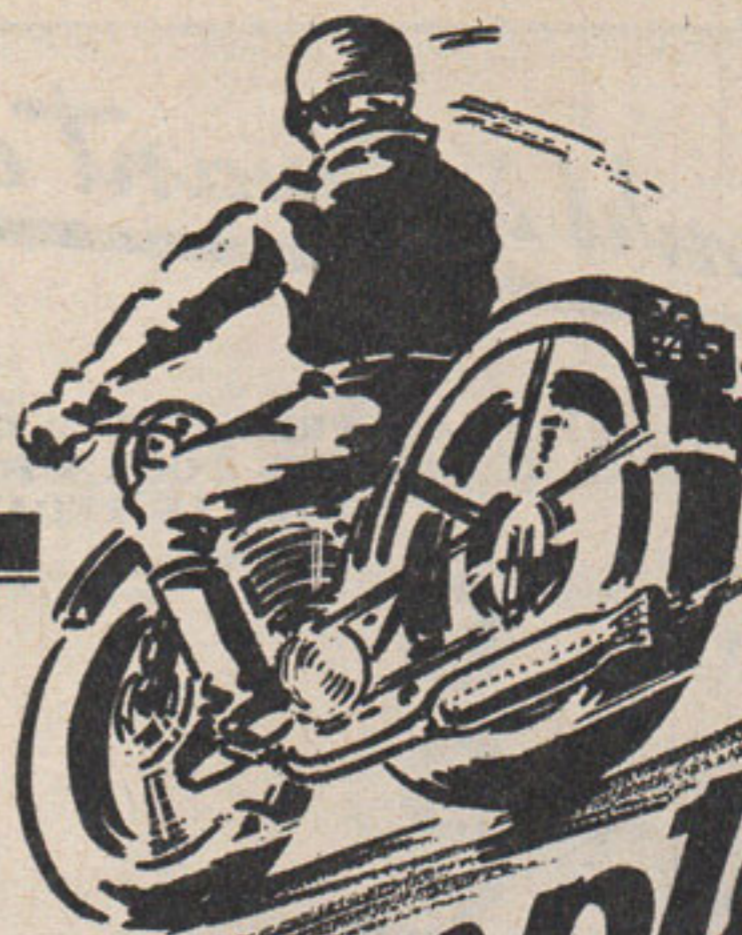
FACILITÉS DE PAIEMENT SUR DEMANDE

AGENT GÉNÉRAL POUR LA SEINE :

MOTO-DANTON, 14, rue Danton, LEVALLOIS, PER. 18-11

LA QUALITÉ LA MEILLEURE

10.000 FRANCS MOINS CHER

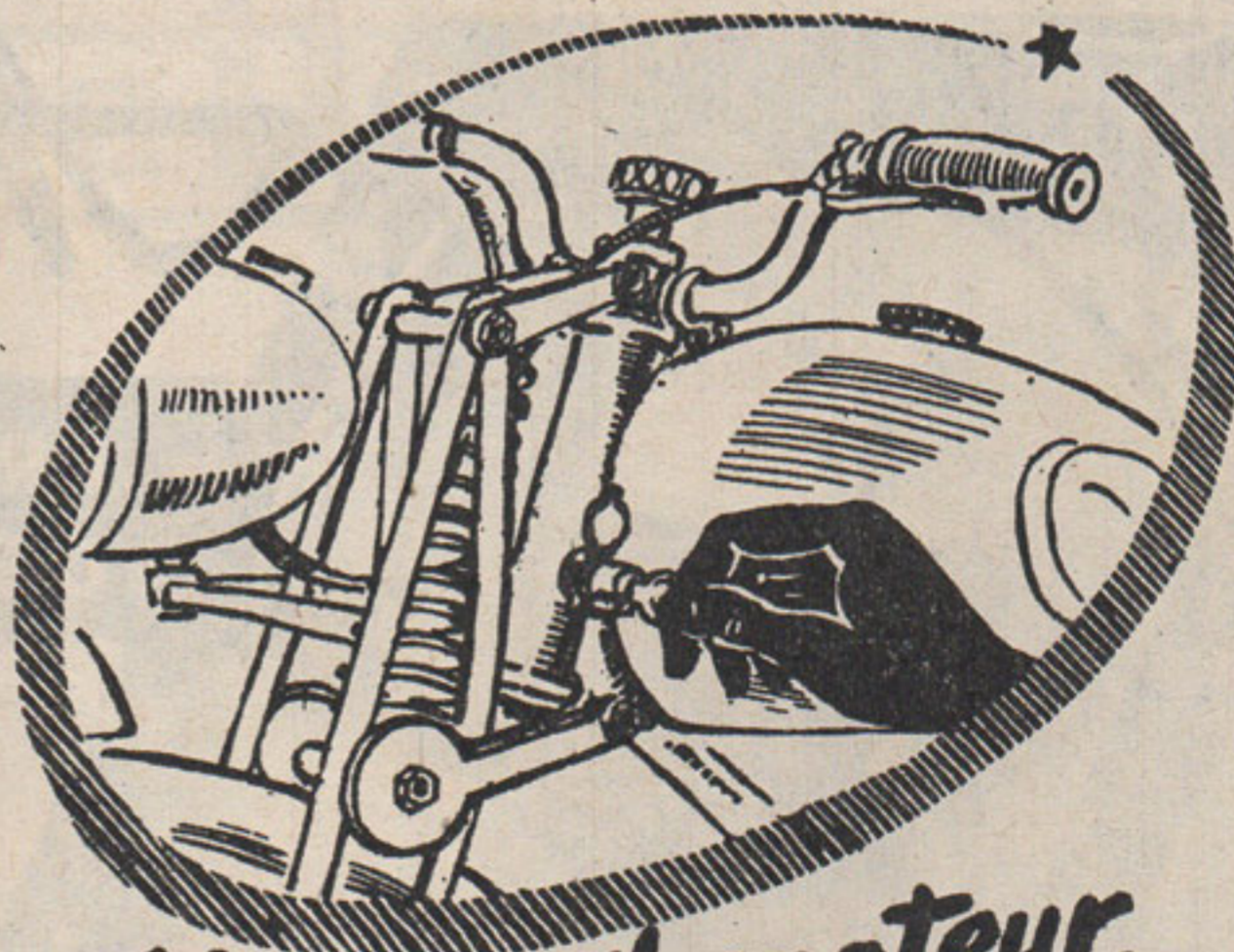


Brampton

&

RENOLD

LES MEILLEURES CHAINES DE
MOTOS DANS LE MONDE ENTIER



**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, METECRE, PEUGEOT, TERROT, TROPHÉE DE FRANCE. A L'ÉTRANGER par : ANKER, B.M.W., D.K.W., F.N., HERCULES, HOREX, N.S.U., STANDARD allemande, STANDARD suisse, TERMAX, TRIUMPH, U.T., VICTORIA ZUNDAPP.

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

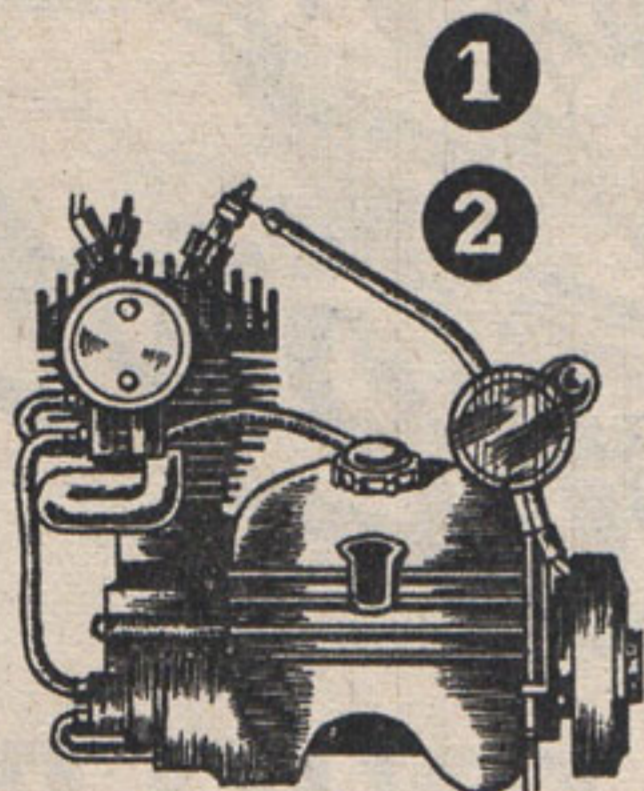
Toujours à l'avant du progrès!

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

Le Poulain

MOTEUR AUXILIAIRE POUR CYCLES

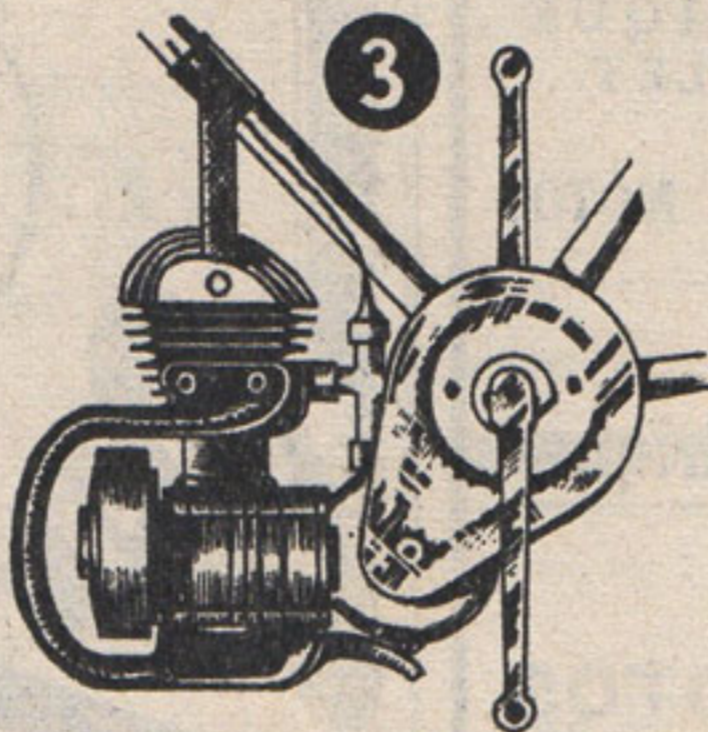
présente



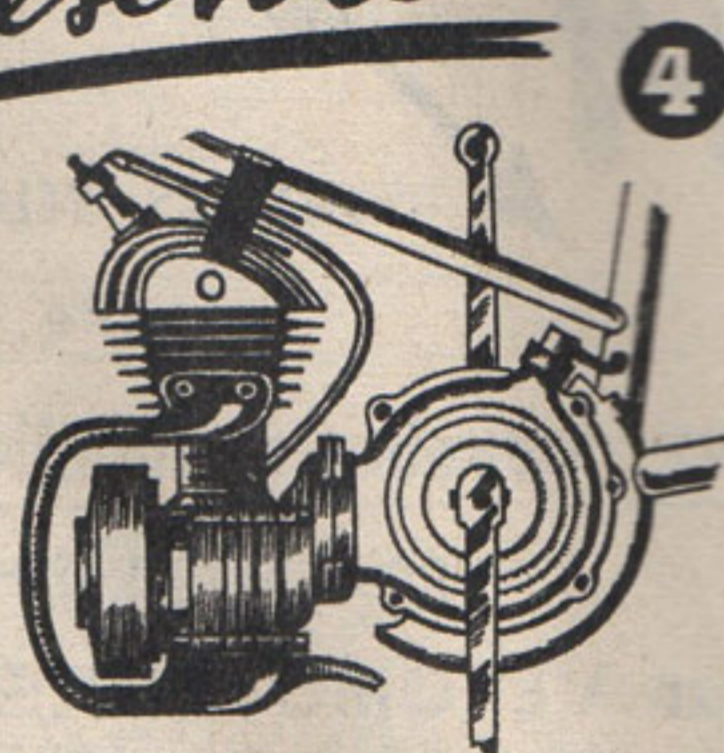
Deux types déjà connus à entraînement par galets sur la roue avant :

Type N° 1 à réservoir en charge indépendant.

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

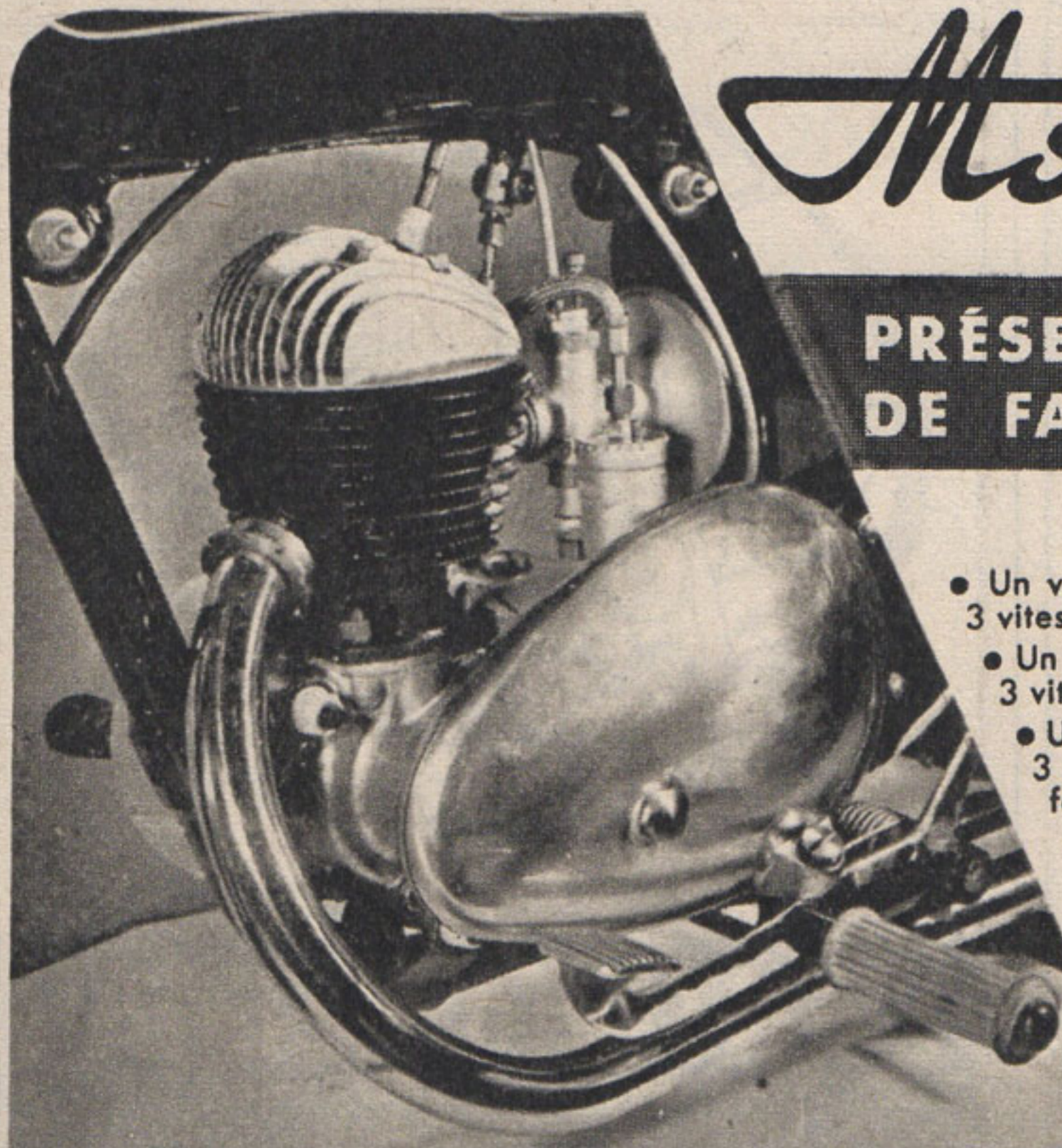


Groupe propulseur s'adaptant sous le pédalier. Position originale du vilebrequin, placé dans le plan du cycle formant un ensemble très résistant. Démultiplications obtenues : 1° par couple conique Gleason robuste et parfaitement silencieux ; 2° par pignons de pédalier commandés par le moteur à l'aide 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 indé réglable. - 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.

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



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.

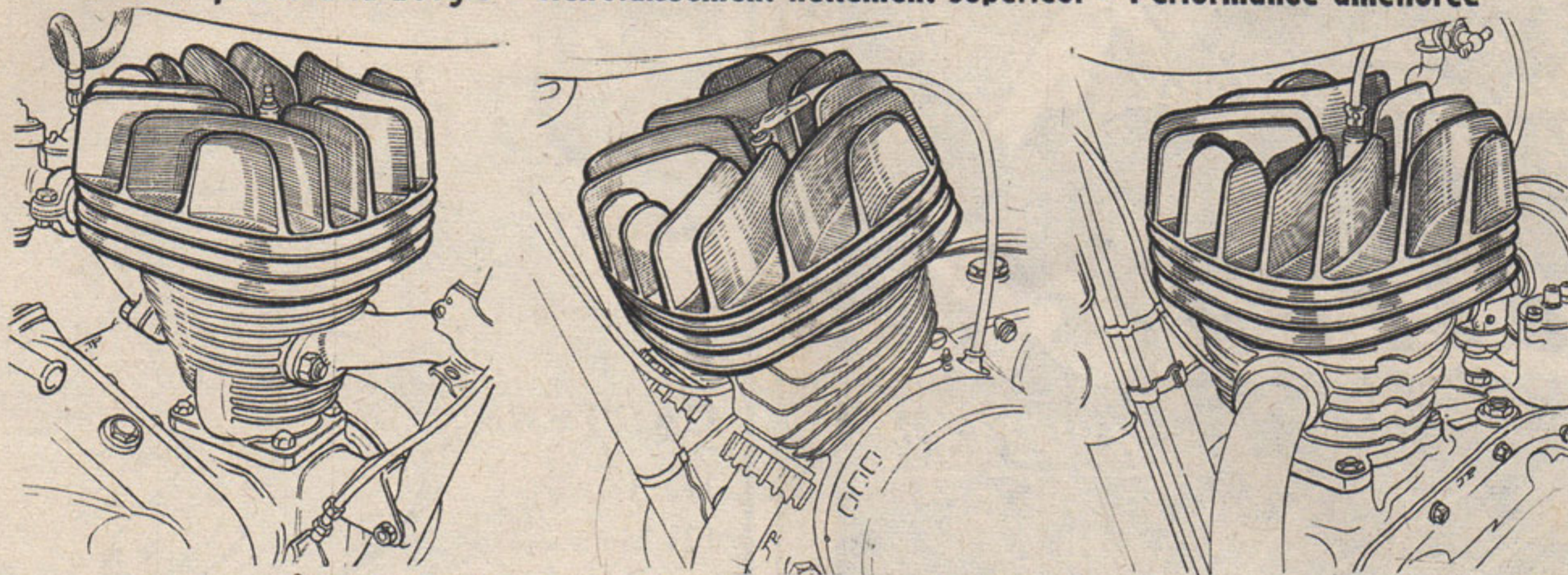
Toutes ces machines, sur demande spéciale, peuvent être équipées des correcteurs de suspension brevetés de J. A. GRÉGOIRE.

USINES & BUREAUX: 44, RUE RAMBUTEAU, MACON - SUCCURSALE A PARIS: 49, RUE DESRENAUDES (17^e)

AVEC LA SUPER-CULASSE

" SPÉCIALE MAUCOURANT "

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

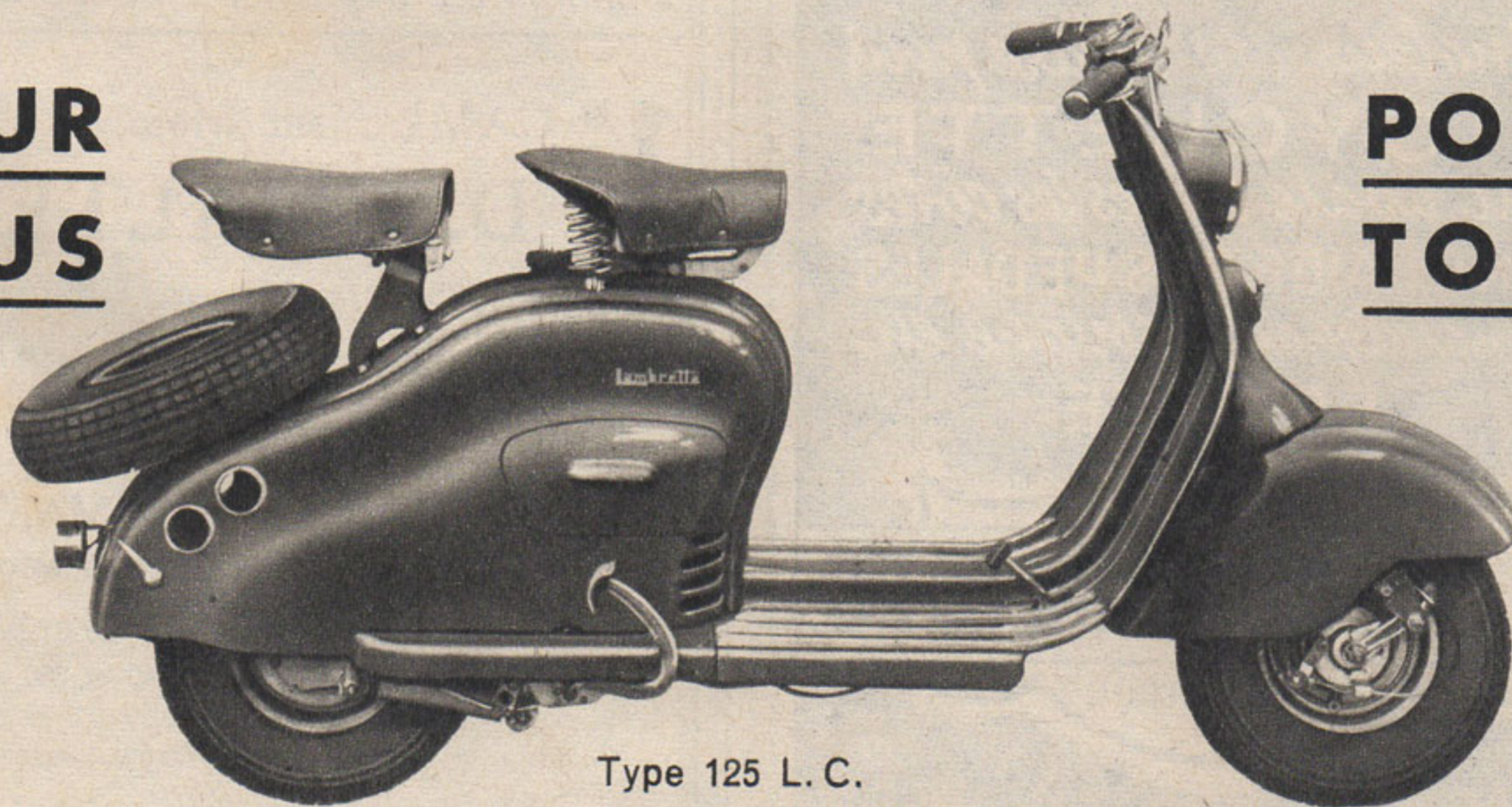


Vos 125 cmc. deux temps seront transformés

En vente chez tous les Motoristes et 147, Boulevard Ney, PARIS-18^e -- Tél. : MAR. 46-78

Lambretta

POUR
TOUS



POUR
TOUT

Type 125 L. C.

Importateur, distributeur pour la France :

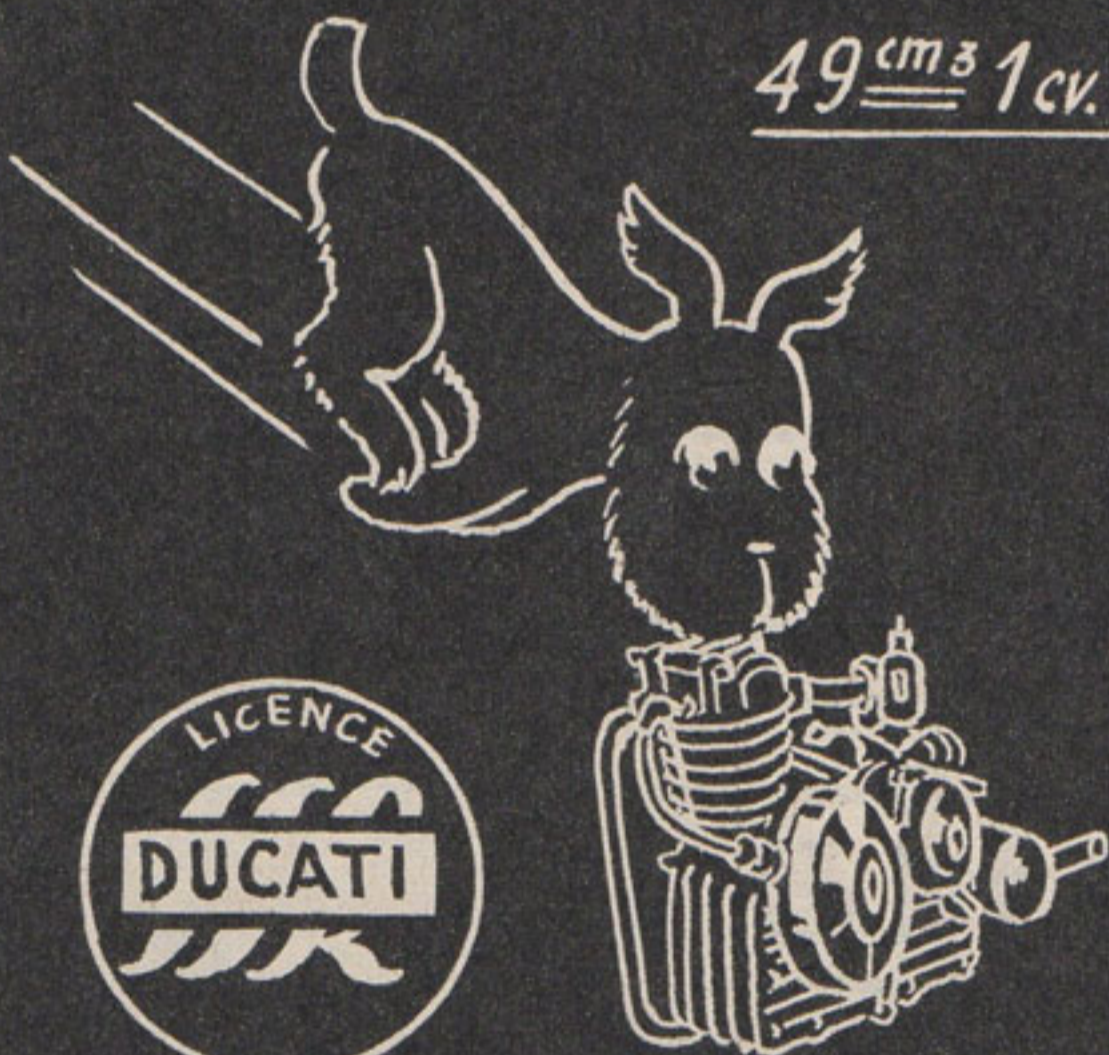
FRANCE-AUTOS-SPORTS : 12, Av. de la Porte-Champerret, PARIS-17^e - GAL. 99-73

Passant les Alpes,

*détenteur
de tous les
Records mondiaux
de vitesse*

Muciciclo

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

Les Usines ROCHER produisent également
les machines à coudre

PICTAVIA et CELTIC



MCA *Le spécialiste
des enjoliveurs*

F. LUCARINI

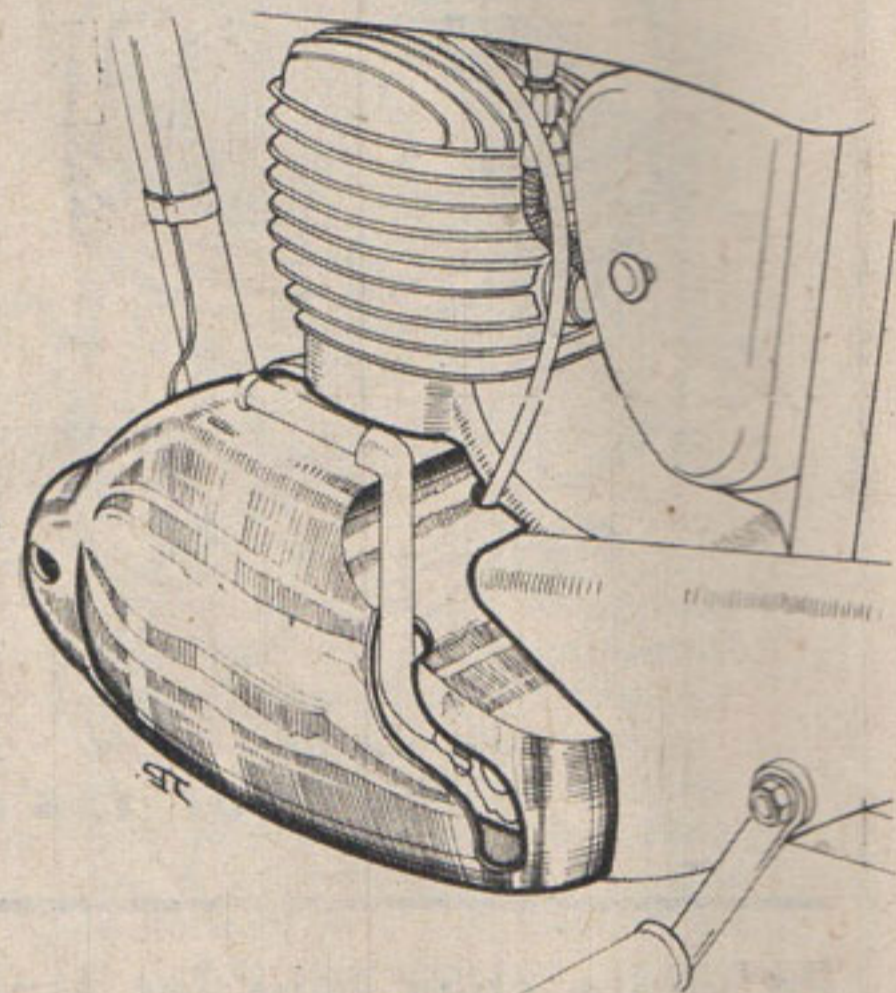
36, Rue Paul-Bounin, NICE (A.-M.)

présente

SABOT
pour
toutes marques

CARTERS

125 Terrot
125 Motobécane
latéral
125 Peugeot
100 Terrot



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.

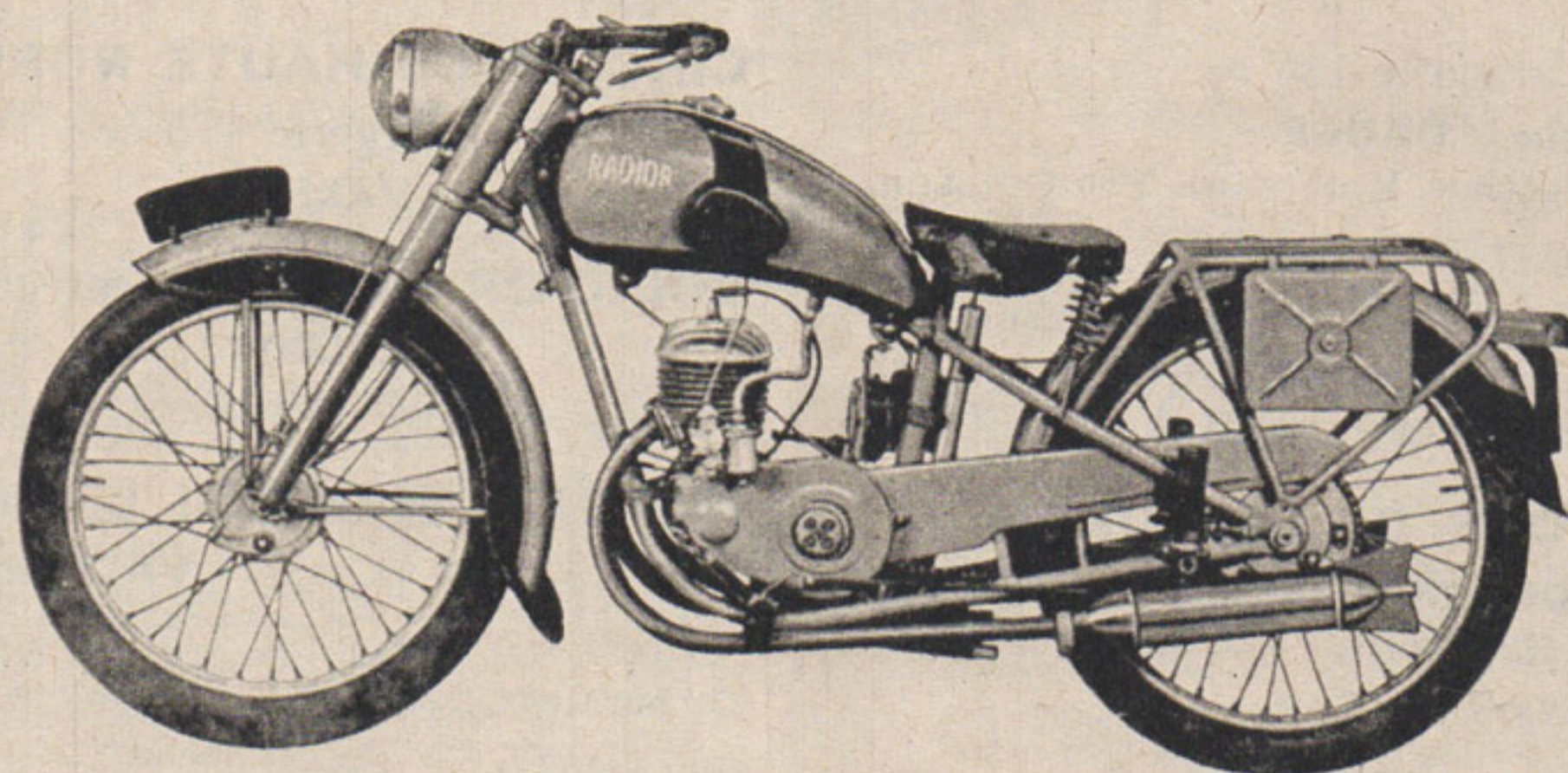
CAMUS, sur **D.S. MALTERRE**, est 6^e au Classement général
battant des Motos 500, 350 et 250 cmc.

Ét^{ts} MALTERRE Frères

41, Boul. de la Bastille, PARIS -:- Tél. DID. 55-38

RADIOR

CYCLES ET VÉLOMOTEURS DE PRÉCISION

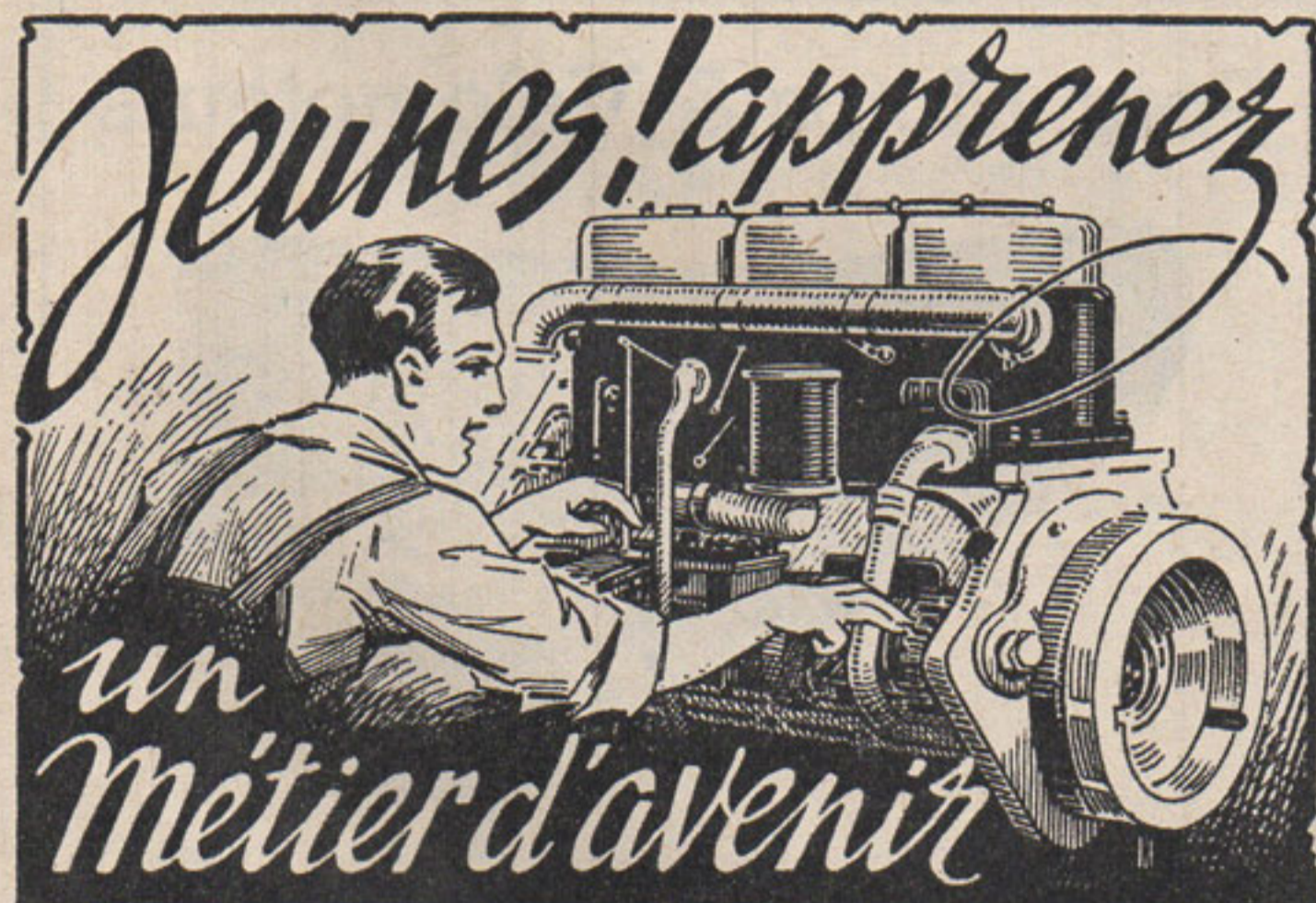


★
FOURCHE
TÉLESCOPIQUE
HYDRAULIQUE
★

★
SELLE
A SUSPENSION
SPÉCIALE
★

CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO

Établissements RADIOR, 9, Avenue Pierre-Semard, BOURG (Ain)



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.

"COURS TECHNIQUES AUTO"

Rue du Docteur CORDIER, SAINT-QUENTIN, (Aisne)

Renseignements gratuits sur demande

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.

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"

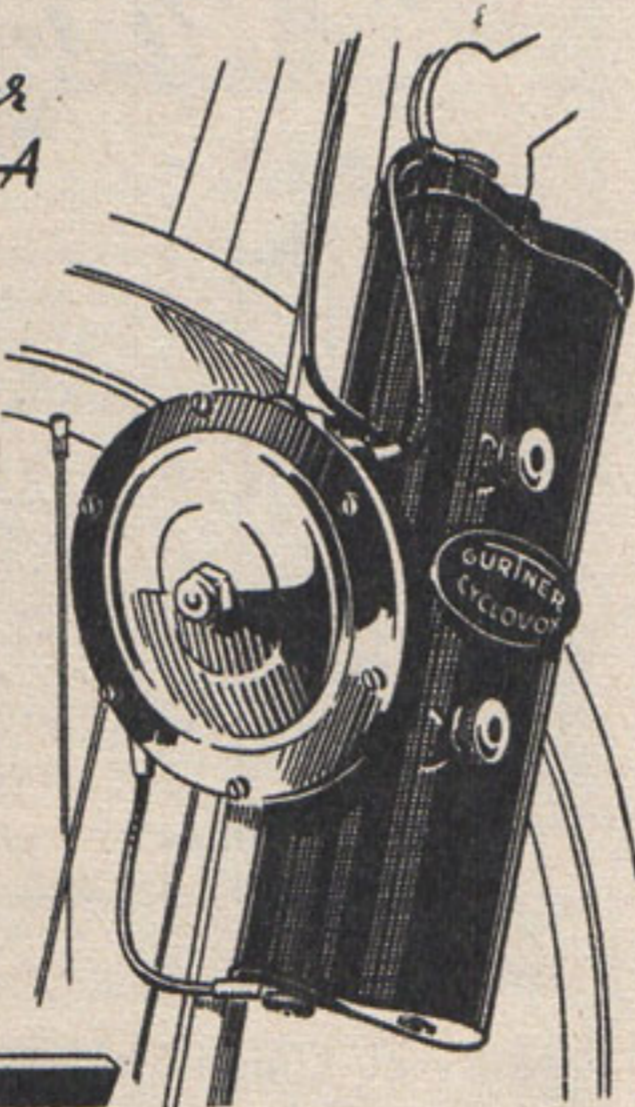
GUILLER FRÈRES, Constructeurs, FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

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 rechar-
ge. Il est indispensable
sur tous vélomoteurs dé-
pourvus de batterie ou
redresseur.

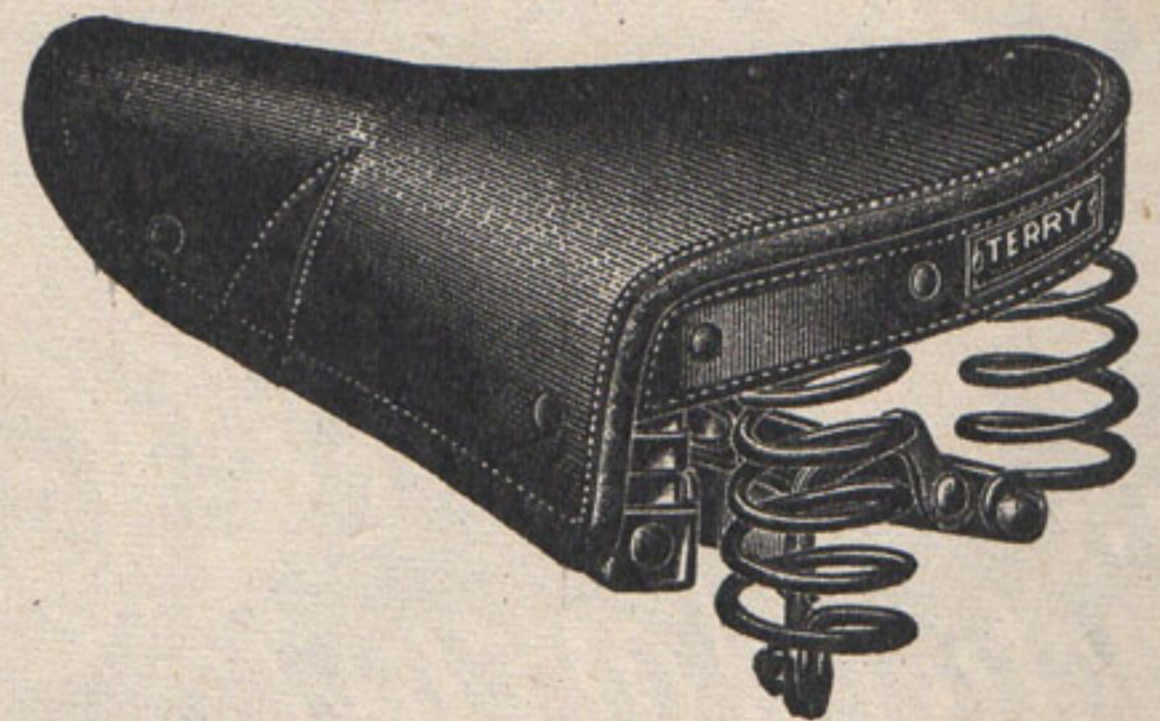
Le **CYCLOVOX** est livré
avec fil, ferrures et bouton
de contact, chromé, à fixer
au guidon.



GURINER

J.P. Vitry

Pour Motos & Vélomoteurs



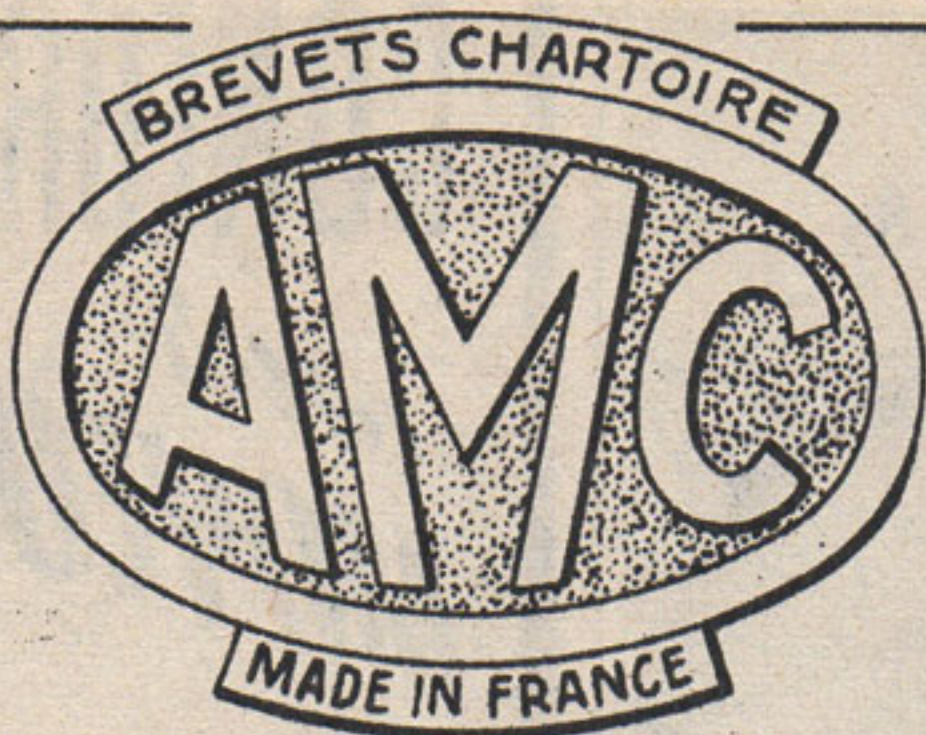
LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

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 VÉLOMOTEURS ET
MOTOS LÉGÈRES AVEC CES MERVEILLEUX
RACERS DE RÉPUTATION MONDIALE

Construits par les =

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

VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES

DE GRANDE CLASSE



125 - 3 vit. 125 - 4 vit. 175 - 4 vit.

VAINQUEUR DU BOL D'OR 1949

Catégorie 125 cmc.

RECORD BATTU DE 77 KILOMÈTRES

DIRECTION AUTOSTABLE

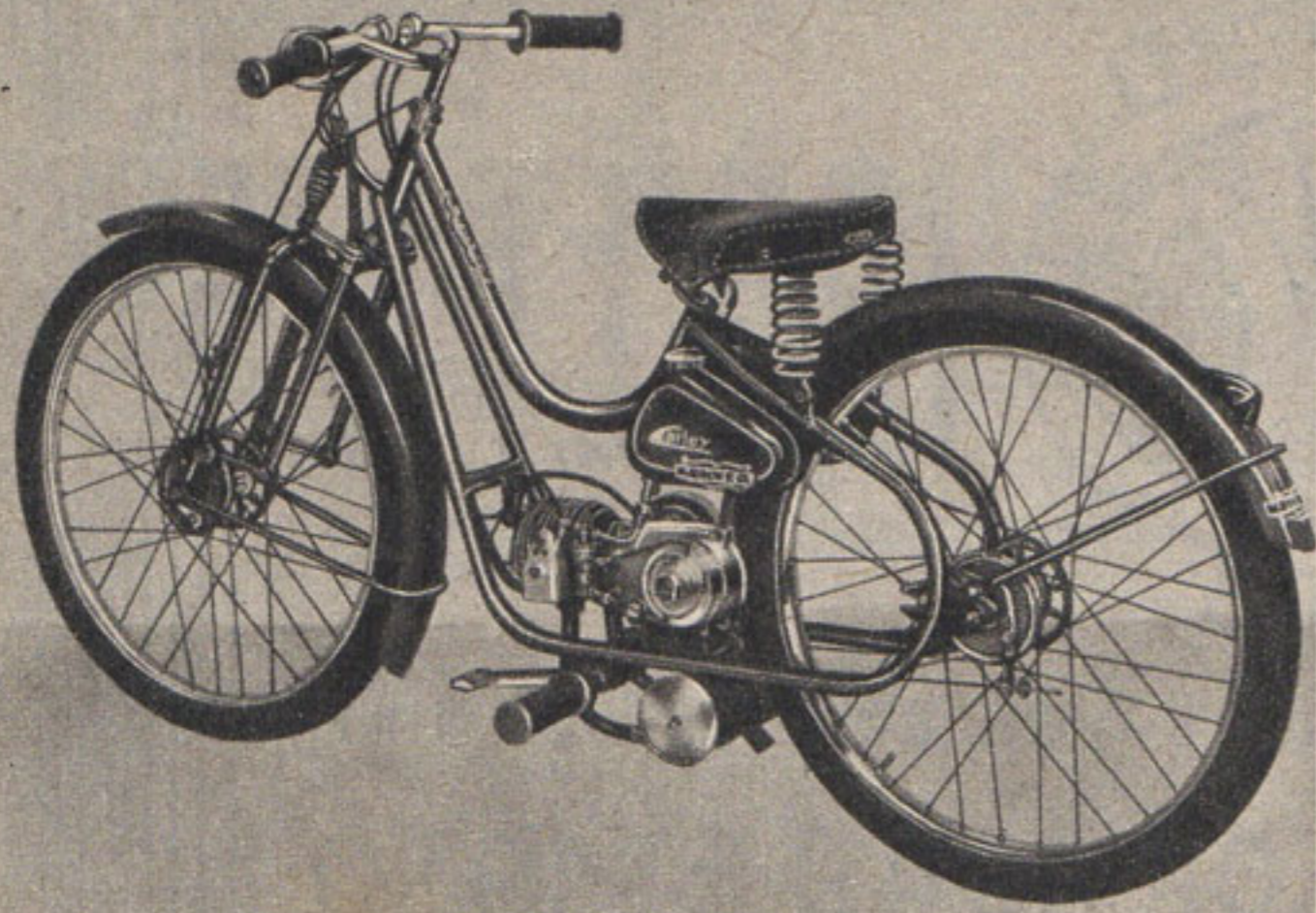
FOURCHE TÉLESCOPIQUE

CADRE INDÉFORMABLE

G. I. M. A. —

24, Avenue Pasteur — CHAMALIÈRES

(Puy-de-Dôme)



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

Les Usines ROCHER produisent également les machines à coudre

— PICTAVIA et CELTIC —

CONFORT & SÉCURITÉ

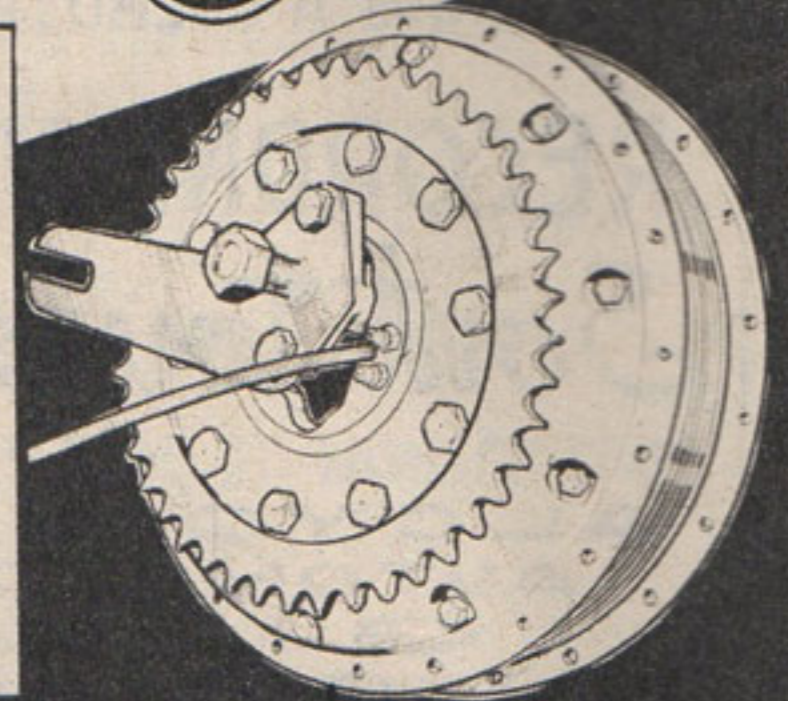
sur
MOYEUX

G B G

Moyeux à suspension interne et freinage central adoptés par les champions

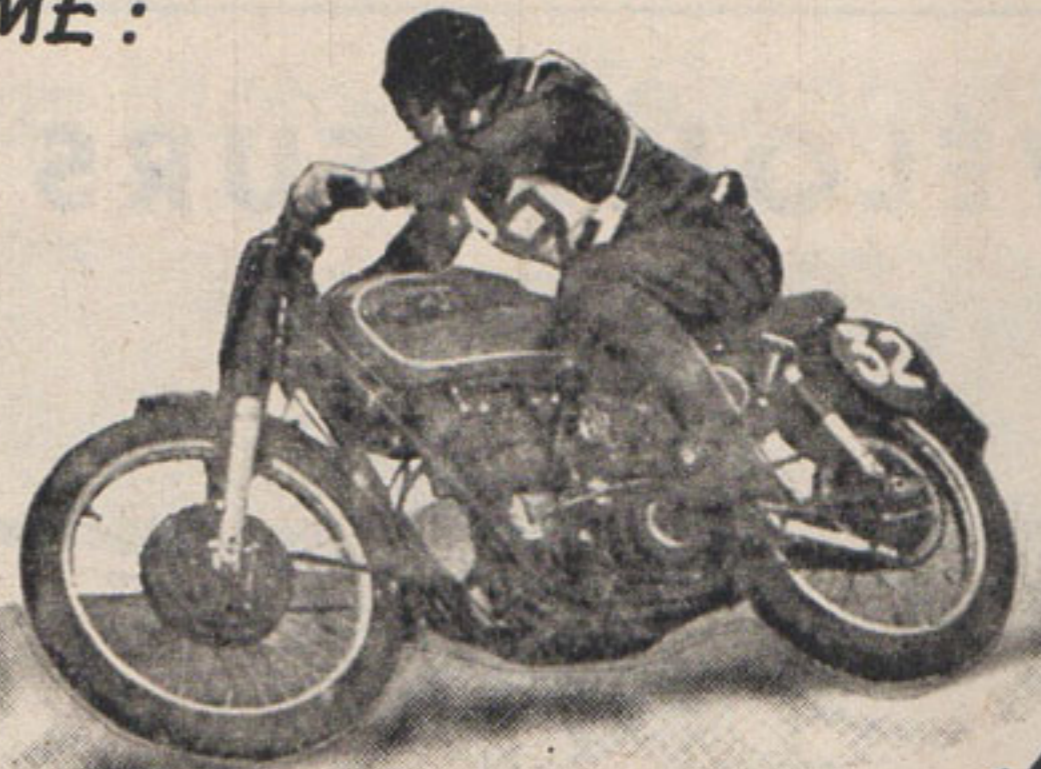
Adaptables instantanément sans aucune modification du cadre

**COURSE
CROSS
TOURISME**



Éts G.B.G., 30, rue Eugène-Caron, COURBEVOIE (Seine)
Téléphone : DÉF. 17-26

**LE CHAMPION G. MONNERET
AFFIRME :**



*En course, en sport, en ville,
une seule batterie:*

BAROCLEM



TYPE MBC 4



TYPE VBC 4



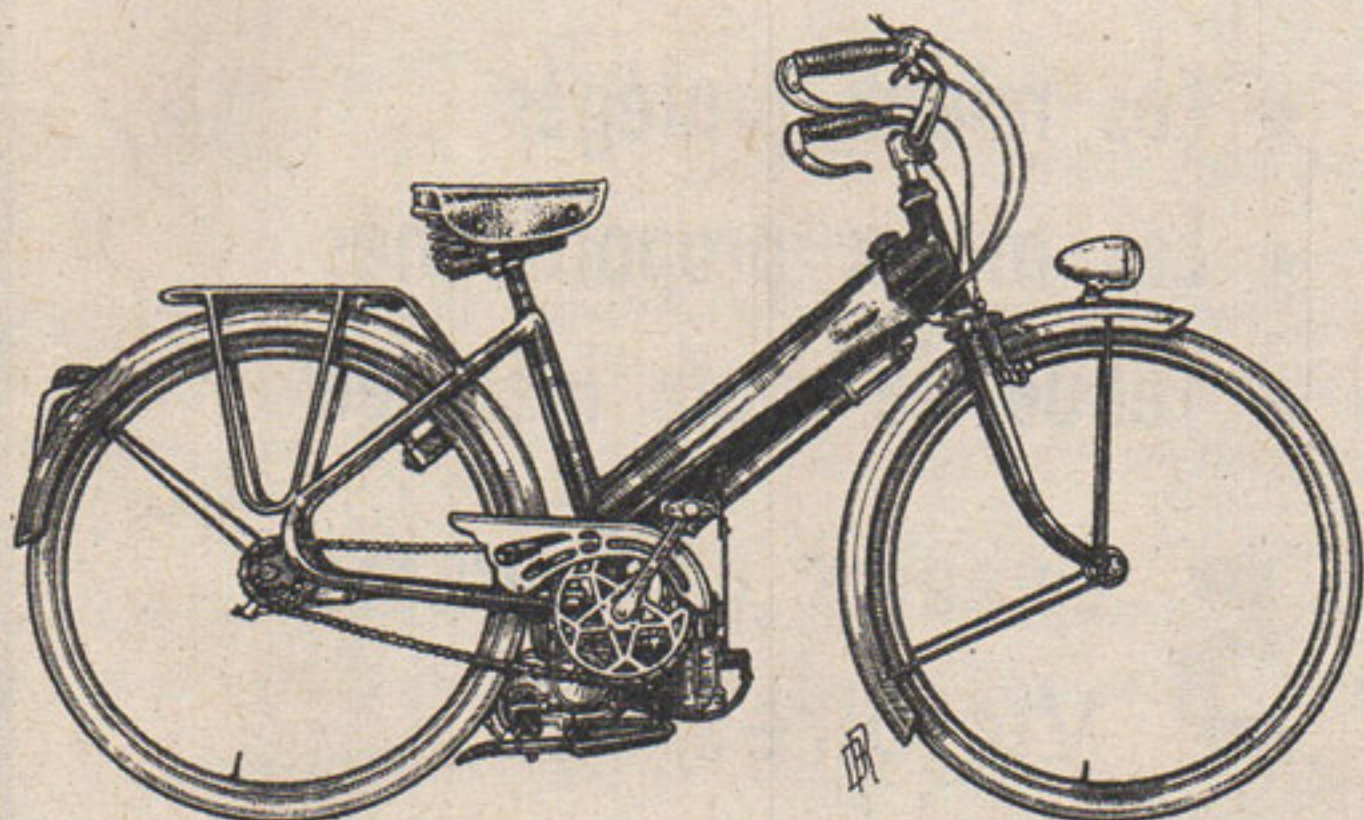
TYPE MBC 2

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

Le moteur auxiliaire

Mosquito

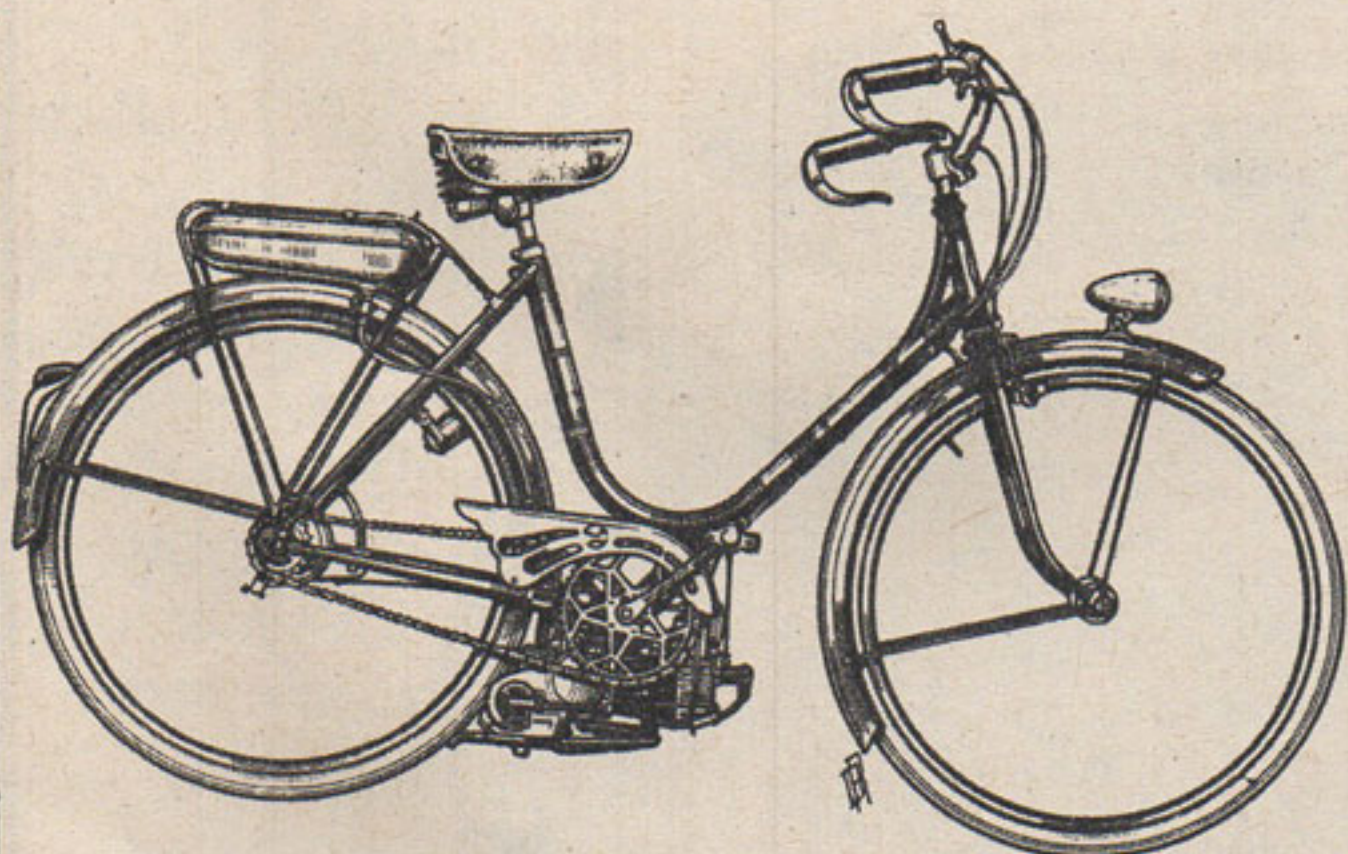
EQUIPE ET MOTORISE
LA BICYCLETTE



CYCLOMOTEUR PRESTO-SPORT

Consommation très réduite 1 l. 10 au 100 km.

PUISSANCE EN COTE REMARQUABLE



CYCLOMOTEUR PRESTO-CONFORT

NOS CYCLOMOTEURS COMPORTENT UN
EQUIPEMENT DE GRAND LUXE

LE MOSQUITO EST LIVRE EGALEMENT EN
MOTEUR SEPARÉ PERMETTANT LE MON-
TAGE SUR N'IMPORTE QUELLE BICYCLETTE
NE SOYEZ PAS INDECIS, FAITES UN ESSAI,
VOUS SEREZ UN CLIENT ACQUIS

SILENCE - PROPRETE - PUISSANCE

Le **MOSQUITO** est fabriqué en France par
CHAPUIS Frères

24, avenue de Neuilly — NEUILLY-SUR-SEINE

SEULS LICENCIÉS EXCLUSIFS

DOCUMENTATION SUR DEMANDE

Helylett

LA GRANDE MARQUE DES JEUNES

**TOUJOURS IMITÉE !
JAMAIS ÉGALÉE !**

vous présente son fameux

VÉLOMOTEUR 125 cmc.

2 temps, 4 vitesses avec sélecteur au pied

Bloc-moteur LARDY

— (Vainqueur du BOL D'OR) —

et Cyclomoteur **HELLET-VAP**

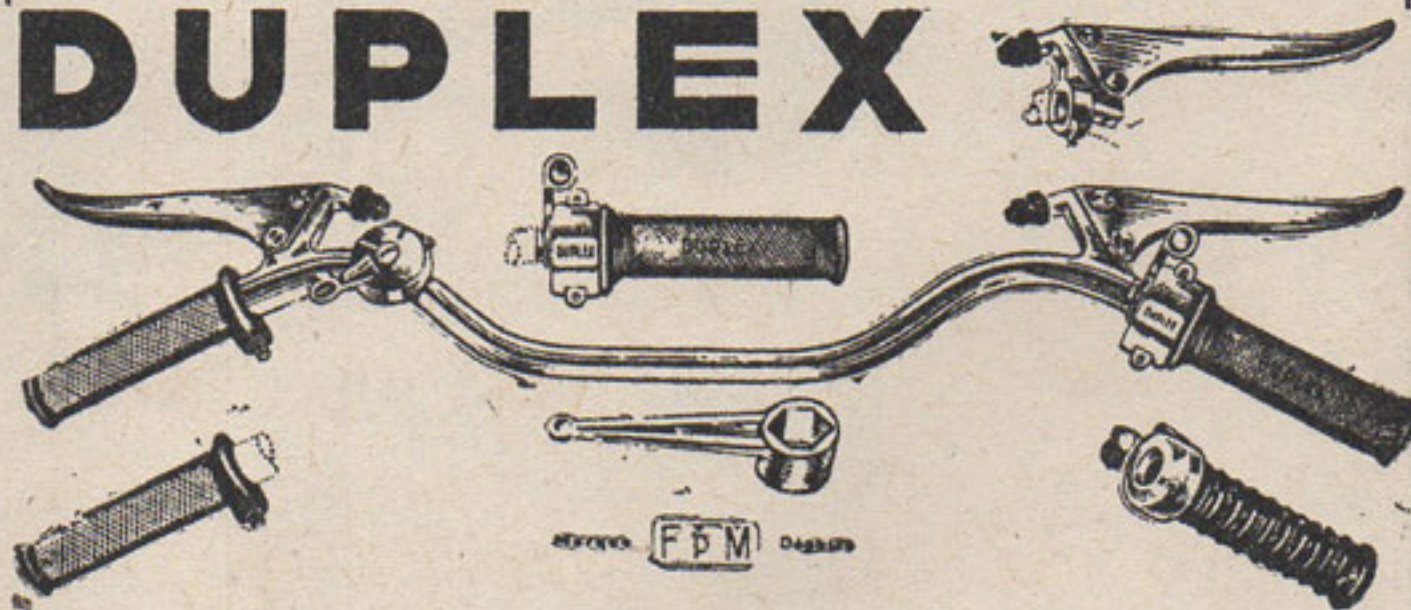
Usine et Bureaux : SULLY-sur-LOIRE (Loiret) — Téléph. 18

CAEN - 4, Rue de l'Abbatiale

Succursales : ROUEN - 11, Rue Alsace-Lorraine

DOUARNENEZ - 56, Rue Monte-au-Ciel

**ACCESSOIRES,
POIGNÉES TOURNANTES
DUPLIX**



FONDERIE SOUS PRESSION MÉRIDIONALE
SEMONSU-BÉRAUD, 46-48, r. Sainte, MARSEILLE (B.-du-R.)

