

4^e ANNÉE — N° 47

REVUE
MENSUELLE

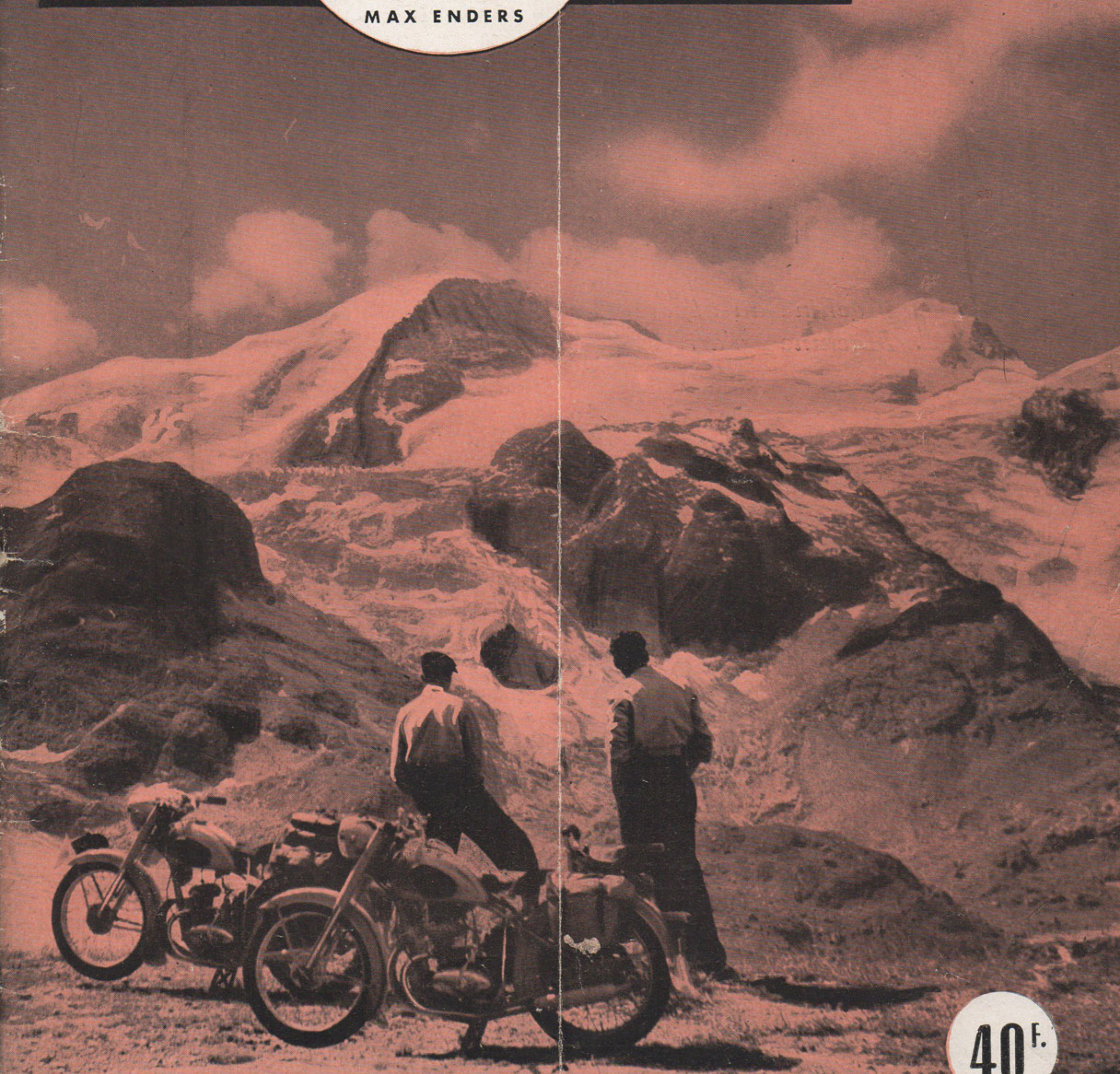
FÉVRIER 1951

MOTOCYCLES

ADTEUR : R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR :
MAX ENDERS

14, RUE BRUNEL - PARIS-17



40^{F.}

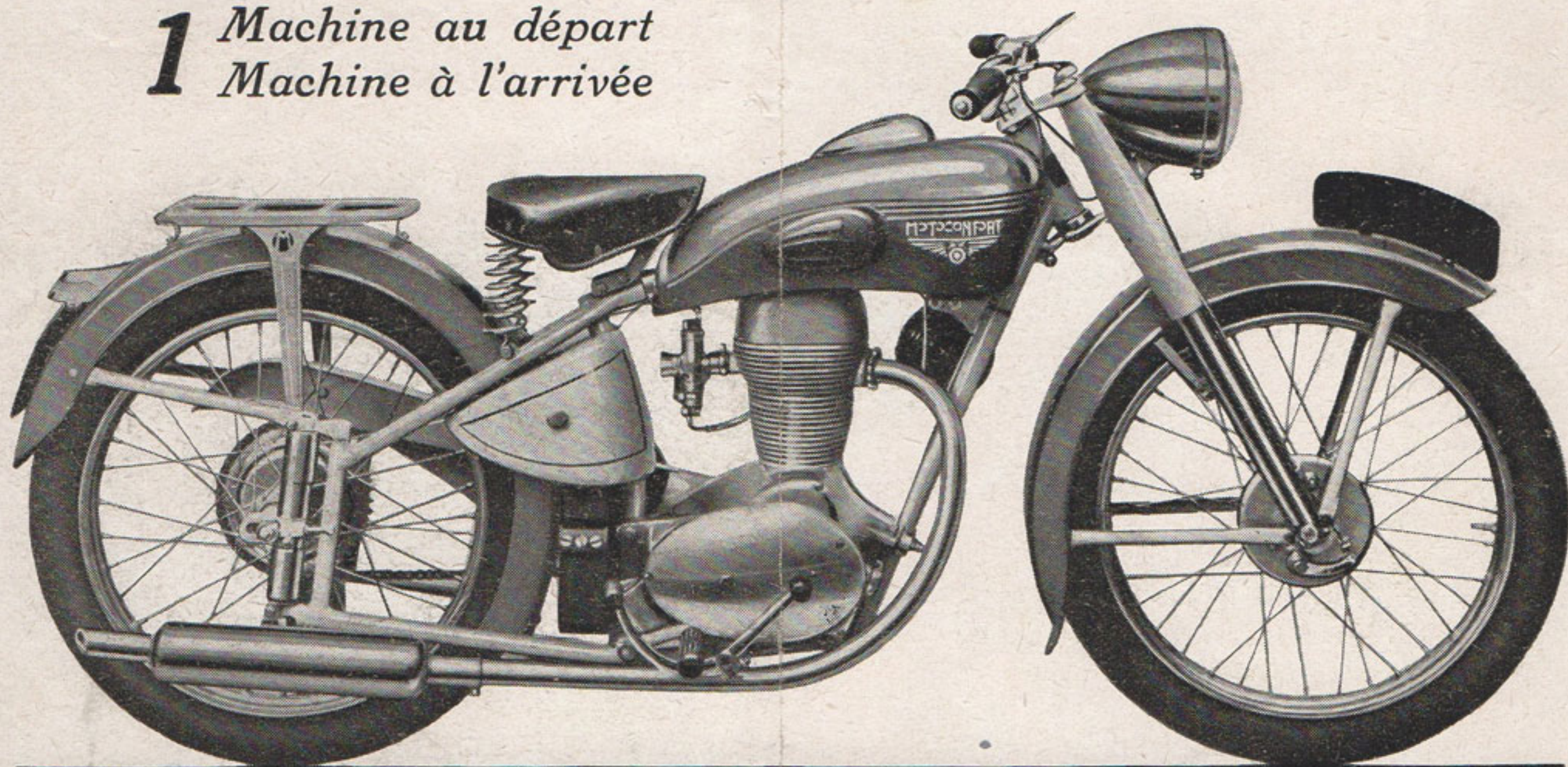
ROME-PARIS

EXEMPLE DE ROBUSTESSE ET DE RÉGULARITÉ

LA RAPIDE "175"



1 *Machine au départ*
Machine à l'arrivée



1 er 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

MOTO GUZZI

DÉTENTRICE DU RECORD DES RECORDS DU MONDE

MONTLHERY, 14-17 septembre 1950

CATÉGORIE 75 CMC.

Records précédents				Nouveaux records				Records précédents				Nouveaux records	
Moyenne 54	km.-h.	10 km. dép. arrêt.		Moyenne 107,200		Moyenne 76	km.-h.	5 heures		Moyenne 111,630			
— 54	—	10 miles		— 110,010		— 77	—	6 heures		— 108,051			
— 86	—	50 km.		— 113,200		— 76,8	—	7 heures		— 106,710			
— 86	—	50 miles		— 113,070		— 78,1	—	500 miles		— 105,930			
— 86	—	100 km.		— 113,570		— 76,7	—	8 heures		— 105,930			
— 86	—	1 heure		— 113,862		— 77,5	—	9 heures		— 105,780			
— 85	—	100 miles		— 114,530		— 75,8	—	1.000 km.		— 105,340			
— 85	—	2 heures		— 114,876		— 78	—	10 heures		— 104,870			
— 81	—	3 heures		— 113,050		— 77	—	11 heures		— 104,450			
— 76	—	4 heures		— 112,610		— 76,1	—	12 heures		— 104,450			
— 76,9	—	500 km.		— 111,970		(non existante)		1.000 miles		— 102,950			

Nous avons en outre battu 21 records de la catégorie 100 cmc.
Pilotes : Raffaele ALBERTI - Gianni LEONI - Bruno RUFFO

CATÉGORIE 250 CMC.

Records précédents				Nouveaux records				Records précédents				Nouveaux records	
Moyenne 142,7	km.-h.	2 heures		Moyenne 159,681		Moyenne 125,9	km.-h.	500 miles		Moyenne 146,390			
— 143	—	3 heures		— 149,800		— 126,2	—	6 heures		— 146,560			
— 140,4	—	500 km.		— 149,950		— 125,1	—	1.000 km.		— 144,850			
— 141,1	—	4 heures		— 148,500		— 125,5	—	7 heures		— 144,880			
— 125,4	—	5 heures		— 148,050		— 125,2	—	8 heures		— 144,490			

Nous avons en outre battu 4 records de la catégorie 350 cmc.
et 1 de la catégorie 500 cmc.

Pilotes : Fergus ANDERSON - Gianni LEONI - Guido LEONI - Bruno RUFFO

La MOTO GUZZI

a ainsi confirmé et consolidé son

RECORD DES RECORDS

en s'adjugeant 32 nouveaux records qui, ajoutés aux précédents forment un total de

64 Records du Monde

SOCIÉTÉ PAR ACTIONS

HUILE SHELL

MOTO GUZZI

MANDELLO LARIO (Italie)

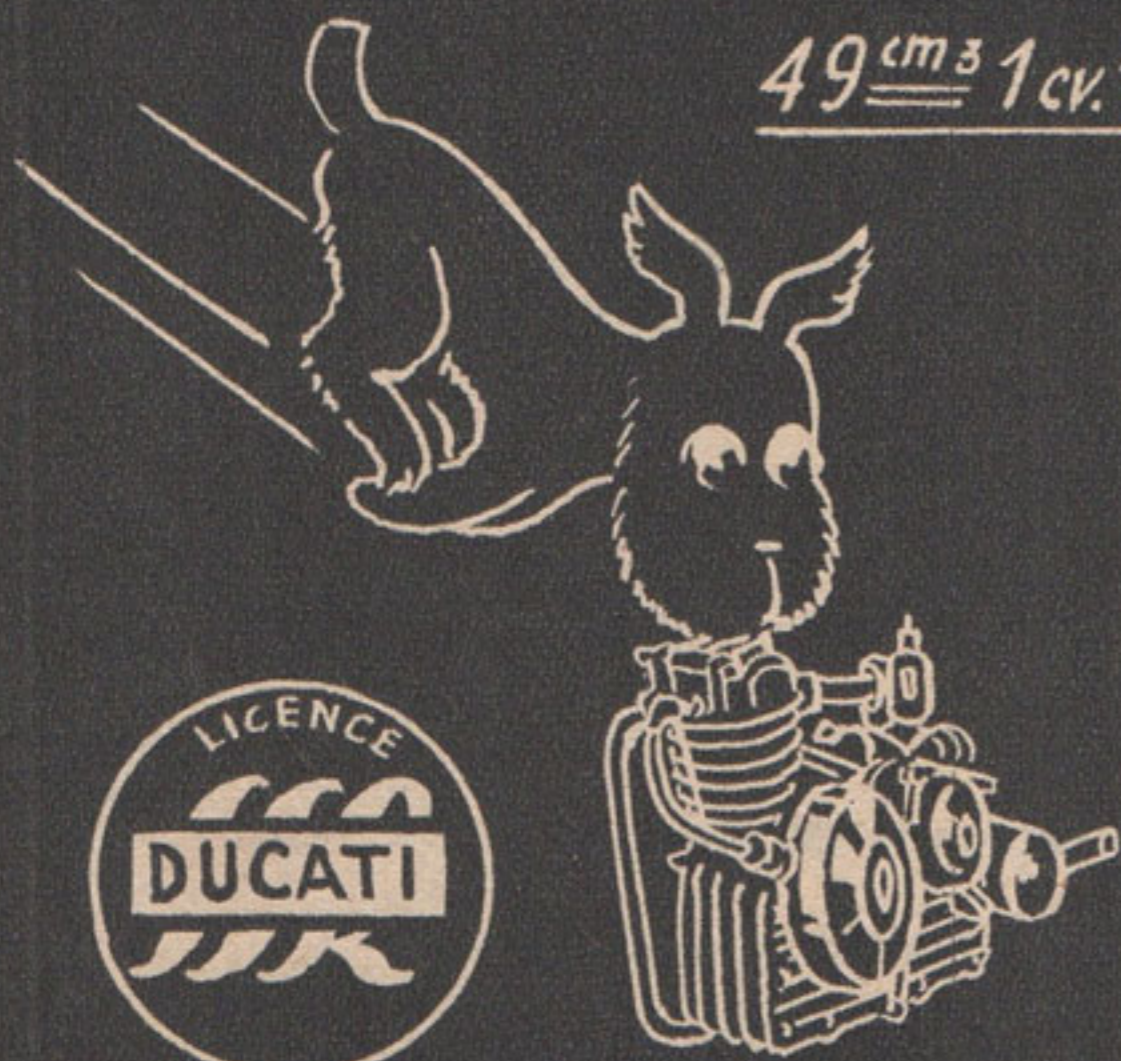
PNEUS PIRELLI

Passant les Alpes;

*détenteur
de tous les
Records mondiaux
de vitesse*

ucciclo

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 CENONE/VIENNE (VIENNE) Tél. 6
Sec Caux PARIS, 36 bis Av. de l'Opéra. Opé. 08-96

Les Usines ROCHER produisent
également les machines à coudre

— PICTAVIA et CELTIC —

CONFORT & SÉCURITÉ

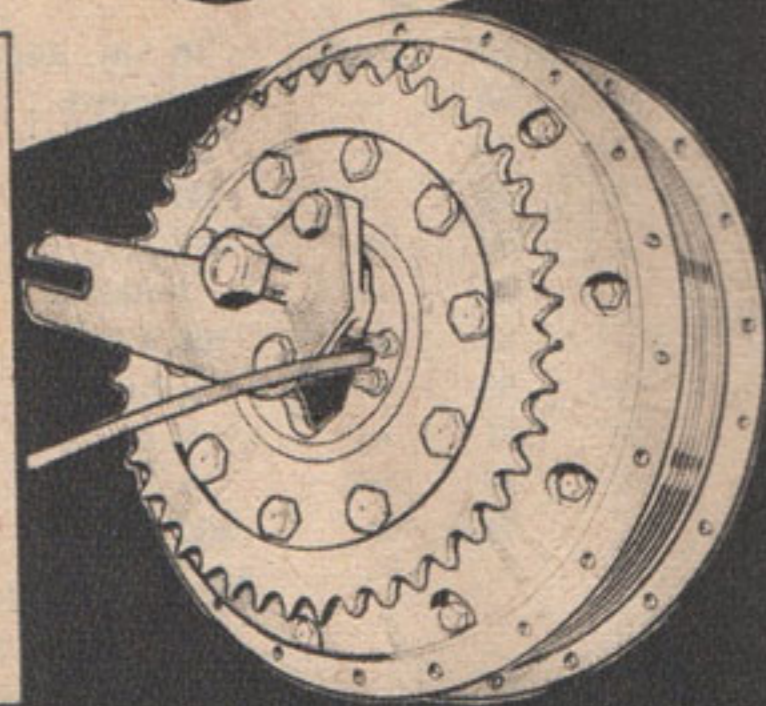
sur
MOYEUX



Moyeux à sus-
sension interne
et freinage cen-
tral adoptés par
les champions

Adaptables instanta-
nément sans aucune
modification du cadre

**COURSE
CROSS
TOURISME**



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

ZENITH STROMBERG

non seulement

gagne : le RALLYE DE MONTE-CARLO
les 24 HEURES DU MANS

mais

SON NOUVEAU CARBURATEUR

32 IN

*est adopté
par les
grandes marques*

ZENITH STROMBERG

ALJANVIC

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

Suspensions arrière

GRAZZINI

4 ANS D'EXPÉRIENCE

adoptées par les principaux constructeurs
français et étrangers



16, Rue du Marché-Popincourt, PARIS-XI^e

MéTRO PARMENTIER ou OBERKAMPF Tél. : ROquette 17-03

GARAGISTES! MOTORISTES!



Gagnez du temps
et de l'argent

avec

LE CONTROLEUR ÉLECTRIQUE "MARBON"

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



APPAREIL
peu encombrant
et d'un prix modique

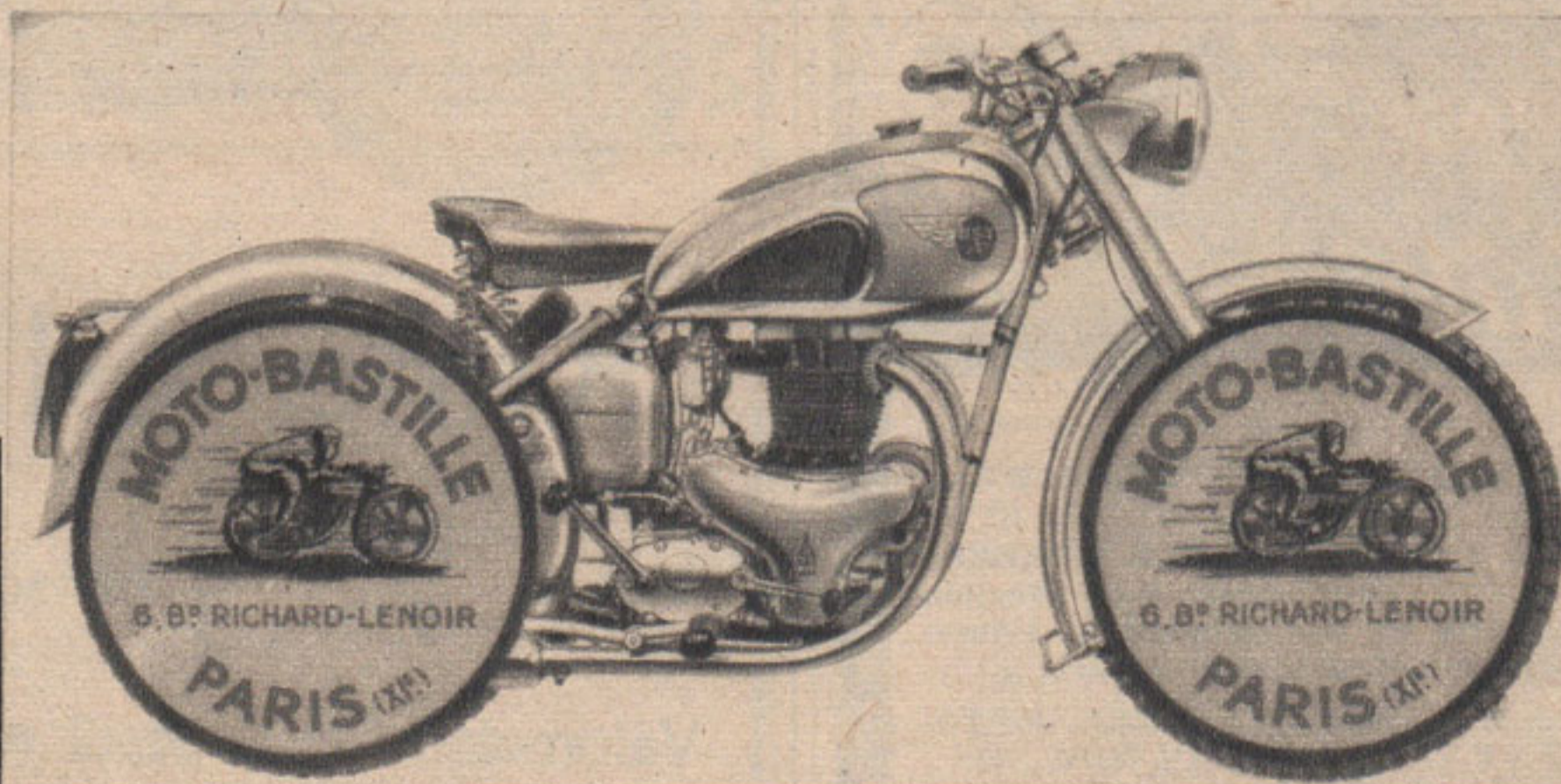
CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES MARBON
26, Rue Poncelet, PARIS-17^e — Tél. : WAG. 78-60

Vous **TROUVEREZ**
tous les modèles
exposés et disponibles

BSA

Préparez la belle saison
Commandez à l'avance
votre B.S.A. (20 modèles)

ÉCHANGE • REPRISE même avec CRÉDIT



QUELQUES PRIX
COMPTANT
et TARIFS de
CRÉDIT

30 francs timbres
pour catalogues et
renseignements
précis de CRÉDIT

250 cm³ C11^N
162.500 fr. + taxes
A la commande. 15.000.»
A la livraison. 41.287.»
Solde 12 mois. 10.455.»
Taxes comprises

350 cm³ B³¹
220.000 fr. + taxes
A la commande. 20.000.»
A la livraison. 56.766.»
Solde 12 mois. 14.095.»

500 cm³ M²⁰
205.000 fr. + taxes
A la commande. 20.000.»
A la livraison. 51.236.»
Solde 12 mois. 13.160.»

A⁷ 500 cm³
255.000 fr.
A la commande. 30.000.»
A la livraison. 58.000.»
Solde 12 mois. 16.430.»

A¹⁰ 650 cm³
270.000 fr.
A la commande. 40.000.»
A la livraison. 53.530.»
Solde 12 mois. 17.360.»

TRIUMPH

5 MODÈLES
5 CHEFS-D'ŒUVRE

AGENCE DE FRANCE, 6, B^d Pershing, PARIS-17^e

Avec la Super-Culasse **MAUCOURANT**

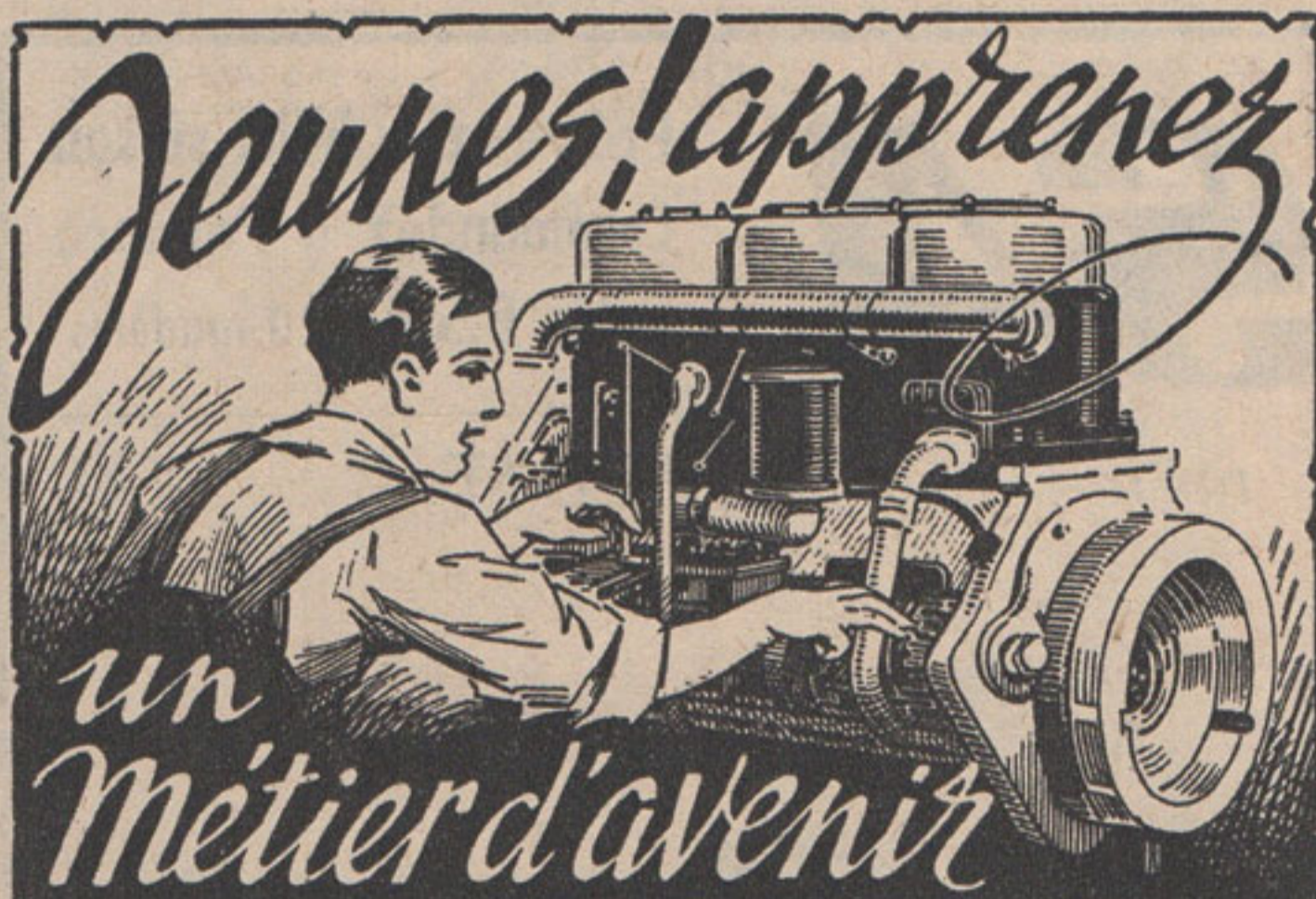
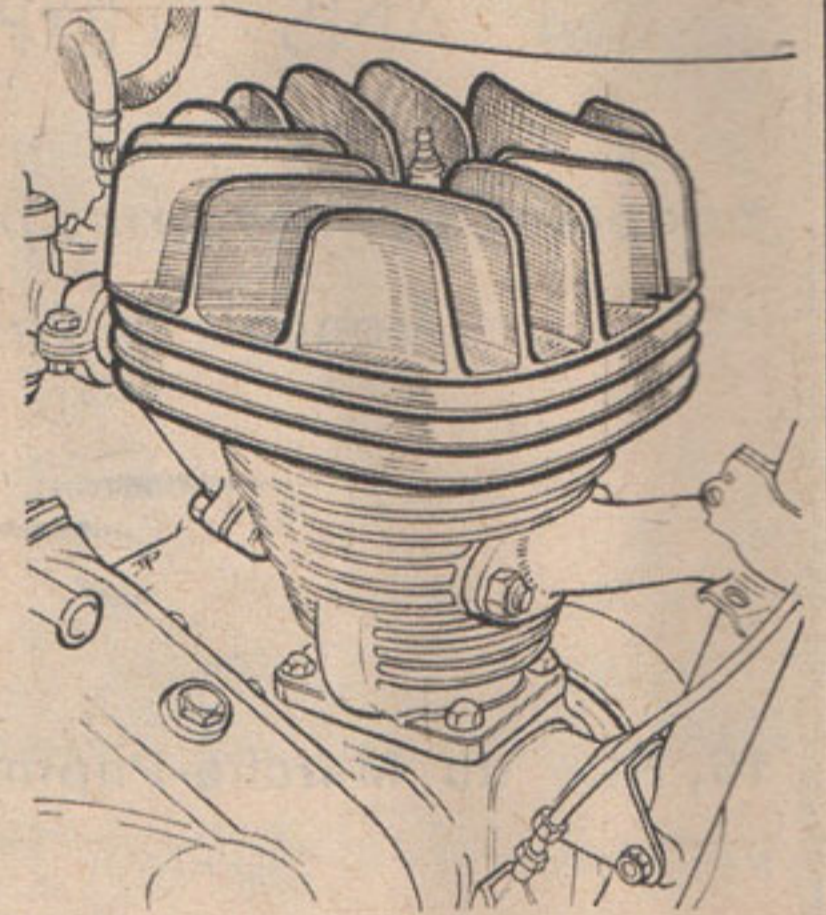
Refroidissement nettement supérieur
Plus de perles à la bougie
Performance améliorée

EN VENTE :

Chez tous
les Motoristes
et

147, B^d Ney
PARIS-18^e

Tél. : MARcadet 46-78



Ne laissez pas passer votre chance !...

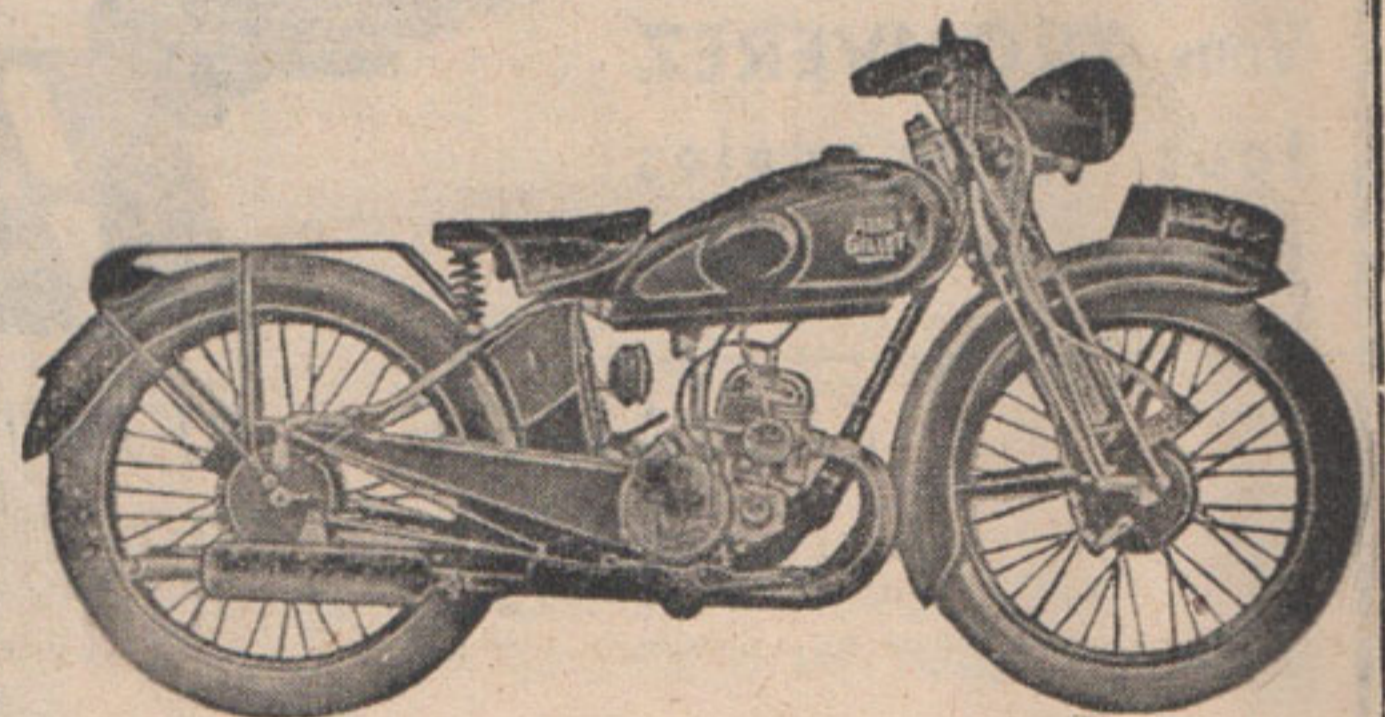
Après quelques mois d'études faciles **PAR CORRESPONDANCE** vous pouvez vous créer une situation intéressante dans l'Industrie ou le Commerce de l'Automobile comme Technicien ou Mécanicien-Electricien.

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



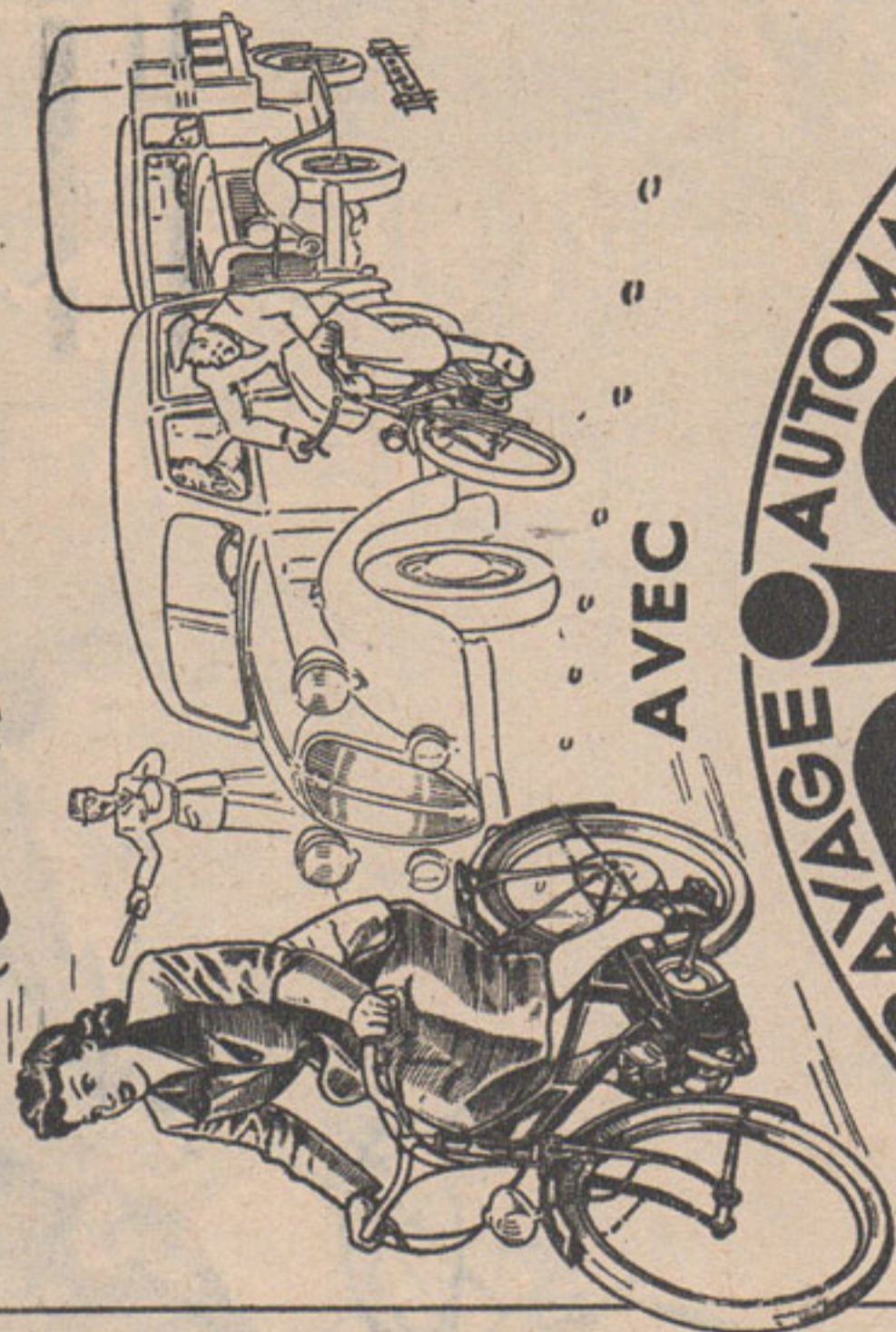
René GILLET

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

Vélocycleurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

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

En tête!



AVEC

EMBRAYAGE AUTOMATIQUE
ADAPTABLE **P.I.G.**
 sur votre **Mobylette**
 Bté S.G.D.G.

Prix :
 3.500 frs.

AUCUNE COMMANDE SUPPLEMENTAIRE

Votre moteur tourne à l'arrêt

Votre démarrage est rapide
ET SANS EFFORT !

PRIX : **3.500 fr.**

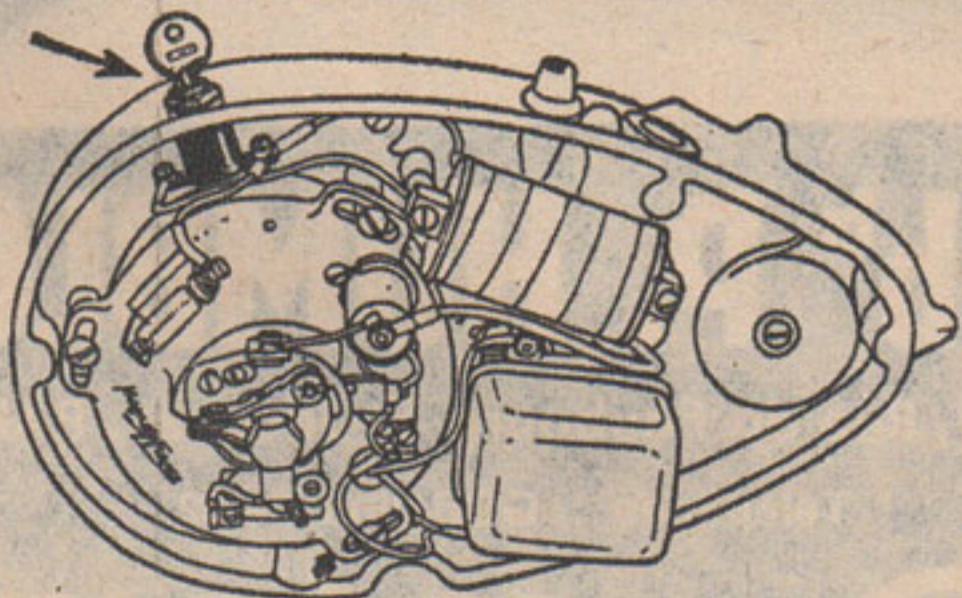
EN VENTE chez tous les Agents **MOTOBÉCANE**
 et **MOTOCONFORT**

POUR LE GROS :

Service des pièces détachées : **MOTOBÉCANE**
 et **Ets VELMOTO** : 6, r. de Lunéville, PARIS-19°

MagrétoFrance

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE
 COMPLET DES
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS



SES ÉQUIPEMENTS D. R. 1 ou O. 1
 avec interrupteur à clef

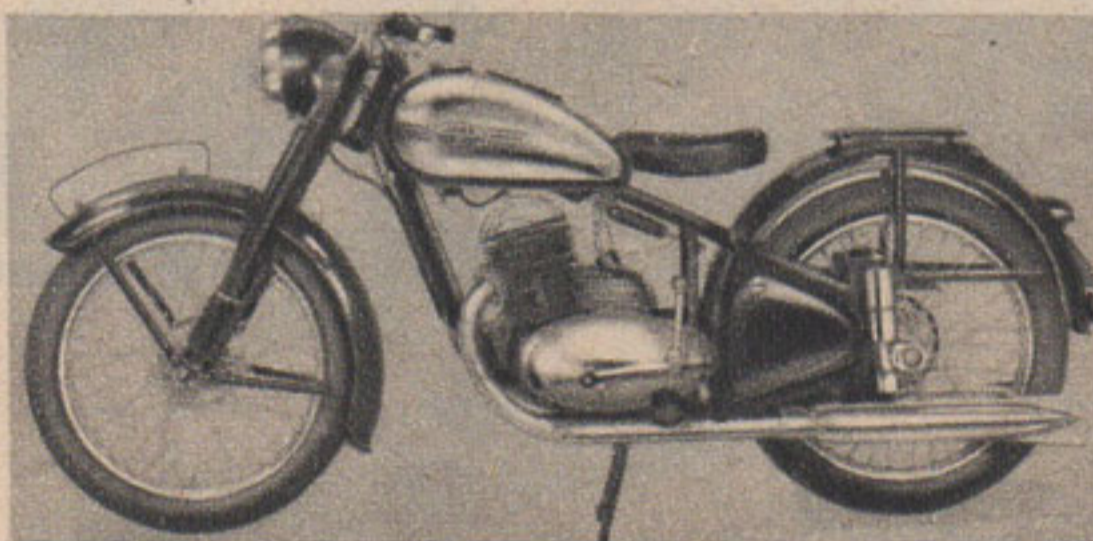
Usines et bureaux :

93, route d'Heyrieux, à LYON-7°

Dépôt à PARIS-17° : 42, rue Brunel

SAINT-PAUL - MOTOS

est actuellement en mesure de livrer immédiatement tous
 VéloMOTEURS et Motos des plus grandes marques :



-- JAWA --
 TRIUMPH
 GILET-D'HERSTAL
 MOTO GUZZI
 -- D. K. W. --
 LAMBRETTA
 T E R R O T
 MOTOCONFORT
 MONET-GOYON

GNOME-RHONE
 J O N G H I
 RENÉ GILLET
 A L C Y O N
 O R I G A N
 -- M. R. --
 SCOOTER A. G. F.
 M O S Q U I T O
 -- D E R N Y --

RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES - ÉQUIPEMENTS

VENTE A CRÉDIT Conditions contre
 30 fr. en timbres

LE SEUL MAGASIN OUVERT de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30

1, Rue de Rivoli - PARIS-4° • Tél. ARC. 71-46

MOTOCYCLISTES

vous ne roulez plus
sans l'équipement conçu spécialement POUR VOUS

MACOMBYNN

Bt^e S.G.D.G.

car vous la trouverez en vente à :

PARIS	Ets REVIL, 82, Avenue des Ternes.
BEAUVAIS.	MEDIEU, Rue Beauregard.
BERNAY	LUCAS, 13, Rue du Général de Gaulle.
CLERMONT-FERRAND	DESSALLE, Place Lamartine.
CHARLEVILLE.	ANCHIER, Cours Aristide-Briand.
DIJON	RIOM, Place Grangier.
LAIGLE	JEANNE, 16, Place St-Martin.
LANDRECIÉS	MARCOUX-HARBONNIER, Grand'Place.
MAUBEUGE	{ CAILLEUX, 19, Rue de France.
NICE	{ COMPTOIR TEXTILE, Rue de France.
	RIVIERA AUTOMOBILES, 15, R. de Verdl.

Dépositaire pour le département d'Alger :
SEYFRIED, 61, Rue de Lyon, ALGER

2^e Liste de Dépositaires (1^{re} liste parue dans le N^o de Janvier)

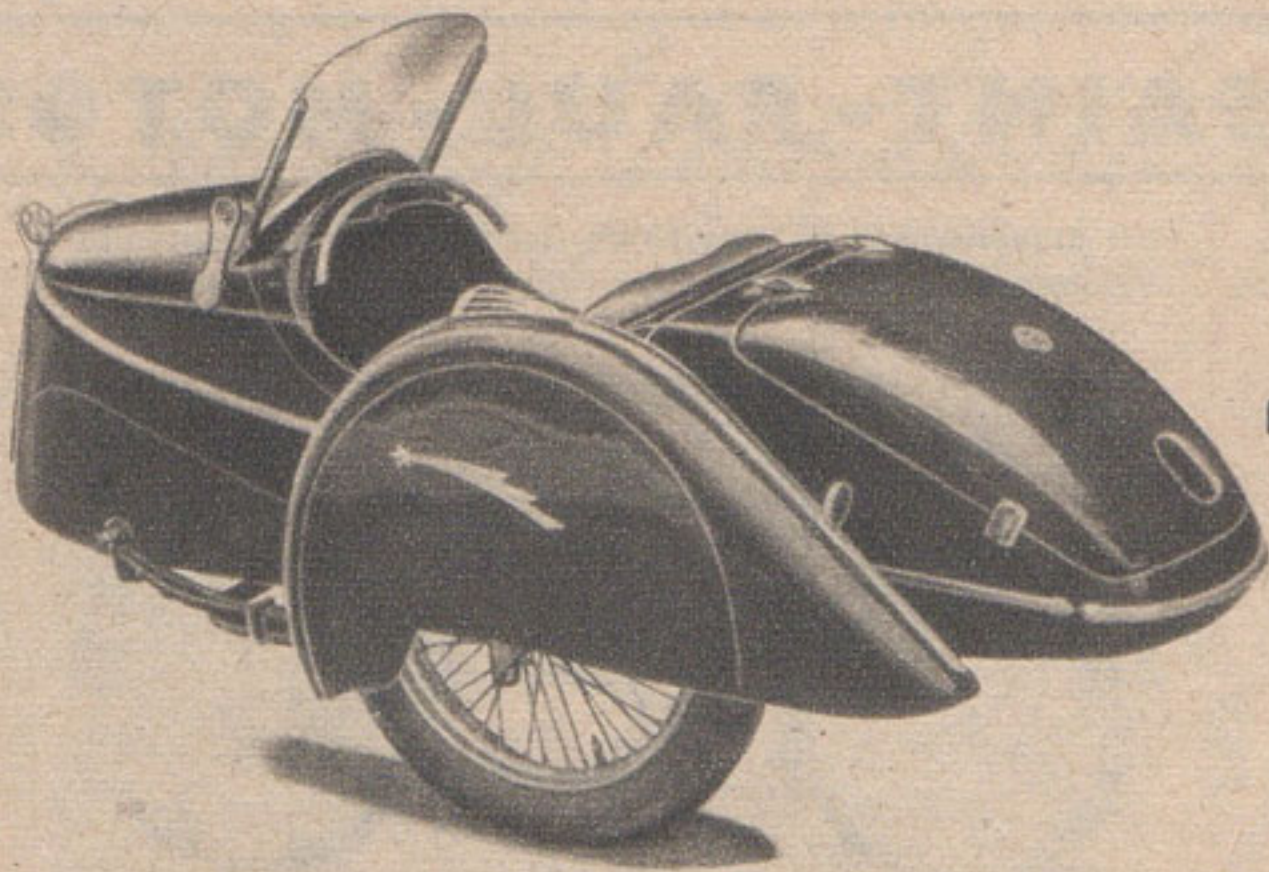
RECHERCHONS REVENDEURS POUR PRINCIPAUX CENTRES

Conditions et renseignements sur demande au fabricant :

Anc. Étab^{ts} G. CHANTRIEUX et R. LEFÈVRE

S.A.R.L. 12.000.000 frs

2, RUE DE LA PLUMETTE — AMIENS



LA MAISON DU SIDECAR

Sans concurrence :

MOTOS-DANTON

14, rue Danton, LEVALLOIS (Seine) — PER. 19-11

Agent général

Seine — Seine-et-Oise — Seine-et-Marne — Oise — Eure
Eure-et-Loir — Loiret — Yonne — Aube — Marne — Alsne

des Sides-Cars SIMARD

vous invite à venir voir les nouveaux modèles à suspension réglable
pour MOTOS et VÉLOMOTEURS

DISPONIBLES DE SUITE - CRÉDIT SUR DEMANDE

Conditions aux Agents — Demandez notre catalogue

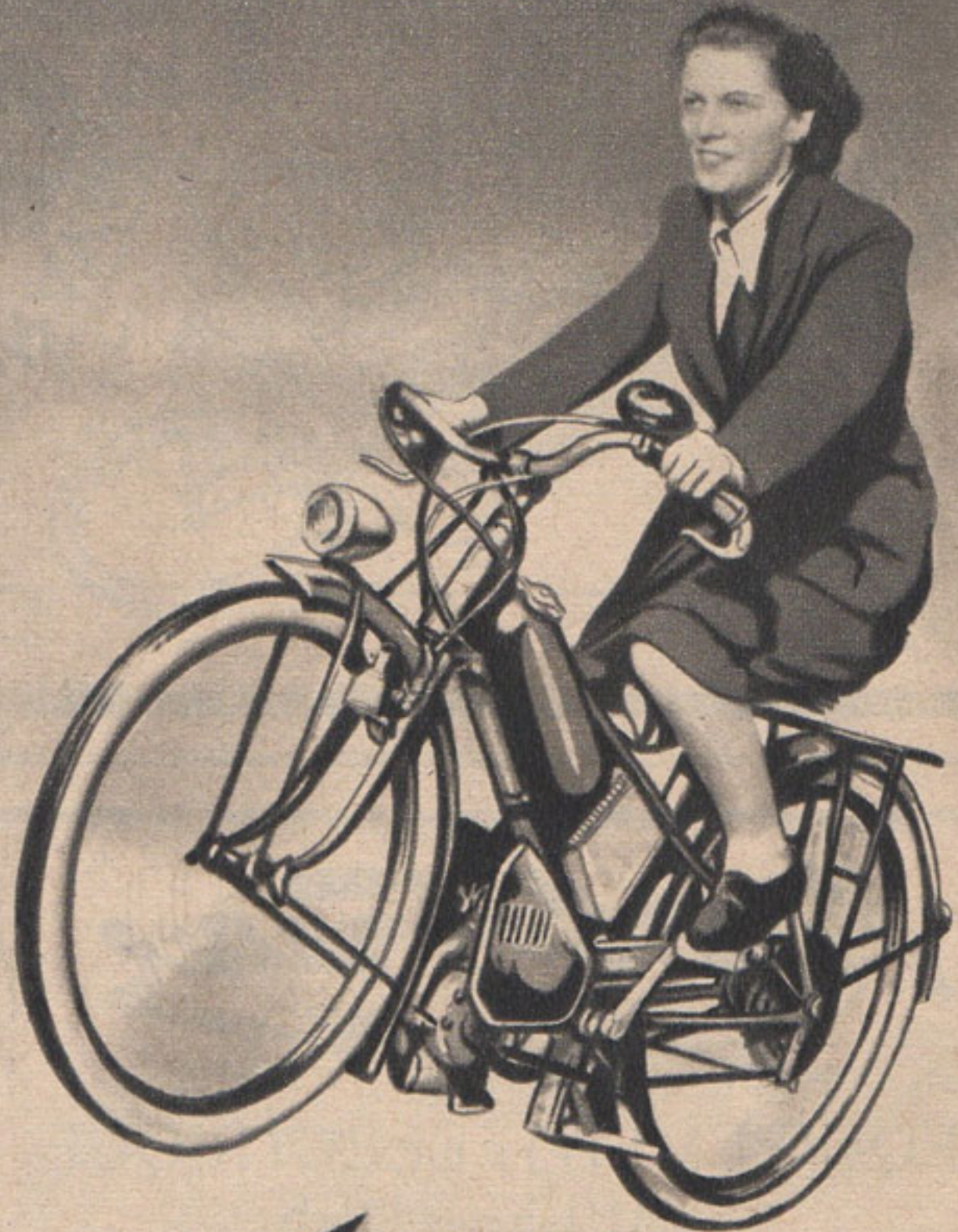
Spécialité de montage de Side-cars toutes marques

Spécialiste HARLEY-DAVIDSON type M.P.

PIÈCES DÉTACHÉES

Agent MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON

En
ROULANT SUR
HUB
VOUS SEREZ SATISFAIT



Étab^{ts} P. HUMBLLOT

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

Téléphone : GOBelins 24-32



CRÉDIT

IMPORTATEUR - AGENT GÉNÉRAL

POUR

LA FRANCE ET LES COLONIES

AGENTS FRANCE ET COLONIES DEMANDÉS

*Kilomètres
sans défaillance avec une*

NEW-MAP

**RACÉE, NERVEUSE,
ROBUSTE, PARFAITE,**

*C'est la Mécanique
qui ne trahit pas*

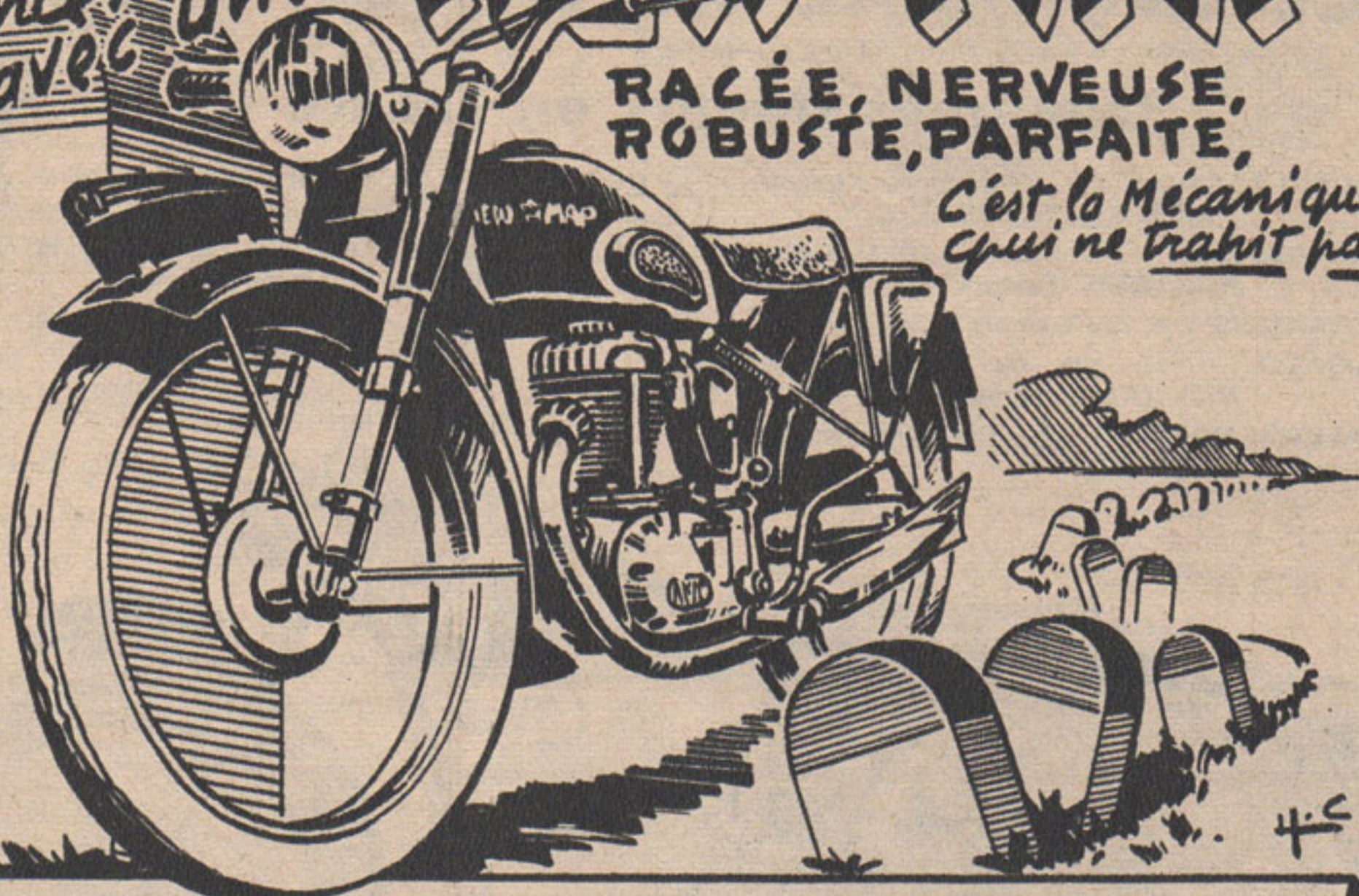
Modèles 2 temps
3 et 4 vitesses.

Modèles 4 temps
3 et 4 vitesses.

Suspension Arrière
réglable brevetée.

Fourche Télescopique

depuis 75.000 frs.



*Catalogue
sur
demande*

MOTOCYCLETES **NEW-MAP**

Bureaux et Usines :

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

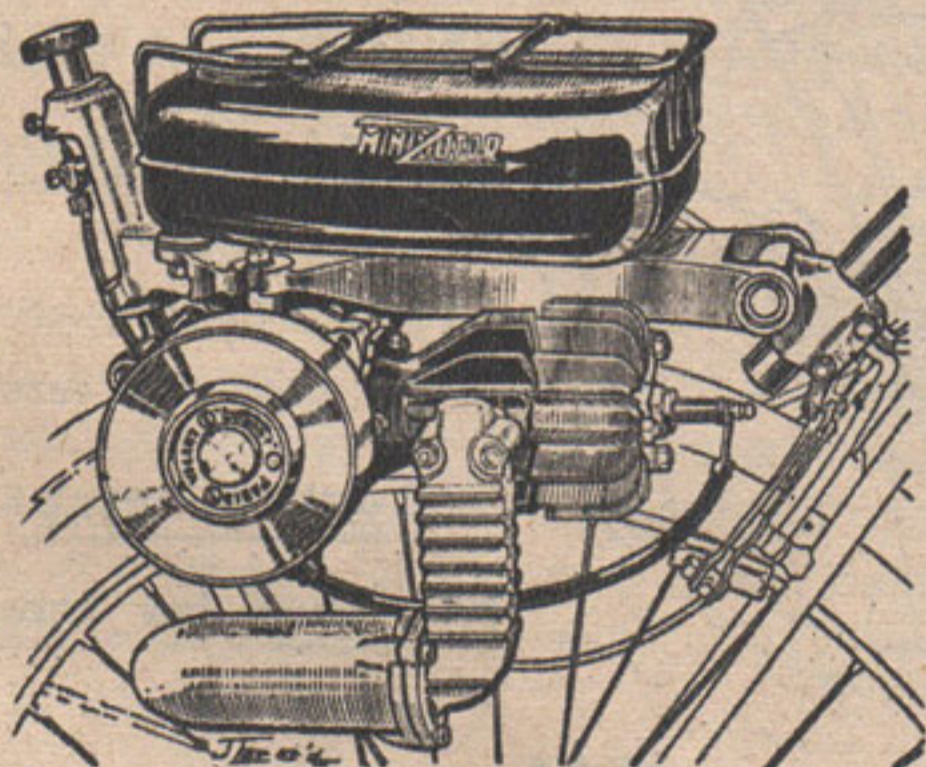
PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille) — Tél. : DID. 73-83

NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement — Tél. : 54-60

TOURCOING : M. DEGRYSE, 13, pl. de la République - Tél. 13-34

MARSEILLE : M. GANIER, 17, rue de Village — Tél. LY. 71-91

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

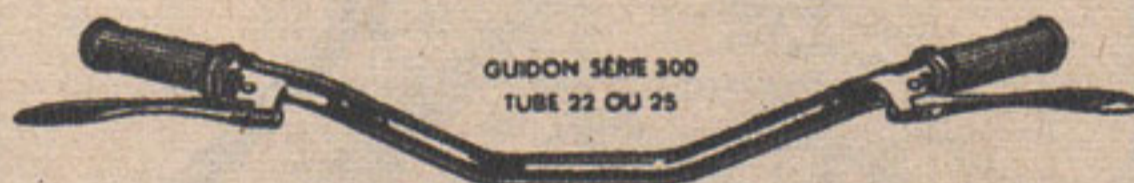
MINI MOTOR

35, RUE DE CLICHY

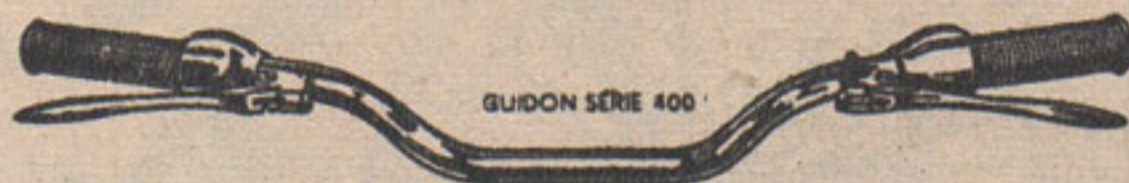
PARIS 9^e

TÉL. FIG. 66.30

PRODUCTION SAKER - LEVALLOIS
1924 - 1949



GUIDON SÉRIE 300
TUBE 22 OU 25



GUIDON SÉRIE 400



POIGNÉE ÉLECTRIQUE 610



POIGNÉE DOUBLE 520



DECOMPRESSEUR



POIGNÉE RECTILIGNE
RAPIDE 522-R



MANETTE



GRAND LEVIER LUXE



POIGNÉE TOURNANTE
POPULAIRE



DÉRIVE-CHAÎNE UNIVERSEL

SAKER
LEVALLOIS-PERRET

SAK 201

Le Symbole de la Qualité

Quelques agents en France :

MOTO-BASTILLE - 6, boul. Richard-Lenoir,
PARIS-11^e - Tél. : ROQ. 29-28.

ROSSIGNOL - 17, rue de Châteaudun,
NANTERRE (Seine).

FRANÇOIS - 8, rue Gantois - LILLE (Nord).

URAGO - 17, rue de la République,
NICE (Alpes-Maritimes).

ALEXIS-MOTOS - 3, rue Jean-Jaurès,
LYON (Rhône).

DUBOIS - 253, cours de l'Argonne,
BORDEAUX (Gironde).

MUR - 10, avenue des Minimes, 10,
TOULOUSE (Haute-Garonne).

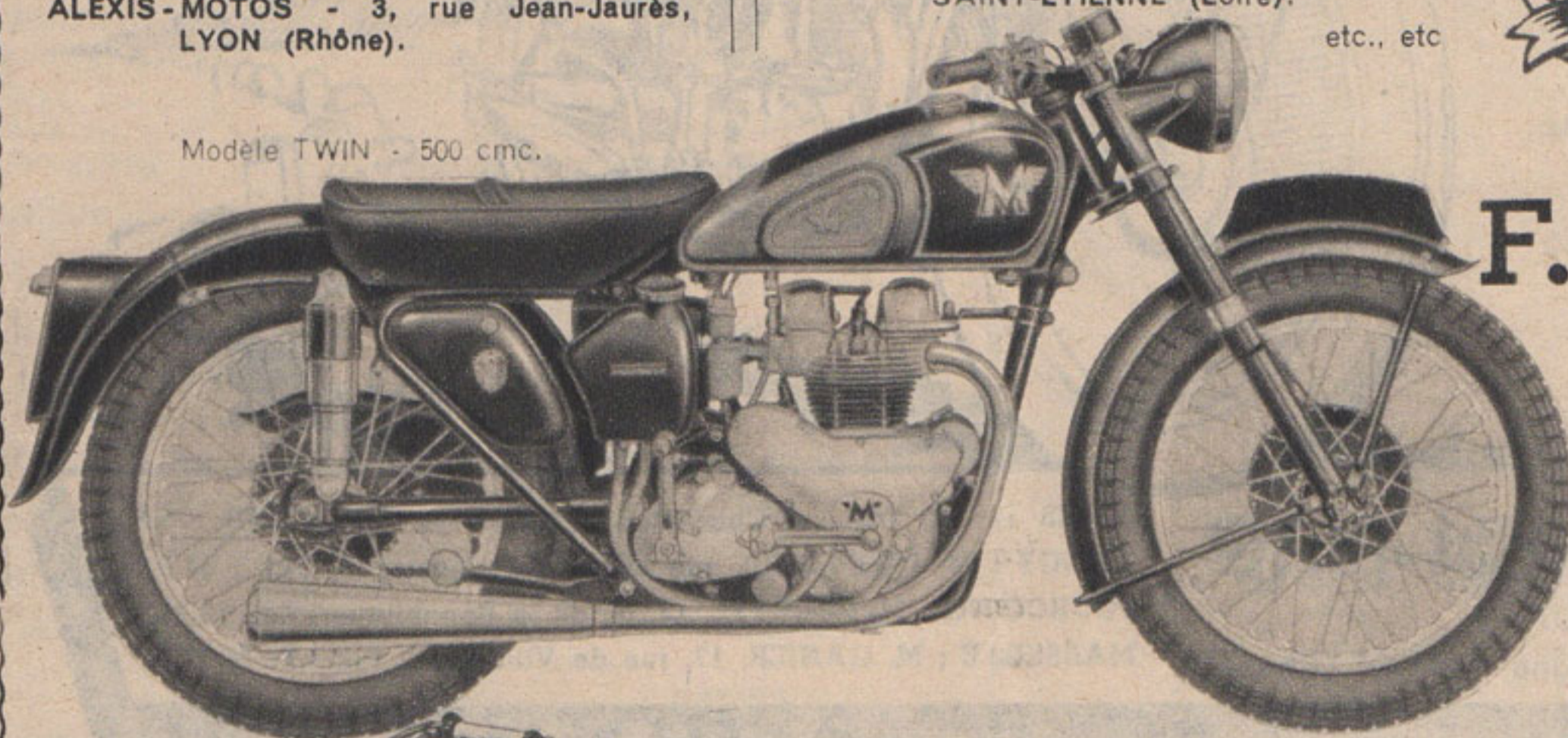
ALBOUY - 14, avenue Saint-Saëns, 14,
BÉZIERS (Hérault).

DELABRE - 1, rue Faure--Belo, 1,
SAINT-ETIENNE (Loire).

etc., etc



Modèle TWIN - 500 cmc.



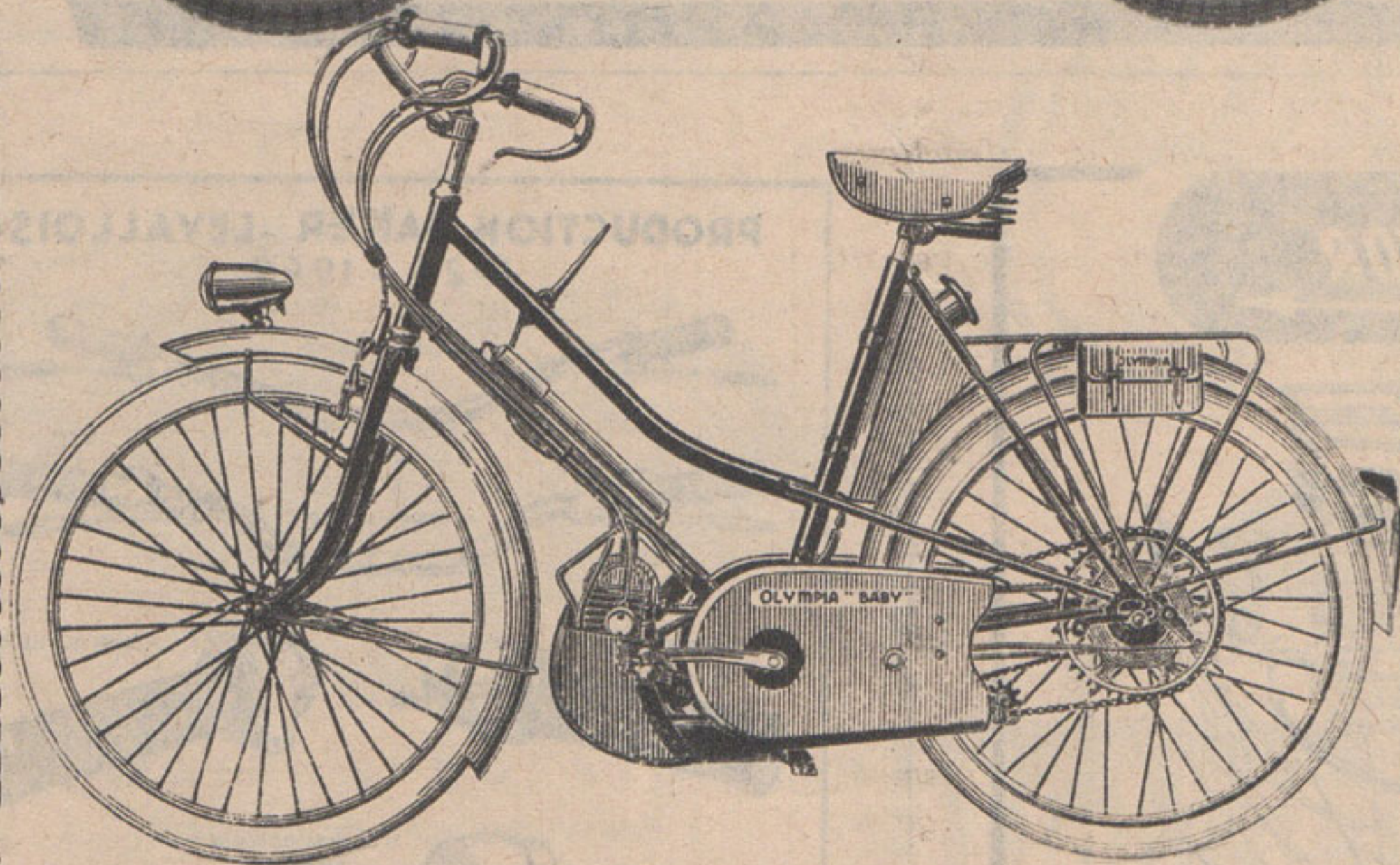
F. DURIF

*Distributeur Général
pour la France*

**16 et 18
RUE MONTGALLET**

PARIS-12^e

DORian 43-28 et 43-29



La Maison DURIF

se charge des

**REMISES A NEUF
des MATCHLESS**

et vous présente

pour vous servir

Tout le temps

par tous les temps

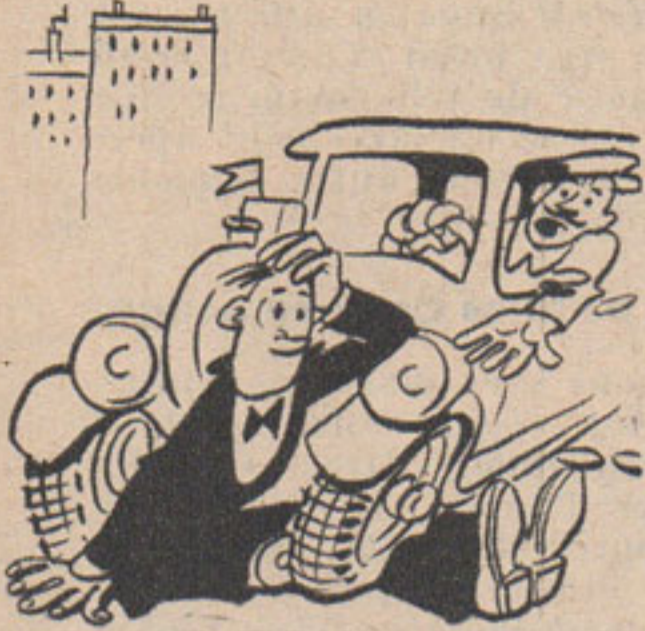
La Reine des petites Reines, Motorisée **OLYMPIA "BABY"**

Tubes spéciaux et ensemble renforcés, forme berceau
 - Pneus 600 ballon - Selle large à ressorts compensateurs - 2 freins (AR tambour) par poignées inversées -
 - Guidon demi-relevé - Poignées tournantes (gaz et débrayage) - Éclairage par volant magnétique - Gros phare avec interrupteur.

MOTEUR FLOTTANT 45 cc. - Entraînement primaire par courroie trapézoïdale - Débrayage à disque dans le moteur - Variateur de vitesse breveté sans débrayage, semi-automatique.

RÉSERVOIR : 2 litres 1/2 - CONSOMMATION : 1 litre 1/2.
 Ensemble-moteur (avec le carburateur) sous carter.

ÊTRE SÉVÈRE, MAIS JUSTE



De graves infractions au Code de la Route seraient, d'après enquête, à l'origine de la recrudescence d'accidents de la circulation urbaine et routière.

Mise à part la négligence des conducteurs à l'égard de leur matériel, il est vrai que le pourcentage d'accidents résultant d'une défaillance mécanique est de plus en plus faible; les directions sont précises, les freins puissants et

bien équilibrés, les éclatements de pneus assez rares quand les véhicules, bien chaussés, ne roulent pas « sur la toile ».

L'Administration en a donc conclu que seuls étaient responsables de ces hécatombes, les mauvais conducteurs, les « chauffards », pour employer le terme consacré.

Le Ministre de l'Intérieur a, en conséquence, invité les préfets à donner aux services chargés de la circulation des instructions impératives pour qu'ils répriment « systématiquement et avec une extrême rigueur les infractions au Code de la Route ».

Cela laisse sous-entendre, dans certains cas, le retrait du permis de conduire.

Les gens raisonnables ne s'élèveront pas contre cette décision, pourvu qu'elle s'exerce intelligemment à l'encontre des seuls salopards, sans devenir une brimade pour les pilotes prudents. Il faudrait avoir l'assurance que ceux qui sont chargés de vérifier notre façon de conduire savent eux-mêmes ce qu'est un volant ou un guidon. Il arrive en effet que, parfois, pour éviter un maladroit ou un fou, on soit obligé de faire une entorse aux règlements. Dans ce cas, le responsable apparent n'étant pas le réel coupable, il faut que les arbitres connaissent non seulement le code mais sachent, avant tout, l'interpréter avec équité, logique et clairvoyance.

Peut-on espérer que les juges auxquels nous aurons affaire auront toute la compétence exigée ?

Il va devenir de plus en plus indispensable d'adjoindre à sa trousse de bord l'appareil photo dont seul le témoignage est objectif, impartial et indiscutable.

Max Enders

MOTO CYCLETTES
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
A. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

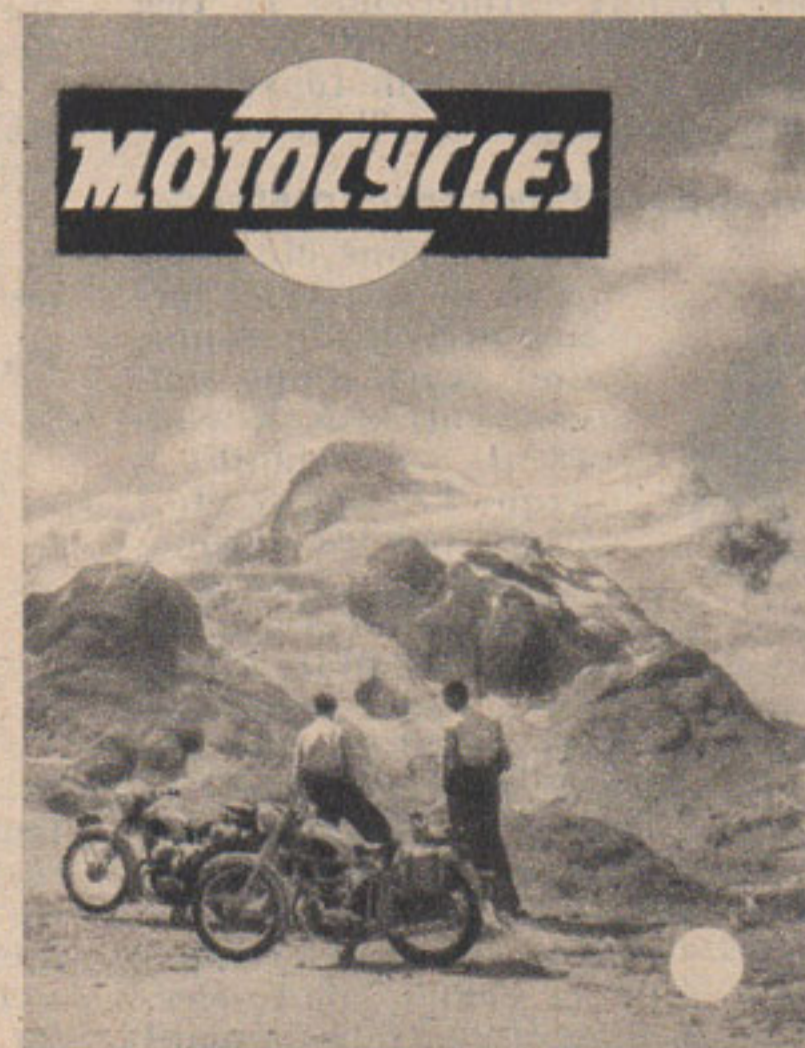
— Rédaction — Administration — Publicité —
14, Rue Brunel, PARIS (17^e) — Tél. ETO. 05-50

Sommaire

4^e ANNÉE - N^o 47 - FÉVRIER 1951

	Pages
● LA TECHNIQUE 1951	12
● LA 500 A.J.S., par A. NEBOUT.	16
● EN VISITE CHEZ GRAZZINI...	18
● LE SALON DE MILAN, par Eric JAULMES	20
● LA FLEXIBILITÉ VARIABLE, par GRÉGOIRE	24

NOTRE COUVERTURE



Les Peugeot ne craignent pas la montagne.



Scooters silencieux.

La Maison Vespa nous avait fait part de la campagne qu'elle avait entreprise, quitte à mécontenter certains de ses trop bruyants clients, pour les inciter à ne pas modifier les échappements et à conserver le silencieux d'origine, ce silence étant pour le scooter comme pour toute autre machine circulant en ville ou sur route un signe de distinction.

Innocenti de son côté avait déjà fait une large propagande à ce propos et pour mieux convaincre les possesseurs de Lambretta avait diffusé à leur intention une amusante notice illustrée de dessins pleins d'humour, intitulée: « Décalogue de l'heureux Lambrettiste ».

Les quelques mordus qui font encore pétarader leur pétoire devraient bien se rendre compte que cette mode est depuis longtemps passée et qu'ils se rendent non seulement odieux (ils s'en fichent sans doute) mais ridicules, ce qui est vexant pour un motard qui se prétend à la page.

Une « twin » française?

Verrons-nous au cours de 1951 l'apparition d'une 350 cmc. française équipée d'un bicylindre vertical?

Le moteur serait à culbuteurs avec cylindres en ligne comme la Sunbeam et non face route comme la Triumph, cadre avec télescopique à l'avant et suspension arrière.

Les honneurs.



Geoff Duke a été reçu récemment par le maire et tout le conseil municipal de sa ville natale, St. Helens, dans le Lancashire; Ses parents et ses frères l'accompagnaient, et ils ont été conviés au dîner de

l'Association Britannique des Journalistes Sportifs, avec Reg Harris (cyclisme), Holden (athlétisme), colonel Llewellyn (hippisme), Parlett (athlétisme) et Reg Parnell (automobile). On voit la place prépondérante qu'occupe le motocyclisme dans ce pays sportif par excellence.

Un nouvel appareil de chronométrage.



Nous avons été assez surpris de constater lors d'une arrivée de course qu'un écart d'une longueur entre deux concurrents marchant à quelque 170 km.-h. était traduit, par les chronomètres, par 1/5° de s.

Nous nous souvenons d'un T.T., couru contre la montre, dont les résultats furent faussés par une erreur de chronométrage de une minute; il est évident que des appareils de mesure plus sensibles, et automatiques, seraient d'une utilisation plus sûre que ceux commandés par un cerveau humain.

Les Suisses viennent de sortir un appareil « croisé », de la cellule photo-électrique et du chronographe, fonctionnant avec une précision de 1/100° de seconde.

La firme Longines qui construit cette « chronocaméra » indique que l'appareil

enregistre le passage d'un grand nombre de compétiteurs en quelques fractions de seconde. La première utilisation officielle aura lieu au cours des sports d'hiver.

La chronocaméra peut enregistrer les départs et arrivées de 999 concurrents pour chaque course. Un premier film donne le résultat quatre secondes après une arrivée, le deuxième film est moins expéditif, mais est destiné aux résultats officiels. Un prototype a été présenté à la Fédération Internationale Automobile, pour approbation.

Mesure des chaînes.



Certains de nos amis sont bien ennuyés lors du changement de chaîne, car ils ne savent pas comment se mesure une chaîne, et sont dans l'obligation d'apporter au motoriste une chaîne quelque peu crasseuse en guise de modèle. Une chaîne se mesure le plus simplement du monde, le seul inconvénient pour nous autres continentaux est que les cotes sont en pouces. Deux données suffisent pour l'achat d'une chaîne, le pas et la largeur.

Le pas est la distance du centre d'un rivet au centre du suivant. Si la chaîne est usée, placer celle-ci sur une surface plane et la resserrer pour supprimer le jeu, mesurer la distance séparant par exemple 10 maillons et diviser par 10.

La largeur est la distance comprise entre les faces internes des deux flasques intérieurs. Sur les chaînes standard il n'y a pas à s'occuper du diamètre des rouleaux, quant à la longueur exacte, multiplier le pas par le nombre de maillons.

Nous vous conseillons de regarder de temps à autre l'état du ressort de l'attache rapide, celui-ci fatigue et pouvant se casser; le flasque, n'étant alors plus maintenu, s'échappe et c'est la rupture avec parfois des conséquences sérieuses. Ne pas omettre de monter ce ressort avec l'ouverture opposée au sens de rotation de la chaîne.

Certains se trouveront embarrassés pour établir le nombre de maillons de leur chaîne, si c'est un chiffre impair, sachez qu'il existe des maillons coudés qui pallient à cet inconvénient.

Voici une liste des dimensions courantes rencontrées sur les chaînes: 4,9 — 5,21 — 5,72 — 6,48 — 7,75 — 8,5 — 9,65 — et 11,68 pour les largeurs intérieures; et 9,525 — 12,7 — 15,875 et 19,05 pour les pas.

Pas de rétroviseur jusqu'à 125 cmc.



Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'obligation du rétroviseur a été supprimée pour les véhicules ne dépassant pas 125 cmc.

Cependant, et même dans la région parisienne où, plus qu'à la campagne, les agents devraient être à la page, des contraventions ont été dressées à tort pour des vélomoteurs démunis de cet accessoire, d'ailleurs généralement inefficace.

Il faut croire que cette méconnaissance du règlement par ceux qui sont chargés de le faire respecter a été connue en haut lieu, puisque le *Journal Officiel* revient sur le sujet.

Notez donc ces précisions sur un petit papier bien rangé auprès de votre carte grise, afin d'en faire usage en cas de besoin:

Extrait du décret 50-1580 du 27 décembre 1950 relatif au Code de la Route (J. O. du 29 décembre 1950):

Article 22, paragraphe 7. « Tout véhicule automobile, à l'exception de ceux dont la cylindrée est égale ou inférieure à 125 cmc., doit être muni d'un appareil rétroviseur disposé de telle manière que le conducteur puisse effectivement apercevoir de sa place tout autre véhicule susceptible de le dépasser. »

Des nouvelles de Miss Carmen Lodge.

Nous apprenons avec plaisir par notre abonné, M. Bessaye, que notre sportive consœur australienne, Miss Carmen Lodge, victime l'année dernière d'un sérieux accident, est enfin sortie de l'hôpital, mais qu'elle ne pourra encore reprendre sa place dans son club motocycliste féminin.

Elle ne se désintéresse pas de la moto pour autant et nous adresse, par l'aimable entremise de M. Bessaye, ses meilleurs vœux pour 1950.



Le maréchal Alanbrooke, interrogeant Mlle Hyland, estafette du Corps auxiliaire des Pompiers, qui pilotait une « B. S. A. Golden Flash » 650 cmc., au cours d'une parade.

Exportations britanniques.

Pour la période comprise entre octobre 1949 et octobre 1950, l'Angleterre a exporté 71.458 motocyclettes, contre 65.289 pour la période précédente. Les trois principaux importateurs sont l'Australie, les U.S.A. et la Suisse, avec respectivement 25.107, 4.267 et 3.541 motos. Remarquer la popularité des motos britanniques en Suisse.



Cecil Lane, sur « Harley-Davidson », passant une rivière au cours d'une épreuve d'endurance aux U.S.A.

Maillard-Brune conférencier.



M. Maillard-Brune, qui fut autrefois en catégorie voiturette un des animateurs et un des vainqueurs du Bol d'Or de Saint-Germain, a fait dernièrement à la S.I.A. une conférence fort instructive sur le motocyclisme italien, à la suite de sa visite au Salon de Milan.

Il en a rapporté l'impression, confirmée d'ailleurs par d'autres techniciens, que l'Italie fait dans l'industrie motocycliste un formidable effort, que ses productions sont généralement de classe transcendante.

M. Maillard-Brune donne ainsi un sérieux relief aux allusions que nous avions faites nous-mêmes, sur ce sujet épineux de la redoutable concurrence étrangère et de ses répercussions possibles.

La meilleure technique s'impose toujours, malgré les frontières.

Boire un petit coup o'est agréable, mais en prendre un coup...

A l'issue de la distribution des prix du Circuit des villes d'eaux des Vosges, le sportif toubib de chez Peugeot, docteur Prévost, et son coéquipier Witz, s'en furent au bar du Casino arroser leur première et deuxième place du classement général : deux menthes vertes à l'eau Perrier. Combien ? 1.035 francs !

La température coûte cher, même dans les villes d'eaux.

Les organisateurs ne sont certainement pas au courant du coup de... pompe pratiqué par certains bars de Plombières où les clients se font bien plomber.

A un tel tarif, on se demande ce qu'aurait été comptée une bouteille de Bourgogne aux concurrents du circuit gastronomique ?

Gageons que pour la même dépense on eût pu déguster quelques bons crus,

et suggérons au docteur Prévost d'aller, de préférence en « taster » l'année prochaine.

Petite racers américains.



Les Américains eux aussi commencent à se passionner pour les petits bolides de course. Ils en ont deux catégories : 500 et 750 cmc. Ceux-ci sont, comme les nôtres, généralement équipés de moteurs de motocyclettes provenant de Harley, d'Indian ou de machines anglaises.

Suivant la cylindrée, la vitesse oscille entre 140 et 150 à l'heure.

Construits par des amateurs, ils doivent répondre à une certaine réglementation et à un contrôle de réception pour être acceptés dans les compétitions qui se déroulent généralement sur les pistes des différentes villes qui possèdent des terrains de sport, ce qui est le cas de la plupart des agglomérations.

Comme en Europe, on prévoit le succès croissant de cette formule.

A quand un championnat du monde des racers 500 ?

Brevets français.



Nous devons à l'amabilité de M. Guy Kann, ingénieur-conseil en brevets, la communication des brevets français ci-dessous, intéressant plus spécialement la moto :

— Société des Etudes de Réalisations et de

Ventes industrielles : Régulateur pour indicateur de vitesse, notamment pour cycles et motocycles.

— Eparvier (G.E.) : Mme M. Jallois née Bulcke : Dispositif indicateur de changement de direction pour cycles et motocycles.

— Bouillaguet (A.G.). Indicateur de direction pour bicyclettes et motocyclettes.

— Société Aliprandi : Dispositif pour serrer les moyeux des roues de motocyclettes et véhicules similaires sur les

fourches du cadre au moyen d'une manœuvre unilatérale.

— Bilz (C.) : Suspension à ressort pour cycles et motocyclettes permettant de rouler sur tous les terrains.

— Société d'Etudes et de Constructions mécaniques et Automobiles : Moyeu pour motocycles et autres.

— Contini (D.) : Petit phare électrique à dynamo pour bicyclettes et analogues.

— Morvai (E.) : Roue motrice pour vélomoteurs.

— Bastiou (Y.P.J.) : Perfectionnements aux motocyclettes.

— Société Lux : Perfectionnements aux poignées de commande à câble pour bicyclettes, vélomoteurs et motos.

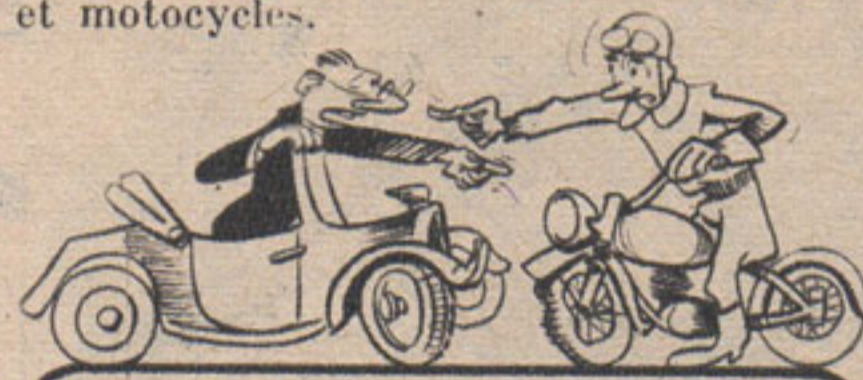
— Dubois (J.) : Arrache-clous pour cycles et motocycles.

— Masi (L.) : Clef pour le montage et le démontage de bandages pneumatiques sur les roues de motocyclettes et véhicules analogues.

— Robert (F.) : Déclencheur-basculeur adaptable sur moteur auxiliaire sur bicyclette.

— Perdriau (F.) : Amortisseur de fourche.

— Scheman, Terrade et Desset : Dispositif indicateur de direction pour cycles et motocycles.



ASSURANCES

Nous allons examiner, dans cet article, une question qui intéresse certainement tous les motocyclistes, et qui concerne la responsabilité civile qu'ils peuvent encourir à l'égard d'une personne transportée sur le siège arrière de leur motocyclette ou de leur vélomoteur.

En droit, il est d'usage de considérer que la personne transportée, blessée au cours d'un accident, doit apporter la preuve de la responsabilité du conducteur pour pouvoir être indemnisée du préjudice qui lui a été causé.

Mais, en fait, il semble difficile au motocycliste de pouvoir s'exonérer de sa responsabilité vis-à-vis de ladite personne, à moins qu'il ne puisse établir d'une manière formelle la faute d'un tiers, par exemple celle d'un autre usager de la route.

Par contre, il semble bien établi qu'en cas de dérapage ou de chute, la responsabilité du motocycliste est engagée, sans aucun doute possible, à moins de circonstances tout à fait exceptionnelles et dont nous donnerons quelques exemples dans un prochain article.

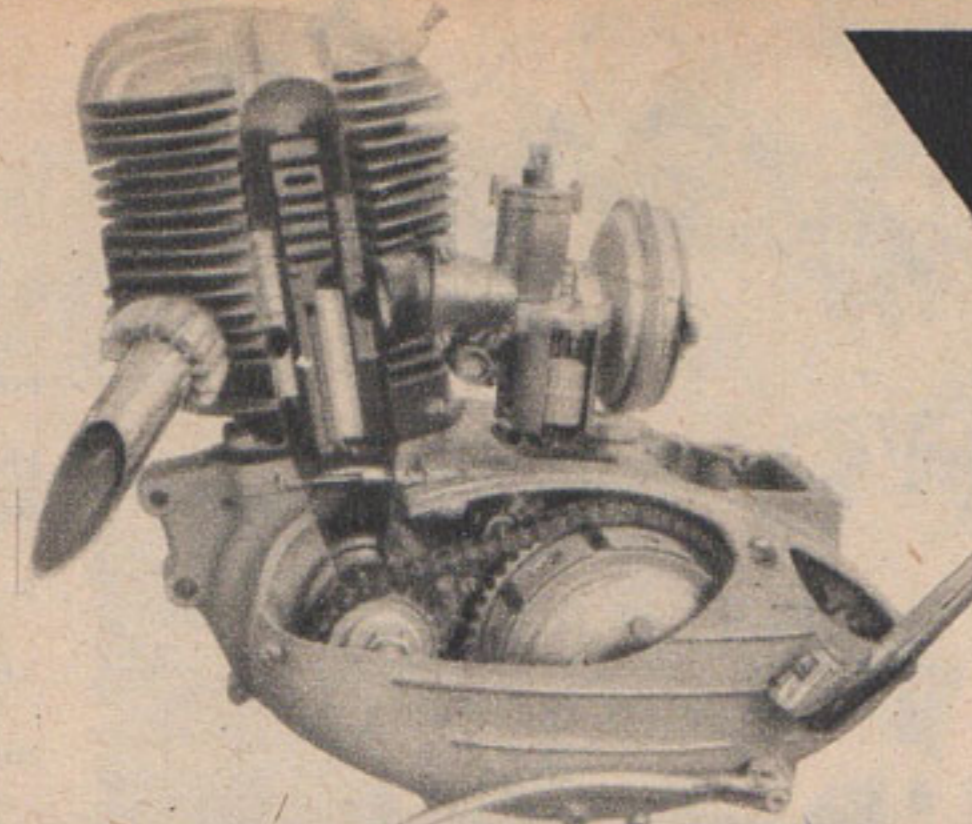
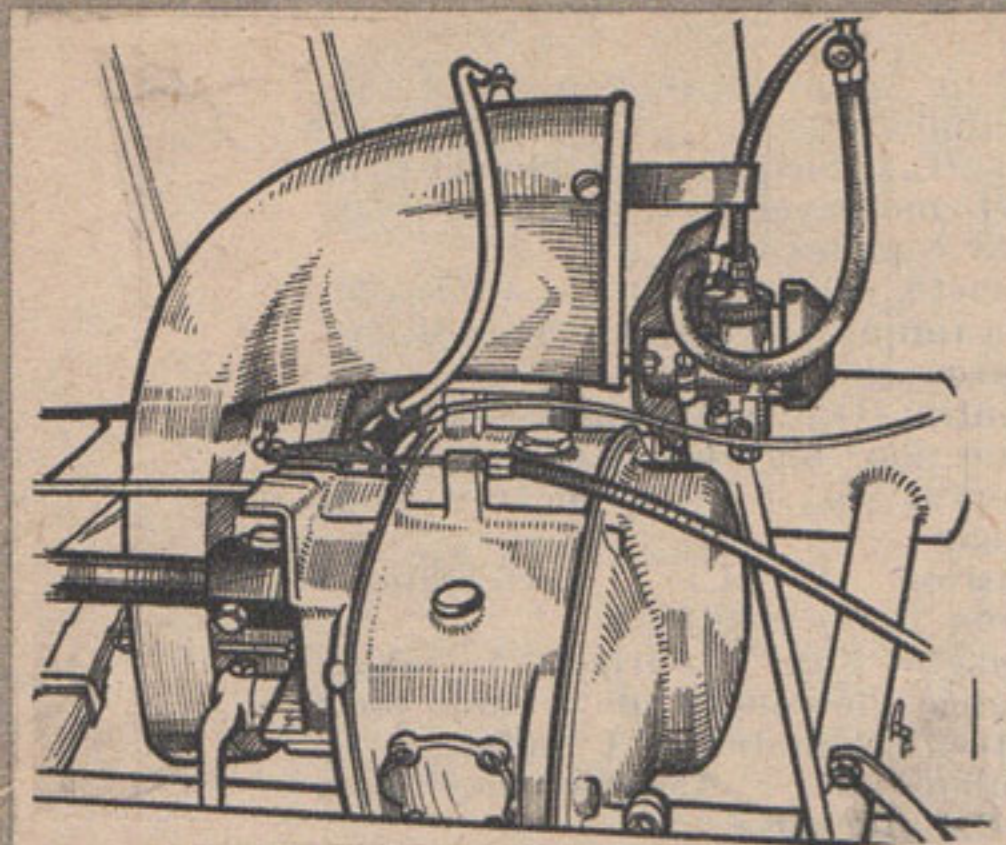
Il résulte des considérations ci-dessus qu'un motocycliste, qui peut fréquemment emmener des tiers sur son siège arrière, a intérêt à se garantir contre les responsabilités qu'il peut encourir de ce chef.

Les polices d'assurance destinées aux motocyclistes peuvent, du reste, prévoir la garantie de la personne transportée, à l'exclusion des membres de la famille, du propriétaire du véhicule ou du conducteur (conjoint, ascendants, descendants, frère, sœur (ou allié) au même degré). Cette garantie est accordée moyennant une surprime de 100 % de la prime perçue pour les accidents causés aux tiers.

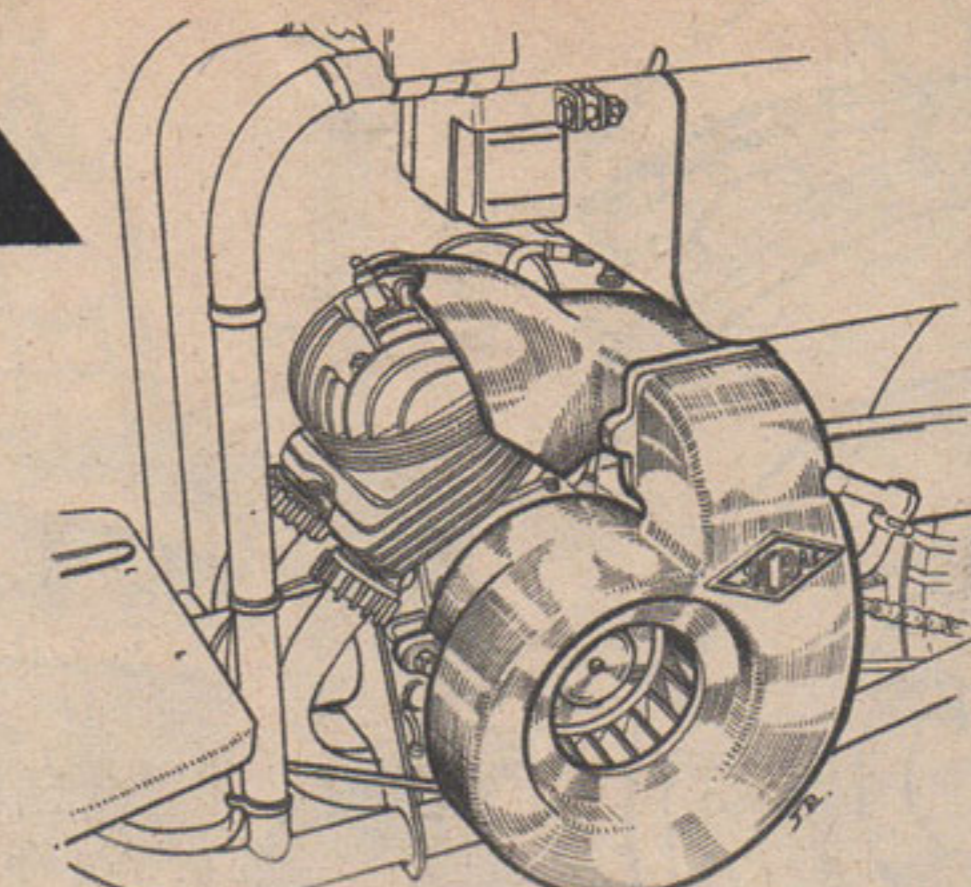
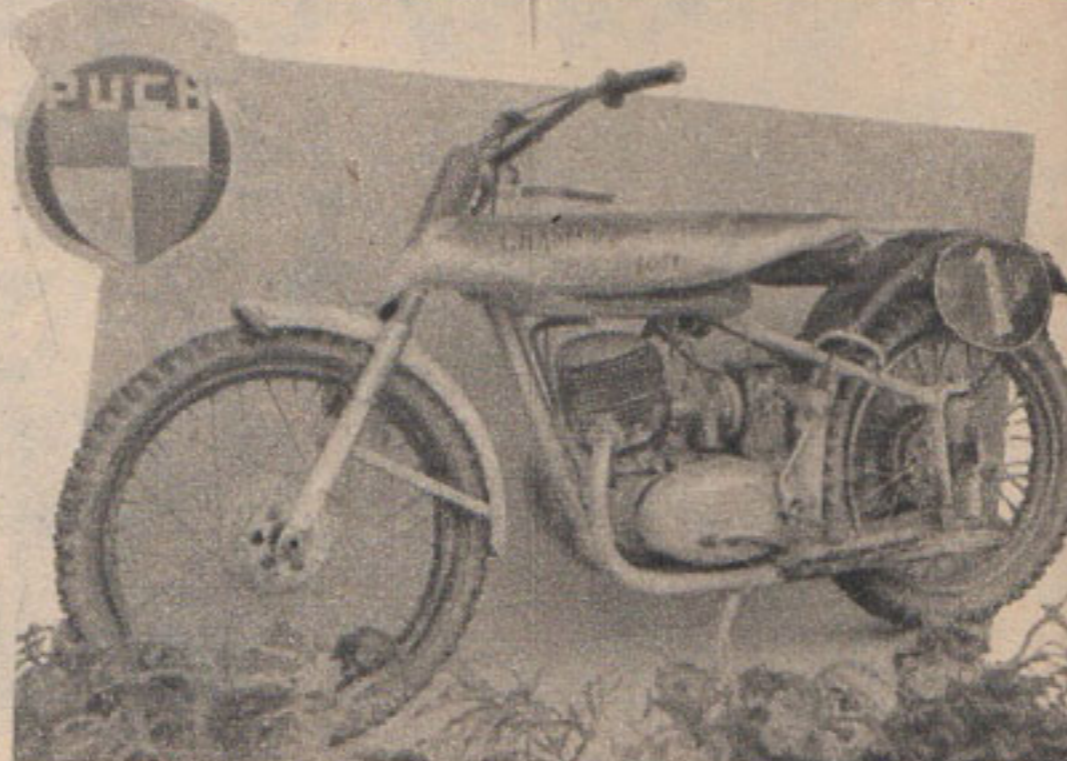
En ce qui concerne les membres de la famille qui sont exclus, il est possible de les garantir par des polices d'assurances « individuelle » qui prévoient des indemnités variables et, éventuellement, le remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques sur les bases de la Sécurité Sociale ou Assurances Sociales s'il y a assujettissement, ou en complément des frais remboursés par la Sécurité Sociale — ou les Assurances Sociales.