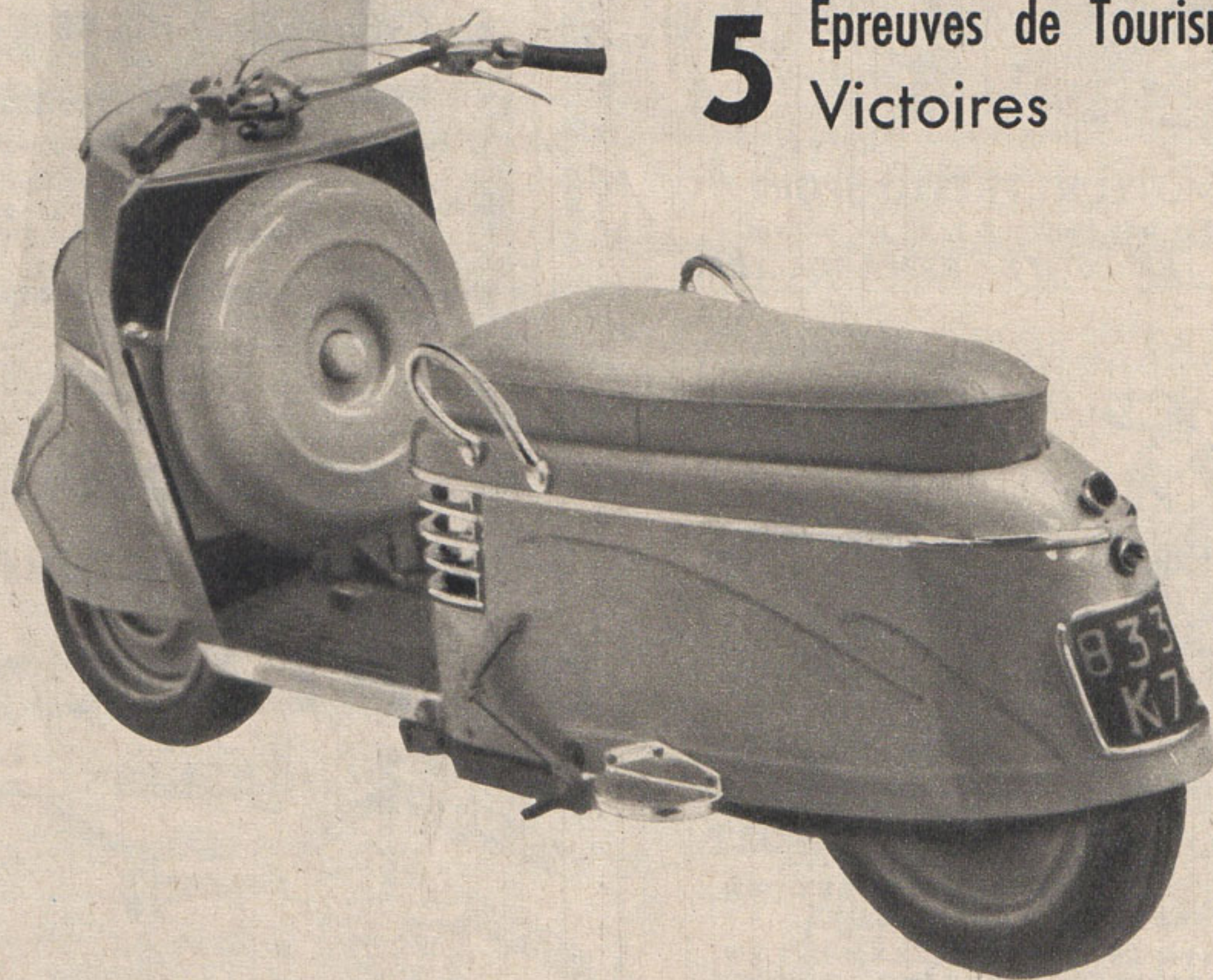
SCOOTERS BERNARDET

— 125 cmc. —

Pour la Ville

— 250 cmc. —

Pour la Ville et les Grands Voyages



- ★ Les mieux protégés
- ★ Les mieux proportionnés
- ★ Tenue de route inégalée

5 Épreuves de Tourisme
Victoires

UNE PRODUCTION FRANÇAISE AU GOUT FRANÇAIS

BERNARDET Frères, 104, Avenue de la République, CHATILLON-sous-BAGNEUX

Tél : ALÉ. 24-20 et 24-21

NOTRE SALON



Les appréhensions étaient vaines, notre Salon a connu un incontestable succès.

Exposants et visiteurs ont été heureux de se retrouver entre eux, à l'aise et dégagés de l'encombrante cohue des badauds et des collectionneurs de catalogues.

Malgré l'affluence surprenante à certains jours, les stands restèrent quand même accessibles; le plus infime micromoteur n'y put passer inaperçu.

Ce Salon, à nous réservé, nous laisse l'impression qu'enfin reconnus majeurs, nous ne sommes plus les parents pauvres de la dédaigneuse Automobile.

Souhaitons que ça dure et que ce soit définitif, nous l'avons bien mérité, la moto, comme le cycle, fait travailler et vivre assez de monde pour qu'on reconnaisse enfin la réelle valeur de cette industrie et de ses animateurs.

Sans doute, tout n'a pas été parfait dans l'installation; bien des détails sont à revoir, mais la décision d'utiliser le Parc des Expositions n'a pu être prise que tardivement et les aménagements en ont souffert. N'en faisons pas trop grief aux organisateurs. Promenés du sous-sol du Grand-Palais au quai de l'Alma, pour atterrir porte de Versailles, ils n'ont pas eu le temps matériel de réaliser un cadre digne de la décoration et de la présentation souvent somptueuses des stands.

On a pu déplorer un vilain vélum, la nudité squelettique des pylônes, un bar toquard, un ministre retardataire qui inaugure la veille de la fermeture, une réception loupée des vaillants vainqueurs du rallye Rome-Paris, l'inopportune cacophonie des haut-parleurs interdisant toute conversation sérieuse, et il y en eut entre acheteurs et vendeurs, autant de choses et de faits qui méritent pour l'avenir une bonne mise au point.

Les organisateurs nous donnent chaque année au Grand-Palais la mesure de leurs moyens. Comptons sur eux, et faisons-leur confiance pour l'année prochaine.

Enders Max

MOTOCYCLETES
VELOMOTEURS
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

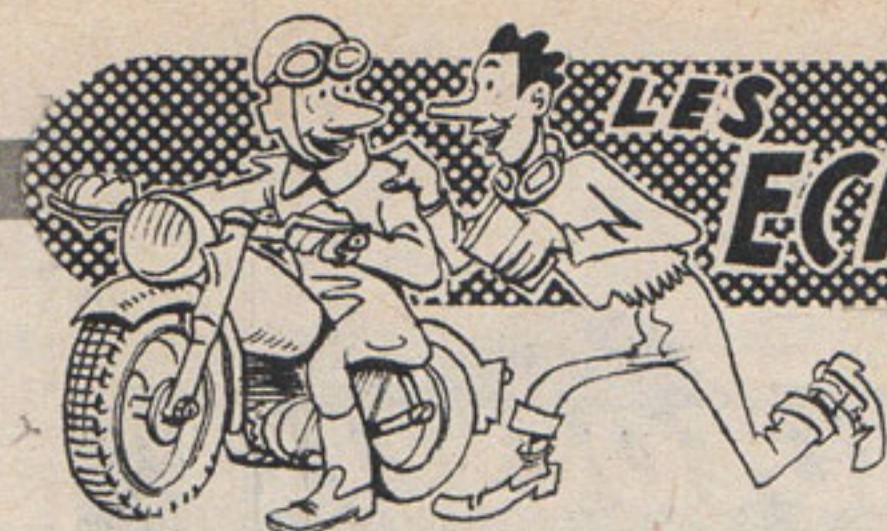
4^e ANNÉE - N° 44 - NOVEMBRE 1950

- LES ÉCHOS DU MOIS
- FABRICANTS ACCESSOIRES
- EN SCOOTER AUTOUR DE LA MÉDITERRANÉE, par JACQUES SOUBRIER
- LA MOTORETTE TERROT, par MAX END
- QUELLES CONCLUSIONS TIRER DU SALON, par MAX END

NOTRE COUVERTURE



En médaillon, Jean Behra, champion de France pour la troisième fois, sur 500 cmc. Guzzi, et Georges Monneret qui remporte également le titre en 350.



LES ECHOS DU MOIS

La publicité c'est la publicité.

Jules Tacheny, l'excellent coureur belge de circuit, est un personnage archi-connu dans les milieux motorisés parce que — entre autres prouesses sportives — il a à son actif une traversée du Sahara à moto et surtout parce qu'il est le « patron » du circuit international de Mettet.

Depuis l'accident dont elle fut victime au Circuit de Bruxelles, en juin dernier, la jambe luxée de Tacheny s'efforce de se remettre dans le plâtre qui la gaine. Tout récemment un copain de Jules, profitant du sommeil de son camarade, appliqua sur le plâtre de celui-ci un papillon gommé faisant réclame pour le Circuit de Mettet.

Jules Tacheny qui, depuis peu, est entré en convalescence et effectue ses premières sorties, se baladait avec le papillon-réclame collé sur son plâtre. Cela lui faisait peut-être une belle jambe, direz-vous, mais en attendant les curieux nombreux, attirés par cette réclame, se mettaient à genoux devant Tacheny pour pouvoir lire la date de la prochaine course sur le circuit de l'Entre Sambre-et-Meuse.

Les routes belges.

Les routes belges à quelques exceptions près ont la réputation mondiale d'être excessivement mauvaises.

La chose est à ce point prouvée qu'un groupe américain de construction automobile acheta une portion de route belge pour piste d'essai de ses modèles. La voiture qui a passé avec brio son test sur les *belgian blocks* est réputée « bonne pour le service ».

Le Directeur général des routes a fait récemment une conférence à la Fédération routière belge. Il y est question d'un vaste projet de réorganisation, d'élargissement et d'amélioration du réseau routier.

Sur les principales artères nationales ou secondaires, les travaux ont commencé depuis plusieurs semaines; d'importants tronçons sont à présent déjà terminés et l'usager de la route belge, le motocycliste surtout, commence à voir poindre le paradis au terme de son purgatoire.

Les épreuves sportives belges.

Le calendrier sportif des épreuves motocyclistes belges arrive à ses dernières pages et, à l'heure qu'il est, il ne doit plus se disputer qu'une demi-douzaine de moto-cross et une paire d'épreuves de régularité.

Au terme de cette saison sportive 1950 dont les funérailles auront lieu avec l'automne prochain, nous devons saluer la Fédération Motocycliste de Belgique et ses 150 clubs affiliés pour le programme de manifestations qu'ils ont mis sur pied.

Quand on constate qu'il se sera disputé environ 135 courses, on peut dire que chaque club, à peu près, y aura été de la sienne. C'est le cross qui détient le pompon; il s'en est couru plus de 90

en l'espace de six mois; en outre, 10 courses de vitesse pure en circuit et autant de courses sur piste ou sur gazon ont vu le jour; ajoutons-y 7 courses de régularité en saluant de loin les autres épreuves (trial, côte, grass-track, speedway, moto-ball) et nous déduisons que les sportifs motocyclistes belges en ont eu pour leur argent.

Tourisme franco-belge.

La Belgique a revu depuis cet été un spectacle dont elle avait été privée depuis plusieurs années.

Aux temps heureux où le cours du franc français dominait d'une bonne tête celui de son ami le franc belge, nos touristes de tout poil allaient volontiers voir outre Dunkerque et outre Givet comment se dégustait la *gueuze lambic* ou comment se portait le *Manneken pis*.

Mais la guerre survint qui stoppa tout trafic. Quand elle fut morte, le petit franc belge, à l'instar de l'ogre, avait mis ses bottes de sept... lieues et les touristes flamands ou wallons vinrent à leur tour goûter ce qu'étaient le pastis et le mandarin pendant que le Français, sans essence, demeurait chez lui.

Mais, la vie continue, les affaires ont un peu repris, les cours monétaires se sont un peu stabilisés et nos amis belges conurent à nouveau, cet été, au bord de leur littoral ou sur les rubans de leurs Ardennes, cette invasion si douce, si pacifique des véhicules de France avec lesquels ils ont toujours tant sympathisé.

Véhicules étrangers.

En production motocycliste, la Belgique n'a rien à envier à l'étranger, ses trois grandes usines nationales lui assurant un débit dont elle pourrait se contenter. En production automobile, par contre, elle doit bien être tributaire de l'étranger.

Les Belges ont, en France, la réputation de posséder tous de puissantes limousines américaines. Il est indéniable qu'il s'en trouve une multitude en circulation.

Mais de fervents usagers de la route, et non des moindres, demeurent fidèles à la production française qui leur offre un beau choix dans une gamme fort nuancée. D'Arlon à Ostende ou des Ardennes en Campine la traction avant, la 202, la petite 4 CV. et la Dyna se succèdent à un rythme que l'on peut sans mentir qualifier d'accélééré.

Quant à la moto française, elle n'est guère fort répandue sur les routes de Belgique, mais l'exorde de cette information en donne la raison.

Un exemple à suivre.

La Piaggio et C^{ie} de Gênes qui fabrique le scooter Vespa a jugé utile de faire passer dans toutes les revues motocyclistes italiennes, ainsi que dans la grande presse, le communiqué que nous reproduisons ci-dessous et auquel nous donnons notre pleine approbation; nous verrions même avec plaisir une semblable mesure prise par l'ensemble des constructeurs dans l'intérêt général du motocyclisme :

« Un moyen de transport n'est vraiment confortable que lorsqu'il est silencieux, et la « Vespa » compte, parmi ses qualités essentielles, celle d'être silencieuse.

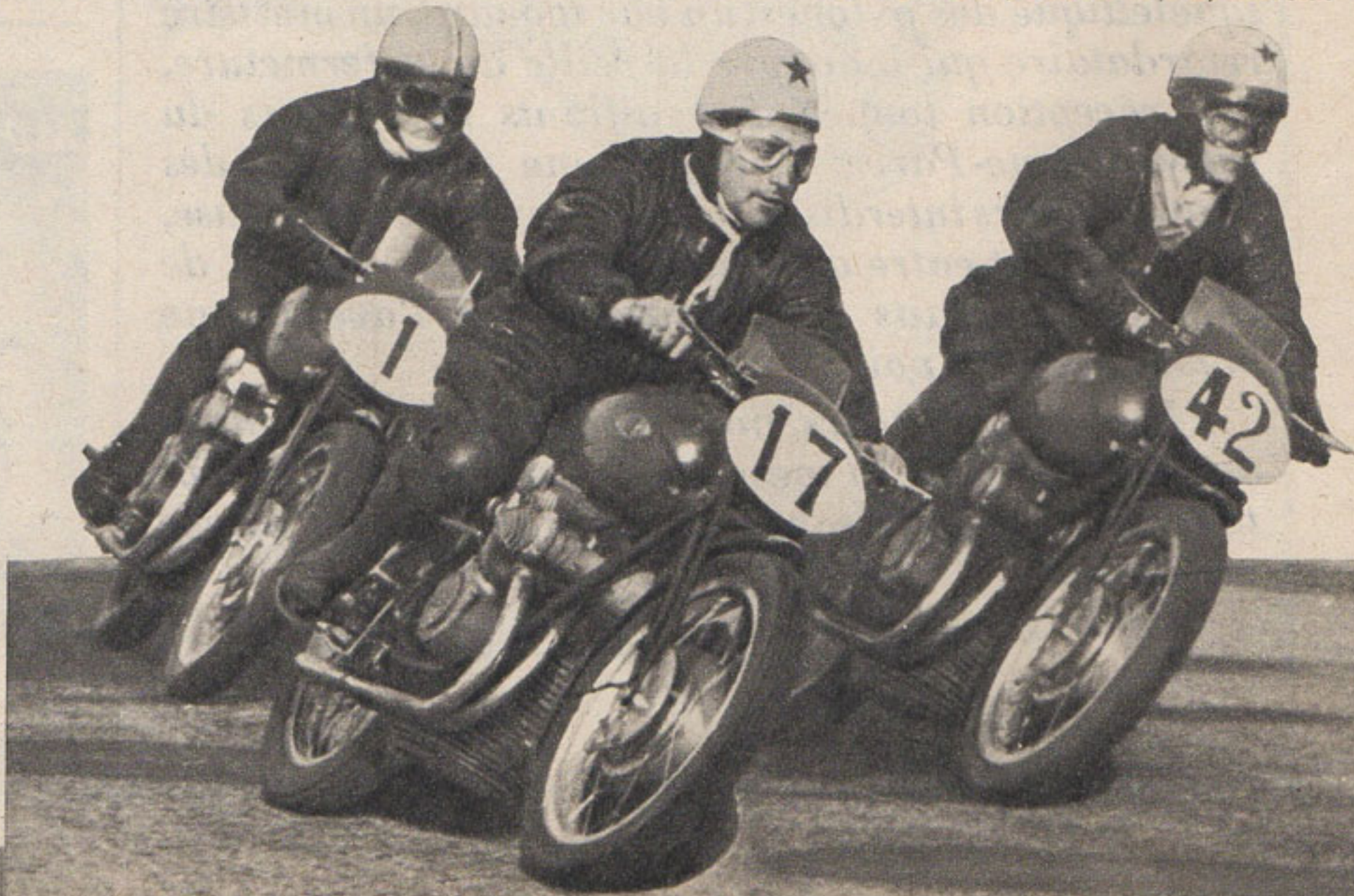
Des dizaines de milliers de « Vespa » circulent à l'étranger et sont particulièrement appréciées pour cette caractéristique.

Mais une petite minorité de la clientèle italienne, sans tenir compte du code de la route et sans se soucier de la tranquillité des autres, bricole, supprime ou remplace le silencieux d'origine, en enfreignant la loi et en donnant lieu, par leur bruit irraisonnable, à de justes protestations.

La Piaggio ne peut que soutenir l'action des autorités en faveur d'une circulation silencieuse, contre les excès de ceux qui s'obstinent à considérer le bruit comme une expression de puissance.

Elle signale d'avoir donné des instructions précises à ses 900 agents et stations service afin que tous ses clients qui

L'équipe officielle Giléra :
1) Pagani; 17) Bandirola; 42) Masetti.





Six Jours Internationaux :
Alvès, sur Triumph, au passage d'un gué.

Bob Berry blessé.

Cet enthousiaste qui a dépensé l'an dernier une petite fortune pour tenter de s'approprier le record mondial de vitesse sur deux roues, a renouvelé ses essais, mais avec un carénage.

Cette carrosserie lui permet de se tenir allongé, mais non enfermé. Le cadre est un Brongh et le moteur un 1.000 Jap deux cylindres en V sans compresseur. La boîte de vitesses et le cadre ont 21 ans. Le carénage en aluminium pèse 50 kilos.

Au cours d'un essai, il passa la troisième à 240 km.-h., puis à 255 km.-h. un coup de vent latéral mit la machine en travers et Berry fut vidé. Le carénage est fort endommagé ainsi que le cadre, mais le moteur est intact ! Il se releva, seul, avec une fracture de la clavicule, le dos contusionné et plusieurs dents cassées.

Les sportifs français se joindront à nous pour souhaiter à Bob Berry une prompt guérison et le succès pour ses prochaines tentatives.

La Loi.

En Angleterre où la limite en agglomération est fixée à 48 km.-h. la définition « agglomération » est donnée par la distance séparant deux lampadaires, soit un maximum de 180 mètres.

Une avocate anglaise a fait appel contre une décision de la police lui infligeant contravention pour excès de vitesse.

Après enquête il fut établi qu'un lampadaire manquait, détruit par bombardement, et que la distance séparant deux lampadaires étant ainsi supérieure à 180 mètres, la vitesse n'était pas limitée !

Puisque nous en sommes au chapitre des vitesses réglementées nous remarquons la diversité des limites dans les villes et villages de France. Commençons par la capitale. A Paris il n'y a pas de vitesse limite, l'excès de vitesse est laissé au seul jugement de l'agent verbalisateur ; par contre, dans les bois de Vincennes et Boulogne, nous n'avons droit qu'à 45 km.-h. En province nous trouvons en général comme limite 40 km.-h. que bien peu respectent d'ailleurs.

Il n'est pas rare de rencontrer une limite de 30 km.-h., heureusement que la police est assez généreuse ; mais ne vous avisez pas d'avoir un accident, cette limite est destinée à couvrir les habitants du village ou de la ville ainsi réglementés.

Nous accordons un bon point à la municipalité de Saint-Mars-la-Brière, près du Mans, qui elle alloue un maximum de 60 km.-h. ; mais un chiffre effarant attend ceux qui veulent passer à Arques-la-Bataille, près de Dieppe : 10 km.-h., et il ne s'agit pas d'un arrêté municipal quadragénaire, mais tout à fait récent, ce qui n'a pas empêché un de nos amis d'y avoir sa voiture passée au laminoir, par un camion à peu près sans freins ! Nous croyons savoir que 999 automobilistes sur 1.000 sont passibles de contravention en passant à Arques !

Il serait plus simple d'avoir une seule réglementation nationale, raisonnable, que toutes ces réglementations municipales aux limites ridicules que si peu respectent, sauf à la vue d'un uniforme de police.

ont bricolé ou remplacé le silencieux original soient :

1° considérés comme étant déçus de toute garantie contractuelle ;

2° exclus de toute aide, assistance et fourniture de pièces de rechange.»

Fulgur livre.

M. Tallandier, le fabricant de la remorque Fulgur, après avoir été débordé en saison, s'excuse de n'avoir pu répondre à toutes les demandes qu'il a reçues et avise les motocyclistes, que sa remorque monoroue intéresse (nous en reparlons à une autre page), qu'il est désormais en mesure de livrer très rapidement.

Graissage du deux temps.

Par la lettre qu'il nous envoie, M. Albert Maillard, du Mans, se montre très satisfait de son deux temps, le trouve propre et d'entretien facile à part le suintement du carburateur et les projections du silencieux dont il préconise l'allongement pour éviter l'encrassement de la roue arrière et celui du dos du conducteur.

Ayant eu à bref intervalle deux moteurs identiques il se montre désemparé en remarquant que son premier moteur ne partait pas et que le second, plus moderne et qui devrait être de ce fait en progrès, lui joue de constantes blagues avec les bougies malgré tout ce qu'il a pu faire de combinaisons de mélanges pour y remédier.

Malgré tout il apprécie le deux temps et souhaite pour son plein succès qu'on remédie bien vite (il suppose que ça doit être possible) aux suintements du carburateur, du pot d'échappement et qu'on laisse aux perles leur affectation première : l'ornement du beau sexe...

La super-classe.

En 1951 l'écurie R.M.N. Spring s'associera avec la firme italienne M.V. En principe trois coureurs britanniques piloteraient les 4 cylindres au T.T. et au Grand Prix de l'Ulster et deux seulement par les grands prix continentaux. Cette année l'écurie Spring possédait Armstrong, Fry et Salt, au Grand Prix de l'Ulster Matthews avait été retenu en remplacement de Fry encore insuffisamment remis de sa chute à l'entraînement du T.T.

Il semble bien que les constructeurs italiens ont de la difficulté à trouver des hommes capables de piloter les ultrarapides machines actuelles avec les meilleures chances de succès.

Le plus curieux est que l'on reconnaît en Angleterre qu'il est également difficile d'y trouver des coureurs de première grandeur. A l'issue des Manx Grand Prix et des courses nationales britanniques des coureurs de classe sont repérés et essayés.

Les performances des machines de course des différentes marques étant trop près les unes des autres, on peut dire que le facteur humain a atteint une importance que l'on n'avait jamais connue auparavant. De telle sorte que tout en occupant d'enviables places d'honneur les Anglais sont quelque peu déçus des résultats obtenus par certains de leurs jeunes coureurs. Il est évident que les frais d'achat, d'utilisation et de déplacement, occasionnés aux jeunes coureurs non soutenus, en limitent forcément le nombre, et le choix offert aux constructeurs, tout en étant plus facile, est plus restreint.

Nous sommes plus optimistes car nous pensons qu'avec l'expérience d'une ou deux saisons de courses et bien chapeonnés, ces mêmes coureurs seront les égaux de leurs aînés, à condition qu'on leur accorde le sursis !

A Thruxton.

En 250, victoire de Cann (Guzzi) devant Pike (Rudge) à deux longueurs.

En 350, Duke (Norton) bat Sandford (Velocette).

En 500, la première série est remportée par Hodgkin (Vincent) devant Benett (Norton).

La deuxième est gagnée par Duke (350 Norton) devant Barnett (Norton) et Sandford (350 Velocette).

A la déception des spectateurs le départ de la finale est refusé à Duke et Sandford, pilotant des 350. La finale est gagnée par Barnett (Norton), devant Hodgkin (Vincent).

Combien on aimerait voir en France ces réunions amicales, qui voient se dérouler de nombreuses mais courtes courses, menées à fond, dont la durée oscille entre 10 et 30 minutes.



La parade du cirque Amar était animée de la façon la plus moderne par des scooters Bernardet.

Une performance remarquable.

Mais d'une utilité fort contestable. Tous les ans John Dale, de Nouvelle-Zélande, bat son propre record de kilométrage avec un demi gallon d'essence (21. 1/4). Ne pas confondre avec Richard Dale, tous les deux ayant d'ailleurs couru au T.T.

Cette année il a parcouru 249 km. 400 avec 2 l. 1/4 d'essence, soit 0 l. 900 aux 100!

La machine est toujours une 350 Mat-chless. Carburateur de petites dimensions, jeux importants aux culbuteurs, pneus striés de faible section très gonflés, équipement électrique entièrement supprimé et huile très fluide furent nécessaires à la tentative. Moyenne générale : 30 km. 500.

Après le Grand Prix Suisse.

Il est certain que le Grand Prix Suisse, lorsqu'il a lieu à Genève, n'a pas toutes les qualités requises pour justifier un tel titre. Mais lorsqu'il pleut, et c'était le cas de cette année, on se rapproche un peu des jeux de hasard, virages-patinoires, bombés et rails de tramways passés en oblique ont été cause de quelques chutes, certaines quasi générales mais heureusement sans gravité pour les pilotes.

Il paraîtrait qu'une commission de la F.I.M. est chargée d'inspecter l'aptitude d'un circuit à être catalogué Grand Prix, ceci est très bien mais ce qui l'est moins est que cette commission est composée de membres plus ou moins (soyons prudents) qualifiés de la F.I.M. Des coureurs récemment retirés de la compétition feraient assurément mieux l'affaire.

La Fédération britannique s'est assurée la collaboration de F. L. Frith pour l'organisation du T.T. et cela est un exemple à suivre.

Châssis Midget-Car.



plet et sur pneus.

« Motocycles » a déjà fait allusion à cette voiturette 125 cmc. construite à Poitiers.

Les Etablissements Vaucelle qui la fabriquent ont eu l'idée d'offrir à la clientèle le châssis nu, mais com-

Il existe un modèle équipé du moteur Aubier-Dunne et un autre avec l'A.M.C. à culbuteurs.

Les Etablissements Vaucelle, qui sont spécialisés dans l'industrie sidérurgique, ont réalisé un châssis à poutre centrale léger, robuste et doté d'une direction à crémaillère précise et sûre.

Les roues avant sont indépendantes, à l'arrière essieu complet. La suspension est par ressorts hélicoïdaux avec barre de poussée et barre stabilisatrice.

Les roues sont des Michelin avec pneus 270x90. Voie avant 1 mètre, arrière 0 m. 80, empattement 1 m. 40. Poids 90 kilos environ.

Le cinquantenaire de Firestone.



La grande marque américaine de pneumatiques, qui depuis quelque temps a repris son activité sur le marché français, vient de fêter son cinquantenaire.

C'est le 3 août 1900 que cette société fut fondée par Harvey S. Firestone à Akron, dans l'Ohio.

Thomas A. Edison et Ford qui étaient des amis du fondateur ont certainement été pour lui, à l'époque, d'excellent conseil.

C'est actuellement le fils du fondateur qui dirige la Société. M. Firestone Junior est chevalier de la Légion d'honneur.

Bataille autour de la betterave.



Depuis le 1^{er} octobre, nous avons notre carburant binaire à 85 % d'essence et 15 % d'alcool. Ce sera le carburant démocratique. A ses côtés on nous offre trois genres de « super » : essence pure à 74 d'octane; un mélange essence-benzol; un ternaire : essence-benzol-alcool.

Les usagers et leurs organismes les grands clubs, de même que les techniciens de l'automobile protestent avec véhémence contre le carburant essence-alcool.

La Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France a agi par une lettre adressée à M. Pleven, président du Conseil.

Le comte de Liedekerke-Beaufort a su imager de cette façon, saisissante dans son humour, la situation de l'automobiliste en face de ce fait acquis :

« Que diraient les fumeurs si on mêlait au tabac quelques feuilles hachées de betterave? Que penseraient les amateurs de café si on leur imposait de boire un mélange ayant 15 % d'orge grillée sous prétexte que notre production d'orge est excédentaire. »

La comparaison est savoureuse, si les mélanges indiqués ne le sont guère.

Les bonnes tables.

Notre abonné, M. Moreau, a sans doute été satisfait de son passage au « V. Pontanbault » (Manche) puisque, à l'occasion d'une visite à nos bureaux, il nous a tout spécialement recommandé la bonne cuisine de l'Hôtel des Touristes, ses prix modérés et le bon accueil de son directeur, M. Courteille. Si vous passez par là...

Ferrailles et tomates.



On trouve à l'additif de l'accord commercial franco-italien que les deux pays sont autorisés à échanger 50.000 tonnes de ferrailles et 30.000 tonnes de produits sidérurgiques contre 650 tonnes de fromage et 25 millions de conserves de tomates.

Tout ceci est très sérieux et doit rendre d'indiscutables services aux deux pays. N'empêche que ces rapprochements sont d'un humour savoureux, imprévu pour le profane.

« Passe-moi tes motos, je te passerai mon parmesan. »

Ne trouvez-vous pas que ça met un peu de gaité dans nos rapports internationaux... Si ça pouvait se généraliser, ce serait pain bénit.

Phares jumelés.



Bien que ceci s'applique plus spécialement aux cycles, nous avons estimé devoir en parler dans ces colonnes car le même fait peut se reproduire pour les possesseurs de cyclomoteurs, sinon de vélomoteurs ou motos.

Certaines gendarmeries prétendraient qu'un cycliste contrevient au règlement en roulant sur une bicyclette équipée de deux projecteurs.

Surprise de cette interprétation, la F.F. du Cyclotourisme a posé la question

à la Direction de la Gendarmerie au ministère de la Défense nationale.

Il ressort de la réponse faite que les deux projecteurs sont parfaitement légaux. Voici d'ailleurs les termes de cette réponse officielle :

« J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'aucun texte ne s'oppose, à mon sens, à ce que les cycles soient équipés, à l'avant, de phares jumelés.

Les prescriptions de l'article 49 du décret du 20 août 1939 sur le code de la route, doivent être interprétées comme déterminant l'éclairage minimum exigible...

Cette manière de voir est d'ailleurs conforme à l'avis exprimé par le service compétent du ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme que j'ai cru devoir consulter comme suite à votre correspondance... »

La production des moteurs auxiliaires.

Nous donnons par ailleurs le bilan du premier semestre 1950 pour la production motocycliste.

Les chiffres que nous avons publiés et les constatations que nous avons faites ne tenaient compte, faute de précision, que d'une approximation très vague de la production des moteurs auxiliaires, car si la fabrication des cyclomoteurs 50 cmc. était indiquée à une unité près, celle des moteurs adaptables n'était pas publiée.

Comme cet article était destiné à apprécier l'effort de nos constructeurs, il paraissait intéressant d'avoir connaissance de toute l'activité dans le domaine des deux-roues motorisés.

Tri-pousse et moto-pousse Juéry.

Nous avons pu finalement apprendre qu'actuellement il se fabriquait environ 6.000 moteurs par mois, chiffre respectable, et cadence qui sera certainement dépassée dans les prochains jours à en juger d'après la fièvre qui règne chez certains producteurs.

L'accès à l'autoroute de l'Ouest.

Pour éviter toute fausse interprétation en ce qui concerne les véhicules à deux roues munis d'un moteur, précisons une nouvelle fois que les motos et les vélomoteurs, c'est-à-dire tous les véhicules soumis à l'immatriculation et portant une plaque minéralogique, ont le droit de circuler sur l'autoroute.

L'interdiction ne s'applique qu'aux cyclomoteurs ou bicyclettes à moteur non soumis à cette immatriculation.

Ivresse et roulage.

Le périodique belge « Usagers de la Route », dans un article intitulé « Ivresse et roulage », compare les peines pouvant être infligées aux conducteurs de véhicules se trouvant sous l'influence de la boisson en Belgique, en France et en Hollande.

Alors, dit-il, qu'il n'existe en France aucun texte légal qui interdise de conduire un véhicule automoteur aux chauffeurs se trouvant sous l'emprise de la boisson, la loi belge, elle, punit l'ivresse d'après les circonstances qui l'accom-

pagent, les dangers ou les conséquences qu'elle peut créer.

En Belgique, l'état d'ivresse dûment prouvé d'un conducteur de véhicule peut amener les conséquences suivantes :

1° Amendes et peines privatives de liberté;

2° Déchéance du droit de conduire;

3° Confiscation du véhicule;

4° Déchéance du bénéfice d'assurance.

En Hollande, pour qu'un individu tombe sous l'application du règlement néerlandais sur l'ivresse, il n'est pas nécessaire qu'il soit ivre mort, ou simplement visiblement ivre; il suffit que l'usage de boissons alcooliques ait une influence sur son comportement normal comme conducteur.

Amis motocyclistes, si d'aventure nous allons rouler dans les territoires du

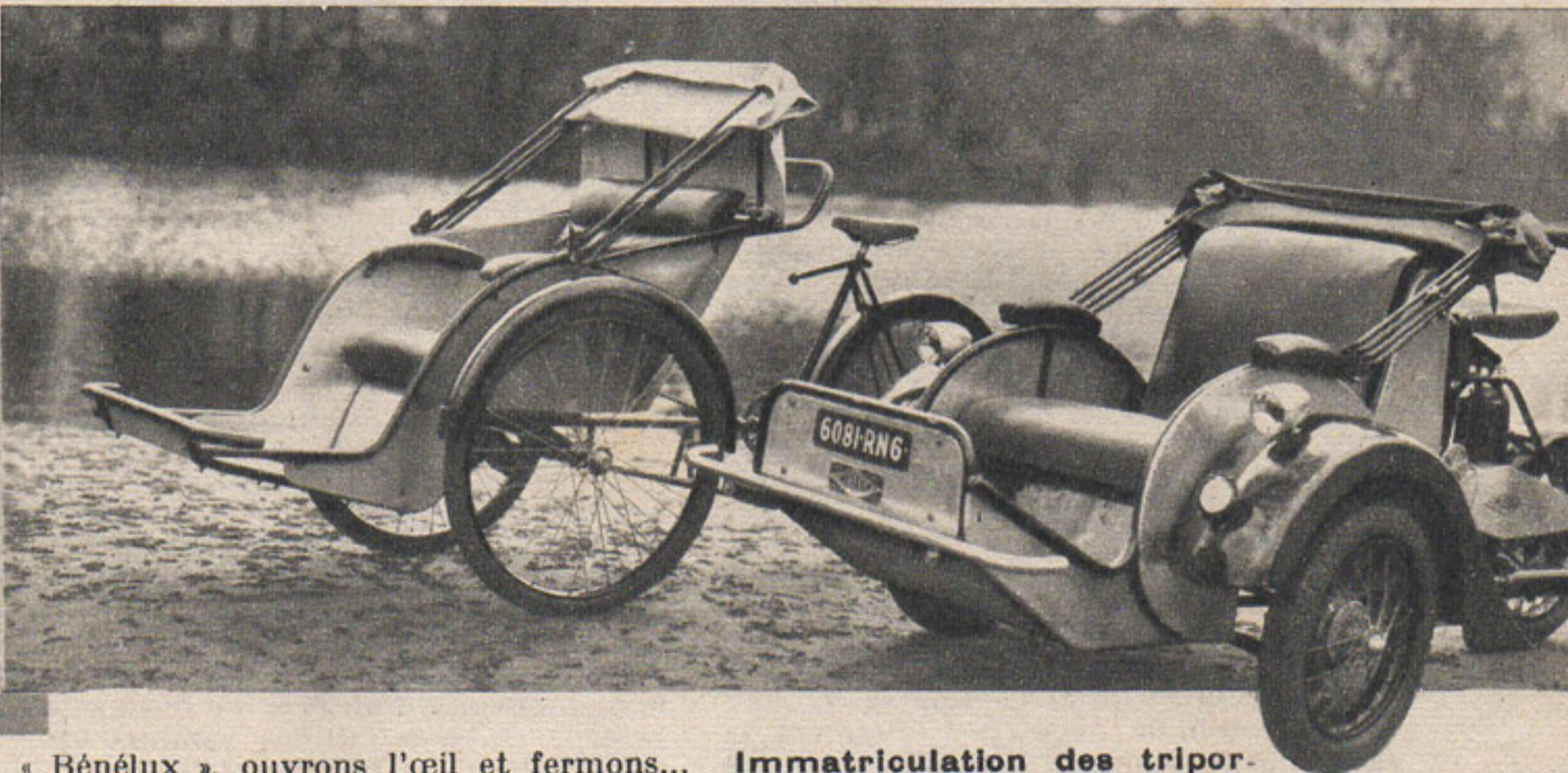
on le faisait avec le levier à main; mais ce levier étant supprimé, ce serait par poignée tournante que se ferait la manœuvre.

Nos compliments, Madame Corréard !

On est sportif et pratiquant dans la famille de M. Corréard, le directeur du Palais de la Moto à Arles.

Voici une photo de Mme Corréard junior, sur sa Thunderbird, une belle monture qui prouve son goût et son éclectisme. Rien d'étonnant, puisque Mme Corréard est la belle-fille du président du Moto-Club d'Arles.

Autrefois, on nous l'a chanté, les Arlésiennes montaient en croupe; maintenant, elles tiennent les rênes, et de quel fringant coursier.



« Bénélux », ouvrons l'œil et fermons... le gosier.

Mme Yvonne Myriam est de retour.

On se rappelle que l'artiste Yvonne Myriam avait entrepris sa tournée en Afrique en la combinant avec un raid motocycliste. Elle était partie à bord d'un 125 Peugeot à sélecteur équipé d'une remorque monoroue.

Victime d'un sérieux accident à l'épaule provoqué par un camion démuné de bons freins, longtemps immobilisée, elle n'en a pas moins, aussitôt remise, repris la route... ou plutôt les pistes, terminé courageusement son programme et ramené à Paris sa vaillante Peugeot.

Tous nos compliments à cette sportive artiste pour son endurance et sa confiance en la moto.

Boîtes présélectives.

On parle à droite et à gauche des études faites chez certains constructeurs pour doter leurs motos d'une boîte présélective.

Ce dispositif existe déjà pour un certain nombre d'automobiles : Wilson en boîte mécanique, Cotal en boîte électrique en ont été en quelque sorte les précurseurs.

La commande présélective permet de choisir sa vitesse en disposant à l'avance le levier à l'emplacement désiré et de n'agir sur la boîte qu'au moment voulu.

Par rapport au sélecteur ce dispositif a l'avantage de donner immédiatement le rapport choisi sans être obligé de passer par les intermédiaires. L'on peut passer de quatrième en première ou vice versa, ou au point mort directement, comme

Immatriculation des triporteurs et cyclecars.



D'après les dernières instructions officielles, les triporteurs et cyclecars dont la cylindrée n'excède pas 125 cmc. doivent être pourvus d'un numéro d'immatriculation dans les séries attribuées aux véhicules

automobiles et non dans la série réservée aux vélomoteurs.

Des erreurs d'interprétation avaient en effet, suivant les régions minéralogiques, fait immatriculer ces véhicules dans la série réservée aux deux roues de 125 cmc. maximum.

Il est bien rappelé, en même temps, que les conducteurs de ces véhicules ne sont pas astreints à être titulaires du permis de conduire.

Records B.S.A.



Pour n'être pas, tout au moins dans le cas présent, des records sportifs, ceux que dans le domaine de la production B.S.A. a établis pendant la guerre n'en sont pas moins sensationnels.

C'est non seulement B.S.A. (la marque aux trois fusils prend ici toute sa signification) qui fournit la majorité des armes, mais en outre, 60.000 bicyclettes pliantes de parachutistes et plus de 125.000 motos, la plupart en 500 cmc. latérales du fameux et si populaire modèle W.M. 20.

Graissage du deux temps.

Les lettres continuent à nous arriver, donnant les opinions les plus diverses sur les avantages et inconvénients du graissage par mélange.

Fait curieux que nous avons déjà signalé, les pilotes de deux machines identiques ne sont pas toujours d'accord. L'un demande ce que c'est qu'une perle, l'autre se plaint de trop la connaître et se lamente après son pantalon plein d'huile, alors que le premier n'a constaté que d'insignifiants suintements au robinet et au couvercle du carburateur.

Bien difficile de se faire une opinion à l'aide d'avis si contradictoires. Si l'on pouvait obtenir que M. Durand et M. Dupont échangent leurs deux motos sœurs pendant trois mois, on pourrait peut-être en tirer des conclusions.

Aujourd'hui, M. Claude Muller se déclare enchanté de sa 125 cmc. Peugeot qu'il garantit propre et d'entretien très facile.

Une marque cependant est signalée de plusieurs côtés comme un modèle du genre pour la propreté, c'est la Jawa 250 ou 350 cmc. Après bien d'autres, M. L. Petit, de Tourcoing, nous l'affirme en précisant qu'on peut la piloter en culotte blanche, ce qui est certes une indiscutable référence qui ne nous surprend d'ailleurs pas, l'ayant éprouvé par nous-mêmes.

Mais de tout cela il résulte que les avis sont très partagés. Certains nous assurent que leur quatre temps suinte de partout; nous avons du mal à les croire, mais quelles raisons auraient-ils à nous mentir? Joint de culasse claqué? Niveaux d'huile dépassés? Comment le savoir sans avoir la machine sous les yeux.

Nous avons un jour enregistré la plainte d'un jeune motard dont les chaussures devaient être imperméabilisées à jamais tant elles refoulaient l'huile qui les envahissait de toutes parts.

Heureusement, il était venu avec sa machine, ce qui nous permit une expertise. Nous croyons d'ailleurs avoir déjà signalé son cas. Examen fait, les écrous de fixation du cylindre sur le carter étaient tous desserrés de deux bons tours et, à chaque coup de piston, le cylindre nous faisait un petit bonjour. Le plus extraordinaire, c'est que ça tournait quand même, mais évidemment ça perdait l'huile et c'est le pantalon qui la récupérait en se la partageant avec les godasses.

On voit des motocyclistes avec des machines toujours propres, d'autres avec des pétoires toujours sales; elles sortent de la même usine... que cela veut-il dire? N'y aurait-il pas un petit examen de conscience à faire avant de gémir?

Un chic à AMAC!



M. Jehannin, de Bréal - sous - Montfort, ayant des difficultés pour se procurer certaines pièces de carburateur AMAC s'est, sur les conseils de « Motocycles », adressé directement à cette maison. A la suite de quoi il nous écrit pour nous remercier de notre gentillesse et nous informer que rapidement il avait reçu de AMAC, non seulement les pièces

nécessaires, mais un tableau de réglage très complet.

Il nous charge donc de remercier AMAC, ce que nous faisons volontiers publiquement.

Rappelons à ce sujet que la Société AMAC a ouvert, il y a déjà quelque temps, une station-service plus spécialement chargée des rapports avec les mécaniciens et la clientèle particulière pour la fourniture des pièces, les indications de réglages, les conseils et qu'elle remplit son rôle avec courtoisie, compétence et célérité.

La station-service AMAC est située 21, rue Collange, Levallois. Tél. : Per. 06-02. C'est une adresse à conserver.

Un raid en perspective.

M. Henri Jacob, du Moto-Camping-Club Toulousain, projette un raid de 4 à 5.000 kilomètres. Il voudrait l'effectuer à bord d'un sidecar 125 cmc. et nous demande de signaler son intention aux constructeurs et fabricants que cette démonstration peut intéresser. Dans ce cas ils pourront joindre M. Jacob au siège du club, 48, rue Compans, Toulouse.

Distinction méritée.

M. Ch. Poirier, commissaire principal au Service motocycliste de la Préfecture de Police, vient de recevoir la croix de la Légion d'honneur, pour services militaires et services civils.

Ses « champions en uniforme » doivent être heureux de cette distinction décernée à leur paternel patron.

Croix de guerre 1914-18 et 1939-45, le commissaire Poirier s'est dévoué à sa brigade et en a fait les hommes et les motocyclistes que l'on sait.

Mais en dehors du motocyclisme officiel, si l'on peut dire, M. Poirier a consacré une bonne part de son activité au développement du sport à la Préfecture de Police; il est trésorier général de l'A.S.P.P., et président de la Commission sportive de l'Union sportive des polices de France et d'outre-mer depuis la création de cet organisme.

Ça fait du boulot pour un seul homme. Simple, affable et toujours souriant, le commissaire Poirier a bien mérité sa croix et son ruban rouge.

Au nom des motocyclistes et en vertu des pouvoirs que nous nous attribuons, nous lui adressons tous nos compliments les plus chaleureux et les témoignages de sincère sympathie de tous ceux qui l'ont vu à l'œuvre.

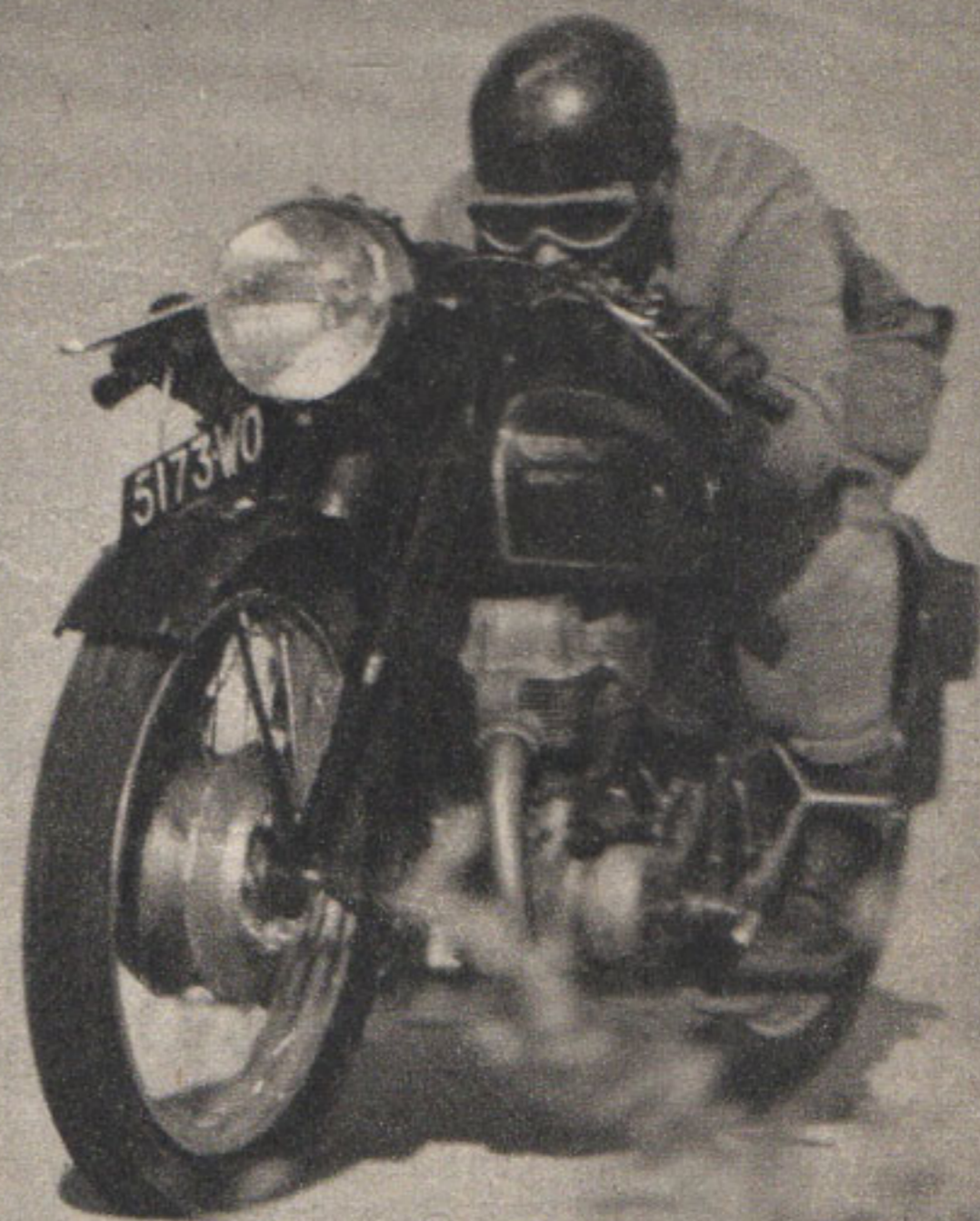
Histoire d'émules.



Racine fut l'émule de Corneille comme les petits « Corthout » furent les émules du petit Rambaud.

Entre deux phases du Grand Prix d'Albi disputé le 16 juillet, deux tours de la piste furent effectués par le petit Rambaud, 6 ans 1/2, fils du constructeur bien connu.

A l'occasion du Circuit d'Anvers, une des dernières épreuves du calendrier belge en vitesse pure, les petits Corthout, rejetons d'un fervent coureur belge du même nom, exécutèrent un tour du circuit sous les ovations enthousiastes d'une foule de sportifs parmi laquelle on comptait de nombreux supporters du papa



Alfonse Corthout, qui disputait deux des épreuves de la journée.

Avec le petit Rambaud, nous croyions qu'on n'irait pas plus loin et que c'était fini. Au contraire, nous avons vu qu'en matière de précocité ce n'était pas en Cor...thout (!)

Un des trois fils de Corthout n'avait pas 5 ans.

Baisse sur l'essence?



Les grandes compagnies pétrolières sont entrées en concurrence acharnée et progressivement réduisent le prix de l'essence.

Cette émulation, bienheureuse pour le public, vient de se traduire par une réduction d'environ 3 francs par litre, mais... c'est en Amérique que ça se passe. Il y a peu de chance que cette vogue de baisse traverse l'Atlantique et nous resterons, comme notre carburant, dans la catégorie des... betteraves nationales, surabondantes, onéreuses et peu appréciées des utilisateurs.

En tout cas, cette nouvelle semble infliger un démenti à ceux qui faisaient courir le bruit d'un contingentement de l'essence et du retour aux tickets.

Tour de France cyclotouriste.



Sur dix cyclomoteurs et bicyclettes à moteurs auxiliaires arrivés dans les délais prévus, neuf étaient équipés avec le moteur Vap; un seul tandem termine la course, équipé avec Vap; ce résultat éloquent démontre les extraordinaires qualités tech-

niques du Vap. C'est un moteur sur lequel on peut compter, aussi bien en montagne que sur le plat.

Le Tour cyclotouriste, épreuve difficile, a mis en valeur les meilleurs et permet ainsi à l'usager de faire son choix en connaissance de cause.

Les constructeurs importants de cycles qui ont adopté le Vap.4 s'en félicitent puisqu'ils sont presque les seuls à avoir terminé la course. Leur régularité étonna les suiveurs et spectateurs; c'est une précieuse indication pour la clientèle.

Rien d'étonnant d'ailleurs à ce plein succès, car la Société A.B.G. améliore sans cesse le Vap depuis bientôt dix ans. Elle dispose d'un outillage puissant et moderne qui a fait sa réputation dans le monde de l'aviation. Ses efforts sont aujourd'hui justement récompensés par une victoire que nul ne peut contester. Classer neuf concurrents dans les dix premiers est, en effet, un exploit probablement sans précédent.

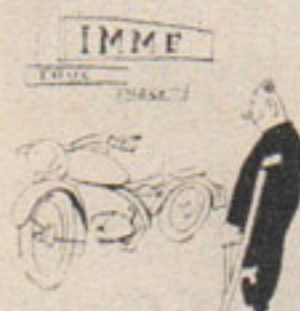
Circulation des cyclistes.



Une ordonnance préfectorale rappelle qu'il est interdit aux cyclistes de rouler sur plusieurs files, sauf toutefois sur les pistes cyclables à sens unique et de largeur suffisante. Nous n'avons pas d'animosité

contre des « rouleurs » si voisins de nous, mais on doit constater, quand ils circulent en groupe, qu'ils sont souvent gênants, et parfois dangereux à doubler.

En porte-à-faux.



Un de nos abonnés a remarqué que sur une des photos illustrant l'essai de la IMME R. 100, il n'y avait pas que la machine en porte-à-faux, l'essayeur l'était aussi et semblait comme le cadre de la machine

n'avoir qu'une jambe.

Et d'ajouter: « J'ignore si c'est intentionnel, c'est en tout cas bien réussi. »

Nos compliments à notre correspondant qui épiluche à tel point son « Motocycles », que les allusions les plus discrètement humoristiques ne lui échappent pas. Ce lecteur est M. Jehannin, déjà cité.

Bravo les motards.



Ce même M. Jehannin à la suite d'une belle performance sur une 125 Motobécane latérales a rencontré beaucoup de motocyclistes et constaté qu'ils étaient tous très prudents. C'est une observation que

nous et bien d'autres avions faite de notre côté durant nos randonnées de vacances; mais il n'a pas la même opinion à l'égard des automobilistes; il leur reproche surtout de ne pas savoir se mettre en code, et ceci en ces termes imagés qui disent bien ce qu'ils veulent dire: « Ils foncent avec leurs deux yeux grands ouverts sur les pauvres motards cyclo-péens... » M. Jehannin connaît sa Mythologie.

Un motocycliste belge satisfait.



M. Smets nous écrit: « Lors d'un récent voyage à la Côte d'Azur, j'ai été obligé d'avoir recours aux bons offices d'un « homme de l'art » pour le remplacement des guides de soupapes de ma machine Saroléa

350 cmc.

Je dois à l'amabilité du mécanicien, M. R. Doré à Nice, de n'avoir dû prolonger mon séjour que de 24 heures. En effet, M. Doré n'a pas hésité à se mettre au travail à 6 heures du matin pour le démontage et jusqu'à 10 heures du soir pour le remontage, tout cela pour un prix très raisonnable.

Voudriez-vous par un petit « articulet » faire connaître ce dévoué « motard » à vos lecteurs? »

Voilà qui est fait, avec d'autant plus de plaisir que nous souhaitons toujours voir nos amis belges bien traités chez nous.

Brassine sur Saroléa.



Notre excellent crossman Brassine est, avec ses amis Verrechia et Mesplède, un client fidèle des épreuves de tous terrains disputées en Belgique.

A de nombreuses épreuves, il fut sérieusement handicapé par un matériel qui n'était pas à même de mettre sa classe en valeur.

Depuis peu, notre compatriote a acquis une Saroléa et, avec cette mécanique belge conçue pour les épreuves belges, il a aussitôt défendu sa chance avec plus de brio et a connu des classements supérieurs, ce dont nous le félicitons chaudement.

Nos amis belges qui, de leur côté, n'avaient pas été sans remarquer cette amélioration l'ont amicalement soulignée dans les colonnes de leur presse sportive.

Taxi?



Deux de nos collaborateurs ont été, cette année, victimes d'accidents de la circulation. L'un s'en est tiré avec des dégâts matériels, l'autre malheureusement avec une mauvaise fracture de la jambe gauche.

Ces deux accidents résultent d'une rencontre avec un taxi. Dans les deux cas, le chauffeur a été reconnu pleinement responsable et n'a pu trouver aucun témoin en sa faveur.

Nous ne voudrions pas généraliser ni porter tort à une honorable corporation qui compte une majorité de bons conducteurs. Mais nous ne pouvons nous empêcher de vous mettre en garde et de prendre vos précautions car rien n'indique, quand vous êtes dans le voisinage immédiat d'un de ces véhicules, que vous avez affaire à un homme sérieux, conscient de ses responsabilités, ou à

En effet, le premier « étranger » classé est le Britannique Ogden: il est douzième. Onze collègues belges l'ont dépassé qui avaient peut-être sur lui l'avantage d'être sur leur terrain, mais qui n'en ont pas moins mérité le titre de meilleurs motocrossers.

A la remise des prix, la triomphante écurie belge, pour une fois, a pu dire:

« Messieurs les Anglais, tirez les derniers, et nous... les deniers. »

viste, ou coupent la file pour prendre place au centre de la rue sur la ligne de stationnement qui leur est réservée. Donc, méfiez-vous de ceux qui se considèrent comme les « rois du pavé ».

Cette moto réquisitionnée est-elle la vôtre?



Conformément à la loi du 14 août 1947, l'autorité militaire remet à la disposition de leurs anciens propriétaires les véhicules réquisitionnés par elle.

La réclamation doit être adressée dans un délai de deux mois à dater de la parution des textes au « Journal officiel ».

Au tableau d'honneur.



Parmi les motoristes qui ne rechignent pas à se lever la nuit, je dois citer le sympathique coureur toulousain Matéos, agent de la marque Puch.

Rentrant d'une longue randonnée à travers les Pyrénées, je me trouvais accidenté à Toulouse le 15 août vers 1 heure du matin; c'est avec la meilleure grâce que M. Matéos me dépanna en dépit de l'heure tardive, et ne voulut rien accepter pour ce dérangement.

Il est des motoristes qui honorent leur métier et le sport qu'ils pratiquent; l'on ne saurait passer sous silence leurs gestes désintéressés et fraternels. (Information transmise par M. Chabrilac, du Moto-Club Montalbanais.)

Un geste splendide.



Le magnifique Rallye d'Auvergne, qui réunissait amicalement en juillet dernier de nombreux motocyclistes belges au Mont-Dore, s'est terminé par un drame.

Au détour d'une traîtresse route en colimaçon, sur le chemin du retour, un participant belge se fit télescopier par une voiture. Très gravement blessé, il fut admis dans une clinique de Clermont-Ferrand qu'il vient de quitter tout récemment.

Dès qu'ils apprirent la chose, les hôteliers du Mont-Dore ouvrirent une liste de souscription dont le montant bienfaisant vint aider de façon substantielle l'infortuné blessé.

Ce geste a été au cœur des motocyclistes belges. Nous nous faisons leur porte-parole pour venir remercier de leur acte si spontané, si délicat, la corporation des hôteliers et le Syndicat d'initiative du Mont-Dore.

Les Belges meilleurs motocrossers.



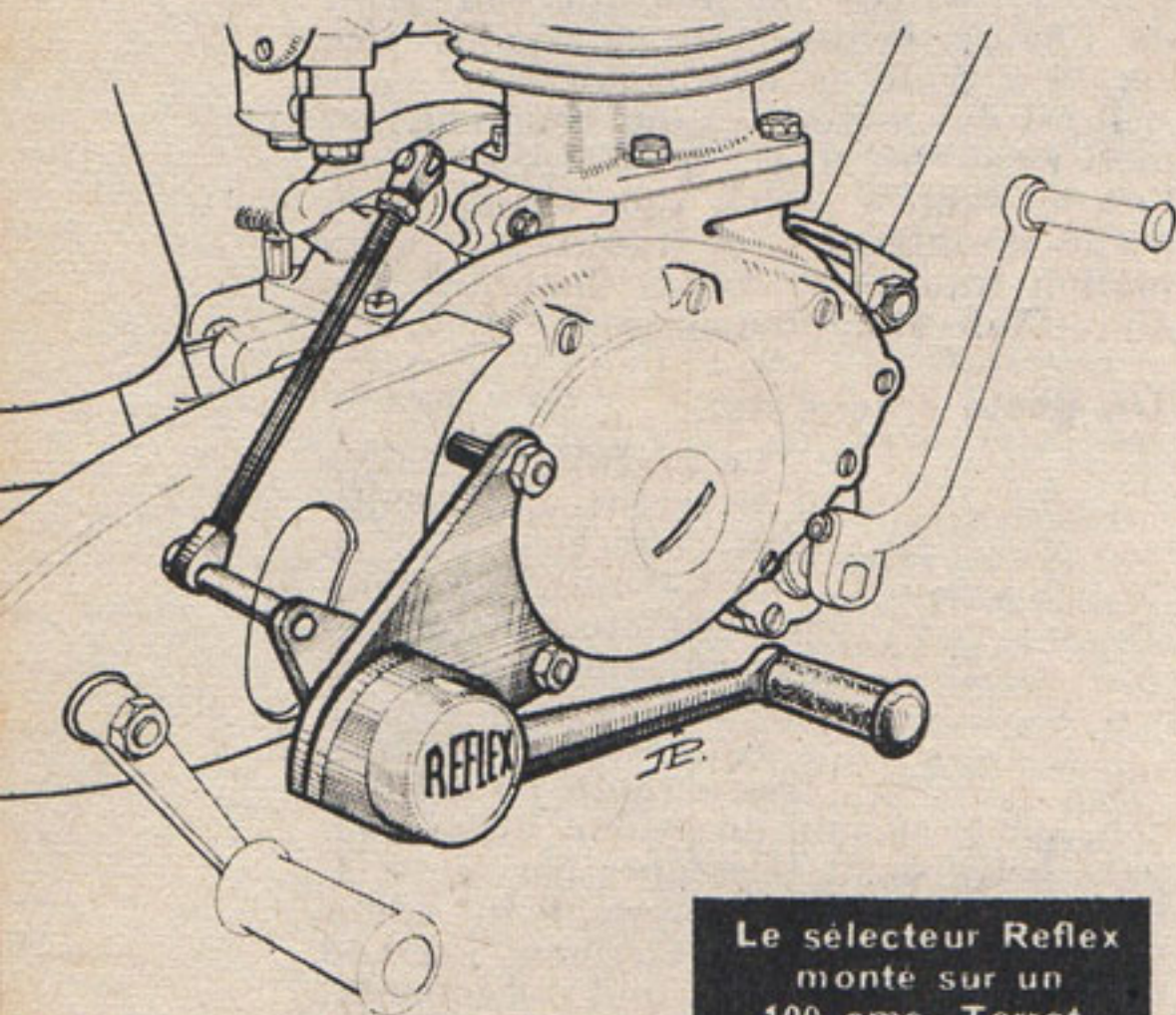
A Namur se disputait en août dernier le Grand Prix de Belgique de Moto-Cross auquel prit part la crème des pilotes de France, de Belgique, d'Angleterre, de Hollande et d'ailleurs.

Les pilotes belges, qu'un entraînement intensif hebdomadaire avait particulièrement bien préparés, enlevèrent au classement général un palmarès de première bourre.

FABRICANTS ACCESSOIRES ET AGENTS

SÉLECTEUR ADAPTABLE

La Maison Vagner de Dijon fabrique depuis plusieurs années déjà des sélecteurs au pied, adaptables aux vélocycleurs de différentes marques. Cet organe est robuste et d'excellent fonctionnement. On peut dire qu'il a été



Le sélecteur Reflex monté sur un 100 cmc. Terrot.

tout particulièrement éprouvé à « Motocycles » puisque Nebout avait monté un Reflex de vélocycleur sur sa Harley et qu'il n'a jamais flanché. Il a fallu l'adapter quelque peu pour la fixation et la liaison à la commande des vitesses, mais rien n'a été modifié au mécanisme.

Nous avons, depuis, monté un Reflex sur la Motorette 100 cmc. Terrot dont le compte rendu d'essai paraît dans ce même numéro. A plus forte raison marche-t-il à souhait puisqu'un modèle est spécialement prévu pour cette machine qui, de série, est livrée avec levier à main.

DEUX COMMUTATEURS MOREL

Nous avons présenté succinctement le nouveau commutateur Morel CM.45 pour commande de l'éclairage et de l'avertisseur.

Il existe deux modèles de commutateur : l'un pour les machines équipées avec l'éclairage par batterie et dynamo et l'autre pour celles dont l'éclairage est fourni directement par le volant magnétique et munis d'un

avertisseur avec redresseur. Les deux schémas que nous reproduisons montrent clairement le principe de l'appareil et son montage sur le guidon.