FRANCHET,
7, Rue Tronchet, Paris.

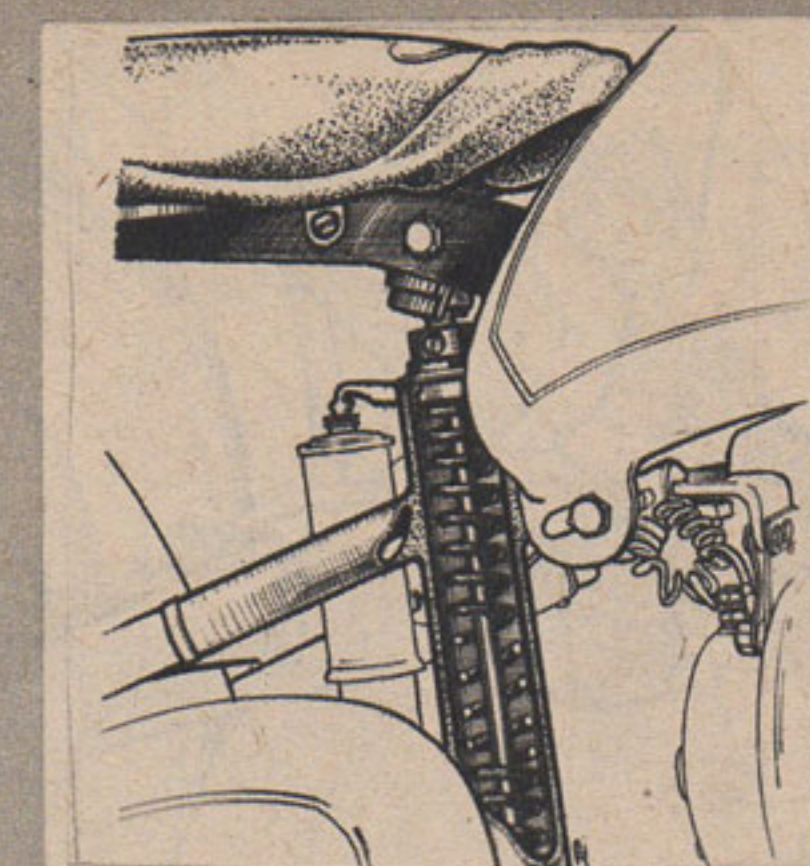
LA TECHNIQUE 1951



Le bloc-moteur Puch 250 cmc. vu en coupe ; à droite : la machine de Maury, champion de France 1950-51.

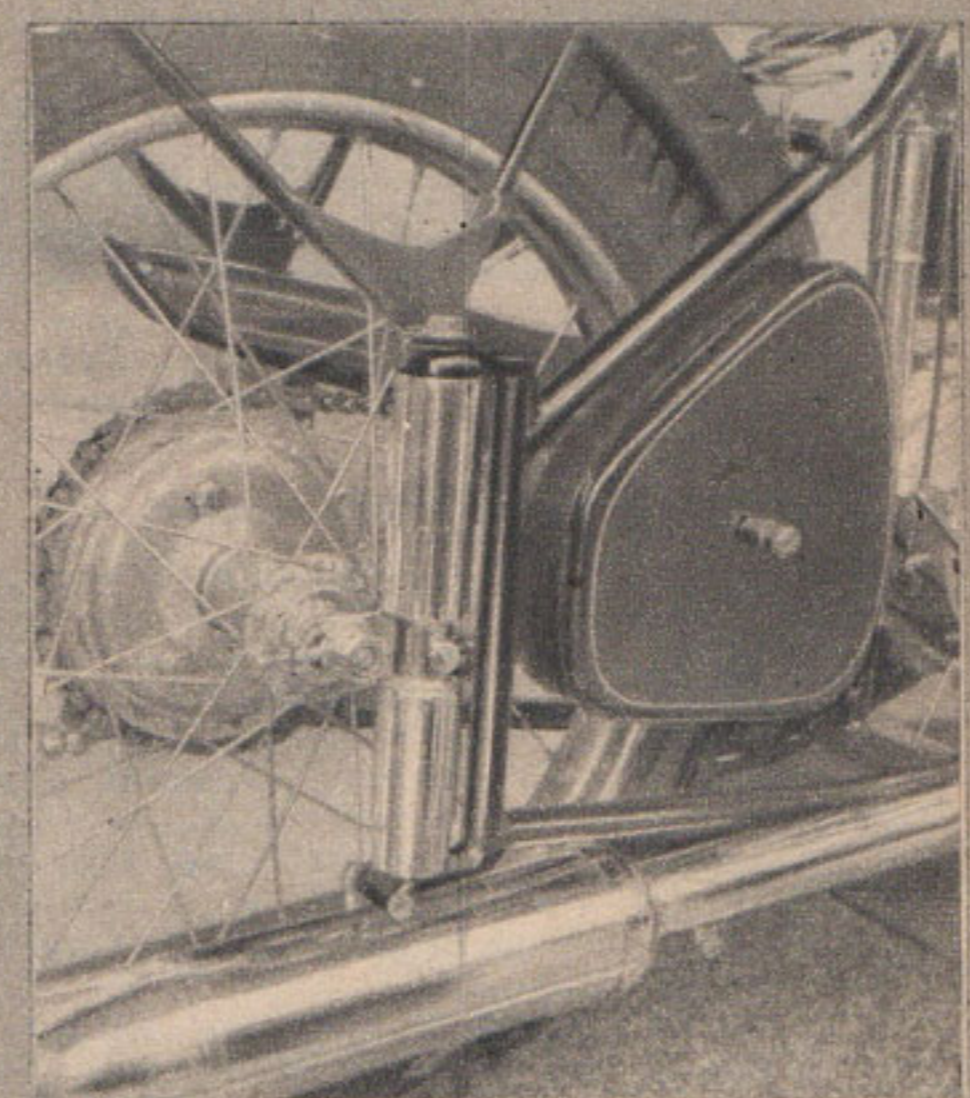
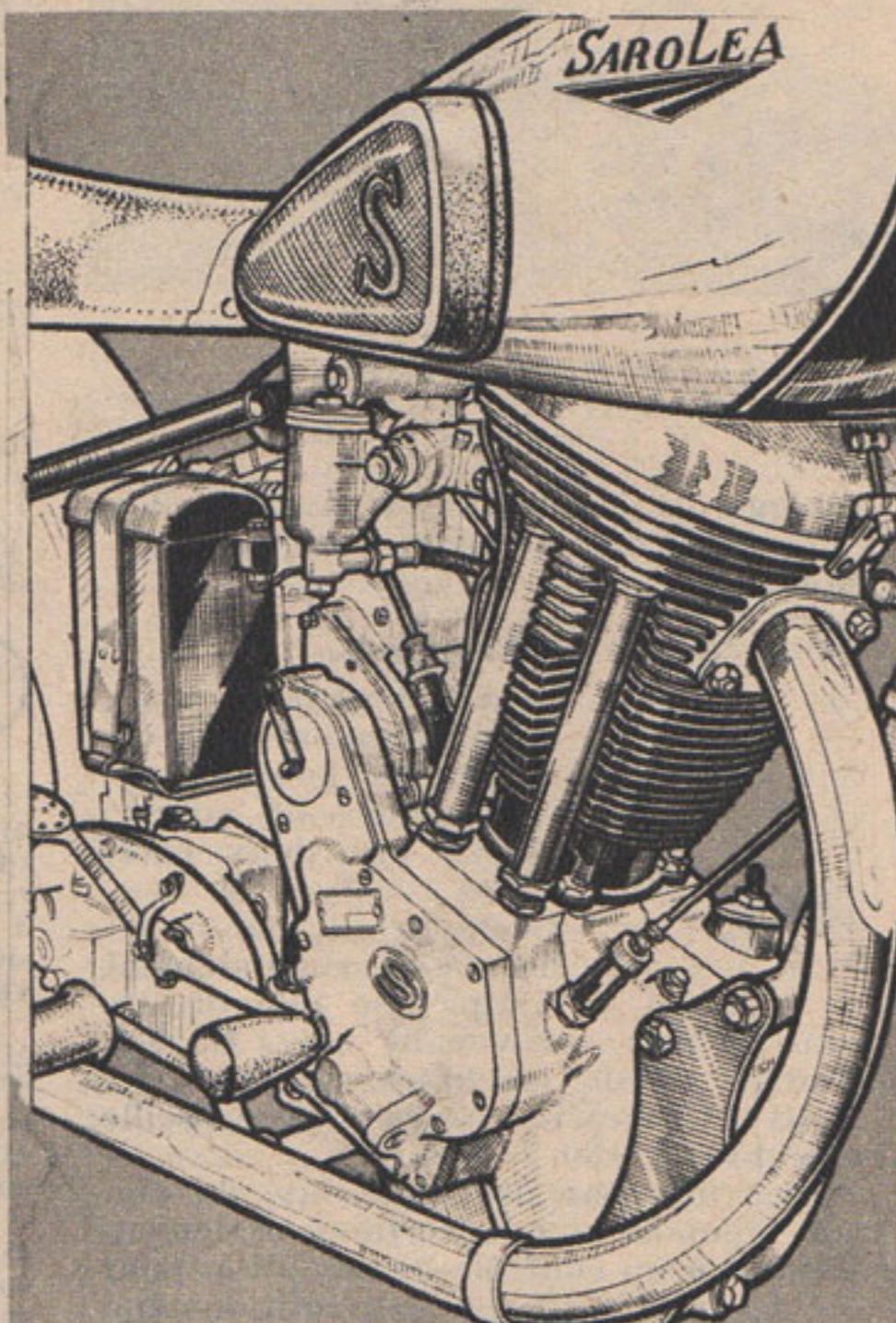
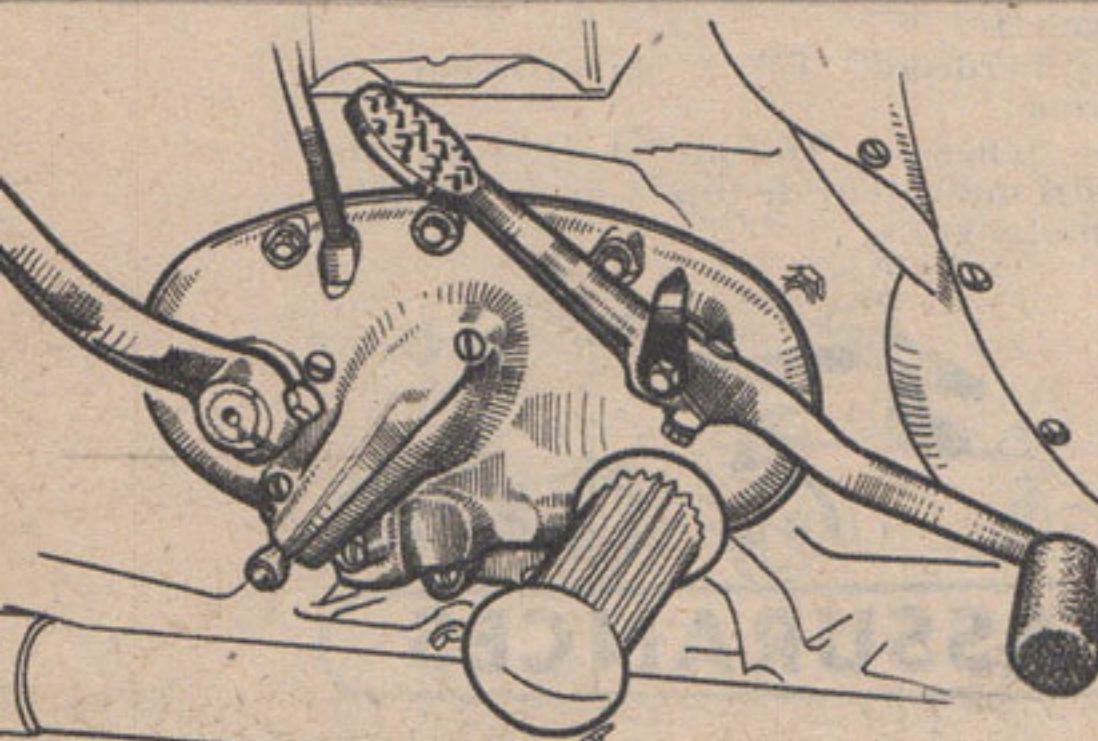


Sur le tri Vallée on trouve également une turbine de refroidissement.

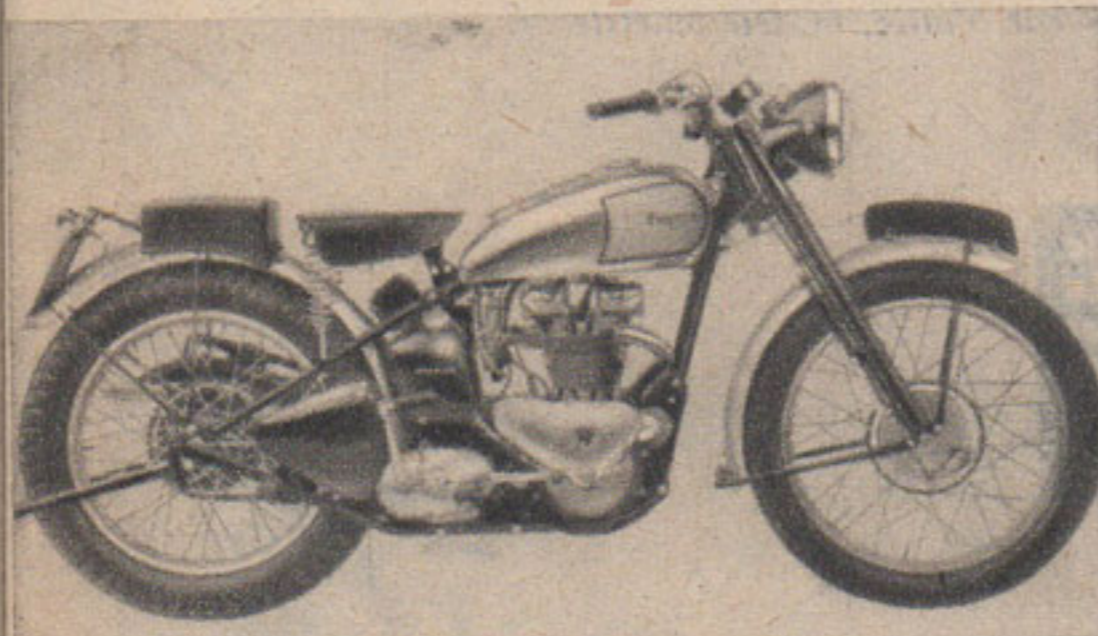


La suspension de selle, sur les Radior.

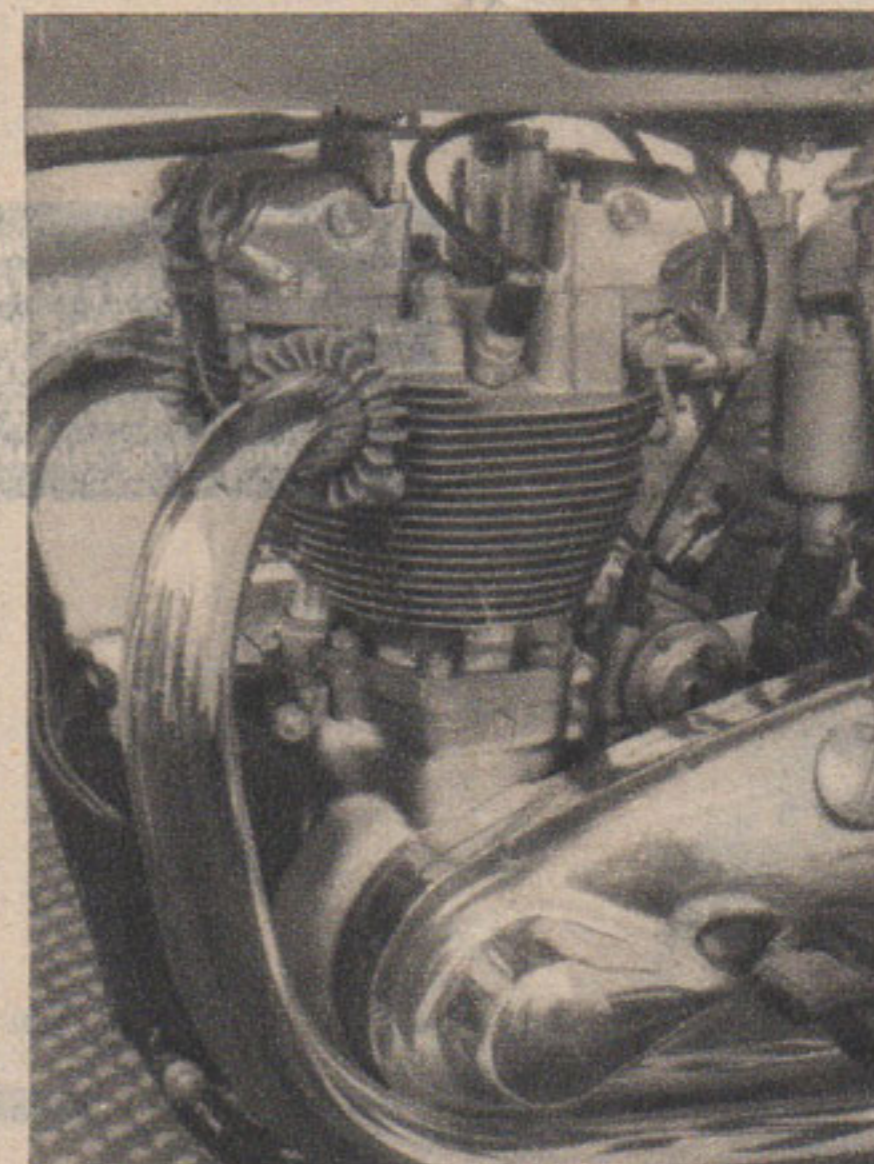
Le moteur Ydral est refroidi par une turbine, sur la voiturette New-Map.



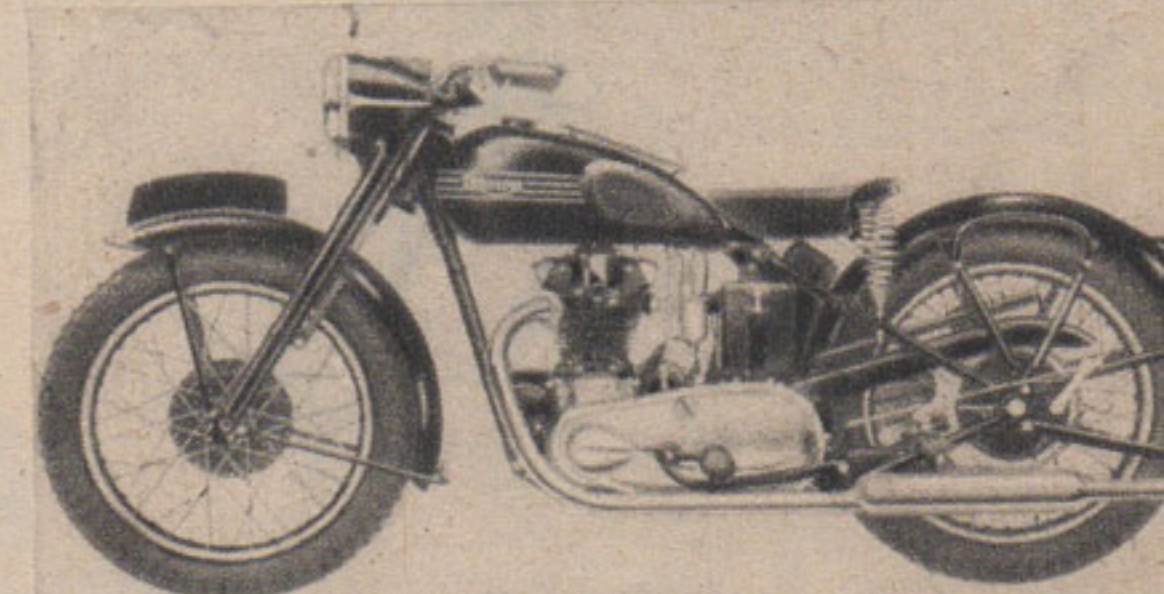
La suspension arrière « Ultima ».



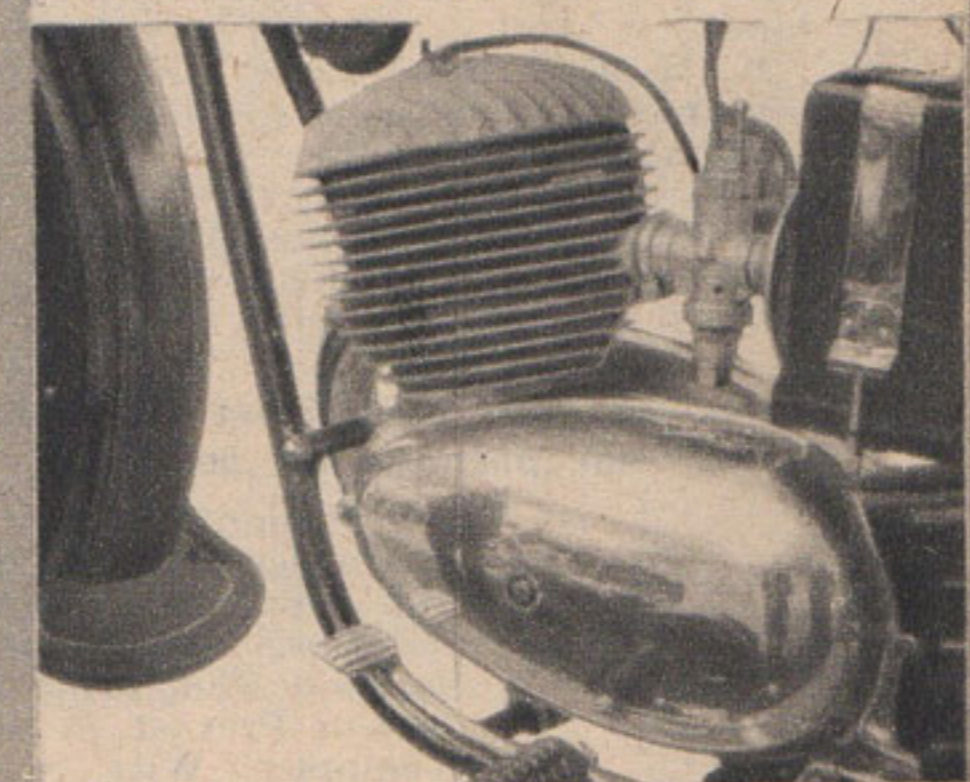
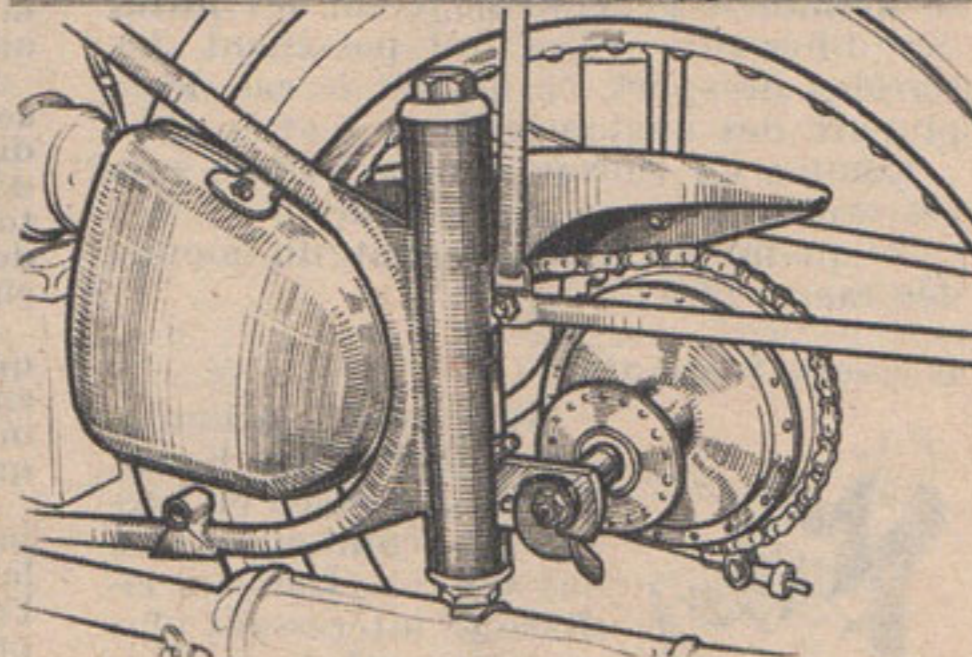
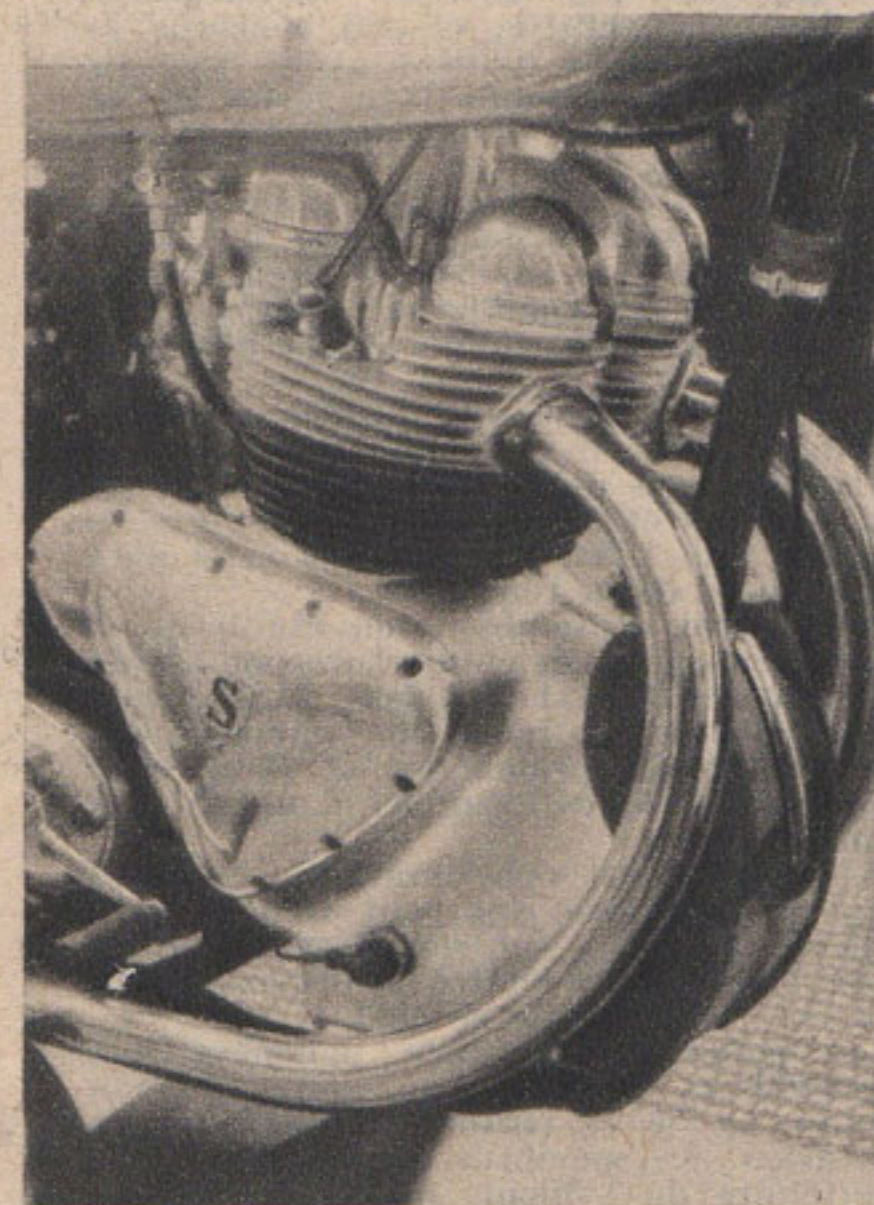
La 500 Triumph « Trophy », spéciale pour le moto-cross.



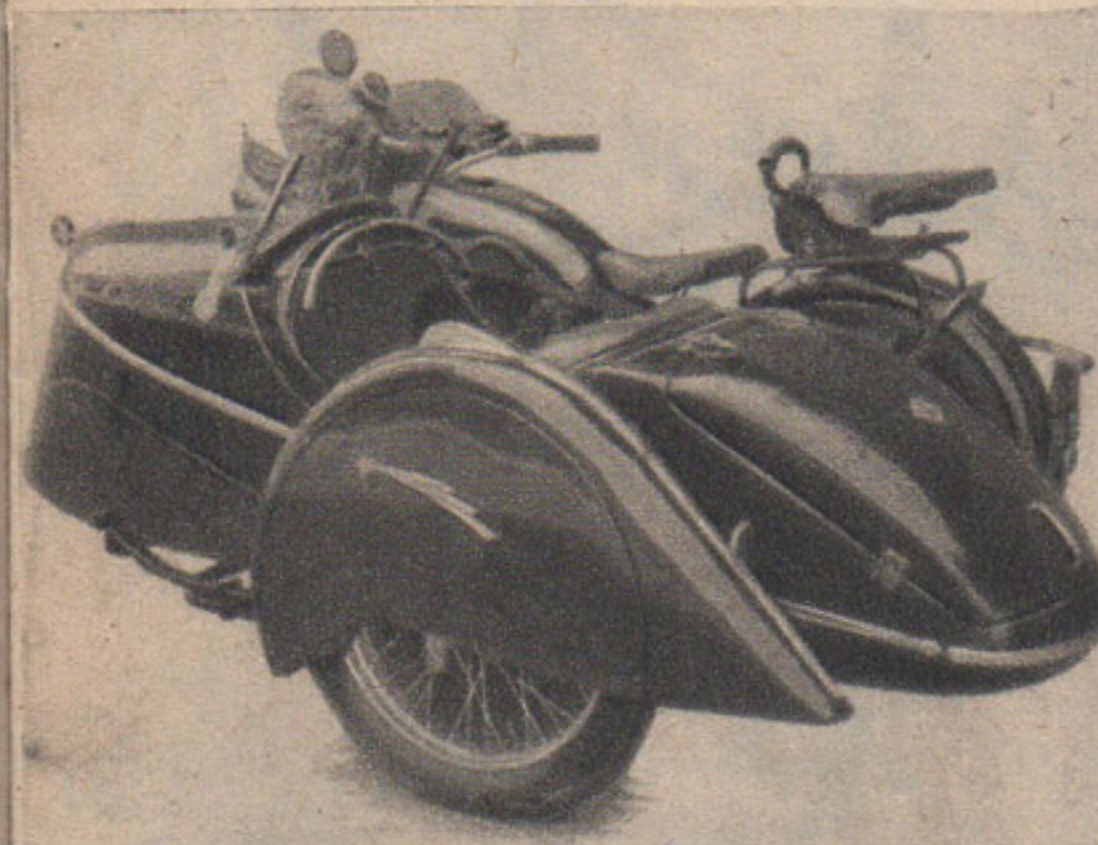
Sur la Tiger 100, les cylindres sont en alliage léger, chemisés.



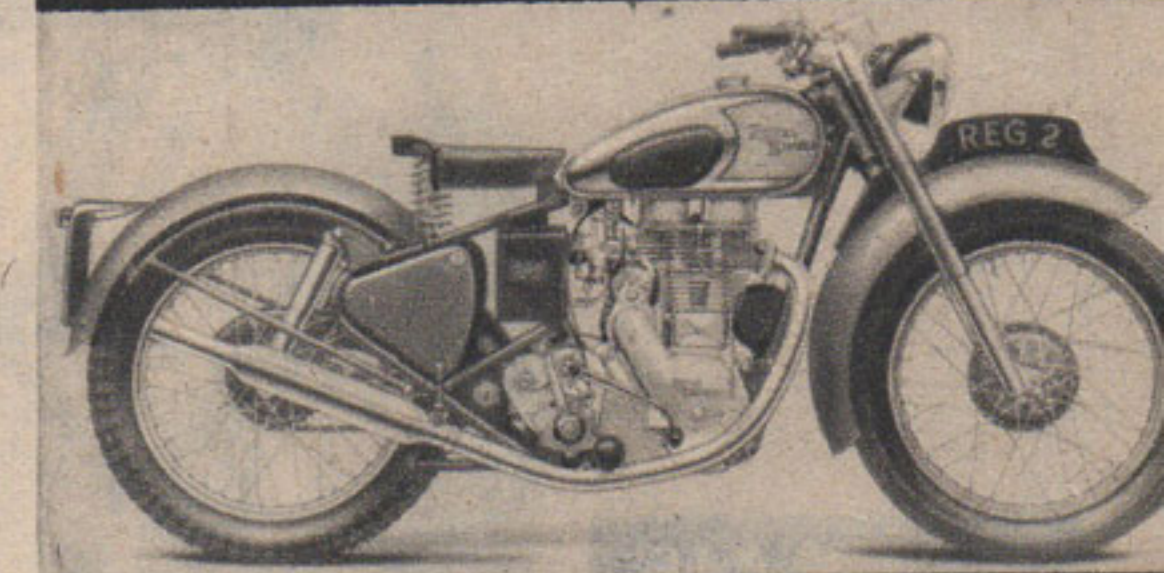
La 350 Triumph twin.



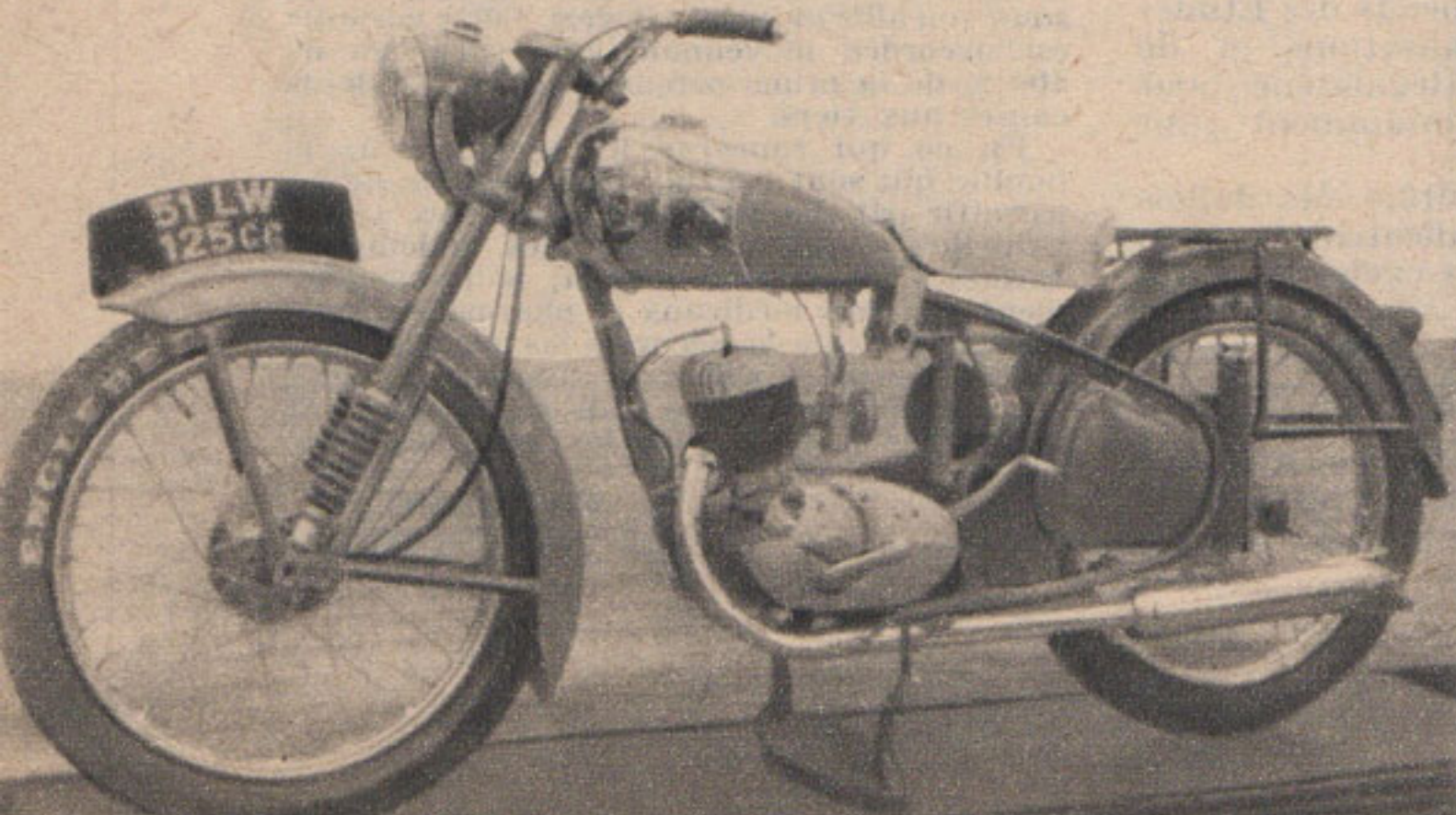
Le bloc « Ultima » 175 cmc. ; cette machine est distribuée à Paris par Voivenel. On peut voir, sur le même bloc, la pédale de sélecteur qui commande le débrayage au passage des vitesses.



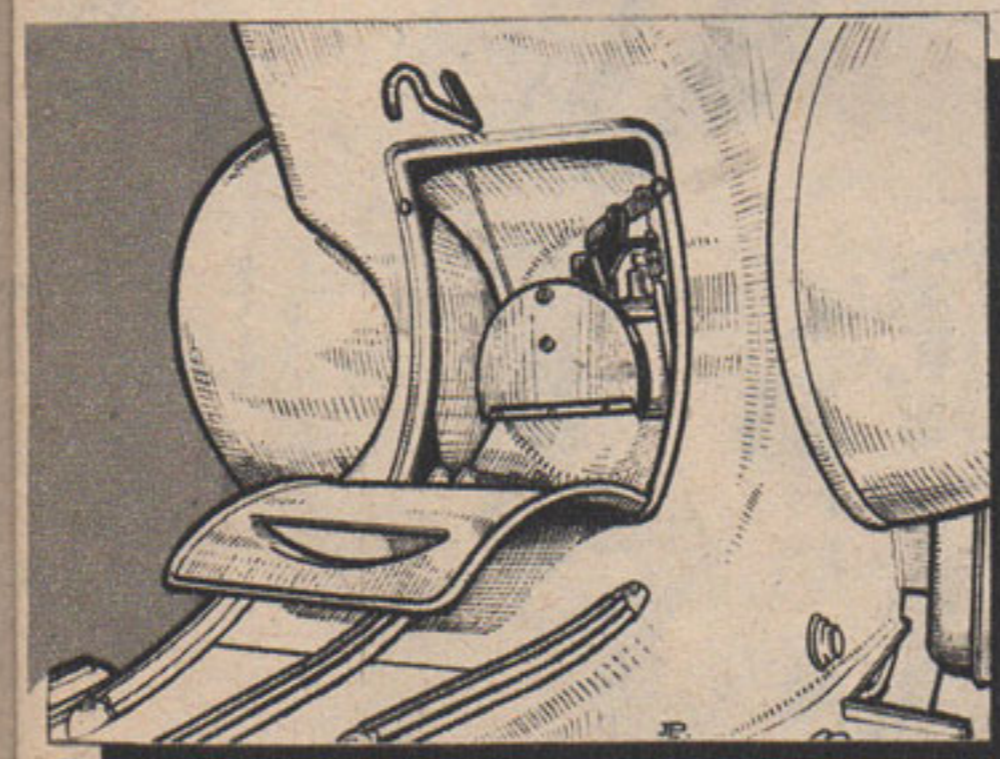
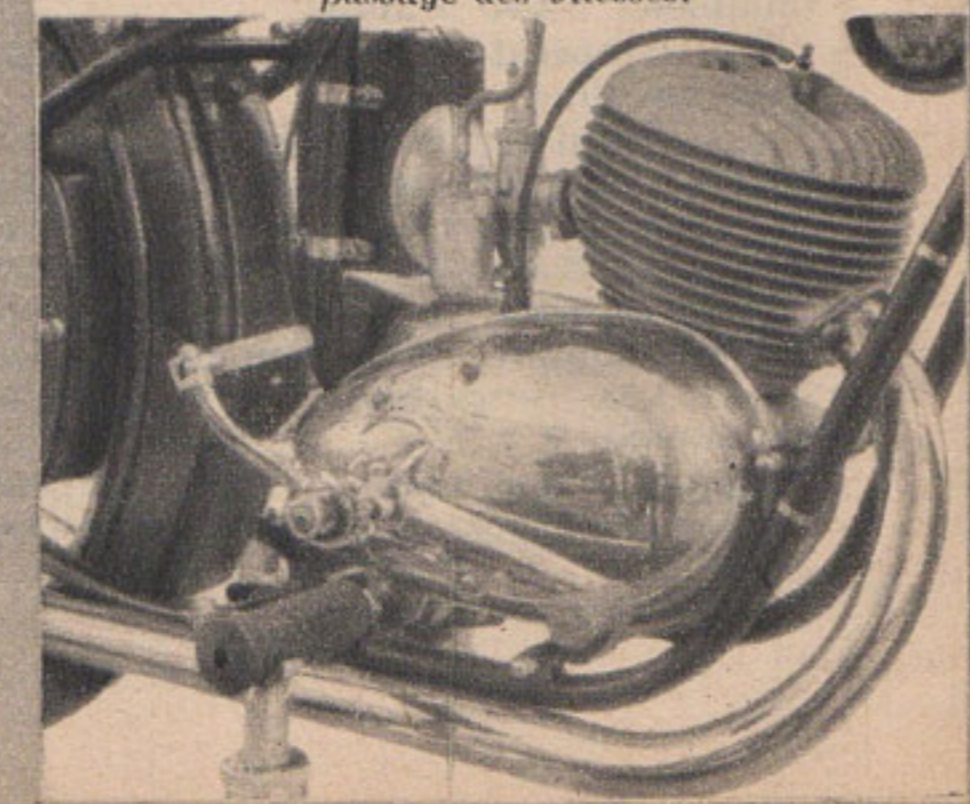
Le nouveau side Simard possède un coffre de grande contenance.



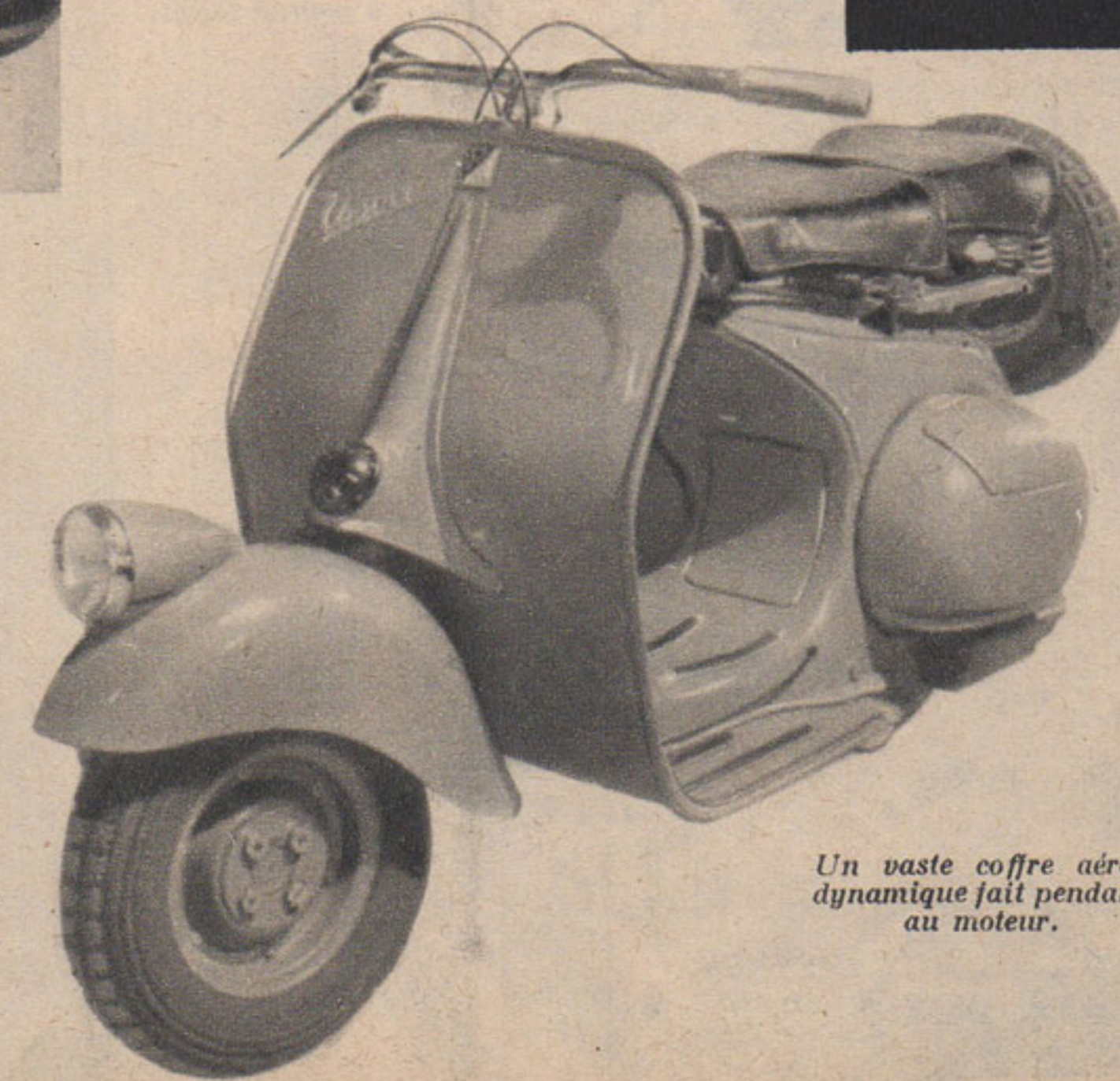
La Royal-Enfield 350 cmc. « Bullet ».



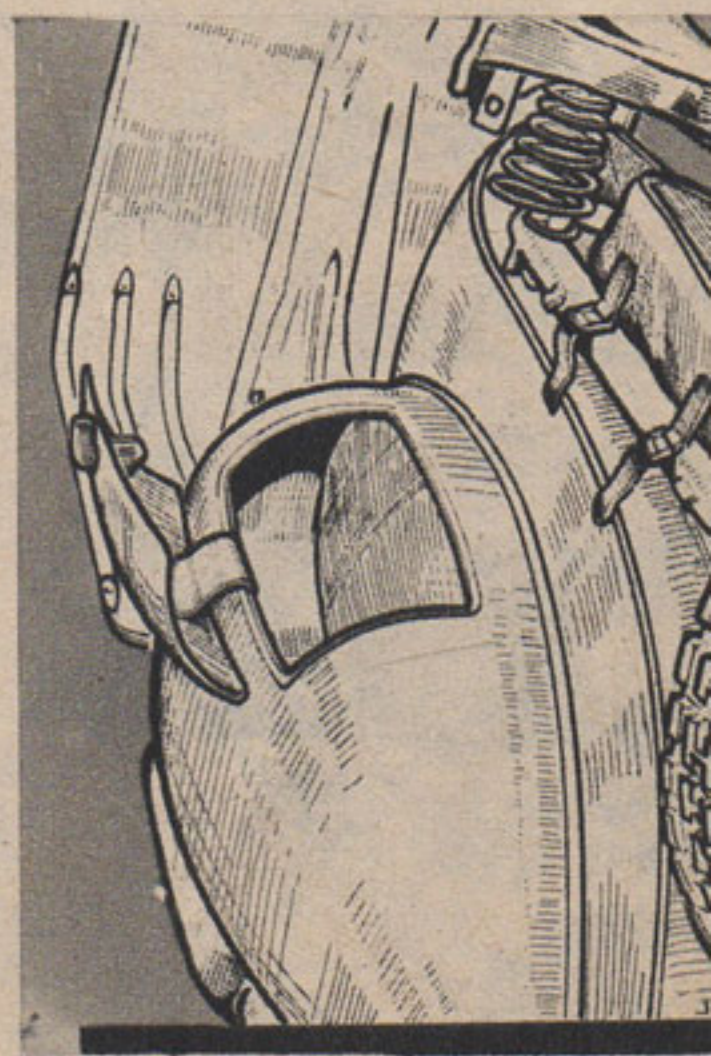
Sur la nouvelle boîte Saroléa, noter le carter de protection du levier de débrayage. Le moteur 500 twin Saroléa a fort belle allure, tout comme le monocylindre il a conservé le réservoir dans le carter. La 125 Saroléa et sa suspension arrière.