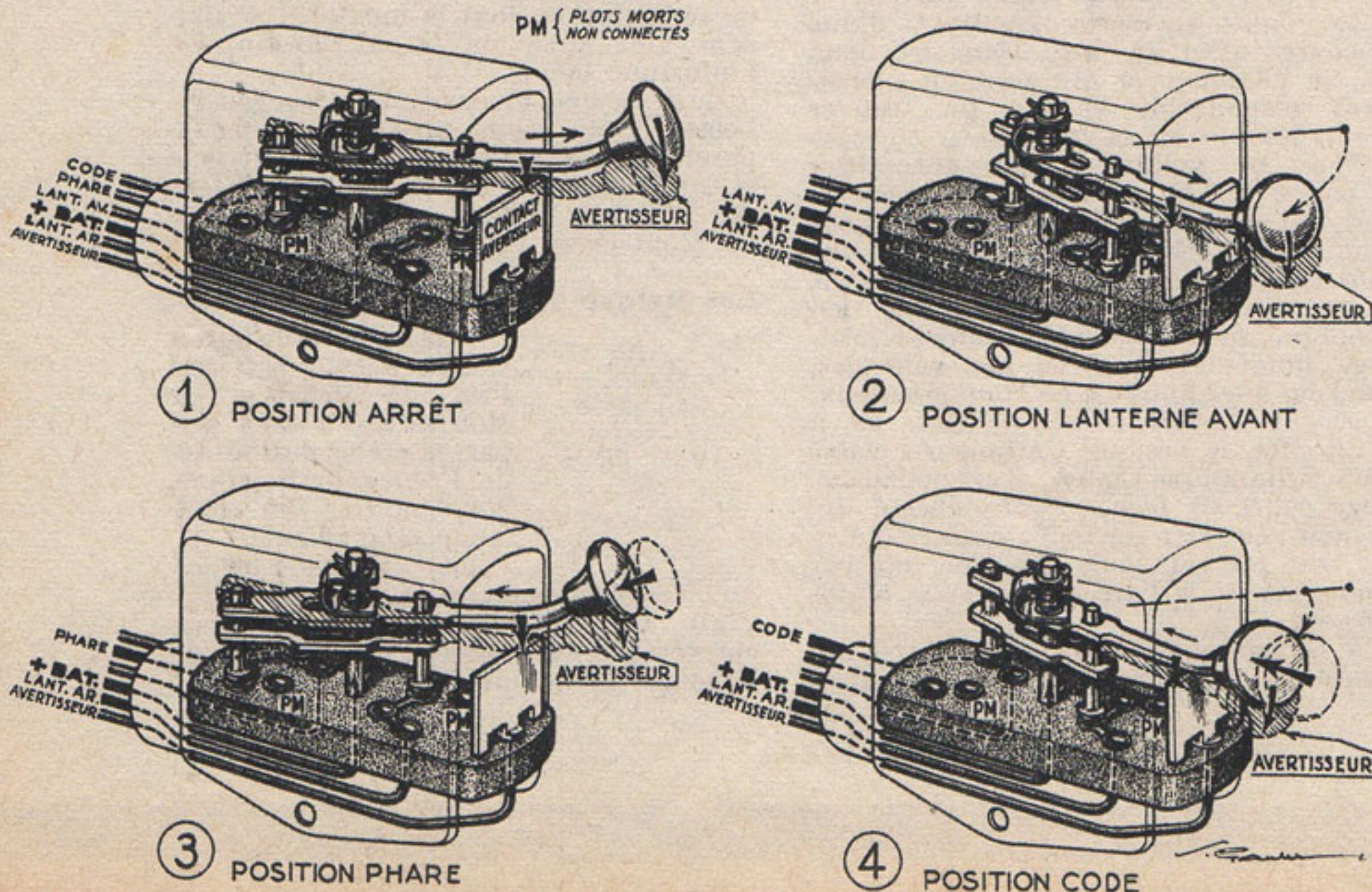
D'autre part Morel nous signale que de nombreux clients qui utilisent la dynamo DV.40 ne connaissent pas la manière de débloquer l'induit au moyen du filetage prévu dans le moyeu. Il nous charge d'expliquer que ce déblocage peut s'effectuer soit avec la vis spéciale 40.120 vendue aux motoristes, soit avec la vis de montage 40.504, en introduisant dans le trou fileté une tige d'acier de 30 mm. de long et de 7 mm. de diamètre.

"OTOM" ET "TUBOTOM"

Au Salon 1949, la Société Otom a lancé son Tubofiltre breveté dont le succès a été immédiat tant cet organe est à la fois simple, pratique, sûr, tout en restant d'un prix inférieur à celui du filtre le plus ordinaire.

Le Tubofiltre est constitué en effet par un tube métallique flexible ayant toutes les apparences du Tubotom classique, et à l'intérieur duquel pénètre un filtre également métallique et flexible soudé sur l'embout qui se fixe au carburateur. L'essence qui coule à l'intérieur du tube doit passer au travers des fines mailles du filtre pour arriver au carburateur. La partie filtrante est aisément démontable, mais en raison de sa grande surface elle ne nécessite que rarement un nettoyage.

Le Tubofiltre se monte donc tout comme le Tubotom ordinaire en son lieu et place. Le dispositif filtrant étant invisible ne dépare pas la machine. Le Tubofiltre est adaptable à toutes les marques courantes de vélocycleurs et motos. Pour la saison 1950-51 Otom nous propose deux nouvelles productions.



Mécanisme de fonctionnement du commutateur Morel.

D'abord le nouveau Tubotom pour moteurs auxiliaires, vélomoteurs et motos. Il est de même conception et de même qualité que ceux qui ont si solidement établi la réputation de la marque; toutefois par rapport aux modèles antérieurs il a un avantage esthétique : sans réduire la section du passage de l'essence, Otom est parvenu à diminuer sensiblement l'épaisseur du tube. Celui que nous voyons au Salon a un diamètre extérieur de 8 mm. alors que les anciens faisaient 11 mm. Plus fin tout en étant d'une qualité aussi pleinement garantie, ce nouveau Tubotom est, par suite, mieux proportionné aux organes moteurs et donne à l'ensemble un aspect plus dégagé.

A côté, nous voyons dans les mêmes séries toute une gamme de tubes en matière synthétique transparente.

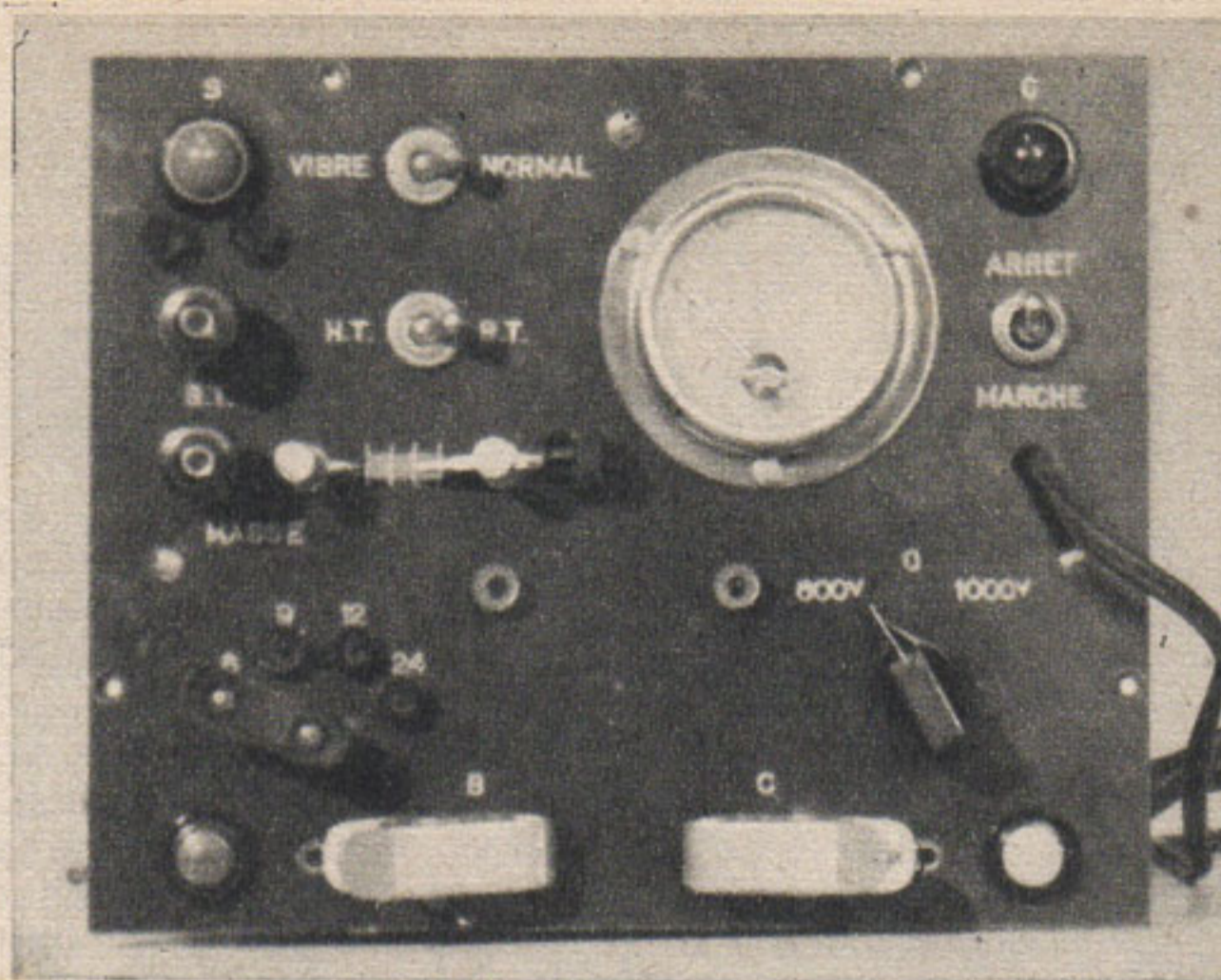
Otom, qui a utilisé pour différentes fabrications le tube synthétique depuis 1936 et a connu les déboires qu'il en est souvent résulté (ramollissement à chaud, durcissement au froid ou sous l'action de certains carburants), Otom n'a pas voulu offrir à la clientèle ce nouveau procédé tant qu'il n'a pas été assuré, à la suite d'essais sévères et prolongés, d'obtenir une matière dont soient éliminés les défauts qu'elle présente en général. C'est chose faite maintenant; grâce au concours du laboratoire cette tuyauterie translucide possède la qualité et la garantie Otom.

Enfin, plus spécialement destiné aux mécaniciens et réparateurs, le « Rapid-Otom »: c'est un coffret contenant tous les éléments permettant de constituer immédiatement une tuyauterie complète avec ses embouts, bicones, écrous et bagues de retenue.

Le coffret contient de quoi fabriquer un minimum de douze tuyauteries pour n'importe quel type de machine et n'importe quel modèle de carburateur et de robinet. Les mécaniciens saisiront l'intérêt de cette initiative. S'ils n'ont plus en stock le Tubotom courant correspondant au présent besoin, ils ont sous la main la possibilité de se dépanner, eux et leurs clients, en deux minutes, et non pas avec un article de fortune, mais avec une tuyauterie complète, correcte, étanche et de long usage puisque les pièces contenues dans le coffret sont de même composition que celles utilisées dans la fabrication des tuyauteries montées à l'usine.

LE CONTRÔLEUR ÉLECTRIQUE MARBON

C'est un appareil destiné à la vérification des condensateurs, bobines d'allumage, volants magnétiques, bougies, lampes, circuits électriques, etc.



Le contrôleur Marbon.

Le contrôleur Marbon remplace les tableaux compliqués et coûteux. De faibles dimensions il est aisément transportable; c'est un poste portatif de 24 x 22 x 18. Son poids est de 7 kg. 500. Il rendra service à peu de frais aux garagistes, mécaniciens et réparateurs.

Il est accompagné d'une notice de fonctionnement indiquant clairement tous les partis qu'on en peut tirer et tous les usages auxquels il se prête.

LA BOUGIE EYQUEM

La Maison Eyquem depuis 50 ans est spécialisée dans la bougie; en 1936 elle crée une fabrique de céramique et réalise le premier isolant français à haute teneur en alumine (corindon).

Perfectionné depuis, cet isolant se caractérise par sa tenue à chaud, sa résistance aux brusques variations de température, sa résistance mécanique, sa conductibilité thermique, sa résistance aux agents chimiques.

La bougie Eyquem est adoptée par nombre de constructeurs. L'aviation et l'armée la montent aussi en grande série.

Les bougies types 112 et 122 conviennent plus particulièrement pour nos moteurs 2 ou 4 temps.

Eyquem a d'ailleurs inscrit à son palmarès de nombreuses victoires dont un Bol d'Or en 175 cmc. avec Marcel Pahin sur Automoto.

Paris-Saint-Etienne-Paris et Paris-Nice 1949 ont été pour Eyquem deux autres occasions de confirmer ses qualités et sa bonne adaptation à tous les types de moteurs, depuis le 50 cmc. jusqu'aux culbuteurs de grand sport.

BAROCLEM

Baroclem, la batterie sportive pourrait-on dire, a cette année encore contribué à assurer un éclairage satis-

faisant à maints concurrents du Bol d'Or.

L'adoption du nouvel équipement électrique sur les moteurs alimentés par volant magnétique, l'éclairage par redresseur et batterie a amené automatiquement Baroclem à mettre au point, sur les mêmes principes que ses accus de motos, la petite batterie de 7AH. qui bénéficie de toute l'expérience acquise par Baroclem depuis les temps lointains où il a décidé de consacrer aux deux roues motorisées une bonne part de son activité et toute sa connaissance du problème.

NOVI

Les progrès apportés dans l'équipement électrique ne sont pas toujours faciles à déceler; il faut souvent le regard aigu d'experts en la matière pour découvrir une modification dont l'intérêt n'apparaît pas au profane.

Dans le domaine du volant magnétique on a surtout travaillé à améliorer la qualité et la sécurité de marche. Novi n'est pas resté en retard pour ces recherches : la sélection des métaux, la qualité des aimants et des isolants, la précision de l'usinage sont les préoccupations courantes du bureau d'études.

Nous avons déjà remarqué chez Novi les volants magnétiques à avance automatique, particulièrement indiqués pour les moteurs à 4 temps soupapes en tête.

Nous avons également remarqué le dispositif mis au point par Novi pour l'équipement électrique complet avec redresseur et batterie, donnant un éclairage stable à tous régimes, fournissant la lumière en stationnement et alimentant l'avertisseur électrique.

La généralisation du volant incorporé dans le bloc-moteur et fonctionnant sous carter a posé des problèmes à résoudre et tout particulièrement pour son bon refroidissement.

Novi a eu aussi à porter toute son attention sur le petit volant magnétique alimentant la Mobyette, afin de lui procurer un puissant allumage dès

le plus bas régime, condition nécessaire pour les départs faciles et le fonctionnement souple et régulier au ralenti.

Il y a néanmoins une nouveauté à signaler à l'actif de cette maison, une nouveauté plus spécialement réservée à la Mobylette : un timbre électrique qui est adopté dans la série. Ce timbre a l'aspect normal, il fonctionne par dérivation sur le courant lumière et se fait entendre à la plus faible allure, même si l'on pousse la machine à la main.

Pour actionner le timbre il n'y a pas de bouton et pas de mécanisme; cette commande se réduit à une bague de caoutchouc prolongeant la poignée; à l'intérieur un anneau métallique relié au fil est, grâce à un rebord du caoutchouc, hors de contact avec le guidon; mais si l'on appuie sur cet anneau de caoutchouc, en un point quelconque, l'anneau métallique vient toucher le guidon, le contact s'établit et le timbre entre en action. Cet organe est par conception et réalisation indé réglable et inusable. Cet accessoire si astucieux dans sa simplicité mérite un grand bravo pour celui qui l'a conçu.

« BRENNUS A » OU « BRENNUS E »

Des deux types de Brennus, produits d'appoint pour les carburants, le Brennus A doit être plutôt considéré comme un superbe lubrifiant anticalaminant. Son emploi est par suite surtout indiqué pour les moteurs neufs et en période de rodage. Il réduit les risques de serrage et la formation rapide de calamine résultant d'un graissage plus abondant.

Après cette période de rodage c'est au Brennus E qu'il faut faire appel. Il est moins superhuitant que le A, c'est un correcteur de carburant qui reste néanmoins anticalaminant.

Il donne généralement de bons résultats dans les moteurs à 2 temps en retardant ou éliminant la formation des perles aux bougies. Si quelques-uns de nos lecteurs n'ont pu, à la suite de son emploi, nous donner une opinion absolue, par contre maints lecteurs nous en ont exprimé leur satisfaction.

Qu'une faible minorité n'ait pas constaté de transformation radicale dans le comportement du moteur n'a rien pour surprendre, d'autres phénomènes que la composition du carburant pouvant être également à l'origine de ces perles, par exemple une carburation trop pauvre, un écart incorrect des électrodes, ou encore un mauvais fonctionnement du volant magnétique.

CONFORT ET CYCLOMOTEURS

Le Comptoir Auto-Moto-Cycle de Levallois a sélectionné un certain nombre d'accessoires plus spécialement destinés à accroître le confort des cyclomoteurs.

Parmi ces spécialités on peut signaler la fourche télescopique Charpiou. Elle ne se substitue pas à la fourche d'origine, mais se branche sur elle en se fixant d'une part par le trou de la tête de fourche (en remplaçant le boulon de fixation du garde-boue et du frein), d'autre part aux pattes de la fourche. Il n'y a donc ni transformation, ni modification, mais simplement adaptation en quelques instants.

Si l'on ajoute à cette fourche le guidon et la poignée « Soupl » et que l'on complète cet équipement par la tige de selle suspendue, on peut se rire des pavés les plus réputés et des nids de poules les plus traîtres.

Le C.A.M.C.L. complète cette série d'accessoires par la poignée tournante N.B. équipée d'ailleurs en poignée « Soupl » et qui a les caractéristiques suivantes :

Une simple vis permet de régler sa dureté de rotation. Pour le démontage il suffit de dévisser la vis de blocage du câble et la vis de réglage, sans toucher au caoutchouc, ni à la partie avant qui reste fixée sur le guidon.

Pour le graissage, desserrer la vis de réglage et tirer la poignée à l'arrière. La poignée N.B. est légère et résistante grâce à ses alliages spéciaux; elle est d'un tirage rapide.

LES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ DUNLOP

Le fait dominant des activités de Dunlop pour l'année en cours se trouve dans le programme d'extension de ses fabrications. Le pneumatique, dans ses applications les plus diverses, reste l'objectif principal de la Société dont le nom est attaché à la fondation d'une industrie aujourd'hui puissante et prospère. Mais, afin de donner une impulsion nouvelle aux fabrications de produits à base de latex pour lesquels il existe un marché important, Dunlop a fait l'acquisition d'une usine à Mantes-Gassicourt, dont l'équipement est en voie d'achèvement. Cette usine assurera bientôt une production intensifiée du « Dunlopillo », dont la reprise des fabrications a déjà été signalée. Les installations prévoient des développements ultérieurs pour d'autres fabrications à base de latex, notamment les bottes dites « au trempé » dont la réputation était déjà

solidement établie avant-guerre. Des bottes imperméables, c'est une bonne nouvelle pour nous, motards!

Ainsi, après avoir, dans les années qui ont suivi la Libération, reconstruit presque entièrement et rééquipé les usines de Montluçon et du Bourget, Dunlop, fort d'une expérience de plus de soixante ans, s'engage dans une nouvelle voie de réalisation et d'extension.

Dunlop ne cesse de parfaire sa technique et de moderniser ses procédés de fabrication. Ne lui doit-on pas, en particulier, la généralisation, aujourd'hui mondiale, de l'emploi de nouveaux textiles (rayonne et nylon) dans la confection des pneumatiques appelés à supporter les effets des grandes vitesses ou des charges élevées? Pour étayer cette argumentation ne trouvons-nous pas, aux limites de la vitesse et de la charge, la voiture de John Cobb (634 km. à l'heure) et l'avion Brabazon (120 tonnes), équipés tous deux par Dunlop en pneus fabriqués d'après la technique nouvelle.

Si les problèmes à résoudre et les buts proposés sont différents, des soucis du même ordre ont présidé aux réalisations intéressant les pneus pour motos.

La qualité des gommages de roulement des enveloppes Dunlop ayant permis d'atteindre depuis deux ans des résultats plus qu'encourageants, les efforts ont été orientés sur le choix des profils, la présentation des enveloppes, l'adaptation encore plus poussée du pneu aux utilisations particulières ou exceptionnelles, le confort dans les dimensions que le standard semblait rejeter à tout jamais.

Indépendamment des départements spécifiquement pneumatiques, d'autres fabrications ont été reprises ou créées, parmi lesquelles celles qui nous intéressent sont :

Les bottes calandrées, solides, imperméables et souples, auxquelles succéderont, dans un proche avenir, les fameuses bottes « au trempé » bien connues des utilisateurs d'avant-guerre;

— les selles et garnitures pour vélos, vélomoteurs et motos, articles bien au point et de présentation séduisante;

— les produits et ingrédients pour réparation et le rechapage des pneus.

MOTEURS « AMC »

Les Ateliers Mécaniques du Centre avec leurs différents blocs AMC sont adoptés par de nombreuses marques françaises. Il a participé à de nombreuses épreuves de tourisme, d'endurance et de vitesse. Ses perfor-

mances au Bol d'Or l'ont signalé comme un moteur endurant et rapide, en version sport. On connaît quatre types de blocs-moteurs AMC, tous avec soupapes en tête : un 125 cmc. avec boîte à 3 vitesses avec commande à main ou par sélecteur; un 125 cmc. avec boîte 4 vitesses et sélecteur; un 150 cmc. 4 vitesses, également sélecteur; enfin, tout dernièrement sorti, un 175 cmc. de même conception générale, mais modifié dans certains détails mécaniques. Ceux qui l'ont déjà essayé assurent qu'il est rapide et possède d'excellentes accélérations.

Nous aurons sans doute bientôt l'occasion de l'essayer.

LES NOUVEAUTÉS "AMAC" POUR 1951

Indépendamment de ses fabrications habituelles connues : carburateurs, guidons, poignées tournantes, commandes flexibles, robinets d'essence, nécessaires de pièces de rechange, la Société AMAC présente au Salon, stand 229, les nouveautés suivantes :

— Le carburateur 913, pour cylindres moyennes (de 75 à 200 cmc.), qui a l'avantage de comporter un dispositif de ralenti séparé dont la richesse peut être modifiée directement au moyen d'une vis moletée, comme sur les carburateurs du type moto, et un nouvel épurateur d'air.

— Le carburateur 912, pour motos de petite cylindrée (jusqu'à 75 cmc.), comportant une aiguille de freinage et qui peut, éventuellement, être équipé avec une cloche épurateur-silencieux, avec obturateur de départ commandé à distance.

— Le guidon équipé de la nouvelle poignée tournante comportant deux glissières travaillant sur le même axe, l'une tirant le câble, l'autre poussant la gaine. La friction est réglable et le diamètre extérieur réduit.

Ces nouveautés ne manqueront pas d'intéresser les motocyclistes, la production AMAC étant toujours suivie de très près.

LES NOUVEAUTÉS "MAGNÉTO-FRANCE"

La Société Magnéto-France, spécialisée dans l'équipement électrique complet des cycles, vélomoteurs et motos, expose au Salon, stand 227.

On pourra y voir, outre les fabrications habituelles : équipements d'éclairage pour vélos et motos, magnétos 1 et 2 cylindres, magnétos-dynamos

sans allumage batterie, deux nouvelles installations électriques assurant l'allumage et l'éclairage par batterie :

— L'équipement type D.R.1, comprenant une génératrice à courant continu à 2 balais, 4 pôles, un induit monté directement sur le vilebrequin, une bobine d'allumage H.T. avec sa borne isolante, un conjoncteur-régulateur établissant ou coupant la liaison dynamo-batterie, une clef de contact et lampe témoin indicatrice de charge, et une canalisation électrique permettant le montage du commutateur à trois positions incorporé dans le phare et du pistolet inverseur (code-phare-avertisseur) monté au guidon.

— L'équipement type 01, pour machines puissantes, avec dynamo séparée, également avec régulateur de tension, qui complète dans le même ordre d'idées l'équipement D.R.1.

Les équipements d'allumage par batterie, fruits d'une technique éprouvée et d'une fabrication particulièrement soignée et bien au point, sont déjà sortis en très grande série et donnent entière satisfaction à tous les usagers.

UN GROS SITE RECORDMAN

« A l'occasion du Salon, la Société Tinoco, gérée par R. Tinoco, recordman du Bol d'Or Moto, accueillera sa clientèle d'Agents dans son nouveau magasin, 12, rue du Commandeur, Paris (14^e), angle rue Hallé, métro Alésia, à un quart d'heure du Salon de la Moto. Outre la pièce de cycle, elle y trouvera, sélectionnés par un spécialiste compétent, les accessoires motos des meilleures marques : Mérat, V.W., Murcia, Saker, Géno, Gurtner, Amac, Progres, etc... »

LES ACTIVITÉS DE JEANNERET A NICE

Jeanneret a, cette année, fait parlé de lui sur la Côte.

Délaissant pour l'instant la vitesse pure, il a cependant malgré ses activités tant commerciales que sportives participé à de nombreuses compétitions de régularité et notamment au Trophée de « Nice-Matin » qu'il remporta dans sa catégorie, au Trophée International de Monaco ainsi qu'au 5^e Grand Rallye International de la Madone des Centaures, à l'issue duquel il fut nommé 1^{er} Centaure International.

Jeanneret pratique en outre avec classe le tennis, l'aviation et le moto-ball dont il est un des joueurs fondateurs.

Cette année, indépendamment de la fabrication de son sidecar oscillant et des suspensions souples pour Vélosolex qu'il produit en grande série, Jeanneret s'est assuré, pour la Côte, la représentation exclusive des motocyclettes Saroléa, Gilera, du vélomoteur Immé ainsi que du moteur auxiliaire Baby-Star.

Tout motocycliste français ou étranger est sûr de trouver chez lui, en même temps qu'un dépannage rapide, l'accueil le plus cordial.

FAITES DE BEAUX FILETS AVEC LE « F. L. »

Les Etablissements F.L., devant le succès obtenu par leurs appareils à filets de peinture, ont transféré leurs ateliers et bureaux 49, avenue Maréchal-Joffre à Nanterre (Seine). L'appareil F.L. fait des filets de peinture sur tout, partout avec n'importe quelle peinture, sans aucun apprentissage et aussi simplement que l'on tire un trait de crayon.

LE SILENCIEUX « SPIROSS »

Les Etablissements Spiross présentent un silencieux d'une conception nouvelle et efficace.

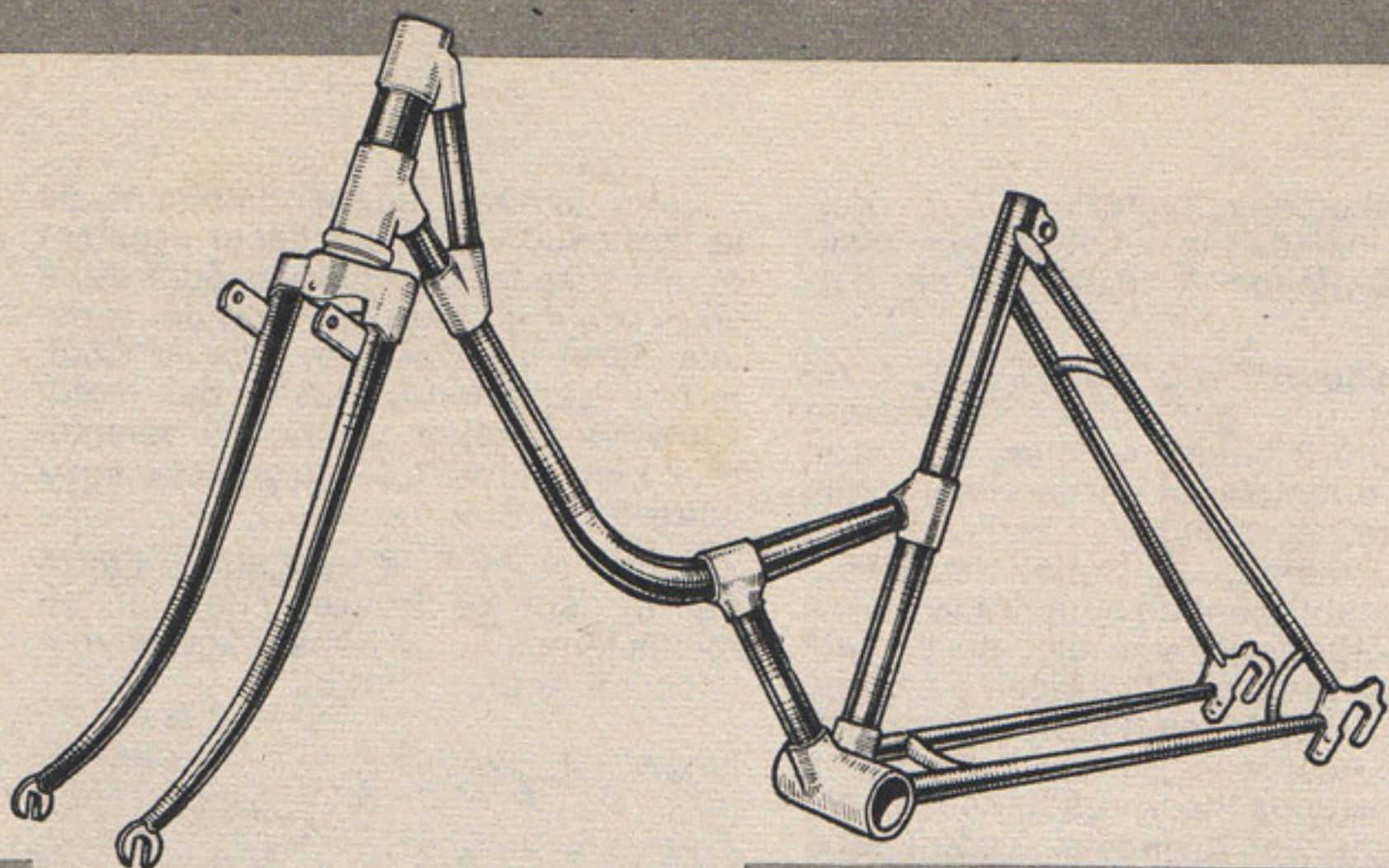
Spécialement étudié pour la moto : le silencieux Spiross est conçu en tôle forte, soigneusement soudé afin d'éviter à l'usage les vibrations et détériorations.

Son fonctionnement à la fois simple et scientifique dû aux calculs des rapports de mélange de gaz et d'air frais préalable à la sortie du silencieux évite de ce fait les explosions qui se produisent lors de la sortie des gaz rendus à l'air libre; de plus, toutes résonances intérieures sont évitées par le double cloisonnement et l'air passant dans la chambre extérieure.

Les gaz reçus dans la première chambre sont évacués immédiatement et sans freinage, après avoir reçu un sens spiroïdal au moyen de cônes découpés, pour se mélanger ensuite à l'air frais provenant de la dépression provoquée dans la chambre extérieure et pénétrant par des lumières réservées à l'avant du silencieux.

Le silencieux Spiross s'adapte sur tous modèles motos et vélomoteurs. Il procure une conduite agréable due à l'élimination du bruit, des reprises plus franches et une économie de carburant.

Le silencieux Spiross est livrable en quatre modèles, pour tubes de 30, 35, 40 et 45.



MODÈLE POUTRE CADRE CYCLOMOTEUR

Les Etablissements Ktema, constructeurs à Saint-Etienne de cadres pour cycles et cyclomoteurs, viennent de lancer sur le marché un nouveau genre de cadre pour cyclomoteurs qui, tout en restant dans la ligne bicyclette, présente les avantages suivants

Rigidité absolue; possibilité d'adapter sur celui-ci cinq différents genres de moteurs.

La poutre maîtresse rejoignant le tube de selle et la direction est constituée par un tube de grosse section conifée aux deux extrémités reliée par des raccords donnant ainsi une solidité absolue.

La direction est également triangulée par un tube reliant le haut de celle-ci et le ceintre-poutre, dans sa partie conifée.

D'autre part, la partie inférieure du cadre, côté pédalier, est aussi renforcée par un tube reliant la boîte de pédalier et venant aboutir au ceintre du tube poutre, ce qui donne une rigidité absolue.

Comme nous l'indiquons plus haut, ce cadre peut recevoir plusieurs moteurs : qui peuvent s'adapter soit à l'avant sur la fourche, soit sur la poutre maîtresse avec moteur incliné à l'avant, soit en dessous du tube poutre. Il est même prévu pour cette dernière disposition un deuxième ceintre qui supprime le renfort de la boîte de pédalier et permet d'adapter les attaches de fixation moteur d'une façon très rationnelle et rigide.

LES SPÉCIALITÉS NEIMAN

Une récente étude sur la suspension Neiman montrait les avantages du dispositif par anneaux de caoutchouc sur les ressorts métalliques.

Nous disions que, malgré l'apparition des fourches télescopiques, la suspension Neiman s'imposait par ses qualités de souplesse, de sécurité et de silence auprès de maints constructeurs de motos, scooters et voitures. F.N. en Belgique, Bernardet en France, certains fabricants de monocars confient à Neiman la suspension de leurs véhicules.

L'autre spécialité de Neiman est l'antivol. Il est monté en série sur vélomoteurs, motos et vélos par de nombreuses marques. Il est inviolable par conception et en raison du nombre surprenant de clefs différentes qui multiplient les combinaisons.

L'antivol Neiman est placé sur le tube de direction, il la bloque dans une position braquée de la roue avant si bien qu'il est impossible de faire avancer la machine, même en la poussant à la main. Comme tout le dispositif de verrouillage se retire quand on libère la direction, il n'y a, en aucun cas, risque de blocage en cours de route.

LES SPÉCIALITÉS GRAZZINI

Nous avons vu sur de nombreux stands des motos équipées avec les diverses productions Grazzini, qui ont bénéficié au cours de cette année de sensibles améliorations. Les nouveautés les plus marquantes sont :

Pour la suspension arrière de motos, l'incorporation dans le support d'un amortisseur hydraulique à l'abri du choc et des poussières;

Pour la suspension arrière des vélomoteurs, une nouvelle forme de coulisseaux de plus grandes dimensions.

Les fourches télescopiques ont été modifiées au point de vue esthétique par des gaines enjoliveuses coulées en coquille.

Mécaniquement, la rectification des pièces travaillant en frottement apporte encore plus de souplesse et plus de précision. Ces fourches, de plus, ont été standardisées comme largeur.

Enfin, les fourches de cyclomoteurs, de mêmes caractéristiques que celles des vélomoteurs, sont généralement adaptables à la plupart des cyclomoteurs. Elles sont de dimensions réduites et de prix abordable.

LES SILENCIEUX WILMAN

Le refroidissement des gaz seul ne suffit pas pour obtenir un bon silence, l'échappement pulsatoire des gaz froids fait autant de bruit que l'échappement des gaz chauds.

Pour obtenir un bon silence il faut surtout amortir l'onde sonore.

En effet une explosion est constituée par une onde de choc qui donne naissance à une onde stationnaire dans le tuyau d'échappement, accompagnée de plusieurs harmoniques. Ces harmoniques dépendent non seulement de la longueur du tuyau, mais aussi de la compression et de la vitesse de rotation du moteur. En résumé nous devons amortir non pas une seule fréquence bien déterminée, ce qui serait facile, mais une très grande série de fréquences différentes, ce qui constitue un problème délicat surtout lorsqu'on ne veut pas freiner les gaz d'échappement.

Cependant cette difficulté a été résolue par le silencieux Wilman, dans lequel un conduit hélicoïdal de section variable, entourant le tube central, communique avec ce dernier par des trous disposés le long du parcours des gaz. L'onde sonore est ainsi divisée en plusieurs fragments de faible amplitude, échelonnés le long du parcours. Ces fragments sont ensuite amortis par interférence acoustique, et cela en raison de la différence du chemin parcouru par le tube central et dans le conduit hélicoïdal qui l'entoure. De plus le front de l'onde de choc est brisé par le fait que le chemin parcouru suivant la périphérie du silencieux est plus long que celui près de la surface du tube central.

Il va de soi que la circulation hélicoïdale favorise le refroidissement et que la force centrifuge des gaz en rotation produit une dépression au centre qui facilite leur évacuation sans contre-pression. Nous rappelons que les silencieux Wilman ont remporté les 1^{er}, 2^e et 3^e prix sur une trentaine de concurrents au dernier concours de silencieux du Touring-Club de France.

UN GARAGE DE POCHE

Nous avons déjà une housse enveloppant complètement une voiture, la même maison vient de lancer sur le marché, pour la moto, une housse en matière transparente et légère, ne s'altérant jamais, conservant sa souplesse pendant plusieurs années, imperméable à l'eau, à l'air, résistant à la plupart des agents chimiques, se lavant avec une simple éponge. « Surmoto » mettra votre machine à l'abri des intempéries, pluies, froid, neige, soleil trop ardent et, au garage : des poussières.

DYNAMIC-SPORT

La Maison Dynamic-Sport peut fournir immédiatement les 125 et 175 Guiller 2 moteurs A.M.C. ainsi que les modèles Motobécane et la Mobylette. Elle assure le service des pièces détachées d'origine pour tous ces modèles et la remise à neuf des moteurs. La maison se charge également des réparations de toutes machines. Il y a toujours de belles occasions en magasin.

RAPID ' MOTO

La Société Rapid'Moto de Saint-Cloud met en vente des B.M.W. 750 cmc. R.12 neuves sur lesquelles de nombreuses modifications ont été apportées, entre autres : une nouvelle fourche télescopique avec un garde-boue AV. débattant avec la roue ; un

réservoir aérodynamique de 15 litres, 2 carburateurs ; 2 silencieux « Wilman » efficaces. Elles sont livrables avec couple conique pour l'emploi en solo ou sidecar. Le délai de livraison record n'est que de 15 jours.

RENAULT ET CAMUS

Renault et Camus, deux jeunes mécaniciens de Clamart spécialisés dans la réparation, réalésage, embielage, soudure et mise au point de toutes motos, n'ont pas regardé à payer de leur personne pour se faire une clientèle qui, du reste, grossit chaque jour. Ils offrent à leurs clients un choix important de motos neuves. Agents de Gnome-et-Rhône, Alma, Motobécane, bientôt viendra s'ajouter à ces agences celle d'une marque étrangère réputée, ainsi que des pièces détachées et accessoires de qualité, sans oublier le crédit de six à douze mois pour la région parisienne.

LE « CYCLOVOX » GURTNER

Destiné aux vélomoteurs et motos légères dont l'équipement électrique est fourni par un volant magnétique sans redresseur ni batterie, le Cyclovox Gurtner est un avertisseur électrique indépendant alimenté par 6 piles-torches montées côte à côte, 3 à droite, 3 à gauche dans un boîtier en bakélite, formant un tout avec l'avertisseur même.

Il se recharge donc avec des piles de vente courante dans le commerce. Ce groupe de piles accouplées en série permet 50.000 appels sans recharge. Le Cyclovox vaut moins de 3.000 francs.

LES SACOCHES INDISPENSABLES

La maison Ch. Braun de Paris confectionne des sacoches en vache lisse de première qualité.

D'un grand volume, 40 x 35 x 20, elles conviennent parfaitement au grand tourisme.

Leur mode de fixation particulier, constitué par des colliers percés de plusieurs trous de réglage, permet de les adapter sans difficulté au porte-bagages de n'importe quelle moto.

La Maison Braun est la seule à livrer ses sacoches motos avec un bon de garantie de trois mois.

LES SELLES REYDEL

Reydel reste fidèle à la suspension de l'assise de selle par câbles de caoutchouc.

Le câble caoutchouc donne l'impression d'être plus confortable que le ressort en fil d'acier, il n'offre pas de points durs. Il est souple, silencieux et léger.

On croirait qu'il est parfaitement inusable à voir des selles Reydel en service depuis plus de quinze ans avec la suspension Sandow d'origine.

Les derniers modèles de Reydel comportent, entre la nappe de sandows et le coussin de selle, un intercalaire en caoutchouc mousse qui en améliore encore le confort.

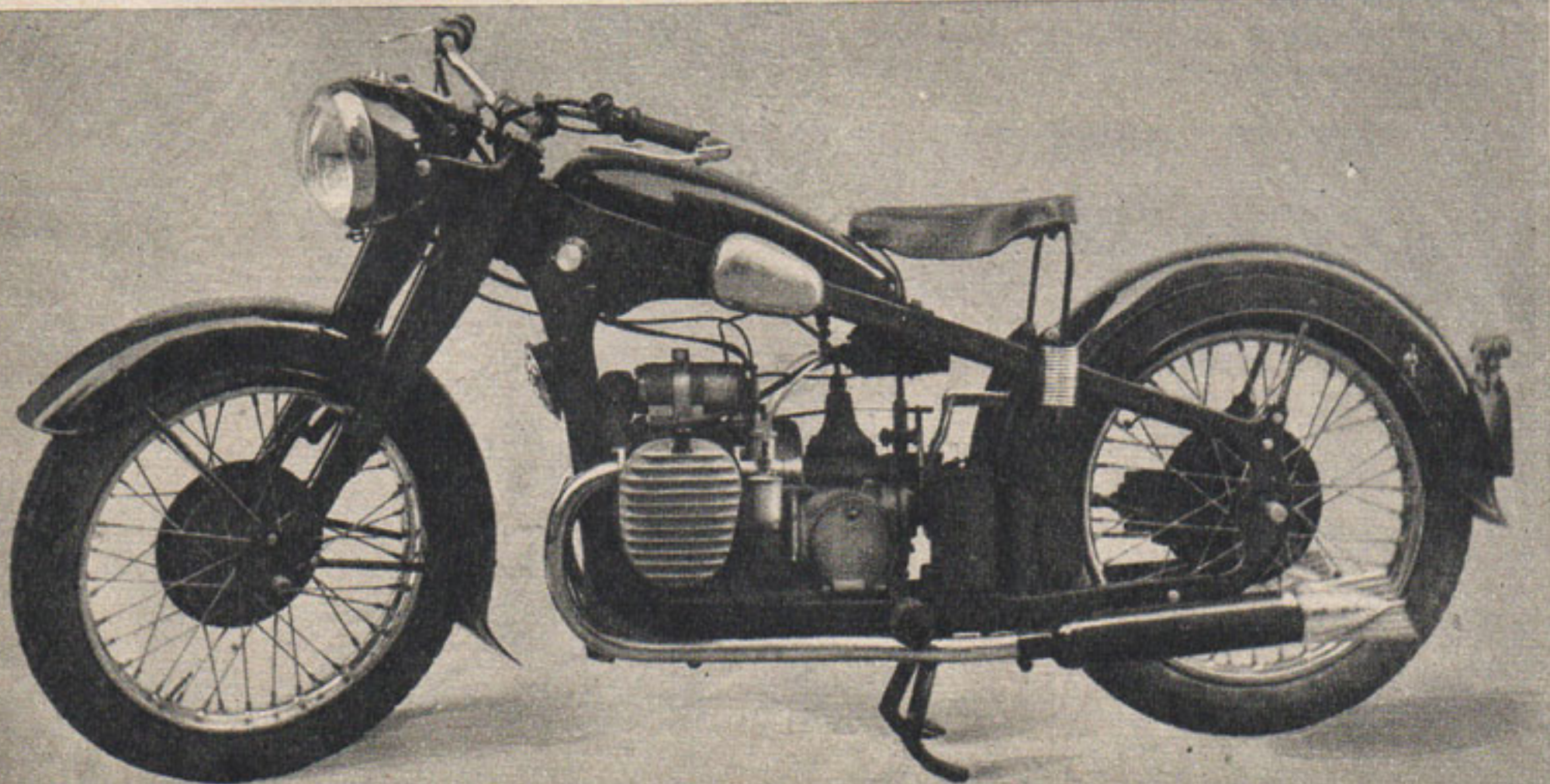
Un certain nombre de constructeurs ont d'ailleurs adopté les selles de cette marque.

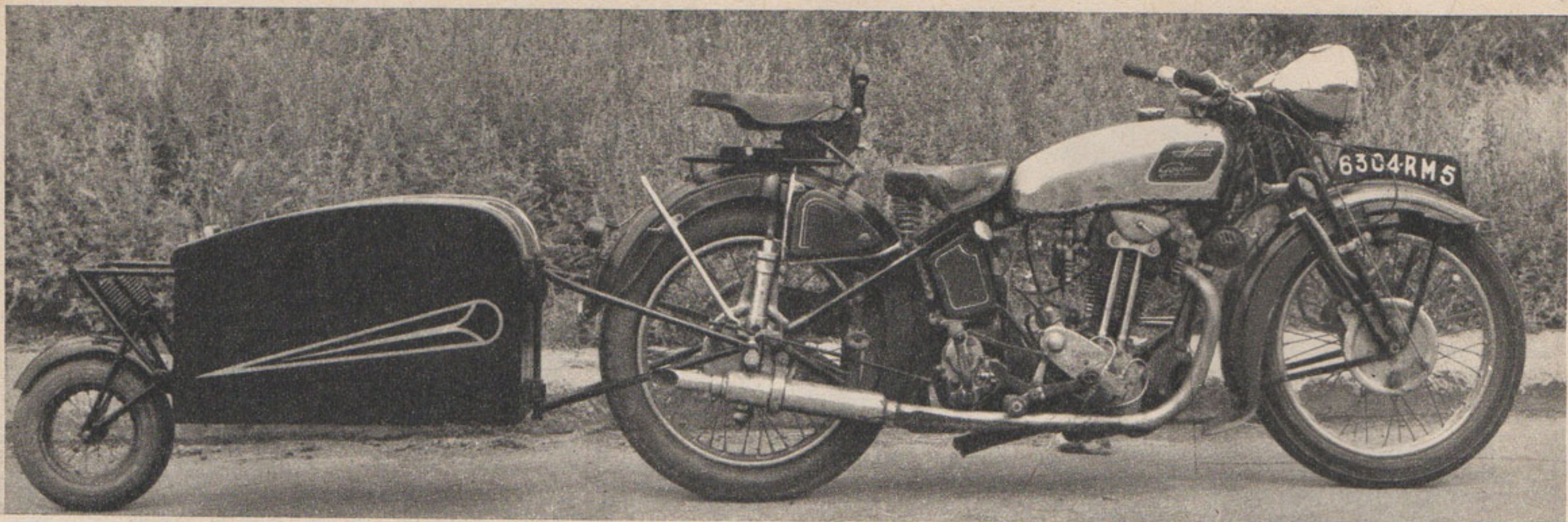
UN AVERTISSEUR QUI FAIT DU BRUIT

L'ancien champion et metteur au point d'une grande firme dijonnaise, M. Perrotin, a réalisé un accessoire de grande classe : le « Rotorson », avertisseur pour vélomoteurs et motos équipés ou non d'appareils électriques ; il se révèle indispensable pour la route.

D'un montage très facile du fait de ses différents systèmes de fixation adaptés à chaque marque, il a été cette année amélioré dans toute sa conception.

Au modèle courant, qui déjà donne entière satisfaction, s'ajoute le Rotorson type 50, plus luxueux et plus puissant.





Remorque Fulgur M 100

LES ÉTABLISSEMENTS TAILLANDIER

Les Etablissements Taillandier, à Vincennes, ont lancé sur le marché une remorque monoroue intéressante.

Ses caractéristiques

Conçue spécialement pour la vitesse, la remorque monoroue « Fulgur M. 100 » permet d'emporter sur route médiocre (pavée par exemple) 50 kg. de charge utile à 80 km.-h. ou des charges supérieures, mais à des vitesses plus réduites (max. 100 kg. à 60 km.-h.) lorsqu'elle est accrochée derrière une moto de 130-150 kg. Les performances sont d'autant plus élevées que la machine tractrice est plus lourde, et on peut avec des machines lourdes rouler à 100 km.-h. sur bonne route.

Les dimensions de la caisse, réalisée en tubes d'acier soudés de 12 x 17, sont les suivantes : longueur 70 cm., largeur 50 cm., hauteur 30 cm.

De plus, le système de suspension prolonge la caisse de 25 cm. ce qui permet l'arrimage de bagages supplémentaires ou le transport de colis volumineux.

L'avant et le fond de la caisse sont recouverts d'une tôle dural protégeant le fret des projections de boue de la roue de la moto et des gaz d'échappement.

Les côtés sont garnis de planchettes vernissées en hêtre.

La roue arrière, du type roue tirée, est rayonnée et montée sur moyeu à billes. Elle est équipée d'un pneumatique gonflé à 3 kg., de 350 x 75 mm. (14 x 3) (max. de pression 4 kg. 25).

La suspension brevetée est à flexibilité variable et réglable suivant la charge. Elle permet d'absorber avec 50 kg. de C.U. un obstacle de 8 cm. à 75 km.-h.

La fixation se fait par une fourche, genre cardan, qui vient prendre appui

sur deux pièces extrêmement robustes, prolongeant l'axe arrière de la moto.

L'acorchage se fait instantanément par deux écrous-papillons, les pièces recevant les deux bras de la fourche et prolongeant les deux bouts d'axes de la moto restant en place.

Cette remorque apporte une solution intéressante au problème toujours difficile du transport des bagages en moto. Elle a l'avantage de supprimer les dangers pour la conduite, la gêne pour les passagers et la fatigue pour la machine, que présentent certains systèmes généralement adoptés, tout en permettant un chargement plus important sans modification de la vitesse de croisière.

AUBIER-DUNE

Les moteurs Aubier-Dunne restent spécialisés dans la cylindrée vélomoteurs 125 cmc.

Leur bloc-moteur 2 temps 3 vitesses est généralement utilisé par nombre de constructeurs pour leurs modèles populaires, car ce bloc robuste et simple est moins coûteux que les 4 vitesses. Il est agréable d'aspect avec son cylindre chemisé en alliage léger, aux ailettes de grand diamètre. On en trouvera des exemplaires sur de nombreux stands.

BOUGIES LODGE

La firme anglaise des bougies Logde introduit de nouveau en France toute sa série de bougies adaptées pour chaque type de moteurs de moto.

L'agent général pour la France, la maison Dektereff, nous a communiqué le tableau d'emploi des différentes bougies.

Pour les moteurs de motos et vélomoteurs 2 temps ou 4 temps à sou-

papes latérales : Bougies C.3, filetage 18 mm; C.14, filetage 14 mm.

Pour les moteurs de motos et vélomoteurs 4 temps à soupape en tête : bougies H.1, filetage 18 mm; H.14, filetage 14 mm.

Pour les vélomoteurs 2 temps 125 cmc. récents, nous recommandons la bougie modèle HH.14, qui empêche la formation des perles.

Exceptions

A.J.S. — Modèle Springtwin 49/20, HL.14S.

B.S.A. — Modèles : A.7 Startwin, HHN; B.32 Gold Star, HHLN; D.1, C.10, M.20, M.21, C.14; C.11, B.31, B.32, B.33, B.34, M.33, A.7, H.14.

Autres modèles : à soupapes latérales 14 mm, C.14; 18 mm, C.3. A soupapes en tête : 14 mm, H.14; 18 mm, H.1.

D.K.W. — Tous les modèles, filetage 14 mm, H.14; 18 mm, H.1.

Norton. — Modèles : Trials 500 cmc., CB.14; Big Four CB.14, CB.14; 16 H. (14 mm), CB.14; 16 H. (Ex-W.D., 18 mm), CB.3; 18 et ES.2, H.14; 30 et 40 arbre à cames en tête standard, HLN ou HL.14S; 30 et 40 Manxman, RL.49.

Autres modèles : à soupapes latérales, filetage, 18 mm, C.3; à culbuteurs ou arbre à cames en tête, H.1 ou H.3.

Triumph. — Modèles : Tiger 100, HHN; Speed Twin 3 T., C.14; Speed Twin 5 T., H.14 ou HN.

Autres modèles : filetage 14 mm, H.14; à soupapes latérales, filetage 18 mm, C.3; à soupapes en tête, filetage 18 mm, H.1 ou H.3.

Vélocette. — Modèles : KSS, KTS à partir de Mark II, HLN; KTT, KTS à partir de Mark IV, bougies de course.

Velosolex. — Filetage 14 mm, H.14; 18 mm, H.1.

Villiers (moteur). — 125 cmc. Mark, VIII-D et IX-D, H.3 ou HN; 125 cmc. XD, H.14; 196 cmc. Mark, VI, HHN.

ENFIN... UN ÉQUIPEMENT IDÉAL

Peu de temps après la parution dans le numéro de juin de « Motocycles » d'un article relatant mon voyage-rodage en Allemagne sur une B.M.W., je recevais d'une grande fabrique de toile d'Amiens une lettre me demandant si j'acceptais de porter pendant le Tour de France une de leurs dernières créations : une combinaison pour motocyclistes; il s'agissait du prototype et je devais leur donner mes impressions.

Je dois dire que j'étais sceptique sur les qualités vantées par le fabricant car depuis vingt ans que je recherche un équipement idéal pour la motocyclette je n'avais encore rien

trouvé qui me convînt. Trop lourd, encombrant, le mot combinaison lui seul évoquait tout un tas de difficultés : habillage et déshabillage compliqués.

Mais lorsque je vis la combinaison, je fus conquis par la facilité avec laquelle le fabricant l'enfilait, la fermait : tout un jeu de fermetures éclair habilement combinées en faisait une sorte d'habit ou de pardessus qui se refermait sur soi.

Le directeur maniait tout cela avec aisance et je pensais que des essayages répétés lui donnaient cette facilité. A mon tour je l'enfilais et fus surpris de voir que tout fonctionnait aussi bien sur moi que sur lui. Elle était à ma taille et il fut donc décidé que c'était celle-ci que j'endosserais.

D'un ton neutre, de larges soufflets donnant de la souplesse, elle avait beaucoup d'allure et ne donnait pas l'impression d'avoir revêtu une tenue de scaphandrier. En appartement, elle me plaisait... mais ce n'est pas là uniquement ce que je désirais et le Tour avec les régions, les climats différents allait me donner l'occasion de l'éprouver.

La première étape Paris-Metz se fit sous le soleil; je constatai qu'elle était supportable car faite dans un tissu frais : une toile imperméable!

Le lendemain Metz-Liège où la pluie fit son apparition et dura toute la journée. Imperméable elle l'est indéniablement car il est difficile de recevoir plus d'eau que ce jour-là.

Elle subit pendant 24 jours le soleil et plus souvent la pluie et toujours se montra parfaite. Que vous dire de plus? Qu'en cas de besoin impérieux on s'en libère facilement.

La seule objection était : deux poches placées sur le devant des jambes destinées à recevoir des outils. Avec une grosse pluie elles se remplissent d'eau et elles sont inutiles car l'emplacement réservé dans la moto pour les outils est suffisant. Alors c'est entendu elles seront supprimées.

Dans la profession des « motards de presse » « Macombyn » a fait sensation et « les roule-toujours motorisés » vont bientôt adopter l'équipement qu'ils attendaient.

Jean MARIE.

L'HUILE H 2 T POUR MOTEURS 2 TEMPS

L'huile utilisée pour le graissage des 2 temps doit offrir une grande résistance à l'oxydation et doit pouvoir fournir un film parfaitement homogène, même à chaud.

A cet effet, elle doit avoir un point de combustion élevé pour lui permettre de résister aux fortes températures au moment du contact de la

veine gazeuse dont elle fait partie, avec les gaz provenant de la combustion précédente.

Ces conditions complètement différentes de celles qui se rencontrent dans les moteurs à 4 temps montrent que l'emploi d'une huile bien appropriée est souhaitable.

Ces points semblent complètement résolus dans une huile spéciale qui a été soumise à des essais prolongés sur route et au banc d'essai, et qui a fait ses preuves dans le dernier Tour de France des cyclomoteurs récemment disputé et où les concurrents ayant terminé dans les délais maxima graissaient tous avec cette huile fabriquée par les Laboratoires H.2.T de Neuilly.

DES ACCESSOIRES DE QUALITÉ

L'Accessoire Motocycliste présente cette année plusieurs accessoires de premier choix.

Une béquille latérale « Eka » sous licences Jones, adaptable sur tous les vélomoteurs et motos. Son montage ne nécessite aucune soudure ni aucun percement; elle se monte à droite ou à gauche de la moto de la même façon qu'un repose-pied. Elle se règle automatiquement en inclinaison grâce à son système télescopique par simple pression du pied.

La béquille « Eka » permet d'obtenir l'appui le meilleur quel que soit la courbure ou l'état de la route, d'une simple pression sur le cliquet elle se remet en place automatiquement. Grâce à cette béquille le motocycliste évite l'effort que nécessitait la moto à soulever.

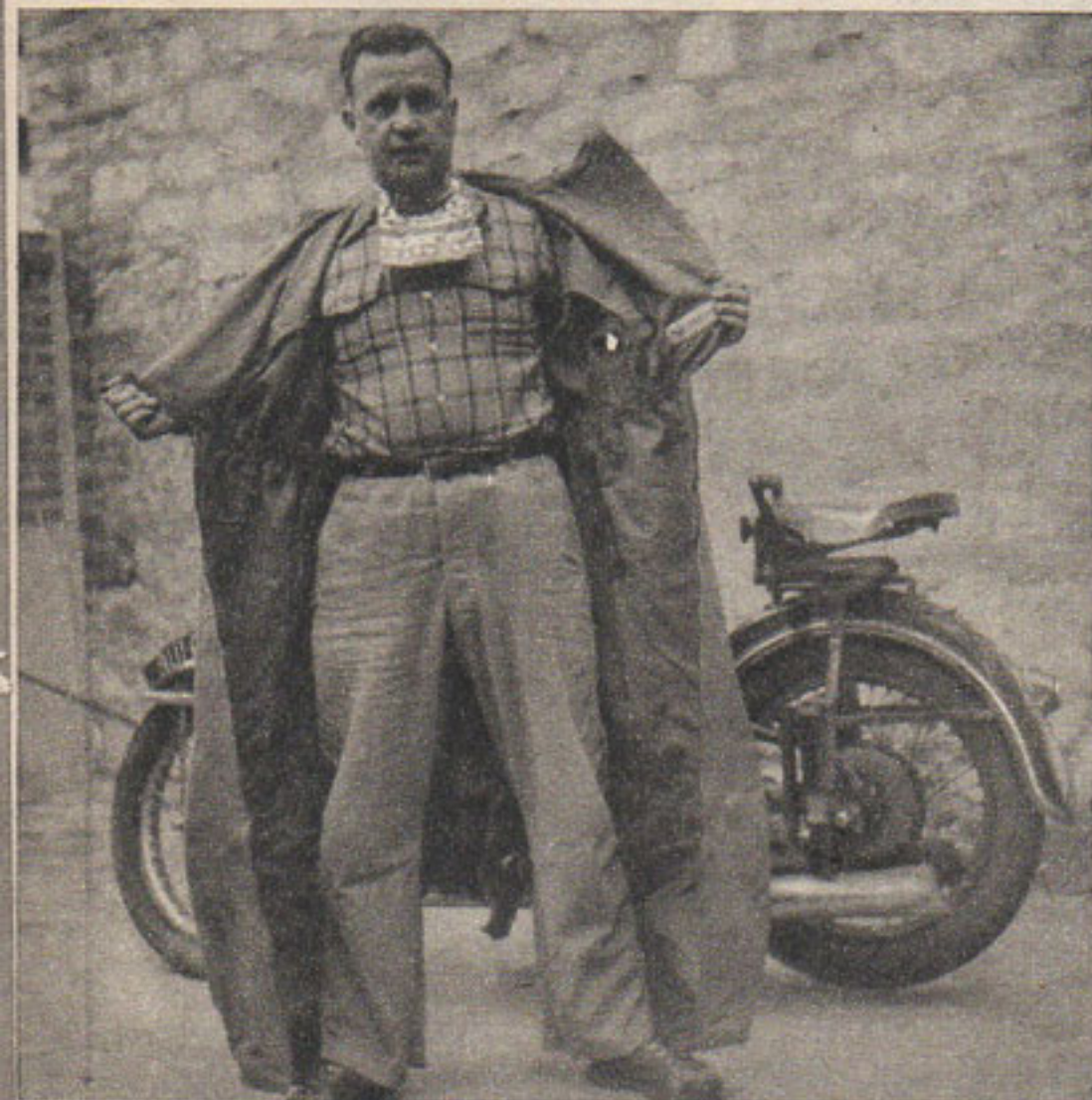
La béquille latérale « Amo-Duo » de même conception que la béquille « Eka » se fixe sur n'importe quel côté de la machine. Le montant de la béquille « Amo-Duo » est prévu pour adapter un repose-pied.

Le dérive-chaîne 3 positions « Eka », construit entièrement en acier souple et robuste, dérive pratiquement toutes les chaînes de vélos, vélomoteurs et motos.

Deux modèles sont en vente : le standard et le modèle VVM.

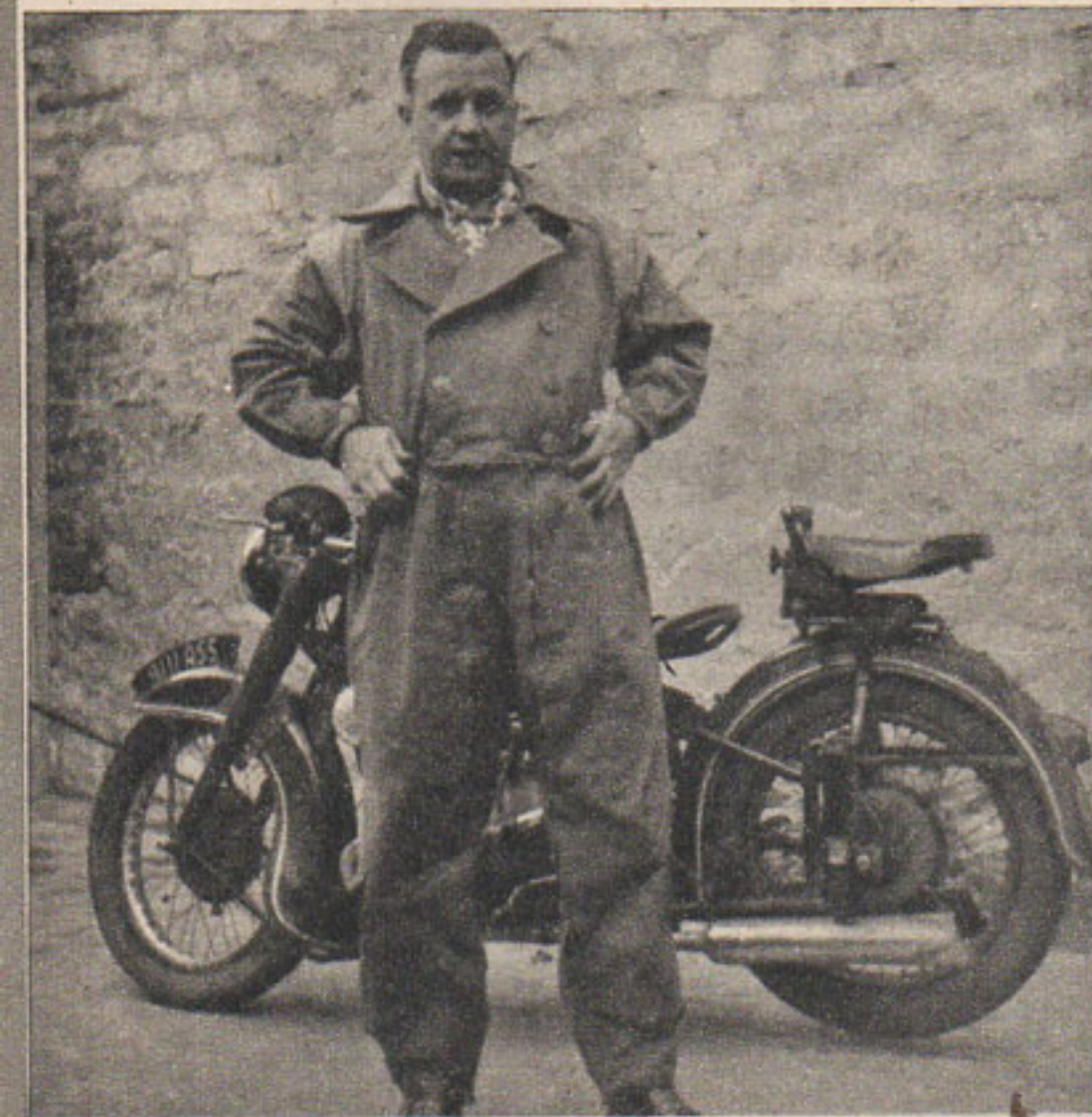
L'Accessoire Motocycliste présente enfin les célèbres poignées tournantes « Magula » dont la gamme étendue et complète est fortement appréciée par tous les motocyclistes; entre autres, la poignée tournante à crémaillère du type 50/2.

Outre les poignées tournantes, « Magura » offre une série de guidons complets pour vélomoteurs et motos avec poignées et manettes adaptées pour tous les usages; ainsi qu'un choix de manettes et leviers chromés.



Macombine déboutonnée

Macombine boutonnée



LA SAROLÉA CHEZ DELAUNAY

Saroléa est représenté à Paris depuis plus de 30 années par F. Delaunay, à Paris. L'on trouve chez cet agent le stock complet de pièces Saroléa d'origine et un atelier spécial de réparation est à la disposition des Saroléistes.

F. Delaunay et son fils Raymond se sont fait un plaisir de présenter au Salon de la Moto les nouveaux modèles Saroléa, la 125 cmc., la 350 latérale et culbuteurs, la nouvelle bicylindre et la spéciale Cross qui a remporté de nombreuses victoires cette année. Tous les modèles Saroléa sont livrés avec fourche télescopique et suspension arrière. Maintenant tous les modèles sont visibles au magasin de la rue Rochechouart.

MOTEUR SACHS ET FREIN-MOYEU H. R. 115

Les Etablissements William Dumont qui sont distributeurs exclusifs pour la France, la Sarre et l'Afrique du Nord des moyeux Torpédo et des moteurs Sachs sont de nouveau en mesure de livrer ces articles de haute réputation.

Pour nous, motocyclistes, c'était jusqu'à présent le moteur qui nous intéressait. Il avait consacré la réputation des marques qui l'avaient adopté pour la série. Personne n'a oublié ses remarquables performances, parmi lesquelles le Bol d'Or dont année après année Maucourant battait le record de la catégorie 100 cmc. avec sa M.R. à moteur Sachs. Ce qui impressionnait le plus dans cette épreuve où tous les moteurs aboyaient sans répit, c'était le silence de cette minuscule moto; et le nombre impressionnant de kilomètres qu'elle absorbait sans bruit et sans histoire.

Donc le moteur Sachs revient en France, certain que son renom n'a pas été oublié, malgré ses quelque dix ans d'absence.

Pour l'instant, il ne s'agit encore que du 98 cmc., celui que nous avons connu, bloc-moteur 2 temps, 2 vitesses et débrayage, mais sans kick-starter.