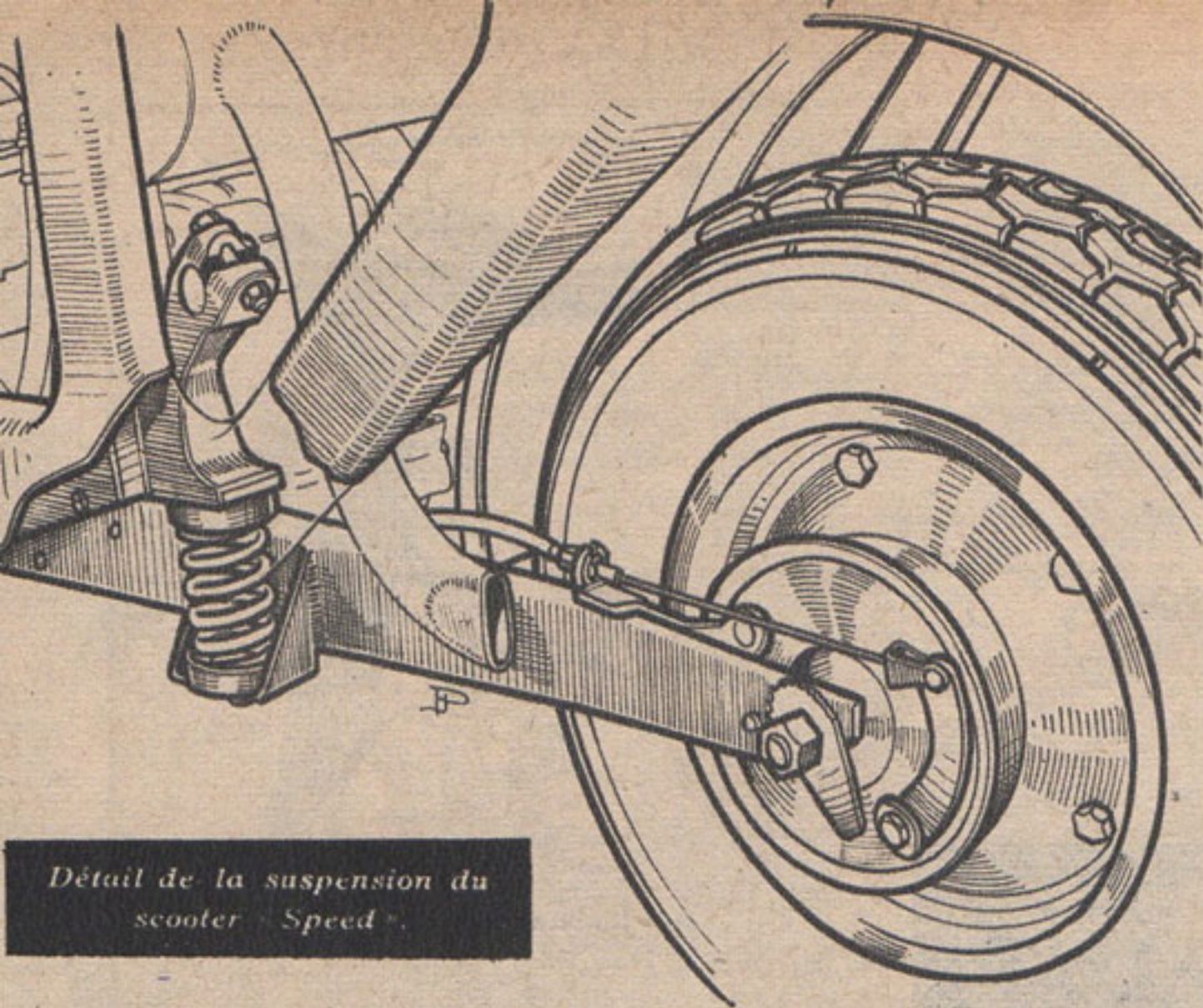


Sur le « Vespa », une petite porte sous la selle donne accès au carburateur.

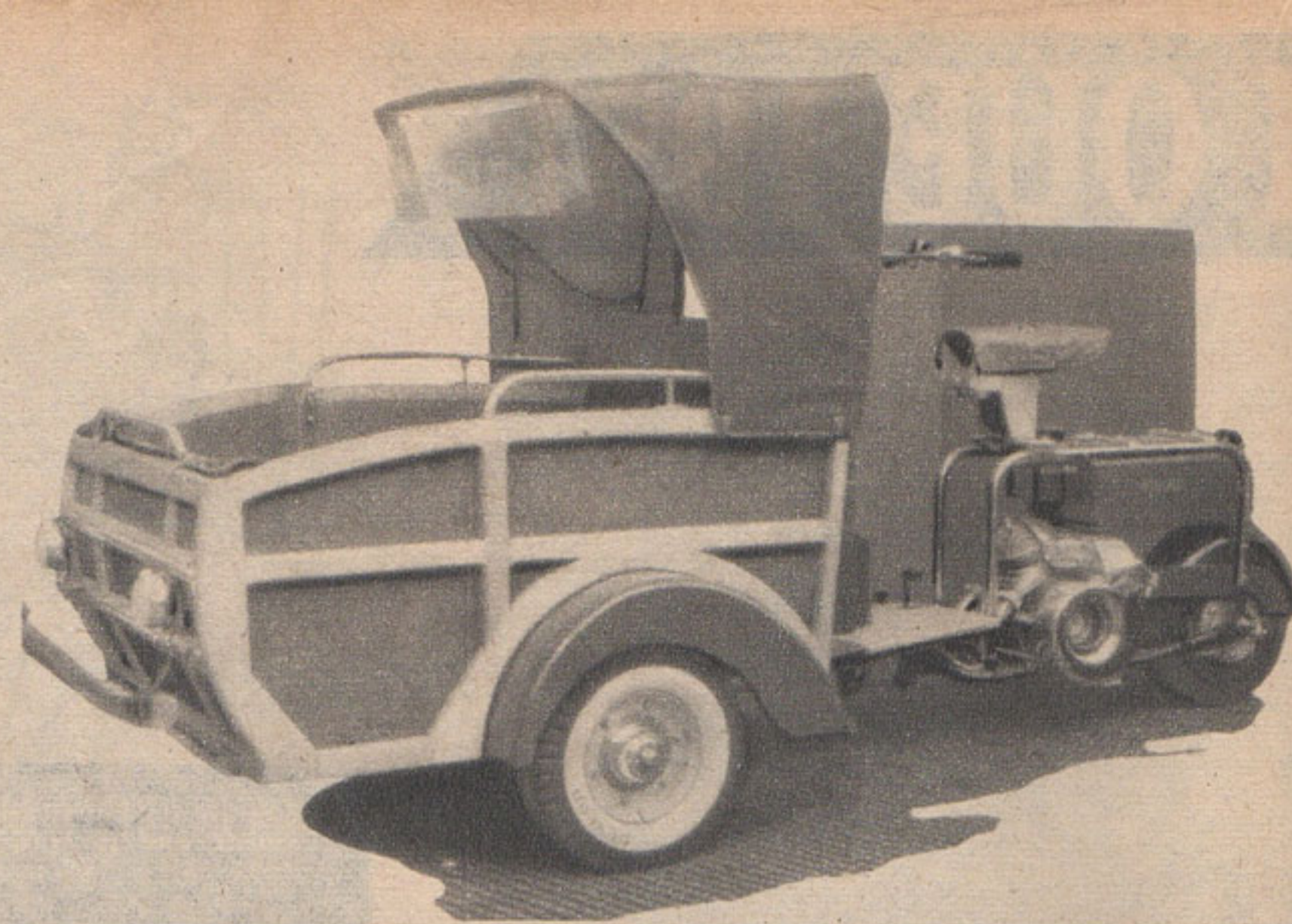


Un vaste coffre aérodynamique fait pendant au moteur.

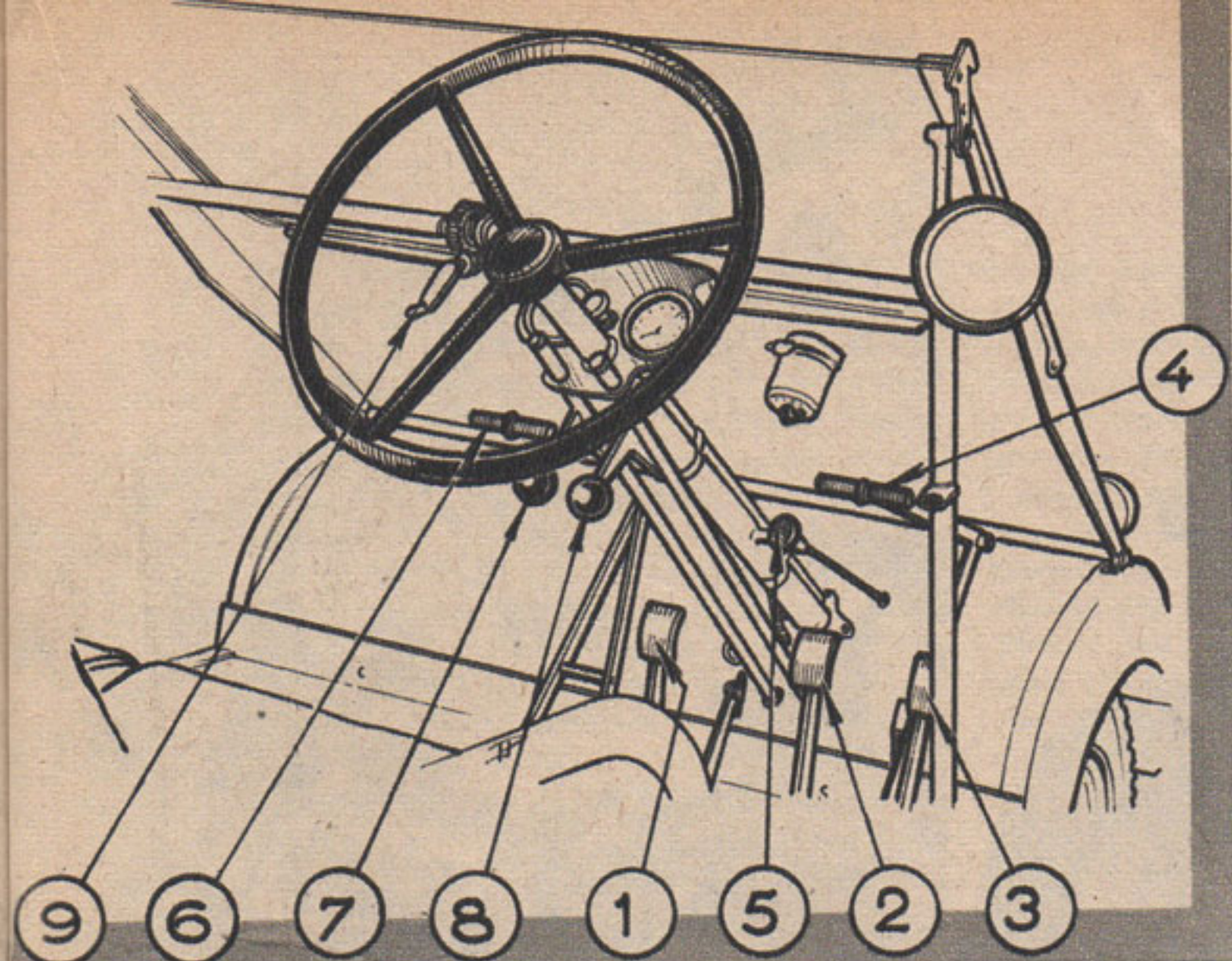




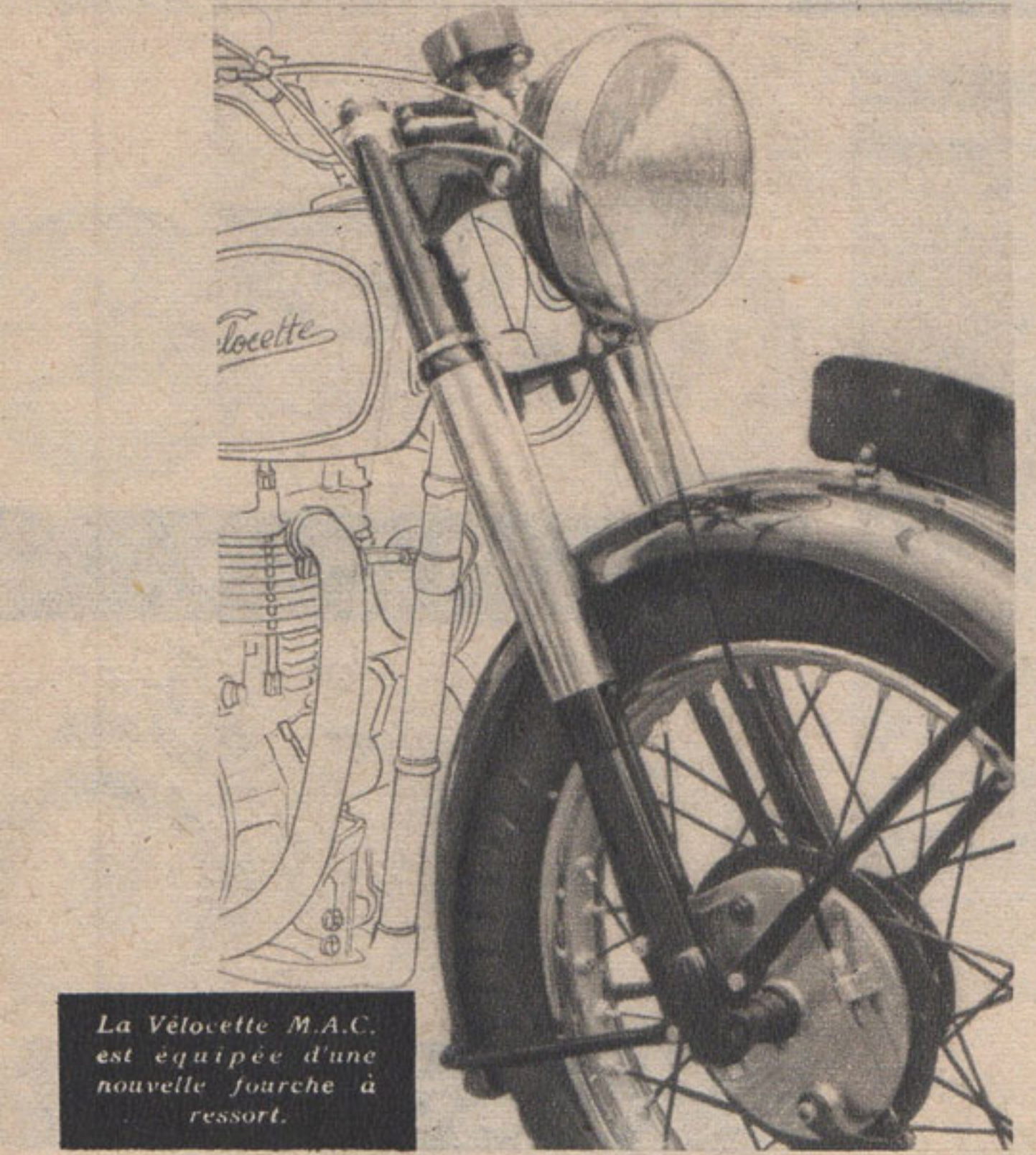
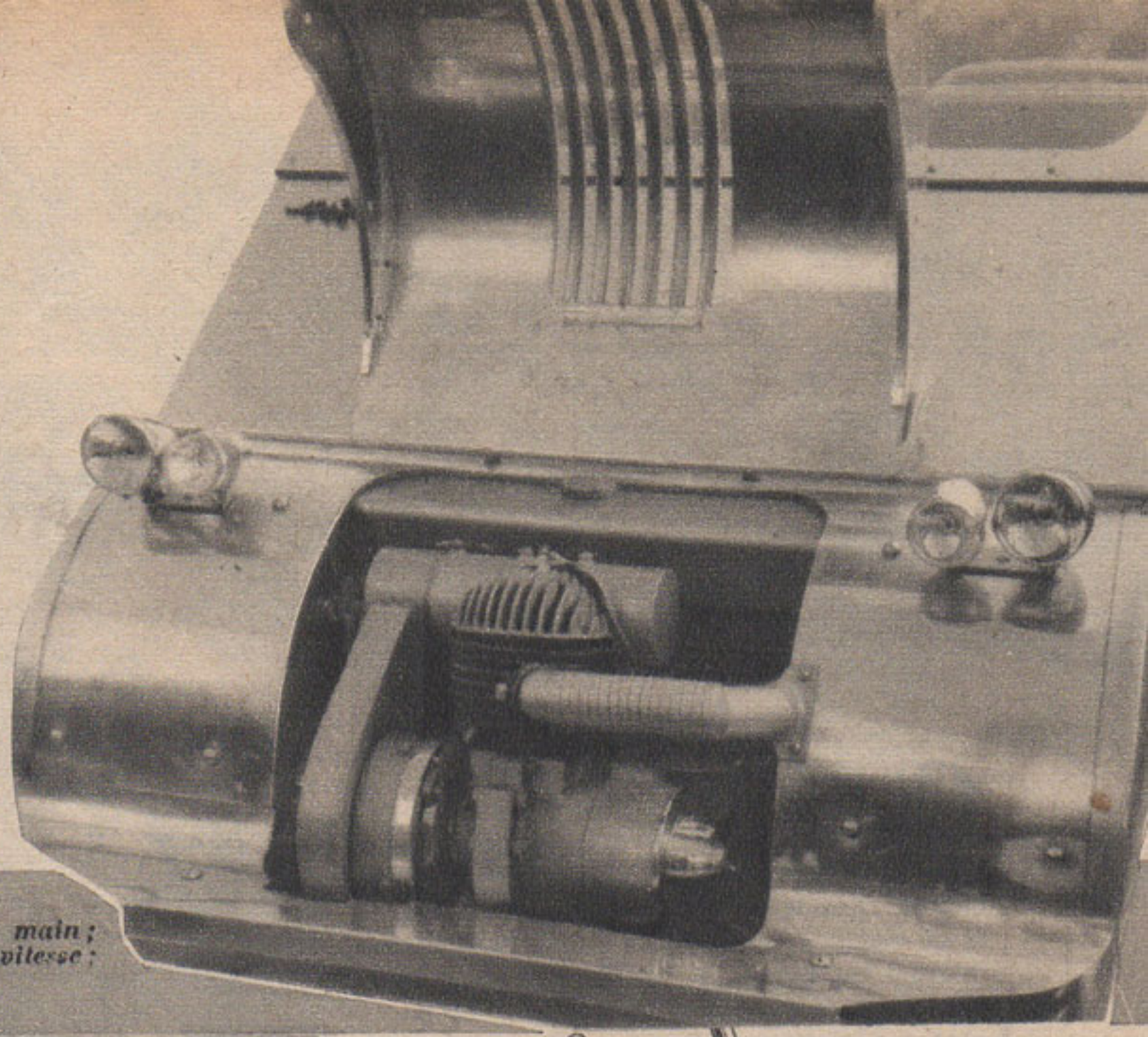
Détail de la suspension du scooter "Speed".



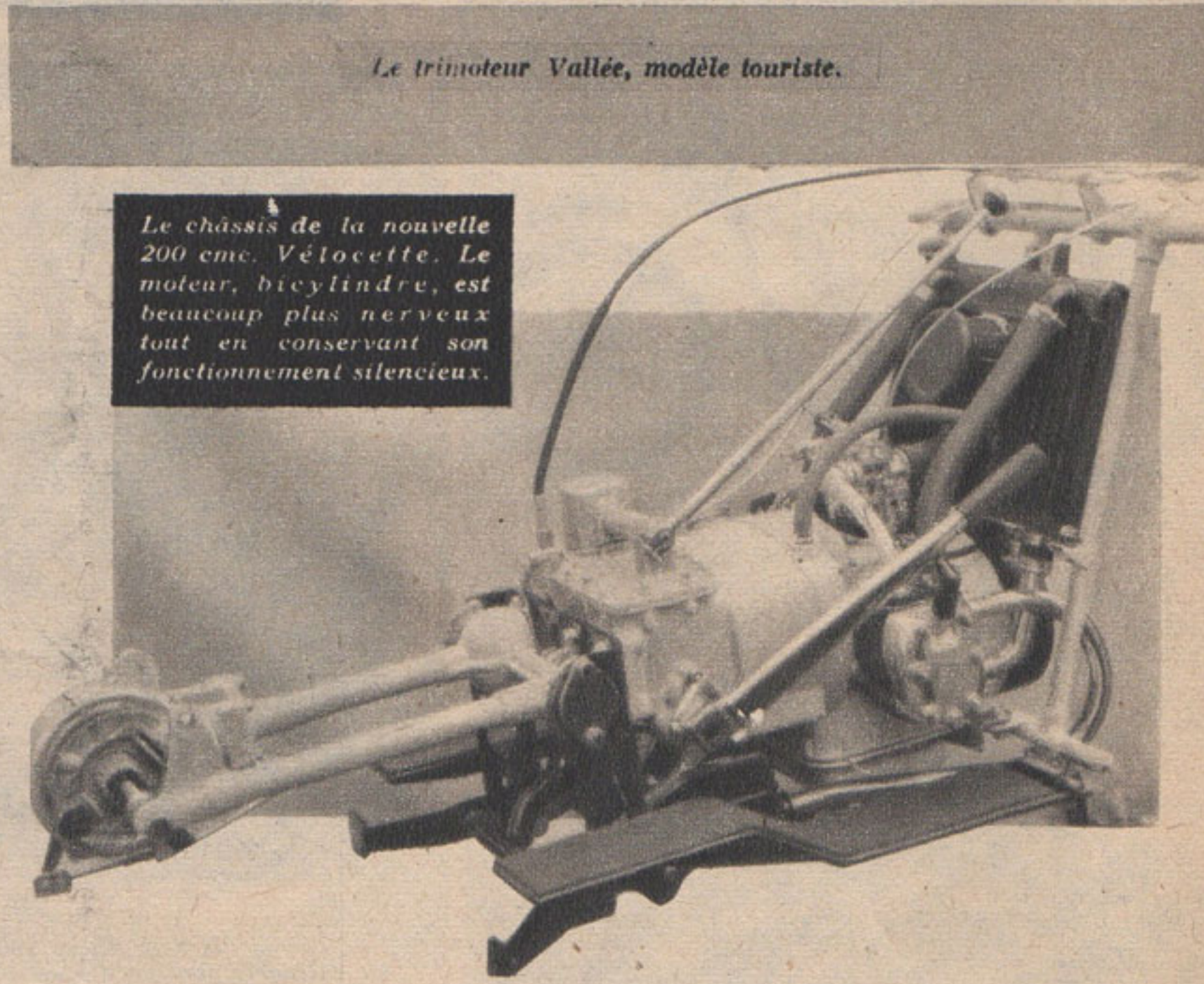
Le trimoteur Vallée, modèle touriste.



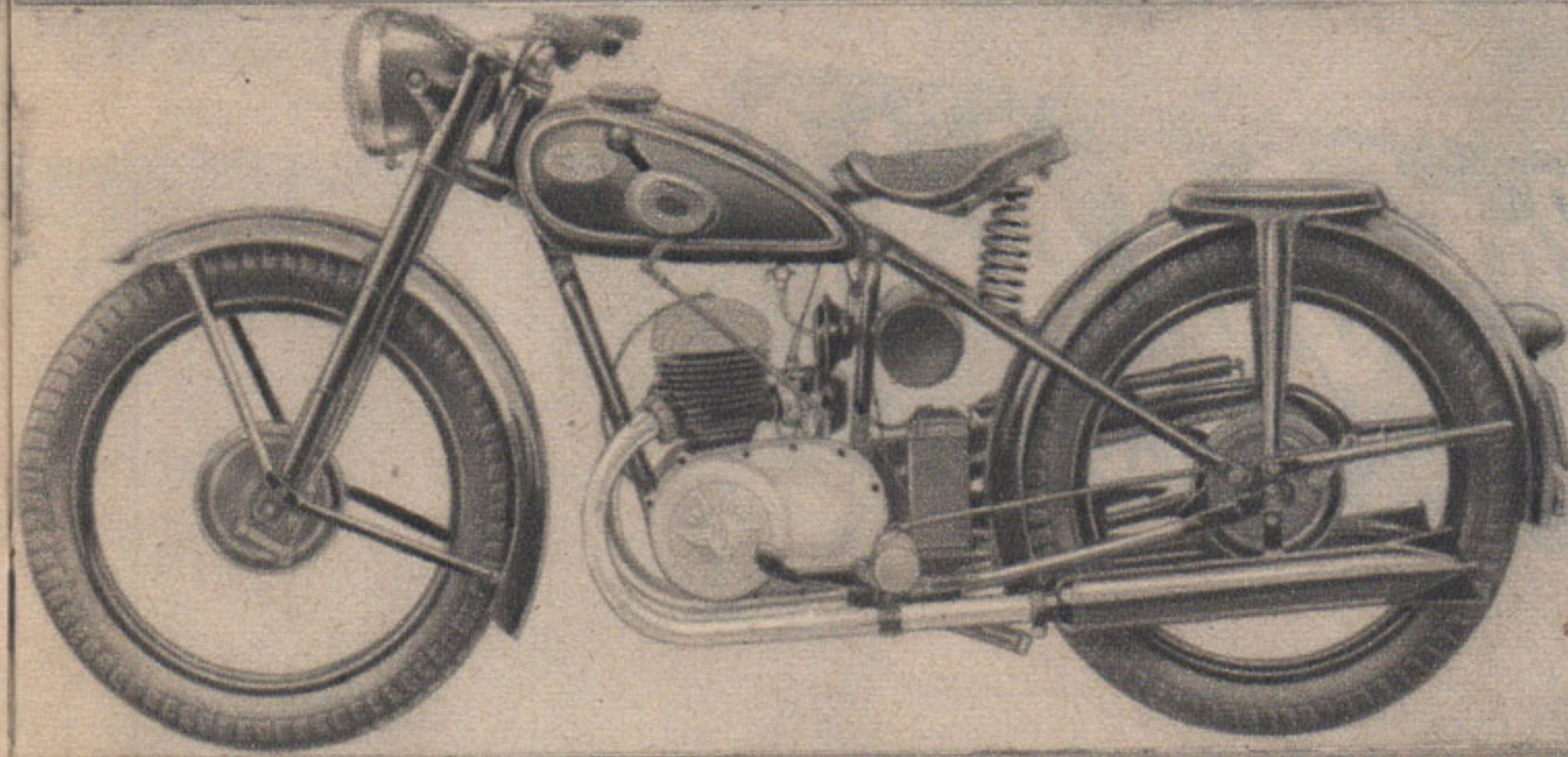
Le biscooter Voisin : 1. débrayage; 2. accélérateur; 3. frein à pied; 4. frein à main; 5. starter; 6. démarreur; 7. changement de vitesse; 8. relais de changement de vitesse; 9. réglage du pare-brise.



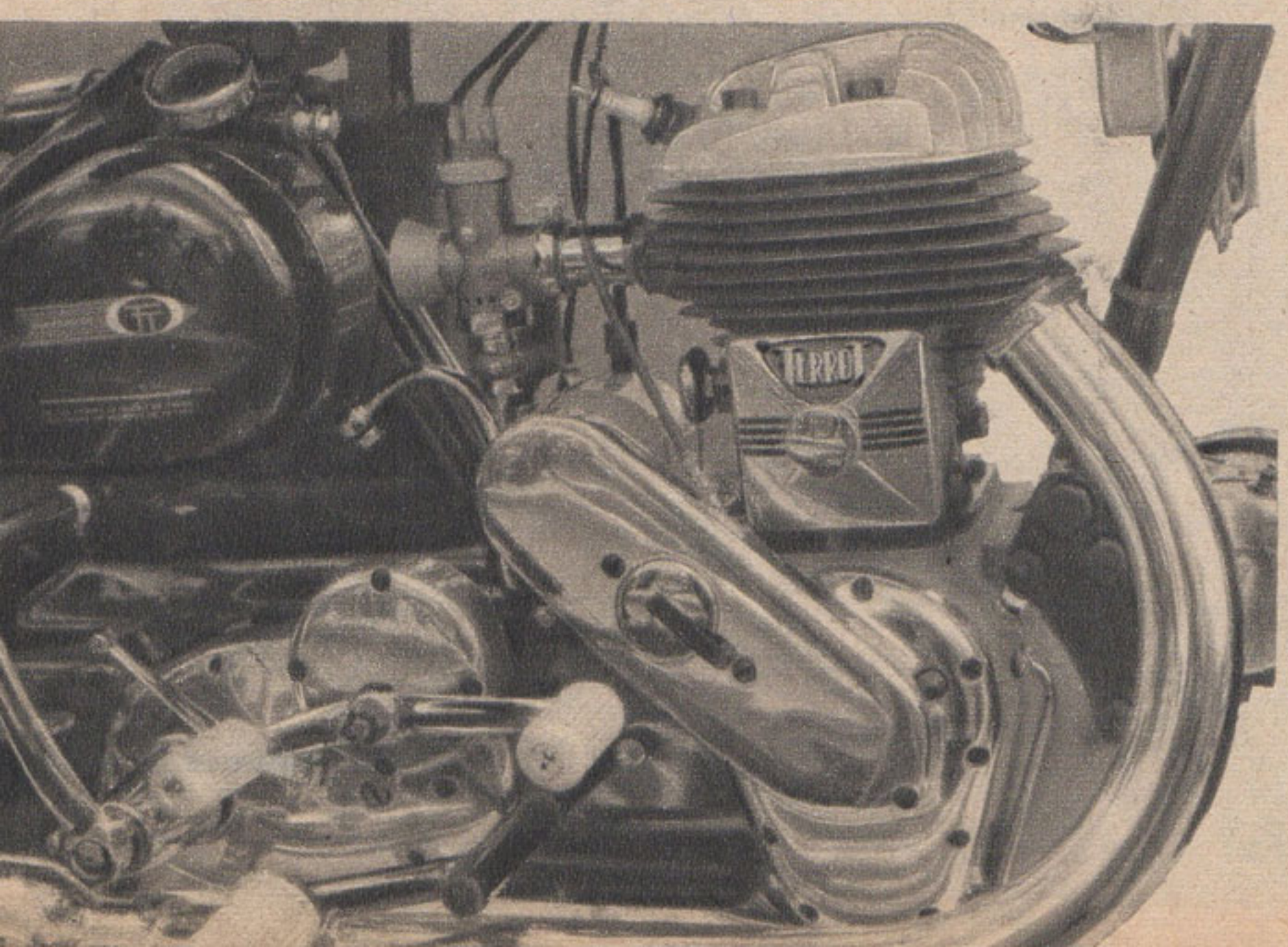
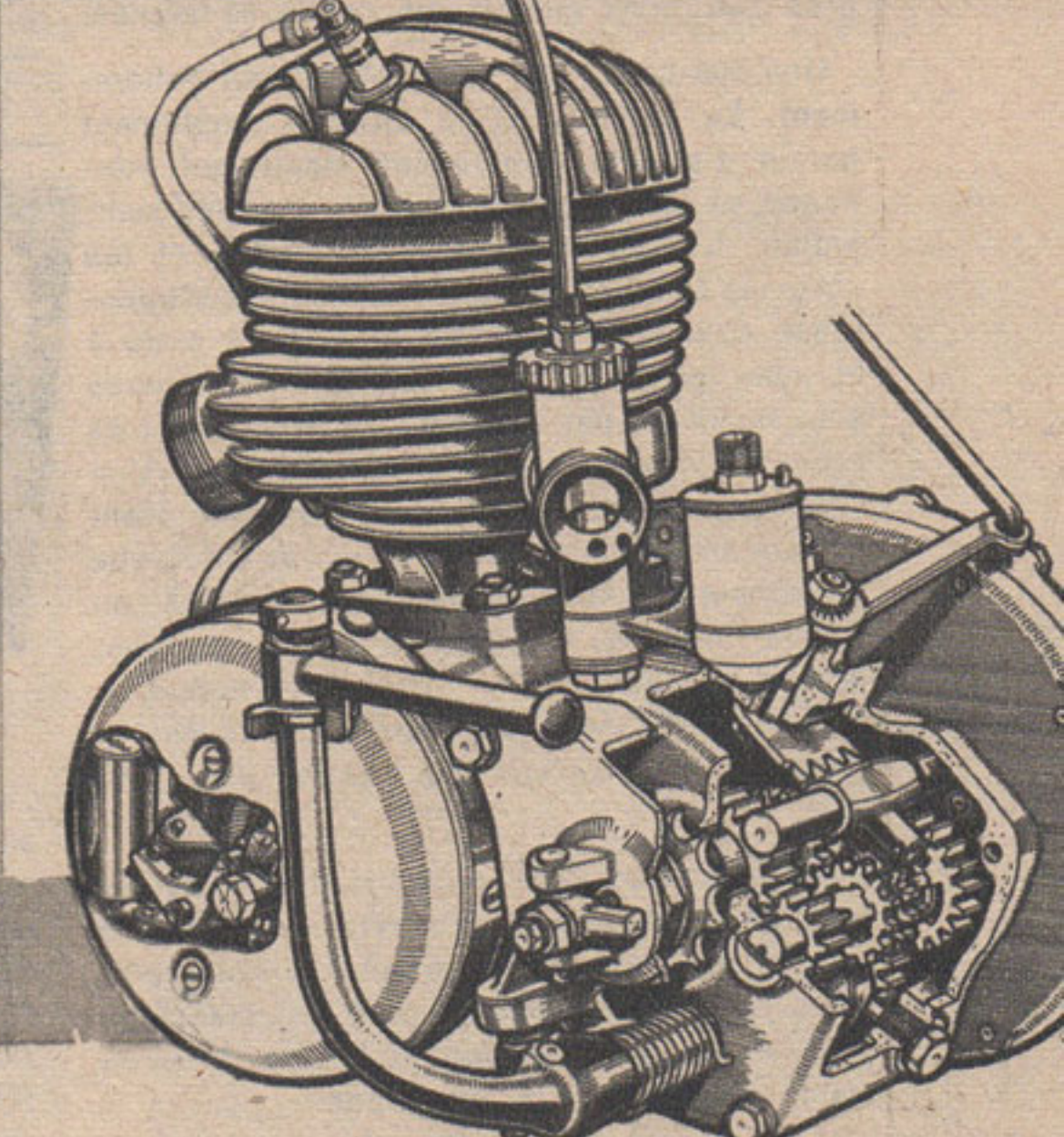
La Vélocette M.A.C. est équipée d'une nouvelle fourche à ressort.



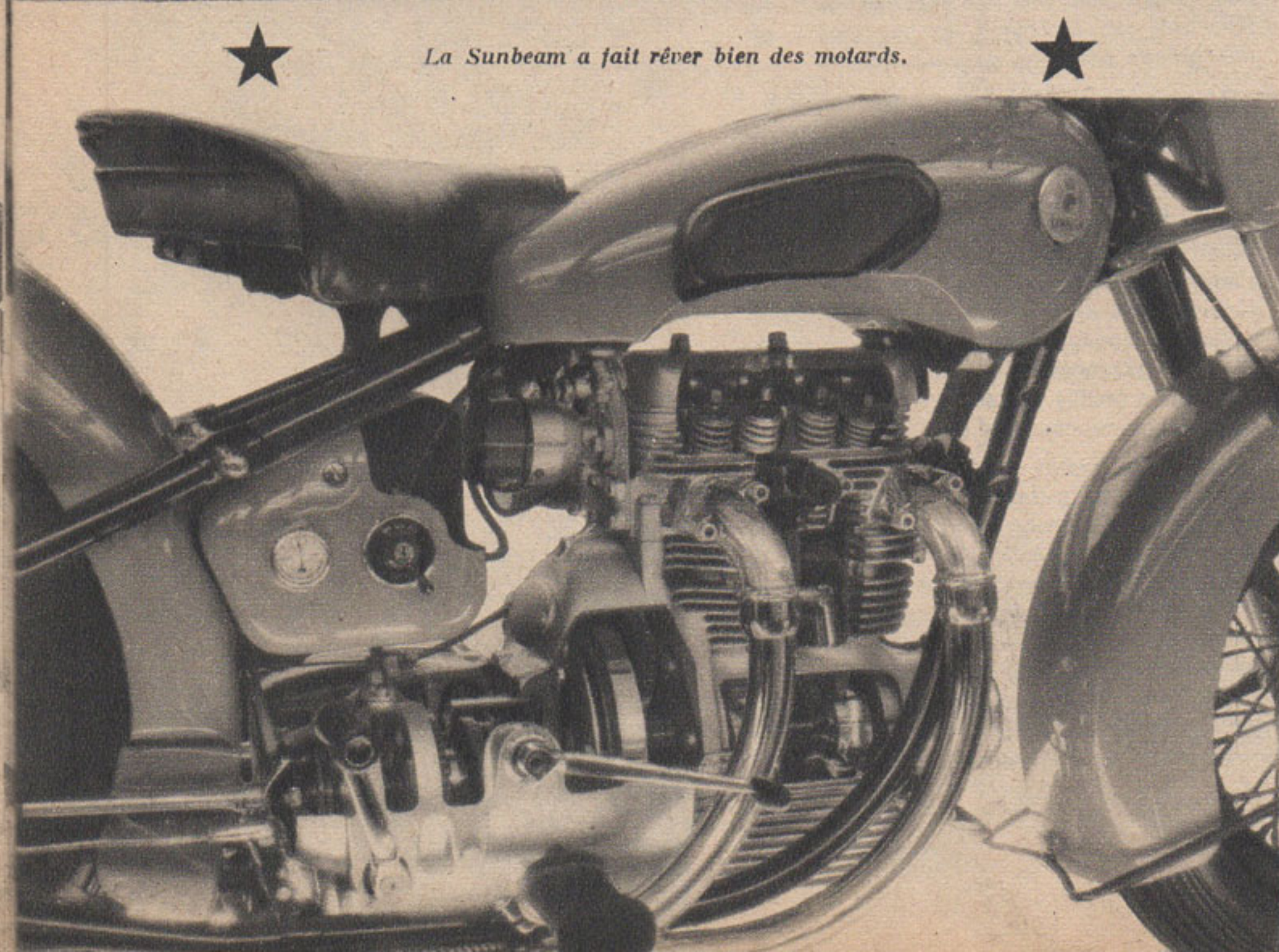
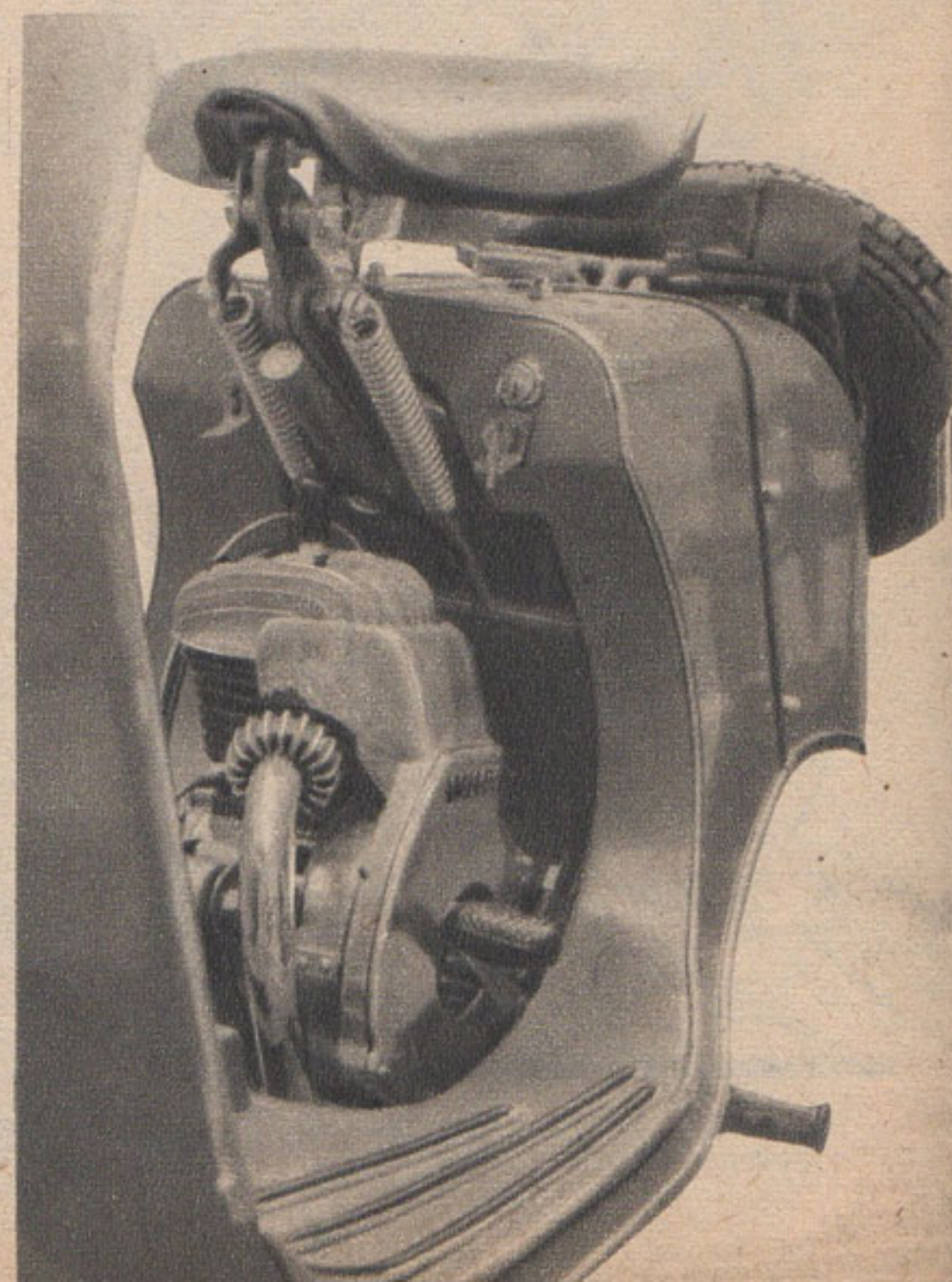
Le châssis de la nouvelle 200 cmc. Vélocette. Le moteur, bicylindre, est beaucoup plus nerveux tout en conservant son fonctionnement silencieux.



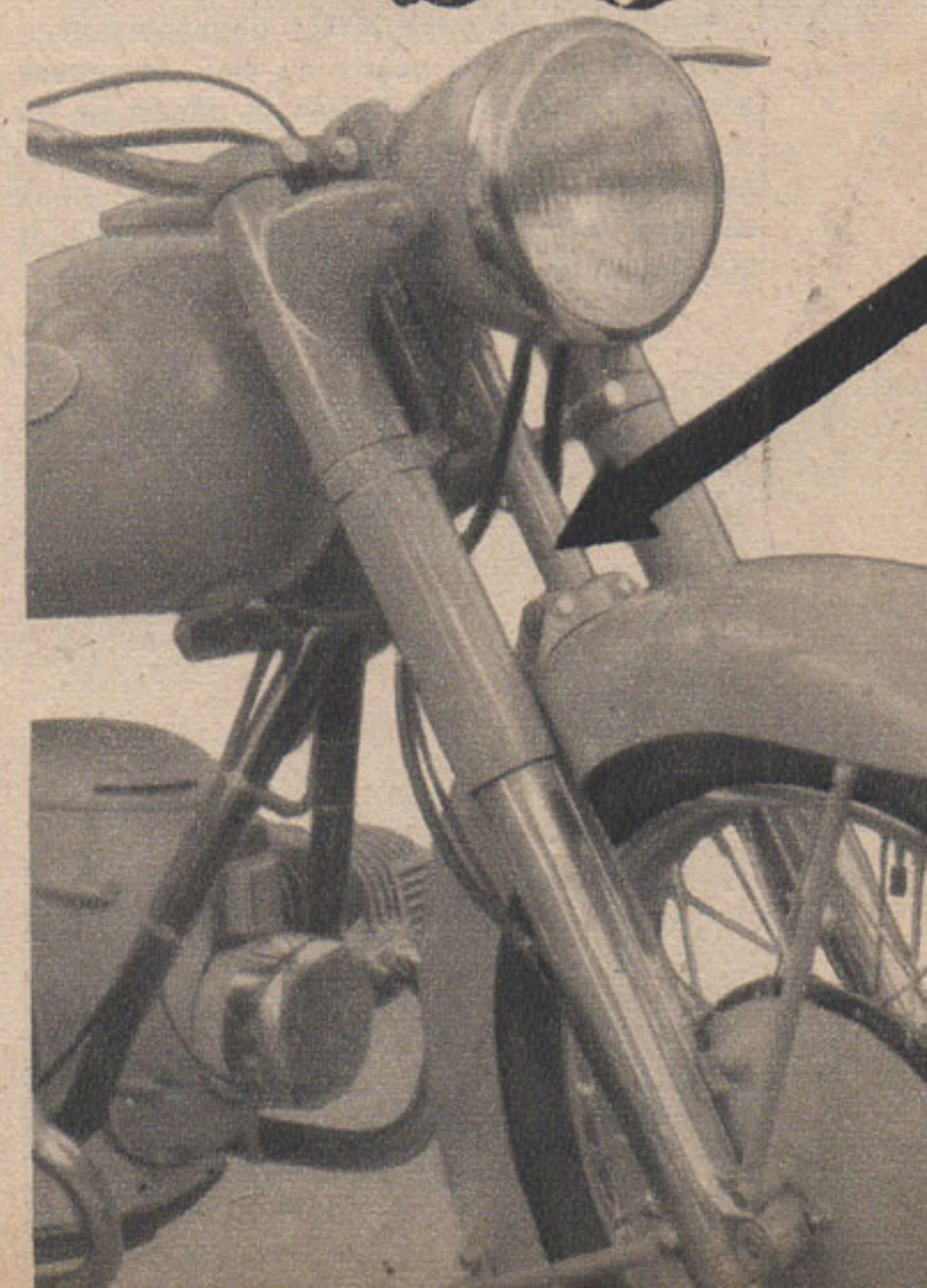
La Zündapp D.B. 201, importée par Lasccha, est une mécanique utilitaire excessivement robuste et économique. A droite : creux du bloc-moteur, le démarreur s'actionne vers l'avant. En bas : la fourche de la nouvelle K.S. 600 et son amortisseur hydraulique.

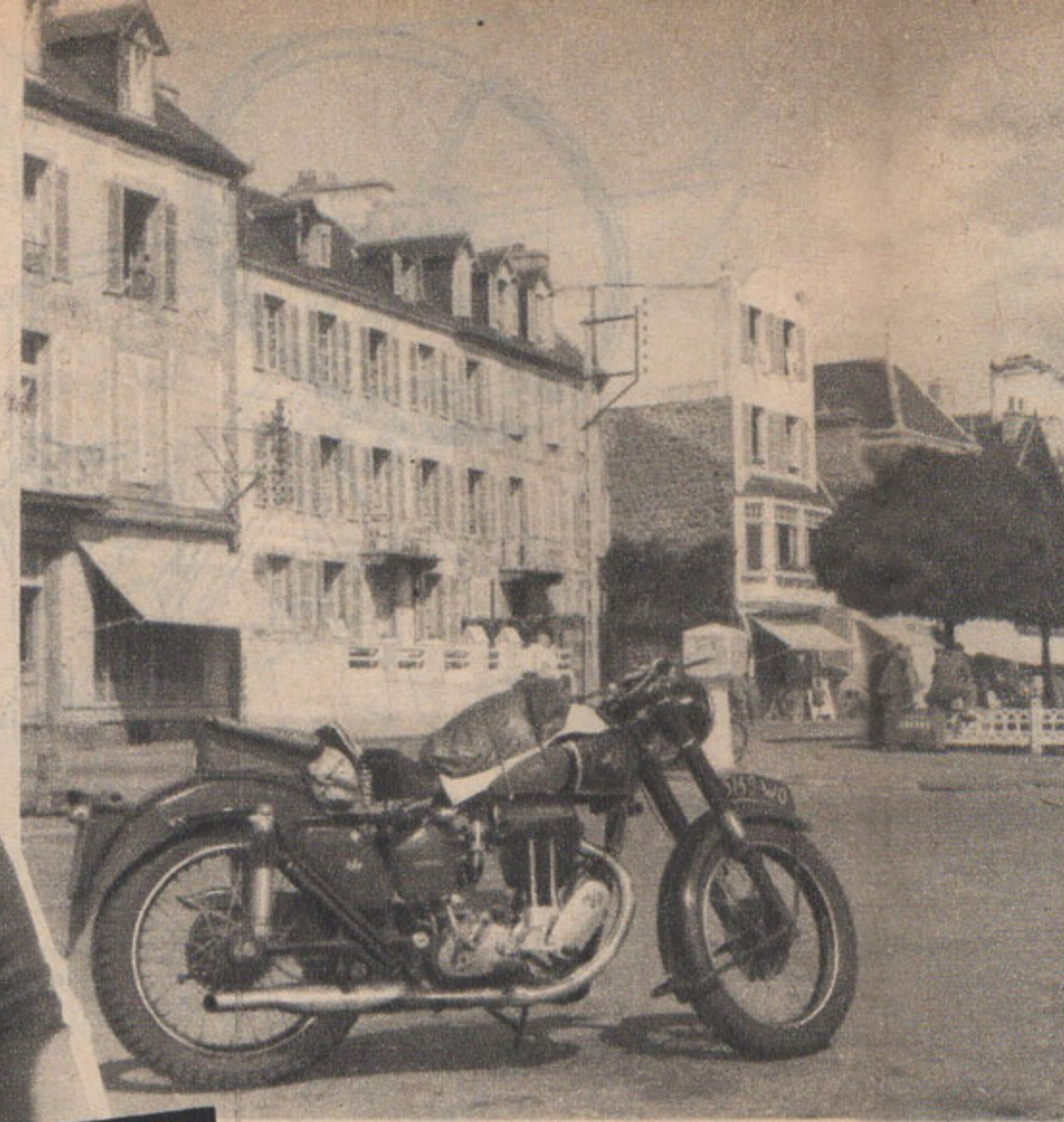
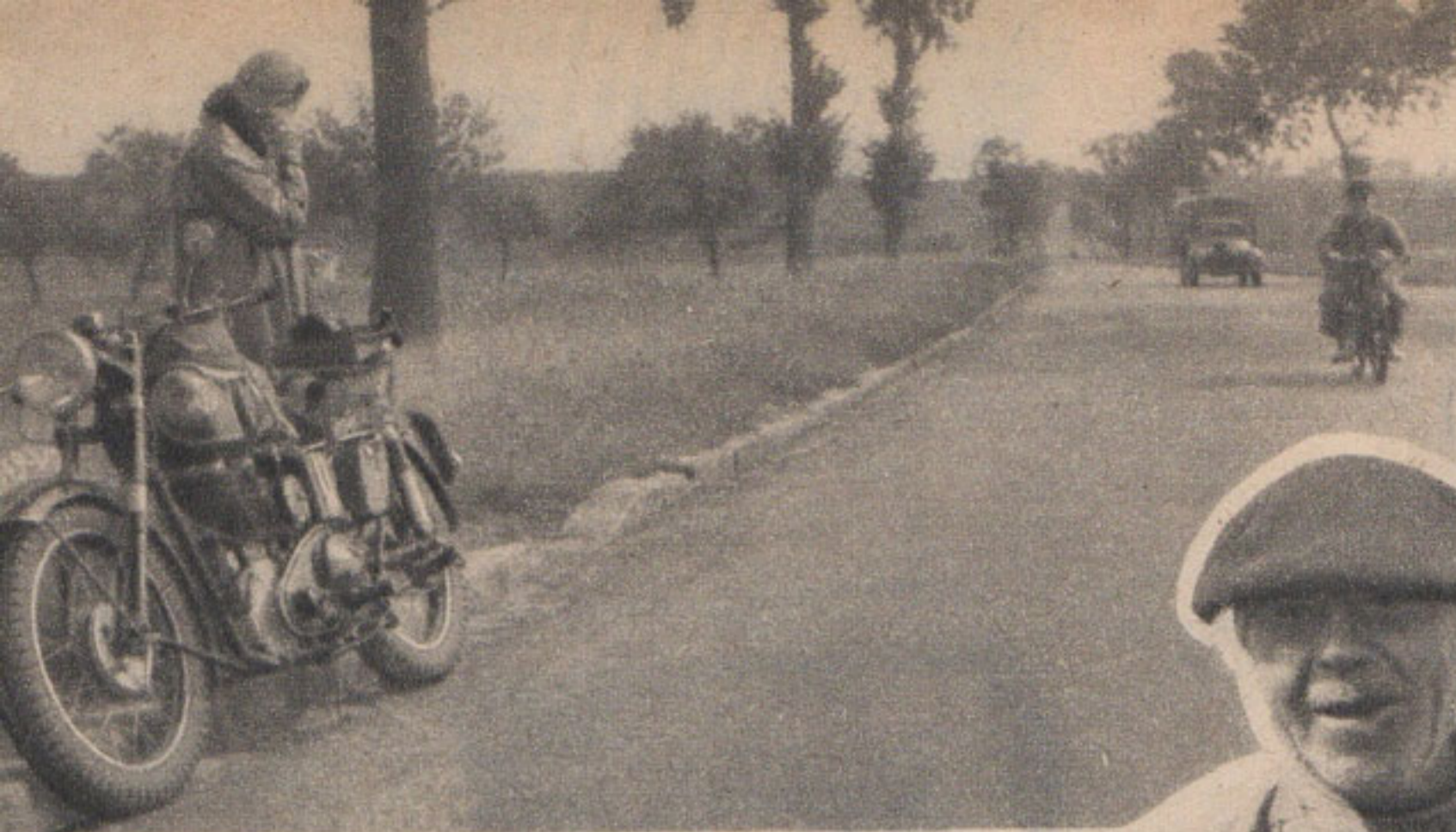


A gauche : la classique Terrot 350, au prix avantageux; à droite : le scooter "Walba" à moteur Sachs.



★ La Sunbeam a fait rêver bien des motards. ★





GEORGES MONNERET m'avait dit : essayez une 500 cmc. ou une 350 monocylindre A.J.S. à suspension arrière. Têtu, je ne m'intéressais qu'aux bicylindres. L'époque des vacances étant venue et la machine dont j'avais passé commande m'ayant fait défaut, je dus faire contre mauvaise fortune bon cœur et examiner de plus près ces bons monos que j'avais dédaignés.

Une 500 cmc. type 18-S m'attendait patiemment. Le cylindre et la culasse amplement garnis d'ailettes généreuses inspiraient confiance, et même dois-je dire une certaine sympathie. L'émail noir de belle qualité et les chromes éclatants en font une machine d'apparence cossue. Il suffit de pousser la moto à la main pour constater que les manœuvres sont facilitées par un angle de braquage très prononcé, détail trop souvent négligé. Une légère pression sur le levier de frein avant accuse un fléchissement moelleux de la fourche télescopique. En appuyant sur le kick on décèle bien qu'il s'agit d'une suspension arrière au sens propre du mot, et non d'un simple amortisseur de chocs, en voyant le débattement important du robuste bras articulé.

Au second coup de pédale le moteur se fait entendre d'une manière discrète : le silencieux malgré ses dimensions réduites s'avère efficace. Prenons place : position classique très britannique. Guidon et leviers bien en main, repose-pieds à leur place.

Première : embrayage très doux ne collant pas, sélecteur à la pointe du pied, la vitesse s'enclenche sans bruit. Dès le départ on se rend compte que le moteur est assez comprimé, sensible à l'avance et s'accommoderait mieux de super-carburant. Nous montons calmement la gamme, la monture étant strictement neuve.



La 500 A.J.S. «18.S.»

La rentrée à Meudon confirme notre première impression : suspension très souple et très douce. Mais nous découvrons quelque chose de nouveau. Les études concernant les angles de chasse ont amené les constructeurs anglais à supprimer le frein de direction, il s'ensuit une modification dans les réactions des machines, qui se traduit par une grande précision de conduite.

Après avoir piloté des machines ordinaires, il faut une certaine adaptation, très courte d'ailleurs, pour être vraiment à son aise sur l'A.J.S.

Jusqu'ici, sur la plupart des machines, il fallait vaincre une certaine résistance pour s'incliner dans les virages ou dans les courbes, surtout à vive allure. Sur l'A.J.S., il faut véritablement conduire, parce que la machine s'incline exactement à l'angle voulu avec une grande facilité, on aurait même tendance, au début, à coucher par trop la moto.

Après une rapide vérification d'ensemble, changement de gicleur par précaution, 1,90 au lieu de 1,80, arrimage des bagages sur le réservoir, nous prenons le départ vers la Bretagne. Passé Versailles et Saint-Cyr, on sent, malgré le rodage nécessaire, qu'une vitesse de 80 km.-h. est tout à fait normale : ma passagère apprécie à sa juste valeur le confort que lui procure l'A.J.S., malgré un simple coussin de garde-boue. Nous sommes parfaitement à notre aise et constatons com-

bien l'économie de mouvement et d'effort est appréciable sur une telle machine. Une légère pression sur les freins et l'on s'arrête impeccablement en ligne. Nous roulons entre 80 et 90 km.-h., toutes les routes nous paraissent des autostades, les courbes et les virages sont les bienvenus et c'est un vrai régal de les négocier avec une telle précision et une telle facilité. Au bout de 500 km., première vidange. Travail exécuté sous la pluie, à Lannion, par nous-mêmes le long du trottoir, le garagiste, agent d'une grande marque française d'automobile, estimant qu'une motocyclette ne mérite pas d'occasionner le moindre dérangement. Pour échapper à l'inclémence du temps, nous nous dirigeons vers l'Océan pour arriver au Pouldu où des amis nous attendent. Le Finistère et le Morbihan sont nos lieux d'exploration, les 1.000 km. sont vite dépassés. Le moteur est maintenant beaucoup plus libre et maintient le 100 à l'heure indéfiniment. Nous devons reconnaître que le monocylindre possède encore bien des qualités : les accélérations plus brutales comparativement à la twin, sont vraiment puissantes. En pointe, l'A.J.S. passe le 130

chrono. La consommation nous a étonnés en rodage avec le gicleur de 190 à 80-85 km.-h. environ, nous avons consommé à peine 4 litres. Nous ferons remarquer aux futurs possesseurs que ce chiffre variera suivant leur façon de conduire. Pour la ville, la promenade et le tourisme tranquille, le gicleur de 190 suffira ; pour les longs parcours à forte moyenne soutenue, il faudra régler la carburation en utilisant des jets de 200 à 220. Nous pouvons affirmer que la tenue de route, le freinage joints à la puissance du moteur font de l'A.J.S. une routière "redoutable". Nous avons réalisé sur le parcours La Loupe-Paris, que nous connaissons parfaitement, des moyennes effarantes. Pour ne pas soulever de polémique nous donnerons prochainement les temps que nous réaliserons à Monthéry et qui seront par conséquent contrôlables.

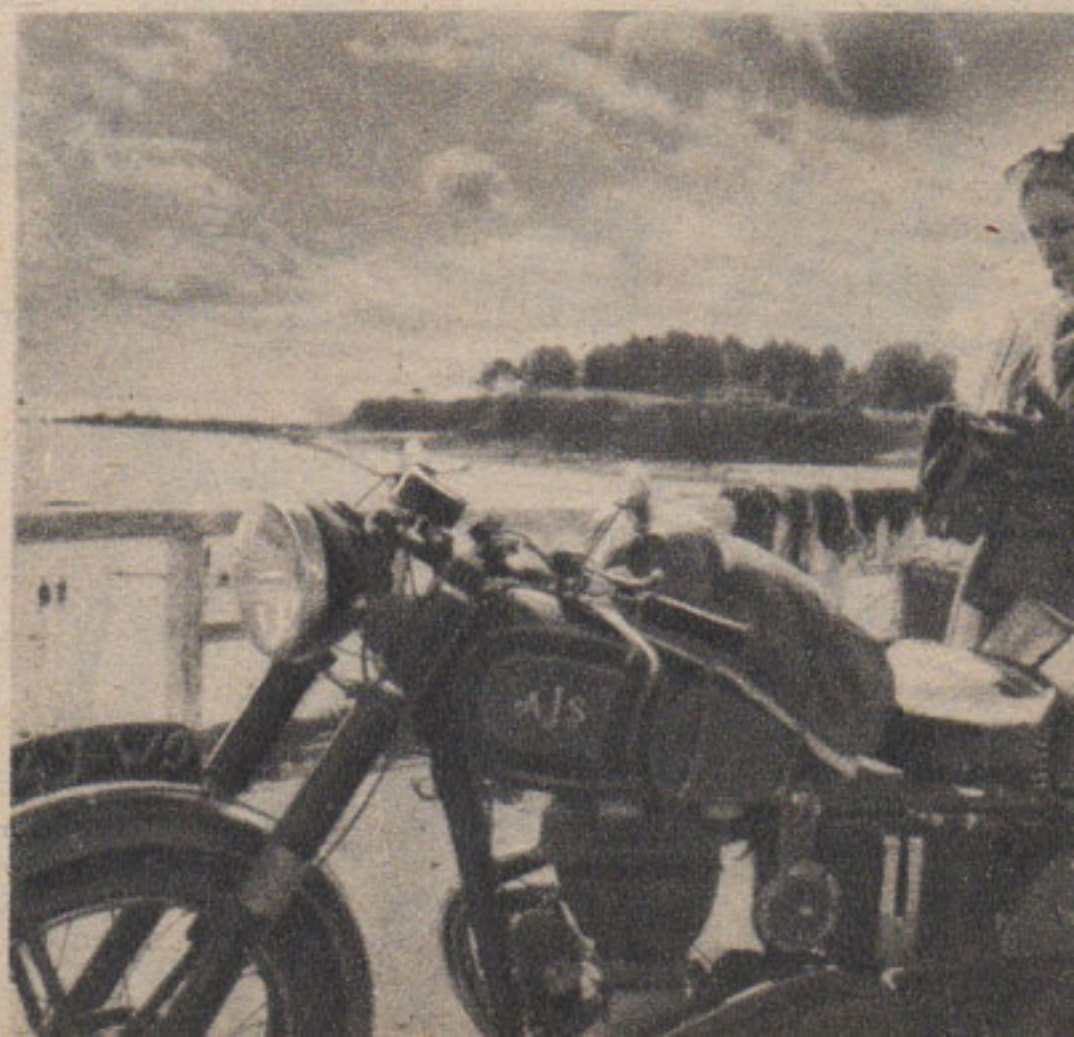
Les machines sont livrées avec outillage complet et un manuel très détaillé. Nous avouons que la trousse à outils est restée bien sagement dans son coffre. En 2.000 km., nous n'avons pas touché aux culbuteurs, ni à la tension des chaînes. Nous accuserons la perte du catapote (accessoire rapporté)

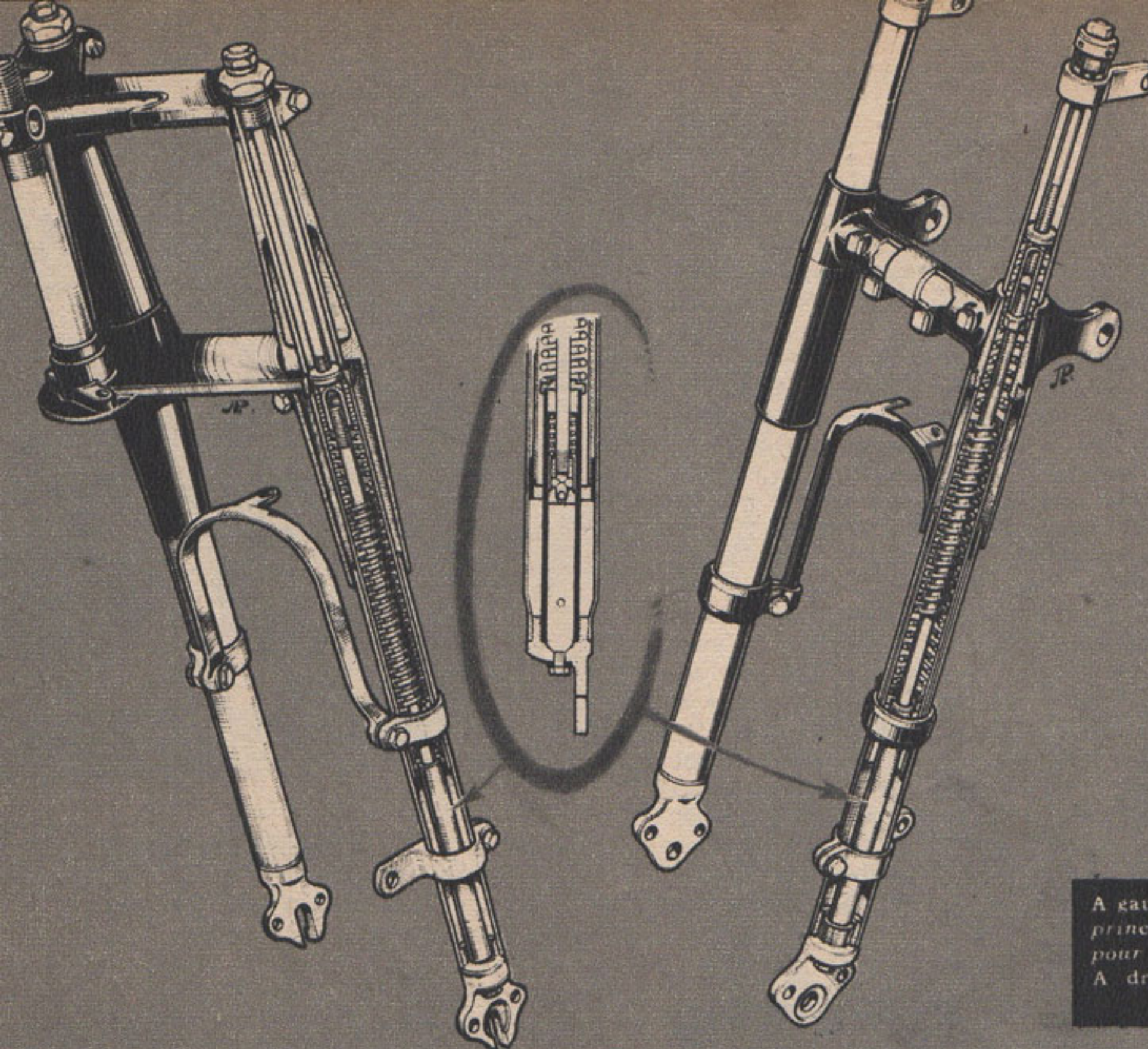
et un réglage de freins. Signalons la parfaite tenue de l'équipement électrique Lucas, plus de la moitié du parcours s'étant effectuée sous la pluie battante.



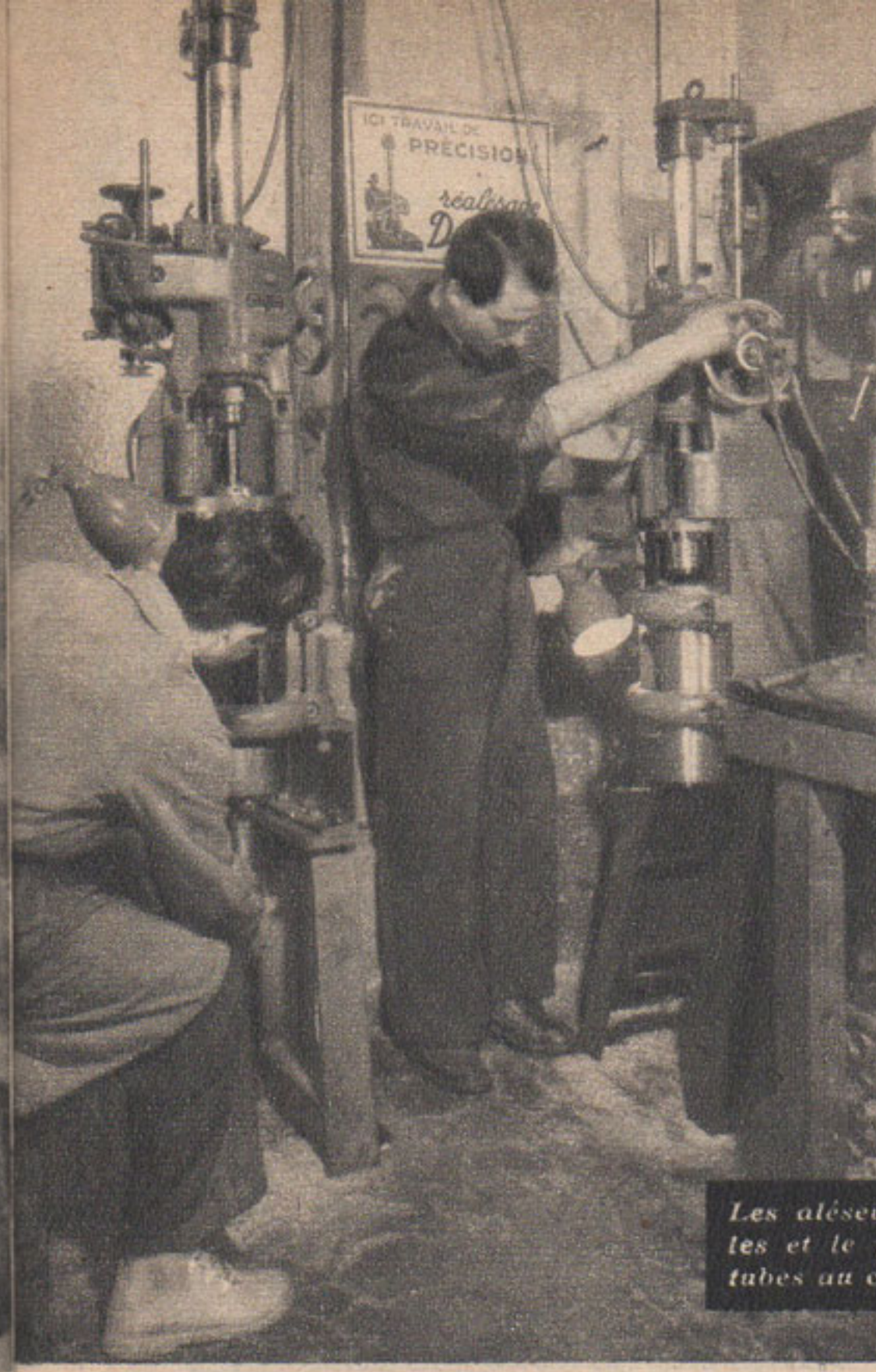
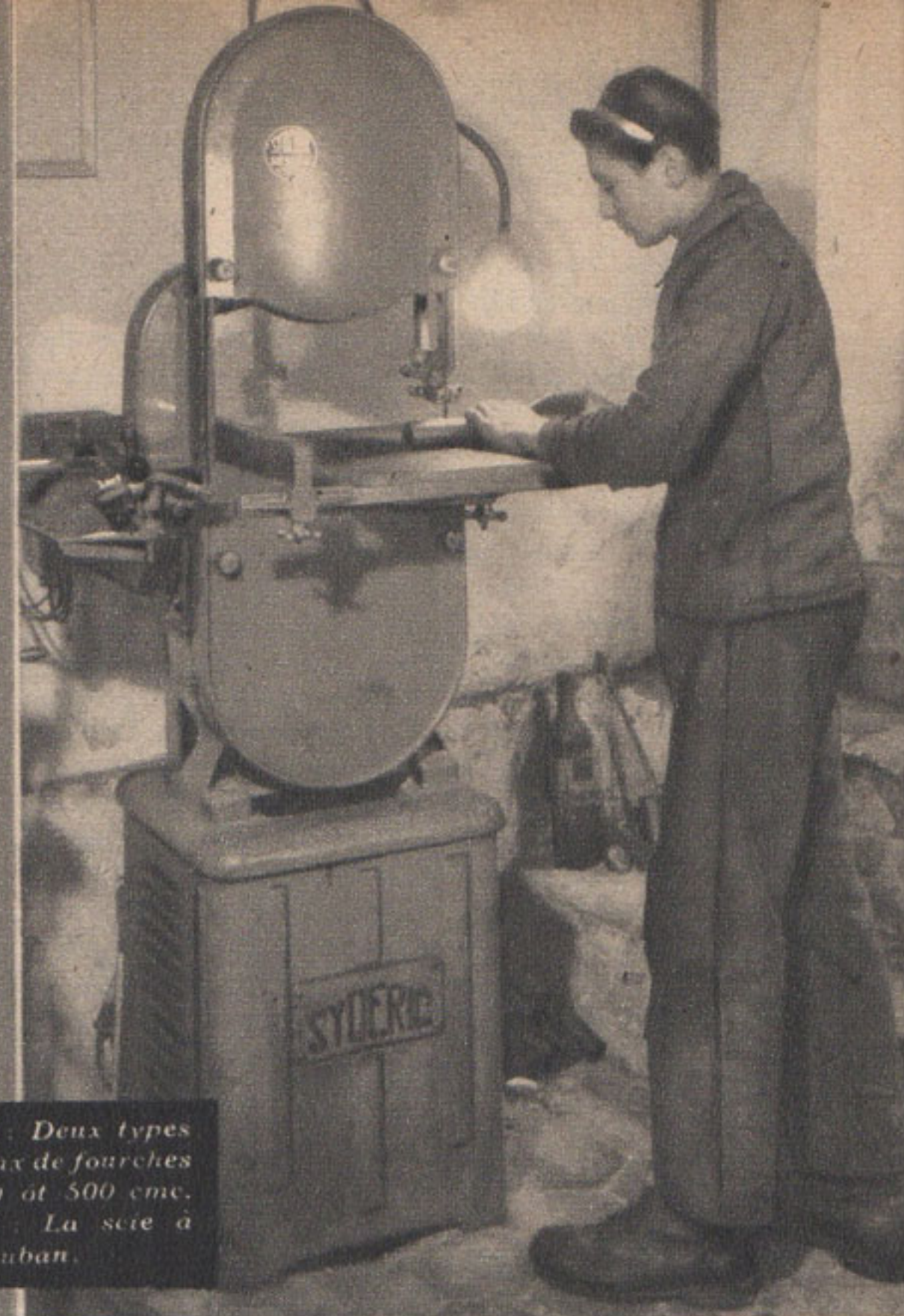
George Monneret a une fois de plus joué la bonne carte en important des machines de classe, pour la plus grande satisfaction des connaisseurs.

A. NEBOUT.

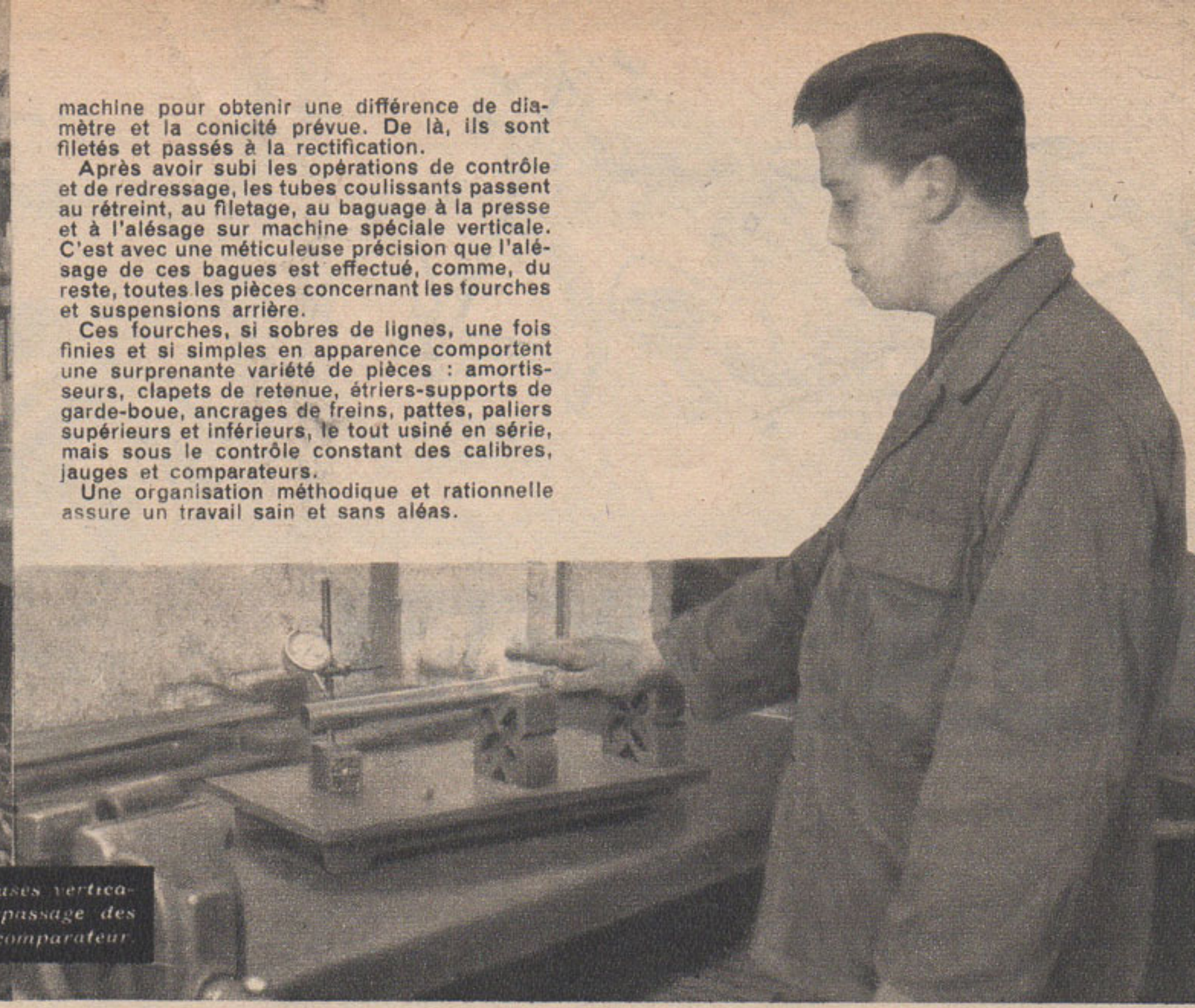




A gauche : Deux types principaux de fourches pour 350 et 500 cmc. A droite : La scie à ruban.



Les aléseuses verticales et le passage des tubes au comparateur.



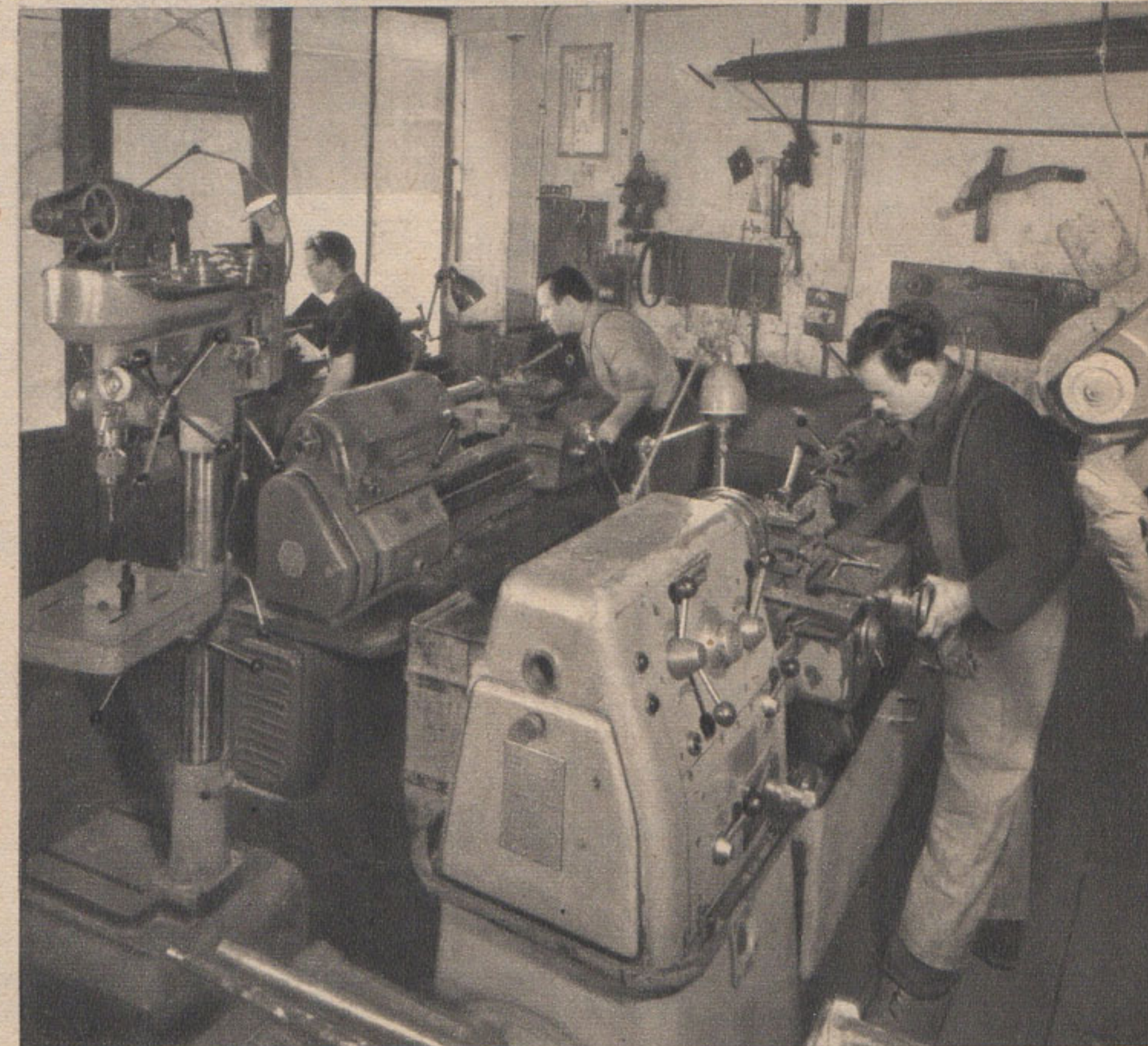
machine pour obtenir une différence de diamètre et la conicité prévue. De là, ils sont filetés et passés à la rectification. Après avoir subi les opérations de contrôle et de redressage, les tubes coulissants passent au rétreint, au filetage, au baguage à la presse et à l'alésage sur machine spéciale verticale. C'est avec une méticuleuse précision que l'alésage de ces bagues est effectué, comme, du reste, toutes les pièces concernant les fourches et suspensions arrière. Ces fourches, si sobres de lignes, une fois finies et si simples en apparence comportent une surprenante variété de pièces : amortisseurs, clapets de retenue, étriers-supports de garde-boue, ancrages de freins, pattes, paliers supérieurs et inférieurs, le tout usiné en série, mais sous le contrôle constant des calibres, jauges et comparateurs. Une organisation méthodique et rationnelle assure un travail sain et sans aléas.

M. GRAZZINI qui, après des débuts très modestes, s'est élevé à la force du poignet avec persévérance, mérite d'être signalé parmi ceux qui ont contribué pour leur part à l'évolution de la motocyclette. « Motocycles » a déjà donné des détails sur les fourches télescopiques et suspensions arrière Grazzini. Les ateliers dans lesquels elles sont fabriquées prennent de l'ampleur et s'équipent progressivement en bel outillage, assurant un usinage rapide et surtout précis. Les motocyclistes aimeront connaître comment se fabrique cet organe ; nous avons donc rendu visite aux ateliers pour leur donner un aperçu aussi exact que possible de l'usinage et du montage d'une télescopique. Voici, en bref, les diverses opérations : Les tubes, venant du fournisseur, subissent un premier contrôle, puis un étirage afin d'être mis à la cote exacte. Ils sont ensuite passés sur une table de redressage, vérifiés au comparateur, mis à longueur et confiés à une autre

Presse à col de cygne, pour emboutir et découper.

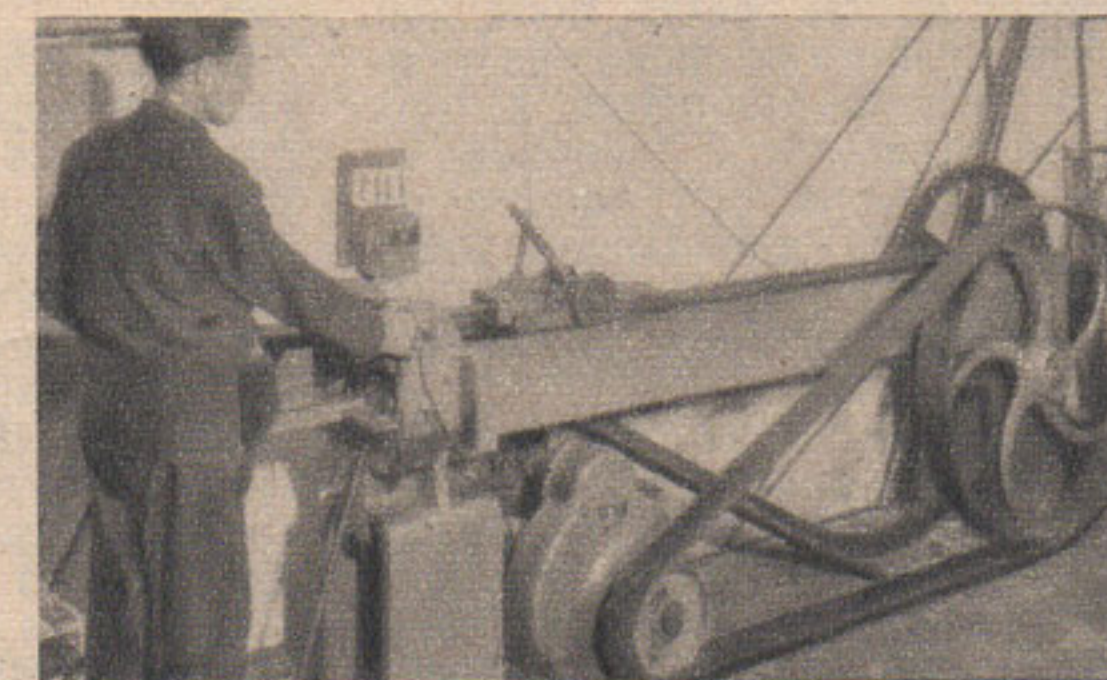
A droite : L'atelier des tours.

★ VISITE CHEZ GRAZZINI ★



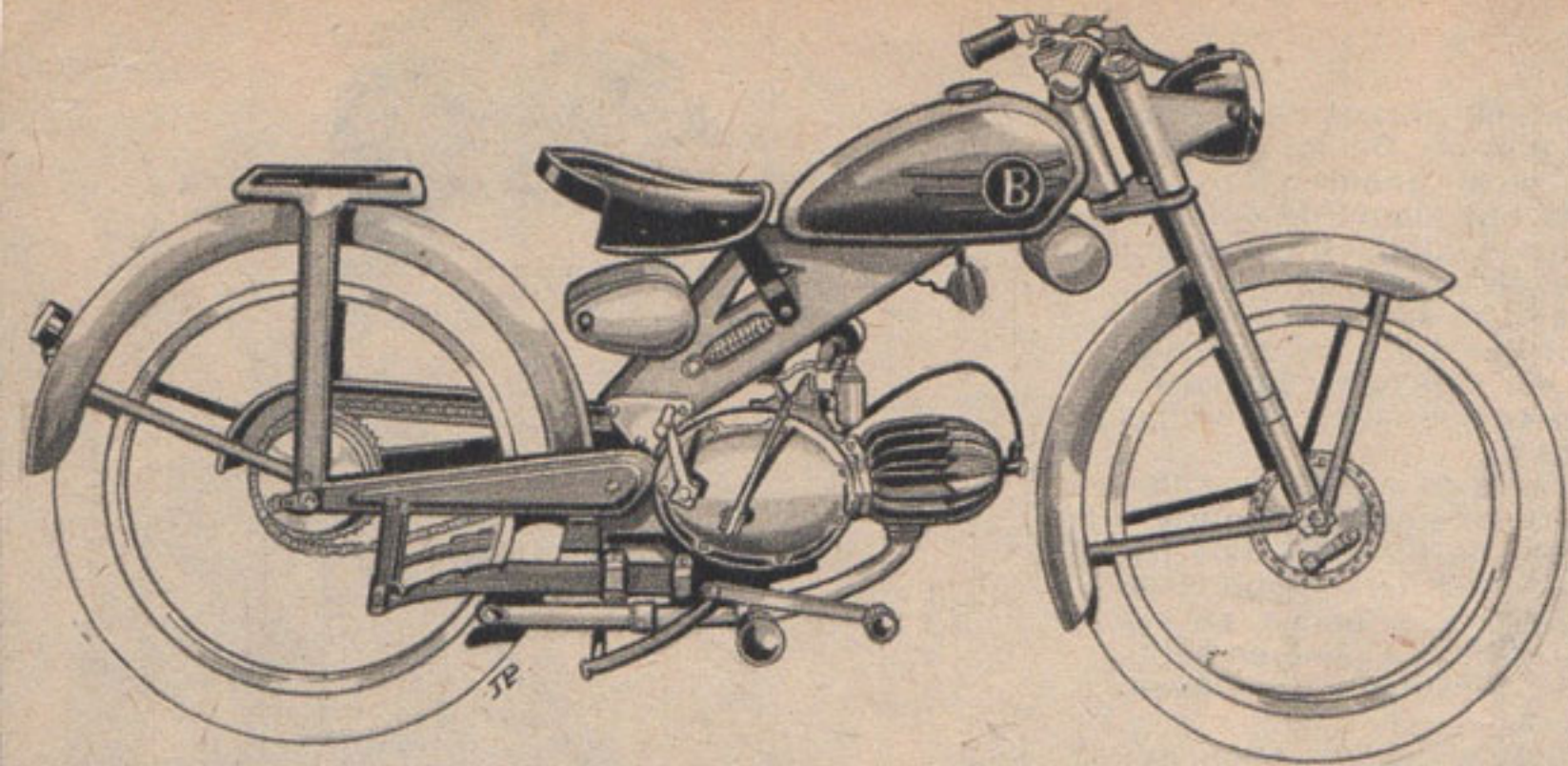
A droite : Le banc d'étirage.

Ci-dessous : Une partie du magasin.

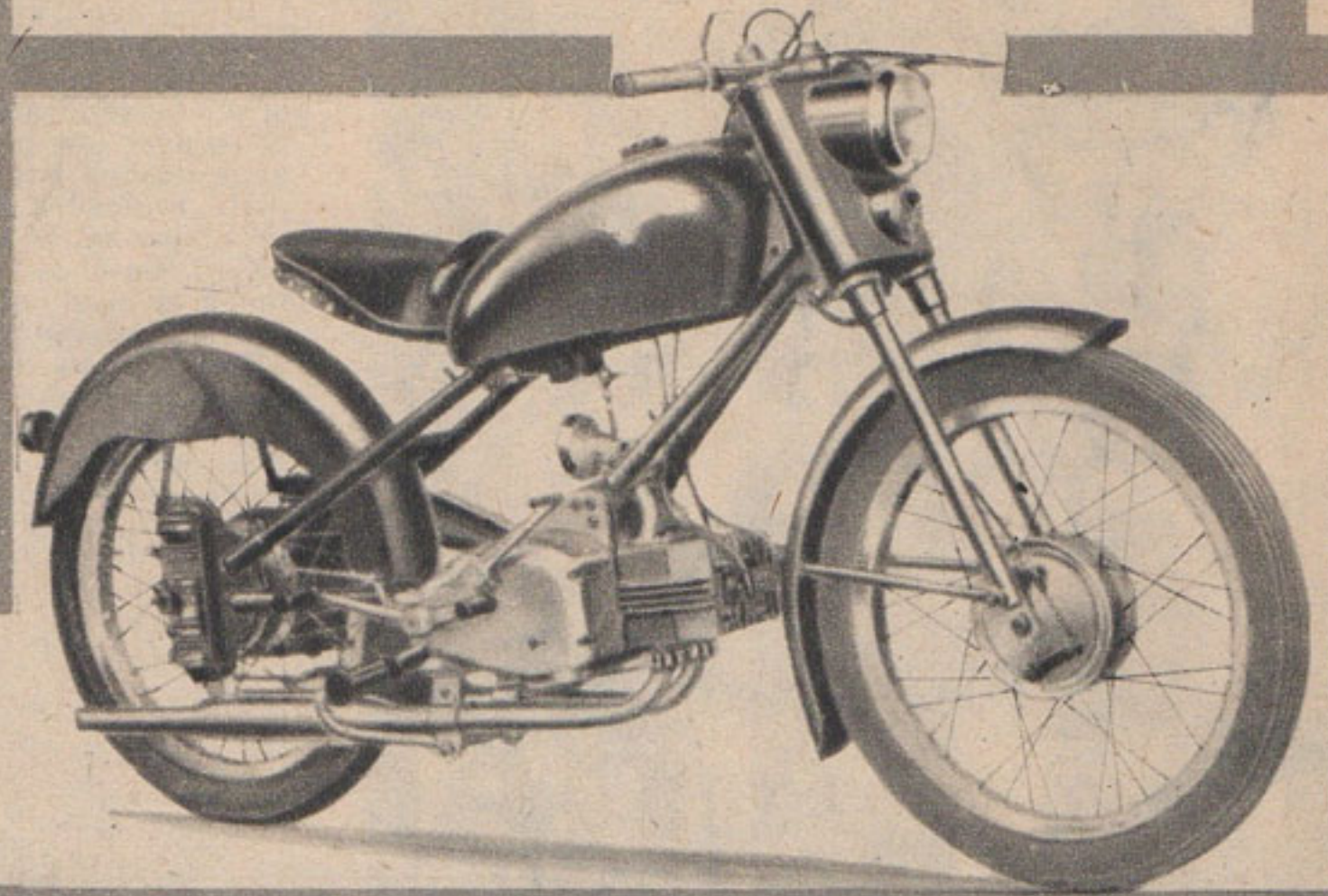


Les perceuses, ci-dessous la « Centerlex », machine à rectifier les tubes extérieurement.





A gauche : La 100 cmc. « B », deux temps.
Ci-dessous : La Rumi bicylindre, deux temps, 125 cmc.



LE SALON

UN long tunnel sous les Alpes et le Simplon-Orient-Express, nous dépose à Milan par un matin brumeux.

Un peu dépayés, la circulation urbaine nous apparaît tout de suite assez différente de la nôtre :

Les scooters attendent aux feux de croisement et les petits taxis Fiat filent à toute allure au milieu des tramways et des fourgonnettes à trois roues, si typiquement italiennes.

Nous retrouvons bon nombre de ces engins parmi l'abondance extraordinaire de stands, de modèles, d'accessoires qui surprend le visiteur au Salon de Milan.

L'industrie de la motocyclette est en effet ici très diverse dans ses formules, dans ses réalisations. Aucun Salon ne présente autant de solutions nouvelles, solutions souvent originales mais toujours envisagées avec un sens très sûr de la mécanique.

Si du point de vue simplicité, facilité d'entretien, et surtout prix de revient, certaines réalisations peuvent paraître discutables, on doit admirer sans réserve un bon nombre de ces machines qui ont conquis des palmarès éblouissants sur tous les circuits du monde.

En dessous de 50 cmc. les « Micro-moteurs » sont très nombreux, et contrairement à ce qui se passe en France où nous trouvons des engins complets et où le même type de mo-

teur équipe plusieurs firmes, ce qui réduit à quelques types seulement les moteurs en fabrication, ici beaucoup d'exposants fabriquent leur moteur et d'un autre côté on trouve de nombreux cycles renforcés, avec suspension généralement avant, parfois arrière, destinés à recevoir le moteur choisi.

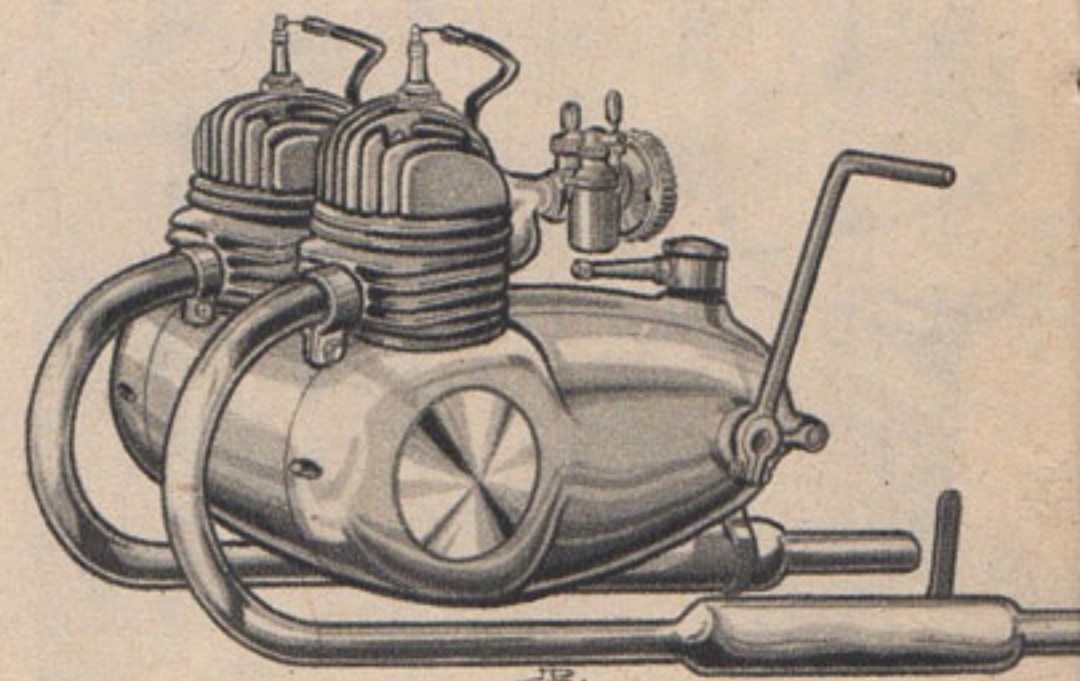
Ceci semble dû à une nouvelle formule de législation des cyclomoteurs qui doit prendre jour sous peu en Italie et qui n'accorderait de facilités administratives qu'aux seuls groupes vraiment amovibles sur bicyclette normale. Cela peut nous apparaître un peu naïf quand on considère l'évolution dans le temps de ces engins en France.

Aussi très peu de cyclomoteurs sont étudiés sous forme d'ensemble, on ne trouve aucun pneumatique spécial (600x50 par exemple), aucune combinaison des commandes et peu de simplification d'emploi; par contre de grandes servitudes d'interchangeabilité.

Bon nombre de ces moteurs peuvent être ramenés à la célèbre formule du « Mosquito » avec moteur extraplat logé sous pédalier et entraîné par galet.

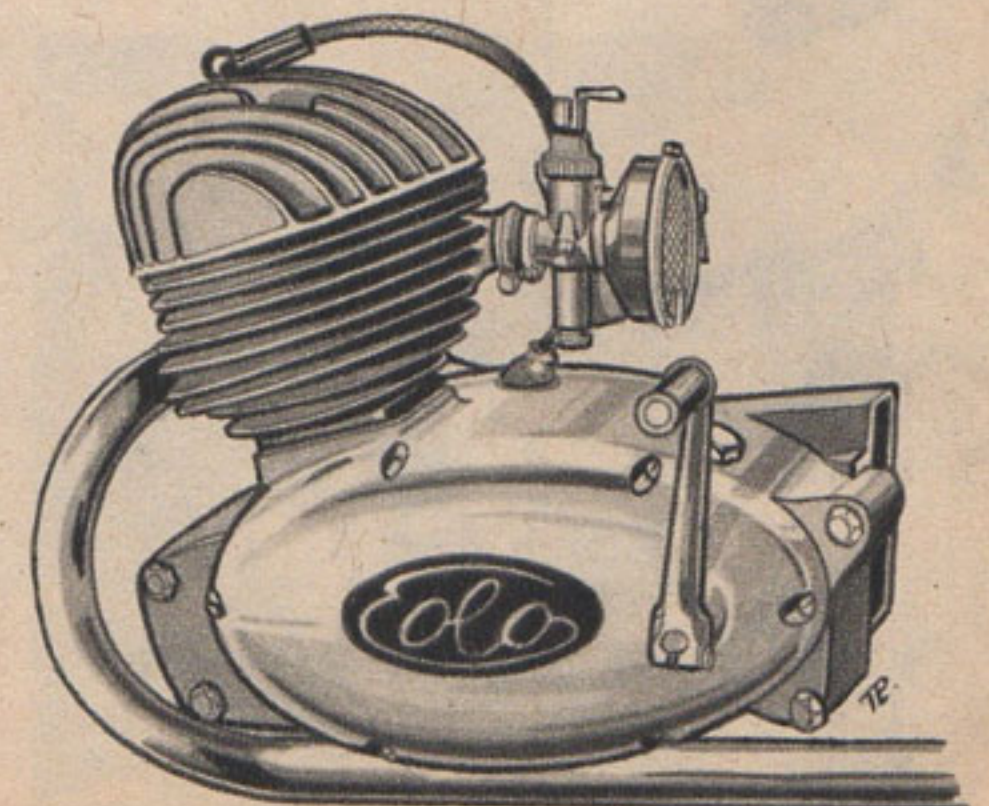
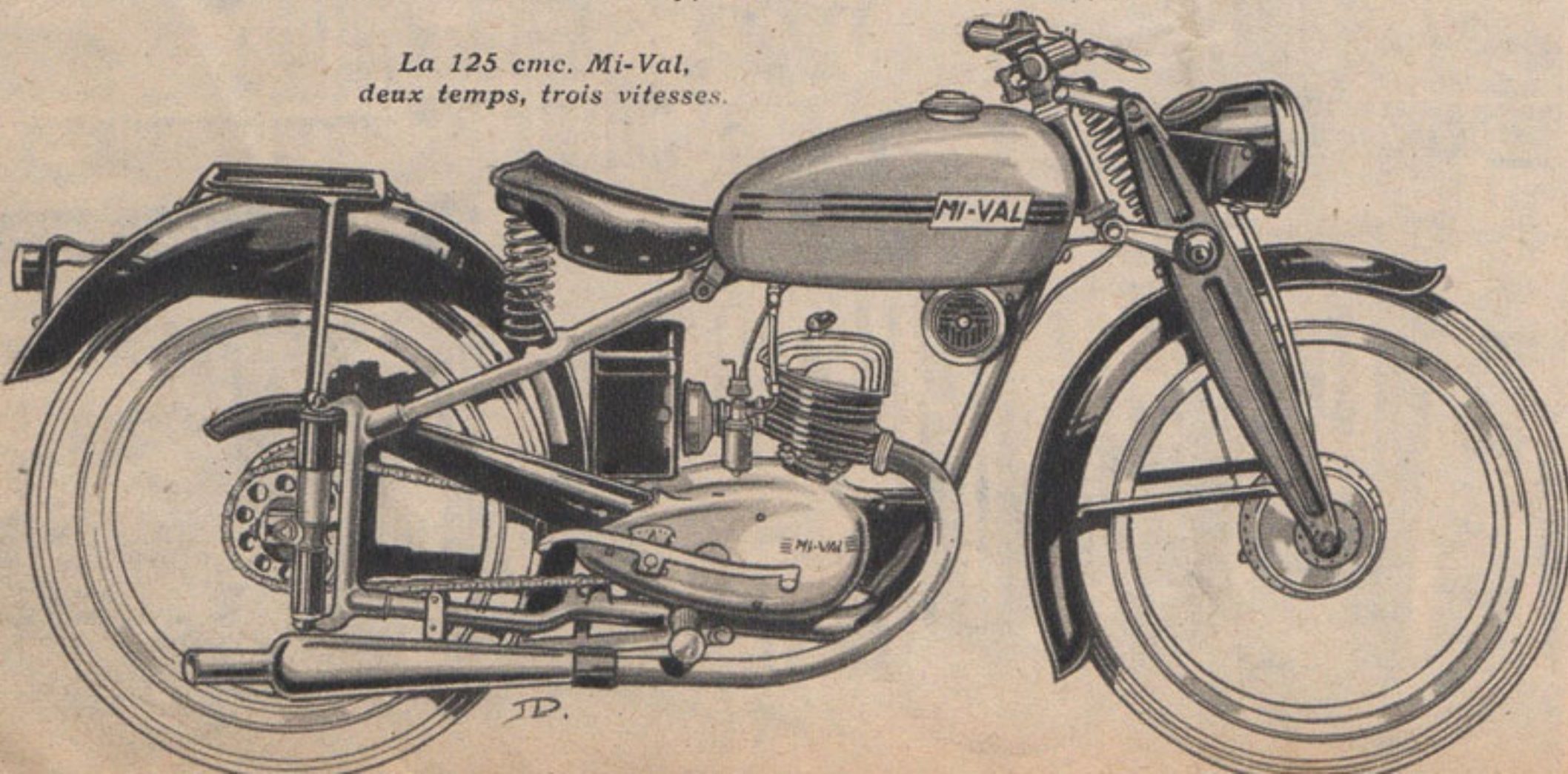
Le cyclomoteur italien type semble donc comporter un moteur amovible sous pédalier avec galet sur roue arrière : Eolo, Polenghi, Ariz, Pirotino, Jolly, etc...

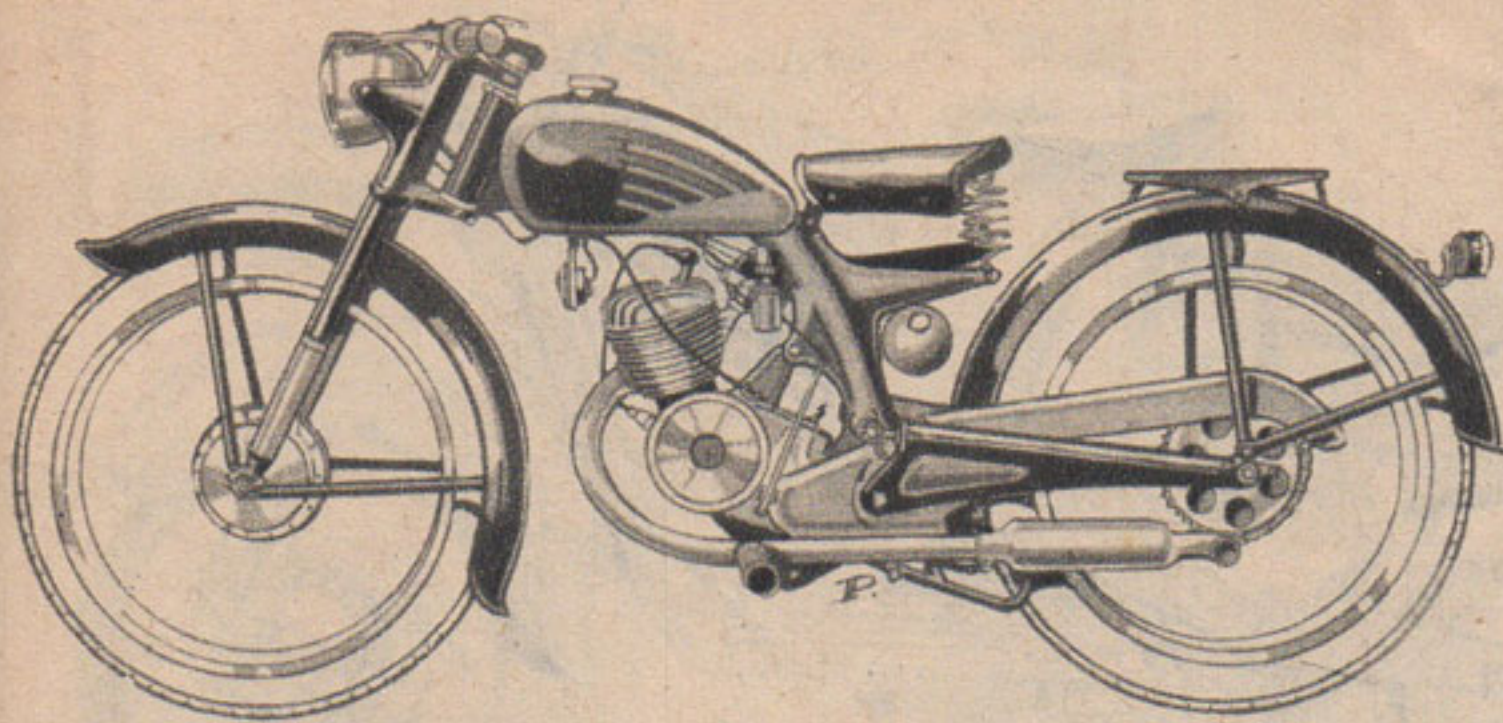
Sans sortir de ce cadre et très entouré au Salon le « Mosquito-Garelli » présente des solutions ultra-modernes. Il est équipé d'un nouveau moteur dont la cylindrée a été portée à 49 cmc. La bobine haute tension est séparée et cette réalisation avec fil basse tension sous tresse métallique et bobine en boîtier étanche est remarquable. L'essence est contenue dans un cadre embouti du type ouvert en porte-à-faux, le bouchon de remplissage étant situé sous la selle qui peut basculer. La suspension arrière comporte un ensemble oscillant concentrique à l'axe de pédalier, formé de deux bras emboutis ouverts,



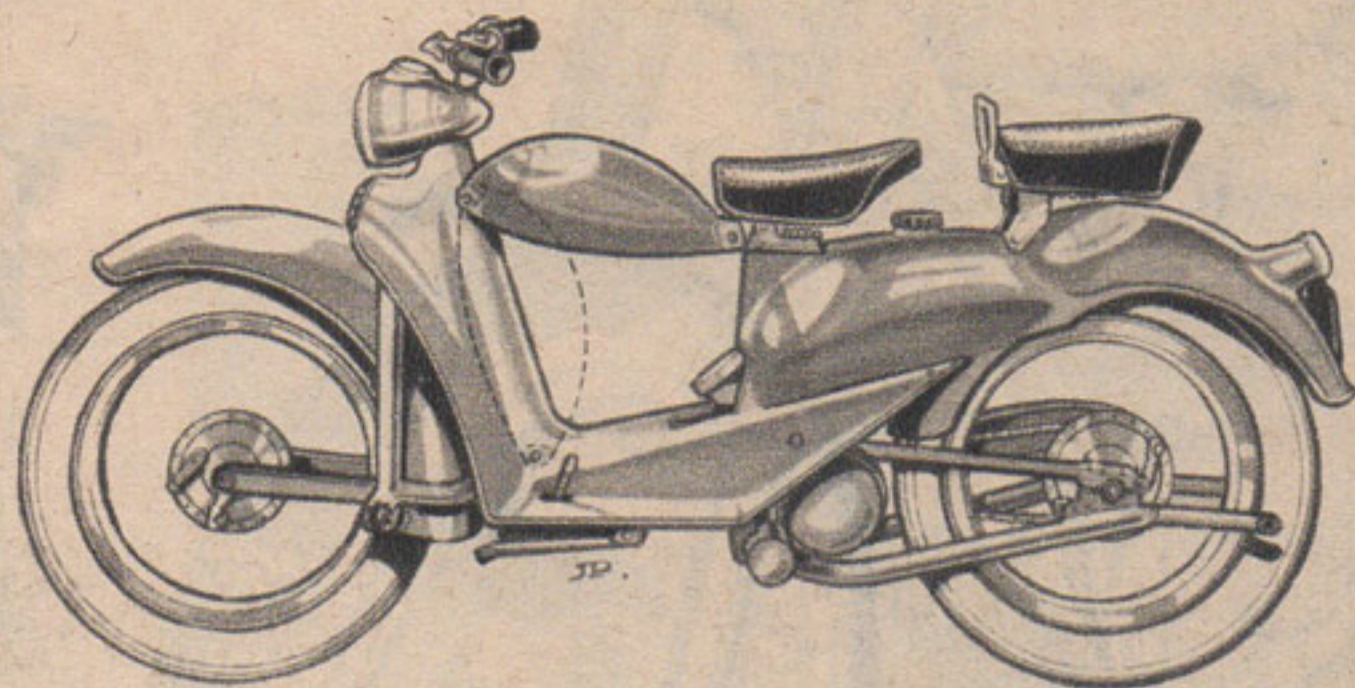
Le bicylindre deux temps
Giorgino de 75 cmc.
et l'Eolo 98 cmc.,
trois vitesses.

La 125 cmc. Mi-Val,
deux temps, trois vitesses.





A gauche : La 100 cmc. Benelli.
Ci-dessous : La Macchi scooter transformable, 125 cmc., deux temps.



DE MILAN

au profil d'un carter de chaîne vélo, dont l'un en fait office du côté droit pour la chaîne bicyclette.

Le moteur, lié à cet ensemble, suit le mouvement oscillant. Cette machine à l'avant est munie d'une fourche parallélogramme en tôle. Le tout d'un joli dessin a été étudié pour la production en grande série dans une usine de Naples, mais reste assez cher (plus de 50.000 francs en Italie) et ne comporte que des pneus de bicyclettes.

Sorti de cette formule générale on trouve peu de partisans du galet à l'avant, on peut citer cependant l'itom et chez F.I.T. un galet avant avec étage de démultiplication par courroie, le tout gentiment caréné sous deux profils symétriques contenant chacun un petit phare. Le carburateur Delorto en charge est alimenté

par nourrice et pompe. Le montage du galet à l'arrière est plus répandu avec Minimotor, ou dans le cadre avec Alpino.

Mais le souci d'originalité et la législation imprécise du cyclomoteur font parfois monter le moteur avec son galet à mi-hauteur du tube de selle, et sur le nouveau « Bianchi » il a fallu rallonger l'axe de la manivelle gauche de plusieurs centimètres pour pouvoir pédaler et protéger par des tôles, fort joliment émaillées, les genoux du cycliste. Les servitudes d'amovibilité n'ont pas évité la réalisation d'une bicyclette très spéciale.

« Gioiello », « Cicala » emploient des montages analogues, mais adaptables sur tous vélos.

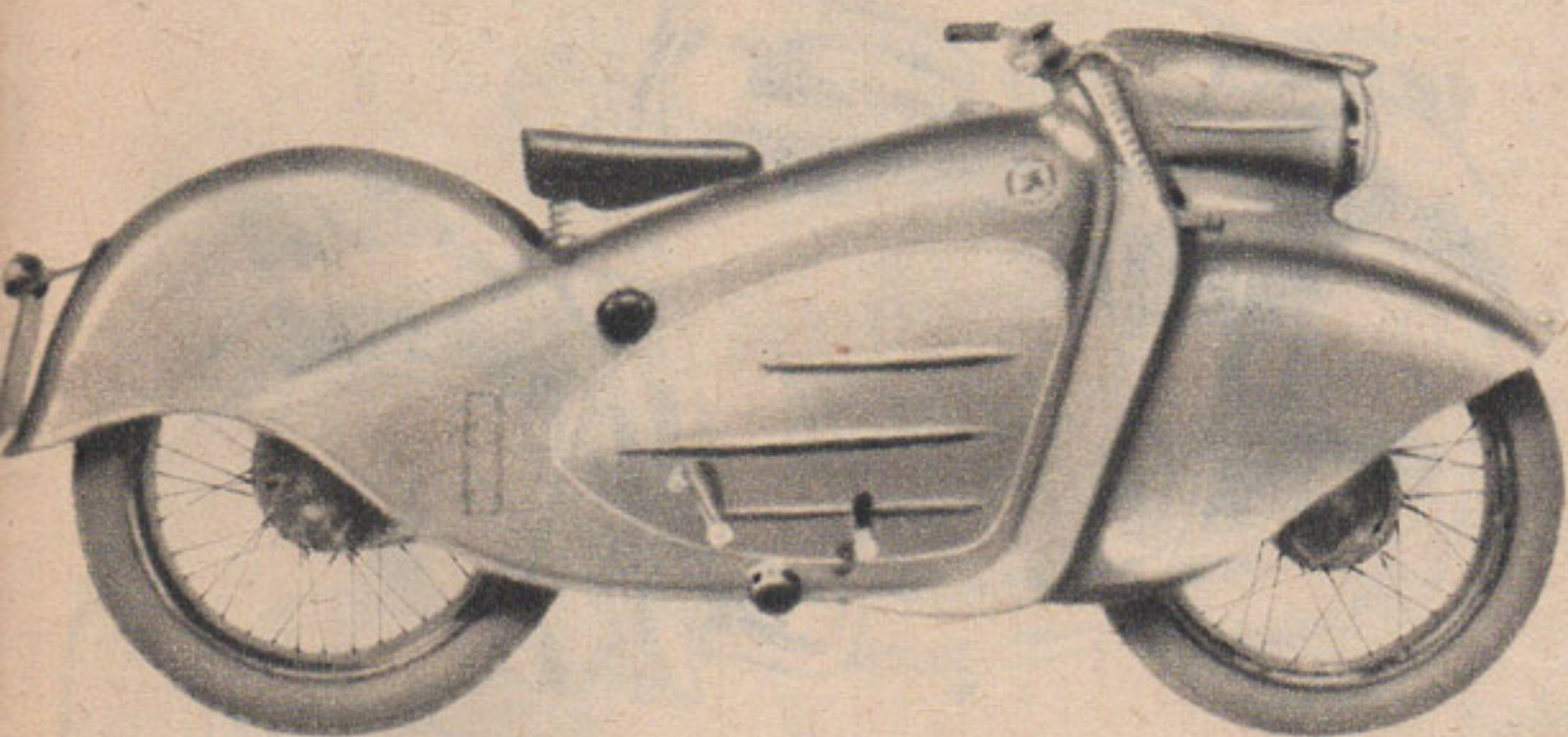
Contrairement à la France et malgré les vitesses de rotation plus élevées,

4.500 à 5.000 t.-m., les galets sont de grand diamètre, toujours fondus, coupés en long généralement et les deux parties assemblées par vis. Le galet en corindon semble inconnu. Un constructeur « Microcambio » a même prévu un galet à étage coulissant donnant deux vitesses.

Mais on trouve aussi des cyclomoteurs à transmission mécanique; ils sont presque toujours traités en motocyclette légère comme la célèbre « Motom » à culbuteurs et fourche parallélogramme, parfois avec un groupe connu comme le Cucciolo.

Les motocyclettes jusqu'à 250 cmc. étant dispensées du permis de conduire, le vélomoteur n'est pas nettement défini. Il est loin d'être aussi populaire qu'en France, ce qui explique en partie le succès des scooters et l'éventail des cylindrées entre 50 et 125. On trouve à côté de la 65 Guzzi, très répandue, bon nombre de machines de cylindrée intermédiaire parmi celles-ci « Ducati-Cucçiollo » est le seul à posséder un moteur à 4 temps de 60 cmc., donnant 2 CV. 25; par contre, on rencontre de nombreux 2 temps de 75 cmc., comme Pirotta, Cimatti, Alpino, Invicta, et l'on peut même noter une bicylindre 2 temps, la Giorgino, dans la même cylindrée.

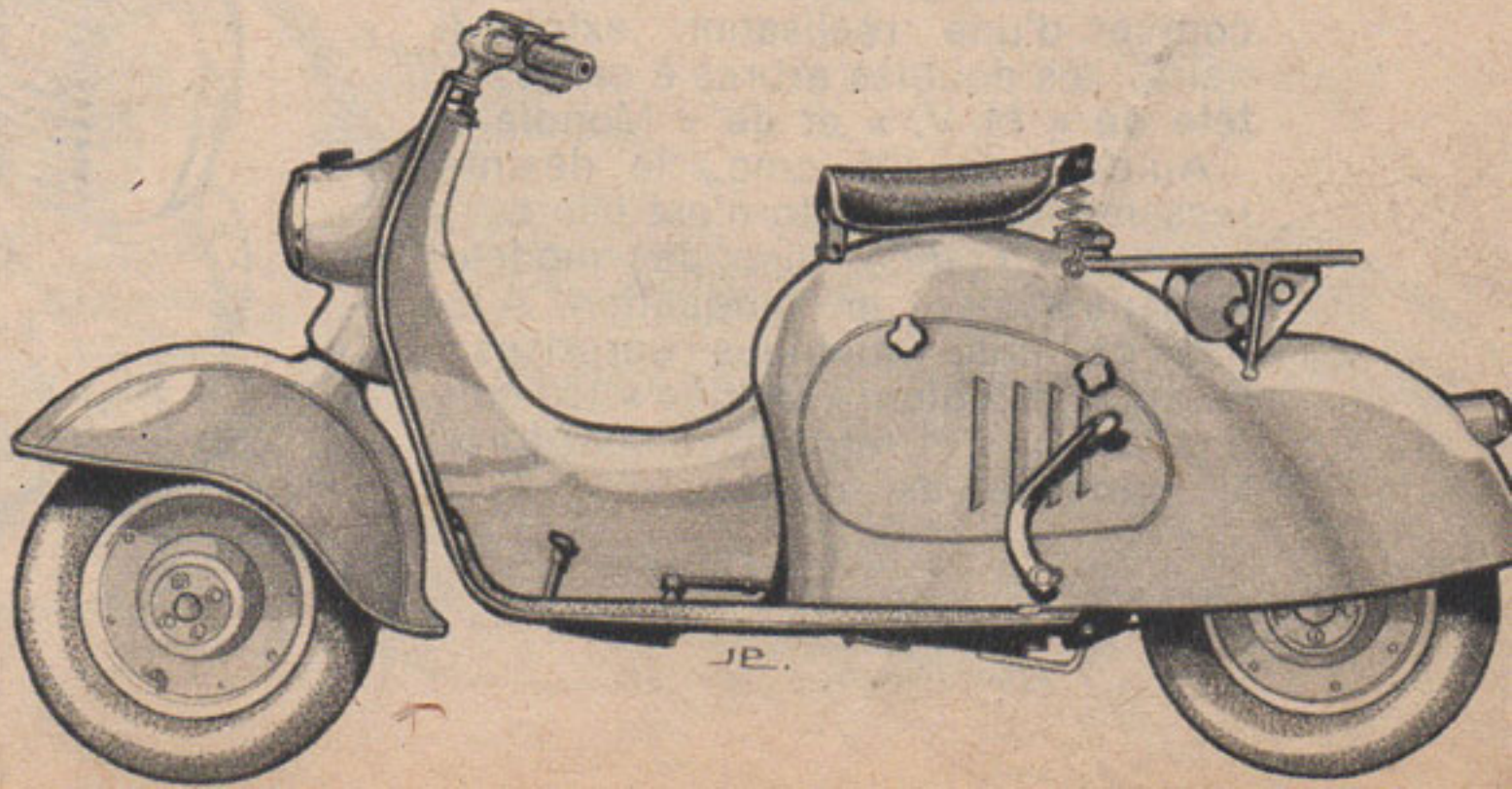
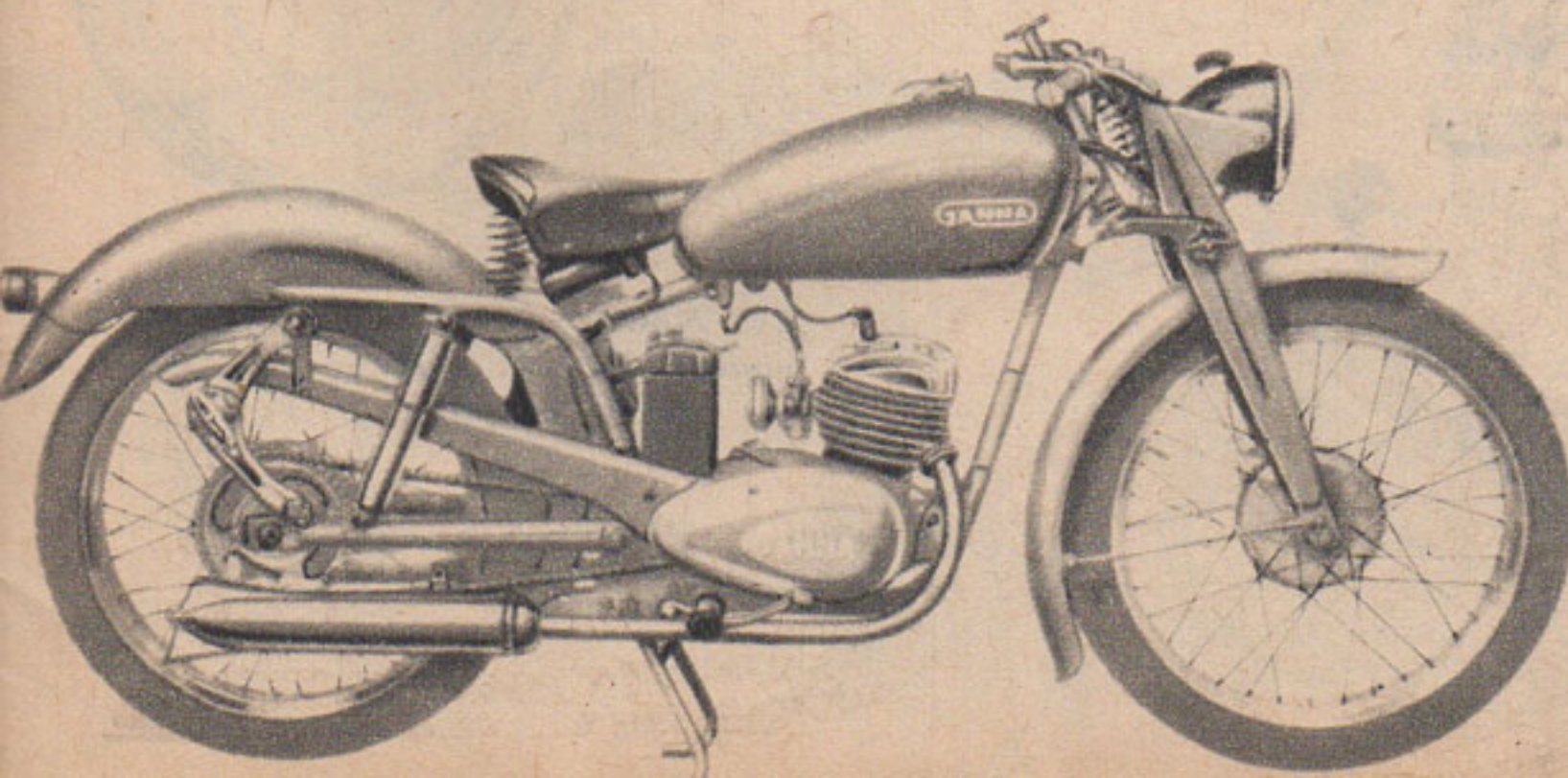
En 100 cmc. des blocs-moteurs 2 temps, 3 vitesses, généralement d'un dessin très pur, comme : Parilla, Edo, Idroflex, et la toute nouvelle Benelli avec commande des vitesses au guidon, forment une catégorie importante de machines légères, d'une cylindrée peu représentée chez nous.

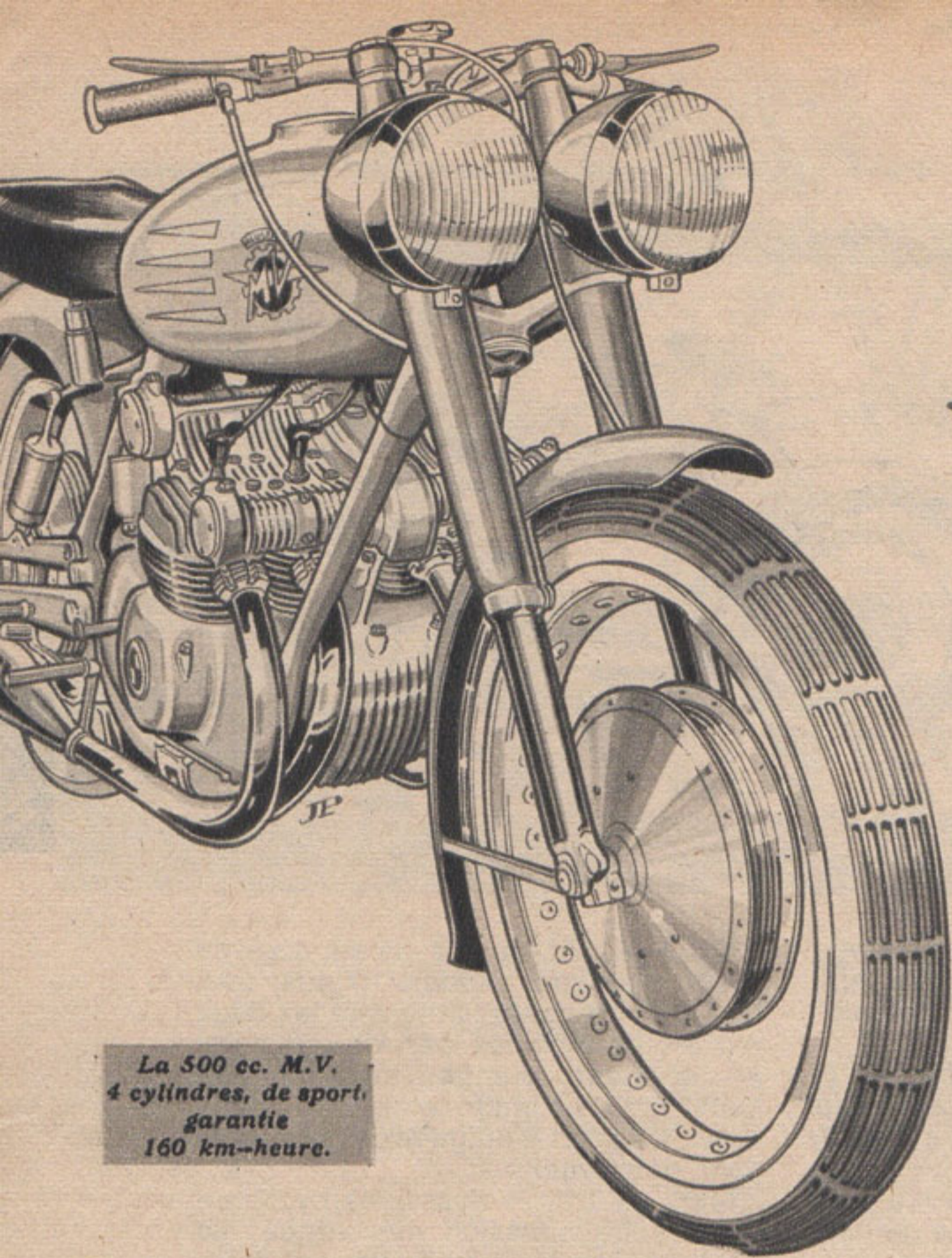


★
La Miller 200 cmc. carénée.

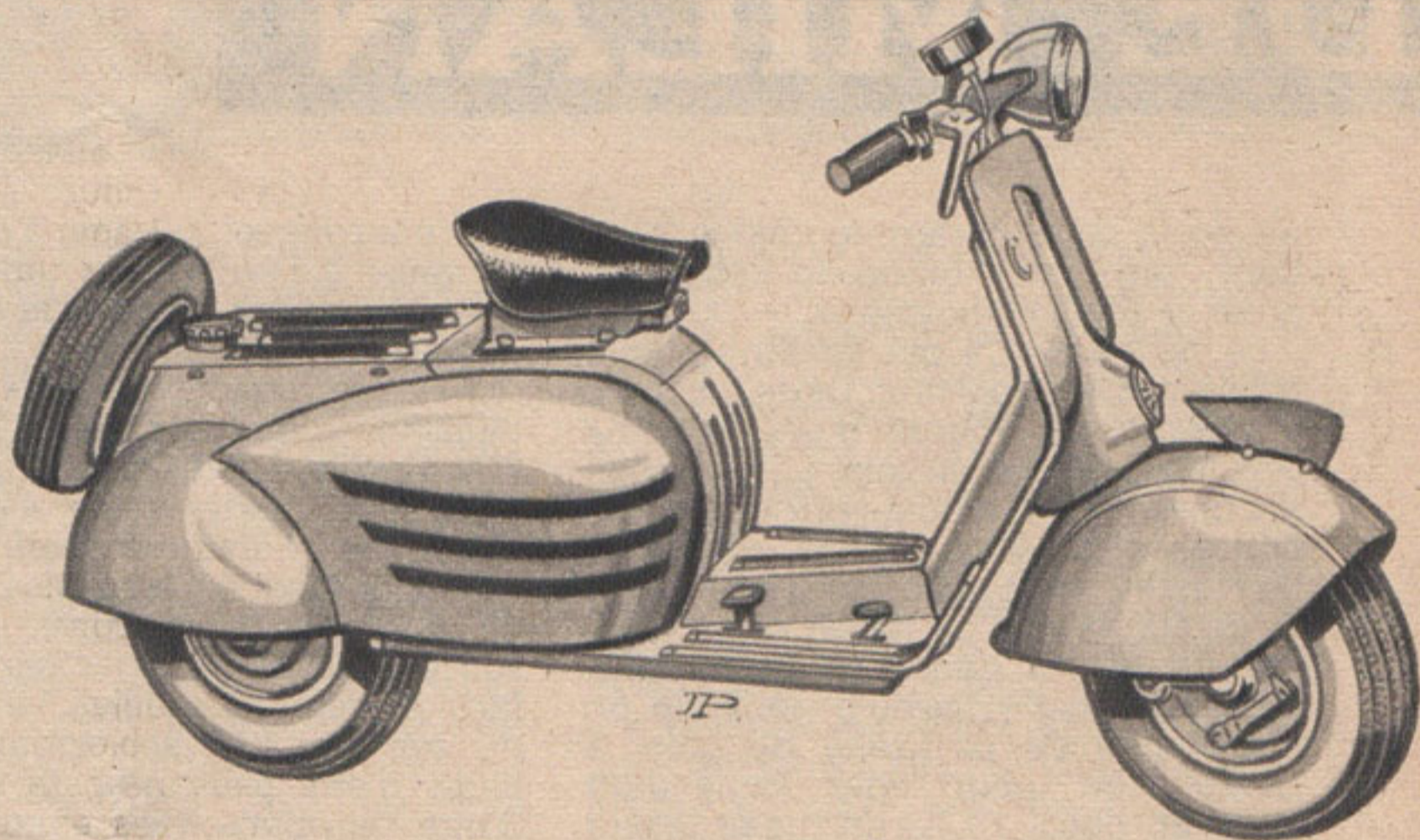
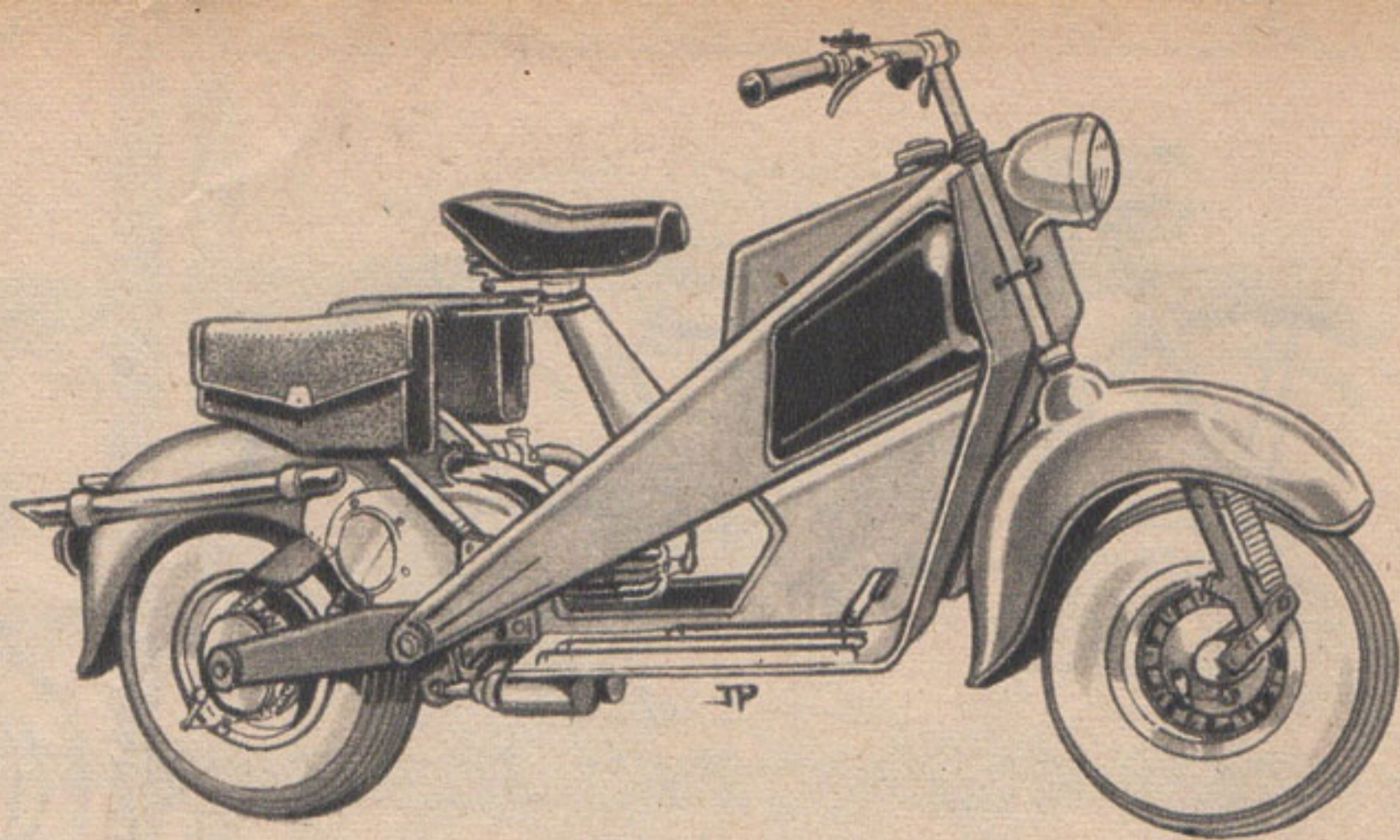
La 125 cmc. Ganna, type sport, à moteur deux pistons, licence Puch.

Le scooter M.V.





La 500 cc. M.V.
4 cylindres, de sport,
garantie
160 km-heure.



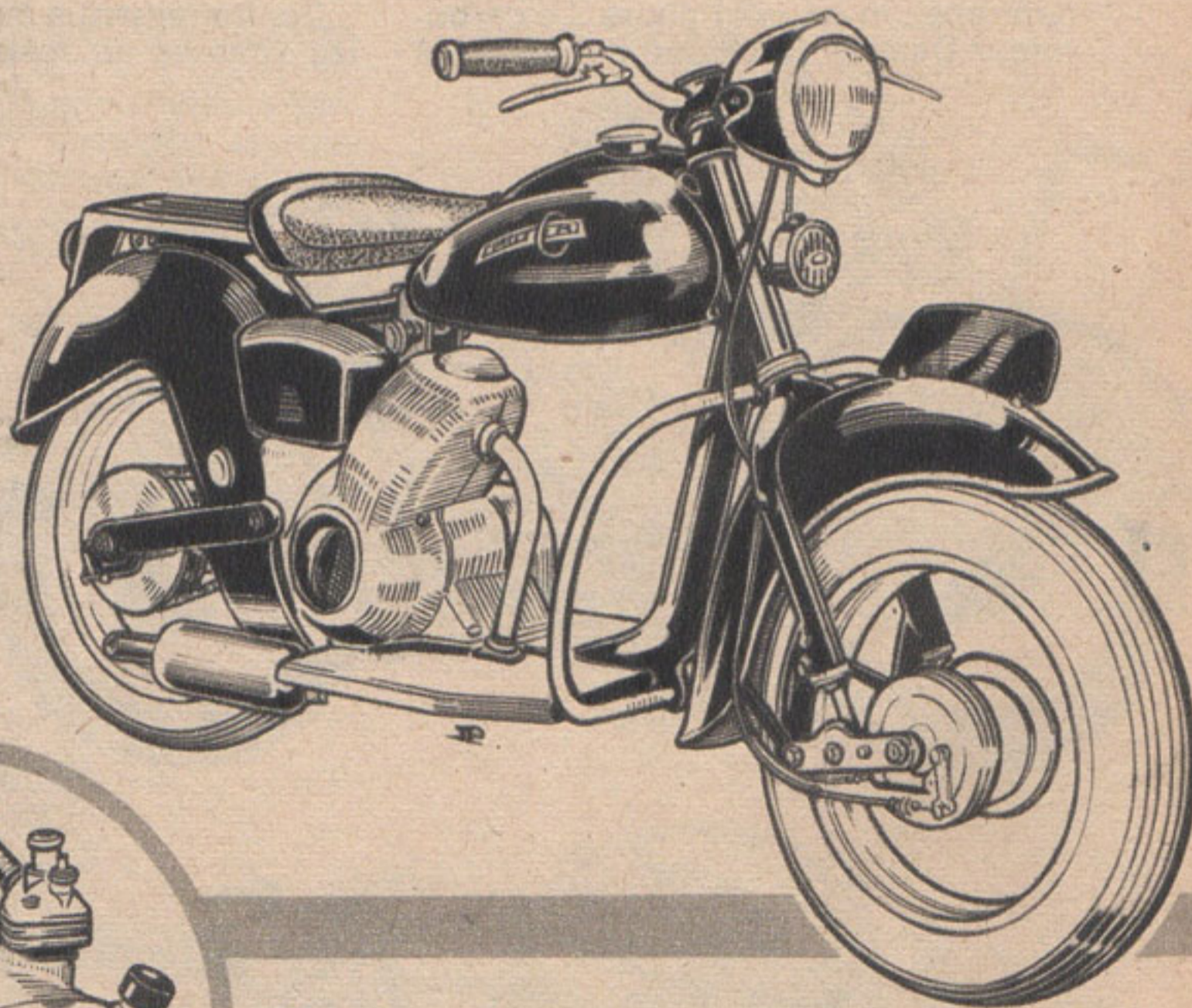
L'équivalent de notre vélomoteur, le 125, est traité généralement en 2 temps (exception pour les soupapes en tête de Mondial et de Mas). Il y a peu d'unité technique et si la suspension arrière reste coulissante chez Alpino, Mival et Gitan, la fourche télescopique est par contre assez employée à l'avant : on la trouve chez Parilla, Nettunia et Sterzi. Comme machines-types de l'école italienne dans cette catégorie on pourrait prendre la « Bianchina » ou la « Miller » 125 (à 240.000 lire).

On est un peu surpris devant la bicylindre Rumi à cylindres horizontaux (alésage 42 x course 45), mais beaucoup moins en retrouvant le moteur Puch d'origine monté chez Ganna et le Jap 125 chez Beta.

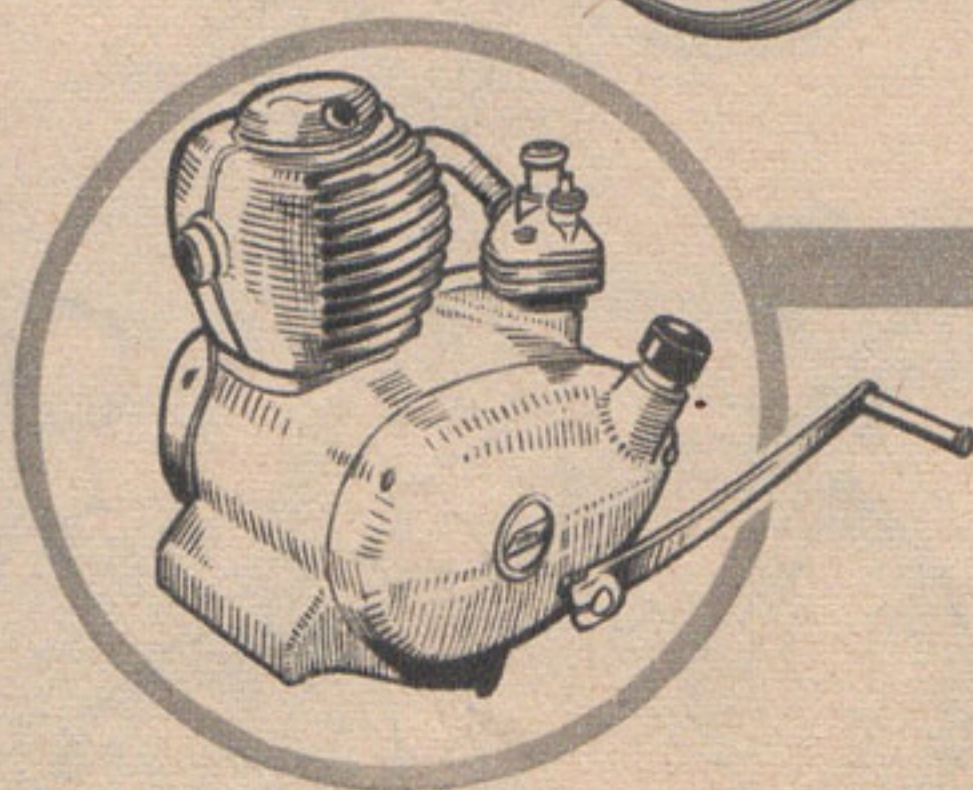
Bien que luxueusement traités, parmi ces vélomoteurs on ne rencontre que rarement l'équipement électrique avec batterie : toujours le petit avertisseur sur alternatif avec son bruit de crécelle. Il est à noter que toutes ces machines sont beaucoup plus chères (190.000 lire et plus) que les scooters de grande marque. Mais dans cette catégorie il faut admirer deux machines de course d'une réalisation extraordinaire : les doubles arbres à cames en tête de « M. V. » et de « Mondial ».

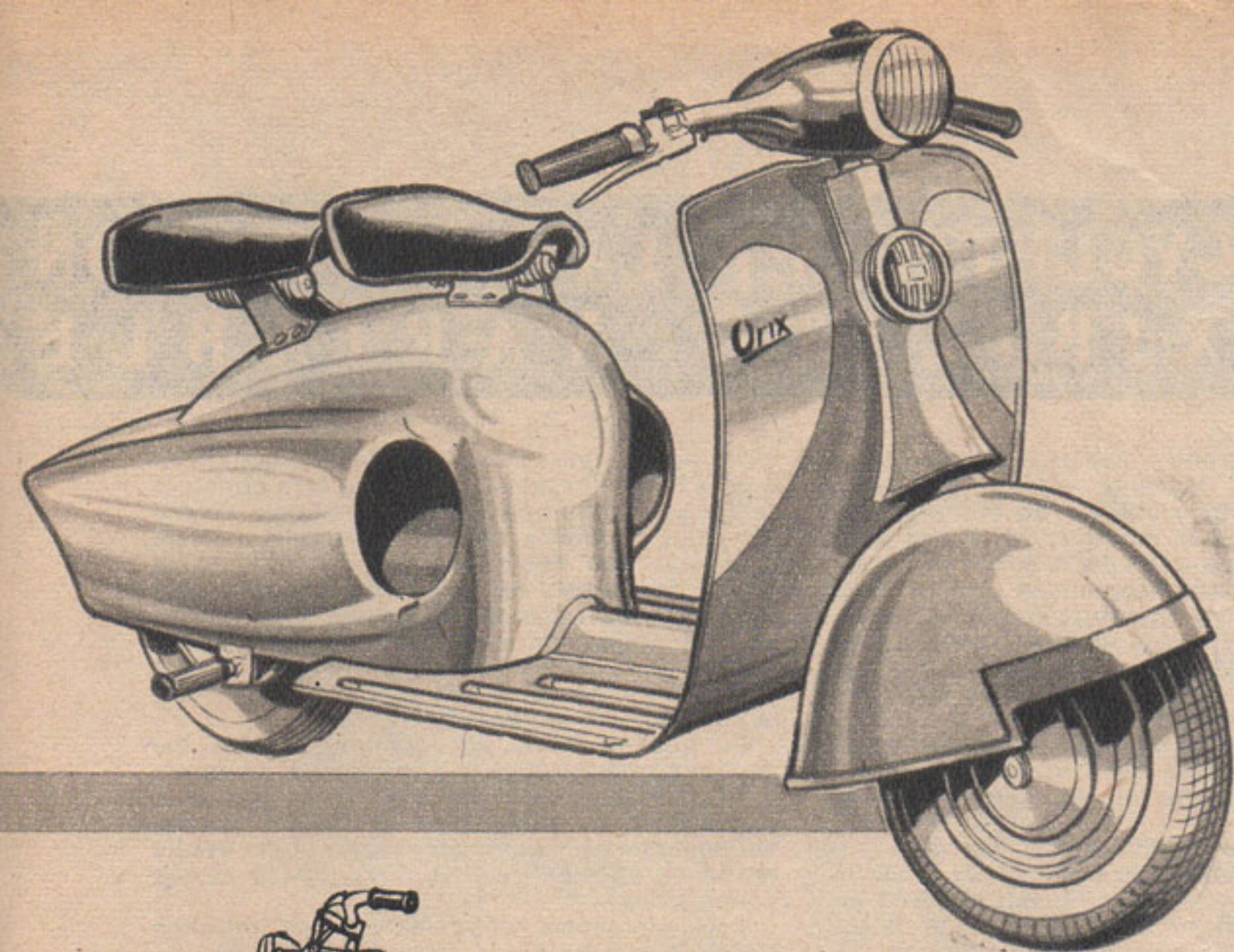
Au-delà de 125 cmc., le désintéressement de la moto n'est pas aussi net qu'en France, bien des modèles anciens restent en fabrication. Avec joie on note quelques surprises : la nouvelle Motom « Delfino » 150 cmc. à culbuteurs et refroidissement forcé, si curieuse de dessin.

Ci-dessus :
le « Molteni »
125 cc. et le
« Nibbio »,
scooters 125
deux temps à
turbine de re-
froidissement



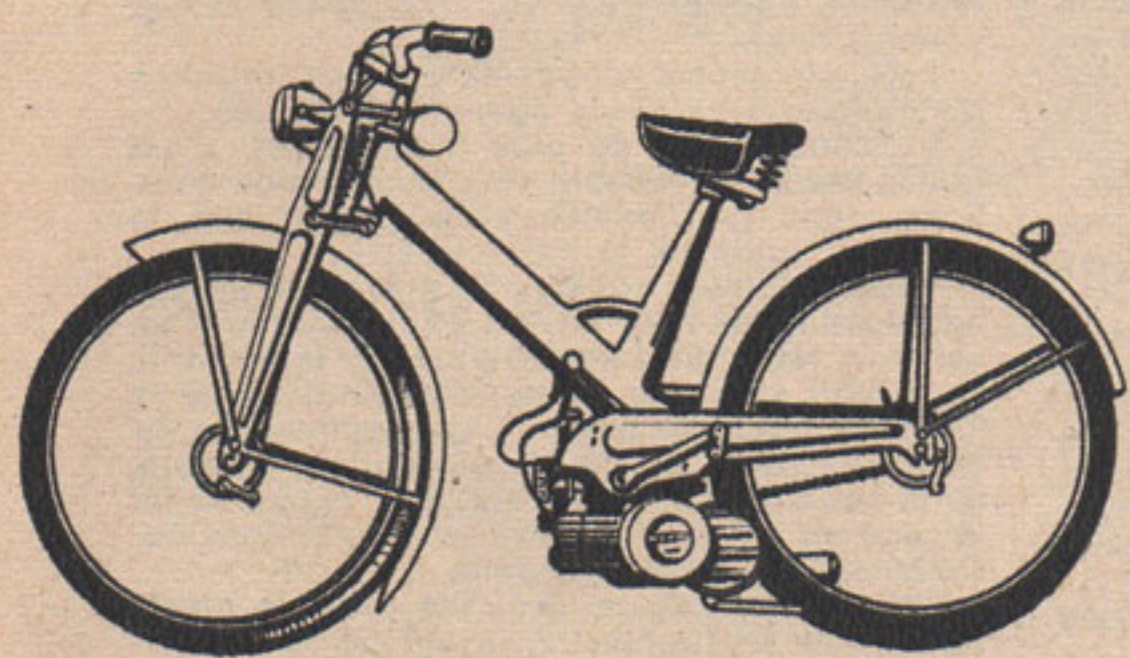
Le « Motom » et son joli
moteur 150 cc. quatre
temps culbuté.



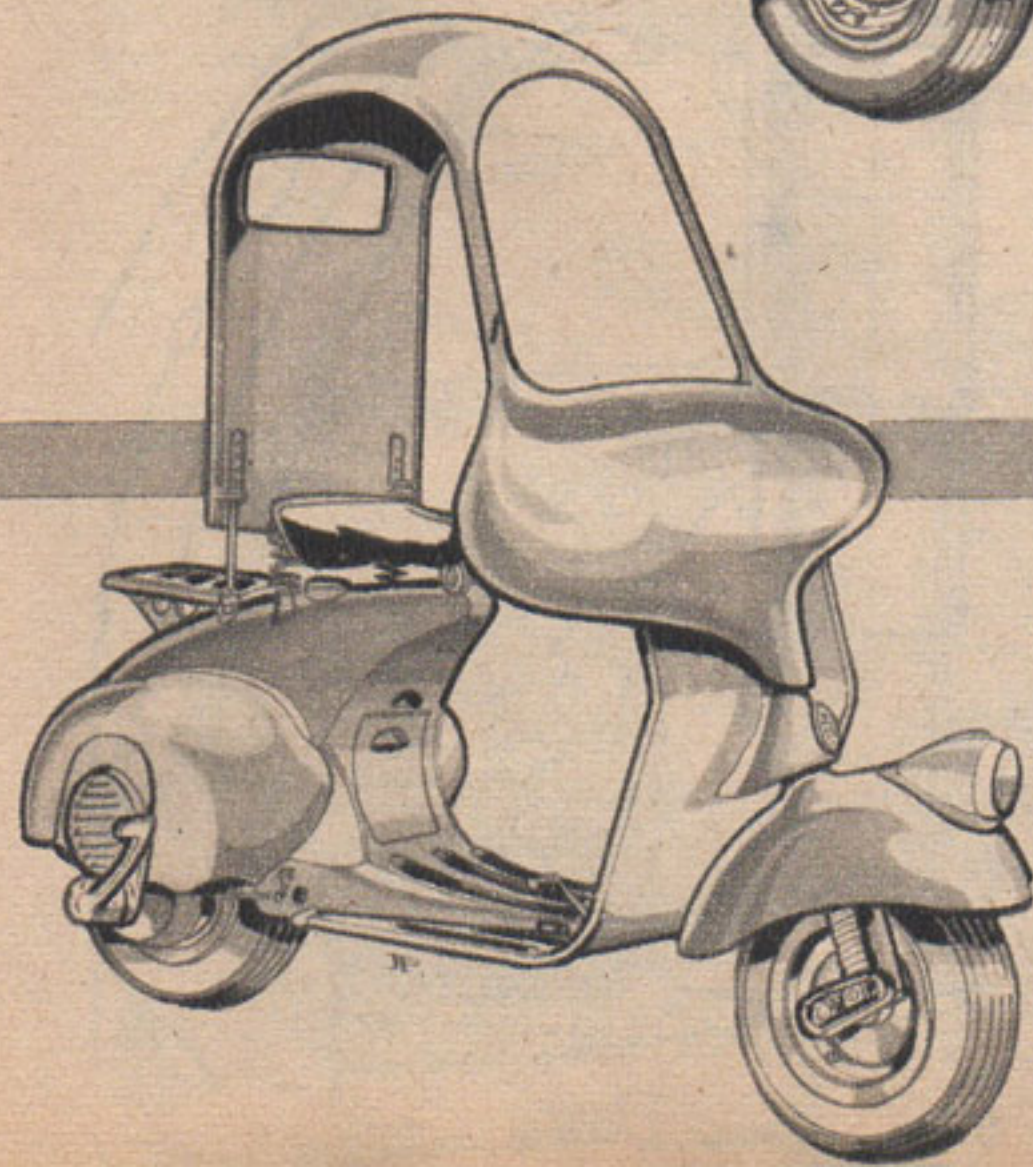
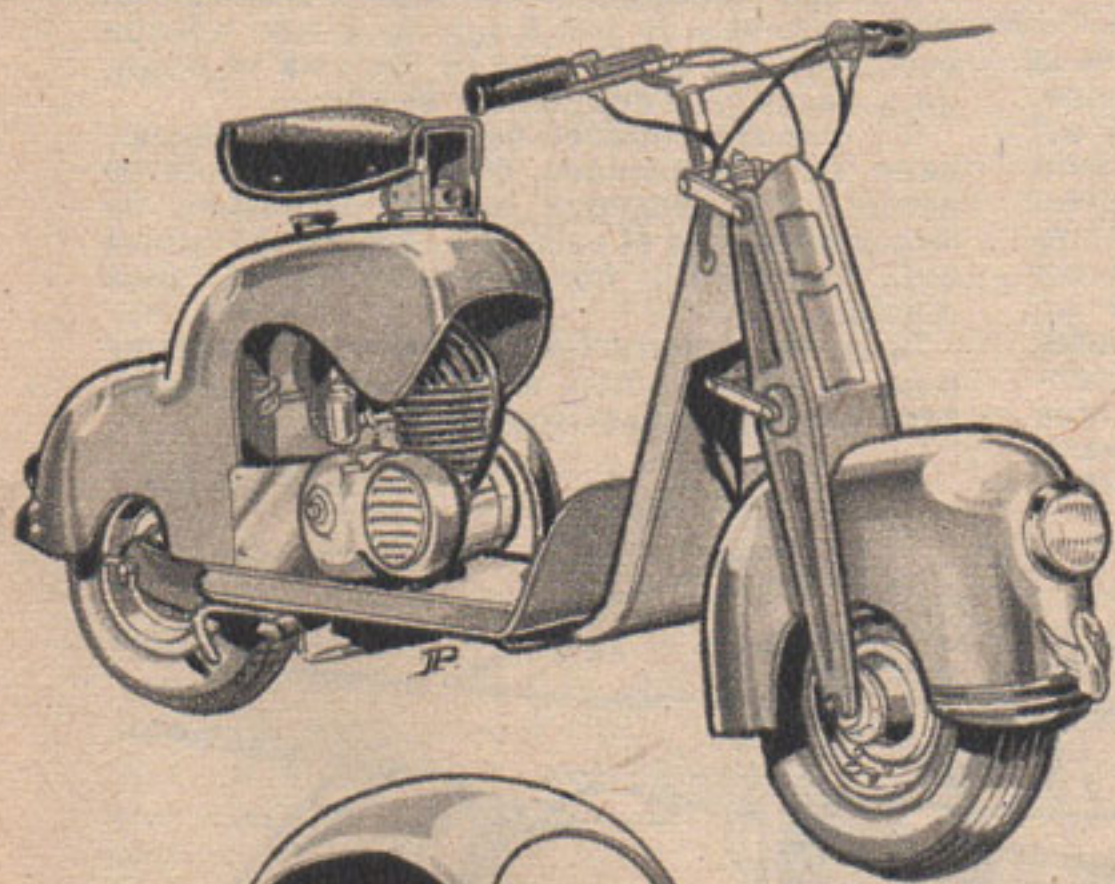


★
Le scooter
« Orix »
à moteur.

La 125 cc.
sans
turbine.



Le cyclomoteur « Garelli »,
équipé du nouveau moteur
« Mosquito » 49 cc.



★
Le « Vittoria »
scooter 65 cc.
deux temps,
trois vitesses.
Le « Vespa » et
sa carrosserie.
A droite : La
nouvelle 125 cc.
« Sertum ».

★
Curieuse aussi, la Galetto 160 est déjà répandue, elle a pris sa place dans la gamme célèbre des Guzzi, dominée par la machine 75 cmc. carénée des records.

Beaucoup de constructeurs présentent des bloc-moteurs très modernes : Gilera 250, Parilla 250, la toute nouvelle 350 M.M. à arbre à cames en tête, d'un beau dessin, avec amortisseur hydraulique à l'arrière; et en 2 temps 200 et 250 cmc., la « Miller », d'une technique très Europe centrale.

Une seule maison, Mas, présente une 175 bloc-moteur dérivée d'une 125. On ne peut visiter le Salon sans admirer les extraordinaires 500 cmc. de compétition à 4 cylindres « Benelli » et « M.V. »; sur cette dernière un siège très long, articulé au milieu avec coulissement guidé, remplace la selle et un sélecteur transversal présente au pied droit une pédale pour monter les vitesses, au pied gauche une pédale pour les descendre.

A voir le Salon on croirait que le scooter italien cherche sa voie, mais en fait les deux grands : Lambretta et Vespa, avec leurs petites roues démontables et leur transmission entièrement par engrenages, représentent dans la circulation italienne le type du scooter. Répandus aussi les scooters M.V. et Iso s'écartent déjà un peu de cette formule, et bien d'autres s'alignent en augmentant le diamètre des roues, en supprimant parfois la turbine. On peut noter par exemple un déflecteur d'air genre avion à réacteur sur le prototype Orix à moteur allemand Ilo d'un dessin curieux.

Il semble donc que, mis à part

Lambretta et Vespa, la transmission reste du type moto chez tous les constructeurs de scooters, même si la roue est amovible et en porte-à-faux comme chez M.V. On retrouve la même solution sur la très nouvelle Macchi dont le moteur oscille avec le bras arrière de suspension. Si 125 cmc. est la cylindrée la plus utilisée, nous trouvons cependant un scooter de 65 cmc., le Vittoria, à fourche parallélogramme et transmission par chaîne; le dessin des garde-boue est du type voiture américaine avec phare incorporé.

Les prix eux aussi sont très variables, et le bon marché de certains scooters très répandus étonne le Français quand on le compare à d'autres réalisations classiques comme notre vélomoteur; on ne peut qu'admirer l'organisation industrielle des usines qui les produisent.

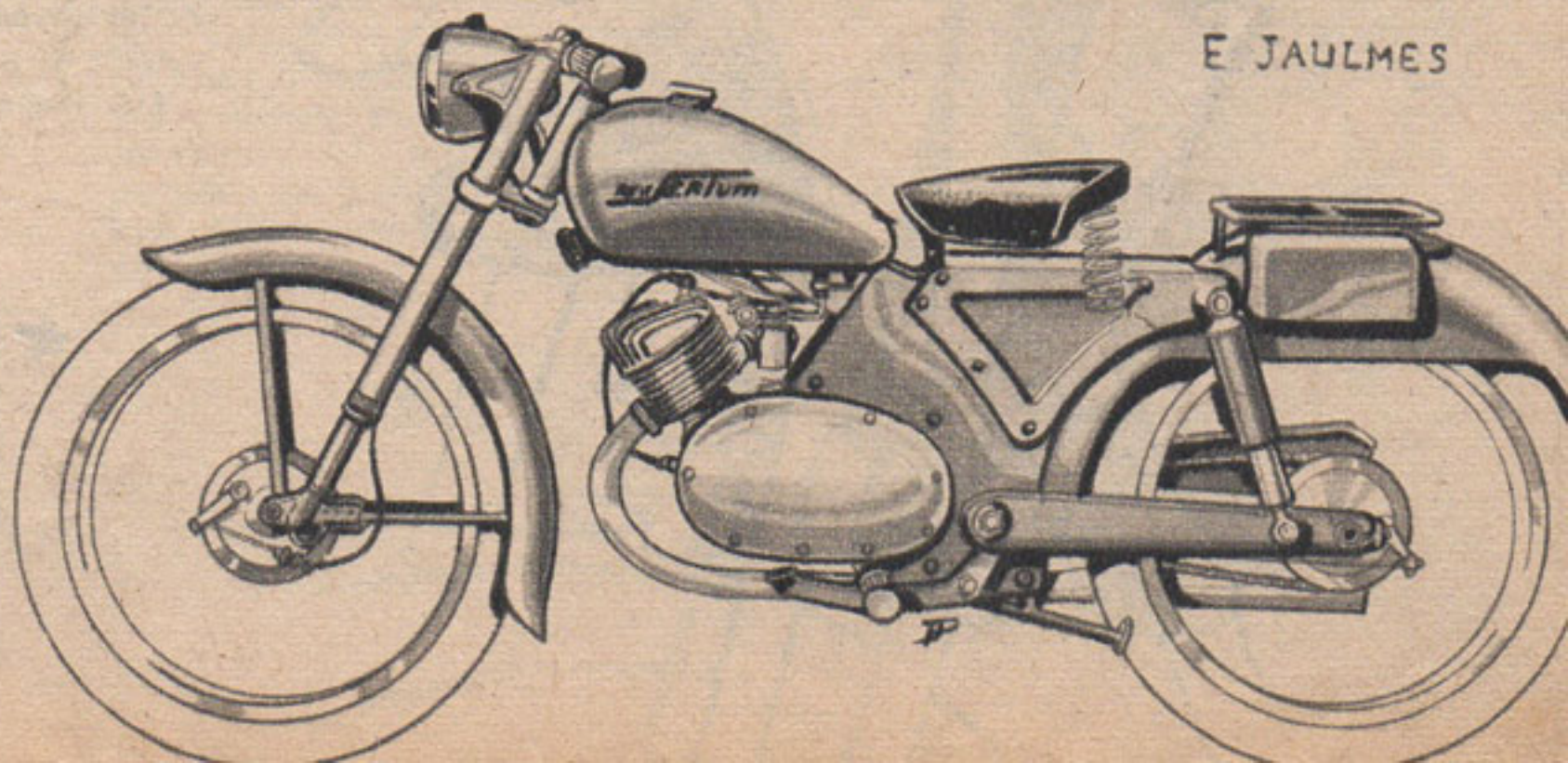
Pour ces scooters, toute une industrie de l'accessoire s'est créée : pare-choc avec buttoir, housse et enjoliveur de roue de secours, porte-bagages, tapis caoutchouc et jusqu'à la conduite intérieure monoplace pour les jours de pluie sans vent; par contre un seul fabricant a cru devoir présenter une batterie avec cellule pour l'éclairage à l'arrêt.

En sortant du Salon, on est plein d'admiration pour l'effort technique original de toutes ces firmes qui veulent donner au « deux roues » les qualités nécessaires à sa diffusion.

Du moteur adaptable de 38 cmc. au trois roues de livraison à 5 vitesses portant 1.500 kilos, l'industrie italienne présente, toujours admirablement fini, poli, chromé, verni, tout ce que le motocycliste italien peut rêver : de la transformation de son « 2 temps 65 cmc. Guzzi » en moteur à soupapes en tête, au lot des pièces nécessaires pour faire 90 km.-h. avec son Lambretta mis à échappement libre.

Les problèmes ne sont pas les mêmes qu'en France, le vélomoteur conserve une certaine vogue, le cyclomoteur reste une bicyclette à moteur amovible et bruyant, mais sur une réclame de bas nylon une jeune fille en scooter montre ses jambes.

Dans le monde entier une nouvelle clientèle est venue au « deux roues »; les problèmes restent spécifiques à chaque pays. Ce Salon de Milan montre le développement complet des solutions italiennes.



E JAULMES



LA MOTOCYCLETTE ET LA SUSPENSION A FLEXIBILITÉ VARIABLE

ON connaît le retentissement dans le monde automobile de la suspension à flexibilité variable conçue et mise au point par l'ingénieur Grégoire.

Pour autant, M. Grégoire ne dédaigne pas la moto; au contraire, il la pratique avec plaisir; il était donc logique qu'il songeât à faire bénéficier les deux roues des avantages que son dispositif a déjà procuré à plusieurs grandes marques d'automobiles.

M. Grégoire nous expose ici lui-même comment il a été amené à étudier le problème de la suspension à flexibilité variable appliqué à la motocyclette, de quelle manière il l'a résolu, et les bienfaits que les motocyclistes peuvent en attendre.

Déjà Monet-Goyon a adapté cette nouvelle formule à ses divers modèles; il est fort probable que d'autres marques suivront son exemple.

LORSQUE j'entrepris mes recherches sur la suspension à flexibilité variable, j'essayais de résoudre le problème du confort dans un véhicule dont la charge est, d'une part, importante par rapport au poids à vide et d'autre part, variable dans de grandes proportions. C'est le cas de la petite voiture légère à 4 places comme le prototype Aluminium Français Grégoire dont le poids à vide est de 400 kilos et dont la charge, 4 personnes plus les bagages, peut atteindre 350 kilos.

Dans ce cas comme dans celui du poids lourd il est impossible, avec les solutions classiques, d'obtenir dans tous les cas un confort excellent.

Le système de flexibilité variable que j'ai proposé a démontré, aux essais, que la vérité mathématique est toujours, aussi, la vérité en pratique. Et l'efficacité de son action s'est affirmée aussi bien sur la voiture légère que sur le car le plus lourd.

Le problème de la suspension de la moto ne pouvait manquer d'intéresser l'ancien motocycliste que je suis. Mais le temps de me pencher sur la question me manquait.

L'insistance de mon excellent ami Georges Matheron fut l'occasion favorable. Et après m'avoir obligé à examiner, sur le papier, le problème de la suspension de la motocyclette elle me permit, malgré les protestations véhémentes de ma famille, d'enfourcher à nouveau, au cours de l'été dernier, ces engins à deux roues diaboliques et charmants.

Les essais ont été concluants et d'une portée plus étendue que je n'escomptais.

Le besoin de la flexibilité variable était évident, à priori, pour la suspension de l'arrière. Il est impossible d'obtenir, avec une suspension à flexibilité constante, le même confort pour le conducteur seul et pour le conducteur plus un passager sur le tansad. Il arrive que des constructeurs prévoient, sur des motos légères, un réglage et même le changement des ressorts arrière, pour permettre un fonctionnement correct avec un ou deux passagers.

L'adaptation du correcteur de suspension Grégoire à l'arrière s'est avérée aussi avantageuse en pratique qu'elle l'était en théorie.

Pour l'avant, la nécessité de la variation de la flexibilité apparaissait avec moins d'évidence. En effet, la charge statique sur le guidon est pratiquement constante. Mais dynamiquement cette charge peut être doublée et même triplée. Dans une fourche à parallélogramme, le débattement est limité et la flexibilité moyenne est relativement faible. Ce qui occasionne un manque de confort à faible vitesse sur routes rugueuses. Il y a donc intérêt à augmenter considérablement la souplesse à la charge statique et, puisqu'on ne peut changer le débattement, à faire varier la flexibilité. Dans une fourche

télescopique, au contraire, le débattement ainsi que la flexibilité moyenne ont pu être considérablement augmentés. Le confort à faible vitesse sur route rugueuse est devenu excellent. Mais l'ampleur des débattements peut nuire à la tenue de route; les coureurs utilisant des fourches télescopiques le savent bien car ils durcissent considérablement les ressorts. Pour conserver le confort de ce système à vide et diminuer l'importance des débattements il faut, là encore, faire varier la flexibilité.

On pouvait donc, en examinant toutes les données mécaniques du problème, conclure que pour améliorer le confort la flexibilité variable de la suspension était, en théorie, souhaitable et même nécessaire. Les essais pratiques ont confirmé de façon éclatante ces conclusions.

Mais ces essais, effectués sur des fourches à parallélogramme, ont également précisé une autre constatation du plus haut intérêt: c'est que la flexibilité variable de la suspension améliore, dans de considérables proportions, la tenue de route de la motocyclette.

Il était d'ailleurs possible de prévoir en théorie cet avantageux résultat. En effet, la roue d'un véhicule rebondit d'autant plus sur le sol, que le ressort est plus rigide, c'est-à-dire que la flexibilité est plus faible. L'augmentation substantielle de la flexibilité, surtout au-dessous de la position d'équilibre statique, tend à coller la roue au sol et améliore, de ce fait, considérablement la tenue de route.

Par conséquent, la flexibilité variable représente pour la suspension avant de la motocyclette un perfectionnement substantiel dans les domaines du confort et de la tenue de route.

Si on ajoute que cet avantage peut être obtenu très simplement par l'adjonction de ressorts correcteurs aux dispositions avant et arrière classiques, il est permis de prévoir une généralisation rapide du système dans la construction motocycliste.

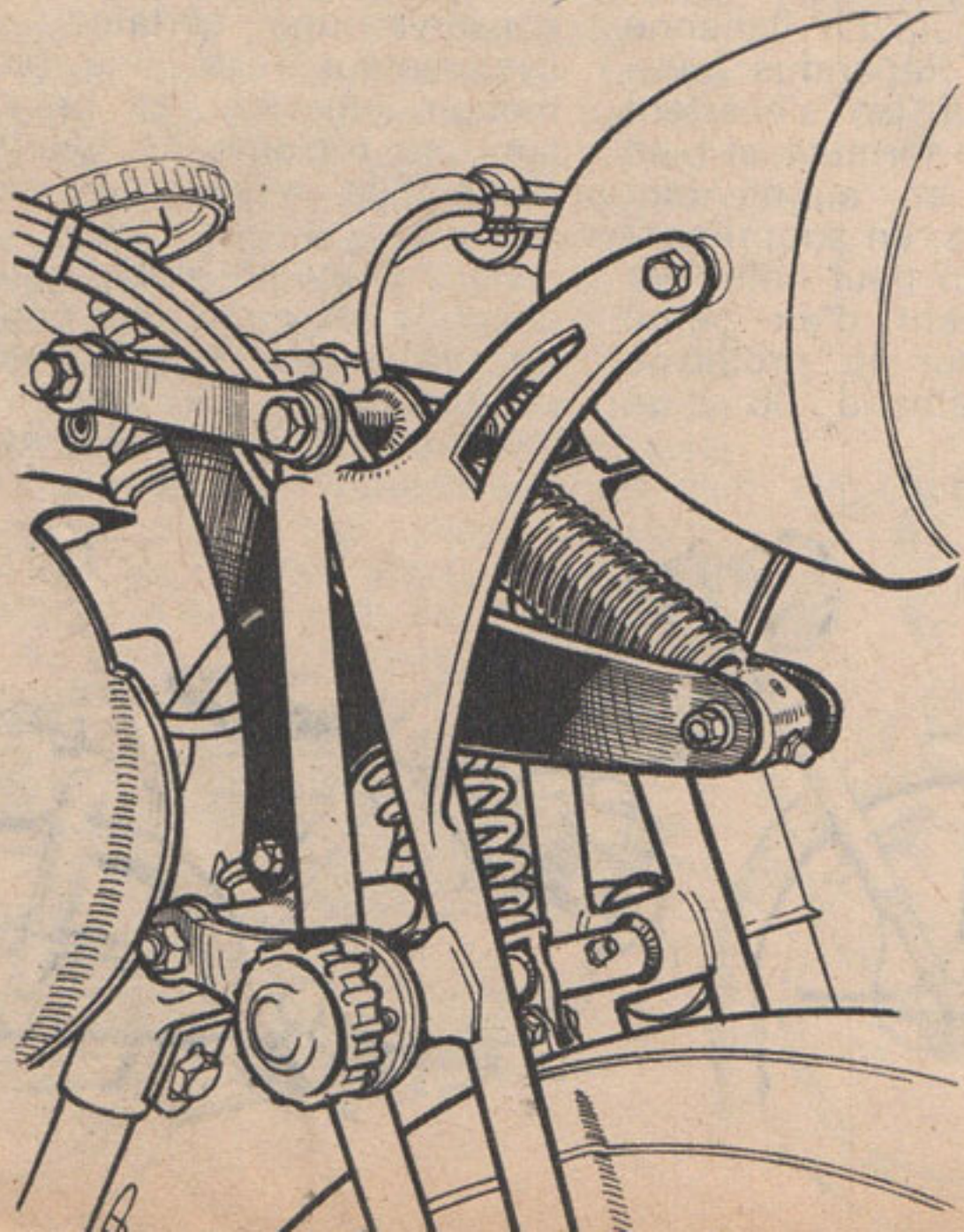
J'ai naturellement cédé, tout d'abord, une licence non exclusive de mes brevets à Monet-Goyon, présidé par mon ami Georges Matheron. A tout Seigneur, tout honneur!

J'ai également cédé une licence à Jonghi et Automoto et suis prêt à agir de la même façon avec tous les constructeurs français et étrangers désireux d'adopter ce système.

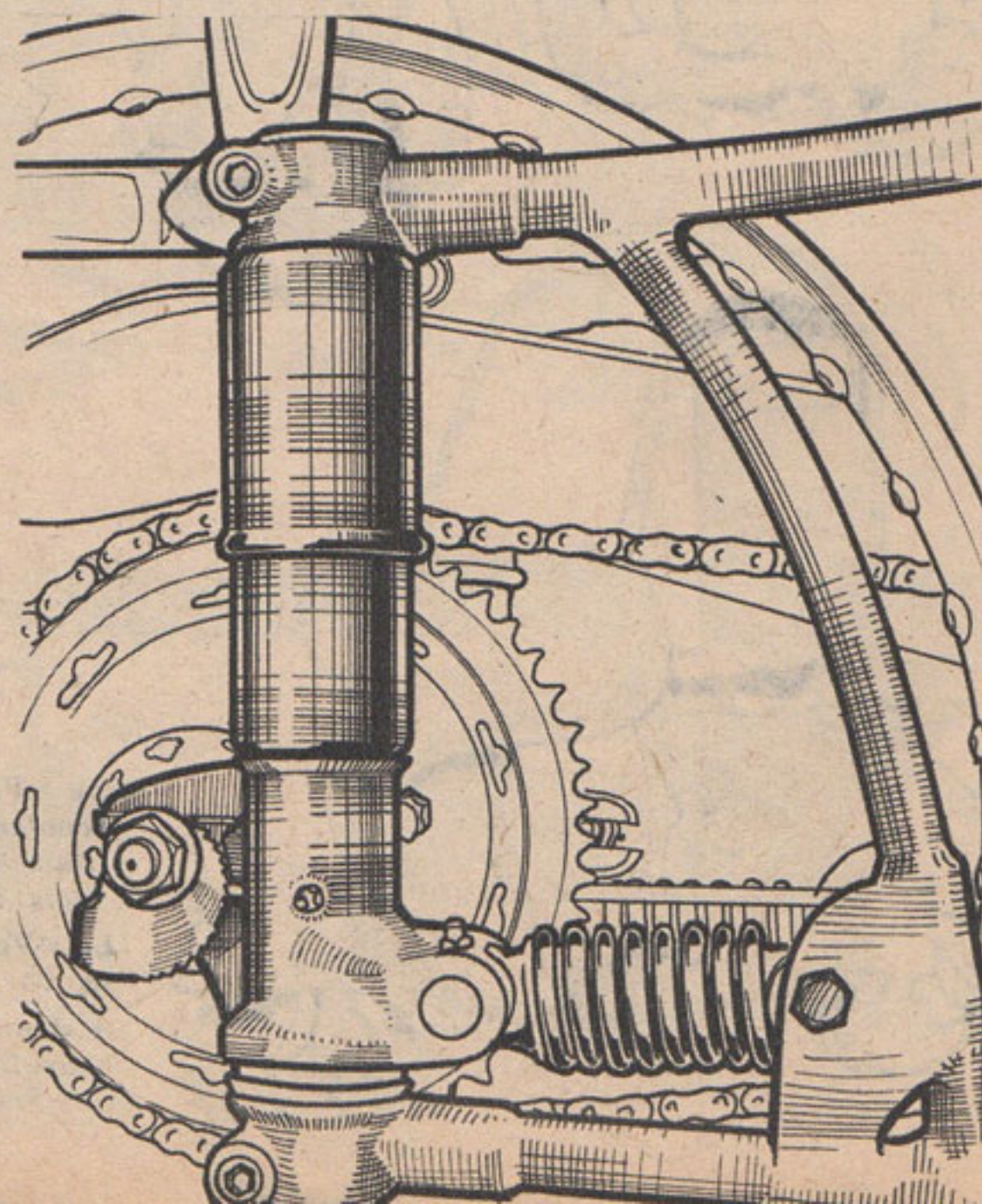
Il y a deux politiques de cession de licence: celle des redevances élevées qui limite le nombre d'applications tout en permettant de larges bénéfices et celle des redevances faibles qui augmentent considérablement la zone d'action.

Pour la construction motocycliste comme pour la construction automobile, j'ai choisi, sans hésiter, la deuxième politique.

J.-A. GRÉGOIRE.



★
Montage
du correcteur
Grégoire
sur les suspensions
avant et arrière
Monet-Goyon.
★

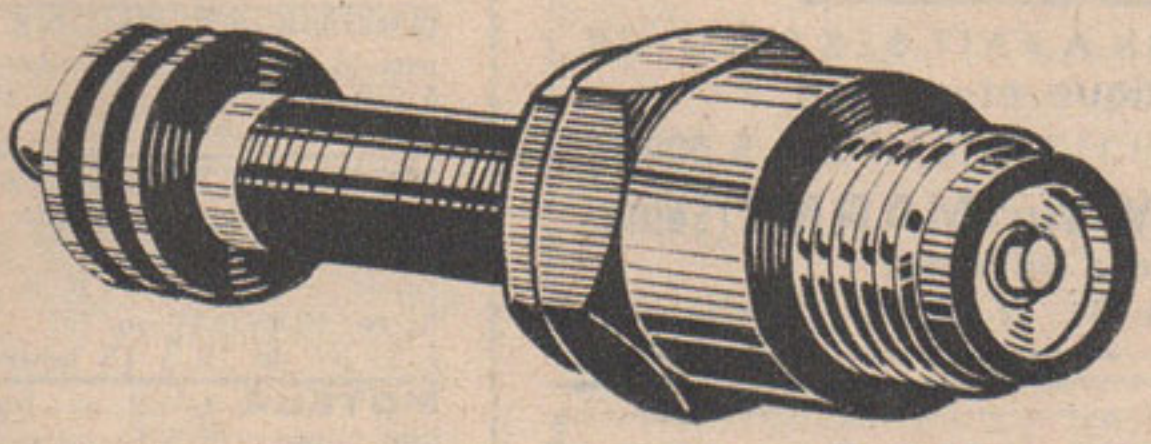




nous avons VU nous vous

LA BOUGIE LE PERLIER NE PERLE PAS

On nous a remis, il y a quelque temps déjà, une bougie spéciale pour deux-temps, conçue et réalisée par M. Le Perlier qui est à la fois un spécialiste de l'allumage et un fervent motocycliste.



Cette bougie à isolant mica diffère par sa conception des modèles courants, par sa forte électrode centrale et sa coupelle annulaire, derrière laquelle une chambre de combustion évite tout encrassement.

La distance d'éclatement est constante. On pourrait épiloguer sur la technique qui a présidé à son élaboration; nous avons préféré des références plus positives en la soumettant à l'épreuve pratique. Nous devons reconnaître

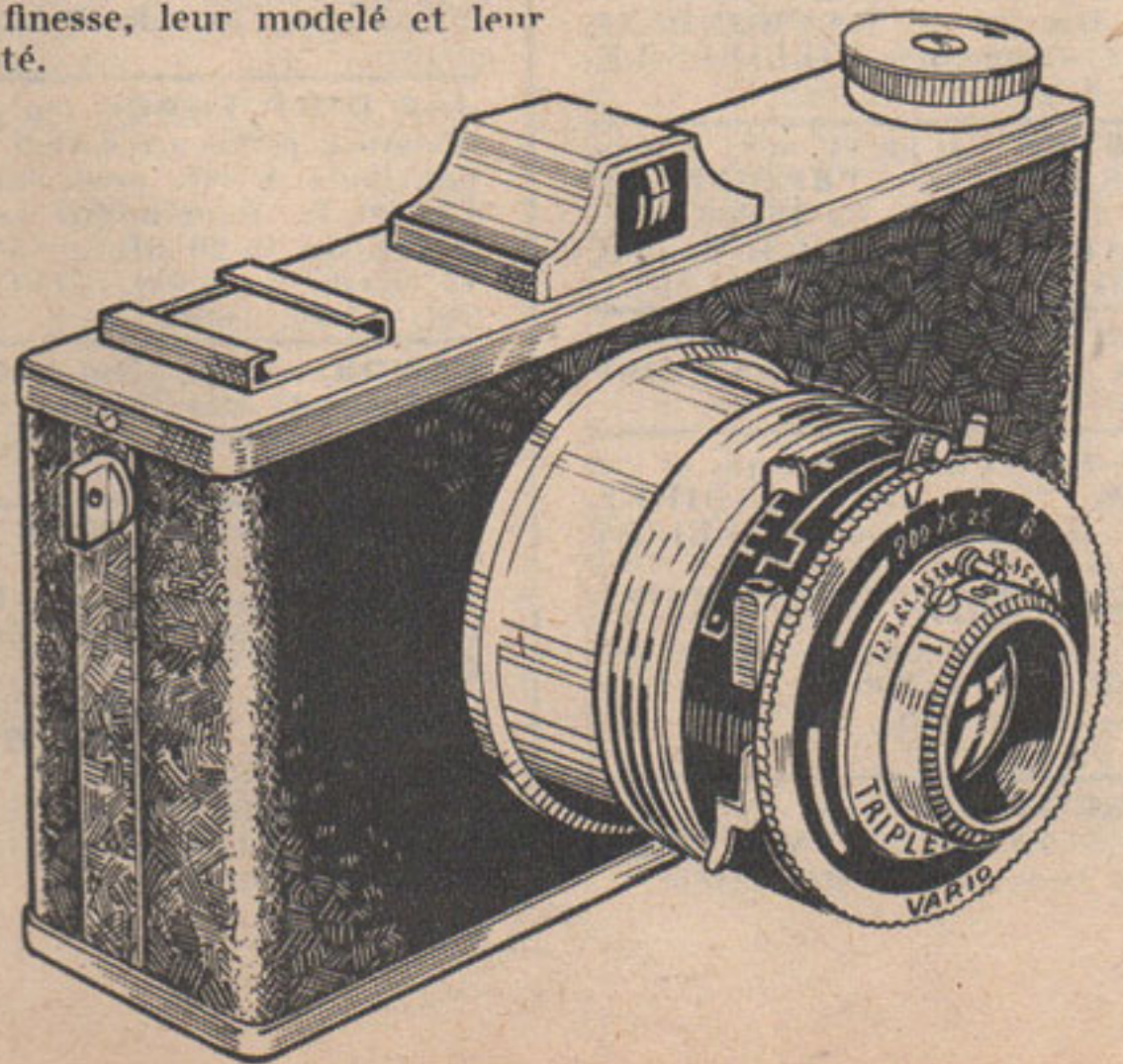
en toute sincérité que jusqu'à ce jour nous n'avons pas eu à pâtir de la perle avec notre deux temps. Nous aimerions, si d'autres motocyclistes ont eu l'occasion d'essayer la bougie Le Perlier, qu'ils nous donnent leur opinion.

LE LEIDOX

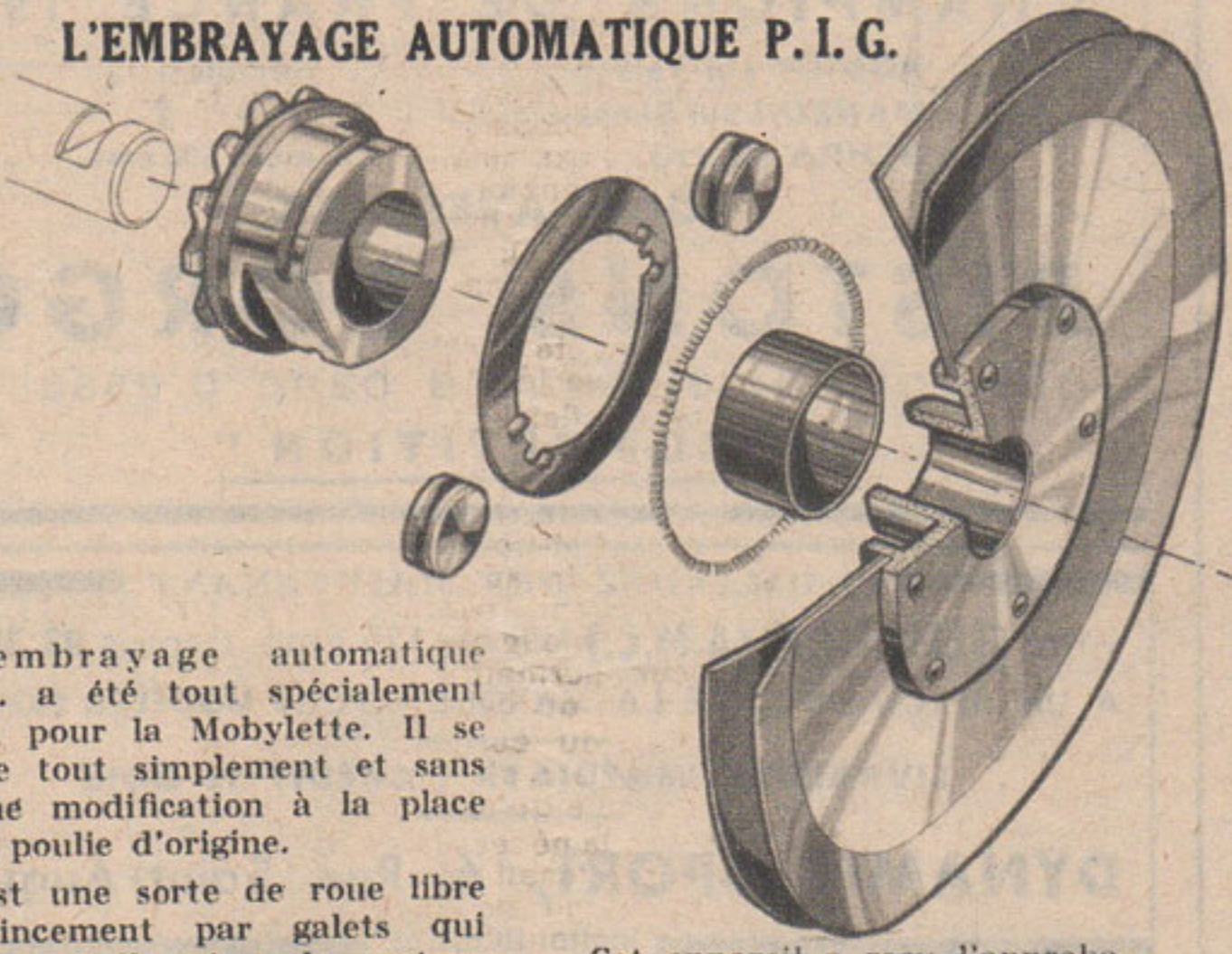
C'est un appareil 4x4, utilisant la bobine 4x6,5 Vest-Pocket et faisant 12 vues, format à la fois visible et économique qui, si on le désire, peut supporter de forts agrandissements.

Il a un excellent objectif 3,8/5 permettant les instantanés par temps sombre. Son obturateur va de la pose au 200°. Diaphragme et mise au point sont faciles. Compact, robuste et peu encombrant, il ne pèse que 270 grammes. Son prix est des plus abordables compte tenu de sa qualité.

Nous avons fait l'essai d'une bobine avec cet appareil et pouvons assurer que les clichés qu'on en a tirés nous ont surpris par leur finesse, leur modelé et leur netteté.



L'EMBRAYAGE AUTOMATIQUE P.I.G.



L'embrayage automatique P.I.G. a été tout spécialement conçu pour la Mobylette. Il se monte tout simplement et sans aucune modification à la place de la poulie d'origine.

C'est une sorte de roue libre à coincement par galets qui débraye d'elle-même le moteur quand il est au ralenti; il suffit d'un coup de pédale pour le réembrayer.

UN FREIN RÉTRO POUR MOBYLETTE

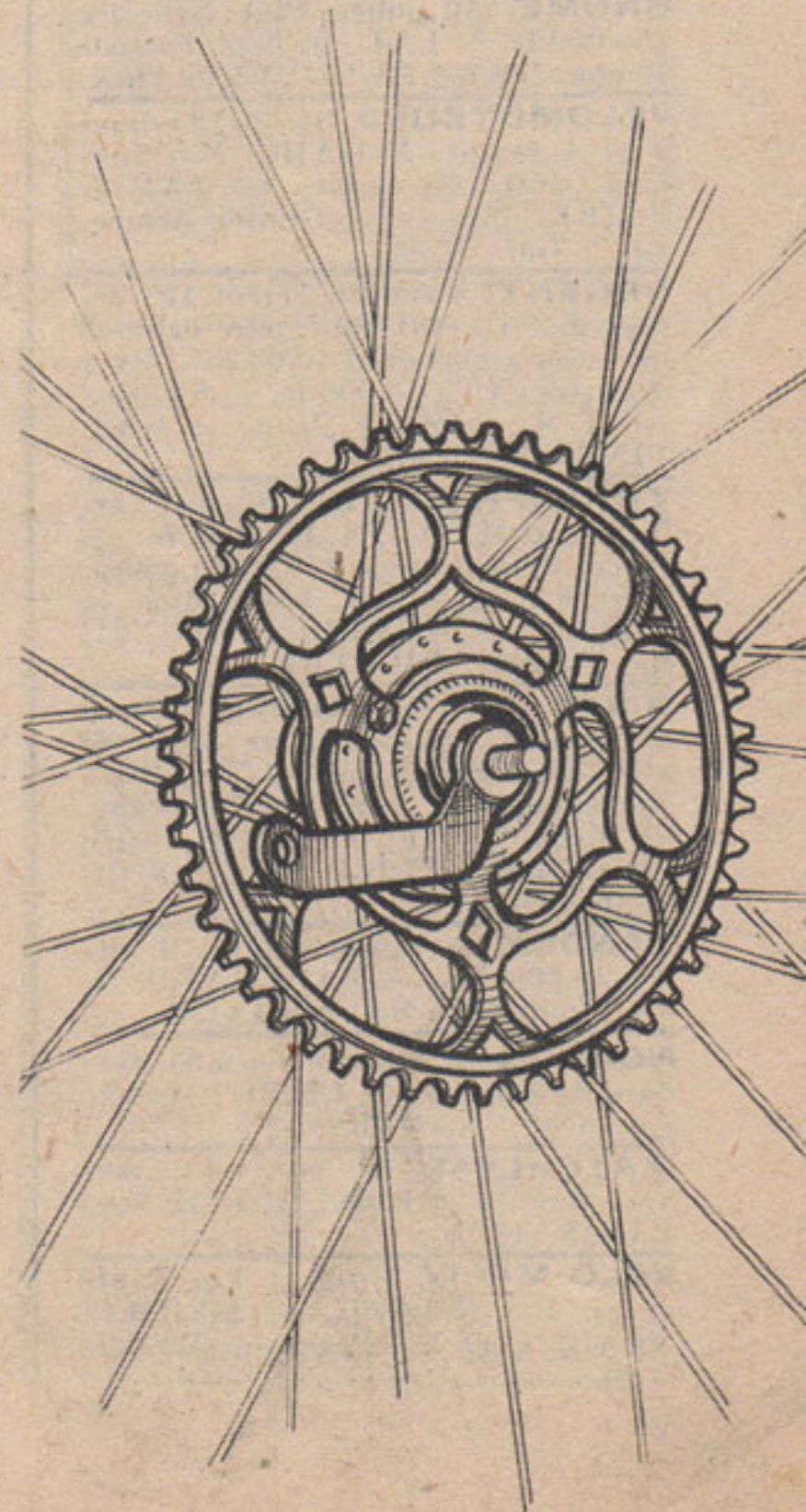
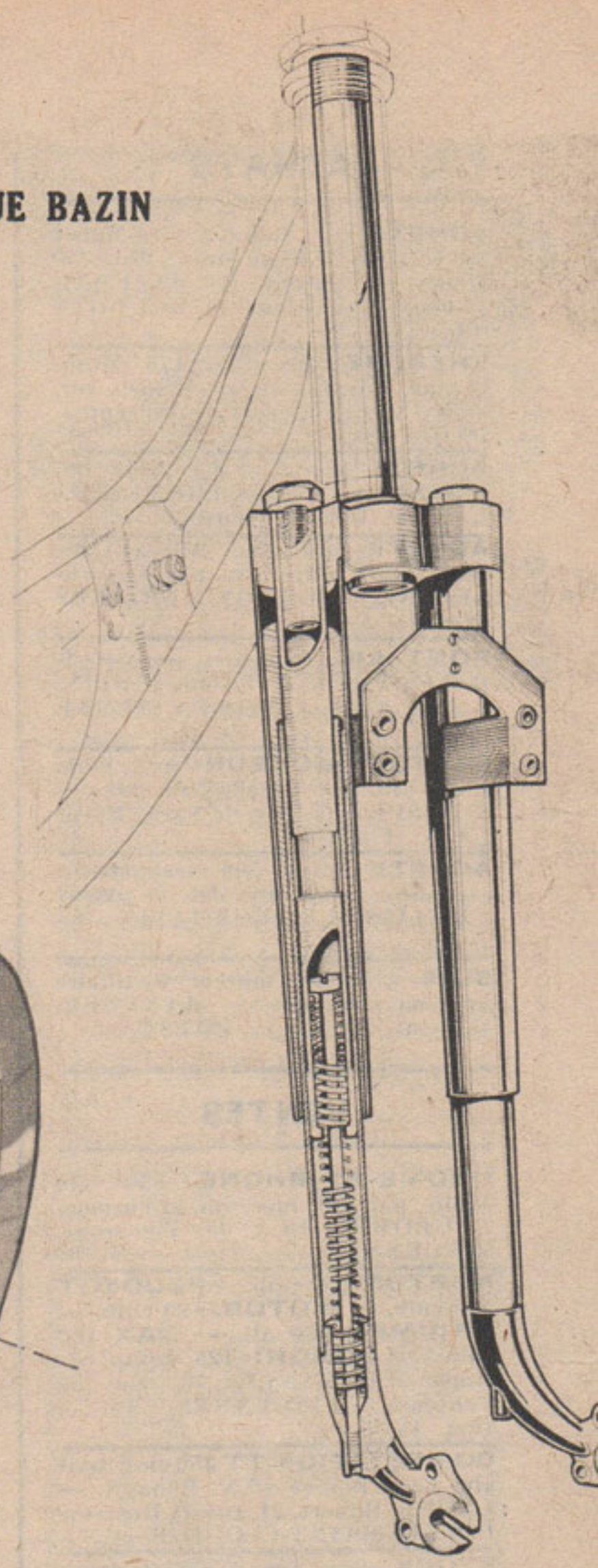
C'est M. Voivenel, agent entre autres marques de Motobécane, qui a eu l'idée de ce moyeu-frein pour Mobylette.

Il s'agit d'un frein à contre-pédalage de la grande marque Torpédo. M. Voivenel a en magasin des roues toutes prêtes, équipées de ce frein, ce qui permet une adaptation immédiate. Ce dispositif remplace, en principe, le frein d'origine sur jante, mais ceux qui préfèrent le conserver ont ainsi trois freins à leur disposition.

En tout cas le Torpédo supprime une des manœuvres qu'on fait habituellement à la main, celle du freinage obtenu dans le cas présent par une pression en arrière sur la manivelle du pédalier. La facilité de manœuvre s'en trouve donc incontestablement accrue.

LA FOURCHE TÉLESCOPIQUE BAZIN

M. Bazin a mis au point une fourche télescopique pour cyclo-moteur « Mobylette ». Comme on le remarque par la coupe ci-contre, elle a exactement les cotes, la forme et l'inclinaison de la fourche d'origine. Son principe demeure cependant classique. On remarquera sur l'« éclaté » le dispositif de suspension avec ses ressorts de compression et amortisseur. La fourche Bazin ne change donc en rien l'aspect de la Mobylette, ni l'aisance de sa conduite; elle y ajoute au contraire le confort d'une suspension bien appropriée à son poids.



ACHATS

ACHÈTE occ. boîte 3 vit. Monet 3 CV. 2 tps 1930 ou simil. Mot. 250 Monet sp. Urgent. — MAZERAI, 48 bis, r. J.-J.-Rousseau, BOURGES (Cher).

CHEROKEE occ. 125, 175 Motobécane, 125 Terrot bn ét. méc. réc. — RONTE, 75, cours de Vincennes, PARIS (20°).

ACHÈTE épave N.S.U. 200 av. papiers. — DE TREMEQUE-LAGUE, DIIONS (Gard).

ACHÈTE moto réc. 250 à 1.200 cmc. Faire offre av. px. — LELIEVRE, BIGNON-HERBIERS (Vendée).

PONT AR. av. arbre, cardan de B.M.W. rap. 8/37. — Of. à BLIN, 2, pl. A.-Thomas, SAINT-ETIENNE (Loire).

CARTER MOTEUR av. boîte 4 vit. sél. Motobécane 500 culb. — J. DESPRET, 6, r. de Paris, MORLAIX (Finistère).

ACHÈTE 350 ou 500 étrangère tr. rap. dern. mod. env. dét. et px. — LACHAPPELLE, CORMATIN (S.-et-L.).

SUIS acheteur moteur auxiliaire avec ou sans vélo. — MAXENCE, 45, boul. des F.F.L., BREST.

VENTES

GNOME-ET-RHONE 350 tte équip. parf. ét. méc. ém. et chrome. — DROMER, 19, r. des Vignerons, VINCENNES.

NORTON 500 culb. — **PEUGEOT** 500 culb. — **MOTOB.** 125 culb. — **TRIUMPH** 250 all. — **DAX** 100 culb. — **JONGHI** 125 équip. — Roger CHAVANEL, 76, rue de Fontenay, VINCENNES. Tél. : Dau. 41-30.

COMPÉTITION TT 250 cmc tout alu. Ferai reprise 4 CV. Renault. — LAUER Robert, 21, rue du Docteur Défossez, SAINT-CLOUD (S.-et-O.).

STOCK pièces Terrot 500 lat. demi-tarif. — LAJUDI, 6, r. E.-Renan, ISSY-LES-MOULINEAUX.

GNOME 750 police État N.F. Px 150.000 fr. — LAJUDI, 6, r. Ernest-Renan, ISSY-LES-MOULINEAUX.

VÉLOMOTEURS 100 et 125 cmc. 2 et 4 temps. 150 A.M.C. Machines parf. état. Px intér. — PARIS-LOIRE, 62, av. Grande-Armée. Tél. : Gal. 57-95.

URGENT. A vendre Terrot 125 cc. type E.T.D. état neuf, pare-brise et pare-chocs chromés. 4.500 km. Px à débattre : 10 à 15.000 fr. — S'adresser à M. COPPIN Jean, à GASTINES (S.-et-M.).

TRIUMPH 350 Tiger 80 susp. ar. f. tél., parf. ét. Px 115.000 fr. — Pièces détach. pour 250 Puch comp. fourche r. AR. mot. boîte. dyn. le tt bn ét. — HUBERTJEAN, 21, rue Pasteur, BICETRE.

N.S.U. 350 cmc. culbuté, culasse aluminium équipée pour le cross avec nombreuses pièces. Vendrais ou échangerais contre vélomoteur. — René NEUFCOURT, 31, allée Pierre-Simon, CLICHY SOUS-BOIS (Seine-et-Oise).

TANDEM tt équip. compt. 6 vit. Px 19.000 fr. — MARCHAND, 7, rue Monplaisir, SAINT-MAUR.

NORTON 16H. av. ou ss side Bernardet. Samedi. — LE BOT, 3, av. Lusancay, NANTES.

MATCHLESS 350 civ. tél. 8.000 km. d'or. — RENE, 11, r. E.-Sue, PARIS (18°).

VÉLO MIXTE Peugeot Vap 4 nf. acces. Px 30.000 fr. — GERMA-NEAU, 7, r. Y.-Villardeau, PARIS (16°).



La ligne de 36 lettres,
signes ou espaces :

100 francs

Possesseurs de MOTOS DKW

NOTRE SYSTÈME DE RÉGULATION A FAIT SES PREUVES
il est : Étudié, sûr, pratique et garanti

Coffret métallique complet (form^t 110x110). Prix : 5.000 fr.
PERSIN, 92, Av. de Rigny à BRY-sur-MARNE (Seine)

Depuis 6 ans au service des DKWistes

TOUTES PIÈCES POUR DKW, K.S. et S.B. (3 vitesses)

CHAMPIONS DE FRANCE 1950

ROSIER sur Talbot..... formule 1

MANZON sur Simca-Gordini..... » 2

BEHRA (Guzzi)..... moto 500 cm³

TOUS AVEC LES

PISTONS BORGIO

qui ont choisi comme banc d'essai la
" COMPÉTITION "

COMMANDEZ DÈS MAINTENANT

votre **GUILLER (A.M.C.)** 125 ou 175 cmc. depuis 93.300 fr.
A UN SPÉCIALISTE DE LA MARQUE - TOUS MODÈLES EXPOSÉS

LIVRAISON IMMÉDIATE - CRÉDIT 12 MOIS

DYNAMIC-SPORT, 6, Rue Saint-Augustin

Méto BOURSE

VENDS conf. **TRIUMPH** speed twin. — **MOTOBÉCANE** 350 et 500 f. tél. susp. AR. — **PEUGEOT** P.115. — **MONET-GOYON** 350 4 vit. sél. — **JONGHI** 350 4 vit. sél. — **ULTIMA** 500. — Vélo., etc. — **MADELEINE-MOTOS**, 64, rue de la Madeleine, LYON.

HARLEY-DAVIDSON 750 lat. parf. ét. rem. nf. noire av. s. ord. et bi-pl. Px 170.000 fr. — TAVAN, 4, bd Thurner, MARSEILLE.

ARIEL 1.000 4 cyl. alu. susp. AR. imp. — NEBOUT, 22, r. Croix-du-Val, MEUDON (S.-et-O.). Obs. 15-26.

R.-GILLET av. side 750 4 vit. tr. bn ét. Px 100.000 fr. — COURTIN, 67, av. L.-Martin, ARPAGON.

SPLENDIDE B.M.W. 750 type R.12 ét. nf. - AL.23, ent. équip. pare-br. f. tél. + nbs pièces dét. (pont, boîte, cadre) av. ou ss châssis side. Px 180.000 fr. — BOUAYED, Police d'Etat, SETIF (Constantine).

VÉL. 100 cmc. 2 t. 3 vit. — Tél. : Dan. 39-71.

PEUGEOT 150 nve 5.000 km. tans. sac. acces. Px 85.000 fr. — REYNAUD, 20, r. de Strasbourg, ARGENTEUIL.

TERROT 350 lat. sél. au pied, 4 vit. f. paral. nve, sort. usine novembre 50. Px 147.000 fr., à enlever pour 135.000 net av. gar. Cse dble emp. — Ecr. « MOTOCYCLES ».

PEUGEOT 350 bn ét. — Samedi, TURQUOIS, 28, rue St-Germain, COURBEVOIE

BICYCLETTE mot. aux. Auto-moto, mot. Vimer, déb. ét. nf. non rodé, fr. tamb. Px 27.000 fr. — LEGUERINAIS, 70, bd Soult, PARIS (12°), tél. Dor. 74-44.

F.N. 450 dern. mod. susp. intég. Px à déb. — BRU, 18, r. Dr-Roux, PARIS (15°). Tél. : Suf. 70-02 (rep.).

SCOOTER Bernardet parf. ét. av. r. de sec. — Tél. : Aut. 41-00.

TERROT 125 tél. 1950 com. nve. — PENTIN, JAMBLES (S.-et-L.).

OCCASION unique. Scooter Bernardet luxe val. achat 148.000 à céder bas px. — RAYMOND, 17, av. C.-Coquelin, VILLIERS-LE-BEL (S.-et-O.).

PRESTER 100 bn ét. méc. et pns. Px 18.000 fr. — **TERROT** 100' 1949, 3 vit. bn ét. Px 45.000 fr. — RENARD, av. des Gds-Moulins, SAVIGNY-SUR-BRAYE (L.-et-C.).

OGAR 350, 6.000 km. parf. ét. Px int. — 10, r. F.-Reclus, CHOISY (Seine).

SIDE-PORTEUR imp. pn et ch. nfa. Px 25.000 fr. — NOIRET, 76 bis, r. A.-Perdreux, VELIZY (S.-et-O.).

POUR JONGHI 4 CV. j'ai une transformation complète d'une lat. en culb. Px 15.000 fr., magnéto, car. — LECLERC, 56, r. M.-Dormoy, PARIS (18°).

PEUGEOT 150 type 1949 ent. équip. 6.000 km. — VANOVE, 65, rue de Gergovie, PARIS (14°).

PARTICULIER vd. splend. vélom. Wandeur 100, méc. émail bord. chrom. pns nfs. Px 57.000 fr. **N.S.U.** 100 émail bleu, chrom. pns nfs, à roder. Px 62.000 fr. — 268, rue Chagnot-les-Metz, JOUY-EN-JOSAS (S.-et-O.).

OCCASIONS nves : **MAGNAT** 125 culb. roulé 5.000 km. Px 80.000. — **GNOME** R.3. Px 80.000 fr. Et nomb. occ. révisées gar. 250 et 350 **MONET.** — CHALLIER, 27, rue Pasteur, BRIANÇON (H.-A.).

AUTOMOTO 125 type AS sort. usine janvier 50. 8.000 km. Cse dble empl. Px 60.000 fr. cpt. — ROUILLON, 26, rue Rualmenil, EPINAL (Vosges).

GNOME-ET-RHONE 500 mot. pns ét. nf ou éch. contre 6 CV. Fiat 4 vit. — DUFFAU, T.S.F., AYGUE-TINTE (Gers).

MOBYLETTE à v. conf. par part. Roul. 800 km. à peine. Tte équip. Et. nf. dble emp. Px 28.000 fr. à saisir. — DEGRAVE, 8, av. L.-Rulhière, BONDY, ou tél. : Ség. 17-95 t. l. jrs de 16 à 19 heures.

MOTEUR CV.2 et boîte moteur 200 cmc. N.S.U. Px avant. — CLADERA, r. St-Gilles, LE PUY (H.-L.).

UN BLOC-MOTEUR Ydral 125 cmc. nf. av. carburateur Zénith, volant magnétique et soufflerie. — 100 alternateurs type moto, 100 lanternes de bicycl. forme obus, matériel provenant de liquidation d'inventaire. — Ets MULLER, 123, av. Gl-de-Gaulle LA GARENNE-COLOMBES (Seine).

TERROT 500 RGAS side Impérial r. ind. ét. nf. Px à déb. — BOHERE, 3, av. D.-Lassoy, COURBEVOIE.

NOMBREUSES pièces Zundapp type Russie. — Ecr. MONTENON, St-Eutrope, MONTMOREAU (Char.)

JAWA 250 sort. 1950 juste rodée imp. f. té. susp. AR., sél. 4 vit. déb. autom. tans. Mérit. l. tt. Px 150.000 fr. — JEANNEAU, HERBIERS (Vendée).

OCCASION unique Puch 250 TF 2 cyl. sort. avril 50. Px int. Cse dble emp. — NEVEU, 260, bd J.-Jaurès, BOULOGNE (Seine).

URGENT. B.M.W. R.12 side Bernardet gd rt. équip. comp. ens. com. nf. Px à déb., Le samedi. — AVIGNON, 11, rue Pyramide, BILLANCOURT.

SAROLEA 49, 600 cmc. f. tél. ét. imp. 12.000 km. à vdre ou à éch. ctre machine compétition. — Disponible à la vente side Bernardet G.S. tte beauté. Faire offres. Photos à disposition. — POINTEL, 50, rue d'Arcole, LE HAVRE.

TERROT 350 lat. bn ét. Px 55.000 fr. — DESPRETZ, 6, rue de Paris, MORLAIX (Finistère).

MOTOBÉCANE 500 sup. cul. chr. et émail crème, cm. nve. — GOEPFERT, 62, av. de Reims, SOISSONS.

JAP DIRT TRACK (en gros) pns nfs stock pièces nves angl. roues et pns boîte 4 vit. pour ciment. Px 120.000 fr. Reprendrais voiture ou pns E ou D 20 nfs. — PAULOT, 12, r. de Bagnolet, VINCENNES. Tél. : Dau. 16-94.

VENDS ou éch. Motoconfort 175 dern. mod. ctre Harley ou angl. gros. cyl. — WEIL, tél. P.10. 20-85, heures bur.

INDIAN 500 et 1200 gd luxe. — **TERROT** 350 et 500 rév. — **PEUGEOT** 350 culb. c. nve. — **R.-GILLET** 750 side. Px 75.000 fr. — **G.-RHONE** 750 side. Px 75.000 fr. — A réviser : **GNOME** 350, **TERROT** 350, **R.-GILLET** 750, **GNOME** 750, **MONET** 500, depuis 25.000 fr., etc... — FAURIE, 8, av. de St-Ouen, PARIS (18°), Méto La Fourche.

Un bébé vous convaincra

LES CÔTES DANS UN FAUTEUIL.

c'est un

"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDÈMS

3 VITESSES - ÉPANDISSEMENT PAR TUBES

28-30, RUE DU DOCTEUR - PARIS 20^e

18-19-20

SCIE ambulante pouv. être tractée par auto, moto et main. — **MOTO** 4 CV. Zundapp (cardan). — 125 **ARDIE** et 5 CV. **ROSENGART**. — **POULAIN**, 24, rue République, GUEBWILLER (H.-Rh.).

VENDS cse dble empl. : 1° **PONEY-MOTOBÉCANE** 50 cmc. nf. Px 44.000 fr. — 2° **MAGNAT-DEBON** 100 exc. ét. Px 55.000 fr. — **BE-JEAU**, 12, av. des Bosquets, AULNAY (S.-et-O.).

MAGNAT-DEBON 4 CV. f. tél. sél. 4 vit. nve emballée, et **MONET-GOYON** 4 CV. sél. 4 vit. égal. nve et emballée. Px du tarif. — **GELIN**, 33, r. du Légué, SAINT-BRIEUC (Côtes-du-Nord).

VÉLO H. Automoto cyclo 8 vit. peu roulé, env. 400 km., bn px. — Vis. t. l. jrs, **DORIGNON**, 110, bd Magenta, PARIS (10^e).

VICTORIA 250, 2 tps, bloc-mot. 4 vit. sél. au pied, tr. bn ét. tte équip. Px 75.000 fr. — **LAUCHER**, Marolles par BROUE (E.-et-L.). Tél. 18 à Broué.

BLOC-MOTEUR Gnome-et-Rhône major 4 vit. av. cadre comp. Px 30.000 fr. — **PAJEAN**, CLAIRE-FONTAINE par RAMBOUILLET (S.-et-O.).

DOLLAR 350 culb. accident. mot. Chaise ét. nf. roul. 500 km., pns 26x3,5 exc. ét. av. papiers. Px 15.000 fr. — **HEMARD**, FONTAINE-sur-CODE (Marne).

MOTOBÉCANE 250 bn ét. Px 25.000 fr. — **BENARD**, 79, bd Beaumarchais, PARIS (3^e). 19 h.

MALTERRE 175 culb. A.M.C. 1950 tél. 100 km.-h. Ech. etre 500-750 + dif. — **MAHE**, 7, r. du Plateau, BICETRE (Seine).

SAROLEA sup. cul. alu. 1947 équip. side Bernardet 1950 et 5 CV. culb. Px 90.000 fr. — **MOTOBÉCANE** 4 CV. culb. 1950 nve gar. Px 175.000. Accep. rep. moins forte. — **LECLER**, 56, r. M.-Dormoy, PARIS (18^e).

RADIOR mot. A.M.C. 150 f. tél. accs. 3.000 km., ét. imp., cse dble empl. — Ecr. Journal.

LOTS à px tr. int. : Pièces **MATCHLESS** nves. Pièces **ARIEL**, **B.M.W.**, **TRIUMPH** T.100. — 3 **MATCHLESS** nves susp. AR. f. tél. — 2 **ARIEL** à remonter. — **NATIONAL MOTOS**, 66, r. Nationale, PARIS (13^e).

SPLENDIDE 500 B.S.A. WM.20 f. tél. lux. équip. ét. nf. Px à déb. — **MAZAUREIX**, 200, av. d'Orléans, MASSY (S.-et-O.). Tél. : Ber. 05-90.

TERROT 500 nve, dern. mod. f. tél. susp. AR. Px int. — **DETAL-LANTE**. Tél. : Bal. 63-95 (trav.).

NORTON 500 A.C.T. course cul. bronze, 160 km.-h. ét. nf gar. rep. moto moins rap. — **ROBBES**, 52, bd G.-Péri, MALAKOFF (Seine).

TERROT 500 culb. RSS. Tél. : Dan. 39-71.

DERNY solo, ét. imp. — **COLARD**, 7, r. Beautreillis, PARIS (4^e), à partir 19 h.

BROUGH SUPERIOR type Black Alpin 680 Jap culb. susp. AR. — **HELLERANGER**, 172, rue Pelleport, PARIS (19^e). Tél. : Mén. 48-38.

TRANSACT MOTOS, 104, rue Haxo, PARIS. Tél. : Mén. 99-86. — Sidecar 350 **D.K.W. HUMBLLOT** ét. nf. Px 150.000 fr. — **ARIEL** 350 RH. Px 135.000 fr. — **R.12** à part. Px 100.000 fr. — **ZUNDAPP** KS. 500. Px 145.000 fr. — Grand choix 100, 125, 175. — Spécialiste B.M.W. : pièces détachées.

CONTRE PLUIE ET POUSSIÈRE : Cuissardes, salopettes, gants, musette toile neuve imperméable plus 1 verseur pour jerrican, le tt 1.000 fr. franco. Toujours disponible. Stocks américains. — **BOURGEOIS**, REMONCOURT(V.).

TRIUMPH, Gd Prix 500 cmc. tr. rap., état impec. **BEAUBAIS**, 11, rue Emile-Level, PARIS (17^e) — Mar. 57-81.

MOTOBÉCANE 500 side VW. tr. bn ét. Urgent. Px 60.000 fr., cse dble empl. — Journal transm.

G.-HERSTAL 500 parf. ét. — Vis. concierge, 166, r. de Grenelle, PARIS (7^e).

AUTOMOTO 150 culb. — Vis. sam. apr.-midi, **DELAHOUSSE**, 2, r. Gutenberg, BOULOGNE ou tél. : Por. 17-62.

CAUSE départ magnif. Zundapp 750, 8 vit. av. side surbais. lux. ét. nf. gar. Px 250.000 fr. Photo s. dem. — Ecr. p. r.-v. à **IMBERT**, 140, r. du Temple, PARIS.

SEGMENTS DE PRÉCISION

BoHée

Compression
Économie
Durée

SIDECAR Stylson mot. Blackburne parf. ét. marche. Px 85.000 fr. — Vis. à part. 18 h., **CHOPARD**, 24, r. E.-Varlin, DRANCY (Seine).

ROYAL-ENFIELD 500 twin nve, px except. — **ARIEL** Square-four ét. nf. — **VELOCETTE** L.E. 200 Salon 1950, nve. — **ROYAL-ENFIELD** 350 Bullet ét. nf. — **ARIS**, 11, rue Labie, PARIS (17^e). Tél. : Eto. 08-66.

MAGNAT-DEBON 500 dern. mod. dispon. — **MOBYLLETES** dispon. nves. — **PEUGEOT** 175 tr. bn ét. Px 60.000 fr. — Sidecar **BERNARDET** nf. Px 45.000 fr. — **KIENE**, 73, quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT. Tél. : Mol. 64-02.

TRIUMPH Speed twin dern. mod. 6.000 km., imp. Px 290.000 fr. — Ets **BRISSONNET**, 22 ter, av. Gl-Leclerc, NEUILLY, t. l. jrs sauf sam. et dim.

VÉLO h. av. mot. Hémy 3 vit., écl. fr. tamb. ét. nf. Px 25.000 fr. — **HAUTELIN**, 72, bd St-Marcel, PARIS (5^e).

NORTON type S. sél. bn ét. Px int. — **LACHAPPELLE**, CORMANTIN (S.-et-L.).

ARIEL 4 cyl. 600 A.C.T. 4 vit. ent. rév. tt. équip. imp. Px 130.000 fr. — **LENORMAND**, 19, r. Odessa, (14^e).

MOTEUR Vélorève **CICCA** roulé 120 km., non rodé, cse dble empl. Px 15.000 fr. — **QUILLE**, 2, rue de l'Étuve, SAINT-NICOLAS-DE-PORT (M.-et-M.).

ÉCHANGES

PARTICULIER éch. Gnome-et-Rhône à cardan M.43 + side H.13 M. 49 tte beauté, etre voiture, même fourg. bn ét. ou à vdre. Px rais. — **LOVEIKO**, 59, av. Reine, BOULOGNE (Seine).

ÉOHANGÉRAIS récept. meuble télévision av. radio nf. val. 150.000, etre moto même valeur d'occasion. — Ecr. pr réponse à **MOTOCYCLES**.

VOITURES

AMILCAR berline 5 CV. 4 pns nfs bn ét. Px int. — **REVERSAT**, 62, rue de la Jonquière, PARIS (17^e).

PEUGEOT 202 cond. int. 4 pl. toit ouvr. fin 1949, parf. ét. fr. Lockheed. — **ARIS**, 11, rue Labie, PARIS (17^e). Tél. : Eto. 08-66.

POUR VOITURE SPORT : 2 pare-brise course nfs. — 1 malle, 1 montre. — **DIETZ**, 71, rue Tombe-Issoire, PARIS (15^e).

ROVIN - MOCHET - ROLUX 1, 2, 3 CV., éch. crédit. — **LA VOITURETTE**, 30, bd H.-Sellier, SURRESNES (Seine).

TALBOT M.67, 11 CV. Px 50.000 fr. — **CLUZEAU**, 9, av. Berthelot, CHAVILLE (S.-et-O.).

PHOTO

LEICA III vit. lent. télém. coupl. object. Hector f. 2,5 av. sac, touj. pret. Px 38.000 fr. — **IMBERT**, 140, r. du Temple, PARIS.

FONDS DE COMMERCE

GRANDE VILLE TARN, tr. beau magasin cycles, empl. unique, chif. tr. imp. Px 1.800.000 fr. — **MONTJEAN**, 34, r. Aubuisson, TOULOUSE.

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES *Velocette*

MOTOBÉCANE

TERROT **BERNARDET**

toujours prêt à vous satisfaire

**78, AVENUE DES TERNES
PARIS-17^e GAL. 78-95**

LES POIGNÉES "SOUPL"

POUR MOTOS

ET VÉLOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.I

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

VENDS urgent belle affaire motos quart. Austerlitz, av. bureau, magasin et atelier moderne, force, etc. Px int. — Ecrire **MEYER**, 85, rue J.-Bleuzen, VANVES (Seine).

FONDS vélo-moto proche banlieue, possib. logem., belle boutique, atel. force. — Journal transm.

DEMANDE D'EMPLOI

CHEF DE FABRICATION tr. sérieuses réf. ds cycles et accs. courant fabric. vélo à mot. aux. accept. emp. préf. région Paris. — Ecr. bureau Journal.

JEUNE HOMME cherche pl. pour appr. dessin et techn. auto ou moto pend. qq. apr.-midi par sem. Paris ou pr. banlieue. — Journal transm.

LA BOUGIE GMD

évitez l'encrassement

GAMME DE 9 TYPES POUR TOUS MOTEURS

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

OFFRE D'EMPLOI

UN IMPORTANT LABORATOIRE dont certain produit est fort apprécié des motocyclistes, recherche pour développer son rayon de vente dans certains secteurs de la région parisienne et de province des collaborateurs qualifiés et bien introduits dans les milieux motocyclistes et automobilistes. Faire offres à **MOTOCYCLES**.

REPRÉSENTANTS ACTIFS qui visitez négoc. en motos et moteurs auxil. (Paris ou province) voulez-vous vous adjoindre article nouveau, sérieux, de grosse consommation? — Ecr. av. C.V. à la revue. Votre timbre vous sera remboursé av. la réponse.

GAITÉ-MOTOS

Agent Officiel
des Cyclomoteurs **WILLIAMS**

VENTE A CRÉDIT

DELAIRE

4, Impasse de la Gaité - DAN-55-43

"GAITÉ MOTOS"

TERROT — MOTOBÉCANE — GNOME-ET-RHONE — JONGHI
MONET-GOYON — GUILLER — DERNY — NORTON
TRIUMPH — B.S.A. — RENÉ-GILLET — D.S. MALTERRE

Expéditions dans toute la France

VÉLOMOTEURS - MOTOS LIVRABLES DE SUITE

Vente à crédit : Occasions, Épaves toutes marques

4. Impasse de la Gaité, 4 -:- DAN. 55-43



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. 90 62

LA MAISON DE LA MOTO

9^{ter}, Rue Haute-St-André, CLERMONT-FERRAND

FOURNITURES EN GROS POUR MOTOCYCLETTES

Vente exclusive aux Agents

AGENCE OFFICIELLE :

14, Bd
Soult.



PARIS
XII^e

Tél. : DOR. 49-42

Tél. : DOR. 49-42

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

EMBIELLAGE, RÉALÉSAGE
ÉCHANGE STANDARD MOTEURS

MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE

Livraison rapide

MOTOS et VÉLOMOTEURS - MOTOBÉCANE - TERROT
GNOME-et-RHONE - MONET-GOYON - JONGHI, etc...

chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

50, Av. Edouard-Vaillant, BOULOGNE (Seine)
Métro : PORTE SAINT-CLOUD Tél. : MOLitor 29-62

MOBYLETTE MOTOBÉCANE

VENTE A CRÉDIT - EXPÉDITION EN PROVINCE
(Ouvert LUNDI après-midi)

TOUJOURS DU DISPONIBLE EN MAGASIN

DRESCHMOTOR

MOTOS DRESCH D.F.R. GRIMPEUR

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

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



MOTOS NEUVES DISPONIBLES
ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATIONS
Pièces Détachées d'Origine

AGENCE OFFICIELLE

F. DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart, PARIS-9^e

500 cc.
2 cylindres
« SCOUT »



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 enveloppantes, etc.

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères
Spécialiste BMW

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

REYDEL

DESSUS de SELLES

pour la Moto et le VéloMOTEUR

❖ LIVRAISON RAPIDE AUX GROSSISTES ❖

B.M.W. ZUNDAPP

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly, 16 — ASNIÈRES

(A 300 mètres de la gare)

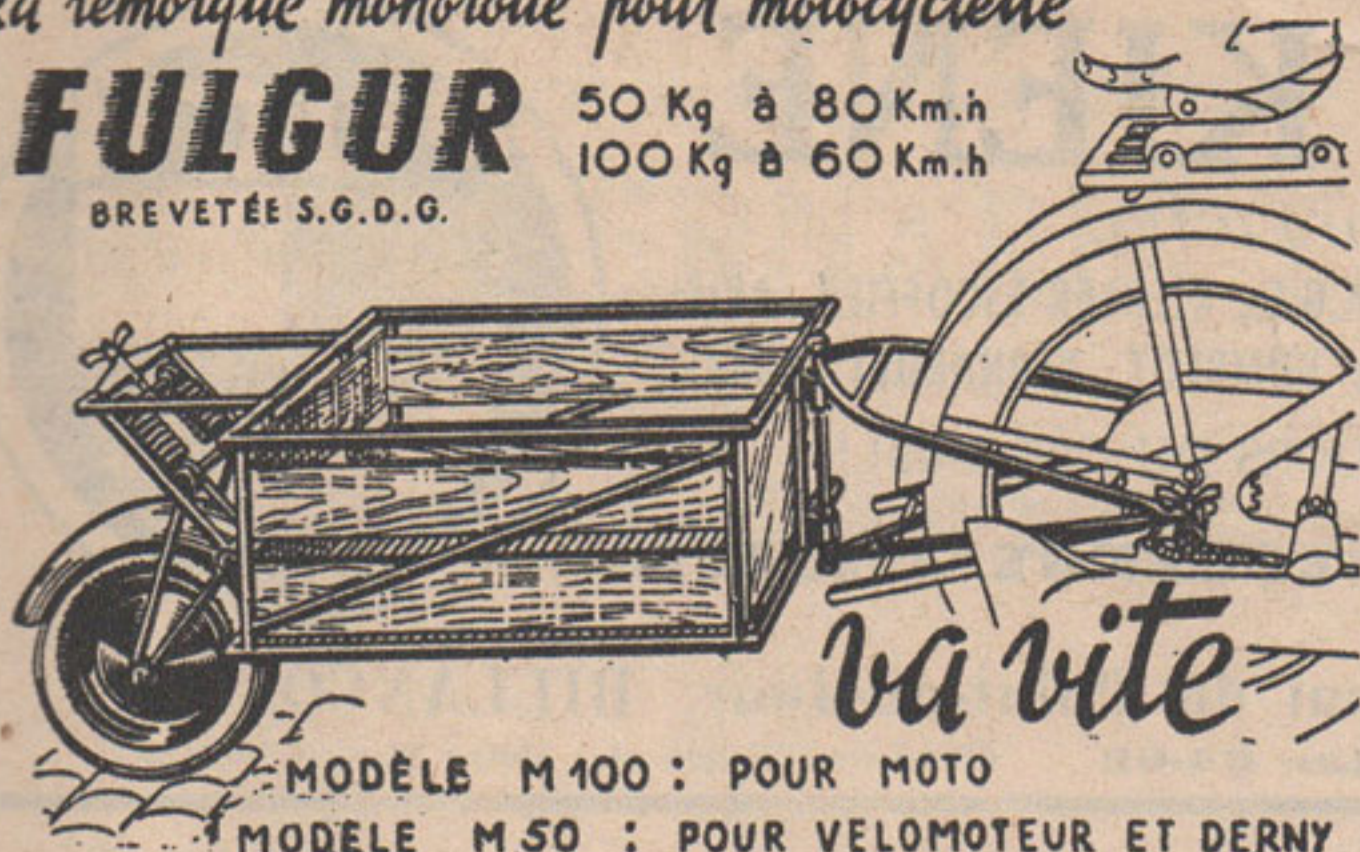
Tél. : GRÉ. 17-93

La remorque monoroue pour motocyclette

FULGUR

50 Kg à 80 Km.h
100 Kg à 60 Km.h

BREVETÉE S.G.D.G.



MODÈLE M 100 : POUR MOTO

MODÈLE M 50 : POUR VELOMOTEUR ET DERNY

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

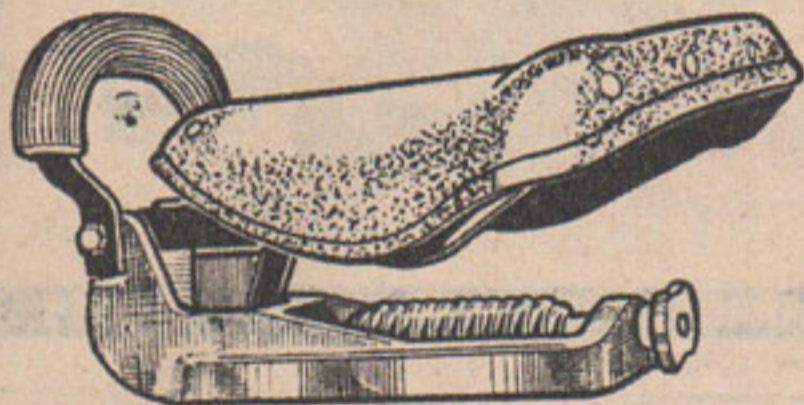
Documentation sur demande en nous retournant cette annonce MC 7

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.

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

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 pour pièces détachées

Vente à crédit

Suspension Arrière "MONTLHÉRY"

La seule suspension spécialement étudiée pour tous types

D.K.W.

Toute montée, par simple échange standard des éléments arrière du cadre, l'échange... 17.000 frs

EN STOCK TOUTE LA PIÈCE D.K.W.

Actuellement : Quelques boîtiers SP 10, 12 et 13 neufs au prix de 9.500 fr.
Contacteurs de réservoirs neufs au prix de..... 3.000 fr.
Chaines primaires, disjoncteurs-régul., interrupteurs de guidons, etc.

PISTONS "MAHLE"

R. LAMBOROT, 12, rue Germain-David, LYON 3^e

Téléphone : MONcey 12-18

CRÉDIT de 6 à 24 mois

Motoconfort, Alma, M.R., Monet, Guiller, Excelsior, Triumph, Norton, Horex, Scooters Lambretta, Bernardet de 125 à 750 cc. Neuves, disponibles. Cyclomoteurs, Mobylettes, Cucciolo, Mosquito.

GRAND CHOIX D'OCCASIONS

B.S.A., N.S.U., Ariel, Harley, Matchless, Monet, Terrot, Gnome, Peugeot, Gillet H. Sidecars, etc.

PIÈCES DÉTACHÉES

BIANCO, 92, Avenue de Verdun, ISSY (Seine)

2 timbres pour réponse

Tél. : MIChelet 22-39

Seul LADEVÈZE
fera votre Reprise

le reste à crédit,

et vous livrera de suite en neuf :

ARIEL 350 à 1000 cc. - DOUGLAS Flat-Twin 350 cc. - PANTHER 250 à 600 cc. - O.E.C. 125 à 200 cc. Villiers.

Le plus confortable et mieux équipé des VéloMOTEURS IMME R 100, prix 117.600 frs, livraison 30.000 frs et le reste à crédit. Démonstration et Garantie 6 mois et 3 ans.

ALMA - ORIGAN - GUILLER - MOTOBÉCANE - GNOME-RHONE R 4, 125 et 175 cc. Grand choix de motos occasions révisées.

100 motos anglaises immatriculables des surplus, incomplètes, vente unitée ou par lot.

Exp. : FRANCE et Colonies. A vendre motos spéciales de moto-cross. BSA Gold Star ALU 500 cc., susp. AR., prix 219.000 frs, modèle 1950.

BSA accidentée 500 cc., modèle 1949, prix 150.000 frs, MATCHLESS 350 cc., prix 105.000 frs - NORTON 500 cc. Alu, susp. AR. Prix 230.000 frs - ARIEL de LADEVÈZE 500 cc. de Cross, prix 200.000 frs - ARIEL 500 cc. moyeu suspendu, prix 169.000 frs. Moteurs JAP 350 et 500 cc. Alu pour racers. Coureurs REMISE 14%. Sur les pièces détachées 30% et crédit un quart au comptant.

50, Rue Brunel, PARIS-17^e - Tél. : ÉTO. 24-66 - Agents demandés

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE
par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

PRIX IMPOSÉ : 2.750 Fr.

VENTE EN GROS :

Étab^{ts} GENO, 6, Faub. Saint-Honoré



Mécaniciens, Réparateurs !

**TOUTES LES TUYAUTERIES
SOUPLES**
— en 2 minutes avec —

RAPID-OTOM

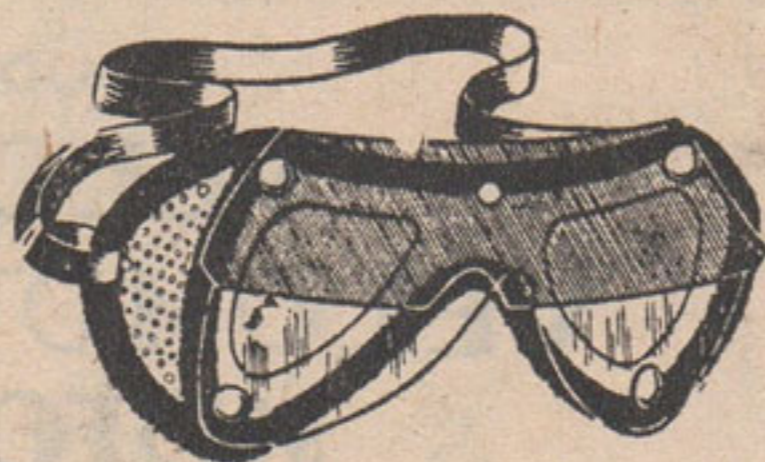
Tube souple transparent
Raccords sertis étanches

OTOM - 5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE (Seine)



Pare-visage " S. M. " anti-buée

POUR LA MOTO



Lunette " B. II. S. " anti-buée

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

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment tous
ACCESSOIRES et ÉQUIPEMENTS aux PRIX LES PLUS BAS
chez les SEULS SPÉCIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS

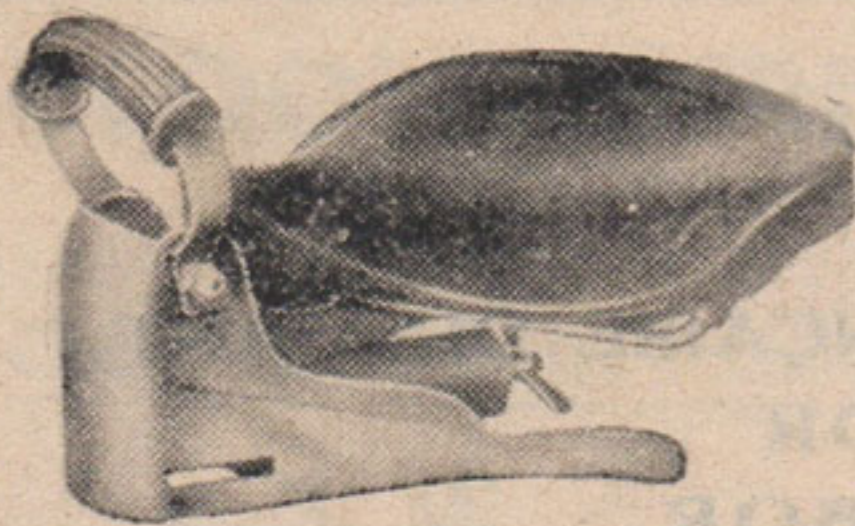
82, Avenue des Ternes — 225, Boulevard Pereire
PARIS - 17^e **Dépôt MACOMBYNN** ÉTO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

S. A. R. L.

Modèle Déposé



FABRICANT
des selles caoutchouc
Genre PAGUSA

70

Rue des Bienvenus
VILLEURBANNE (Rhône)

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT

Étab^{ts} MOTTAZ

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

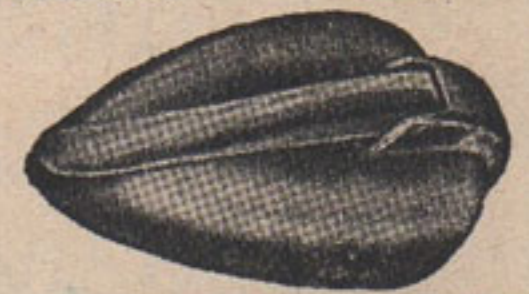
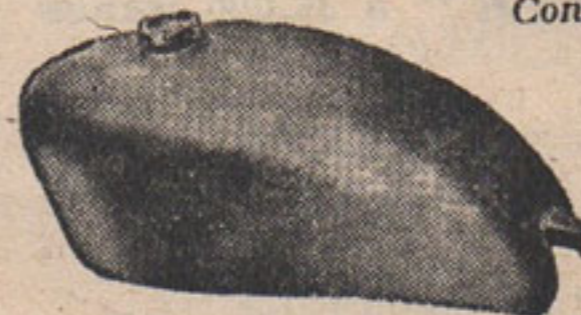
SPÉCIALITÉ DE

RÉSERVOIRS et Accessoires
:: de Tôlerie ::

pour VéloMOTEURS et Motos

BOUCHONS DE RÉSERVOIRS EXTENSIBLES

Fabrication exclusive pour
Constructeurs et Grossistes



BULLETIN D'ABONNEMENT

à « **MOTOCYCLES** »

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

Nom :

Adresse :

L'abonnement partira du N°

Montant de l'abonnement pour 12 numéros :

France et Union Française .. 550 fr. Étranger .. 800 fr.
payable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par mandat-carte,
mandat-poste, chèque bancaire.

Belgique - Grand Duché 120 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.

Le Directeur-Gérant : MAX ENDERS.

MOTOCYCLES

ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE

DÉFENSE

M. Louis FRANCHET

Assureur-Consell

7, Rue Tronchet — PARIS

— Tél. GRE. 15-25 (de 13 à 15 h. de préférence) —

Imp. HERBERT, Levallois.

NECESSAIRE
PIECES DE
RECHANGE

AMAC

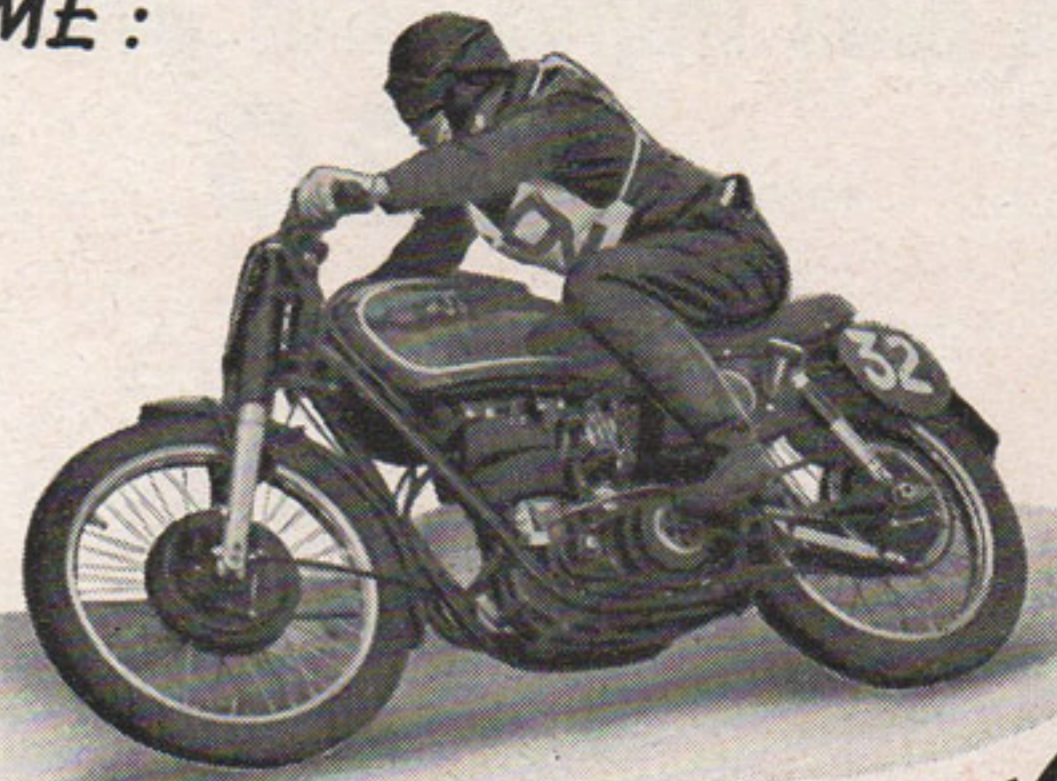
pour
CARBURATEURS
MOTOS ET
VELOMOTEURS



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

LE CHAMPION G. MONNERET
AFFIRME :



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

BAROCLEM



USINES A COURBEVOIE (SEINE)

AGTA

*Une simple pression
du pouce*



ET VOUS AUREZ
A VOLONTÉ

AVERTISSEUR
LANTERNE
PHARE
CODE
AVEC LE
COMMUTATEUR
C. M. 45

DIRECTION
GENERALE
LA SONE
- ISÈRE -

USINES
LA SONE
et DOMÈNE
- ISÈRE -

MOREL

AGENCE A PARIS, 93, Rue AMPÈRE - Wagram 78-45



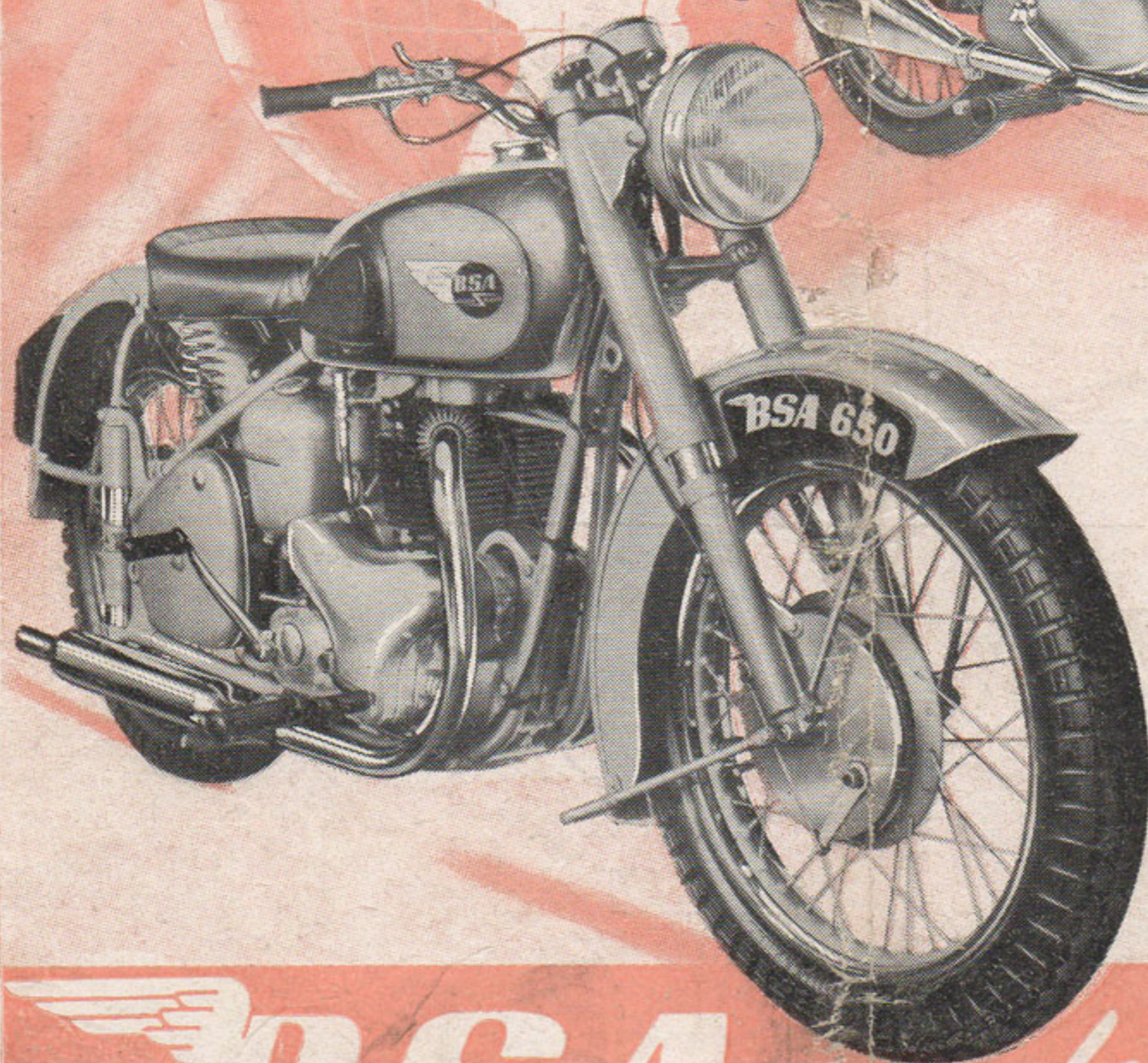
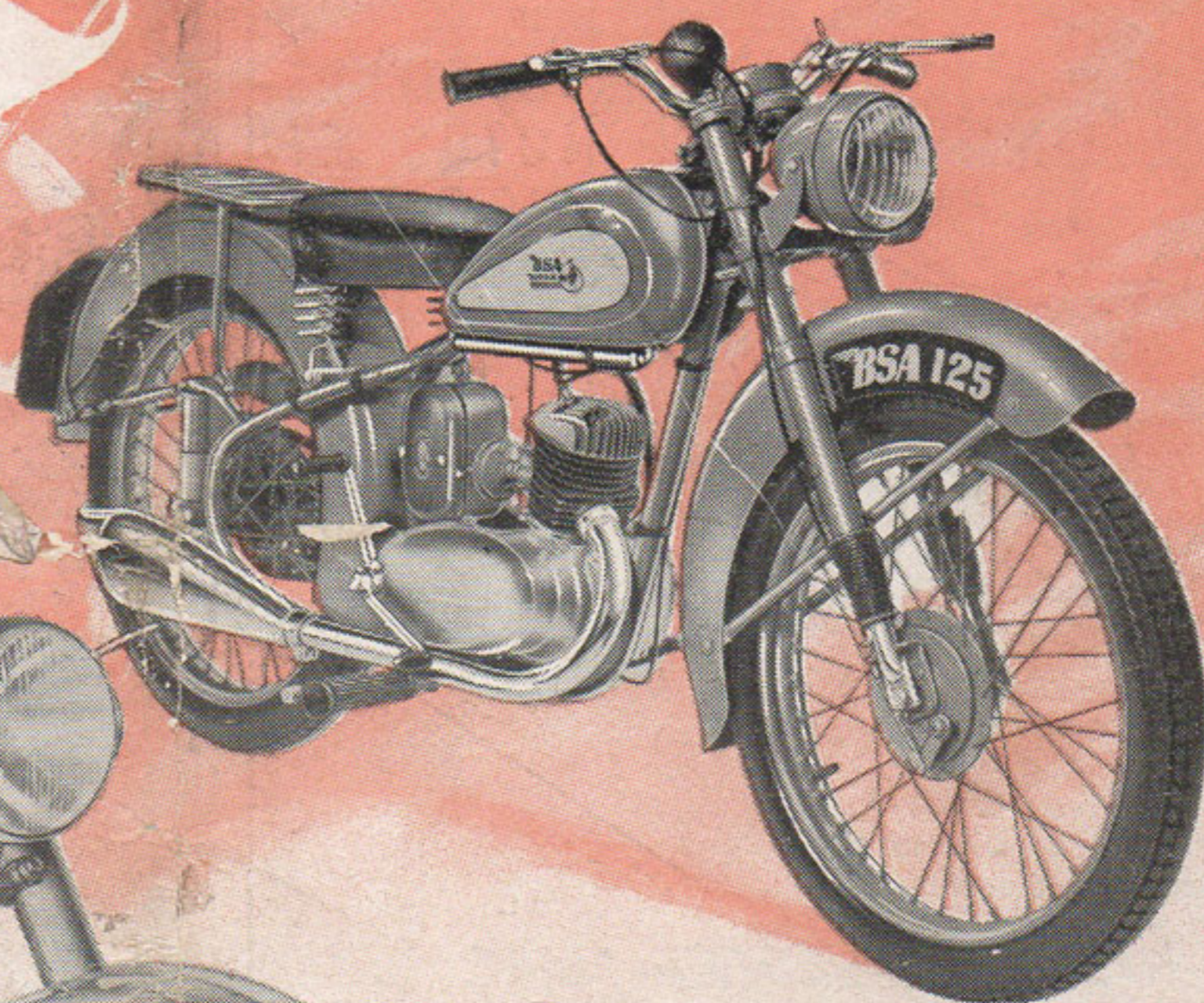
Brampton & RENOLD

LES MEILLEURES CHAINES DE
MOTOS DANS LE MONDE ENTIER



La plus importante production de motocyclettes du monde
20 MODÈLES 1951

de la 125 c.c.
"BANTAM"



à la
650 c.c.
"GOLDEN FLASH"

BSA - *for choice*

la marque la plus "populaire"

LIVRAISON

IMMÉDIATE

et

le "confort" dans la "vitesse"



MOVÉA - Importateur exclusif pour la FRANCE - 79, Avenue de la Grande-Armée - PARIS-16^e
COP. 40-65 - 27-23