Les modèles actuels ont été traités suivant les plus récents progrès réalisés dans la technique du 2 temps. Ils seront donc, plus encore que par le passé, souples, économiques, propres et silencieux.

Par la suite, mais sans doute pas avant le début de l'année prochaine,

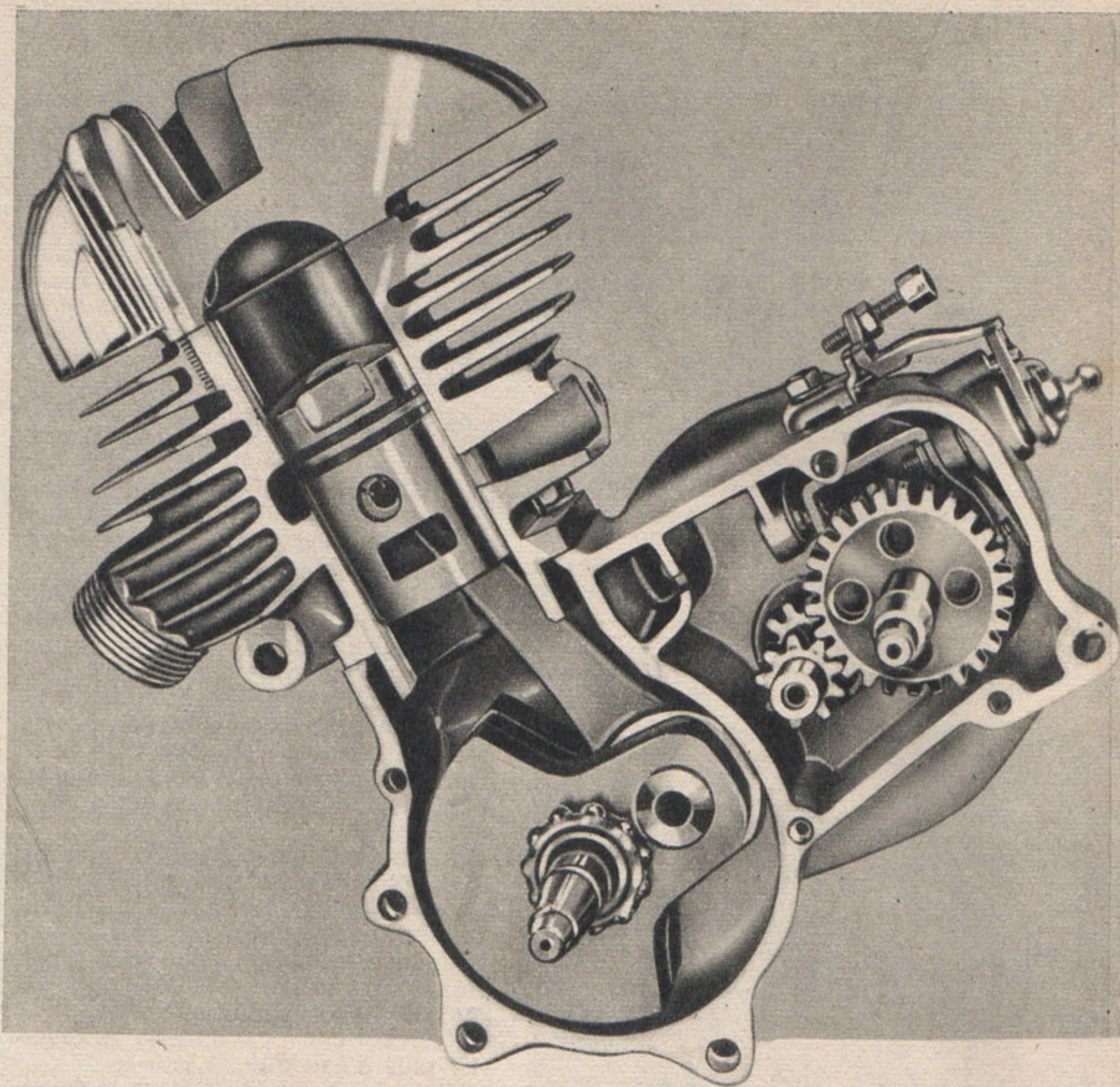
nous pourrons parler du 125 cmc. Celui-ci était déjà réalisé en 1939, mais les événements n'avaient pas encore permis de reprendre sa fabrication en série.

« MOTO-SPORT »

Les Etablissements « Moto-Sport » de Saint-Etienne, spécialisés dans la pièce détachée, ont un stock très important de pièces françaises, anglaises allemandes; pièces américaines pour Indian Scout et 1.200. Lot de roues spéciales pour remorques motos.

Plus de 3.000 moteurs et boîtes de vitesse en démolition, de toutes marques : Gnome-et-Rhône, Magnat-Debon, Peugeot types 110, 108, 107, 112, 105, 115; Terrot, Monet-Goyon, Saroléa, René-Gillet, Gillet-Herstal, F.N., Motobécane, Ariel, Jap, Matchless, etc...

Les Etablissements « Moto-Sport » se portent acheteurs de tous lots de pièces détachées. Pour faciliter les relations commerciales avec la région parisienne « Moto-Sport » a ouvert un dépôt dans la banlieue sud.



LALA

M. Lala, agent de plusieurs marques et non des moindres, offre à sa clientèle un choix considérable d'accessoires et de pièces détachées.

Pour l'amateur de pièces introuvables, une visite s'impose.

Les réparations sont exécutées par les fils de M. Lala, sous la surveillance paternelle.

DRESCHMOTOR

L'outillage moderne des ateliers de la Société Anonyme Dreschmotor d'Etampes (S.-et-O.), ainsi que tout le soin apporté dans l'exécution des réalésages, embiellages, taillages de pignons suivant modèles et plans, permettent d'assurer la clientèle d'un travail précis, vite et bien fait, ce qui est tout à l'honneur de Dreschmotor.

"A.B.G." VOLANTS MAGNETIQUES

L'utilisation des volants magnétiques comme appareils d'allumage et d'éclairage sur les motocyclettes légères a permis de simplifier la construction des moteurs. Les dynamos ou alternateurs entraînés par pignons ou par courroies ont été supprimés ainsi que l'ancien volant d'inertie qui est maintenant remplacé par le rotor du volant magnétique directement monté en bout du vilebrequin. Certes beaucoup d'utilisateurs ont encore des doutes sur leur puissance d'allumage et la sécurité de leur fonctionnement. Mais, grâce aux progrès réalisés ces dix dernières années, ceux-ci peuvent fournir un allumage aussi puissant que les magnétos et un éclairage suffisant.

La qualité de l'allumage des volants magnétiques actuels, leur simplicité et leur faible prix de revient permettent de penser qu'ils ne seront probablement pas remplacés, pendant les prochaines années, par d'autres systèmes d'allumage sur les vélomoteurs, d'autant plus qu'on n'a pas encore exploité toutes leurs possibilités pour l'éclairage et la charge des batteries.

Les volants magnétiques de construction française se ressemblent beaucoup, l'inducteur : masses polaires et aimants, est constitué par le rotor. Les enroulements ou induits sont fixes et portés par le stator. Les différences de principe sont surtout dans le nombre de pôles de l'inducteur. Les volants bipolaires, abandonnés, ont été remplacés par ceux à 4 ou 6 pôles. L'augmentation du nombre de pôles permettant d'avoir un éclairage plus puissant et moins dépendant de la vitesse.

Les volants à 6 pôles ont l'avantage de

fournir un éclairage puissant dès les basses vitesses car il y a, pour un tour du rotor, six inversions de flux travaillant dans deux induits d'éclairage, au lieu de quatre inversions dans un seul induit pour les volants à 4 pôles. Mais les dimensions actuelles des volants magnétiques pour motocyclettes (le diamètre maximum du rotor est de 160 mm.) ne permettent pas de réaliser, pour les volants à 6 pôles, des bobines d'allumage qui ont un volume de cuivre et des lignes de fuite suffisantes. Ainsi, les volants hexapolaires assurent, en général, un éclairage puissant et régulier mais cela est réalisé aux dépens de la puissance et de la sécurité de l'allumage.

Au contraire, les bobines d'allumage des volants 4 pôles peuvent avoir les dimensions nécessaires pour assurer un bon allumage. La réalisation d'un éclairage puissant présente quelques difficultés et demande une conception soignée. De plus, il faut considérer qu'une des causes d'usure des bougies réside dans le nombre des étincelles inutiles dues aux variations de flux directement reçues par le secondaire lorsque les contacts sont ouverts. Ces étincelles qui éclatent dans les gaz chauds usent fortement les électrodes. Dans les volants 4 pôles il n'y a qu'une étincelle inutile par tour de moteur au lieu de deux sur les volants 6 pôles.

La Société A.B.G., mettant au premier plan la sécurité de fonctionnement, a préféré adopter la solution tétrapolaire. La forte puissance d'éclairage nécessaire sur les motocyclettes modernes est obtenue grâce à des aimants spéciaux et à certaines particularités du circuit magnétique.

Description du volant magnétique A. B. G.

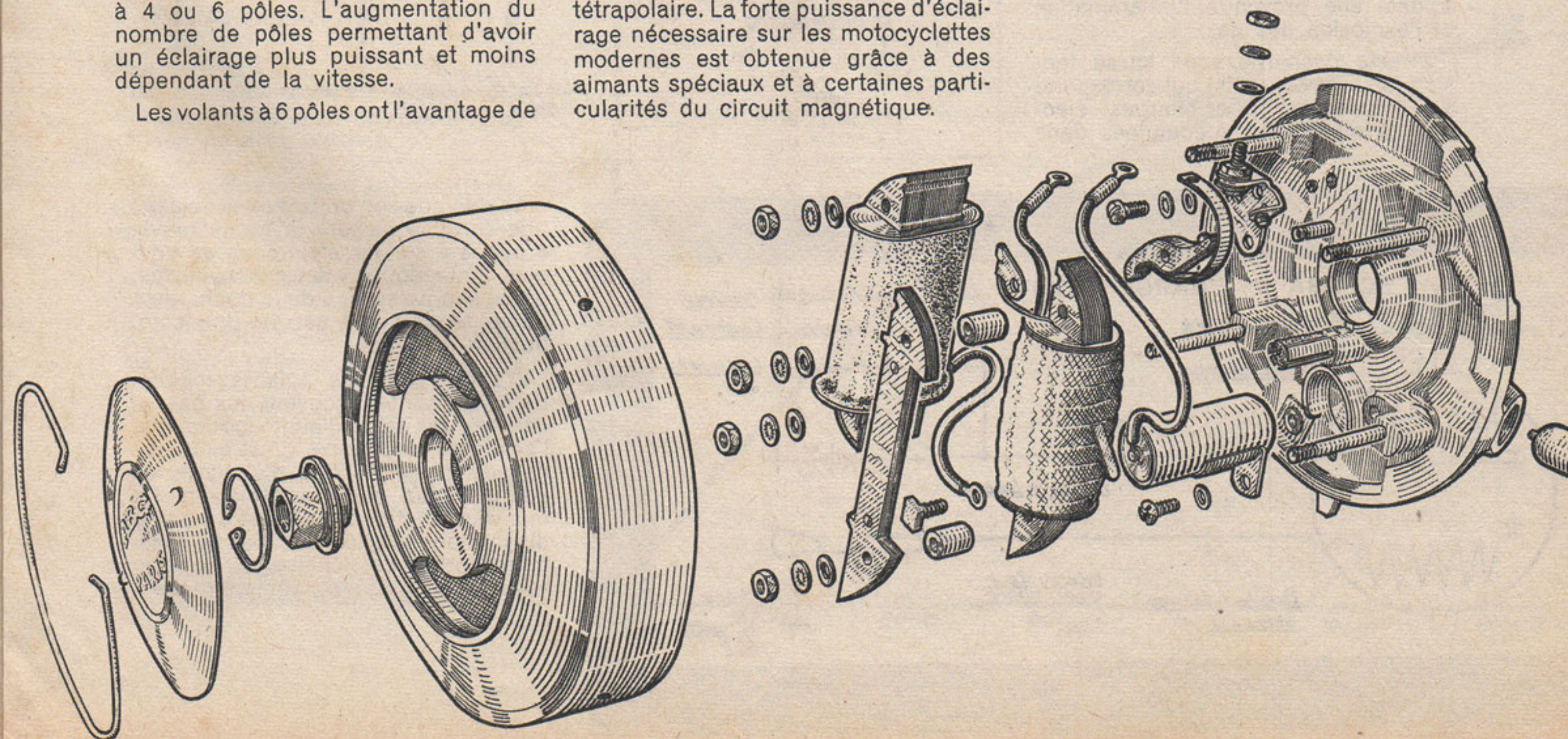
Le rotor est constitué par quatre aimants et par quatre masses polaires assemblés par un alliage léger coulé en coquille; l'ensemble présente ainsi une grande solidité et il est indéformable.

Les bobines, le condensateur et le rupteur sont montés sur le stator. Leur disposition et leur conception sont telles qu'ils sont interchangeables et facilement démontables. Les bobines par exemple ne subissent pas d'usure après leur montage sur le stator; elles peuvent donc être facilement remplacées par l'utilisateur.

Les bobines et les condensateurs sont réalisés avec les matériaux et suivant les procédés de fabrication employés dans la construction des magnétos d'aviation. La sécurité de ces fabrications a établi la renommée mondiale de la Société A.B.G. dans le domaine de l'allumage des moteurs d'avion. La proportion des bobines et des condensateurs claqués en cours de fonctionnement est extrêmement réduite (inférieure à un pour mille), par conséquent négligeable.

Le système de rupture du courant primaire, qui est souvent sensible à l'usure, est particulièrement soigné.

La came en acier traité est rectifiée suivant un profil tel que le point d'ouverture des contacts change très peu quand leur écartement varie, le ré-



glage du rupteur est ainsi toujours voisin de l'optimum. D'ailleurs les caractéristiques du courant primaire et la matière constituant le toucheau ont été déterminées pour que l'écartement des contacts soit à peu près constant au cours de la vie du volant. L'usure des grains est proportionnellement égale à l'usure du toucheau. Le volant, réglé au cours du montage en usine, peut assurer plusieurs centaines d'heures de fonctionnement sans qu'il soit nécessaire de refaire le réglage du rupteur.

Souvent les pannes d'allumage par volants magnétiques sont dues à un percement de la borne haute tension. Celles-ci sont, en général, réalisées en bakélite moulée dont les propriétés diélectriques sont diminuées par l'échauffement provoqué par le carter du moteur. Pour éviter ces inconvénients, la Société A.B.G. a réalisé une borne spéciale dans laquelle le câble s'enfonce profondément; l'isolement entre le conducteur haute tension et la masse étant ainsi assuré par la partie isolante du câble, il n'y a donc plus à craindre le percement de la bakélite. En outre, le câble solidement vissé ne peut pas se séparer du volant et provoquer un brusque arrêt de l'allumage.

Caractéristiques de l'allumage

Une étincelle d'allumage est une décharge électrique qui présente deux aspects successifs différents.

1° Une décharge sous haute tension (environ 10.000 volts) et à haute fréquence, de courte durée (de l'ordre d'un dixième de milliseconde). Cette décharge qui commence immédiatement après l'ouverture des grains correspond à l'ionisation des gaz et à l'amorçage de l'arc entre les électrodes, elle provoque l'inflammation et l'explosion des gaz.

2° Une décharge sous basse tension (environ 500 volts) qui correspond à l'écoulement des charges électriques résiduelles accumulées dans

la bobine, l'étincelle éclate alors dans les gaz en combustion ou brûlés. Cette décharge appelée parfois queue d'étincelle n'a qu'un effet nuisible, car elle provoque l'usure des bougies. Elle est d'autant plus longue (sa durée est d'environ 2 à 3 millisecondes) que la self du circuit secondaire est importante.

Pour avoir un allumage idéal, il faudrait supprimer cette deuxième partie de l'étincelle; c'est ce qui est à peu près réalisé par l'allumage à haute fréquence que l'on envisage d'utiliser pour les moteurs d'avion.

Dans le volant A.B.G. on a cherché à se rapprocher le plus possible de ces conditions. L'énergie de la décharge à haute tension et à haute fréquence a été rendue maximum par l'utilisation d'un circuit magnétique court et bien feuilleté. Les caractéristiques de l'enroulement primaire ont été déterminées pour que la variation de flux due à l'ouverture des grains soit très grande, même au ralenti et à peu près indépendante de la vitesse, grâce aux caractéristiques particu-

lières du circuit primaire. La queue d'étincelle a été réduite au minimum en utilisant un enroulement secondaire à faible nombre de spires.

On est ainsi arrivé à réaliser un allumage à grande énergie instantanée, dont la puissance dépend peu de la vitesse, ce qui n'est pas possible avec l'allumage par delco-bobine.

On a vu plus haut que les volants 4 pôles n'ayant qu'une étincelle parasite usent moins les bougies que les volants 6 pôles qui en ont deux.

Enfin, l'excès de puissance de l'étincelle aux grandes vitesses est réduite sur les volants A.B.G. par certaines particularités brevetées du circuit magnétique et notamment par le noyau feuilleté, sans enroulement, disposé en parallèle avec le noyau d'allumage, qui joue le rôle d'un shunt et diminue le flux utile aux grandes vitesses.

Pour l'ensemble de ces raisons, le volant magnétique A.B.G., caractérisé par sa puissance d'allumage, use relativement peu les bougies et il est

SCHÉMA 2 : CHARGE NORMALE

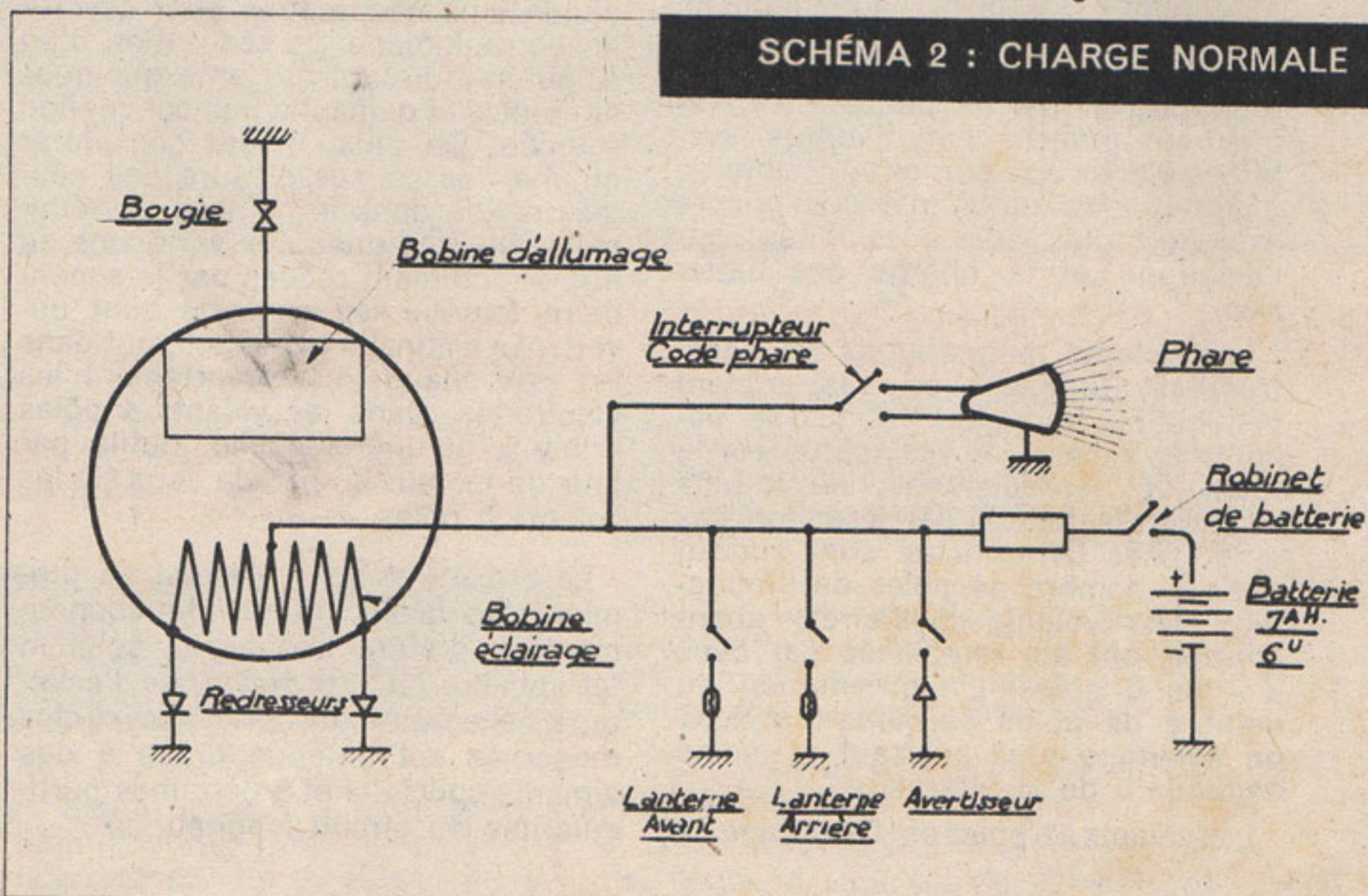
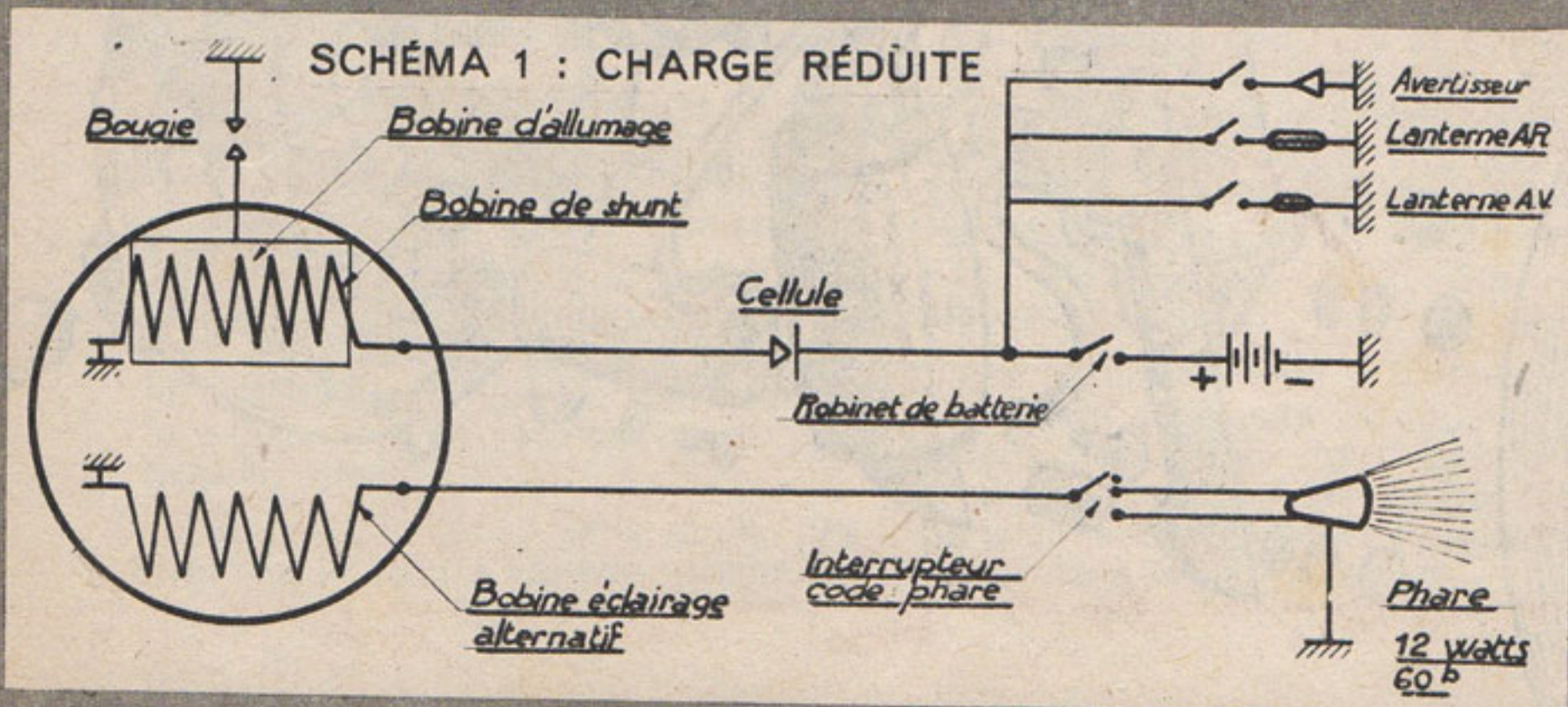


SCHÉMA 1 : CHARGE RÉDÜITE



probable que son utilisation évite dans une certaine mesure la formation de « perles » sur les électrodes de bougies, tant redoutées des motocyclistes; grâce à la puissance de la décharge à haute tension qui assure une combustion complète.

D'autre part, les volants magnétiques présentent souvent aux basses vitesses des ratés d'allumage lorsque l'éclairage fonctionne. C'est ainsi que l'on est parfois obligé d'éteindre les phares pour pouvoir démarrer. Ce mauvais fonctionnement est dû à une diminution du flux utile par la réaction d'induit de l'éclairage. Dans le volant A.B.G. cet inconvénient n'appar-

raît pas, grâce au shunt d'allumage, à l'efficacité du circuit primaire et à la puissance des aimants.

Le volant magnétique A.B.G. fournit sans raté des étincelles de 8 mm. mesurées sur éclateurs B.N.A. à la vitesse de 130 t.m. avec ou sans fonctionnement de l'éclairage. La longueur des étincelles que l'on peut obtenir sans raté dépend peu de la vitesse, et permet ainsi d'allumer les moteurs et d'avoir un démarrage facile dans

de position étant obligatoires sur les motocyclettes, l'usage d'une batterie se généralise de plus en plus et l'installation électrique doit permettre de la recharger. Cela est possible avec le volant magnétique grâce aux redresseurs secs à oxyde métallique.

Jusqu'à ces derniers temps les redresseurs utilisés sur les motocyclettes n'étaient pas spécialement réalisés pour cet usage. Ils étaient sensibles à l'action de l'humidité et résistaient mal aux tensions inverses des volants magnétiques, leurs dimensions étant souvent trop faibles ils présentaient des échauffements incompatibles avec leur bonne conservation; leur sécurité était insuffisante. Depuis quelques mois, il existe dans le commerce des éléments redresseurs spéciaux pour volants magnétiques. Ceux-ci sont entièrement étanches et ont une surface telle que leur échauffement est négligeable quand ils sont ventilés par le déplacement d'air. Ils ne demandent aucun entretien et sont inusables à condition qu'ils soient bien adaptés aux volants qui les alimentent. Pour cette raison

il faut toujours employer le redresseur recommandé par le constructeur du volant.

Une autre difficulté de la charge des batteries est d'avoir un régime de charge adapté au régime de décharge pour ne pas surcharger la batterie et faire évaporer le liquide trop rapidement, il faut aussi avoir une intensité de charge assez faible, en rapport avec la capacité des batteries pour motocyclettes qui est, en général, de 7 ampères-heure.

La Société A.B.G. réalise deux types de volants qui satisfont à ces conditions.

a) **Volant magnétique à charge réduite.** — L'éclairage du code-phare est assuré en courant alternatif 12 v., comme pour le volant sans batterie. Dans ce cas, la batterie est utilisée seulement pour l'avertisseur et l'éclairage des lanternes avant et arrière.

Le courant de charge est permanent, il est le même de jour comme de nuit; il est créé par un induit spécial dont les caractéristiques ont été déterminées pour obtenir une intensité de charge qui ne détériore pas les plaques de la batterie. Le débit a été réglé à 0,7 amp. à 3.500 t.m. et à 0,95 amp. à 6.000 t.m. (fig. 4).

Voir suite et fin
à la page suivante.

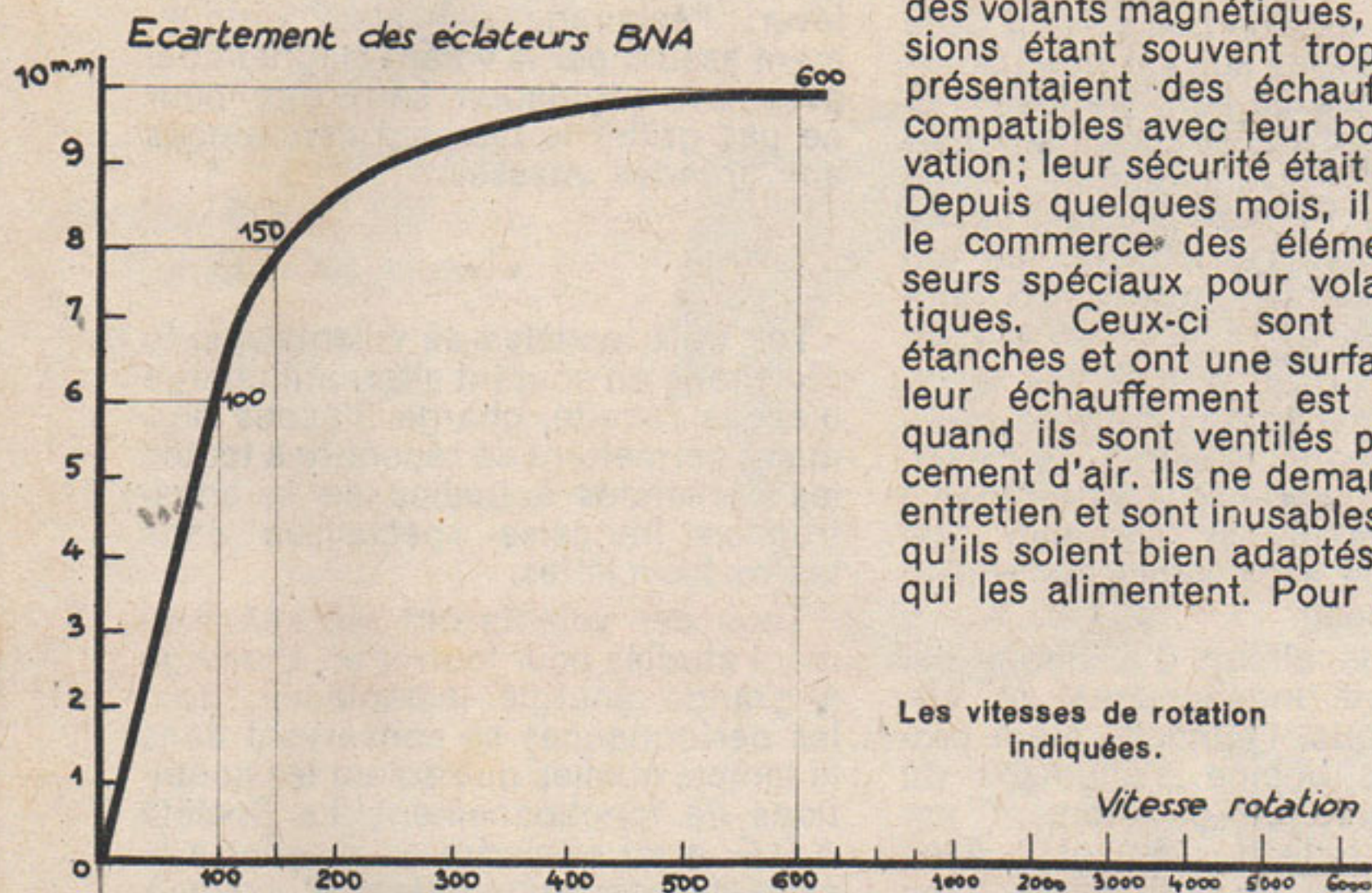


FIGURE DEUX : COURBE D'ALLUMAGE

les plus mauvaises conditions : moteurs très comprimés, bougies présentant des pertes, bougies à électrodes trop écartées.

Caractéristiques de l'éclairage

La Société A.B.G. réalise trois dispositifs d'éclairage : un pour fonctionnement sans batterie, deux pour fonctionnement avec batterie.

1° **Fonctionnement sans batterie,** éclairage alternatif 12 volts. — Dans ce cas la puissance est de 28/30 watts à 2.000 t.m. et de 50 watts à 5.000 t.m. Ce volant permet donc d'utiliser, dans de bonnes conditions de fonctionnement, les lampes 12 volts 60 bougies.

La vitesse de rotation peut atteindre 6.000 t.m. sans que la lampe soit trop survoltée grâce à une bonne régulation.

2° **Fonctionnement avec batterie.** — Les avertisseurs et les feux

VOLANT A ÉCLAIRAGE EN COURANT ALTERNATIF

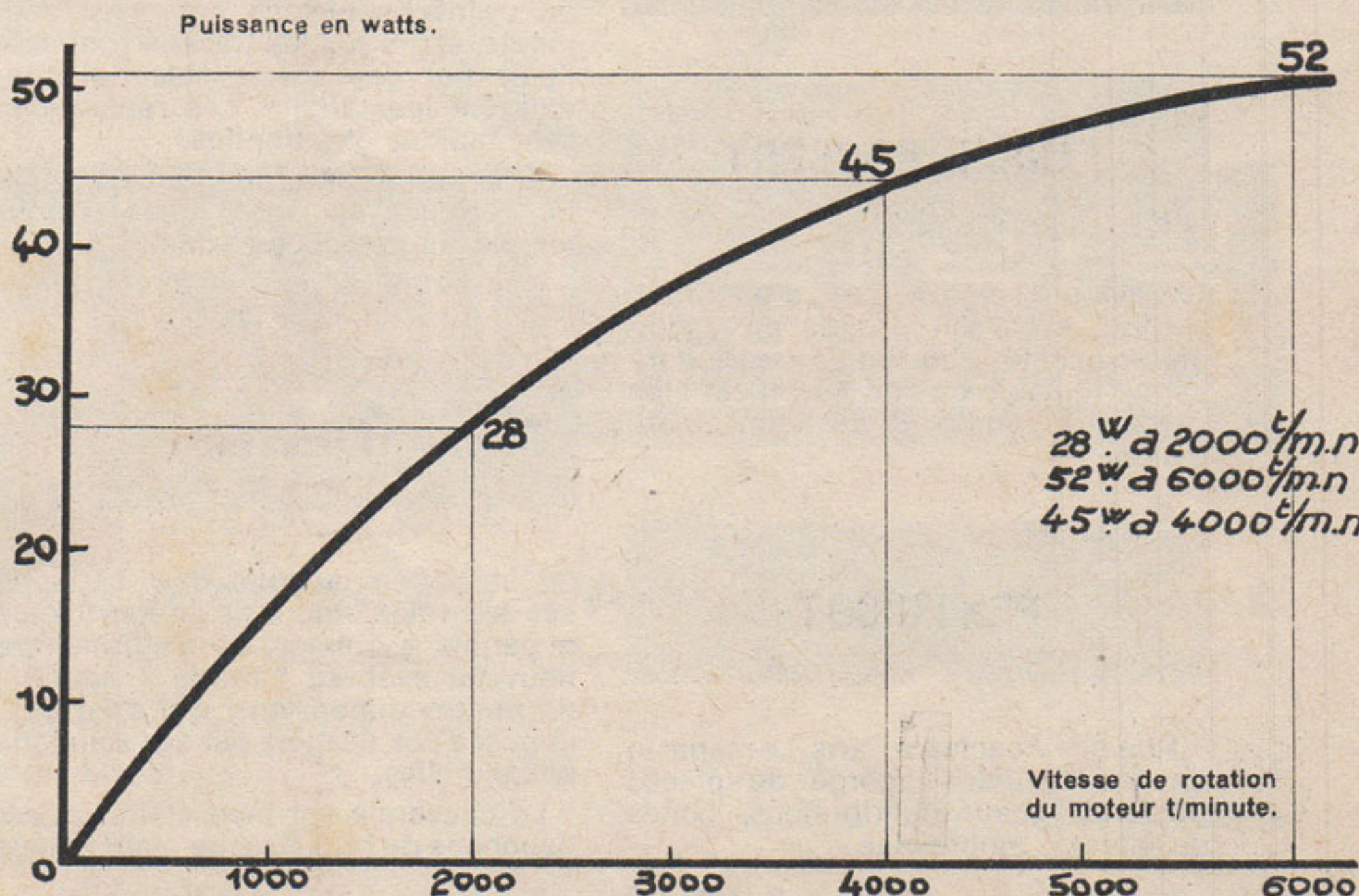
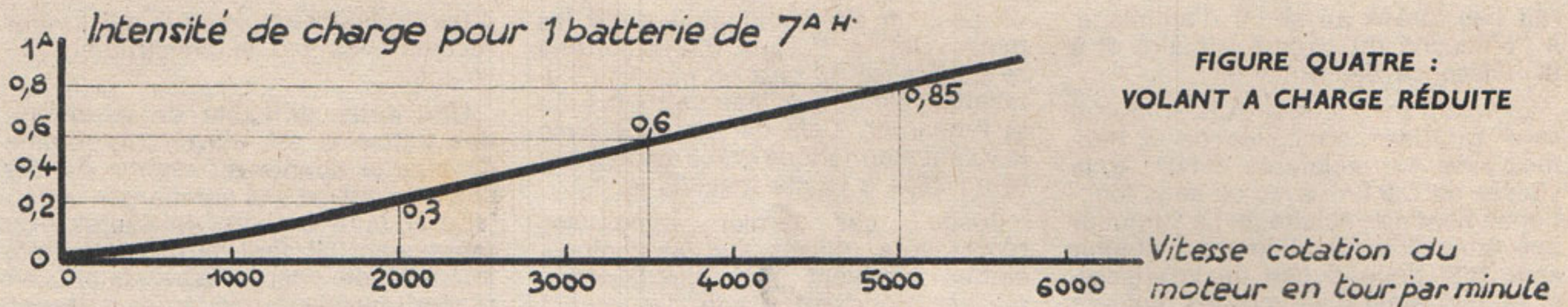


FIGURE TROIS



**FIGURE QUATRE :
VOLANT A CHARGE RÉDUITE**

Ce type de volant permet donc l'emploi d'un avertisseur et des feux de position avec une installation électrique très simple et un entretien minime de la batterie.

b) **Volant à charge normale.** — Sur ce modèle de volants, tout le courant alternatif d'éclairage est transformé en courant continu. La lampe principale (code-route) est branchée

aux bornes de la batterie, on peut donc avoir un éclairage puissant à l'arrêt.

La batterie est chargée suivant deux régimes différents suivant que l'éclairage fonctionne ou non. De jour, l'intensité de charge est comprise entre 0,5 et 1,5 amp. suivant l'état de charge de la batterie. De nuit, le volant débite environ 5 amp. à 3.000 t.m., ce qui permet d'utiliser des lampes de 50 bougies pour l'éclairage du phare (fig. 5).

Le volant présente tous les avantages de la dynamo plate avec régulateur de tension (éclairage à l'arrêt, bonne conservation de la batterie) et il ne nécessite qu'un entretien très minime grâce à l'absence de collecteur et de balai.

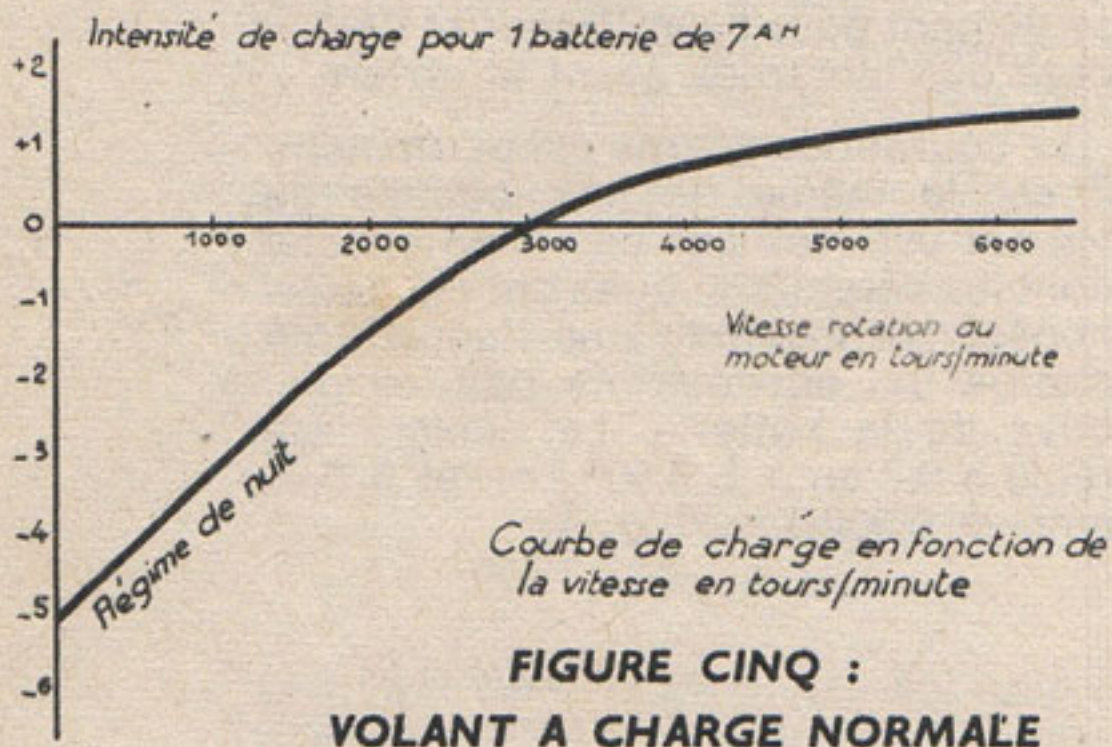
En outre, le circuit d'allumage est complètement indépendant du circuit de batterie, l'étincelle étant produite par la bobine d'allumage du volant magnétique directement par les inversions de flux du rotor. Avec ou sans batterie, ou quel que soit son état de charge, les départs au kick sont faciles car ce volant permet d'obtenir, sans raté, des étincelles de

8 mm. à la vitesse de 150 t.m. Si la batterie est détériorée on peut l'enlever, l'éclairage est alors uniquement assuré par le volant magnétique, avec une régulation suffisante pour ne pas griller le filament des lampes aux grandes vitesses.

**

Les trois modèles de volants A.B.G. (éclairage en courant alternatif, charge d'accus réduite, charge d'accus normale) permettent de répondre à toutes les demandes actuelles de la construction française spécialisée dans les motocyclettes.

Tous ces volants ont été spécialement étudiés pour fournir un allumage à grande énergie instantanée, dont les performances se conservent dans le temps, quelles que soient les conditions de fonctionnement. La Société A.B.G. a pu atteindre ce résultat à la suite de nombreux essais et grâce à l'expérience et à la discipline de fabrication qui caractérisent ses constructions aéronautiques.



Courbe de charge en fonction de la vitesse en tours/minute

**FIGURE CINQ :
VOLANT A CHARGE NORMALE**

**FABRICANTS
ACCESSOIRES
ET AGENTS**

TANSAD NORBERT

C'est un siège arrière d'un grand confort, avec son dessus en caoutchouc moulé, son long ressort horizontal réglable de l'arrière. Il est bien surbaissé, souple et de bonne fabrication.

PERTUISOT

Rue des Acacias, à Paris. Le magasin de M. Pertuisot regorge de pièces détachées pour distributions, boîtes de vitesse, embrayage.

SUITE DE NOTRE CHRONIQUE ET REPORTAGE DE LA PAGE 22

C'est l'une des plus anciennes maisons de Paris spécialisée dans les réfections d'embellages, réalésages de cylindres, pistons complets, segments, etc. Tous les travaux sont exécutés par des spécialistes qui connaissent leur affaire. Les réparations sont rapides et garanties.

N'oublions pas de rappeler que M. Pertuisot est agent général pour les pièces détachées Staub.

Une bonne adresse à retenir.

FULMEN

L'utilisation accrue des batteries sur les vélomoteurs et petites motos a permis à Fulmen de s'affirmer de nouveau avec sa batterie 7 amp.-h., de petites dimensions, qui s'est déjà imposée aux usagers par ses solutions personnelles.

Le couvercle est bien étanche. Les bouchons de remplissage étant placés

à l'extérieur et directement accessibles, il n'y a pas lieu de désangler la batterie pour en refaire le niveau.

MARCHAL

Cette maison réputée dans l'accessoires automobiles n'a pas négligé pour autant l'éclairage de nos motos et ses phares sont très appréciés.

En plus, les problèmes de l'allumage de tous les moteurs ont fait l'objet de la part des ingénieurs de Marchal d'études très poussées. Ses bougies sont adoptées par nombre de constructeurs et d'usagers. Elles existent dans les différents types correspondant à tous les genres de moteur. On a fait de sérieux essais sur les différents isolants; on a éliminé impitoyablement ceux qui ne donnaient pas satisfaction en tous points pour adapter en définitive le corindon, qui donne les résultats que l'on sait.



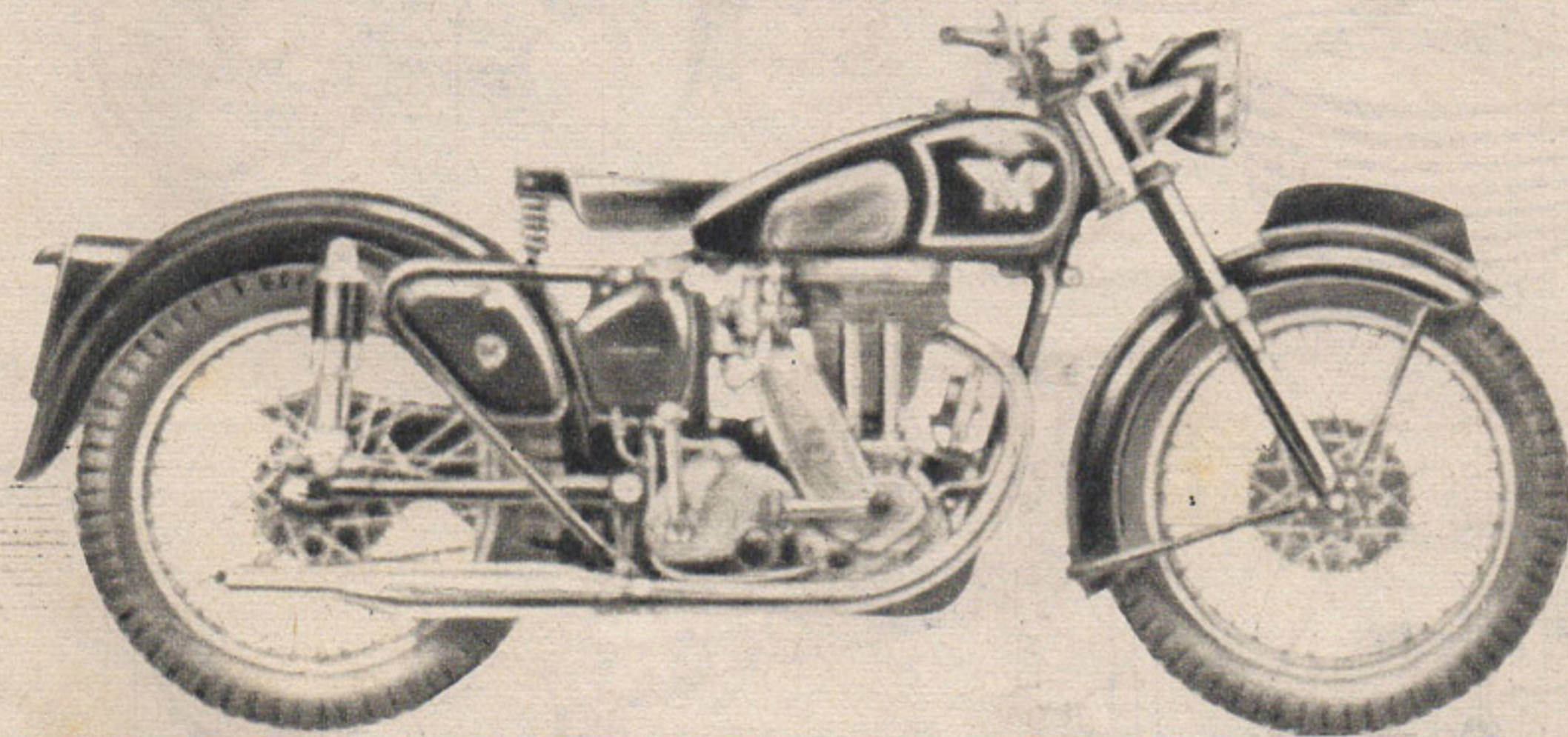
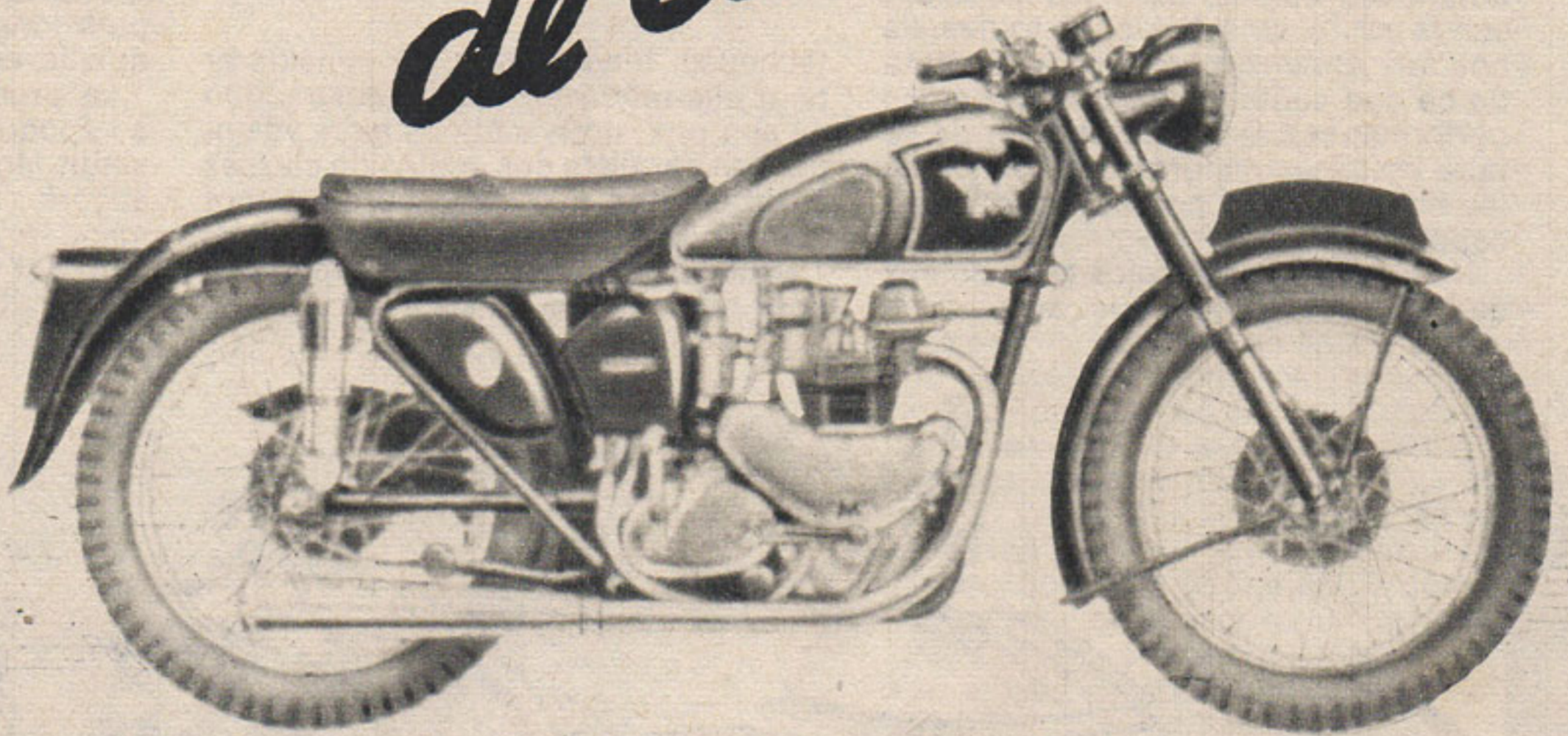
*Le Symbole
de la Qualité*

"SUPER CLUBMAN"

Modèle **G 9** - 500 cmc.

Culbutée bicylindre

PRIX : 326.000 Francs



MODÈLE G 3 L/S
350 cmc.

PRIX : 260.000 Francs

MODÈLE G 8 O/S
498 cmc. -

PRIX : 280.000 Francs

MATCHLESS

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL POUR LA FRANCE :

Éts F. DURIF, 16, Rue Montgallet, PARIS-12° - Tél. : DOR. 43-28

MATCHLESS - FRANCIS BARNETT

Constructeur des célèbres vélos et vélomoteurs OLYMPIA

QUELQUES AGENCES EN FRANCE :

**MOTO-BASTILLE, 6, Boulevard Richard-Lenoir
PARIS (XI°) Tél. : ROquette 29-28**

**ROSSIGNOL, 17, Rue de Châteaudun - NANTERRE
FRANÇOIS, 8, Rue Gantois - LILLE (Nord)**

**URAGO, 17, Rue la République - NICE
ALEXIS MOTOS, 3, Rue Jean-Jaurès - LYON
DUBOIS, 253, Cours de l'Argonne - BORDEAUX
Motos HENRI, 178, Cours Lieutaud - MARSEILLE**

Moins compliqués que nous, moins soucieux des mystères de la mécanique, les automobilistes sont par suite moins exigeants.

Ceux dont les moyens et les besoins ne dépassent pas la 2 CV. Citroën ou la 4 CV. Renault n'ambitionnent pas la Delahaye, la Talbot, ni même la plus sportive des 6 CV. C'est tout juste s'ils les connaissent quand, sans pour autant les épater, elles les doublent sur la route. Une fois pour toutes, ils ont fait en eux-mêmes le décompte de ce que coûte la vitesse, les hautes performances et ce secret désir de se faire mousser malgré tout, chatouille les fibres de tout possesseur de long capot.

Nous, qui sommes plus près qu'eux de la mécanique, nous avons une

ESSAI DE LA MOTORETTE « M.T. » 100^{CMC}

fâcheuse tendance à la considérer pour elle-même en faisant abstraction de son prix; nous mettons alors volontiers en parallèle des engins de classes si différentes que nous perdons tout contact avec le possible et les réalités.

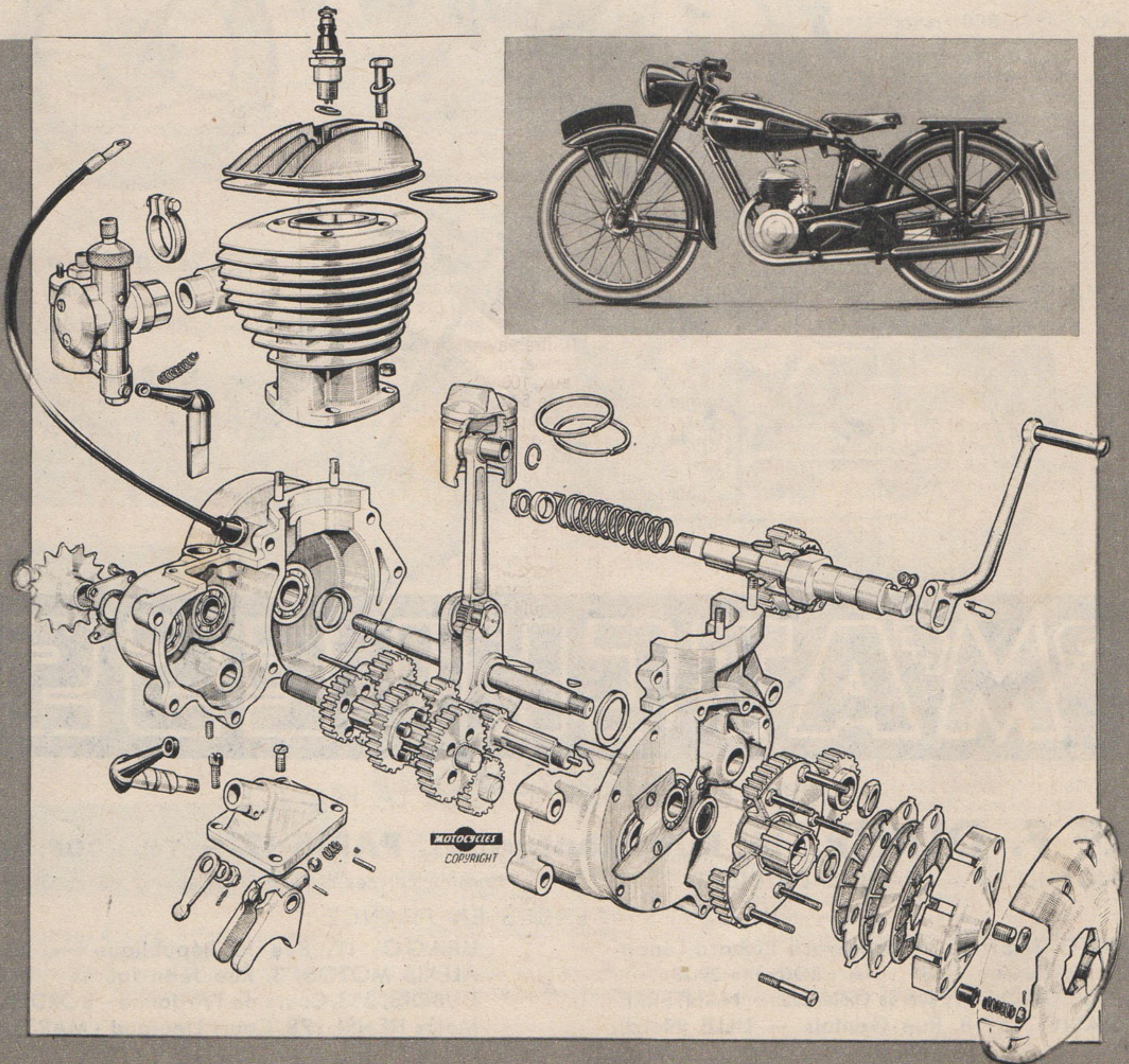
Malheureusement, le porte-monnaie nous rappelle à la raison.

Un vélomoteur 100 cmc. n'est pas forcément un engin vieillot, périmé, d'aspect vétuste et peu reluisant pour son propriétaire.

Ainsi, la MT. 1 Terrot, d'un heureux équilibre de lignes, affinée par sa fourche télescopique, est nette, propre, sobre et d'un habillage de bon ton. Cette attrayante machine est toujours très appréciée parce qu'elle est de présentation luxueuse, qu'elle a depuis longtemps donné sa mesure et qu'elle est d'un prix abordable.

La première Motorette a vu le jour à l'époque où le vélomoteur reçut son statut légal. Nous nous en souvenons encore : la boîte de vitesse était commandée par une manette au guidon agissant sur un double câble.

Ce retour vers le passé est pour



expliquer aux motocyclistes d'aujourd'hui que la Motorette souple et silencieuse dont ils disposent est le résultat de toutes les améliorations successives apportées depuis sa naissance. Si Terrot n'a pas poussé plus avant la modernisation de cette machine c'est par souci de ne pas s'écarter hâtivement des solutions longuement éprouvées et pour ne pas, non plus, par suite de modifications trop profondes et coûteuses influencer sur un prix de vente maintenu volontairement aussi réduit que possible.

Voici les modifications qui distinguent le M.T.1 de ses précurseurs. En premier lieu la plus apparente est la fourche télescopique à grand débattement semblable à celle qui sur la 125 est montée en série depuis plus d'un an.

Un changement notable a été également apporté au moteur : le double échappement a été remplacé par un monotube. Ceux qui poussent au suprême degré le goût de la symétrie y trouveront peut-être à redire; quant à nous, ça ne nous choque guère. De toute façon cette suppression d'un tube ne nuit en rien au rendement.

On a longtemps polémique au sujet du rendement comparé des moteurs à simple ou double échappement; chacun des partisans de l'une ou l'autre formule est resté sur ses positions; le monotube a à son actif de solides arguments : les moteurs de motos de course. Terrot d'ailleurs n'aurait pas adopté ce principe si cela avait dû réduire si peu que ce soit les performances de la machine. Il valait donc mieux faire le sacrifice d'un tuyau chromé et d'un silencieux (deux organes d'un certain prix et d'une utilité contestable) et reporter cette économie sur la fourche télescopique.

Les autres organes n'ont pas subi de modifications apparentes. On retrouve le cylindre en fonte surmonté d'une culasse en alliage léger et la boîte à 3 vitesses commandées par un levier à main. Bien sûr, certains auraient préféré voir ce bloc sympathique complété par un sélecteur; cet organe étant assez complexe et minutieux, son adoption eût entraîné une majoration de prix considérée comme tout à fait inutile par tous les usagers courants qui, habitués au changement de vitesse à la main, le trouvent d'autant plus avantageux qu'il leur procure l'économie de quelques billets. Il existe d'ailleurs, pour ceux qui les préconisent, des sélecteurs facilement adaptables; nous en avons installé un sur notre machine d'essai.

Pour la même raison Terrot livre sa Motorette avec deux dispositifs d'éclairage. Le modèle courant est branché directement sur le volant magnétique et ne permet ni éclairage à l'arrêt, ni avertisseur électrique. Il coûte, de ce fait, 6.000 francs de moins que le

M.T.1 équipé d'un redresseur, d'une batterie et de l'avertisseur électrique : 62.000 francs d'un côté, 68.000 francs de l'autre, la différence n'est pas dédaignable pour ceux à qui feu de position et klaxon ou similaire ne paraissent pas indispensables.

Voici les caractéristiques et spécifications générales de la Motorette M.T.1 :

Moteur : 2 temps à déflecteur de 100 cmc. (alésage 48, course 55), taux de compression 5,3. Allumage par volant magnétique; avance 6 mm.

Deux types de carburateur :

Amal 903/165. Passage de gaz 16,6; gicleur 70; volet 6T; cheminée 3; ralenti 40; calibre 70.

Gurtner R.17. Passage de gaz 17; gicleur 27; volet 11; aiguille 2; diffuseur 45.

La commande de l'un et l'autre de ces carburateurs se fait par poignée tournante à main droite.

Changement de vitesses : incorporé au bloc avec commande à main par levier et secteur au réservoir. Trois vitesses ayant les rapports de multiplication suivants : 8,1, 12,8 et 21,6 à 1.

Embrayage par 5 disques acier-liège commandé par levier à la poignée gauche.

Transmission primaire par pignons, secondaire par chaîne de 12,7 x 8,5 x 5,2.

Roues avec freins à tambour de 100 à l'avant, 130 à l'arrière et pneus de 600 x 65.

Réservoir de 10 litres avec genouillères; la consommation étant de 2 litres environ aux 100 km., l'autonomie est voisine de 500 km.

Graissage : il se fait par mélange de l'huile à l'essence dans la proportion de 8% durant la période de rodage et de 5% après les premiers 1.500 km. L'huile indiquée par le constructeur est la Castrol X.L., brevetée.

Équipement : la selle est à assise en caoutchouc moulé avec suspension par ressort horizontal réglable au gré du pilote; les garde-boue sont enveloppants; la béquille est à la roue arrière, celle-ci surmontée d'un porte-bagages robuste.

Le poids de la Motorette est de 55 kg.; sa vitesse de 65 km. à l'heure.

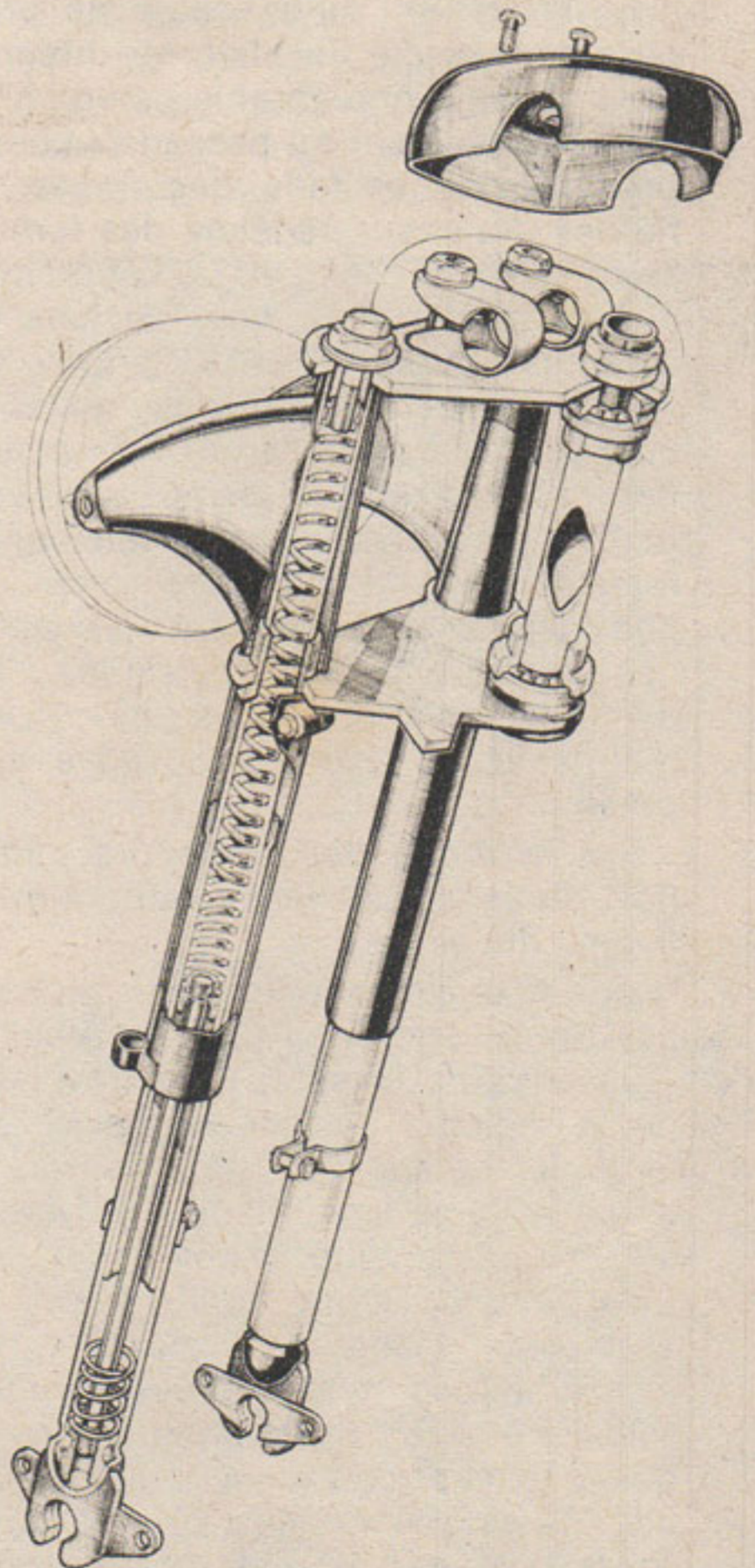
Terrot nous a confié une Motorette M.T.1 fin juillet. Notre dessinateur Le Penven a sauté sur l'occasion... et sur la machine pour faire une virée en Bretagne; à tour de rôle nous l'avons utilisée pour nos déplacements en ville et dans les environs. La fourche télescopique apporte indéniablement un surcroît de confort et de sécurité dans la conduite; la selle réglable possède une excellente suspension. Le bloc-moteur est réellement propre et ne suinte pas. Sa forme très nette et sans aucune aspérité en rend l'entretien aisé. La pré-

sentation très sobre est soignée. L'émail noir est rehaussé de bandes claires sur les flancs du réservoir qui s'harmonisent et se lient avec les organes chromés, le poli brillant du carter et la culasse pour former un ensemble très réussi.

Au cours de nos déplacements nous avons rencontré un certain nombre de ces Motorettes en route vers les vacances; nous n'en avons repéré qu'une en panne aux abords de Nemours; il ne s'agissait d'ailleurs que d'une crevaison.

A notre retour, nous avons trouvé des lettres de lecteurs nous disant leur satisfaction d'avoir pu faire sur cette machine de longues randonnées sans appréhension ni ennui.

Si les moyennes indiquées, qui dans l'ensemble sont aux environs de 45 à 50 suivant les parcours, ne sont pas « terrifiantes » ces motorettes n'en ont pas moins accumulé des kilomètres, traversé de pittoresques contrées, vu de beaux paysages et sont revenus chez eux en constatant avec plaisir que cette bonne partie de plein ciel et de belle nature ne leur avait coûté guère d'essence et pas du tout de frais mécaniques imprévus. Cette agréable constatation donne aux vacances un agrément de plus.



Coupe de la fourche M.T. 100.

en Scooter AUTOUR DE LA MEDITERRANEE

DIX-SEPT ans après avoir traversé le Sahara à motocyclette, me voici de nouveau en selle sur deux roues, pour un voyage...

Mais, dès les premiers kilomètres, sur la route de Fontainebleau où le scooter m'emmène à bonne allure, les motocyclistes dépassés me semblent (qu'ils me pardonnent!) un peu démodés et parfois préhistoriques, dans leurs harnachements de scaphandriers. Mollement assis sur ma selle de maroquin, derrière le plexiglace protecteur, habillé comme pour la ville, j'arriverai le soir même, à Aix-les-Bains, chez les amis qui m'attendent, avec un pantalon gris intact, des gants clairs et un visage reposé.

Certaines sensations parmi les meilleures, cependant, se retrouvent, et c'est beaucoup pour elles que le scooter, au fond, me ravit : en particulier cette merveilleuse communion avec la Nature, qu'une auto ne procure pas, la joie du plein air intégral et la gamme innombrable des odeurs qui vous régaler au passage : odeur poussiéreuse et fade des moissons flétries, fraîcheur végétale des forêts, si sensible la nuit, et, à l'approche des rivières, l'odeur fine de jonc et d'eau des écluses. Tout au long de ce voyage, je retrouverai des senteurs oubliés qui me feront remonter, pourrait-on dire, le passé aux narines : parfum d'eucalyptus de la campagne romaine, arôme de terre mouillée des oasis, chaudes senteurs d'encens des maquis et des garrigues, et, dans le voisinage des olivettes relents âcres, pourris, sauvages des pressoirs à huile.

Sur la route, des campeurs deminus, dorés, croustillants, saluent gentiment du geste.

Après une descente sans histoire par Sens, Joigny, Auxerre, Avallon (souvenirs de classe!) et la traversée de la région lyonnaise — semée de monuments aux morts de la Résistance — puis une étape savoyarde, amicale et tonique, bientôt, dans le frais crachin d'une aube triste, la route du Mont-Cenis dévide ses lacets. Le scooter, malgré deux pleines valises, étroitement maintenues dans des sacoches de cuir, qui l'alourdissent singulièrement, grimpe sans sourciller les rampes et dépasse en se jouant les cars essoufflés.

Douane : la première avant les vingt-deux autres qui m'attendent...

Descente sur Turin par le grand soleil.

Alors qu'en France je me sentais un peu seul de mon espèce, ici, au contraire, les confrères abondent : des centaines, des milliers de scooters, Vespas ou Lambrettas, crépitent sur les routes, bourdonnent dans les villes et les villages, débouchent de partout. Mon Bernardet suscite la curiosité. Pas d'arrêt sans qu'aussitôt se forme un attroupement. Et les questions pleuvent, et les réflexions admiratives : « Aotomobila miniatoural... » s'exclame un jeune lascar, émerveillé.

Autostrade et tunnels, ombre et soleil; et c'est déjà Gênes. Nous sommes un dimanche; tout le monde circule dehors; aussi la sortie de la ville se transforme-t-elle en un singulier exercice de conduite : fouillis de voitures, tramways, piétons insouciants, bicyclettes, essaims de vespas voletant comme des frelons, autocars sans-gêne (qu'on n'y voie pas de calembour!), côtes, descentes, tour-

nants, arrêts brusques... Plaignons les conducteurs de grosses voitures américaines! Le scooter, lui, se faufile, se glisse et s'élanche sur la route pour atteindre avant le soir Rapallo, sur la prestigieuse Riviera italienne, que gâchent malheureusement des publicités sans mesure.

La route de la Spezia met à l'épreuve les moteurs : virages en montée, descentes raides, montagnes russes, dans un décor d'une étonnante somptuosité. Les stations luxueuses, les marines aux chaudes couleurs, s'égrènent sur la côte, entre mer et montagne, sous un ciel d'un bleu de lessive.

Pise et sa tour penchée, son baptistère et ses vieilles rues. Douceur émouvante d'un contact retrouvé avec ces radieuses cités italiennes qui n'ont pas leurs pareilles au monde. Noblesse, histoire, beauté, couleur adorable des pierres... L'incomparable pays!

Sur la route de Rome, quelques pèlerins à pied avancent dans la poussière des bas-côtés. Ils dédaignent l'auto-stop et, dans l'ensemble, manquent d'allure sportive : complets noirs, valises de fibrane et souliers éculés. Parfois un prêtre de campagne, à pied lui aussi, transpire dans sa soutane.

Pauvreté du peuple. Paysans nu-pieds. Bambins mal vêtus. Et sur les bâtiments des fermes aux nobles façades ou les portails des granges, énormes parfois comme des palaiassanides, se détache en marbre blanc le blason des propriétaires.

A l'approche de la ca-



ROME
La basilique St-Pierre



pitale, passé Livourne, le scooter s'emballa, vole littéralement : un pieux moteur, sans doute, qu'aiguillonnent les saintes perspectives...

Rome!

Faut-il l'avouer ? Je crois Rome plus belle que Paris. Sans doute Paris a-t-il plus de fraîcheur et de grâce, et, même dans la magnificence, plus de gentillesse et de simplicité ; mais Rome a tellement plus de noblesse ! Et puis non : les deux villes sont aussi belles l'une que l'autre. Paris me paraît gris-bleu et fondu comme une gouache ancienne ; il a des nuances de tourterelle et son âme en a les reflets. Rome est fardée d'ocre clair ; elle a le pelage d'un lion, parfois d'un loup, peut-être de la louve, justement, qui allaita Romulus et Remus ; et son âme, aussi, est rude et noble, un peu théâtrale parfois. Nulle vulgarité dans la cité des sept collines ; toutes les voies sont savoureuses et les maisons les plus banales ont souvent l'air de palais. Ville des divines surprises ! Chaque pas qui nous découvre un porche sombre, une voûte ou un passage, nous livre au même instant quelque adorable vision : fontaine moussue, marbre antique ou sarcophage garni de minces fougères et d'humide verdure, que caresse comme par enchantement la tiédeur imprévue d'un rayon de soleil. « Assise dans

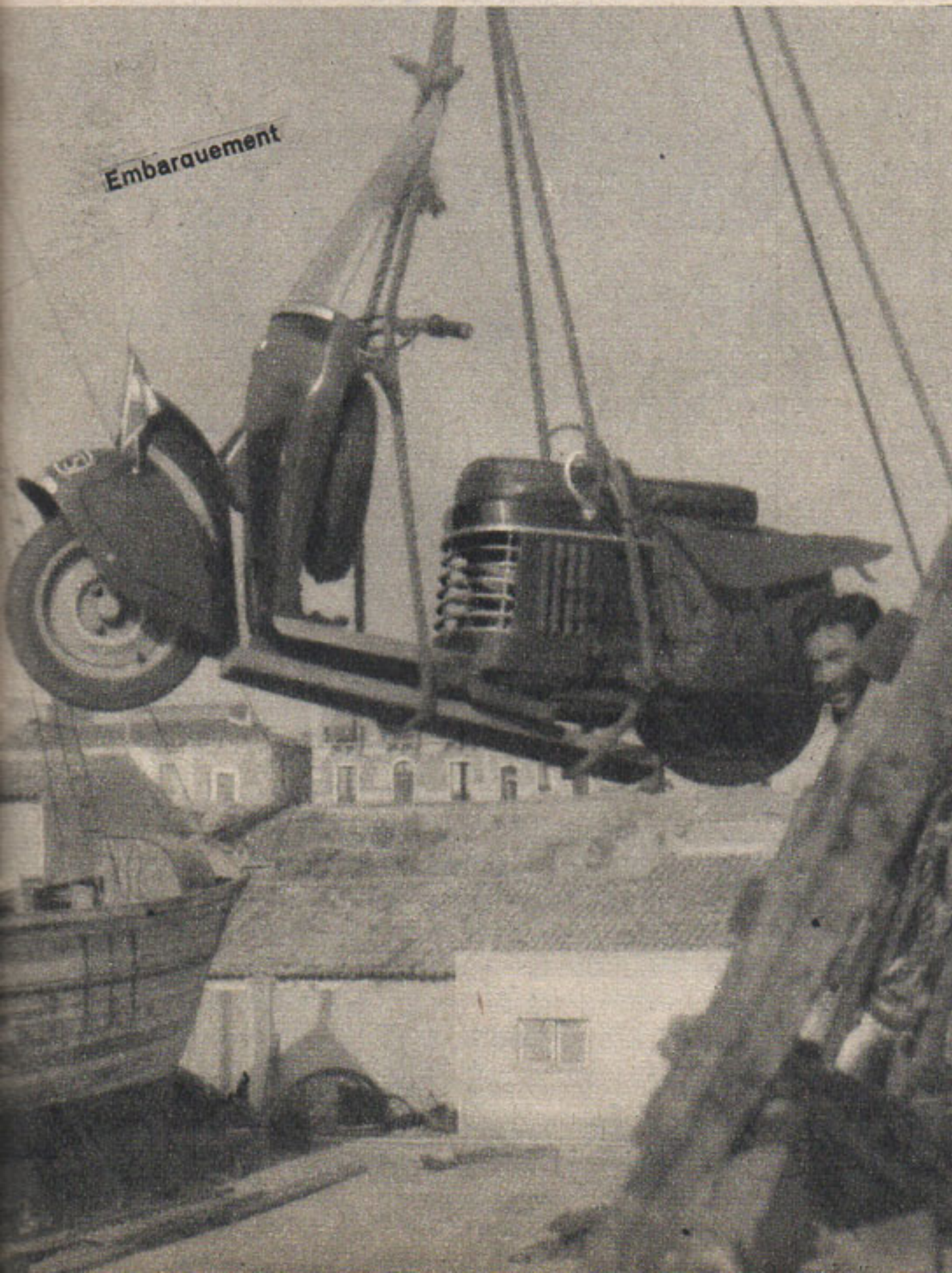


sa robe de siècles », elle se fait pardonner sans peine, pour toutes les joies qu'elle nous offre, cette Rome que nous aimons, ses téléphones approximatifs, ses pickpockets trop habiles et certain laisser-aller que seul peuvent se permettre les grands de la Terre. Non, Rome serait-elle plus belle que Paris que cela n'aurait

vraiment aucune importance. Un Français ne parvient pas à s'y sentir étranger. Sont-ce les tombeaux de l'église Saint-Louis-des-Français ou bien le souvenir de Lamartine et de Chateaubriand, et tant d'autres grandes ombres, qui font pour nous de cette terre une autre patrie ? Est-ce pour les avoir considérées de loin, ces deux villes, que je les sens, pour moi, si proches l'une de l'autre ? Vues des déserts de Patagonie ou du fond de l'Afrique Noire, comme elles paraissent voisines et comme les deux pays se ressemblent en bien des points ! Car si nous ne parlons pas la même langue, les cigales du Palatin n'en chantent pas moins comme celles des Alyscamps...

Mais il nous faut quitter ces splendeurs, et sans tarder, par la via Appia, qui vit se dresser les gibets innombrables des soldats crucifiés de Spartacus, nous descendons sur Naples. La chaleur augmente, et les arrêts, pour quelque citronnade ou « café frappé », se multiplient.

Naples, dominée par le profil classique du Vésuve, reste la capitale du farniente. Quand on a dégusté les « frutti di mare » au bord de la mer, le soir, au son des guitares, flâné dans l'ombre de ces étroites rues pavoisées de linge et d'oripeaux, et rêvé dans les ruines de Pompéi



ou les grottes de Capri, on se demande comment des gens, dans un tel pays, peuvent encore placer des assurances ou de la publicité...

Premier embarquement, pour Palerme. Quelle facilité! Le scooter est à peine à quai qu'on le glisse dans le ventre du navire. Le lendemain matin, nous le débarquerons sans plus de souci, Vraiment on n'imagine pas, pour un voyage, auxiliaire plus pratique.

L'ardente Sicile, à la fois africaine et levantine, arabe et grecque et phénicienne, est un de ces paradis que le Seigneur a semés sur notre route : sept ou huit civilisations superposées, des ruines grecques plus belles, presque, qu'en Hellade, les souvenirs français — tellement émouvants pour nous — du royaume normand de Sicile, des vestiges arabes, des palais médiévaux, des forêts de citronniers et d'orangers et le plus beau ciel du monde, voilà, entre autres, ce qu'elle nous offre.

Messine, Taormine, Agrigente, Syracuse, de tels noms ne se passent-ils pas de commentaires?

Et nous partons bientôt pour une radieuse tournée au long de ces routes bordées de lauriers-roses en fleurs, vraies avenues de parc, tour à tour fouettées de brise marine et brûlantes de soleil.

Mais quel dommage que les Italiens soient si voleurs! Entre autres déboires, on me subtilise, à San Stefano, un appareil photo de grand prix. Le sergent de carabinieri me promet une enquête et la commence en me demandant le nom de jeune fille de ma mère et ma religion; cela, malheureusement, n'avancera pas mes affaires et ne fera pas retrouver la caméra.

Accident stupide : sur un boulevard de Messine qui longe la mer, mais par malheur réservé (j'aurai dû le savoir), aux piétons, je fonce inconsidérément sur une barre de fer tendue entre deux bornes. Mes genoux donnent brutalement sur la roue de secours, le bouchon du réservoir saute sous le choc de l'essence, la carrosserie, par-devant, s'aplatit, le cadre se fausse légèrement... et le scooter repart du pied droit. En moto, je me serais tué dix fois.

A Catane, m'attend un beau navire que j'ai loué pour mon plaisir et qui doit m'emmener vers Constantinople à travers les îles grecques. Il a bonne allure avec sa coque blanche et son étrave aiguë. Ses voiles, bientôt, se gonflent d'une brise qui porte le parfum de la terre chaude et des jasmins en fleurs.

Joie d'être maître de sa route sur un bateau dont l'équipage, guette vos ordres...

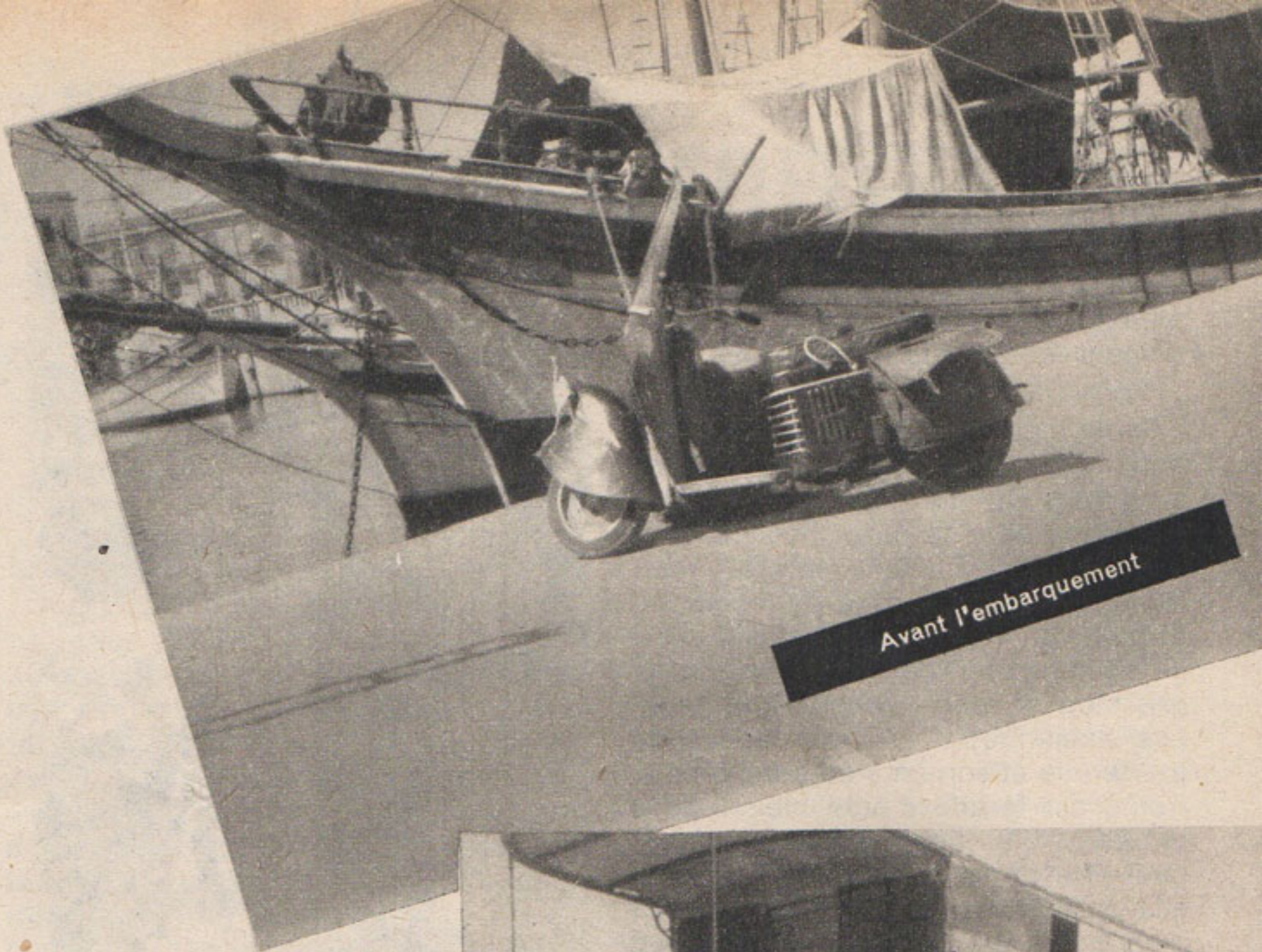
Mais nous n'irons pas au bout du périple; une avarie aux machines et une voie d'eau dans la coque me feront changer de programme.

Escale à Malte... J'avais cru cependant n'y pouvoir jamais pénétrer : l'ambassade d'Angleterre à Paris, lors de ma demande, m'avait rappelé, à ma grande surprise, des démêlés anciens avec certain gouvernement oriental sous contrôle anglais, et certaines accusations

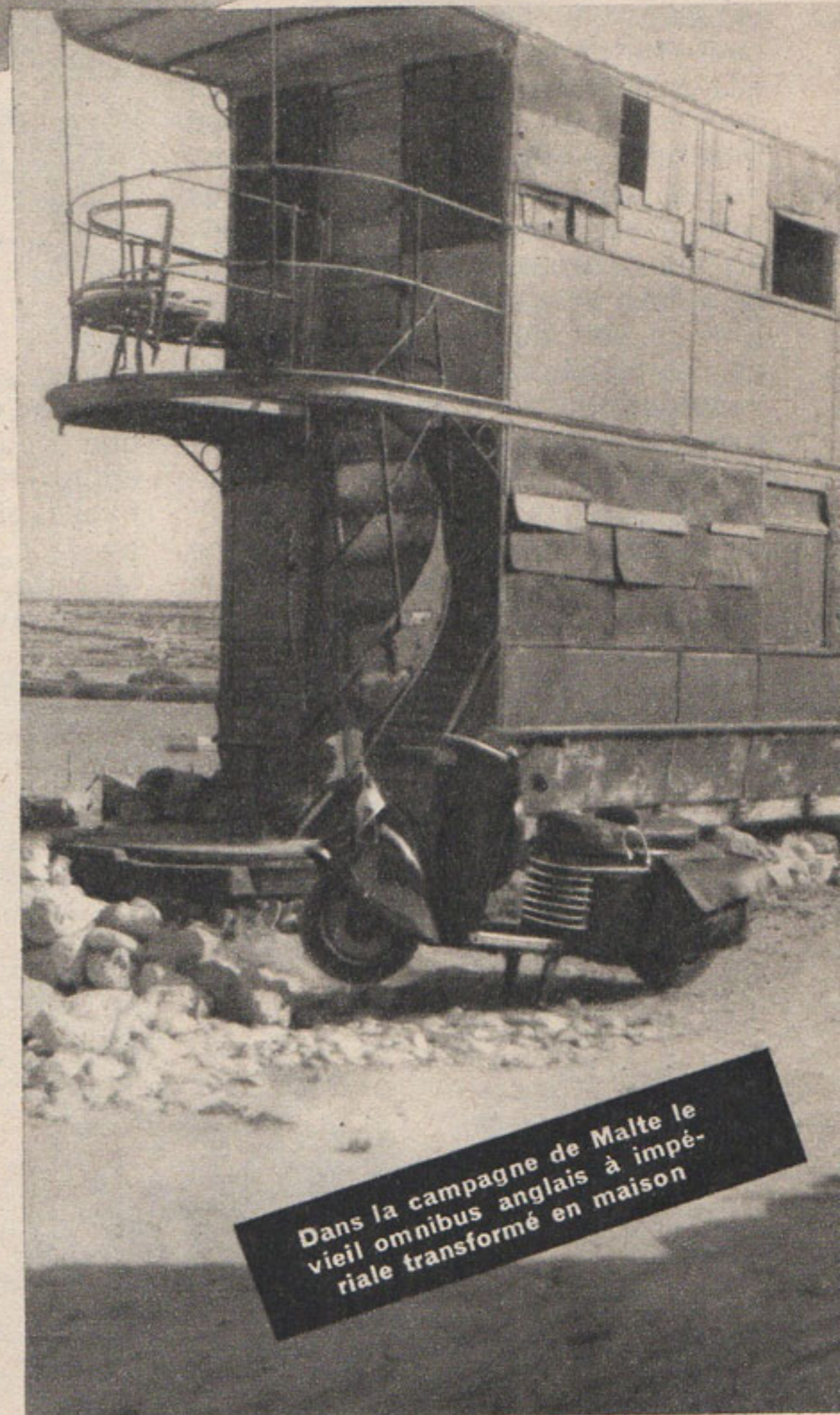
d'espionnage suivies d'emprisonnements et d'expulsions, qui pesaient gravement sur ma conscience politique... L'autorisation était cependant venue, par télégramme, à Palerme; grâce à quoi je pus visiter l'île, repaire étonnant de navires de guerre en pleine Méditerranée.

Malte est un saisissant exemple de la présence anglaise. Il faut avoir vu l'Angleterre à la Jamaïque, à Gibraltar, à Hong-Kong ou à Ceylan pour savoir ce qu'est un Empire. Partout elle a su imprimer son empreinte, ses mœurs, ses vertus, ses travers. Ici comme au quatre coins du monde, elle s'est solidement implantée, et nous retrouvons l'Angleterre avec son stupide jeu de cricket, ses gelées insipi-

des, ses policemen géants, sa monnaie médiévale, tout son fatras de florins, de guinées, de demi-couronnes, de souverains, de six-pence et de demipennies, mitraille archaïque à laquelle on ne comprend jamais rien; l'Angleterre avec ses clergymen en plastron de soie et col amidonné, ses marins et ses tommies blonds, roses,



Avant l'embarquement



Dans la campagne de Malte le vieil omnibus anglais à impériale transformé en maison

enfantins et démodés, ses sentinelles qui dansent des pas de polka devant les palais des gouverneurs; l'Angleterre avec ses clubs, son ignorance systématique des langues étrangères et ses opulentes statues de la reine Victoria qui porte, comme un gros kysté, au sommet du crâne, sa minuscule couronne; l'Angleterre, pour tout dire, avec cette dignité impériale et protestante dont on peut penser ce que l'on voudra, mais qui n'en fait pas moins d'elle un des plus grands peuples de la terre.

Malte aura été vraiment le triomphe du scooter. Grâce à lui, sur toutes



MALTE
Les jardins du gouvernement

les petites routes de l'île et jusque dans les moindres recoins, j'ai pu fouiller le pays. Il en vaut la peine. C'est d'abord, à La Vallette, les prestigieux souvenirs de l'Ordre Souverain, cette « internationale » aristocratique du courage et de la charité; les tombes et les portraits des grands-maîtres et leur palais encore intact; les

blasons français gravés sur les dalles des sanctuaires; les vestiges des « auberges » et des hôpitaux, et surtout cette profusion d'églises somptueuses qui attestent la foi profonde insufflée dans le pays par les moines guerriers qui en eurent la possession.

Non loin, l'île de Gozo, plus arriérée, plus sauvage, où la langue se rapproche davantage de l'arabe, vous fait remonter plusieurs siècles en arrière.

Encore un embarquement — douane et formalités — une traversée mouvementée sur une mer sourcilleuse, et nous voici devant le continent des sortilèges, aux rivages de Lybie.

Tripoli, où flottent aujourd'hui côte à côte l'Union Jack et l'étendard des Nations Unies, respire une indicible tristesse. On y lit l'écroulement d'un empire trop tard convoité, le rêve interrompu d'un peuple nécessiteux qui s'est imprudemment rangé parmi les nations de proie. Mais comment ne pas penser à tant de travail gaspillé, à tant d'argent gâché par l'orgueil et les erreurs d'un homme dont l'œuvre intérieure n'appelait cependant pas que des critiques?

L'Italie avait vu grand; la ville et le port ont gardé la marque de ses ambitions. Mais l'occupant d'aujourd'hui n'est qu'un locataire économe, peu soucieux du prestige d'une propriété où il ne fait que passer.

Dans les bureaux de la police, le fonctionnaire qui me reçoit éconduit un indigène dont la requête était rédigée en arabe : « On ne parle dans ce bureau, s'écrie-t-il, que l'anglais et l'italien!... ou le français — ajoute-t-il pour me faire plaisir — mais l'arabe n'est pas, que je sache, une langue internationale!... » Où est le temps où Mussolini, dressé

sur son palefroi, brandissait spectaculairement, sur ces mêmes rivages, l'épée de l'Islam?

Autour de la Méditerranée la ronde continue...

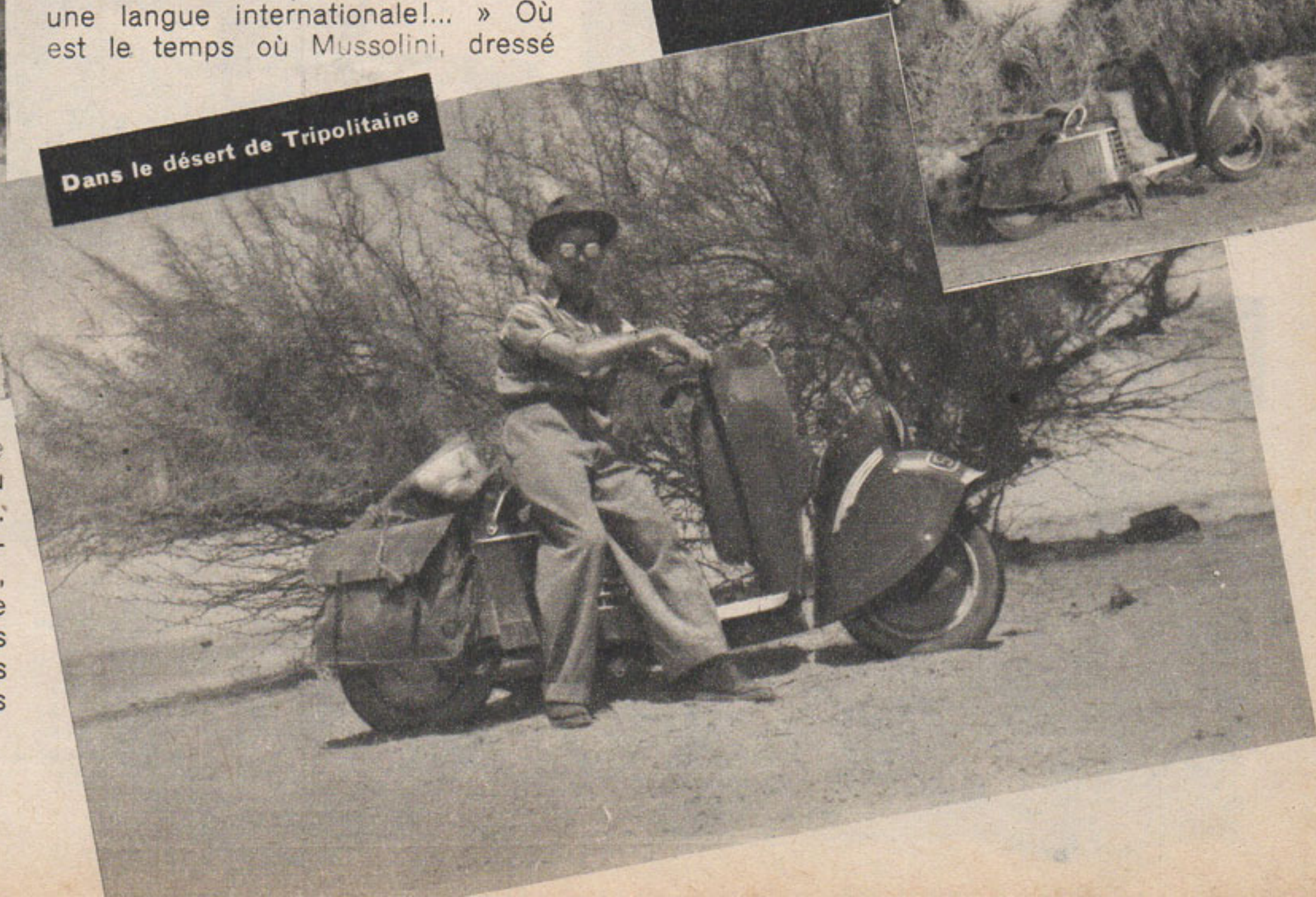
Avant l'aube, comme d'habitude, nous fonçons vers la frontière tunisienne. La route, excellente, traverse de loin en loin des agglomérations. Mais les distances sont sérieuses et la chaleur sévère. Je dévisse mon pare-brise pour avoir plus d'air. Les souvenirs anciens d'étapes sahariennes me reviennent à l'esprit : caravanes de chameaux, avec leur démarche mesurée de paladins ataxiques, crépitement sonore du moteur entre les murs fauves des oasis, petits Arabes qui vous font cortège en hurlant et gesticulant, odeur musquée de la foule, mouches qui vous assaillent, en plein désert, dès que l'on s'arrête, et jusqu'à ces oiseaux huppés, aux petits cris aigus, que partout l'on retrouve, même au cœur des sables.

Douanes bon-enfant. Douaniers blé-dards pour qui le scooter est une distraction...

Mais la chaleur devient éprouvante. Ce fond de golfe de Gabès, au mois d'août, entre midi et deux heures, bat vraiment des records!

(A suivre)

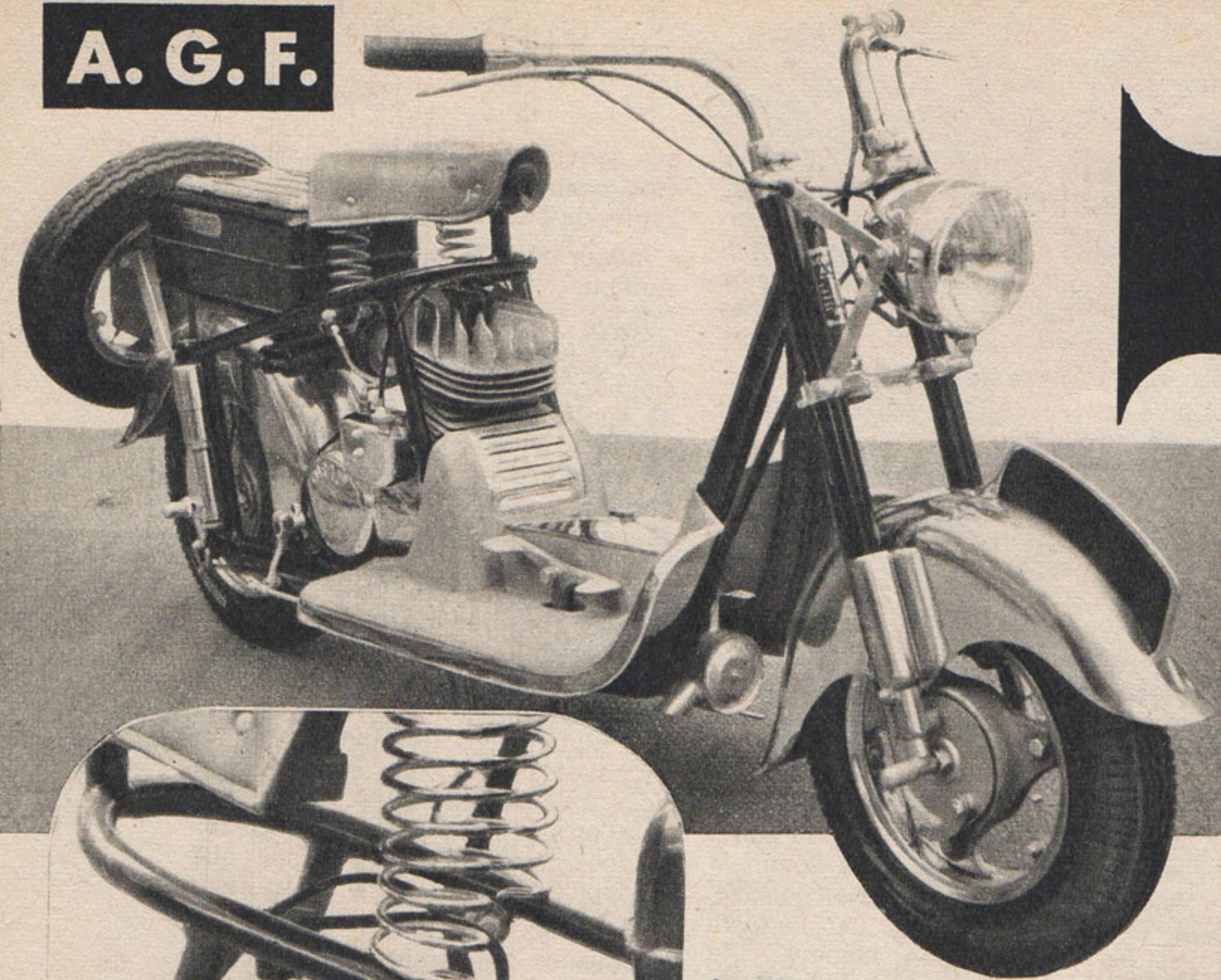
Dans le désert de Tripolitaine



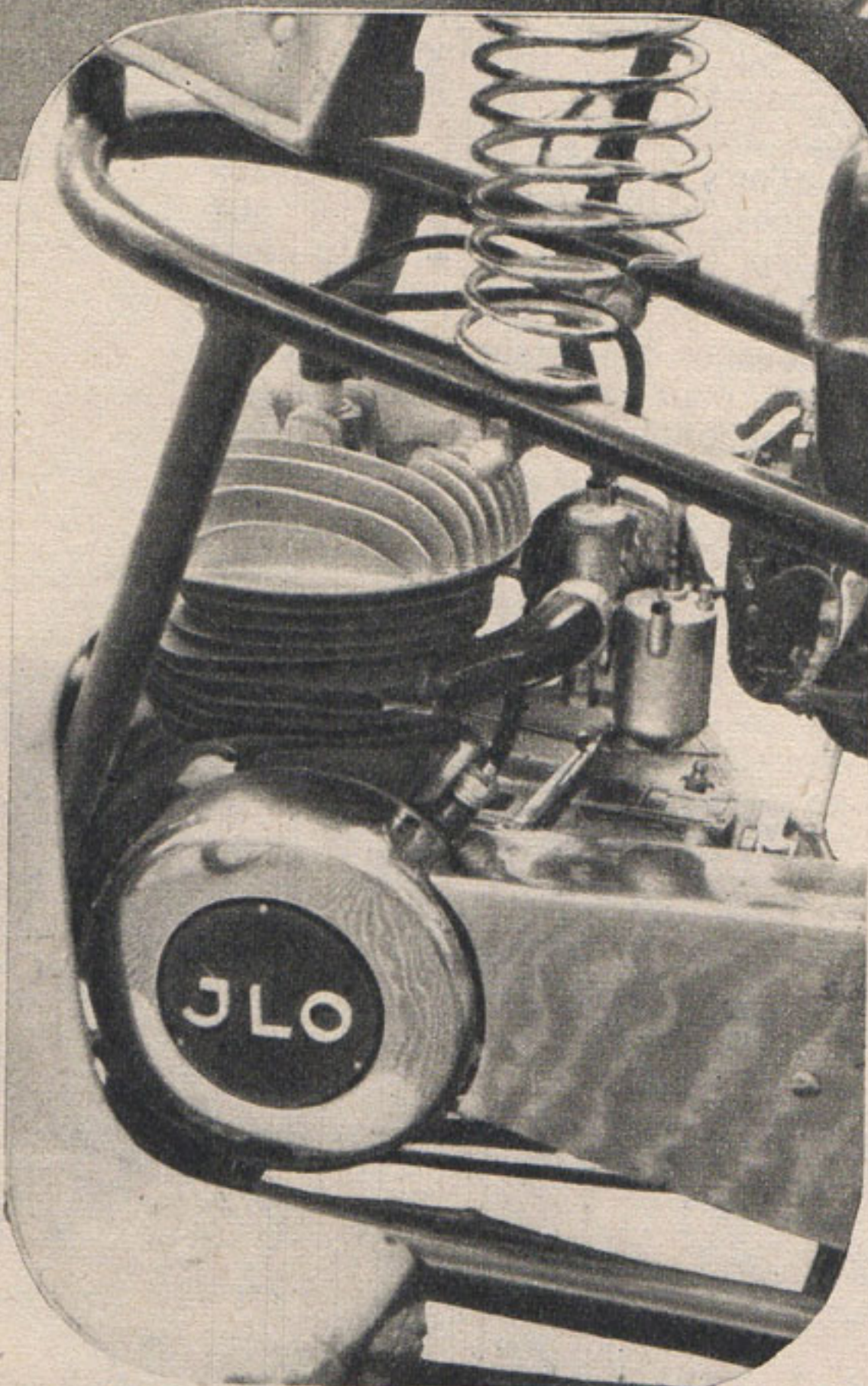
Oasis du sud Tunisien



A. G. F.



Le scooter A. G. F. équipé du nouveau porte-bagage et de la culasse Maucourant.
A gauche : pour l'exportation, l'A. G. F. à moteur 110.

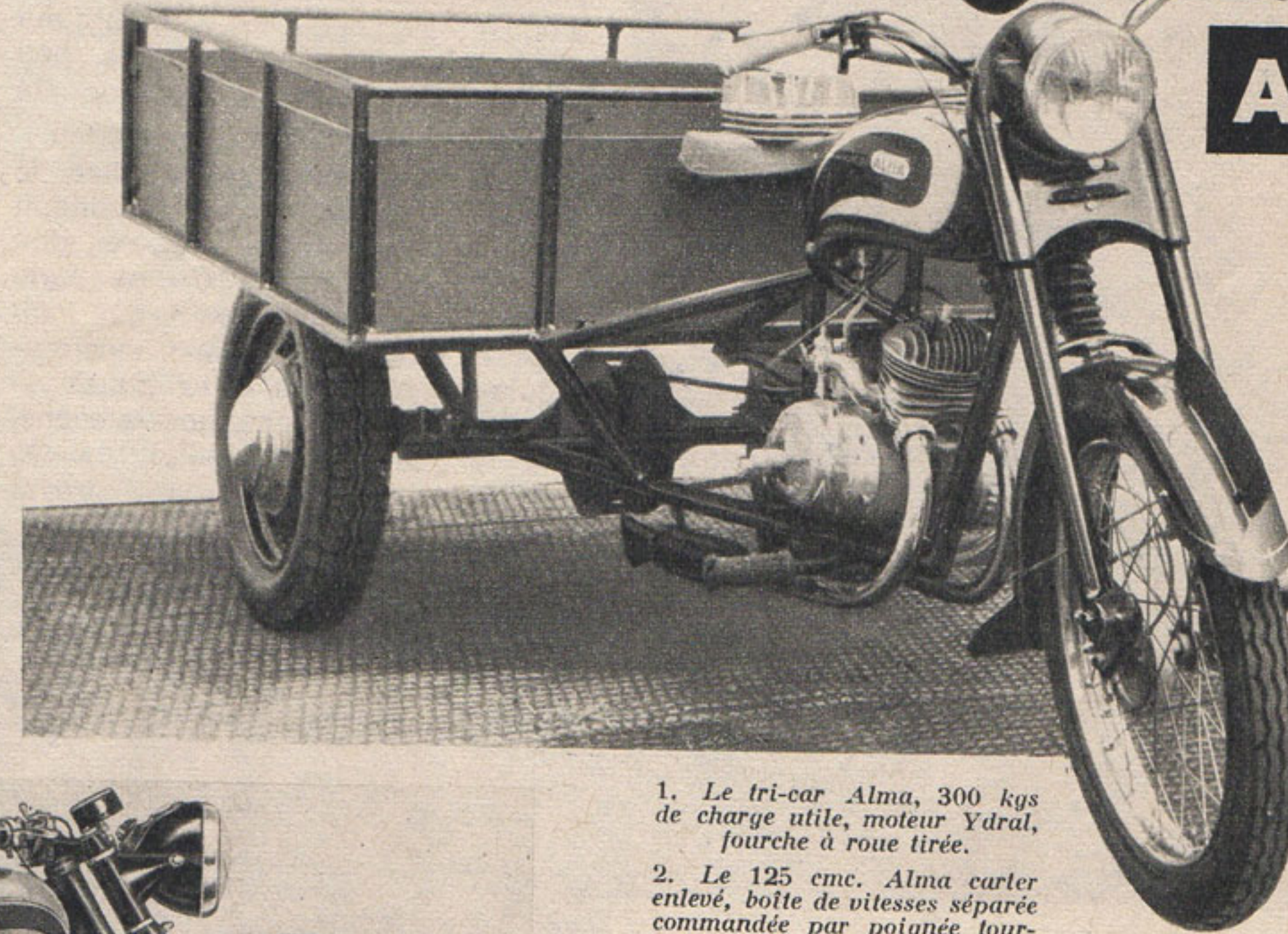


QUELLES CONCLUSIONS TIRER DU SALON ?

COMME prévu, notre Salon a été celui du cyclomoteur; les stands de constructeurs de bicyclettes sur lesquels ne figurait pas au moins un moteur auxiliaire étaient une exception. Le vélo motorisé est à l'ordre du jour; on peut prévoir que dans un avenir prochain ceux qui s'obstinent à pédaler seront des excentriques. Comme pour le cheval on sera peut-être amené à envisager une Société d'encouragement pour l'amélioration de la race des pédards à laquelle n'appartiendront plus guère que les coureurs entretenant à force de muscles une vieille tradition.

Entre temps le cyclomoteur aura évolué de même que l'a fait le vélomoteur. Dans quelques années il aura (ça commence) fourche télescopique, suspension arrière, boîte à vitesses et sélecteur; il fera 80 à l'heure, tirera un sidécar... et l'on passera au moteur de secours de 25 cmc. qui à son tour suivra l'évolution et la progression de ses ancêtres.

1

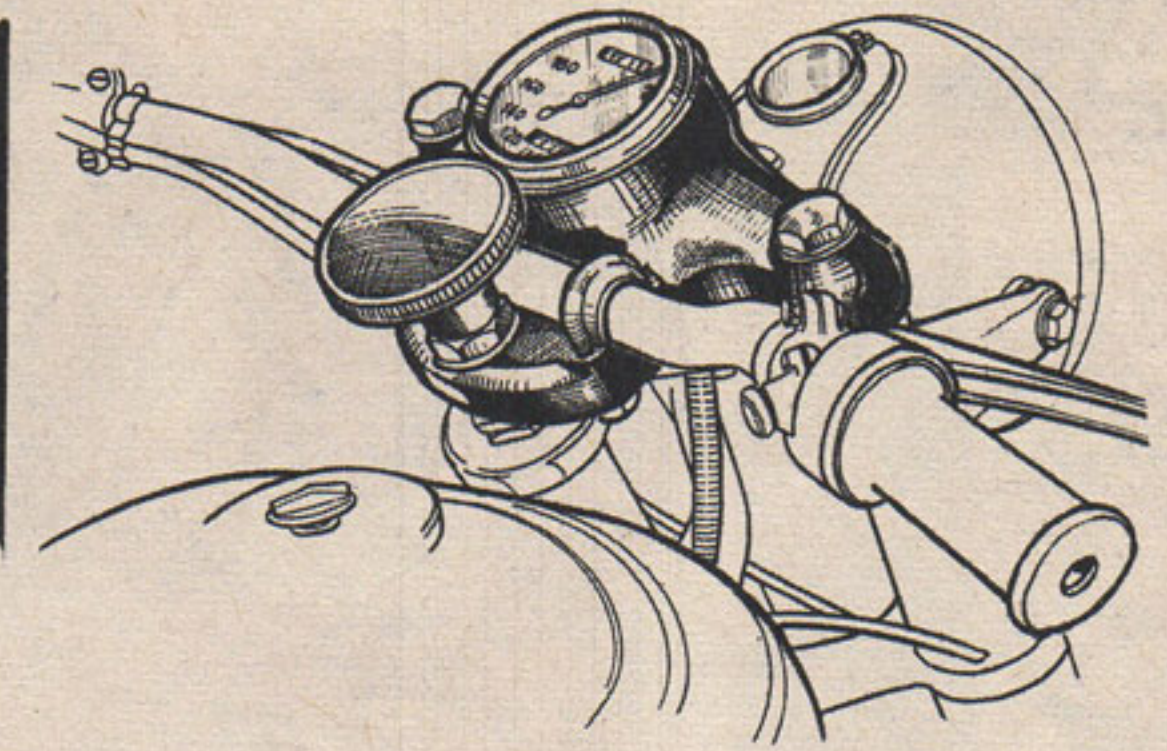
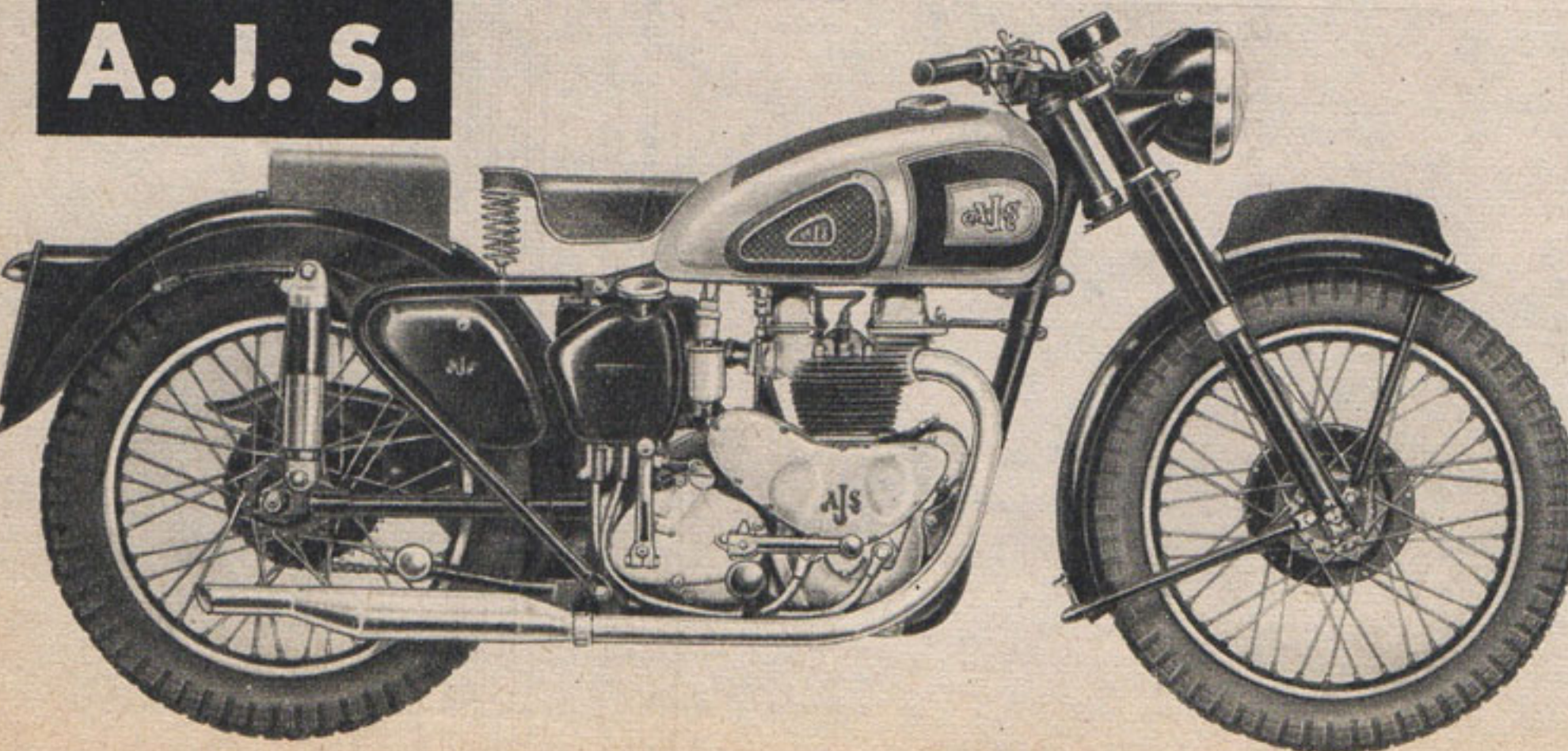


AMA

1. Le tri-car Alma, 300 kgs de charge utile, moteur Ydral, fourche à roue tirée.
2. Le 125 cmc. Alma carter enlevé, boîte de vitesses séparée commandée par poignée tournante.
3. Le 125 cmc. Alma capoté.

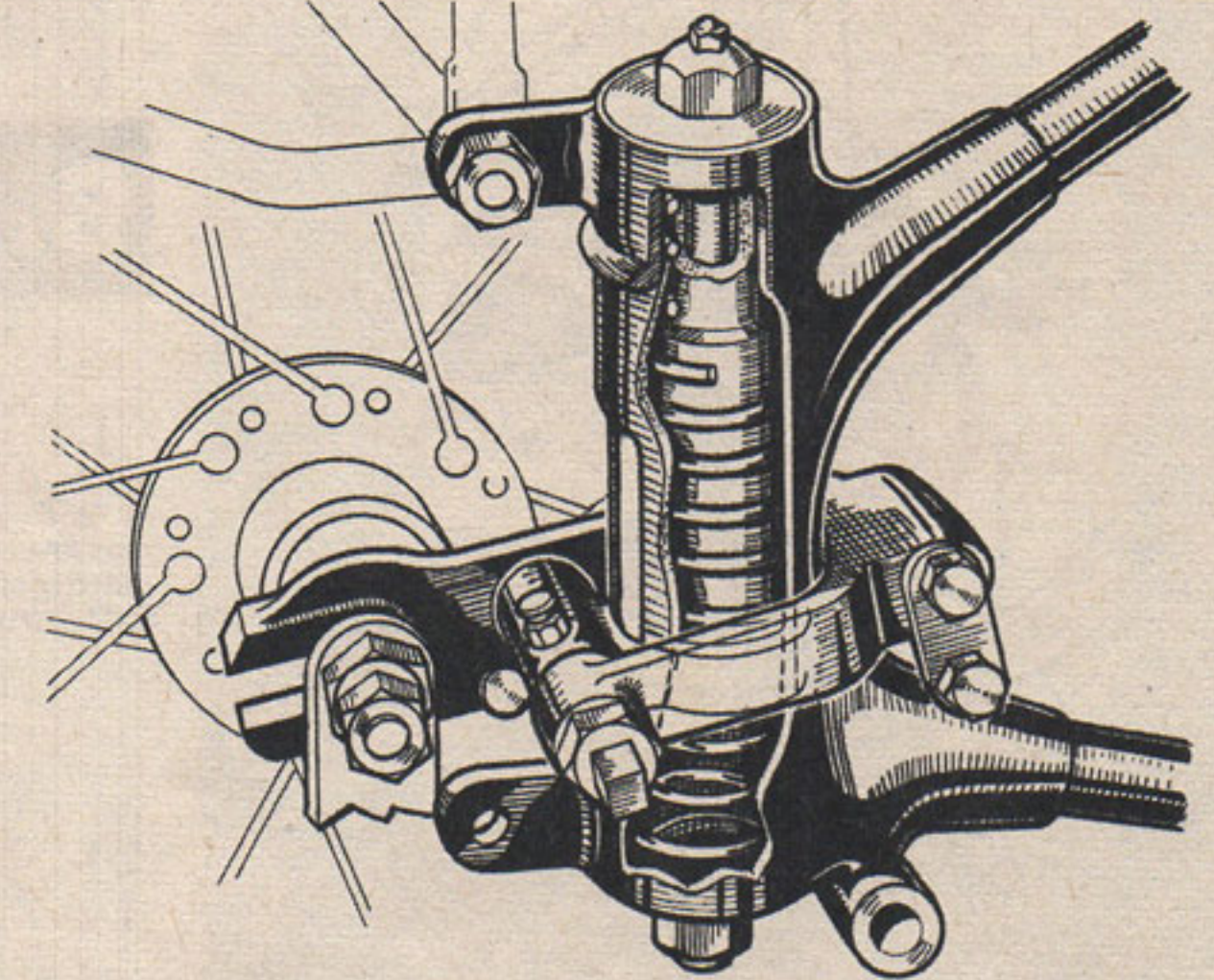
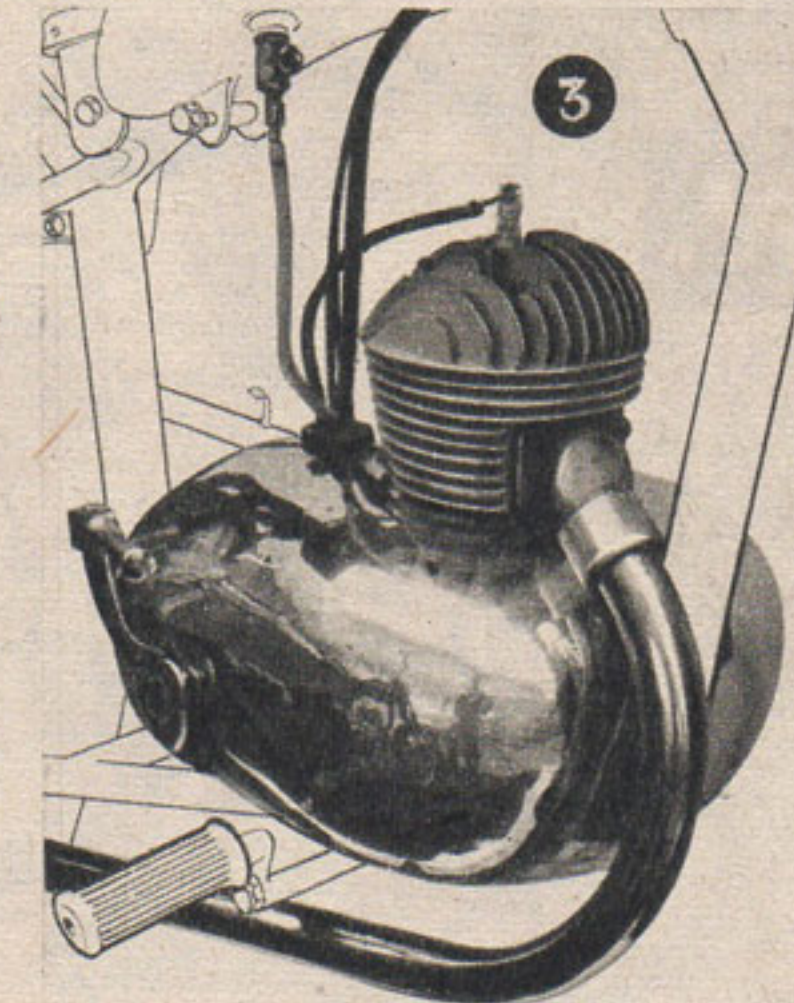
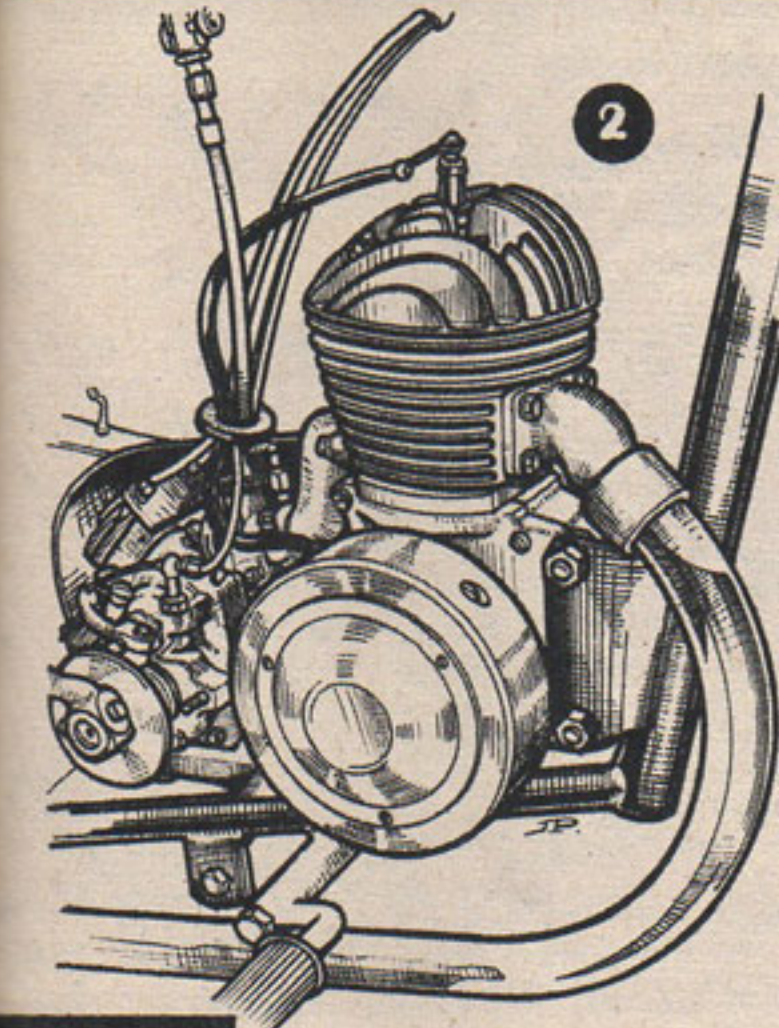
← La 500 A. J. S. Twin appréciée des connaisseurs.

A. J. S.



ARIEL

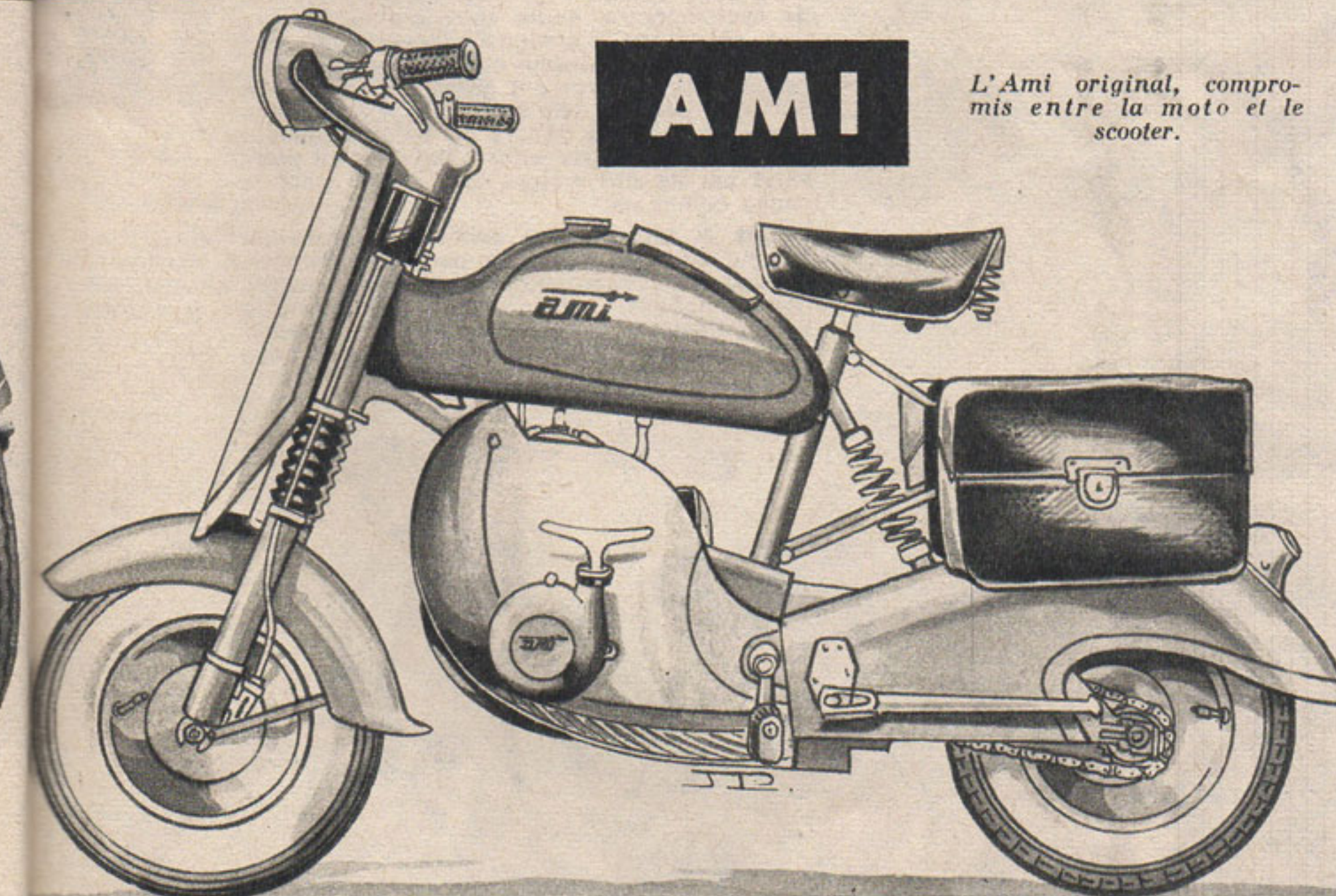
La nouvelle tête de fourche sur les Ariel permet une bonne visibilité du compteur.
Ci-dessous : la suspension AR d'un modèle classique et éprouvé assure un grand débattement.



Sur les nouveaux Bernardet 250 cmc. bicylindre petite modification du capot.
De jolies sacoches équipent les modèles 125 et 250 cmc.

AMI

L'Ami original, compromis entre la moto et le scooter.



BERNARDET



Un moteur suisse de 38 cmc. à deux vitesses, exposé sur un stand, accuse au frein une puissance de 6 CV. Exceptionnelle pour l'instant, cette performance sera peut-être dépassée avant deux ans, car il suffit que quelqu'un montre le chemin pour que la route s'ouvre devant d'autres chercheurs et d'autres réalisateurs.

Pour l'instant, réjouissons-nous : la plupart des productions sont nationales; la saine

émulation qui règne entre chaque marque pour imposer sa formule profite à notre propre industrie.

Méfions-nous toutefois que comme pour les 125 cmc. l'impulsion première, essentiellement française, ne soit pas rapidement exploitée par des constructeurs étrangers, plus positifs, mieux organisés et puissamment aidés par leur gouvernement.

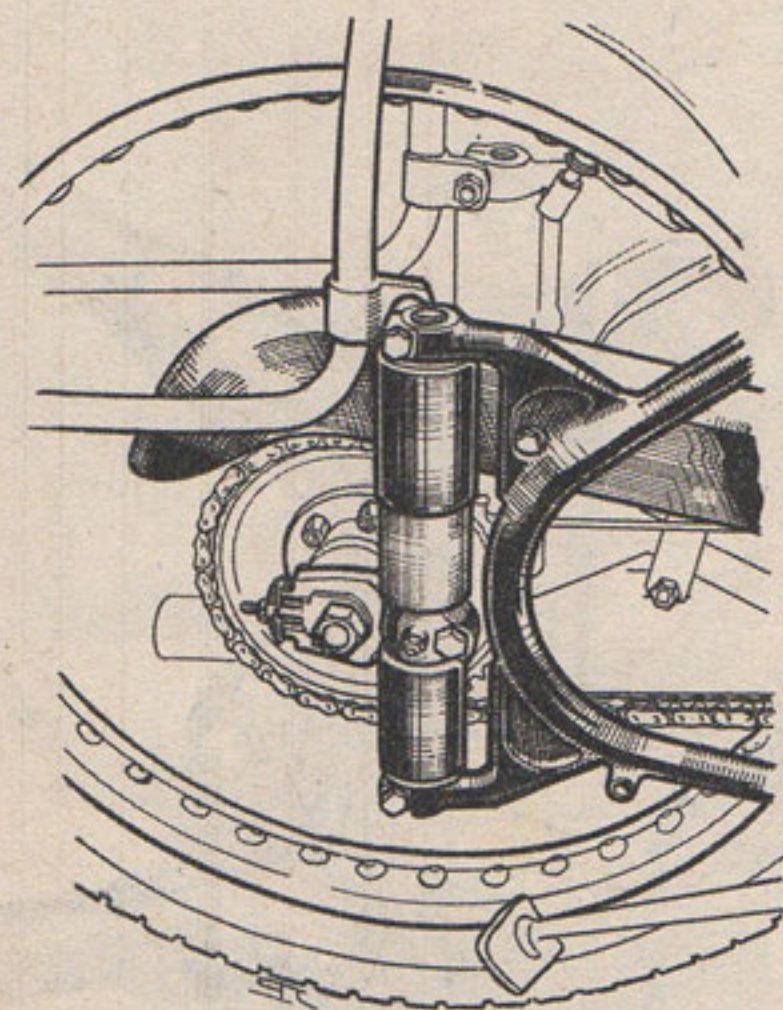
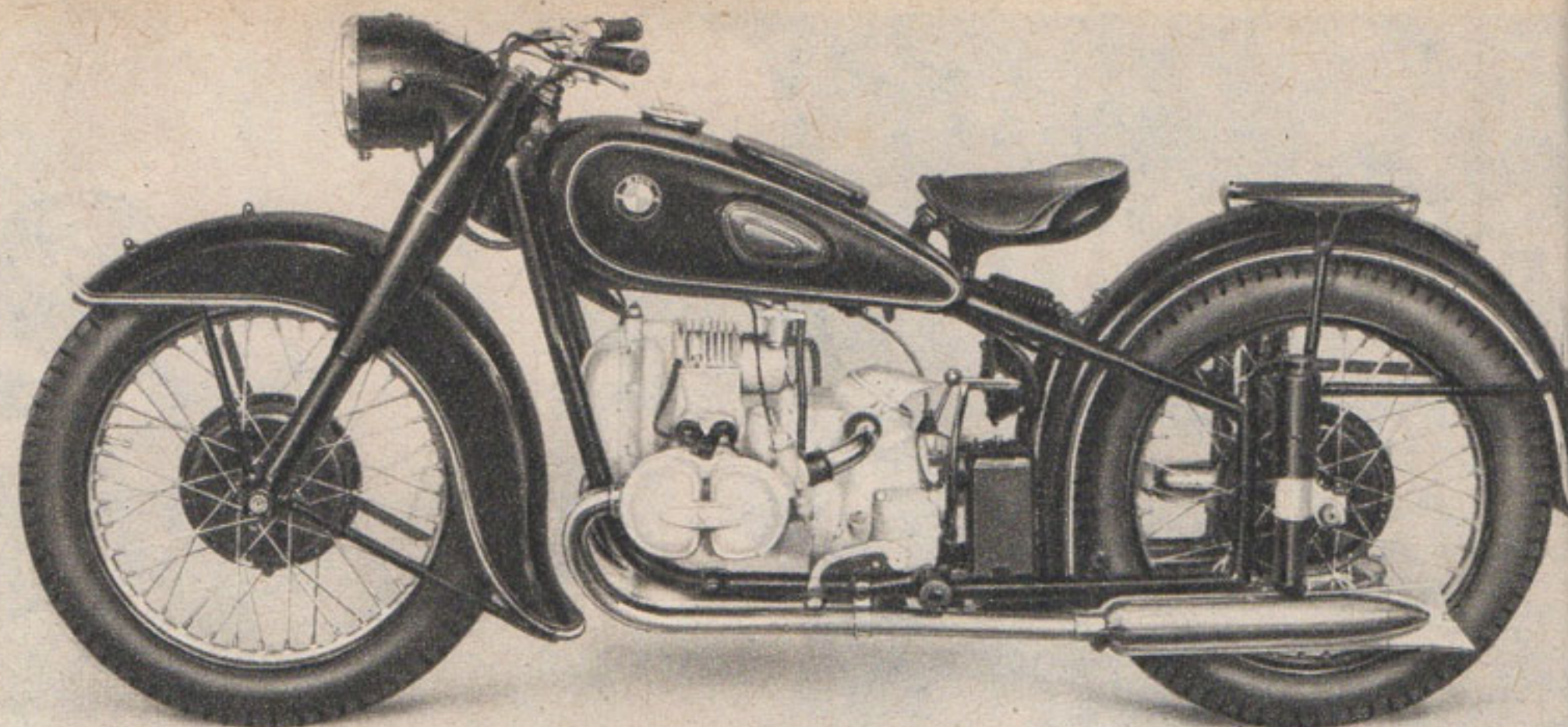
Nous aurions alors, une fois de plus, fait au

B. S. A.

Nouvelle suspension de la 250 B.S.A. qui est équipée d'une boîte 4 vitesses et vendue un prix très avantageux.

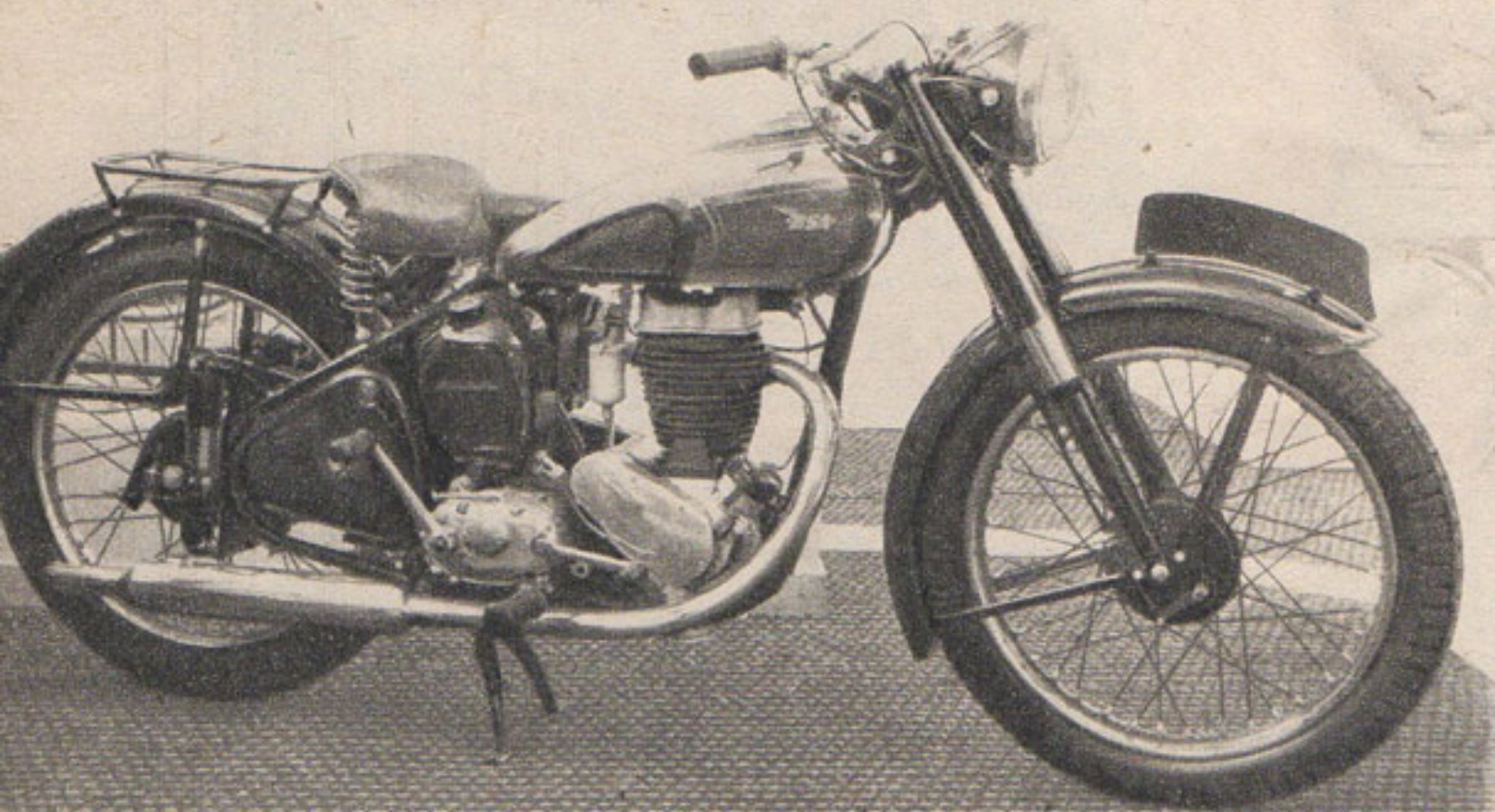
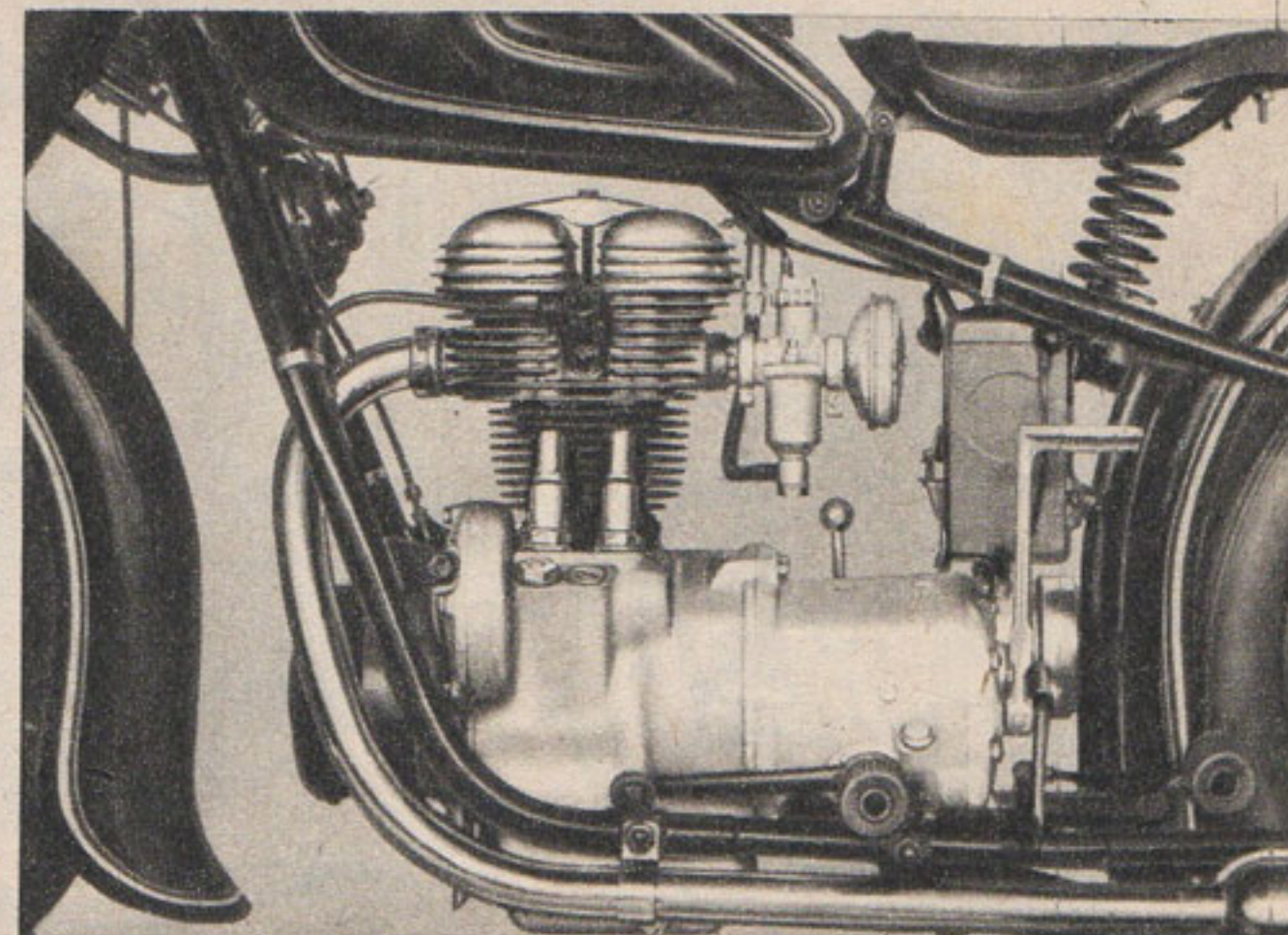
Ci-dessous : l'ensemble moteur de la Golden Flash.

A droite : notez la belle présentation de la machine de cross à cylindre et culasse alu.



B. M. W.

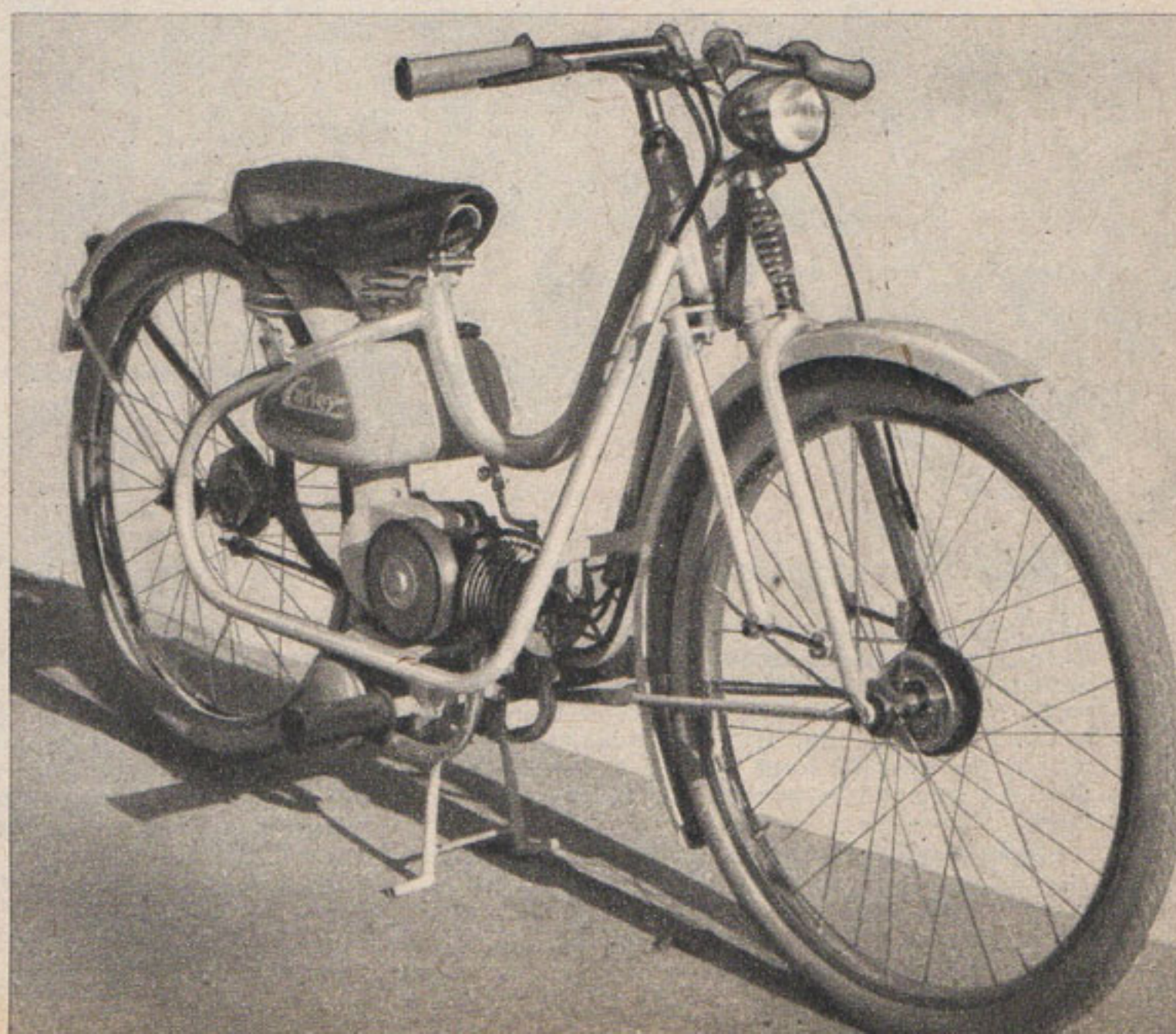
Chez B. M. W., la R. 51 et la 250 R. 25 ont recueilli de nombreux suffrages. Ces deux machines de fini impeccable sont à transmission par cardan.



profit des autres glorieuse figure de précurseurs, ce qui est honorable, mais ne paye pas.

De cette éclosion de moteurs auxiliaires et de cyclomoteurs, seule émergera et survivra une sélection; d'anciens disparaîtront surclassés par de nouveaux et, parmi ces derniers, certains ne dépasseront guère les feux de la rampe et peuvent déjà être considérés comme ensevelis avec les décors du Salon. Honneur aux vaincus et à leur effort; ils méritent notre salut car ils ont malgré tout œuvré pour la cause commune.

Mais si toutes cette animation autour du 50 cmc. est encourageante, car elle développe une jeune industrie nationale, nous ne pouvons nous empêcher sur le même plan français de manifester nos craintes à l'égard du scooter et de pratiquer nos encouragements à ceux



de chez nous qui y ont consacré le meilleur d'eux-mêmes.

Ils ont planté les jalons, au prix de quels efforts, ils ont semé et nous avons bien peur pour eux que d'autres récoltent.

On ne peut ne pas rendre hommage à la qualité des scooters italiens; nous sommes assez sportifs pour les accueillir sans arrière-pensée sur notre sol, mais nous ne pouvons pour autant nous réjouir à l'idée qu'ils risquent de freiner considérablement l'essor naissant de nos propres scooters.

Si la concurrence est toujours souhaitable, dans le cas présent nos constructeurs sont handicapés du fait qu'ils ont démarré plus tard et n'ont pas bénéficié de cet appui gouvernemental qui a été, de l'autre côté, un des facteurs essentiels du succès foudroyant du scooter.

Moins menaçante, mais pointant quand même à l'horizon, est la menace des vélomoteurs et motos légères importés. Nous les avons remarqués sur de nombreux stands. Bien présentés, appuyés par une publicité savante, ils exercent sur le motocycliste une attraction indiscutable mais leur prix nettement plus élevé les met hors de portée d'un grand nombre d'acheteurs. Il faut néanmoins que les constructeurs français y prennent garde et luttent contre eux non seulement par les prix, mais aussi par la qualité.

Cette recherche des perfectionnements mécaniques, nous y avons fait allusion dans notre précédent éditorial: nos motos sont dans le ton, mieux vaut donc les parfaire que de les modifier; cela nécessite un travail incessant qui porte déjà ses fruits. Le Rallye Rome-Paris d'une seule traite vient de nous confirmer l'excellente tenue des modèles engagés par nos grandes marques.

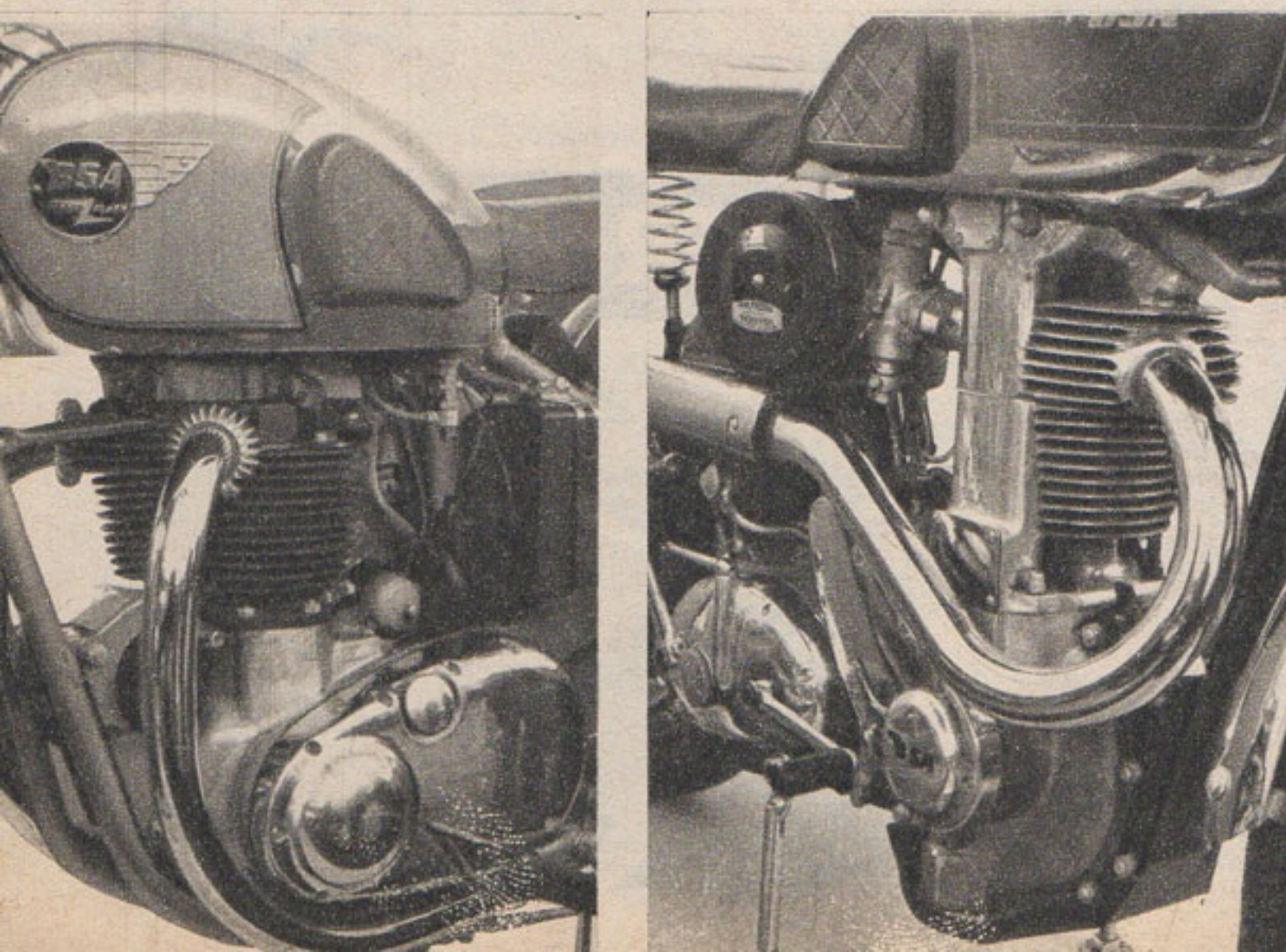
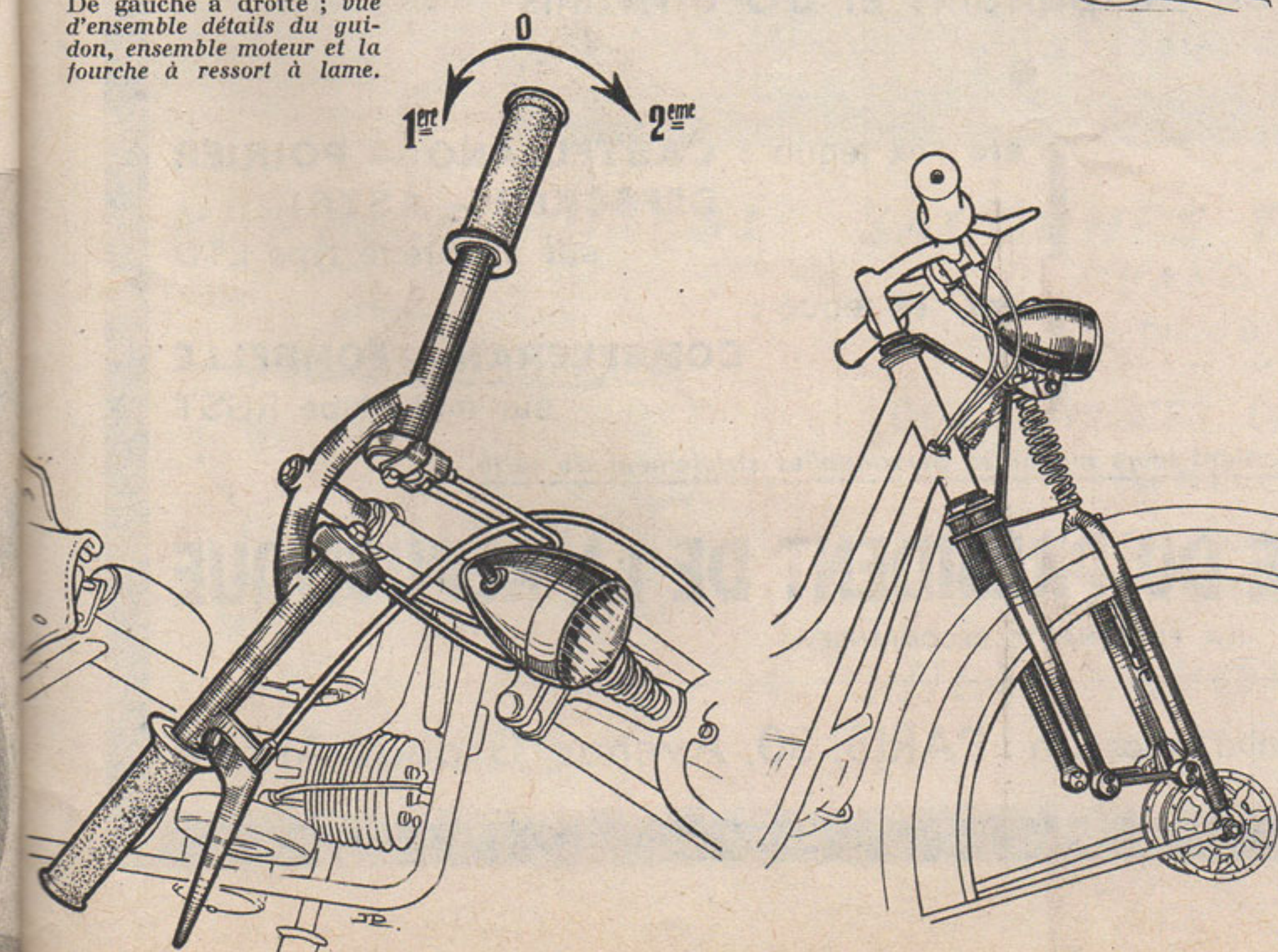
Les 125 et 175 s'y sont remarquablement comportées, machines prises dans la série c'est une bonne indication pour la clientèle. Dans les catégories supérieures ce sont les machines étrangères qui nous dominent par le nombre et la cylindrée. A part deux ou trois modèles français, elles ont le champ libre sur notre marché.

Voici résumées les impressions générales sur ce Salon, quant aux détails vous les trouverez pour chaque marque et par ordre alphabétique dans ce numéro et dans les suivants.

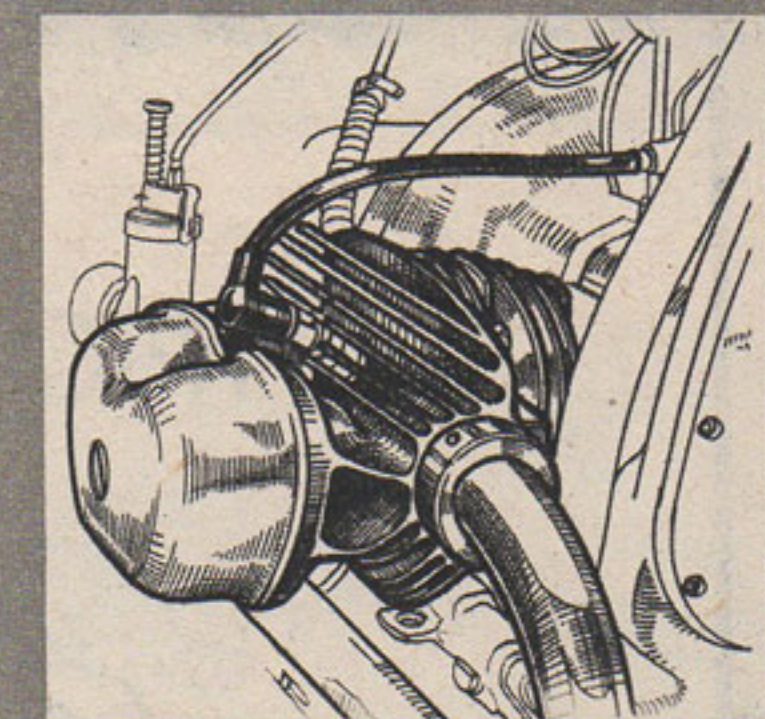
CARLEY

Le Carley est un cyclomoteur traité de façon originale.

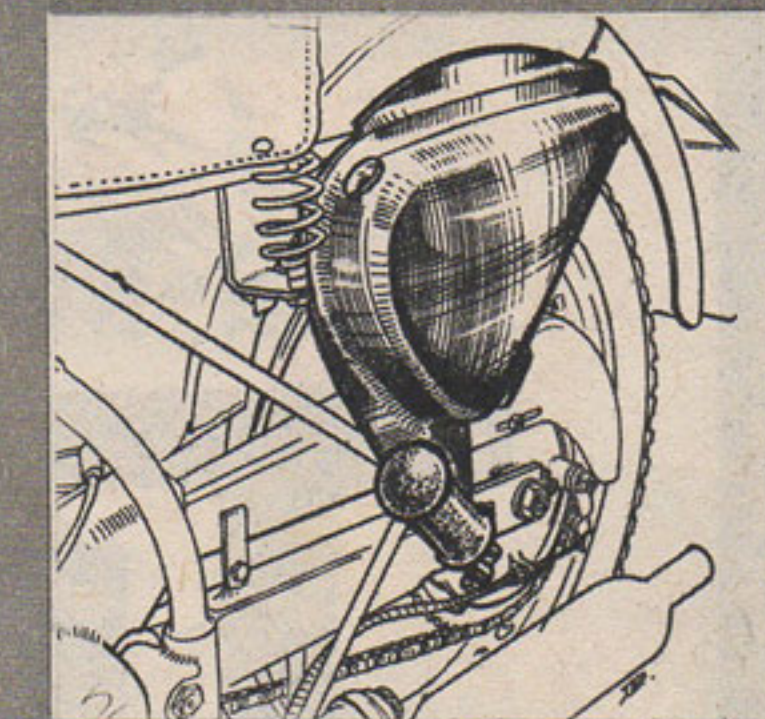
De gauche à droite; vue d'ensemble détails du guidon, ensemble moteur et la fourche à ressort à lame.



DOUGLAS

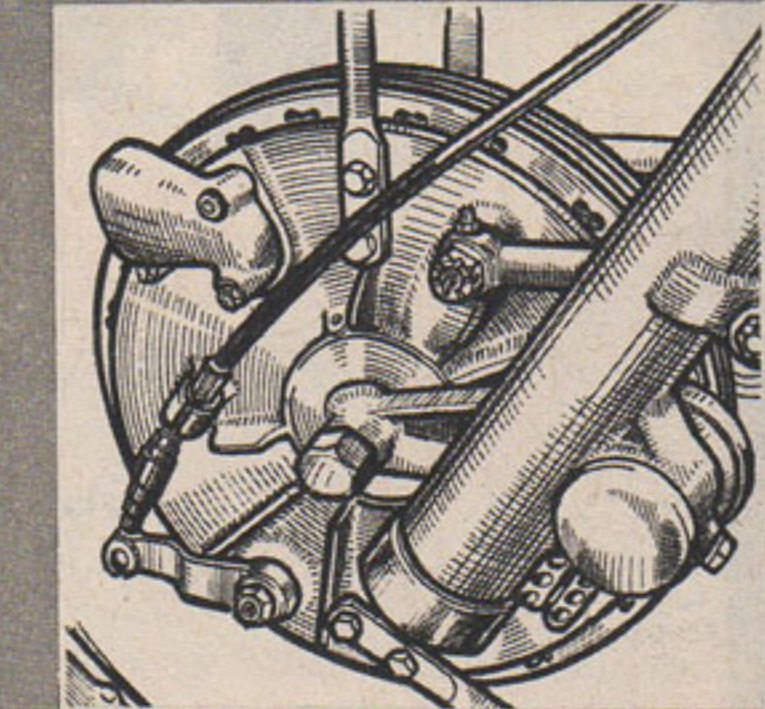


La culasse Douglas sur la "plus 90".



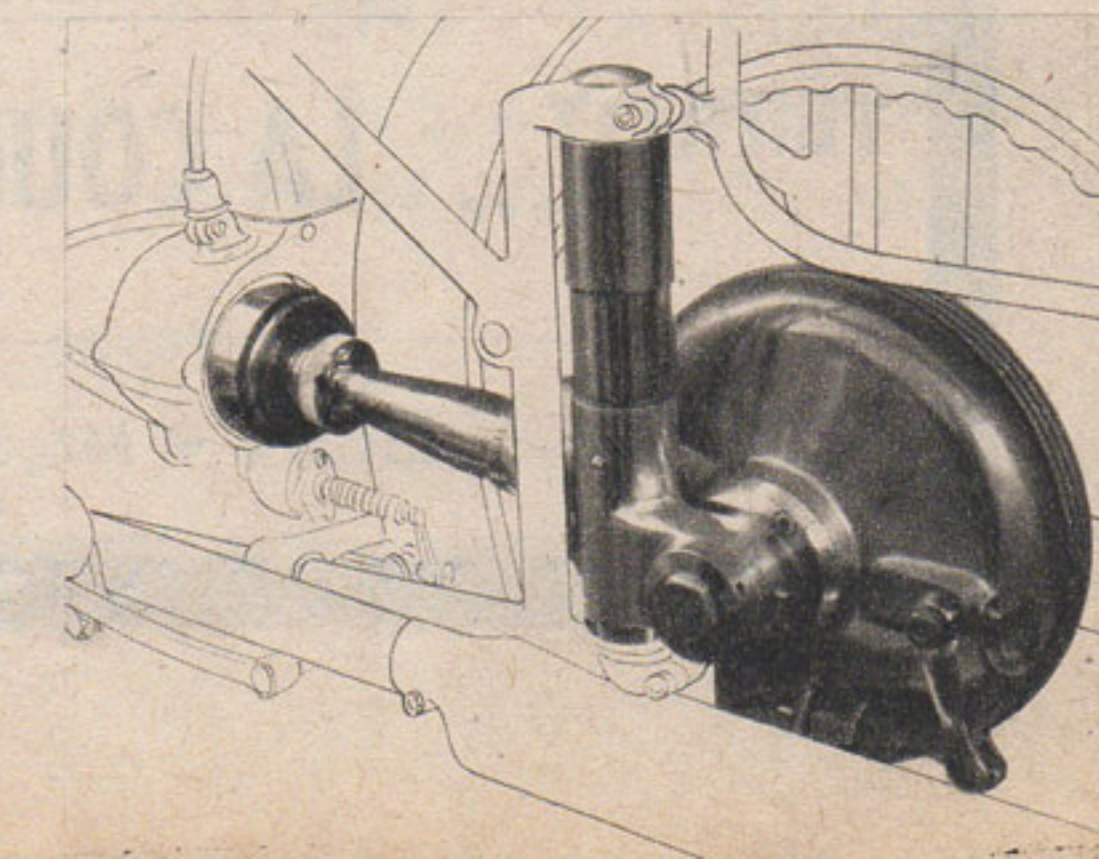
Les coffres à outils profilés.

Tambour de frein AV sur la "plus 90".



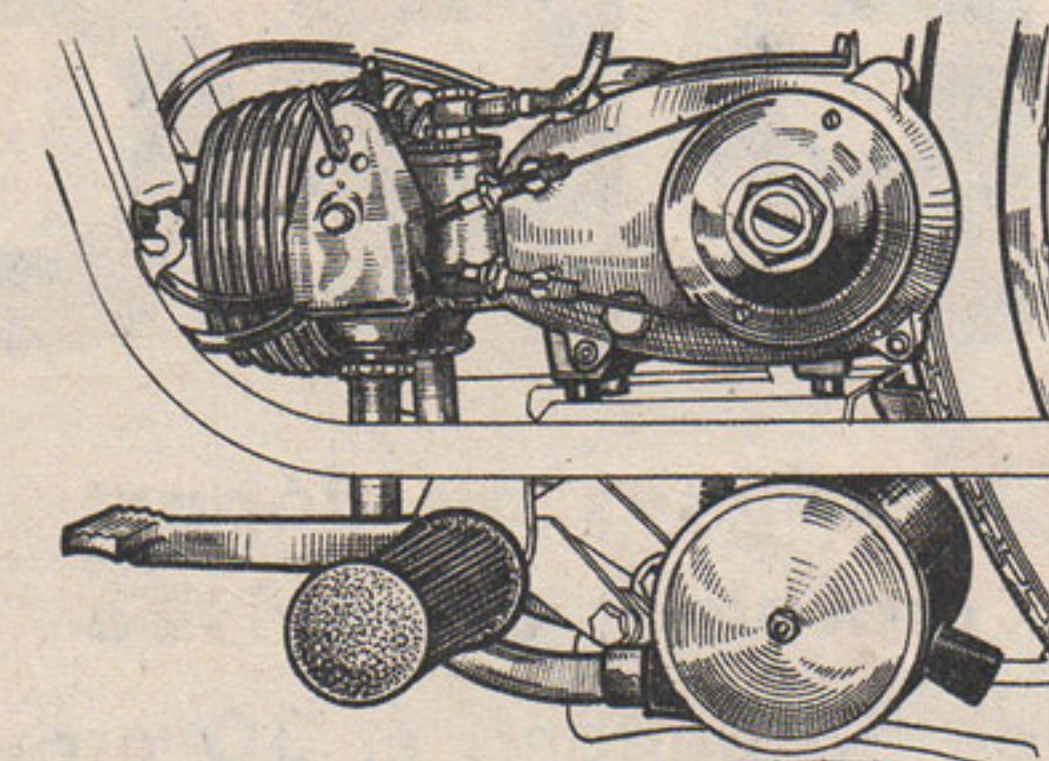
CONDOR

Le débattement de la suspension sur la Condor est compensé par un excentrique qui en évitant les variations de longueur ménage la transmission.



D. K. W.

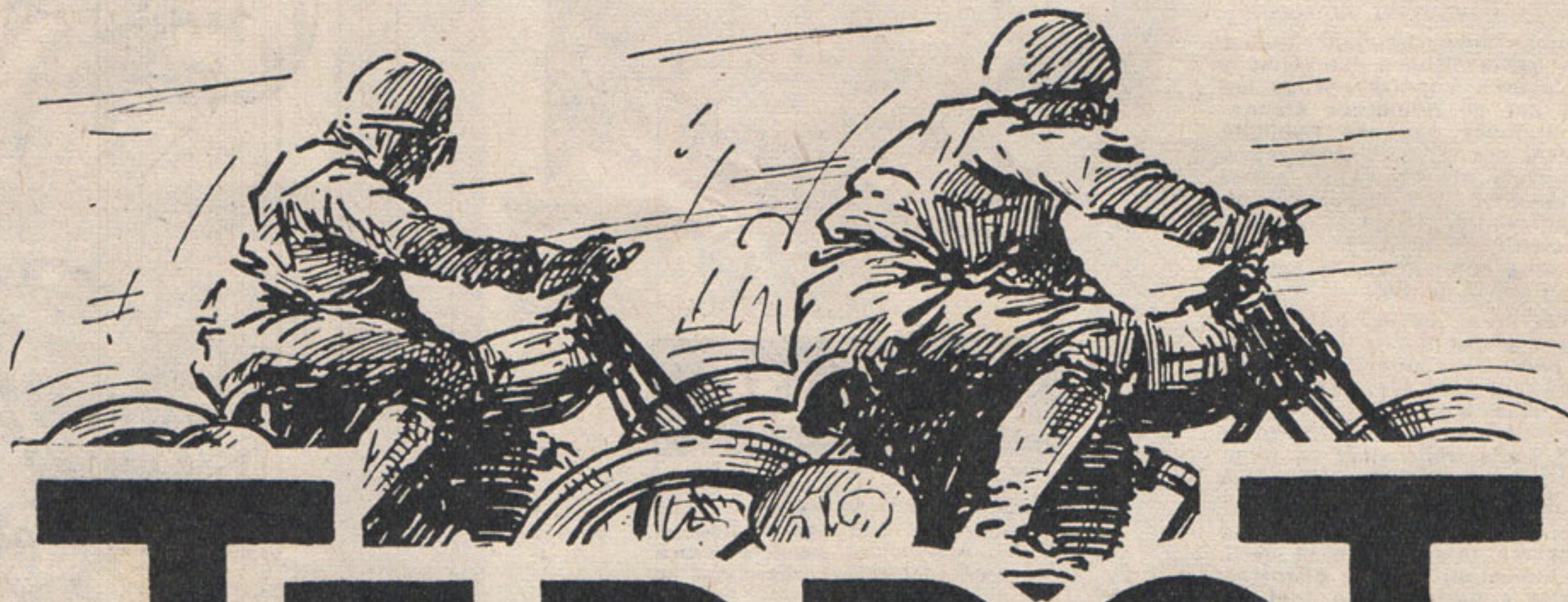
"Auto-Omnia" importe un petit contingent de 125 cmc. et tient à la disposition des usagers toutes les pièces détachées concernant ce modèle.



ROME - NICE - PARIS

(Une seule étape : 1.670 kilomètres)

TRIOMPHE DE LA FABRICATION



TERROT

7 machines au départ
machines à l'arrivée

sur un lot de **58** partants et **30** arrivants

CATÉGORIE 125 cmc.	1	ers ex æquo : CASTELLANO — POIRIER DEPECKER — ASTRI sur motorette type ETD
CATÉGORIE 500 cmc.	1	ers ex æquo : COMBELERAN — FOMBELLE sur moto type RGST

Tous ces Pilotes utilisaient leurs machines personnelles strictement de série

TERROT
enlève

LA COUPE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

(LA PLUS HAUTE RÉCOMPENSE)

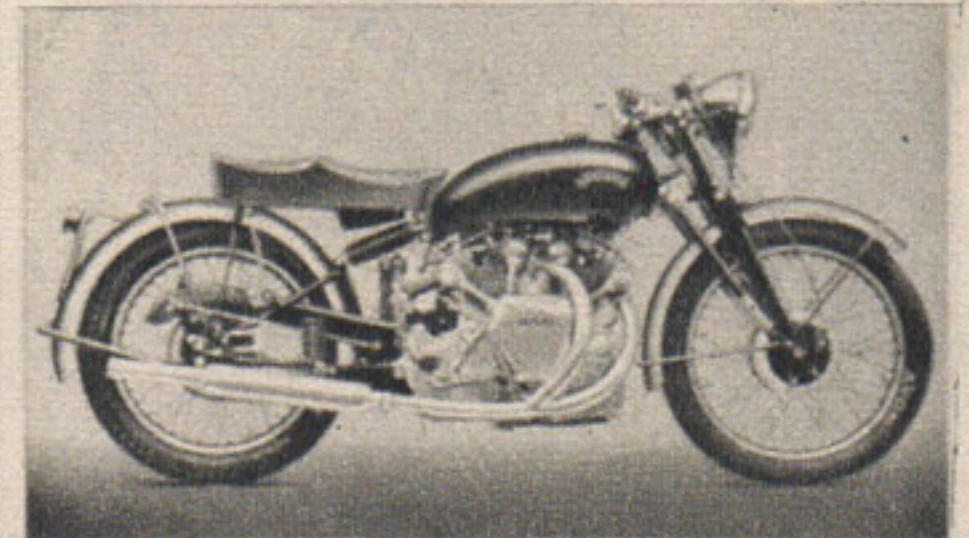
TERROT - DIJON - Magasin d'Exposition : **PARIS, 30, Avenue Grande-Armée**

Le *SALON de la MOTO* continue

CHEZ C. GARREAU 22, RUE ROBERT-LINDET
PARIS (XV^e)



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**

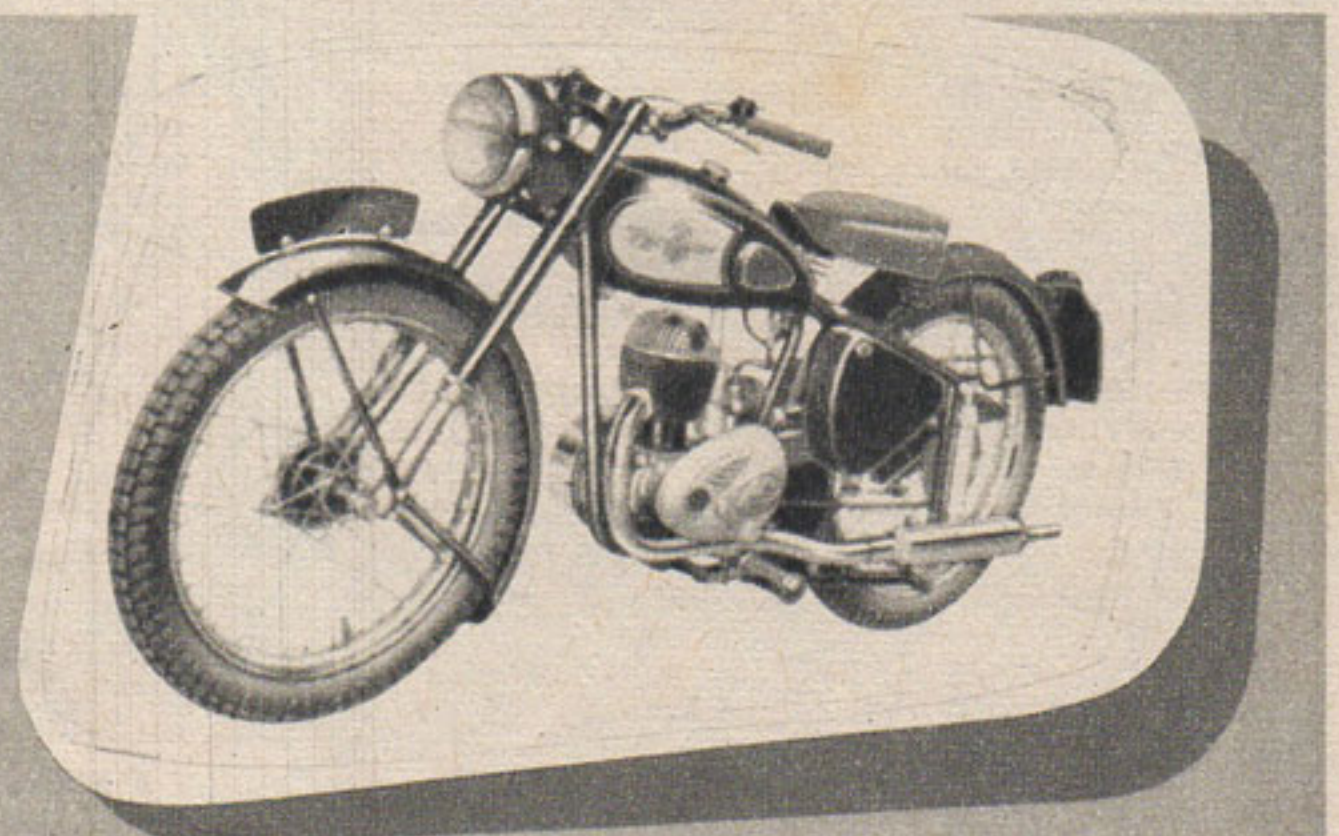
Excelsior

UNIVERSAL 125 cmc. 130.000

ROADMASTER 197 cmc. 152.500

Moteur Villiers - Boîte 3 vitesses
Sélecteur au pied

et **TALISMAN 250 cmc.** 185.000 - Fourche télescopique - Suspension arrière
Moteur : 2 cylindres - 2 temps - Boîte 4 vitesses - Sélecteur au pied



LIVRAISON TRÈS RAPIDE POUR TOUS MODÈLES

NOS ACCESSOIRES :



SACOCHE S CUIR

GRAND LUXE

La paire à partir de 4.900 francs

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES POUR

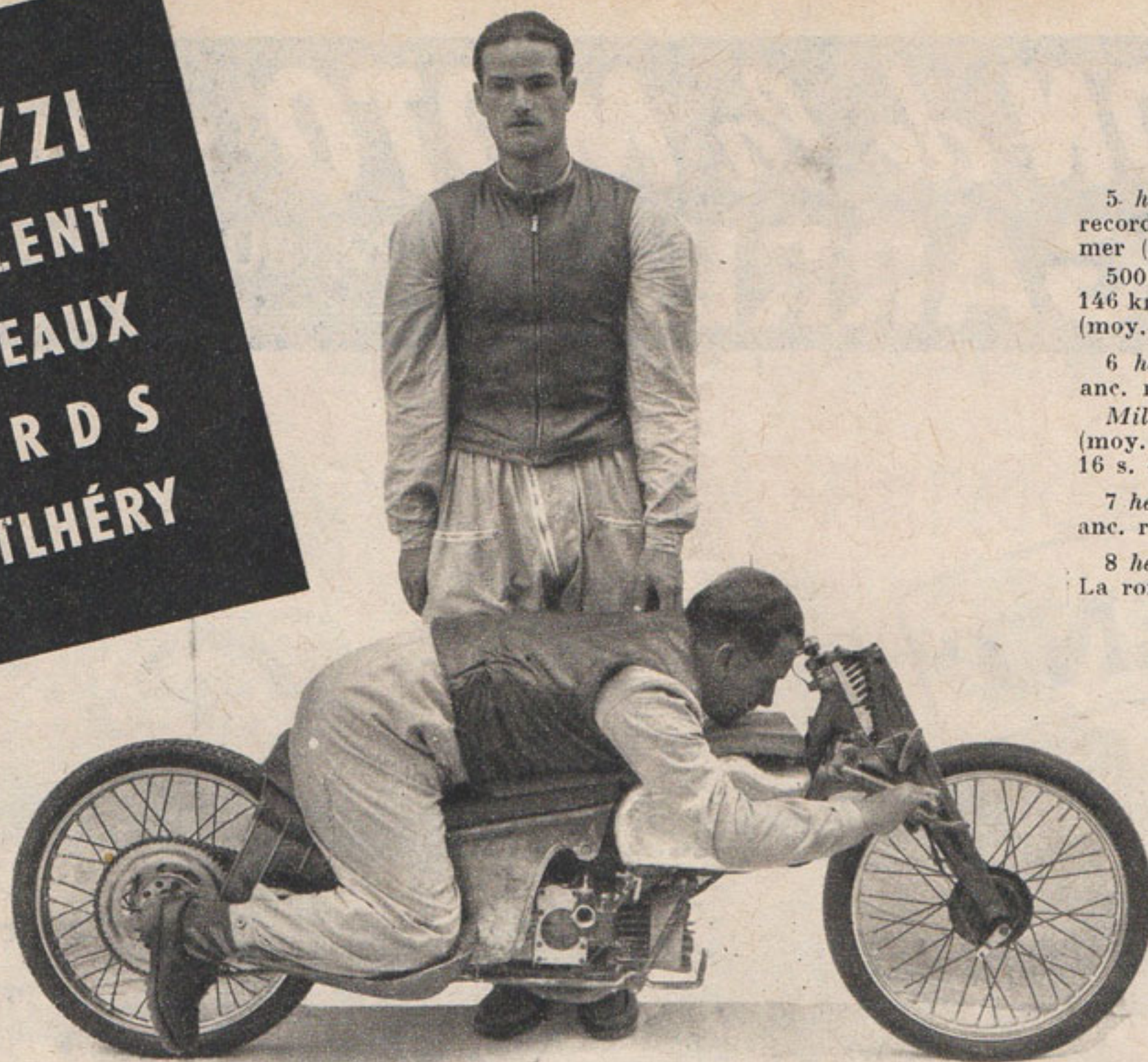
NORTON - VINCENT - EXCELSIOR

ainsi que : **ARIEL - B. S. A. - TRIUMPH
MATCHLESS - INDIAN - SCOTT, etc..**

PNEUS AVON MOTO

Toutes dimensions et tous types en stock

**LES GUZZI
ACCUMULENT
DE NOUVEAUX
RECORDS
A MONTLHERY**



5 heures : 740 km. 264 (moy. 148,05), anc. record 627 km. 095 par Fernihough et Mortemer (Cotton-Jap) à Brookland le 11-10-35.

500 miles : 5 h. 29 m. 49 s. 71/100 (moy. 146 km. 039), anc. record 6 h. 23 m. 11 s. 88/100 (moy. 125 km. 992).

6 heures : 879 km. 684 (moy. 146 km. 061), anc. record 757 km. 369 (moy. 126 km. 228).

Mille kilomètres : 6 h. 54 m. 13 s. 15/100 (moy. 144 km. 085), anc. record 7 h. 59 m. 16 s. 49/100 (moy. 125 km. 189).

7 heures : 1.014 km. 173 (moy. 144 km. 088), anc. record 1.179 km. 025 (moy. 125 km. 575).

8 heures : 1.155 km. 955 (moy. 144 km. 044). La ronde est terminée.

Sous la direction de M. Moretto, chef du service moteurs, et de M. Todero son assistant, il a été tiré de la 75 cmc. de série une remarquable machine de records.

Les Italiens viennent une fois de plus de prouver leur maîtrise en ce qui concerne les moteurs de course.

Sous la direction de M. Enrico Parodi, vice-président de la Société des Motos Guzzi, des performances remarquables viennent d'être réalisées. Nous ne cachons pas notre admiration pour la 75 cmc. carénée qui en pointe dépasse 120 km.-heure. Malgré un très mauvais temps (pluie, vent), les pilotes italiens : Bruno Ruffo, Gianni, Leoni, Raffaele Alberti, ont battu les vingt-deux records suivants :

10 km. : 5 m. 34 s. 21 (moy. 107 km. 72), anc. record Rocket-Jap 54 km. 50 km. : 26 m. 30 s. 07 (moy. 113 km. 20), anc. record Guzzi 86 km. 100 km. : 52 m. 49 s. 74 (moy. 113 km. 57), anc. record Guzzi 86 km. 500 km. : 4 h. 27 m. 55 s. 77 (moy. 111 km. 97), anc. record Guzzi 76 km. 900. 1.000 km. : 9 h. 29 m. 35 s. 67 (moy. 105 km. 34), anc. record Guzzi 75 km. 800. 10 m. 8 m. 46 s. 62 (moy. 110 km. 010), anc. record Rocket-Jap 54 km. 50 m. : 42 m. 41 s. 89 (moy. 113 km. 07), anc. record Guzzi 86 km. 100 m. : 1 h. 24 m. 18 s. 60 (moy. 114 km. 53), anc. record Guzzi 85 km. 500 m. : 7 h. 35 m. 45 s. 60 (moy. 105 km. 93), anc. record Guzzi 78 km. 100. 1.000 m. : 15 h. 37 m. 55 s. 18 (moy. 102 km. 95). Ore 1 : (moy. 113 km. 862), anc.

record Guzzi 86 km. Ore 2 : (moy. 114 km. 876), anc. record Guzzi 85 km. Ore 3 : (moy. 113 km. 05), anc. record Guzzi 81 km. Ore 4 : (moy. 112 km. 61), anc. record Guzzi 76 km. Ore 5 : (moy. 111 km. 63), anc. record Guzzi 76 km. Ore 6 : (moy. 108 km. 051), anc. record Guzzi 77 km. Ore 7 : (moy. 106 km. 71), anc. record Guzzi 76 km. 800. Ore 8 : (moy. 105 km. 93), anc. record Guzzi 76 km. 700. Ore 9 : (moy. 105 km. 78), anc. record Guzzi 77 km. 500. Ore 10 : (moy. 104 km. 87), anc. record Guzzi 78 km. Ore 11 : (moy. 104 km. 45), anc. record Guzzi 77 km. Ore : 12 (moy. 104 km. 54), anc. record Guzzi 76 km. 200.

Le départ fut ensuite donné à la 250 cmc. : Bruno Ruffo, relayé par Guido Léoni et l'Anglais Fergus Anderson, se sont appropriés les records des :

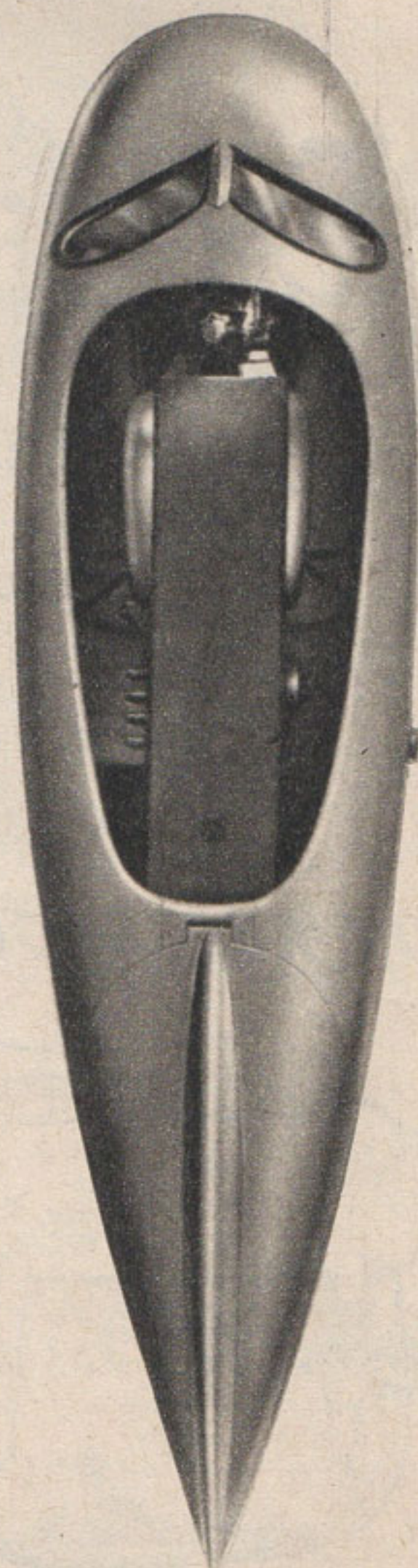
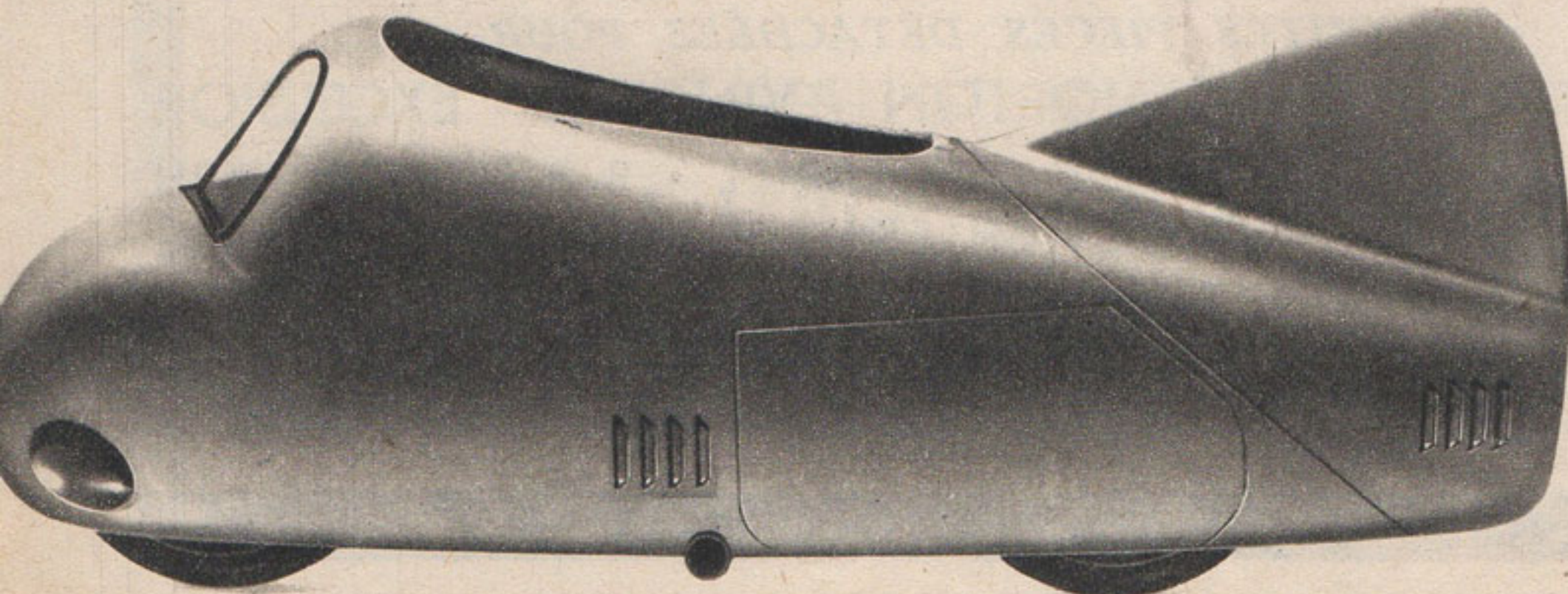
2 heures : 303 km. 242 (moy. 151,621), anc. record 285 km. 419 le 10-9-38 par Monneret-Finoco (Jonghi).

3 heures : 449 km. 381 (moy. 149,073), anc. record 428 km. 724 le 23-10-47 par Monneret-Anderson-Thomas (Guzzi).

500 km. en 3 h. 20 m. 3 s. 94/100 (moy. 149,95), anc. record 3 h. 33 m. 37 s. 88/100 (moy. 140,420) par Monneret-Anderson-Thomas le 23-10-47.

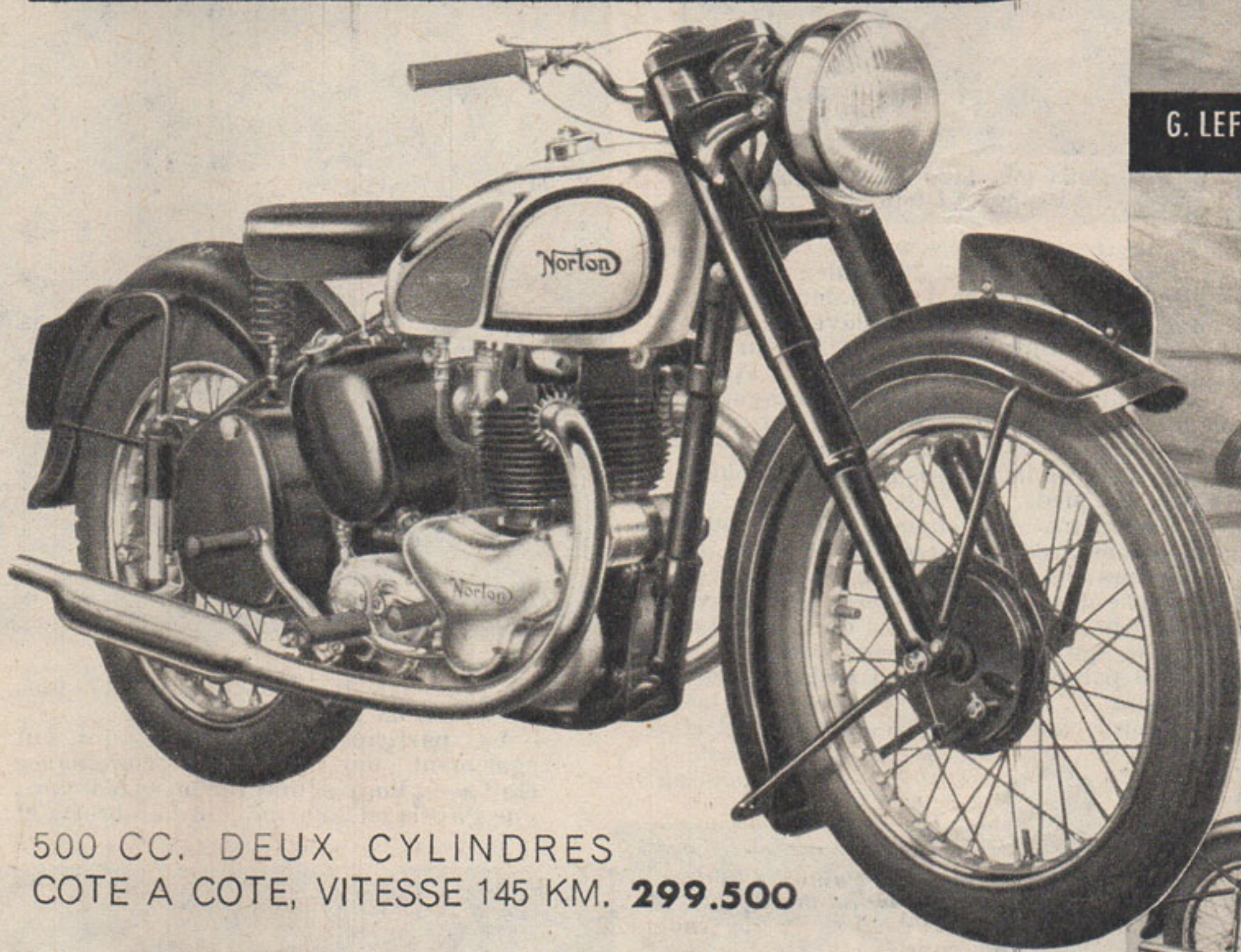
4 heures : 594 km. 002 (moy. 148,50), anc. record 564 km. 640 par Monneret-Anderson-Thomas.

Notez l'importance de la dérive. Remarquez également les panneaux latéraux permettant le passage des jambes du pilote, pour maintenir l'équilibre à l'arrêt.



Les essais au tunnel ont permis la réalisation d'une carrosserie vraiment aérodynamique.

**CONSTRUITE A LA
LUMIERE DE L'EXPERIENCE**



500 CC. DEUX CYLINDRES
COTE A COTE, VITESSE 145 KM. **299.500**

*quelques modèles
livrables immédiatement*

Dominator

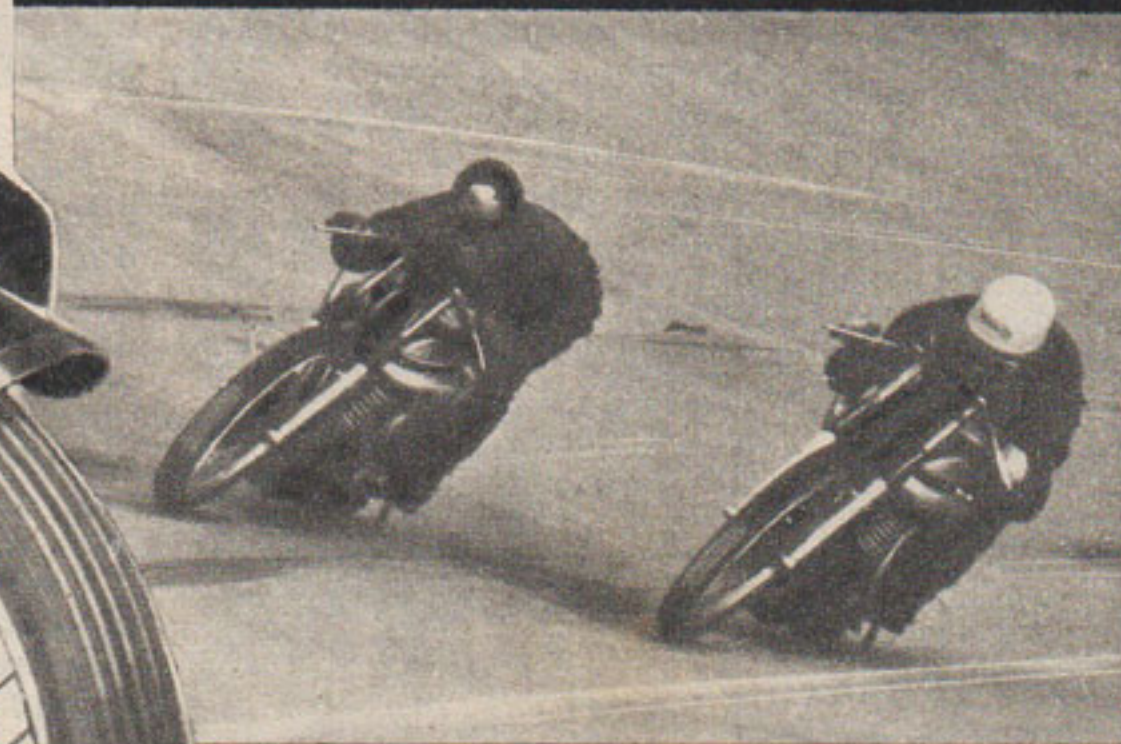
L'IRRÉPROCHABLE

Norton

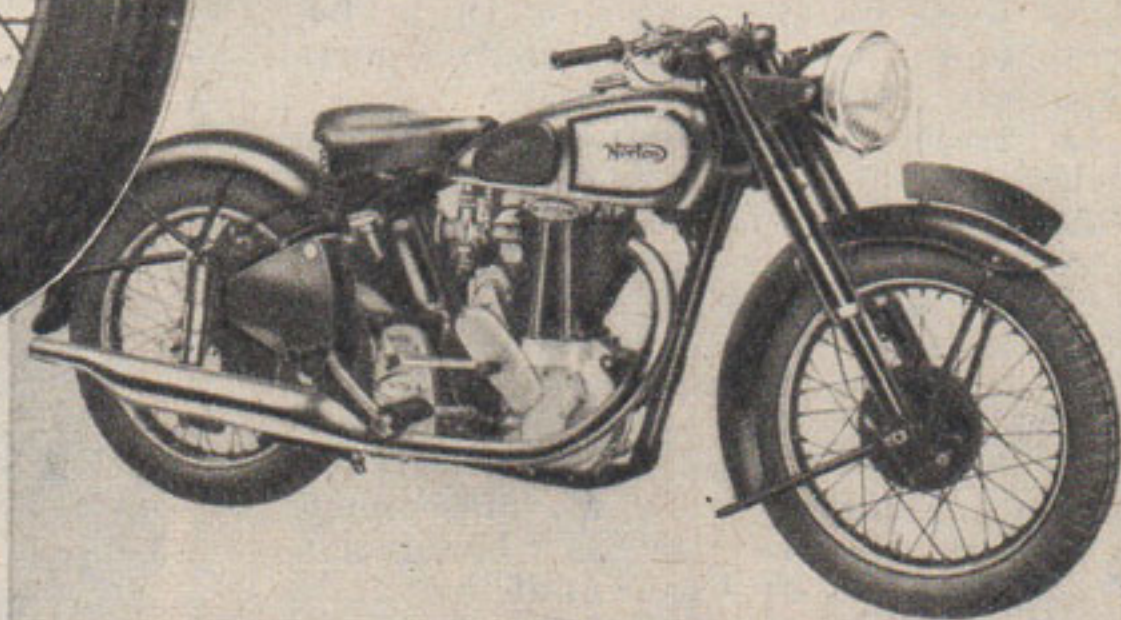
LA MEILLEURE TENUE DE ROUTE DU MONDE
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES DISPONIBLES



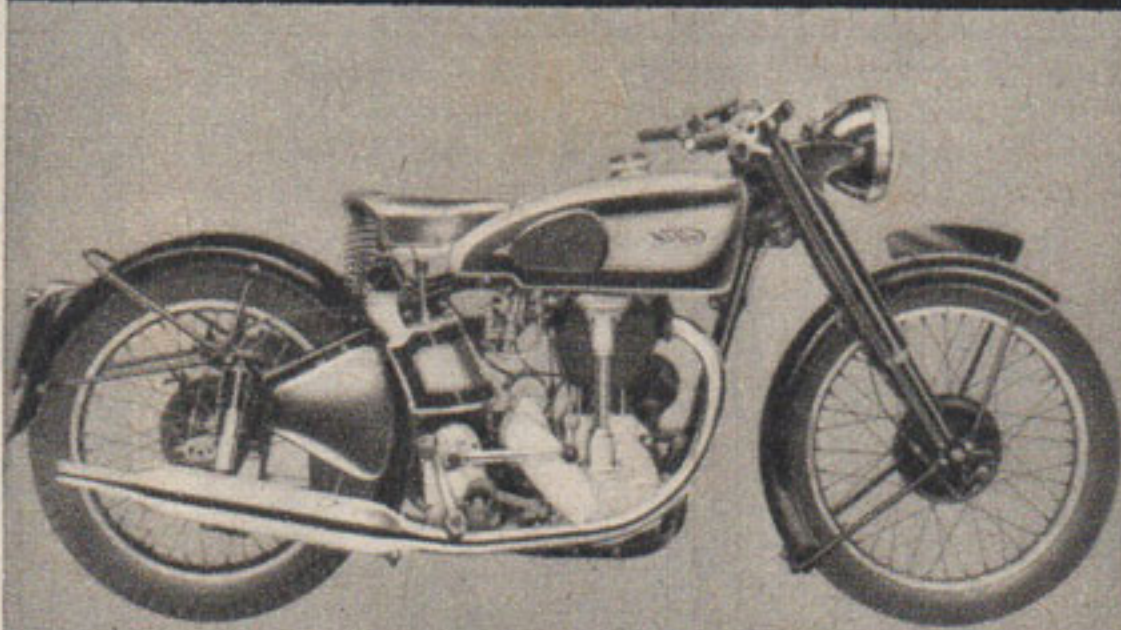
G. LEFÈVRE, 1^{er} au BOL D'OR 1950. Record battu



BELL et DUKE, les champions de la NORTON



500 cmc. à culbuteurs ES2. - **276.500**



500 cmc. inter 30, alu. - **350.000**

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

**PARIS-BORDEAUX-PARIS
D'UNE TRAITE EN DUO SUR UNE
125 cmc. "R. 4" PILOTÉE PAR BERNARD**

Les impressions sur ce raid sont aussi rapides que sa machine. Il a retenu spécialement le ravitaillement en bananes lancées et attrapées à la volée, les difficultés qu'il a eues pour attraper la bouteille de revivifiant cognac, la vision fugitive d'un Bordeaux qu'il n'a fait qu'apercevoir au cours du virage qui le remettait en direction de Paris, l'intervention malencontreuse de gendarmes qui, sans souci de la moyenne, ont épluché avec une consciencieuse lenteur tous ses papiers, le supplice de Tantale que lui imposait son réservoir qui se soulageait allégrement de son liquide alors que lui-même faisait des efforts désespérés pour ne pas perdre de temps à se débarrasser du sien; des ravitaillements en essence du genre transatlantique sans arrêt et, pour agrémenter le voyage, l'échange avec son passager d'histoires croustillantes pour se maintenir en haleine; étant donnée la longueur du trajet tout le répertoire a dû être épuisé.

Avec son habitude et ironique bonhomie, Bernard ne trouve pas extraordinaire sa performance et considère comme normal que son 125 Gnome ait pu sans faiblesse accomplir d'une seule traite en 18 heures cet aller et retour sous une charge de près de 200 kilos. L'endurance de la machine, celle du conducteur et de son passager méritent malgré qu'il en dise un grand bravo.

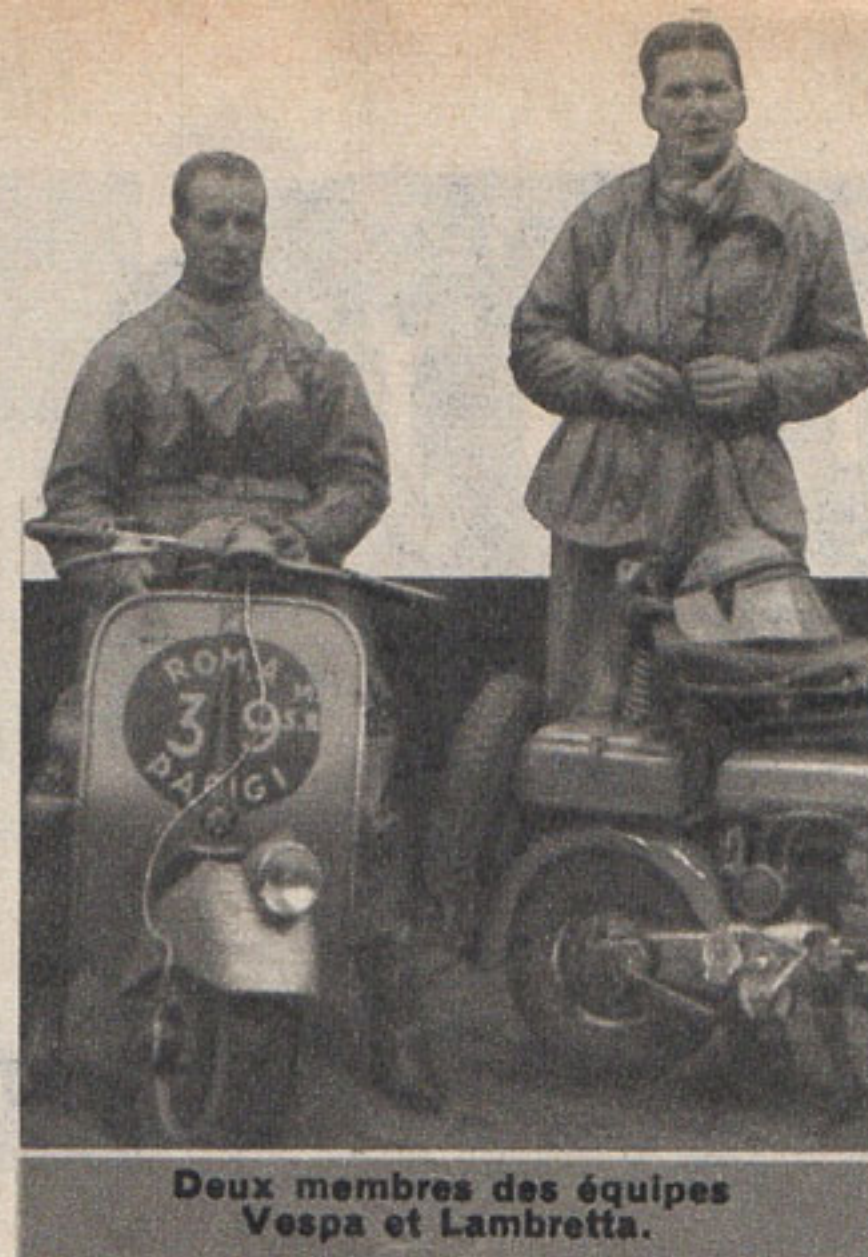
Dans la journée du 30 septembre, Bernard sur un « R. 4 » 125 cmc. Voisin-Gnome-et-Rhône a effectué, sous le contrôle officiel de la Fédération Française Motocycliste, le raid Paris-Bordeaux-Paris avec un passager en 18 h. 04, arrêts compris. Le poids total transporté dépassait 180 kilos.

Ce trajet s'est effectué sans aucun incident.

Aucune performance avec passager n'ayant jamais été accomplie, celle-ci a été effectuée pour répondre aux nombreuses demandes sur les possibilités d'un 125 cmc. transportant deux personnes.

Le passager était M. Jean Barthes, la voiture transportant M. Massonnet, contrôleur officiel de la Fédération Française Motocycliste, était conduite par Maucourant, motocycliste bien connu dans le milieu sportif.

Quelques jours plus tard nous retrouvons Bernard au Salon sur le stand Gnome-et-Rhône, toujours souriant et sans trace de fatigue. Il y a longtemps que l'infatigable Bernard est sur la brèche, ce qui ne l'empêche de nous étonner chaque année au moment du Salon par une nouvelle performance.



Deux membres des équipes Vespa et Lambretta.

Sur 60 partants, 30 seulement terminent ce rallye de 1.670 kilomètres en une étape; redoutable épreuve ainsi que nous l'a confirmé Robert Pahin, surtout dans le parcours Rome-San Remo empruntant des routes de montagne si escarpées que c'était tout juste si, dans les pires passages grimpés en première vitesse, il ne fallait pas aider la machine avec les pieds.

Cependant les concurrents et leurs machines firent preuve de ténacité et d'endurance de bout en bout; l'arrivée groupée des équipes de marques prouve une fois de plus la valeur de nos motos légères qui furent d'ailleurs fort remarquées par les Italiens qui assistaient au départ.

Nous voyons en effet en 500 Terrot et

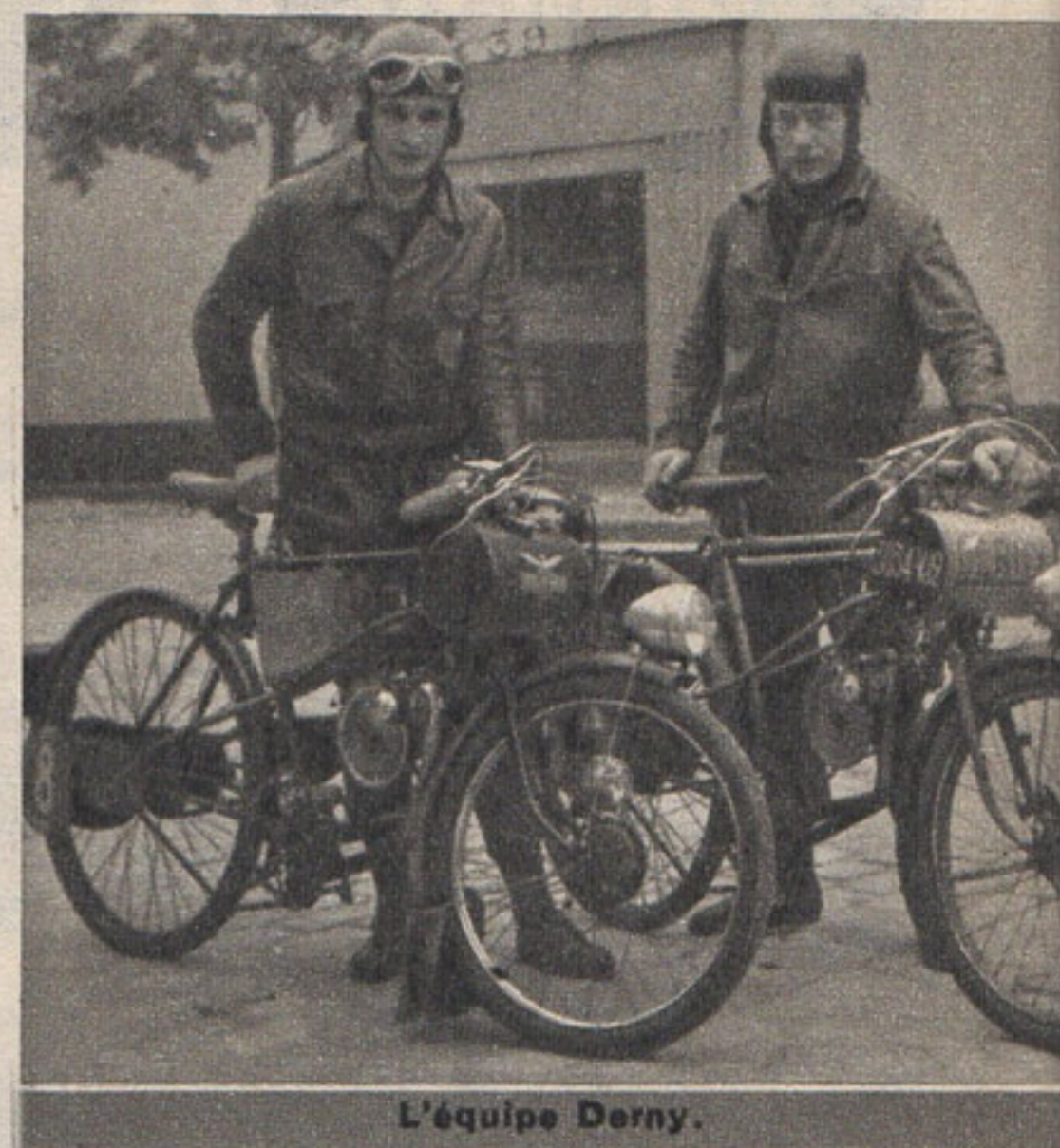


Pahin sur Automoto.

ROME - PARIS

Magnat-Debon; en 175 Motoconfort, Guiller, Automoto et les quintuplées Peugeot; en 125 de nouveau Terrot avec 4 machines, Magnat-Debon et une marque fort remarquée au Salon, Elie-Huin, à moteur A.M.C. avec le benjamin

un Vespa en scooter 125 cmc. et en 60 cmc. un Cucciolo. Il faut souligner le courage de Taramazzo sur 250 Parilla: en panne de magnéto à Brunoy il termina à pied en poussant sa machine les 8 kilomètres du parcours et s'écroula



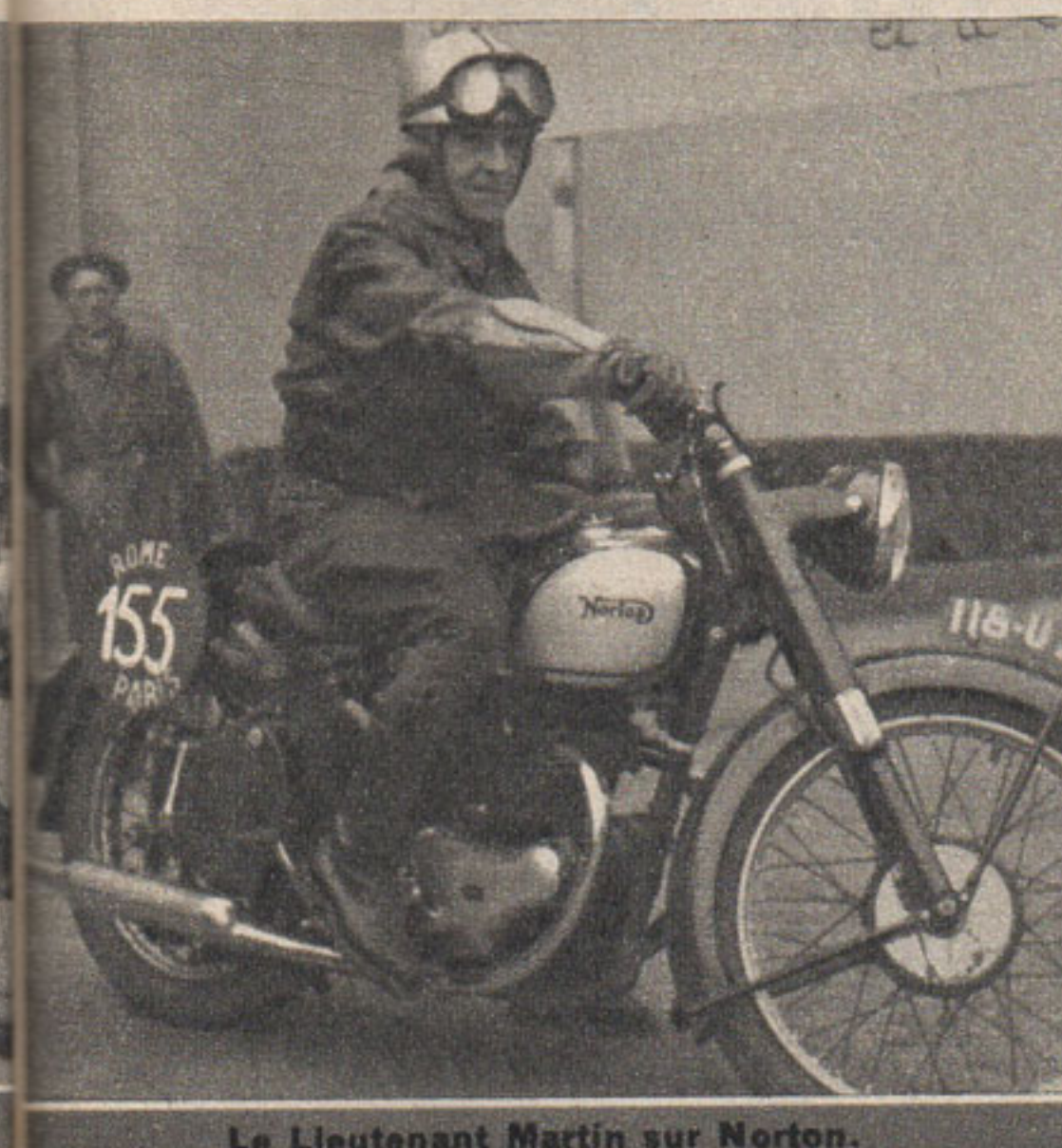
L'équipe Derry.

de l'épreuve S. Dini âgé de 17 ans. En 100 deux Derry.

La participation étrangère qui eut également une excellente contenance était assez limitée: une Norton en 500 cmc., une Parilla en 250 cmc., un Lambretta et



La remise des coupes.



Le Lieutenant Martin sur Norton.

sur la ligne d'arrivée ne perdant malgré tout que 59 points. Ce jeune coureur n'a pas 20 ans.

Le premier arrivé au but final fut Martin sur sa Norton-Dominator. Le plus jeune coureur, nous l'avons dit, était Dini sur Elie-Huin et le doyen Onda sur Magnat-Debon qui en étonna plus d'un par sa maîtrise et sa résistance.

Voici le classement tel qu'il nous a été donné le samedi matin à l'arrivée impeccablement assurée par l'U.M. de Vigneux que les organisateurs remercient chaleureusement :

500 cmc. — 1. *ex aequo* : Martin (Norton-Dominator), Ralphé (Magnat-Debon), Onda (Magnat-Debon), Combeleran (Terrot R.G.S.T.), Fombelle (Terrot R.G.S.T.).

175 cmc. — 1. *ex aequo*: Meynard (Motoconfort), Valeyre (Guiller A.M.C.), Marcel Pahin (Automoto A.M.C.), Robert Pahin (Peugeot), docteur Prévost (Peugeot), Lacour (Peugeot), Coll (Peugeot), Cugnet (Peugeot), tous sans pénalisation.

250 cmc. — 1. Taramazzo (250 Sport Parilla), 59 points.

125 cmc. — 1. *ex aequo* : le benjamin de la course (17 ans) S. Dini (Elie-Huin A.M.C.), A. Dini (Elie-Huin A.M.C.), F. Lucarini (Ma-



Valeyre sur Guiller.

gnat-Debon), P. Lucarini (Magnat-Debon), Jausseran (Magnat-Debon), Astri (Terrot E.T.D.), Poirier (Terrot E.T.D.), Castellano (Terrot E.T.D.), Depecker (Terrot E.T.D.), Garancini (Lambretta), Bruzzone (Vespa), tous sans pénalisation.

100 cmc. — 1. *ex aequo* : Mabillat et Sauleret sur Derry, sans pénalisation.

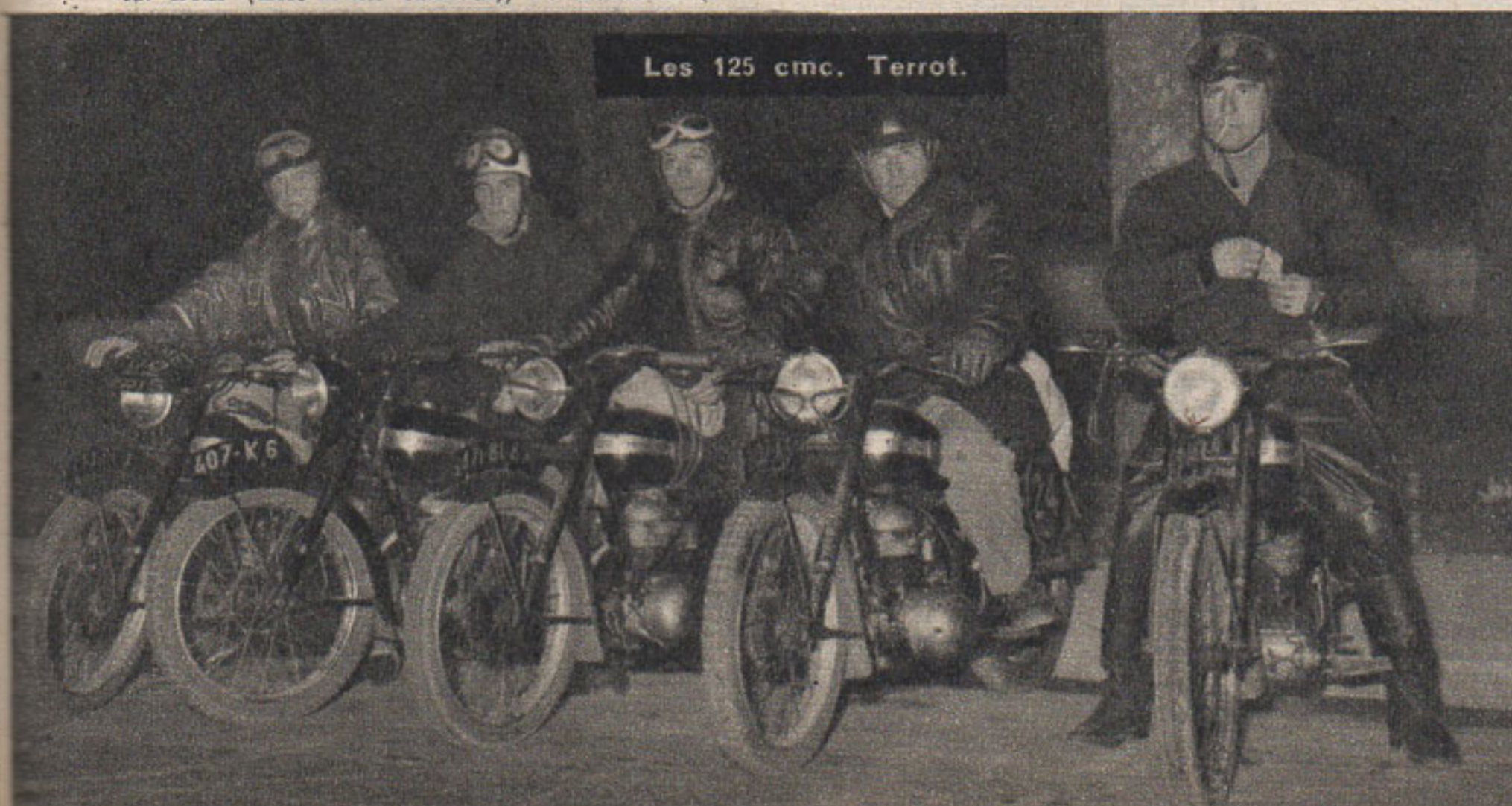
60 cmc. — Richieri sur Cucciolo, sans pénalisation.

Il est regrettable qu'une épreuve de cette envergure n'ait pas eu plus de retentissement et que l'arrivée des concurrents au Parc des Expositions devant le Salon de la Moto n'ait pas été l'occasion d'une réception chaleureuse. Il y a eu probablement un manque de liaison et d'entente entre les personnalités sportives qui eussent pu par un accord préalable recevoir comme ils le méritaient tous ceux qui ont réussi ce bel exploit pour le renom de nos marques nationales.

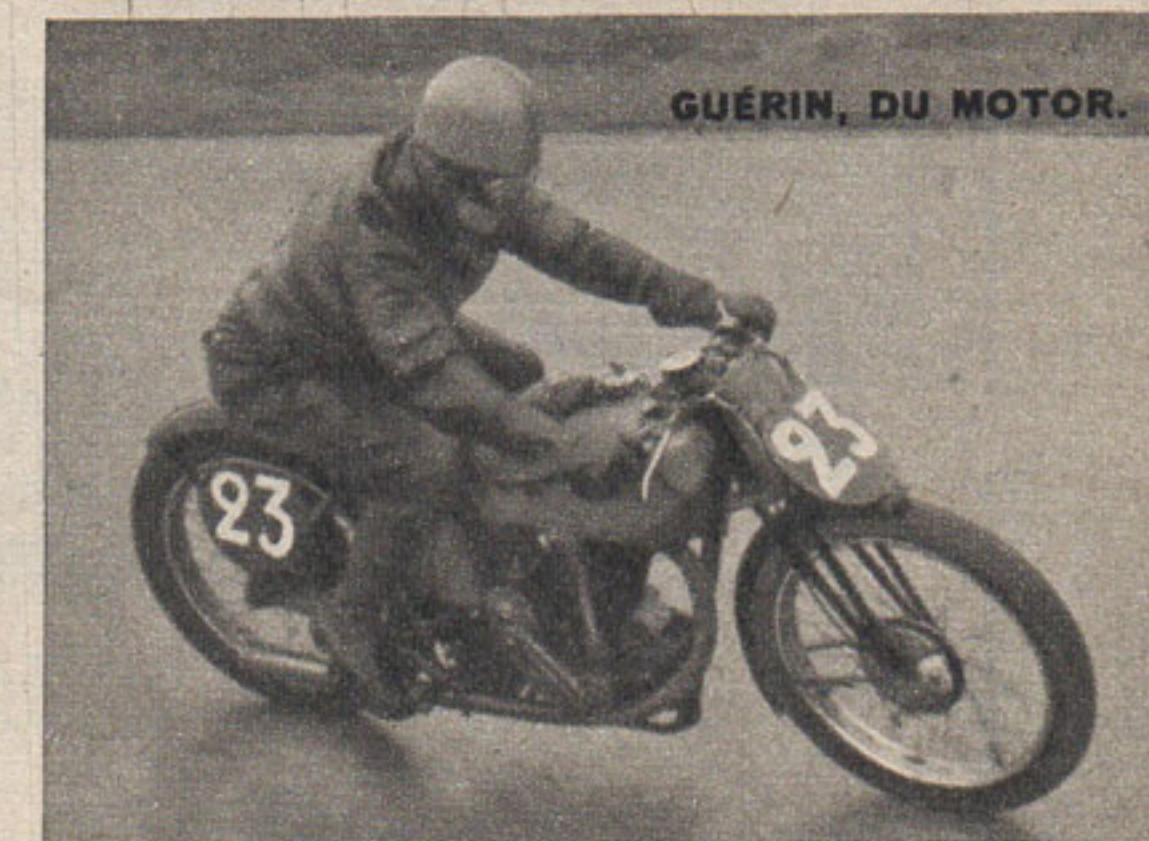


L'équipe Magnat-Debon.

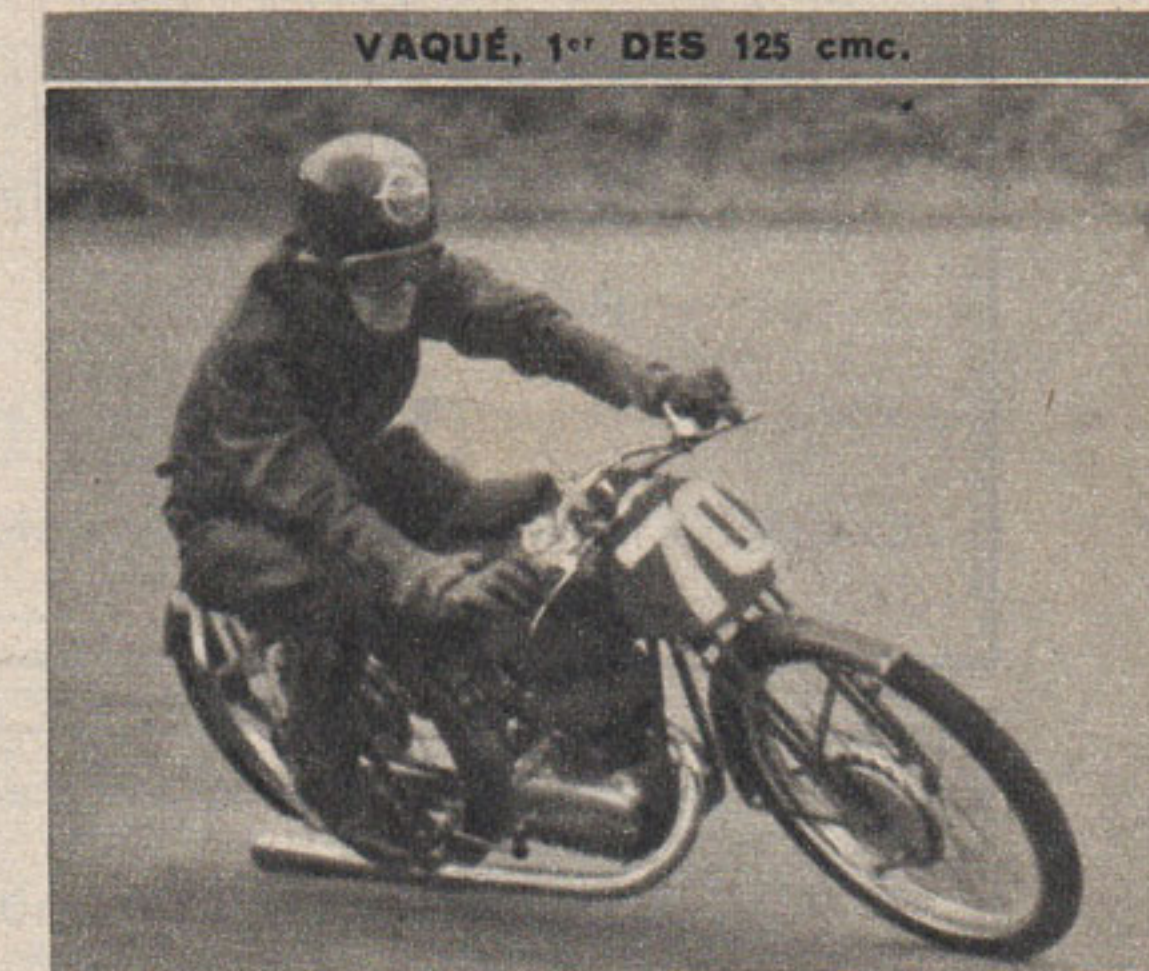
Les 125 cmc. Terrot.



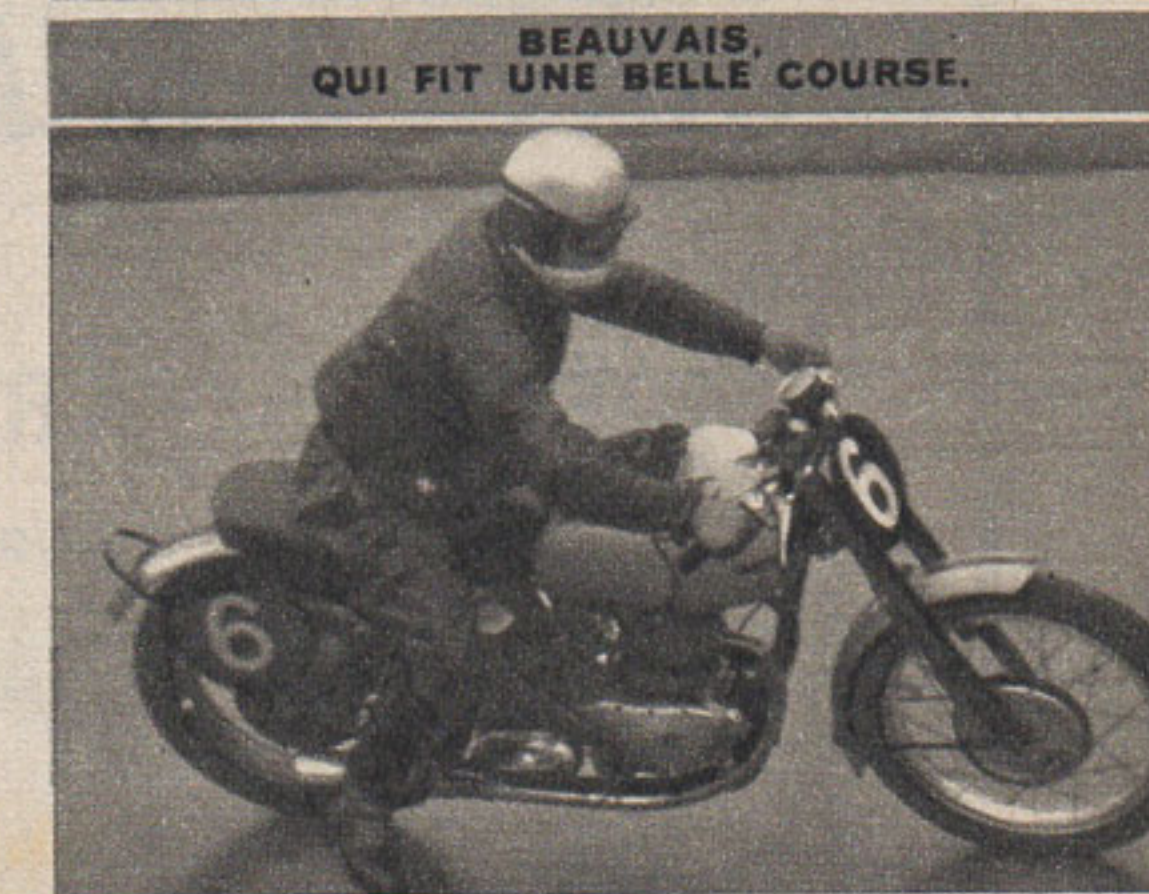
COUPE DU SALON



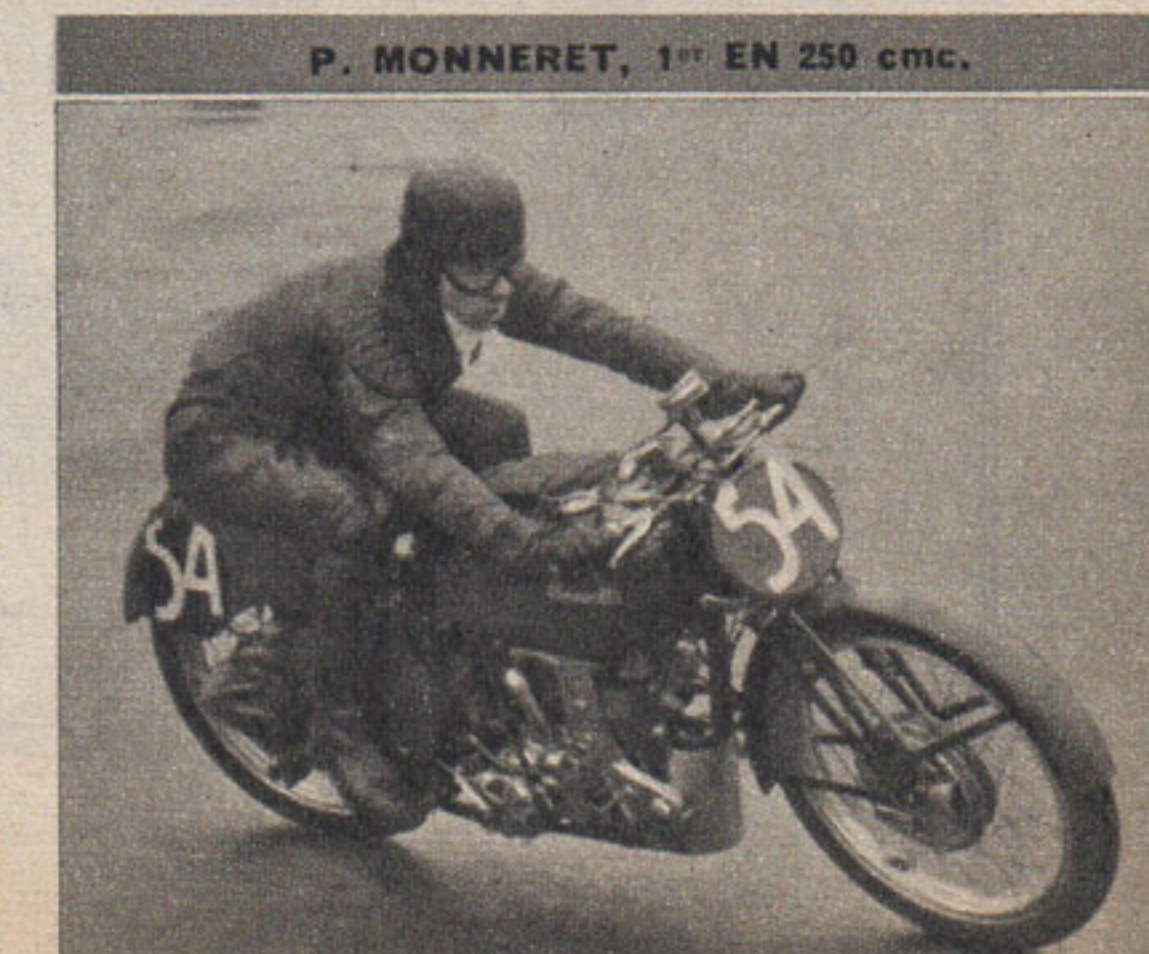
GUÉRIN, DU MOTOR.



VAQUÉ, 1^{er} DES 125 cmc.



BEAUVAIS, QUI FIT UNE BELLE COURSE.



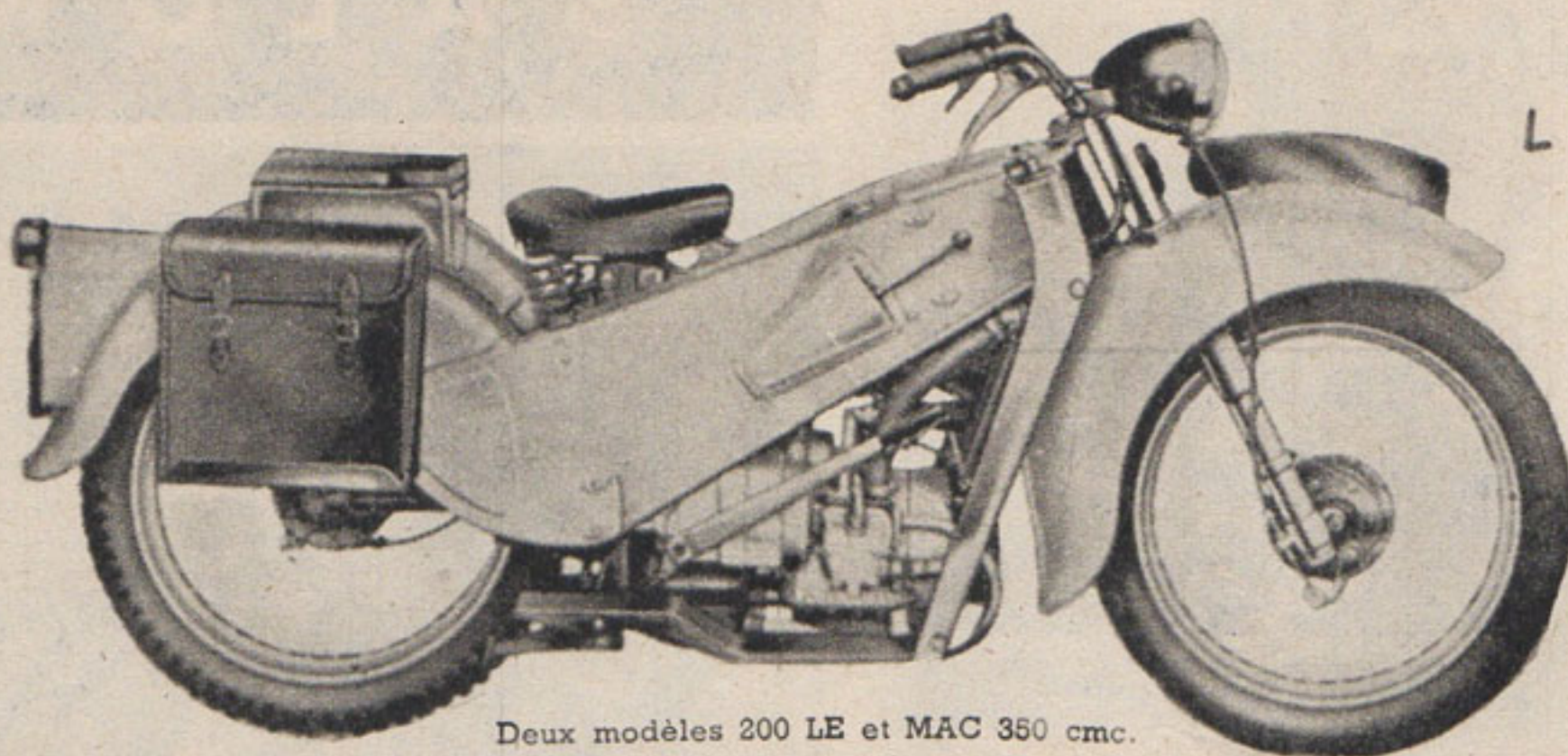
P. MONNERET, 1^{er} EN 250 cmc.



L'équipe des 175 Peugeot.



LA SILENCIEUSE



Deux modèles 200 LE et MAC 350 cmc.

Velocette

Agent général pour la France :

SANDFORD

31, Rue Greffülbe - LEVALLOIS (Seine)



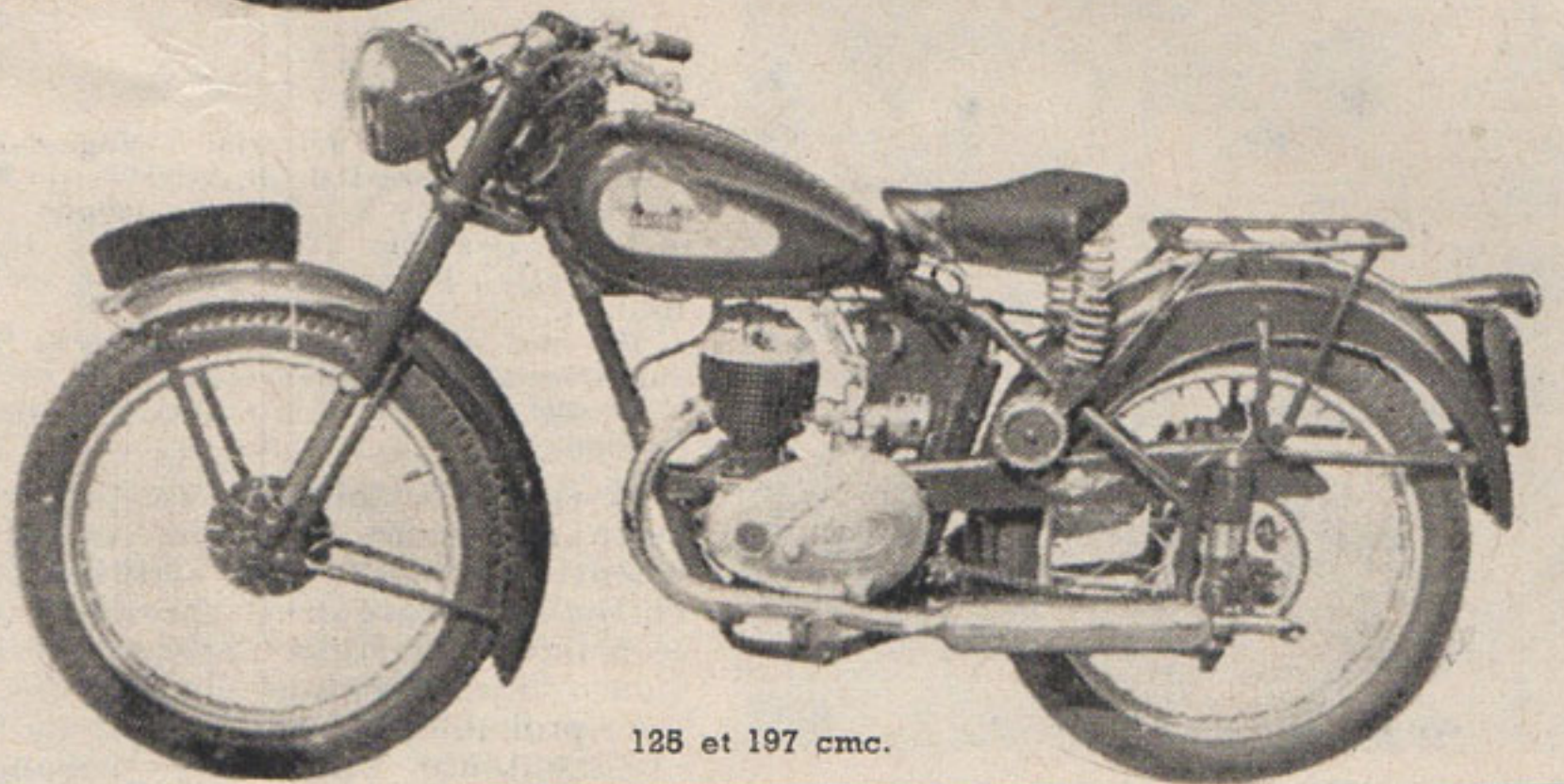
MAGASIN D'EXPOSITION :

MOTO HALL

78 - Avenue des Ternes - 78

PARIS (XVII^e)

Crédit au même prix qu'au comptant



125 et 197 cmc.

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. 77-40

D R E S C H

VENTE-ACHAT-ÉCHANGE

RÉPARATION
TRANSFORMATION
MISE AU POINT

MOLISSE-MOTOS, 80, Bd Henri-Sellier, SURESNES (Seine)

Spécialiste - 20 années de succès

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES EN STOCK

En écrivant aux Annonceurs,
recommandez-vous de

" MOTOCYCLES "

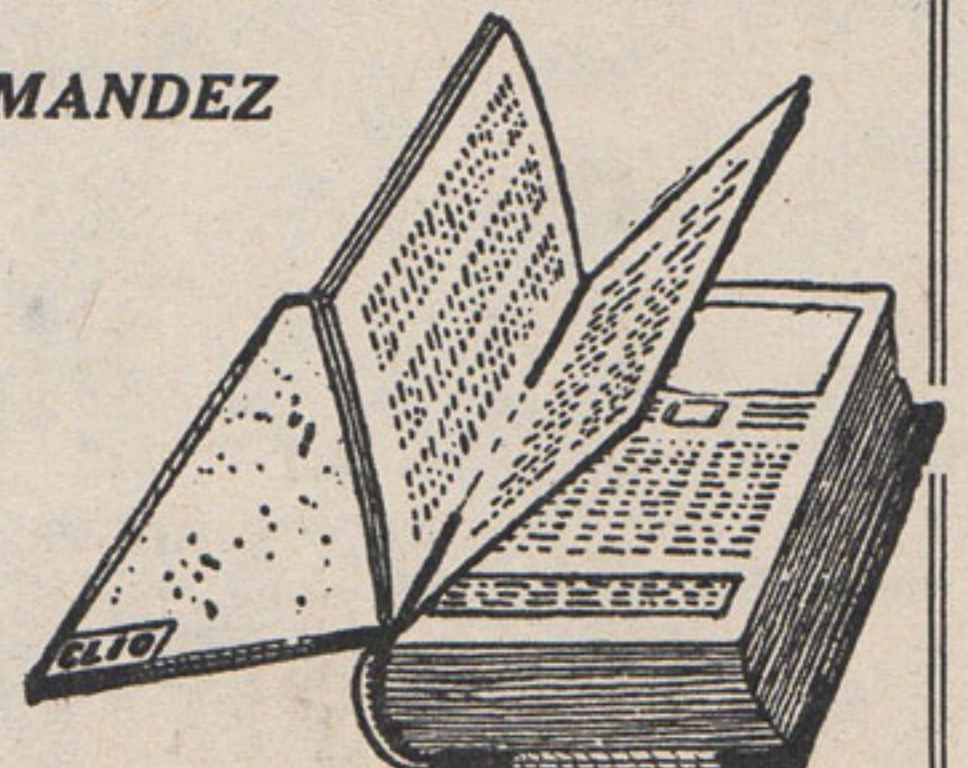


COMMANDEZ

VOS RELIURES
" MOTOCYCLES "

Elles vous permettront
de conserver intacte
votre collection de
" MOTOCYCLES "

Envoi contre 250 frs à
verser au C. C. du Journal
Paris 2834-83 ou contre
mandat.



"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**

LES INUSABLES *Gillet*

LES CONFORTABLES **F/N**

Garantie du Constructeur assurée en nos Ateliers

PIÈCES DÉTACHÉES •

• ÉQUIPEMENTS •

• ACCESSOIRES

26, Av. de la Grande-Armée, PARIS (17°)

ÉTO. 54-81

Les Selles "FAMVA" Vélomoteurs - et Motos -

et les SIÈGES RÉGLABLES sont parmi

LES MEILLEURS

Repose-pieds de caoutchouc — Porte-bagages — Porte-bidon d'huile

DEMANDEZ LA DOCUMENTATION

"FAMVA" 3, Rue Pasteur, SAINT-PRIX (S.-et-O.)

AGENCE OFFICIELLE



BIERLEIN

7^A, Rue de Rosheim - STRASBOURG (Bas-Rhin)

Siège AR. MA. G Breveté
à suspension horizontale
et réglable en marche

CONFORT ET SOUPLESSE
inégalés



MA. G, 32 bis, Rue Jean-Jaurès - GUÉRET (Creuse)

**PISTON
MAHLE**

RECORD du MONDE
de VITESSE en MOTO

DESORMAIS DISPONIBLES

pour B.M.W. - D.K.W. - N.S.U.
PUCH - TRIUMPH - ZUNDAPP, etc.

STOCK IMPORTANT
Montés en série par les constructeurs

16 ter, Rue Étienne-Marcel
PANTIN NORD 99-40

Vient de paraître:

LE BOTTIN DU CYCLE

Edition 1951

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

UN VOLUME de 1500 pages. 700 frs

TÉLÉPHONE :
LITtré 54-95 et
BABylone 00-80

1, RUE SEBASTIEN BOTTIN - PARIS (7°)

SOCIÉTÉ DES AÉROPLANES G. VOISIN

Paris

Paris-Bordeaux-Paris en 18 heures 04

Le 30 Septembre 1950

G. BERNARD *avec un passager*
sur un

Bordeaux

VOISIN GNOME & RHONE Type R4 125^{cm3}

a accompli le trajet PARIS-BORDEAUX-PARIS en 18 h. 04
Performance officiellement contrôlée par la F.F.M.

Service vente et magasin d'exposition : 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS-16^e — KLÉber 90-56
Service pièces détachées et réparations : 16, Rue Félicien-David, PARIS-16^e — AUTEuil 08-90

1950

La Voile!!!
TYPE TOUR DE FRANCE



*Utilisation
pratique
Protection
efficace
Preuve
absolue*

MACOMBYNN

et cette fois
c'est la bonne !!

ÉQUIPEMENT SPÉCIAL POUR MOTOCYCLISTES
— Breveté S.G.D.G. —

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

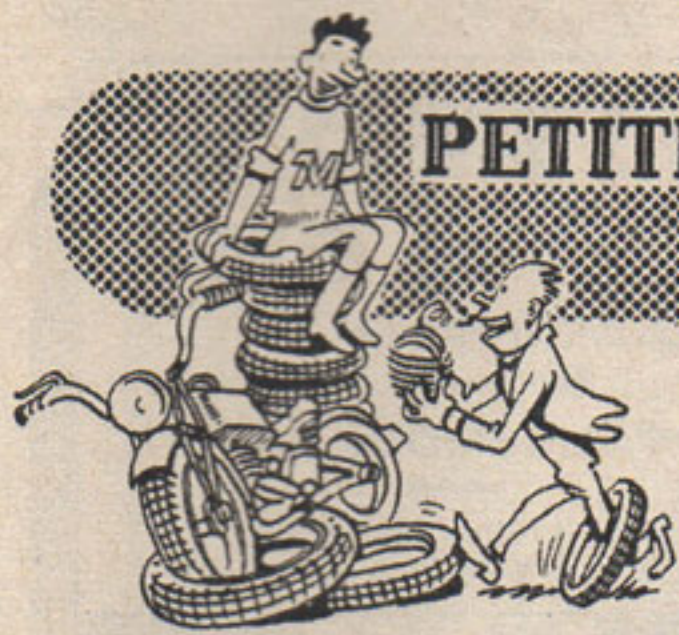
SANS l'équipement conçu spécialement pour vous car **MACOMBYNN** est la tenue parfaite et complète du motocycliste.

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.



PETITES ANNONCES

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

ACHATS

PARTICULIER ach. mot. 4 ou 3 CV., disp. 70.000 fr. — **LETOURNEUR**, 11, rue Dupont-de-l'Eure, PARIS (20^e).

MOTEUR moto C.P. Roléo 4 CV. culb. bon ét. — **MESLE**, 8, r. Ballier, RENNES.

CADRE susp. AR. moto R.-Gillet 750. — **LE FLOCH**, 3, av. Plisson, BLANC-MESNIL (S.-et-O.).

EPAVE 3 ou 4 CV. Motobécane ou Motoconfort de 1932 à 1936 avec papiers, même incomplète. — **TURFIN**, cycles, GETIGNE (L.-I.).

VENTES

POUR CONNAISSEUR Panther 100 à remonter complète de pièces d'origine. Px 80.000 fr. — **LEGER**, 11, villa Eugène, COLOMBES (S.).

GNOME V.2 av. sidecar, moteur et boîte vit. rech. Px à déb. — **BOUSQUET**, 11^e Bataillon de Génie, LIBOURNE (Gironde).

D.K.W. 350 NZ 4 vit. sél. mot. ref. nf. gar. sur fact. Chromage et pns nfs, tansad. Px 150.000 fr. — **RAYMOND**, 15, r. P.-Delostal, SAINT-ANDRÉ-LES-VERGERS (Aube).

GOLDEN FLASH, 3.500 km. ét. nf. — **SOULARD**, 88, av. des Ternes, PARIS (17^e). Tél. : Eto. 48-88.

PEUGEOT 55, 125 cmc. 3 vit. 1949, équip. Px 55.000 fr. — **GERVON**, 7 bis, r. Bollot, PARIS (19^e).

MOTOS DANTON, 14, rue Danton, LEVALLOIS (Seine) :

OCCASIONS 500 Motobécane culb. sup.-cul. imp. Px 115.000 fr. —

TERROT 500 lat. tr. propre email et mot. ref. Px 100.000 fr. —

GNOME-ET-RHONE 750 culb. Px 90.000 fr. — **NEUF** Monet 4 CV. lat. disp. — **MAGNAT** vel. f. tél. 100 cmc. — **SIDECARS** Bernardet canadien caisse bois. Px 32.000 fr. — **BERNARDET** sport comme neuf. Px 37.000 fr. — **SIMARD** side vélo. Px 28.000 fr. — **MOTOS** Harley 1.200 lat., -750 lat. équip. comme nve reconst. 1.200 lat. selle biplace, sacoches. T.S.F. sirène, phares côté, comme nve.

FOUROHE tél. Grazzini. Roue av. Ariel-1.000 ou Red Hunter. — **RAPIN**, 33, rue de la Fédération, MAISONS-ALFORT.

B.M.W. R.12 en rod. side Simard nf. ens. ou sél. Px int. — **DUCHATEL**, 34 ter, bd St-Marcel, PARIS (5^e). Tél. : Gob. 18-05.

MOTOBECANE 350 sup.-cul. nve type R.46.C. susp. tél. AV. et AR. — **LECOQ**, 3, r. Thiers, LAIGLE (Orne).

DELAIRE

4, Impasse de la Galté, PARIS-14^e

Tél. Dan. 55-43

ACHAT COMPTANT

- toutes motos, vélomoteurs -

VENDS cse maladie Puch 250 mod. 50 et Jawa 250 av. remorque 100 kg. — Faire offre en bloc ou séparément à **GUENIN**, 128, av. de Paris, CHALONS-SUR-MARNE.

MOTEUR Vap comme nf, seul 15.000 ou av. vélo homme 21.000 fr. — **RASQUIN**, 106, bd Villette, PARIS (19^e), après 19 h.

VELOMOTEUR Peugeot 125 P.56 nf. 3.000 km., compt. tansad 4 vit. sél. — **BONEYDS**, 77, r. du 22-Septembre, COURBEVOIE. Tél. : Déf. 25-53.



c'est un

"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR VÉLOS ET TANDÉMS

3 VITESSES - REFRIGÉREMENT PAR TURBO
28-30, RUE DU SORRÉGO - PARIS 20^e
MÉMO. 48-47

B.M.W. R.12 100% orig. f. tél. cardan t. chr. mot. rev. gar. av. sac. et comb. embiel. et cul. rech. Px 160.000 fr. — **GUTTER**, 13, r. de Luxembourg, THIONVILLE (Moselle).

MOTOBECANE 175 Z.2.C. 4 tps culb. 4 vit. s. 5.000 km. Sortie usine avr. 50, f. tél. s. ar. compt. tans. Mérat, 2 sac. cuir, p.-bag. pn. AR. : 26x3,5. Nbx acc. — **Imp. POULAIN**, 64, r. de Châtillon, RENNES (Ille-et-Vilaine).

MAGNAT-DEBON 500 1949 susp. AR. f. tél. nve. — **MIZRACHI**, 38, av. Chasse, BEAUCHAMP (S.-et-O.).

EPAVE Indian 1.200 compl. roues chr. Px 85.000 fr. — **GERARD**, tél. Jas. 45-23 de 12 à 14 h.

SIDE Imperial G.R. ét. nf. 1950, r. indép. silentblocs, attaches Précision. Px 48.000 fr. — **GALLON**, r. St-Arthème, CLERMONT-FERRAND.

F.N. av. side 500 culb. pns nfs. Px 40.000 fr. — **SIDE** Bernardet, av. frein sur pn. Px 10.000 fr. Essai à volonté. — **FRESQUET**, 40, rue St-Paul, PARIS (4^e).

DOLLAR 175 culb. bn ét. occ. Px 20.000 fr. — **ERBETTA**, 14, r. Kelbog, ROBINSON (Seine).

TERROT side 500 R.G.A.S. sup.-cul. F. tél. 4 vit. sél. 8.000 km. — **VIGNEAU**, 2, sq. A.-Chabrier (15^e), à partir 18 h.

PARTICULIER vd Jawa 350 nve non rodée. Px 190.000 fr. Vis. dim. et lun. — **ARTUS**, rte Nationale, VALENÇAY (Indre).

PANTHER 350 dern. mod. f. tél. spéc. 1^{er} main, 3.500 km. com. nve. Cse achat voiture. Urgent. — **BONGRAIN, BULLY** (Rhône).

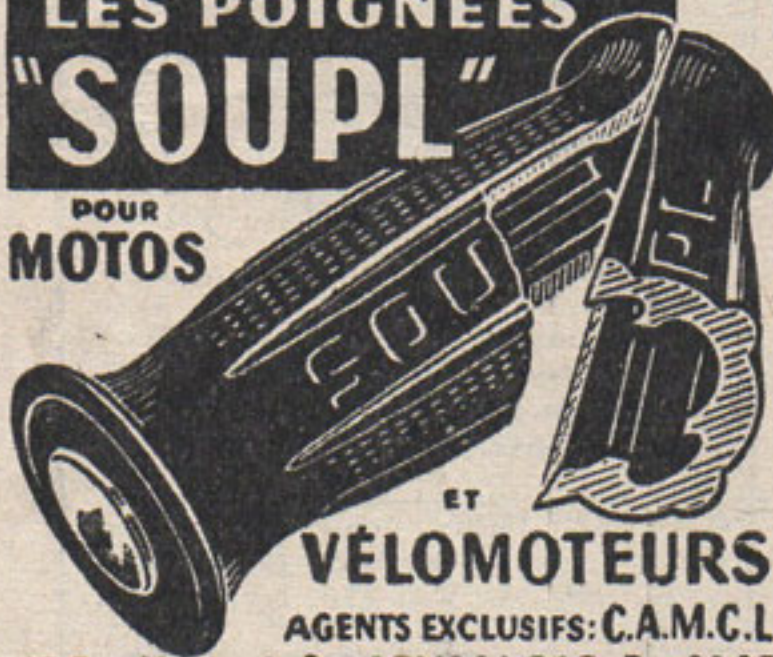
INDIAN av. side type 70.M.030 mod. 1918. Parf. ét. méc. pn. et ch. nfs. Px 25.000 fr. — **GERARD**, r. Massenet, MERIEL (S.-et-O.).

ZUNDAPP K.500 tr. bon ét. bicycl. Px 130.000 fr. — **NEW-MAP** 500 arb. en tête, 4 vit. sél. bn ét. Px 75.000 fr. — **ROMAN**, 8, ch. du Port, Grigny (S.-et-O.), p. N.7.

TRIUMPH 500 lat. mot. ref. nf. side Préc. nf. pns nfs. Px 65.000 fr. — **BALOCLE**, FONTENAY-LES-BRIS (S.-et-O.).

LES POIGNÉES "SOUPL"

POUR MOTOS



ET VÉLOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.L

43, Rue Marius AUFAN. LEVALLOIS. Per.06-35

MONET-GOYON 100, 3 vit. sél. 80 km.-h. — **Ecr. A. CONSTANTIN**, 32, av. J.-Jaurès, CARPENTRAS (Vaucluse).

MATCHLESS civ. f. tél. 8.000 km. — **RENE**, 11, rue E.-Sue, PARIS-18^e.

GUILLER 175 4 tps 4 vit. sél. f. tél. mot. A.M.C. tans. sac. 3.500 km. Px 120.000 fr. Sous gar. cse achat voit. — **LAPORTE**, 71 bis, r. Vaugirard (6^e). Tél. : Lit. 65-09.

PONEY dern. mod. en parf. ét. — **COIFFEUR**, 33, r. de Tourville (20^e).

MOTOAR 175 bon ét. marche. — **VELLUET**, 22, bd Bajon, POITIERS.

VELOMOTEUR M.R. mot. Sachs av. kick, pns bal. 550. Tél. : Lit.78-25.

DEPREZ

60^e ANNÉE

187, Rue Armand-Sylvestre

COURBEVOIE

Tél. : DÉF. 07-01, 02

VELOSOLEX disp.

MOTOBÉCANE

PEUGEOT

GNOME-RHONE

MONET-GOYON

Side BUFFLIER

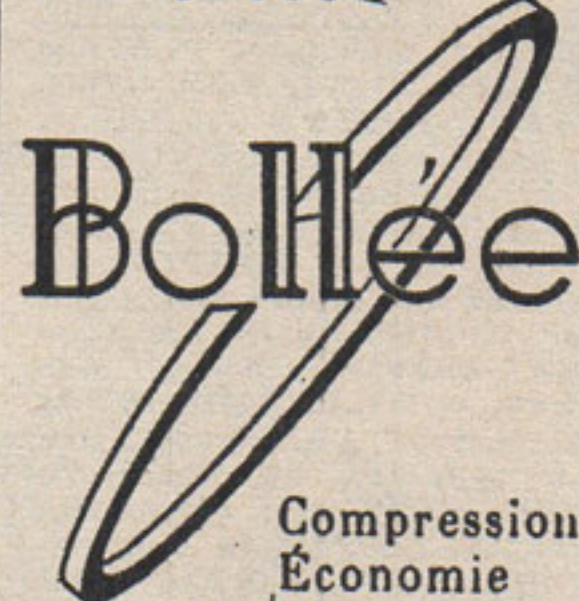
PIÈCES DÉTACHÉES

CRÉDIT

RÉPARATIONS

• RAPIDES •

SEGMENTS DE PRÉCISION



Compression
Économie
Durée

ARIEL 350 imp. à rod. — **ZUNDAPP** 500 ent. ref. com. nve. — **MOTOBECANE** 125, 4 tps, susp. AR. 4.800 km. — **DOMINATOR** **NORTON** 500 Twin 1950. — **Tri PEUGEOT** parf. ét. — **LE TRESTE**, 27, bd de Verdun, COURBEVOIE. Tél. : Déf. 14-49.

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.

ÉTS BONNET

80, Avenue Général-Leclerc

BILLANCOURT

Livrent rapidement

LA NOUVELLE 175 cc.

GUILLER

à bloc-moteur A. M. C.

LARGES FACILITÉS
DE PAIEMENT

Métro Billancourt

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, sacoches, tansad, poignées tournantes, dessus de selle caoutchouc, accus, sélecteurs, pare-brise, etc., etc.

GARREAU vend toutes les motos du service des courses. — Faire offre, 22, rue R.-Lindet. Tél. : Vau. 07-09.

ROYAL ENFIELD dernier modèle 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).

INDIAN 1.200 C.A.V. 500 G.D.A. pièces orig. embiel. pistons, axes, segments, soupapes, guides, joints, culasses, pignons bte, disques, embray. châssis side, sacoches d'org. neuves, moteurs 1.200 complets, pare-chocs, ressorts fourche, tuyaux d'échappement. — **TAURY**, 50, rue Oct.-Mirbeau, PARIS (17^e).

ZUNDAPP 196 cmc. imp. tte équip. batt. klax. compt. tans. pns nfs. Px 95.000 fr. — **RICHEVAUX**, 37, bd Villette, PARIS (10^e).

SIDE Motobécane 500 cmc. nf. Px 170.000 fr. — **DUTRIAU**, rue Phani, TAVERNY (S.-et-O.).

JAWA 350 bicyl. nve. Px 185.000. — **LOUTZ**, 143, bd Voltaire, PARIS (11*), apr. 20 h.

GNOME 125 f. tél. bn ét. Px 55.000.

— **PEUGEOT** 175 tr. bn ét. 55.000.

— **MATCHLESS** 350 reconst. nve. gar. 6 mois. Px 160.000.

— **A.J.S.** 350 susp. AR. moy. con. réserv. 22 l., mot. spéc. tr. bn ét. Px 180.000 fr. — **NORTON** 500 A.C.T. inter. cul. bronze, réserv. 23 l. ét. gar. vit. 160. Px 180.000 fr. — **MONET-GOYON** 750 av. side, mot. 2 cyl. — **GILLET-HERSTAL** 4 vit. marche AR. reconst. nve. gar. 6 mois. Px 200.000 fr. — **MOBYLLETES** nves disponibles. — **KIENE**, 73, quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT. Tél. : Mol. 64-02.

— **TRIUMPH** « Speedtwin » 500 ét. gén. imp. Px 170.000 fr. — **MAUPIN**, 18, rue du Vauxhall, CALAIS (P.-de-C.).

LES ÉTABLISSEMENTS

BONNET

80, *Aven. Général-Leclerc*
BILLANCOURT

— vous offrent avec —

**LONGS DÉLAIS
DE PAIEMENT**

le plus beau choix

de **VÉLOMOTEURS**
et **MOTOCYCLETES**

AGENTS des **PLUS
GRANDES MARQUES :**

**GNOME-&RHONE — JONGHI
GUILLER**

LIVRABLES DE SUITE

et

**MOTOBÉCANE — TERROT
BERNARDET**

Téléphone : **MOLitor 15-46**

Métro Billancourt

SIDECAR Terrot 7 CV. 2 cyl. 1939, 4 vit. sél. 2 klax. r. sec. side cabriolet, équip. gd tour. exc. ét. Px 100.000. — **HEFTI**, 2, pl. Hôtel-Ville, CHAUNY (Aisne).

HARLEY 750 luxe, selle bi-pl. exc. ét. Px 180.000 fr. — **MOTOBÉCANE** 500 culb. 4 vit. sél. mot. nf. susp. AR. Px 120.000 fr. — **RAPH-MOTOS**, 7, r. Chevreuil, PARIS (11*).

HARLEY type M.P. 750 cmc. cm. nve. av. carabine Herstal 5.5 à répétition. Px de l'ens. 200.000 fr. — **NIVELON**, 265, r. St-Denis, PARIS (2*).

MOTOBÉCANE 175 dern. mod. ét. imp., 4.000 km. Px à déb. — **BEAUJARD**, 10, av. Liberté, CHEVILLY-LARUE (Seine). Tél. : Por. 15-34.

**LEICA — FOCA
ROLLEIFLEX
KODAK**

disponibles à

**“ASNIÈRES-
PHOTO”**

78 bis, Avenue de la Marne

ASNIÈRES-PARIS

GRÉ. 49-13

Ouvert le Dimanche matin

R.-GILLET 750 av. side 6 CV. ens. ou sél. Parf. ét. méc. — **BAUCHY**, 63, bd Barbès, PARIS (18*). Tél. : Mont. 45-10.

HARLEY 100 culb. sup. mach. de gd sport, pns nfs, unique. — **HARLEY** 750 réc. imp. mot. nf. chromée, off. par particul. — **AUCHHISIGER**, 29, av. des Vosges, STRASBOURG.

PARTICULIER vend **D.K.W.** 350 NZ 4 vit. sél. av. side Précision, ens. tr. joli. — Vis. 116, bd Serrurier, PARIS (19*).

VÉLO cadre mixte der. 3 vitesses bn ét. Px 8.000 fr. — **TONDEUR**, 21 bis, rue de Paris, CLICHY (S.).

JAWA 350 bicyl. 2 tps mod. 1950, 2.700 km. Px int. — **LE PAVEC**, P.T.T., FLERS (Orne).

D.K.W. 350 NZ, 4 vit. sél. imp. tans. pns nfs, acces. Px 125.000 fr. — **HATINGUAIS**, 16, rue Lachat, TROYES (Aube).

OONDR 600. — **SAROLEA** 600 **PONEY** nf sorti usine. — **TERROT** 500 sup.-cul. — Matériel ét. nf., à vdr en 1 seul lot ou séparément. — Tél. : Car. 90-53, ou écrire N° 73.515 Contesse Publicité, 8, sq. Dordogne, PARIS (17*) qui transm.

PARTICULIER vd Peugeot P.156 4 vit. sél. compt. tans. déc. 49. Px 85.000 fr. — **DE SOUTER**, 8, rue des Montibœufs, PARIS (20*), vis. apr. 19 h. ts les jours.

B.M.W. 750 R.12 side Précision tour. 2 carb. rlé 4.000 km., tr. bn ét. ou éch. ctre voit. mod. + soulte. — **MORRETON**, 47, rte de Calais, BEAUVAIS (Oise).

J. DETRUCHE, spécialiste, maison fondée 1918, 16, rue J.-Guesde, LEVALLOIS (métros Péreire, Champerret), agent Royal, Gnome, Motos, VéloMOTEURS, Side occasion, B.M.W. R. 73 ét. nf. Royal 500 3 soupapes. Gnome 750 X. Monet 350 Mag. Ariel 350 culb. rév. R.-Gillet 350. Automoto 150. A.M.C. 4 vit. 49. M.R. moyeu Sachs. Pièces détachées moteurs boîtes, tous travaux.

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

“ Les
meilleurs



pour
tous
moteurs ”

**PISTON
BORGO**

“ Qualité supérieure
Renommée mondiale ”

TOUS MODÈLES

34, Avenue du Roule
NEUILLY-SUR-SEINE

MAIL. 55-55

PARTICULIER vend cse dble empl. B.S.A. réc. 250 culb. 4 vit. parf. ét. Px 125.000 fr. — 34, rue des Trianons, RUEIL.

GIMA com. nf. sous gar., mot. A.M.C. 150, f. tél. 4 vit. sél. Af. excel. — **POLI**, 10, rue Meslay, PARIS (3*).

AFFAIRE exceptionnelle. B.S.A. M.20, 5 CV. av. side Précision com. nve. — **MISREH**, 20, rue des Ecoles ou Tél. : tru. 12-25.

B.M.W. R.16, 750 culb. parf. ét. Px 140.000 fr. — **D.K.W.** 53.500 sél. side et marche imp. Px 140.000. — **GALLETTI**, 25, rue P.-Curie, POISSY (S.-et-O.).

MOTO-SERVICE, 220, rue J.-Jaurès, MAISONS-ALFORT, agent Motoconfort, Jonghi D.S. Malterre, M.R., Gillet-Herstal (aut. marques, scooters, etc.), éch. standard cyl. embillage, nomb. occasions.

BELLE MOTO SOYER 350 cmc. à saisir de suite. 35.000 fr.

SIDECAR H.B. roue suspendue. 20.000 fr. Voir **DUTEIL**, Place du Marché, BELLEVUE (S.-et-O.).

ÉCHANGES

VENDS voiture 4 pl. décap. 7 CV. et vélom. M.R. 100, 2 vit. ou éch. ctre logement 3 p. cuis. — **GOUDEMAND**, 3, rue de la Corvée, COURBEVOIE.

DEMANDE D'EMPLOI

JEUNE MÉNAGE ayant connaissance moto, vélo, T.S.F., cherche gérance. — **Théo WRECYCKI**, GOUZON (Creuse).

CHAUFFEUR ts permis cherche placé chauffeur-livreur ou routier. — **BOUSCH**, 3, impasse de la Mare-Nombuy, NEUILLY-PLAISANCE (S.-et-O.).

DIVERS

ÉCHANGE, VENTE OU REPRISE MOTOS OU 4 CV. RENAULT. Vendons superbe Cabriolet décapotable Auto-Union, av. compresseur 11 CV. — Voiture **OLDSMOBILE** 22 CV. av. T.S.F. (conduite int.). — **LADÉVEZE**, 50, rue Brunel. Tél. : Eto. 24-66.

AIDE financière pour achat motos et autos par la Compagnie Parisienne 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 situation, vos possibilités, votre intérêt est de nous consulter, sans attendre davantage. — Renseignements gratuits. (Joindre deux timbres.)

CONTRE PLUIE ET POUSSIÈRE : Cuissardes, salopette, gants, musette toile neuve imperméable plus 1 verseur pour jerrican, le tt 1.100 fr. franco. Toujours disponible. Stock américain. — **BOURGEOIS**, REMONCOURT (V.).

VENDS ou échange fusil de chasse gd luxe neuf, cal. 12, éject. autom. val. comm. 120.000 fr. ctre moto récente minimum 3 CV. (ajout. dif. s'il y a lieu). — **FUZELLIER**, ROMERG, près MEZIERES (Ard.).

COMPTEUR D'ESSENCE. Modèle breveté. S'adapte sur toutes marques. Pose immédiate. Expéditions en province. — **VILLIERS-MOTOS**, 65, r. de Villiers, NEUILLY (Seine). Tél. : Mai. 43-02.

VOITURES

COQUET Rovin-roadster. Petit Mochet s. permis, à part. de 40.000 fr. comptant et 6 mois à 3.000 fr. 30, bd H.-Sellier, SURESNES (S.).

FONDS DE COMMERCE

DÉPART PROVINCE cède fonds sport, pr. gare s/bd, tenu 13 a., r.-chaus., surf. 50 m² + s.-sol, d° chauffé, doit s'adj. véloMOTEURS, sans concur., autor. expos. sur trott. Ec. *Motocycles*.

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES Velocette

MOTOBÉCANE

TERROT BERNARDET

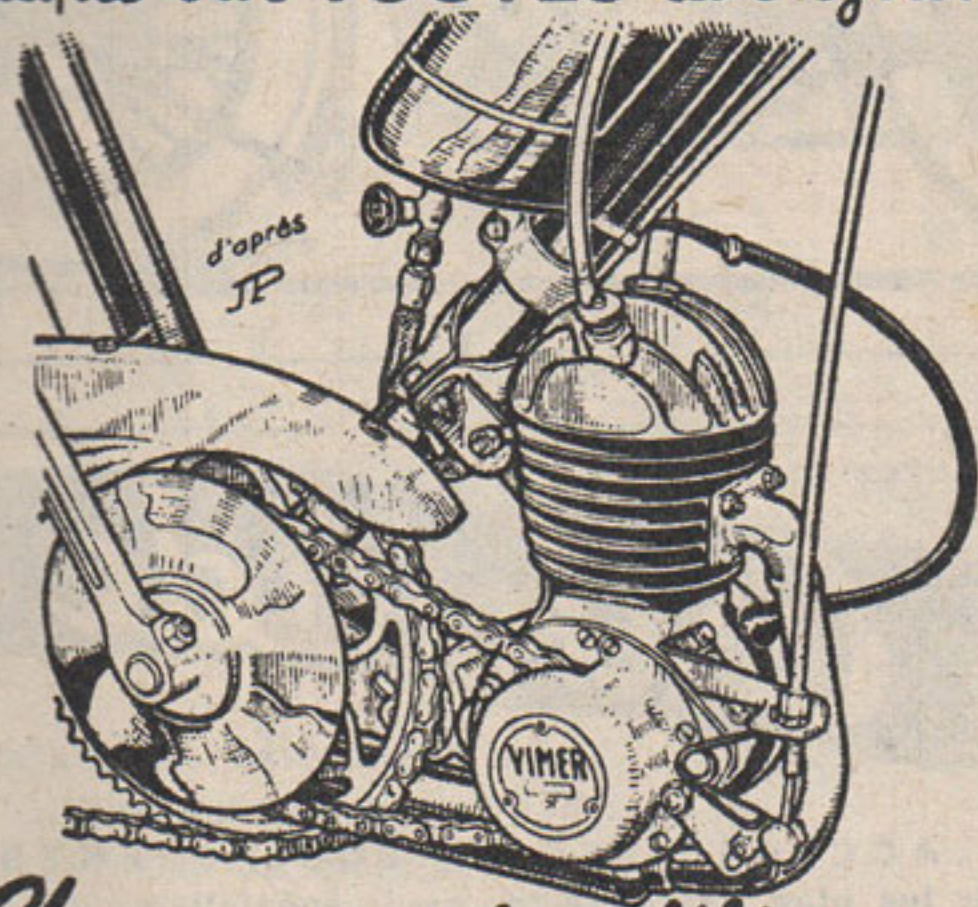
toujours prêt à vous satisfaire

78, AVENUE DES TERNES
PARIS-17° GAL. 78-95

le moteur auxiliaire

VOMER

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

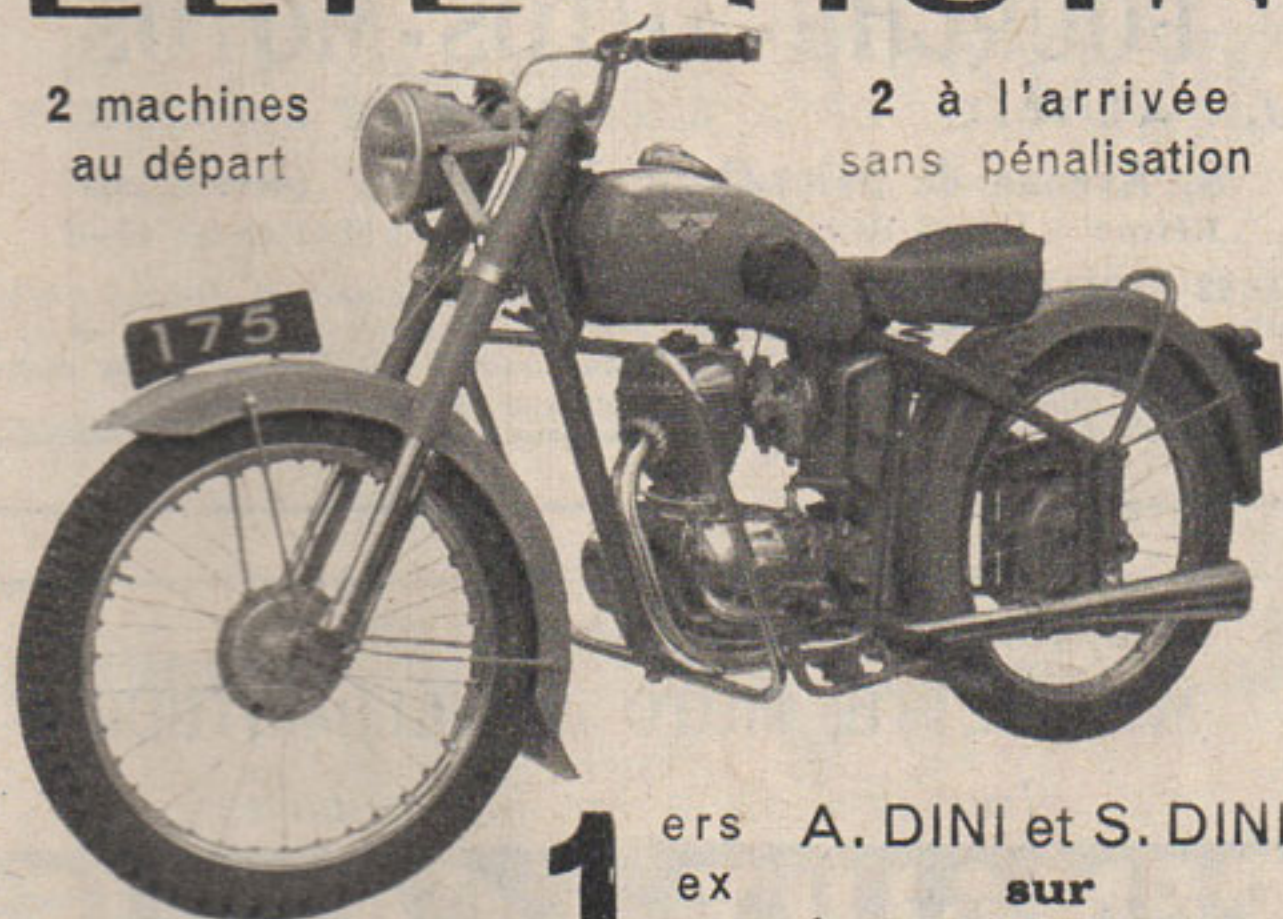
1.675 kilomètres ROME - PARIS
en une seule étape

confirme la valeur des productions

ÉLIE HUIN

2 machines
au départ

2 à l'arrivée
sans pénalisation



1 ers A. DINI et S. DINI
ex sur
æquo **ÉLIE-HUIN 125 cmc.**

DOCUMENTATION SUR DEMANDE :

ÉLIE HUIN

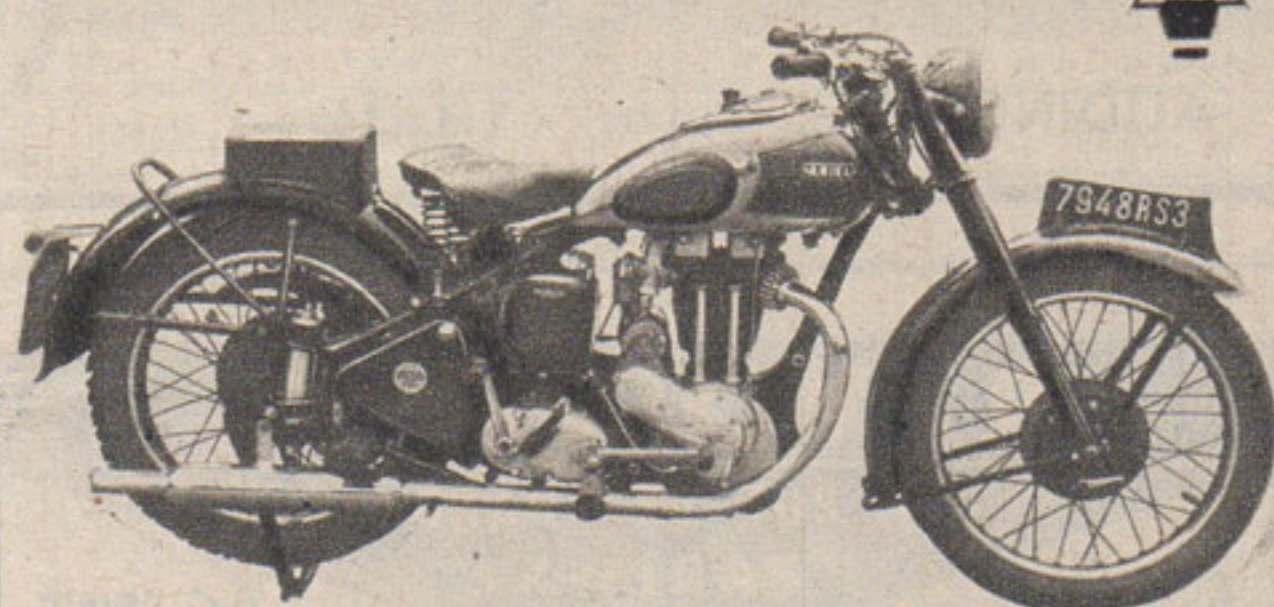
29, Rue Champell - CLERMONT-FERRAND
(Puy-de-Dôme)

ENFIN...

LADEVÈZE

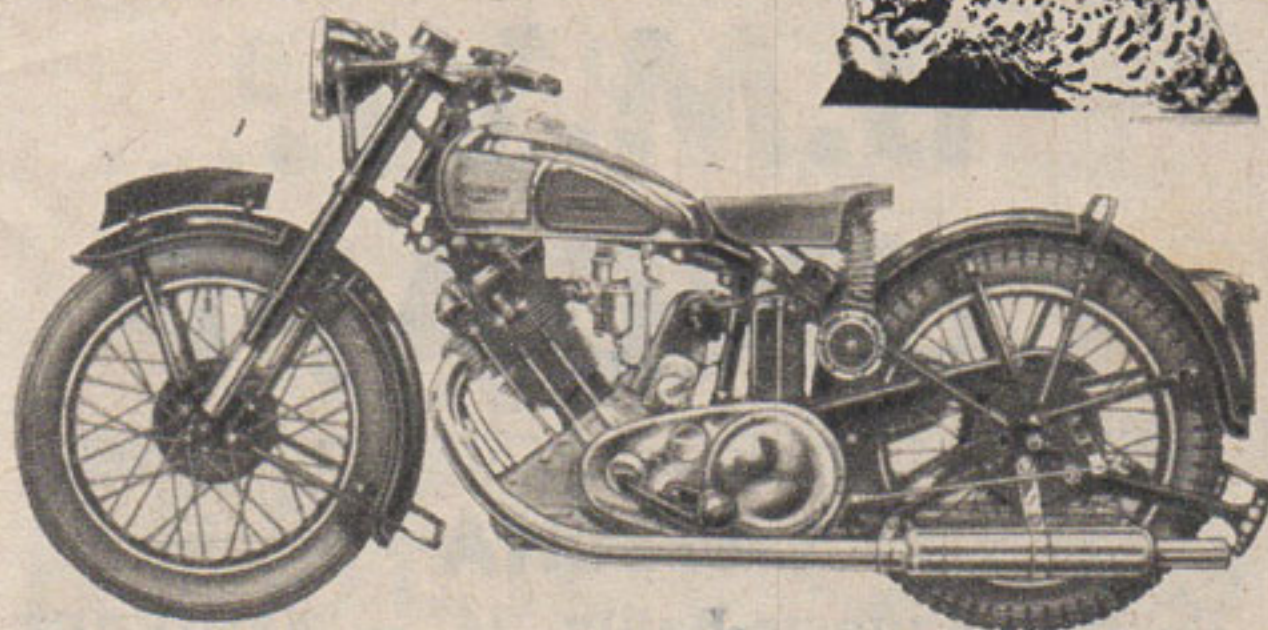
LIVRE

ARIEL



4G	1000 cmc.	Square Four Aluminium ..	338.000 fr.
KH	500 cmc.	Red Hunter Twin	284.000 fr.
KG	500 cmc.	Luxe Twin	260.000 fr.
VH	500 cmc.	Red Hunter	243.000 fr.
NH	350 cmc.	Red Hunter	213.000 fr.
VB	600 cmc.	Sid Valvelatérale	213.000 fr.
		Suspension arrière, supplément.	26.000 fr.

PANTHER



65	248 cmc.	Standard 3 vitesses	179 000 fr.
65	»	de Luxe 4 vitesses	192.000 fr.
75	348 cmc.	Standard	202.000 fr.
75	»	de Luxe	215.000 fr.
100	598 cmc.	Standard	249.900 fr.

LIVRAISONS IMMÉDIATES
OU TRÈS RAPIDES

LE PLUS GRAND CHOIX D'OCCASIONS
BAS PRIX

P. LADEVÈZE

50, Rue Brunel et 235, Boulevard Péreire
PARIS (XVII^e) - ETOILE 24-66

CRÉDIT - REPRISE - ACHAT - ÉCHANGE

Toutes Pièces "PEUGEOT"

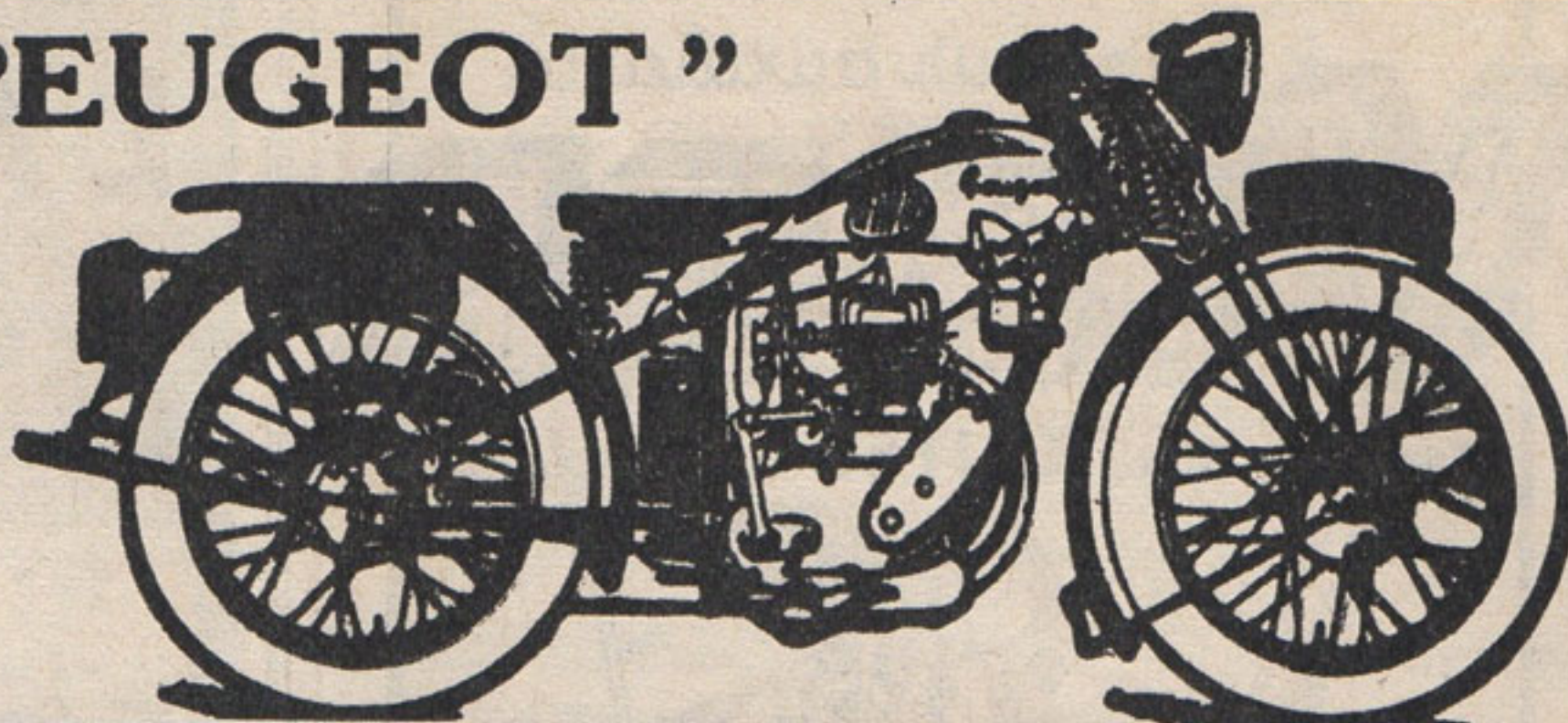
de P. 50 à P. 112

D'ORIGINE ET ADAPTABLES

Établ^{ts} Gilbert CUENIN

BOITE POSTALE 15

AUDINCOURT (Doubs) - TÉL. 149



R. VOIVENEL

34, RUE DE CHARONNE
PARIS-XI

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

Vous aurez la

Certitude

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 ET S

82, Avenue des Ternes — 225, Boulevard Péreire
PARIS (17^e) Tél : ÉTO. 15-53
MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

B.M.W. ZUNDAPP

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIÈRES

(A 300 mètres de la gare)

Tél. : GRÉ. 17-93

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.

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES
POUR
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ
POUR
MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées
Echange Standard d'Organes
auto et moto

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})

Tél: PASSY 46-25-46-45-46-70-46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

Si vous voulez acheter votre

MOBYLETTE, 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

NECESSAIRE
PIECES DE
RECHANGE

AMAC

pour
CARBURATEURS
MOTOS ET
VELOMOTEURS



Pièces de vente
très courante
contenues dans un élégant
coffret avec séparations
fourni gracieusement.

STATION-SERVICE-AMAC

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

H2T

HUILE 2 TEMPS
Spéciale

GRAISSE SANS CALAMINER **EVITE** LA PERLE DE LA BOUGIE

99, RUE DE CHEZY · NEUILLY-^s · TÉL. MAI. 17-82

CONSTRUCTEURS, *Confiez la fabrication de*
VOS BOBINAGES

à des Spécialistes :



**LA RUCHE
INDUSTRIELLE**

35, rue Saint-Georges
PARIS-9^e

Téléph. : TRUdaine 79-44

La bonne selle souple **REYDEL**

...à suspension **SANDOW**

TELLEMENT MIEUX...

Novi

SES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

de Qualité

Pour **VÉLOS VÉLOMOTEURS & MOTOS**

PANTIN - SEINE

E^{TS} MOTTAZ

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

Téléphone : LON. 05-55

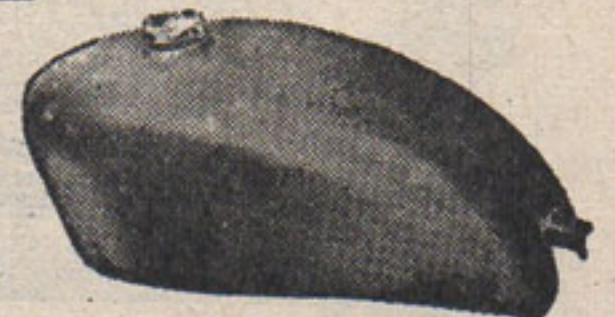
SPÉCIALITÉ DE
RÉSERVOIRS

et accessoires de tôlerie pour
VÉLOMOTEURS et MOTOS

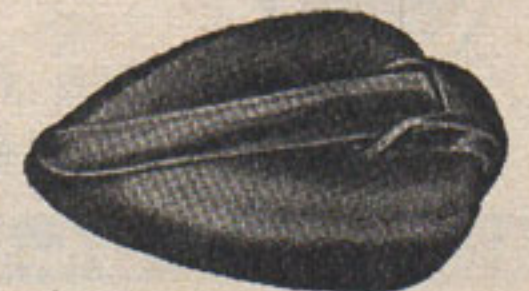
BOUCHONS de RÉSERVOIRS
EXPANSIBLES



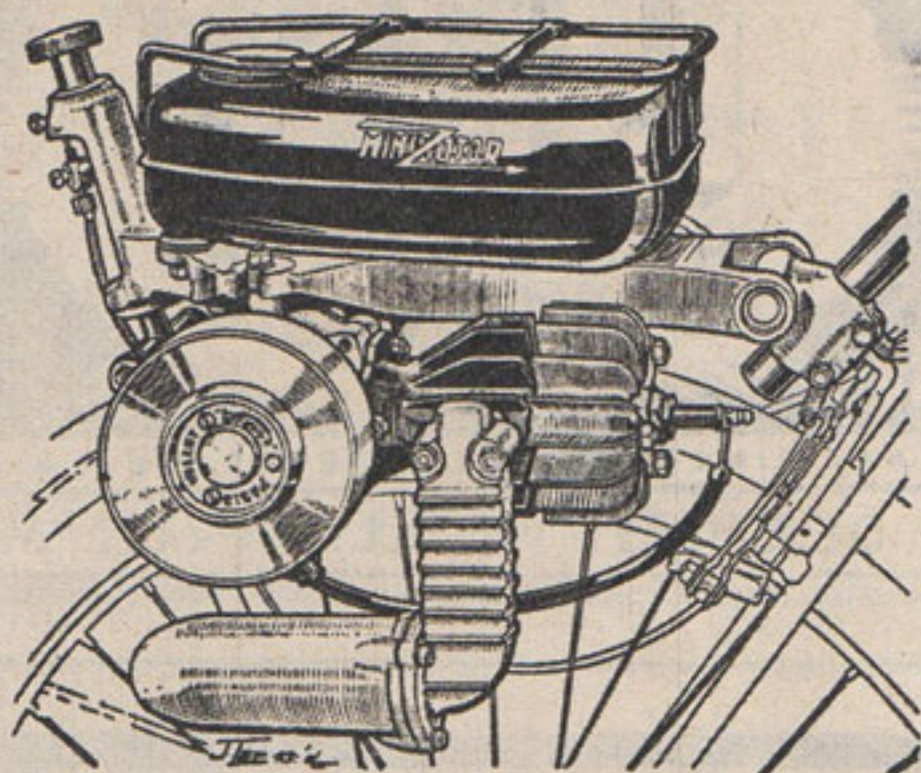
FABRICATION
EXCLUSIVE
pour



CONSTRUC-
TEURS et
GROSSISTES



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

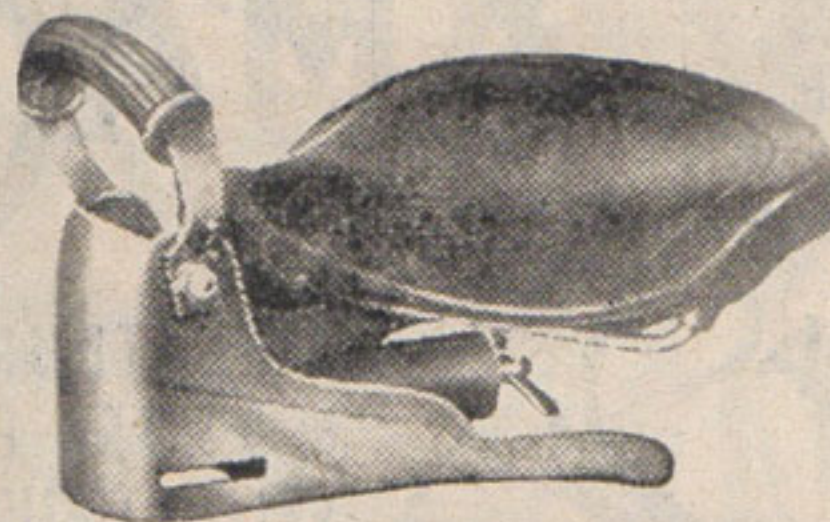
MINI MOTOR

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

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

S. A. R. L.

Modèle Déposé



FABRICANT

des siéges 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^{ts} GUENEAU, 6, Faub. St-Honoré

BILLES DE PRÉCISION

SCD

AGENCE DIRECTE
D'IMPORTATION

livraison rapide

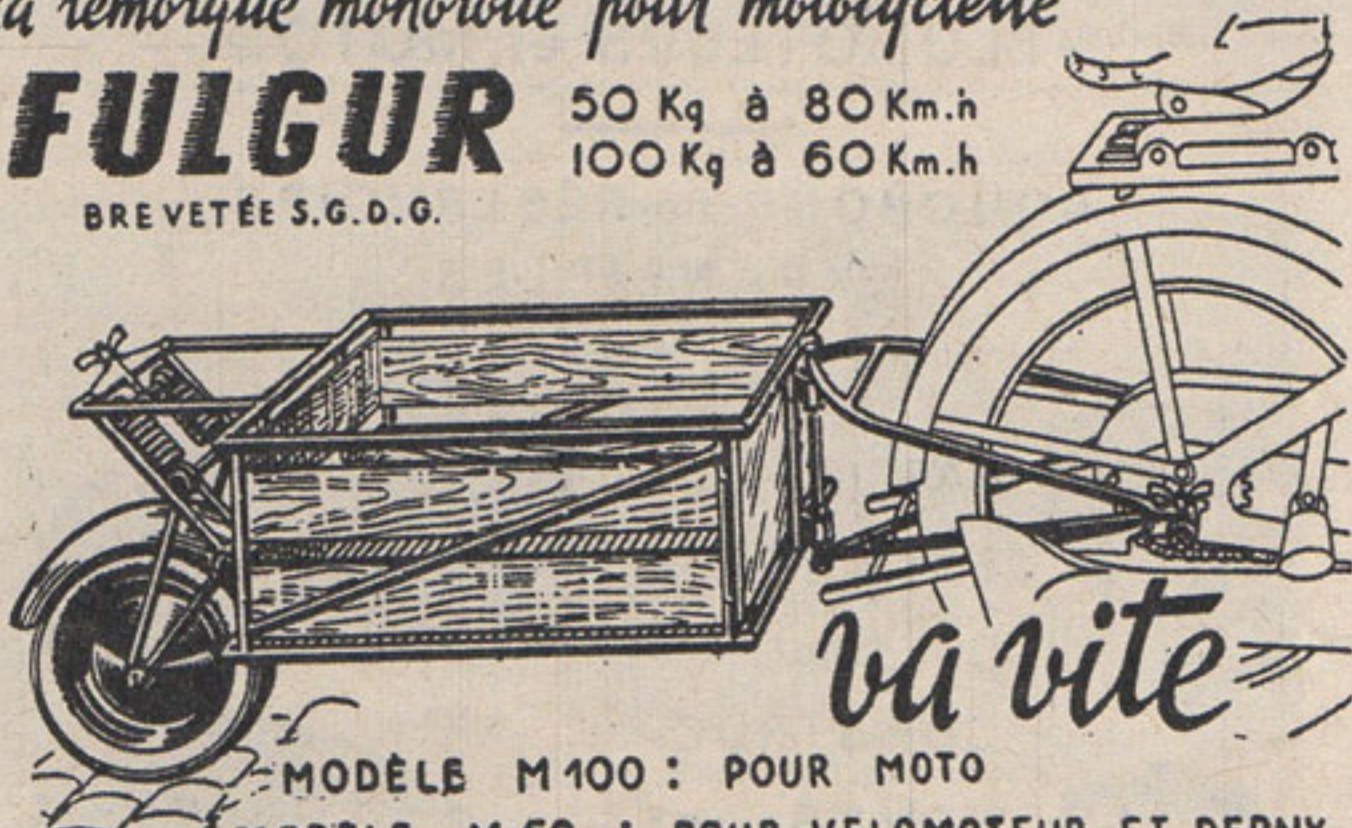
CRI 160, AV. DE VERSAILLES
PARIS. MIRABEAU 74-58

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 M100 : POUR MOTO

MODELE M50 : POUR VELOMOTEUR ET DERNY

E^{ts} TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE

Documentation sur demande en nous retournant cette annonce M C 6

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"

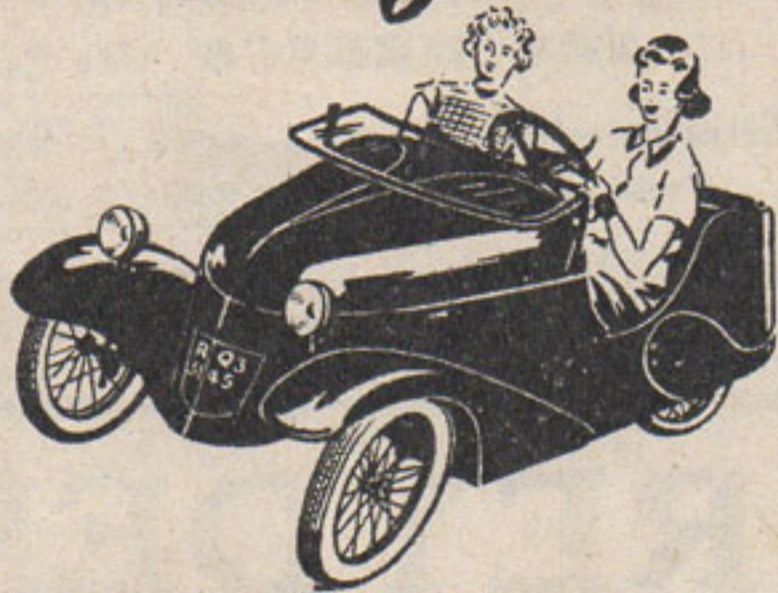
Fabriquées par **LODGE Plugs Ltd**, RUGBY (Angleterre)

Agence G^{le} pour la France : **88, Avenue des Ternes - PARIS-17^e**



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



SCOOTER BERNARDET

125 cmc. et 250 cmc.

RALLYE PARIS-NICE
 3 scooters au départ — 3 scooters à l'arrivée, sans pénalisation

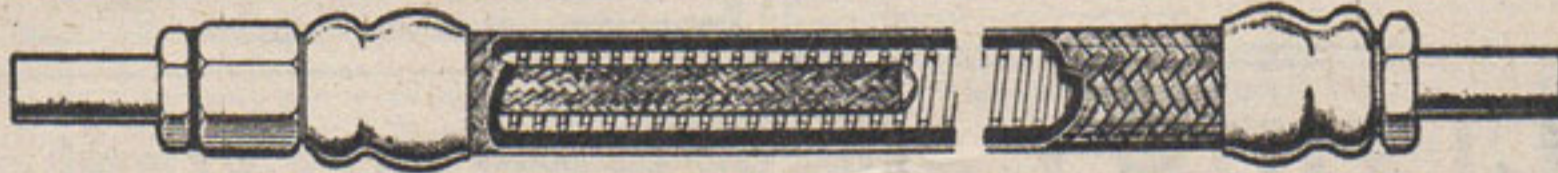
RALLYE DE L'AIGLE
 3 scooters 1^{ers} sur 68 partants et 21 arrivants

G.S.M., Concessionnaires
 8, Rue des Ecoles, PARIS-5^e
 Tél. ODÉ. 50-91

PAYABLE EN 12 MOIS

TUBOFILTRE

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

TOUT EN UN

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



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



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 (Rh.).
 ARNIAUD, 10, rue Cormont, AMIENS (Somme).
 BEAUR, 6, rue de la Poêle-Percée, CHARTRES (E.-et-L.).
 BERNARD, 85, rue de Montmoreau, ANGOULÊME (Char.).
 BETEMPS, 20, rue Jean-Pierre-Veyrat, CHAMBÉRY (Savoie).
 BIMONT-DUBOSC, 62, Grande-Rue, DIEPPE (Seine-Infér.).
 BOURBON Père et Fils, 48, rue Pas-Saint-Georges, BORDEAUX (Gironde).
 BLANCHARD, 21, rue Charles-de-Gaulle, SAINT-ÉTIENNE (Loire).
 BRACCINI, 10, rue Papon, NICE (Alpes-Maritimes).
 BURGGRAF et Fils, 5, cours Jean-Jaurès, GRENOBLE (Isère).
 CAZAL, 2, avenue de la Colonne, TOULOUSE (Hte-Gar.).
 COTE, 15, rue Bayard, ROANNE (Loire).
 DAGUEBERT, 176, route de Calais, BOULOGNE (P.-de-C.).
 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).
 FOUINET, 12, boulevard Lobau, NANCY (M.-et-Mos.).
 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 (A.-M.).
 MACQUET, 58-64, rue de Dunkerque, ARMENTIÈRES (N.).
 MONNERET, 7 et 9, boulevard Beaumarchais, PARIS.
 MONNERET, 106, avenue Aristide-Briand, MONTROUGE (Seine).
 MONNERET, 138, rue de Tocqueville, PARIS (17^e).
 PICAVET, 3, rue du Général-Sarrail, ROUBAIX (Nord).
 RAPID'MOTOS, 21, rue d'Orléans, SAINT-CLOUD (S.-et-O.).
 RION, place Grangier, DIJON (Côte-d'Or).



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

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)

DYNAMIC-SPORT

6, Rue Saint-Augustin (Métro Bourse) RIC. 24-68

EXPOSE LES MODÈLES **GULLER**
DU SALON ET LA MACHINE
DE COURSE DU BOL D'OR

LIVRAISON IMMÉDIATE - CRÉDIT - REPRISES

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

"GAITÉ MOTOS"

TERROT — MOTOBÉCANE — GNOME-ET-RHONE — JONGHI
MONET-GOYON — GULLER — 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

DRESCHMOTOR

MOTOS DRESCH D.F.R. GRIMPEUR

Pièces détachées d'origine. Tous réalésages et pistons. Embellages
Toutes marques motos aux meilleurs prix et qualité. Livraison rapide

DRESCHMOTOR, 7, Rue Braban, ÉTAMPES (S.-&-O.) Tél. 497

REYDEL DESSUS de SELLES

pour la Moto et le VéloMOTEUR

— LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES —

La Célèbre pompe
Bluemel's
"MOTOBIKE"

POUR MOTOS
ET VÉLOMOTEURS

EST DE NOUVEAU
DISPONIBLE AVEC
SON RACCORD D'UNE
DURÉE ILLIMITÉE

DEMANDEZ-LA A VOTRE AGENT
POUR LE GROS

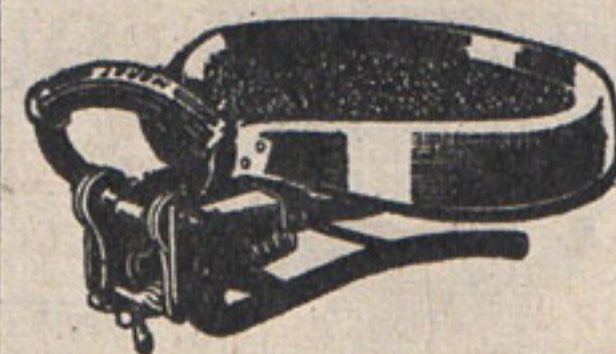
ROLLET.C^{IE}

64, RUE DE LA FOLIE MERICOURT - PARIS - XI^e
R.C. SEINE : 176.278 - TÉL ROQ. 80 42

SIÈGES ARRIERE

MERAT

Breveté France et Étranger



Le seul qui

procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

Possesseur des réputées

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

depuis 1944

PERSIN, 92, Av. de Rigny à BRY (Seine)

est toujours à votre service...

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères
Spécialiste BMW

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

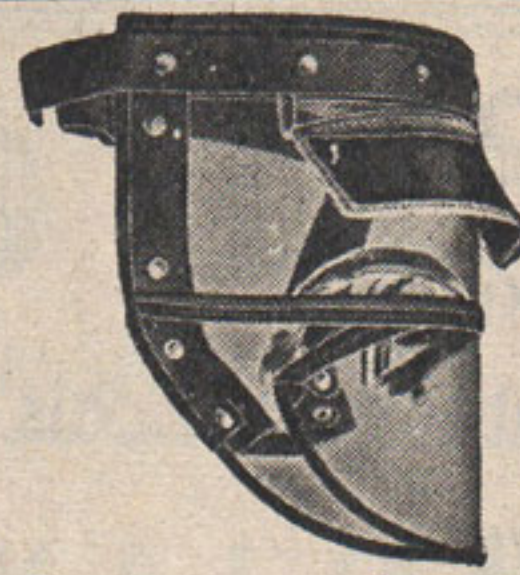
P. MONGINET SPÉCIALISTE
Moteurs A.M.C.



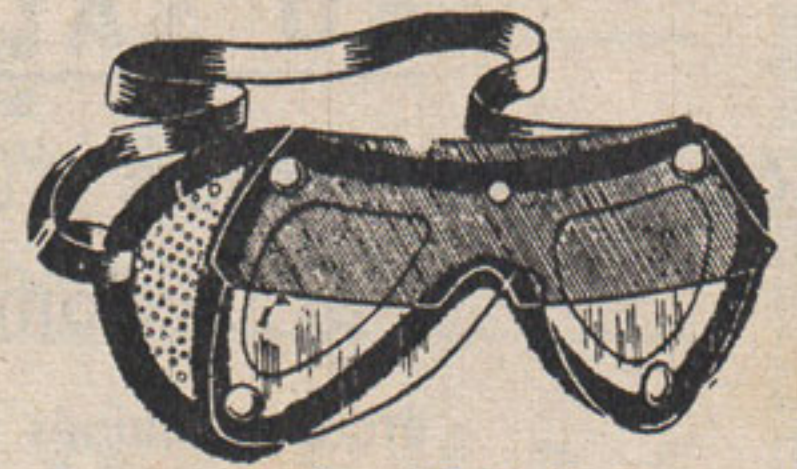
G. I. M. A.
MOTOCONFORT

125 cmc. 3 et 4 vit.
175 cmc. 4 vit. S. AR.

9, BOULEVARD MURAT - PARIS-16^e
PORTE D'AUTEUIL



Pare-visage "S.M."
anti-buée

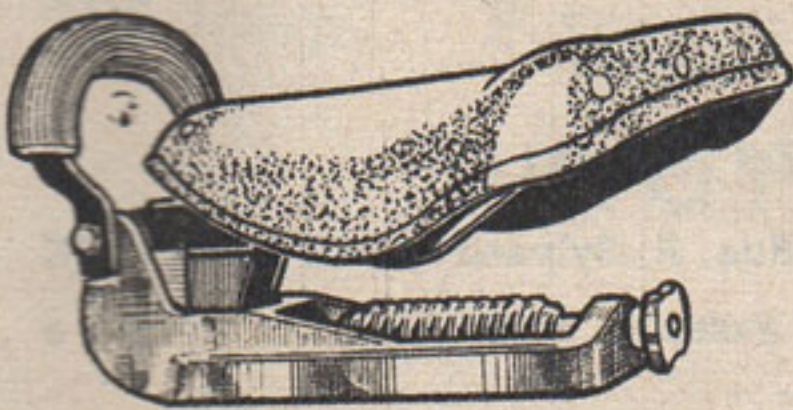


Lunette "B.II.S."
anti-buée

Productions H. GRAND-CHAVIN-LAMY, LES ROUSSES (Jura)

Établissements **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.

Suspension Arrière "MONTHLÉRY"

La seule suspension spécialement étudiée pour tous types

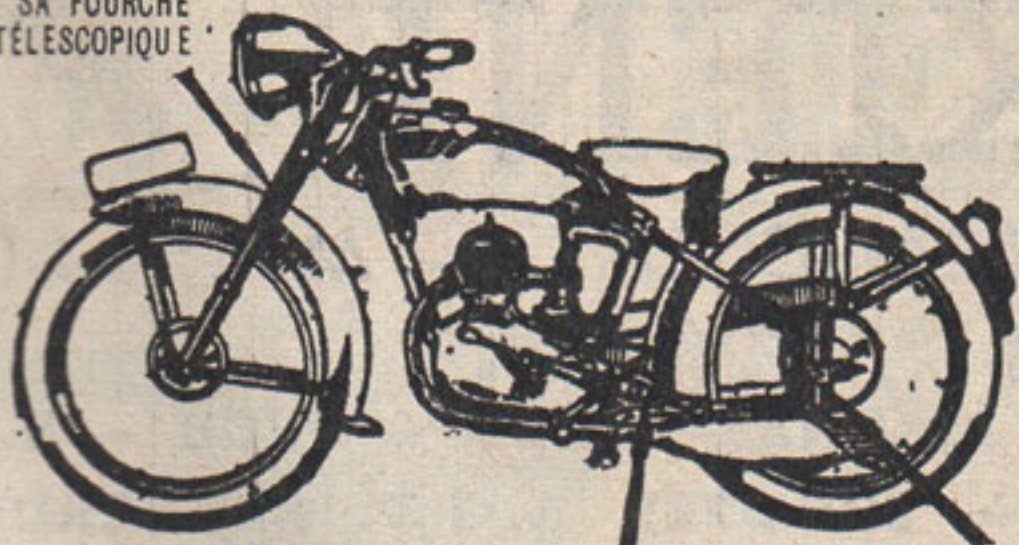
D. K. W.

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^o
Téléphone : MONcey 12-18

SA FOURCHE
TÉLESCOPIQUE



SON SÉLECTEUR SA SUSPENSION AR

ADAPTABLES SUR TOUS VÉLOMOTEURS
ET TOUS ACCESSOIRES

- 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

AU SALON

60 % des Moteurs Auxiliaires
et Cyclomoteurs français

étaient équipés avec le

VOLANT MAGNÉTIQUE

"Wageor"

PRODUCTION DES

**Forges et Ateliers de la Vence
et de la Fournaise**

Société Anonyme au Capital de 110.000.000 de Francs

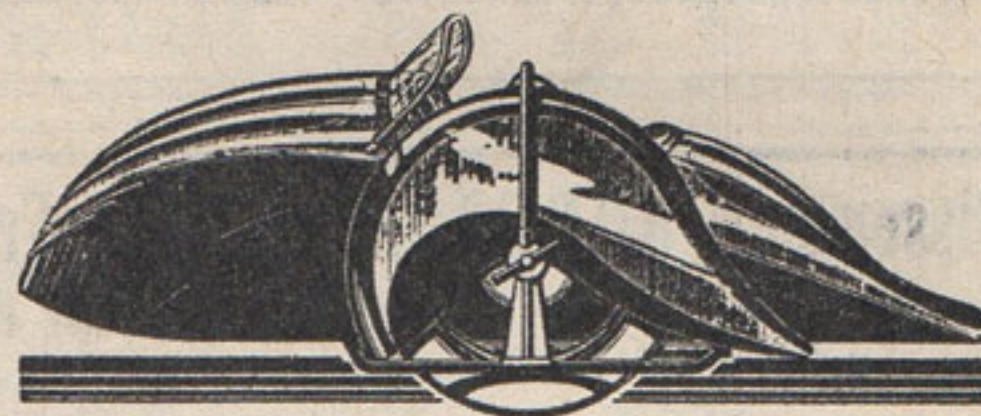
1, Avenue Niel - PARIS-17^e

Téléphone : GALvani 74.82 - 83 - 84

**ÉLÉGANCE
SÉCURITÉ
CONFORT**

●
UNE SEULE MARQUE

"BUFFLIER"



31, Cours Emile-Zola — VILLEURBANNE

AGENTS A PARIS :

DESPREZ, 187 bis, Rue A.-Sylvestre, COURBEVOIE

BAZIN, 15, Rue Pasteur, PUTEAUX ○ ○ ○ ○

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

Mobylettes disponibles — 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
Réembiellages - Réalésages - Pistons - Soupapes - Toute la Pignonnerie

PIÈCES A LA DEMANDE

LIVRAISON RAPIDE

VENTE A CRÉDIT

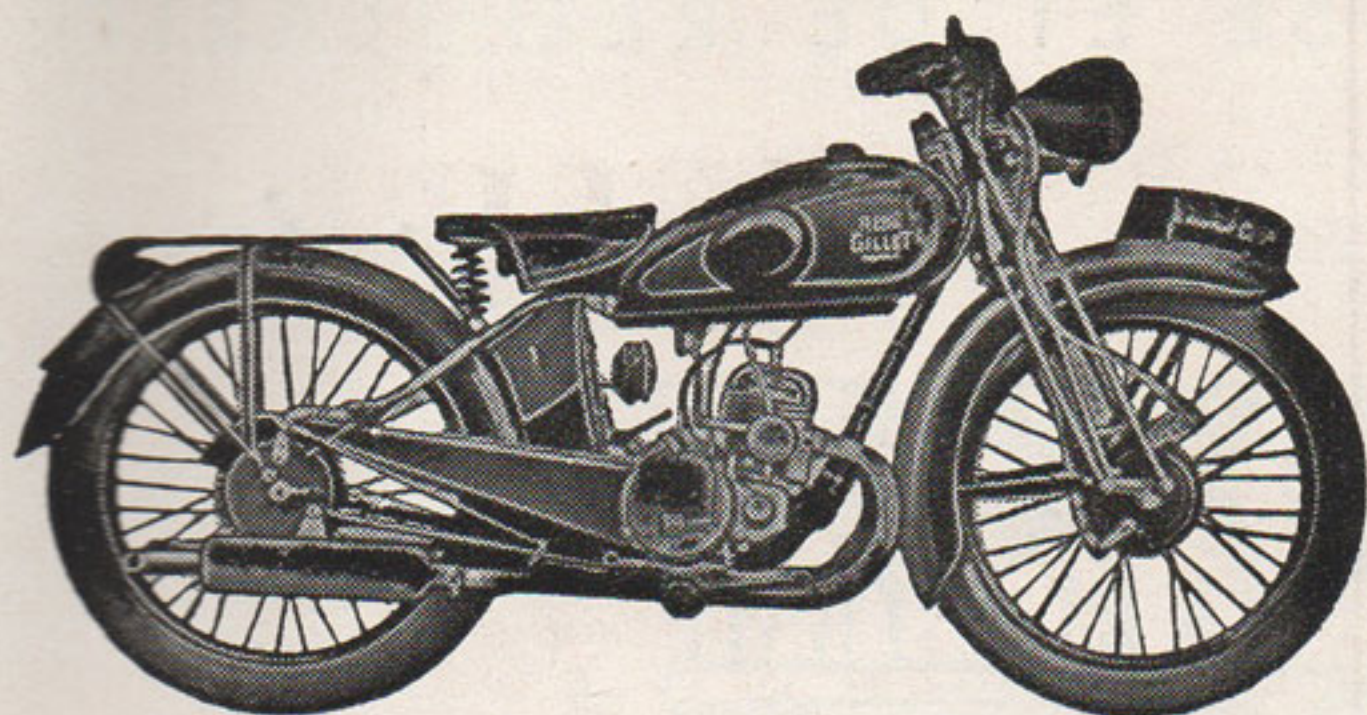
Expédition dans toute la France

ALÉSIA 40-40

René GILLET

ALÉSIA 40-40

126^{bis}, Avenue A.-Briand, MONTROUGE (Seine)



VÉLOMOTEURS

125 cmc. - 2 temps

4 vitesses - Sélecteur

Fourche { télescopique
ou à biellette

MOTOCYCLETTES

250 cmc. - 2 temps - 4 vitesses - Sélecteur - Fourche télescopique

MOTOCYCLETTES 750 et 1.000 cmc.

SIDECARS

au
BOL D'OR
un client

NEW-MAP

Monsieur
JUIGNE

mène à la
VICTOIRE la seule

Douglas

SPORT

engagée
STRICTEMENT
DE SERIE

Ter

des 350 cmc. - 2061 km, 7 en 24 h.
moyenne 85 km, 9 - **RECORD BATTU**

COUP DE CHANCE?
NON!

CONFIRMATION DES
BRILLANTES QUALITES
DE LA MACHINE

ROBUSTESSE
PRECISION
REGULARITE

EXTRAIT DE LA PRESSE SPECIALISEE:

Dans les autres catégories des luttes remarquables furent également enregistrées : en 350 cc. le tourangeau Juigne a fait une course d'une extrême régularité — on avait l'impression de voir un simple touriste — sur une merveilleuse machine qui ne nécessita pas le moindre arrêt, hormis, évidemment, les ravitaillements (moy. 85 kmh., record battu). Derrière lui, le second Hervé fit un brillant second.



IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

NEW-MAP
et
Tous ses Agents

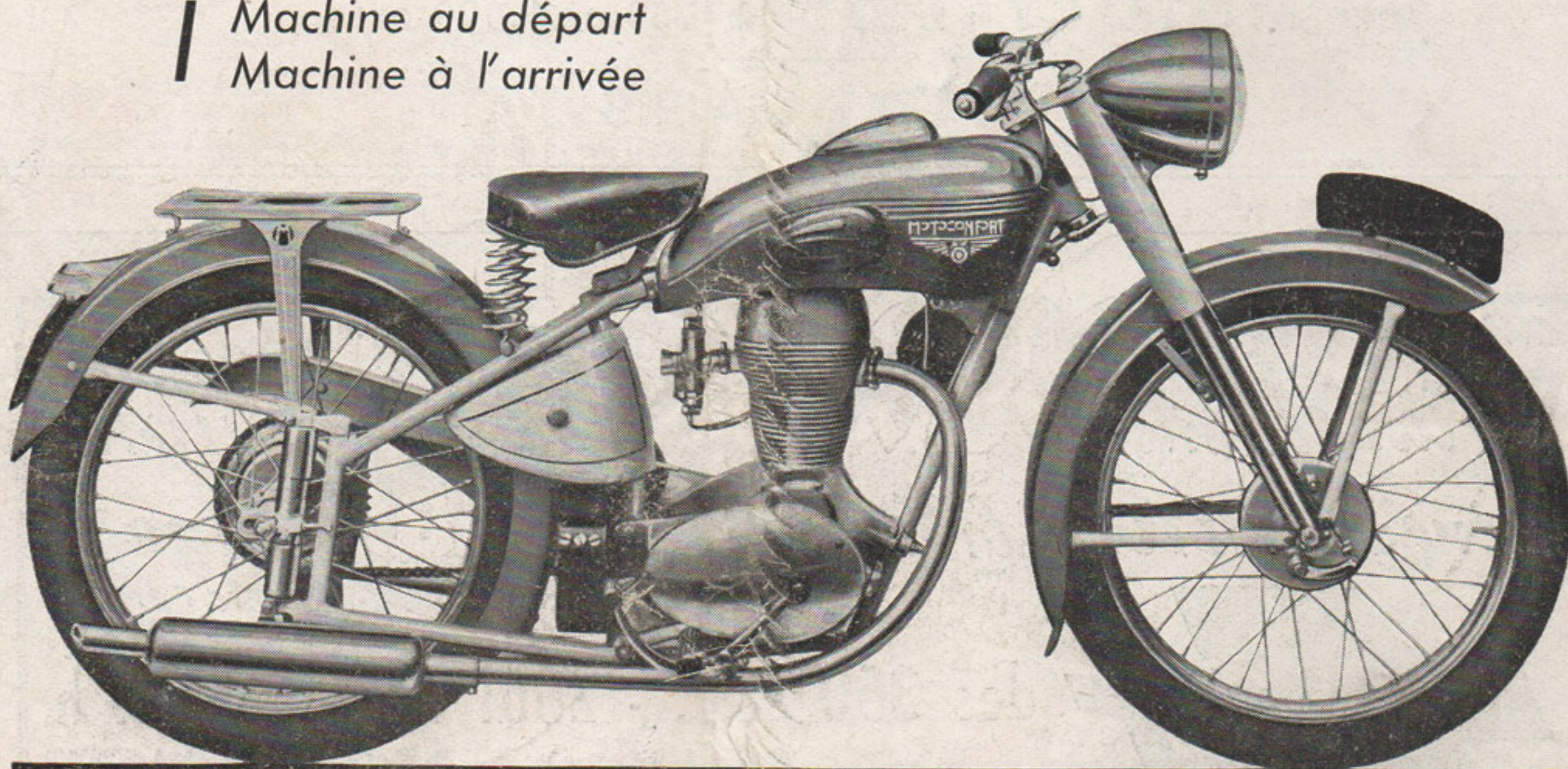
ROME-PARIS

EXEMPLE DE ROBUSTESSE ET DE RÉGULARITÉ

LA RAPIDE "175"



*Machine au départ
Machine à l'arrivée*



Ier ex æquo
sans pénalisation

MEYNARD

Agent MOTOCONFORT
à CAVAILLON

sur Machine **ENTIÈREMENT DE SÉRIE**

MOTOCONFORT

16, RUE LESAULT, 16 — PANTIN (SEINE)

AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE