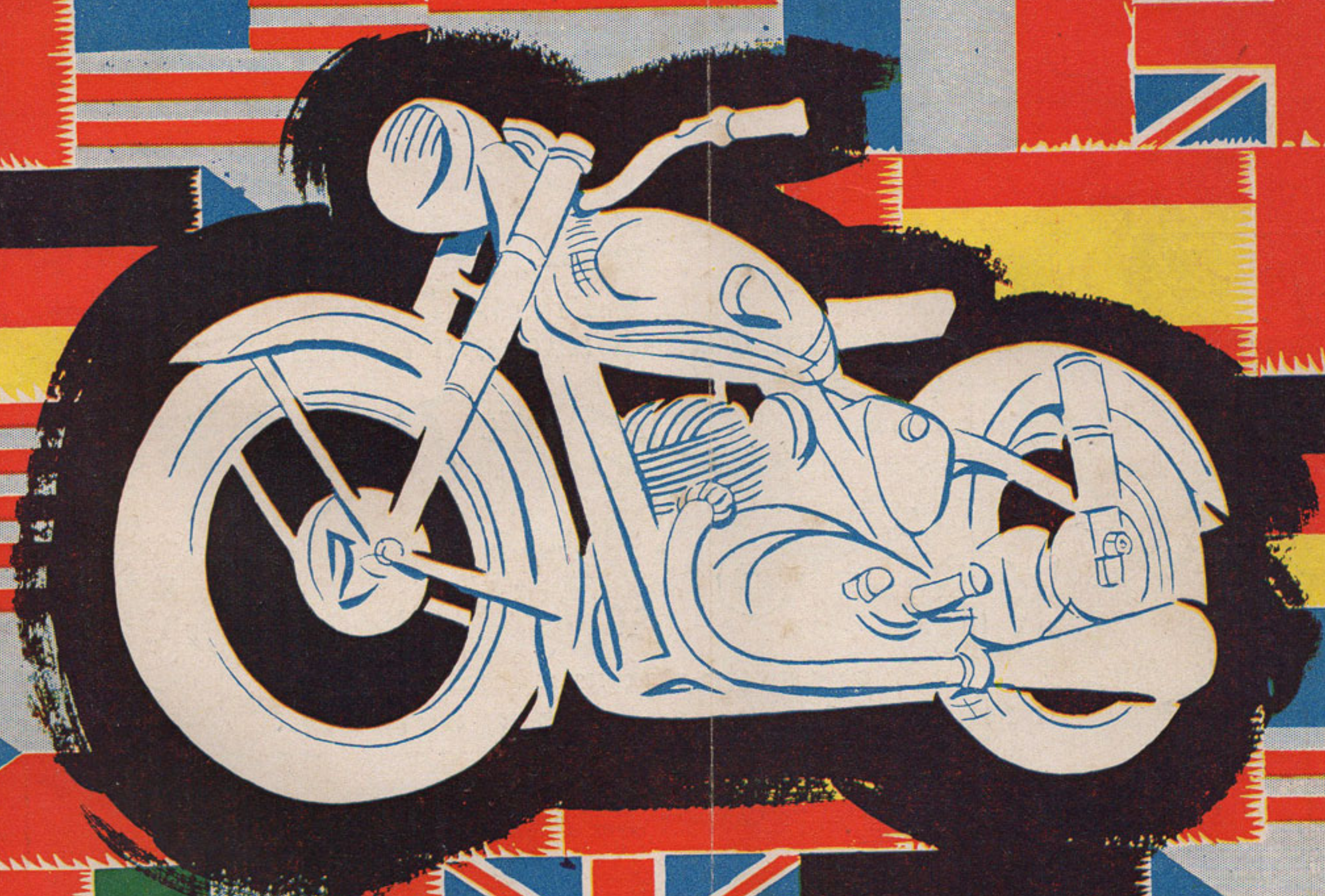


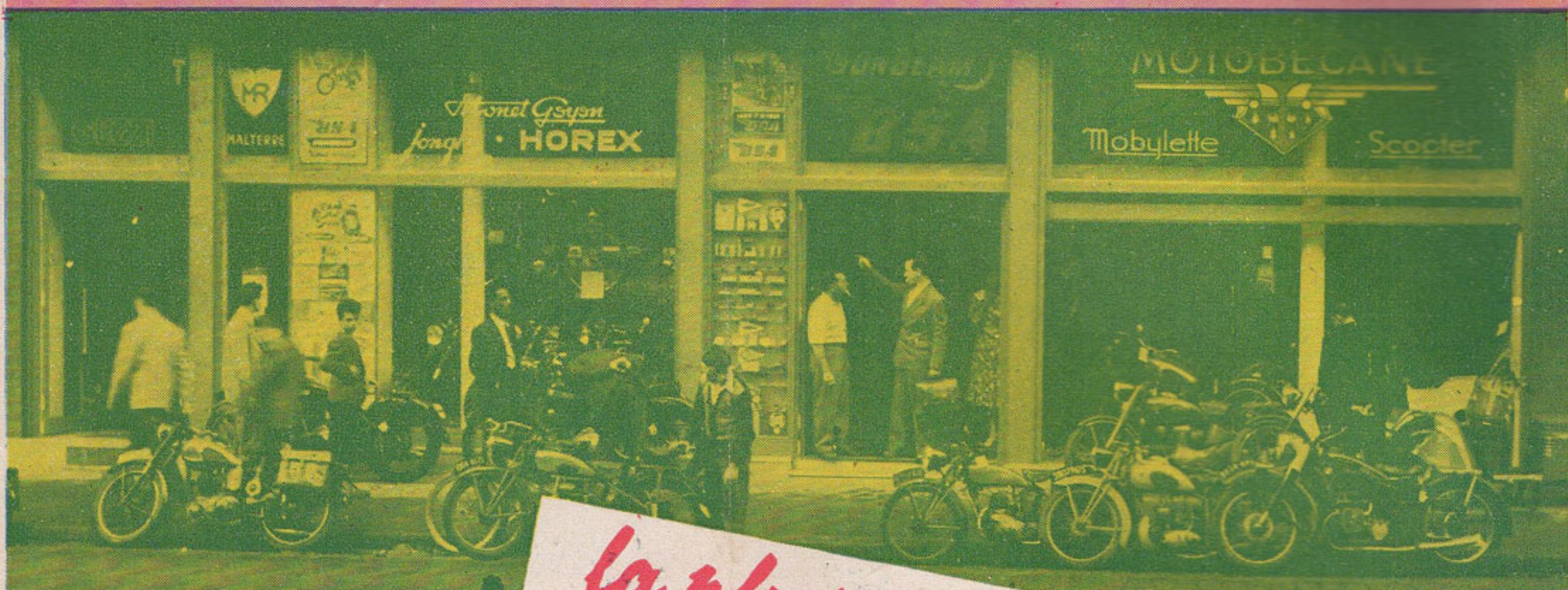
ANNÉE - N° 60
MOTOCYCLES
REVUE BIMENSUELLE
DIRECTEUR
MAX ENDERS
14, Rue Brunel, PARIS (17°)
1^{er} OCTOBRE 1951
ADR R. LAJEUNESSE



120_{fr}

Salon 1951

MOTO-BASTILLE



*la plus grande et
la plus belle exposition!*

NE CHERCHEZ PAS
VENEZ NOUS VOIR
VOUS TROUVEREZ...

UNE MAISON SÉRIEUSE fondée en 1928
UN CHOIX INCOMPARABLE DE MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

GUZZI



Monet Goyon

GUILLER

BERNARDET

TERROT

jonghi

BSA

BMW

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES

DES CONDITIONS DE CRÉDIT UNIQUES

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

2^e **SOLUTION.** VENTE A CREDIT normale MAIS avec CREDIT REDUIT

10.000 fr. à la commande	{ jusqu'à 4 mois — 51% — 6 mois — 8% — 10 mois — 10% — 12 mois — 12% et sur demande, 15 à 18 mois	sur le découvert
solde de 1/3 à la livraison		

DEMANDEZ NOS TARIFS ET CONDITIONS — 30 FR. DE TIMBRES-POSTE

ACHAT — ÉCHANGE même avec crédit

N'oubliez pas

MOTO-BASTILLE

Gérant : R. DANVIGNES

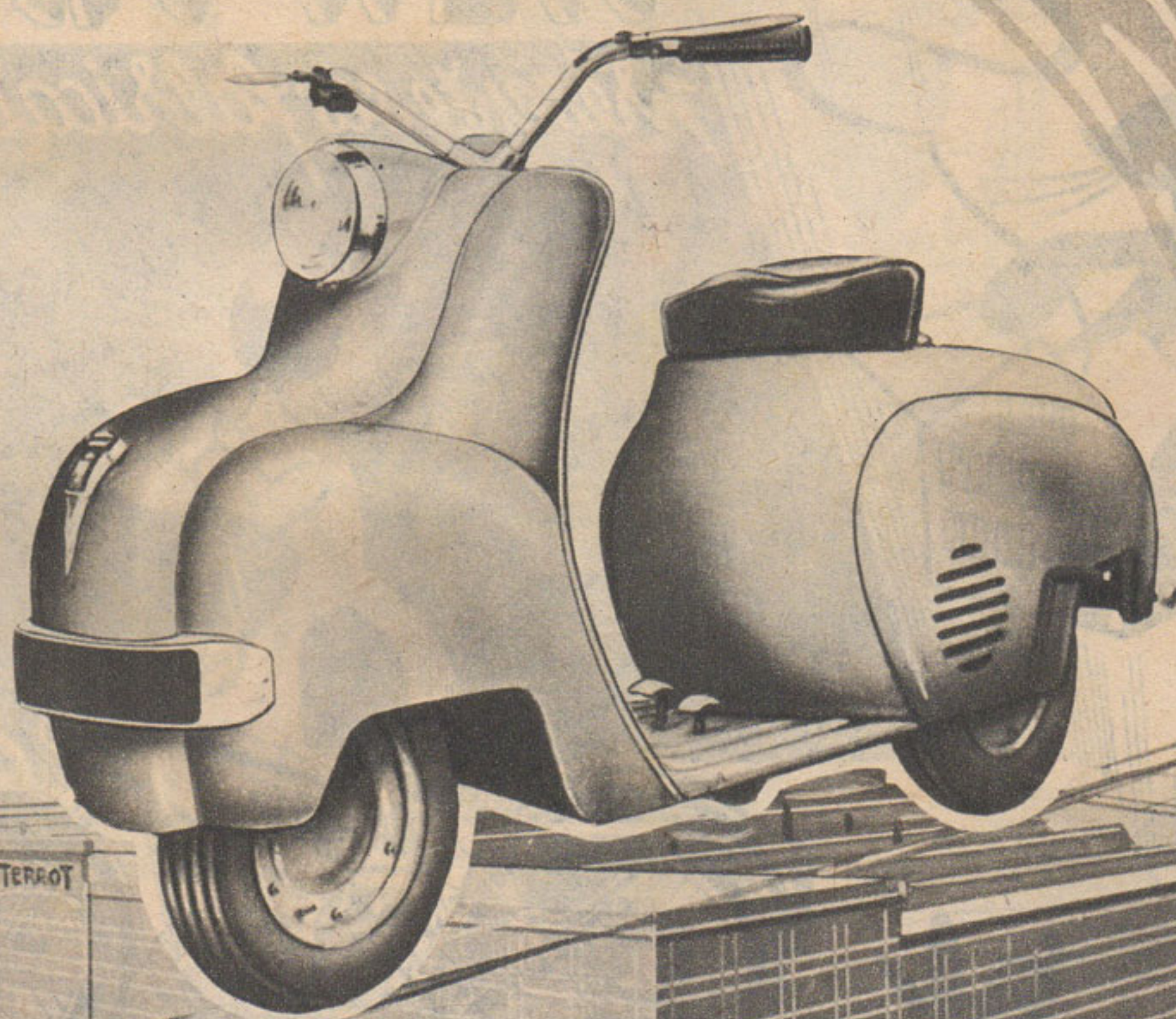
6, Boul. RICHARD - LENOIR
PARIS (XI^e) - ROQ. 29-28

(MÉTRO : BASTILLE)

TERROT

SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO
PARC DES EXPOSITIONS - PARIS
STAND 82

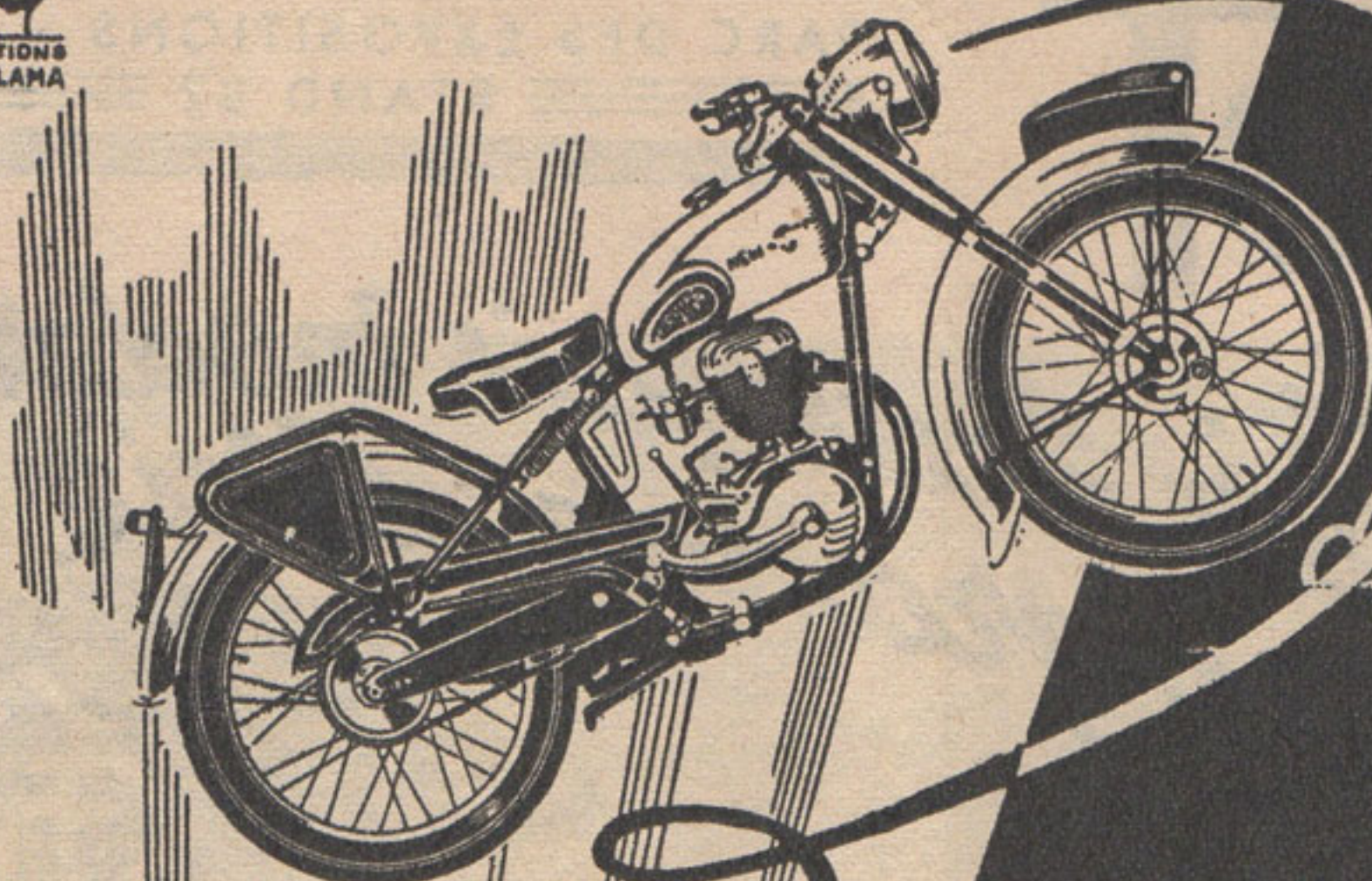
*présente
le 1^{er} Scooter français moderne
construit en grande série*



SPÉCIFICATIONS. — Moteur : 2 temps à piston " étoilé ", distribution à 2 transferts — culasse hémisphérique — alliage léger — alésage 48 — course 55 — cylindrée 100 cm³ — carburateur starter — commande des gaz par poignée tournante — échappement par silencieux tubulaire — allumage et éclairage par volant magnétique — Boîte : 2 vitesses commandées par 2 pédales — rapports démultiplication : 1^{re} : 9,4 à 1 ; 2^e : 5,4 à 1 — débrayage 1 disque ferrodo et disque acier — Freins : auto-serreur sur jantes — diamètre 195 mm — Pneus : 8x3,25 — Suspension AV : tube unique articulé sur biellettes et anneaux caoutchouc Neiman — Suspension AR : tube pivotant sur articulation du chassis, suspension par système de bloc caoutchouc comprimé faisant amortisseur — Siège de forme : en caoutchouc mousse — Réservoir d'essence : 7 litres — Coffre à outils : sous le siège — Feu rouge : catadioptrique — Pare-chocs : avant et arrière — Carrosserie arrière fermée par 2 panneaux latéraux facilement démontables.

MAGASIN D'EXPOSITION : A PARIS, 72, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

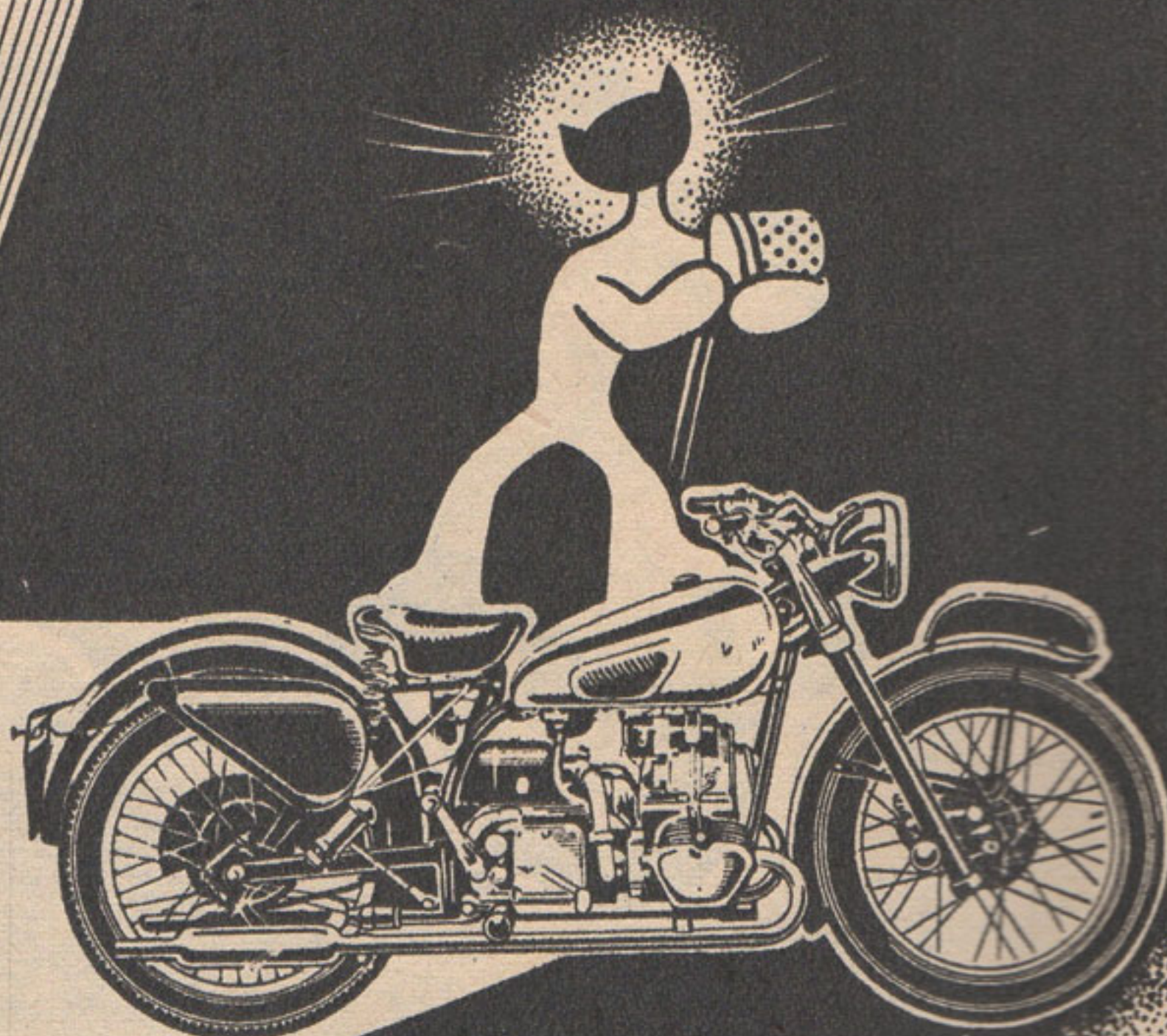
Etablissements TERROT, 2, rue André-Colomban, DIJON



*Au Salon
de la motocyclette*
STANDS 104

NEW-MAP

présente ses fabrications



L'incomparable

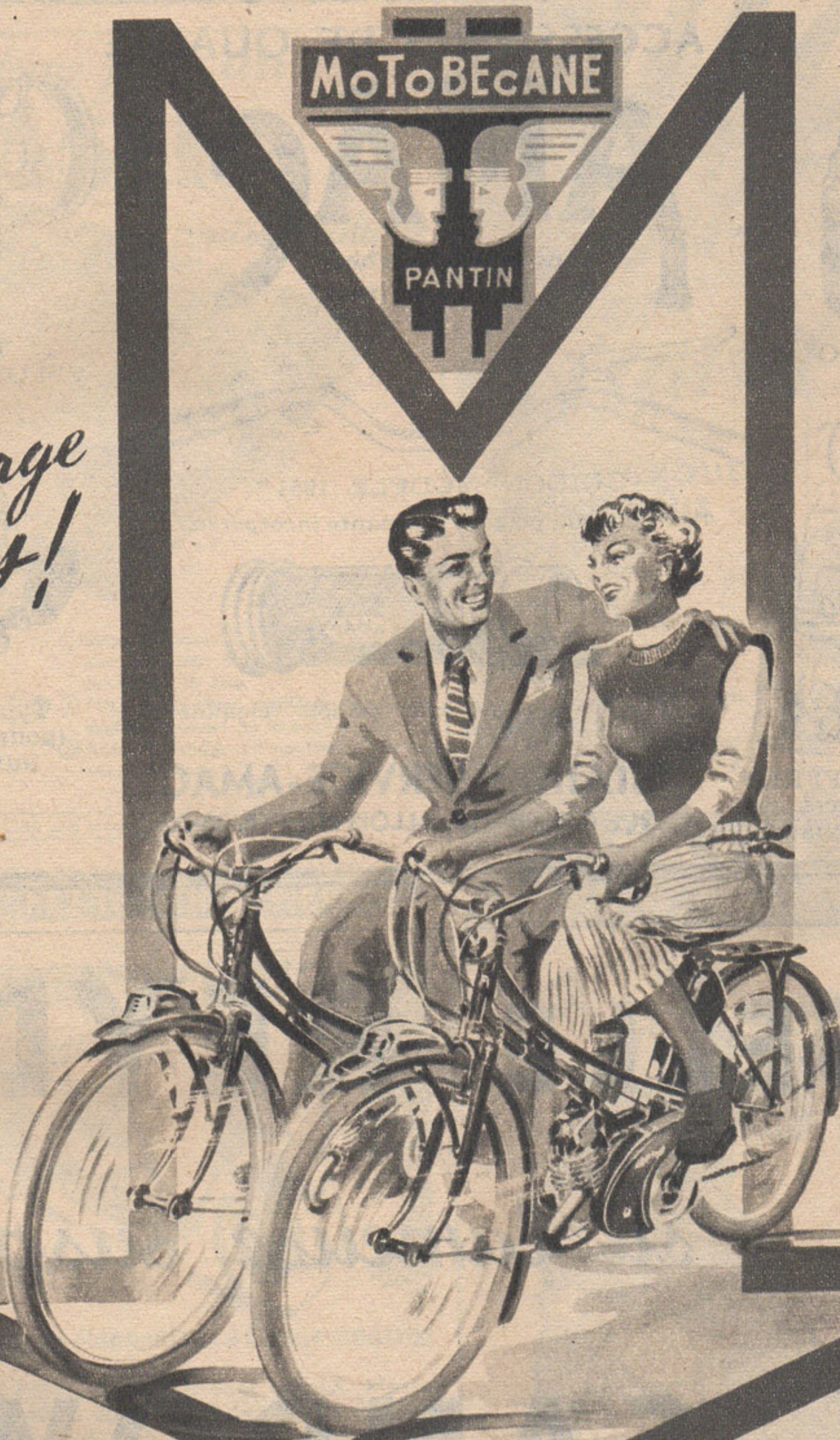
DOUGLAS

Rollet

MOTOCYCLETTES NEW-MAP • 124 A^{NUE} LACASSAGNE • LYON
CATALOGUE SUR DEMANDE

TEL: VILLEURBANNE. 98-38

*Pour l'usage
de tout!*



Mobylette

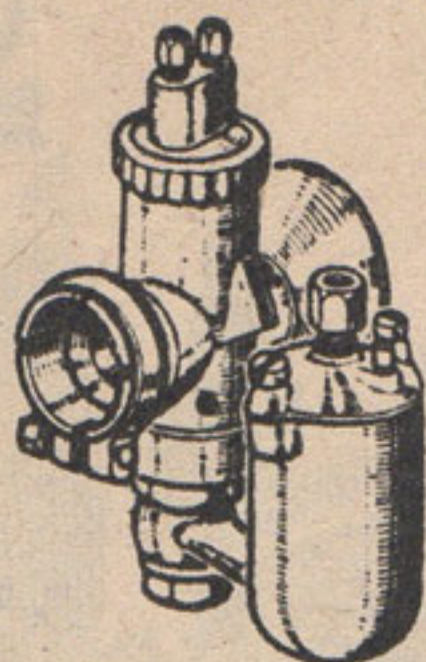
la bicyclette motorisée!

BREVETS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS
P.V. 578.593
P.V. 576.561
P.V. 579.683

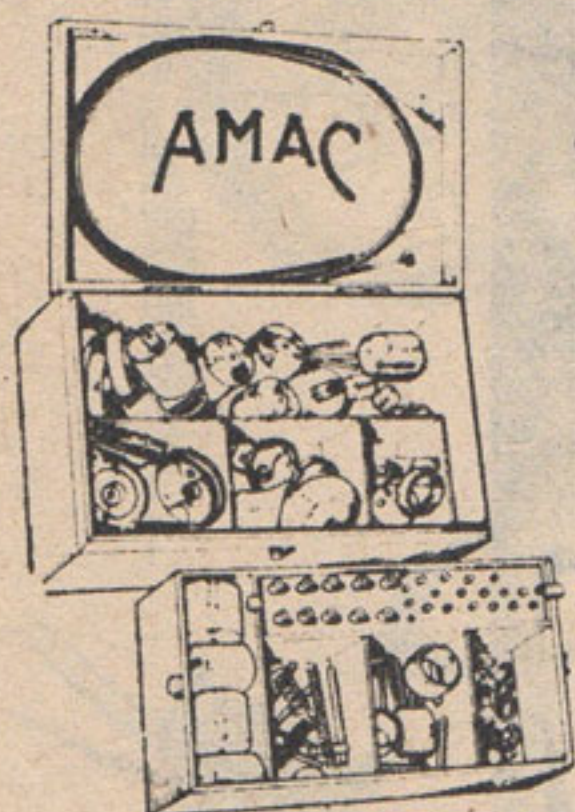
LES ACCESSOIRES DE QUALITÉ

AMAC

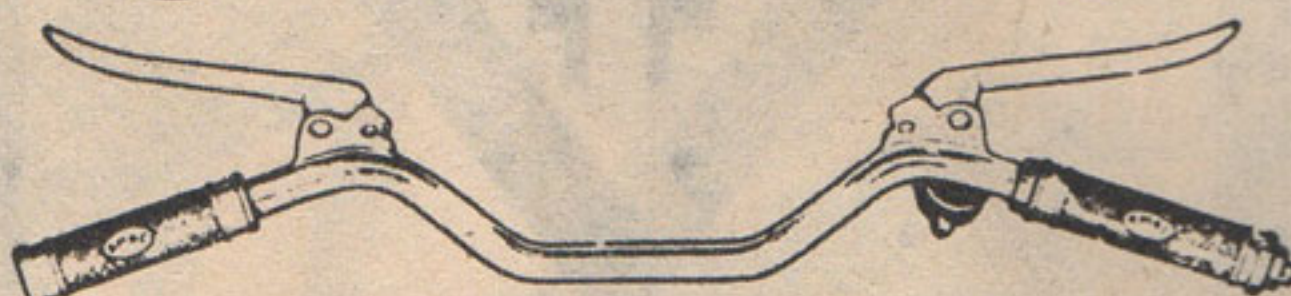
sont en vente chez
tous les spécialistes



Type MOTO



COFFRET
pièces de
rechange



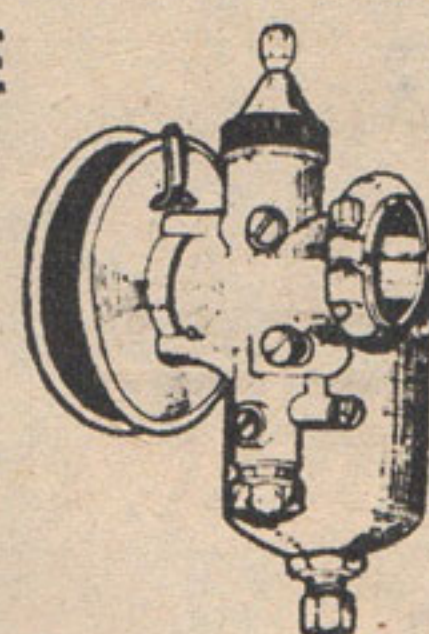
GUIDON MODELE 1951
avec nouvelle poignée tournante *incorporée*



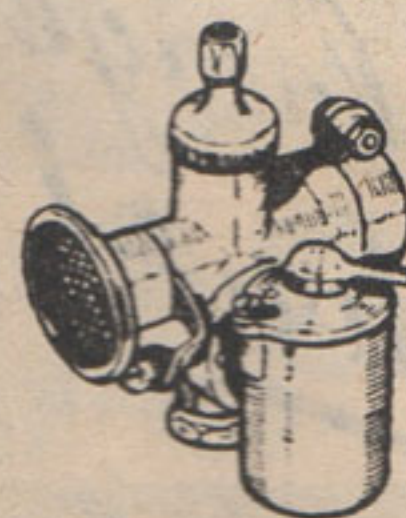
Poignée séparée pour guidon vélomoteur

STATION-SERVICE-AMAC

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



Type
VELOMOTEUR



Type BABY
(pour moteurs
auxiliaires)

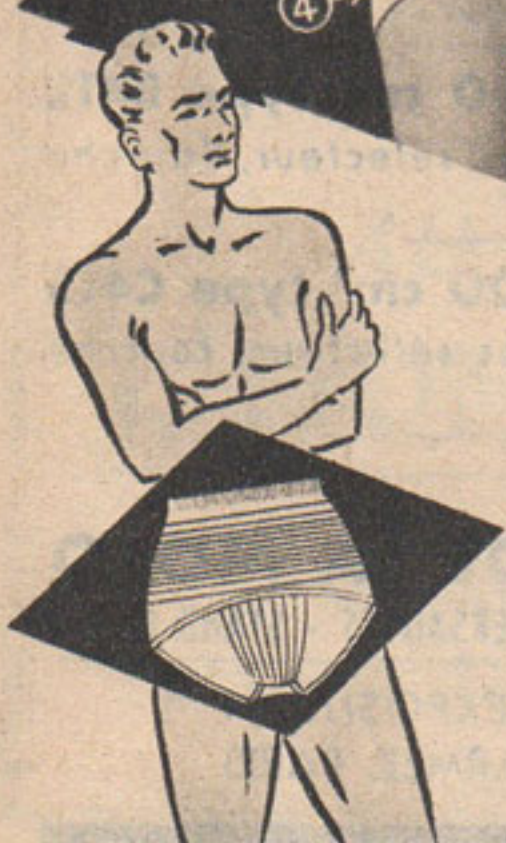
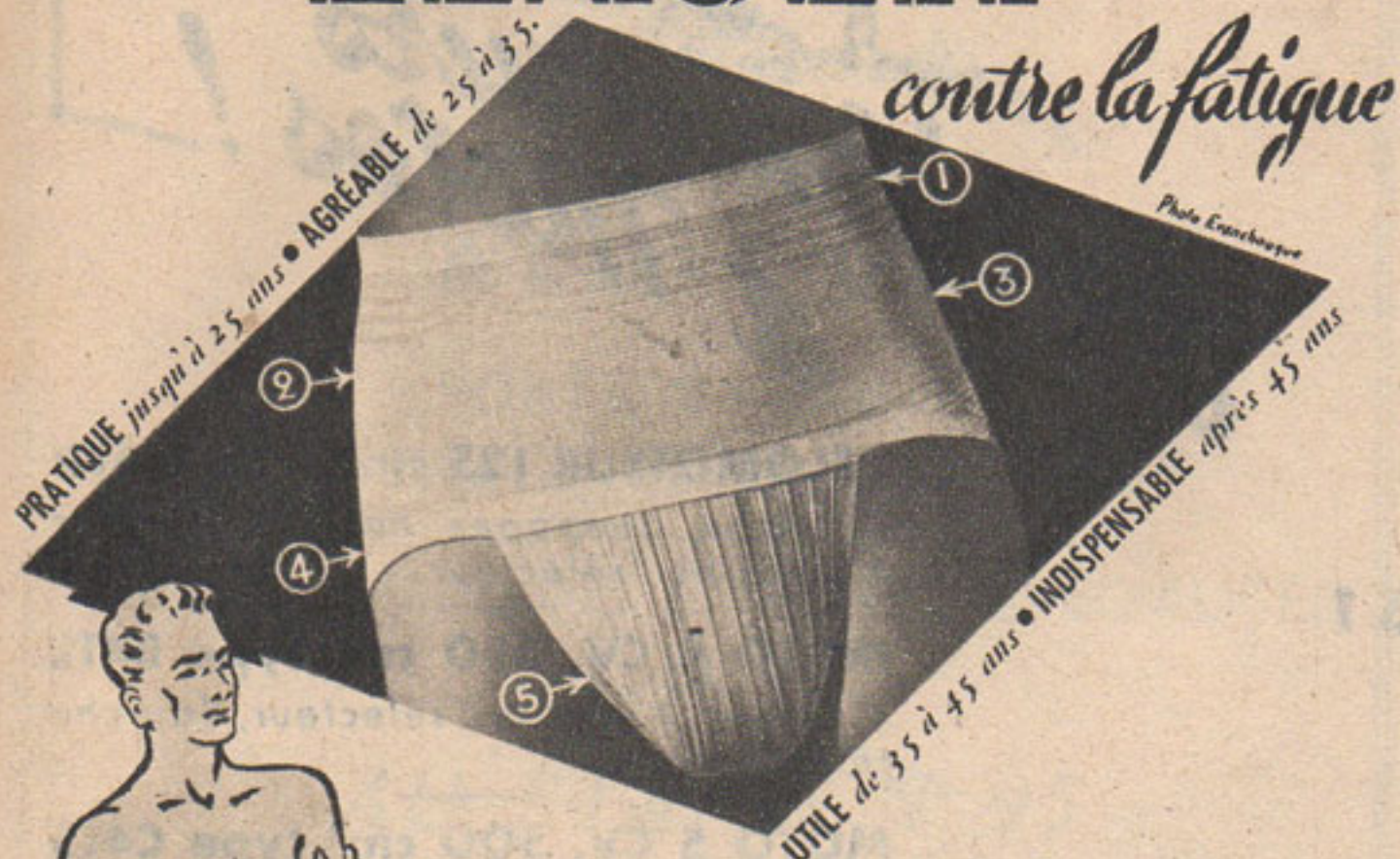
LA SELLE REYDEL

sa fameuse suspension

SANDOW...

... tellement mieux !...

L'homme moderne porte un ELASILIP



- ① Zone très souple - liberté - aucune pression coupante à la taille, c'est à dire au niveau du foie.
- ② ③ ④ Forces dégressives élastiques brevetées soutien rationnel de la base du ventre.
- ⑤ Poche élastique en hauteur, avec ou sans ouverture.

C'est une création **la Sirène**
PARIS

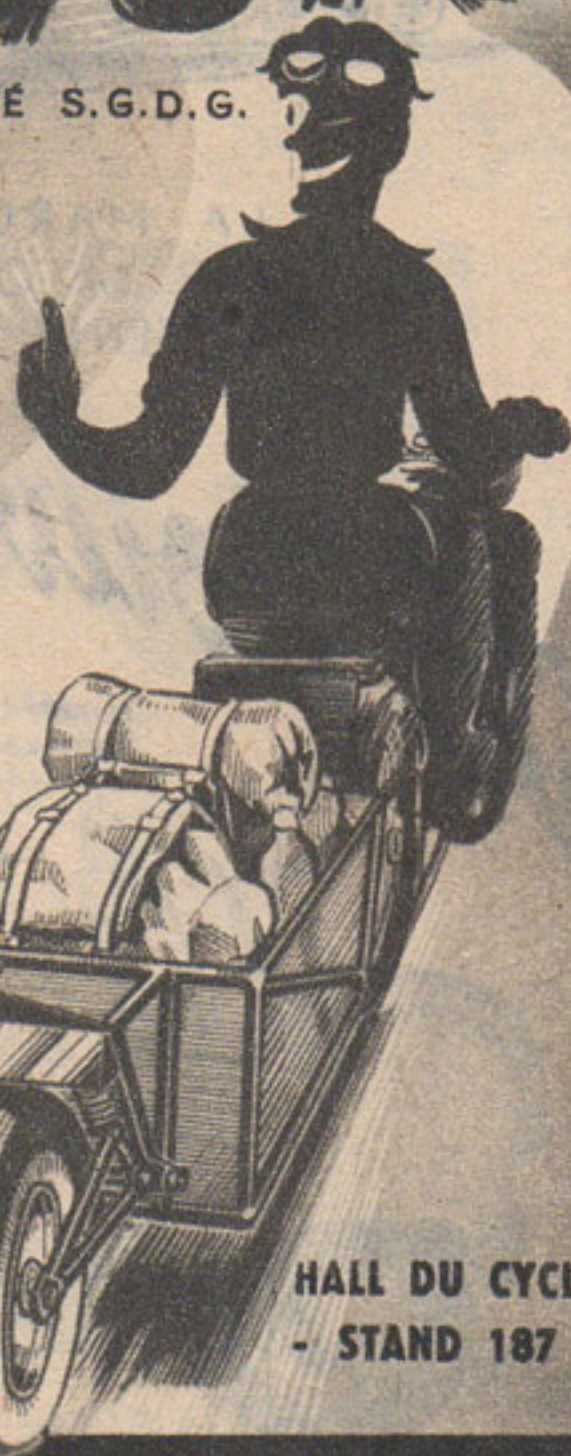
Documentation EL7 gratuite sur demande, 13, rue des Petits Hôtels, Paris (10)

EN VENTE CHEZ LES CHEMISIERS

FULGUR

BREVETÉ S.G.D.G.

va vite
en
tout terrain



LA REMORQUE - MONOROUÉ -

- MODÈLE M. 100
POUR MOTO
- MODÈLE M. 50
POUR VÉLOMOTEUR
ET DERNY
- 50 KG. A 80 KM./H.
100 KG. A 60 KM./H.
- SUSPENSION A
FLEXIBILITÉ VARIABLE
ET RÉGLABLE

HALL DU CYCLE
- STAND 187 -

Éts TAILLANDIER

61, RUE DE LA PRÉVOYANCE — VINCENNES (SEINE)



Réussite étonnante de la Chimie moderne

OX-FORD'S Polish sans fatigue, efface les taches, donne à la peinture, à l'aluminium, au chrome, un **brillant magique**, et constitue chimiquement une armure durable contre l'oxydation et la corrosion.

Vous aussi, OXFORDISEZ votre voiture, votre moto, votre vélo.

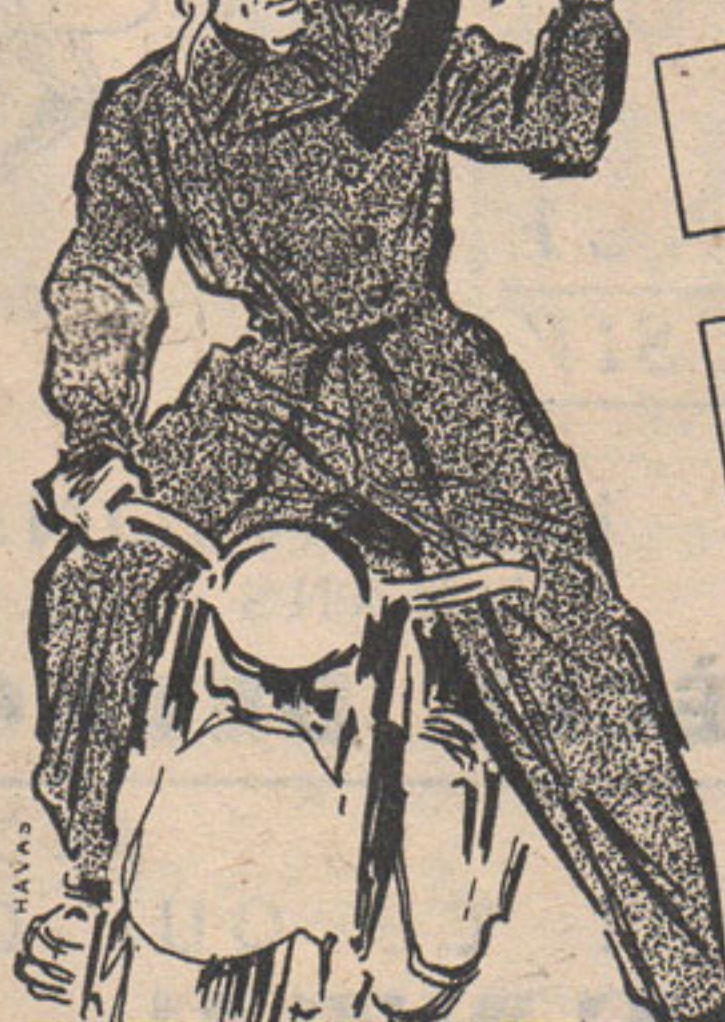
Maintenant en vente en France chez votre Garagiste, Motoriste, Marchand de cycles.



OX-FORD'S polish

Distributeur exclusif pour la France : **BARTH & Cie**
43, Rue du Sergent Godefroy — MONTREUIL (Seine).

Ces 3 qualités
indispensables



PRATIQUE
ne s'enfile pas

IMPERMÉABLE
Doublage INDUXYL

CONFORTABLE
Grande aisance

Dans la pluie
dans le vent
par tous les temps

MACOMBYNN

BREVETÉ S.G.D.G. FRANCE ET ÉTRANGER

Survêtement du motocycliste

Se met et se défait instantanément
sans s'enfiler.

Seul Fabricant ETS CHANTRIEUX-LEFEVRE
2, rue de la Plumette - Amiens

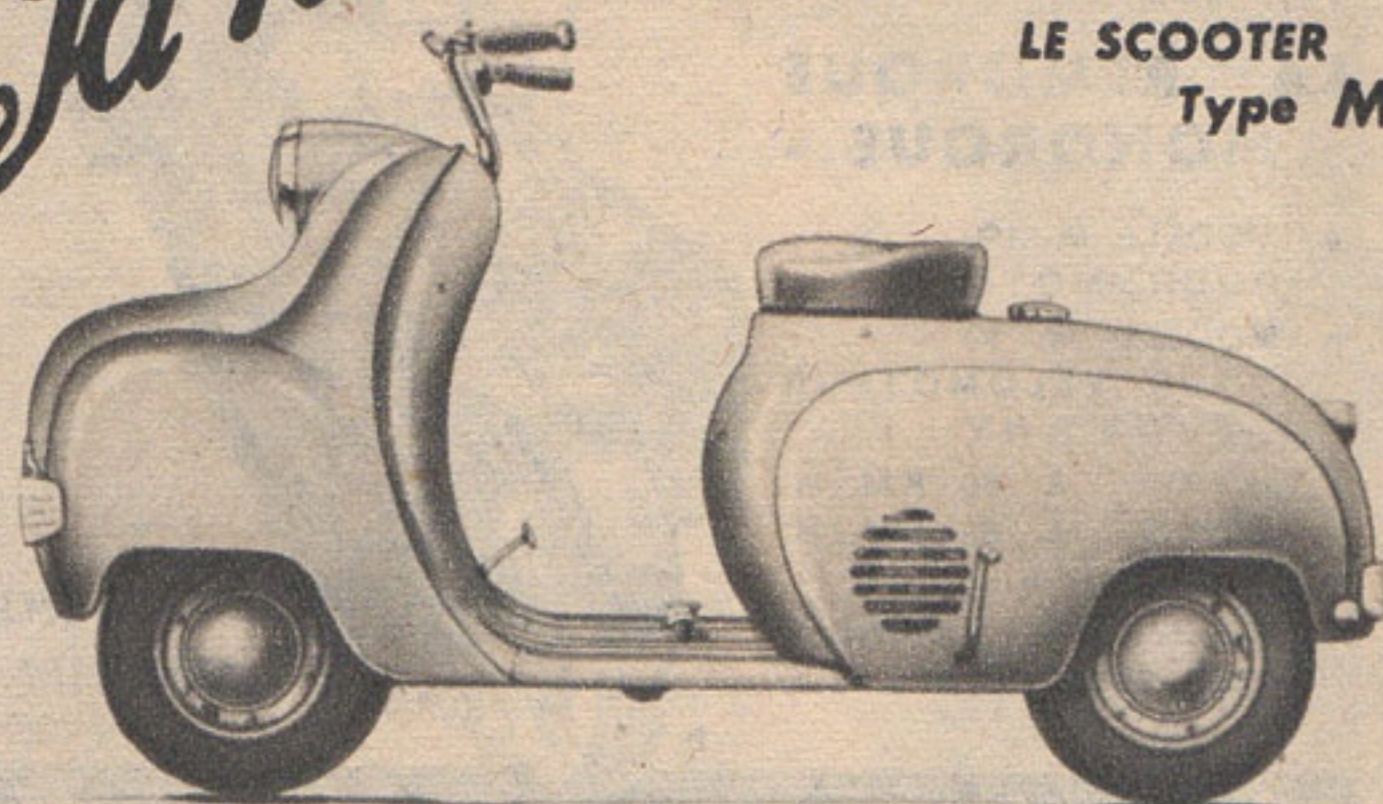
Vente en
prix imposé
chez les
principaux
motoristes



LA MARQUE QUI S'IMPOSE
PAR LA QUALITÉ DANS LA SÉRIE
PRÉSENTE SON PROGRAMME 1952

La nouveauté!

LE SCOOTER
Type MS1



*Les vélomoteurs
et Motos!*

VÉLOMOTEUR 125 cm³ type M4TD
4 temps, soupapes enfermées, bloc
4 vitesses, sélecteur.

MOTO 4 CV. 350 cm³ type B4TL
4 temps, 4 vitesses sélecteur, fourche
télescopique.

MOTO 5 CV. 500 cm³ type C4TS
4 temps, 4 vitesses sélecteur, fourche
télescopique.

SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO
PALAIS DES EXPOSITIONS - PARIS - PORTE DE VERSAILLES - STAND N° 154

MAGASIN DE VENTE ET D'EXPOSITION
30, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE, PARIS

MAGNAT-DEBON - 51 bis, Boulevard Thiers - DIJON (Côte-d'Or)

MOTOBÉCANE



AGENCE
EXCLUSIVE

EXPOSITION
DE TOUS MODÈLES

LIVRAISONS IMMÉDIATES
OU DANS LES PLUS BREFS DÉLAIS

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

ACCESSOIRES

TOUT CE QUI CONCERNE LA MOTO

VENTE A CREDIT

E^m Robert PIEL, S. A., 162, Rue Edouard-Vaillant — BEZONS (S.-&-O.)
Tél. : ARG. 70-58

STATION - SERVICE - MOBYLETTE
ATELIERS DE RÉPARATIONS SPÉCIALISÉS

POMPES LAITON
MISTRAL
Sport RADIEUSE spéciale

CALE-PIEDS
MISTRAL

CARTERS
ALU-DUR

PORTE-BAGAGES
LE STABLE et LE COMBINÉ

LEVIERS DE FREINS & TOUTES SPÉCIALITÉS
J.D.F.

AU STAND N° 95
J. DUNOIS & FILS

SALON DU CYCLE
PARC DES EXPOSITIONS
(Porte de Versailles)

ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

Novi

POUR
**VELOS
VELOMOTEURS
MOTOS**



S.A. Novi Capital 10.000.000
12 et 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine)



Télé Nord 66-71 (2 lignes)

R. C. Seine 225.455 B

CONFORT & SÉCURITÉ

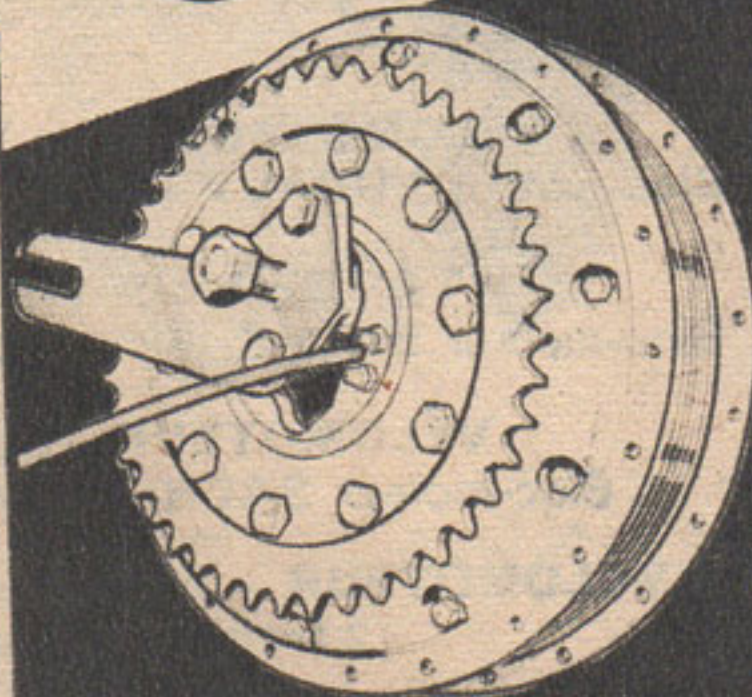
sur
MOYEURX



Moyeux à suspension interne par anneaux Neiman et freinage central adoptés par les champions

Adaptables instantanément sans aucune modification du cadre

**COURSE
CROSS
TOURISME**



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

BOL D'OR 1951

CATÉGORIE 175 cmc.

**1^{er} MATHIEU sur MOTO
D.S. MALTERRE**

avec moteur **A. M. C.**

1.800 km. 390 en 24 heures
Moyenne **75 km. 016** **RECORD BATTU !**
de 262 km. 150

**D. S. MALTERRE BAT SON PROPRE RECORD DE 1950
A MONTLHÉRY DE 116 KM.**

4^{me} CAMUS 6^{me} DAOUST

9^e du classement général

avec **PNEUS ENGLEBERT
CHAÎNE BRAMPTON
GRAISSAGE REDEX**

Établissements MALTERRE Frères

42, Boulevard de la Bastille — PARIS (12^e)

Téléphone : DIDerot 55-38

SALON DE LA MOTO — STAND N° 189

RADIOR

J. CHAPOLARD, et GOUBET Père et Fils, Constructeurs

9, Avenue Pierre-Sémard — BOURG (Ain)



CYCLES
CYCLOMOTEURS
VÉLOMOTEURS

DE PRÉCISION

VÉLOMOTEUR

125 cc. — 2 temps

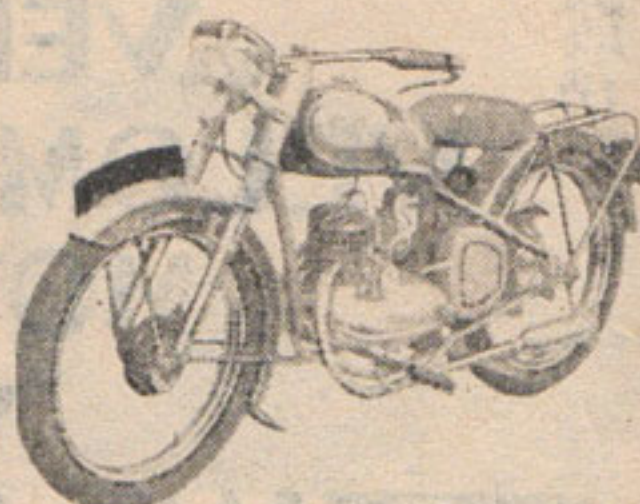
Moteur "NERVOR"

Bloc 4 vitesses

Sélecteur

Double

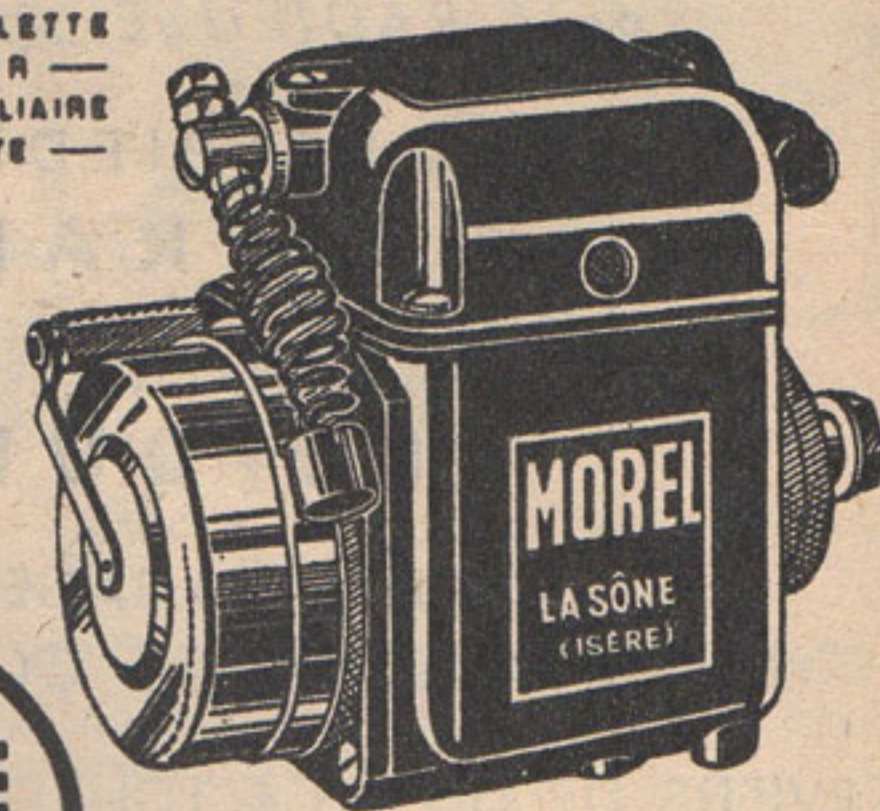
échappement



CATALOGUES ILLUSTRÉS FRANCO SUR DEMANDE

MAGNETO

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



MAVAB

MOREL

USINES :

LA SÔNE (ISÈRE)

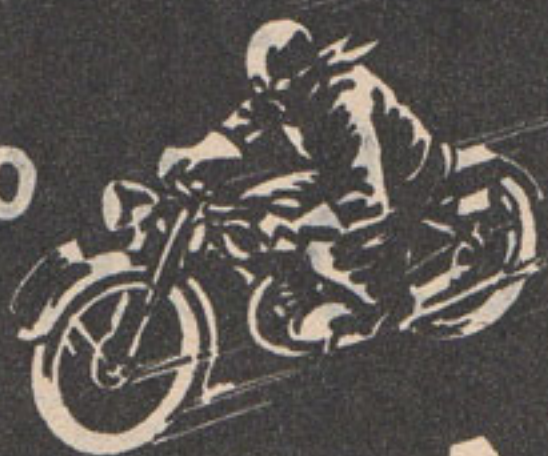
DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) - TÉL. 19

AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17) - TEL. CARNOT 96.16

MAGNÉTOS VERTICALES - MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS - INTERRUPTEURS DE BATTERIES - COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE
PÉDALES DE DÉMARRAGE - COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE - RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

POUR
VOTRE MOTO



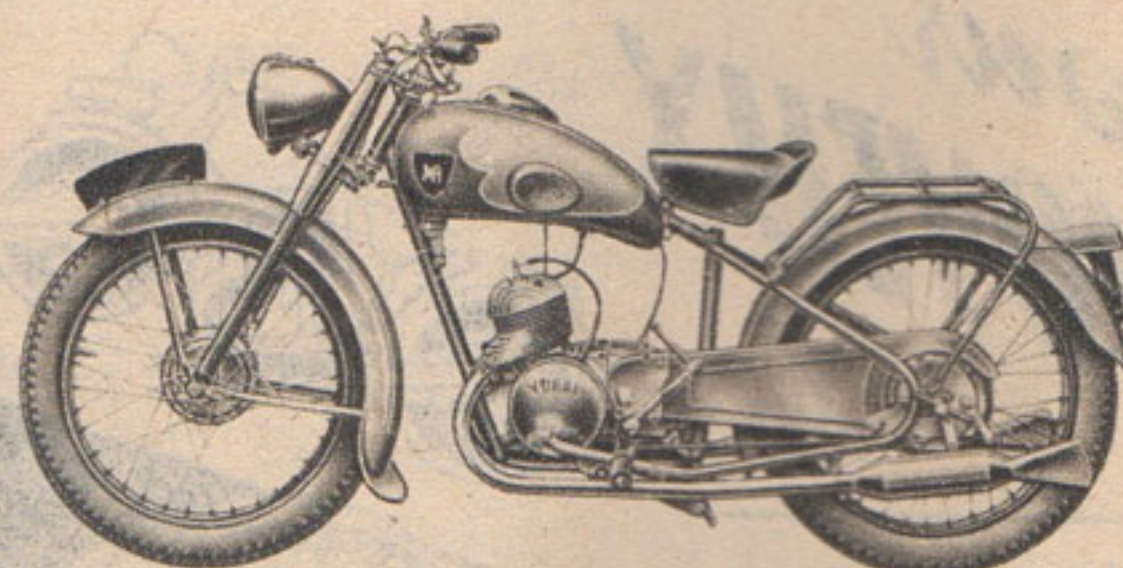
YELLOW

LA
CHAÎNE FRANÇAISE
DE QUALITÉ



VÉLOMOTEURS

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



VÉLOMOTEUR type Y4 - 125 cmc.

Bloc-moteur YDRAL - 4 vitesses - sélecteur au pied

TANDEM type M2 - 98 cmc.

Bloc-moteur SACHS, 2 vit., point mort, débrayage

VÉLOMOTEUR (type CYCLO)

Bloc-moteur SACHS 98 cmc. - 2 vitesses

CYCLOMOTEUR - bloc-moteur VAP 4, 48 cmc.
2 temps - débrayage

MANDILLE et ROUX, Constructeurs

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

M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ

Au Salon du Cycle - Palais des Expositions - Stand 86

ALCYON

Cyclomoteurs - Vélomoteurs - Motos légères



T. E. B.

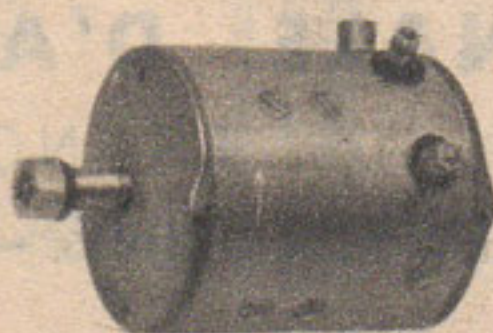
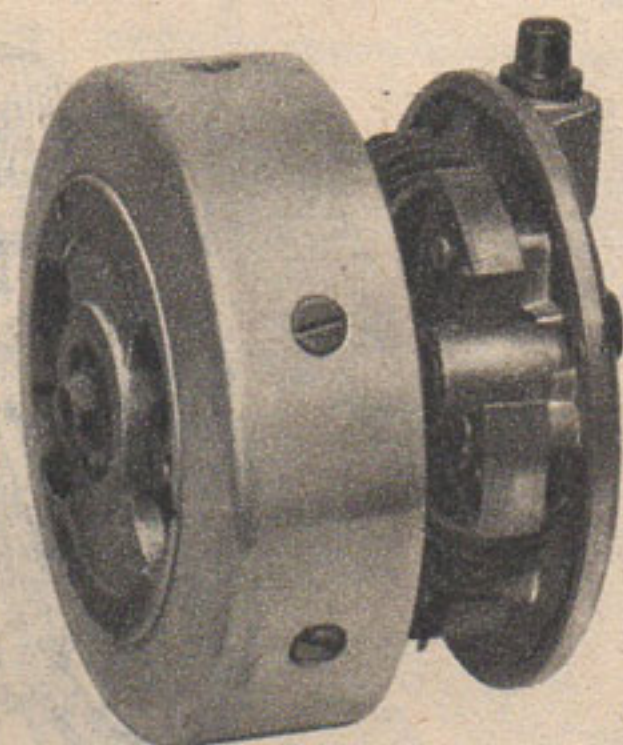
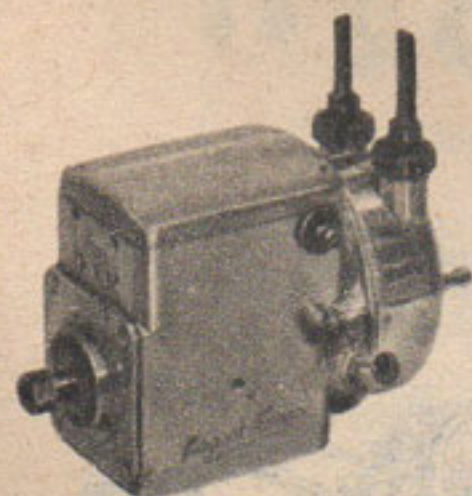
81, Avenue de la Grande-Armée

STANDA

31, Avenue de la République

AGENTS PARTOUT

Une belle production française



VOLANT MAGNÉTIQUE

MAGNÉTO

DYNAMO — RÉGULATEUR

ALLUMAGE-BATTERIE

ALTERNATEUR

ALTERNATEUR DE BICYCLETTE

PIÈCES DÉTACHÉES

RÉPARATIONS

MagrétoFrance

USINE - SIÈGE SOCIAL :

93, Route d'Heyrieux — LYON (7^e)

Dépôt : 42, Rue Brunel — PARIS (17^e)

En Moto-cross

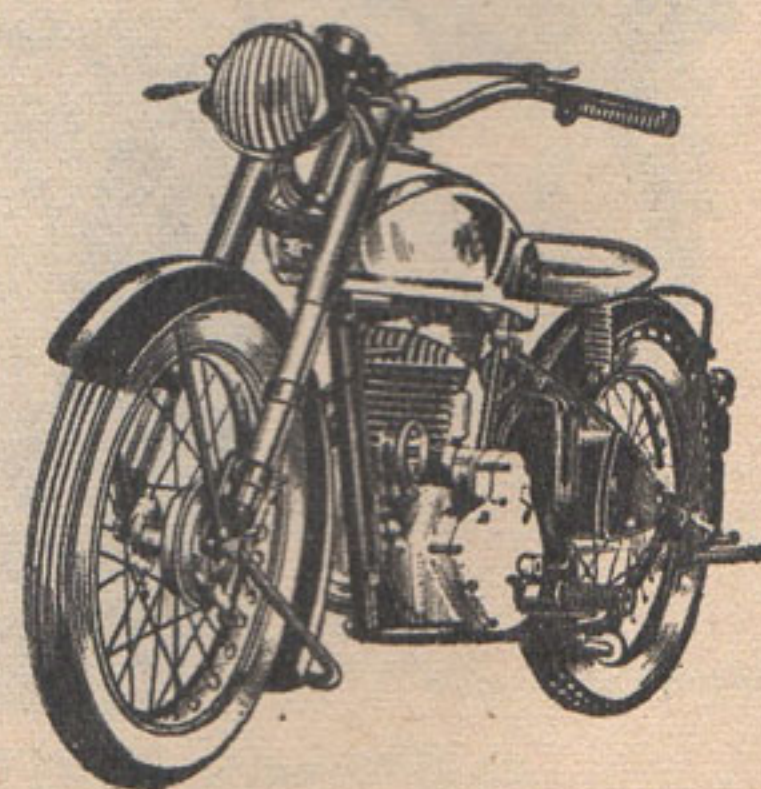
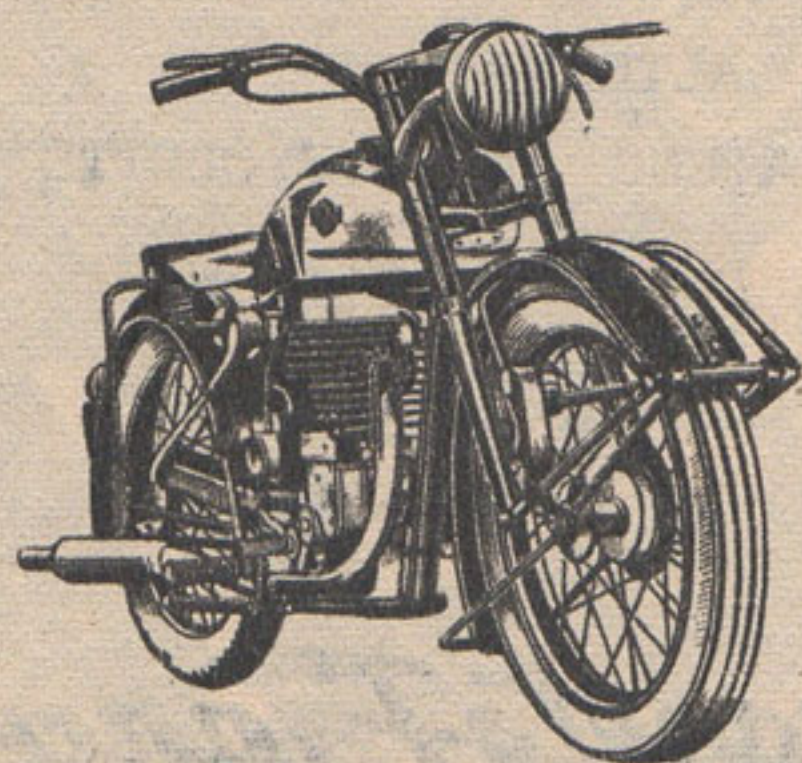
Le CHAMPIONNAT D'EUROPE 1951

est remporté par
LELOUP

Le CHAMPIONNAT DE FRANCE 1951

est remporté par
BRASSINE

sur
MOTOS



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL

SUCCURSALE FRANÇAISE :

4, rue Pierret, NEUILLY-SUR-SEINE — Tél. : MAI. 94-27

*Quatre-vingt
deux
mars
Paris
Pierret*

*Lundi
Mardi
Mercredi
Jeudi
Vendredi*

LA NOUVELLE

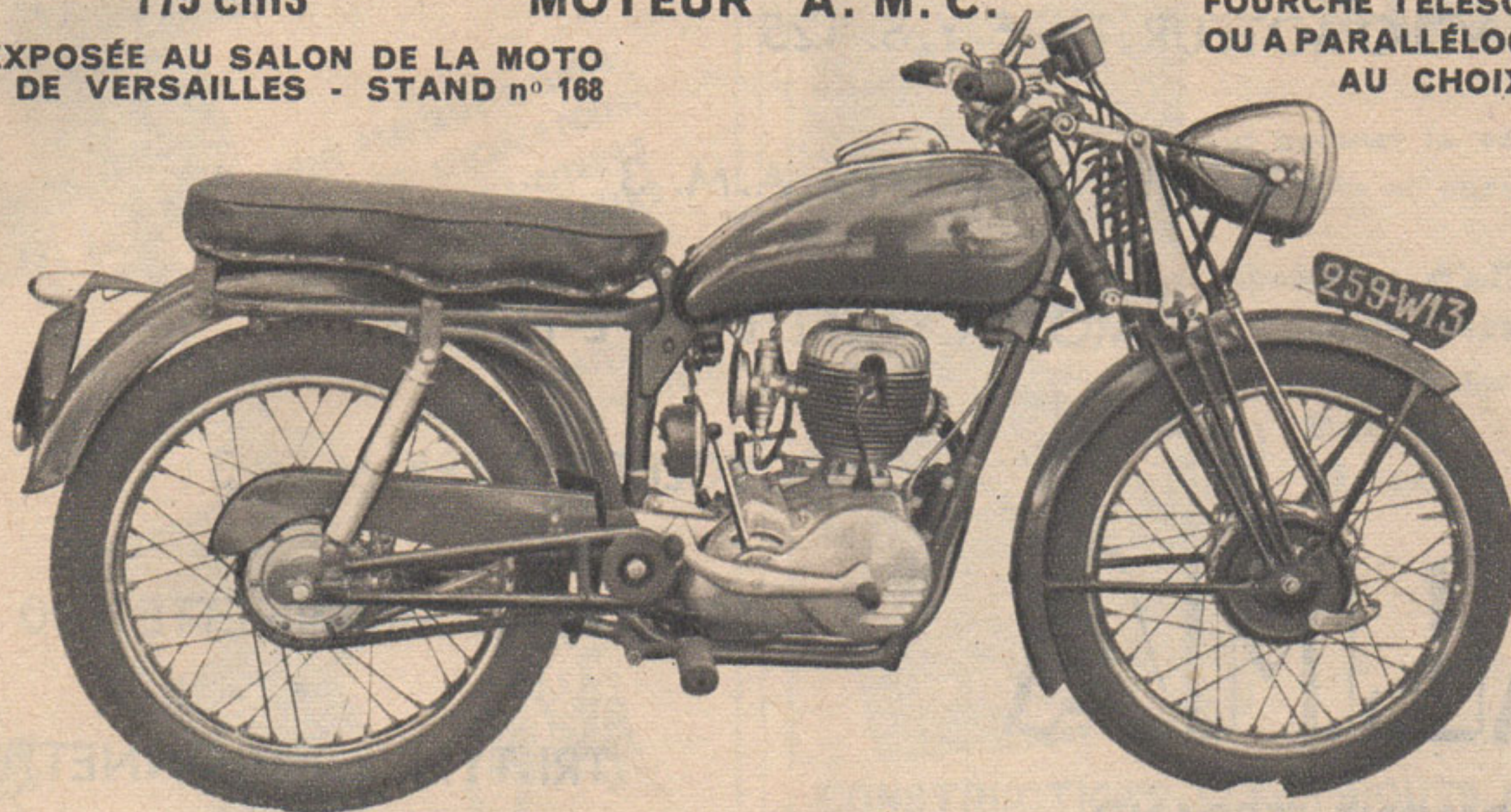
GUILLER SPORT "52"

175 cm³

MOTEUR A. M. C.

FOURCHE TÉLESCOPIQUE
OU A PARALLÉLOGRAMME
AU CHOIX

SERA EXPOSÉE AU SALON DE LA MOTO
PORTE DE VERSAILLES - STAND n° 168

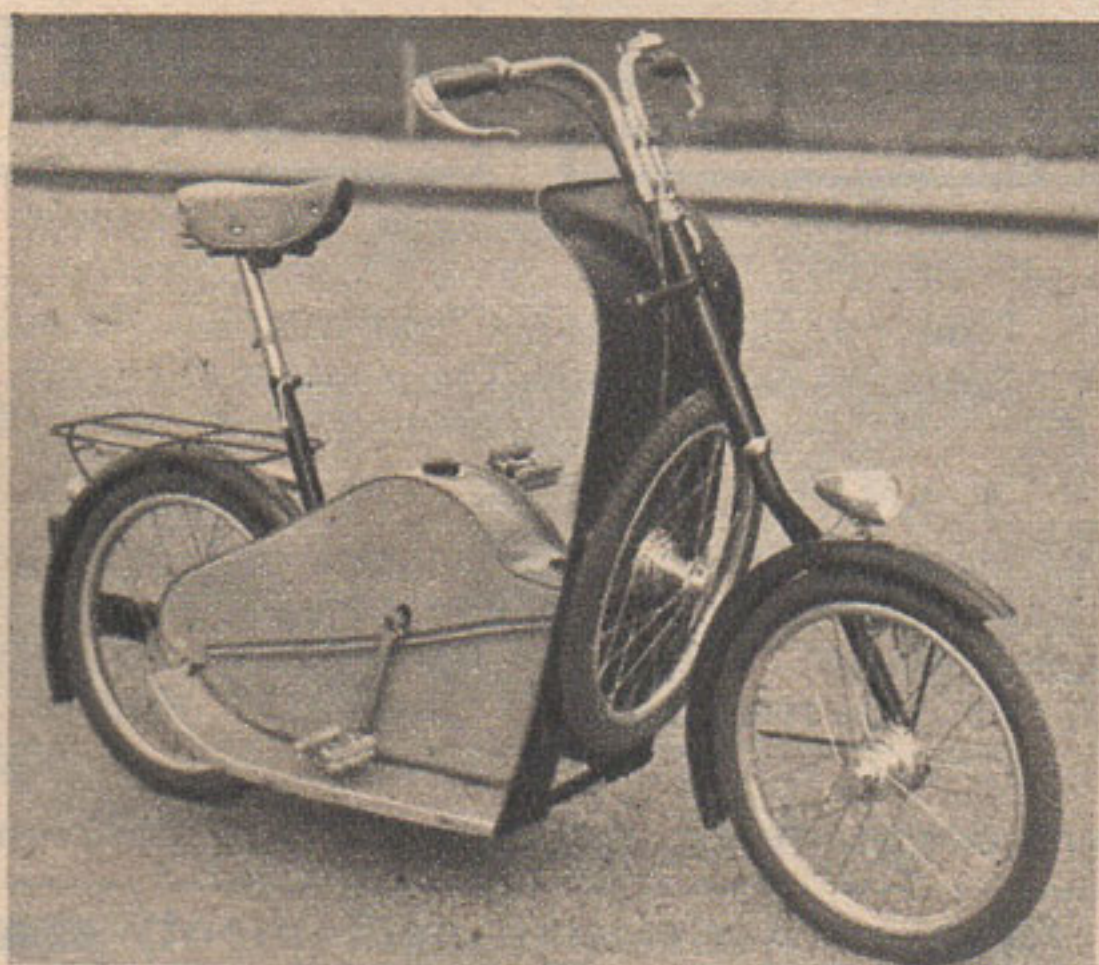


GUILLER FRÈRES, Constructeurs - FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)

Avez-vous essayé le

"SCOTO"

Le kilomètre à moins de 20 sous



Une production **TUBAUTO**

Essais chez les agents de la marque ou chez :

TUBAUTO, Sté an. M.G.T.

35, rue Paul-Vaillant-Couturier, LEVALLOIS (Seine)

Tél. : PEReire 30-40

B. M. W.

Type R. 51-3

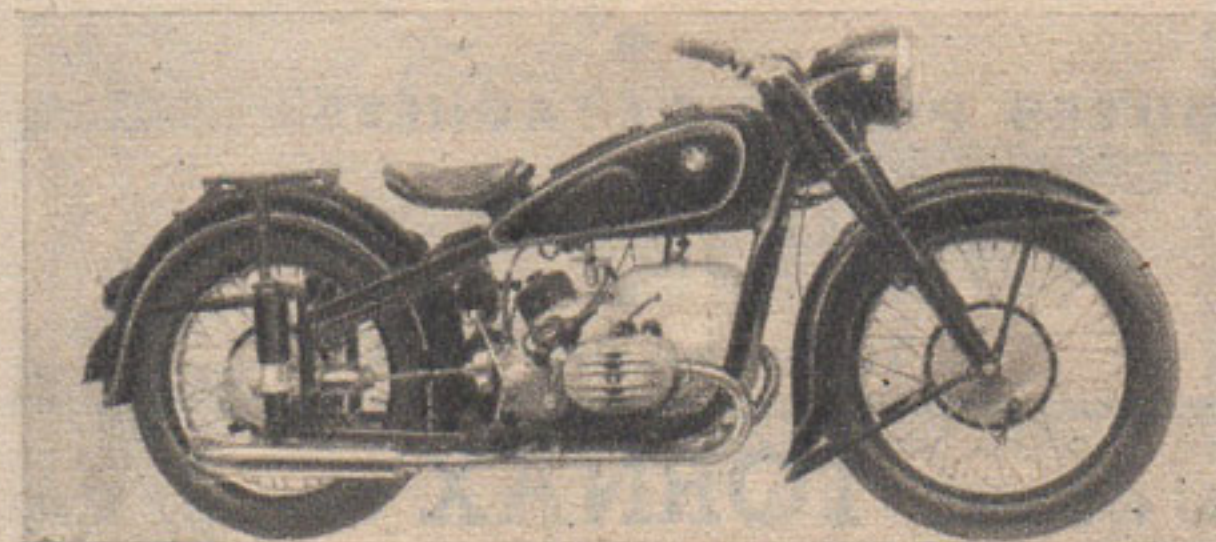
SPORT, 2 cylindres, culbuteurs, Modèle 1951,
500 cmc. — PRIX..... 370.000 francs

Type R. 67

SPORT, 2 cylindres, culbuteurs, Modèle 1951,
600 cmc. PRIX..... 385.000 francs

Type R. 25

Monocylindre, culbuteurs. Modèle 1950-51,
250 cmc. — PRIX..... 230.000 francs



La Moto adoptée par la majorité des suiveurs du

TOUR DE FRANCE

et qui a triomphé de toutes les difficultés
dépassant même les performances prévues
par le constructeur.

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE :

LATSCHA

ASNIÈRES

Tél. : GRE. 17-93

SALON DE LA MOTO — STAND 261

CYCLOMOTEUR TYPE B.M.A 51

HALL DU CYCLE

STAND 291

VÉLOMOTEUR TYPE Y.S. 125

VÉLOMOTEUR TYPE A.M. 3

MOTOCYCLETTE TYPE M.C. 2

MOTOCYCLETTE TYPE M.C. 3

ALMA

CLERMONT-FERRAND

TRI-TYPE CAMIONNETTE 200

TRI-TYPE CAMIONNETTE 300

LES MOTOS DE SÉRIE
LES PLUS RAPIDES DU MONDE

Modèles disponibles rapidement

1.000 cmc. **RAPIDE** - Vitesse : 180 km.1.000 cmc. **BLACK SHADOW** - Vit. : 200 km.

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

Toutes bougies motos

LA 175 cmc. **TORNAX** DE HAUT LUXE
Suspens. AR. - Fourche télesc. - Ecl. - Bat. - Compt.

VENTE A CRÉDIT 6 - 9 - 12 MOIS**(Région parisienne seulement)**

SACOCES CUIR CHROMÉ
Grand modèle, PRIX de 4.900 à 6.000

Atelier de réparations par spécialistes
sous la direction de **A. LEFÈVRE**,
recordman du Bol d'Or.

Excelsior

LES MOTOS LÉGERES

UNIVERSAL U 2

125 cmc. VéloMOTEUR

ROADMASTER R 2

197 cmc.

Ces deux modèles livrés avec moteur
" VILLIERS ", boîte 3 vitesses sélecteur.
Fourche télescopique - Suspension arrière.
Éclairage par batterie - Phare agrée de grand
diamètre. - Compteur.

TALISMAN "1951"

Moteur 250 cmc., 2 cylindres, 2 temps
Excelsior TT2, nouveau modèle, boîte 4 vit.
sélecteur, éclairage batterie, compteur.
Fourche télescopique - Suspension arrière.
Poids : 105 kg. - Vitesse : 105 km/h.

*Tous ces modèles disponibles immédiatement***C. GARREAU**

— Distributeur pour la France de : —
Norton, Excelsior, Vincent, Indian, Scott. **Stand 62**
22, Rue Robert-Lindet - PARIS (15^e)
Métro : Convention — Fermé le lundi — VAU. 07-09



BORNE PROTÈGE BOUGIE
MODÈLE "S" SPÉCIALE POUR
MOTOS VÉLOS-MOTEURS
SCOOTERS MOTEURS
AUXILIAIRES BATEAUX
MODÈLES "M" ET "A"
ANTI-PARASITES
RADIO ET TÉLÉVISION



BOUGIES C. L. V.
NOUVEAUTÉ POUR TOUTES
LES PETITES CYLINDRÉES
JUSQU'À 125 CM³



KLG

CORUNDITE

la meilleure bougie du monde

SALON DE L'AUTOMOBILE STAND 5 - BALCON A

Un appareil qui a fait ses preuves



Le Contrôleur électrique **MARBON**

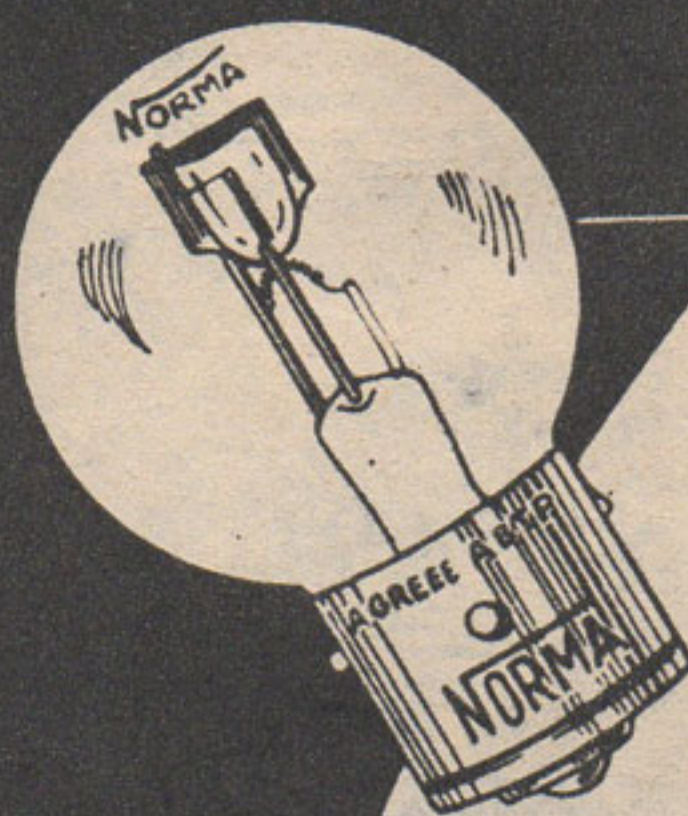
qui permet la vérification
rapide et sûre des :

Bobines d'allumage
Condensateurs
Bornes de sorties
Bougies
Lampes

*Il évite de tâtonner
pour trouver
les pannes d'allumage*

CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES MARBON

26, Rue Poncelet, PARIS (17^e) - Tél. : WAGram 78-60



LAMPE NORMA

la lampe de qualité POUR
AUTOMOBILES
MOTOCYCLETTES
ET VELOMOTEURS

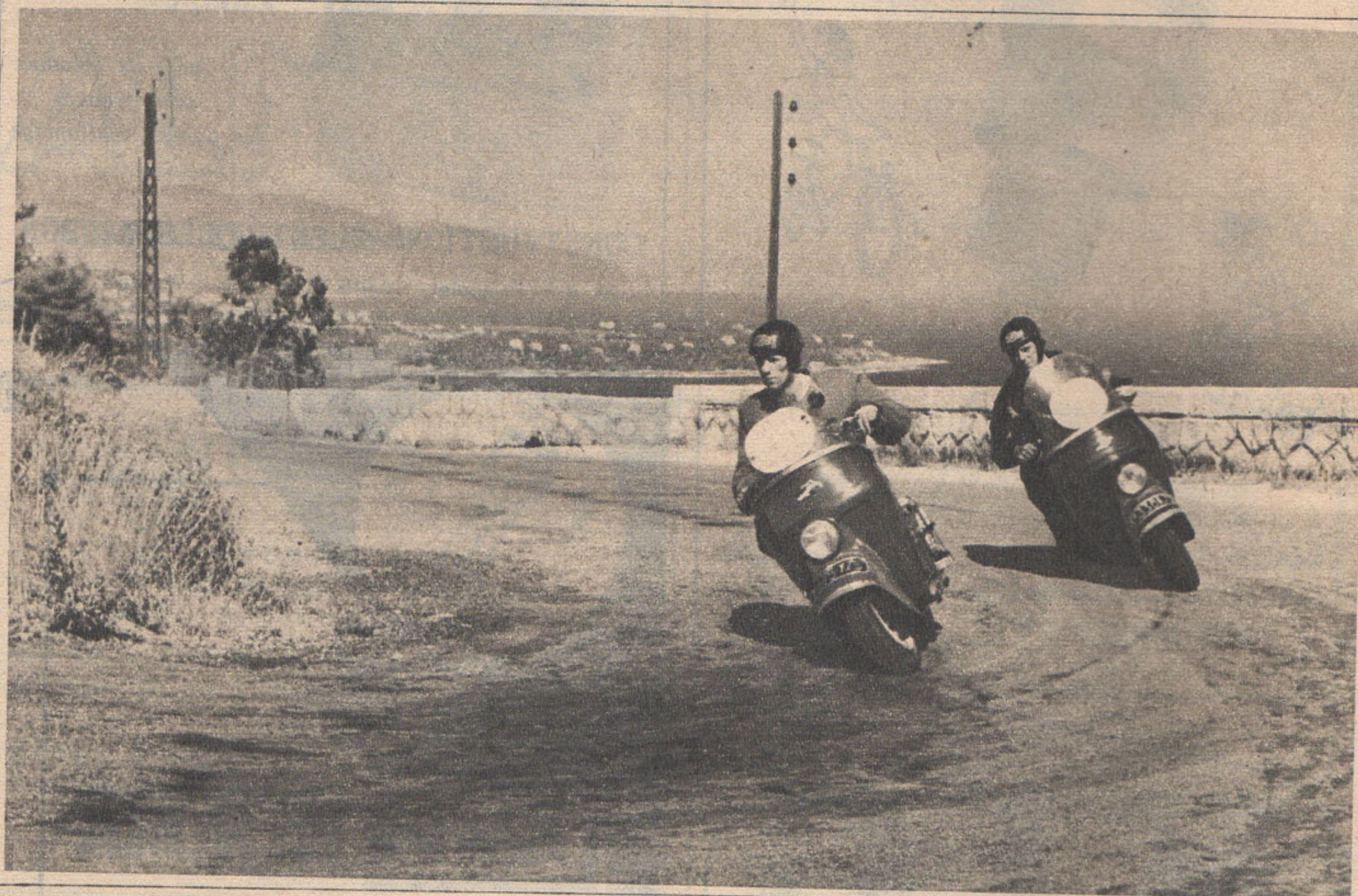
12, RUE TORRICELLI, PARIS (17^e) - TÉL. : ÉTOILE 21-70

GRAND PALAIS — STAND N° 24 — BALCON U

VICTOIRES 1951

SCOOTERS BERNARDET

LIÈGE-MONACO-LIÈGE — CIRCUIT AIGLON
CIRCUIT DU SUD-OUEST — PARIS-NICE
II^e TROPHÉE INTERNATIONAL DE MONACO



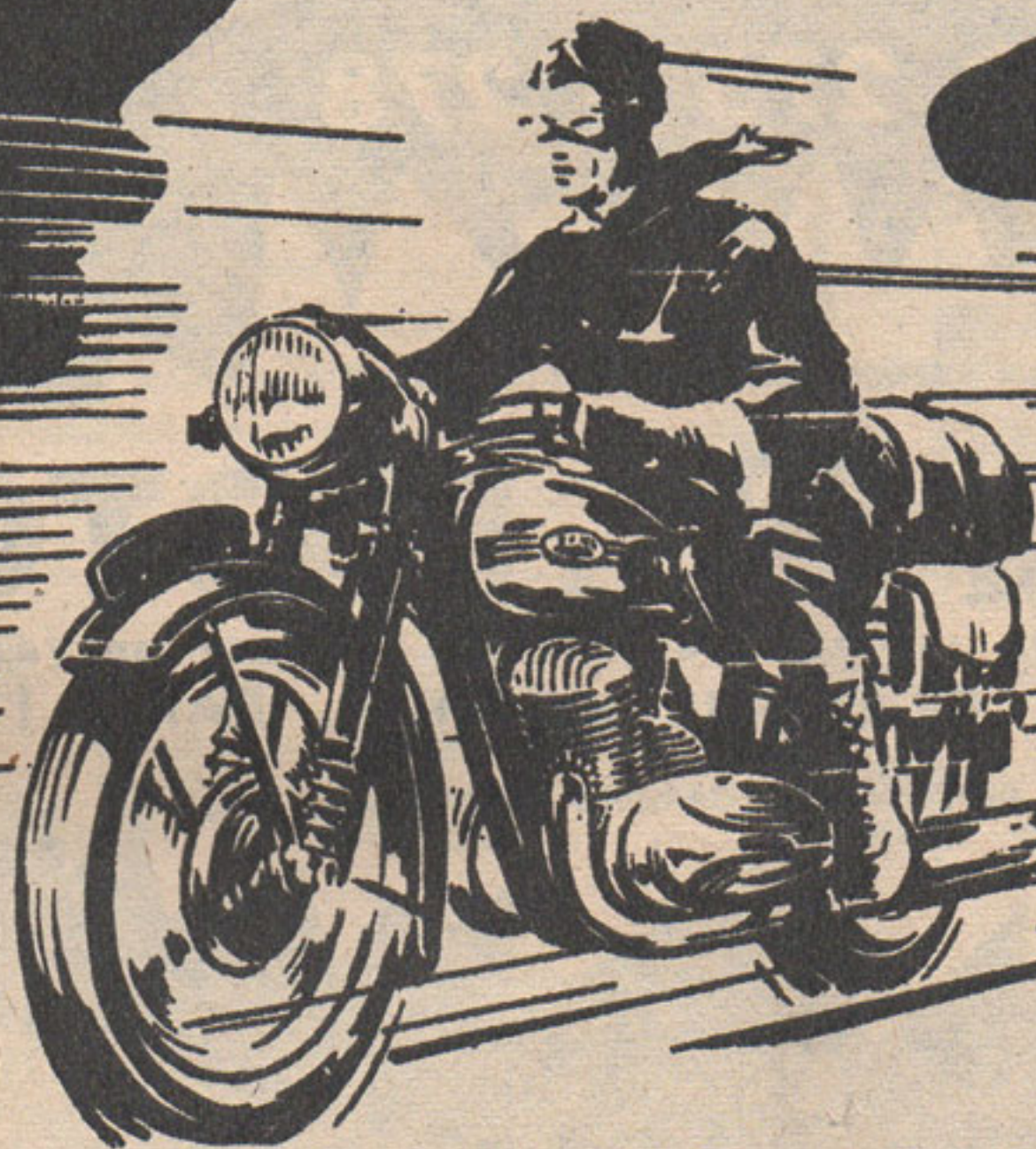
PRÉSENTATION DES NOUVEAUX MODÈLES 1952

SALON AUTOMOBILE DE PARIS

PORTE DE VERSAILLES (STAND 101)

DU 4 AU 14 OCTOBRE

SI VOUS SAVEZ BIEN CALCULER...



...VOUS CHOISIREZ UNE **JAWA**

POUR SA CONSOMMATION RÉDUITE

SON ENTRETIEN MINIME

ET SES QUALITÉS EXCEPTIONNELLES !

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE ET L'ALGÉRIE :

Établis^{ts} J. POCH

127, Av. de Neuilly - NEUILLY-SUR-SEINE - SAB. 61-70



STAND 88

SALON DE LA MOTO

HALL CYCLE



Spécialiste
d'appareillages
électriques
moto
utilisés
et réputés
dans le
monde
entier.



BING
VERGASER

Fabricant des
carburateurs
qui équipent
la majorité
des motos
et
moteurs fixes
allemands.



Constructeur
de side-cars
sport,
tourisme
et de
livraisons
pour motos
de 200 à
1.000 cmc.



TWN

Producteur des
MOTOS
A DOUBLE PISTON
de 125 et de 250 cmc
TYPES

BDG 125H
et
BDG 250H



ZUNDAPP



dont les motos
de 200 cmc. à moteur 2 temps
et de 600 cmc. bicylindre
culbutées
KS 601
sont universellement appréciées



STAND 275 & 278

ONT CONFIE LEUR AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE AU

HALL DE LA MOTO



SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 1.800.000 FRANCS
18 - 20, RUE RÉBEVAL ET 27, RUE VINCENT - PARIS (19^e)

SPÉCIALISTE DES GRANDES MARQUES FRANÇAISES

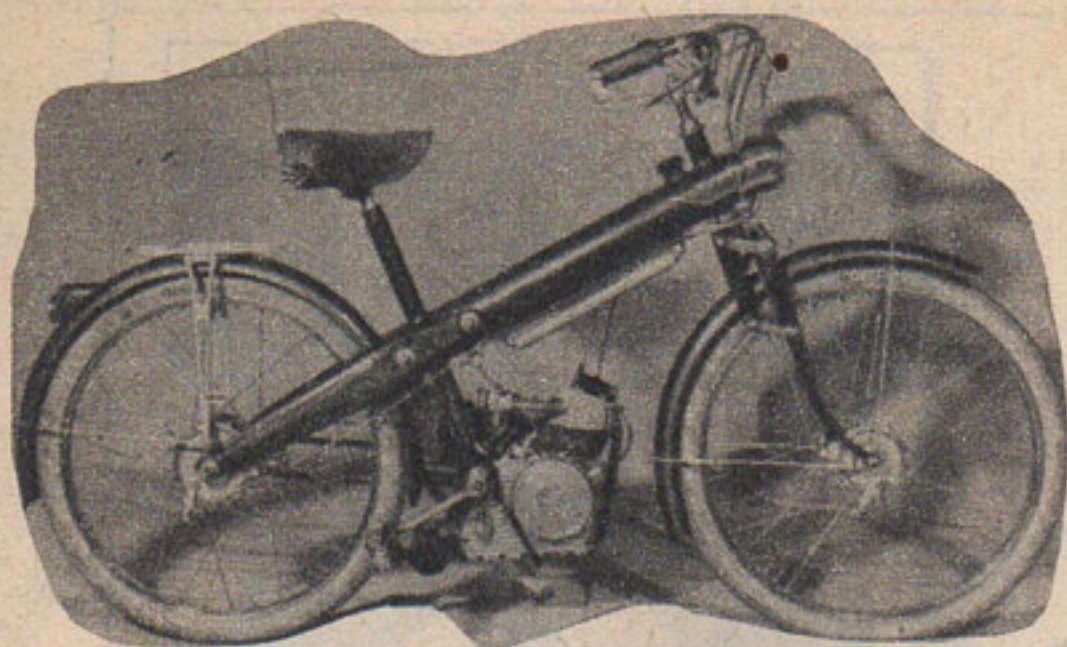


Peugeot



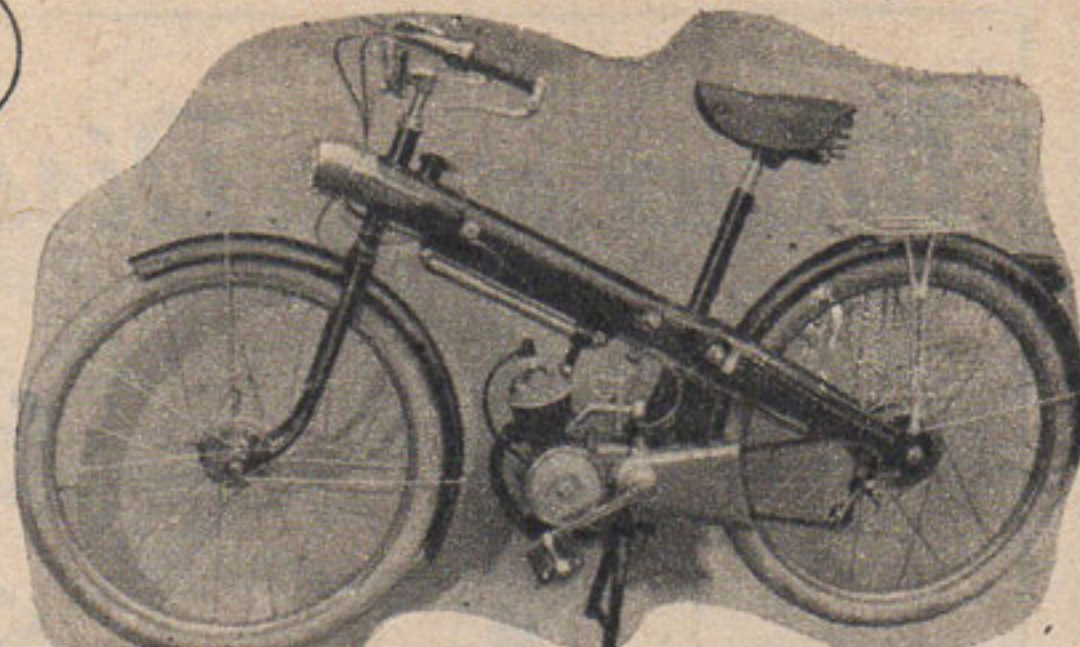
TERROT

et stockiste des
meilleures pro-
ductions françaises
de pièces détachées
adaptables et d'ac-
cessoires de qualité.



MODÈLES
LE POULAIN
ET
CUCCIOLO

SALON
STAND 206
PORTE DE VERSAILLES



ETS FAIZANT FILS & C^{ie}

4, Rue Hoche, COLOMBES (Seine)

Tél. : CHARlebourg 08-47



*Pédalez sans effort
vite et loin*

AVEC LE MERVEILLEUX

"DERNY"

*La nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem*

DERNY-MOTOR

— DEMANDEZ LE CATALOGUE —

181, Av. du Général-Michel-Bizot

Tél. : DID. 76-01

PARIS-12^e

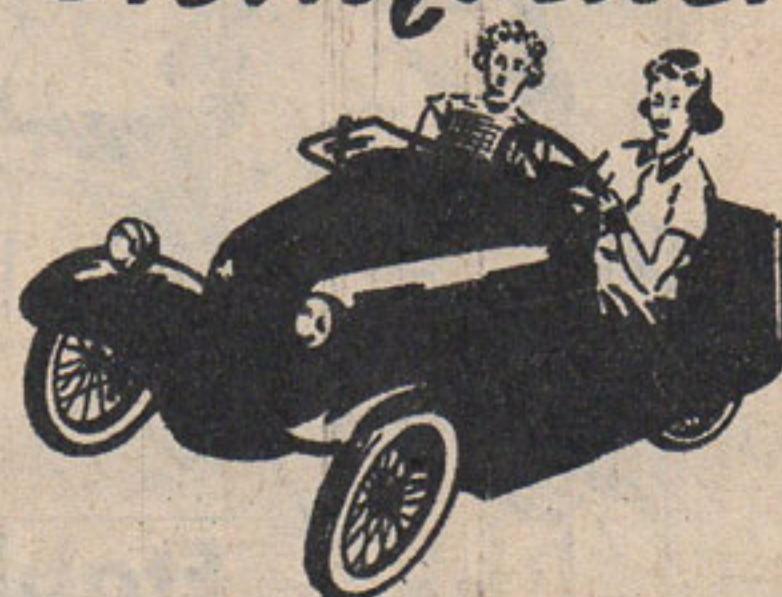
Voiturette Ch. Mochet

TYPE: C.M. 125

3 VITESSES
LITRES AU 100 KL.

**CAPOTE
SANS PERMIS
DE CONDUIRE**

**DEMANDEZ
NOTICE**



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

RENE GILLET

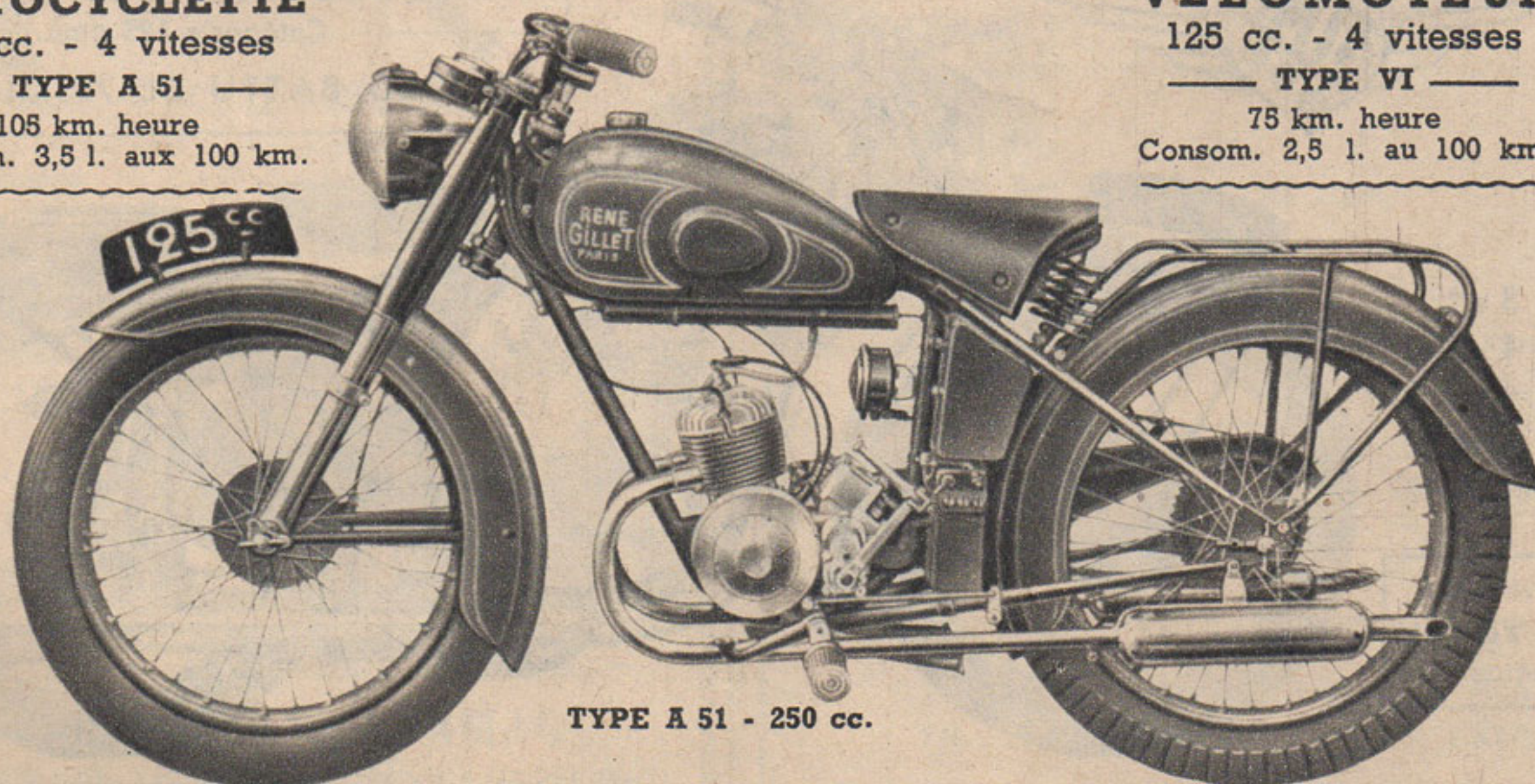
MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km. heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.



TYPE A 51 - 250 cc.

VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

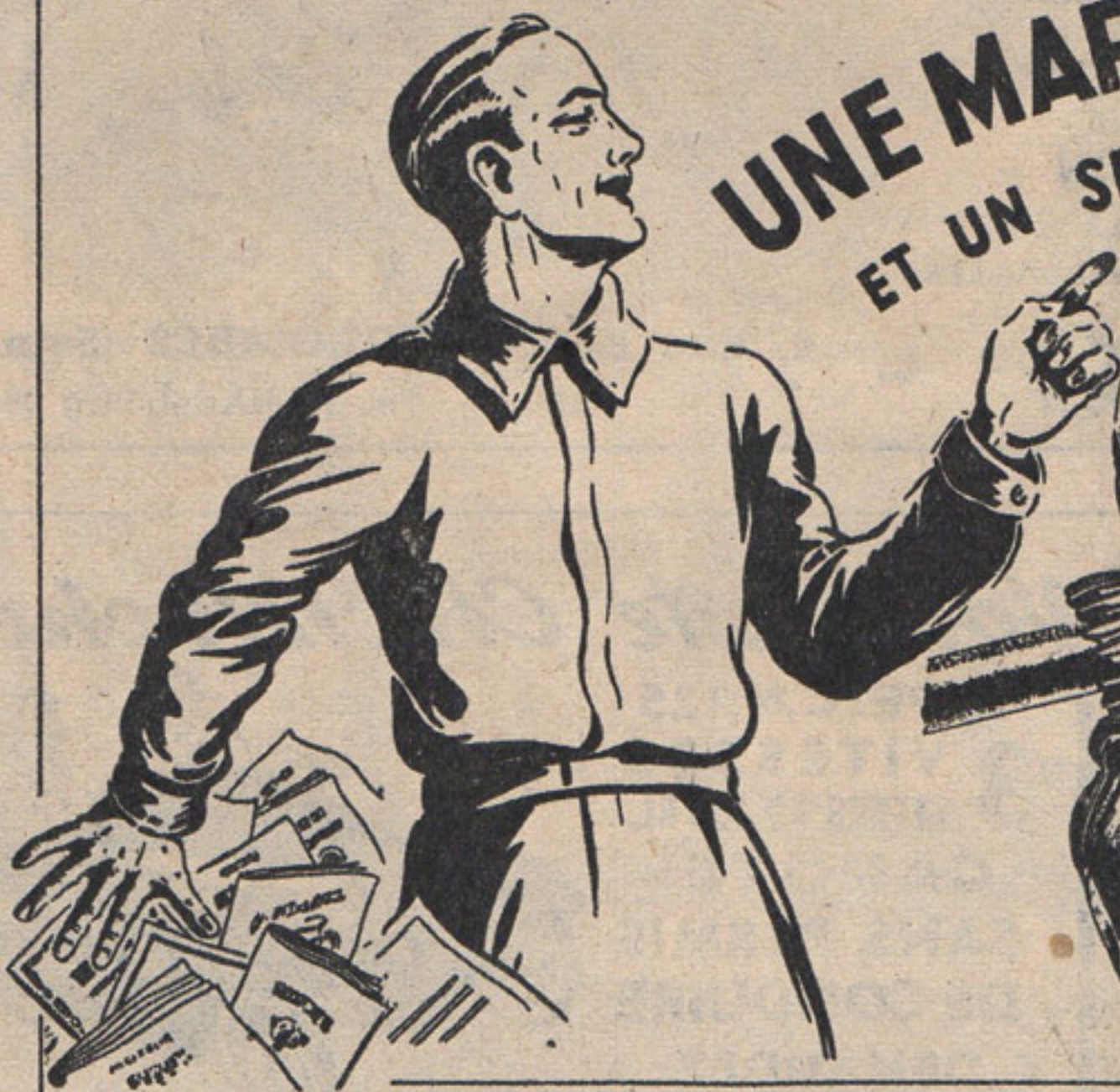
75 km. heure

Consom. 2,5 l. au 100 km.

Éts RENÉ GILLET, 126 bis, Avenue Aristide-Briand, MONTROUGE (Seine)

Mieux qu'un Discours

**UNE MARQUE
ET UN SERVICE**



MOTEURS

SACHS

POUR VÉLOMOTEURS



MOTOR

SERVICE

Etablissements WILLIAM DUMONT

11, Rue Chalgrin, Paris XVI^e - Tél. KLE. 68-10

SALON 1951 (Porte de Versailles) - HALL DU CYCLE - STAND 54

PM CADOT

VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES DE GRANDE CLASSE



VAINQUEUR DU BOL D'OR 1949

Catégorie 125 cmc.

RECORD BATTU DE 77 KILOMÈTRES

125 - 3 vit.

125 - 4 vit.

175 - 4 vit.

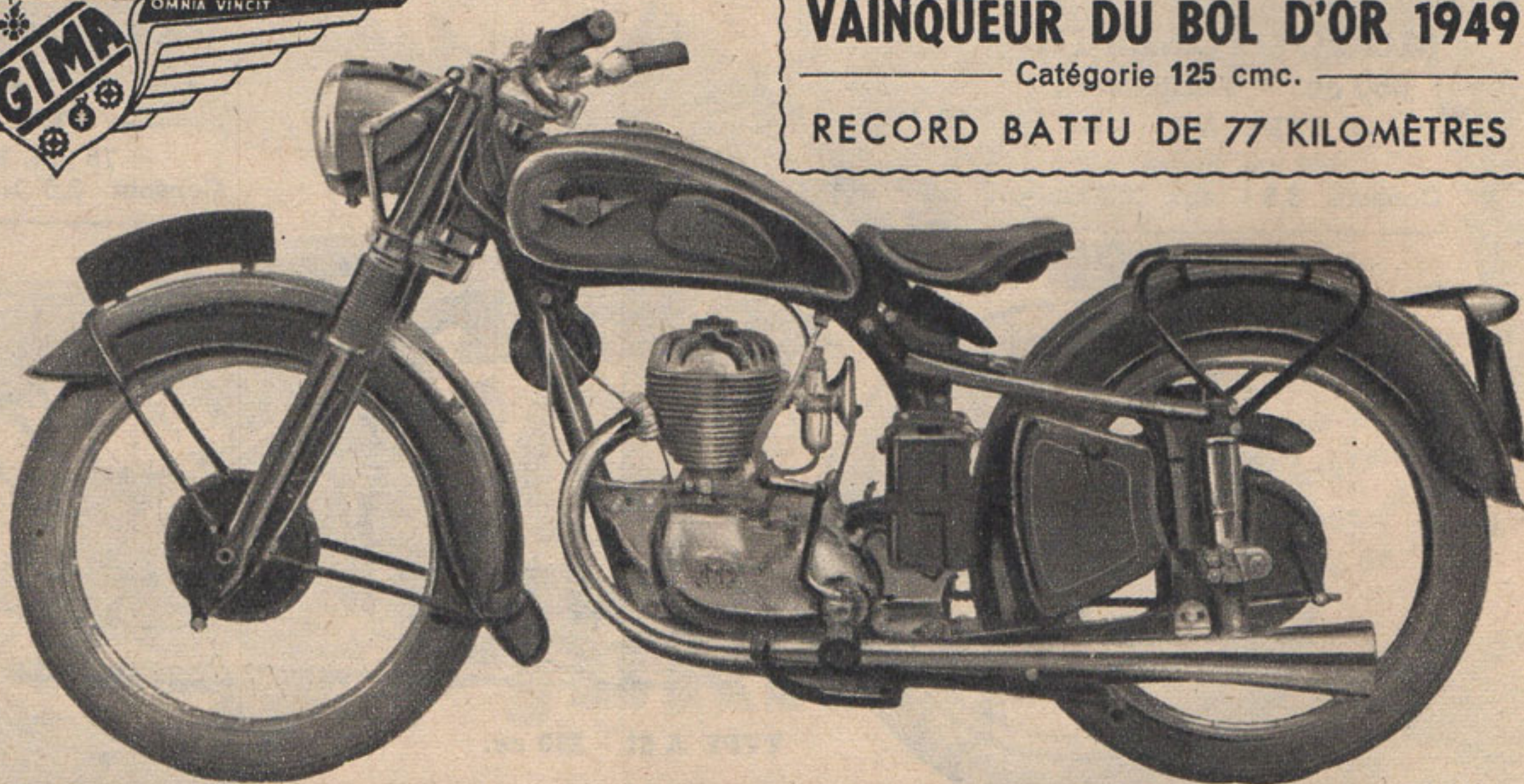
Moteur A.M.C.

4 temps

125 - 4 vitesses

Moteur YDRAL

2 temps



DIRECTION AUTOSTABLE



FOURCHE TÉLESCOPIQUE



CADRE INDÉFORMABLE

G.I.M.A.



24, Avenue Pasteur, CHAMALIÈRES



(Puy-de-Dôme)

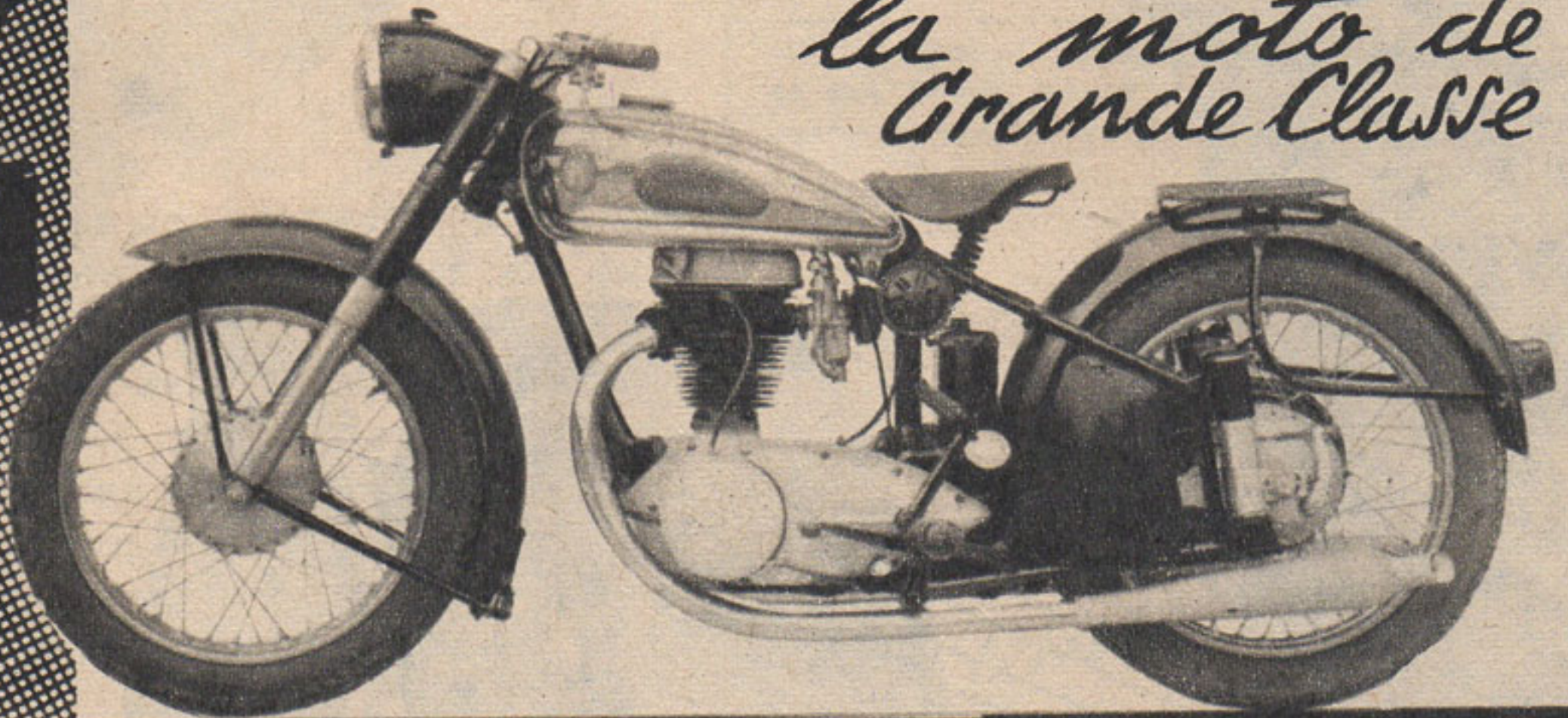


STAND
N° 36

**350 CMC
REGINA**

HOREX

*la moto de
Grande Classe*



“TRADING-MOTOR-LINE”, 74, Rue de Rome - PARIS-9^e

AGENCES DEMANDÉES - VENTE A CRÉDIT LAB. 22-08

AVEC LE CARBURATEUR

AMAC

Pour CYCLOMOTEURS :

- départ au 1/4 de tour
- consommation moindre
- vitesse accrue
- pas de fuite

Pour MOBYLETTE :

2 modèles : Spécial Sport — Tourisme

CARBURATEURS pour TOUTES MARQUES de MOTEURS :

LE POULAIN, VAP, etc., etc...

Nous avons également :

GUIDONS CYCLOMOTEURS

à poignée tournante, pour toutes marques

En vente chez tous les Motocistes, ou, à défaut :

STATION-SERVICE AMAC

21, Rue Collange, LEVALLOIS (Seine) - Tél. PER. 06-02

Au SALON : HALL RENAN, Stand 121

STAND N° 26

UNE GAMME...

MOTOCYCLETTES :

ARDIE 125 cmc., 250 cmc.

DURKOPP 100 cmc. 150 cmc.

MATCHLESS 350 cmc. 500 cmc.

ASPE DUMONT & C^{ie}

13, Rue de la Fontaine-au-Roi

Tél. : OBE. 31-51, 52 PARIS (XI^e)

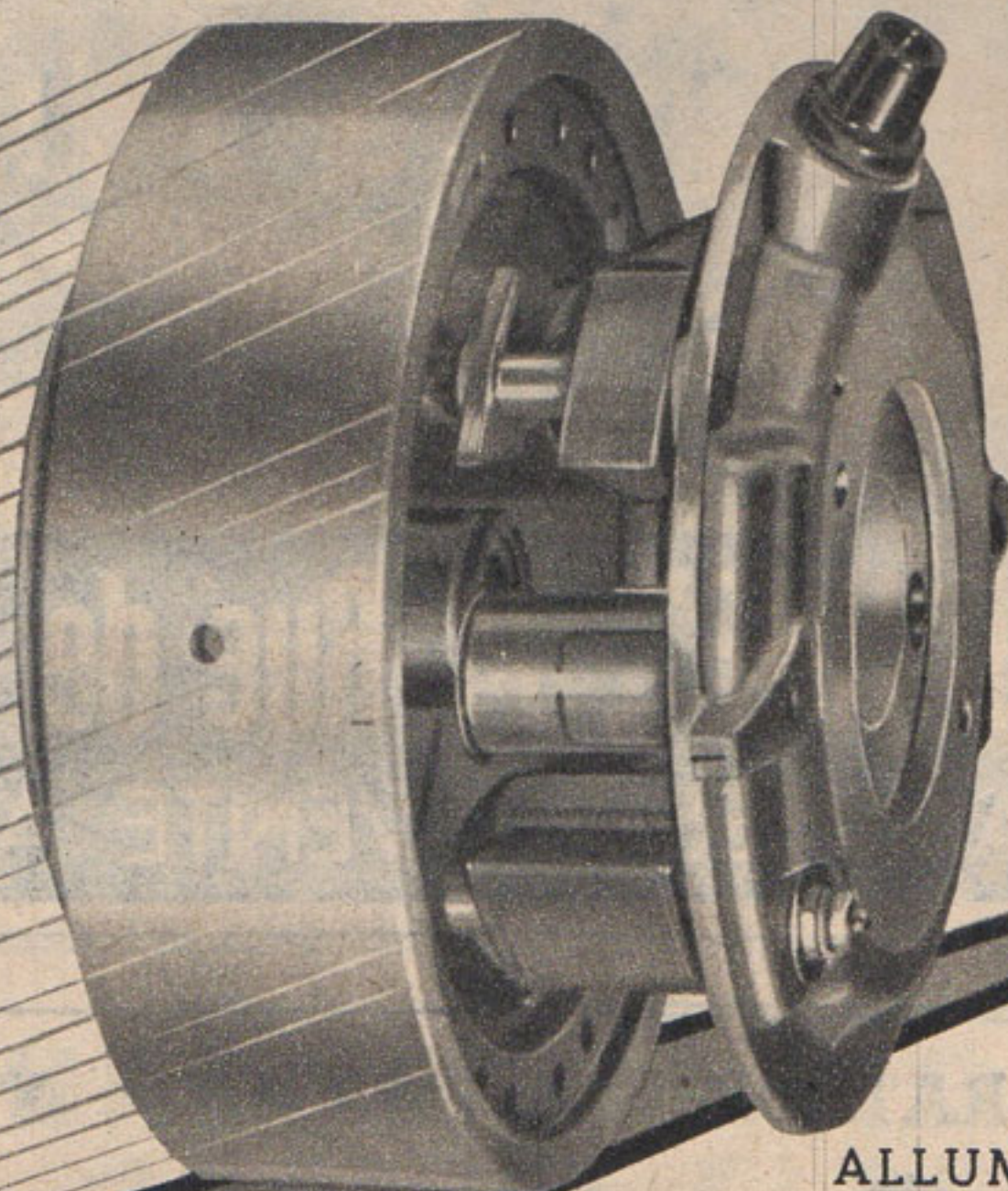
AGENT EXCLUSIF IMPORTATEUR

• PIÈCES DÉTACHÉES ET SERVICE •

Des volants magnétiques DE GRANDE CLASSE

Quelques références :

ALCYON
GNOME & RHONE
MONET-GOYON
PEUGEOT
ULTIMA
VELOCAR



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

ALLUMAGE

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

ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes
Pas de surtension
Régulation automatique

ENTRETIEN

Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

ABG

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

CONFRONTATION

◆◆◆◆◆



Si le Salon n'avait pour but que de permettre à chaque exposant de montrer ce qu'il a fait et ce qu'il compte faire, ce ne serait déjà pas mal ; mais la portée de cette manifestation, où nos industriels nationaux voisinent avec l'élite étrangère, est beaucoup plus qu'une simple exhibition individuelle ou collective.

Le Salon donne à ceux des constructeurs, qui fréquentent leur propre stand, l'unique occasion du contact direct avec une clientèle, qu'à part ces dix jours, ils ne voient qu'à travers l'écran de leurs voyageurs et agents.

Pour leur part, les ingénieurs et dessinateurs de chaque maison ne se font pas faute, c'est le franc jeu, de se rendre mutuellement visite et de discuter technique, les yeux braqués tour à tour sur leurs enfants chéris et sur ceux de leurs confrères... Saine et loyale émulation.

Côté spectateurs ? Un seul sur cent, moins peut-être, n'est qu'un badaud. Les visiteurs vont, viennent, retournent d'un stand à l'autre, estiment, jaugent, s'appuient, interrogent, observent, objectent, approuvent, critiquent en connaisseurs.

Si quelques néophytes prêtent à sourire par leurs questions naïves, soyons certains qu'ils seront, l'année prochaine, parmi les roués les plus experts.

La plus grande animation n'est pas celle de la foule ondulante ; c'est dans les yeux qui scrutent, les cerveaux qui enregistrent, qu'elle se manifeste.

Chacun raisonne son choix et le motive. Le Salon n'est pas une kermesse, c'est une confrontation grave, sévère même et riche en conséquences.

Enders Max.

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
A. DUBUNGS 96

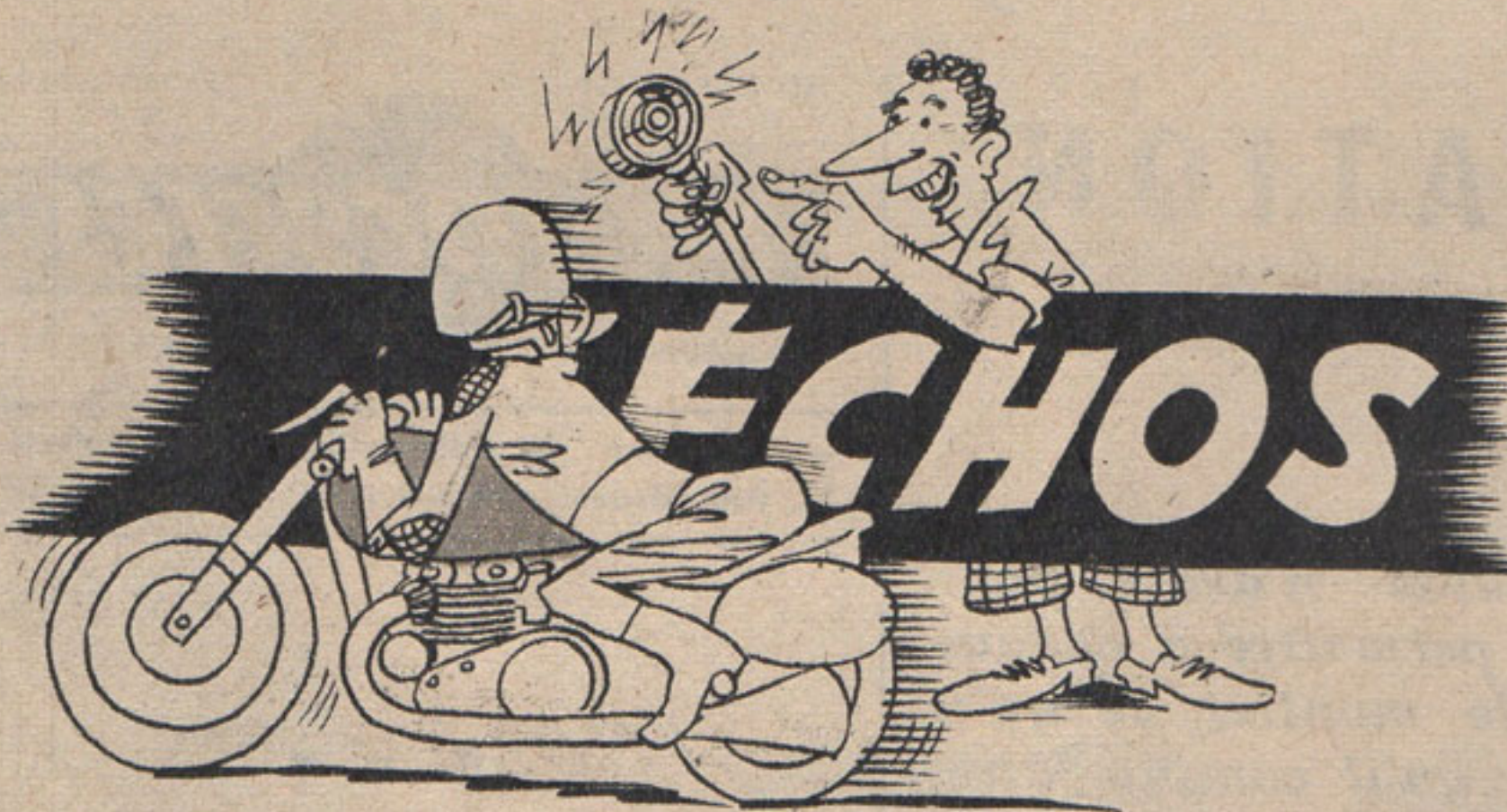
DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

Sommaire

5^e ANNÉE - N° 60 - 1^{er} OCTOBRE 1951

	Pages
● ÉCHOS	22
● 1.000 MACHINES PAR JOUR...	24
● SUR LES STANDS.....	28
● LES EXPOSANTS, LEUR STAND, LEURS PRIX	48
● Le RALLYE des CENTAURES 1951	51
● MOTO-POLICE	53
● SUR LA ROUTE DES ALPES ...	55
● « MOTORISÉE », par LE PENVEN.	57
● STATISTIQUES	58
● BOL D'OR (côté coureurs)	62
● 175 eme. de COURSE.....	64
● LE SPORT.....	67



Notre courrier.

Nos lecteurs aiment sans doute à nous faire amicalement des farces. Ceux d'entre eux qui nous écrivent nous ont laissé assez tranquilles avec leur correspondance en juillet et août. Mais maintenant que nous sommes en plein boum avec notre numéro de Salon et que nous n'avons pas assez de tout notre temps pour y mettre la dernière main, nous recevons chaque jour une trentaine de lettres, généralement assez copieuses.

Nous sommes navrés de n'avoir pu en ce moment répondre comme d'habitude au jour le jour; nous tenons à nous en excuser auprès de nos correspondants en leur motivant les raisons de notre retard.

Peinture électrisante.

C'est un phénomène assez curieux qui, quoique n'ayant pas un rapport direct avec la moto, vaut d'être signalé.

Chaque fois qu'en sortant de notre Simca 8 nous en fermions la portière, un léger chatouillement dans les doigts nous indiquait qu'il y avait par là de l'électricité qui se perdait. Tout l'équipement fut en vain vérifié, il était correct. Les électriciens interrogés n'y pigeaient rien. D'autres Simca ne présentaient pas ce léger inconvénient.

C'est L'« Argus de l'Automobile » qui vient de donner la clé du mystère. Ce phénomène n'est pas particulier à la marque citée; il est plus répandu qu'on ne le pense puisqu'on en a sérieusement recherché l'origine. On a fini par découvrir que c'est la peinture la grande coupable : c'est le frottement de l'air sur certaines peintures à base de résine artificielle qui, selon l'expression de l'« Argus », charge littéralement la voiture, un peu comme, à l'école, nous « chargions » étant gosses, nos porte-plume en caoutchouc en les frottant contre notre manche pour attirer des morceaux de papiers. L'utilisation de nouveaux produits a parfois des conséquences imprévues.

L'Amicale des petits véhicules.

Nous signalons d'autre part la fondation de l'Association française des cycles à moteurs; les petits cubes sont désormais assez nombreux pour qu'on s'occupe d'eux et qu'on cherche à constituer pour leurs conducteurs des clubs prenant des initiatives en rapport avec les possibilités de ces petites machines, limitées en vitesses mais étendues en champ d'action.

C'est dans cet esprit que s'est fondée à Gagny l'Amicale des petits véhicules motorisés de France, comprenant plusieurs sections en fonction des cylindrées prévues entre 50 et 250 cmc.

Nous souhaitons bienvenue et succès à cette amicale qui, nous l'espérons, nous tiendra au courant de ses prochaines activités.

Scotophobie.

D'après un journal d'information faisant état d'un article du « Temps », il y a en Italie des gens qui n'aiment pas le scooter; ils correspondent à nos motophobes irréductibles.

Ces gens irascibles s'élèvent contre la prolifération des scooters, si nombreux, qu'ils prennent une place importante dans le flux de la circulation.

Jalouser ceux qui ont la chance de circuler aisément, rapidement et économiquement, ce n'est déjà pas gentil, mais déplorer qu'une industrie nationale prenne une puissante extension et participe à la prospérité du pays c'est vraiment faire preuve de courte vue.

Dans les Alpes bavaroises.

Des lecteurs ayant apprécié la pittoresque photo publiée avec cette légende en première page des échos du 15 septembre — ayant eu par là une juste idée de la dureté des parcours de rallyes

allemands — ils ont en vain essayé de reconnaître la marque du sidecar qui escalada cette rampe abrupte.

Pour satisfaire leur curiosité précisons-leur qu'il s'agit d'une des Zündapp engagées dans cette épreuve.

Un raid du Cucciolo.

La fabrication en France par les Etablissements M. Rocher du moteur Cucciolo vient de faire ses preuves par le raid Athènes-Paris de Bauleret, Lacoste et Defraignes. Par des chemins incroyables, plus 50° de température. 45 kilos de bagages chacun, tous trois sont arrivés suivant l'horaire fixé au parvis Notre-Dame.

C'est le couronnement d'un éloquent palmarès cross cyclomoteurs, piste et route. 1^{er} du classement individuel dans Paris-Nice, 8 Cucciolo figuraient dans les 11 premiers, avec des moteurs strictement de série.

Enfin, les records du monde, depuis l'heure jusqu'à 12 heures et de 10 kilomètres à 500 miles, sont toujours solides. Qui peut le plus peut le moins; c'est une assurance pour l'utilisateur.

BOMBAY rue Brunel

Nous avons été agréablement surpris de recevoir à l'improviste la visite de trois motocyclistes hindous arrivant de Bombay, chacun sur une 250 Jawa; ils sont venus à *Motocycles* pour que nous transmettions leur cordial salut aux motards français.

Ce sont MM. S.-M. Nadkarni, R.-A. Nayak et R.-J. Farjavandy.

Désireux de connaître un peu notre monde, ils ont traversé l'Afghanistan, l'Iran, la Turquie, la Grèce, la Yougoslavie, l'Autriche, la Tchécoslovaquie, l'Italie, l'Allemagne, la Suisse, la Hollande, la Belgique pour atterrir en France, d'où ils vogueront vers l'Angleterre pour retourner enfin par la route dans leur lointain pays. Voilà trois mois qu'ils sont en excursion, ayant déjà couvert plus de 20.000 kilomètres. On ne le dirait pas à voir l'état de fraîcheur des trois machines et la correction de leur équipement, surtout quand on contemple sur les photos prises au cours de leur périple.



l'in vraisemblable état de certains chemins (nous n'osons pas dire, routes) qu'ils ont dû emprunter pendant des centaines de kilomètres.

Malgré tout ils n'ont eu aucune panne. Partis le 8 juin de Bombay, ils n'ont pas tenté de battre un record, stationnant à leur fantaisie dans les pays qui leur plaisaient et campant ici et là dans les sites pittoresques.

Après avoir visité l'Angleterre, ils projettent d'effectuer leur retour par l'Espagne et le Portugal, l'Afrique du Nord, la Syrie, l'Iran, le Pakistan et terminus à Bombay.

Ce sont de charmants garçons, rieurs et pleins d'entrain, à qui nous souhaitons bon et agréable retour.

Voiturettes Italiennes.

Puisque nous sommes dans le domaine des quatre roues, précisons que celle d'origine italienne, présentée dans notre article sur le cyclecar, est l'Amica 50. Equipée à l'origine d'un moteur à culasse Siata, son capot recouvre maintenant le moteur américain Crowley qui tire 52 CV.: sa vitesse est de 155 à l'heure. Elle reste pour la plupart d'entre nous comme une belle pièce de musée car son prix est aussi élevé que le sont ses performances. Néanmoins si elle reste accessible à certains de nos lecteurs, disons-leur que le distributeur est François et C^{ie}.

Un cyclecar Italien.



D'après l'agent pour la France de M.V., cette maison dont les motos et les scooters sont avantageusement connus préparerait, en deux versions, un cyclecar 350 cmc. à moteur bicylindre.

Le modèle tourisme atteindrait le 115 et le type sport, le 130 à l'heure.

Sidecars pour scooters.

C'est également en Italie que l'on a songé à atteler des sidecars aux scooters; cet équipage trouve de nombreux amateurs.

Cette formule connaîtra-t-elle un égal succès en France? Nous le saurons bientôt car certains modèles vont nous rentrer prochainement.

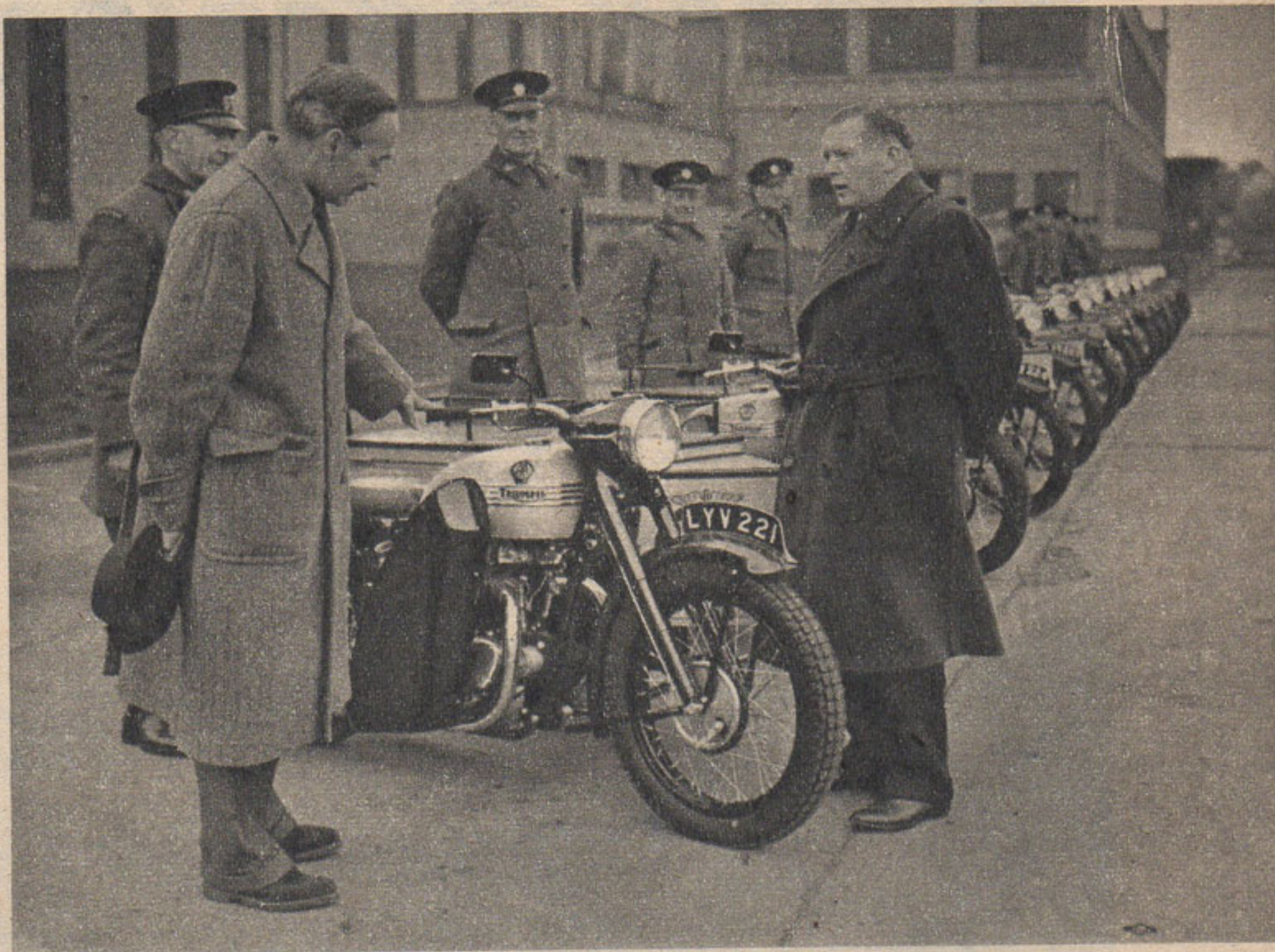
Disrupteurs.

La lutte contre le perlage des bougies de moteurs 2 temps a fait réparaître pendant un certain temps le disrupteur, d'ancienne mémoire.

On a même vu alors quelques marques le monter d'origine, puis, disparition complète.

On a beaucoup dit et beaucoup médité du disrupteur. S'il renforce incontestablement la puissance de l'étincelle, par contre, il met paraît-il à rude épreuve les génératrices et les fatigue rapidement.

Son influence est d'ailleurs assez mystérieuse; il a cependant la vie dure et, périodiquement, on note sa réapparition sous forme commerciale, soit en réalisation d'amateurs.



Le directeur de « Route de l'Automobile Association » prend livraison de 15 nouvelles 500 cmc. Triumph, pour les dernières rentrées de son club qui correspond un peu à notre « Assurance Routière ».

CONCOURS DES ANOMALIES

Ci-dessous : les anomalies retenues pour le classement des concurrents.

1. Levier de commande de débrayage sur boîte de vitesses.
2. Commande de décompresseur sur carter inversé.
3. Moyeu avant inversé.
4. Compteur de phare séparé.
5. Grippe-genoux supprimés.
6. Réservoir d'huile changé de côté.
7. Carburateur descendu sur le cylindre.
8. Molette de réglage suspension arrière descendue.
9. Pneus avant et arrière intervertis.
10. Haut de fourche et support de phare modifiés.
11. Une seule branche au sélecteur.
12. Guidon retourné.
13. Écrou de tuyau d'échappement modifié.
14. Suspension de selle à ressort.
15. Frein de direction supprimé.
16. Repose-pieds arrière supprimé.

1000 machines par jour

FONDEE en 1924 par MM. Bardin et Benoît, la Société Motobécane partait avec un modèle populaire, la 175 cmc. à courroie, qui d'emblée donnait à la firme une situation enviable parmi les constructeurs français. Ce premier modèle extraordinairement rustique et robuste, d'une simplicité fonctionnelle, devait marquer une étape dans l'évolution de l'engin à deux roues. En effet, comme pour l'ancienne Ford, la grande diffusion de ce véhicule tenait bien plus à ses qualités d'emploi qu'à ses performances.

Séduite par ce modèle robuste, bon marché, increvable, une clientèle fidèle suivit la marque; une tradition

s'établit aussi chez Motobécane pour la satisfaire; à travers bien des vicissitudes on peut suivre dans le temps, jalonnées par les différentes productions de la firme, les mêmes idées directrices de rusticité mécanique et de simplicité d'emploi avec un souci du prix de revient, présent à tous les stades de la fabrication.

Aussi en visitant les ateliers de Pantin on retrouve un reflet de cette technique. Les modèles actuels 4 temps blocs-moteurs avec avance automatique ou cyclomoteur Mobylette, tous se prêtent parfaitement à la fabrication de grande série; tout gravite autour d'une réalisation logi-

que dans les meilleures conditions de travail et de prix de revient. Les moyens les plus modernes, les machines les plus précises opèrent sur des pièces simples, sur des usinages classiques. Les opérations manuelles délicates sont de plus en plus supprimées par la précision des assemblages que surveille un contrôle rigoureux et par l'automatisme des machines. Les grandes séries envisagées ont conduit sur bien des points à rejoindre la technique automobile avec la transposition nécessaire due aux petites dimensions des pièces. Et ceci est assez nouveau en France pour justifier cette visite.



L'atelier de montage des roues de Mobylette



Vue d'ensemble des chaînes de montage Mobylette.



A l'atelier de fabrication des moteurs, la Polymécanique, les pièces constituant le moteur rentrent en produit demi-fini de la forge, du laminage ou de la fonderie pour être usinées, assemblées, montées.

Nous retrouvons donc les différents procédés de fabrication adaptés à ces problèmes nouveaux. Comme M. l'ingénieur Paillarse, directeur de cet atelier, l'exposait récemment à la S.I.A., pour trouver une clientèle plus vaste il faut mettre à la disposition des acheteurs des véhicules de prix plus bas, c'est-à-dire dans lesquels sont incorporés une part de plus en plus réduite d'heures de travail.

Il y a un dilemme qui consiste en ce que le standard de vie de chacun doit aller en augmentant, c'est-à-dire que les salaires et les traitements doivent augmenter et les prix de revient diminuer. Cette aspiration individuelle à l'emploi d'une quantité de plus en plus grande d'objets manufacturés impose l'obligation d'améliorer constamment les procédés de construction. Mais il y a une limite qui est l'importance des investissements à prévoir en fonction des délais d'études, de réalisation et de mise au point par rapport à l'incertitude qui règne sur la durée d'utilisation d'un tel ensemble, c'est-à-dire les risques de changements de modèles avant amortissement complet des valeurs engagées. Il y a donc en face de chaque nouveau modèle à contruire un problème particulier. Il faut définir l'importance des cadences et la durée probable pendant laquelle le modèle plaira à la clientèle.

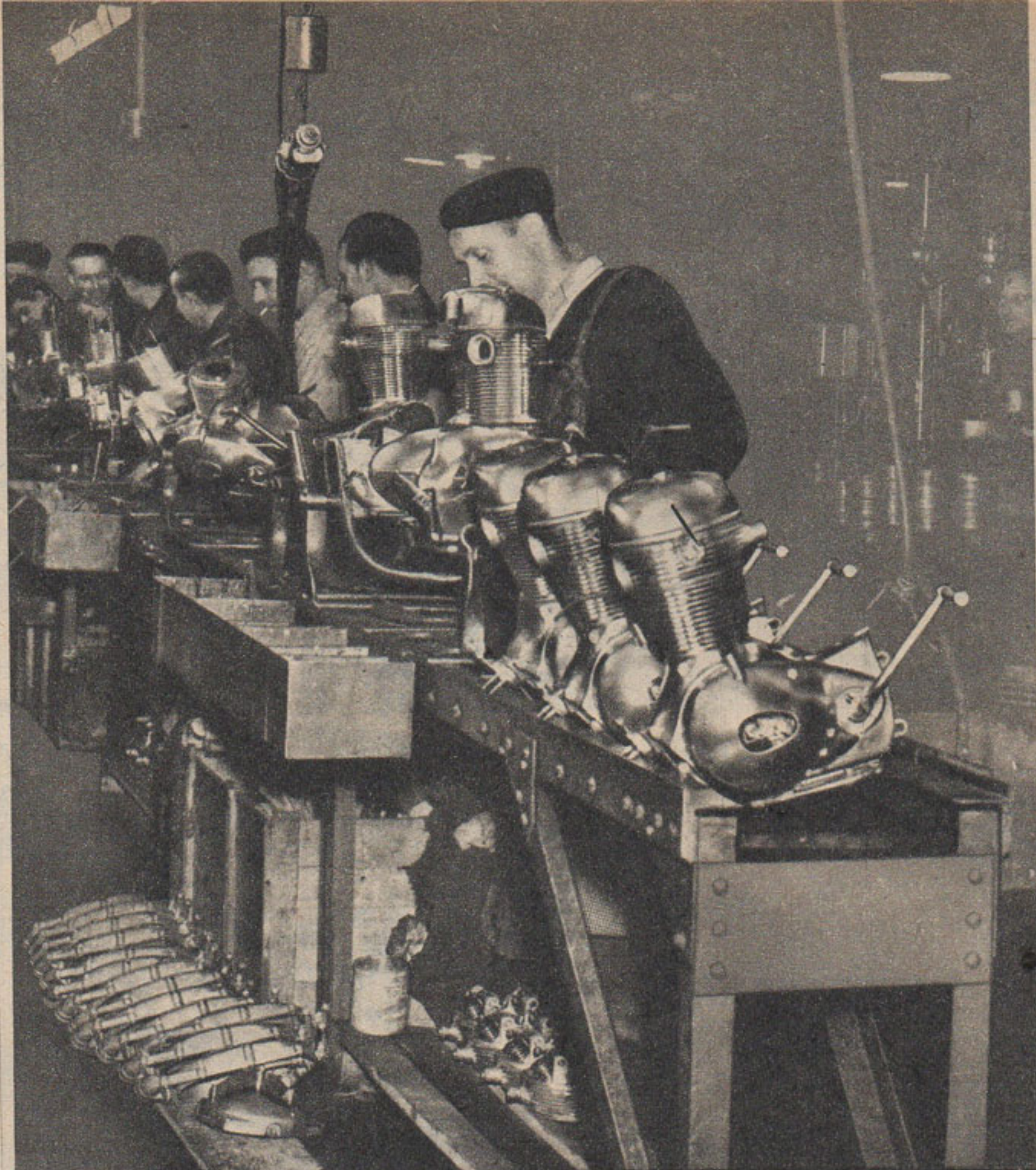
Des réponses données dépendent l'importance du matériel et les moyens à mettre en œuvre. C'est ce qui détermine le choix des procédés de construction et nous retrouvons pour les séries de 1.000 moteurs par jour, des fabrications Mobylette, des procédés différents de ceux appliqués aux blocs-moteurs.

Dans cet ordre d'idée nous rencontrons à Motobécane les tours à 4 ou 6 broches qui exécutent automatiquement les pièces de révolution prises dans la barre d'acier étiré comme une véritable machine à décolleter, mais à une échelle bien supérieure au point de vue dimensions, les barres allant de 40 à 120 millimètres de diamètre. Extérieur, intérieur, tout l'équipage quadruple par exemple, sont tournés à la machine.

En ce qui concerne les pièces provenant de la forge ou de la fonderie, il est très vite apparu à l'ingénieur que la succession d'opérations élémentaires simples, même si la rapidité de leur exécution était augmentée par l'emploi d'outils sans cesse améliorés, de machines-outils de plus en plus robustes, serait avantageusement remplacée par des opérations simultanées (et je cite encore le directeur de la Polymécanique).

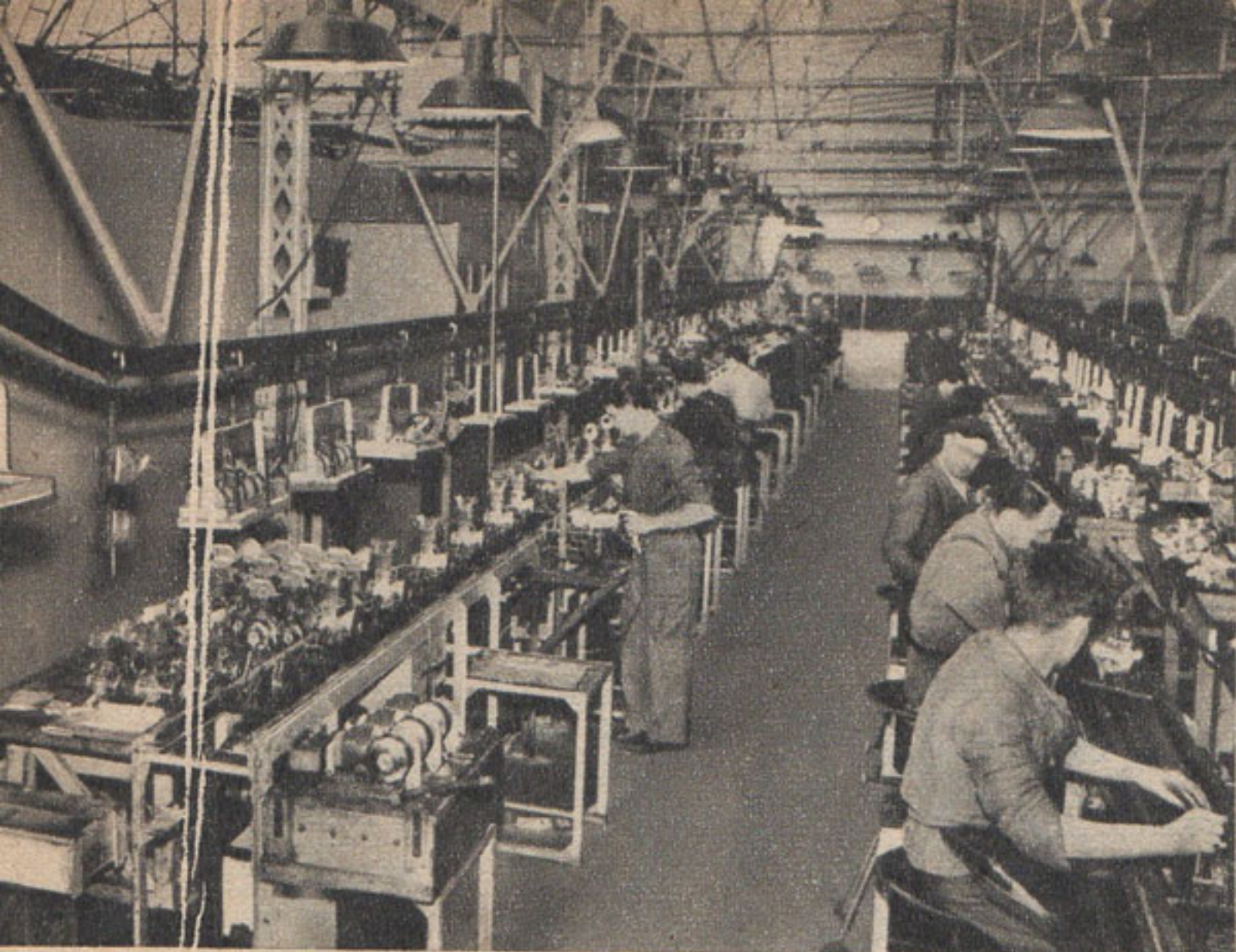
De là sont nées les machines transfert. Il y a une remarque importante à faire à ce sujet, c'est que la machine transfert est particulièrement employée pour les pièces qui sont les parties apparentes du moteur, c'est-à-dire les contenants des pièces en mouvement.

Par contre, les pièces en mouvement généralement contenues à l'intérieur des précédentes, comme pignons de boîte



↑ Extrémité de la chaîne des 175 cmc. ★ Opération manuelle de goujonnage. ↓

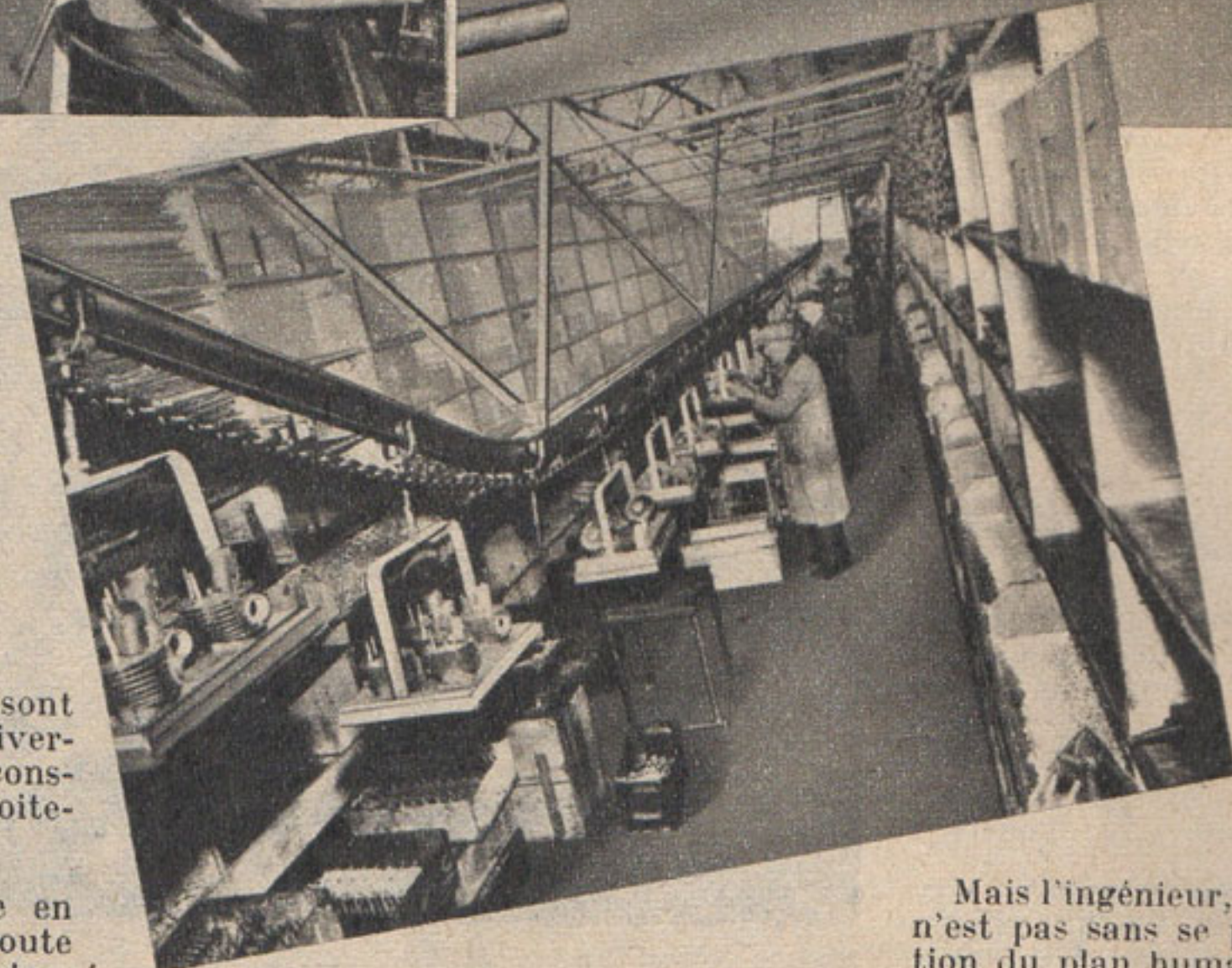




Chaînes de montage mécanique.



Magasin avec manutention mécanique.



Tours automatiques verticaux.



de vitesses, vilebrequins, etc... sont justifiables de machines plus universelles dans leur application dont la construction n'est pas en général étroitement liée à la pièce usinée.

La machine transfert est conçue en fonction d'une pièce déterminée. Toute modification de dessin est une catastrophe d'autant plus que le matériel est souvent conçu de manière qu'une seule machine suffit à fournir les besoins du montage. Les arrêts, pour quelque cause que ce soit, prennent une importance énorme quand il n'existe pas de moyens de dépannage et justifient de grandes précautions dans l'étude, la réalisation et le fonctionnement.

Aussi plusieurs machines transfert adaptées aux petites pièces de motocyclettes présentent leur tête en tous sens, flanquées de moteurs électriques par dizaines. Les enclenchements se font dans des armoires et ces véritables cerveaux règlent une gamme d'opérations en cycle fermé qui ramène vers l'opérateur la pièce qui vient d'être usinée et ne nécessite pas le déplacement de celui-ci pour remplacer les pièces finies par des pièces non usinées.

Ces machines s'appliquent particulièrement aux opérations de perçage, d'alésage et de fraisage.

Il reste sur de nombreuses pièces un parachèvement important qu'il n'a pas été possible d'intégrer dans une chaîne mécanique d'usinage, et dans d'autres ateliers nous retrouvons les machines modernes de taillage d'engrenage et sa suite, le Shaving, le traitement thermique et la rectification.

Le montage se fait sur des chaînes à mouvement continu, qui défilent devant les ouvriers assis sur des tabourets; parfois deux chaînes identiques fonc-

tionnent en parallèle, les magasins desservent ces chaînes par des convoyeurs aériens. De là les moteurs passent au rodage mécanique effectué sous l'action d'un entraînement extérieur et enfin sur les bancs d'essais, où des génératrices permettent d'en mesurer sa puissance.

Les moteurs essayés passent ensuite dans les différents ateliers de montage Motobécane et une partie est expédiée à l'étranger pour les licenciés de la marque.

On retrouve à l'atelier Mobylette de Pantin cette même idée d'organisation rationnelle, ces mêmes principes de travail; les chaînes de montage mécanique avancent continuellement devant les opérateurs et les temps de montage sont prévus pour chaque opération la plus longue.

La préparation de certains organes se fait en dehors de la chaîne pour assurer à cette dernière un synchronisme parfait.

Ici encore les convoyeurs mécaniques promènent les roues à travers les ateliers et en bout de chaîne les machines, enfin venues au monde, parviennent aux bancs d'essais sur roues, avec prise de puissance genre «home trainer» où les derniers réglages, les dernières vérifications de l'équipement électrique sont effectués avant l'expédition.

Pour les vélomoteurs et motos, des essais sur route complètent cette gamme sévère de contrôle.

Mais l'ingénieur, nous dit M. Paillarse, n'est pas sans se poser souvent la question du plan humain dans sa conception de machines ou de procédés.

Au début les dirigeants étaient un peu inquiets des répercussions psychologiques et physiologiques de ces procédés en raison, d'une part, de leur nouveauté dans notre industrie et du peu de documentation que l'on trouve à ce sujet.

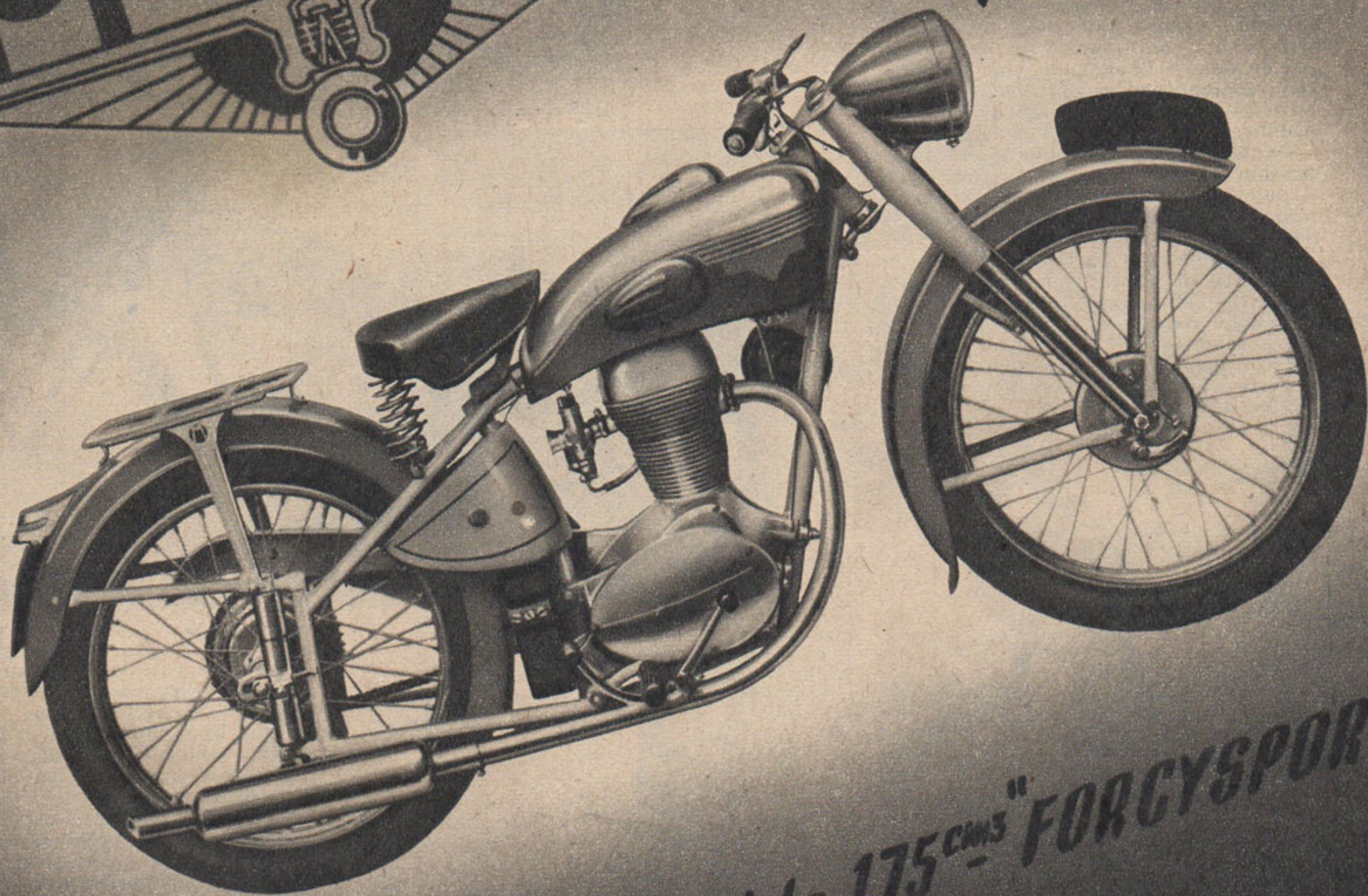
Une des craintes était que la monotonie du travail finisse par lasser ou par assombrir l'humeur des ouvriers. Aussi en ce qui concerne les chaînes, par exemple, les monteuses changent de poste périodiquement. Cela a en outre l'avantage de ne pas rendre le travail tributaire de tel ou tel titulaire.

Tout cela joint à la jeunesse relative des monteuses — leur âge moyen est d'environ 24 ans — fait que l'on ne peut constater aucune différence de comportement entre les différents genres de travaux, et aucune conséquence fâcheuse sur la santé du personnel n'a été constatée à la suite de la mise en place de ces moyens mécaniques de travail.

Cette poursuite du perfectionnement de la fabrication et de l'usinage a assuré la grande diffusion de la marque. Au point de vue production 18.000 machines sortent chaque mois des Ateliers de Pantin et ceci consacre le bien-fondé d'une technique. Avec une production comme celle de la Motobécane, la construction moto passe dans le domaine de la moyenne industrie, justifiant les moyens de production les plus modernes en consacrant le succès du deux-roues en France et dans le monde.

Au Salon
STAND N° 25
MOTOCOMFORT

présente



...la Rapide 175^{cms} "FORCYSPORT"

Q U A L I T É
R O B U S T E S S E
B E L L E S
P E R F O R M A N C E S

B L O C - M O T E U R A
C U L B U T E U R S 4 V I T E S S E S
F O U R C H E T É L E S C O P I Q U E
S U S P E N S I O N A R R I È R E
C O M P T E U R K I L O M É T R I Q U E

LA MOTOCOMFORT

16, RUE LESAULT-PANTIN Seine

NOUS VOYONS

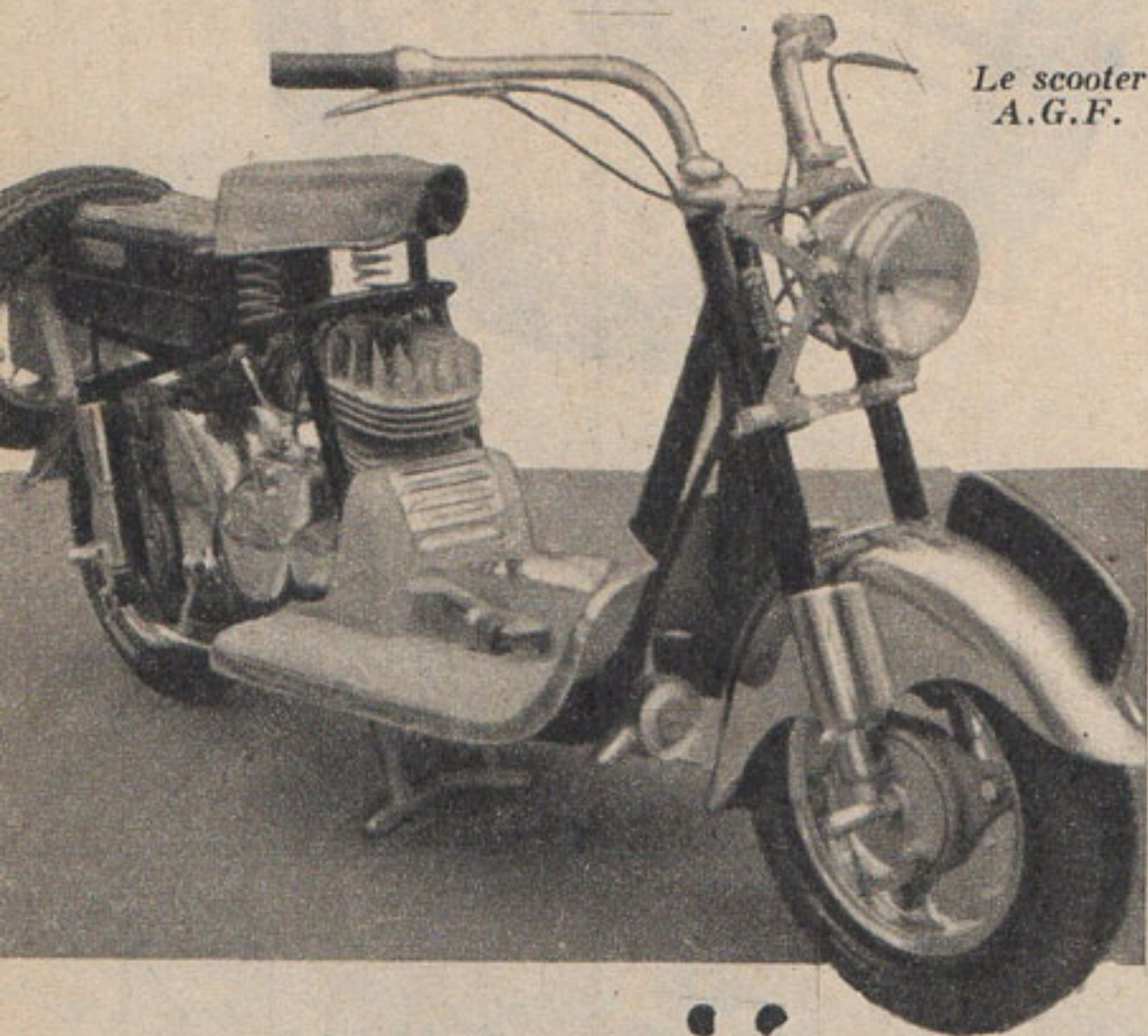
Le constructeur du scooter A.G.F. M. Faizant, a étendu ses fabrications à deux cyclomoteurs, ou plutôt à un cyclomoteur traité pour recevoir deux 50 cmc. très différents.

Nos lecteurs connaissent déjà la première version que nous avons présentée ici : cadre-poutre se prolongeant par le phare à l'avant du pilier de direction, fourche arrière en alliage léger et bloc Le Poulain suspendu en avant du pédalier.

Ce même cadre, avec une légère modification dans les pièces de fixation, reçoit également le moteur Cucciolo 4 temps, soupapes en tête et boîte 2 vitesses et débrayage.

Le cadre s'allie parfaitement avec ce beau petit moteur qui plait par ses performances étonnantes pour une cylindrée aussi réduite.

Les scooters A.G.F. nous les connaissons de longue date, mais chaque Salon apporte quelques améliorations de confort ou de présentation.



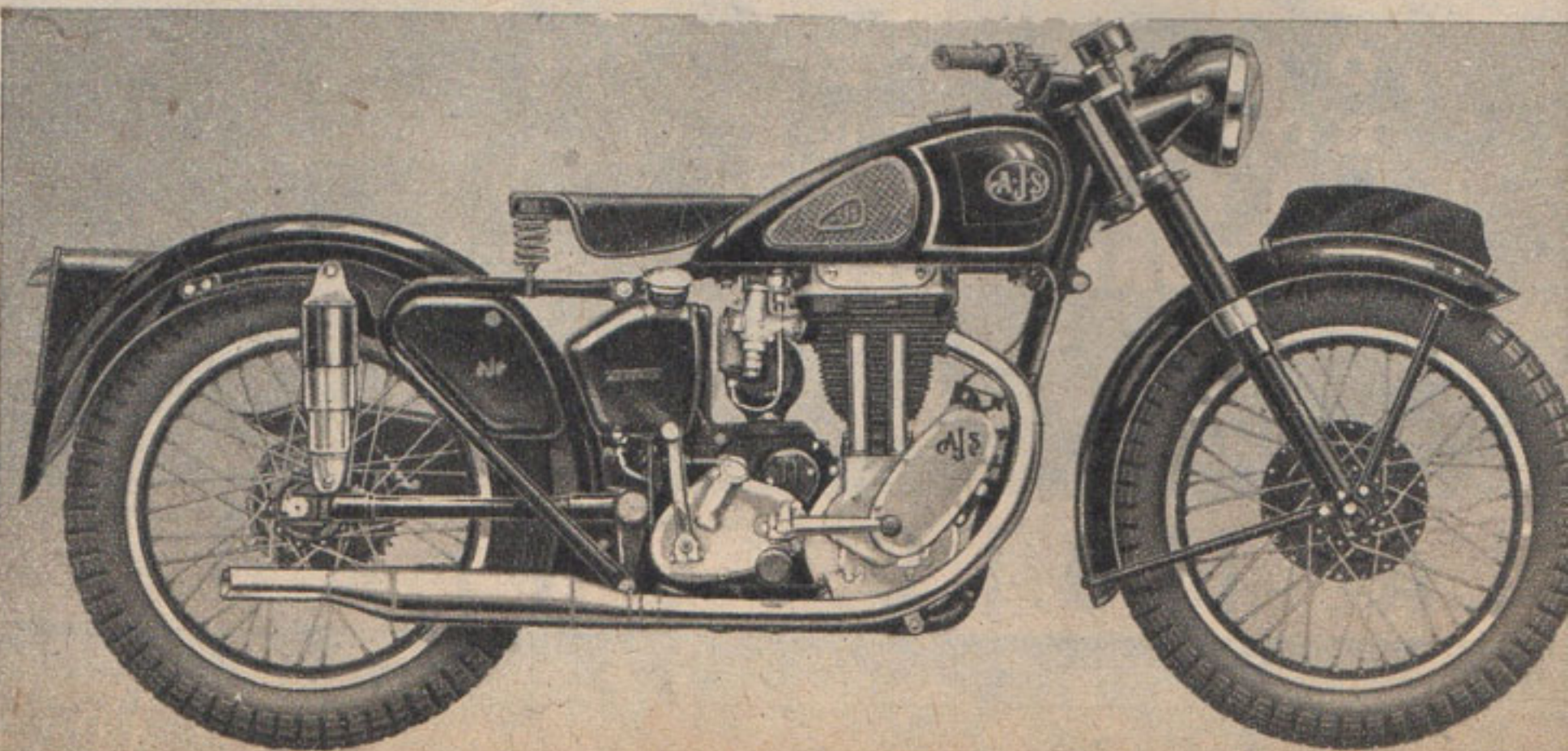
Le scooter
A.G.F.

Georges Monneret expose les 350 et 500 A.J.S. qu'avec ses fils il a si souvent conduites à la victoire.

Ce sont des racers, et aussi des motos de sport et de tourisme bien connues des amateurs et sur lesquelles on a toujours quelque chose à découvrir parmi la dizaine de modèles offerts par la marque. Nous comptons quatre 350 cmc. dont deux à cadre rigide et deux à suspension arrière, sans parler du modèle « racing spécial » et cinq 500 cmc. dont deux à cadre rigide et trois à suspension intégrale parmi lesquelles la Springtwin 2 cylindres.

Tous les moteurs sont des culbuteurs; les cadres à suspension sont à fourche oscillante.

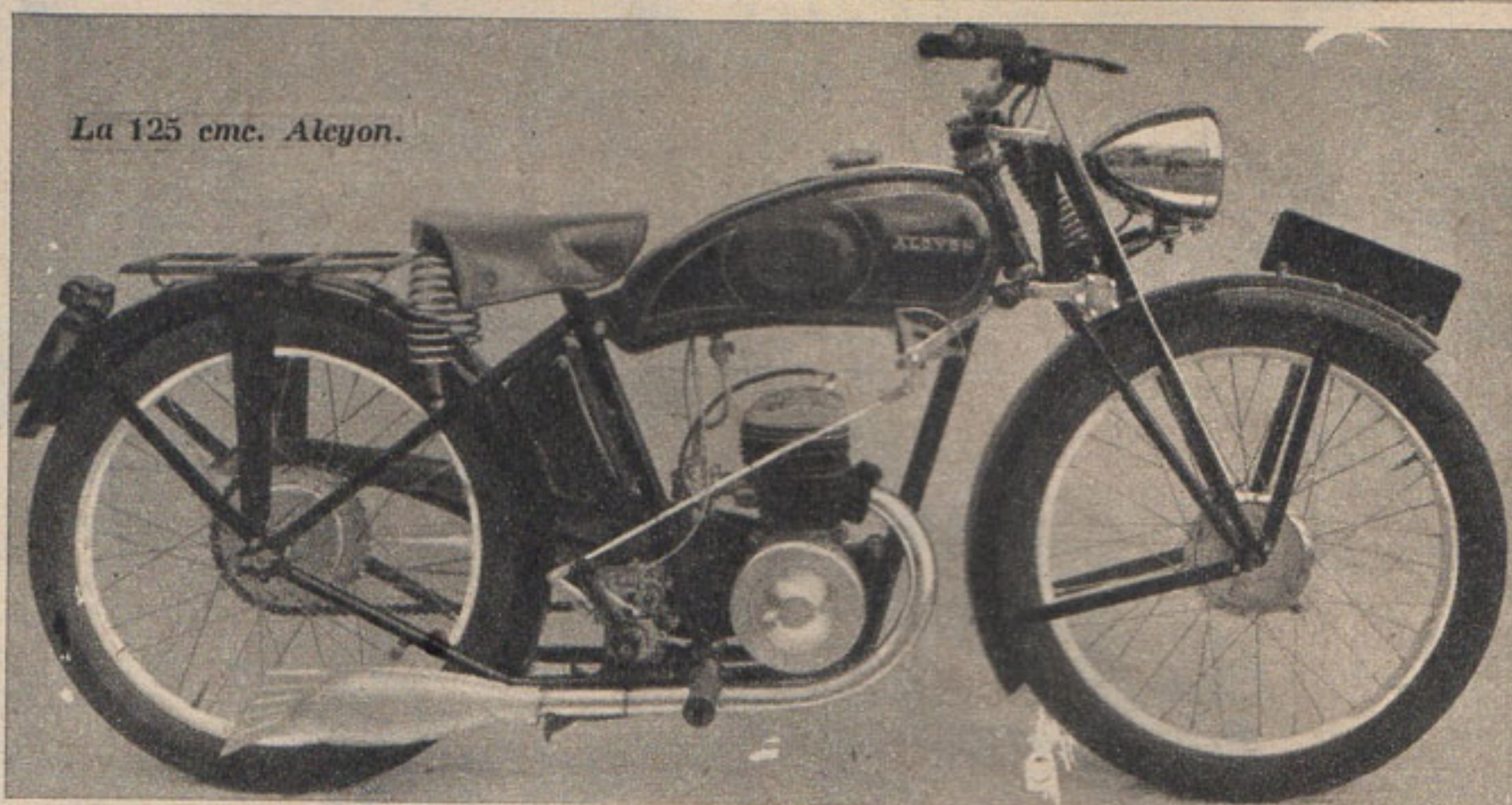
L'A.J.S. 350 cmc.



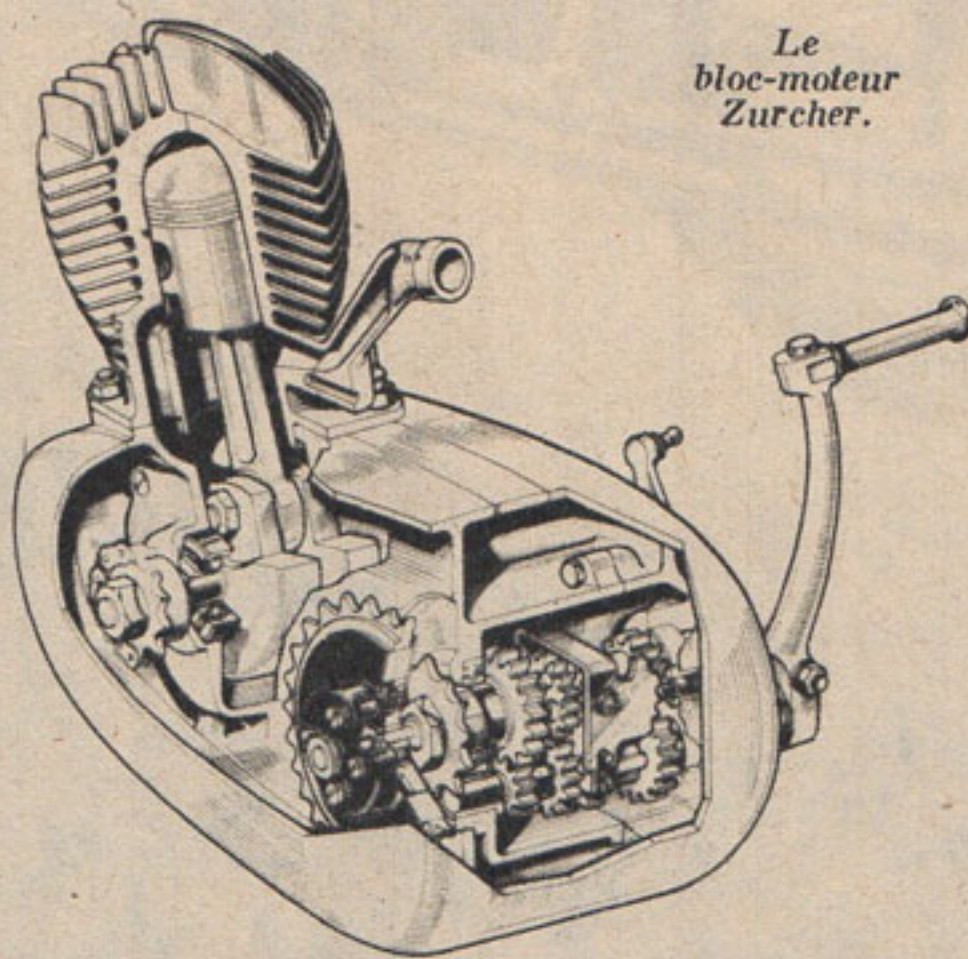
COMME les années précédentes, nous allons donner aussi largement que possible un aperçu de ce qui nous sera proposé sur les divers stands.

Nous adopterons à nouveau l'ordre alphabétique qui ménage les susceptibilités; nous reconnaissons d'ailleurs qu'il avantage chaque fois ceux qui sont en tête de l'alphabet, mais comme nous ne pouvons pas modifier les orthographes, adoptons encore une fois cette méthode. Nous avons établi, d'autre part un tableau donnant, marque par marque, le numéro du stand, la nomenclature et le prix des principaux modèles. Nous avons pensé présenter par paragraphes différents les diverses catégories : motos, vélomoteurs, scooters, cyclomoteurs, moteurs auxiliaires, etc... Chacun, suivant ses aspirations, aurait eu ainsi un aperçu à son choix.

La chose s'avère difficile; elle nécessiterait des répétitions qui



La 125 cmc. Alcyon.



Le
bloc-moteur
Zurcher.

Alcyon a poussé cette saison son cyclomoteur Alcyonnette qui a été présenté ici dans un récent article.

Cet appareil avait déjà fait son apparition lors du Salon 1950; il avait même pris part à quelques épreuves de grand tourisme pour confirmer la valeur de sa fabrication. Notre article sur l'Alcyonnette est trop récent pour que nous le répétions à si brève échéance.

Rappelons néanmoins qu'à des dizaines d'années d'intervalle Alcyon a réédité en la modernisant une formule qui eut alors un grand succès dans toute la France.

L'Alcyonnette, 1951 est équipée du moteur Vap 4 à débrayage. Le cadre et toute la partie cycle ont fait l'objet de soins tout particuliers; on peut assurer que cette petite machine d'aspect très agréable est tout à fait au point. La marque Alcyon a toujours été très appréciée par ceux qui considèrent leur machine comme un outil que l'on abandonne et que l'on reprend au hasard

ne clarifieraient pas la situation. Si chaque constructeur ne faisait qu'un type de machine c'eût été clair et facile, mais nombre d'entre eux jouent sur toute la gamme: il vaut donc mieux les visiter l'un après l'autre et détailler individuellement chaque stand. Cette présentation ne prétend pas, d'ailleurs, épuiser le sujet; nous remarquerons certainement de visu, une fois les portes ouvertes, des tas de choses dont nous n'avons pu encore avoir connaissance au moment où nous écrivons ces lignes. Les numéros d'« Après-Salon » viendront donc compléter cette documentation première et permettront mieux de sérier les questions et de se faire pour chaque catégorie une opinion d'ensemble.

Aujourd'hui, nous visitons le Salon; les prochaines fois, après avoir bien piétiné toutes les carpettes de chacun des stands, nous dirons ce que nous en pensons.

des besoins sans avoir à l'entourer de soins entre temps. Ces gens préfèrent un véhicule rustique et font fi de certaines améliorations qui leur font peur et leur semblent inutilement coûteuses.

Connaissant cette tendance, le constructeur nous présente un modèle adapté à ce genre de clientèle et volontairement dénudé des organes complexes que ce genre de client considère comme superflus.

C'est le type « 25 », vélomoteur 125 cmc. Il est équipé du moteur Zürcher qui équipe de série les différents types de cette maison. C'est un 2 temps à piston plat monotube, cylindre fonte et culasse alu.

La boîte de vitesse, séparée, attaches en dessous, est à 3 rapports avec commande à main par levier se déplaçant au long d'un secteur sur le flanc du réservoir. La fourche avant est à parallélogramme.

Les roues sont avec pneus de 650 x 65. C'est un modèle utilitaire au meilleur prix et cependant d'une fabrication sans critique.

Une autre série de vélomoteurs s'offrent les uns avec bloc Zürcher 3 vitesses, d'autres avec le moteur 4 temps A.M.C. Ces modèles sont à fourche avant télescopique et certains avec suspension arrière.

La série des productions est complétée par deux motos légères en 175 cmc., l'une et l'autre à bloc-moteur A.M.C., 4 temps à culbuteurs et 4 vitesses au pied; ces deux 175 cmc. sont dans leur ensemble de même composition, sauf pour la « 19 Sp. » plus luxueuse, une suspension arrière et un équipement électrique avec batterie.

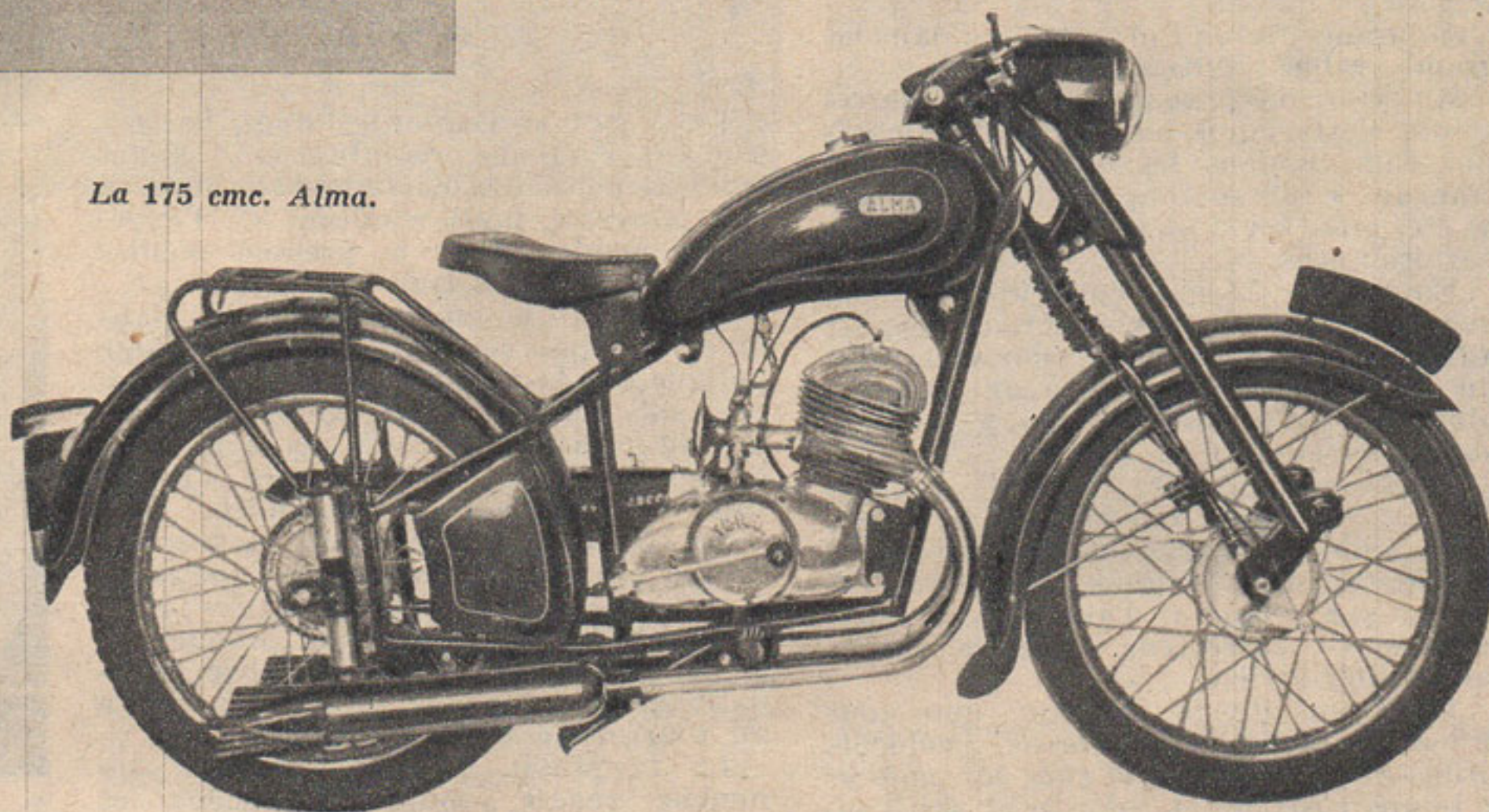
• •

Alma expose entre autres quatre modèles principaux :

Son cyclomoteur a cette particularité d'être équipé d'une fourche télescopique; le moteur est un 2 temps à la base du cadre, qui utilise la chaîne du pédalier et les 3 vitesses du dérailleur.

Le vélomoteur est un 2 temps de 125 cmc. avec 4 vitesses au pied, fourche

La 175 cmc. Alma.



télescopique et suspension arrière; en moto, c'est une 175 cmc. également à moteur 2 temps et 4 vitesses au pied. La suspension avant est du dispositif spécial inventé et réalisé par le constructeur M. Mauriange, dit : à roue tirée, qui donne une excellente tenue de route.

Alma a également réalisé, dès l'année dernière, un trimoteur de 125 cmc. de cylindrée avec 2 temps, 4 vitesses et suspension avant par roue tirée.

• •

Le scooter Ardent se distingue de la plupart des autres par sa cylindrée réduite : 50 cmc. Il se dénomme très justement Baby-Scooter. Le moteur auxiliaire a fait tellement de progrès depuis sa récente origine, qu'il peut tout aussi bien s'adapter à un type de cadre qu'à un autre, d'autant que dans le cas présent aucune charge supplémentaire ne lui est imposée.

scooters Ardent, qui d'emblée a conquis une clientèle s'affirmant chaque jour, ce qui prouve bien qu'il correspond à un réel besoin.

Ce petit véhicule a été très bien étudié. Son cadre constitué par un tube-poutre est suspendu à l'avant par une fourche avec basculeurs et ressorts, il est ouvrant à l'arrière pour l'échange facile de la roue.

Le guidon pliant et orientable peut être réglé au gré de chaque conducteur; il comporte seulement trois commandes pour toutes les manœuvres. Les roues de 350 x 55 sont à jantes amovibles donc interchangeables en cas de crevaisson. Le moteur placé à l'arrière, sous capot, est un 50 cmc. Vap.4 à débrayage, à transmission par chaîne. Monté sur silentbloks il ne transmet aucune vibration à la machine.

Il est alimenté par un réservoir de 4 litres autorisant de longs parcours.

Les freins à tambour sur les moyeux avant et arrière sont conjugués avec une seule commande au guidon.

Le Baby-Scooter en ordre de marche ne pèse que 30 kilos.

Le nouveau modèle qu'on nous présente est complété par un tablier avant augmentant la protection du conducteur.

On voit par cette brève description que les constructeurs ont cherché à donner à leurs clients un engin vraiment pratique et confortable tout en restant d'un prix étudié très serré.

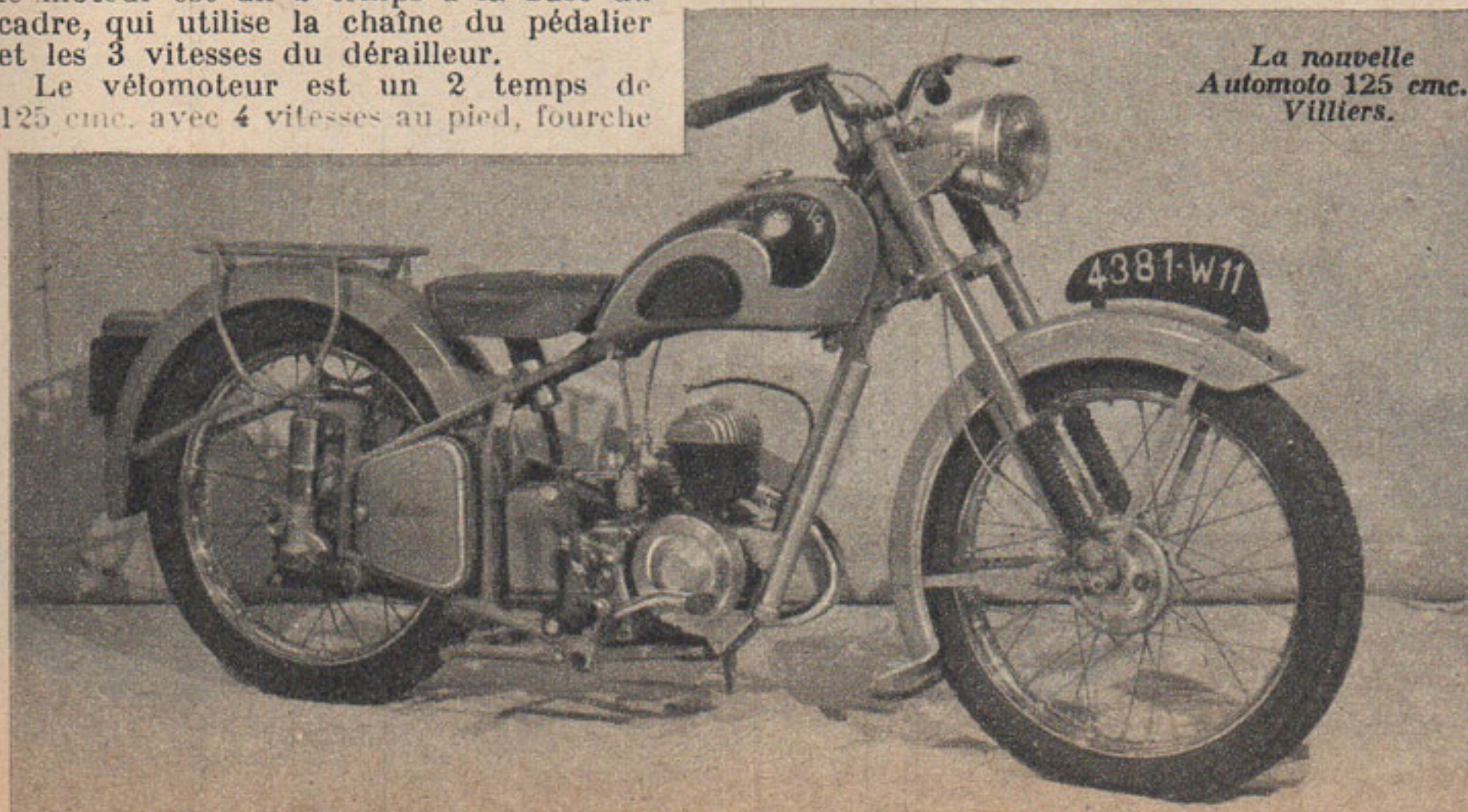
• •

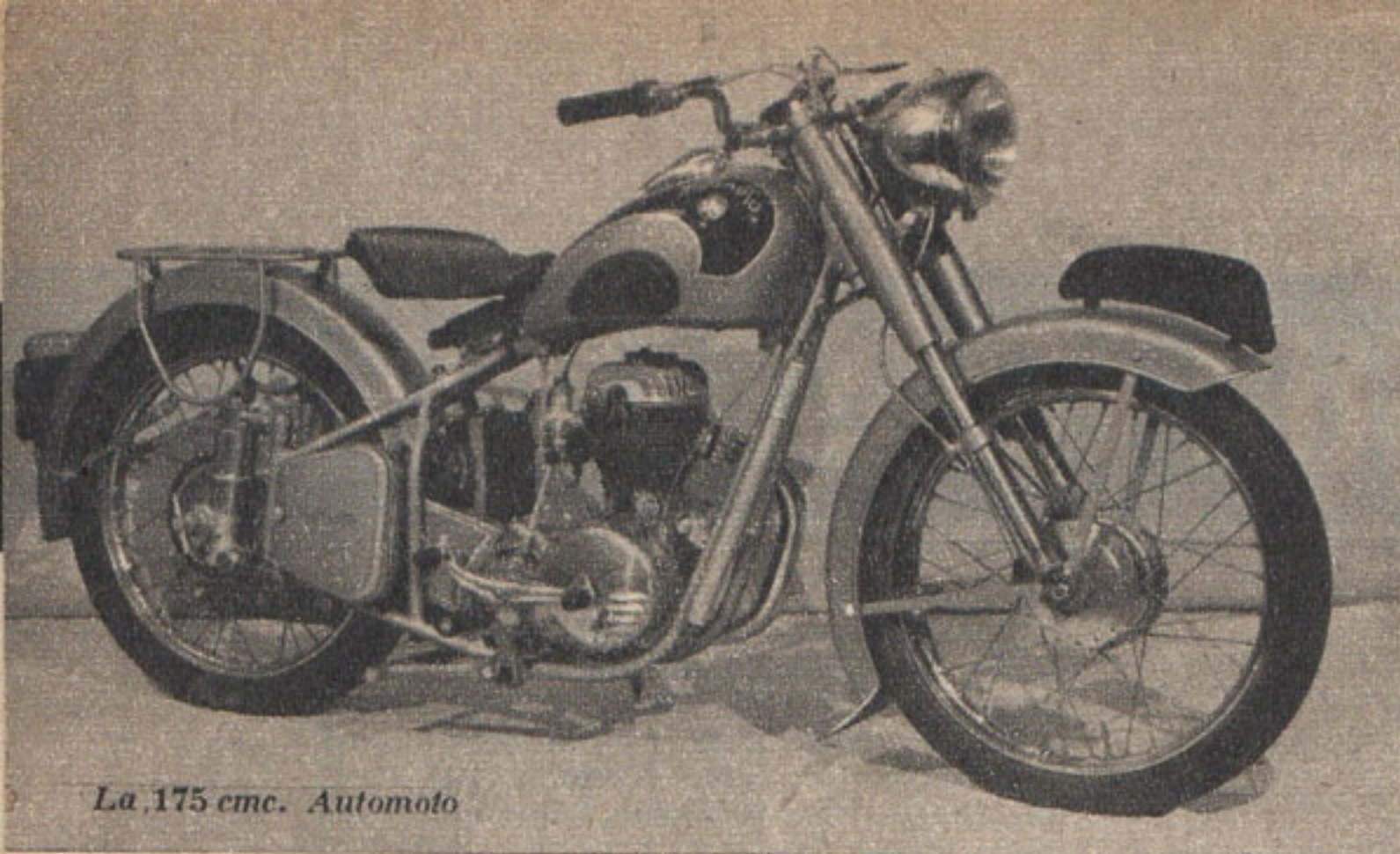
Automoto fait partie de nos grandes marques sportives qui n'hésitent pas à engager leur réputation aussi bien dans les dures compétitions de vitesse et

SUR LES STANDS...

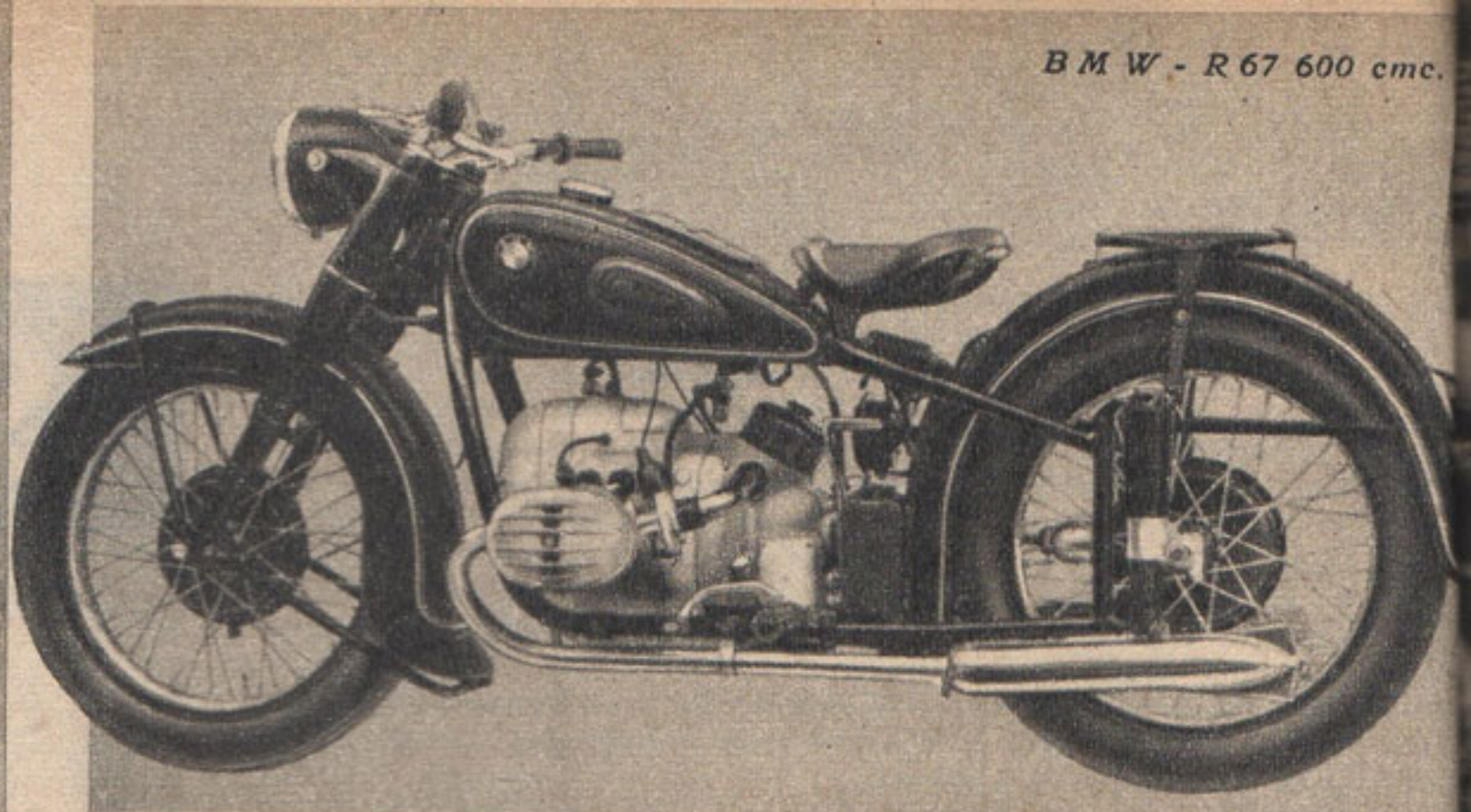
Les amateurs de 100 et 125 cmc. ont le choix entre vélomoteurs et scooters, pourquoi les partisans du moteur auxiliaire ne pourraient-ils être également favorisés dans cette cylindrée? C'est pour exploiter cette formule que s'est fondée en 1950 la Société française des

La nouvelle Automoto 125 cmc. Villiers.





La 175 cmc. Automoto



BMW - R 67 600 cmc.

d'endurance, tel le Bol d'Or, que dans les grands rallies routiers.

Aussi si son principal coureur Marcel Pahin s'est acquis un élogieux palmarès qui compte dans les annales du sport français, c'est surtout la 175 cmc. qui a été mise en vedette par ses diverses performances.

Equipée du bloc 4 temps à culbuteurs avec boîte à 4 vitesses, sélecteur et levier auxiliaire de point-mort, son cadre est un double berceau avec avant télescopique et suspension arrière à glissière avec correcteur Grégoire.

En dessous de cette cylindrée figurent deux vélomoteurs 125 cmc. à 3 vitesses commandées par sélecteur; l'un est avec fourche parallélogramme et arrière suspendu sur glissière; l'autre avec télescopique et correcteur Grégoire sur la suspension arrière.

Vient ensuite le 98 cmc. que nous avons essayé dernièrement, véhicule utilitaire et économique avec son moteur 2 temps rustique et robuste et ses 3 vitesses à la main.

Le cadre, avec fourche à parallélogramme, ne comporte pas de suspension arrière.

Automoto complète la série de ses productions par un attrayant cyclomoteur, monté avec un 50 cmc. Le Poulain, cyclobloc avec 2 vitesses sur le dérailleur.

Toutes les machines exposées parmi tout un choix de bicyclettes sont, dans l'ensemble, bien finies et d'excellente présentation.

Les scooters Bernardet dont l'ascension est évidente présentent cette année trois modèles distincts dont un tout à fait nouveau, mais résultant de l'expérience acquise avec le premier modèle 125 cmc. né il y a trois ans.

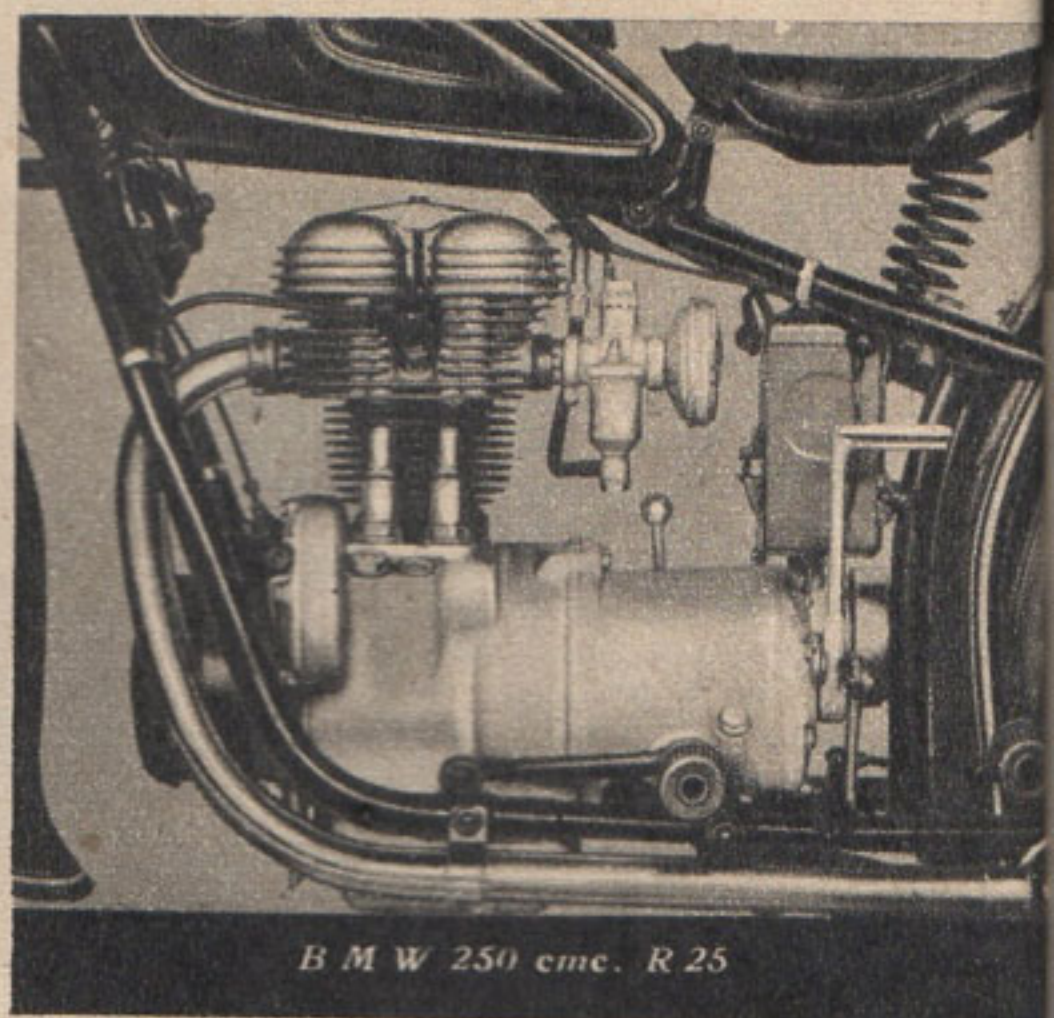
Un beau palmarès remporté dans diverses épreuves de grand tourisme indique que la mise au point de ces scooters est définitive. Le modèle le plus répandu jusqu'alors est le 125 cmc. à moteur Ydral 4 vitesses qui n'a pas subi de modifications profondes.

Le 250 cmc. équipé d'un monocylindrique 2 temps va être muni d'une boîte 4 vitesses et une suspension arrière; c'est d'ailleurs lui qui a terminé premier de la catégorie 250 cmc. au Trophée international de Monaco; il est donc apte au tourisme à forte moyenne.

Le benjamin, baptisé D.51, est un modèle réduit, souple, silencieux et confortable, dont le prix relativement peu élevé facilitera sans doute la grande diffusion.

Il est composé d'un cadre tubulaire de forte section et d'une carrosserie entièrement emboutie à la presse, avec un vaste porte-bagages.

Le moteur est un Bernardet 2 temps, 4 vitesses au pied, refroidi par soufflerie. Il est à suspension intégrale avant et arrière; roues interchangeables; il est équipé d'une roue de secours, d'un avertisseur électrique, d'un antiviol, etc... D'un poids d'environ 75 kilos, sa vitesse est de 70 km.h. pour une consommation inférieure à 3 litres.



BMW 250 cmc. R 25

Nous retrouvons sur le stand B.M.W., tenu par l'agent français M. Latscha, les modèles les plus représentatifs de la grande marque allemande B.M.W. dont les formules, en avant-garde de l'industrie motocycliste, ont fait bien souvent école: le moteur flat-twin, la transmission par arbre et couple conique, la fourche télescopique, la suspension arrière, voilà toute une série de formules dont certaines ont été apportées et d'autres adoptées dès leur origine à la moto par B.M.W.

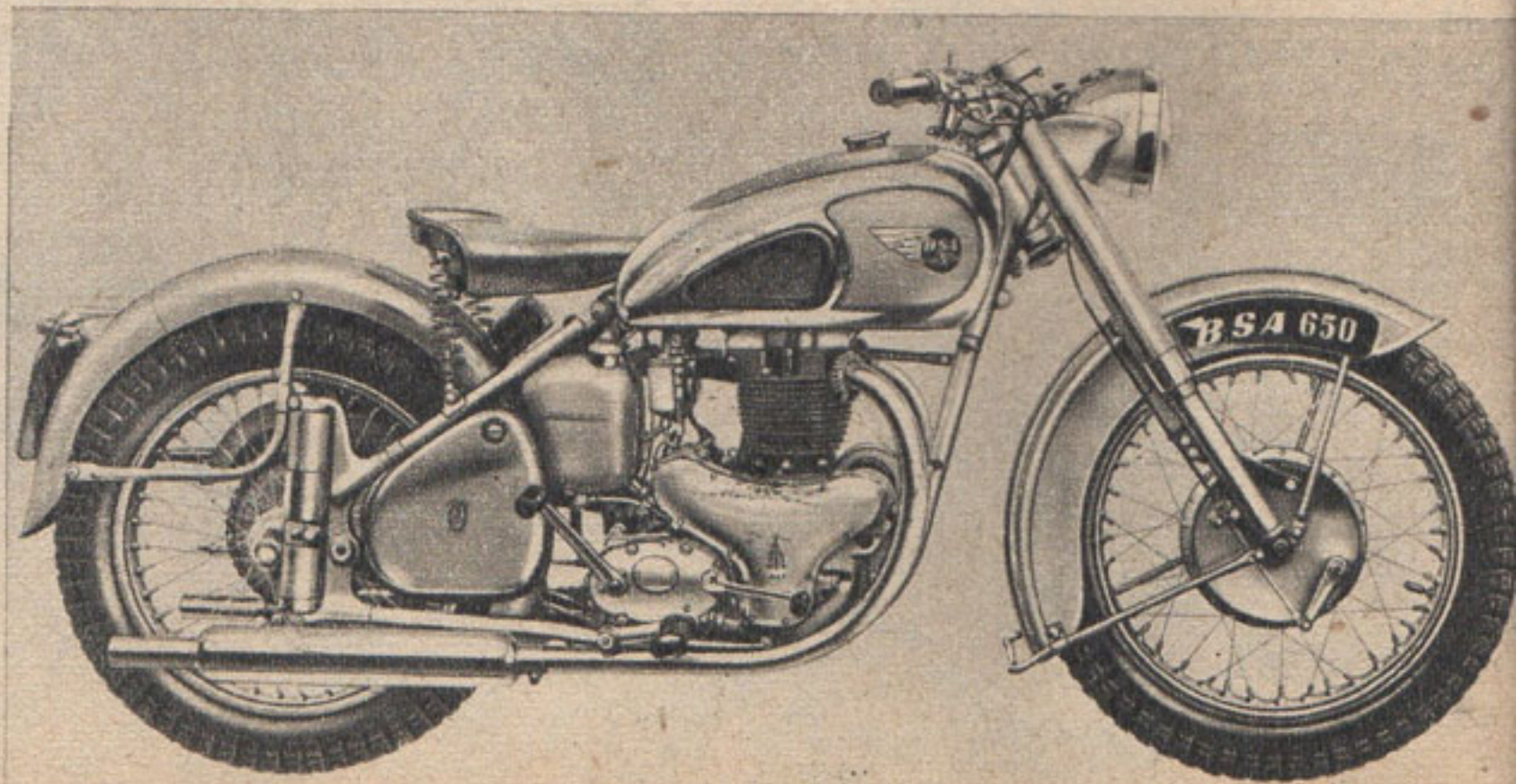
Nous trouvons sur le stand les 3 modèles essentiels: la 500, R.51/3, la 500, R.67, toutes deux avec le célèbre moteur à 2 cylindres opposés, et la nouvelle monocylindre R.25 qui est une 250 à transmission acatène comme ses grandes sœurs.

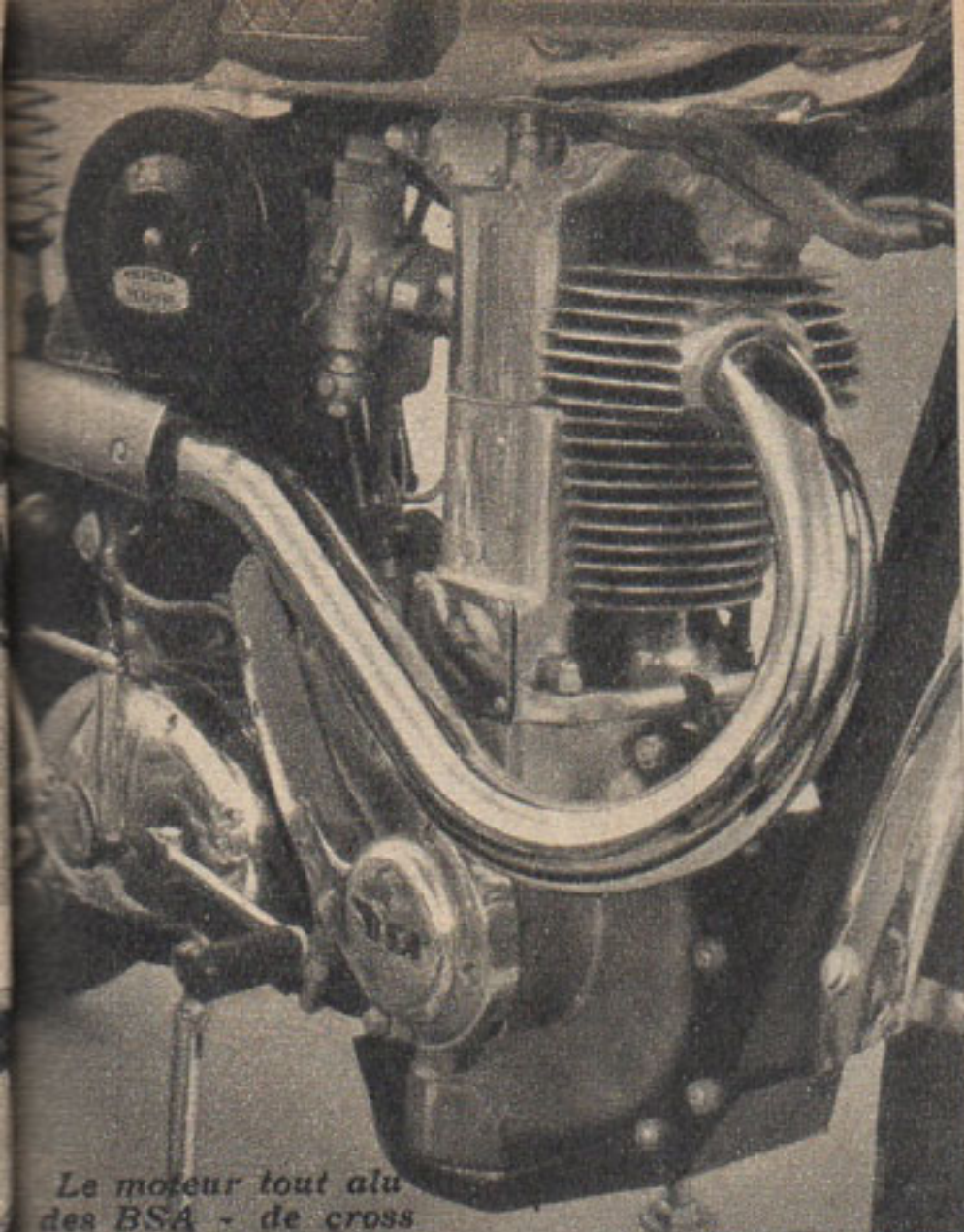
Ce modèle a particulièrement attiré l'attention de nombreux amateurs séduits par la transmission et les roues amovibles de rigueur, et, naturellement par le beau bloc à culbuteurs de lignes si nettes.



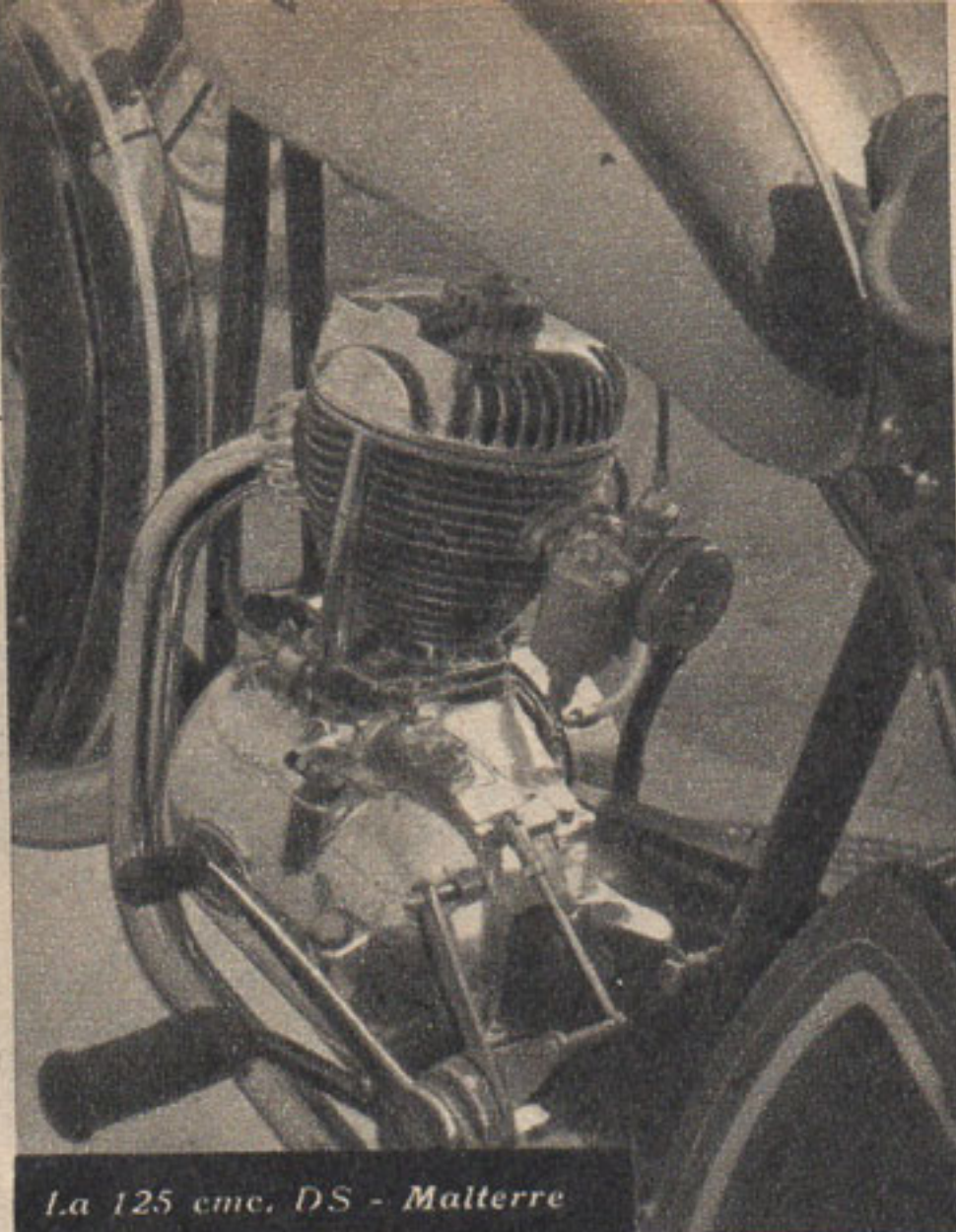
Le scooter Bernardet 125 cmc.

BSA - 650 cmc.
Twin
Golden Flash
Modèle A 10





Le moteur tout alu des BSA - de cross

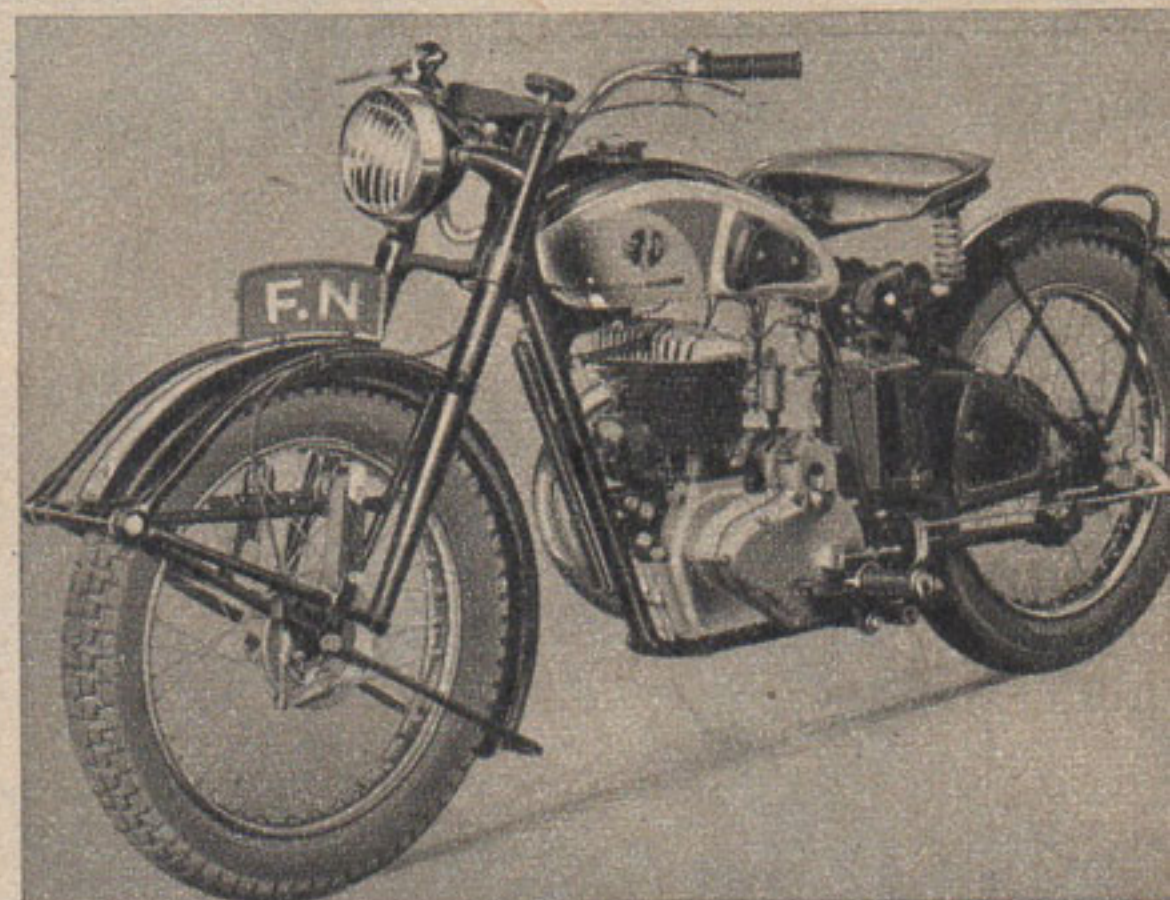


La 125 cmc. DS - Malterre

soit : un 4 temps, 4 vitesses; un autre en 3 vitesses et le dernier en 2 temps, 4 vitesses.

• •

Toute la série des F.N. est là, c'est-à-dire six modèles sans compter la machine de cross avec laquelle Ledoux a, cette



450 cmc. FN à soupapes latérales

Le stand B.S.A. est certainement un des plus meublés du Salon; il expose des machines de toutes catégories et couvre à lui seul la gamme à peu près entière des cylindrées courantes. Les machines de tourisme avec celles de sport, de compétition et de cross. L'étalage est complété par les deux extraordinaires Sunbeam, reines du silence et du confort.

En tourisme B.S.A. produit 4 modèles de 125 cmc., autant de 250 cmc. et 5 types de latérales ou culbutées en 350, 500 et 600 cmc.

Dans ces mêmes cylindrées 5 et 600 figurent en plus les remarquables bicylindres A.7, Star-Twin et Golden-Flash.

Le sport est représenté par une 125 de cross, 2 modèles « compétition » avec en supplément des moteurs en alliage léger et des suspensions arrière.

Viennent ensuite les réputées Gold-Star en deux versions.

Deux versions également pour Sunbeam, le modèle luxe et le modèle sport. Tresser des couronnes à B.S.A. serait superflu. La réputation est depuis longtemps établie. Sa marque aux trois fusils jouit en France de la faveur d'une clientèle fidèle et toujours croissante à ce point que la demande dépasse parfois les larges disponibilités du distributeur Movéa et l'oblige à freiner l'ardeur de sa clientèle.

• •

La R.T. 200 D.K.W. Auto-Union a été présentée dans un récent *Motocycles* au cours d'un bref essai.

Il y a peu de choses à apprendre sur

cette machine toujours moderne et dont la robustesse et l'économie sont proverbiales. Nous prions nos lecteurs, pour plus de détails, de se reporter au *Motocycles* du 1^{er} septembre, n° 58; ils auront sur cette 200 tous les renseignements souhaitables. C'est bien, en bref, la machine pour tous usages.

La R.T. 125 cmc. a également de fidèles partisans; elle est d'une résistance à toute épreuve. Son moteur développe 4 CV. 75 à 5.000 tours.

La R.T. 125 comme la 200 est munie à l'avant d'une fourche télescopique à amortisseur hydraulique, mais n'a pas de suspension arrière.

• •

D.S. Malterre s'impose depuis deux ans à l'attention des sportifs par sa participation aux épreuves de tourisme, de vitesse ou d'endurance comme le Bol d'Or.

Les racers de la marque ne sont en réalité que des machines extraites de la série, mais gonflées; c'est une bonne assurance pour la clientèle. Un choix relativement important nous est offert. Signalons :

Une moto 175 cmc. 4 temps, 4 vitesses, télescopique à l'avant et suspension arrière;

Une 175 cmc., 2 temps, 4 vitesses, télescopique et suspension arrière; et 3 modèles de vélomoteurs : tous à fourche télescopique, mais, suivant le cas, avec ou sans suspension arrière,

année, remporté les championnats d'Europe.

Nous trouvons dans l'ordre :

une 250 cmc. à soupapes en tête,
une 350 cmc. à soupapes latérales,
une 350 cmc. à soupapes en tête.

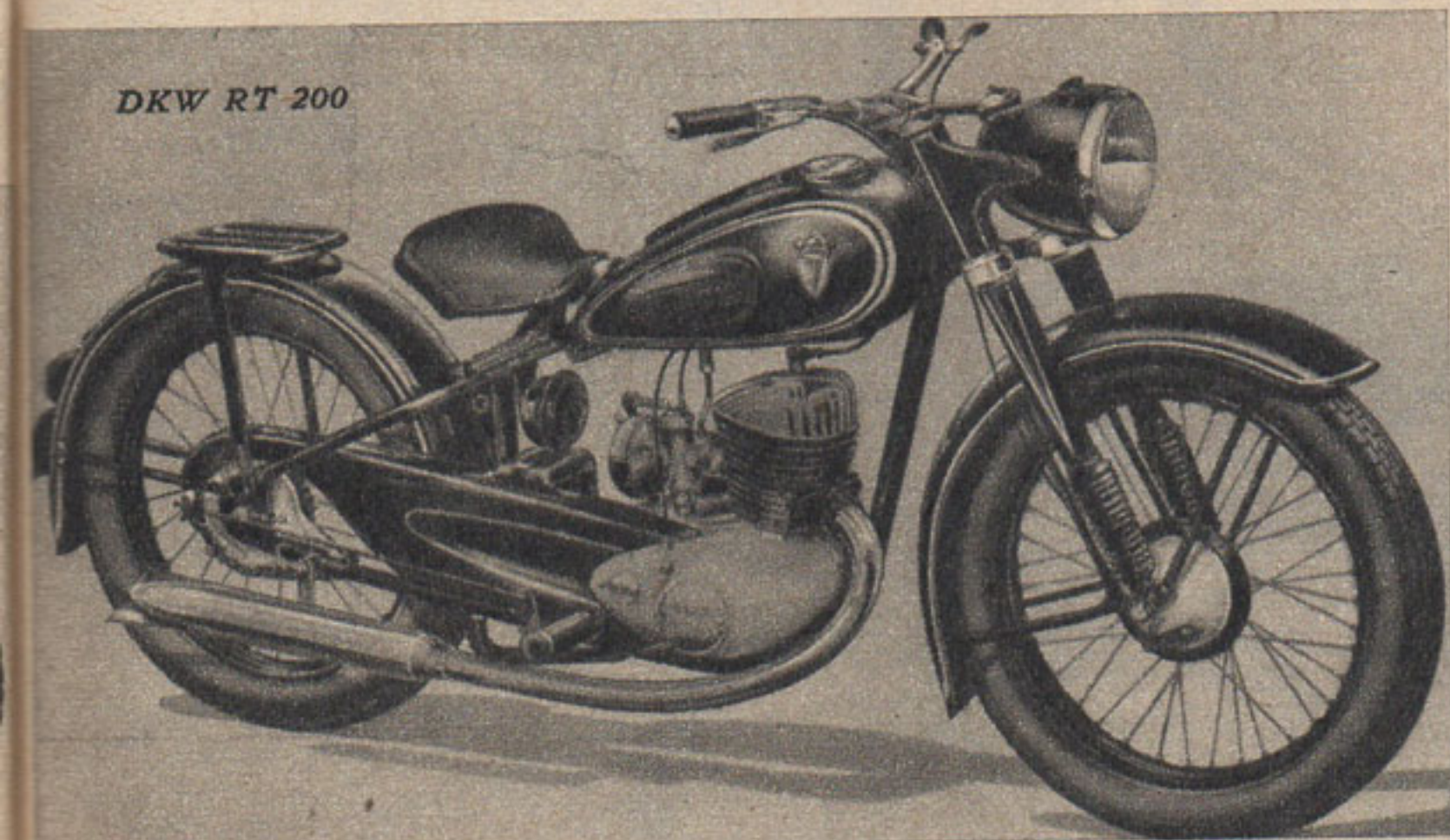
Ces trois modèles comportent le cadre F.N. avec sa suspension spéciale sur anneaux de caoutchouc Neiman et roue tirée à l'avant.

La M.XIII-R.T. plus spécialement destinée au marché français, et de prix plus réduit, se distingue par son cadre des modèles courants; ce cadre n'a pas de suspension arrière et sa fourche avant est du type télescopique.

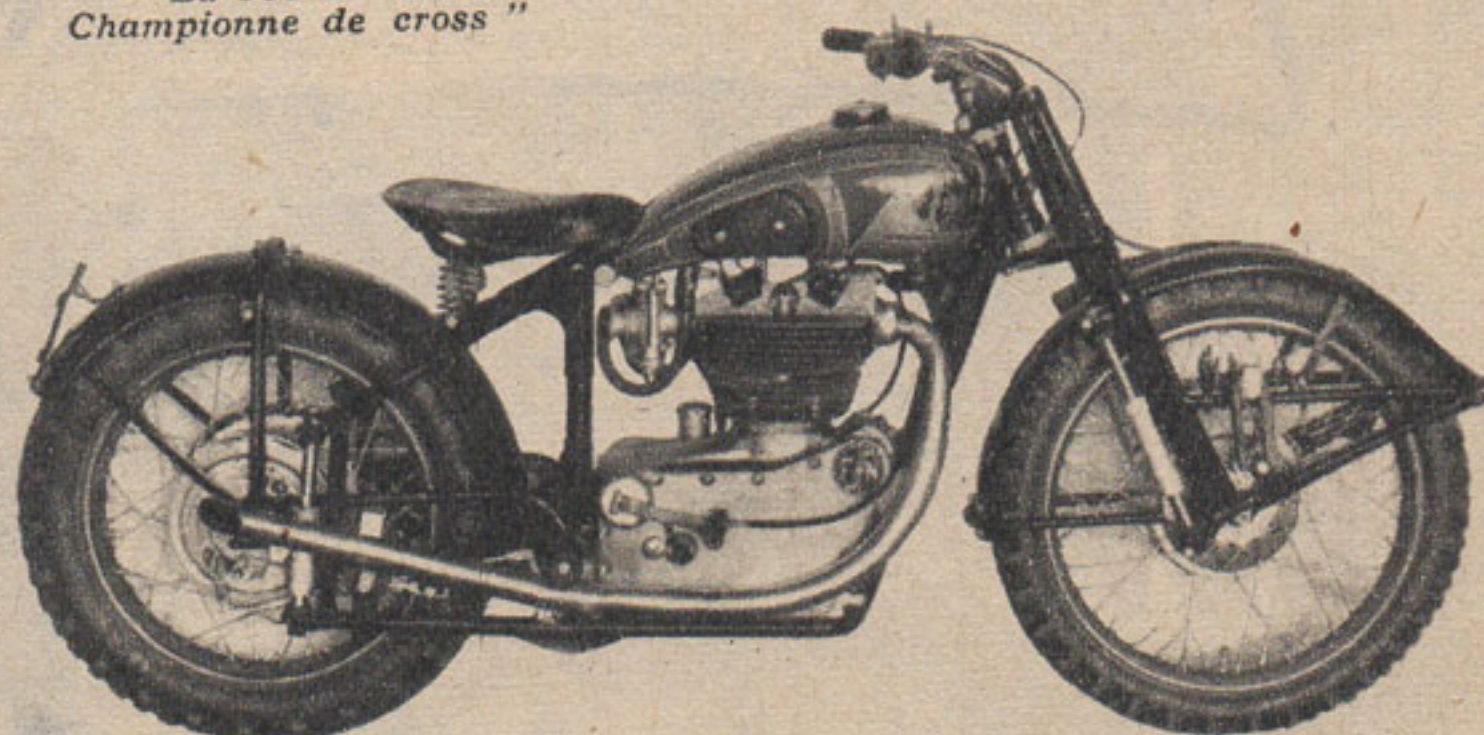
La collection est complétée par deux 450 cmc., l'une à soupapes latérales, l'autre à culbuteurs avec cadre F.N. entièrement suspendu sur anneaux Neiman et roue tirée à l'avant.

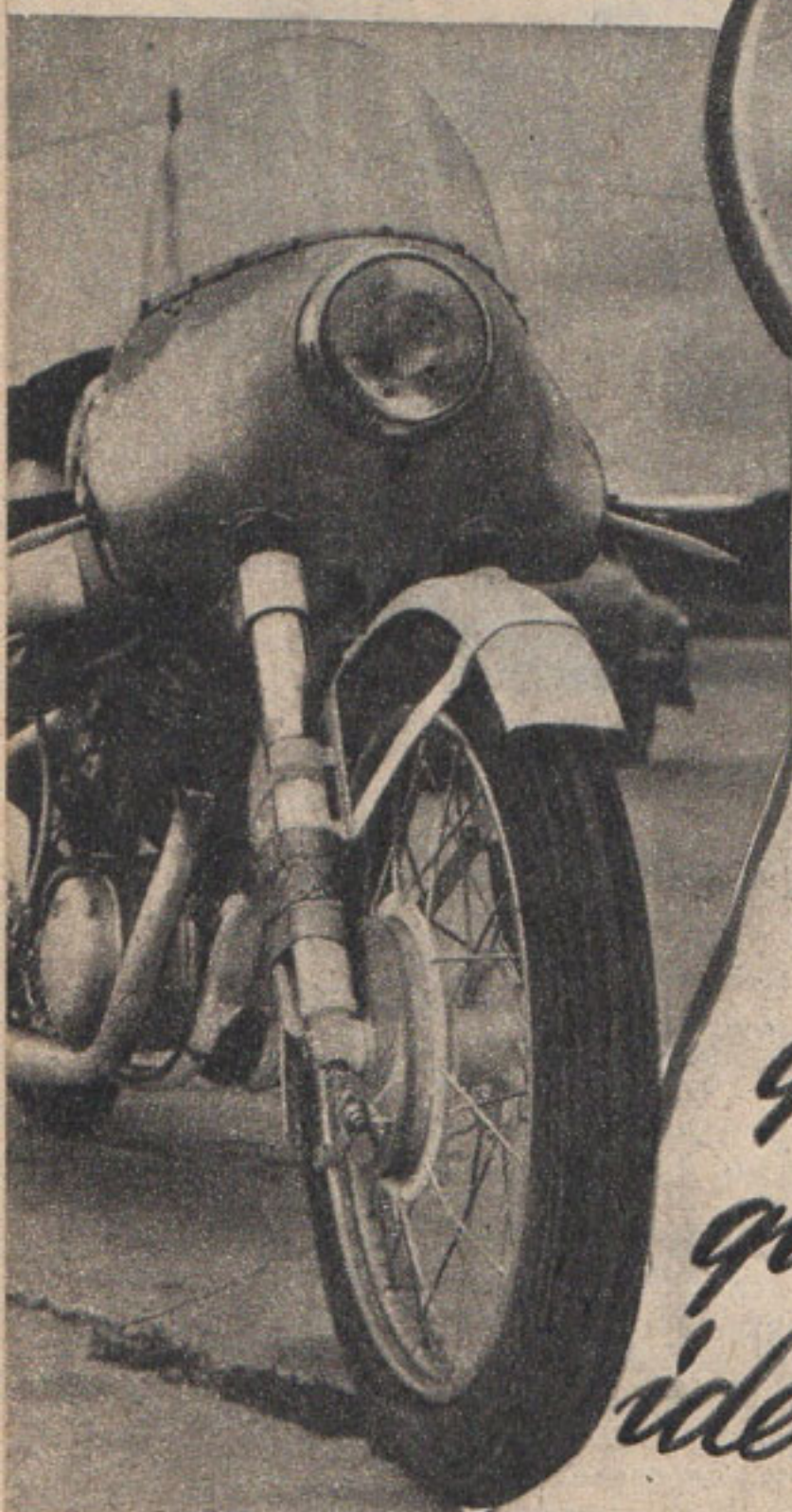
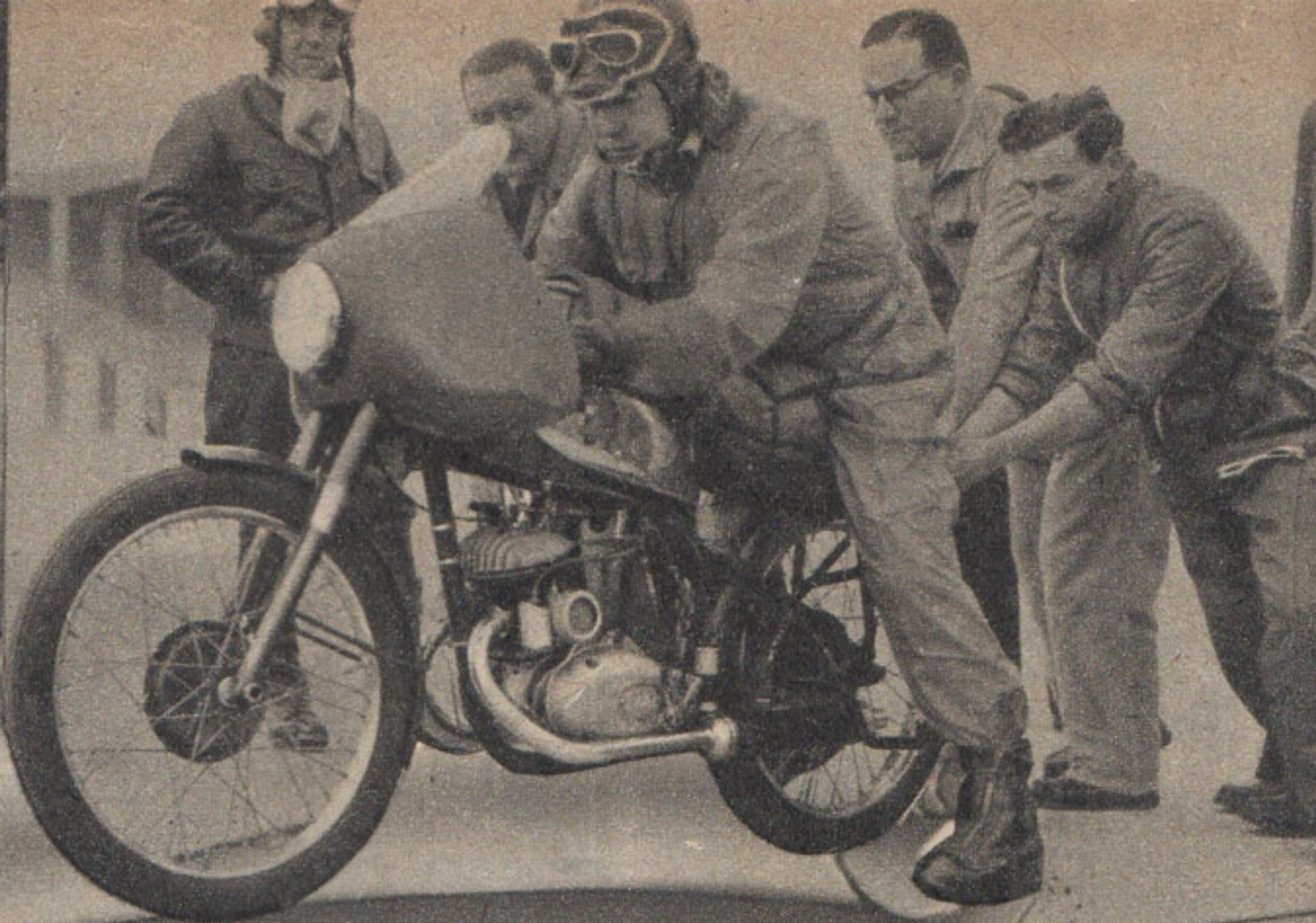
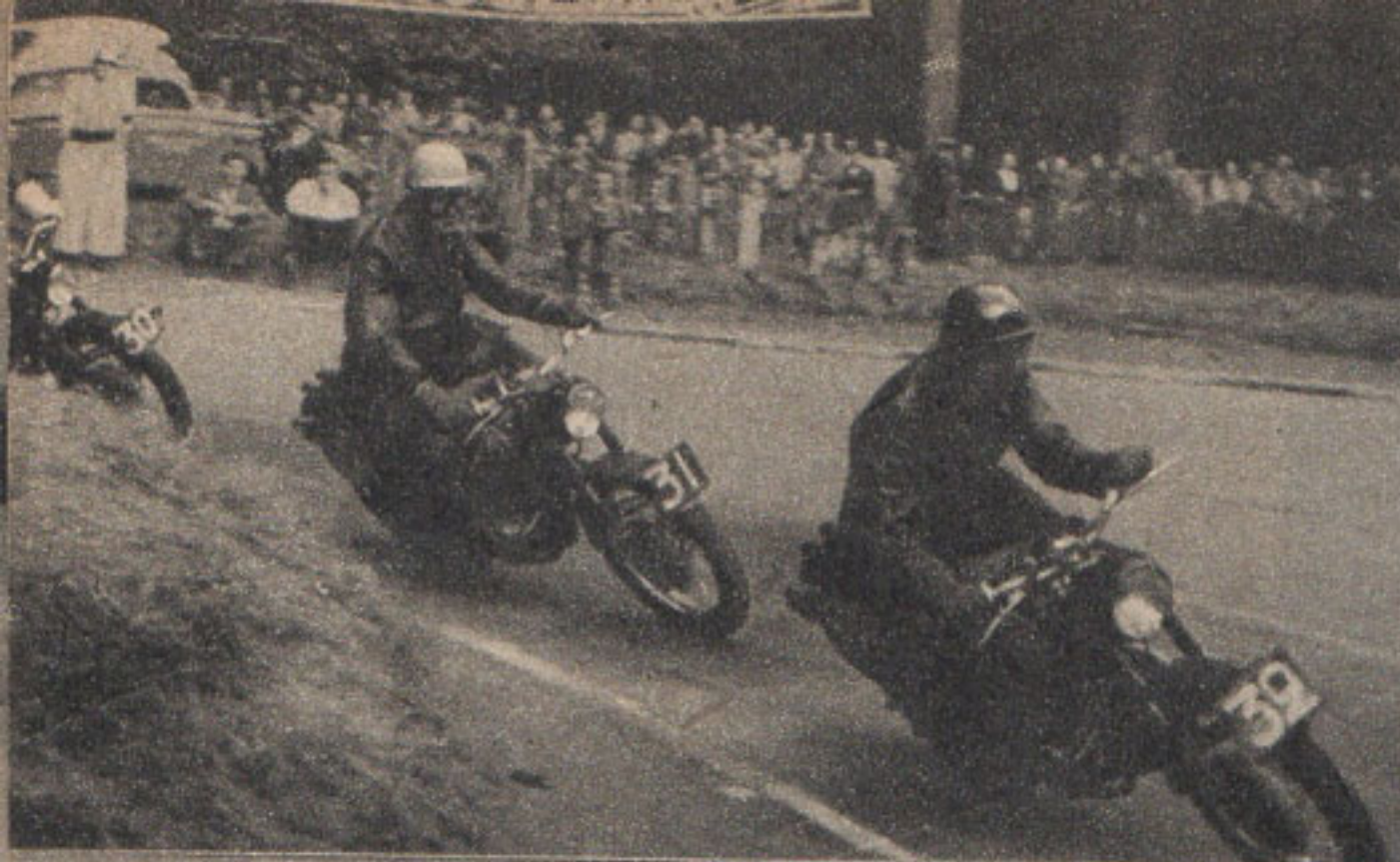
Motocycles a récemment publié l'essai par Nebout de la 450 cmc. culbuteurs; les amateurs pourront, pour plus ample informé, s'y reporter.

DKW RT 200



La 500 FN
Championne de cross "

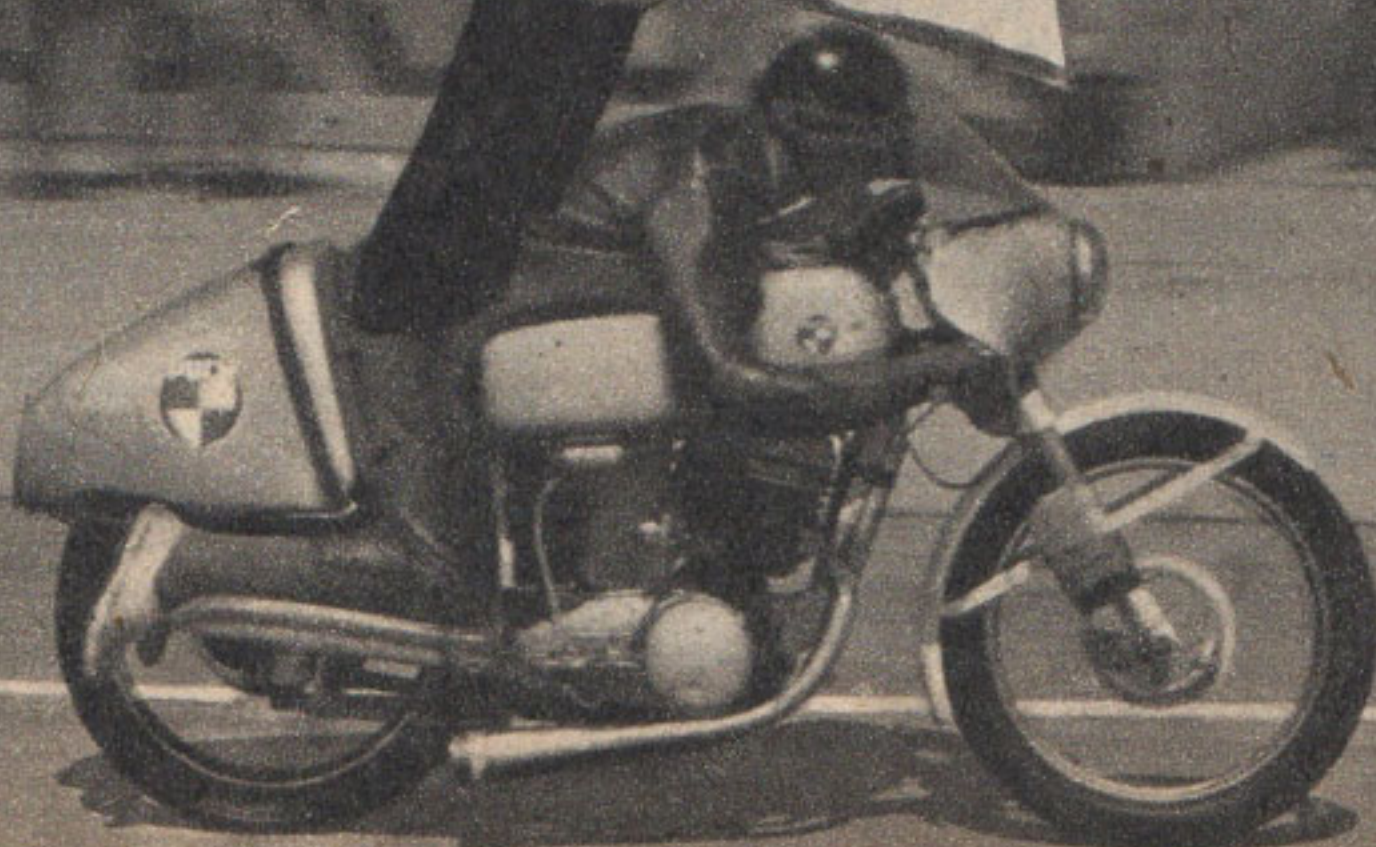
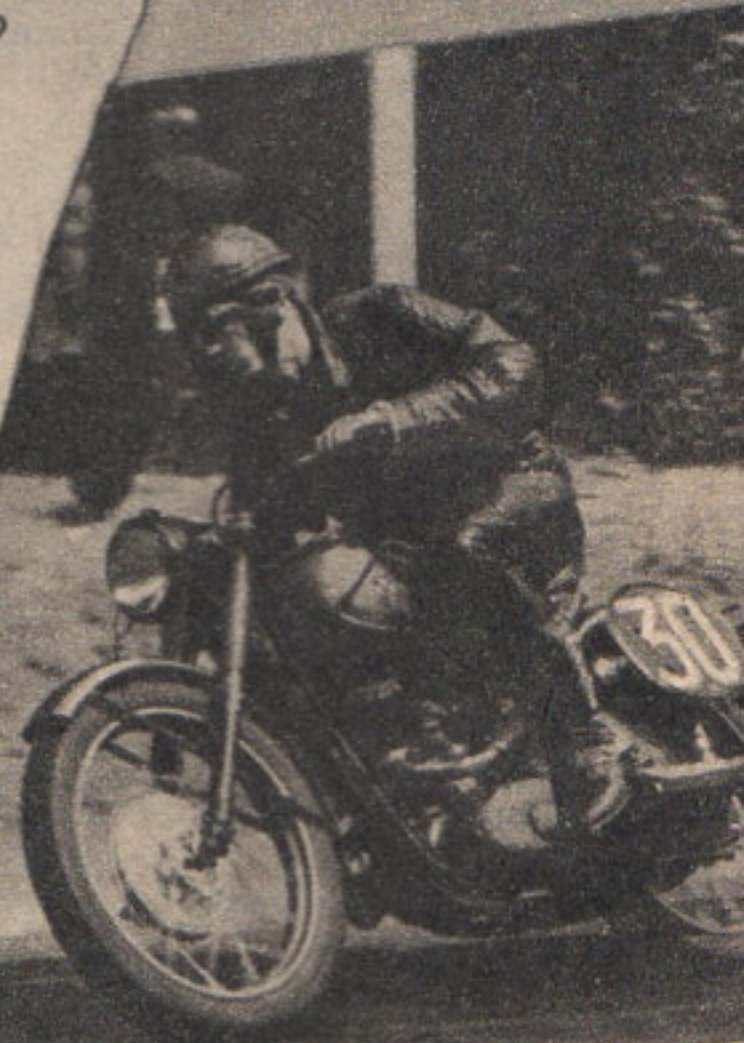




*Les nombreux succès
sportifs de la marque
PUCH prouvent sa
qualité incomparable
qui en font la motocyclette
idéale pour le tourisme.*

Éts Pierre HUMBLLOT

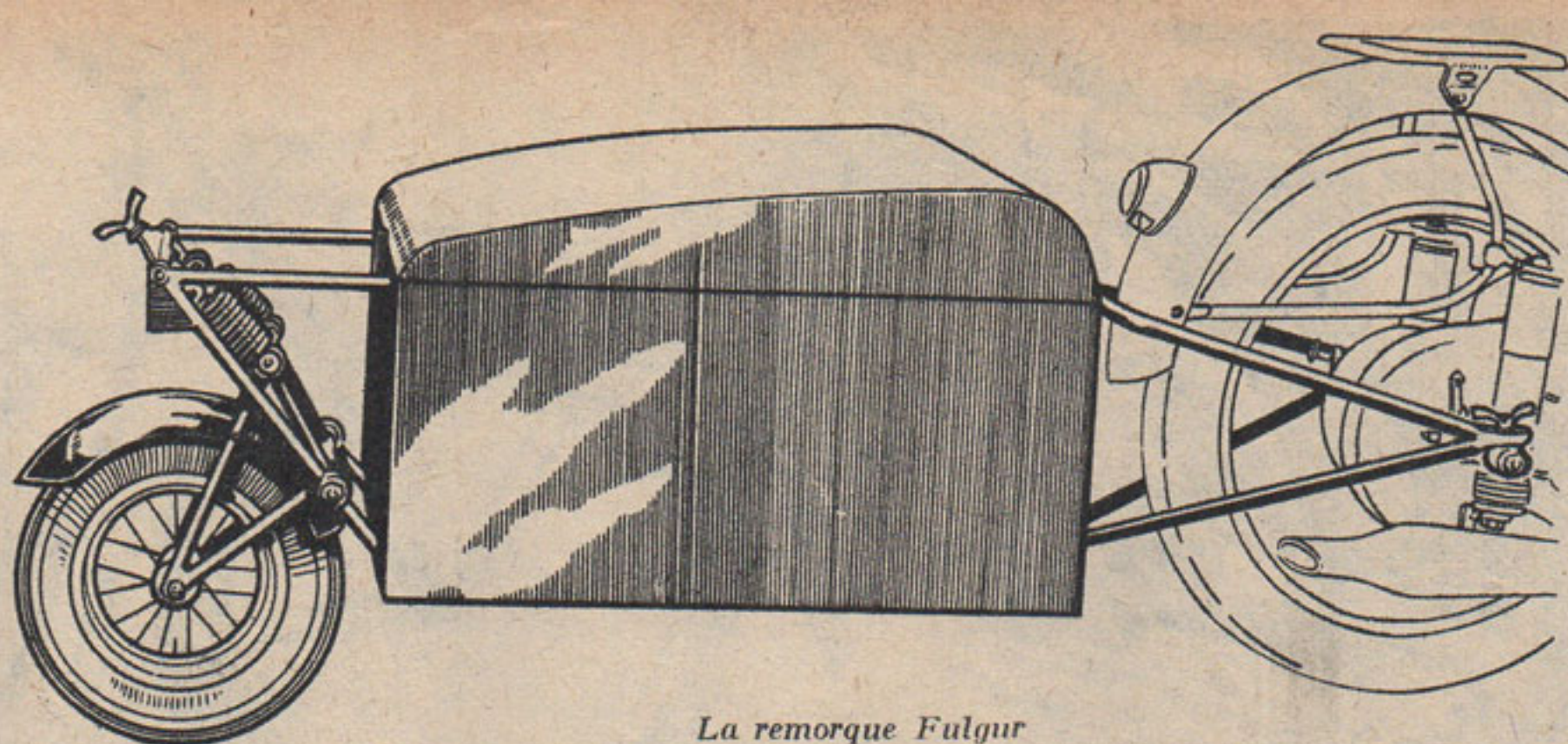
72-79-81, Rue du Faub^a Saint-Jacques
PARIS (XIV^e)



• • •
Les remorques pour motos sont présentées entre autres par la Fulgur de M. Taillandier déjà bien connue de nos lecteurs.

C'est une monoroue suspendue dont le mode d'attache au cadre a été bien étudié et réalisé, car, on l'a constaté, elle ne se couche pas dans les virages, reste en toutes circonstances stable et ne gêne en rien la conduite.

La Fulgur existe en plusieurs modèles dont un pour vélomoteurs et motos légères. Différents aménagements étendent ses possibilités d'utilisation. Elle est idéale pour le transport du matériel de camping que, grâce à l'emplacement supplémentaire qu'elle procure, on peut prévoir moins rudimentaire que lorsqu'il faut le transporter à même la moto.



La remorque Fulgur

• • •
La grande marque belge Gillet-Herstal nous surprend chaque année par la décoration à la fois luxueuse et originale de son stand, agencé pour la meilleure visibilité. Nous serons encore à l'aise cette année pour examiner à loisir le choix des 2 et 4 temps qu'on nous propose dans les catégories suivantes : 100, 125 et 150 d'une part, 250, 2 et 4 temps à culbuteurs d'autre part; 400 culbutée et 500 latérales, enfin.

La plupart des cadres sont à suspension arrière; la fourche avant télescopique conserve sa particularité d'avoir un centrage et une chasse réglables au gré du pilote.

• • •
Nous ne pouvons penser à cette marque sans évoquer avec une émotion toujours vive son animateur des premiers jours, le charmant, accueillant et si actif M. Andraud, dont la soudaine disparition fut un deuil non seulement pour ses proches et Gima, mais pour tous ceux qui ont eu le plaisir de l'approcher.

Nous savons que ceux qui lui ont succédé ont gardé vivant dans la maison son souvenir et qu'il reste présent à leur esprit pour poursuivre son œuvre, comme il aurait voulu le faire lui-même.

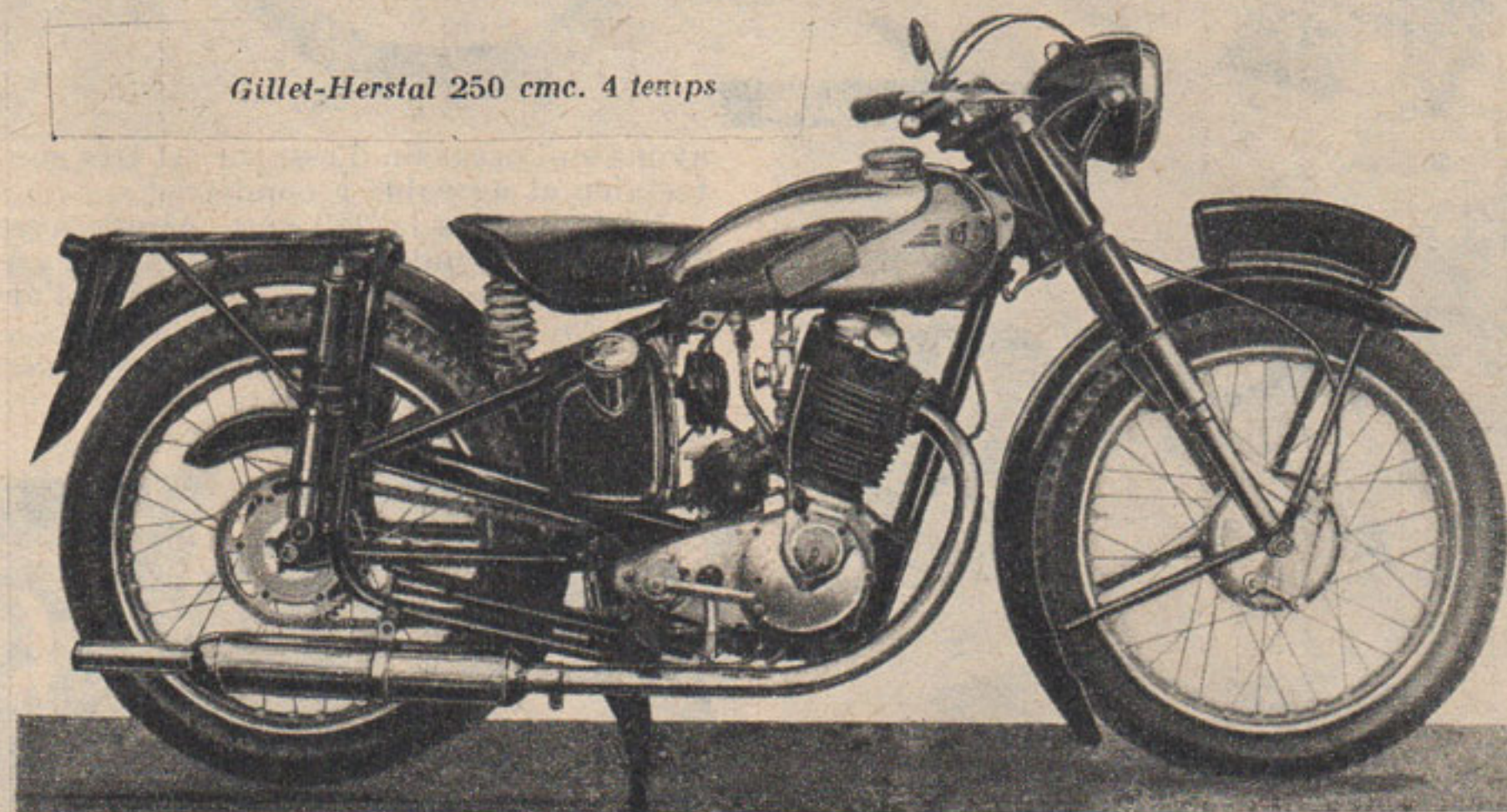
Gima s'était en effet imposée dès son apparition sur le marché. Une conception très personnelle du cadre, en tubes de forte section, une fourche télescopique, déjà, la révélation du bloc-moteur A.M.C. 108 cmc. qui l'équipait attirèrent aussitôt l'attention de tous les motocyclistes, techniciens et usagers.

Gima nous présente cette année, une 125 deux temps, 4 vitesses.

Un vélomoteur 125 cmc., 3 vitesses à bloc 4 temps culbuté;

Un autre en 4 vitesses; une moto 175 cmc. toujours en 4 temps, 4 vitesses.

Gillet-Herstal 250 cmc. 4 temps



Toutes ces machines sont équipées de la fourche télescopique Gima.

La quatrième machine annoncée depuis quelque temps diffère des autres par plusieurs points dont le principal est une suspension arrière, coulissante, entièrement mécanique, à flexibilité variable.

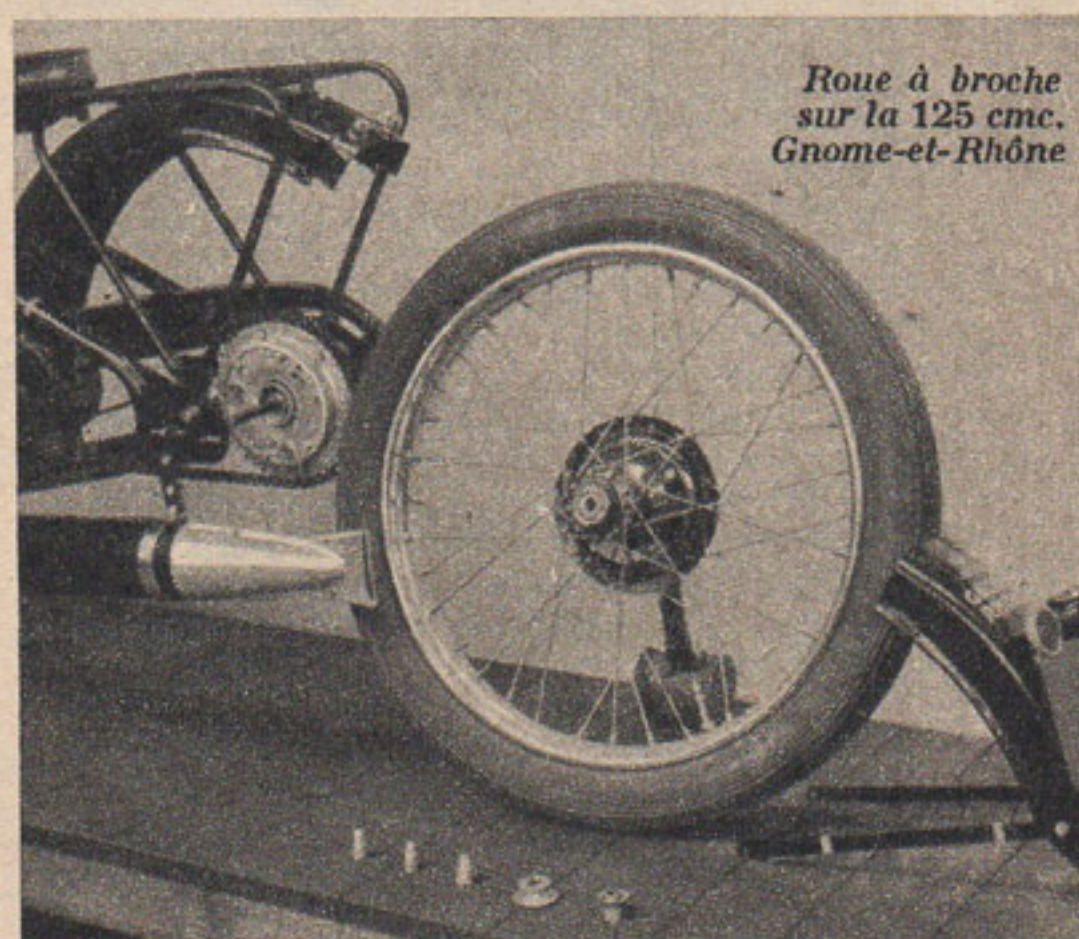
On y remarque également un moyeu avant à tambour de 170, un moyeu arrière démontable à broche, tout à fait spécial, monté sur roulements annulaires avec tambour également de 170.

L'équipement électrique est complété par un redresseur Welcos placé dans le tunnel du réservoir avec batterie de 10 ampères, avertisseur électrique et projecteur Ducellier de 185 % avec compteur incorporé.

La présentation est impeccable.

Donnée pour 100 à l'heure, la 175 Gima attirera certainement l'attention de nombreux amateurs.

• • •
L'effort de Gnome est tout spécialement porté sur son vélomoteur R.4 de 125 cmc., animé par un bloc-moteur 2 temps à 3 vitesses commandées par sélecteur et cadre à avant télescopique. Cette machine s'est signalée ces temps derniers par divers raids de grande

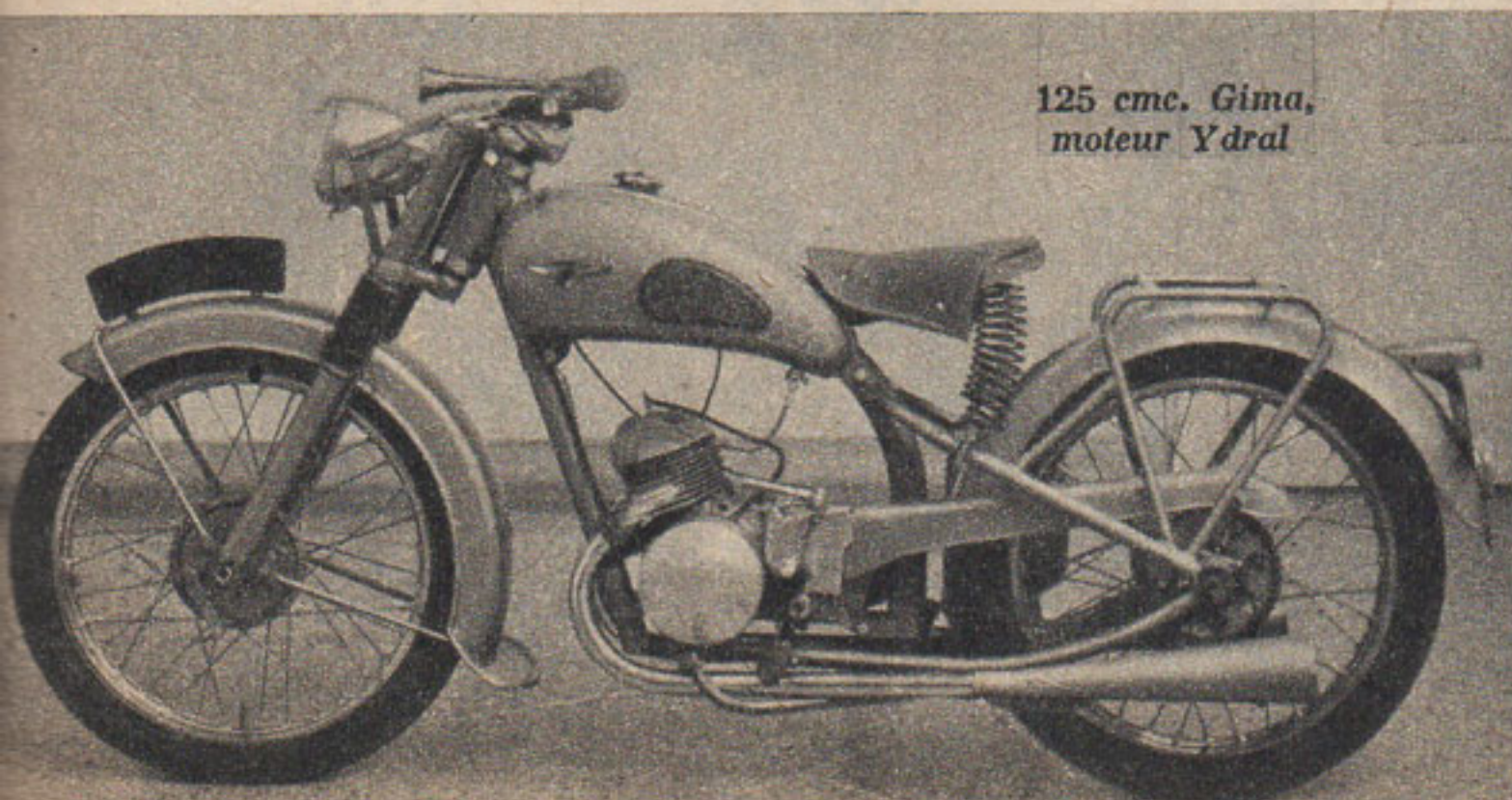


Roue à broche sur la 125 cmc. Gnome-et-Rhône

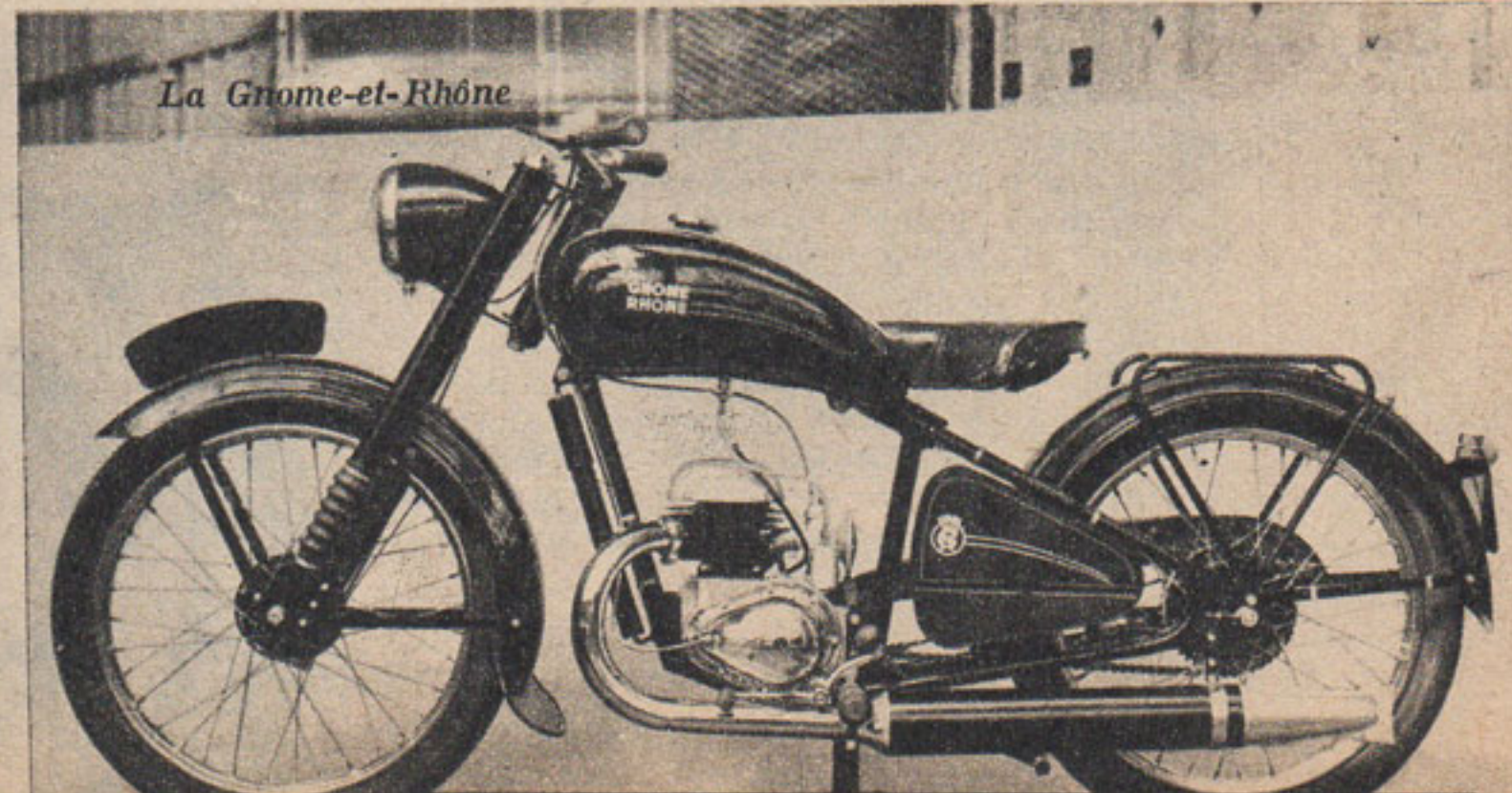
envergure dont celui de Bernard effectué sous contrôle officiel.

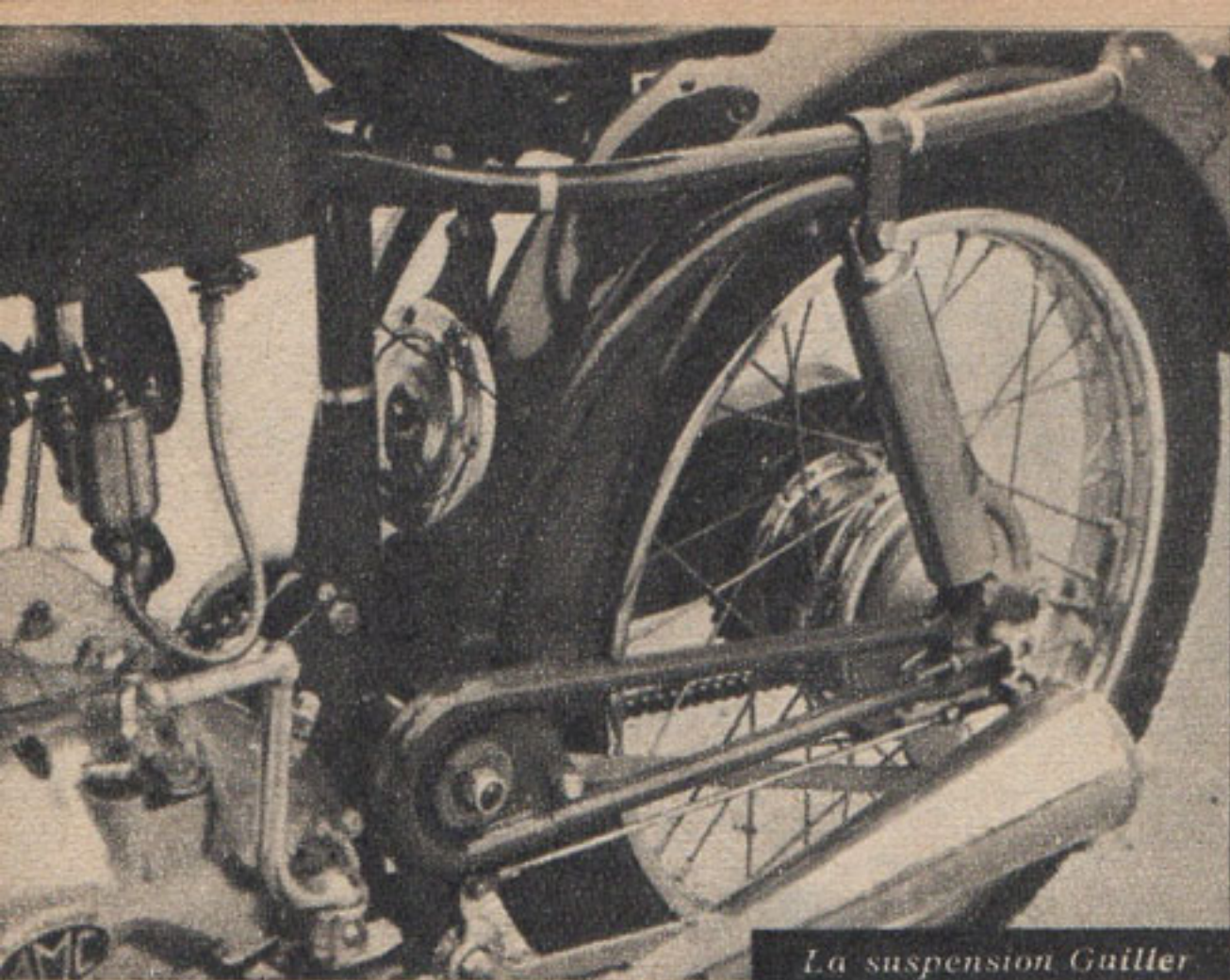
Gnome reste fidèle à sa formule; nous trouvons donc peu de changement parmi les présentations de cette année sinon, sur certains modèles un peu plus poussés, une copieuse culasse à vastes ailettes.

125 cmc. Gima, moteur Ydral

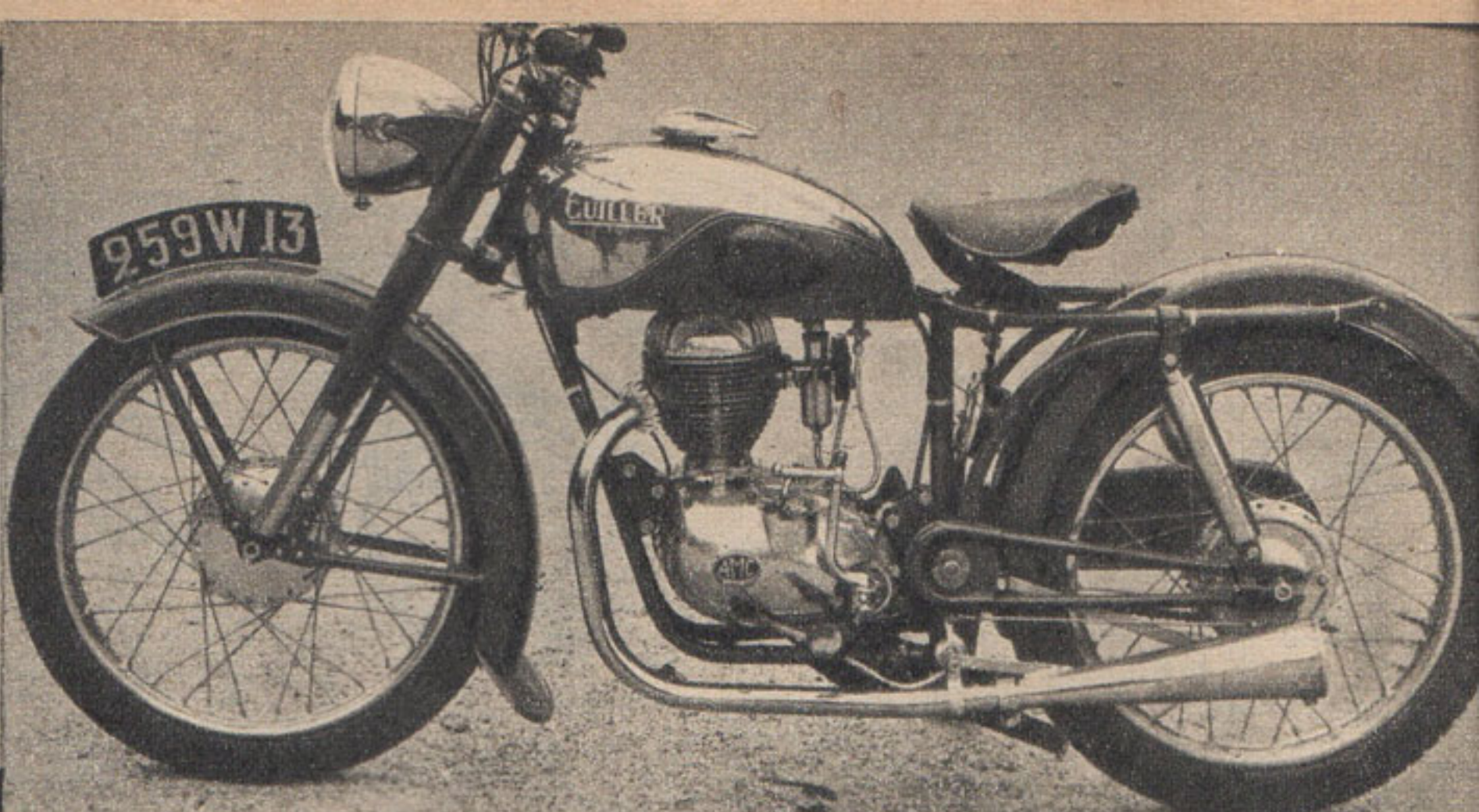


La Gnome-et-Rhône

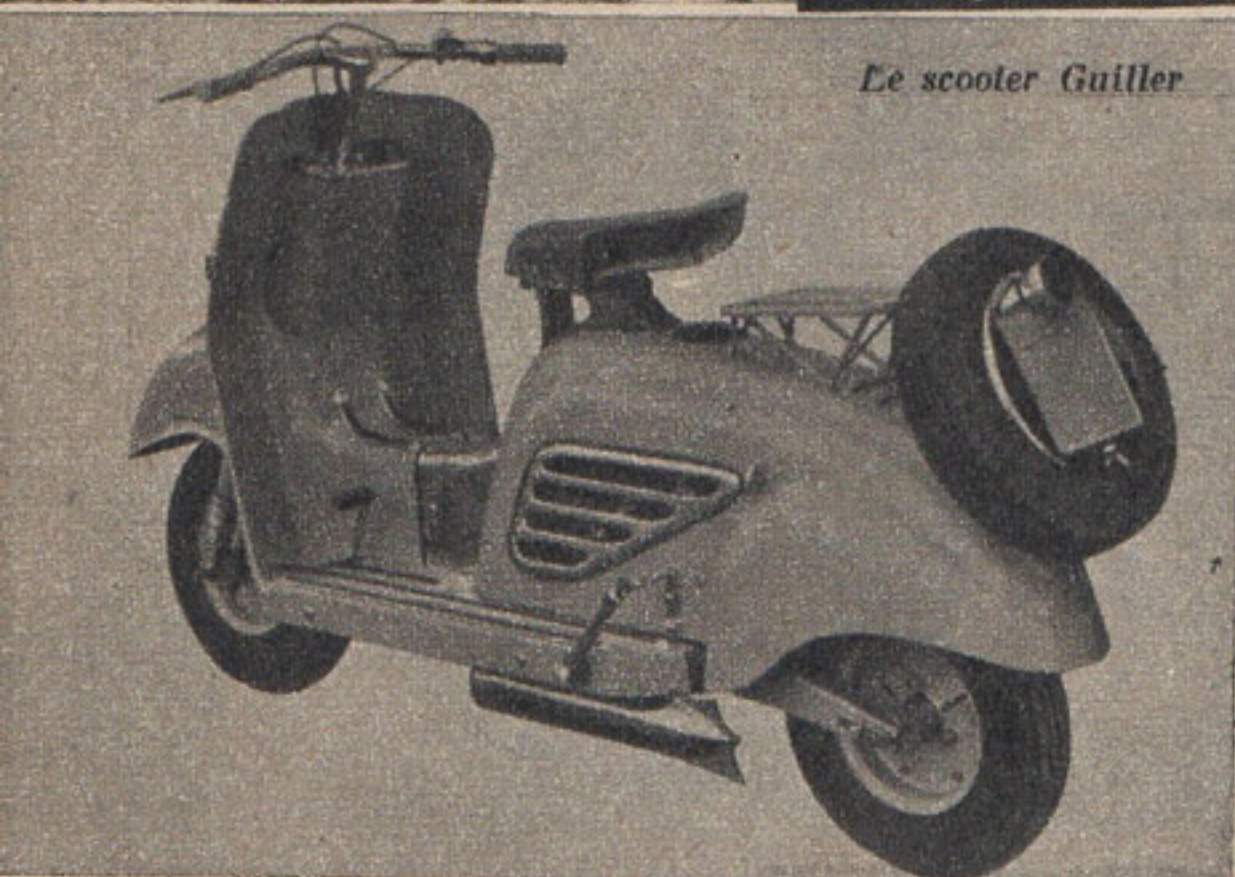




La suspension Guiller



La nouvelle 175 cmc. Guiller



Le scooter Guiller

La sportive Maison Guiller qui s'est signalée cette année par maints exploits, si elle conserve sa gamme étendue de modèles a apporté sur certains d'entre eux de très importantes modifications quant au cadre.

On note en effet, en principal, une suspension oscillante à l'arrière, puis des tambours de freins de plus grand diamètre, un nouveau réservoir et (bravo pour les couples) une selle biplace.

Une autre surprise nous est réservée avec un élégant cyclomoteur; mais le fait le plus remarquable est l'apparition d'un scooter d'excellente présentation, propulsé par un moteur 125 A.M.C. à 3 vitesses.

Guiller qui avait fait de timides débuts il n'y a pas si longtemps, poursuit obstinément son effort pour se maintenir au rang des productions toujours en progrès.



Présentées par les Etablissements Maury, voici les prestigieuses Guzzi dont on ne peut évoquer le nom sans penser à leurs innombrables victoires en course.

Ces résultats ont été obtenus très scientifiquement. Il y a tout un service qui s'occupe spécialement des racers et qui a à sa disposition tout le matériel nécessaire: bureau d'étude, laboratoire, et même tunnel pour les essais de pénétration.

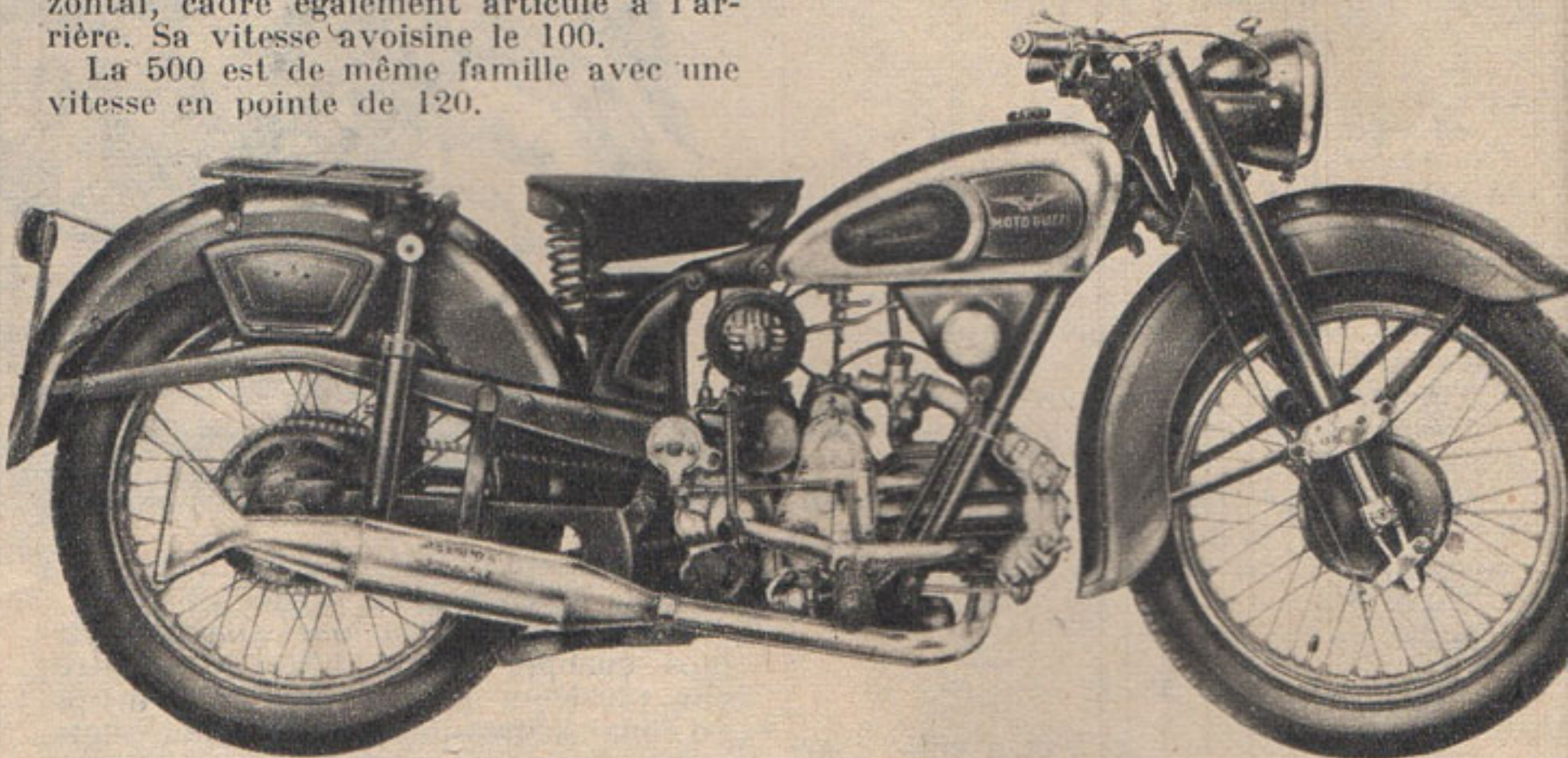
Mais pour autant Guzzi ne dédaigne pas la moto populaire ni celle de tourisme, qui bénéficient l'une et l'autre des enseignements recueillis grâce à la compétition.

La moto légère 65 cmc. qui est peu connue chez nous connaît en Italie un très gros succès. Elle a une allure très spéciale avec son cadre articulé, son moteur incliné, assez haut placé parallèlement au tube reliant la direction au tube de selle, et ses grandes roues. Son moteur 2 temps est souple et puissant; il dépasse 50 à l'heure. Cette petite moto que nous

avons eu l'occasion d'essayer est très confortable et agréable à conduire.

Vient ensuite la 250 cmc. Airone avec son moteur à culbuteurs au cylindre horizontal, cadre également articulé à l'arrière. Sa vitesse avoisine le 100.

La 500 est de même famille avec une vitesse en pointe de 120.



La Guzzi 250 cmc.

Différente de ses sœurs aînées, la Galetto s'inspire à la fois de la moto et du scooter; c'est une très agréable moto de tourisme avec son châssis caréné protégeant bien le pilote, ses roues assez grandes dont une de secours.

Elle tient magnifiquement la route à une vitesse de croisière assez élevée, sa pointe dépassant le 80 à l'heure.



Le Hall de la Moto est concessionnaire pour la France des marques allemandes Zündapp et T.W.N., ainsi que du sidecar Steibe.

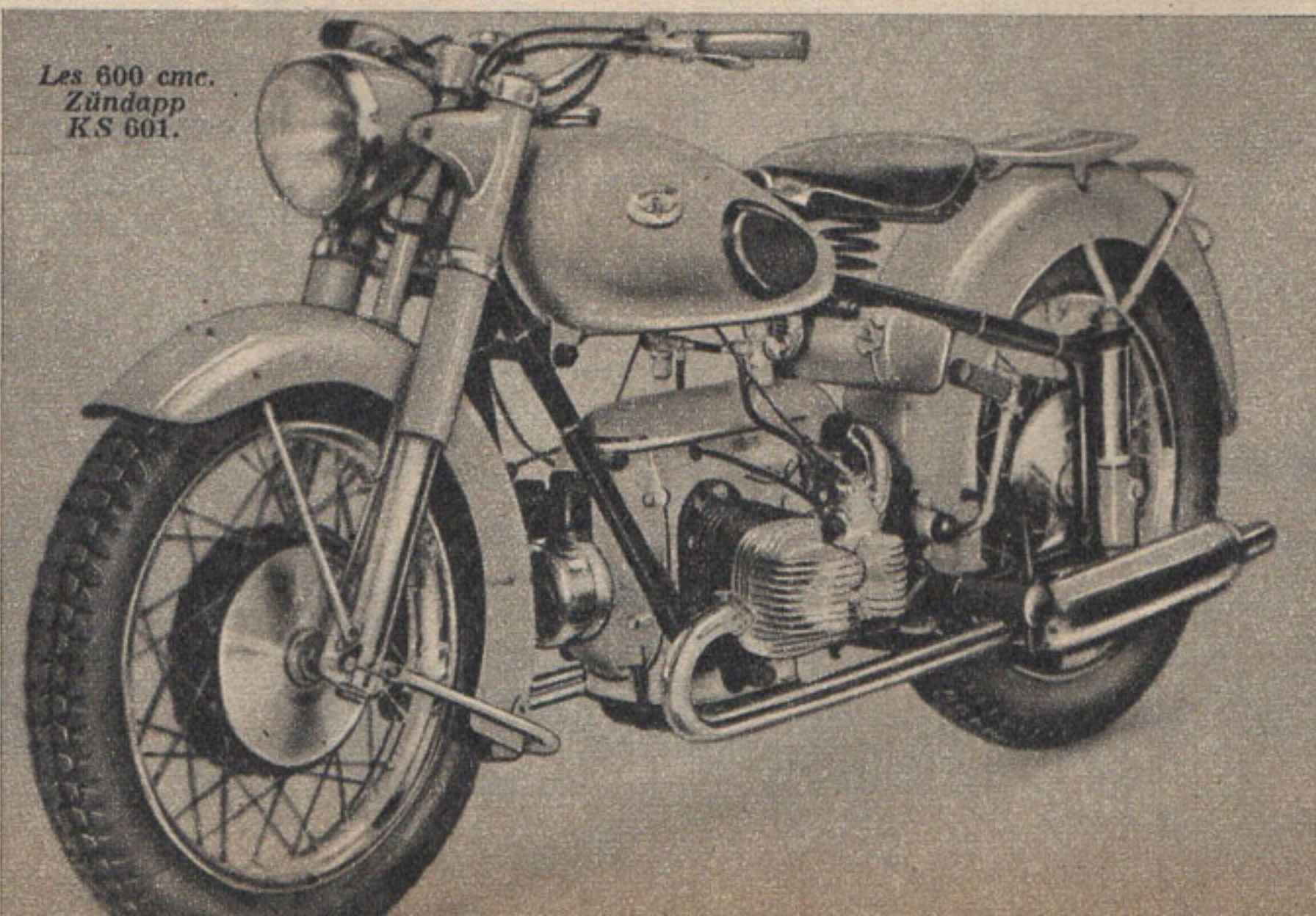
Il y a deux modèles de T.W.N.: la B.D.G. 125-H. et la B.D.G. 250-H.

Ce sont, on le sait des machines équipées de moteurs 2 temps à 2 pistons avec fourche télescopique; elles sont d'un dessin très net; la 250 se caractérise en plus par un carter de chaîne rigoureusement étanche, modèle qui peut être livré avec ou sans suspension arrière, et qui est prévu même pour l'usage du sidecar.

Les deux principaux types de Zündapp sont la D.B. 202 et la fameuse K.S. 601.

La D.B. 202 est équipée d'un moteur 2 temps en bloc 4 vitesses et sélecteur. La fourche avant est une télescopique, l'arrière est, au choix; avec ou sans suspension.

Les 600 cmc.
Zündapp
KS 601.



La K.S. 601 possède un moteur à 2 cylindres apposés de 600 de cylindrée totale, culbuteurs, 4 vitesses au pied, transmission élastique à cardan et suspension télescopique avec amortisseur hydraulique à l'avant et à l'arrière.

Avec son beau moteur capoté logé dans un cadre en double berceau, cette moto est très appréciée pour le grand tourisme à moyenne élevée et le sidecar léger ou lourd. Sa vitesse de 135 à l'heure en solo donne un aperçu des performances qu'à son bord on peut réaliser sur tous parcours.

Les sidecars Steib avec châssis tubulaire et, sur certains modèles, roue suspendue, existent en modèles légers, de grand tourisme et de sport pour être attelés à des 350 et 500 cmc. Les carrosseries sont de formes variées.

Dans la partie : accessoires, le Hall de la Moto présente les carburateurs Bing et les équipements électrique Noris dont il est également distributeur en France.

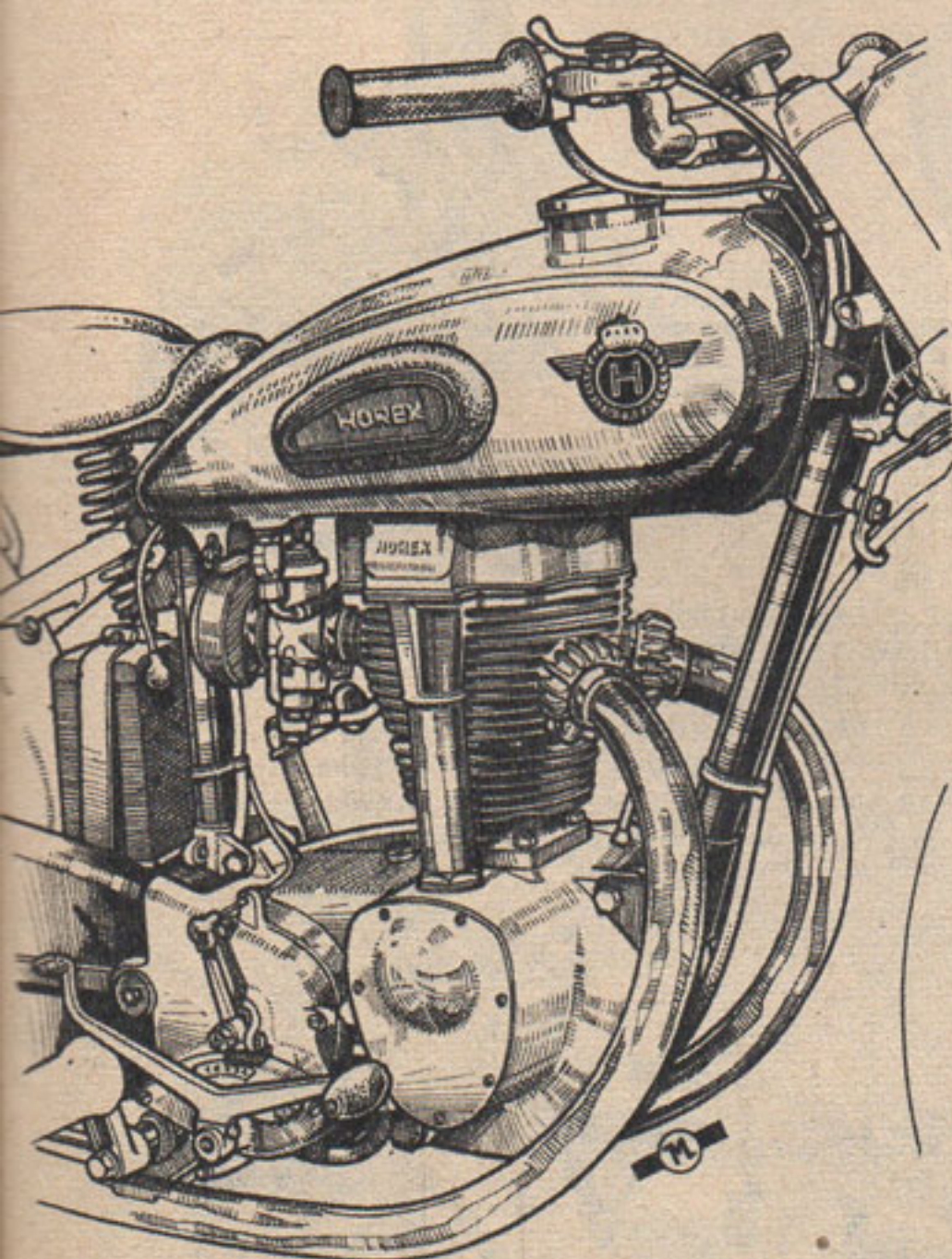
La marque Horex prend place parmi les belles productions motocyclistes d'Allemagne. Le type Régina est depuis quelque temps introduit en France.

C'est une moto de 350 cmc. d'allure légère et dégagée, d'un dessin très net, bien présentée, avec un réel souci dans les détails. Le moteur à soupapes en tête, sous carter étanche, développe 18 CV. à 5.000 t.-m. avec une compression de 6,35 à 1.

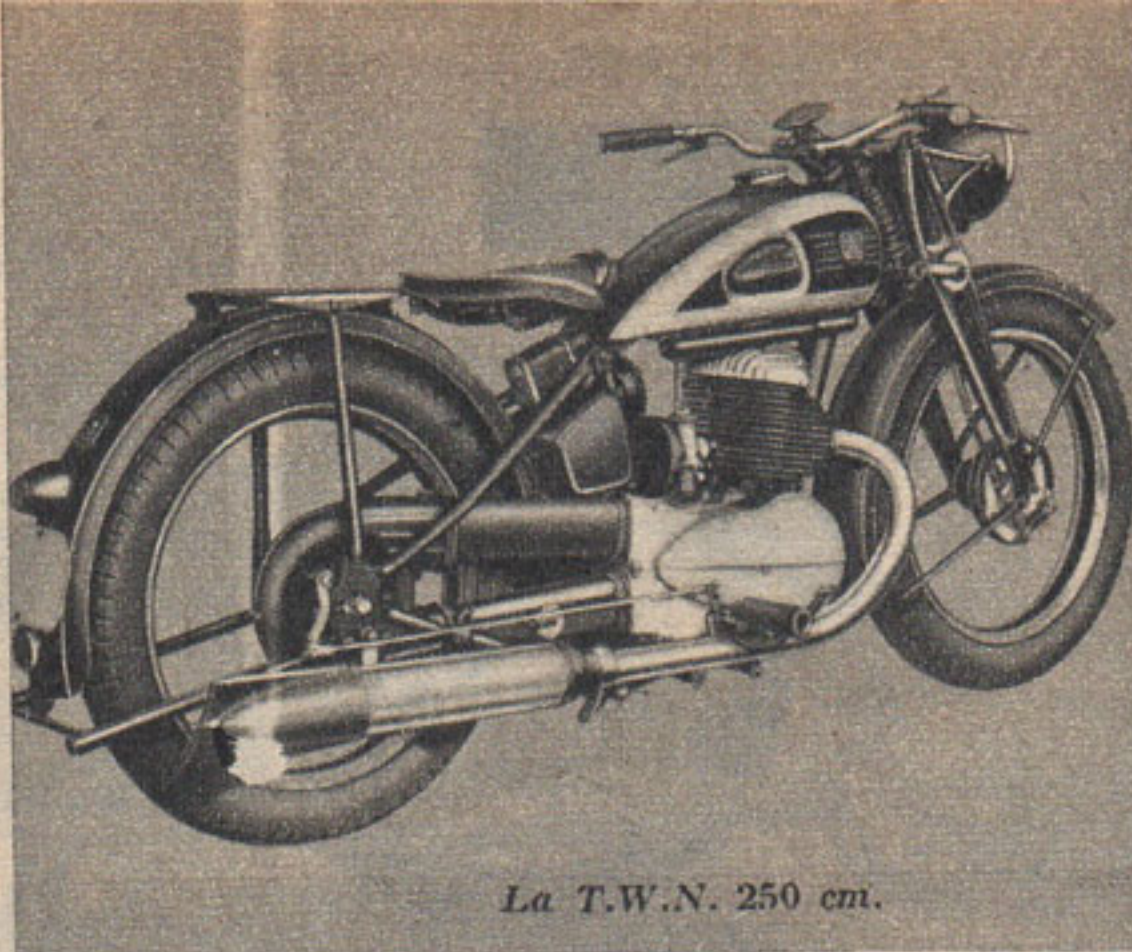
Le moteur fait bloc avec la boîte entraînée par une chaîne à axes doubles à l'intérieur du carter étanche; elle comporte 4 vitesses à sélecteur au pied. L'alimentation se fait par un carburateur Bing; l'allumage et l'éclairage sont assurés par une dynamo, fixée à gauche du moteur, avec batterie.

La transmission finale est par chaîne sous carter étanche à bain d'huile.

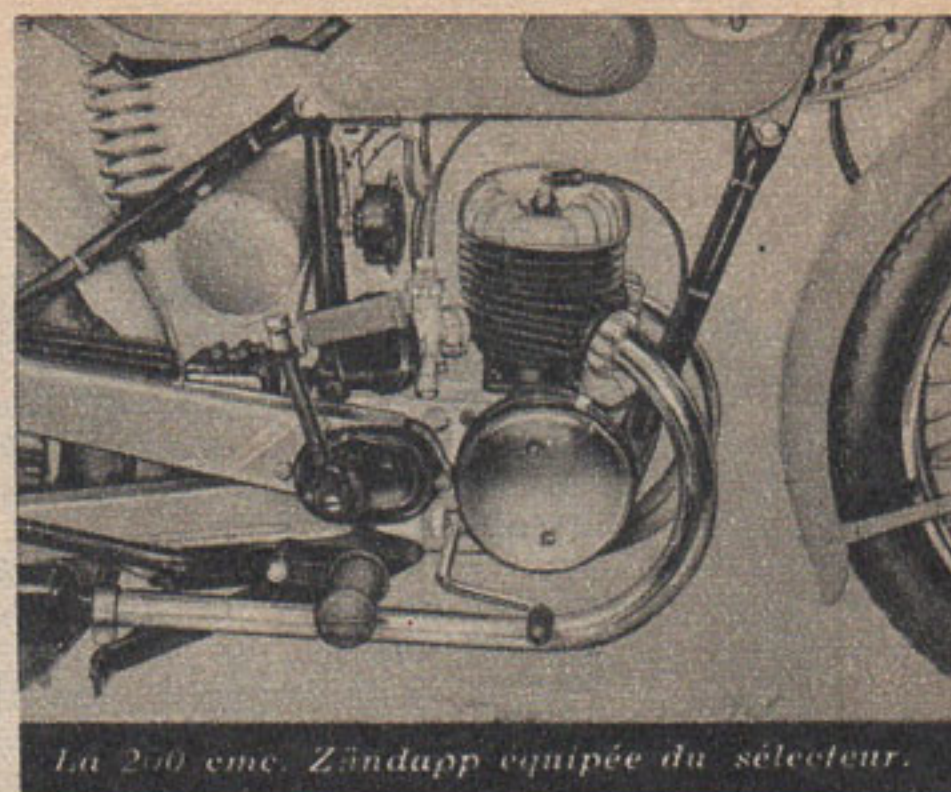
Le cadre est suspendu à l'avant et à l'arrière sur télescopiques. Les moyeux AV. et AR. sont à freins incorporés.



Le bloc de la 350 cmc. Horex.



La T.W.N. 250 cmc.



La 250 cmc. Zündapp équipée du sélecteur.

Nous ne pensons pas qu'on voie les Harley-Davidson au Salon et c'est dommage car ces gros bolides étincelants sont toujours intéressants à détailler. Tout en conservant leur caractéristiques essentielles, ils évoluent d'année en année, c'est ainsi qu'actuellement la marque a adopté le sélecteur au pied.

A défaut de contempler les Harley sur un stand, on a toujours la ressource de les voir chez M. Borie, l'agent pour la France.

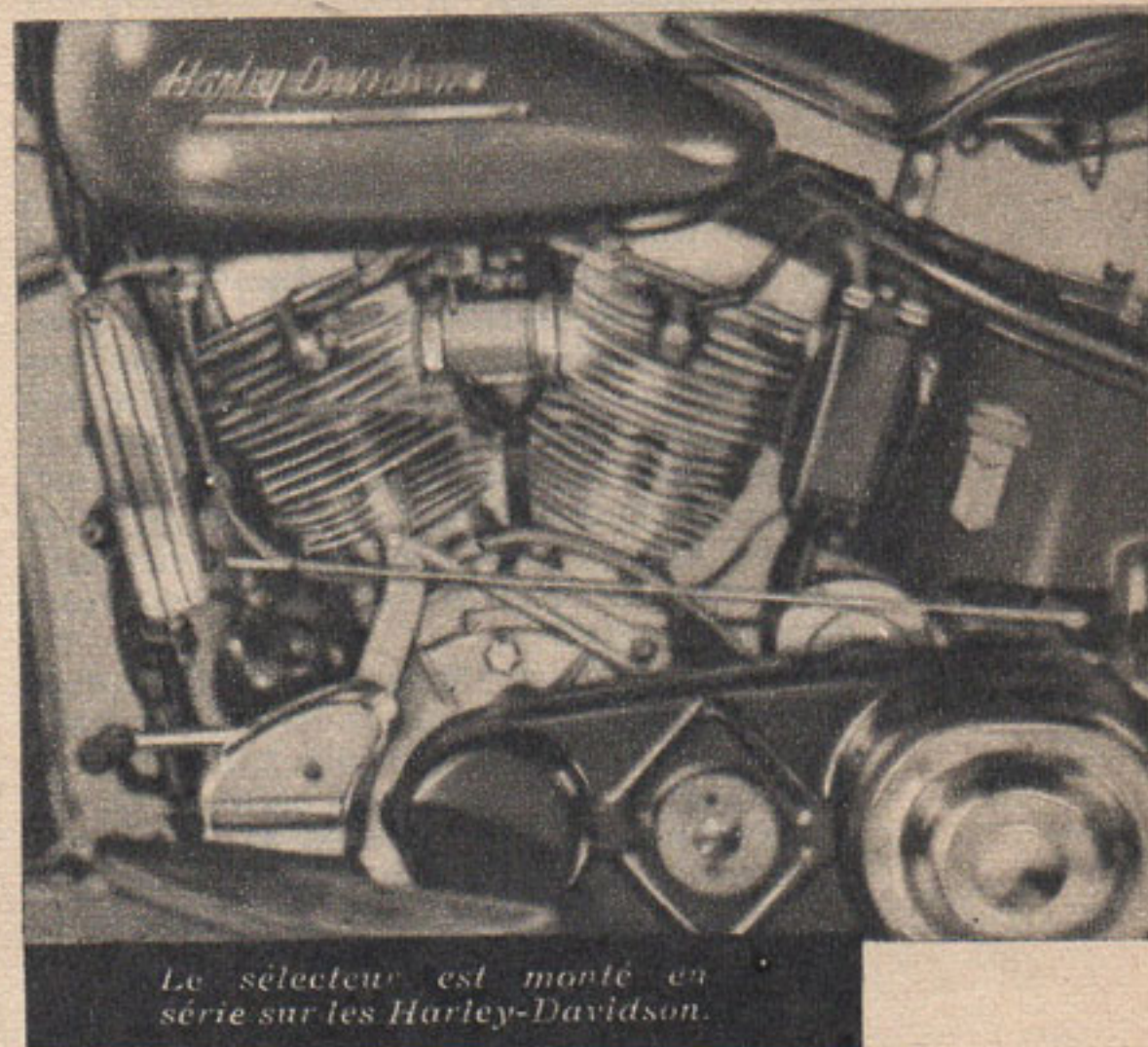
La marque Helyett de Sully-sur-Loire est surtout connue par sa sportivité dans les épreuves cyclistes, mais ne dédaigne pas pour autant le problème du cyclomoteur. Elle a donc lancé un petit 500 cmc. de note bien personnelle avec son cadre mixte dont l'élément supérieur est double. Le moteur placé à l'avant du pédalier est un Vap. 4 à débrayage avec transmission par chaîne. Les roues sont à pneus demi-ballon de 650, les freins sont des Jeay à tasseaux avec poignées de commandes inversées.

Elie Huin avait exposé l'année dernière des machines fort attrayantes et bien construites. Cette année, la gamme s'est considérablement accrue et comprend, sans tenir compte de quelque nouveauté possibles de dernière heure :

3 modèles utilitaires à moteur A.M.C. 4 temps à culbuteurs :

En 125 cmc., 3 vitesses commande à main; 125 cmc., 4 vitesses sélecteur; 175 cmc., 4 vitesses sélecteur, cadre berceau à fourche parallélogramme.

3 modèles tourisme moteur A.M.C. :



Le sélecteur est monté en série sur les Harley-Davidson.

En 125 cmc., 3 vitesses à sélecteur au pied; 125 cmc., 4 vitesses à sélecteur au pied; 175 cmc., 4 vitesses à sélecteur au pied, cadre berceau à suspension AR. et fourche parallélogramme.

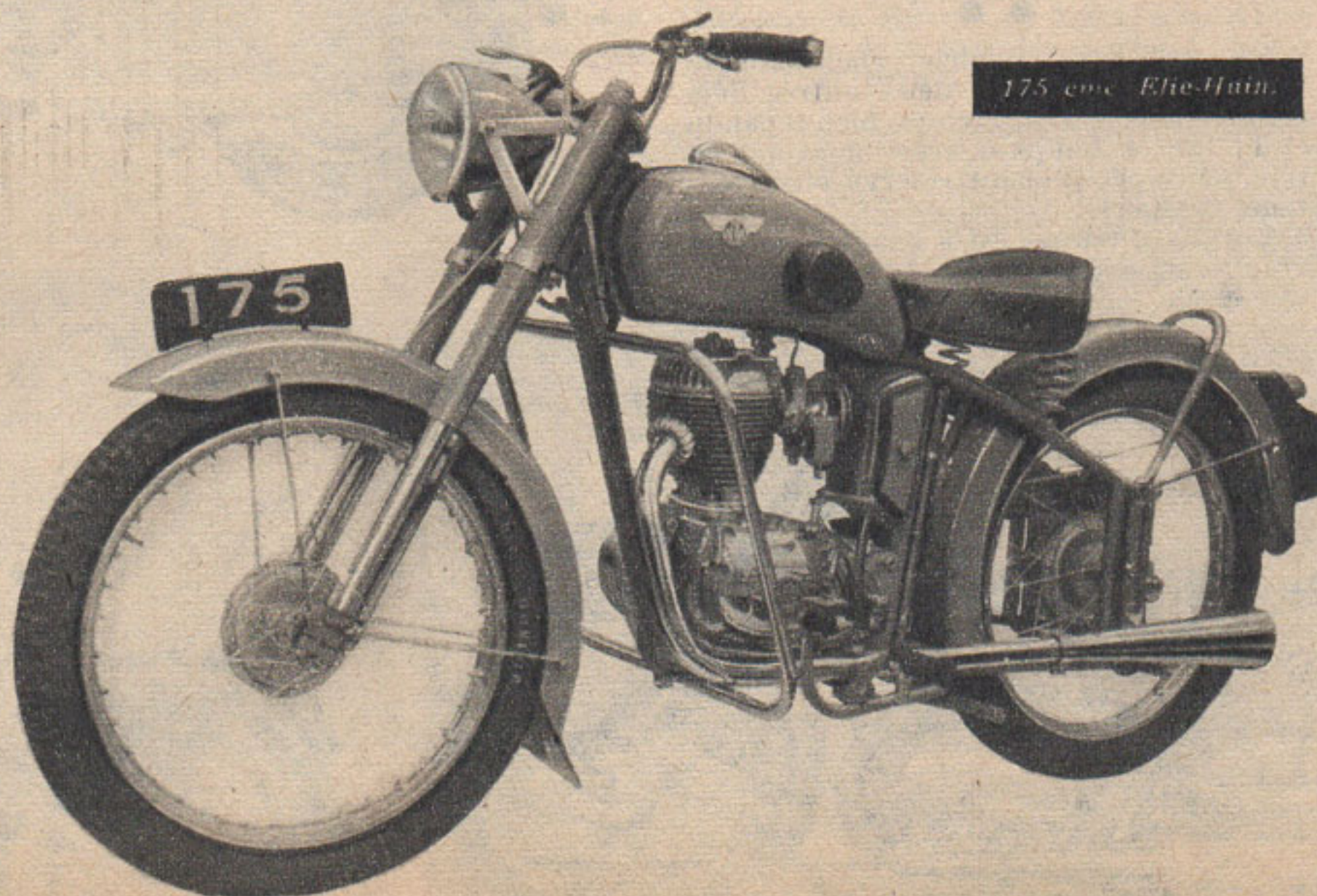
2 modèles Grand Tourisme :

En 125 cmc., 4 vitesses, sélecteur au pied; 175 cmc., 4 vitesses, sélecteur au pied, cadre berceau à suspension AR. et fourche AV. télescopique.

Cette production comprend également :

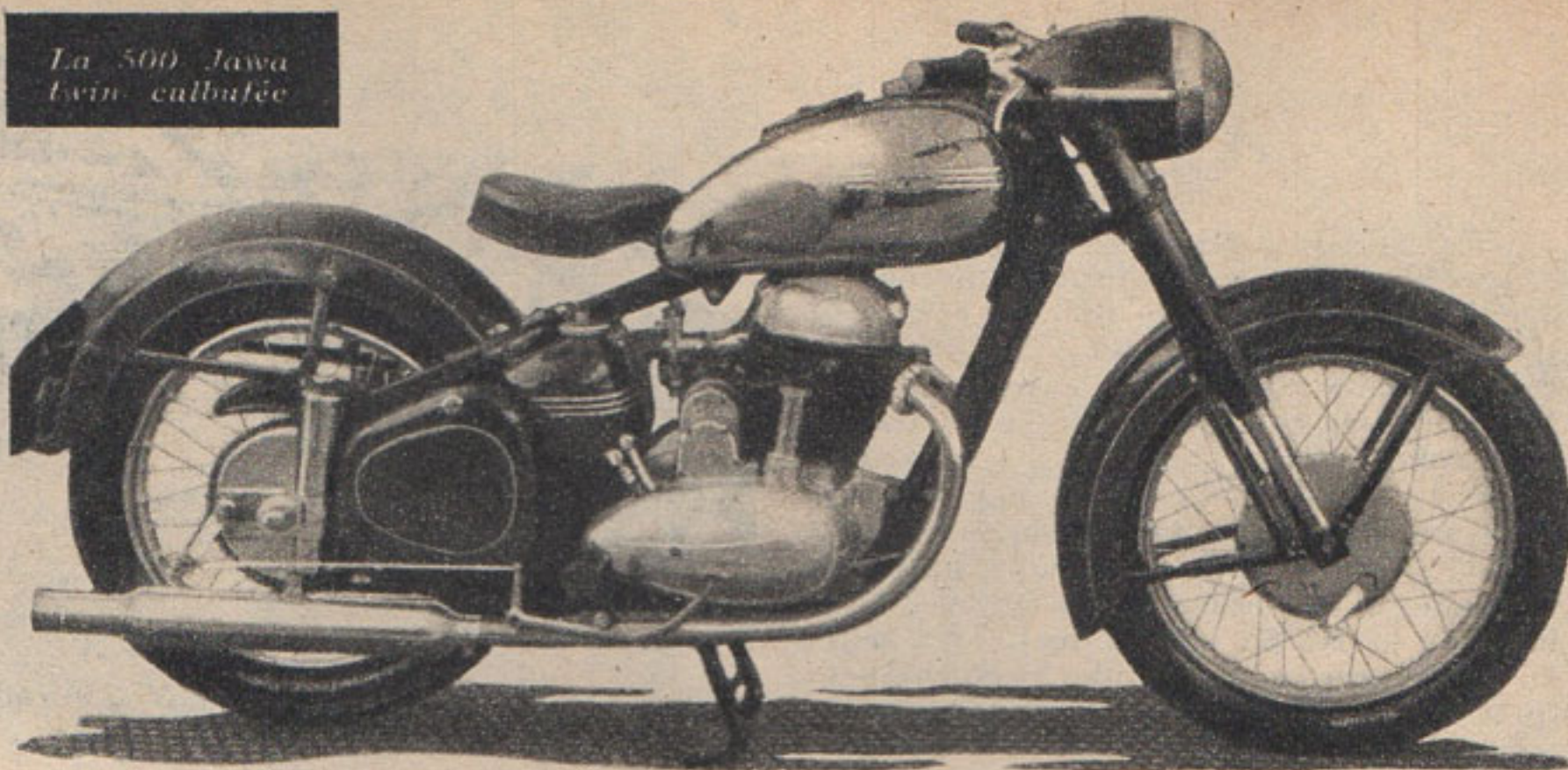
1 vélomoteur utilitaire 3 vitesses, à moteur Stainless;

1 cyclomoteur à moteur Poulain au pédalier, 3 vitesses; à coloris variés.



175 cmc Elie-Huin.

La 500 Jawa
twin culbutée



Le constructeur des sidecars Impérial avait présenté l'année dernière un trimoteur à plateau arrière permettant des charges d'un certain volume et qui poursuit sa carrière.

Ses solutions sont intéressantes et méritent un arrêt au stand.

Le moteur est un 175 cmc. 2 temps Terrot avec boîte 3 vitesses. Il est placé au-dessus de la roue avant qu'il entraîne par chaîne. La suspension se fait à l'avant par anneaux Neiman et articulations sur silentbloc, à l'arrière par ressorts à lames.

La grande marque tchécoslovaque Jawa représentée en France par M. J. Poch est bien considérée des motocyclistes qui apprécient sa pureté de lignes et sa propreté absolue. Par coïncidence, alors que nous préparions ce numéro, nous avons eu la bonne surprise de recevoir trois touristes hindous chacun sur une 250 Jawa, venus de leur lointain pays pour visiter toute l'Europe. Nous en reparlerons d'ailleurs car ce raid mérite d'être connu dans ses détails.

Jawa expose principalement trois modèles très distincts par la technique mais tous aussi sobres de facture générale.

La Jawa 250 cmc. est une 2 temps monocylindre à 4 vitesses et sélecteur, suspension télescopique avant et arrière.

La 350 est une bicylindre également traitée en 2 temps avec cadre suspendu de même.

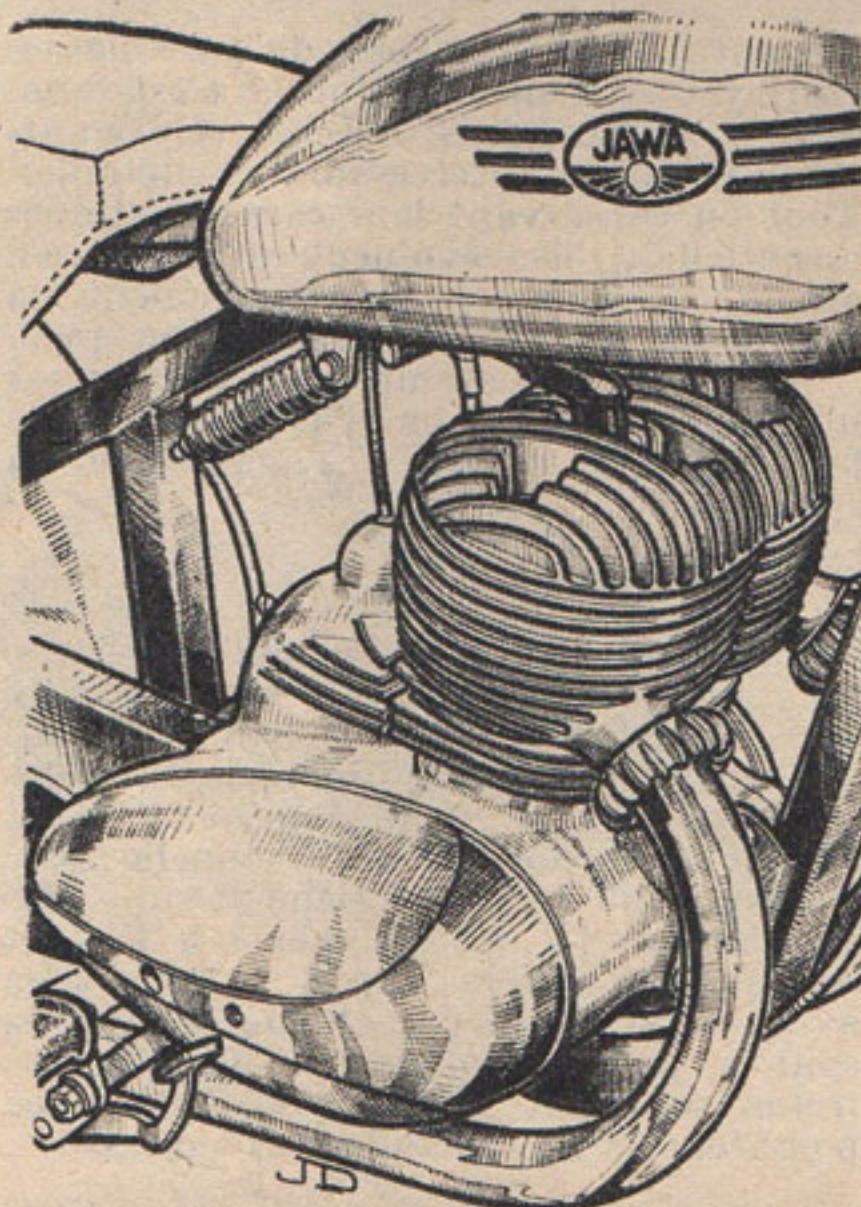
On sait que sur ces machines le sélecteur est combiné avec le débrayage et qu'il n'est pas besoin d'agir sur le levier à main pour passer les vitesses, celles-ci d'ailleurs étant indiquées par des voyants lumineux encastrés sur le réservoir, à portée des yeux.

La 500 par contre est une 4 temps 2 cylindres accouplés face route, à soupapes en tête, développant 26 CV. à 5.500 t.-m. Le moteur fait également bloc avec la boîte à 4 vitesses.

Suspension télescopique à l'avant et à l'arrière, cette moto présentée sur le stand a suscité une très grande curiosité; elle séduit par son aspect très homogène et sa ligne racée. La vitesse annoncée est de 135 à l'heure pour une consommation de croisière de 3 lit. 5 aux 100 kilomètres. Elle sera certainement cette année encore très entourée.

Un troisième modèle chez Jonghi vient s'adjoindre aux deux autres déjà connus dont le 125, 2 temps, bien répandu et le 125, 4 temps à arbre à cames en tête, plus spécialement réservé aux amateurs de sport.

Le 125, 2 temps, est à avant parallélogramme et arrière rigide. L'A.C.T. utilise la fourche télescopique avec roue tirée



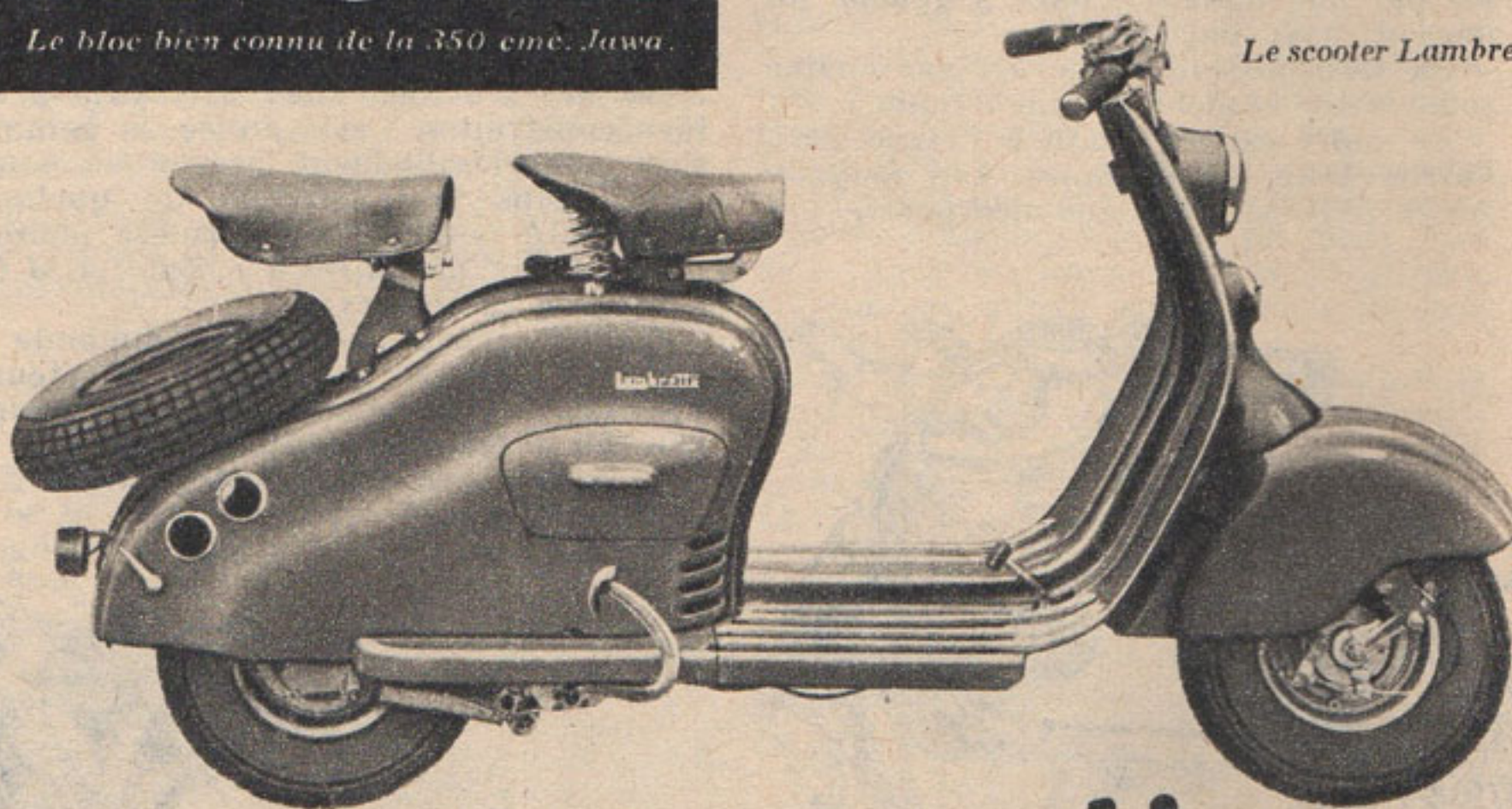
Le bloc bien connu de la 350 cmc. Jawa.

spéciale à cette marque, la suspension arrière étant réalisée par fourche oscillante.

La nouvelle moto est une 250 cmc. bloc-moteur 2 temps à 4 vitesses au pied avec un cadre de mêmes conceptions que celui de l'A.C.T., comme dessin et suspension intégrale.

Le bruit court que le scooter Lambretta serait prochainement fabriqué en France, son succès ayant été assuré dès l'entrée des premiers modèles importés d'Italie. Il est de fait que les contingents actuels ne suffisent pas à satisfaire la clientèle de plus en plus nombreuse et favorablement influencée par les éclatants records qu'au cours des mois passés cette marque a battus. Spécialement celui des 200 et quelques à l'heure en catégorie 125 cmc.

Le Lambretta existe en deux versions, un type normal et un autre caréné. Ce véhicule se prête également à l'usage utilitaire par adjonction d'un avant-train à deux roues avec caisse, remplaçant la roue d'origine.

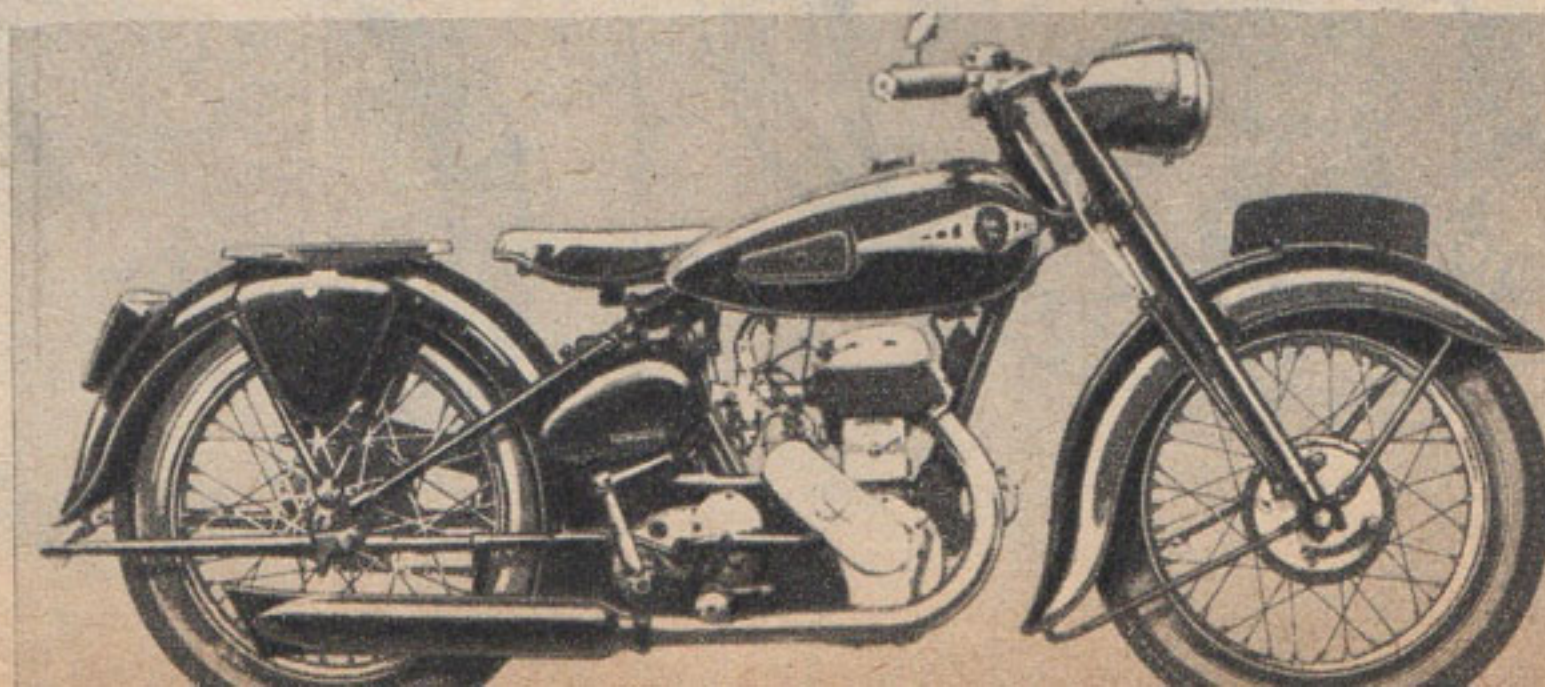
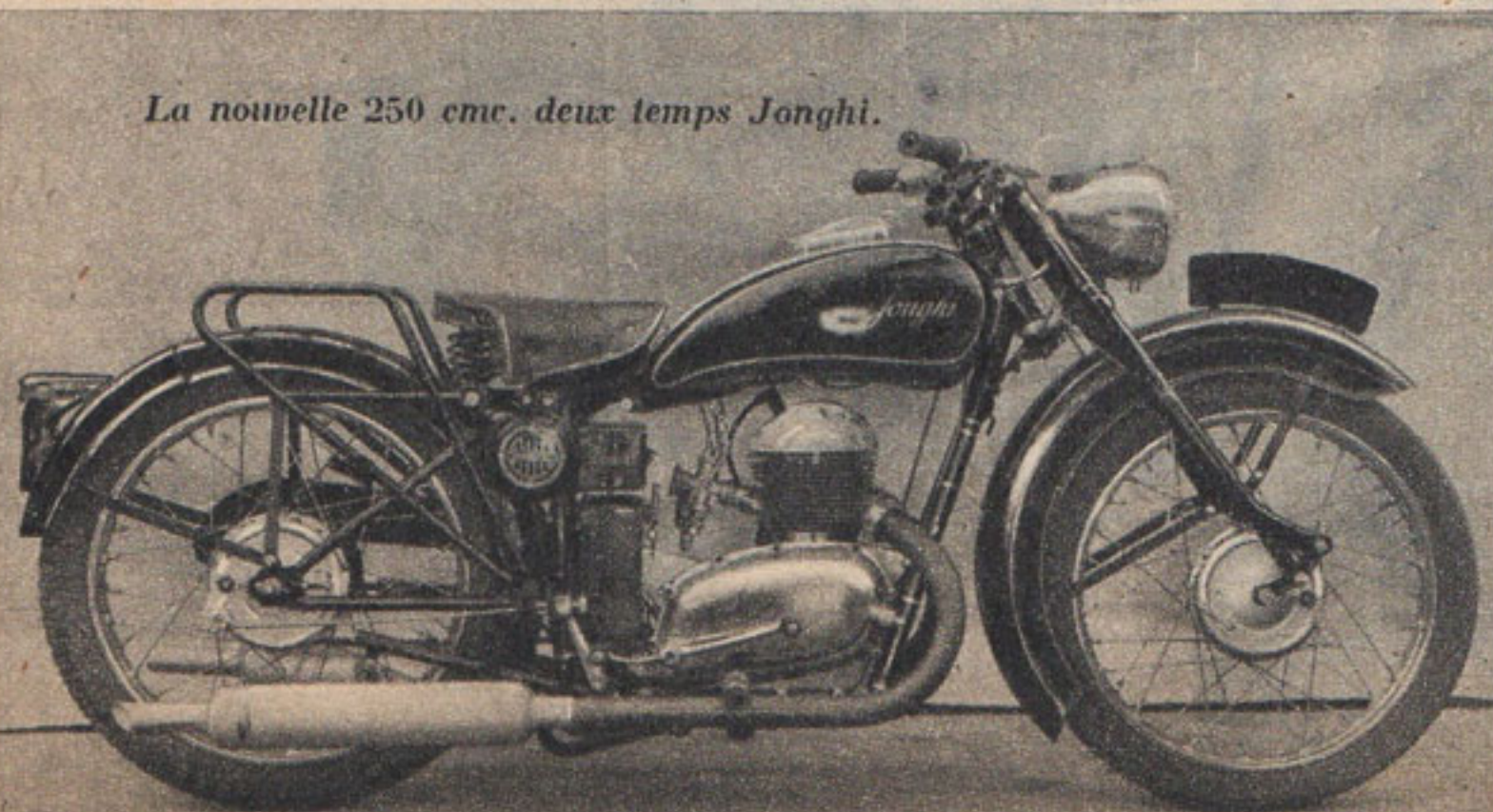


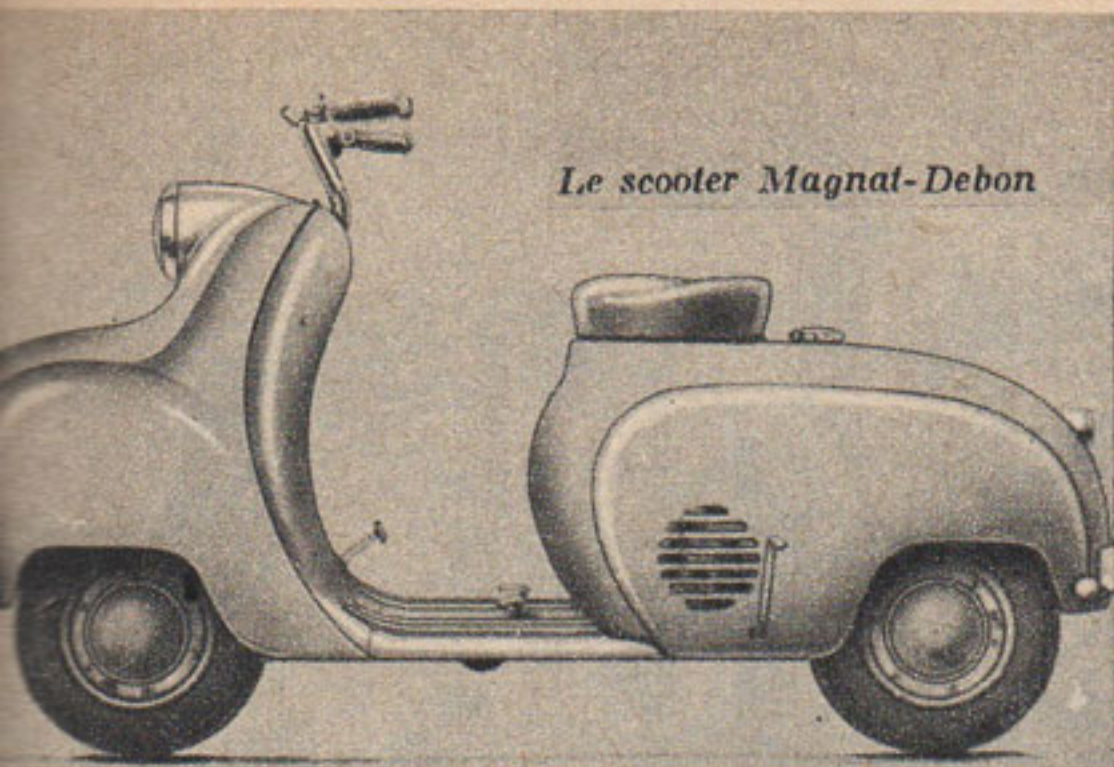
Le scooter Lambretta

Magnat Debon
350 cmc.
soupapes
latérales.

Magnat-Debon, encore un constructeur français qui nous propose un scooter. Cette maison a eu de tout temps la réputation justifiée d'offrir à sa clientèle des machines très soignées dans la présentation; elle possède donc, en continuant sa tradition, toutes les qualités

La nouvelle 250 cmc. deux temps Jonghi.





Le scooter Magnat-Debon

requis pour traiter avec le même soin les carrosseries de ses scooters, dont on appréciera la ligne soutenue et homogène.

En voici les caractéristiques essentielles :

Moteur 2 temps, cylindre 100 cmc. avec culasse hémisphérique; commande des gaz par poignée tournante; allumage et éclairage par volant magnétique. Boîte 2 vitesses commandées par 2 pédales. Freins auto-serreurs sur jantes. Pneus 8x3.25. Suspension AV. par tube unique articulé sur biellettes, AR. par tube unique pivotant sur articulation du châssis. Siège de forme en caoutchouc mousse. Réservoir d'essence de 7 litres. Coffre à outils sous le siège. Pare-chocs AV. et AR. et feu rouge catadioptrique. Carrosserie: siège fermé par 2 panneaux latéraux très facilement démontables. Présentation de l'ensemble en émail couleur.

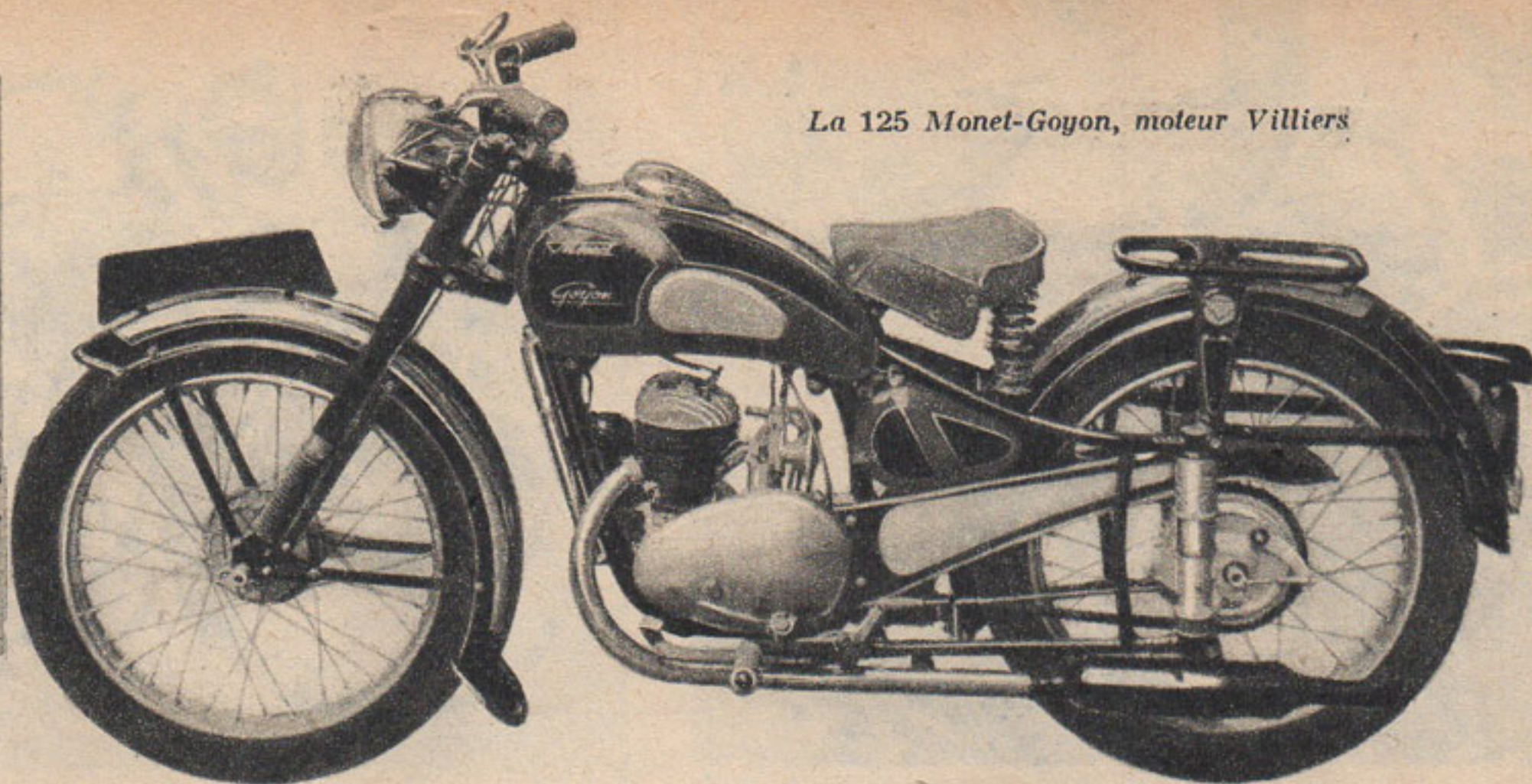
Ce scooter voisine avec les autres modèles Magnat-Debon que nous connaissons déjà mais qui ont bénéficié d'améliorations successives :

Le vélomoteur 125 cmc. avec son beau bloc-moteur 4 temps à culbuteurs, 4 vitesses au pied et fourche télescopique; la moto 350 cmc. à soupapes latérales, 4 vitesses par sélecteur et télescopique; enfin la 500 à culbuteurs et suspension avant et arrière.

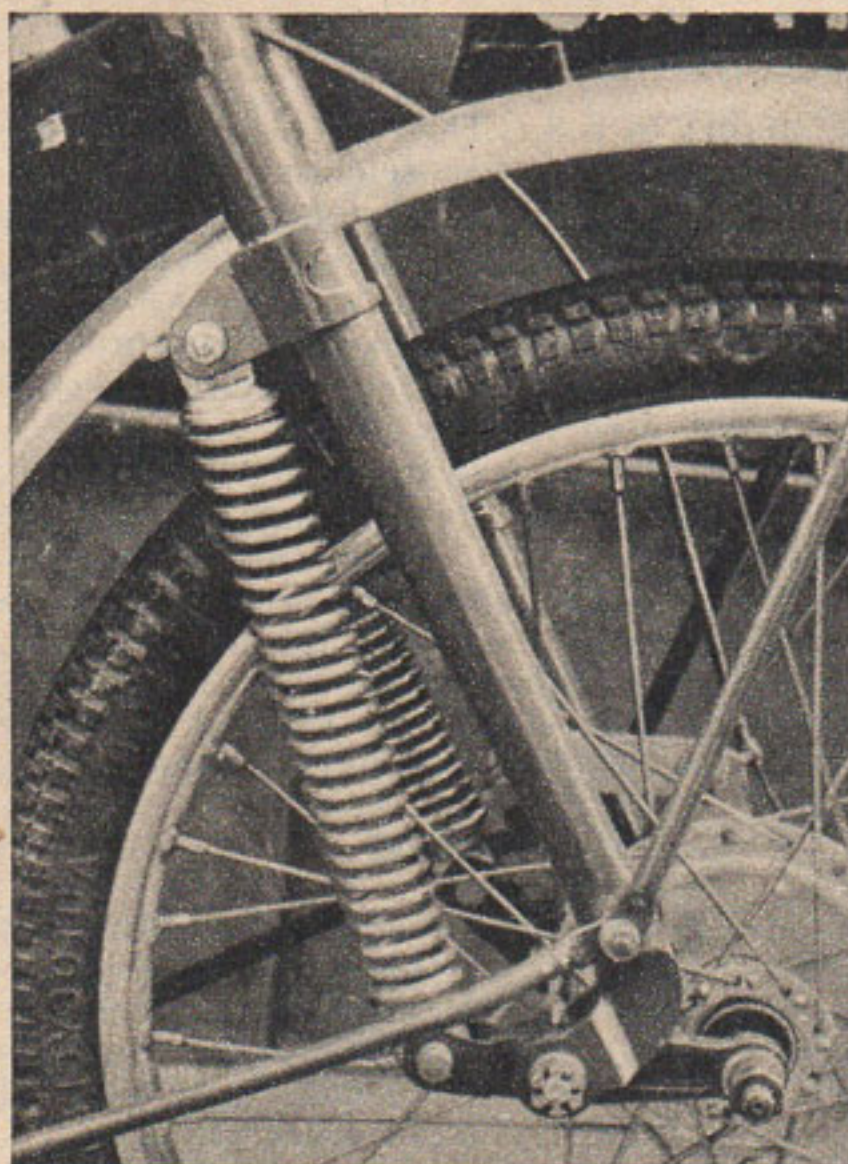


L'agence Matchless vient d'être reprise en France par la Société Aspe et Dumont déjà agents de la marque allemande Ardie. C'est la 350 de l'armée, rachetée aux stocks de l'armée, qui a illustré cette marque ici et lui a amené de très nombreux amateurs séduits par sa robustesse et son excellente tenue.

Parmi les divers types avec ou sans suspension on remarque la Superclubman en 500 twin vertical; mais pour un public moins éclectique et moins fortuné la 500 mono donne bien des agréments. Les 350 G3/CC et 500 cmc. G.80.C spéciales de cross sont des habituées de la victoire.



La 125 Monet-Goyon, moteur Villiers



La suspension Grégoire sur les Monet



La 250 Ardie retiendra plus spécialement l'attention des amateurs de belles motos 2 temps. Fourche télescopique et suspension arrière, le cadre en double berceau reçoit un bloc-moteur 2 temps à piston plat avec cylindre chemisé, avec 4 vitesses et sélecteur au pied avec indicateur électrique de point-mort. Avec un poids de 127 kilos elle accuse une vitesse de 100 à l'heure, pour 3 litres d'essence aux 100 kilomètres.

Monet-Goyon a mis en route son intéressant programme dont il nous avait donné un aperçu au dernier Salon et que seul avait retardé l'équipement des usines en matériel moderne nécessaire à une fabrication moderne.

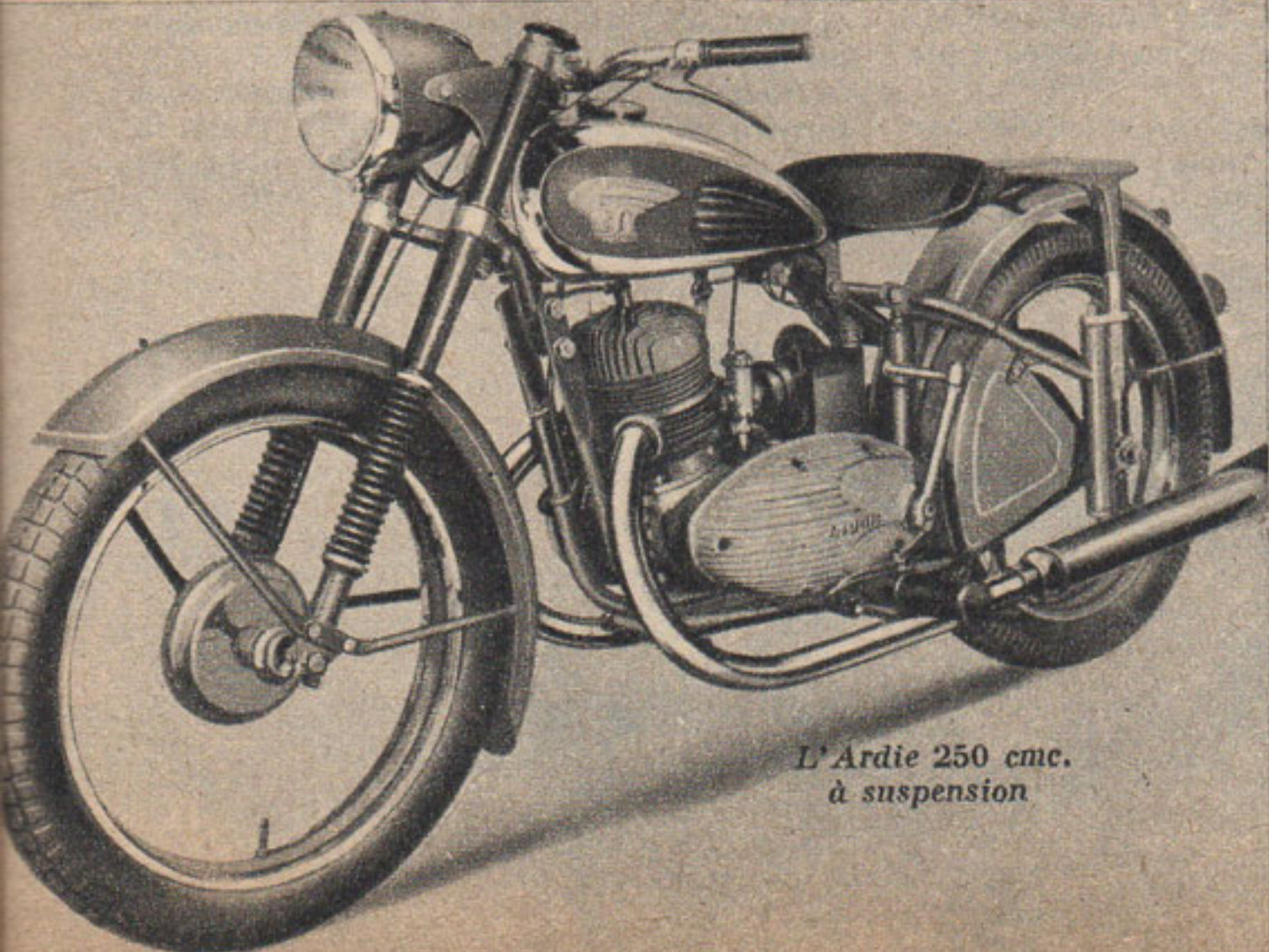
Monet-Goyon reste fidèle au moteur 2 temps et plus spécialement au Villiers dont il est le licencié exclusif pour la France.

Monet-Goyon et Villiers, ces deux noms restent attachés l'un à l'autre, comme le moteur à son cadre, dans les Annales de la Maison.

Le Villiers est, en effet, un moteur dont on ne discute pas la qualité, ni l'endurance, ni l'économie, ni le rendement. Il jouit d'une très grande vogue en Angleterre, son lieu de naissance. C'est pour le fabriquer, au moins aussi bien, et justifier sa même faveur en France que Monet-Goyon a pris du retard afin de constituer l'outillage exact, susceptible de garantir une fabrication de même classe que celle d'origine.

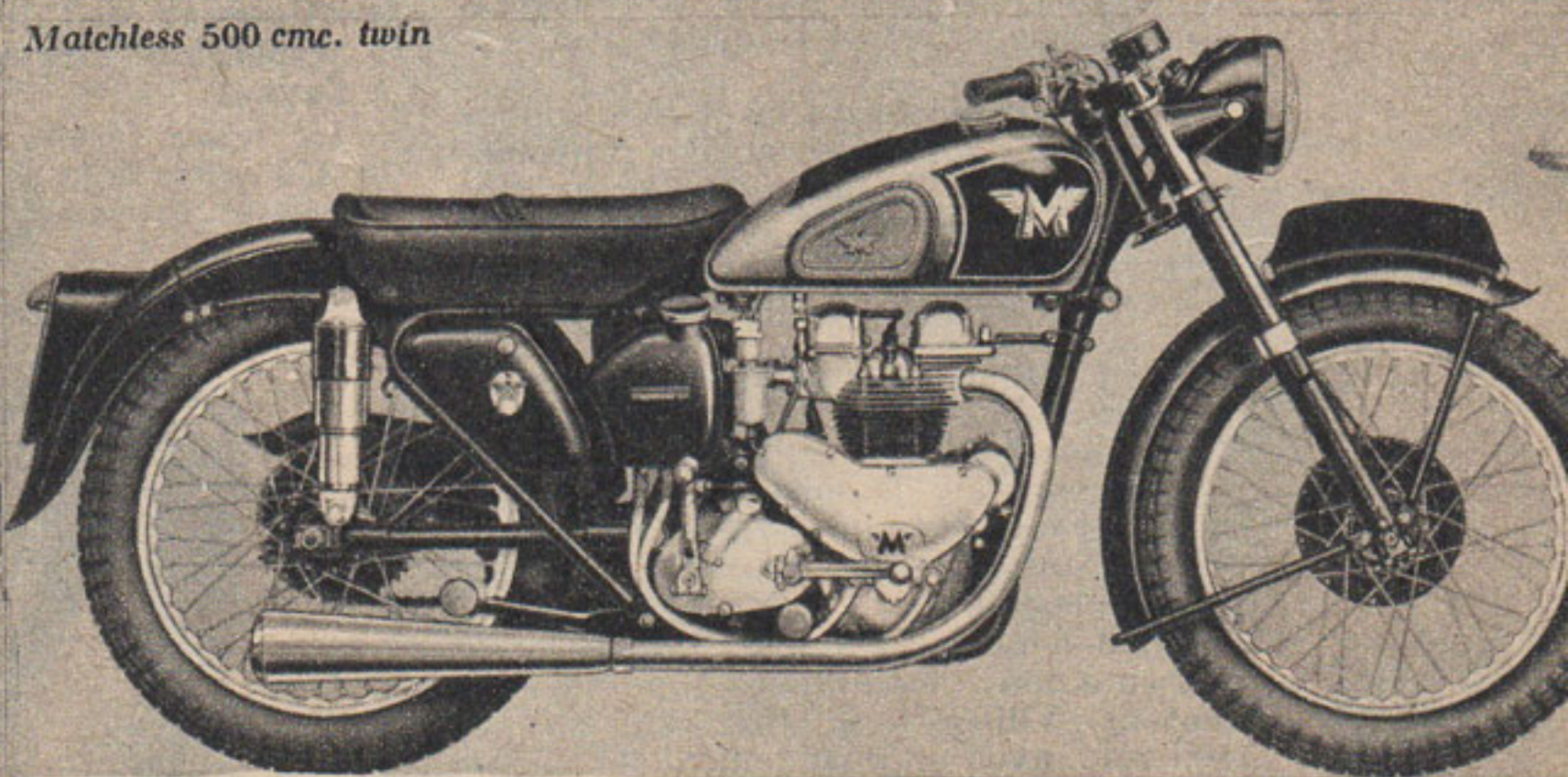
Par coïncidence, *Motocycles* publie dans ce même numéro la relation d'une randonnée effectuée sur le continent par un motocycliste anglais à bord d'un équipage sidecar propulsé par un 200 cmc. Villiers. Il pourra servir d'étalon pour les amateurs de cette cylindrée.

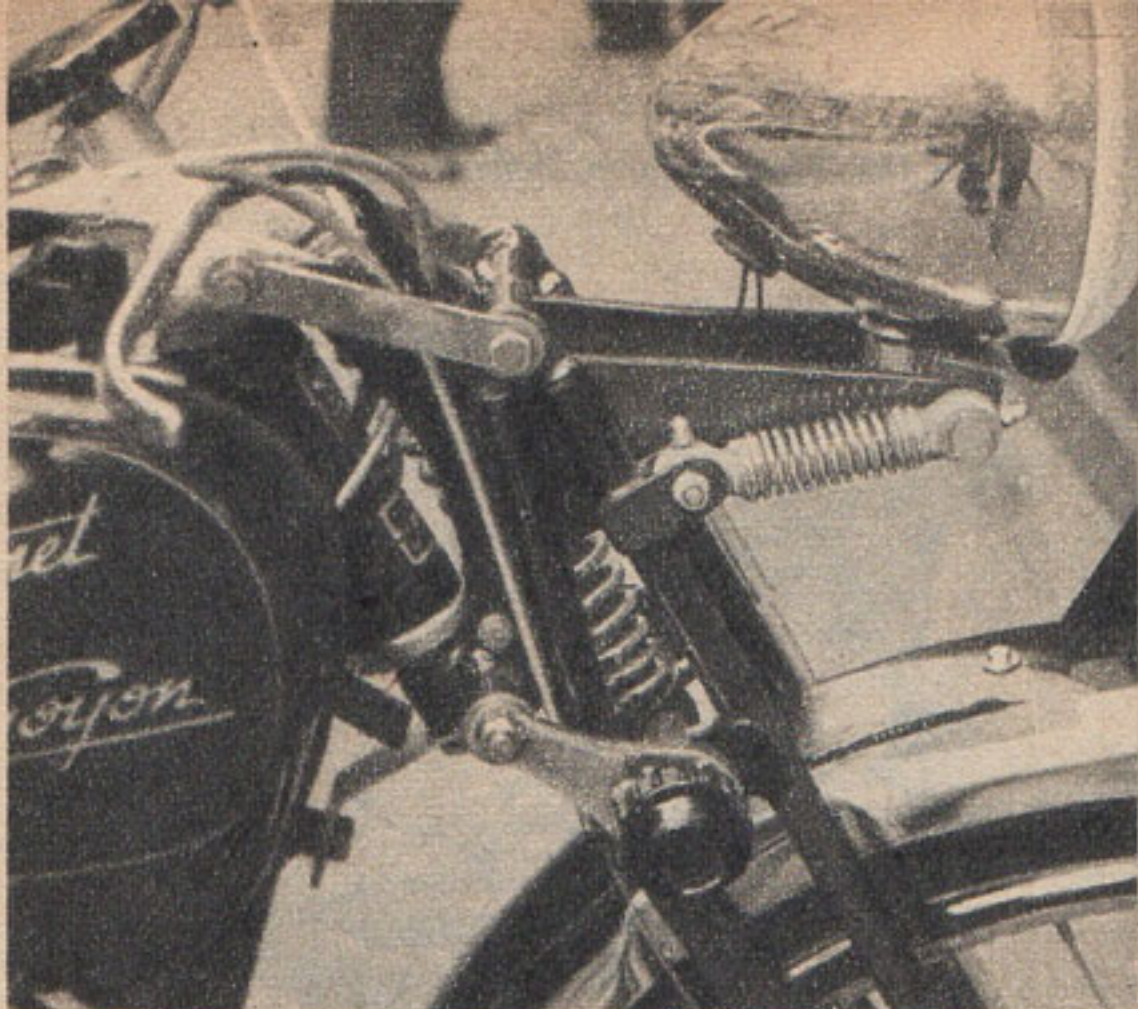
Elle vient à l'appui des récentes et probantes démonstrations sportives de Monet-Goyon dans diverses épreuves françaises. Ses 200 cmc. engagés contre des 250 n'avaient pas la prétention de briguer la victoire, mais seulement de faire la preuve de leur excellente tenue en vitesse et endurance. Les motos qui avaient participé au Bol d'Or prirent part ensuite à de grands rallies de tourisme tels Paris-Nice, Saint-Etienne-Paris-Saint Etienne, le Circuit de l'Ain, afin d'être éprouvées dans tous les genres d'utilisation. Ceci permit aux constructeurs de



L'Ardie 250 cmc. à suspension

Matchless 500 cmc. twin





*Suspension avant Grégoire
sur les Monet-Goyon*

parfaire la mise au point en vue du lancement en série.

Le moteur ne fut d'ailleurs pas seul à bénéficier de cette sévère expérience; les formules nouvelles adoptées pour les cadres furent, du même coup, mises à l'épreuve, entre autres les suspensions avant et arrière dotées du dispositif à flexibilité variable de l'ingénieur Grégoire.

La moto légère 200 cmc. n'est pas la seule production des usines de Mâcon, mais si nous lui réservons une faveur particulière c'est qu'elle comble un vide dans la gamme des productions françaises; elle prend sa place entre les motos légères 150 et 175 dérivées de la formule vélomoteur et les motos de moyenne puissance, 250 et au-dessus, qui ne sont guère représentées chez nous; une 200 moderne, comme celle-ci, dépasse les performances d'une 250 d'avant-guerre; elle est susceptible de remplacer une 350 avec un poids, un prix et une consommation moindres. Elle s'accommode même, nous l'avons dit plus haut, d'un sidecar léger.

Cette 200, type M.2.V., possède les particularités suivantes dont les autres modèles bénéficient également en tout ou partie :

La fourche télescopique coulisse dans des bagues en matière synthétique, évitant le grippage et ne nécessitant ni graissage ni entretien spécial. La prise du compteur sur la boîte de vitesse libère les roues de tout engrenage encombrant; l'allumage est fourni par batterie alimentée directement en continu sur le volant dynamo ou par volant magnétique avec redresseur.

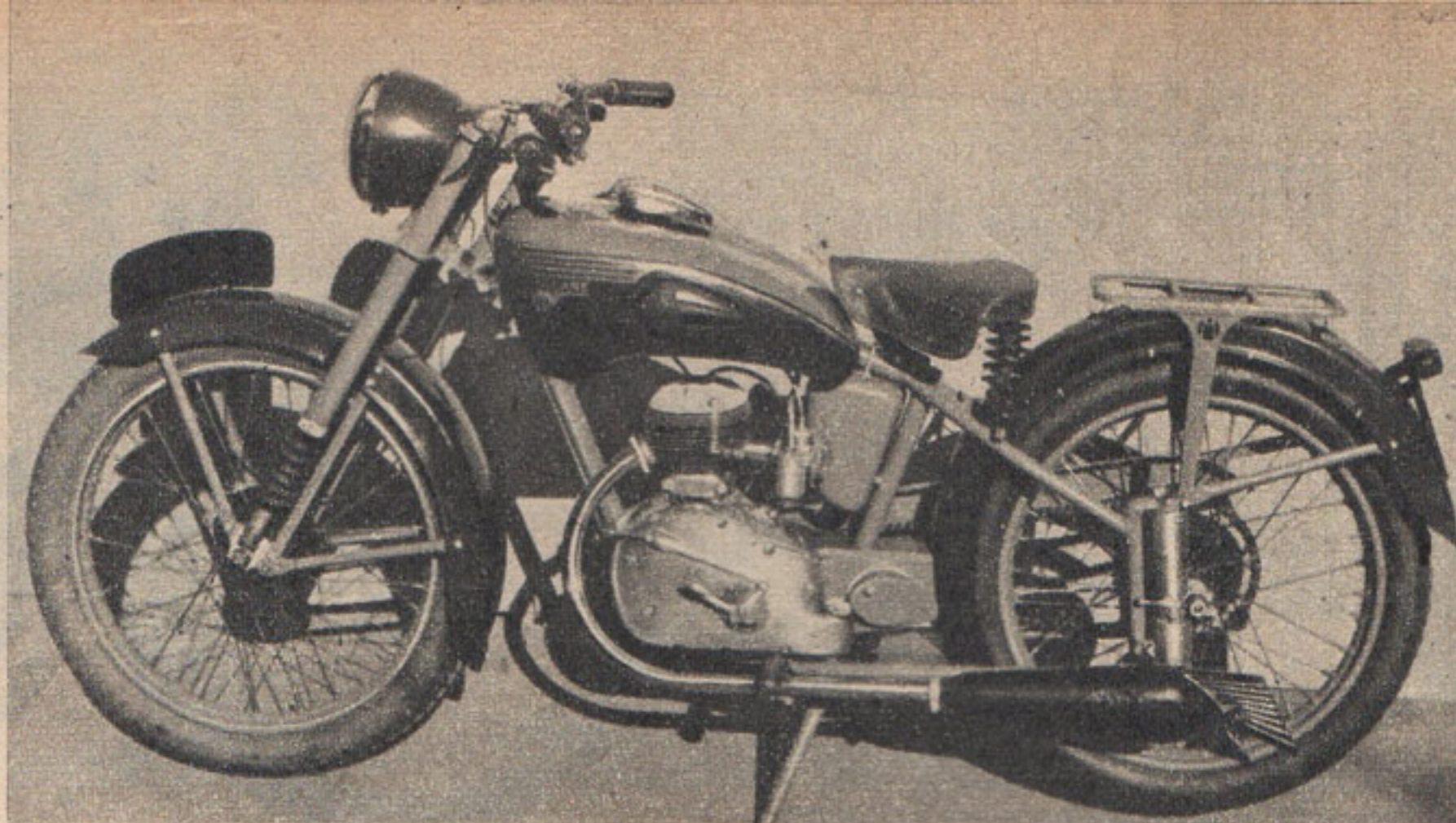
La suspension arrière est réglée, quel que soit le poids transporté, par le correcteur Grégoire à flexibilité variable.

Enfin, petit détail, mais de grande importance, un vaste coffre est du format nécessaire pour enclorre une trousse correcte.

Le moteur fabriqué sous licence Villiers est à cylindre fonte avec culasse rapportée en alliage léger. Il fait semi-bloc avec la boîte qu'il commande par chaîne sous carter étanche, celle-ci possède trois vitesses commandées par sélecteur au pied.

Nous attendons une de ces machines pour essai, mais les constructeurs nous ont demandé d'attendre pour la présenter aux lecteurs qu'ils soient en mesure de répondre à la demande sans de trop longs délais. Nous en reparlerons donc dans les prochains jours.

En dehors de la M.2.V. Monet-Goyon présente deux vélomoteurs, toujours avec moteur Villiers : le S.3.G.D. est un 100 cmc. avec un changement de vitesse



*La Motobécane D 45
est dotée d'une fourche télescopique*

à main; le S.3.G.D.S. en est une exacte réplique, mais avec sélecteur au pied.

Le S.6.V. est un 125 très apparenté au 200 cmc.; il possède 3 vitesses au pied, une suspension arrière et une avant soit en télescopique, soit en parallélogramme.

L'une comme l'autre de ces fourches peuvent être munies du correcteur Grégoire, de même que la suspension arrière.

Ce problème de suspension semble préoccuper tout spécialement Monet-Goyon, à la recherche du plus grand confort et de la meilleure tenue de route. Aussi ne s'étonnera-t-on pas si l'on découvre sur le stand une fourche nouvelle dont nous ne pouvons parler aujourd'hui.

• •

Motobécane a dû construire plusieurs autres usines pour intensifier sa production. Malgré une cadence de près de 1.000 cyclomoteurs par jour, la demande est si abondante que certains délais sont encore exigés pour la livraison.

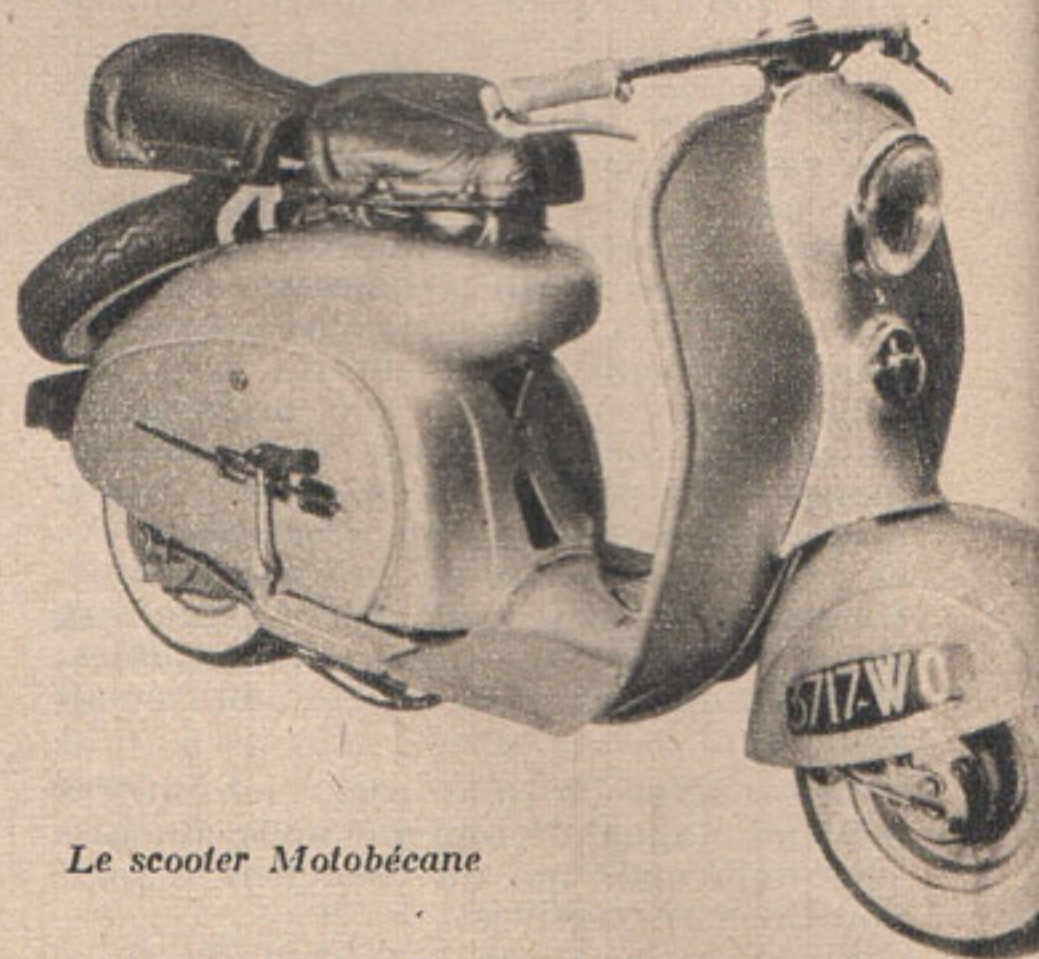
On verra d'autre part l'impulsion formidable qu'a donné à cette marque le lancement de son cyclomoteur Mobylette dont le retentissant succès a été immédiat.

Les usines de Pantin et les ateliers annexes sont actuellement les plus gros producteurs du monde de 2 roues à moteur.

Une nouvelle création, le scooter 125 cmc., va être sans doute lui aussi l'objet d'une abondante demande et obliger les constructeurs à de nouvelles extensions de leurs usines.

Nous comptons chez Motobécane en divers types : la Mobylette 50 cmc.; les vélomoteurs 125 cmc. à bloc-moteur 4 temps, l'un à soupapes latérales, 3 vitesses à mains, l'autre à culbuteurs, 4 vitesses au pied. Ils sont tous désormais à suspension intégrale avec télescopique à l'avant.

La moto légère est représentée par la 175 cmc. dont le moteur, à la cylindrée près, est voisin du 125 à culbuteurs.



Le scooter Motobécane

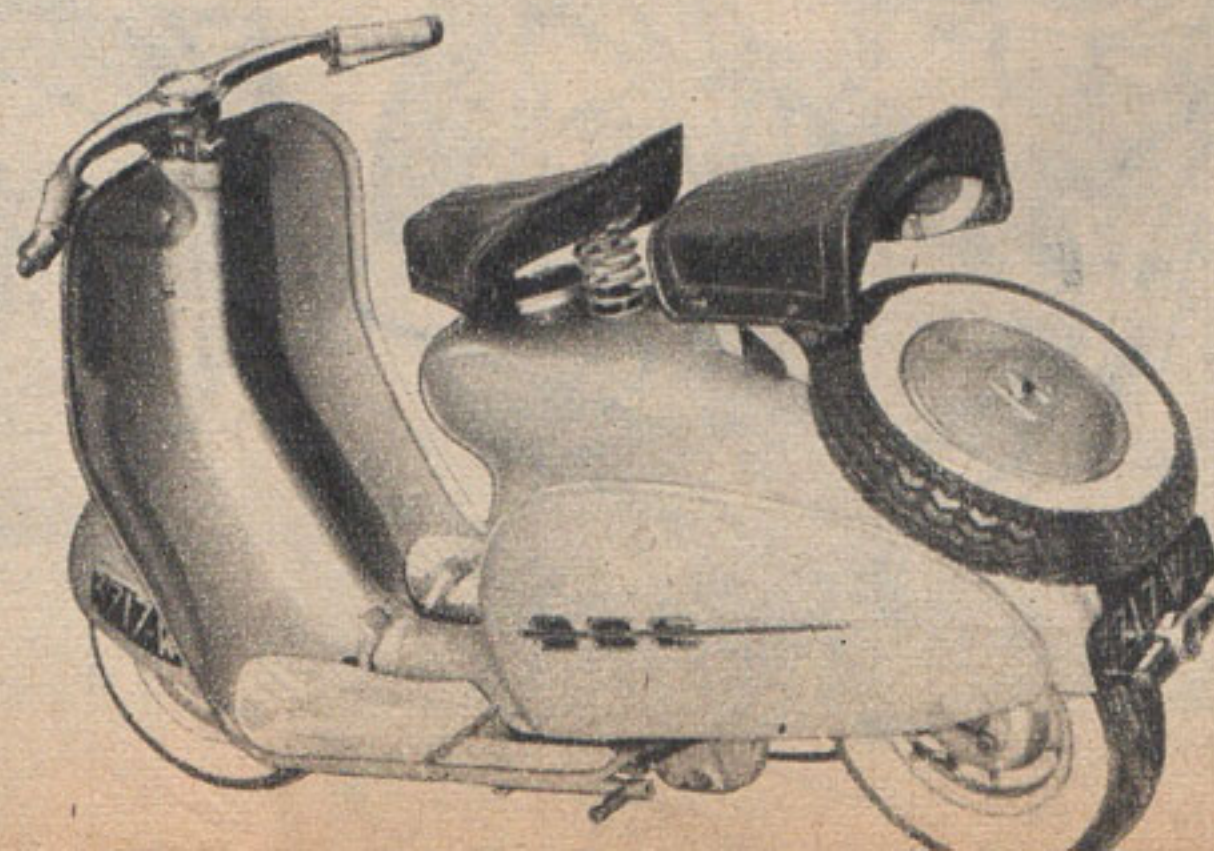
Il serait superflu de présenter en détail ces différents modèles qui par milliers sillonnent nos routes.

Ils ont subi depuis leur création diverses améliorations techniques et de détail qui ont été, au fur et à mesure, signalées dans nos colonnes; nos lecteurs sont donc au courant de l'évolution de chaque type.

La grosse révélation sera certainement le scooter que nous éplucherons en détail dans notre numéro de compte rendu, mais dont nous donnons aujourd'hui une vue d'ensemble. Cet appareil, on en parlait déjà depuis un certain temps; on avait pu le repérer au cours de ses constants essais de mise au point, mais il n'était pas facile à la plupart de ceux qui l'avaient rencontré de l'identifier exactement, si bien qu'il a pu longtemps circuler incognito.

Ce scooter utilise le moteur du 125 latérales. Est-ce le premier scooter à 4 temps? En tout cas, ce moteur ayant sa réputation, on sait d'avance qu'il sera souple, silencieux, propre et économique, ce qui est déjà un ensemble appréciable de qualités.

Pour le reste, faisons confiance au bureau d'études qui travaille, pour la ligne, en collaboration étroite avec un maître dessinateur de carrosseries.



*Le scooter
Motoconfort*



Le scooter M.V.
non caréné.

● ●
Annoncées il y a quelque temps par *Motocycles*, les M.V. font leur apparition en France sur le stand de François et C^{ie}.

Les différentes productions de cette marque réputée de l'autre côté des Alpes et connue chez nous par ses performances se répartissent, en machines commerciales, en quatre types : une moto légère 125 cmc. à suspension arrière vraiment rapide et trois scooters de conception générale similaire, mais distincts par la présentation : un populaire non caréné, un grand tourisme semi-capoté, prévu pour le duo, et un super-luxe à mécanisme complètement enclos.

C'est le même bloc-moteur 125 cmc. 2 temps qui anime ces quatre véhicules, avec boîte 3 ou 4 vitesses, commande au guidon ou par sélecteur suivant le cas.

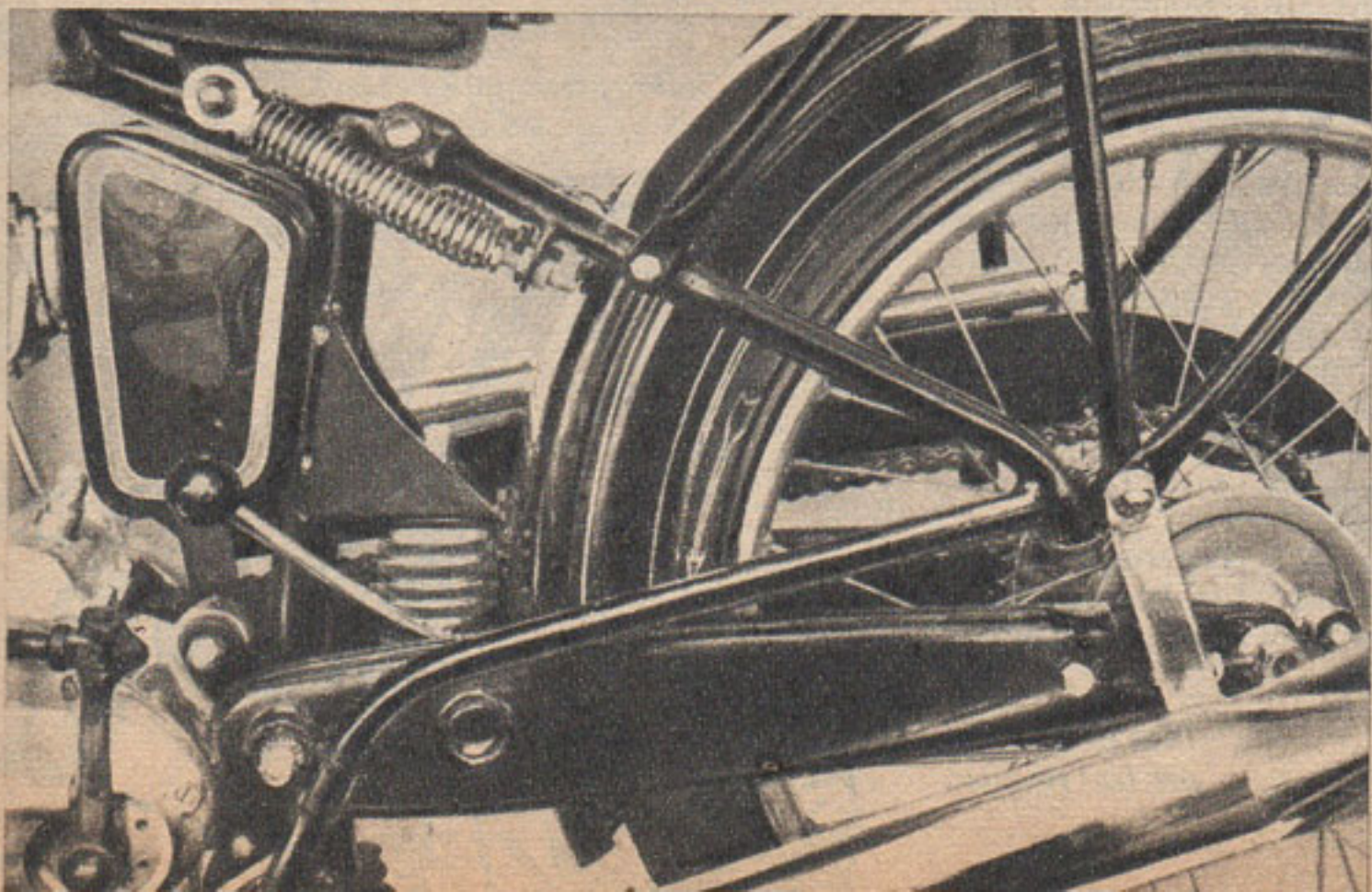
● ●
Le stand New-Map est bien meublé en vélomoteurs populaires ou de luxe, en motos légères et, avec Douglas, dont cette maison est concessionnaire pour la France, en motos de moyenne puissance.

Les vélomoteurs sont tous des 125 cmc.

Nous en repérons un à 3 vitesses et un à 4 vitesses avec fourche à parallélogramme et sans suspension arrière; un en 4 temps, 3 vitesses et parallélogramme à l'avant; un autre 4 temps, 4 vitesses avec fourche télescopique et suspension arrière.

En motos légères, il existe deux modèles : un 150 cmc. à moteur 2 temps, 4 vitesses, cadre à parallélogramme et arrière rigide; enfin une 175 cmc., 4 temps, 4 vitesses avec télescopique et suspension arrière.

La suspension New-Map lui est bien personnelle, elle est du type cadre articulé avec support caoutchouc et dispositif de réglage suivant le poids transporté.



La suspension arrière
sur les New-Map.

La marque Douglas est représentée sur le même stand par la fameuse Mark V.T. 35. réputée pour son silence, sa souplesse, son extrême propreté et la confortable souplesse de sa suspension très spéciale, fourche télescopique radiodraulic à l'avant et barres de torsion à l'arrière.

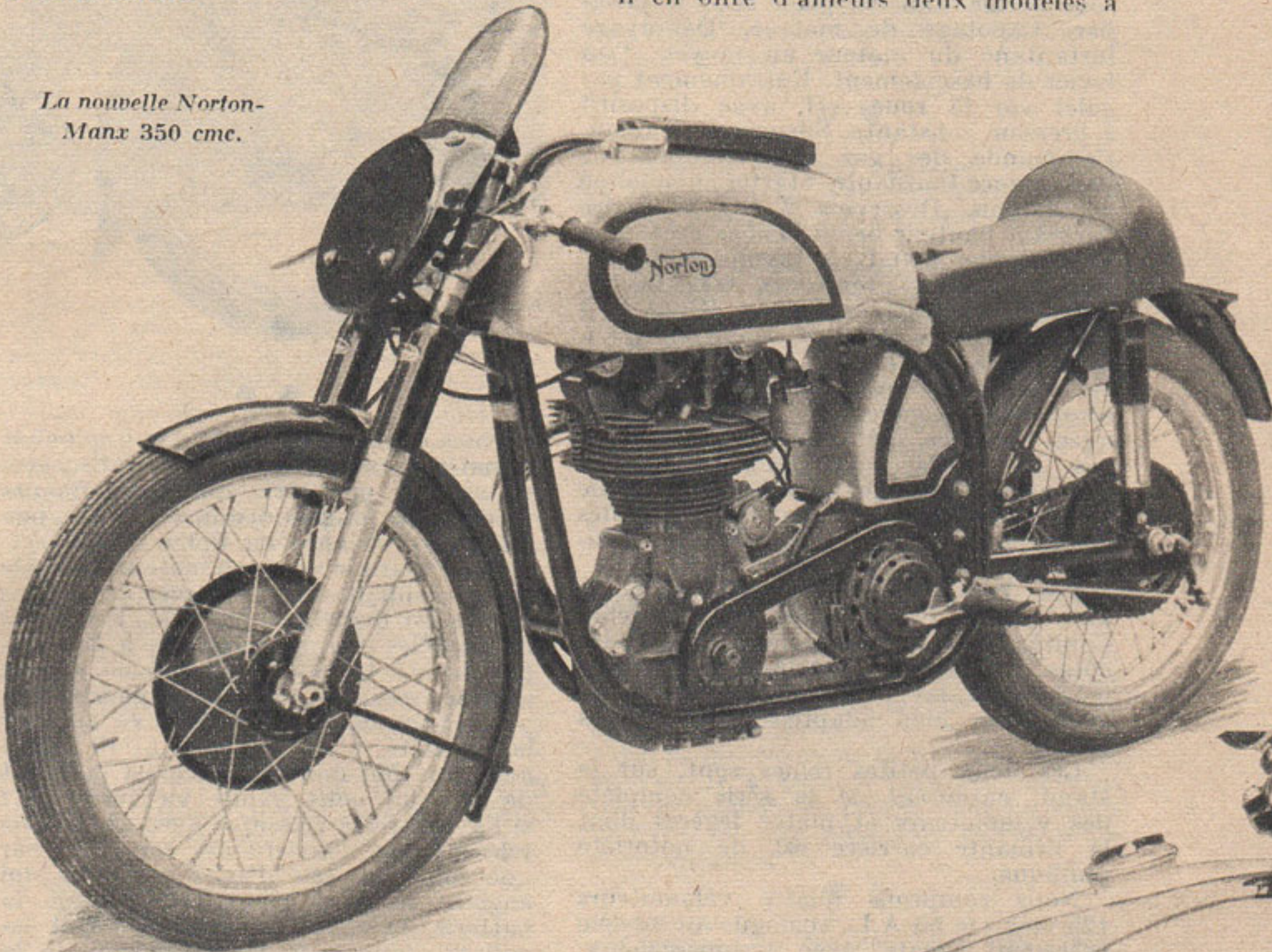
Le moteur est un flat-twin de 350 cmc. 4 temps culbutés avec boîte à 4 rapports et sélecteur.

La belle victoire qu'elle a remportée au Bol d'Or l'année dernière, étant strictement de série, donne une idée des performances dont elle est capable.

Peut-être verrons-nous aussi à côté de toutes ces « deux-roues » à moins qu'il ne soit exposé au Grand Palais l'intéressant cyclecar Rolux, licence New-Map, qui peut-être actuellement équipé soit en véhicule sans permis d'un 125 cmc., soit avec permis d'un 175 cmc. dont les performances sont évidemment plus élevées.

Les amateurs de voiturettes populaires et économiques feront bien de l'examiner attentivement.

La nouvelle Norton-
Manx 350 cmc.

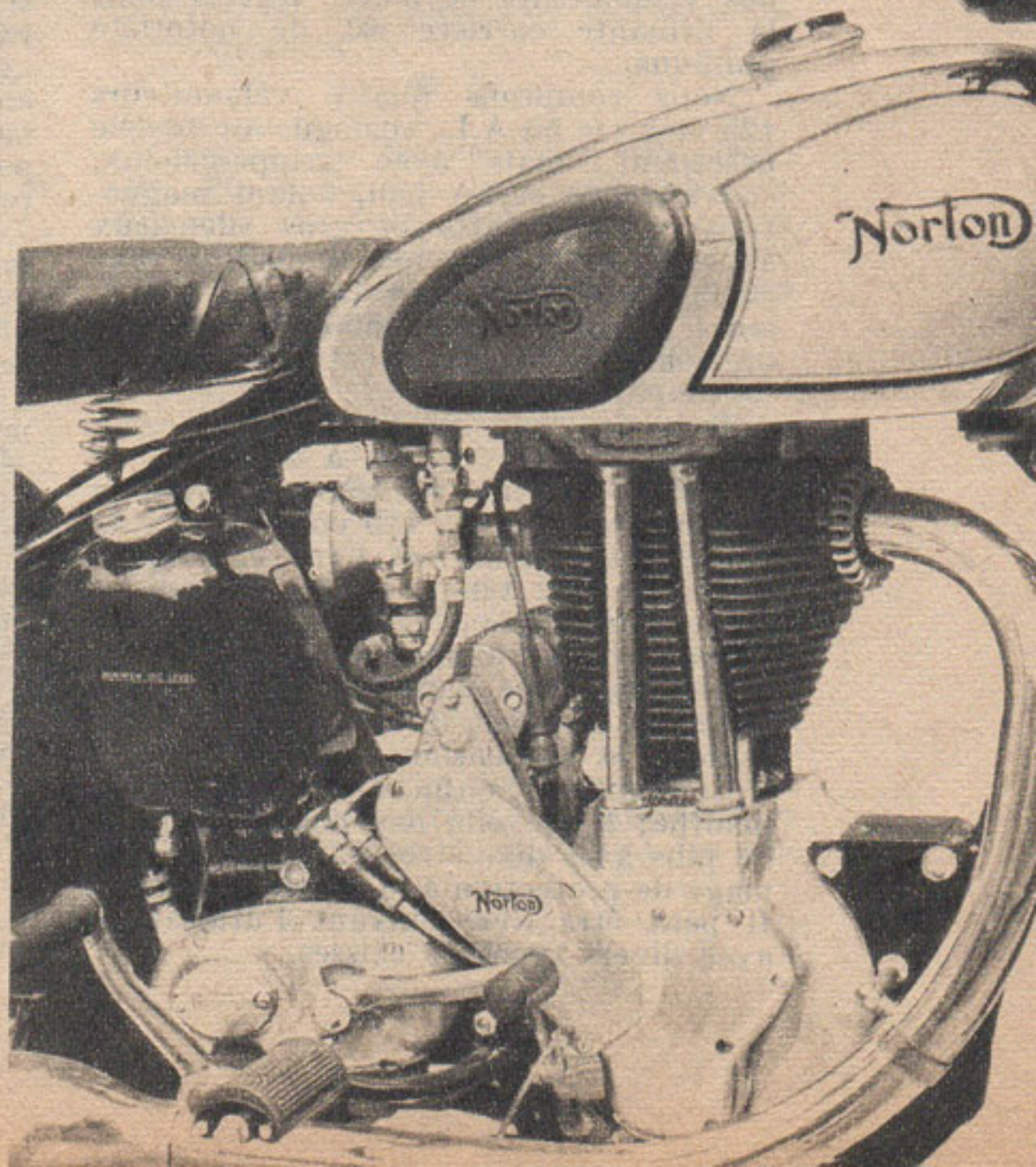


● ●
Un communiqué récent annonçait que Norton n'apporterait cette année aucune modification sur ses divers modèles, le cadre double berceau remarqué sur une Dominator de course n'étant jusqu'alors qu'un prototype expérimental.

Nous ne rappellerons pas l'éloquent palmarès de Norton au cours de la saison, sur les divers circuits européens, ni la victoire de Tatave de l'écurie Garreau à ce dernier Bol d'Or. La Norton, en restant pour la course fidèle au monocylindrique, mène la vie dure aux bicylindres qui essaient d'assurer leur suprématie.

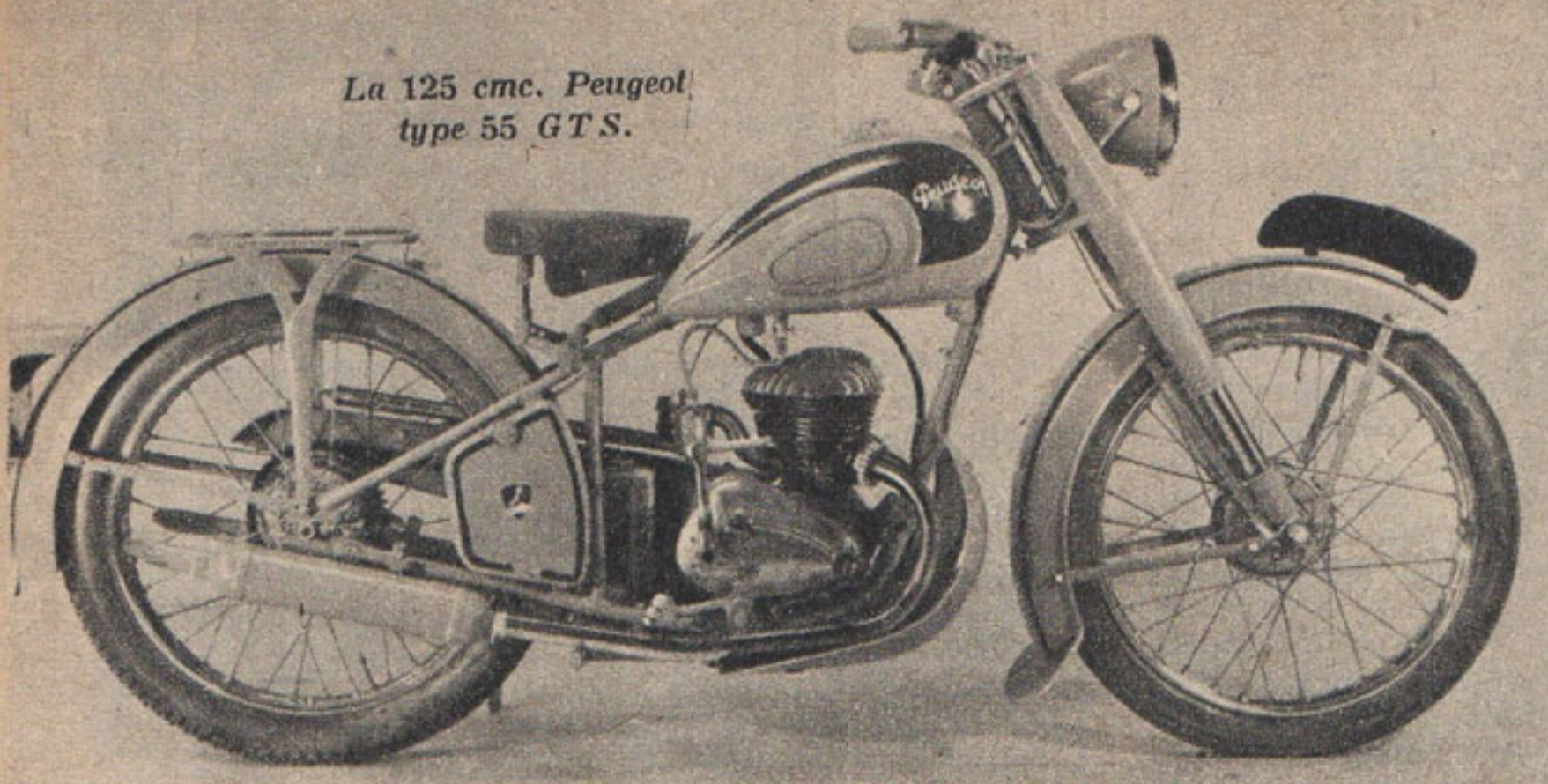
● ●
Peugeot lance définitivement le cyclo-moteur dont il avait, l'année dernière, exposé la maquette.

Il en offre d'ailleurs deux modèles à



La classique
Norton 500 cmc
type ES 2

La 125 cmc. Peugeot
type 55 G.T.S.



Le nouveau cyclo-moteur Peugeot.

la clientèle, le BIMA.1 et le BIMA.2, ce dernier étant un modèle de luxe avec fourche télescopique et frein à tambour sur la roue avant au lieu du frein cantilever, équipant l'autre modèle. Voici comment se présente les BIMA :

Bloc-moteur Peugeot 48 cmc. à transmission par galet à pression constante sous carter étanche, placé sous le pédalier. Capotage de moteur. Débrayage instantané du moteur au moyen d'un levier de basculement. Entraînement par galet sur la roue AR. avec dispositif à pression constante. Silencieux Wilman. Commande des gaz et décompresseur par poignée tournante. Starter commandé au guidon. Réservoir 2 lit. 5. Cadre berceau, hauteur 58cm. Tubes renforcés. Jantes acier 600 B. à rayons renforcés. Pneus spéciaux renforcés 600x50 B. frein AV. cantilever sur le BIMA.1, à tambour sur le BIMA.2. Roue arrière à démontage instantané. Frein AR. à tambour commandé par poignées inversées. Porte-bagages AR. grand modèle avec sacoches métalliques. Porte-bagages AV. Selle poids lourd. Eclairage autonome. Béquille latérale. Garde-boue très enveloppants à bavolets. Pédales caoutchouc. Chaîne Yellorex 3,17. Tendeur de chaîne.

Les BIMA ont été mises au point aux usines de Beaulieu en Franche-Comté, pays de montagnes et de rudes côtes. On peut en conclure que comme leurs aînés les BIMA seront de bonnes grimpeuses bien adaptées à toutes les routes.

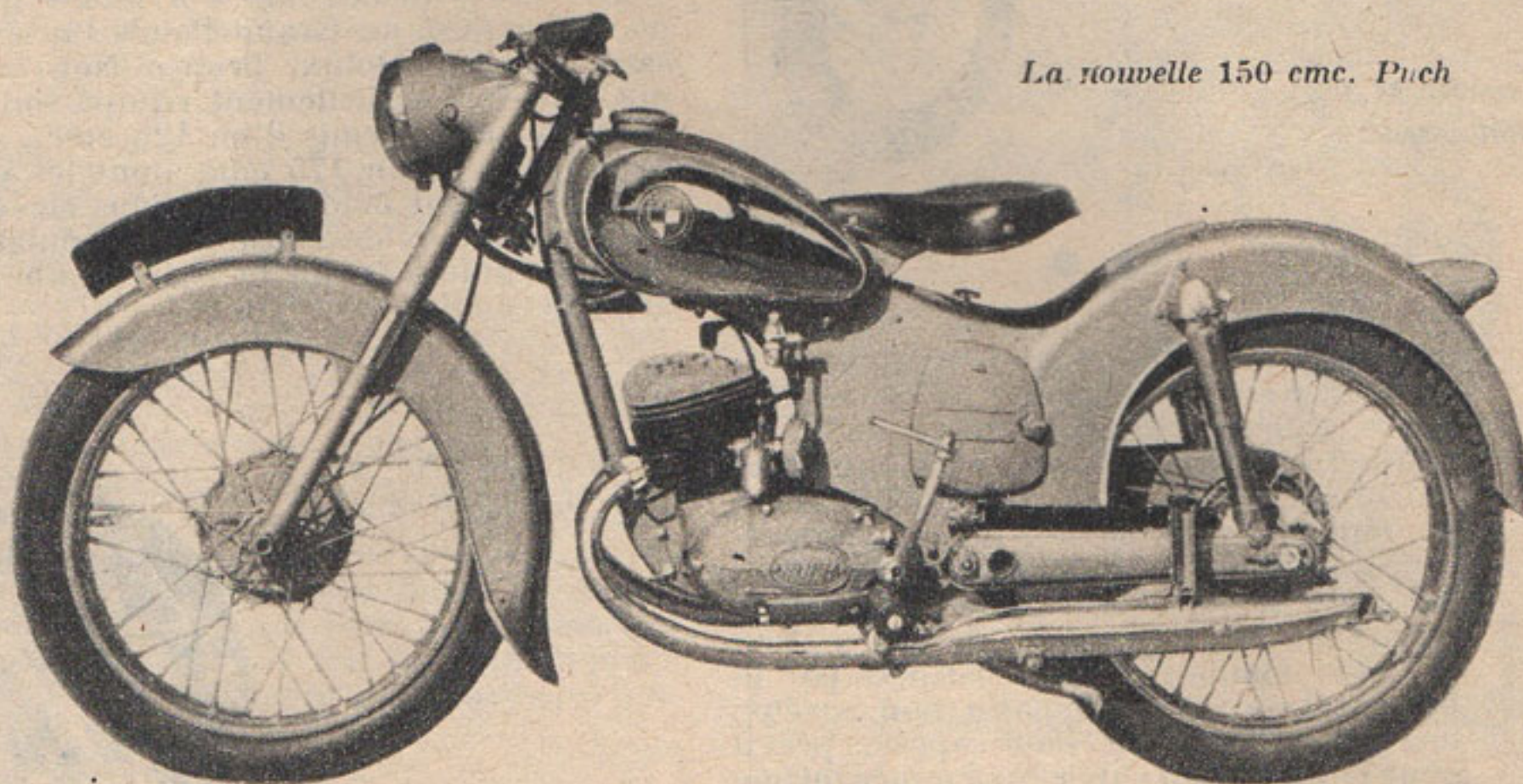
Ces deux petites reines sont, sur le stand, entourées de la série complète des vélomoteurs et motos légères dont la brillante carrière est de notoriété publique.

Nous comptons quatre vélomoteurs 125 cmc. : le 55 A.L. analogue au modèle précédent, mais avec grippe-genoux, couvercle de carter poli, volant magnétique de 40 watts et gros silencieux Wilman; le 55 G.L., modèle de luxe sans changement; le Grand Luxe 55 G.T.S. lancé il y a quelques mois; il comporte un sélecteur incorporé et une fourche télescopique.

Tous ces modèles sont à 3 vitesses, alors que le 56 T.C. est à 4 vitesses et ne diffère des motos légères que par la cylindrée ramenée à 125 cmc.

La motocyclette est une 175 cmc. à bloc-moteur 2 temps comme toutes les autres productions Peugeot. Elle est exactement semblable à celles qui circulent déjà. Elle comporte 4 vitesses par sélecteur au pied, fourche avant télescopique et suspension arrière.

Le trimoteur, enfin, a été quelque peu modifié; il possède des pneus renforcés de plus gros diamètre (550x85) et une plage de protection à la partie inférieure. Il peut être livré, suivant l'utilisation, avec divers types de caisses.



La nouvelle 150 cmc. Puch

Nous connaissons la 250 Puch qui s'est signalée à notre attention toute cette saison par une série d'impressionnants records de longue distance et par une triple performance au Bol d'Or.

Cette marque avec son moteur à double piston connaît un réel succès en France où elle est distribuée par MM. Humblot; les modèles courants destinés à la clientèle, pour le travail ou le tourisme, s'étant affirmés robustes, sûrs et peu gourmands.

Mais un nouveau modèle va susciter la curiosité, c'est le 125 T.L. (il existe aussi en 150) dont le cadre est différent de ce que nous avons vu jusqu'ici : si l'avant reste classique avec sa fourche télescopique, l'arrière est constitué par une coque en tôle d'acier emboutie qui englobe le garde-boue, la boîte de la batterie, le coffre à outils et reçoit les paliers d'appui de la suspension de la roue arrière.

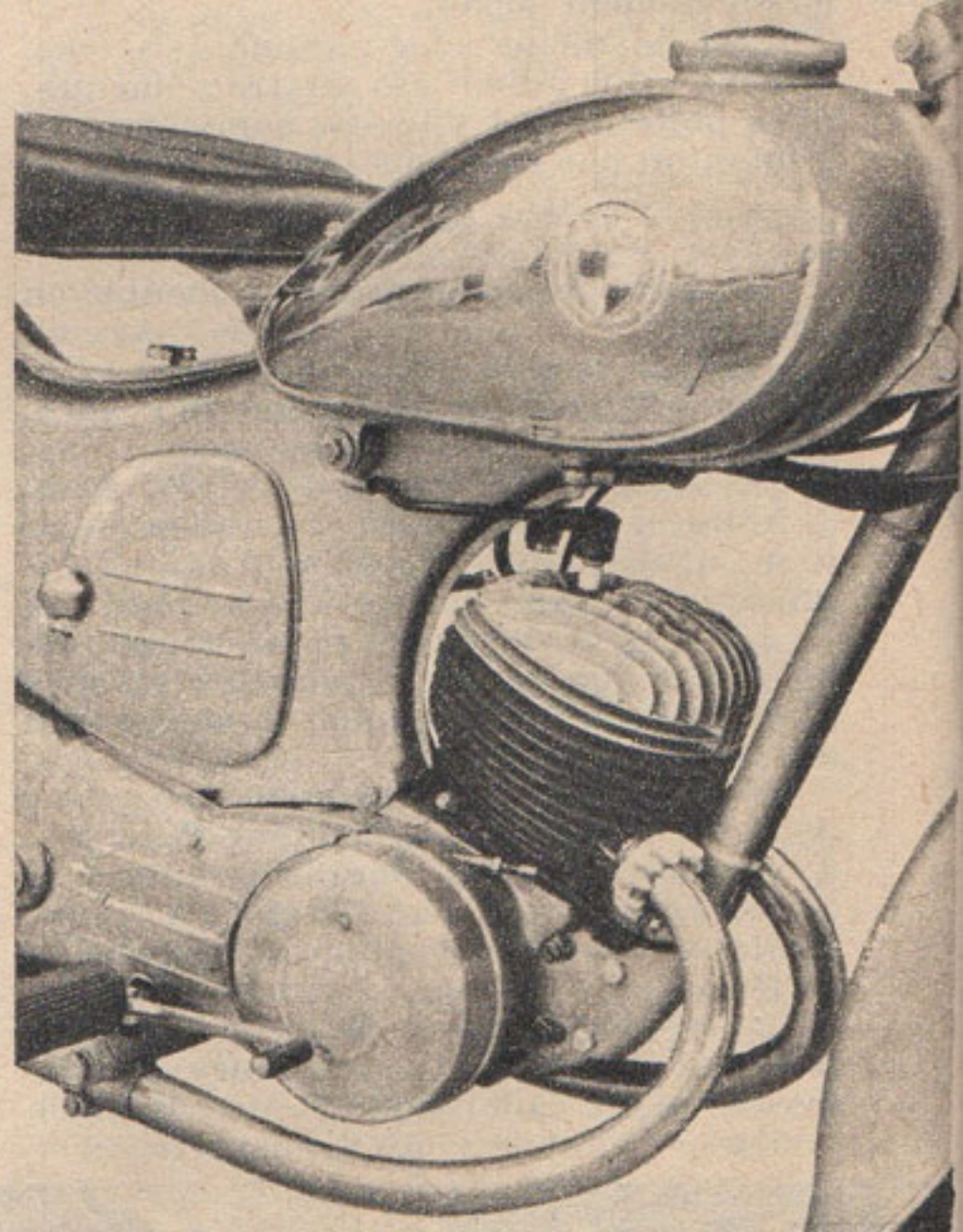
Cette solution est loin d'être déplaisante de conception; elle assure une excellente résistance à la torsion, tout en offrant au conducteur une bonne protection.

C'est certainement une machine qu'il ne faut pas manquer d'aller voir.

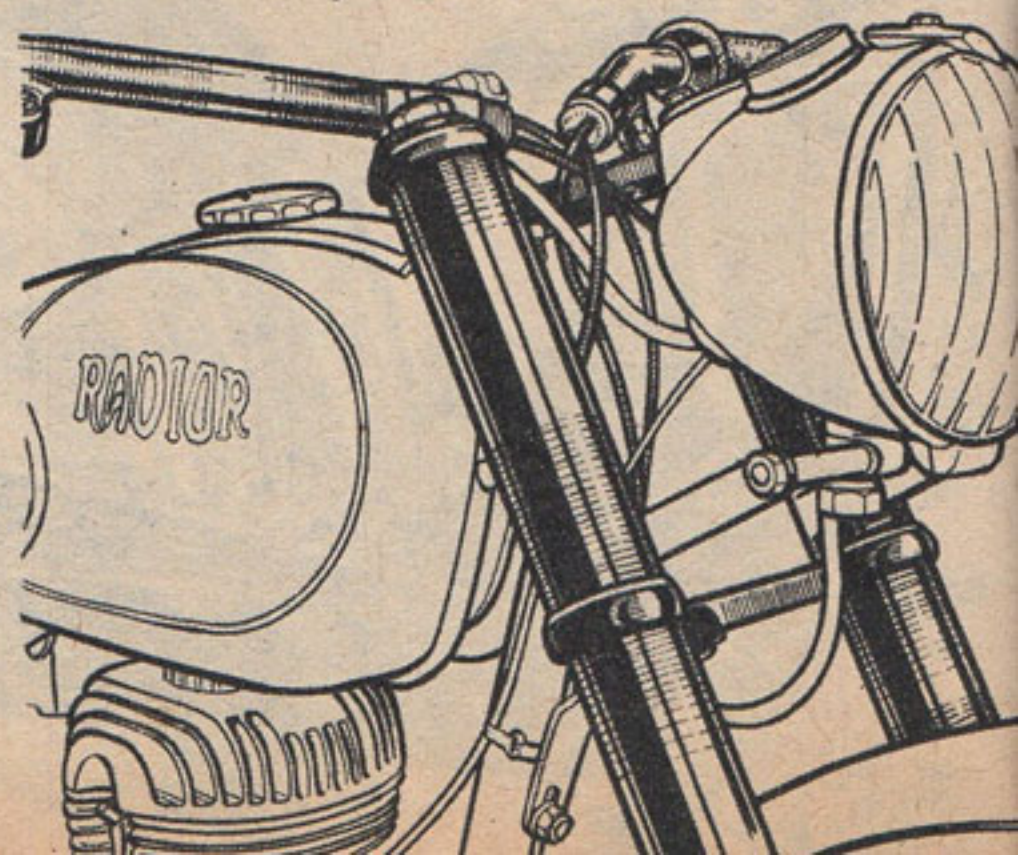
Radiator nous a habitué à une belle présentation qui ne se démentant jamais l'oblige chaque année, pour ne pas décevoir, à pousser davantage la précision d'usinage et le fini de présentation de ses différentes productions, cycles, cyclomoteurs et vélomoteur.

Cette année nous trouvons, en vélomoteur, une nouveauté sur le stand, c'est le Tétra, un 125 cmc.

Le moteur est un bloc Nervor 2 temps à double échappement. La boîte, commandée par sélecteur au pied, comporte



Noter la belle présentation du bloc Puch

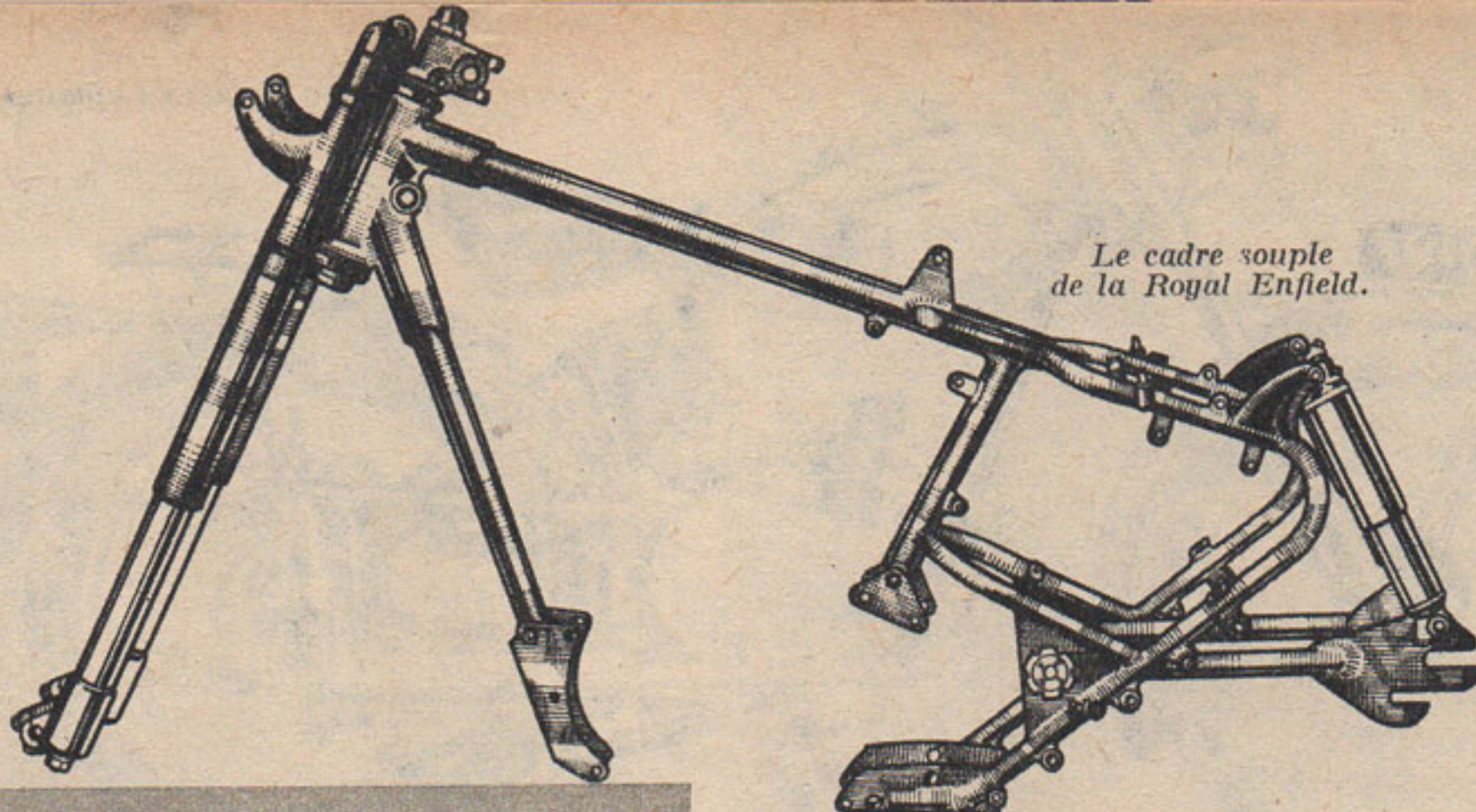


Tête de fourche
sur les Radiator.

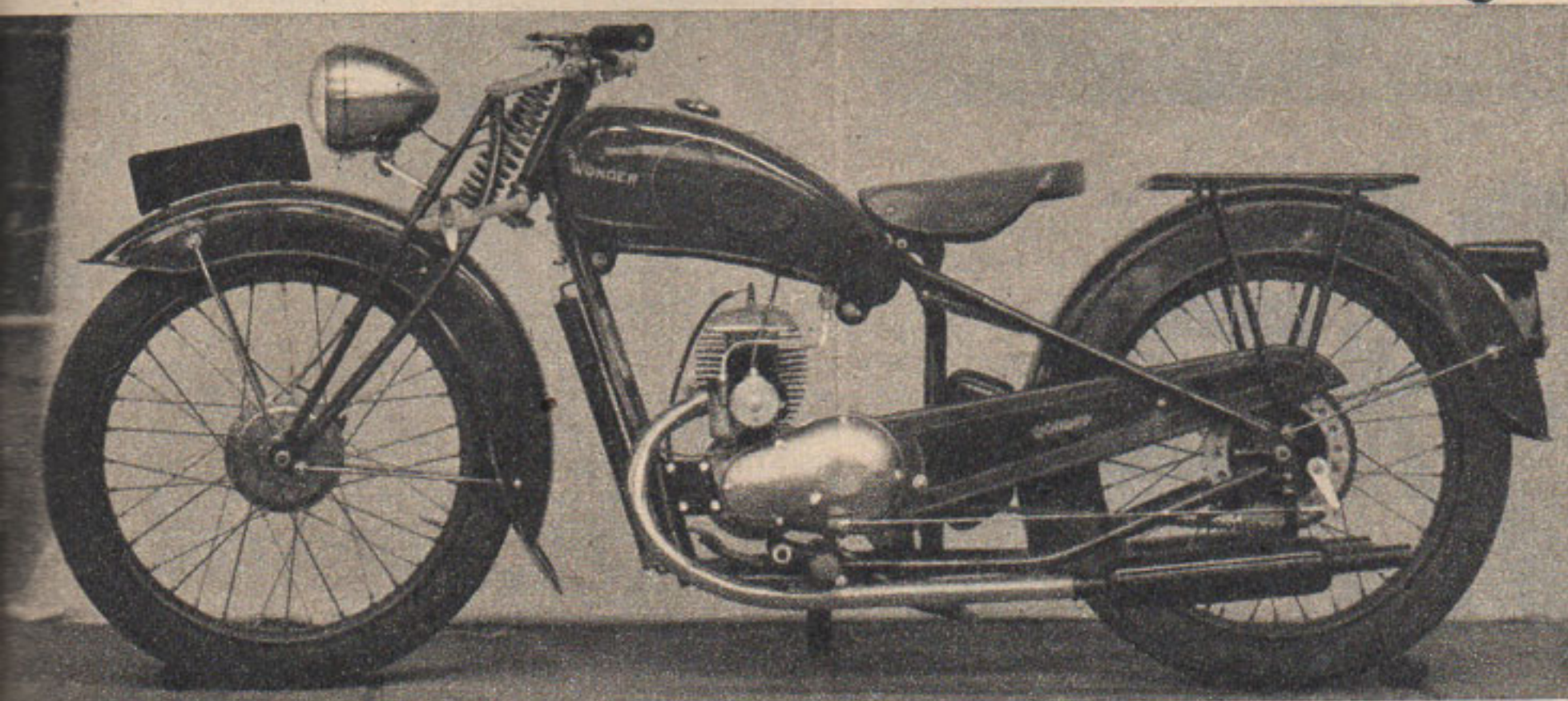
4 vitesses. Ce moteur présente des solutions simples et pratiques pour la facilité et la rapidité du montage ou démontage de ses différents organes, la précision de l'usinage garantissant la rigoureuse interchangeabilité même avec les moteurs précédents actuellement en service.

Ce moteur, sobre de lignes, est installé dans un cadre à berceau simple, avec fourche avant télescopique.

Egalement bien présenté, signalons un cyclomoteur 50 cmc. à cadre ouvert et moteur sous le pédalier.



Le cadre souple de la Royal Enfield.



Ravat 125 cmc.

La grande marque de Saint-Etienne complète la gamme de ses étincelantes bicyclettes par deux vélomoteurs de 125 cmc. à moteur 2 temps, très bien présentés.

Tous deux sont à 3 vitesses commandées par sélecteur au pied; le modèle courant est équipé d'une fourche à parallélogramme, sans suspension arrière; l'autre, plus luxueux, a une fourche télescopique et un arrière suspendu.

La doyenne de nos marques, toujours fidèle au poste, reste seule en France pour la production des grosses cylindrées et demeure, pour celles-ci, comme Harley et Indian en Amérique, fidèle au moteur en V.

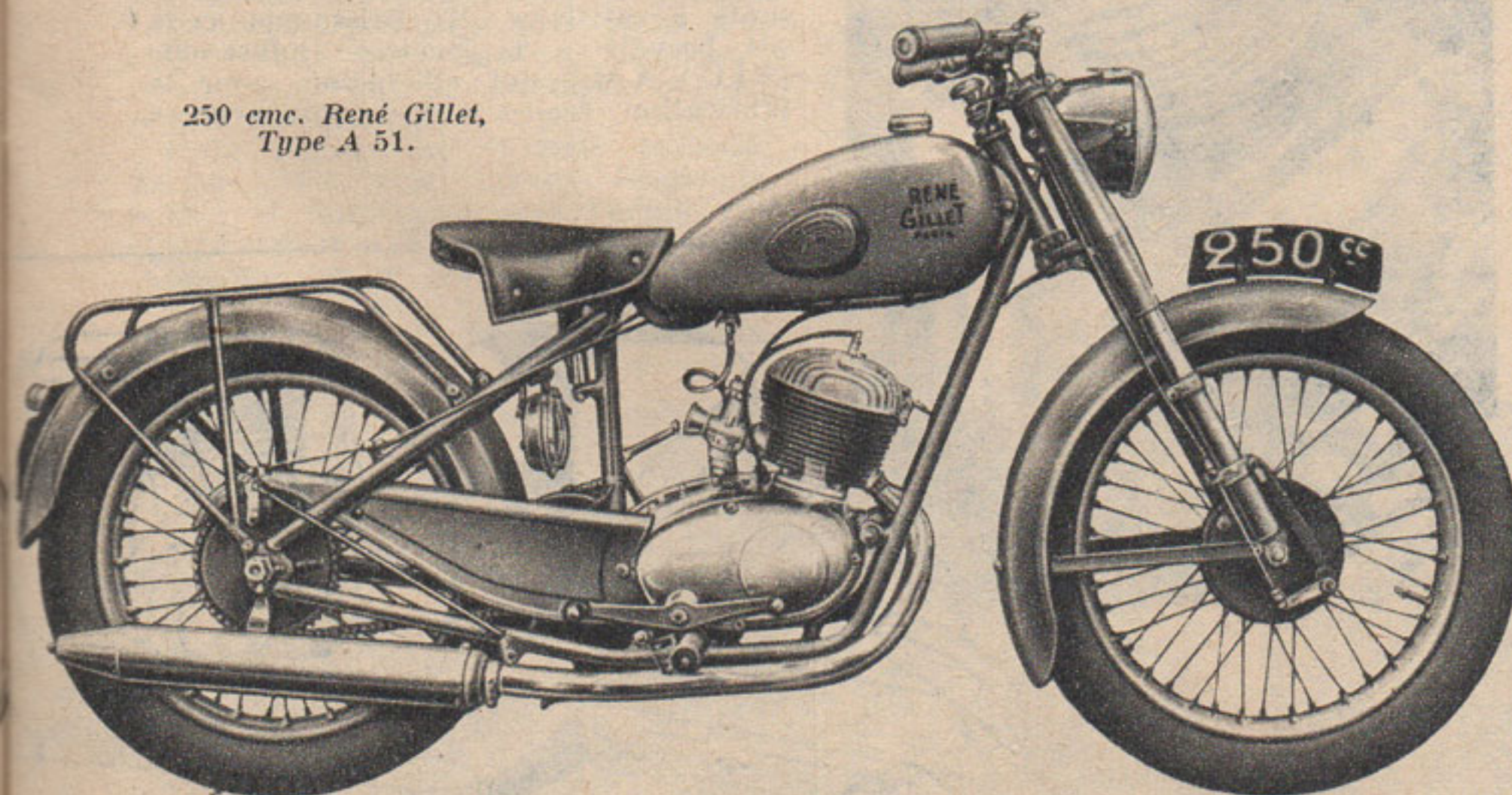
Nous retrouvons donc les deux modèles 750 et 1.000 cmc. avec ou sans suspension arrière, dont la réputation d'endurance et de solidité n'est plus à faire.

Ces modèles utilisent toujours la fourche avant spéciale à la marque. Rappelons en outre que, comme les autres modèles, ils sont équipés de moyeux à broche, avantage dont les René-Gillet bénéficient depuis de très nombreuses années.

En catégorie plus modeste, nous revoyons le vélomoteur 125 à piston plat, 4 vitesses et sélecteur sur fourche télescopique et la moto 250 cmc. qui a fait son apparition l'année dernière et dont la mise en fabrication a été poussée cette année.

Cette 250 possède un beau bloc 2 temps, 4 vitesses au pied avec un copieux cylindre, incliné sur l'avant.

250 cmc. René Gillet, Type A 51.



Comme représentant de la construction anglaise Royal-Enfield dispose de six modèles s'échelonnant du vélomoteur à la 500, 2 cylindres en ligne en passant par les 250 et 350.

Ce sont tous, à part le premier nommé des 4 temps à culbuteurs traités suivant la technique actuellement en vigueur en Angleterre, c'est-à-dire modernes, soignés et bien équipés.

Les deux marques anglaises Velocette et James se retrouvent sur le stand tenu par M. Sandford qui les représente pour la France.

Les Velocette figurent en deux types, la 350 cmc. depuis si longtemps connue comme machine de sport et de course et sans cesse améliorée et la surprenante 200 cmc. à moteur 2 cylindres opposés refroidis par circulation d'eau.

Cette machine peu conventionnelle a, nous l'avons déjà souligné au cours des présentations précédentes, des qualités exceptionnelles de silence, de souplesse et de stabilité.

Sa carrosserie surprend un peu de prime abord, mais une fois la machine enfourchée, le réel charme de sa conduite l'emporte sur tout le reste.

James existe en 125 et 200 cmc. C'est une petite moto saine et robuste. Nous avons passé l'essai de la 125 lors de son apparition en France.

En ce qui concerne la 200 cmc. un raid en sidecar à travers l'Europe, effectué par un Anglais et publié dans ce même numéro, en dira plus long que tous les commentaires.

L'orgine de Sarolée date de 1901; elle fête donc son cinquantenaire au moment de notre Salon dans lequel elle a, en cette occasion, réuni toute sa famille dont les plus jeunes rejetons marchent généralement par deux :

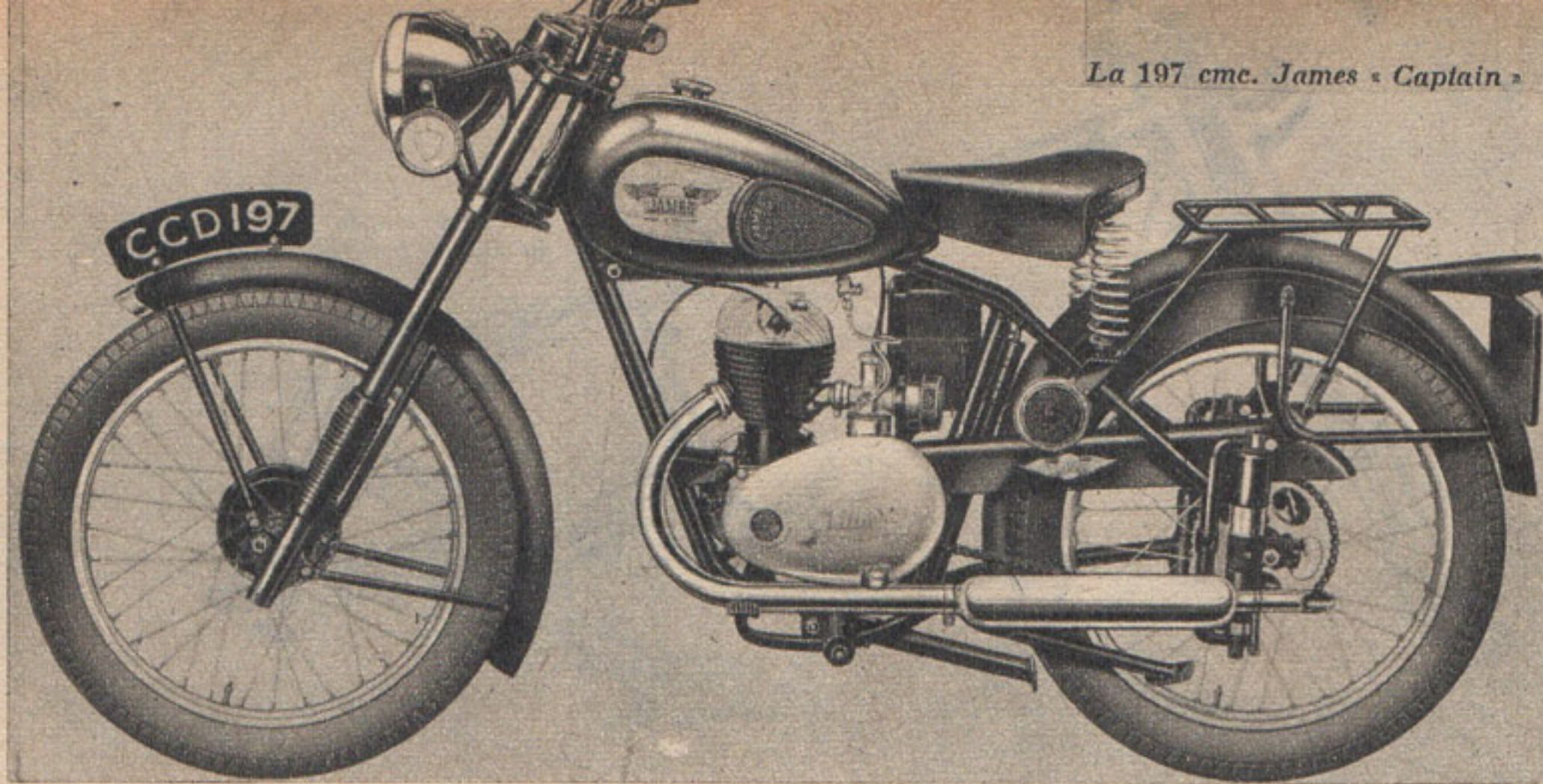
Les « Oiseaux bleus » sont des 125 cmc., 2 temps, 3 vitesses à sélecteur, l'un à cadre rigide, l'autre à suspension arrière.

La lignée « Continental » comporte un 350 cmc. à soupapes latérales avec boîte 4 vitesses et sélecteur, l'autre identique, mais avec suspension arrière.

La Vedette est une 350 culbutée, boîte 4 vitesses au pied, donnée pour 110, 115 à l'heure et la Grand-Tourisme, une 600 également à soupapes en tête faite pour le 125; toutes deux à suspension intégrale.

L'Atlantic, enfin, est une 500 cmc. 2 cylindres accouplés face route, dont les caractéristiques principales sont les suivantes :

La 197 cmc. James « Captain »

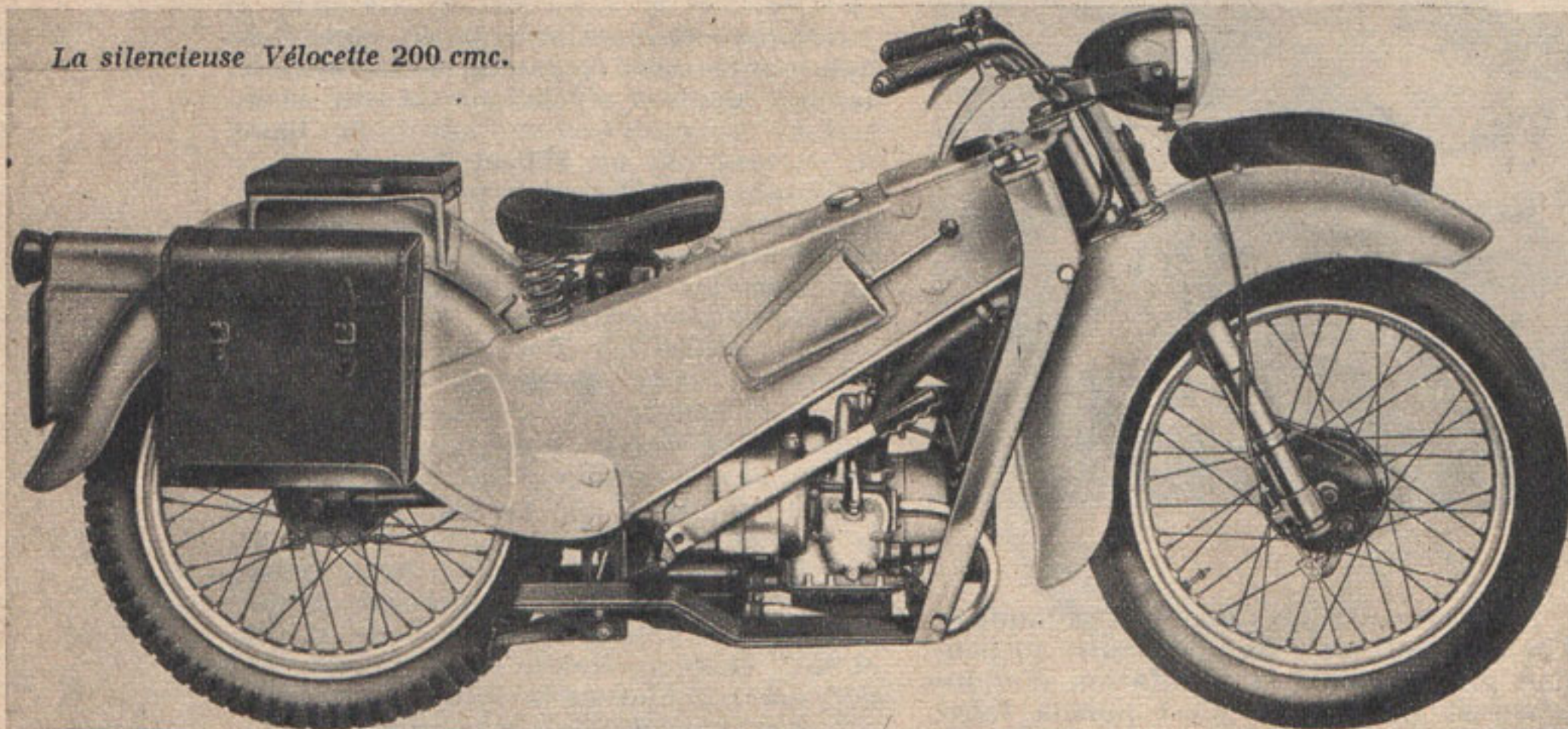


● ●

Alliance du scooter et du cyclomoteur le Scoto est un petit véhicule léger de 30 kilos à peine, peu encombrant et très pratique. Son moteur Mosquito placé à la base du cadre sous un capotage en tissu synthétique à fermeture éclair est complètement isolé du conducteur. Sa suspension avant et son dispositif de démontage de la roue arrière, en cas de crevaison sa roue de secours, prouvent que l'étude de ce véhicule, malgré son prix modeste, a été faite pour donner le maximum de satisfaction à la clientèle.

● ●

La silencieuse Vélocette 200 cmc.



Le premier scooter Speed a été présenté au Salon 1950 par son créateur, M. Brissonnet. Il était l'aboutissement de plusieurs prototypes réalisés et essayés au cours des années précédentes. M. Brissonnet est un spécialiste des alliages légers et ses autres productions sont très répandues dans l'automobile. Il était dans la logique qu'il utilise pour son scooter un matériau qu'il connaît si bien et tout particulièrement indiqué dans le cas présent où la légèreté apporte les avantages de meilleur rendement et de maniabilité plus grande.

Différents châssis ont donc été conçus avant d'arriver au type définitif actuel.

Le moteur, à son tour, a fait l'objet de nombreuses recherches; finalement, M. Brissonnet a décidé d'en réaliser un lui-même bien adapté à son véhicule.

Ce moteur est un bloc 2 temps de 115 cmc. de cylindrée accouplé à une boîte à 2 vitesses commandées par 2 pédales, l'une sous chaque talon. Prévu pour une vitesse de 60 km.-h., sa distribution a été calculée pour donner la pleine puissance dès le bas régime ce qui l'avantage en souplesse et dans les côtes.

Le châssis est suspendu à l'avant sur une fourche télescopique à anneaux Neiman, à l'arrière par fourche oscillante sur ressorts.

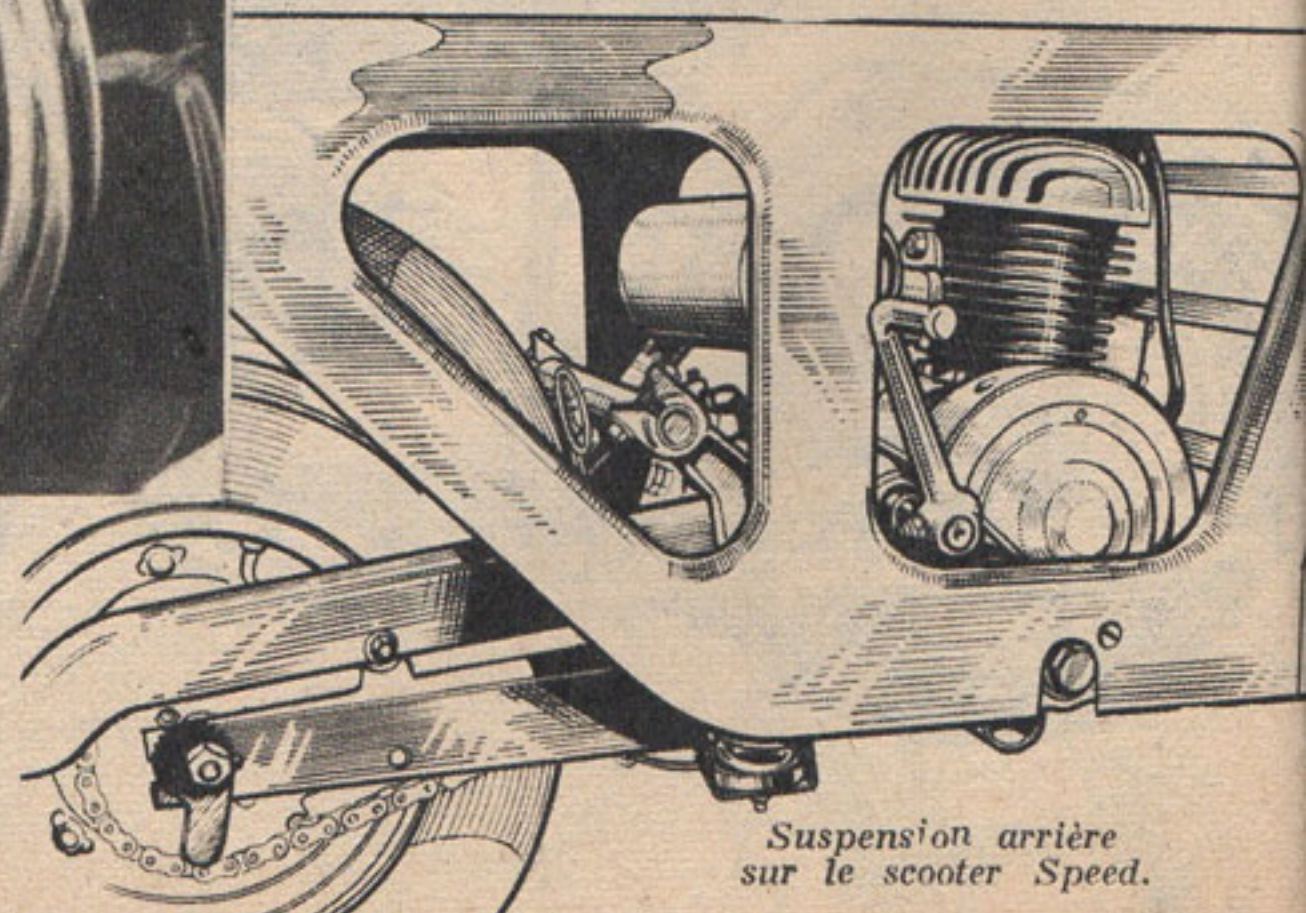
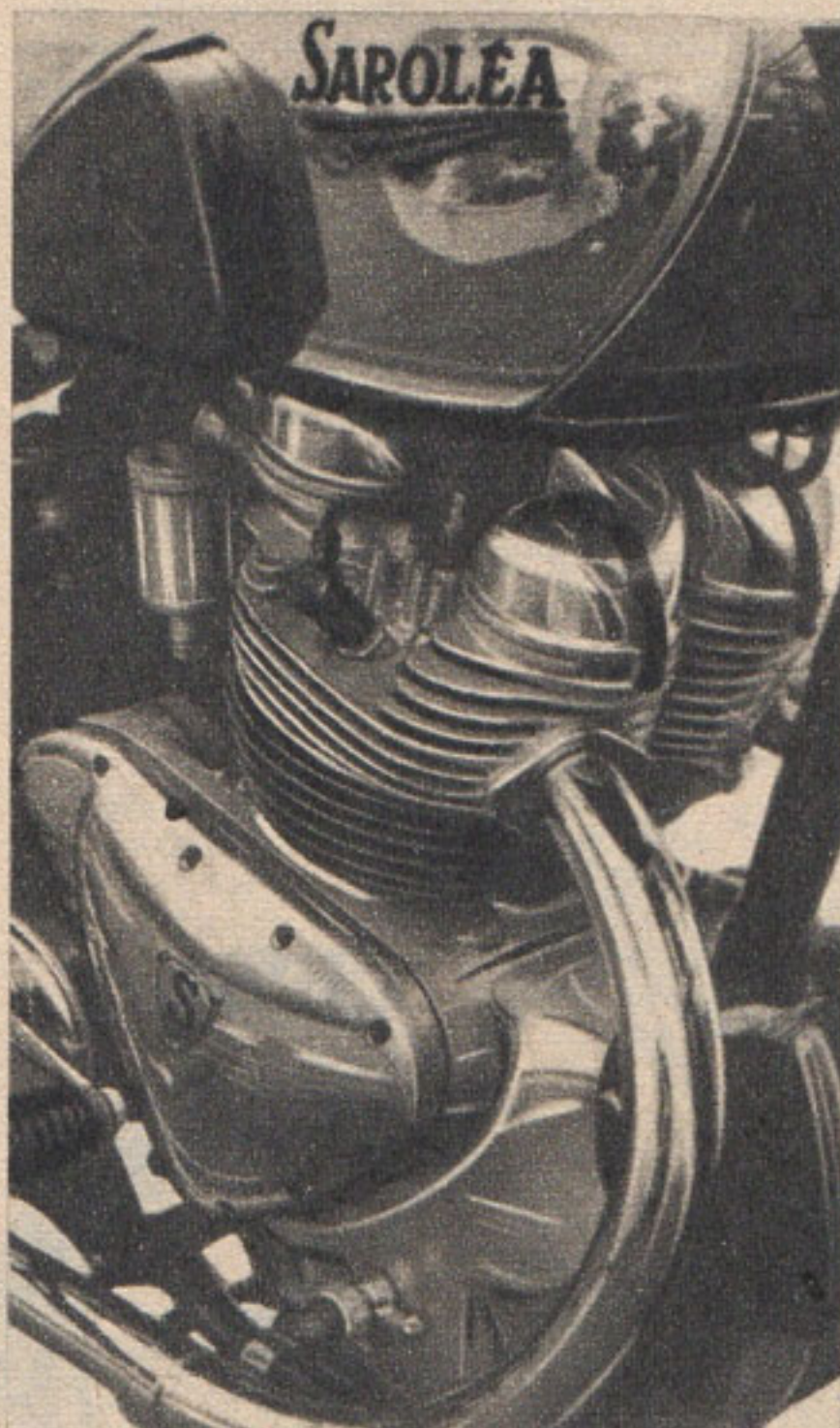
La carrosserie est prévue pour deux sièges. Avec le réservoir à l'avant, le moteur à l'arrière, la répartition des poids est très correcte et la stabilité excellente; nous l'avons, au cours de quelques essais, constaté avec satisfaction.

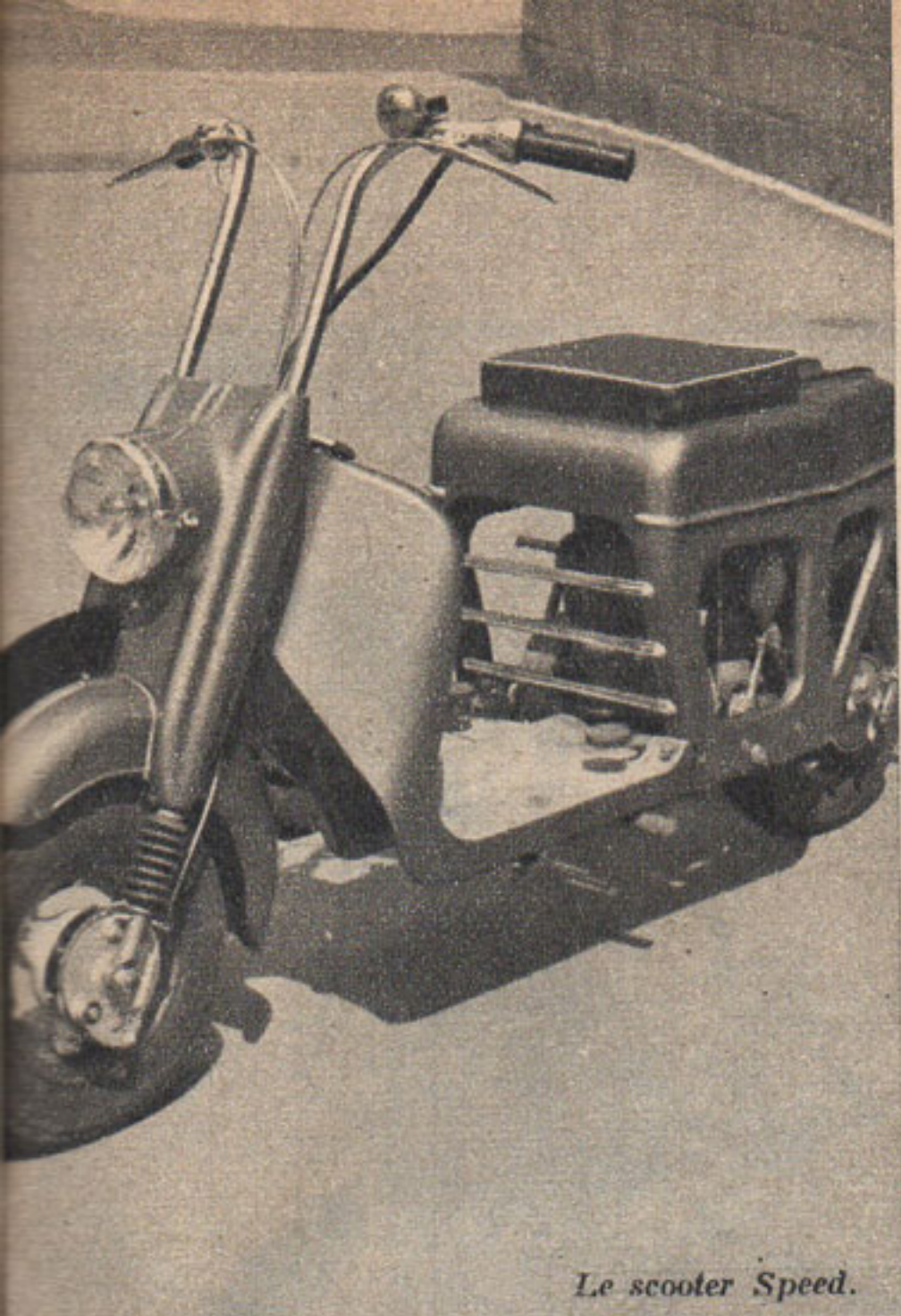
Les résultats du précédent Salon laissant prévoir d'importantes débouchées que les ateliers Speed étaient insuffisants à satisfaire, M. Brissonnet céda ses brevets à la Société Industrielle (S.I.C.V.A.M.) qui elle-même, pour la fabrication, réalisa une entente avec le

Moteur : 2 cylindres 63×80, 498 cmc., soupapes en tête, culasses aluminium et cylindres séparés, vilebrequin sur 3 paliers. **Graissage :** automatique et sous pression de toutes les pièces en mouvement, réservoir carter moteur 3 l. 500; aucune tuyauterie extérieure. **Eclairage-allumage :** dynamo, batterie, bobine, rupteur séparé à avance automatique. **Réservoir :** 17 litres, genouillères encastrees. **Cadre :** tubulaire, type berceau, suspension arrière. **Fourche :** télescopique à ressorts, freinage hydraulique, frein de direction. **Roues :** AV. à broche; AR., dispositif permettant le retrait de la chambre à air sans démontage de la roue. **Pneus :** AV. 26×3,25, AR. 26×3,50. **Freins :** 180×25 mm. AV., 180×30 mm. AR. **Boîte de vitesses :** 4 vitesses, sélecteur, rapports solo 5-6,5-8,4-14,2. **Compteur kilométrique :** dito, commande à la boîte de vitesses. **Transmission :** chaîne primaire double sous carter bain d'huile, amortisseur de chocs au moteur. **Vitesse :** 135 km./heure. **Consommation :** aux 100 km., essence : 4 litres, huile : 125 cmc



Le moteur de la twin Atlantic 500 cmc. Saroléa.





Le scooter Speed.

Société d'Electricité Mors dont les vastes usines et l'outillage bien appropriés à ce genre de construction permettront de remplir le programme avec précision et célérité. Le renom de Mors est une sérieuse référence en faveur du Speed.

• •

La grande surprise Terrot consiste dans la présentation d'un scooter. On y travaillait depuis longtemps.

Quoique le problème du scooter se soit tout récemment posé, les divers constructeurs, suivant leurs propres tendances et la clientèle généralement bien définie à laquelle ils s'adressent, ont cherché des solutions diverses, en sorte que ce nouveau-né quoique si différent de ses aînés bénéficie quand même de l'ensemble des qualités qui ont fait la notoriété de ses devanciers.

La formule scooter, comme celle de la moto, prête en effet à diverses interprétations.

Les constructeurs de Dijon pensent, qu'en aucun cas, un scooter ne doit faire double emploi avec un type déjà connu de motocyclette. Il doit avoir une destination propre, donc les qualités requises pour son usage et qu'on ne peut exiger d'une moto classique possédant, elle-même, d'autres avantages qui lui restent personnels.

Pour réaliser ce véhicule carrossé, Terrot était déjà depuis longtemps outillé et familiarisé avec l'emploi de la tôle emboutie; c'est un atout incontestable qui lui a permis la réalisation d'un véhicule aux lignes harmonieuses d'un prix de vente relativement faible. Ce scooter est actionné par un moteur

100 cmc. à haut rendement proche parent de celui de la Motorette, mais adapté au bon fonctionnement sous capot par le moyen d'une turbine à air forcé et canalisé.

Ce moteur, placé à l'arrière, est avec une boîte à 2 vitesses avec commande au pied.

D'après les essais du modèle tête de série la vitesse de croisière est indiquée pour 50 kilomètres à l'heure avec une consommation de 2 litres aux 100 kilomètres.

Pour la suspension du châssis, Terrot a fait appel aux qualités d'amortissement indiscutables du caoutchouc.

L'allure générale de ce scooter dénote le souci d'allier l'élégance au rationnel.

Nous aurons à reparler de cette nouveauté dans tous ses détails.

Ce scooter sera sans doute la grande attraction du stand, mais la foule de ceux qui restent fidèles au cadre classique n'en seront pas moins attirés vers les autres machines qui, si connues qu'elles soient déjà, sont toujours tentantes et plaisantes à regarder.

Le succès du vélomoteur 125 cmc. va toujours croissant. Bien réussi, dès sa naissance il avait acquis déjà sa forme définitive. Il s'est modernisé il y a déjà quelque temps par l'apport d'une fourche avant télescopique. Les perfectionnements réalisés depuis consistent donc en progrès surtout mécaniques destinés à accroître la robustesse des organes, la souplesse des manœuvres et le rendement général.

L'exposition est complétée par les deux motocyclettes 350 et 500 cmc.

La première est dotée d'un moteur à soupapes latérales enfermées avec boîte à 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Le cadre est avec avant télescopique, mais sans suspension arrière.

C'est un véhicule pour tous usages, ne nécessitant qu'un entretien réduit et des réglages très espacés.

La 500, elle aussi, nous est familière : son moteur à culbuteurs enfermés sous carter étanche, avec graissage par circulation continue à carter, combiné avec une boîte à 4 vitesses au pied, est brillant. Il est connu pour être à la fois souple et puissant et, pour sa conduite, ne nécessite pas un doigté spécial; il est à la portée de tout conducteur moyen attiré vers les fortes cylindrées.

On a vu la 500 Terrot maintes fois victorieuse dans les grands rallies.

Elle est pour le tourisme à moyenne élevée une machine sûre et confortable grâce à son avant télescopique à amortisseurs hydrauliques et à son arrière muni d'une suspension à grand débattement, réglable pour le solo ou le duo.

Prévue également pour le sidecar (on connaît ceux des agents de la Sécurité routière toujours à la besogne), elle se comporte alertement en toutes circonstances.

Ces deux motos sont, plus encore que



Le scooter Terrot.

le vélomoteur, depuis longtemps éprouvées, mais sans cesse améliorées. Il n'est plus besoin de parler du fini de la présentation Terrot, c'est un fait définitivement acquis.

• •

Chez Ultima nous rencontrons un vélomoteur 125 cmc. et une moto légère 175 cmc.

Ces deux machines sont entièrement fabriquées par cette maison, moteur compris. Nous en avons vu les maquettes l'année dernière.

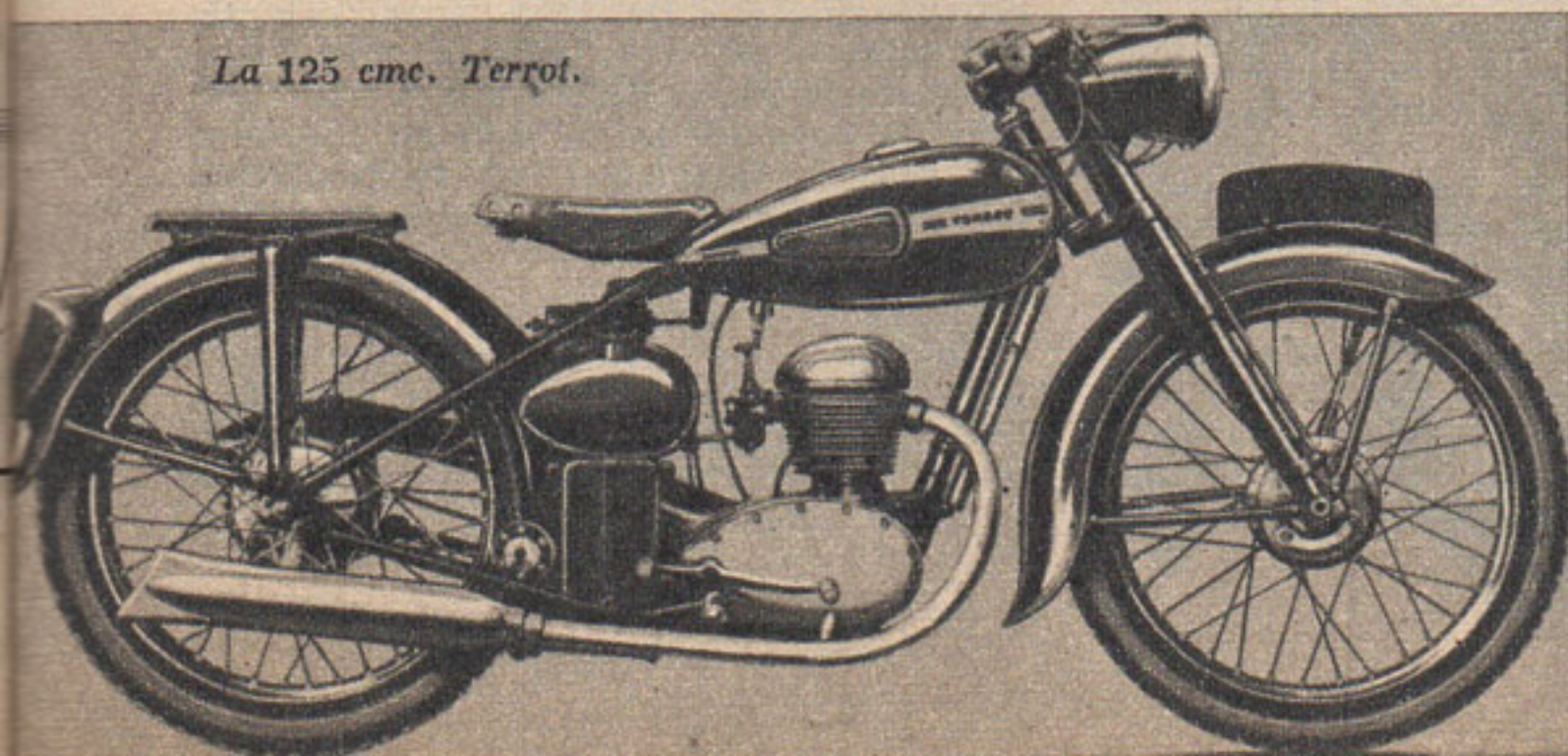
Il s'agit d'un bloc 2 temps à 4 vitesses comportant un sélecteur à prédébrayage évitant l'usage du levier à main pour le passage des vitesses. Les cadres sont entièrement suspendus sur fourche télescopique à l'avant et glissière à l'arrière.

Elles sont encore peu répandues dans la région parisienne où elles méritent d'être plus connues.

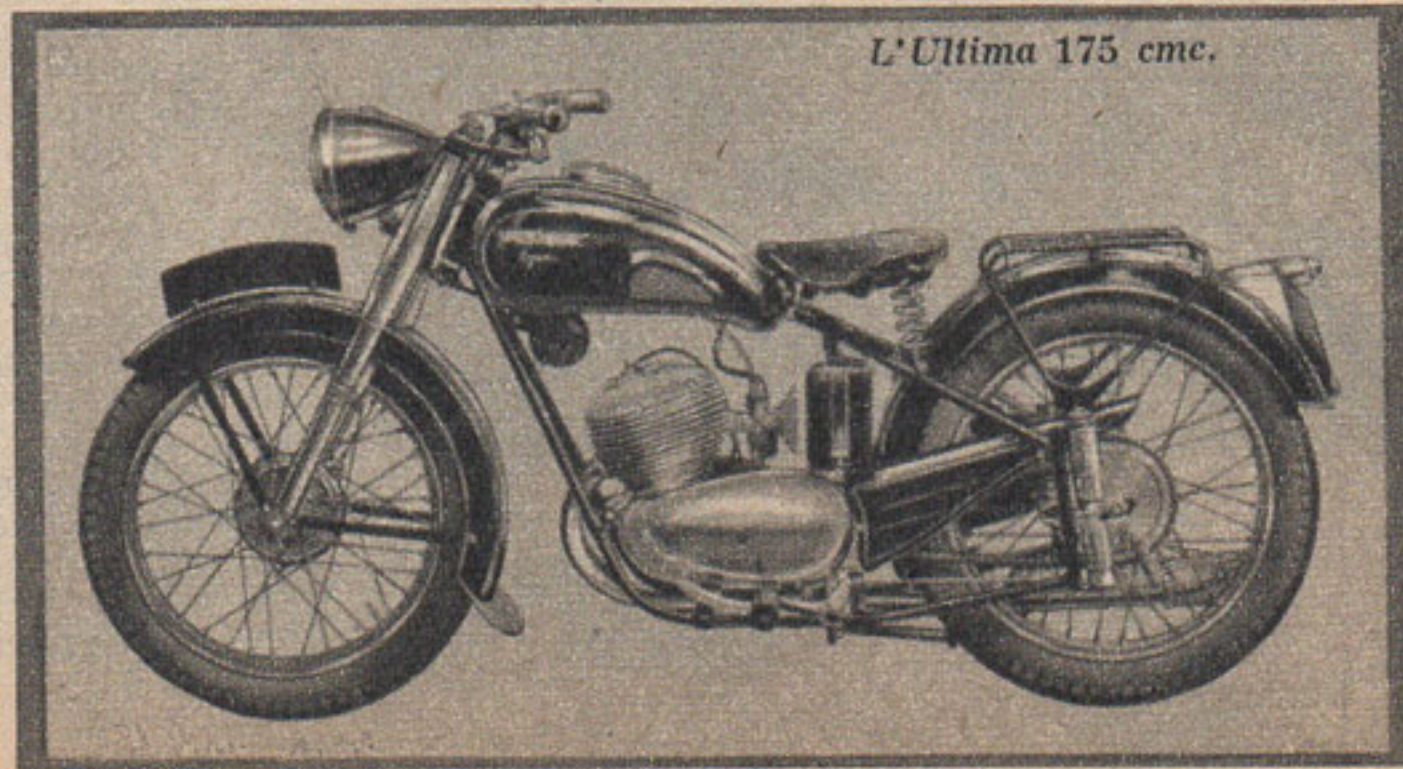
• •

Vallée qui s'était jusqu'ici cantonné dans le scooter et avait évolué vers le tri-scooter à usage commercial ou colonial a réalisé dernièrement un vélomoteur 125 cmc. que nous avons présenté ces temps derniers. Rappelons brièvement que cette machine est équipée du bloc Ydral 2 temps, 125 cmc., à boîte 4 vitesses commandées au pied. La suspension avant est confiée à une télescopique Grazzini. Jusque-là, rien que de classique, la note personnelle réside dans la suspension arrière suivant le principe du cadre articulé, le triangle arrière oscille à sa base sur un axe bagué bronze, la combinaison des ressorts de suspension et d'amortissement étant enfermée dans le tube supérieur du cadre dont l'aspect n'est, de ce fait, pas surchargé.

En présentant cette machine, qui n'était pas encore à l'époque à son stade définitif, nous avons fait quelques petites observations sur la forme de la tubulure d'admission reportant, heureusement, le carburateur à l'arrière, ainsi que pour la pose éventuelle de sacoches arrière. Ceci n'avait pas échappé au constructeur; si le temps ne lui a pas manqué, c'est le modèle définitif que nous verrons au Salon.



La 125 cmc. Terrot.



L'Ultima 175 cmc.

Entre les deux Salons, le scooter Vespa a conquis la nationalité française étant depuis quelques mois fabriqué sous licence dans la Nièvre aux usines de Fourchambault, où tout a été mis en œuvre pour sa sortie à cadences accélérées, le succès de ce scooter s'affirmant de jour en jour et la demande étant de plus en plus importante.

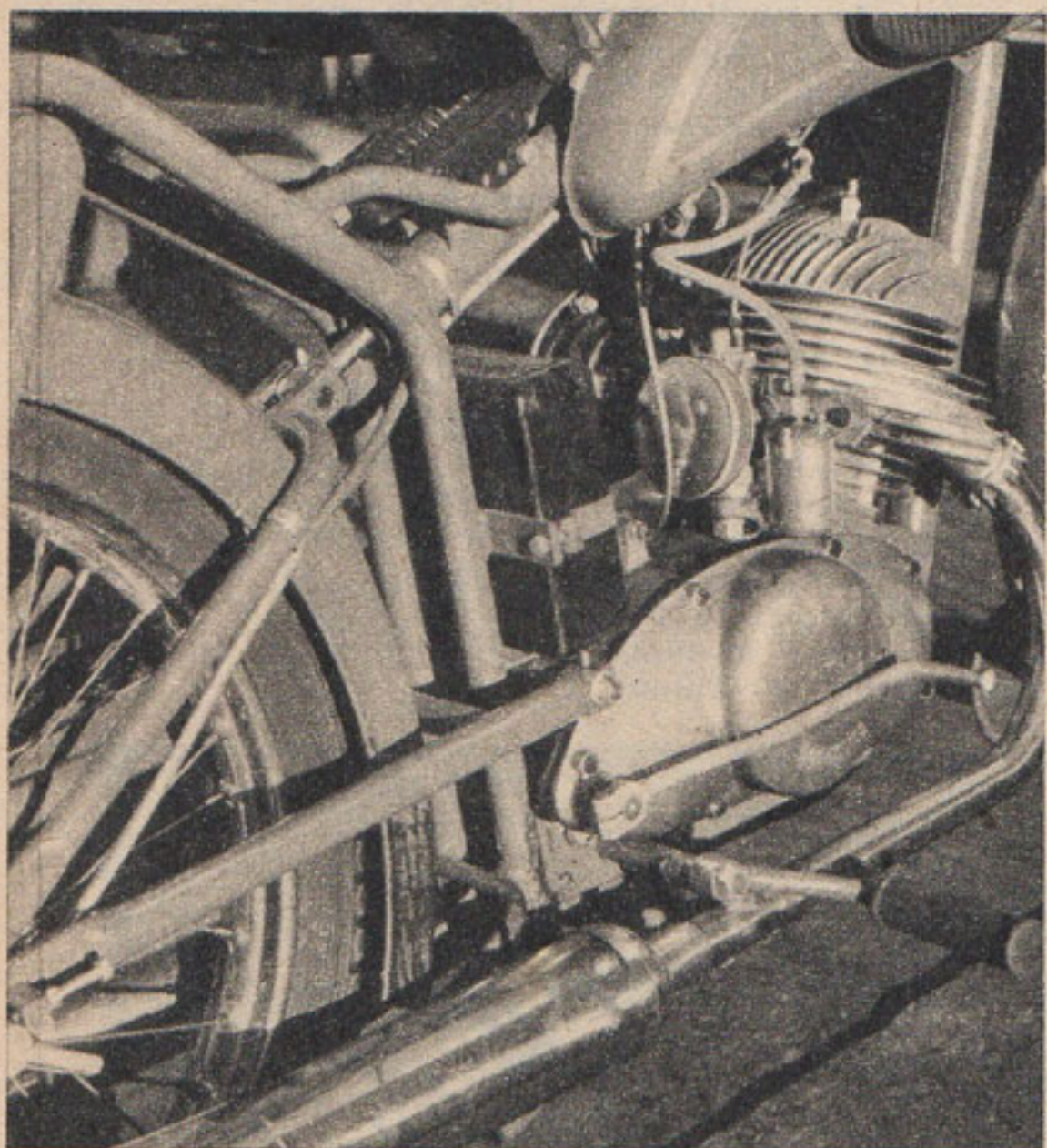
Ce petit véhicule propre et net nous est désormais familier. La surprise causée les premiers temps quand on le voyait circuler est remplacée par l'amical regard des passants.

Le Vespa est un des scooters qui a contribué à lancer cette formule en France, en venant s'ajouter à ceux déjà fabriqués sur notre sol. Bien des motocyclistes qui considéraient, avec quelque ironie, son cadre ouvert, la position assise du conducteur, les roues de petit diamètre, reviennent de leur appréhension première à force de voir évoluer avec tant d'aisance dans nos rues encombrées, hommes et femmes correctement vêtus. Le scooter est en train de conquérir son droit de cité; cet engouement probable n'avait pas échappé à ceux qui n'ont pas hésité à entreprendre en grand sa fabrication; ce sont des clairvoyants que le succès récompensera. Le modèle actuel présente quelques modifications : la commande des vitesses au guidon, antérieurement par tringlerie, est assurée maintenant par une transmission souple sous gaine étanche; le tablier a été quelque peu relevé; le pot d'échappement a été changé, mais dans l'ensemble l'aspect général demeure celui qui a su plaire à la clientèle.

D'année en année le Vélocar de M. Mochet bénéficie d'améliorations successives, pas toujours saillantes, mais sagement mûries avant adoption définitive.

Le châssis et la partie motrice avec le moteur Zürcher ont depuis longtemps, fait leurs preuves; ils sont positivement increvables.

Ce fait primordial étant acquis on a



Suspension arrière sur la 175 cmc. Vallée.

progressivement travaillé la ligne de la carrosserie en cherchant à la rendre plus élégante sans augmenter sensiblement son prix de revient, ce qui n'est pas toujours facile.

Cette année M. Mochet offre un nouvel avantage, celui d'une suspension arrière qui peut être livrée sur demande et moyennant supplément.

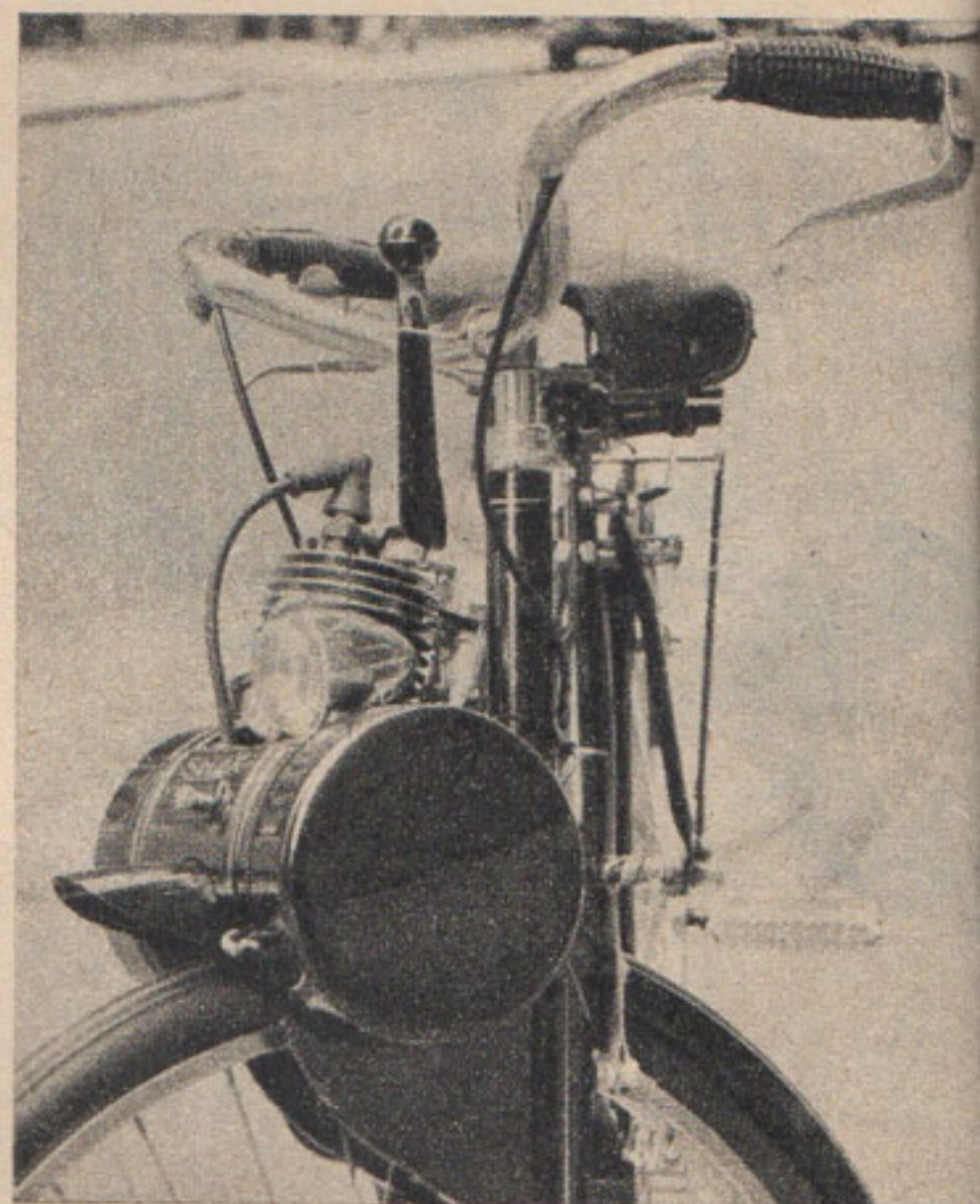
Est-il utile de rappeler que le Vélocar est mû par un moteur 125 cmc. et qu'il fait partie des véhicules ne nécessitant pas le permis de conduire?

• •

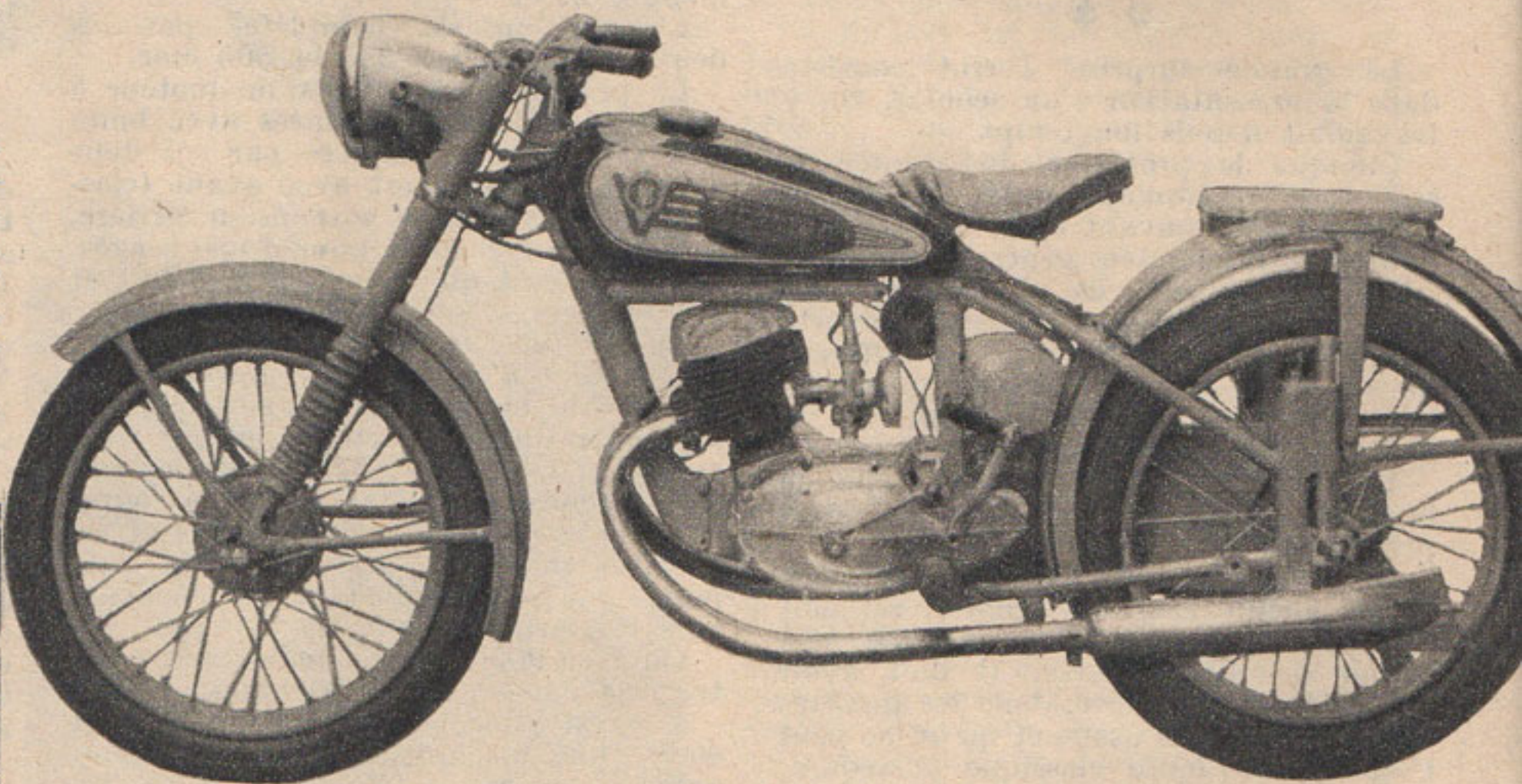
Vélosolex, le précurseur de nos cyclo-moteurs, reste fidèle à sa formule d'origine, moteur sur la roue avant avec transmission par galet.

Toutefois des modifications successives ont été apportées. On a déjà remarqué le capotage protecteur du carter-moteur, le basculeur à main pour son débrayage. Cette année, le rendement du moteur a été un peu plus poussé, ou pour mieux dire, un peu moins freiné car sa vitesse avait été jusqu'alors limitée volontairement.

Les freins ont été travaillés; ils sont munis à hauteur des mâchoires de deux molettes qui permettent de les écarter pour retirer les roues et de les régler, au poil. Egalement, les flasques qui, de chaque côté de la fourche avant, supportent le moteur, comportent une rigole qui, en cas de pluie, évite les projections.



Le vélosolex reste le cycle possédant pour sa conduite le minimum de manœuvres, c'est bien le type de la bicyclette à moteur; il est de plus, sur le marché, un des plus abordables par son prix.



Victoria 250 cmc.

Ladevèze, importateur, dispose d'un choix très étendu d'origines et de catégories diverses, tout en étant agent de plusieurs marques françaises. Son stand, de ce fait, est très meublé.

Parmi les productions anglaises, Ariel, Panther et O.E.C. Ariel est la plus éclectique des marques et, sans doute, la seule à annoncer sur ses catalogues des moteurs mono, bi et 4 cylindres, répartis dans les cylindrées 350, 500, 600 et 1.000 cmc.

La 350 est en mono, les 500 en mono et en bi-cylindre, à culbuteurs, la 600 est avec mono à soupapes latérales, la 1.000 à soupapes en tête.

Les « Magnificent » Panther se répartissent dans les cylindrées 250, 350 et 600, cette dernière restant fidèle à l'allure originelle de la marque avec son moteur au cylindre incliné se substituant au

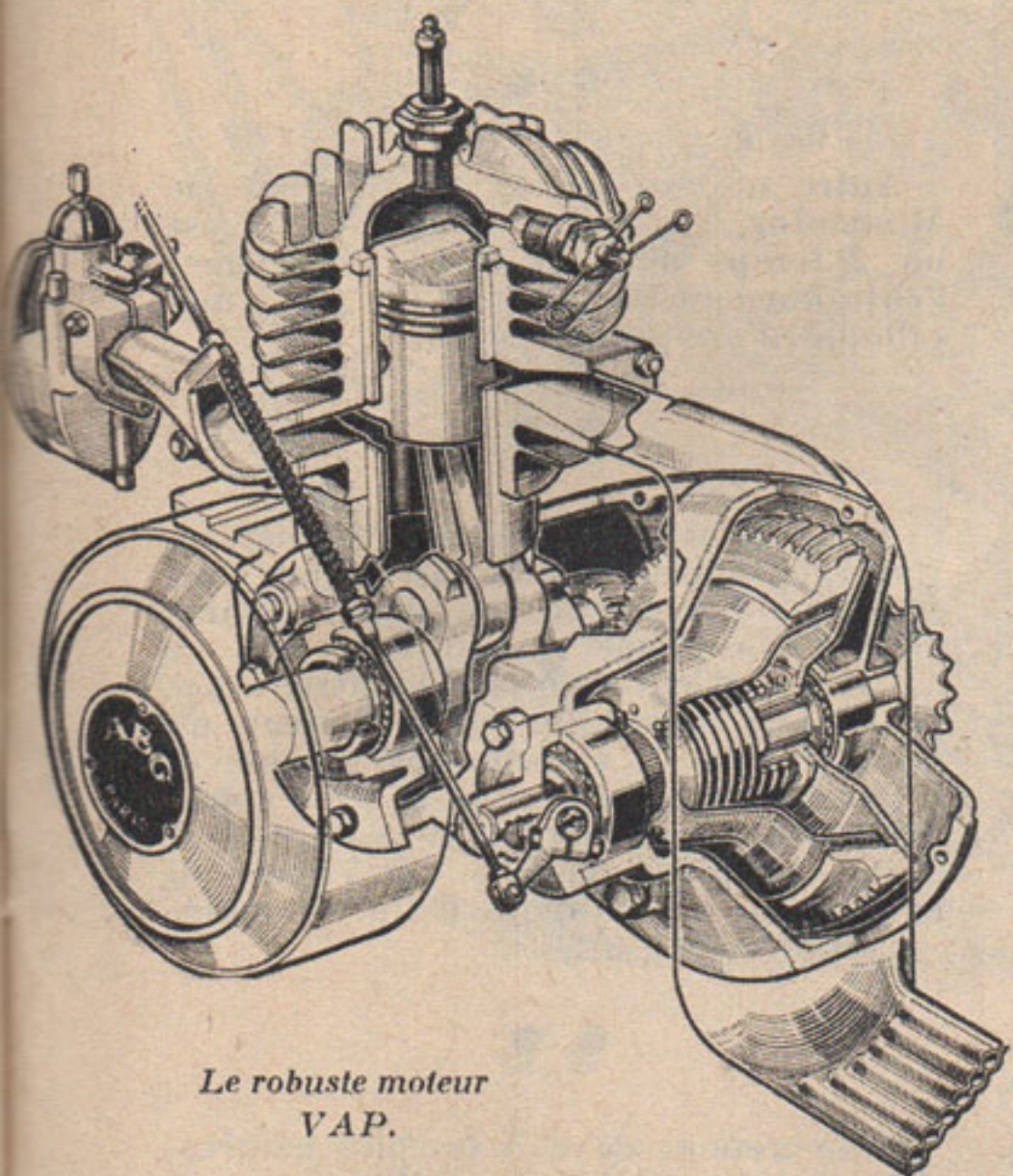
tube du cadre reliant la tête de fourche au socle du moteur.

L'O.E.C., de son côté, est plus axée vers les motos légères 125 et 200 cmc. à bloc-moteur Villiers, cadre suspendu ou non au gré de l'acheteur.

En marques allemandes, Ladevèze est distributeur de Rixe à moteur Ilo ou Sachs 125, 150, 175 et 250 cmc., de Victoria 250 et 350, 2 temps, sans oublier la curieuse Imme 100 ou 150 cmc. au moteur solidaire de l'articulation du cadre et aux fourche avant et arrière à un seul hauban.

Quelques accessoires sélectionnés s'ajoutent à ses diverses représentations parmi lesquels la selle double Ferridax, le casque Cromwell adopté par les coureurs anglais et la lunette Panorama à vision totale.

LES MOTEURS



Le robuste moteur
VAP.

Pour nos constructeurs de moteurs on peut distinguer deux spécialités généralement distinctes : d'une part ceux qui se sont spécialisés dans la moteur auxiliaire, de l'autre ceux qui répartissent leurs fabrications dans les cylindrées égales ou supérieures à 100 cmc.

Les principaux fabricants de petits moteurs adaptables auront leurs articles soit sur un stand personnel, soit équipant ici et là les cadres des différentes marques de cycles.

La lutte est serrée entre eux; certaines marques ne sont plus qu'à l'état de souvenir, une sévère sélection s'étant opérée à laquelle le client n'a pas été étranger.

Ceux qui subsistent ont été agréés du public, ayant fait la preuve pratique des qualités nécessaires.

Le plus ancien et qui mérite la tête de liste est le Vap de chez A.B.G. dont le plus récent, numéroté comme nos anciens rois, se dénomme Vap IV. C'est le modèle à débrayage; on le rencontre peut-être moins souvent qu'à ses débuts accouplé à la roue arrière d'un vélo, par contre il a été adopté par de nombreux constructeurs qui l'ont généralement situé à la base du cadre avec transmission finale par chaîne.

Le Vap IV, moteur particulièrement nerveux est, rappelons-le, muni d'un débrayage commandé par levier au guidon.

Un autre moteur qui s'est imposé rapidement, c'est Le Poulain; nous en avons connu trois versions avant le modèle actuel dont deux à entraînement par galet sur la roue avant étaient plutôt prévus en adaptables.

Le Poulain, le plus récent, est surtout destiné aux fabricants de cycles pour la réalisation de cyclomoteurs complets. Une coupe en est présentée sur le stand. Pour sa bonne compréhension, en voici une brève description :

Le moteur transmet son mouvement à la roue arrière à l'aide d'une chaîne unique normale, ce qui permet d'obtenir plusieurs vitesses par l'utilisation d'un dérailleur, ou d'un moyeu à vitesses multiples.

Il possède un débrayage à cône garni travaillant dans l'huile, commandé au guidon par une poignée et un flexible.

L'axe du pédalier se trouve dans le carter et entraîne un multiplicateur épicycloïdal avec encliquetage automatique qui permet simultanément l'entraînement du cycle et la mise en route du moteur.

Le moteur étant débrayé, il est possible de pédaler avec le développement normal sans entraîner le moteur.

La cylindrée 50 cmc. est représentée par deux moteurs du cycle à 4 temps, tous deux à soupapes en tête, l'un italien, fabriqué en France sous licence par les Etablissements Rocher, l'autre spécifiquement français.

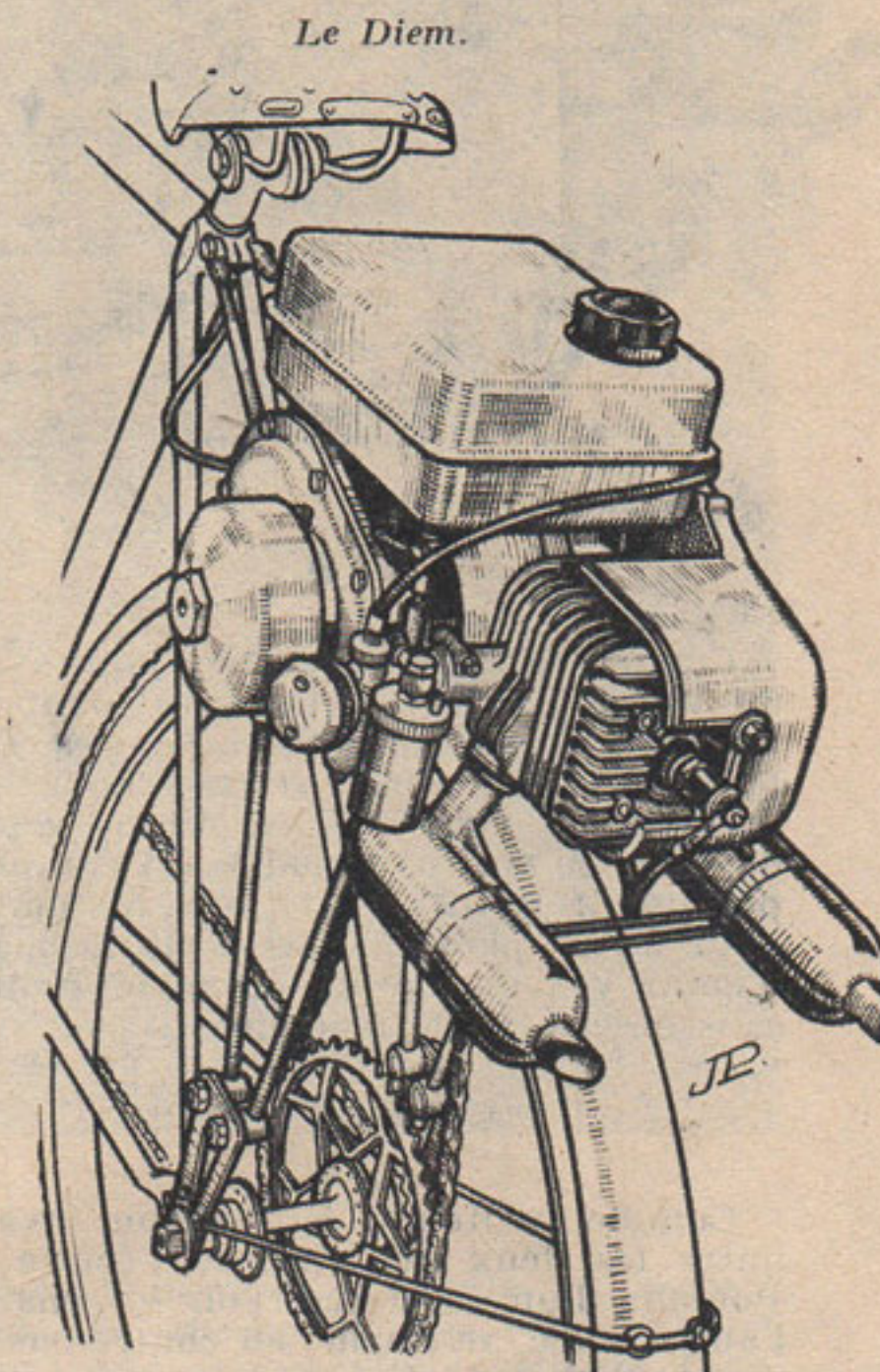
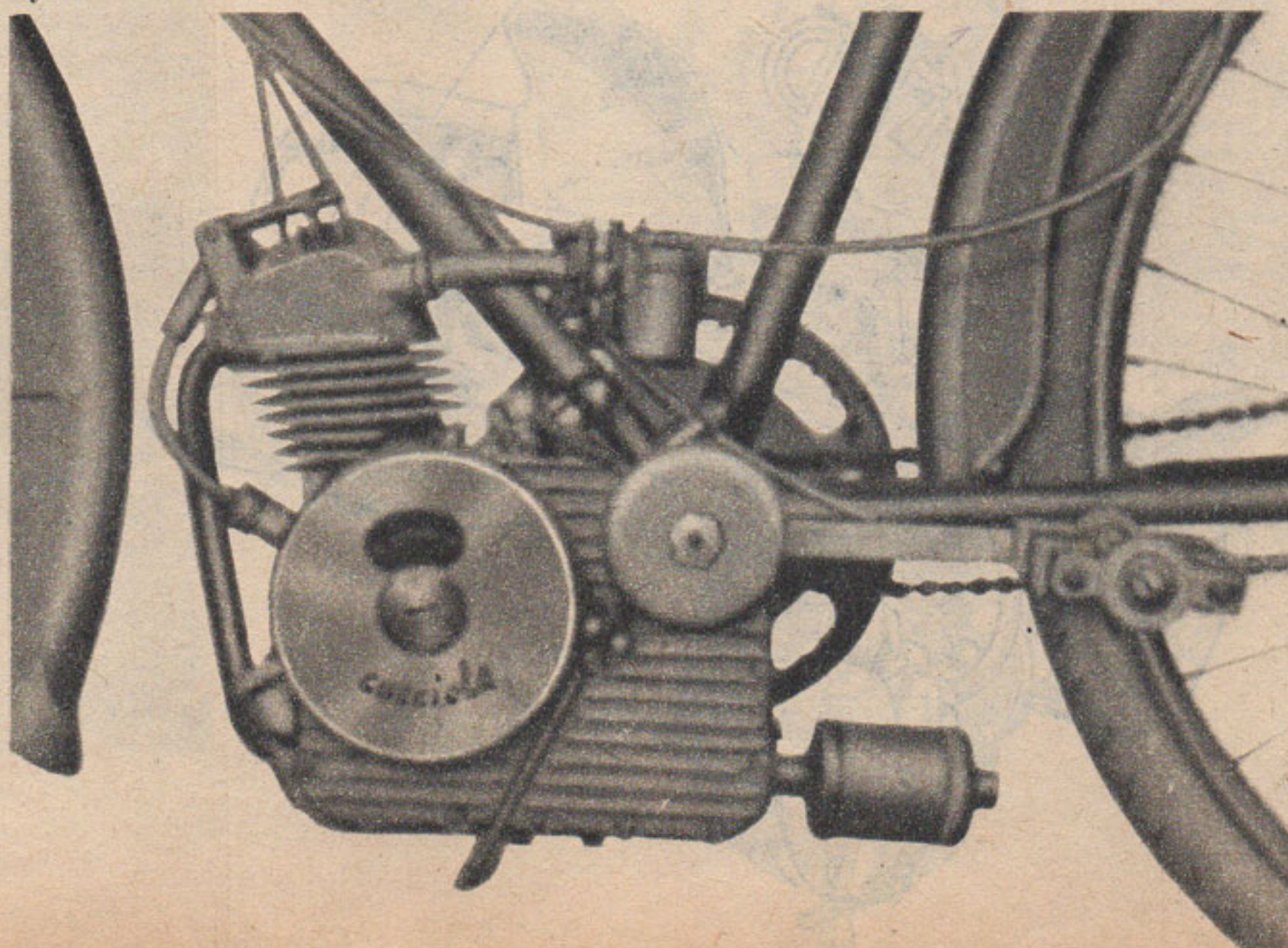
Le premier est le Cucciolo dont tous les utilisateurs font l'éloge pour sa robustesse ou son endurance, ce qui détruit la légende de la fragilité de ce genre de 4 temps en petite cylindrée.

Le Cucciolo est un bloc 2 vitesses et débrayage commandés par poignée tournante.

L'autre moteur de même cycle est le Serwa, fabriqué depuis plusieurs années par S.F.M.P.D. Le Serwa existe en deux versions : l'une, celle d'origine, pour monter latéralement à la roue arrière qu'il entraîne par deux galets de rapports différents qui viennent par basculage du moteur s'encastrent dans une poulie-jante de section trapézoïdale. Entre les deux positions se trouve le point mort.

L'autre réalisation, sans ce dispositif, est destinée à être placée à la base du cadre; elle est complétée par une boîte séparée à 3 vitesses et point mort commandés par un levier au milieu du cadre.

La S.F.M.P.D. livre d'ailleurs un cyclomoteur complet, équipé de la sorte et pourvu d'une fourche télescopique compensée Liard, dont elle est également distributrice et qui est adaptable à tout cyclomoteur.

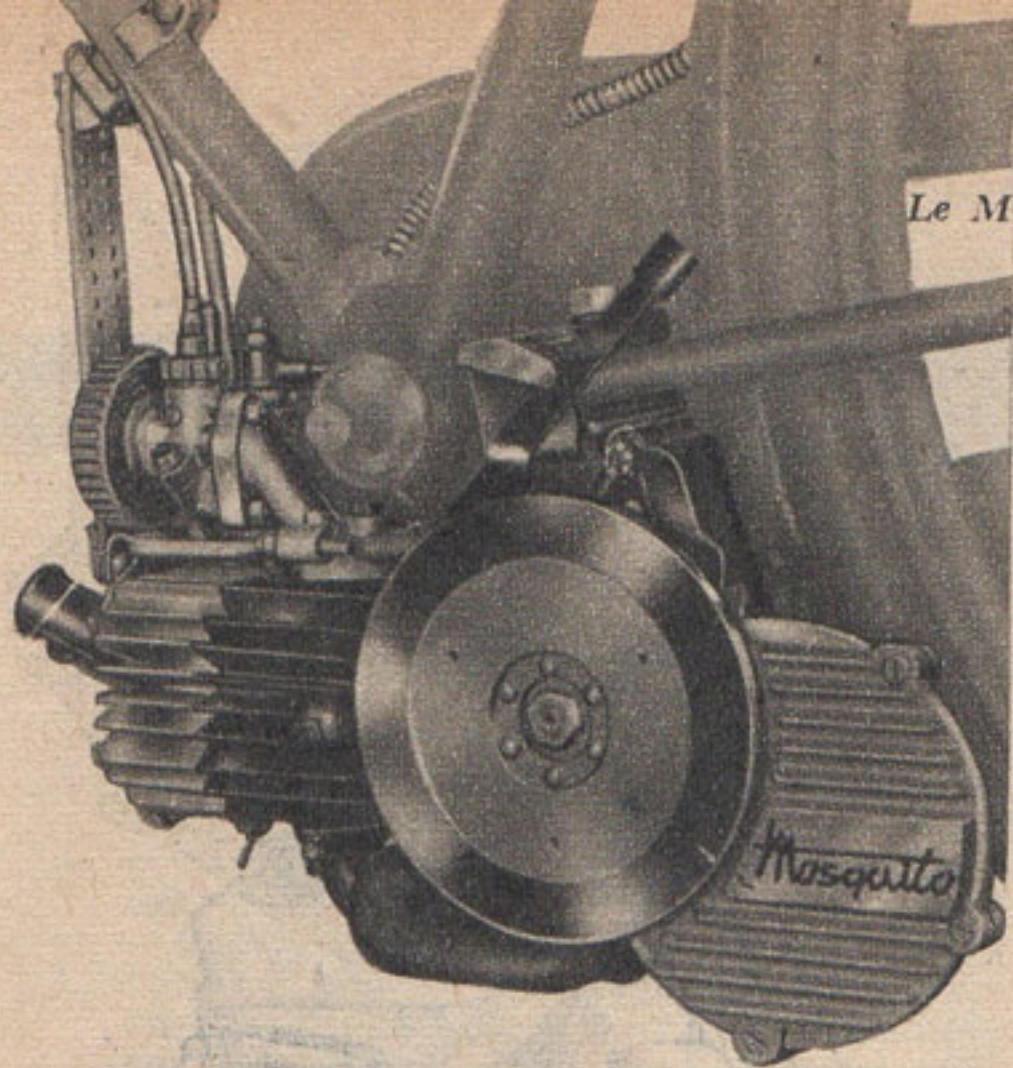


Le Diem.

Le Diem est un des représentants du moteur placé à l'arrière sur un porte-bagages spécial triangulé. C'est un bloc 2 temps complété par une boîte à 2 vitesses; celles-ci sont commandées par une simple commande au guidon, le point mort se trouvant au milieu. La transmission se fait par chaîne sur la roue arrière, le plateau de chaîne se montant sans difficulté entre le moyeu et le pignon de roue libre dont il emprunte une partie du filetage.

C'est un moteur très puissant pour sa cylindrée de 50 cmc.; il convient tout à fait pour le tandem.

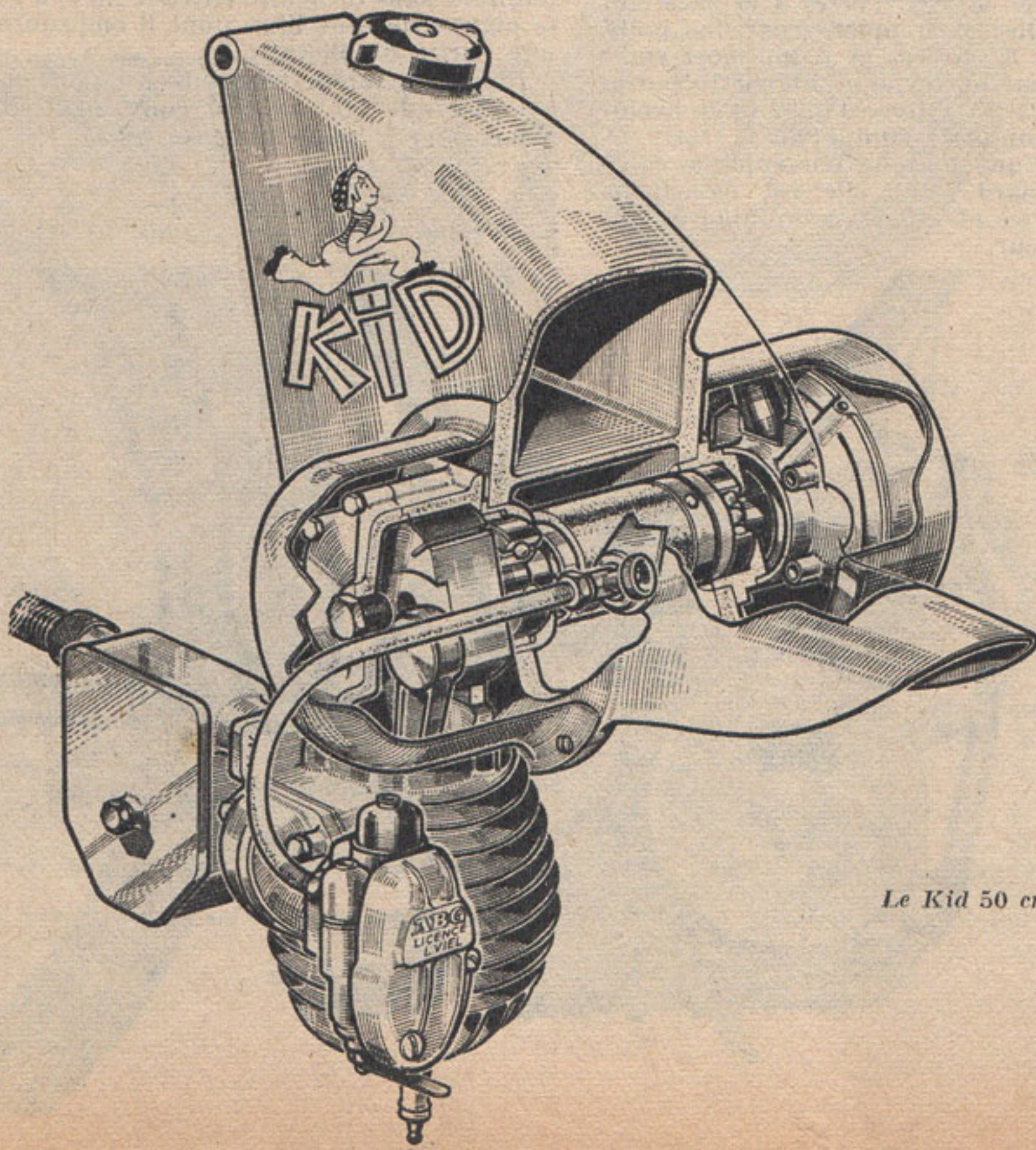
Le moteur Cucciolo
fabriqué par les Etablissements Rocher.



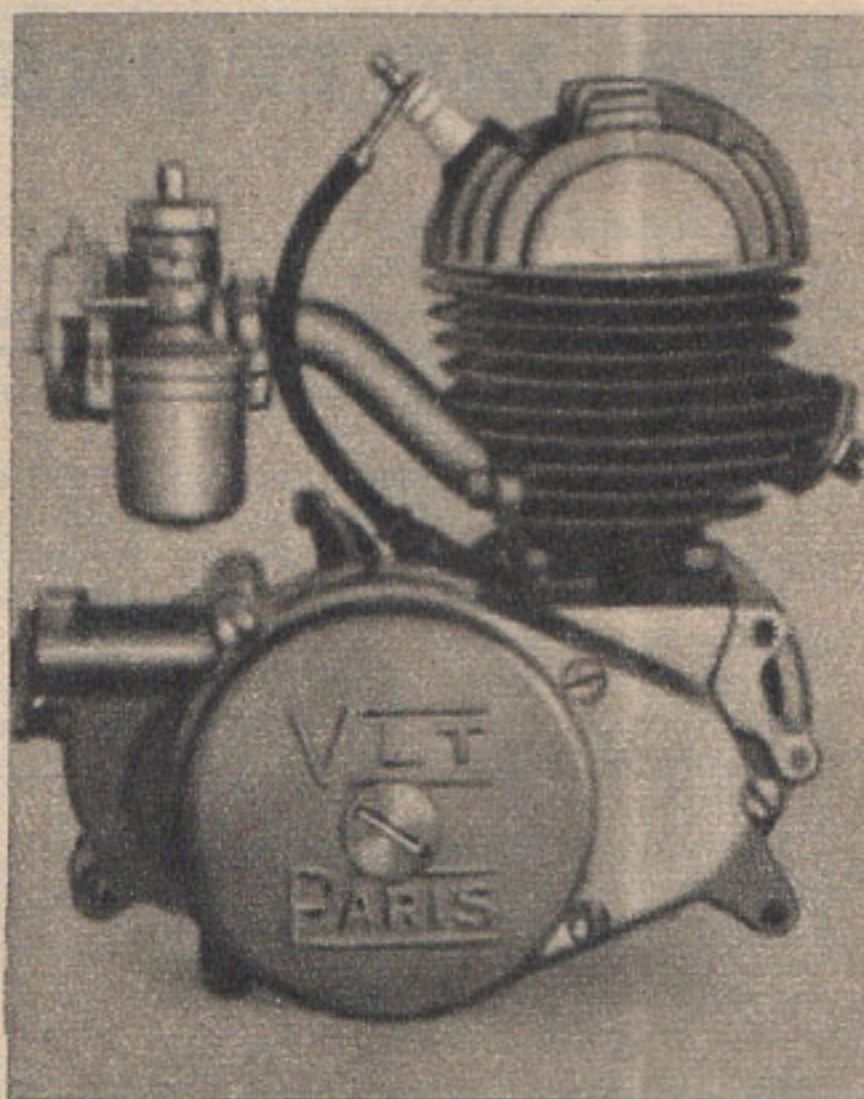
Le Mosquito.

Comme moteurs adaptables nous avons eu l'occasion de parler plus haut du 38 cmc. Mosquito produit par les Etablissements Châpuis frères; nous n'y reviendrons donc pas. Ajoutons cependant que le nouveau modèle est complété par un dispositif permettant, au moyen d'un levier placé à portée de la main, d'embrayer ou de débrayer le moteur sans descendre de machine.

Comme moteurs à traction avant, outre les deux poulains de l'écurie Le Poulain, l'un avec réservoir en charge, l'autre avec réservoir en contre-bas et pompe d'alimentation le Kid se distingue par sa présentation très soignée et son capotage qui en purifiant la ligne l'isole des souillures externes et protège le conducteur. C'est un 2 temps de 48 cmc., surplombant la roue avant qu'il entraîne par galet; il est pourvu d'un débrayage. Son aspect est très caractéristique. Le souci que se sont donnés ses constructeurs pour dessiner un groupe ne déparant pas la bicyclette a certainement abouti à une solution élégante.



Le Kid 50 cmc.



Le V.L.T.

Autre moteur sur la roue arrière, le Minimotor, également nerveux. C'est un 2 temps monovitesse à débrayage; l'entraînement se fait par un galet métallique d'un profil spécial.

Autre moteur devant le pédalier, le Vimer, également connu. De bonne conception, le Vimer a été, dans certains détails sensiblement modifié depuis sa naissance. Il entraîne la roue arrière par un relai à roue libre sur le plateau du pédalier dont il emprunte la chaîne et le dérailleur. Cette roue libre a été considérablement améliorée. Le carburateur a été également modifié. Le Vimer qui possède un débrayage à main est maintenant au point.

Parmi les moteurs qui se montent devant le pédalier, l'un d'eux que nous avons déjà remarqué autrefois sur un cycle de belle allure est maintenant offert séparément à la clientèle; il intéresse les constructeurs désireux d'établir un engin plus complet que le cyclo-moteur classique car il possède une boîte à 2 vitesses et un débrayage. Il a fait récemment son apparition dans les épreuves de tourisme où il s'est parfaitement comporté; il est offert sous la marque V.L.T.

Le constructeur n'a pu disposer d'un stand mais on le trouvera parmi les cyclo-moteurs exposés, non seulement en deux, mais en monovitesse d'un prix très étudié, en attendant une révélation ultérieure.

Nous venons de voir les plus caractéristiques des moteurs auxiliaires; dans les cylindrées supérieures nous avons également des constructeurs uniquement spécialisés pour cet organe. Nous les trouverons soit à leur stand, soit sur divers vélomoteurs ou motos légères exposés ici et là.

Les moteurs 2 temps sont représentés par deux marques principales: Aubier-Dunne et Ydral, dont les productions sont surtout axées sur le 125 cmc.; cependant Ydral commence à sortir un 175 cmc.

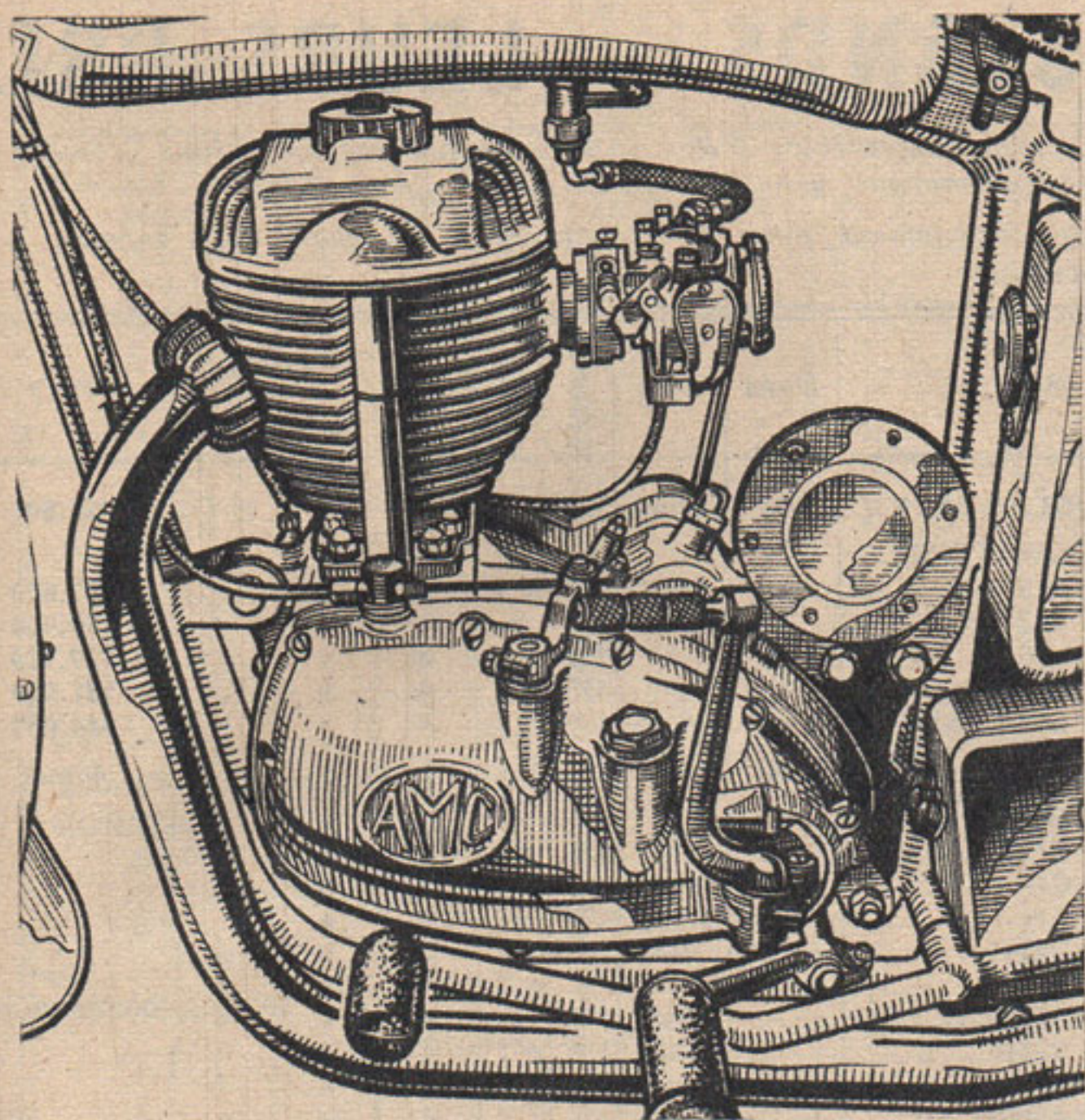
Nous aurions aimé voir aussi le nouveau moteur Durand 250 cmc. à 2 pistons qui aurait fait sans doute une brillante démonstration au dernier Bol d'Or, si le cadre dans lequel il était installé n'avait pas cassé, mettant ainsi hors course coureur et machine. Ce moteur de faible volume semble avoir des chevaux en réserve.

Les moteurs 4 temps sont représentés par l'A.M.C. de Clermont-Ferrand qui progresse alertement et équipe un grand nombre de marques.

L'A.M.C. est un bloc 4 temps à culbuteurs; le premier-né était un 108 cmc., 3 vitesses à main; vint ensuite le 125 à 4 vitesses, puis un 150, enfin le brillant 175 cmc.

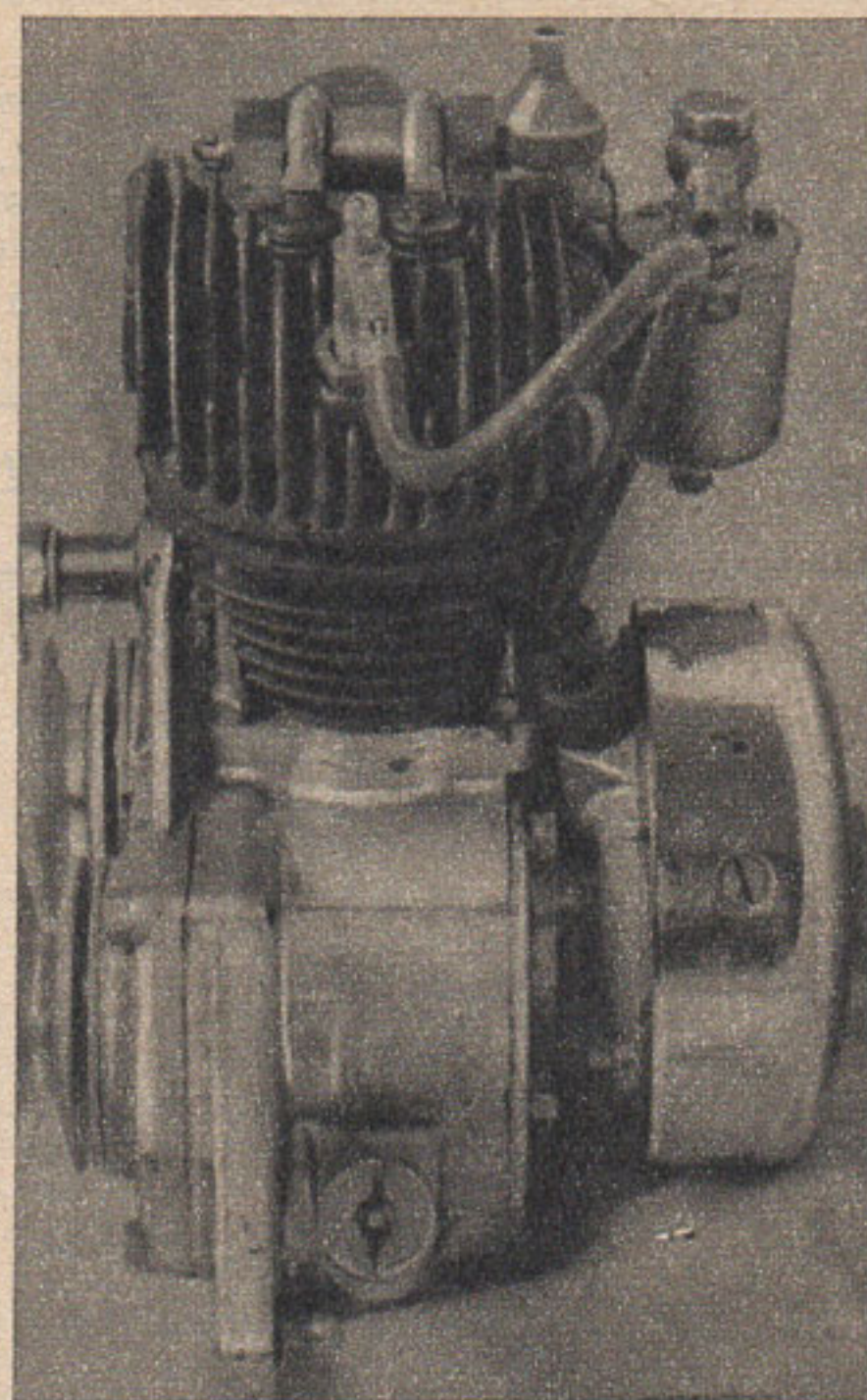
Les constructeurs ont tenu compte des observations des usagers et de l'expérience des nombreuses courses auxquelles ils ont participé pour apporter à certains organes les améliorations capables d'augmenter la marge de sécurité ou le rendement. Sur les moteurs actuels, le vilebrequin a été renforcé, les amortisseurs en caoutchouc placés dans les pignons d'attaque ont trouvé une solution définitive, le dispositif de mise en route a été renforcé.

Des formules nouvelles sont certainement en préparation dans cette active maison; elles paraîtront après mise au point définitive au moment opportun.



←
L' A. M. C.
175 cmc.
quatre temps
qui se retrouve
sur de nombreux
stands.

→
Le moteur
Serwa
quatre temps
culbuté.



En plus de ces moteurs français, un autre d'origine allemande, déjà très répandu et très coté ici avant-guerre, le Sachs, distribué par M. William Dumont, a son stand personnel où il figure aux côtés des autres spécialités également connues des usines Torpédo, les moyeux à frein rétropédalage avec ou sans changement de vitesse.

Le moteur Sachs était, avant 1939, diffusé pour le vélomoteur en cylindrée 100 cmc. C'était et c'est encore un bloc 2 vitesses et débrayage à moteur 2 temps, d'un silence impressionnant, d'une propreté scrupuleuse, positivement increvable.

En sport il atteignait des performances peu communes; c'est grâce à lui que Maucourant, d'année en année, battait au Bol d'Or ses propres records.

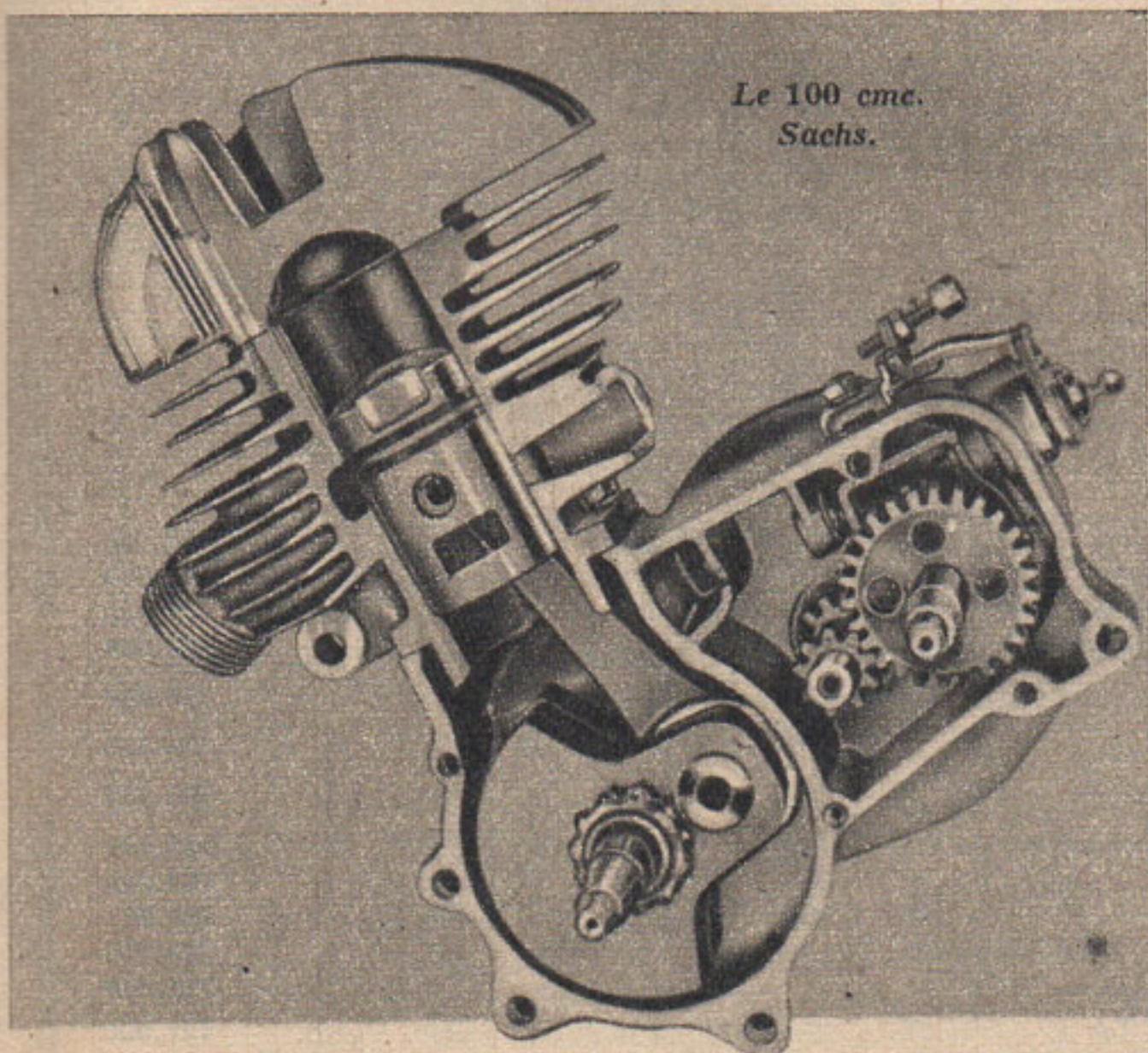
M. William Dumont avait exposé l'année dernière le prototype d'un Sachs 150 cmc. qui, depuis, est devenu réalité; c'est un bloc de lignes élégantes, toujours en 2 temps, à balayage par turbulence suivant les brevets de la maison. Pour une cylindrée exacte de 147 cmc. (58 x 57) il donne 6 CV. 6 à 5.000 tours-minute, avec 2 lit. 5 aux 100 kilomètres pour une vitesse en pointe de 80 km.-h.

Le cylindre est en fonte et la culasse en alliage léger. La boîte est à 4 rapports commandés par sélecteur au pied.

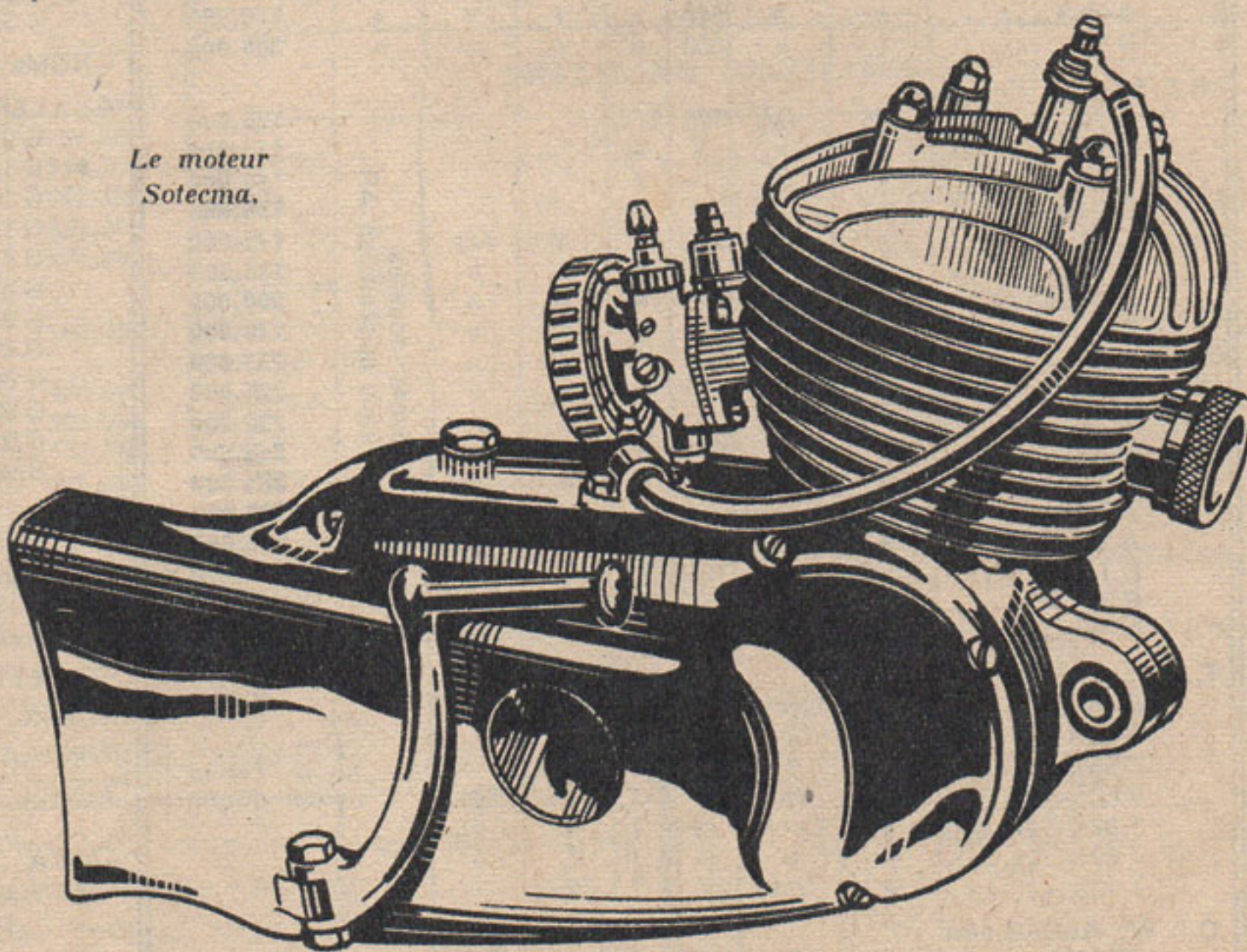
L'allumage par bobine est confié à un volant magnétique de fabrication Bosch qui fournit également le courant pour l'éclairage et la charge de la batterie. Une prise de compteur, branchée sur l'arbre primaire de la boîte, est prévue sur le carter. Comme le 100 cmc. il est conçu et réalisé pour durer.

Verrons-nous le Sotecma au Salon? Nous ne savons si les constructeurs auront obtenu un stand. Malgré tout, nous ne pouvons le passer sous silence. Il y a longtemps que nous assistons aux travaux préliminaires et que nous les suivons avec attention. Ce moteur 2 temps à piston plat, alimenté par double transfert, a ceci de personnel qu'il est allumé non par un volant mais par une magnéto Morel incorporée dans le bloc, avec fenêtre de visite facilitant le réglage du rupteur. Pourvu d'un débrayage, il est prévu pour adaptation d'une boîte sur le 50 cmc., celle-ci étant fournie d'origine sur les deux autres types de 60 et 72 cmc. de cylindrée.

Nous en reparlerons.



Le 100 cmc.
Sachs.



Le moteur
Sotecma.

LES EXPOSANTS — LEURS STANDS — LEURS PRIX

Les prix indiqués sont généralement ceux pratiqués à fin septembre. Ils sont susceptibles d'être influencés par les conditions économiques actuelles; les majorations prévues affectant toute l'industrie, seront donc, pour chaque marque, sensiblement de mêmes proportions.

Le tableau qui suit n'est donc publié qu'à titre indicatif sans aucun engagement pour les constructeurs ni pour nous mêmes. Nous compléterons et, éventuellement, rectifierons dans nos comple-rendus cette nomenclature.

MARQUE	Stand	Type	Cylindrée	Cycle	Vitesses	Suspension		PRIX	MARQUE	Stand	Type	Cylindrée	Cycle	Vitesses	Suspension		PRIX
						AV.	AR.								AV.	AR.	
A.G.F.	206	Sc.	125	2 T.	4	Tél.	Tél.	137.500	DOUGLAS Mark V.	104	Moto	350	4 T.	4	»	B.T.	295.000
»	»	Cyclo	50	2 T.	3	»	»	55.600	D.S. MALTERRE.	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	50	4 T.	2	Par.	»	66.500	M 9	159	Moto	175	4 T.	4	Tél.	Tél.	161.650
A.J.S.	»	»	»	»	»	»	»	»	M 7	»	VM.	125	»	»	»	»	150.650
16 MS	238	Moto	347	4 T.	4	Tél.	Tél.	272.000	M 6	»	»	125	4 T.	3	»	»	127.770
18 MS	»	»	498	»	»	»	»	280.000	M 8 Y	»	»	125	2 T.	4	»	Tél.	131.950
20 BI.	»	»	»	»	»	»	»	335.000	M 8 Y 130	»	Moto	175	2 T.	4	»	»	144.050
ALCYON	»	»	»	»	»	»	»	»	DURKOPP	26	»	150	2 T.	3	Tél.	»	Homol.
50	86	Cyclo	48	2 T.	1	»	»	»	ELIE HUIN.	»	»	»	»	»	»	»	»
25	»	VM.	125	2 T.	3	Par.	»	Non	REH	»	VM.	125	4 T.	3	Par.	»	»
35	»	»	»	»	3	Tél.	»	communiqu.	GH	»	»	»	4 T.	4	»	»	»
21	»	»	»	4 T.	4	»	»	»	AH	»	Moto	175	»	»	»	»	»
21 SP.	»	»	»	»	4	»	Tél.	»	REH b	»	VM.	125	»	3	»	Tél.	»
19	»	Moto	175	»	4	»	»	»	GHPS	»	»	»	4 T.	4	»	»	Non
ALMA.	291	Cyclo	49	2 T.	3	Tél.	»	49.500	AHPS	»	Moto	175	»	»	»	»	communiqu.
—	»	VM.	125	»	4	»	Tél.	121.000	REHT	»	VM.	125	4 T.	4	Tél.	»	»
—	»	Moto	175	»	»	R.T.	»	144.000	GHTS	»	»	»	4 T.	4	»	»	»
—	»	Tri.	125	»	»	»	R.	»	AHTS	»	Moto	175	4 T.	4	»	»	»
ARDENT	30	Sc.	48	2 T.	1	Basc.	»	57.000	JONGHI.	»	»	»	»	»	»	»	»
ARDIE	26	Moto	250	»	3	Tél.	»	Homol.	F	155	VM.	125	2 T.	3	Par.	»	99.400
ARIEL	»	»	»	»	»	»	»	»	D	»	»	»	4 T.	4	R.T.	Osc.	185.000
NH	94	»	350	4	4	»	»	Suivant	H	»	Moto	250	2 T.	4	»	Tél.	170.000
KH Bi	»	»	500	4	4	»	»	les cours et	F.N.	»	»	»	»	»	»	»	»
KG	»	»	»	4	»	»	4	attributions	M XIII	64	Moto	250	4 T.	4	R.T.	Osc.	230 à 242.000
VH	»	»	»	4	4	»	»	»	M XIII	»	»	350	»	4	»	»	227.700, 239.100
4 G Bi	»	»	1.000	»	»	»	Tél.	»	M XIII	»	»	»	»	»	»	»	256.200
ARLIGUIE	290 bis	Cyclo	49	2 T.	2	»	»	52 à 53.000	M XIII RT	»	»	»	»	»	Tél.	»	198.000
AUTOMOTO.	66	Cyclo	48	2 T.	2	»	»	»	M XIII RT	»	»	450	»	»	R.T.	Osc.	275.200
AM	»	VM.	98	»	3	Par.	»	Non	M XIII RT	»	»	»	»	»	»	»	239.100
AD	»	»	125	»	3	»	»	communiqu.	M XIII RT	»	»	»	»	»	»	»	250.500
AV	»	»	»	»	3	»	Tél.	»	GILLET-HERSTAL.	97	Moto	250	2 T.	4	Tél.	Tél.	»
AVL	»	»	»	»	3	Tél.	»	»	—	»	»	»	4 T.	»	»	»	Suivant cours
CH CL	»	Moto	175	4	4	»	»	»	—	»	»	400	»	»	»	»	»
BERNARDET.	»	»	»	»	»	»	»	»	—	»	»	500	»	»	»	»	»
BM.	101	Sc.	250	»	3	Osc.	Osc.	157.500	GIMA.	»	»	»	»	»	»	»	»
C 50	»	»	125	»	4	»	Sans	132.000	2 Y	207	VM.	125	2 T.	4	Tél.	»	118.500
B.M.W.	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	4 T.	3	»	»	130.000
R 25	261	Moto	250	4 T.	4	Tél.	Tél.	230.000	4	»	»	»	4 T.	4	»	»	150.000
R 51-3	»	»	500	»	»	»	»	370.000	4 CR	»	Moto	175	4 T.	4	»	»	172.000
R 67	»	»	600	»	»	»	»	385.000	4 SA	»	»	»	»	»	»	Tél.	195.000
B.S.A.	»	»	»	»	»	»	»	»	GNOME-RHONE ...	190	VM.	125	2 T.	3	Tél.	»	114.500
D 1 S	128	VM.	125	2 T.	»	»	»	135.000	GUILLER.	»	»	»	»	»	»	»	»
D 1 L	»	»	»	»	»	»	»	140.000	G 9	168	VM.	125	2 T.	3	Par.	»	»
D 1 GL	»	»	»	»	»	»	»	145.000	G 10	»	»	»	»	4	»	»	»
D 1 SL	»	»	»	»	»	»	»	155.000	G 10 bis	»	»	»	»	4	Tél.	»	»
C 10	»	Moto	250	4 T.	4	Tél.	»	175.000	G 15	»	Moto	175	»	4	»	Osc.	»
C 11 L	»	»	»	»	»	»	»	185.000	G 87	»	VM.	125	4 T.	3	Par.	»	»
C 11 SL	»	»	»	»	»	»	»	200.000	G 87 bis	»	»	»	»	3	Tél.	»	Non
B 31	»	»	350	»	»	»	»	240.000	G 88	»	»	»	»	4	Par.	»	communiqu.
B 33	»	»	500	»	»	»	»	255.000	G 88 bis	»	»	»	»	4	Tél.	»	»
M 20	»	»	500	»	»	»	»	225.000	G 88 Sport	»	»	»	»	4	»	Osc.	»
M 21	»	»	»	»	»	»	»	230.000	G 90	»	Moto	175	»	»	Par.	»	»
M 33	»	»	600	»	»	»	»	240.000	G 90 bis	»	»	»	»	»	Tél.	»	»
A 7	»	»	500	»	»	»	»	285.000	Sport 52	»	»	»	»	»	»	Osc.	»
A 7	»	»	»	»	»	»	»	295.000	GUZZI.	»	»	»	»	»	»	»	»
A 10	»	»	600	»	»	»	»	300.000	Falcone	142	Moto	500	4 T.	»	Tél.	Osc.	354.000
D 1 C	»	»	125	T.	»	»	»	145.000	Galetto	»	Sc.	160	»	3	Bal.	Osc.	186.000
B 32	»	»	350	4 T.	»	»	»	245.000	Guzzina	»	VM.	65	2 T.	3	Par.	Osc.	108.000
B 34	»	»	500	4 T.	»	»	»	260.000	Airone Sport ..	»	Moto	250	4 T.	4	Tél.	Osc.	287.000
C. FOUCAUX.	»	»	»	»	»	»	»	»	HELYETT	81	Cyclo	48	2 T.	1	»	»	50.500
B 46	236	Cyclo	48	2 T.	1	»	»	»	HOREX	36	Moto	350	4 T.	4	Tél.	Tél.	250.000
B 54	»	»	49	»	2	»	»	»	IMPERIAL	48	Tri.	175	2 T.	3	Par.	R.	198.900
B 55	»	»	»	4 T.	2	»	»	Non	JAMES	240	VM.	122	2 T.	3	Tél.	Tél.	162.000
V 60	»	VM	100	2 T.	2	Tél.	»	communiqu.	—	»	Moto	197	2 T.	3	»	»	180.000
T 87	»	Cyclo	49	2 T.	2	Tél.	»	»	JAWA	88	Moto	250	2 T.	4	Tél.	Tél.	191.500
T 89	»	»	»	4 T.	5	»	»	»	— bicyl	»	»	350	»	»	»	»	223.000
T 90	»	VM.	100	2 T.	2	»	»	»	— bicyl	»	»	500	4 T.	4	»	»	315.000
D.K.W. Auto-Union	»	»	»	»	»	»	»	»	LAMBRETTA C ...	126	Sc.	125	2 T.	3	Osc.	Osc.	121.000
RT 125	122	VM.	125	2 T.	3	Tél.	»	145.000	— LC ..	»	Sc.	»	»	»	»	»	151.000
RT 200	»	Moto	200	»	3	»	»	176.000									

MARQUE	Stand	Type	Cylindrée	Cycle	Vitesses	Suspension		PRIX	MARQUE	Stand	Type	Cylindrée	Cycle	Vitesses	Suspension		PRIX
						AV.	AR.								AV.	AR.	
MAGNAT-DEBON.									RADIOR	157	VM.	125	2 T.	4	Tél.		120.000
M 3 T	154	VM.	100	2 T.	3	Tél.		69.500	RAVAT		VM.	125	2 T.	3	Par.		101.500
S 1	»	Sc.	100	2 T.	2	Osc.	Osc.	Homol.	—		»	125	2 T.	3	Tél.	Tél.	122.000
M 4 TD	»	VM.	125	4 T.	4	Tél.		122.000	RENE-GILLET.								
B 4 TL	»	Moto	350	4 T.	4	»		159.500	V/1	43	VM.	125	2 T.	4	Tél.		112.000
C 4 TS	»	»	500	»	»	»	Tél.	212.000	A 51	»	Moto	250	2 T.	4	»		175.000
									»	»	»	750	4 T.	4	Par.	Au choix	202.000
MATCHLESS									»	»	»	1000	4 T.	4	»	»	207.000
G 3 L	26	Moto	350	4 T.	4	Tél.			ROYAL-ENFIELD.								
G 3 LS	»	»	»	»	»	»	Osc.		RE	139	VM.	125	2 T.	3	Tél.		130.000
G 80	»	»	500	»	»	»	Osc.	Suivant cours	G		Moto	350	4 T.	4	»		240.000
G 80 S	»	»	»	»	»	»	Osc.		J 2		»	500	»	»	»		260.000
G 9	»	»	»	»	»	»	»		S 51		»	250	»	»	»		215.000
G 3 LCS	»	»	350	»	»	»	»		Bullet		»	350	»	»	»	Tél.	270.000
G 80 CS	»	»	500	»	»	»	»		Twin		»	500	»	»	»	»	320.000
G 3 LC	»	»	350	»	»	»	»										
G 80 C	»	»	500	»	»	»	»		SAROLEA.								
MERCIER		Cyclo	48	2 T.	1			49.900	Prima	252	VM.	125	2 T.	3	Tél.		170.900
MOCHET-VELOCAR.	102	Véloc.	125	2 T.	3	Tél.	Tél.	195.000	»		»	»	»	»	»		177.000
MONET-GOYON.									Supra		Moto	350	4 T.	4	»		250.000
S 3 GD	84	VM.	100	2 T.	3	Par.		73.000	Continental ...		»	»	»	»	»		260.000
S 3 GDS	»	»	»	»	»	»		76.750	Continental ...		»	»	»	»	»	Tél.	293.000
S 6 V	»	»	125	»	»	Par.	Tél.	102.500	Vedette		»	»	»	»	Tél.	Tél.	332.000
M 2 V	»	Moto	200	»	»	Tél.	»	149.000	Grand Tourism.		»	600	4 T.	4	»	»	303.000
									Colonial		»	»	4 T.	4	»	»	428.000
MOTOBECANE.									Atlantic		»	500	4 T.	4	»	»	410.000
D 45 S	31	Cyclo	50	2 T.	1				Cross		»	500	4 T.	4	»	»	
Z 46 C		VM.	125	4 T.	3			Non	SUNBEAM Luxe ...	128	Moto	500	4 T.	4	Tél.	Tél.	365.000
		Sc.	125	4 T.	3			communiqu.	— Sport ..		»	»	»	»	»	»	335.000
Z BC		Moto	175	4 T.	4	Tél.	»		SCOTO	235	Sc.	38	2 T.	1			64.500
M.V.	345	Sc.	125	2 T.	3 et 4	Osc.	Osc.	Homol.	SPEED	144	Sc.	115	2 T.	2	Tél.	Osc.	110.000
NEW-MAP.									TERROT	82	VM.	100	2 T.	3	Tél.		69.500
BK 109	104	VM.	125	2 T.	3	Par.		98.000	—	»	Sc.	100	»	2	Osc.	Osc.	Homol.
LK 126	»	»	»	»	4	»		115.000	—	»	VM.	125	4 T.	4	Tél.		122.000
C 4 T 135	»	»	»	4 T.	3	»		115.000	—	»	Moto	350	4 T.	4	Tél.		159.500
C 4 T 134	»	»	»	»	4	Tél.	Osc.	150.000	—	»	»	500	»	»	»	Tél.	212.000
FS 151	»	Moto	150	»	»	Par.		149.500	T.W.N.	275	VM.	125	2 T.	4	Tél.	Tél.	
C 175	»	»	175	»	»	Tél.	Osc.	172.500	—	»	Moto	250	»	»	»	»	212.300
									VELOCETTE twin...	240	Moto	200	4 T.	3	»	Osc.	235.000
NORTON.									—	»	»	350	»	4	»	»	255.000
ES 2	62	»	490	4 T.	4	»	Tél.		VESPA	35	Sc.	125	2 T.	3	»	Osc.	122.000
Big 4	»	»	500	4 T.	4	»	»		ULTIMA.								
16 H	»	»	600	4 T.	4	»	»	Suivant cours	V 7	45	VM.	125	2 T.	4	Tél.	Tél.	141.508
30	»	»	490	4 T.	4	»	»		MK 1	»	Moto	175	2 T.	4	»	»	162.582
40	»	»	348	»	»	»	»		VELOSOLEX	37-39	Cyclo	45	2 T.	1			32.500
Dominator	»	»	500	»	»	»	»		ZUNDAPP.								
									DB 202	275	Moto	200	2 T.	4	Tél.	Tél.	
PANTHER.									KS 601	»	»	600	4 T.	4	»	»	390.000
65	94	Moto	250	4 T.	3	Tél.		Suivant cours									
75	»	»	350	»	4	»											
100	»	»	600	»	»	»											
PEUGEOT.																	
BIMA	191	Cyclo	49	2 T.	1			Homol.									
BIMA	»	»	»	»	»	Tél.		—									
55 AL	»	VM.	125	2 T.	3	Par.		86.000	MOTEURS AUXILIAIRES								
55 GL	»	»	»	»	»	»		99.000	CUCCIOLO	317	M. a.	49	4 T.	2	317		
55 GTS	»	»	»	»	»	Tél.		114.500	DIEM	93	»	48	2 T.	2	93		37.000
56	»	»	125	»	4	»	Tél.	145.000	KID	306	»	48	2 T.	1			28.750
176 TC 4	»	Moto	175	»	4	»	»	152.000	LE POULAIN	8	»	49,8	»	3			
55 TN	»	Tri.	125	»	3	»	»	127.000	MINIMOTOR	195	»	49	»	1			27.500
									MOSQUITO	60	»	38	»	1			28.500
PUCH.									SERWA	138	»	38	4 T.	2			28.500
125 TL	28	VM.	125	2 T.	4	Tél.	Tél.	165.000	VAP	37	»	48	2 T.	1			25.870
150 TL	»	Moto	148	2 T.	4	»	»	»	VIMER	199	»	45	2 T.	3			30.000
125 SL	»	VM.	123	2 T.	4	»	Osc.	180.000									
250 TF	»	Moto	248	2 T.	4	Tél.	Tél.	205.000									
125 TP	»	VM.	125	2 T.	3	»	»	139.000									
TFS	»	Moto	250	2 T.	4	»	»	245.000									

Nota. — Les abréviations signifient : Sc. : Scooter. Cyclo : Cyclomoteur. VM. : VéloMOTEUR. Tri : Trimoteur. 2 T. : 2 temps. 4 T. : 4 temps. Tél. : Télescopique. Par : Parallélogramme. R. : Ressorts. R.T. : Roue tirée. Bal. : Balancier. B.T. : Barres de torsion. Osc. : Fourche oscillante.

LES ACCESSOIRES

Étant donné l'importance de la documentation moto, la revue des accessoires sera passée dans le prochain numéro : Premier compte rendu du Salon.



Les Conseils de GEORGES MONNERET

S'appuyant sur son passé
et son expérience

G. MONNERET

vous dit pourquoi

VOUS DEVEZ ACHETER
UN

Vespa

Pour sa **LIGNE ÉLÉGANTE**

— **LÉGÈRETÉ** et sa **MANIABILITÉ**

— **PROPRETÉ** et son **CONFORT**

— **SIMPLICITÉ MÉCANIQUE** et sa
ROBUSTESSE

Pour son **ÉCONOMIE D'ENTRETIEN**

Pour ses **AVANTAGES PRATIQUES** : Roue de
secours - Porte-bagages - Accessibilité
mécanique - Encombrement réduit.

Le nouvel **ATELIER** de Mise au point et Réparations de
Georges MONNERET, entièrement à votre disposition.

Vous devez acheter votre **VESPA** chez un motoriste : Lequel? **Georges MONNERET**, la compétence qu'on ne discute pas, qui vous livrera dans les délais les meilleurs, à crédit comme au comptant...

Georges MONNERET est également Agent de **TOUTES LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES** et des célèbres **A.J.S.**

3 Magasins : **PARIS-SUD**, 106, Avenue Aristide-Briand — Tél. : **ALE. 21-71.**

PARIS-CENTRE, 7-9, Boulevard Beaumarchais — Tél. : **TUR. 96-56.**

PARIS-NORD, 138, Rue de Tocqueville — Tél. : **WAG. 42-04.**

M. et Mme Nadot
de Marseille
félicités par les
organisateurs.



Le 1^{er} Centaure marocain 1951,
M. Goubin de Casablanca et sa marraine,
Mlle N. Buscaglia.

LE 6^e RALLYE INTERNATIONAL DE LA MADONE DES CENTAURES

M. Georges
Rehn, président
de l'A.M.D. de
Besançon, ora-
teur national
français.



L'évêque
d'Alessandrie
prononce une al-
location avant de
bénir les machi-
nes. A sa gauche:
le Dr Marco Ré.

PAS un motocycliste n'ignore de nom Castellazzo-Bormida, cette petite cité d'Italie à proximité d'Alessandrie dans le Piémont. Chaque « motard » souhaite ardemment d'aller au moins une fois dans sa vie en pèlerinage touristique au sanctuaire de la « Madonnina dei Centauri » qui cette année, le 15 août, a vu rassemblés plus de 3.000 motocyclistes représentant 15 nations.

En premier lieu, hommage au président du M.C.I./M.C., le docteur Marco Ré, qui a eu l'idée d'une telle manifestation et qui continue à améliorer l'organisation et la diffusion de ce rallye unique au monde.

Dans son appel aux « Centaures » il invitait à Castellazzo tous les motocyclistes : modernes chevaliers ! à assister à cette croisade pour la paix.

Plus de 3.000 ont répondu en se trouvant là le 15 août !!! Magnifique réussite d'une entreprise mystique et symbolique où les idées de chacun furent respectées dans un climat insoupçonné de fraternité. Hommage aux Italiens qui furent si accueillants ; hommage à l'Italie, si belle sous son soleil éclatant, à ses paysages merveilleux, à ses fleurs multicolores, à la richesse de ses monuments historiques et majestueux.

Ceci en guise de préambule. Ce que je voudrais, c'est que les lecteurs de *Motocycles* puissent imaginer et ressentir les émotions diverses qui furent les miennes au cours de ces journées inoubliables des 14 et 15 août. Je voudrais qu'ils retiennent la date du 10 juillet 1952 comme devant être celle du 7^e Rallye de la Madone et qu'ils réservent... leurs vacances de l'an prochain pour aller en Italie. Je dois leur dire que la France a ramené à la F.F.M. le Challenge des Nations déjà gagné l'an dernier, en se classant 1^{re} devant la Suisse qui avait eu l'honneur de la garde du précieux

vase d'argent en 1948 et 1949. Je dois leur raconter ce voyage et le programme des manifestations, pour qu'ils se fassent une joie « d'être » du Rallye de la Madone 1952.

Que dire du parcours de Besançon, par Pontarlier, Lausanne, Vevey, Martigny, le col du Grand-Saint-Bernard, Ivrea, Vercelli, Casale, Alessandria, rien si ce n'est que les 20 motards de l'Amicale Motocycliste du Doubs effectuèrent ce trajet de 450 kilomètres sans ennui mécanique, ce qui prouve la qualité du matériel et la possibilité de voyages éloignés sans souci. Tous furent émerveillés des paysages traversés et de l'accueil chaleureux du président du Moto-Club de Vevey et de sa charmante demoiselle, qui se firent un plaisir de fêter le passage de leurs amis Français en débouchant quelques bouteilles de ce fameux petit vin vaudois. Merci, ami Oberson ! A Alessandrie, malgré l'heure tardive, on attendait les rallyemen bisontins et chacun fut accompagné dans la chambre réservée à son intention. 15 août : jour de fête ! Dès 7 heures les drapeaux des pays participants sont hissés sur la place de l'Eglise de Castellazzo et le contrôle est ouvert.

Les premiers Centaures et les Orateurs Nationaux se présentent à 9 heures au président Marco Ré, toujours si affable dans sa simplicité coutumière, et au président d'honneur, le grand sportif et mécène, président du Moto-Club Vaudois de Lausanne, notre grand ami Robert Bellorini, souriant selon son habitude et trouvant des paroles aimables pour chacun.

Les Centaures sont présentés aux Dames de la Madone qui en fait sont de belles et gracieuses jeunes filles, « les marraines », qui parent leur beauté brune et latine du plus gracieux sourire...

Dans les clochers de l'église paroissiale les cloches sonnent à toute volée.

sur la place, les machines sont alignées dans le parc ; des milliers de spectateurs, motocyclistes et curieux, sont massés derrière les barrières.

Les « bersaglieri » de trois compagnies motocyclistes sont au garde à vous derrière leur Guzzi.

A 9 h. 30 (car tout est réglé d'une façon parfaite), le président d'honneur, les autorités, les pionniers, les chefs d'équipe, les drapeaux des clubs entrent dans l'enclos situé à l'entrée de la place du Sanctuaire.

Les prélats, les hautes personnalités de la province et le cortège entrent alors dans le temple : « Venite in Domum Matris Vestrae ». Les premiers Centaures reçoivent la gerbe de fleurs et l'écharpe en bandoulière des « marraines ».

Coup de kick. Moteur en marche, au ralenti, accompagnés de leur Dame, ceux qui ont été désignés pour représenter leur pays se dirigent vers la porte, pénètrent dans l'église, se rangent dans le chœur de part et d'autre et vont porter leur gerbe sur l'autel de la divine patronne des motocyclistes. Le sidecar international 1951, de M. et Mme Nadot, de Marseille, se place au centre avec le drapeau du M.C.I./M.C.

Dans l'église, pleine à craquer, c'est un véritable bourdonnement de ruche. On parle, le public soulevé d'émotion applaudit comme dans une fête. Puis l'évêque d'Alessandrie commence la messe dans un silence religieux.

Vingt années de pratique de sport et de tourisme motocycliste, sur toutes les routes bonnes et mauvaises, en Europe, en Asie, en Afrique, par des températures sibériennes et des chaleurs tropicales ont fait du motard que je suis un « vieux crabe ». Quoi qu'il en soit, j'avouerai — bien simplement — que lorsque le prêtre s'est tourné vers la foule re-

cueillie et a béni les motos, j'ai senti couler sur mes joues des larmes d'émotion dans la grandeur de ce geste millénaire effectué dans ce lieu de paix, et j'ai recommandé l'âme de mes camarades de courses du Moto Club Marocain, les regrettés Zonco, Pomarès et Santos, à la Madone des Centaures.

A 10 h. 30, les premiers centaures puis le cortège sortent du temple: les autorités prennent place à la tribune. L'évêque donne la bénédiction à toutes les motos et à tous les rallyemen et prononce en italien et en français une émouvante allocution: « Vous qui passant les frontières venez demander à la Madone de vous protéger dans vos voyages et de veiller sur vos vies... » Mater Dei, memento mei... » Le docteur Marco Ré prend la parole, remercie tout le monde et demande à chacun de dire ce qu'il a vu, ce qu'il a ressenti... Après de longs applaudissements au président-organisateur, Robert Bellorini parle à cœur ouvert: « Bienvenue aux Centaures!!! » dit-il. Ses paroles sont couvertes par les vivats. Un par un les orateurs nationaux, s'exprimant dans leur langue maternelle, affirment que par ce merveilleux engin qu'est la moto; par les voyages et les rallyes, les peuples doivent se mieux comprendre et s'estimer... Puissent-ils dire vrai!!!

Puis à 11 h. 15 commence le défilé, long de centaines de mètres, entre Castellazzo et Alessandrie, vivement applaudi par une foule joyeuse que l'on peut évaluer à 25.000 personnes venues de loin. Dans les rues d'Alessandrie ce long cortège soulève des bravos frénétiques et tous ceux qui liront cet article et qui ont eu le privilège d'assister à ce 6^e Rallye de la Madone seront d'accord avec moi pour certifier qu'ils n'ont jamais connu dans leur vie active de motocycliste une telle gerbe d'émotions.

Réussite parfaite, organisation impeccable et méthodique, ambiance... unique dans un cadre grandiose, soleil vivifiant, drapeaux et banderoles de bienvenue en toutes langues, gentillesse des Piémontais se faisant un plaisir de rendre service, prix très raisonnables sensiblement égaux aux tarifs français, excellente cuisine locale, hôtels propres, breloques et fanions-souvenirs à tous les rallyemen, photos nombreuses, coupes et prix de grande valeur, superbe tombola richement dotée, connaissances de nouveaux amis en plus de tous ceux connus; belle participation française avec les clubs: Amicale Motocycliste Terrot, de Dijon, M.C. du Roussillon et Perpignan, M.C. Marocain de Casablanca, M.C. Montauban, Amicale Motocycliste du Doubs, de Besançon, M.C. Nice, M.C. de la Ciotat, M.C. Phocéien de Marseille, M.C. de Draguignan, M.C. de Nîmes, M.C. d'Avignon, M.C. de Tours, M.C. de Marseille, M.C. Mont-Blanc, d'Annecy, et le Moto-cycle-Club de Lyon.

En dehors des clubs, de nombreux indépendants.

Le Challenge des Nations est décerné pour la seconde fois à la F.F.M. avec 2.640 points; 2^e la Suisse avec 2.275 points; 3^e le Danemark avec 1.200 points; 4^e l'Allemagne avec 1.000 points.

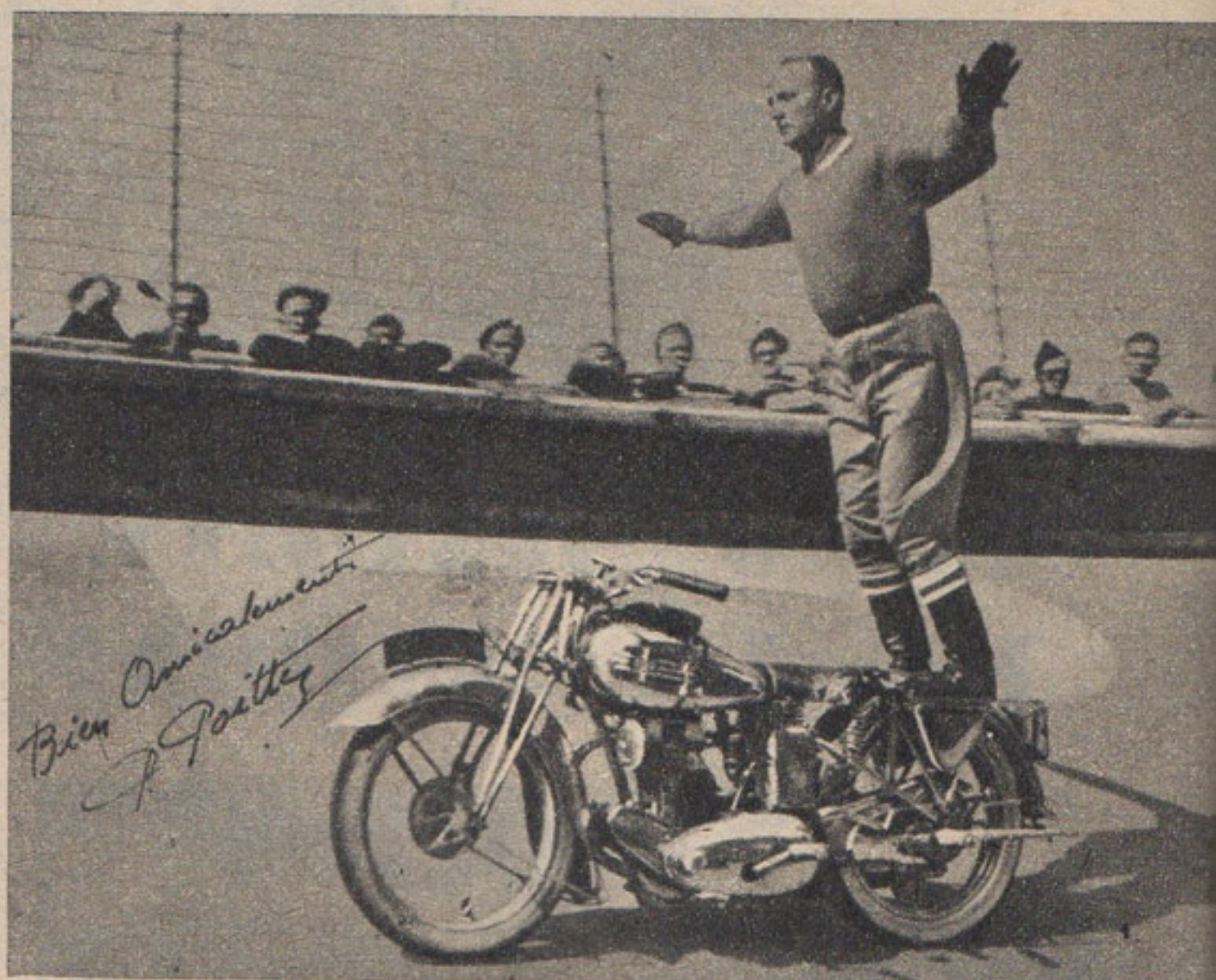
Le célèbre Moto-Club de Fribourg, conduit par son souriant président Etienne Thalmann, défile en costumes de la Gruyère, et à travers la foule innombrable on reconnaît les centaures Francis Dumont, de Pontarlier, le champion du monde de sidecar Jeanneret, les coureurs italiens Floriani, Semenzato et Carmiello, du M.C. Padova, et de nombreux visages connus dont je m'excuse de n'avoir pas porté les noms.

Descendant vers Gênes, où se baladait le très sympathique Amicale Terrot, j'ai suivi la Riviera italienne, la Spezzia, puis Parme, Mantoue, Padoue, Venise, Milan, Côme, Domo-dossola; les cols de la Furka et du Grimaol, toute la Suisse si belle, si propre, si accueillante; 2.200 kilomètres, sans ennui; la Sunbeam a traîné le side « Précision », ses trois passagers, ses bagages, près de 600 kilos... et déjà c'est Besançon. Les vacances sont, hélas! terminées.

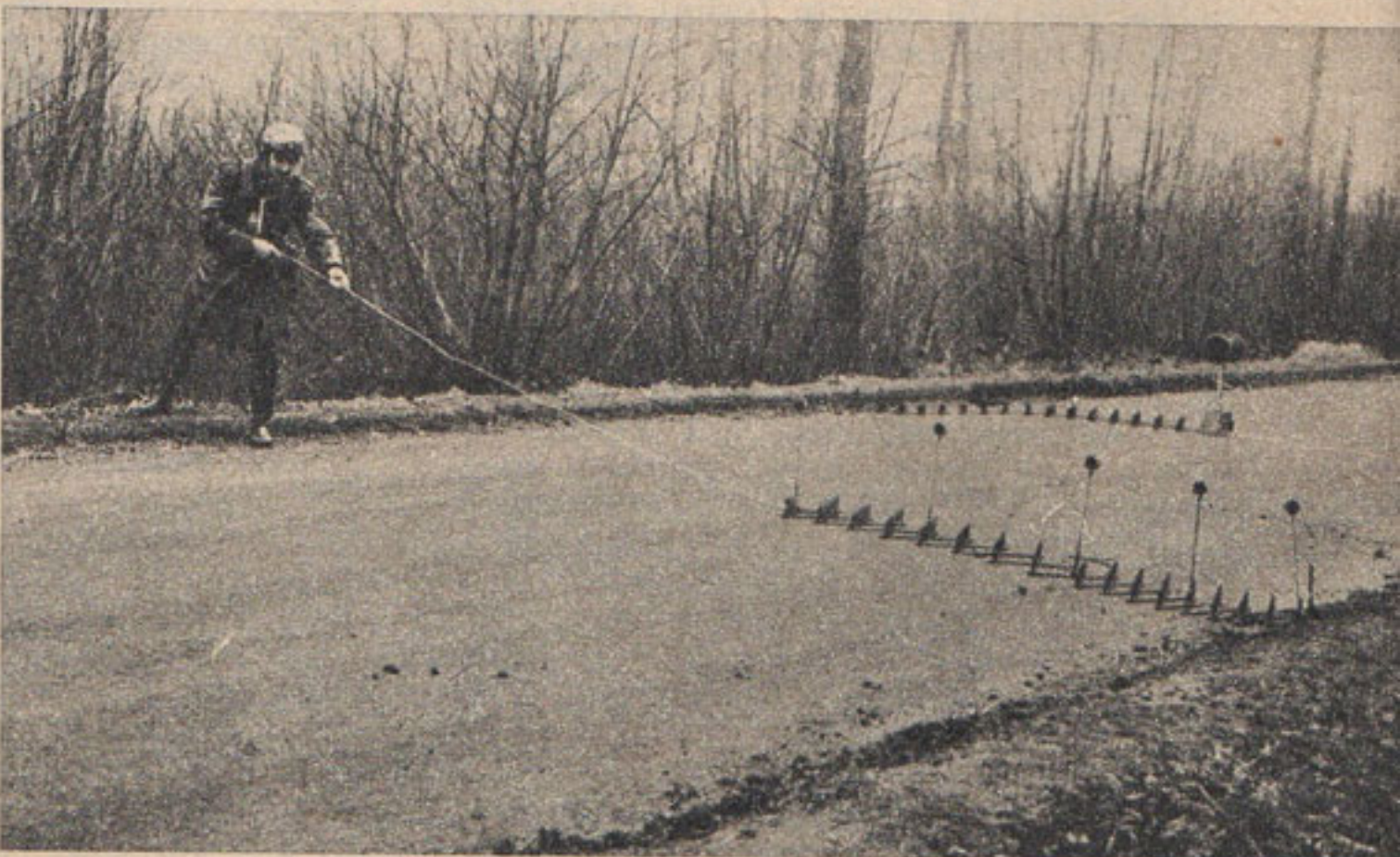
Pierre AUZIAS.



Le premier Centaure français 1951 : M. Pierre Auzias, de Besançon, et sa marraine, Mlle L. Prati.



LES BRIGADES MOTOCYCLISTES



TOUS les usagers connaissent les motocyclistes de la Sûreté nationale qui sillonnent infatigablement à longueur d'années les grands itinéraires sur tout le territoire.

On en rencontre généralement par patrouille de deux, tenue sombre, allure nette et correcte, matériel toujours parfaitement entretenu.

Ils invitent chacun à la prudence, s'activent à dépanner ou à porter secours et savent conserver leur calme sang-froid dans les occasions les plus pénibles.

L'organisation de ce service échappe au public. Sait-on, par exemple, qu'ils ne sont pas 500 au total et proviennent tous d'une sélection faite parmi les gardiens de la paix des Corps urbains de province ?

Répartis en 21 brigades, ils sont rattachés depuis un an aux groupements des C.R.S. qui en coordonnent l'action dans toute la France.

On imaginerait volontiers qu'à l'instar des héros de films policiers les motards de la police se livrent à d'acrobatiques poursuites ou des tirs de



la Sûreté nationale ont remporté les premières places dans Liège-Monaco-Liège et Paris-Nice 1950 et 1951. Parmi ces pilotes, citons Piel et Dauge, les chefs de file.

En acrobaties, le représentant de la Sûreté nationale est Poitte, champion de France de la spécialité en 1949 avec Vial. Sa machine est une Terrot 350 cmc. spécialement équipée pour ces exercices.

En vitesse et en moto-ball, la Sûreté nationale n'a pu être représentée cette année, mais pour le moto-ball nous croyons pouvoir annoncer qu'elle aura une équipe pour l'année prochaine.

Nous souhaitons bonne chance à ce jeune club qui, sous l'impulsion de son dynamique secrétaire général, M. Dore, devra compter prochainement parmi les plus grands clubs motocyclistes.

DE LA SURETÉ NATIONALE

mitraillettes sur les pneus et les véhicules des chauffards ou des gangsters !

La vérité est plus prosaïque et le métier plus difficile. Il ne s'agit pas pour arrêter un fuyard motorisé de risquer un accident susceptible d'allonger le nombre déjà trop considérable des victimes de la route.

La moto de police ne doit essayer de lutter de vitesse avec des automobiles en folie, mais il faut que le policier soit en mesure de sanctionner les délits qu'il constate.

Ce n'est donc pas à la vitesse de sa machine qu'il peut demander les possibilités d'améliorer ses moyens d'action.

Depuis plusieurs mois, des essais sont effectués en vue de le doter de moyens radios simples et pratiques capables de lui permettre de signaler à des collègues les véhicules qu'il convient d'attendre et d'arrêter.

Dans quelque temps, toutes les patrouilles seront nanties de l'un des nombreux modèles de postes actuellement expérimentés et pourront indiquer à des correspondants à l'affût les innombrables fous dont les inconséquences endeuillent chaque jour les routes de France ou les bandits qui fuient après leur mauvais coup.

Chevauchant leurs puissantes

C.E.M.E.C. 750 cmc. dont la robustesse et la maniabilité fait leur joie, les « anges gardiens de la route », roulant à allure modérée et sans risque pour personne, pourront ainsi ramener à la raison ceux, malheureusement trop nombreux, qui ne veulent rien entendre sans contrainte.

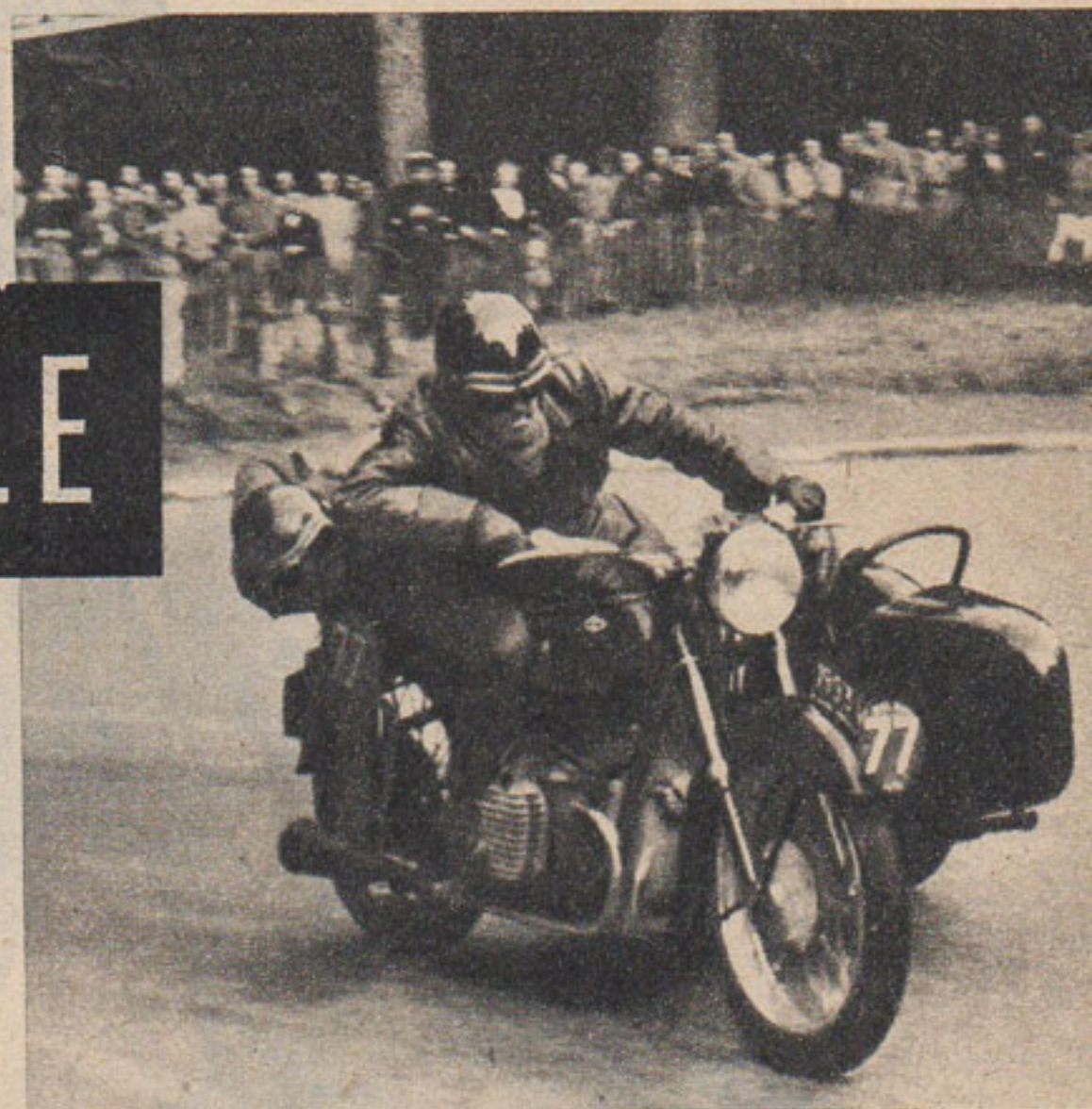
Mais cette modestie exigée par la discipline et le bon sens n'empêche pas les agents motocyclistes d'être des as dont les performances d'endurance et les exploits acrobatiques sont innombrables dans de nombreuses compétitions de toute nature, où ils s'affrontent avec l'armée, la police parisienne et la gendarmerie ou les clubs civils.

Sur le plan sportif, la Sûreté nationale a créé à la fin de l'année dernière un club motocycliste qui comprend les sections suivantes :

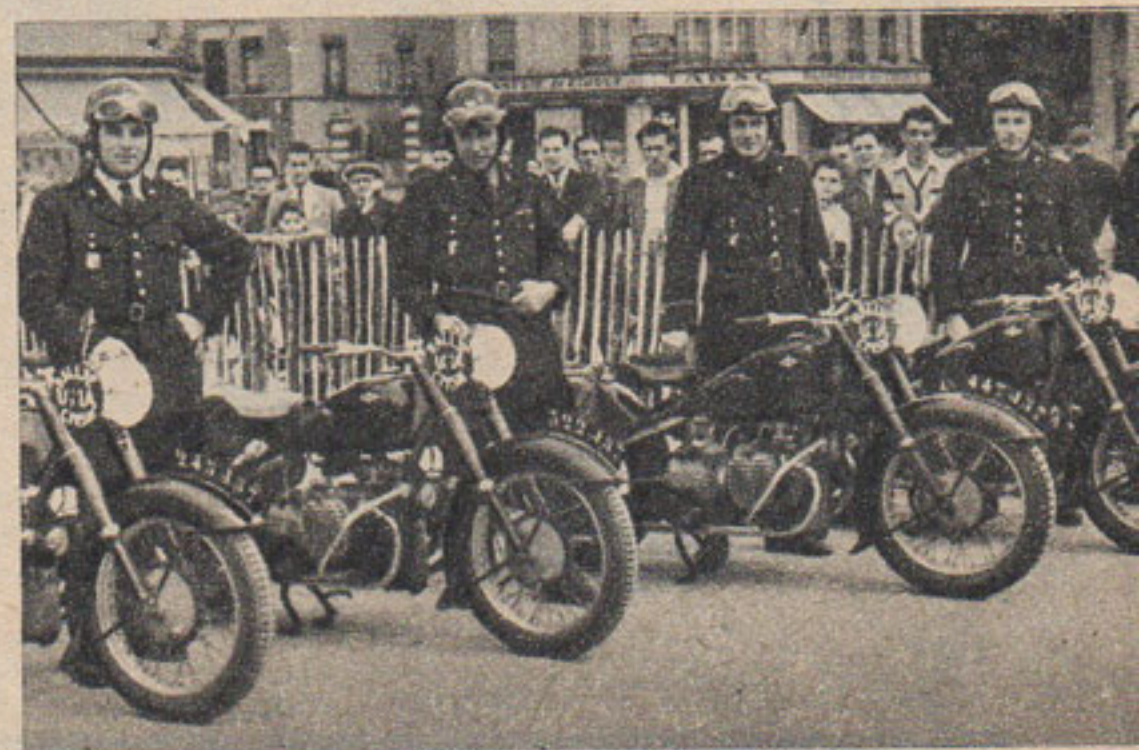
— Moto-cross, rallyes, acrobaties, vitesse, moto-ball.

En moto-cross, les pilotes avec à leur tête l'international Blat, 3^e du Championnat de France 1950, montent des Gillet-Herstal 500 cmc. spéciales cross et 99 autres machines de marques diverses transformées.

Pour les rallyes et épreuves d'endurance et de régularité, la moto la plus utilisée est la C.E.M.E.C. 750 cm. latérale, type L.7, qui a donné d'excellents résultats puisque les pilotes de



*La Sûreté Nationale connaît :
le Devoir, l'Entraide et le Sport*



100 cm³

100 cm³

TYPE S 3 G D - Changement de vitesses à main
TYPE S 3 G D S - à sélecteur au pied. Montage en
supplément : correcteur Grégoire sur la fourche.

125 cm³

125 cm³

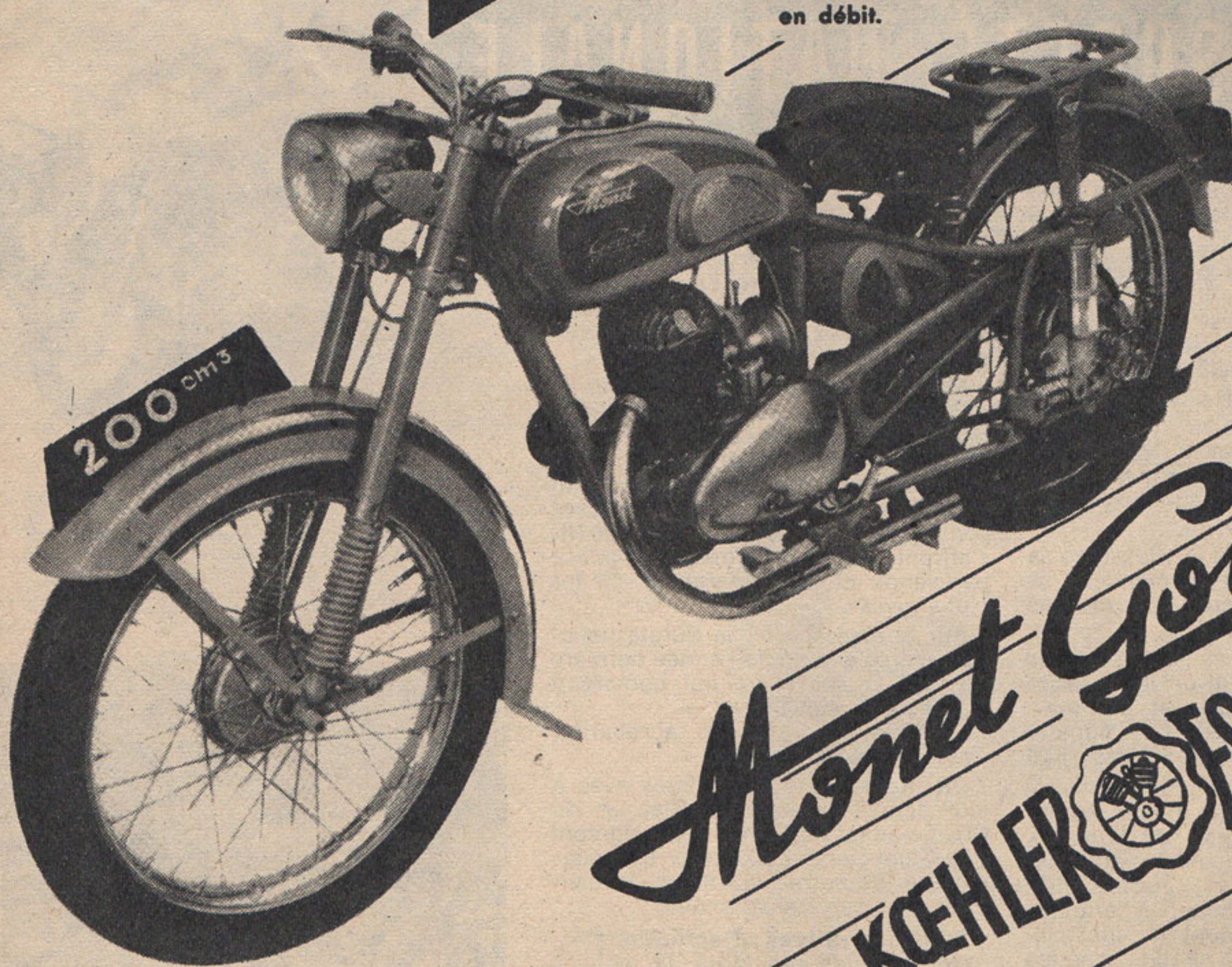
TYPE S 6 V - Montages en supplément : fourche té-
lescopique - Compteur incorporé dans le phare - Bat-
terie, redresseur, volant magnétique ABG - Avertisseur
électrique - Correcteur Grégoire avant et arrière.

200 cm³

200 cm³

TYPE M 2 V "SHOOTING STAR"

Livré en série avec : Fourche télescopique - Compteur
incorporé dans le phare - Batterie redresseur et volant
magnétique ABG ou dynamo volant et batterie - Avertis-
seur électrique - Suspension arrière - Livraison avec
correcteur Grégoire AR, supplément correspondant
en débit.



Monet Goyon
KOEHLER ESCOFFIER



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



UNE 197 cmc. AVEC SIDE-CAR

A plusieurs reprises, soit de nous-mêmes, soit par les communications de nos lecteurs, nous avons démontré qu'une moto légère pouvait très bien convenir à l'emploi raisonnable du sidecar.

Voici un article qui nous vient d'Angleterre d'où sont également originaires l'auteur et la machine; ses conclusions étant, de ce fait, sans répercussions pour une quelconque de nos marques nationales, il n'en paraîtra que plus probant à nos lecteurs.

*dans
les Alpes*

Il n'arrive pas tous les jours qu'une motocyclette de moins de 200 cmc. avec sidecar parcourt le continent, franchissant les cols les plus hauts et les plus durs des Alpes, des Dolomites, des Pyrénées et des monts Apennins. C'est pourtant la performance que vient de réaliser une James « Captain » à bloc-moteur Villiers 197 cmc., 2 temps, 3 vitesses (rapports : 6-1, 10-1 et 19-1), équipée d'un sidecar. Le poids de la moto était 75 kg., celui du sidecar 80 kg. et tout l'ensemble, avec 2 passagers, pesait 360 kg. Vitesse maximum 80 km./h., vitesse de croisement 48 km./h. à 65 km./h. Consommation d'essence moyenne, 2 l. 79 aux 100 km.

Cette machine a accompli un bel exploit, grimpant toutes les côtes sans fatigue, démontrant ainsi la qualité et la classe des motocyclettes et moteurs anglais dans les conditions les plus défavorables. Ce raid prouve, en outre, les capacités, ignorées de la plupart des motocyclistes, des motocyclettes de petite cylindrée. En effet, une motocyclette de 200 cmc. n'est pas seulement le moyen de transport idéal pour le plat, mais est capable de faire bien davantage.

Voici le détail du voyage, 6.523 kilomètres en tout, que j'ai effectué en compagnie de ma femme :

Ayant quitté Birmingham le 19 juin à 7 heures du matin, nous sommes arrivés de l'autre côté de la Manche, à Abbeville, à 7 heures du soir, après avoir parcouru un trajet de 370 kilomètres. Nous fîmes la traversée de la Manche par Silver Cuty Airways, en 20 minutes.

Le lendemain, la route nous conduit par Rouen, qui se reconstruit rapidement, à Trouville-Deauville. Nous apercevons de charmants villages au bord de la mer, qui nous invitent à nous arrêter quelques jours. Mais notre but est d'affronter les montagnes le plus tôt possible. Nous poursuivons donc notre chemin, traversant le pont Pegasus, lieu de souvenir de l'invasion pendant la guerre, et, longeant la mer, nous arrivons à Arromanches. Une montée assez rapide nous contraint, pour la première fois depuis Birmingham, à passer en première.

Nous traversons ensuite Bayeux, Caen, mutilée par les bombardements, Falaise, pour arriver finalement au Mans, où se déroulent tous les ans les célèbres 24 heu-

res du Mans. Nous ne manquons pas de faire un tour sur la piste où, dans quelques jours, aura lieu la grande course. Nous ne nous arrêtons pas pour longtemps et continuons le lendemain matin, sous une pluie très fine, depuis Saint-Maur jusqu'à Biarritz, par la route des landes et de là vers Pau, chef-lieu des Basses-Pyrénées. C'est une ville splendide, avec d'excellents hôtels et restaurants, et beaucoup de bicyclettes avec moteurs auxiliaires de toutes sortes.

Le lendemain nous attaquons le col d'Aubisque. Le paysage est magnifique et le temps excellent. Le col est raide et monte jusqu'à 1.711 mètres dans la neige. Le moteur se comporte bien et ne semble pas avoir la moindre difficulté. La descente de l'autre côté nous conduit à Lourdes où des pèlerins et touristes sont en foule. Entre Saint-Gaudens et Mirepoix nous flânons à notre guise, car la vue présentée à l'œil du touriste est un régal. Tout d'un coup, la route tourne brusquement à gauche et descend par un tunnel où coule un torrent, résonnant dans les rocs. Le tunnel est sombre et mal éclairé et nous sommes heureux quand nous retrouvons la lumière du jour. A notre grand regret, nous n'avons pas le temps de rester à Arles, bien qu'une course de taureaux soit annoncée pour le lendemain, mais Avignon nous retient.

Ce nom m'a toujours attiré et, en effet, je suis fasciné par l'aspect de cette vieille ville avec son enceinte de vieux murs crénelés.

Il fait bon et nous parcourons le sud de la France, passant par Nice, Monte-Carlo, etc., et nous voici à la douane franco-italienne. Les Alpes, qui seront une rude épreuve pour notre petite machine, s'approchent, et mon cœur commence à battre plus vite.

Nous longeons la mer par une belle route. Le terrain est assez accidenté.



La circulation est très animée. Une masse d'autos, de motocyclettes, de scooters et de vélos nous croisent en chemin, à toute allure, et je m'étonne qu'aucun accident ne survienne.

Nous passons la nuit à Chiavari. Toutes ces petites villes italiennes ont de beaux magasins pleins de marchandise de toutes sortes. Pour donner au moteur une petite idée de ce que vont être les Alpes, nous franchissons le col de Bracco qui, quoique pas très haut, n'est pas des plus faciles à cause de quelques montées raides et de virages en épingle à cheveux. De l'autre côté se trouve la Spezia, principal port de la marine italienne, où l'on rencontre, naturellement, une quantité d'officiers de la marine et de matelots.

Entre la Spezia et Pise s'étendent des carrières de marbre, célèbres dans le monde entier. A Pise nous apprenons que la tour penchée a 54 mètres de haut et 430 mètres d'écart à la verticale et qu'il a fallu 176 ans pour la construire — de 1174 à 1350.

Par l'autostrade nous filons vers Florence. Pendant 80 kilomètres nous n'apercevons pas une station de pétrole. L'apparence de cette belle autostrade est gâchée par de grandes réclames des deux côtés de la route lorsqu'on arrive aux environs de Florence, mais la route de Côme à Milan est bien pire. Il fait toujours du soleil et la chaleur nous écrase. Nous sommes heureux de trouver la pluie en arrivant à Florence.

Nous nous y arrêtons deux jours à l'auberge Berchielli, au bord de l'Arne, à proximité du pont Vecchio célèbre pour les magasins et les maisons qui y sont construits dangereusement de chaque côté. On a l'impression que cette ville doit avoir eu la même apparence il y a des siècles. Heureusement, les bombardements l'ont épargnée. D'innombrables monuments et édifices retiennent l'intérêt des touristes.

Jusqu'ici le seul col de quelque importance était le col d'Aubisque dans les Pyrénées, mais, à peine sortis de Florence, nous rencontrons quelques collines extrêmement raides. Maintenant, nous sommes dans les Apennins. Un violent vent debout nous gêne, mais qu'importe ! Il faut que nous nous endurcissions, car les hautes montagnes sont proches. Nous continuons sur Bologne. La route, c'est-à-dire pendant 106 kilomètres à peu près, nous oblige à passer en deuxième et en première car nous franchissons deux cols de 900 mètres d'altitude chacun, le col de Futa et le col de Roticosa. Nous sommes heureux, car notre petit

moteur tire le grand sidecar avec une aisance étonnante. Notre confiance en cette petite merveille de moteur augmente au fur et à mesure que nous nous approchons des géants alpestres.

Il fait un temps magnifique et le ciel est d'un bleu profond, une couleur inconnue en Angleterre.

Bologne, elle aussi, possède deux tours penchées qui sont moins connues. De Bologne jusqu'à Ferrare, la route est bordée de champs de riz, et nous savons que nous sommes dans la vallée du Pô. Nous atteignons bientôt le pont qui conduit à Venise. Sur la piazza Roma, il y a un garage ultra-moderne où l'on doit laisser son véhicule. Ce bâtiment est immense et c'est une véritable route qui conduit aux étages supérieurs du bâtiment. On vous donne le numéro de votre étage et c'est à vous de monter. Après avoir obtenu un reçu pour votre véhicule, vous descendez par l'ascenseur. En bas vous pouvez déposer vos bagages. Ensuite, allez à l'Office d'information, dites quel prix vous pensez payer pour un hôtel et on vous donne l'adresse d'un hôtel où une chambre vous est réservée. A peine avez-vous fait quelques pas que vous êtes au canal, dans un water bus, et vous voilà à Venise. Les nuits sont splendides sous un ciel de velours.

Après deux jours trop courts à Venise, nous reprenons la route et nous nous attaquons courageusement au col de Rolle, un dur morceau bordé d'immenses forêts. Le terrain ne tient pas, ce qui nous oblige à passer en première pendant 23 kilomètres. Le sommet est de 1.985 mètres de haut. La descente nous ouvre une vue fantastique ; mais nous arrivons bientôt au pied d'un nouveau col, le col de Pardo, haut de 2.254 mètres. De nouveau en première pendant 23 kilomètres, la montée se fait lentement, mais sûrement.

J'ai remarqué qu'il y a fort peu de sidecars en France et en Italie, et ceux qu'on rencontre sont accouplés à des machines puissantes. En tout cas, je n'ai vu aucune moto de moins de 200 cmc. avec sidecar et passager. Il est évident que ces motos ne sont pas prises au sérieux, en ce qui concerne leurs capacités dans les montagnes. Nous verrons par la suite ce qu'il faut en penser.

Au sommet du col de Pardo, une tempête se déclenche. Nous allons vite à l'abri dans un hôtel, où nous passons la nuit. Le lendemain, une couche de neige a tout recouvert. Lorsque nous descendons, le soleil fait son apparition et en moins de rien la neige fond. Nous sommes enchantés à la vue de la verte végétation.

Nous passons par Cortina d'Ampezzo, la fameuse station d'hiver et, tournant à gauche et franchissant le col Tre Croci, nous arrivons à la douane autrichienne.

Ce n'est pas sans une certaine anxiété que nous arrivons au pied du Gross Gloeckner, où l'on doit payer 16 shillings pour pouvoir franchir le col. Nous nous élançons dans les premières rampes de ce col fameux. La lumière est mauvaise et il pleut doucement. Un brouillard épais nous cache toute vue. Notre chemin passe entre de hauts murs de neige où il fait un froid terrible. Nous n'avons vraiment pas envie de nous arrêter sur le col et nous descendons à toute vitesse pour nous réconforter avec un verre de vin chaud dans le premier restaurant.

Salzburg, notre but d'étape, est encore loin et nous allons de l'avant. Suivant

la rivière Salzbach, nous passons un autre col et, finalement, nous arrivons à Salzbourg. A notre grande surprise, notre hôtel est encore grand ouvert, bien qu'il soit déjà minuit passé, et nous apprécions un bon souper. Quelle différence entre l'Angleterre et le continent !

Nous passons trois jours de vraies vacances, visitant une quantité d'endroits dans les alentours, comme par exemple « l'auberge du Cheval blanc » au bord du lac Saint-Wolfgang, qui a inspiré l'opéra bien connu de Strauss.

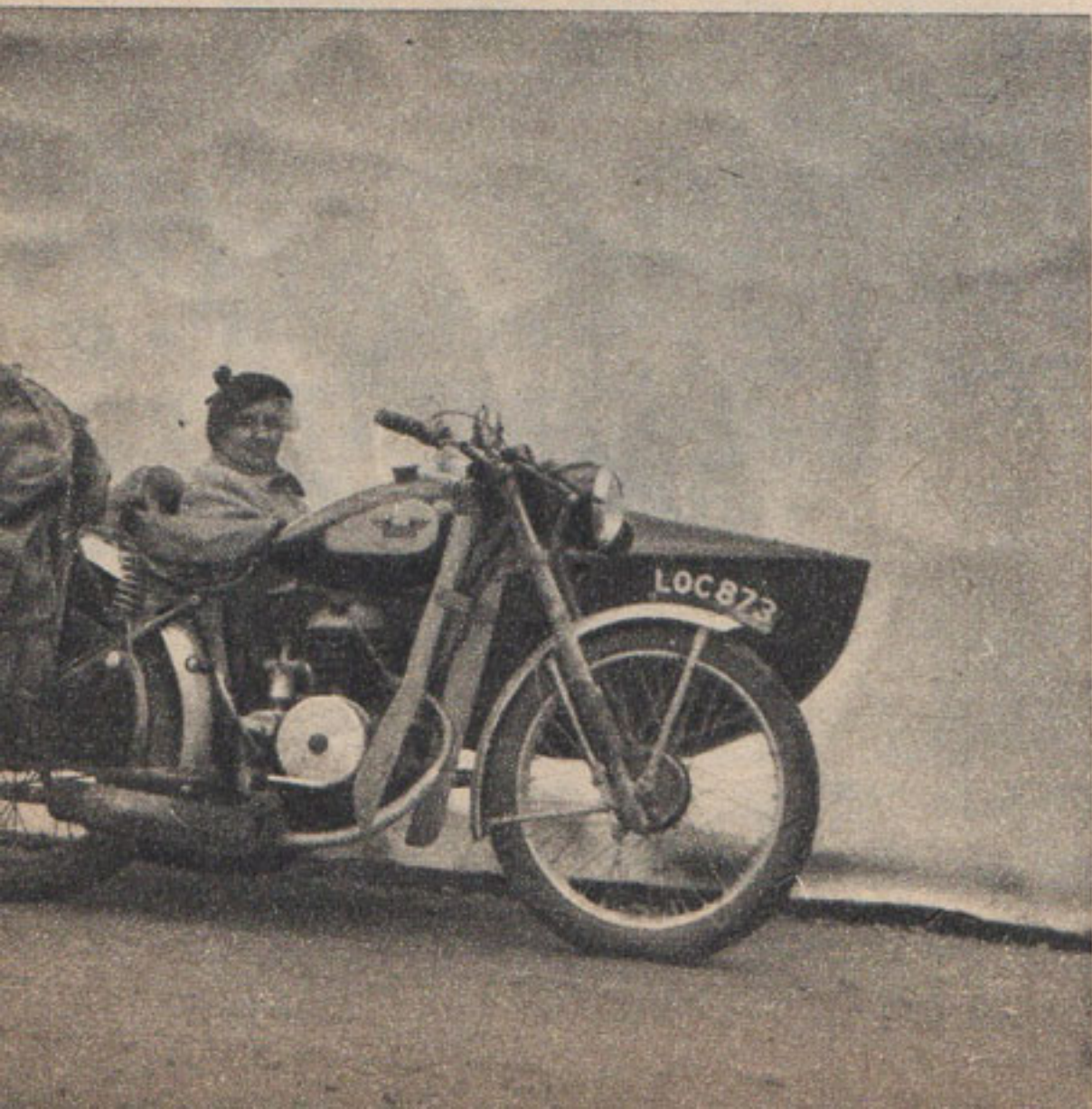
Nous parcourons un charmant paysage accidenté, et le col de Thurn n'est qu'un petit obstacle. Toutefois, la grêle survient, suivie de trombes d'eau et nous devons nous abriter sous un pont. L'expérience m'a appris que ces tempêtes ne doivent pas être prises au sérieux, car, aussi vite qu'elles viennent, elles repartent. En effet, le soleil revient rapidement et il fait à nouveau très beau.

Nous suivons la vallée de l'Inn, passant par la vieille ville de Rattenbourg, Innsbruck, Brennerpass et nous retournons en Italie. Peu après la frontière nous entamons l'ascension du col Giovo. La route serpente en montant et, au fur et à mesure que nous montons, la végétation devient rare pour disparaître au sommet, soit à 1.830 mètres. Une avalanche a obstrué la route et nous devons passer par un tunnel percé à travers. Ainsi, nous arrivons à Merano où j'ai déjà été plusieurs fois avec l'équipe anglaise pour les six jours de motocross.

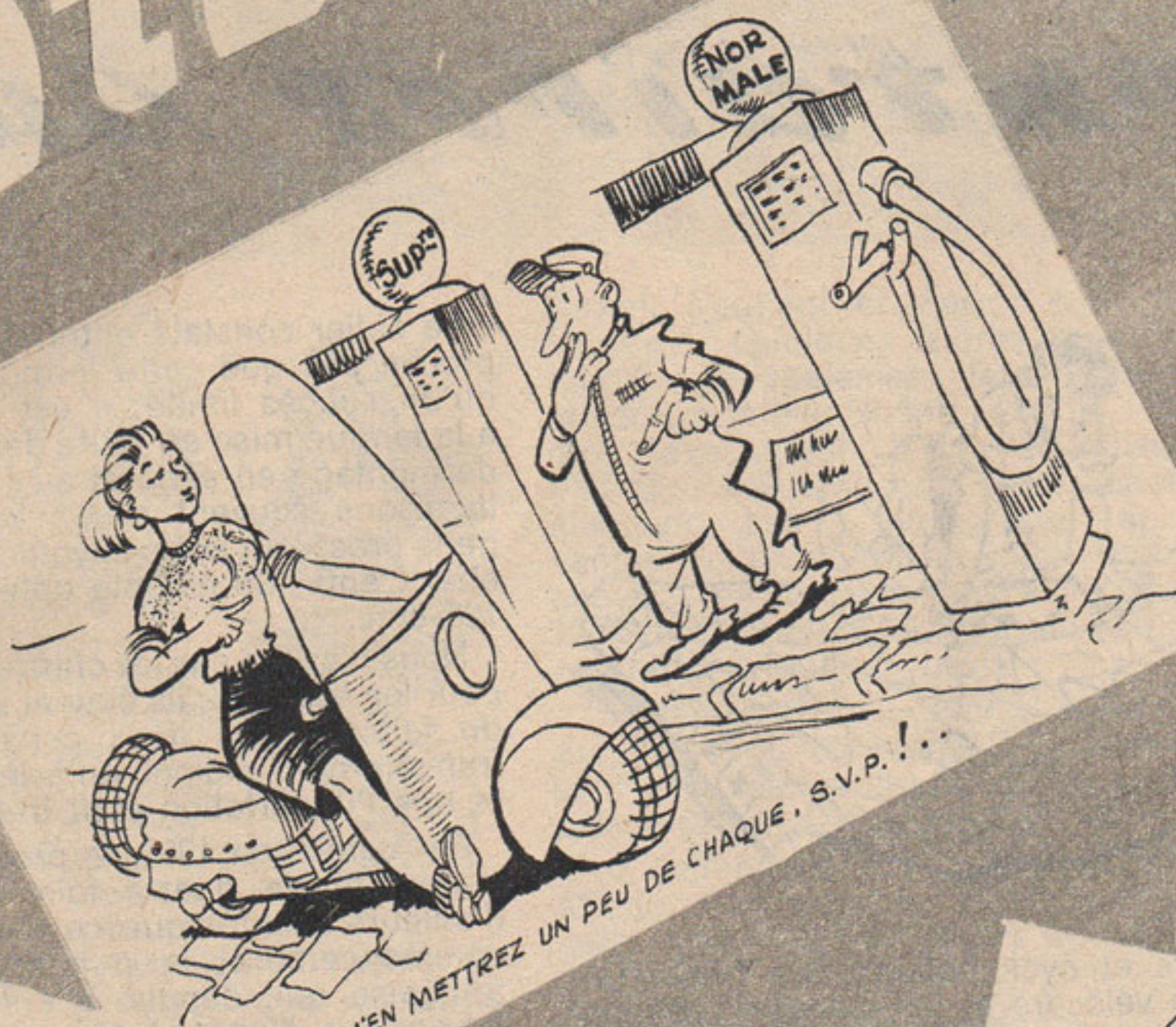
Nous arrivons à Spondigna. C'est à partir de ce village, ou plutôt de cette agglomération d'hôtels, que l'on fait connaissance du col de Stelvio, magnifique géant alpestre. C'est là que commencent les 48 virages en épingle à cheveux qui conduisent au sommet. La montée s'étend sur 24 kilomètres.

Le lendemain est le grand jour. Un jour qui va être une des plus dures épreuves qu'un moteur de 197 cmc. n'ait jamais subi. Va-t-il réussir, sans laisser notre très lourd bagage en bas ? Nous sommes confiants et l'attaque commence. Après un réglage minutieux du carburateur, le moteur tire 360 kilos à une altitude de 2.745 mètres. Quel triomphe de laisser sur place des voitures dont les radiateurs sont en ébullition et que leurs conducteurs s'efforcent de refroidir avec de la neige. Lorsque nous arrivons en haut, nous sommes fiers comme tout et nous contemplons le panorama d'un regard de grand vainqueur. Nous ne nous sommes jamais arrêtés pendant la montée. Ma moto

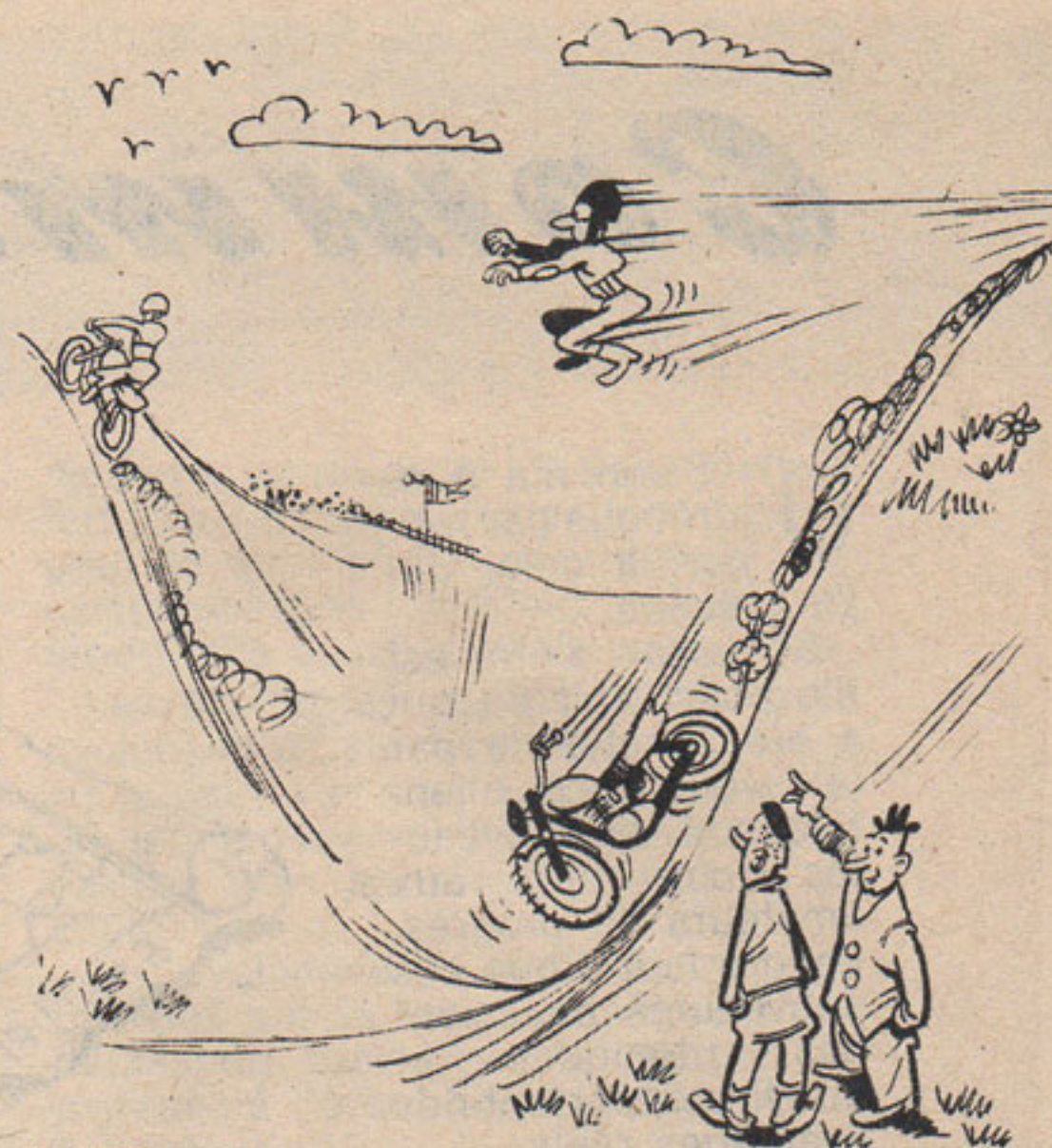
(suite page 70).



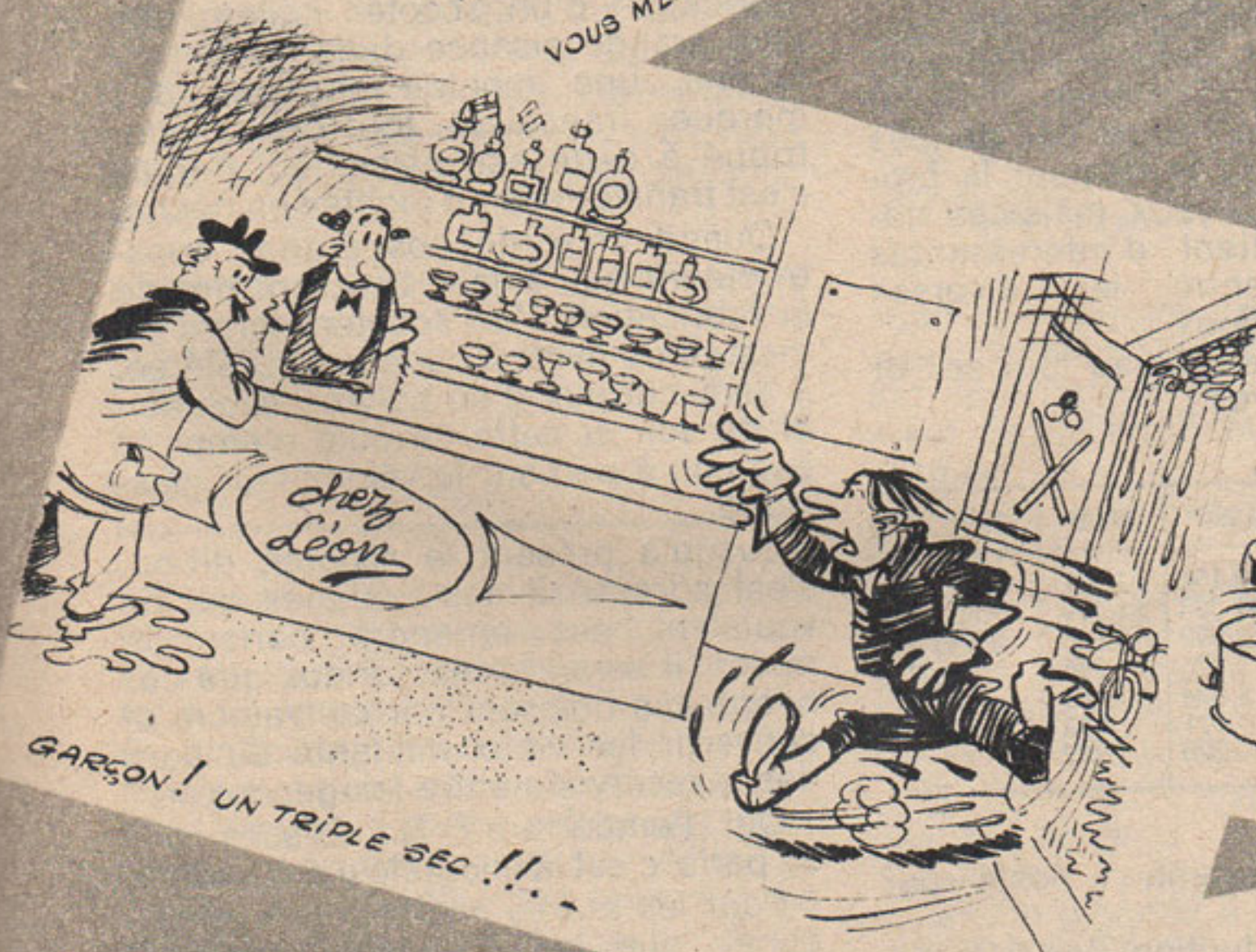
MOTO risée



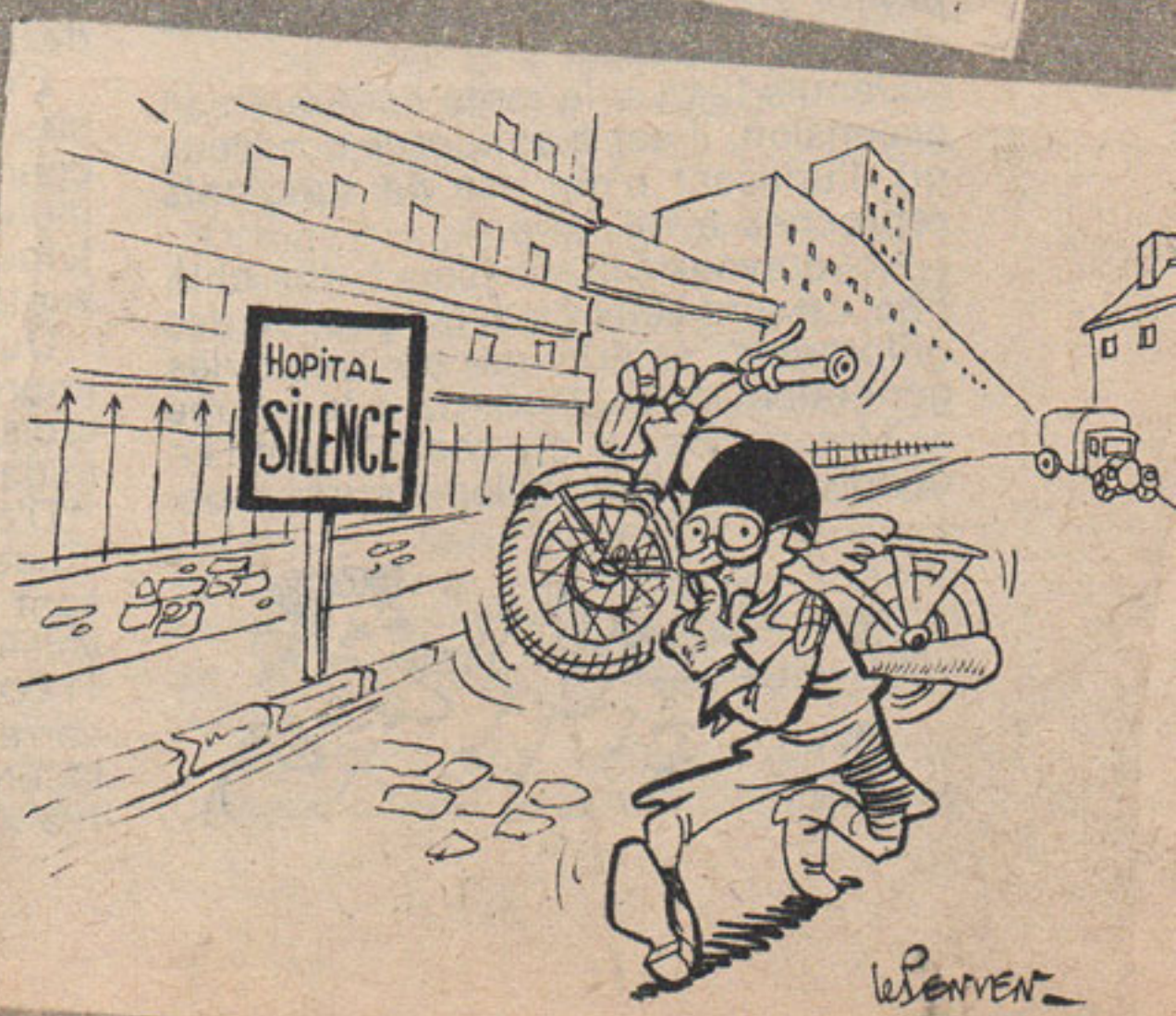
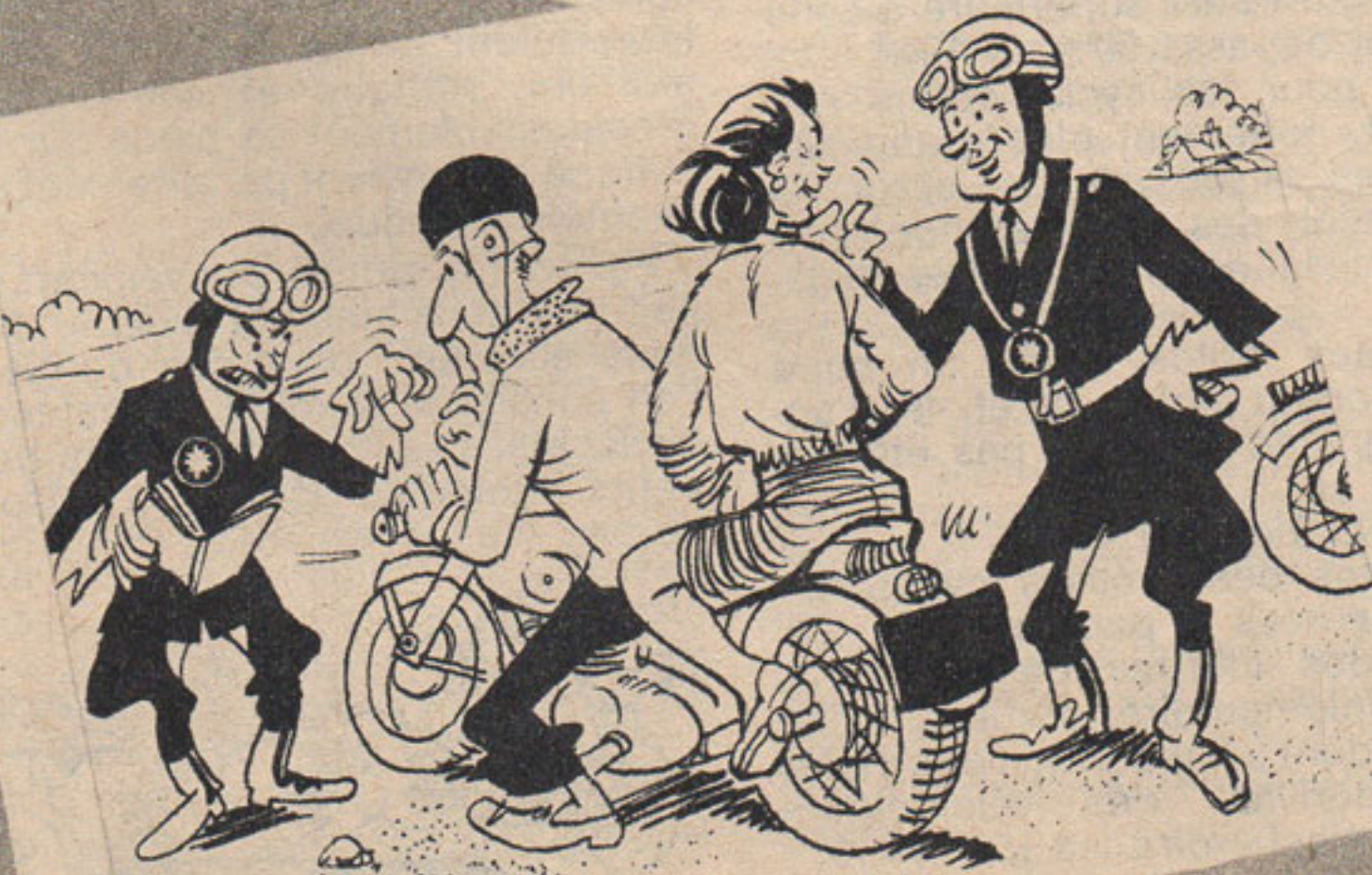
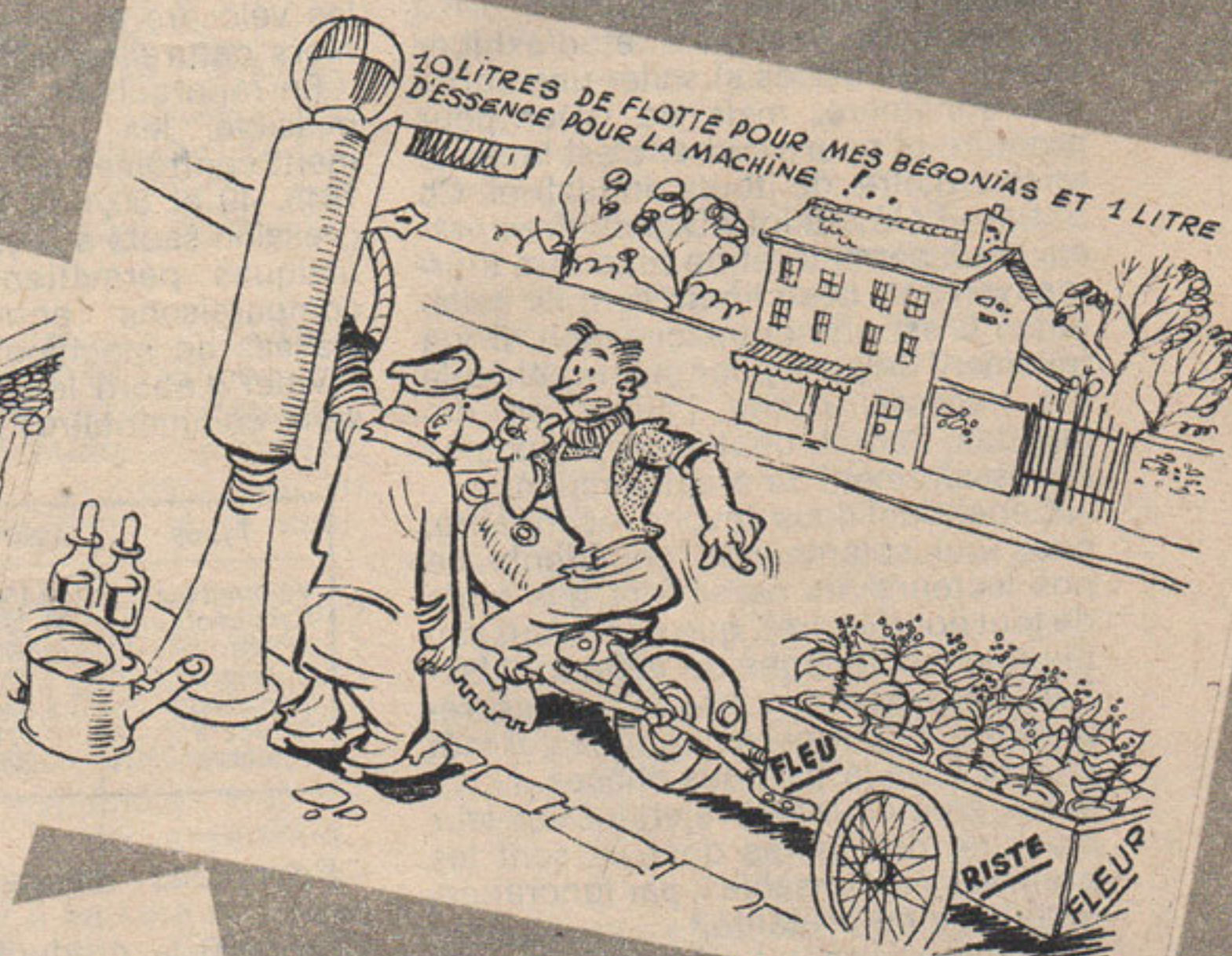
VOUS M'EN METTEZ UN PEU DE CHAQUE, S.V.P. !...



MOTO-CROSS -
EN GÉNÉRAL, IL LA RATTRAPE DE L'AUTRE CÔTÉ !.



GARÇON ! UN TRIPLE SEC !!...



W. BERNER

Commentaires sur

UN Salon n'a d'intérêt que par rapport à celui qui l'a précédé.

Sa raison d'être est d'exposer soit ce qui a été sanctionné par la faveur de la clientèle, soit les nouveautés qu'on offre aux amateurs de progrès. Encore faut-il que ces nouveautés ne soient pas utopiques et qu'elles apportent des avantages réels.

Pour juger un Salon, il est donc bon de jeter un coup d'œil en arrière et de mesurer le chemin parcouru.

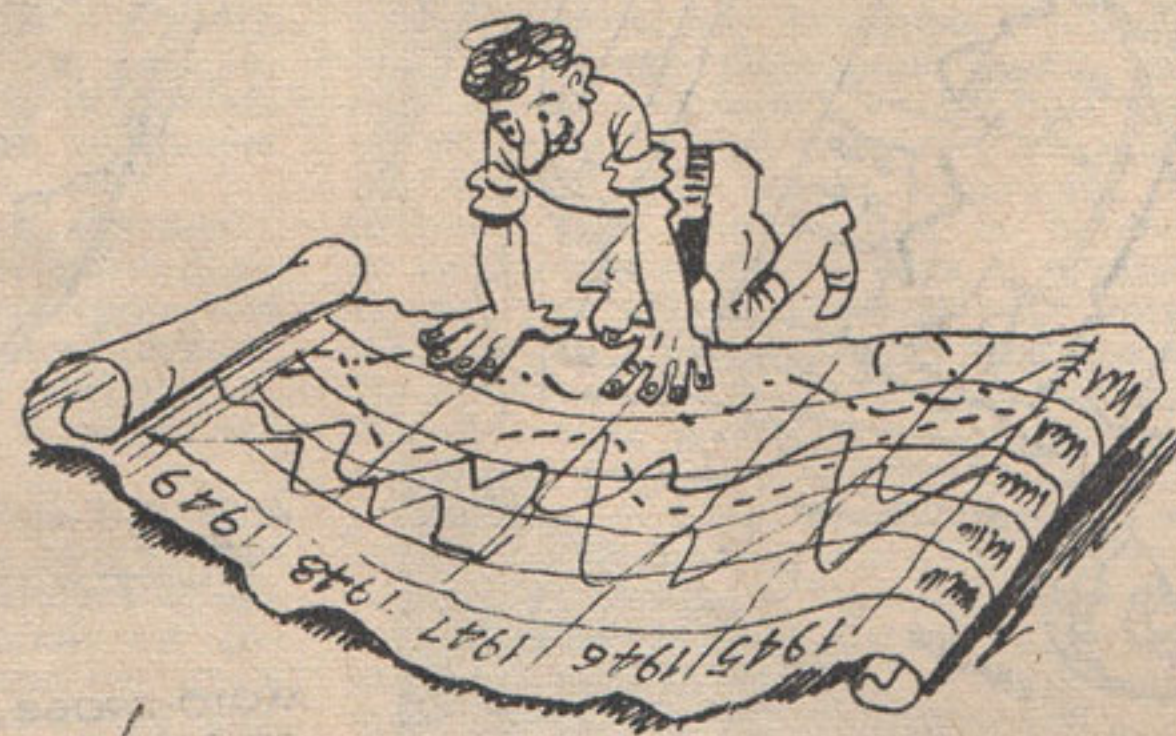
Il ne suffit pas en effet d'exhiber dans le seul but de susciter une curiosité éphémère, mais de créer pour produire et pour vendre, c'est la seule raison d'être de toute industrie. Ce but a-t-il été atteint ? Des chiffres précis nous permettent de répondre affirmativement. Les clients sont-ils satisfaits ? C'est une autre question. Il y a tellement de gens pour qui un véhicule est nécessaire que l'afflux de demandes traduit un besoin mais pas nécessairement une satisfaction.

Cependant nous devons reconnaître, nous qui sommes les confidents de nos lecteurs (ils ne se font pas faute de tout nous écrire), que dans l'ensemble les témoignages de cette satisfaction dépassent de beaucoup les reproches. Et, parmi ces critiques, il faut encore faire la part des choses. Nombreux sont ceux qui rejettent sur leur machine des fautes dont ils sont les premiers responsables, par ignorance, indolence ou brutalité.

Quand un produit même de premier intérêt n'est pas bon, ça se sait et la clientèle boude.

Depuis 1947, si la moto continue son ascension, il est à supposer que ceux qui l'utilisent n'ont pas de sanglants reproches à lui faire.

Nous avons fait allusion à des chiffres, ce sont ceux de la production des différentes catégories de véhicules généralement englobés dans le groupe « Motocycles » et comprenant, en dehors des motos, vélomoteurs, scoo-



ters et cyclomoteurs, les trimoteurs, les vélocars et les sidecars, ces derniers naturellement non attelés.

En rapprochant, dans la mesure du possible, les productions officiellement contrôlées au cours des années 1948, 49 et 50, non seulement la progression saute aux yeux, mais ces statistiques permettent d'intéressantes comparaisons entre les diverses classes de machines.

Voici d'abord le tableau tout sec et sans commentaires :

Types	1950	1949	1948
Vélomoteurs...	100.156	67.291	48.791
Cyclomoteurs...	94.398	51.199	37.634
Motos	18.592	14.856	3.838
Scooters	1.820	445	
Trimoteurs	3.398	1.463	914
Sidecars	671	653	
Vélocars	226	242	

Reprenons maintenant poste par poste.

En 1950 la production des vélomoteurs est d'un tiers supérieure à celle de 1949 et dépasse 50% de 1948.

L'écart pour les cyclomoteurs est, on le voit, nettement plus grand. On connaît les raisons de cet essor : la multiplication des marques dont certaines dotées de moyens très puissants.

Quant aux motos, après un bond impressionnant entre 48 et 49, l'accroissement en 1950 n'a pas été formidable.

* D'où cela vient-il ?

Les motos des grosses cylindrées sont demeurées à peu près stables, voisines des chiffres de 1948. Les 11.000 supplémentaires sorties en 1949 correspondent à l'apparition des motos légères dérivant des vélomoteurs 125 cmc., c'est-à-dire les 150 et 175.



Le palier constaté entre 49 et 50 ne prouve pas que cette formule n'a eu qu'un succès limité; il est plutôt dû à la longue mise en route des chaînes de montage en série et aux délais de livraisons souvent assez longs. Les gens pressés n'ont pas voulu attendre et ont enfin de compte opté pour un 125 cmc.

Nous n'avons pas les chiffres de 1948 pour les scooters; ils étaient assez bas du fait que les deux constructeurs français n'en étaient qu'à leur début et que l'importation était très limitée.

Par contre, en 1950, la production a augmenté de quatre fois. On peut d'ailleurs assurer que ce n'est qu'un commencement; la puissante usine française qui, depuis, a entrepris la fabrication d'un scooter italien, une plus grande aisance dans les importations, une montée continue des marques françaises, tout ceci a contribué à cette ascension, qui depuis s'est transformée en montée en flèche.

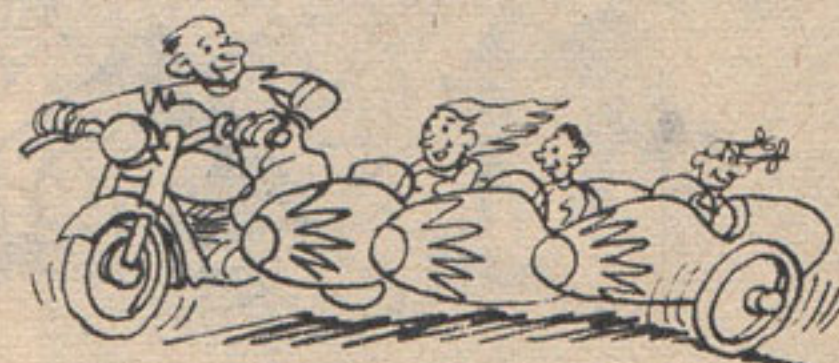
Quand ceux de nos grands constructeurs qui, à leur tour, ont décidé la fabrication d'un scooter, seront en mesure de livrer à cadence accélérée, il sera curieux d'en suivre l'évolution et de voir si cette formule n'empiète pas peu à peu sur le vélomoteur classique.

Jusqu'à présent le scooter, dit-on, s'est adressé à des profanes qui ne voulaient pas entendre parler de motos; il serait assez curieux que ces néophytes finissent par convaincre et convertir les vieux militants du parti des « réservoirs-entre-les-genoux ».

Qui l'emportera ? Ne faisons pas de paris, c'est la clientèle qui décidera.

Pour les autres postes, nous remarquons que les trimoteurs grimpent également, bien que peu de constructeurs soient sur les rangs. Ce véhicule utilitaire, pratique et économique, a incontestablement sa place sur notre marché et convient parfaitement à une clientèle étendue.

Par contre, sidecars et vélocars n'ont pas très sensiblement évolué, ce qui nous surprend pour ces derniers si l'on considère la foule d'amateurs de cyclecars. Les moyens limités de ces petits véhicules sont-ils la raison de ce peu d'engouement ?



DES STATISTIQUES

Le vélocar à moteur s'adresse à une clientèle modeste et peu exigeante quant aux performances; on a fait pour elle un véhicule rustique et robuste qui ne va pas très vite mais qui arrive toujours au but; son endurance demeure un mystère pour ceux qui ne connaissent pas les ressources de nos moteurs 125 cmc.

Comme nous l'avions supposé dans un récent article sur le cyclecar, certains modèles un peu plus puissants en 175, voire 200 ou 250 cmc. pourront faire prochainement leur apparition.

Mais revenons à nos statistiques. Celle du premier semestre 1951 vient d'être publiée, nous la reproduisons ci-dessous.

Motocyclettes	13.420
Vélomoteurs	71.621
Scooters	5.023
Cyclomoteurs	123.001
Trimoteurs	2.679
Vélocars	147
Sidecars	462

Il s'agit bien là, insistons-y, de la fabrication des six premiers mois de l'année 1951. Elle révèle dans presque tous les domaines un accroissement considérable sur les cadences de 1950 puisque, d'un côté, nous trouvons pour les douze mois de l'année précédente un chiffre global des véhicules à moteur, donc sidecars exceptés, de 218.590, alors que de janvier à fin juillet de cette année 215.891 petits engins motorisés sont venus au monde; donc, à 3.000 unités près, le travail de ce semestre a été aussi productif que celui des douze mois de 1950.

A l'actif de cet essor nous devons placer au premier rang le cyclomoteur avec ses 123.000 machines sorties. Ce saut formidable est dû en bonne part à la sortie en masse serrée de la Mobylette avec plus de 66.000 machines pour son compte personnel.

Pour les vélomoteurs, les grandes marques ont entre elles des écarts moins sensibles. Un calcul approximatif montre que 2 temps et 4 temps sont à peu près à égalité.

Les 2 temps sont défendus par Alcyon, Automoto (en partie), Monet-



Goyon, Peugeot et Terrot pour les 100 cmc. Quelques autres marques fabriquent également leur moteur, telles Gnome-et-Rhône, Ultima, Radior, Ravat, Jonghi; les autres utilisent l'Ydral, l'Aubier-Dunne ou le Sachs allemand. Les 4 temps sont représentés en premier lieu par Motobécane, Terrot, Jonghi avec son 125 A.C.T. et c'est l'A.M.C. qui équipe presque toutes les autres.

La motocyclette, avons-nous dit, progresse plus lentement, mais suivant une courbe quand même assez prononcée et régulière.

La cadence continue à s'accélérer et l'on peut présumer qu'on bouclera cette année avec un chiffre double de



celui de l'exercice précédent. Ce sont, naturellement, les 150 et 175 cmc. qui ont contribué à ce rapide rétablissement. Sauf Terrot, toutes les marques, peut-on dire, en annoncent un ou plusieurs modèles dans leurs catalogues.

C'est ici encore le même parallèle entre 4 et 2 temps. Monet-Goyon y apporte l'appoint de son 200 cmc. Villiers, catégorie dont il est jusqu'à nouvel ordre l'unique représentant.

Ce sont les cyclomoteurs qui ont réalisé la plus haute ascension : 123.000 en six mois ! On peut prévoir qu'en fin d'année il en sera sorti plus de 250.000. On est surpris que pareille avalanche ne submerge pas tout et qu'il faille encore pour certaines marques de longs délais.

Mais si l'on se rapporte au nombre de vélos en circulation, et sachant que la plupart des cyclistes aspirent à ne plus pédaler, on comprend qu'il y a encore de beaux jours pour cette formule.

Engin de ville et de travail au début il s'est bientôt mué, le progrès aidant, en transport routier et dans toute la France il a fait lui-même sa propagande.

Quand monsieur n'utilisait son cyclo que pour son travail, madame n'était pas tentée à son tour. Mais du jour où l'on a pu envisager de belles promenades et de grandes randonnées,

madame, et nous ne lui donnons pas tort, n'a pas voulu rester à la maison pour le seul plaisir de recevoir des cartes postales lointaines; elle a prétendu, elle aussi, aller voir sur place.

Le résultat est qu'en définitive le cyclomoteur s'achète bien souvent « à la paire » et s'il y a, dans la famille, un jeune homme d'âge raisonnable, ça fait trois appareils achetés d'un coup.

Les cyclomoteurs se distinguent les uns des autres, indépendamment des détails du cadre, par la position du moteur : à l'avant, sous le pédalier ou à l'arrière.

C'est le montage sous le pédalier qui a pris le premier pas sur le dispositif à traction. On peut polémiquer à perte de vue sur les avantages ou inconvénients de ces deux méthodes, le mieux est de laisser le client faire son choix.

On peut dire encore à ce propos que dans le domaine du 50 cmc. c'est le moteur 2 temps qui l'emporte de loin. Il n'y a jusqu'à présent en France que deux représentants du 4 temps à culbuteurs, le Serwa et le Cucciolo, fabriqués sous licence par les Etablissements Rocher, ce dernier très apprécié mais forcément de prix plus élevé que les rustiques « sans soupapes ».

Le mode de transmission prête également à commentaires, voire à discussions entre ingénieurs, usagers et profanes : galet ou chaîne ? Les deux techniques s'affrontent farouchement.

Rien de bien probant n'a pu les départager : Vélosorex, Mosquito, Peugeot pour ne citer que les principaux défendent avec succès la cause du galet et l'on n'entend guère les utilisateurs s'en plaindre.

Disons encore que certains moteurs auxiliaires sont munis d'un débrayage à main au guidon; c'est le cas du Vap.4 et que d'autres, tels le Diem et le V.L.T., sont à 2 vitesses et débrayage.

On ne peut clore ce paragraphe sur les cyclomoteurs sans allusion à d'excellentes réalisations de scooters 50 cmc., parmi lesquelles le Scoto à moteur Mosquito, l'Ardent et le Vélostyl de M. Mochet, le constructeur du Vélocar.

Voilà donc une industrie naissante capable d'offrir déjà à la clientèle une



COMMENTAIRES SUR DES STATISTIQUES (suite)

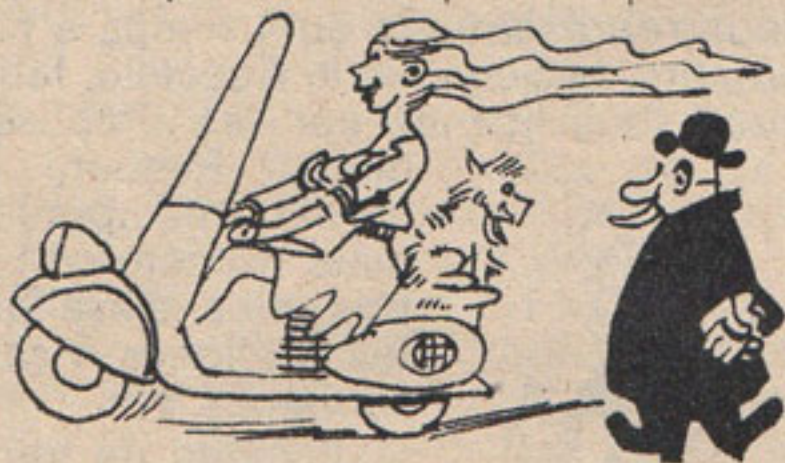
extraordinaire variété de modèles correspondant à toutes les tendances, tous les goûts et tous les besoins.

Magnifique succès dont nos constructeurs peuvent être légitimement fiers.

Attaquons maintenant le dernier poste : il est plein d'imprévu le domaine des scooters ; pour lui les comparaisons de chiffres ne mènent à rien, étant donné que hier encore au biberon, il est aujourd'hui en plein essor.

Tout ce qu'on peut constater c'est que les six premiers mois de 1951 dépassent de plus de 3.000 les douze mois de 1950, et nous n'en sommes qu'au tremplin. Chacun prend son élan et Dieu sait à quel échelon, en fin d'année, on mettra la barre.

Les constructeurs, cependant, jusqu'à présent ne sont pas nombreux ; nous faisons en cet article, ne l'oublions pas, état des seules productions françaises sans tenir compte des importations. Les statistiques officielles tiennent compte de sept marques parmi lesquelles nous en avons classé deux dans les cycloscooters de 50 cmc. Ce sont par ordre alphabétique : Ar-



dent, Bernardet, Faizant, A.G.F., Sicraf-Vallée, Scoto, Speed et Vespa, ce dernier fabriqué, comme annoncé précédemment, à Fourchambault. Les deux leaders sont Vespa et Bernardet, ce dernier avec deux modèles identiques d'aspect général mais variant par la cylindrée, un 125 cmc. et un 250 cmc. qui, à notre connaissance, doit être le premier scooter hors de la catégorie des « sans permis de conduire ».

Toutes ces marques sont en pleine évolution. Le départ n'a pas toujours été aisé ; il est difficile pour un constructeur d'engager les frais énormes d'une nouvelle fabrication, sans être au préalable assuré de la faveur de la clientèle. Dans le cas présent c'est l'importation des machines italiennes qui a servi la démonstration ; c'est franc jeu de le reconnaître.

N'oublions pas d'ailleurs que les deux premiers scooters exposés dans un de nos précédents Salons étaient, l'un italien : le Lambretta des usines Innocenti, l'autre français : l'A.G.F. de M. Faizant. Ils suscitèrent tous deux



un gros intérêt ; mais, hélas ! pour notre compatriote, les moyens de diffusion étaient plus limités, ce qui n'amointrit pas, bien au contraire, son mérite ; il n'a pas craint de démarrer sur le plan artisanal. Parmi les autres marques, Sicraf s'est, depuis, orienté vers la formule qu'on pourrait appeler triscooter à moteur commercial ou colonial.

Quand à Speed, après avoir pendant plusieurs années travaillé posément la question, il avait exposé en 1950 un prototype, amélioré depuis, mais dont la première série ne fait que sortir ; ses moyens productifs encore inconnus ne permettent pas la moindre approximation plausible.

On est d'autant plus dans l'incertain pour les chiffres de production à venir que deux puissants constructeurs, à notre connaissance (et d'autres peut-être, à notre insu au moment où nous écrivons ces lignes), auront leur mot à dire. Il s'agit de Motobécane qui doit présenter au Salon un scooter équipé de son excellent 125 cmc. à soupapes latérales, et de Terrot qui utilisera pour son scooter le 100 cmc. bloc 2 temps, 3 vitesses de la Motorette.

L'un et l'autre de ces moteurs sont de vieilles connaissances ; il en circule des dizaines de milliers, certains depuis fort longtemps, il n'y aura donc pas d'aléas de ce côté.

Deux recrues de cette importance vont certainement étendre considérablement le marché du scooter ; si les chaînes de montage entrent dans les jours prochains en action, il est difficile de prévoir la quantité globale de scooters qui seront en circulation à la fin de cette année.

Nous n'avons pas grand-chose à ajouter sur ce que nous avons dit plus haut sur les voiturettes 125 cmc. Les deux représentants en sont M. Mochet avec son Vélocar et M. Robin avec son

Rolux. On doit noter toutefois qu'il existe pour ce dernier un modèle à moteur de 175 cmc., plus puissant, mais nécessitant le permis de conduire.

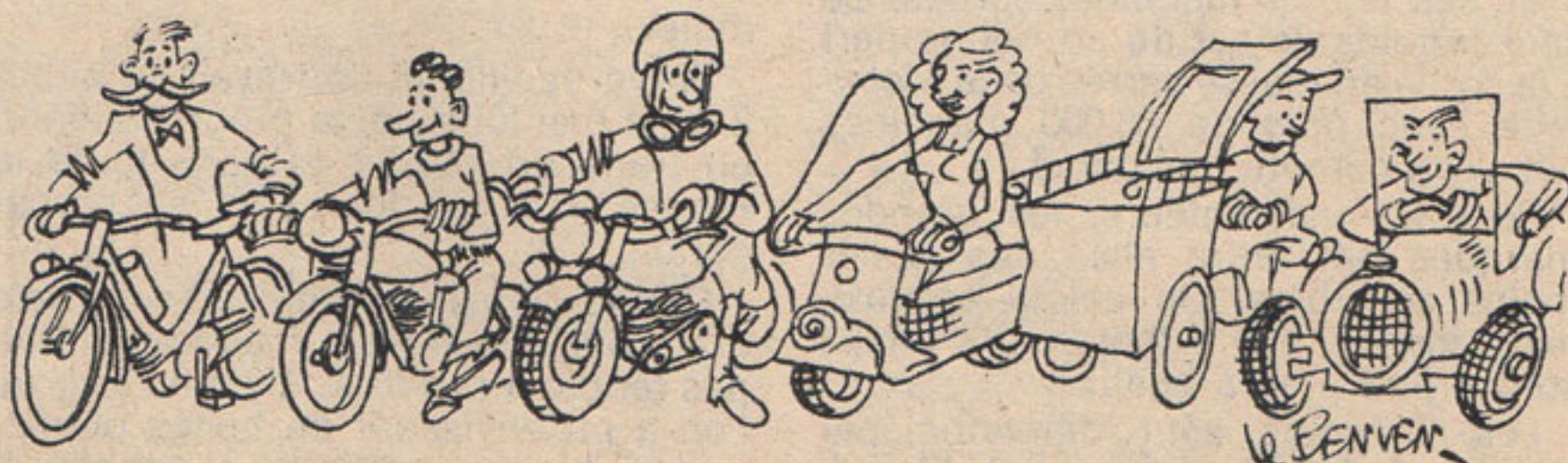
Le « Motocycles » du 1^{er} septembre avait largement traité ce sujet en faisant mention des réalisations d'amateurs et de professionnels. Certaines de ces dernières, comme le Tractavant, ont déjà reçu un commencement d'exécution. Le Baby-Taxi, véhicule colonial, va sans doute lui aussi être traité en tourisme. Deux ou trois prototypes plus puissants sont aux essais, mais nous avons eu déjà quelques déboires avec d'autres que nous avons annoncé prématurément ; nous attendrons désormais une certitude pour en parler.

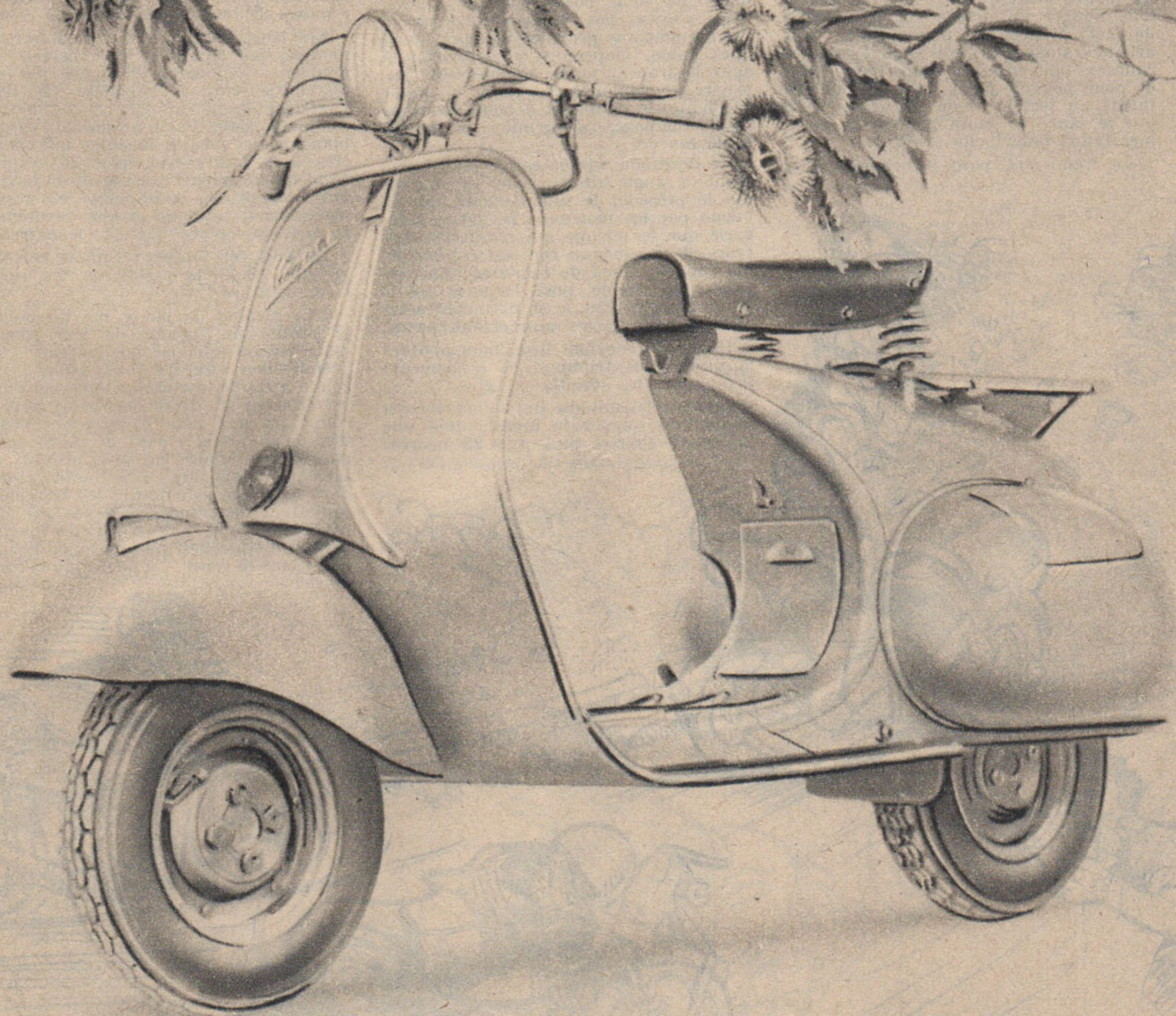
Terminons avec les trimoteurs ; leur utilisation commerciale limite l'intérêt que peuvent lui porter l'usager motocycliste ; n'empêche qu'ils ont leur place dans notre circuit et que leur succès grandissant nous fait plaisir à constater. Ces petits véhicules se prêtent d'ailleurs, mieux qu'on ne le suppose, au transport des personnes. Nous avons vu plusieurs trimoteurs, Peugeot ou Vallée, dont l'avant était aménagé avec deux sièges confortables et un efficace pare-vent. Nous ignorons si cet agencement a été fait après coup, mais il était dans tous les cas très bien réussi et loin d'être disgracieux ; ces trimoteurs maintiennent une bonne vitesse, tirent bien en côte, sont très stables et maniables. Il y a peut-être quelque chose à faire de ce côté.

On pourrait encore épiloguer à perte de vue autour de ces colonnes et de ces chiffres, mais nous pensons avoir réalisé déjà un tour d'horizon assez vaste en effleurant les questions les plus importantes.

On peut conclure, en face de l'effort fourni et des résultats obtenus, que le motocycle n'est plus une industrie mineure mais qu'elle occupe de toute évidence une place importante dans notre économie nationale.

Il serait donc à souhaiter qu'on ne la considérât plus comme un parasite soit de l'auto, soit du vélo, mais comme une grande entreprise autonome méritant considération, attention et appui.





ACMA
5 RUE DE TILSITT

PARIS
(VIII)

Le Scooter

Vespa

Modèle 51

sans permis de conduire

Notre ami Jean Boucher dont nous avons déjà publié le voyage au pays des Fjords, ayant voulu tâter du Bol d'Or, donne ici avec une spontanéité spirituelle les impressions de ses débuts dans cette épreuve et nous fait vivre toutes ses émotions.

L'ÉPOUVANTABLE vacarme est inimaginable, 55 motos et sidecars vont affronter ce 23^e « Bol d'Or ». Les tromblons jettent leur pétarade accompagnée un instant de fumée bleue, sentant l'huile de ricin.

L'instant est pathétique, pilotes et passagers de sides, perdus dans le cuir de la tête aux pieds, vont démarrer pour une course d'un jour entier.

M. Mauve, le dynamique directeur-fondateur de la fameuse épreuve, vient de recommander la prudence et de souhaiter bonne chance aux concurrents; et maintenant il abaisse le drapeau.

Le 23^e « Bol d'Or » est né! Le grondement atteint son maximum d'intensité. La meute s'élance... et moi avec, car je dois rédiger un article sur les à-côtés de cet événement. motocycliste tant attendu, aussi je me suis engagé avec les coureurs pour être plus dans l'ambiance, et pour pouvoir offrir un point de vue inédit au lecteur, mon camarade, avec qui je saute en moto pour vivre cette incertaine, donc belle aventure.

Le frémissant parc à holidays s'étire

abandonnant un bleuâtre nuage. Je ne remarque pas d'accrochages, occupé que je suis à sortir sans dommage de cette forêt de boîtes.

Selon le langage des coureurs, la route est dite « de tôle ondulée ». Quelques secondes après le départ, la porte de mon phare tombe et brinquebale sur ma plaque minérologique, retenue par les fils d'éclairage. Cela commence bien; j'essaie de rester calme pour remettre les choses en ordre, mais je n'ai pas terminé que déjà le n° 1 de la Norton de Lefèvre apparaît, ardemment poursuivie, ayant déjà étreint les 3 virages du triangle de 4 km. 180, constituant le circuit.

Un bond sur la selle et notre aventure si vite interrompue reprend son cours, fertile en événements.

Après le premier virage, je sens sur le visage la morsure du gravier projeté par la chasse des motos qui virent à la corde. La descente qui suit ce virage aigu est, elle aussi, ondulée. Je tiens la route comme je le peux, en portant le poids de mon corps sur les repose-pieds n'ayant pas de suspension arrière sur ma machine personnelle. Après quelques tours, j'aperçois un officiel qui agite le drapeau jaune, signal de danger, je vire prudemment et trouve un sidecar accidenté, le pilote est debout. Le sport vient d'imposer sa première et implacable rançon.

Le deuxième virage est le plus facile, étant à angle droit. Dans la montée qui le précède, je suis souvent doublé, même par les motos de la même catégorie que la mienne qui réunit 20 coureurs et moi-même; car elle est lourde, ma robuste Gima de tourisme aux gros tubes, au solide porte-bagages soudé et aux pneus 25 x 3, et doit contraster avec les fins racers aux étroits pneus.

La route redevient lisse, pour aborder le virage des tribunes, et le demeure jusqu'après les stands.

Des spécialistes du Bol m'ont recommandé de soigner le moral; déjà une heure de course, plus que 23 heures!

Le réservoir crevé, je stoppe au stand

de MM. Guiller qui, je tiens à le souligner, eurent le geste sportif et spontané d'accueillir dans leur stand ma monture d'une autre marque. Je bénéficie également de l'aide précieuse des rapides mécaniciens de MM. Chartoire qui verront une fois de plus leurs blocs-moteurs A.M.C. enlever les toutes premières places. Une demi-heure plus tard, je repars, le réservoir soudé. Profitant du beau temps revenu le matin même, la grande foule afflue sans discontinuer. Au stand, j'entendais à peine ce que l'on me hurlait, les mains en porte-voix contre mes oreilles assourdies, ayant dans la fièvre du départ égaré les boules de cire spéciales pour oreilles que l'on m'avait remises. Je les regrette fort.

Les trois Puch 250 à 2 carburateurs montées par Moury et 2 Autrichiens me doublent, toujours à la queue leu leu; quand je vois la première, je tiens l'extrême droite jusqu'à ce que la troisième ait passé. Venin au curieux casque blanc passe avec sa machine qui claque très sec, contrastant avec le crépitemment de la rapide 175 Peugeot de Lacour qui, malgré de nombreuses et graves défaillances, trouvera moyen de prendre la septième place sur 21 concurrents.

La nuit est tombée; comme certains je suis obligé de passer un feu rouge à ma ceinture.

Une dizaine de motos me dépassent, je profite un instant de leur sillage, mais voyant que les conducteurs vont prendre leur virage à toute allure et au coude à coude, malgré la terre qui vient le recouvrir en dépit des balayages, je coupe les gaz pour augmenter l'écart, bien m'en prend : c'est la catastrophe, mon phare s'éclaire, un bref instant, un tableau hallucinant, une moto dérape dans le virage et culbute; les tromblons projettent de grandes flammes qui font reculer la nuit, aidées par de longues gerbes d'étincelles que produit l'engin en raclant la route. Le pilote pirouettant plusieurs fois, termine sa trajectoire

sur un talus, les bras en croix et la face tournée vers le ciel. Je suis si absorbé pour éviter de justesse sa machine qui s'arrête finalement en travers du virage, que je ne vois absolument pas une autre moto chuter.

Après ce dramatique incident, je tourne 4 heures, craignant à la fin la panne d'essence et sans oser m'arrêter, car en passant devant les stands, j'aperçois les mécaniciens très affairés après Guillot et Valeyre qui arrachèrent la deuxième et troisième places l'an dernier en 175 cmc. et qui abandonneront cette année, poursuivis par une rare malchance. Je compte sur ma réserve d'essence, mais c'est quand même la panne sèche, le réservoir côté réserve est à nouveau crevé; séance de trotinette et de course à pied dans le noir, en poussant l'engin qui résiste dans la côte. Pour me consoler, je pense que cela fait circuler le sang et que le changement de position repose : soignons toujours le moral!

Après 2 kilomètres de ce délasserment, j'arrive au stand plus fatigué que jamais, grosse perte de temps à nouveau; plus tard l'embranchage, durement malmené, patine et me fait perdre 45 minutes au stand : mon plus long arrêt. Tout cela sans doute à cause du manque de suspension arrière, ma roue tournant à vide au rebond.

Maintenant nous sommes au dimanche matin, il est 3 h. 30, juste 12 heures de manège sur tôle ondulée. Tano a été hospitalisé, son cadre ayant cassé; ces accidents sont fréquents sur les prototypes. Les coureurs accusent le surmenage, certains doivent être descendus de leur monture, aux ravitaillements; la plupart sont tennailés aux reins, d'autres à la nuque. d'autres encore sont obligés d'abandonner ne pouvant plus tenir leur guidon de leurs bras enflés. Personnellement j'ai les poignets si douloureux que j'ai dû ôter mon chrono et que je ne supporte guère mieux les

manches de mon cuir. Quant à la jambe côté sélecteur, elle a pris le diamètre d'un poteau télégraphique, celle du côté frein n'a pu y parvenir tout à fait.

Vers les 4 heures du matin, les choses se compliquent, un voile sombre piqueté de points noirs au cercle brillant descend lentement devant mes yeux. Soudain, j'ai très froid, insuffisamment équipé sur ma tenue de ville, et en chaussures basses; ayant aussi égaré mes gants, mes mains enflées et déjà pleines d'ampoules collent au guidon.

Glacé, la tête me tourne, je n'ai rien mangé depuis vendredi soir, car samedi il a fallu s'occuper jusqu'au départ d'imprévus et fébriles préparatifs avec des moyens de fortune. Je fonce comme dans un cauchemar, avec des réactions de plus en plus tardives devant les signaux indiquant les virages.

A l'occasion d'un plein d'essence, on répare un de mes numéros en tôle qui, arraché en partie, pend et tend à s'interposer dans la roue arrière. J'en profite pour m'habiller plus chaudement afin d'affronter le froid de l'aube, et la gorge serrée, ne pouvant manger, j'absorbe quelques fruits et du café chaud à la hâte. Réconforté aussitôt, je me lance à la rencontre de l'aurore tant guettée par tous, et qui timidement apparaît enfin. Le mauvais moment est passé, et je crois être sûr de tenir les 11 heures qu'il reste à courir, la plus grande partie de l'épreuve est passée. (Le moral, voyons!) Le ciel est sans nuages. Le soleil qui se montre par morceaux à travers les feuilles ne retrouve pas tous les coureurs qui l'avaient tant fêté au départ, eux qui croyaient la veille encore, tourner sous la pluie; alors aussitôt il s'emploie à débarrasser les rescapés du froid et de l'humidité nocturne de la forêt.

Les spectateurs dont beaucoup ont passé la nuit à suivre le « Bol » reviennent de plus en plus nombreux à chaque heure qui passe. Les campeurs qui ont dû passer une nuit blanche, entrouvrent leur textile abri. L'après-midi la chaleur en certains endroits fait fondre le gou-

dron; au virage aigu, ce savon noir fera faire du moto-cross sur les talus, et même visiter l'accueillante forêt.

A partir de la 22^e heure, je fais au stand de courtes et nombreuses stations; la chaîne détendue sautant dans les virages trop penchés, le pot d'échappement s'arrachant, etc., maintenant c'est la cuve du carburateur qui casse, et qui pend, retenue par le « Tub Otom »; 3 kilomètres en amazone, une main sur la poignée des gaz, l'autre appuyant la cuve contre le corps du carburateur, me fait semer 10 litres d'essence et gagner 45 minutes, en tenant compte de l'épuisement et de la chaleur combinés.

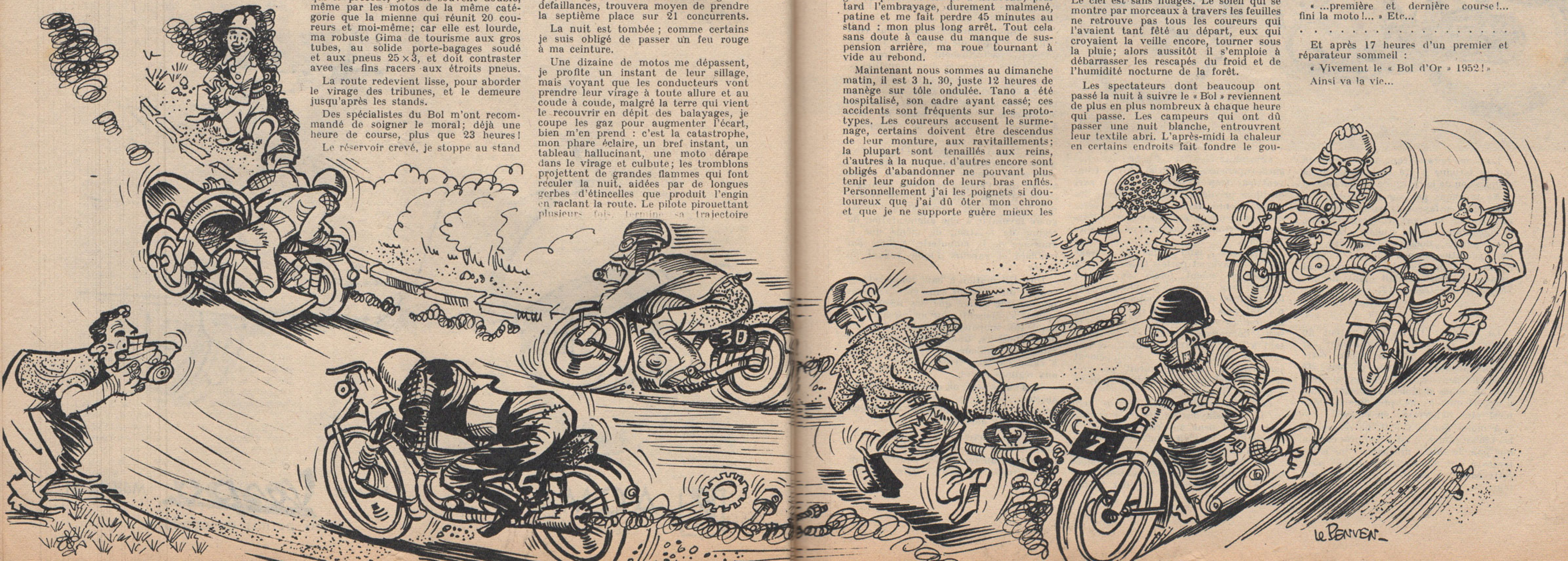
La 24^e heure arrive enfin, accueillie partout avec satisfaction; nouvel arrêt au même endroit. Mes jambes-poteaux s'arc-boutent de leur mieux après la machine pour boucler le seul tour que je ferai dans l'heure finale, le 322^e et le dernier, car sans laisser aux mécaniciens exténués eux aussi, le temps matériel de réparer, le marathon prend fin. Le « Bol d'Or » 1951 a vécu. Ami lecteur, notre aventure motocycliste est finie, j'en ressors heureux d'avoir (ou d'en avoir) terminé, mais en piteux état : boiteux, sourd, le visage cuisant dans l'huile des tromblons accrochée à la barbe qui a poussé pendant la course; et c'est titubant que je vais m'allonger à même le sol entre deux camions. Là, la carcasse pourtant enfin au repos me fera dire entre autres :

« ...première et dernière course!... fini la moto!... » Etc...

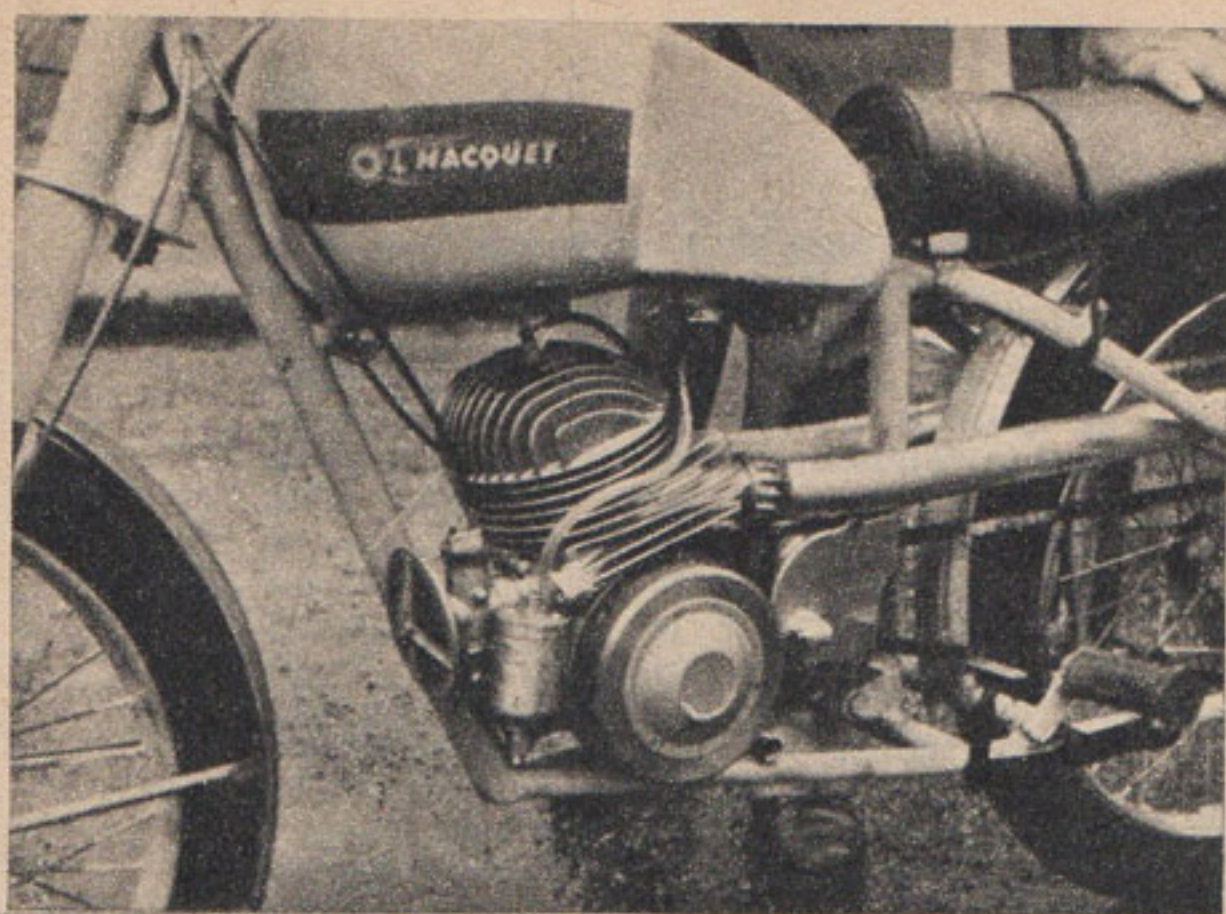
Et après 17 heures d'un premier et réparateur sommeil :

« Vivement le « Bol d'Or » 1952! »

Ainsi va la vie...

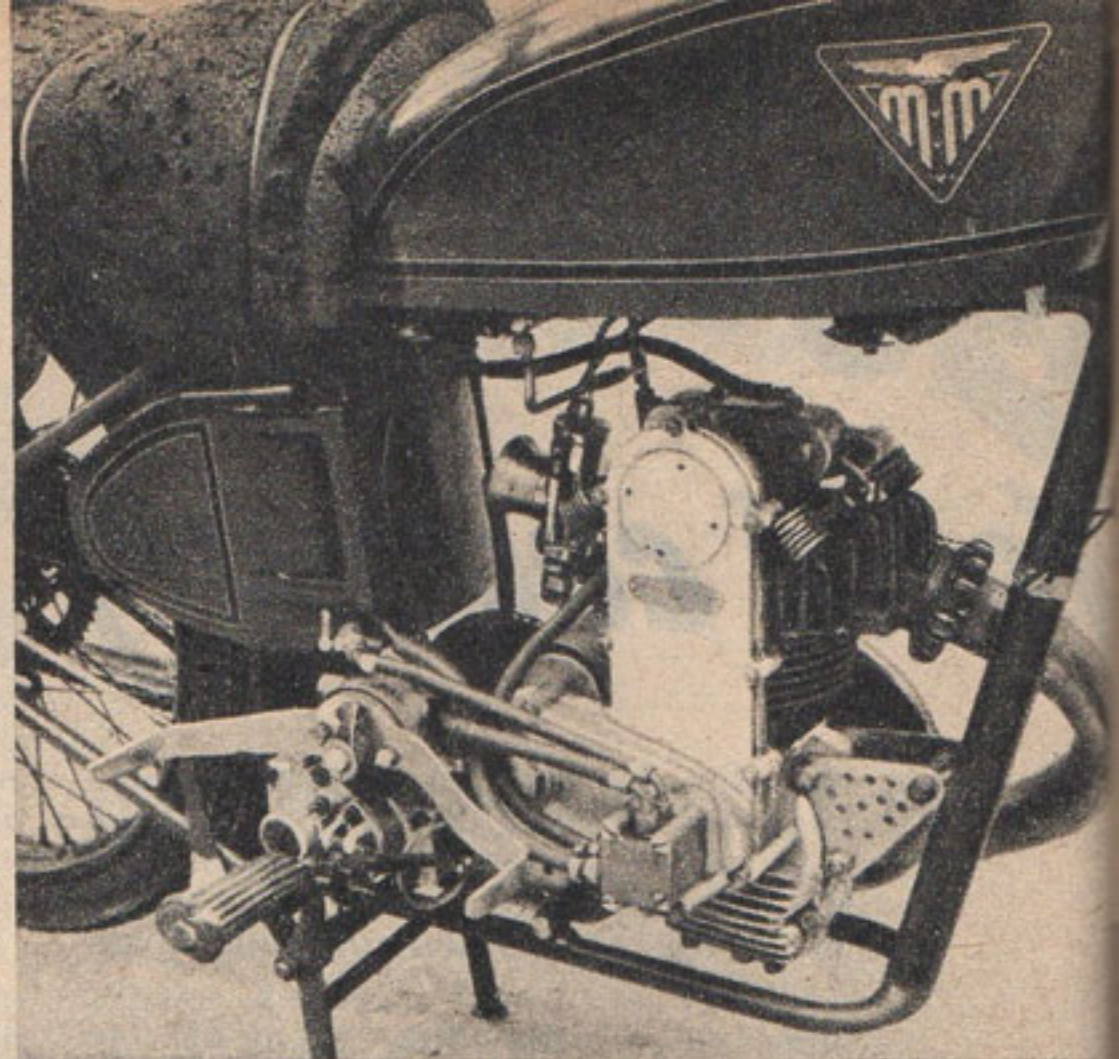


Ce qu'est Bol d'Or un (côté coureur)



Le 175 cmc. Ydral

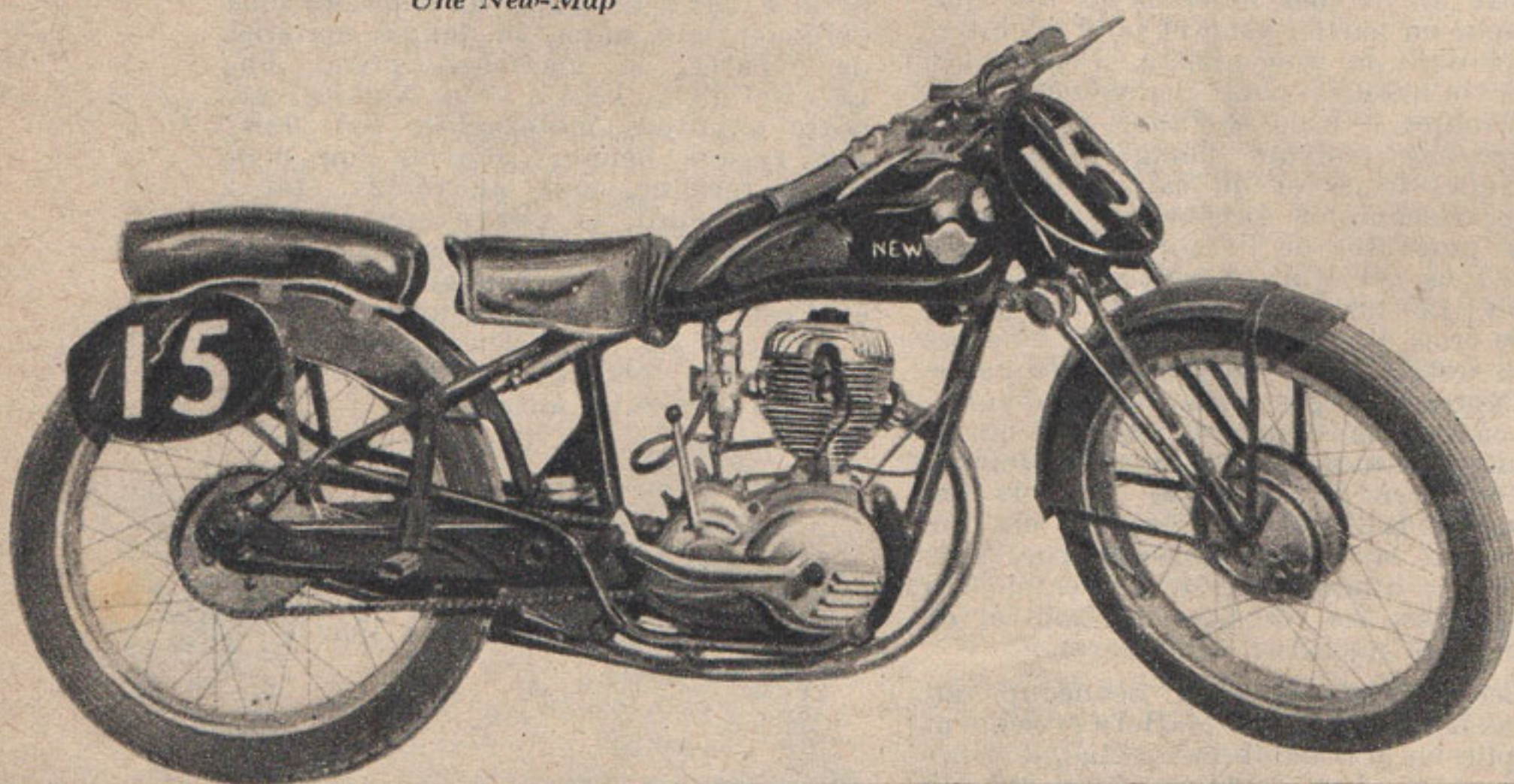
LES 175 ET



La M. M.
arbre à came

LA COMPÉTITION

Une New-Map



L'un des faits marquants de la saison qui se termine a été sans contredit la suppression de la catégorie 125 en course.

Ne revenons pas sur les raisons qui ont milité en faveur de pareille décision, raisons que le sport voudrait ignorer, et constatons que cet « ukase » des pouvoirs publics, docilement entériné par une Fédération un peu alanguie, a donné naissance à un état de fait curieux et paradoxal, état de fait dont devrait bénéficier la catégorie 175 cmc.

..

La catégorie 125 a vécu... tout du moins en compétition. Continuant sur sa lancée, l'on a pu voir encore cette saison quelques épreuves où ont été admis les petits cubes, sous des vocables plus ou moins ingénieux! Comme quoi il appert qu'à 1 cmc. près une machine n'est plus dangereuse en course!

A moins que la F.F.M. ne réadmette les 125 en course, il est à peu près certain que pour la saison prochaine nous assisterons à une désaffection marquée pour cette catégorie, surtout parmi les amateurs.

Contraints en effet de courir en catégorie supérieure, les 126 et plus se trouvent par trop handicapés, mis à part quelques privilégiés pouvant aligner des doubles arbres italiennes. Et nul doute que beaucoup ne reportent leurs efforts sur la cylindrée maxima, c'est-à-dire 175 cmc.

Déplorons quand même au passage que nos braves et parfois téméraires 125 d'amateurs soient forcés de rentrer dans le rang, devenant en quelque sorte les bâtards du sport motocycliste, et n'ayant plus devant eux que le morne horizon du travail quotidien ou de la sortie dominicale... toutes choses réduisant à l'état d'instrument utilitaire une catégorie qui, par un développement judicieux et rationnel, aurait pu prétendre à devenir la cylindrée sportive à grande diffusion.

Ceci dit, tournons nos regards vers les 175 et essayons de discerner ce que cette classe peut apporter de neuf en compétition, tant au point de vue matériel, qu'en espoir permis.

Et tout d'abord réjouissons-nous qu'une catégorie délaissée puisse avoir une chance de renaître. En effet, toutes

les cylindrées ont des enseignements essentiels à recueillir dans la course, et les 175 qui, petit à petit, donnent l'impression de vouloir faire figure en France de « moyennes cylindrées », concurremment à la classe 250, ne peuvent que trouver un précieux adjuvant dans la compétition, pour autant, il est vrai, que les constructeurs veuillent s'y intéresser, et que toute recherche ne soit pas laissée au domaine de l'initiative privée.

Un rapide tour d'horizon nous convaincra en effet que le matériel français disponible actuellement ne saurait répondre aux exigences des compétiteurs.

En fait, la fabrication française dans cette cylindrée est axée autour du bloc A.M.C., très largement répandu, Motobécane et Peugeot étant les seuls à utiliser des moteurs de conception personnelle.

Si le bloc A.M.C. possède d'indéniables qualités de robustesse et de rendement, dues à un usinage extrêmement soigné autant qu'à l'emploi judicieux d'alliages légers, il nous faut par contre avouer que son rapport course-alésage n'est guère favorable à une augmentation du régime de rotation, de même que le graissage de la culbuterie, assurée par reniflard et vapeurs d'huile venant du carter.

Une distribution à haut rendement se conçoit difficilement sans graissage sous pression, de même que des ressorts en épingle s'imposent pour un rappel énergique des soupapes, et vaincre l'inertie des culbuteurs, toutes ces raisons nous ramenant d'ailleurs au système d'arbre à came en tête, seule solution propice aux régimes élevés.

Si, d'autre part, on envisage le facteur accélération, on se heurte tout de suite au poids relativement élevé de toutes les machines actuelles.

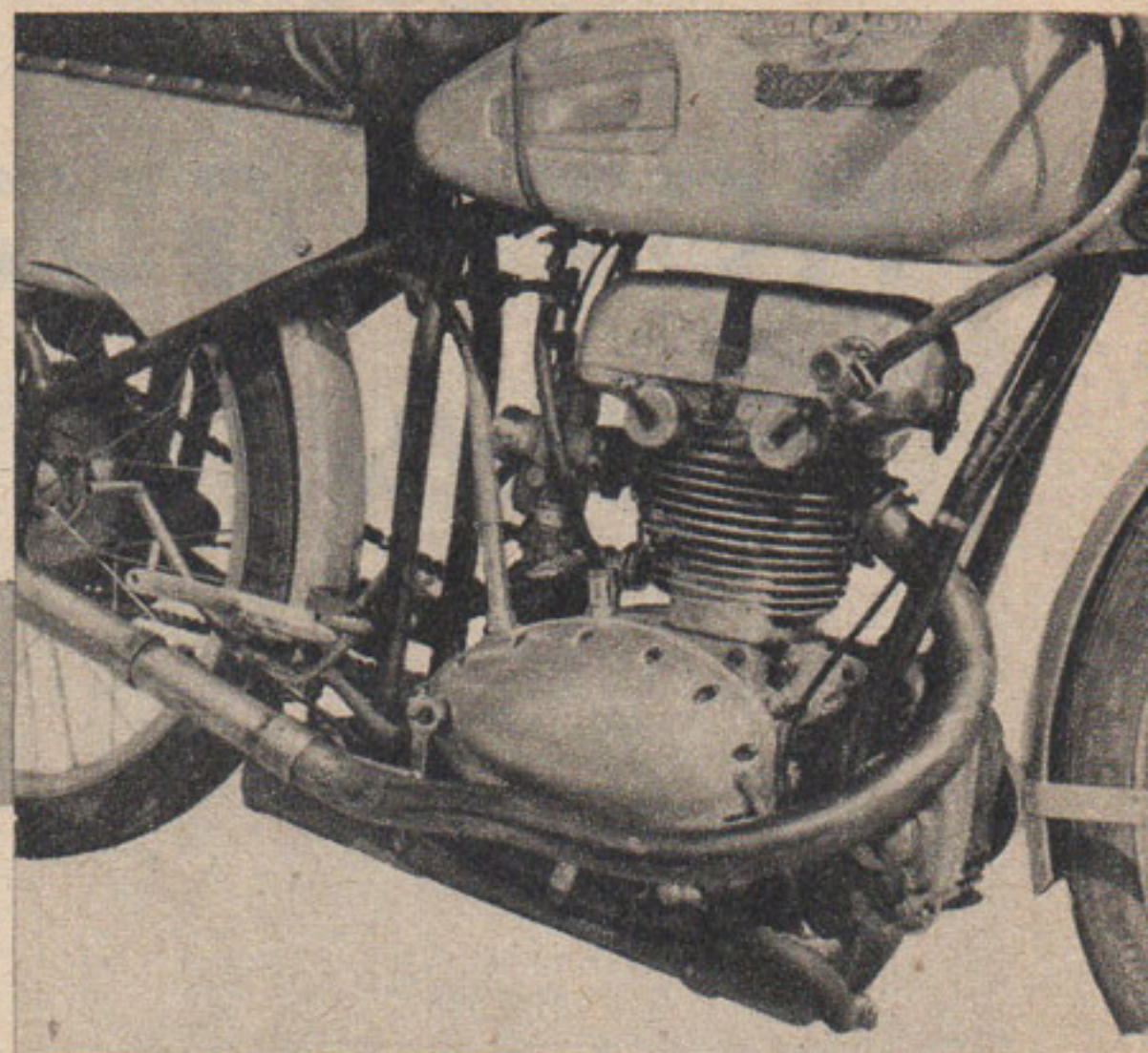
Les constructeurs dans leur fabrication de série n'emploient que très timidement les alliages légers pour la partie cycle (roues, moyeux, freins, garde-boue, etc...).

Et nul doute que les amateurs désireux de gonfler un 175 de série n'aient à se livrer à une patiente et minutieuse adaptation pour trouver le rapport poids-puissance leur permettant de figurer avec quelque chance dans une épreuve.

Nous ne parlerons pas de Motobécane et Peugeot, qui, n'ayant pas été conçues à l'origine comme machines de sport, ne paraissent pas devoir présenter de garanties suffisantes pour une transfor-

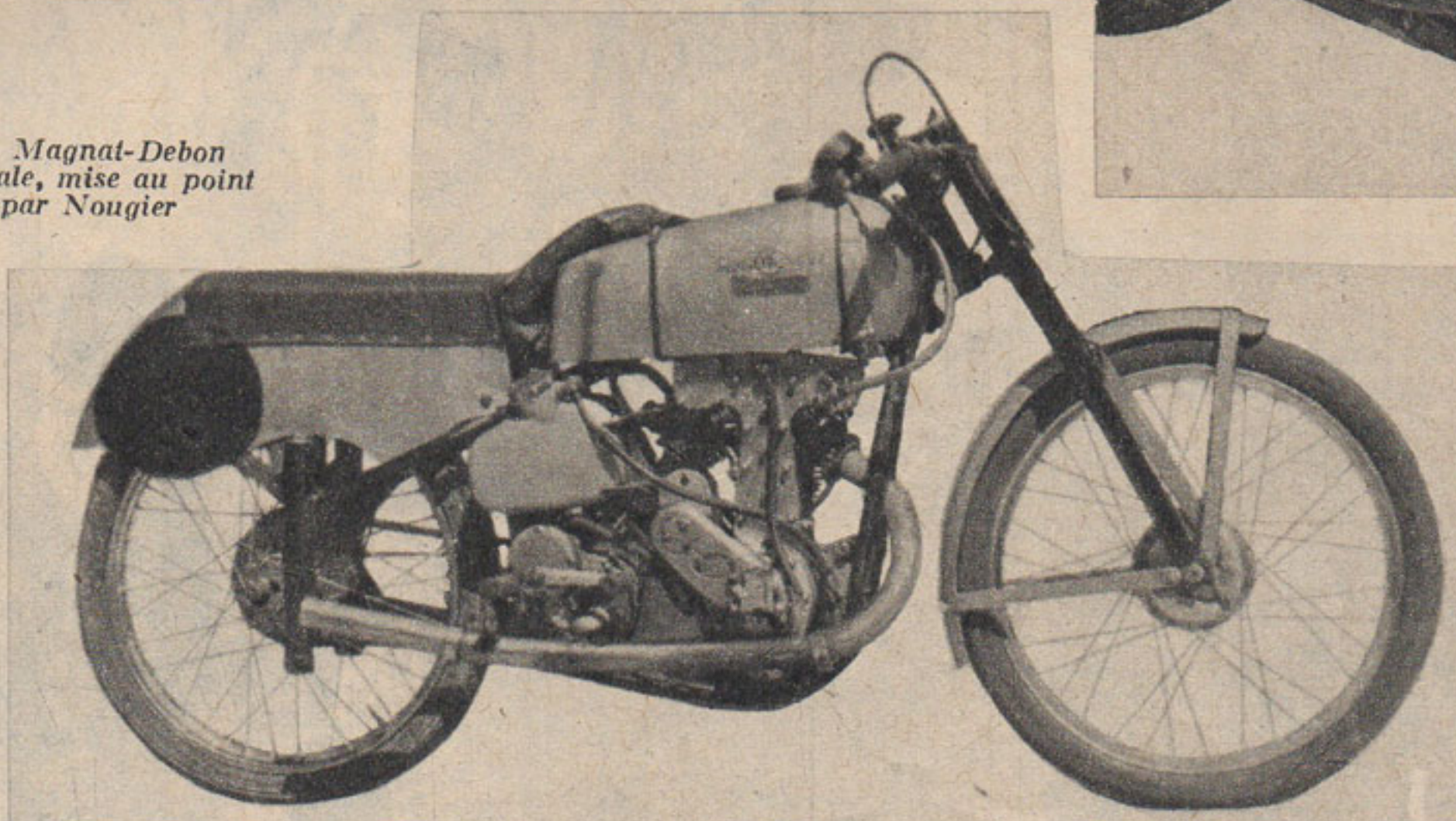
dement spécifique élevé de la mécanique italienne, les plus fortes chances iront à ceux qui auront eu assez de flair pour découvrir une de ces 175 transalpines qui, favorisées avant-guerre par une législation assez large, virent le jour à de nombreux exemplaires.

Citons la Benelli à 2 A.C.T. commandés par cascade de pignons (une machine de ce type se produisit en diverses épreuves cette saison, aux mains de Ségalas ?),



Le moteur 128 cc.
Magnat-Nougier

La Magnat-Debon
spéciale, mise au point
par Nougier



mation en « racer », quoiqu'une 175 Peugeot gonflée, ait fait une performance remarquée à la côte Lapize et au Bol d'Or.

Il est bien évident que toutes ces considérations n'ont rien d'absolu, et que d'ingénieurs mordus de la compétition arriveront certainement à tirer d'intéressants résultats des moteurs précités, mais au prix de profondes transformations.

Voyons maintenant le matériel spécialisé, ou ce qu'il en reste. De la période d'avant-guerre subsistent quelques « 175 Terrot compétition », qui font encore mieux que se défendre, témoins les victoires remportées par Tessier en cours de saison, et notamment aux éliminatoires du Bol d'Or, où il battit le record de la catégorie.

Espérons que la Maison Terrot, se rappelant ses succès sportifs d'antan, ne restera pas insensible à un renouveau de la 175, et qu'elle saura extrapoler de son ancien modèle un racer modernisé qui comblera plus d'un amateur!

Mais dans l'immédiat, et cela ne saurait surprendre ceux qui connaissent le ren-

la Bianchi, la M.M., dont le moteur à A.C.T. commandé par chaîne rappelle curieusement le Morini actuel. Signalons qu'une O.M.B. de cette époque se classa 2^e aux éliminatoires du Bol.

L'on reste confondu devant ces machines qui, malgré leur âge, ne paraissent pas avoir vieilli.

Mais, heureusement que pour sauver l'honneur nous avons tout de même en France des éléments qui ne désarment pas, et dont l'inlassable dévouement à la cause motocycliste nous vaut de ne pas perdre tout espoir.

Parmi ceux-ci, les frères Nougier, qui ont déjà aligné cette saison un « racer » maison, résultat d'un judicieux amalgame d'éléments Magnat-Debon et de pièces de leur fabrication.

Cette redoutable « double-arbre », aux mains de Schaad, a collectionné les victoires sur les circuits du Midi, et nous espérons avoir l'occasion de l'admirer à la « Coupe du Salon ».

Mais ne nous leurrons pas. Il y a d'énormes progrès à accomplir dans cette cylindrée, avant que l'on ne parvienne au rendement spécifique des 125 ita-

liennes. N'oublions pas que la Mondial développe près de 15 CV. et frise le 145...

Espérons qu'un jour nos grands constructeurs nationaux (!) comprendront que la compétition est l'âme du progrès, que l'usager en est le grand bénéficiaire, et qu'un moment viendra, où le marché étant saturé, seule la qualité fera prime. Que l'on n'invoque pas la prétendue cherté de création et d'entretien d'un service de course. Ce que des particuliers ou des artisans peuvent faire, livrés à leurs seuls revenus, de grandes maisons le peuvent aussi. Guiller, D.S. Malterre, Monet-Goyon l'ont compris, qui alignaient une équipe au Bol d'Or. Nous sommes évidemment encore loin d'un G.P. international, mais c'est un début.

Et pour finir, après ce rapide regard jeté sur les possibilités d'une catégorie qui va renaître, attendons avec impatience la saison 52 et la gamme d'ingénueuses réalisations qu'elle ne saurait manquer de nous révéler, et prions tous les dieux du sport que les sacro-saints pouvoirs publics nous fassent la grâce de les ignorer.

R. C.



MOTO GUZZI

"Galletta 160 cc"



IMPORTATEURS - DISTRIBUTEURS :

Anc. Établ. **PAUL MAURY**, 48, Rue de la Bienfaisance, PARIS-8^e - LAB. : 65-20

Dernier-né des sports mécaniques :

LE MOTO-CROSS

Au panorama des disciplines sportives motocyclistes le moto-cross occupe une place très en relief : celle des buttes et des carrières. Ce sport est beaucoup plus dirigé contre le terrain que contre la montre. En bref il est à la course de vitesse ce que le cross-country est au 400 mètres.

Le moto-cross est né des « trials » anglais qui étaient des courses à travers prairies, bois et gués, sortes de rallyes campagnards où l'esprit d'initiative avait plus d'importance que la performance purement sportive. Celle-ci l'a cependant peu à peu emporté imposant un tracé qui devint bientôt un circuit et non plus un itinéraire, puis sauts de terrain, buttes, carrières détrônèrent les plats et les trials prirent le nom de *scrambles*, du verbe « to scramble » qui signifie sauter.

Parallèlement une orientation inverse mena à une branche cousine : le *gross strike*, ou course sur prairie entièrement axée non plus sur l'obstacle mais visant la vitesse et la mobilité, l'herbe s'étant avérée « l'élément » propice par excellence à ce genre d'évolution.

Le moto-cross est donc un sport debout... il fait disparaître l'idée conventionnelle de l'obstacle qui cesse d'être une impossibilité et devient une dimension.

Cette « définition » donnée, voyons comment il se pratique et quelles sont en quelque sorte les règles qui président aux accorailles de l'homme, de la machine et du terrain — accorailles qui engendrent ce véritable centaure moderne : le moto-crossman.

Le cavalier

Bien que pratiquant un sport mécanique, il est beaucoup plus qu'un pilote et doit être capable d'un effort complet et soutenu. En effet, s'il ne participe pas à la propulsion de sa machine il doit constamment en mater les réactions. Les plus élémentaires notions de dynamique font instantanément comprendre les forces terribles et contraaires qui agissent sur un engin de 150 kilos lancé à 60 kilomètres à l'heure dans le décor... il faut évidemment muscles, réflexes et souplesse pour les coordonner en une résultante qui, sous peine de catastrophe, doit épouser le circuit. Donc le moto-crossman fournit un effort intense et généralisé : mains sur les commandes et le guidon, avant-bras, torse et, par la position cavalière, effort constant des jambes qui jouent le rôle d'amortisseur et déplacent à la demande le centre de gravité. Ajoutons à cela une grande dépense nerveuse qui agit avant, pendant et après la course et qui est inhérente à l'ambiance dangereuse du moto-cross, et nous aurons fait le tour des aptitudes nécessaires au moto-crossman. A vrai dire, il est aussi un peu judokas car il sait utiliser la force de l'adversaire (les chevaux allègent la machine et finissent les virages) et il doit être rompu aux chutes... à moins que celles-ci ne lui aient rompu quelque chose car, comme le dit si bien Jérôme K. Jérôme « Trois hommes, dans un bateau » tantôt l'homme tantôt, la machine a le dessus.

La moto de cross

Elle doit satisfaire aux desiderata du tout terrain, justement surnommé « l'assommoir mécanique » — à savoir : être d'une résistance à toute épreuve, présenter une maniabilité en rapport avec les contorsions verticales et latérales des circuits, et une puissance adaptée à un travail heurté entraînant des sauts de régime incessants.

Maniabilité et solidité relèvent d'abord de la partie cycle : pour virer, la machine sera légère, courte, avec un centre de gravité bas ; elle épousera le terrain grâce à une suspension avant

et arrière à grand débattement, contre-réactionnée par des amortisseurs à huile. Enfin la puissance (35 à 40 CV. pour 500 cmc. de cylindrée) sera axée sur les reprises.

Les premières machines utilisées par les moto-crossmen ont évidemment été des motos de route du type sport, ramenées à une démultiplication en rapport avec le terrain (la première devenant une vitesse treuil). L'utilisation tout terrain a immédiatement mis en lumière les faiblesses latentes tolérées par la route et ce fut un véritable massacre : cadres, moyeux, transmissions, tout cédait à l'assommoir du moto-cross. Les constructeurs d'outre-Manche et d'outre-Quévrain comprirent immédiatement quel banc d'essai sensationnel représentait ce sport nouveau. Les champions devinrent leurs conseillers techniques et, de consolidations en adaptations, la fonction tout terrains créa l'organe, la machine de cross actuelle.

Parallèlement ces gains mécaniques sur tous les tableaux : résistance, poids, maniabilité, puissance, profitèrent à l'amélioration des machines de route qui y gagnèrent une solidité, une sécurité et un agrément de conduite jamais égalés... Si tant est que, hormis quelques racers d'avant-garde — F.N. par exemple — la moto de cross se différencie peu des modèles grand sport démultiplication et courbe de rendement exceptées. Cependant « la cross » n'a pas encore rattrapé le terrain, il s'en faut ! Entendons par là que les records actuels sur des terrains tests (Montreuil, Namur et autres) tomberont comme fruits blets avec l'entrée en lice des futurs modèles qui s'élaboreront à la lumière des enseignements présents.

Parallèlement les pilotes acquièrent toujours plus de métier et de virtuosité, et l'on peut assurer que le sport moto-cross n'a pas fini d'étonner et d'émouvoir les foules !

Un peu de technique

Le moto-cross impose une servitude mécanique : l'emploi du monocylindre pour son frein moteur cet antidérapant idéal. En effet le phénomène de décélération, ou envers de l'accélération, permet de s'accrocher au terrain par un freinage progressif qui favorise énormément les évolutions en terrain difficile et heurté. Et à quelques rares exceptions près toutes les montes de bicylindre ont été abandonnées. Ce phénomène de décélération ou frein-moteur intervient lorsque le moteur (gaz coupés) est entraîné en surrégime par la roue arrière. Le piston entraîné en vase clos subit un effet de ventouse qui a tendance à s'annuler par l'équilibre des temps dans le bicylindre.

La montée rapide en régime nécessitée par le travail tout terrain est surtout une question de distribution. La supériorité d'un moteur à arbre à cames en tête est qu'il tourne plus vite grâce à la moindre inertie des organes de distribution, mais il nécessite d'être tenu à un régime élevé (vitesse pure). Par contre le moteur à culbuteurs se contente d'un régime moindre pour tirer à plein et les inconvénients d'une culbuterie relativement lourde ne jouent plus. Notre monocylindre sera donc un culbuté.

Pour les mêmes raisons de rendement, les cames présentent en général un profil un peu moins haut et un peu moins carré que pour la vitesse pure, et c'est là où interviennent encore des secrets d'usine jalousement gardés. Le rapport volumétrique de compression est situé aux alentours de 8 à 1.

Les autres organes mécaniques se différencient peu des machines sport si ce n'est les rapports de boîte, très près les uns des autres, et parfois un ou deux disques supplémentaires à l'embrayage.

Un mot encore concernant fourche, suspension arrière et pneumatiques.

Les fourches sont maintenant du type télescopique avec amortisseur à huile — un très grand progrès a été réalisé en matière de rendement et de solidité, et la fourche a cessé d'être la bête noire du moto-crossman.

Par contre la suspension arrière évolue et continue à chercher la formule optimum ; le type dit à plongeurs montés sur cadre fixe, devenu classique sur les machines de route, vient d'être détrôné définitivement, semble-t-il, par le cadre articulé (fourche arrière oscillante). A débattement égal (8 à 9 cmc. d'efficacité) la souplesse et la tenue de terrain sont remarquablement améliorées, cependant la tension de chaîne demande à être rendue plus constante.

Les pneus évidemment présentent un profil antidérapant spécial à gros pavés destinés à s'engrèner dans le sol meuble. Les tétines latérales conviennent particulièrement à la boue. Signalons que ces pneus travaillent dans de fort mauvaises conditions... de terrain, ce qui est évident, de meulage (grand développement de force à la jante inhérent à l'anormale démultiplicateur moteur) mais aussi gonflage insuffisant... lequel sous peine de faire rebondir la machine ne doit pas dépasser 850 à 900 grammes pour la roue arrière et encore moins à l'avant.

Là encore des progrès substantiels ont été accomplis mais les crevaisons restent fréquentes et la « chaussure » est un des postes onéreux du cross.

Faisons maintenant un tour d'horizon des valeurs internationales en présence et nous aurons bouclé un rapide circuit moto-cross, cette nouvelle dimension des sports mécaniques.

Ces valeurs internationales sont logiquement dans l'ordre d'antériorité, de pratique et de technique. Les Anglais sont les promoteurs et les professeurs... Les Belges, les élèves qui viennent de dépasser les maîtres, ceci en ce qu'ils ont fourni un effort technique spécial au cours de ces deux dernières saisons (F.N.). Les Français, troisièmes au classement par nation (championnats d'Europe de Namur), sont à la remorque des fabrications anglaises et belges et à ce titre toujours mécaniquement plus mal lotis que leurs rivaux. En fait ils ne sont équipés de machines convenables que depuis deux ans, c'est dire leur handicap et leur mérite. Puis viennent les Hollandais, les Suédois, les Luxembourgeois. Des signes avant-coureurs annoncent la prochaine entrée en lice des Allemands sur des machines entièrement originales. L'Italie ne manifeste que des velléités pour le cross, tout entière tournée qu'est son industrie vers la vitesse. L'Amérique, elle, pratique avec ses grosses machines un moto-cross d'exhibitions et d'acrobaties qui ne saurait soutenir la comparaison avec le nôtre essentiellement fait de mobilité.

La relation du Grand Prix de France, récente revanche des championnats d'Europe, complète le présent exposé général du moto-cross, ce dernier-né des sports mécaniques.

R. MOUCHET

★

LE GRAND PRIX DE FRANCE

Cette revanche Internationale du Moto-cross Français

Après une saison de demi-succès due à un mauvais temps record, le moto-cross avait enfin réuni la grande foule en ce dimanche semi-ensoleillé du 9 septembre à Montreuil.

Il était « temps », d'aucuns parlaient déjà de désaffection du public. L'enthousiasme des quelque 32.000 spectateurs garnissant les gigantesques buttes a pleinement récompensé l'opiniâtreté des clubs organisateurs et des coureurs. Plus est, le moto-cross sort renouvelé de cette saison de pluies au cours de laquelle les coureurs voués aux pires difficultés de terrain ont

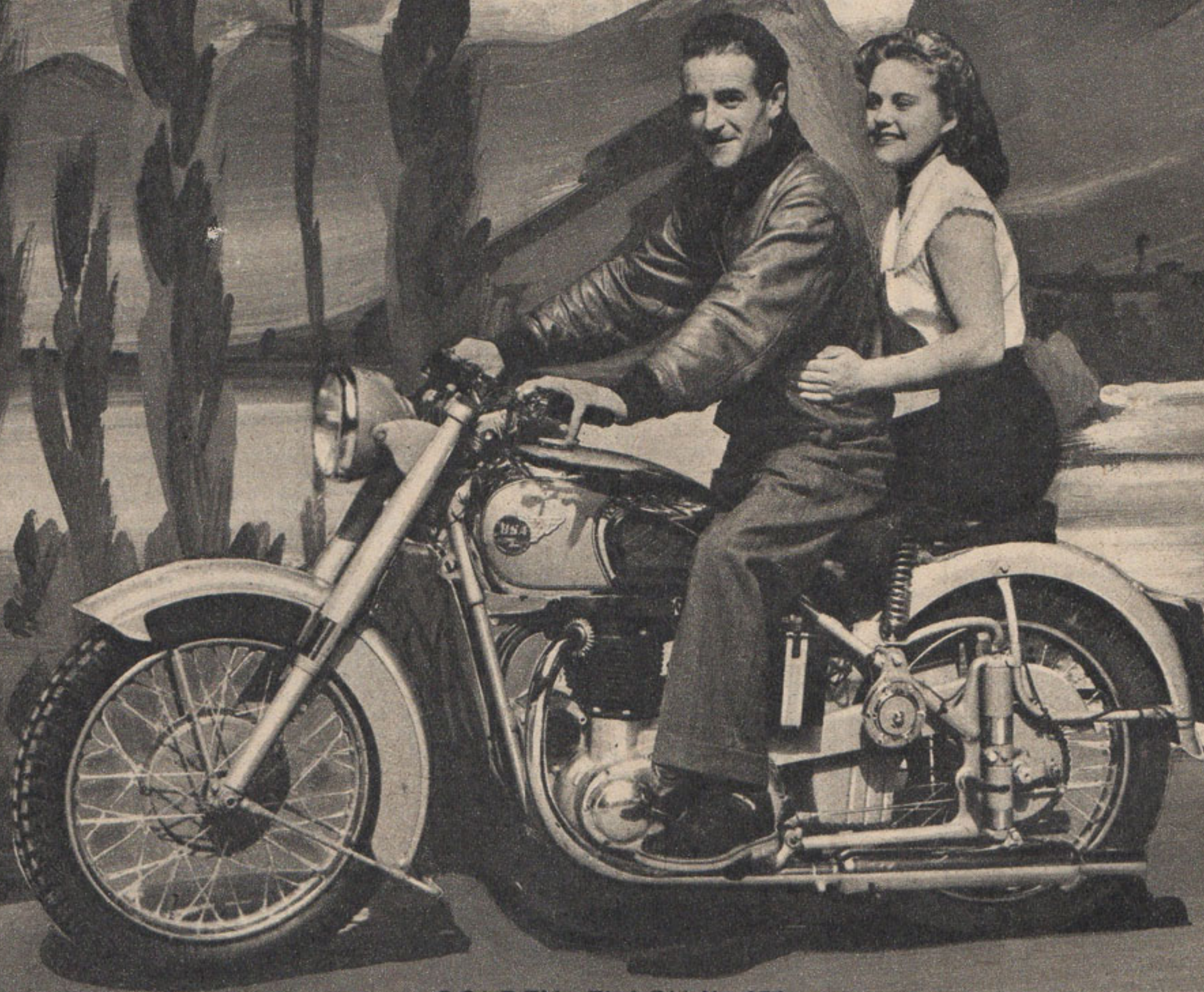
SALON DE LA MOTOCYCLETTE -- PARC DES EXPOSITIONS -- PORTE DE VERSAILLES
STAND 128

TÉL. : LECourbe 40-65

250 AGENTS A
VOTRE SERVICE



20 MODÈLES
DIFFÉRENTS



"GOLDEN FLASH" 650 cc.



le « confort » dans la « vitesse »



MOVEA

IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE
79, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE, PARIS-16^e - Tél. : COP. 27-23 et 40-65

MOTOCYCLES

réalisé des progrès stupéfiants... Prenons des chiffres à l'appui :

La moyenne-record au tour sur le circuit aux difficultés très aggravées par le nouveau « 8 » fer à cheval saute de 58 à 64 kilomètres... et ce n'est pas le seul fait du champion d'Europe 1951, le Belge Leloup, puisque ses temps ont été approchés de 1 et 2 secondes par le champion de France Gilbert Brassine et par le jeune Vouillon qui court encore chez nous dans la catégorie nationale. D'une façon générale, les écarts au tour sont minimes et la suprématie tient à la « régularité », si du moins ce mot peut encore être employé sur un pareil circuit bouclé à une moyenne déjà difficile à tenir sur la route.

C'est dire combien ce Grand Prix de France a été riche en prouesses et en émotions. Le public a notamment fait une véritable ovation aux courses nationales qui ont stupéfié les plus habitués et les plus endurcis.

La revanche;

La voilà bien cette revanche des championnats d'Europe que le moto-cross français attendait... lui qui fut 19^e, 21^e et 22^e à Namur! Certes Leloup ratifie magistralement son titre mais Brassine est second devant le fameux Britannique Lines et le Belge Meert respectivement 7^e et 8^e à Namur. Prieur l'emporte de 4 points sur le champion de Hollande Rietman.

Quant au jeune Vouillon déjà nommé, vainqueur de la course nationale, qui s'est, répétons-le, offert le luxe de tourner à 1 seconde du prestigieux Leloup, laissons-le méditer sur son fiasco de Namur où il ne s'est pas qualifié pour s'être inconsidérément présenté au départ avec une machine mal préparée, un braquet trop court et un joint de culasse qui fuyait... Signalons aussi les grands progrès de Charrier qui « tire » comme un forcené sans souci des risques et s'approche des meilleurs. A ce sujet admirons le cran de Brassine qui fit une chute effroyable : deux loopings avec sa F.N. à 90 à l'heure au bas de la grande descente. Véritablement invulnérable il repartit à toute allure pour terminer 5^e à la manche et 2^e au classement général !

Mais avant de passer un court film des principales péripéties du Grand Prix de France et aux résultats, nous devons, nous l'avons dit, une mention spéciale à l'intérêt sensationnel des courses nationales.

Les nationaux déchaînés!

Les trois courses furent menées à tombeau ouvert par Vouillon, Melioli, Boisserie, Amédéo qui se livrèrent une bagarre terrible aux péripéties et aux fortunes constamment changeantes orchestrées par une longue rumeur humaine qui roulait de la falaise aux trois bosses. Les chutes, les chocs furent nombreux, notamment Broche-lieux et Scossa se passèrent sur le corps; l'ambiance était sensationnelle! Pour ma part c'était ma rentrée à Montreuil après ma fracture du 13 mai; parti second, tout de suite débordé, je terminai 12^e sur 16 après avoir réussi à me faire sérieusement peur. Malgré mon mauvais classement, mon meilleur tour ne cède que 6 secondes au record de Leloup, c'est dire comment les autres ont marché. Croyez-moi, 39 tours, soit 65 kilomètres dans cet enfer, il ne faut pas être fainéant! Et j'ai pu en connaissance de cause juger les incroyables progrès réalisés en trois mois par mes camarades! Et puis le nouveau fer à cheval, ce « 8 » suspendu au glacis sud des carrières, complique salement ce satané Montreuil, notamment l'attaque dans le sens inverse des aiguilles — l'endroit pour les habitués. Le mur de raccordement avec l'ancienne piste (grande descente et ligne droite déboulées à plus de 80) se présente plein biais et jette en l'air, en crabe; il faut viser à gauche pour atterrir à droite à l'étage au-dessus : c'est franc comme un cheval qui recule et dangereux au possible — c'est là, et là seulement, que Leloup a damé le pion à Brassine, quelle maîtrise et quel culot... On appelle ça maintenant le coup de « 8 »!

Le circuit à l'envers, l'épouvantail d'avant, est complètement détrôné par ce nouveau passage... redoutable seulement à l'endroit. Pour octobre le circuit sera porté à 2.000 mètres — qui dit mieux!

Mais laissons là cette digression vécue et revenons-en aux « inters ».

Raccourci sur le Grand Prix de France

Etaient présents : Leloup (B.) avec sa formidable F.N.; Lines (A.), casqué de l'Union Jack sur son Ariel; Meert, champion senior de Belgique passé inter avant Namur où il fut brillant, montant une Saroléa; Rietman, le puissant champion de Hollande sur B.S.A. et son compatriote Koenij.

Les Français alignaient Gilbert Brassine, notre champion en combinaison bleu France sur sa F.N. apparemment semblable à celle de Leloup; Frantz, notre athlétique outsider (B.S.A.); Verrecchia (B.S.A.); Prieur (B.S.A.); Charrier (B.S.A.); Lusseyran (Ariel); Brûlé (Ariel); Thevenet (Norton).

Manquait au départ l'ami de tous, le bon géant Basil Hall, ce virtuose du moto-cross qui enfin remis de sa fracture (printemps) devait faire sa rentrée « chez lui » à Montreuil. Hélas, le dimanche précédent, en Suède, Basil s'était à nouveau très grièvement blessé.

1^{re} manche, 12 tours à l'endroit. — Leloup part en tête suivi de Lines, Brassine, Prieur, Charrier, Verrecchia, Rietman, Frantz, Lusseyran, Meert, Thevenet, Brûlé. Ordre inchangé jusqu'au 3^e tour, Leloup arrive sous le 8 tirant Lines à 20 mètres, Gilbert déboule la grande descente, cisaille, fait un double looping et chute sur la ligne de départ; les autres passent mais Gilbert repart 9^e; Verrecchia est en panne; Thevenet puis Lusseyran tombent aux trois bosses... Au 6^e tour Leloup a tout le 8 d'avance et croise au bas Lines qui monte suivi de Prieur emmenant Rietman attaqué par Brassine qui remonte dur avec Meert revenu de la 10^e place; Frantz qui a chuté est 9^e. Puis la course se stabilise, Leloup tourne sur son avance et c'est dans l'ordre l'arrivée. En fait le champion le Belge a fait cavalier seul. Prieur 3^e est 1^{er} des Français. Bravo Gaston!

2^e Manche, 12 tours à l'endroit. — Cette fois c'est Gilbert qui part en tête suivi de Lines, Leloup (ça va barder), Meert, Charrier, Frantz, Prieur, Brûlé, Rietman, Lusseyran, Koenij, Thevenet. Verrecchia est en panne.

Dès le 2^e tour c'est Lines qui se présente en haut de la grande descente... il a donc passé Gilbert (c'était ce cri de tout à l'heure), Gilbert arrive talonné par Leloup. Tous deux dévalent « ouvert en grand » mais Brassine coupe avant le mur du 8 et Leloup le saute en beauté avec un formidable culot... et bat le record du tour en 1 m. 55 s, cependant Gilbert repasse Leloup qui lui refait le coup du 8. Ça y est Leloup fonce à la poursuite de Lines qui tourne à toute volée entre 1 m. 57 s. et 1 m. 58 s. l'écart diminue et le Belge passe au 7^e tour sur sa puissance. A nouveau la course est jouée, ordre d'arrivée : Leloup, Lines, Gilbert, Meert, Prieur 6^e, Rietman.

Finale à l'envers sur 15 tours. — Brassine part en tête suivi de Verrecchia, Leloup, Lusseyran, Lines, Rietman, Meert, Charrier, Frantz, Brûlé, Thevenet; Prieur est dernier (dommage il était alors 1^{er} ex æquo des Français avec Gilbert).



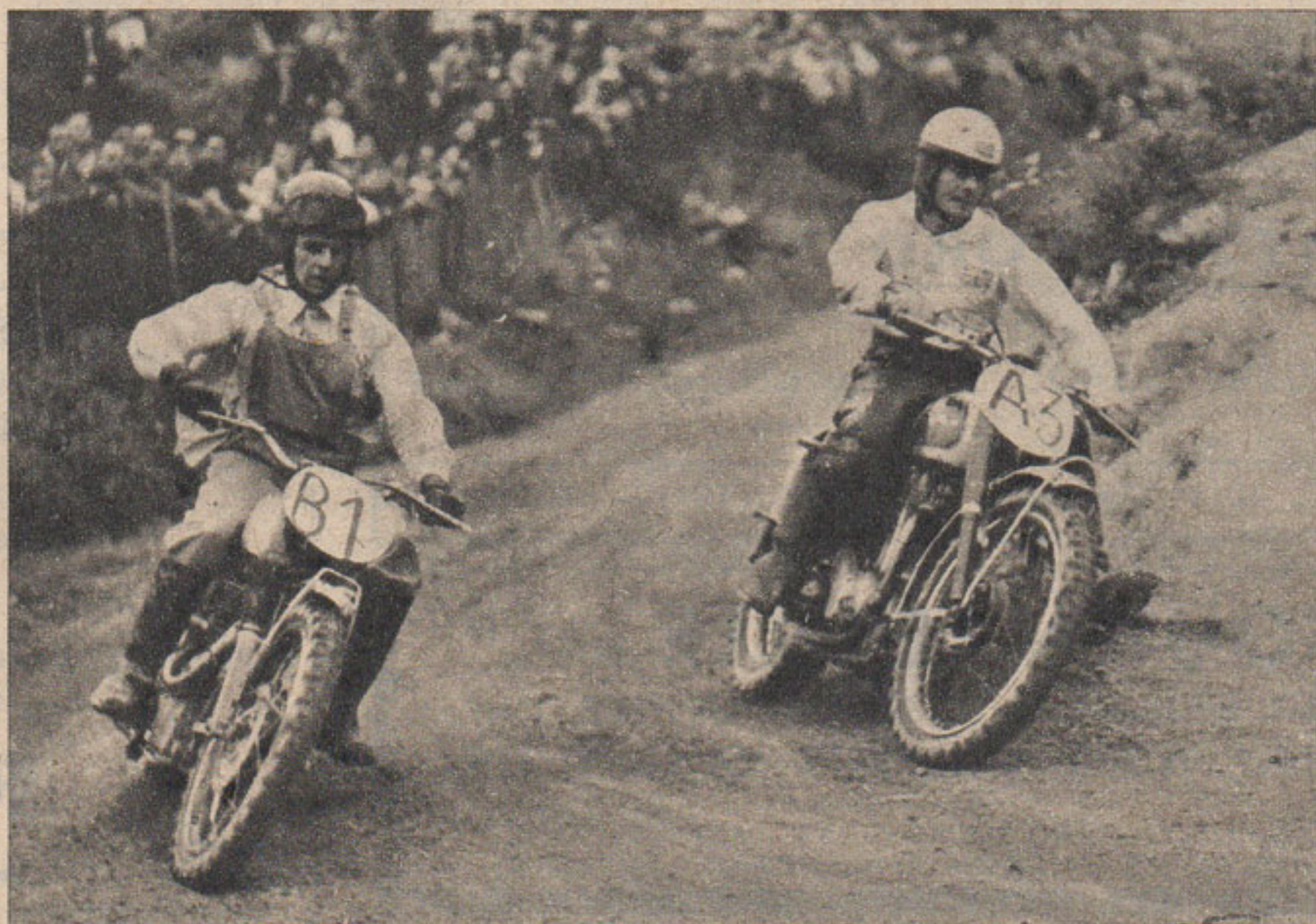
Le jeune et fougueux national Vouillon au guidon de sa Gold-Stard B.S.A.

Dès le second tour Verrecchia qui tournait fort est à nouveau trahi par sa mécanique (insuffisamment préparée comme à Namur). Gilbert résiste aisément à Leloup qui, dans ce sens, ne peut lui faire le coup du 8. Lines s'attarde, Meert le passe, puis c'est le tour de Frantz très en verve sur le tard et c'est l'arrivée de Brassine en vainqueur sous les vivats... et bientôt le crépuscule étend ses ombres dans la fosse aux loups; tout est bien, le moto-cross français a racheté Namur.

Nous terminerons cependant par une critique : pourquoi diable a-t-on en haut lieu fait coïncider le Grand Prix de France de Moto-cross avec la finale des championnats de moto-ball? C'est une curieuse façon de se faire de « l'auto-concurrence »... il est vrai que le terme s'apparente aux sports mécaniques!

R. MOUCHET.

Lines a pourtant la corde mais Leloup plus dans la ligne de pente va le passer dans le mur du raccordement du 8 par un terrible coup de gaz — ce mur s'élève à pic quelques mètres devant les deux champions (course à l'envers).



AU HASARD DES RENCONTRES

Nom : MONNERET. Prénom : Georges. Né le : 4 octobre 1908. Coureur : International. Catégories : 350, 500, 1.000.

1^{re} COMPÉTITION : En 1926, course de côte de Gonesse, à 18 ans; n'a pas été classé, parce que trop lent (!).

PALMARÈS : A été première fois champion de France en 1932.

A depuis tellement accumulé de records qu'il est devenu le recordman du monde des records mondiaux.

Parmi tous ces lauriers, nous ne citerons que les principaux records non encore battus, car Monneret est détenteur de 50 records inviolés.

1936 : record de l'heure en sidecar 350 Jonghi; 1937 : record du monde catégorie 500 des 9, 10, 11, 12 et 24 heures, sur Monet-Goyon; 1949 : record du monde des 3, 4 et 5 heures sur A.J.S., catégorie 500 (toutes catégories); 1951 : record du Monde des 9, 10, 11, 12 et 24 heures, catégorie 250.

A aussi gagné le championnat du monde en hors-bord en 1936!

On peut ainsi se rendre compte que « la compétence qu'on ne discute pas » est autre chose qu'un simple slogan.

OBSERVATIONS : Marié, père de deux garçons, Jean et Pierre, coureurs comme leur père, et qui suivent ses traces sous sa direction, ce qui ne donne pas de trop mauvais résultats, si l'on en juge par les compte-rendus des courses qu'ils disputent.

Voulait être chanteur fantaisiste. S'est trouvé



dans la moto à la suite de diverses circonstances, et y est resté malgré les avis défavorables de tous ceux qui le connaissent à cette époque. Nous ne pouvons que le féliciter de son « entêtement ».

Une de ses plus grandes satisfactions : voir que dans la course, en France, les Monneret ont un nom qui représente quelque chose avec quoi il faut compter.

Dirige trois magasins dont l'aménagement témoigne d'un goût certain et d'un sens profond de l'organisation commerciale.

REMARQUES PERSONNELLES. — D'allure très jeune et dégagée, souriant, alliant à une conscience exacte de sa valeur une modestie sans ostentation, Georges Monneret pratique une hospitalité qui en fait un hôte charmant, causeur agréable, qui offre à ses invités table de choix et conversation brillante.

Par-dessus tout, il est un champion « vrai » et un sportif sincère, qui a tout donné à la moto, y compris ses fils.

Sa longue carrière de champion lui a donné une vision très objective de la course avec tous ses aléas, ses dangers et ses joies, ainsi qu'on pourra le lire plus tard dans les colonnes de « Motocycles ».

Il est fier de son expérience, acquise après bien des déboires et des souffrances, car elle lui permet d'aider ceux qui débutent, qu'il s'agisse de ses fils, ou de jeunes, amoureux de la course motocycliste.

Monneret, c'est une vedette, c'est un grand champion, c'est un gentilhomme du sport motocycliste.

(Suite de la page 56).

a vraiment accompli un exploit extraordinaire.

Après un repos bien mérité, nous descendons lentement par le Dirocamento Gorge vers Bormio, Tirano, Sonorio, Menaggio et à la frontière italo-suisse. Bellinzona est choisi comme quartier général.

En montant le Tessin, nous laissons derrière nous Biasca et Airolo. A Airolo, on peut encore voir les dégâts causés par des avalanches tombées l'année passée. Le Saint-Gothard n'est ouvert que depuis la veille, donc, nous avons

de la chance. Nous retrouvons ici les mêmes conditions que sur les cols d'Italie et d'Autriche. Un tout petit passage a été percé à travers l'immense masse de neige, haute de plusieurs mètres. Le trafic est réglé par « Walkie-Talkie ». A peine arrivons-nous à Hospenthal qu'une nouvelle montée commence, le Furka, un col des plus durs. La circulation se fait en sens unique, car les passages entre les murs de neige sont trop étroits. Nous arrivons enfin à Gletsch, et au lieu de franchir le Grimsel nous descendons la vallée du Rhône vers Brig.

Le pire (le meilleur, à mon avis) est donc derrière nous et nous avons la Suisse dans toute sa splendeur devant nous. Nous continuons vers Martigny, Aigle, par le col du Pillon, sur Thoune, Interlaken et, finalement, Berne, une des plus jolies villes que j'ai vues.

Avant la nuit nous arrivons à Neuchâtel. Le lendemain, 14 juillet, nous traversons la frontière de France, juste au bon moment pour célébrer la fête nationale française.

Bientôt notre raid va finir.

Bert KERSHAW.

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Etrangères

Spécialiste BMW

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

TOUTIN LEBELLE & C^{IE}

149, Bd Jean-Jaurès, CLICHY — Tél. : PER. 10-41

AGENCES TOUTES MARQUES

RÉPARATIONS et MISE AU POINT par SPÉCIALISTES
PIÈCES DÉTACHÉES — ACCESSOIRES — SIDECARS

MOTOBÉCANE - TERROT - PEUGEOT

NORTON - GUILLER - GILLET-HERSTAL

EXCELSIOR — GNOME-&-RHONE - 175

Agent exclusif : Les réputées 125 ULTIMA

Livrables de suite dans toute la France

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES anciens et nouveaux modèles

EXPÉDITION DANS TOUTE LA FRANCE (Remise aux patentés)

Joindre un timbre pour la réponse

R. VOIVENEL

VENTE A
CRÉDIT

34, Rue de Charonne, PARIS-11^e - ROQ. 17-13

ACHATS

ACHETE comptant toutes motos. Faurie, 8, av. de Saint-Ouen, Paris.

ACHETE R 12, très bon état. Simonet, 142, rue Emile-Duployé, Paris-18°.

ACHETE comptant ttes motos et vélom. récents. Hurni, 38, r. Saussure, Paris-17°.

VENTES

TRIUMPH 500 speed-twin 39, ét. imp., plus 1 pn. nf. Tél.: Ség. 63-47. Tte la journ.

HARLEY 750 luxe, Peugeot 125 ét. nf. Weil, 20, rue d'Hauteville, Paris-10°. H. bureau.

A.M.C. 175 1951, rouge chrome. F. tél. Susp. AR. Toute équip. Px 130.000 fr. Lefebvre, 37, rue Proudhon, Paris-12°. Ap. 19 h. 30.

B.S.A. 350 B 31, 1951, com. nve. Px 125.000 fr. Delhomme, 275, r. de Charenton, Paris-12°. Ap. 19 h.

GNOME 350 culb. tpe. Sup. Maj. parf. ét. Hertzog, 115, r. Saint-Honoré, Paris. Tél.: Lou. 15-87.

TERROT 350, side Roy cap. P.-brise méc. pres. imp. Px 110.000 fr. Bolot, 86, r. Aqueduc, Paris-10°. Ap. 18 h., sam. et dim. mat.

TRIUMPH T 80. Px 120.000 fr. RUDGE comp. Px 100.000 fr. B.M.W. R 12. Px 120.000 fr. NORTON 16 H. Px 100.000 fr. PEUGEOT 515 sport. Px 95.000 fr. N.S.U. 350. Px 90.000 fr. NORTON 633. Px 100.000 fr. Baselis, 229, rue Solferino, Lille. Agent Norton, D.K.W., Excelsior, A.J.S.

PEUGEOT 125, excel. ét. méc. Px 45.000 fr. Belles, 28, r. Milton, Paris-9°.

50 MOTOS allemandes et françaises, épav. à remont., mot. rév. Crédit ss int. pr liv. mars. Faurie, 8, av. de Saint-Ouen, Paris. Métro La Fourche. Tél.: Mar. 45-07.

BERNARDET 250 équip. cplet. 700 km. Danton. Tél.: Did. 86-20. Poste 366.

ZUNDAPP orig. 800, 4 cyl. ét. nf, side luxe. Px 200.000 fr. Robin, à Saujon (Charente-Maritime).

SIDE IMPERIAL 1 p. 1/2, capote, pte-bag., comme nf. Cornu, 13, av. Jean-Jaurès, Dijon.

CAUSE dble emploi, vend. Sachs 125, susp. AV. et AR., blocs caoutchouc, Px raisonnable. Lecointre Maurice, Neufchâtel-en-Saosnois (Sarthe).

TERROT 350, ét. nf. Px 120.000 fr. Blond Jacques, Ecouen (S.-et-O.).

B.M.W. R 66, aspect et méc. imp., moyeu AV. Rossignol, plus 2 cyl. et 2 pistons de rechang. H. Antoine, Etival (Vosg.).

Un cabai vous convaincra



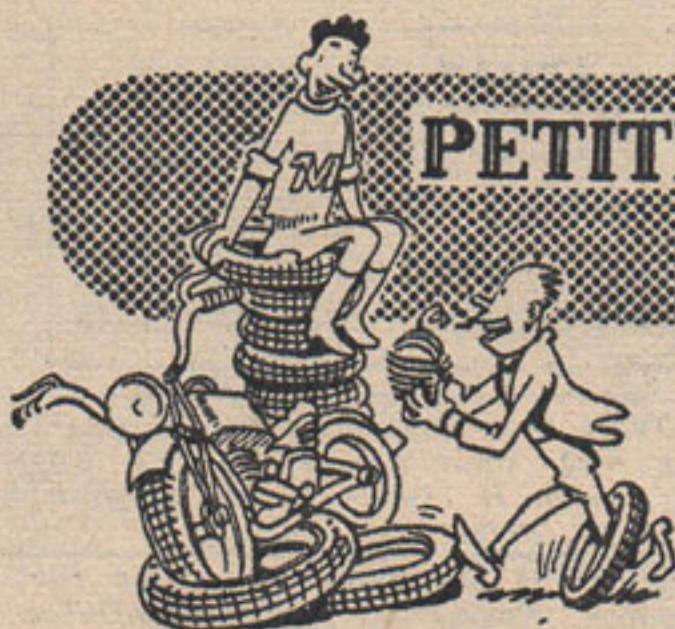
"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR VÉLOS ET TANDEMS

3 VITESSES - REFRIGÉREMENT PAR TURBINE
58-30, RUE DU BORGEO - PARIS 20°
Tél. 46-47

B.M.W. 600 et 750 sport ou course. GUZZI 250 course. Rog. Sceaux, 204, r. Belleville, Paris-20°.

MATCHLESS 350, 1950, 6.000 km. Bouchequet, 11, r. Eug.-Sue, Paris-18°.



PETITES

ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs



« Les meilleurs »

PISTON BORGIO

34, Av. du Roule

S.A.F. CAP. 44.000.000 FR.

NEUILLY (Seine)

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

MOTOCYCLES

ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE
DÉFENSE

M. Louis FRANCHET

Assureur-Conseil

22, Rue E. Deschanel — ASNIÈRES

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

EXCELSIOR 350, A.C.T., ét. nf, pn nf fche télesc. avec amortiss. hle. Defrance, 92, r. de Paris Boulogne-sur-Seine.

BERNARDET 250, parf. ét. Px 135.000 fr. av. remorq. Monor. Tavernier, 39, bd. Saint-Marcel, Paris-13°.

MALTERRE 175, impec. A crédit. Cse dle emploi. Falaise, 55, av. Secrétan, Paris.

MOTOBECANE 350 R 46 C, ét. nf. Px 170.000 fr. Gardet, 93, r. de Mitry, Aulnay-sous-Bois (S.-et-O.).

CAUSE départ, Terrot 500 R.G.S.T., 4.900 km. garant., pare-chocs, nomb. acces. ét. nf. Urgent. Px 180.000 fr. B. Fouère, Châtelaudren (C.-du-N.).

MOTOBECANE 175 Z 2 C, mai 1951, 5.000 km. Px 135.000 fr., selle Méra spec. Café Nugue, 69 bis, pl. Voltaire, Lyon-3°.

TERROT 250 lat. pns b. ét., compt. tansad, 65 M. Francon, 10, r. Küss Paris-13°. Ap. 19 h.

BERNARDET 250, avril 51, 4.000 km. N.S.U. 250, 1942, 4 vit. sél. Px 85.000 fr. Girard, 7, av. Foch, Chelles (S.-et-M.). Essai à volonté.

B.S.A. 500 twin A 7, 15.000 km., ent. orig. avec access. Px int. 220.000 fr. Fanoni, 126, r. Charonne, Paris-11°.

TANDEM Dery 1950, ét. nf. Px 75.000 fr. Viallet, 55, r. des Morillons, Paris-15°.

MAGNAT-DEBON 175, culb. 4 vit. sél., fche télesc. 1 boîte vit. N.S.U., 4 vit. sél., 1 pn cross 21 pces. Maury, av. d'Ayde, Saint-Thibéry (Hérault).

PARTICULIER à particulier vend Auto-moto 125 AVL, mai 1951, ét. nf, équip. Px 100.000 fr. Saintoyant, 5, r. Leboutoux, Paris-17°. H. repas.

CUCCIOLO cyclom. Bloc 2 V, f. tél., 5.000 km. Pns nf. Px 55.000 fr. Vend c. d. emp. ou échg. ctre caméra 8 mm. ou app. photo 24x36 récents et de même val. Figuière, 37, r. Cambon, La Garenne-Colombe. A 50 m. gare Les Vallées.

PIECES ET MOTOS incomp. et cadres. INDIAN typ. C.A.V., BIANCHI 500 lat., GUZZI 500 soup. oppos. GNOME 250, 350, 500, 750. Carters moteurs et boîte 4 vit. BENELLI 500, roues nves RENE-GILLET 750, pièces div. occas. MOTOBECANE, PEUGEOT, JAP, SAROLEA, B.S.A., etc. Pneus Ribbed 26x300, jantes de 21. Voit. D.K.W. 6 CV., 4 cyl. en V, 1000 cmc., 2 tps décapot. Rem. à nf. ét. impec. garant. Moto compét. MAGNAT-DEBON 175, 250, 350, 500 cme nves. Nougier frères, Saint-Andiol (B.-du-R.).

LES POIGNÉES
"SOUPL"

POUR
MOTOS



ET
VÉLOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.I.
43, Rue Marius Aulon. LEVALLOIS. Per. 06-35

SALON : STAND 251

DES AFFAIRES
EN ÉTAT ET A REMONTER

B.M.W. R 35, R 4, R 11, R 12, etc...
D.K.W. 198, 250, 350, 500 SB et NZ.
N.S.U. 100, 198, 600 bloc et 500 A.C.T.
ZUNDAPP 196 au choix, bas prix.
ARDIE 500 et 125 incomplètes.
B.S.A. WM 20, 4 vit. bon ét. Px 95.000 fr.
GNOME Side 500, 2 cyl. cardan. Px 85.000 fr.
GNOME 750, 2 cyl. 4 vit. cardan. Px 75.000 fr.
GNOME D 5 bloc 4 vit. à profit. Px 75.000 fr.

GNOME Major 4 CV. bloc 1940. Px 75.000 fr.
TERROT 500 R.D.A. à révis. 4 vit. Px 75.000 fr.
MONET-GOYON 4 vit. excel. état. Px 75.000 fr.
MOTOBECA modèle 1940, bloc bien. Px 65.000 fr.
PEUGEOT 4 CV. P 112, incroyable. Px 55.000 fr.
GNOME Junior et AX 2, à partir 45.000 fr.
INDIAN 500 gd choix, à partir 60.000 fr.
INDIAN 1.200 av. ou sans side. Bas prix.
 Epaves cadres, fourches, moteurs, roues, sidescars, etc... de marques diverses.
Alazard, 47 bis, av. de Clichy, Paris-17^e.
 Fond du passage à côté du cinéma.

SCOOTER A.G.F. laissé à 99.000 fr.
 Side **BUFLIER** 1 pce mod. Pacific 48.
 Px 50.000 fr. 1 side **BUFLIER** 1 pce 1/2
 côte à côte, roue indép. Pare-brise Sécurité,
 tablier protect. Px 58.000 fr. *Deprez, 187,
 r. Armand-Sylvestre, Courbevoie (Seine).*
 Tél. : Déf. 07-01.

SCOOTER 125 à 1.000. Liv. rapide avec
 30 mois crédit, 30 % à la commande.
 Concessionnaires nous consulter. *M. Des-
 toulouse, 3, r. Vicat, Grenoble (Isère).*

GNOME-RHONE 125 R.3, bn ét., access.
 Px int. *Moles, 5, r. L.-Dierx, Paris-15^e.*

PIECES ET MOTOS incomp. et cadres.
INDIAN type C.A.V. **BIANCHI 500** lat.
GUZZI 500 soup. opposées. **GNOME**
 250, 350, 500, 750. Carters moteurs et boîte
 4 vit. **BENNELLI 500**, roues nves. **RENE**
GILLET 750. Pièces div., occas. **MOTO-**
BECA, **PEUGEOT**, **JAP**, **SAROLEA**.
B.S.A. etc. Pneus **RIBBED**
 26x300, jantes de 21. Voit. **D.K.W. 6 CV.**
 4 cyl. en V, 100 cmc., 2 tps, décapot, Rem.
 à nf. ét. impec. garant. Moto compét.
MAGNAT-DEBON 175, 250, 350, 500,
 cmc nves. *Nougier frères, St-Andiol
 (B.-du-Rh.).*

Royal-Enfield

Agence pour Paris

Dépositaire
PNEUS AVON

ARIS

11, Rue Labie - PARIS (17^e)
 Tél. : Étoile 08-66

DOUGLAS 600 1936, 4 vit., pièces déta-
 chées orig. mécan. parf. Px 120.000 fr.
Guibert, 47, av. de l'Opéra. Tél. : Opé. 07-38.

B.M.W. R. 51, ét. nf., ent. équip. Px
 280.000 fr. *Taury, 50, r. O.-Mirbeau,
 Paris-19^e. Tél. : Éto. 19-30.*

ARIEL 1.000 cmc. 4 cyl. alu. susp. AR.
*Nebout, 22, r. de la Croix-du-Val, Meudon
 (S.-et-O.).*

PENDANT LE SALON

Pour vos repas d'affaires ou d'agréments

au FRANCO-ITALIEN

Cuisine soignée — Ambiance agréable — Prix modérés

9, rue Brunel, PARIS-17^e — Métro Argentine — ÉTO. 14-54

ACHAT COMPTANT
 Tous Vélocipèdes, Motos
 — Scooter, Dérby —
DELAIRE
 4, Impasse de la Galté - DAN. 55-43

ROVIN type D.2, 1949, mot. et pns trs
 bon état, roulé 13.000 km. Px Argus
 165.000 fr. *H. Julien, 7, av. de Grande-
 Bretagne, Perpignan (P.-O.).*

TRIUMPH 350 culbutée, fourche téles-
 copique. *Bodin, 7, rue Marcel-Dubois.
 Paris-12^e.*

SAROLEA 600 sup.-culasse, ét. impec.,
 fourche tél., suspension AR., selle bi-pl.,
 sacoches Sanor. *Lebigot, 20, r. Chappe,
 Paris-18^e. Vis. après 19 h.*

ÉCHANGES

VENDS ou échang. A.J.S. 1.000, side 2 pl.
 impec. Px 200.000 fr. Ctre voit. 4 pl.
Binic, 23, r. Corot, Ville-d'Avray (S.-et-O.).

RENE-GILLET 6 CV. type G rénovée,
 pns nfs, ctre 175 récente. *Godiveau, 12, r.
 Jacques-Catric, Les Lilas (Seine).*

VOITURES

PARTICULIER à particulier, Renault
 4 CV. gd luxe, impec. Glace descendante,
 marchepied, ampèremètre-thermo, 5 pns
 ent. nfs. Px 370.000 fr. *Vullet, 5, r. Ballu,
 Paris. Tél. : Tri. 65-86.*

HANOMAG 9 CV., mot. nf. Reprise
 moto. *Hurni, 38, r. Saussure, Paris-17^e.*

EMPLOIS

DISPOSANT à Orléans très bel atelier
 bien placé, cherche exclusivité Cyclomo-
 teur de bonne fabrication, donne toutes
 garanties. S'adresser *Motocycles.*

CHERCHONS mécanicien spécialiste
 moto, soudeur, metteur au point, sérieux,
 actif. Réf. exigées. Travail continuél
 assuré. *Moto-Bastille, 6, bd Richard-
 Lenoir, Paris.*

DIVERS

1 **REMORQUE** pr 3 motos, 1 moteur
SIMCA 5, 1 **GNOME-ET-RHONE 750**,
 1 **TRIUMPH**, 1 **500 JAP-RACING**,
 1 side course, 1 boîte **TERROT** course
 4 CV., 1 cadre **ARIEL**, **B.M.W. 600** com-
 pèt. à remont. *Roger Sceaux, 204, r. de
 Belleville, Paris-20^e.*

BOTTES cuissardes, bas prix, tarif c.
 timbre, stocks américains. *Remoncourt
 (Vosges). M. Léon Bourgeois.*

DRESCH spécialiste. *Molisse, Motos, 80,
 bd Henri-Sellier, Suresnes (Seine).* Mise
 au point, réparations, vente, achat,
 échange. Stock pièces détachées tous mo-
 dèles.

INDIAN 1.200, 500. Réparation, échange
 standart de tous organes, pièces détachées.
Taury, 50, r. Octave-Mirbeau, Paris-17^e.

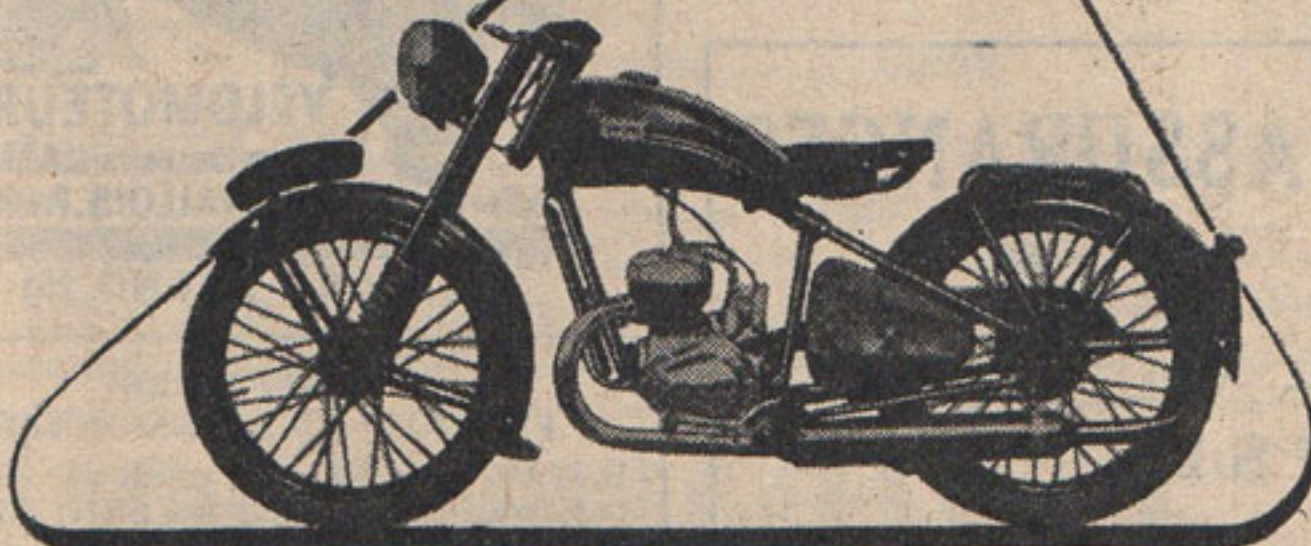
CHERCHE maison intér. par variateur
 vitesse progress. av. point-mort. *Charleux,
 15, rue Lecocq, Sèvres (S.-et-O.).*

VELOMOTEUR 125^{cm3}

Bloc moteur 2 temps, 3 vitesses
 Cylindre à haut rendement
 Allumage par volant magnétique
 Sélecteur au pied
 Cadre en tube
 Fourche télescopique
 Selle confortable
 Pneu 25x3 à l'arrière
 Réservoir de 12 litres
 Serrure anti-vol
 Email noir, couleur, chrome
 Vitesse : 85 km heure

R 4

Qualité



GNOME RHONE

Service Vente et Magasin d'Exposition : 49, av. de la Grande-Armée, PARIS - KLE 90-56
 Service Pièces détachées et Réparations : 16, rue Félicien-David, PARIS - AUT 08-90

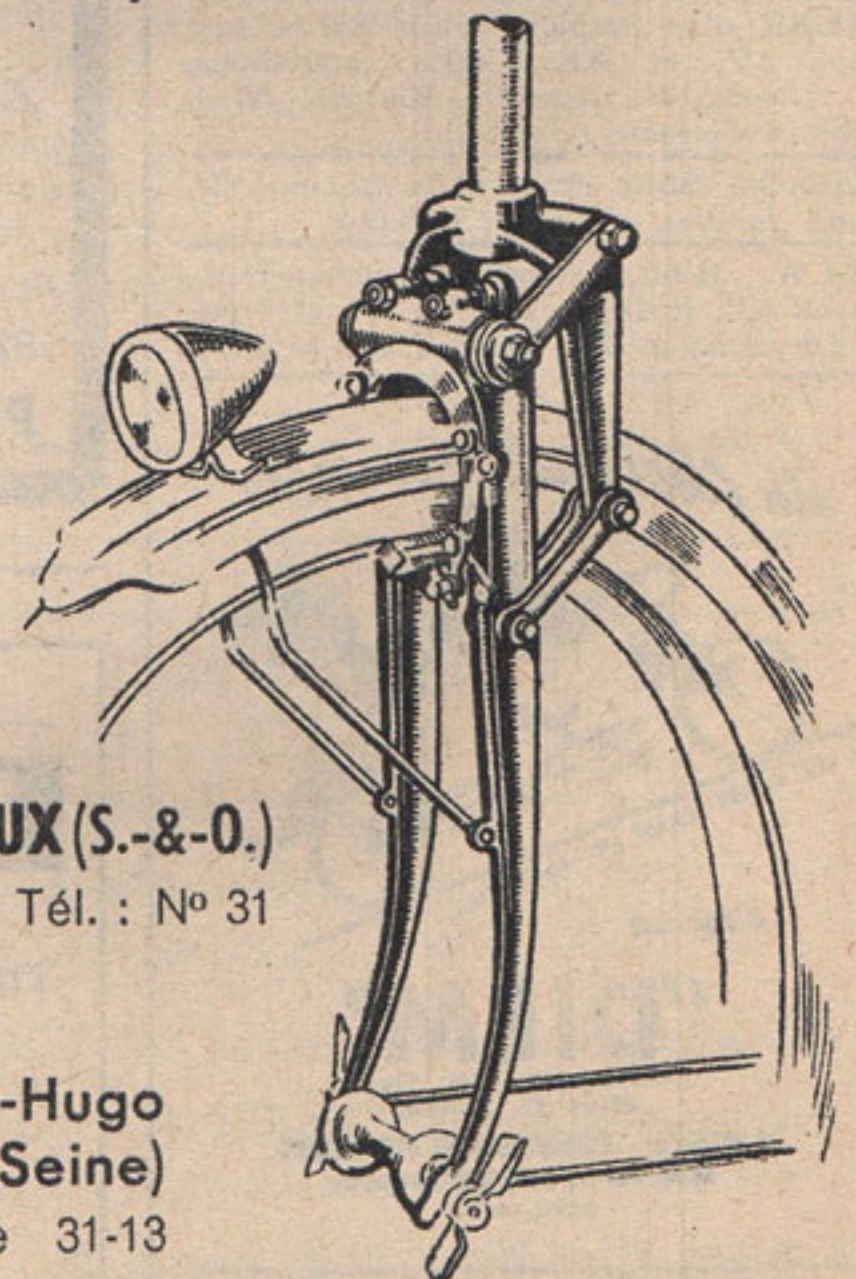
Vente à crédit chez tous les Concessionnaires

Catalogue N° 20 gratuit sur demande



FOURCHE ÉLASTIQUE "SOUPLESS"

BREVETÉE S. G. D. G.



2, Rue du Lac, VIGNEUX (S.-&-O.)

R.C. Corbeil 28-753 Tél. : N° 31

DÉPOT :

27, Rue Victor-Hugo
 LEVALLOIS (Seine)

Tél. : PEReire 31-13

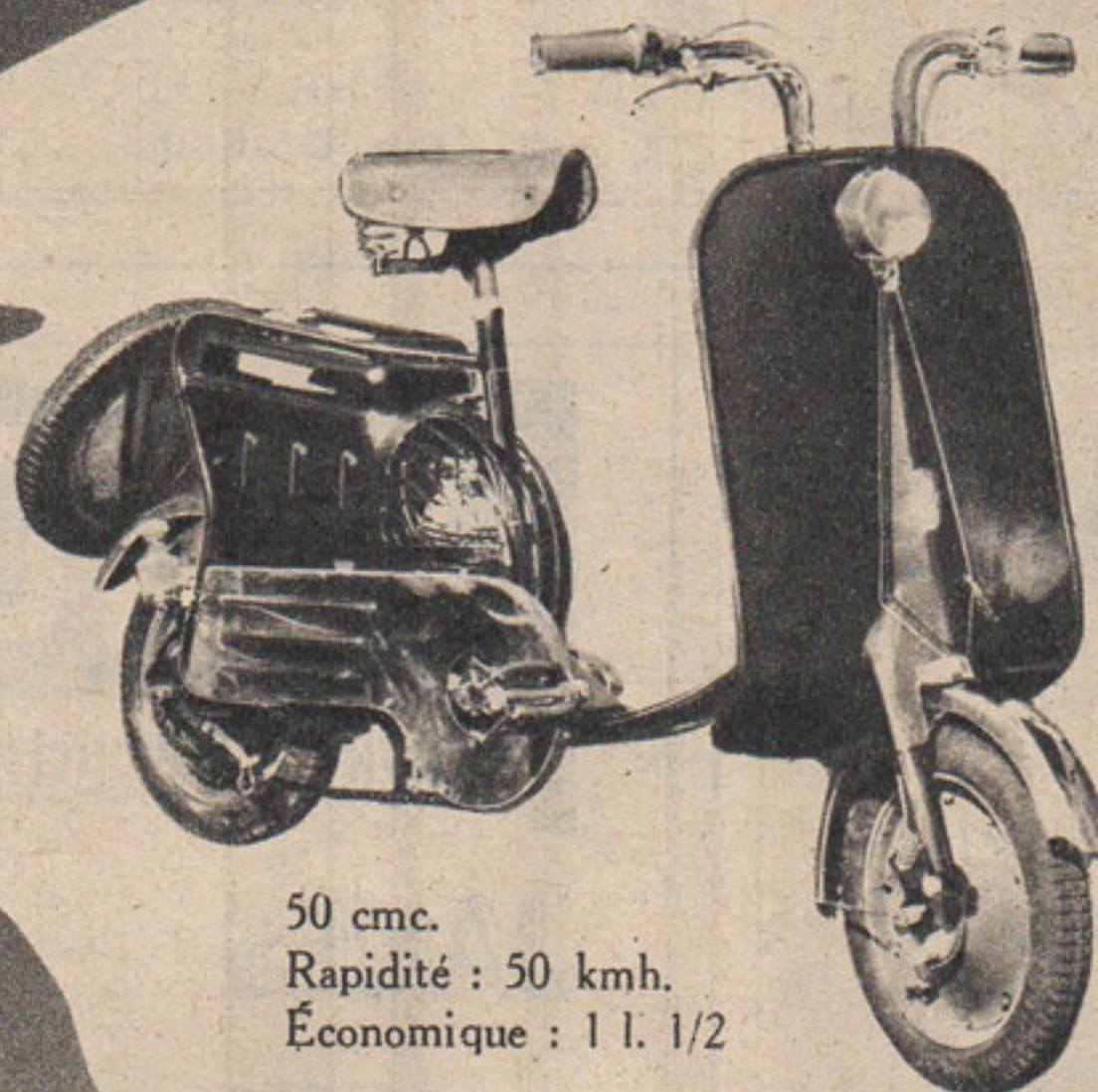
AGENT GÉNÉRAL DE VENTE

133, Rue du Temple, PARIS-3^e — Tél. : ARChives 56-15

LA MANUFACTURE FRANÇAISE DES SCOOTERS "ARDENT"

47, Rue Georges-Clemenceau, CANNES (A.-M.)

présente



50 cmc.
Rapidité : 50 kmh.
Économique : 1 l. 1/2

Léger : 30 kg.
Peu d'encombrement
Grand rayon d'action

Le Baby Scooter ARDENT

LUTÈCE-AUTOMOBILE

Av. Gal De Gaulle, GARENNE-COLOMBES CHA. 45-25

Robert OUBRON

26, Avenue de l'Opéra, PARIS-1^{er}

MONNERET

138, Rue de Tocqueville, PARIS-17^e WAG. 42-04

STATION-SERVICE-83

83, Av. Grande-Armée, PARIS-16^e PAS. 46-25

VOUILLE-SPORTS

48, Rue de Vouillé, PARIS-15^e LEC. 56-32

G. S. M.

8, R. des Écoles, PARIS-5^e ODÉ. 62-98

AGENT GÉNÉRAL
POUR

PARIS

CH. PORTET

61, RUE DANTON
LEVALLOIS

S. PECHINEZ-ELECTA

72, Av. Jean-Jaurès, PARIS-19^e

MAGENTA-MOTOS

9, Boulevard Magenta, PARIS-10^e NOR. 11-60

MONNERET

7-9, Bd Beaumarchais, PARIS-4^e TUR. 96-56

TOUTMOTOCYCL

9, Boulevard Voltaire, PARIS-11^e ROQ. 27-47

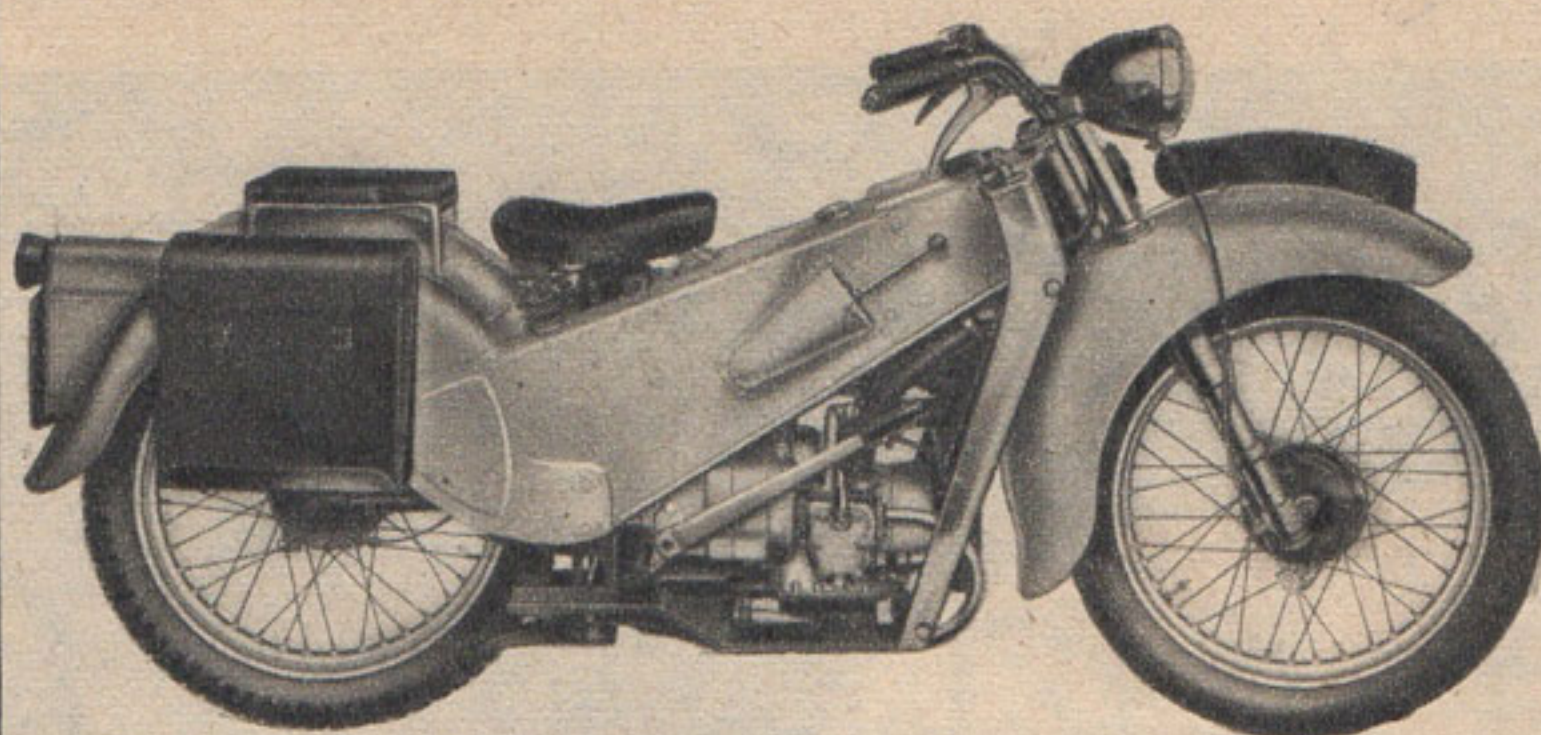
G. S. M.

189, Bd de la Gare, PARIS-13^e POR. 39-00

MONNERET

106, Av. A.-Briand, MONTRouGE ALÉ. 21-71

ET 300 AGENTS EN FRANCE



La Silencieuse *Velocette* L.E. 200, 3 cv.

Absolument SILENCIEUSE, PROPRE et CONFORTABLE à conduire, elle ressemble comme conception à la voiture. Son moteur 2 cylindres Flat Twin à refroidissement par circulation d'eau, TRANSMISSION PAR CARDAN, Fourche télescopique, SUSPENSION AR. RÉGLABLE, consommant moins de 3 litres aux 100 km., absolument complète et bien équipée. Ce véhicule peut résoudre tous vos besoins de transport et se conduit en TENUE DE VILLE.

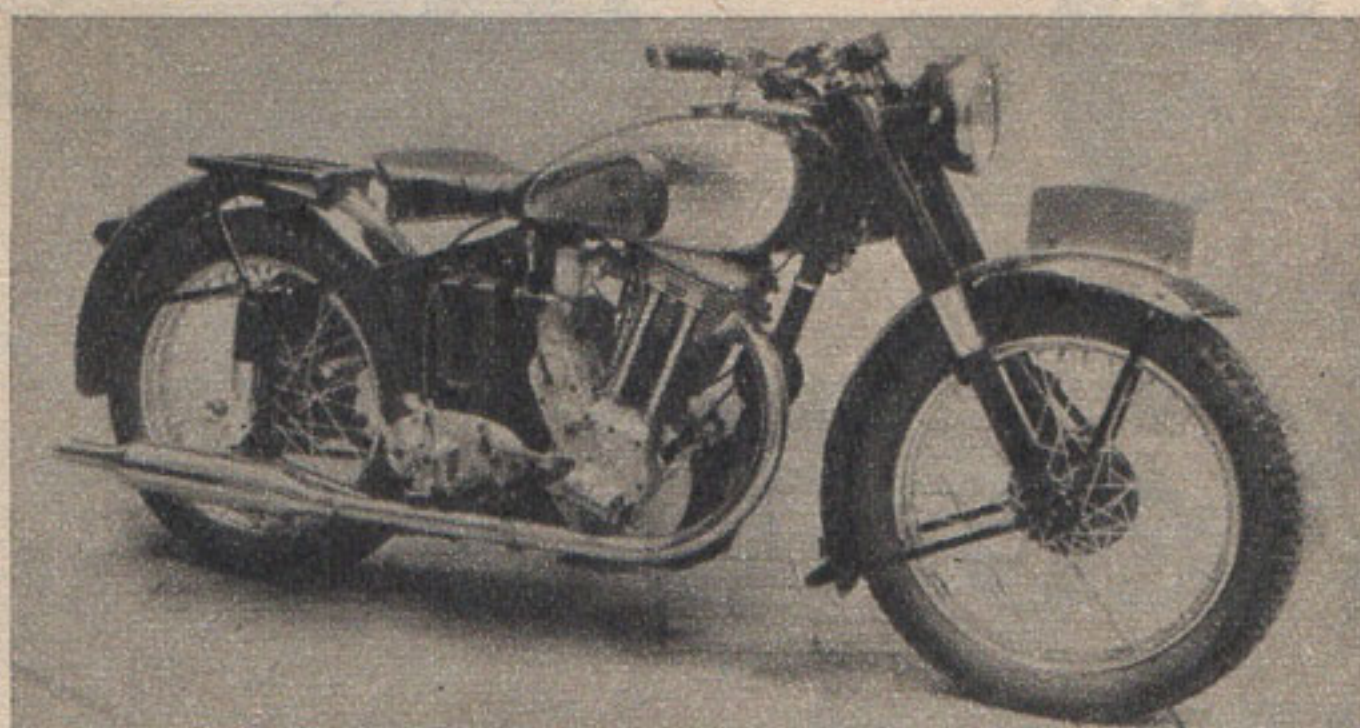
En modèle Sport : la 4 CV. 350 cm. TYPE M.A.C., de réputation mondiale, très appréciée pour sa tenue de route.

SANDFORD, Importateur

31, Rue Greffülhe, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

1901 *SAROLÉA* 1951

Fête cette année
son Jubilé de constructeur de motocyclettes



Toute la gamme de ses modèles 1952 est livrable de stock

125 cc., 350 cc., 500 cc., 600 cc.
et la MOTO-CROSS des Champions

Demandez catalogue et renseignements à l'agent de votre région
ou à la

Maison SAROLÉA (S. A.) HERSTAL (Belgique)

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES



Velocette

MOTOBÉCANE

TERROT
CRÉDIT



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

JAMES

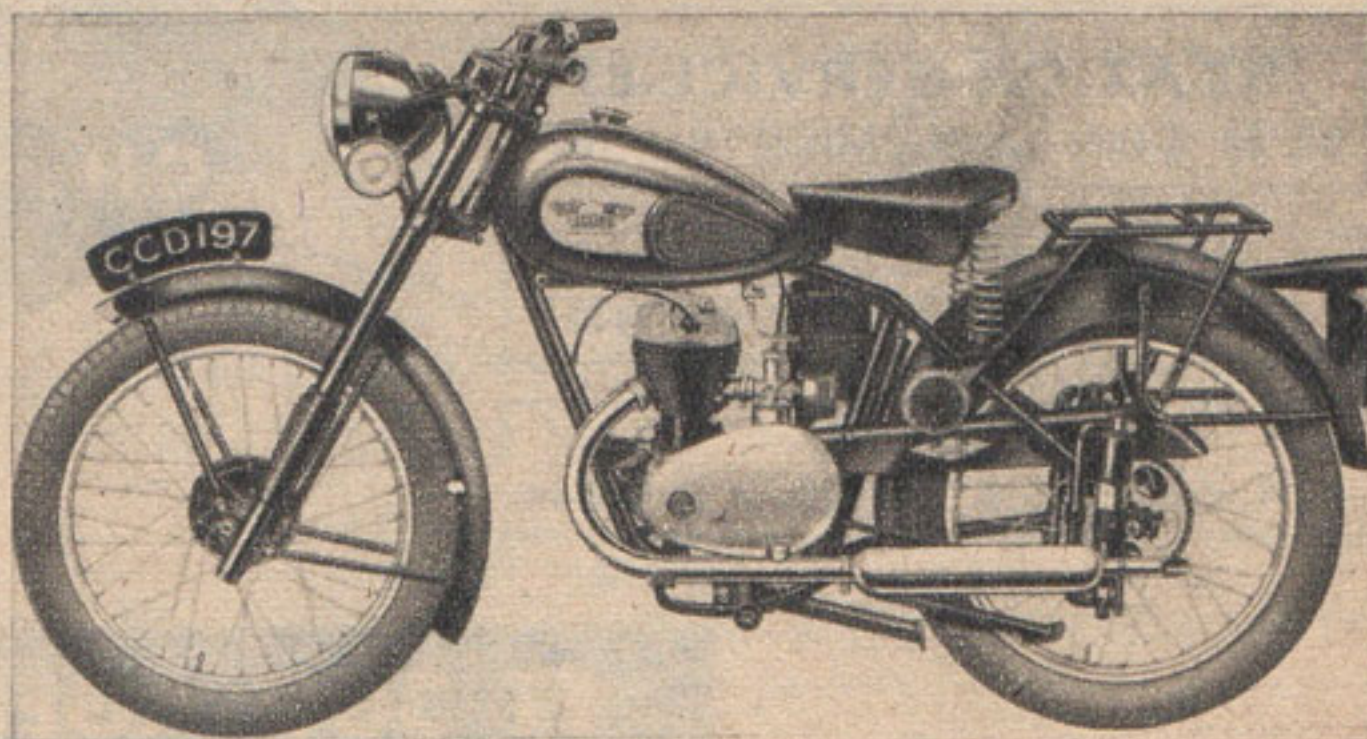
La moto légère de grande classe

100 cmc. COMET - 125 cmc. CADET
197 cmc. CAPTAIN : Moteur Villiers

Suspension arrière, Fourche télescopique, avertisseur, batterie

SANDFORD, Importateur

31, Rue Greffülhe, LEVALLOIS-PERRET (Seine)



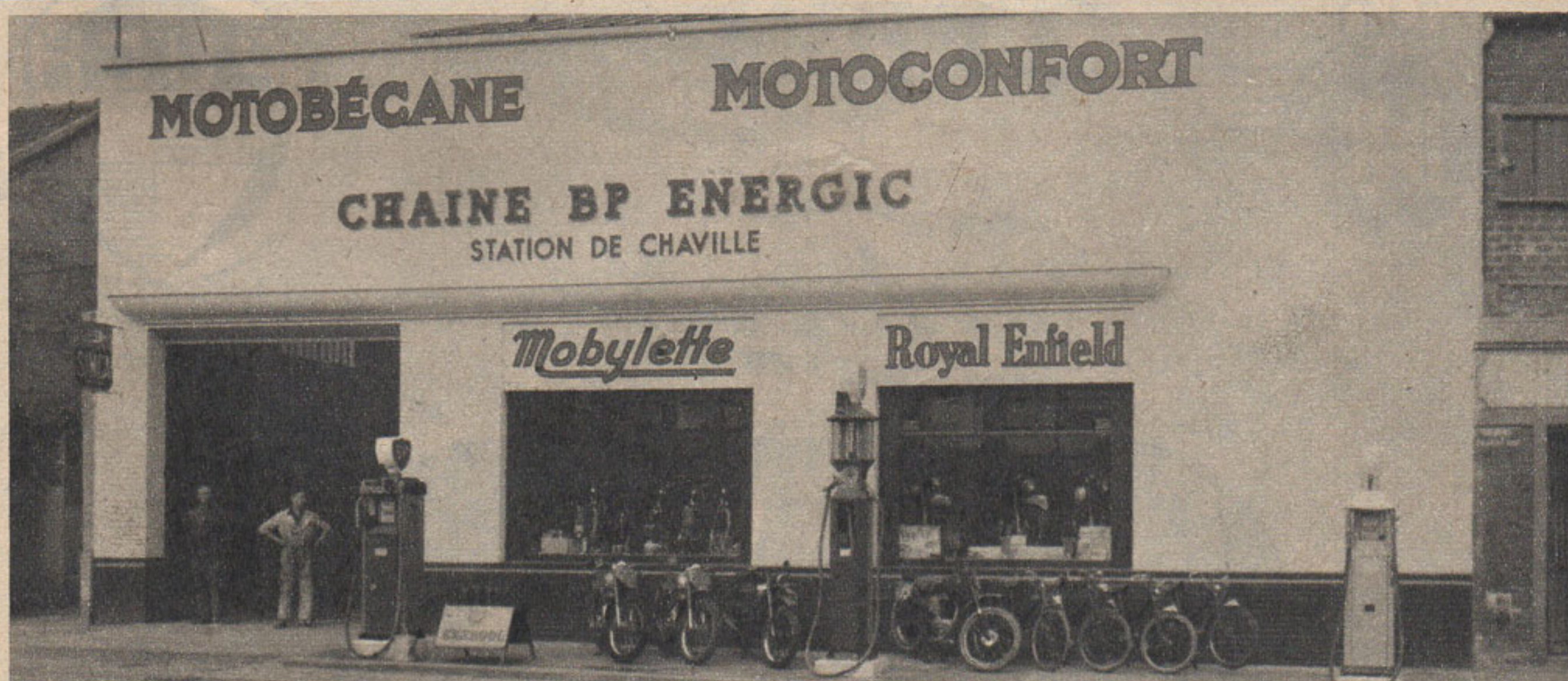


TRIUMPH

TOUJOURS
EN TÊTE

IMPORTATEUR
EXCLUSIF :

TRIUMPH FRANCE
6, Boulevard Pershing



AUTOS - MOTOS - VÉLOS

SIMCA — MOTOBÉCANE — MOTOCONFORT — MOBYLETTE — ROYAL-ENFIELD
Cycles GIOR — Accessoires de marques

SPÉCIALISTE POUR MOTOS DE COMPÉTITION

Garage Saporiti

2, Rue Roger-Salengro
CHAVILLE (S.-&O.) - Tél. Chaville 295

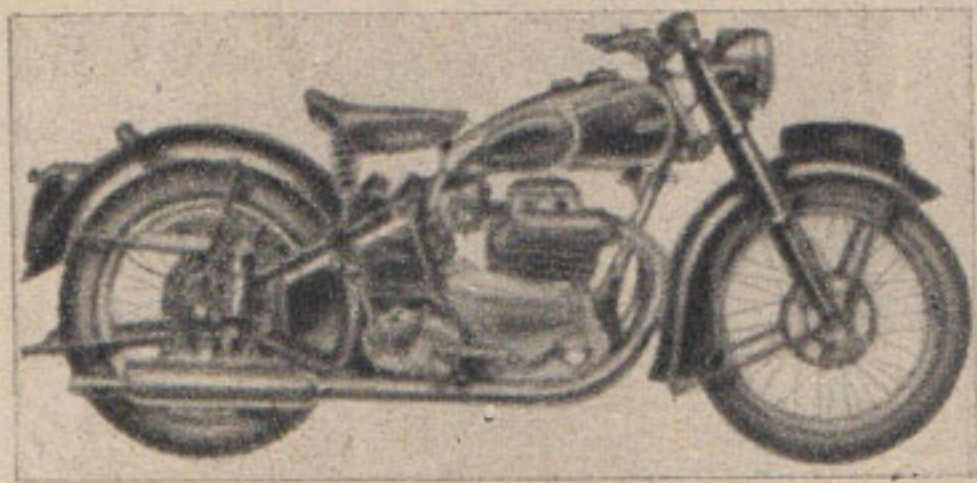
Ateliers : 149, Grande-Rue
SÈVRES (S.-&O.) - Tél. OBS. 09-97

LADEVÈZE vous offre...Conservez-moi pour vous et vos amis

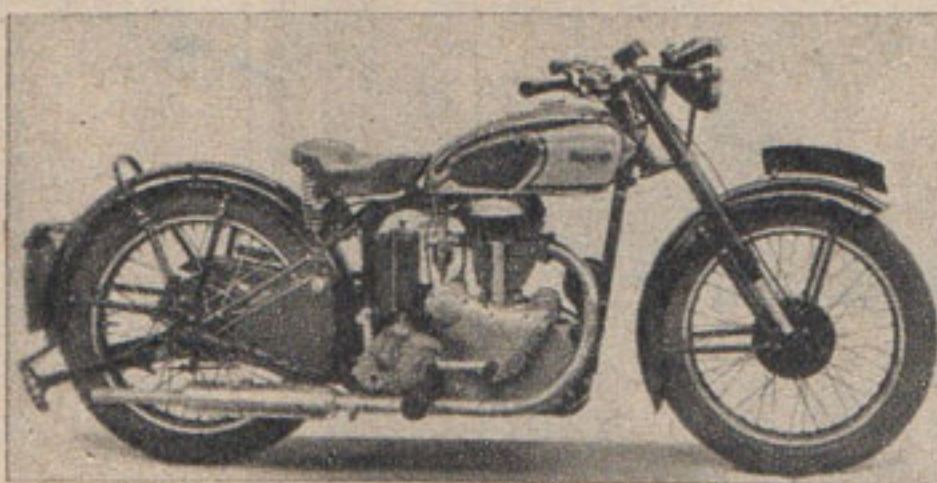
... la plus formidable REPRÉSENTATION de MOTOCYCLETTES, VÉLOMOTEURS, SCOOTERS, CYCLOMOTEURS, SIDECARS

ACHAT — VENTE — CRÉDIT — REPRISE — EXPÉDITION FRANCE ET COLONIES

La meilleure de toutes les conditions de vente à crédit. 30 % au comptant de la valeur de votre achat ou, comprise dedans, la reprise de votre motocyclette. Le reste en 6 ou 9 mois, intérêts 9 à 13 % sur le découvert. Découvert maximum 250.000 fr., pas d'assurances.

*Acheter chez LADEVÈZE c'est acheter de confiance et vous assurer l'entretien gratuit pendant 6 mois.***NOS STANDS, N° 99 — HALL DU CYCLE**

ARIEL 350, 500, 600, 1000 cmc.



PANTHER 250, 350, 600 cmc.



SELLES FERIDAX BIPLACES

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE de toutes ces marques et accessoires, ainsi que du SCOOTER TILLEReprésentant DOUGLAS - MOTOBÉCANE - GNOME-&-RHONE - GUILLER - ALMA - P. VALLÉE - SCOOTER A.G.F.
GRAND CHOIX D'OCCASIONS — ACHAT — REPRISE**50, Rue Brunel et 253, B^d Péreire — PARIS-17^e**

MÉTRO : PORTE MAILLOT et ARGENTINE



ETOILE 24-66

**TRIUMPH***Velocette***S.G.U.A**268 bis, B^D ST-GERMAIN - PARIS-7^e
200 m. du Pont de la Concorde - INV. 00-27*la maison sérieuse
du motocycliste sérieux*

Le raid Athènes-Paris couronne
le palmarès inégalable du

cucciolo

Saison 1950-51

CROSS CYCLOMOTEURS :

1^{er} à St-Cucufa — 1^{er} à Piscop — 2^e à Sucy-en-Brie —
1^{er} et 2^e à Sablé-sur-Sarthe — 2^e à Meaux — 1^{er}, 2^e, 4^e au
Critérium National — 1^{er} et 2^e à Beauvais — 1^{er} et 2^e à
Niassles — 1^{er} à Bayonne.

PISTE "LA MÉDAILLE" à BUFFALO :

1^{er} de chaque épreuve, 1^{er} et 2^e en finale.

PARIS-NICE :

1^{er} du classement individuel (8 Cucciolo dans les 11 pre-
miers — Côte du Mont Agel : 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 8^e —
Classement spécial Scooter : 1^{er} Cucciolo.

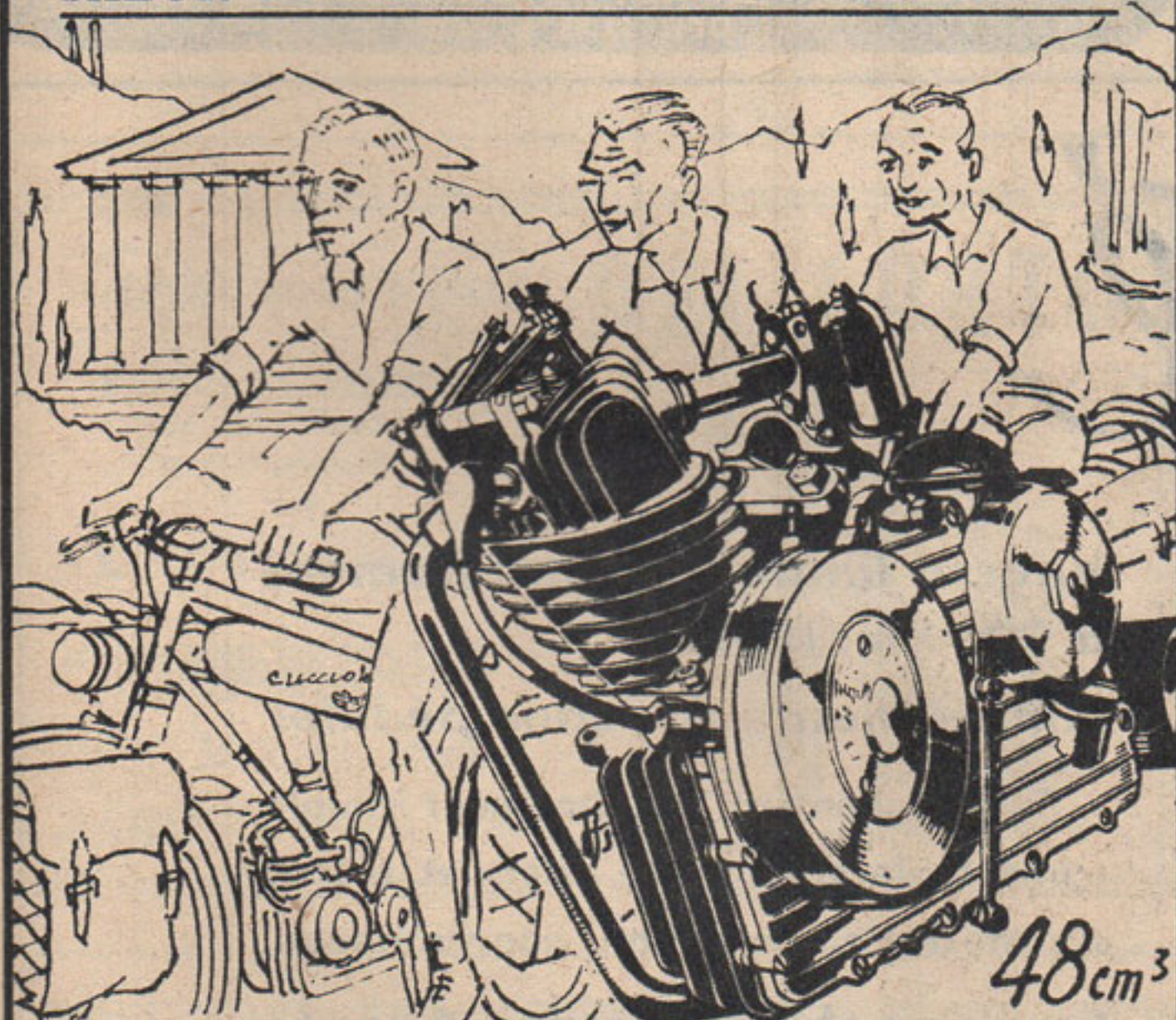
RECORDS DU MONDE :

10 kms : 72 kmh. 756	100 kms : 72 kmh.
50 kms : 72 kmh. 434	500 kms : 69 kmh. 598

ATHÈNES-PARIS :

3 Cucciolo au départ, 3 Cucciolo à l'arrivée. Routes
défoncées, température : 50°, passages de cols, 40 kgs
d'équipement individuel.

SALON : HALL DU CYCLE -- STAND 317



MOTEUR AUXILIAIRE

cucciolo

M.ROCHER

USINES A
GENON (Vienne)

CONSTRUCTEUR
FRANCE

Serv. Comm.
36 bis, Av. de
l'Opéra, PARIS

ROULEZ
en
toute sécurité



en équipant votre
VÉLOMOTEUR

de l'AVERTISSEUR

ROTORSON

à entraînement par friction sur volant
MAGNÉTIQUE

RÉPUTÉ

pour

SON EFFICACITÉ

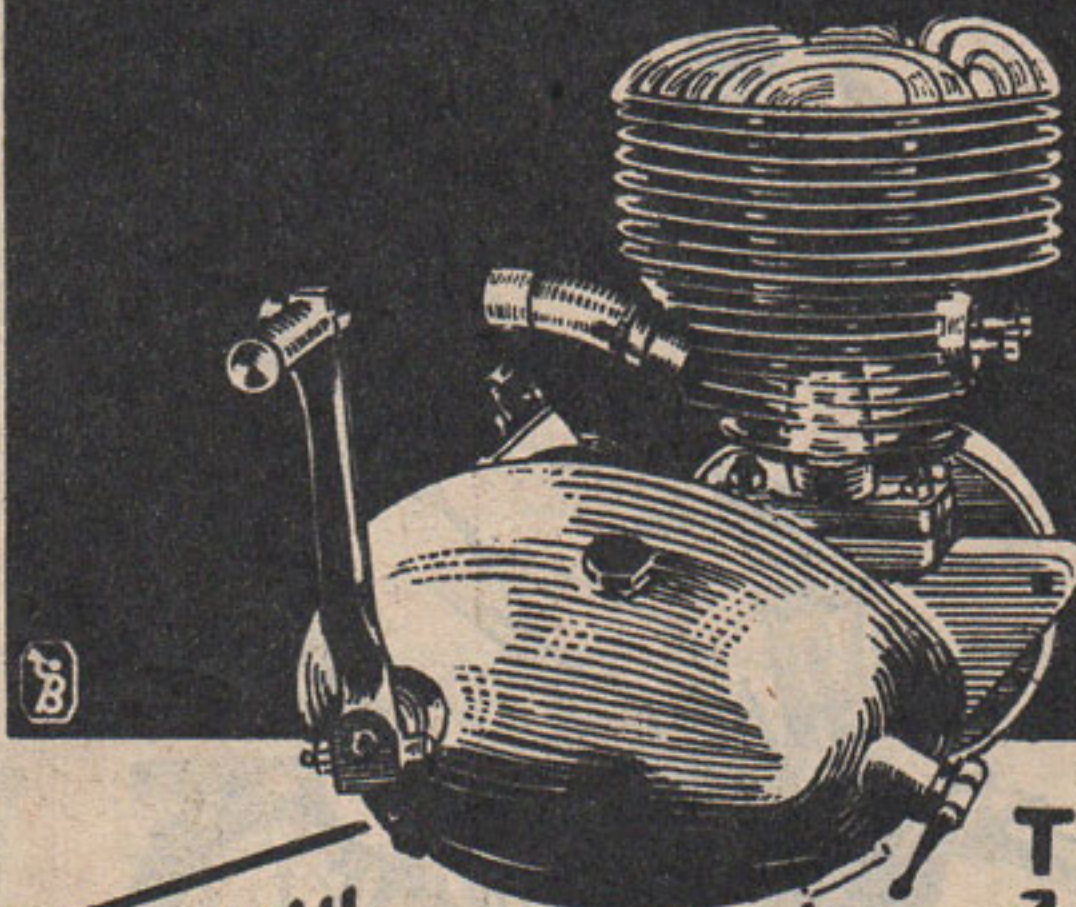
SON PRIX

SA LÉGÈRETÉ

Fabricants : Établ^{ts} P.P., 1, Boul^d Foch, ANTIBES

PORTE DE VERSAILLES — Stand 250 bis

Moteurs Aubier & Dunne



NOUVEAU
125 cm³

POUR VÉLOMOTEURS - SCOOTERS
TRIMOTEURS ET CYCLECARS
LÉGERS

TYPE "R"
3 vitesses

Culasse Tourbillon
brevetée

EMBIELLAGE
RENFORCÉ

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



Belle sera la route...
TRACÉE PAR
Firestone
SERVICE GÉNÉRAL DU PNEU
Concessionnaire exclusif pour la France
12, B^{ld} BINEAU - LEVALLOIS - PERRET (Seine)

GRAND PALAIS - REZ-DE-CHAUSSÉE - SALLE M - STAND 4

LES QUALITÉS OTOM

Il est souple...



Il est étanche...



Il est résistant...



Il est séduisant...



Il est imbouchable...



*Salon
DU
MOTOCYCLE
STAND 80*

le

Tubotom

OTOM S. A.

5 bis, RUE FRANKLIN ★ COURBEVOIE (Seine)

DÉF. 21.63 ★ 25.91

Sécurité



Vitesse limitée volontairement
à 30 Kms/heure

...mais monte 6% sans pédaler

- Fonctionnement extrêmement simple
- une seule commande - permet à tout
cycliste de s'en servir sans apprentissage.

Essayez chez l'un des Agents

VELOSOLEX

LA BICYCLETTE QUI ROULE TOUTE SEULE

Demandez à VeloSoleX: 68, Bd de Verdun, Courbevoie (Seine)

DÉF. 37-15, la liste des Agents n° 45 envoyée gratuitement.



CINQ NOUVEAUX RECORDS

125 cmc.

Plus de 200 kilomètres-heure

Le Scooter

Lambretta

est le meilleur

FAS, 12, Avenue Porte Champerret, PARIS



Sa dernière création

LE MODÈLE
"GRANDE RANDONNÉE"
G. R.

unique pour tous les moteurs
à deux et quatre temps

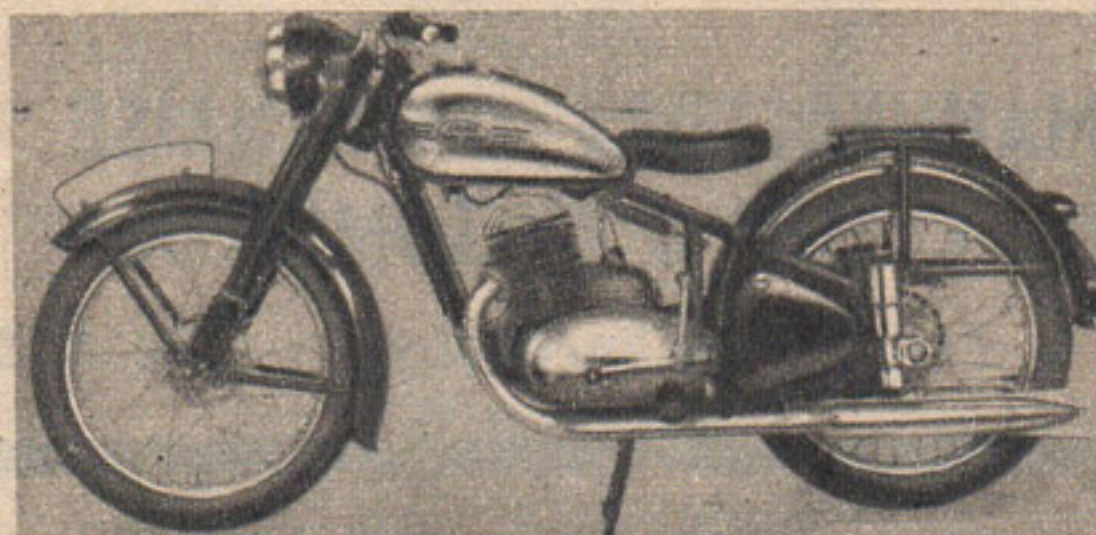
10, Rue Gît-le-Cœur, 10

PARIS-VI^e

Tél. : DANton 29-44

SAINT-PAUL-MOTOS

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



-- J A W A --
T R I U M P H
G I L L E T - H E R S T A L
M O T O G U Z Z I
-- D. K. W. --
L A M B R E T T A
T E R R O T
M O T O C O N F O R T
M O N E T - G O Y O N

G N O M E - R H O N E
J O N G H I
R E N É G I L L E T
A L C Y O N
O R I G A N
-- M. R. --
S C O O T E R 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^e • Tél. ARC. 71-46

CARBURATEURS

DEL LORTO

TOUS MODÈLES

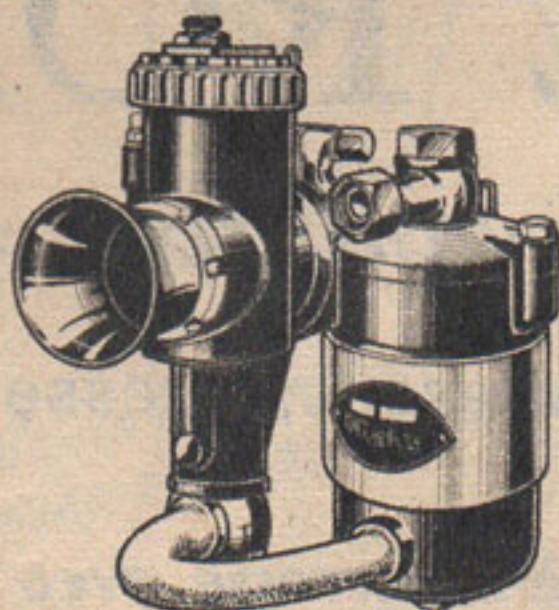
de 125 à 1.000 cc.
série et compétition

Racing à cuve séparée

"TRADING-MOTOR-LINE"

74, Rue de Rome

PARIS-9^e - LAB. 22-08



DE RÉPUTATION MONDIALE

M. V.

Motos et Scooters

STAND 345

Distributeur : FRANÇOIS & C^{ie}

6, Rue St-Ferdinand - PARIS (XVII^e)

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES, 14, rue Brunel, PARIS-17^e

23 numéros par an (un seul numéro en août)

Un an..... 800 fr. — Six mois..... 450 fr.

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux :

Salon et Compte Rendu

Payable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par mandat-carte,
mandat-poste, chèque bancaire

BELGIQUE : Un an, 160 fr. belges — GRAND-DUCHÉ : 6 mois, 85 fr. belges

C. C. P. 387-660, Marianne WEBER Bruxelles

NOM : ADRESSE :

L'abonnement partira du numéro

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

* Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent
abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée
proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

Salon du Cycle

LA MANUFACTURE ORLÉANAISE DE CYCLES et CYCLOMOTEURS

vous convie à lui rendre visite
au **STAND 295** pour y faire
votre choix en Cyclomoteurs,
Mototandems et Cycles.

Quels que soient votre goût ou vos
besoins, vous êtes assuré d'y trou-
ver l'article qui vous convient.

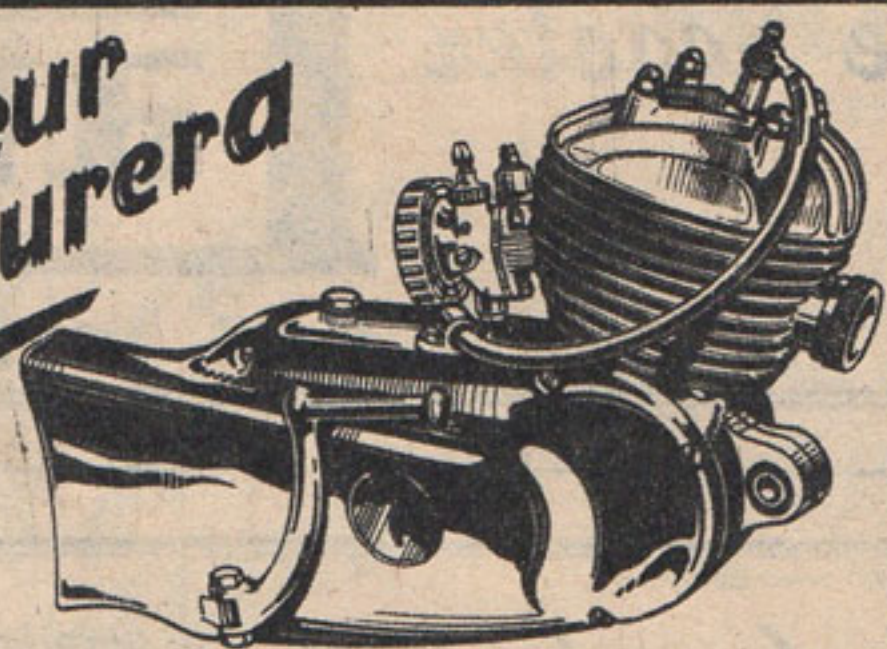
• •

MANUFACTURE ORLÉANAISE DE CYCLES & CYCLOMOTEURS

1, Route d'Olivet, ORLÉANS (Loiret) - Tél. 31-58

le moteur S.O.T.E.C.M.A.

le moteur
qui durera



3

CY L I N D R É E S

48 cc.

60 cc.

72 cc.

31, RUE DE STALINGRAD . LE PRÉ-SAINT-GERVAIS
NORD 74-32 . VIL. 19-99

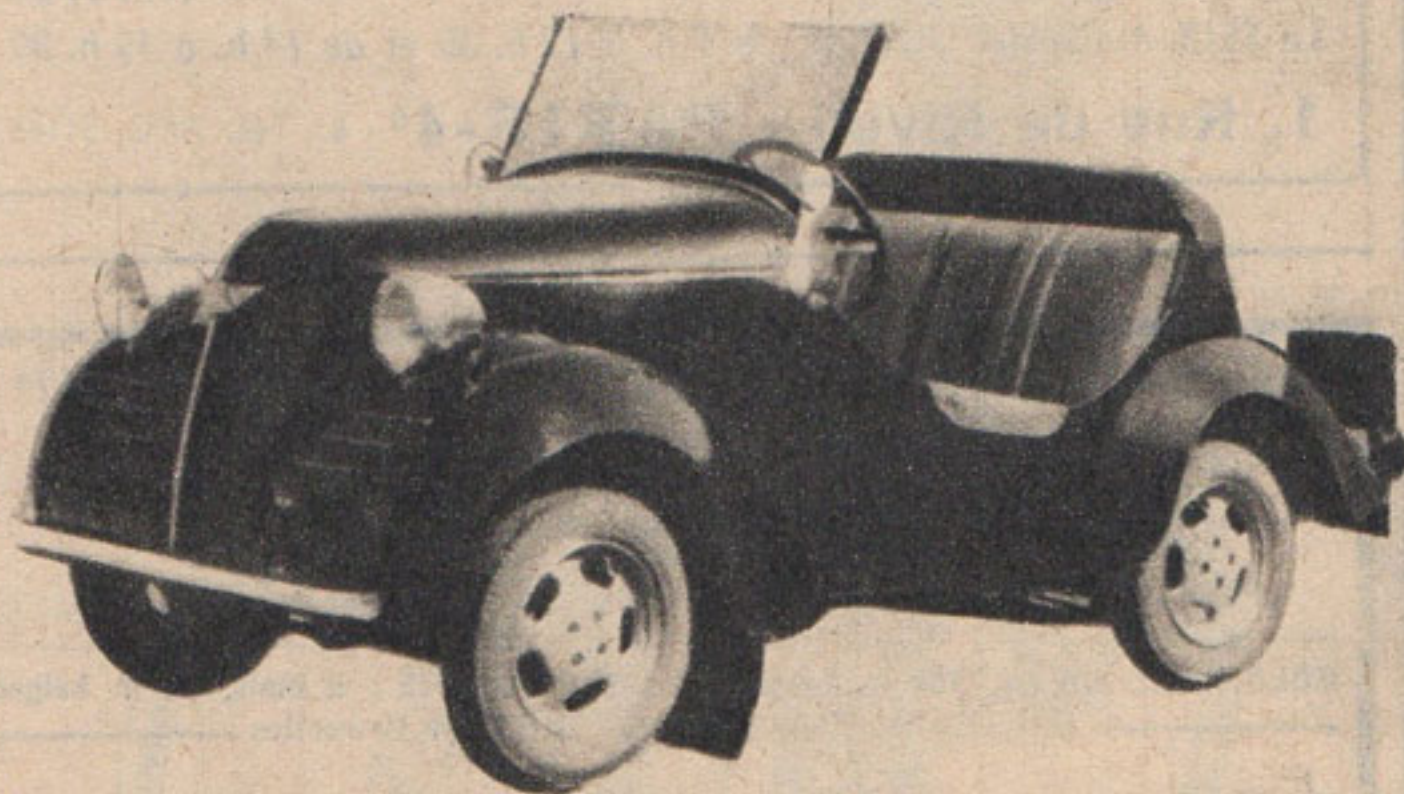
• NOTRE SERVICE TECHNIQUE EST A VOTRE DISPOSITION •

DU 4 AU 14 OCTOBRE o EXPOSITION AU
MAGASIN ROBERT OUBRON 26, Av. de l'Opéra

VOITURETTE ROLUX

sans permis de conduire

Moteur 1 CV. YDRAL 2 temps, 4 vitesses, vitesse 60 kmh.



Modèle carrossé avec équipement complet
et châssis nu

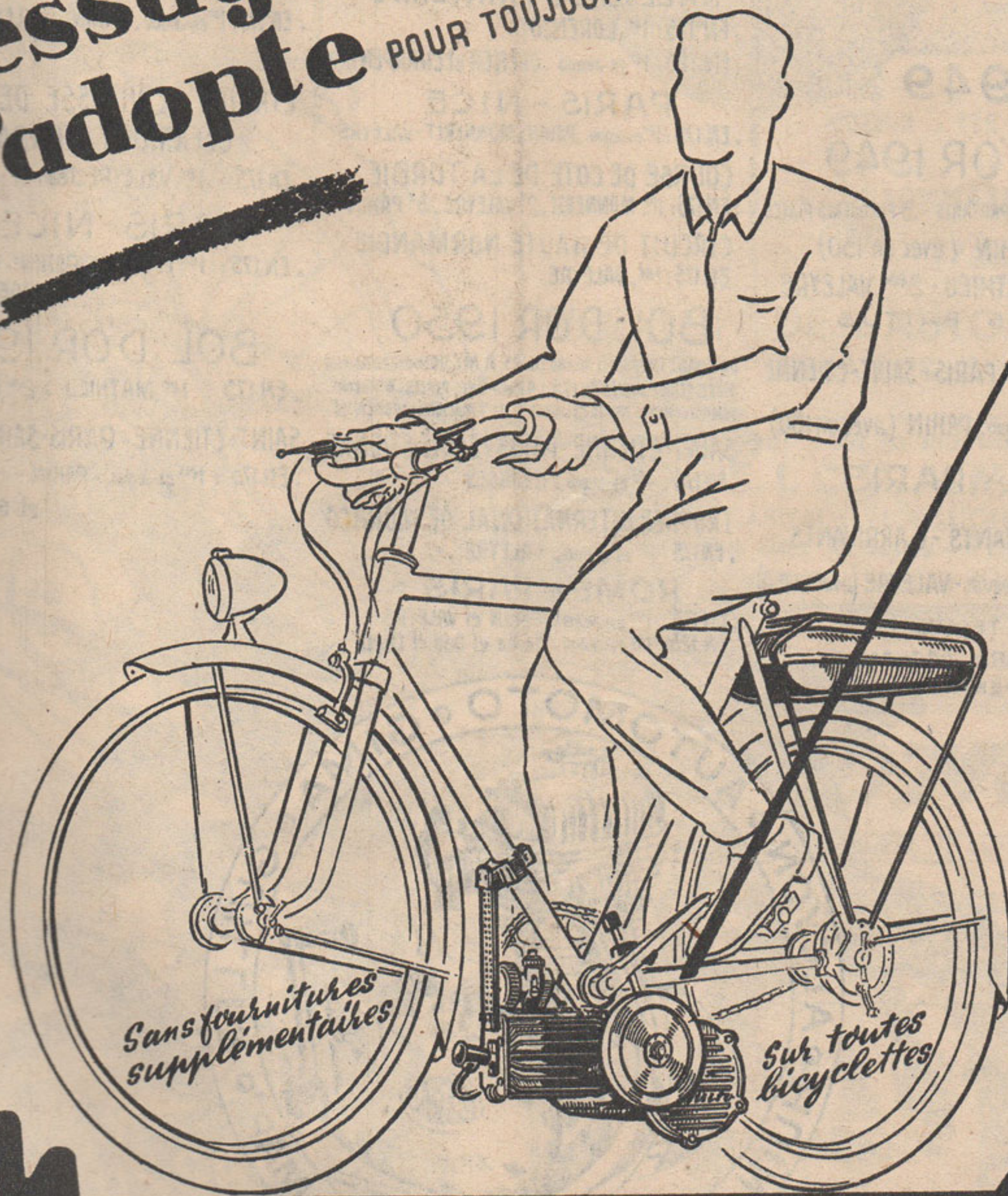
(Nouvelle carrosserie : largeur intérieure 98 cm.)

VENTE A CRÉDIT

RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE : 28, Rue Kessler - CLERMONT-FERRAND

Grand Palais **SALON DE L'AUTOMOBILE** Stand n° 13

ON l'adapte EN QUELQUES MINUTES
 ON l'essaye UNE HEURE
 ON l'adopte POUR TOUJOURS



*Sans fournitures
supplémentaires*

*Sur toutes
bicyclettes*

Mosquito

MOTEUR AUXILIAIRE ★

CHAPUIS Frères-NEUILLY Seine

SALON DU CYCLE — STAND 60

Un palmarès éloquent...

1949

BOL D'OR 1949

3 MOTEURS DE SERIE PARTANTS - 3 PREMIERES PLACES

- EN 175 : 1^{er} PAHIN (avec un 150)
 - EN 125 : 1^{er} MATHIEU - 2^{ème} VALEYRE
- RECORDS BATTUS

SAINT-ETIENNE - PARIS - SAINT-ETIENNE

- EN 250 : 1^{er} ex-æquo - PAHIN (avec un 150)

NICE - PARIS

- EN 125 : 6 PARTANTS - 6 ARRIVANTS
- EN 250 : 1^{er} ex-æquo - VALEYRE (avec un 150)

MEILLEUR TEMPS

*MEILLEURE MOYENNE
SANS PÉNALISATIONS

1950

RALLYE DU PRINTEMPS

- EN 175 : 1^{er} LORENZO
- EN 125 : 1^{er} ex-æquo - OFFNER et CHARPENTIER

PARIS - NICE

- EN 175 : 1^{er} ex-æquo - PAHIN - MONNERET - VALEYRE

COURSE DE COTE DE LA TURBIE

- EN 175 : 1^{er} MONNERET - 2^e VALEYRE - 3^e PAHIN

CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE

- EN 175 : 1^{er} VALEYRE

BOL D'OR 1950

DETENANT TOUJOURS LE RECORD EN 125, A.M.C. REMPORTE A NOUVEAU
UNE CLATANT SUCCES EN 175 : 4 PREMIERES PLACES, 6^e AUXILIS-
SEMENT GENERAL TOUTES CYLINDRES, 1^{er} MACHINES FRANÇAISES

SAINT-ETIENNE - PARIS - SAINT-ETIENNE

- EN 175 : 1^{er} ex-æquo - GEORGES

TROPHÉE INTERNATIONAL DE MONACO

- EN 175 : 1^{er} ex-æquo - VALEYRE

ROME - PARIS

- EN 175 : 1^{er} ex-æquo - PAHIN et VALEYRE
- EN 125 : 1^{er} ex-æquo - Serge et Daniel DINI

1951

CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE

- EN 175 : 1^{er} ex-æquo - VALEYRE et MOREL

CIRCUIT DU SUD - OUEST

- EN 175 : 1^{er} ex-æquo - PAHIN - VALEYRE
et GEORGES

CIRCUIT DE VITESSE DE
CLERMONT - FERRAND

- EN 175 : 1^{er} VALEYRE Jean

PARIS - NICE

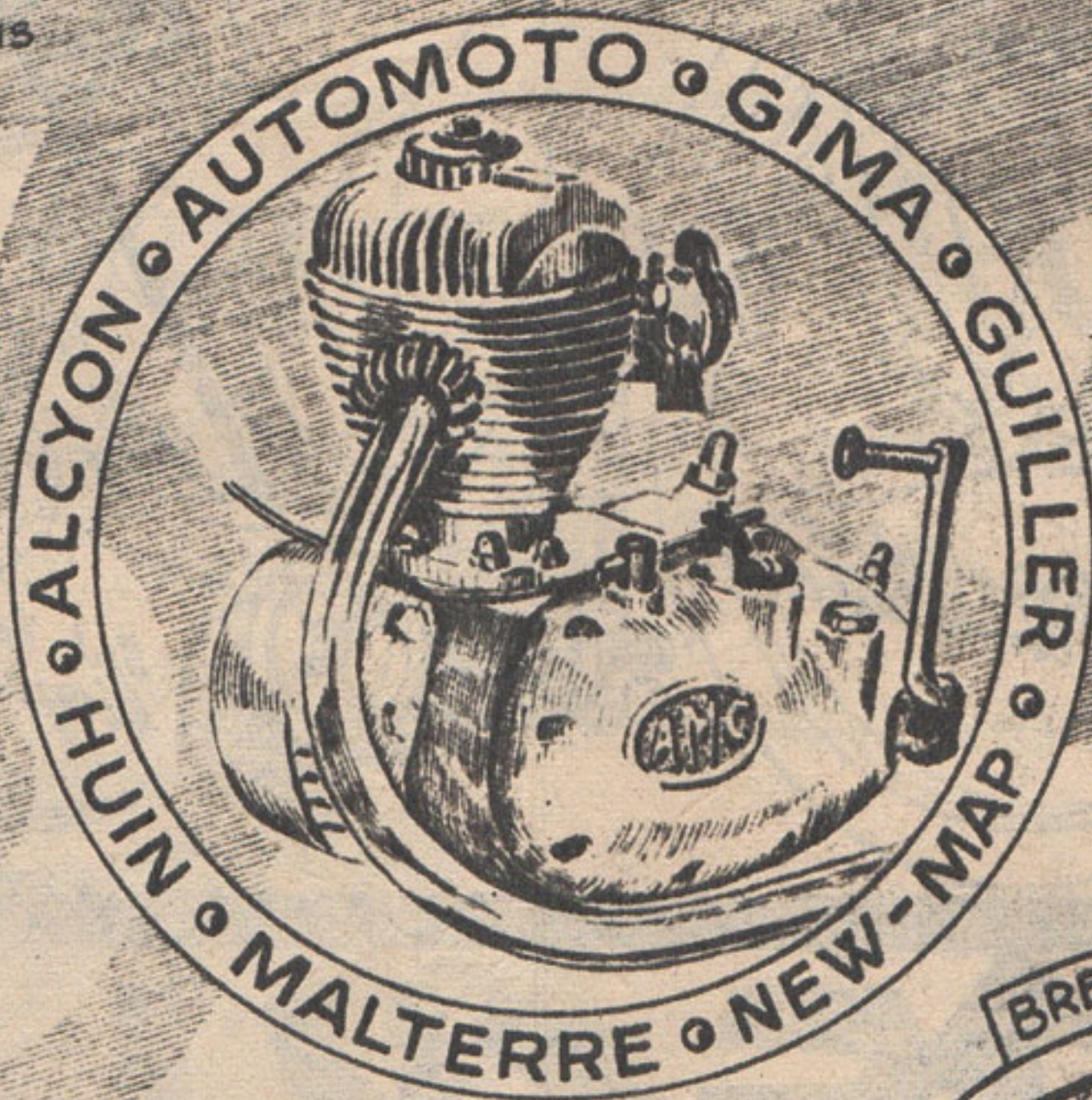
- EN 175 : 1^{er} ex-æquo - PAHIN - VALEYRE
GEORGES et MOREL

BOL D'OR 1951

- EN 175 : 1^{er} MATHIEU - 2^e MOSER

SAINT-ETIENNE - PARIS - SAINT-ETIENNE

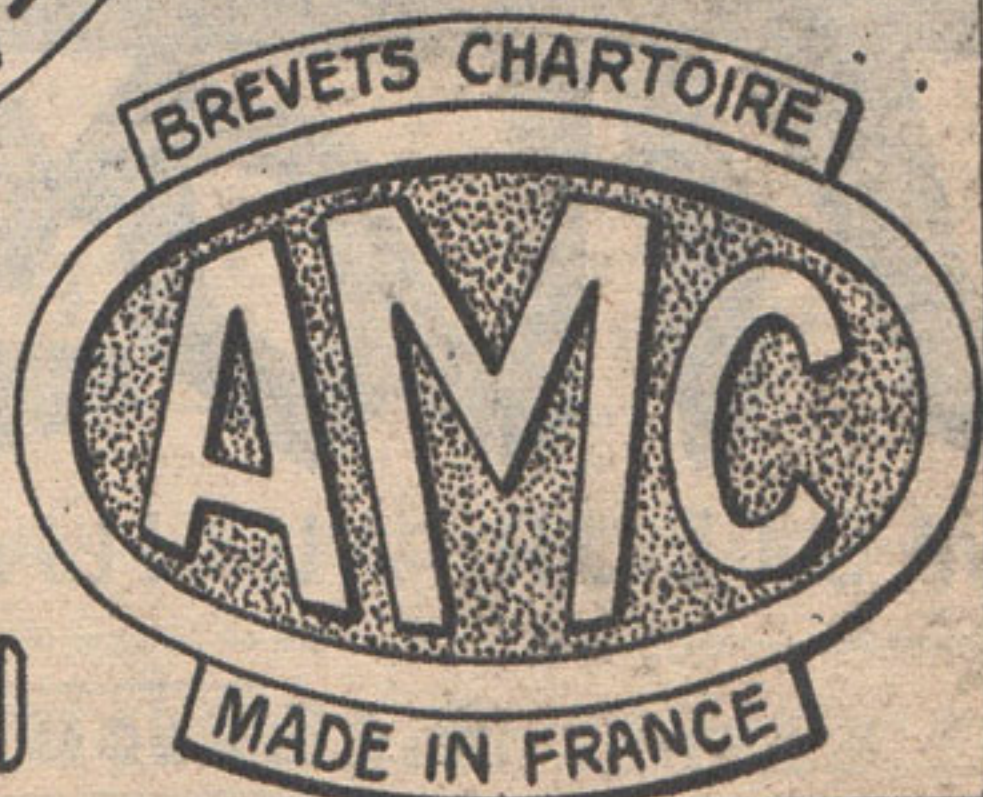
- EN 175 : 1^{er} ex-æquo - PAHIN - VALEYRE
et GEORGES



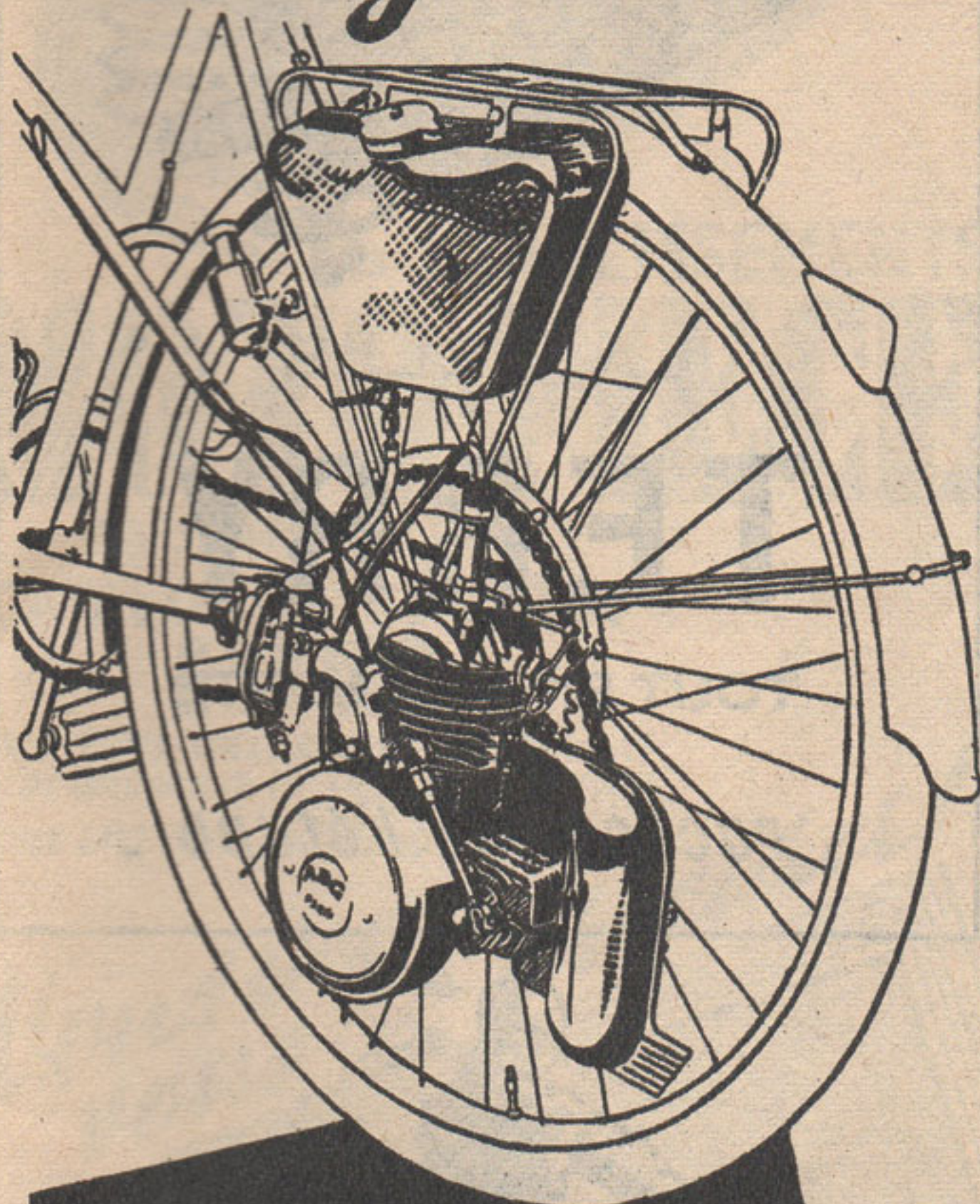
LES MOTEURS A.M.C.

Sont construits par les ...

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND



*Pour votre
bicyclette...*



VAP

*Le moteur auxiliaire
de qualité*

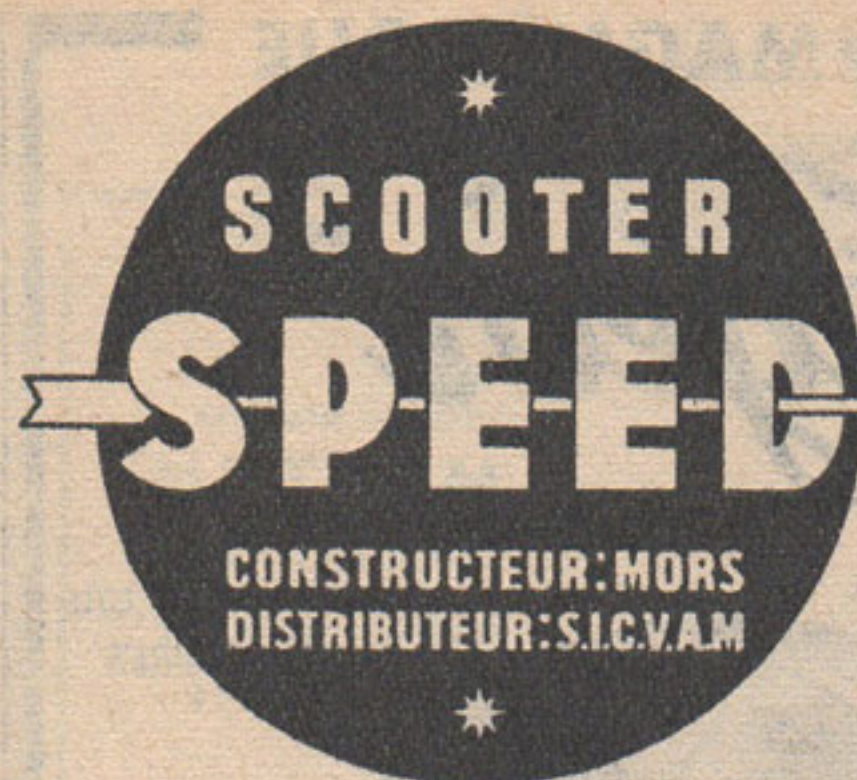
**PUISSANT
PRATIQUE
ECONOMIQUE**

OCERP

ABG CONSTRUCTEUR

22, RUE DE NORMANDIE - COURBEVOIE

Tél. DÉFENSE 29-55 et 26-14



*commence
à sortir...*

- MOTEUR : 115 cm³, 2 temps
- VITESSE : 60 km/heure
- CONSOMMATION : 2 l. 4
- PRIX : 110.000 frs.

**SALON DE L'AUTOMOBILE
PORTE DE VERSAILLES - Stand n° 144**

Distributeur pour le monde entier :

S. I. C. V. A. M.

CAPITAL : 24 MILLIONS

17, rue des Acacias - Paris-17°

Tél.: ETOlle 16-23 et 16-24

ALJANVIC 3

RAPID'MOTO

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 250.000 FR.

21, Rue d'Orléans, SAINT-CLOUD (S.-&-O.)

Maison située à 200 mètres de l'autoroute

Directeur : **J. CHARRIER**, International de Moto-cross sur "B.S.A"

*Pour l'achat de votre
ou de votre
vous pouvez lui faire confiance!*

NOMBREUSES MACHINES NEUVES

visibles et disponibles en magasin

OCCASIONS REVISÉES - RÉPARATIONS

Pour les crossmen

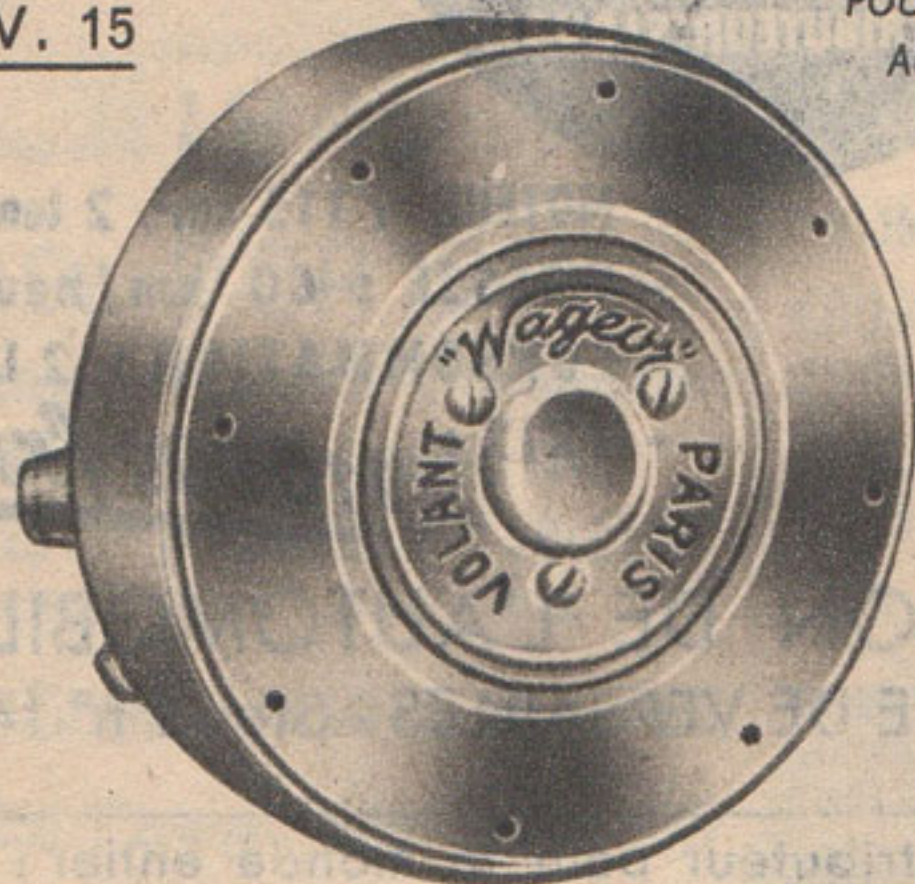
B32 Gold Star 350 - B34 Gold'Star 500

à des prix très intéressants

VOLANT MAGNÉTIQUE

"Wageor"

Type V. 15

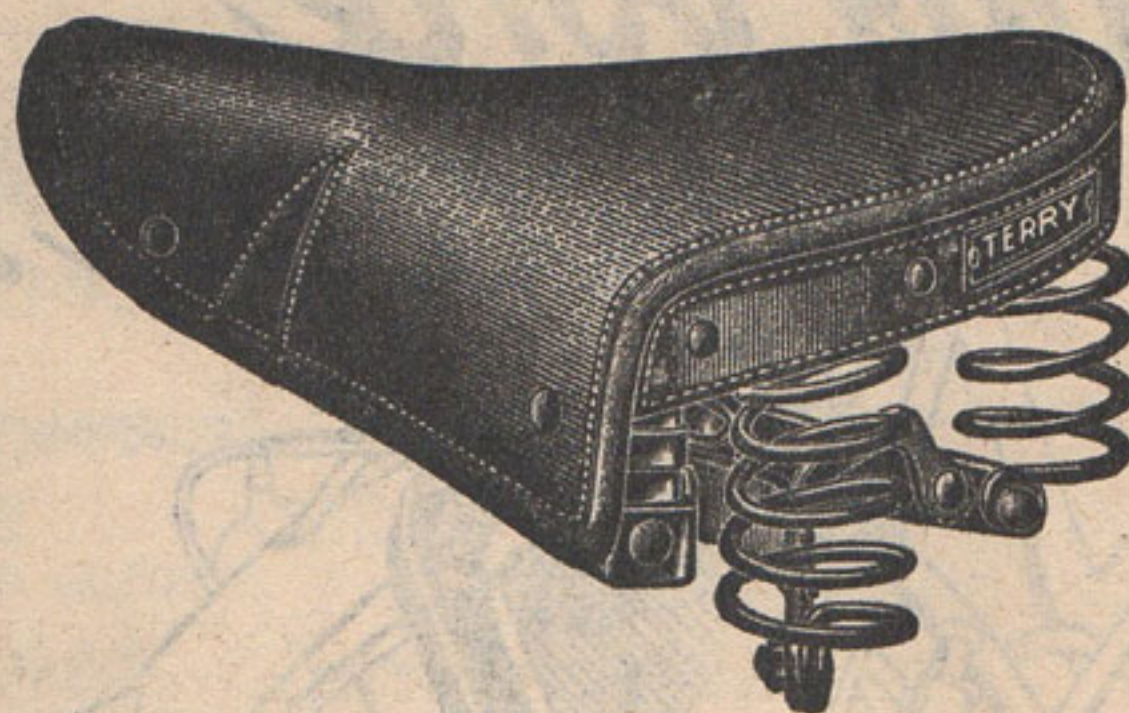
POUR MOTEURS
AUXILIAIRES

FORGES & ATELIERS DE LA VENCE & DE LA FOURNAISE

Société Anonyme au Capital de 110.000.000

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

Pour Motos & Vélomoteurs



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

*raccourcit l'étape**La bougie***"PROGRÈS"***marque un progrès*SON ISOLANT 100%
EN MICA PUR

INCASSABLE

DÉMONTABLE

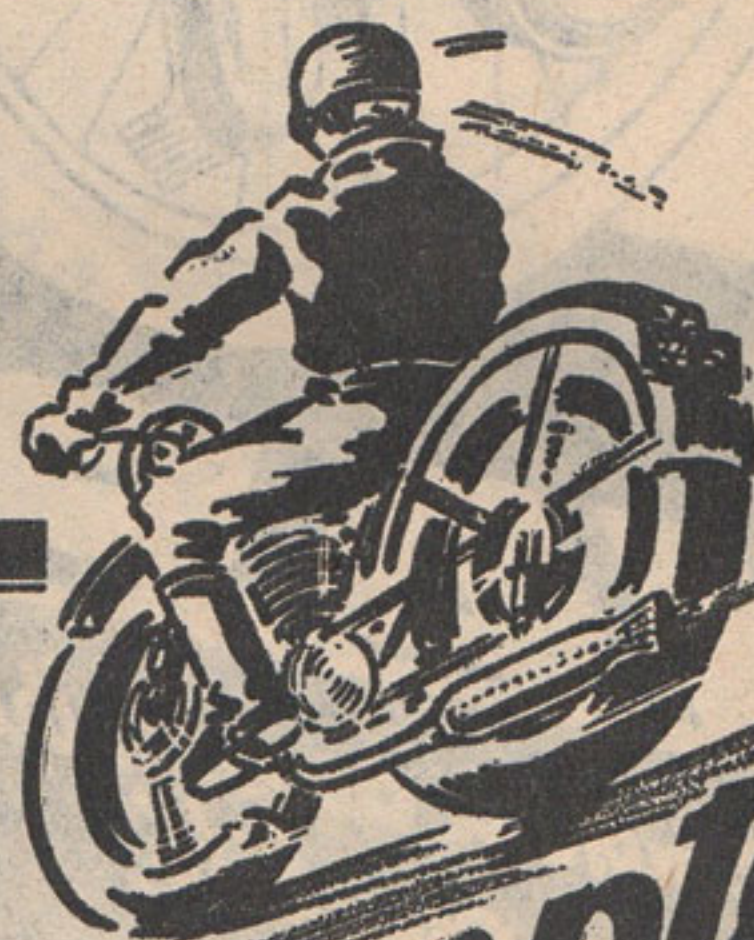
LA BOUGIE
DU MOTOCYCLISTE

Distributeur exclusif pour la France, cyclomoteurs et motos :

FERNIOT - 34, rue de la Justice - PONTOISE (S.-&-O.)

USINE : 164, rue Gabriel-Péri - VITRY-SUR-SEINE

Hall du Cycle — Stand 163



Brampton
&
RENOLD

LES MEILLEURES CHAINES DE
MOTOS DANS LE MONDE ENTIER

ceci concerne

**MM^{rs} les réparateurs
et agents de la
MOTO**

LES ÉTABLISSEMENTS
MOTO-PIÈCE

PRÉSENTENT LEUR
**CATALOGUE GÉNÉRAL
1951**

DE PIÈCES DÉTACHÉES ADAPTABLES
NON D'ORIGINE DE LEUR FABRICATION
POUR MOTOS et VÉLOMOTEURS



DEMANDEZ-NOUS
L'ADRESSE DU STOCKISTE
DE VOTRE RÉGION
QUI TIENT À VOTRE
DISPOSITION



STATION SERVICE **MOTO-PIÈCE**

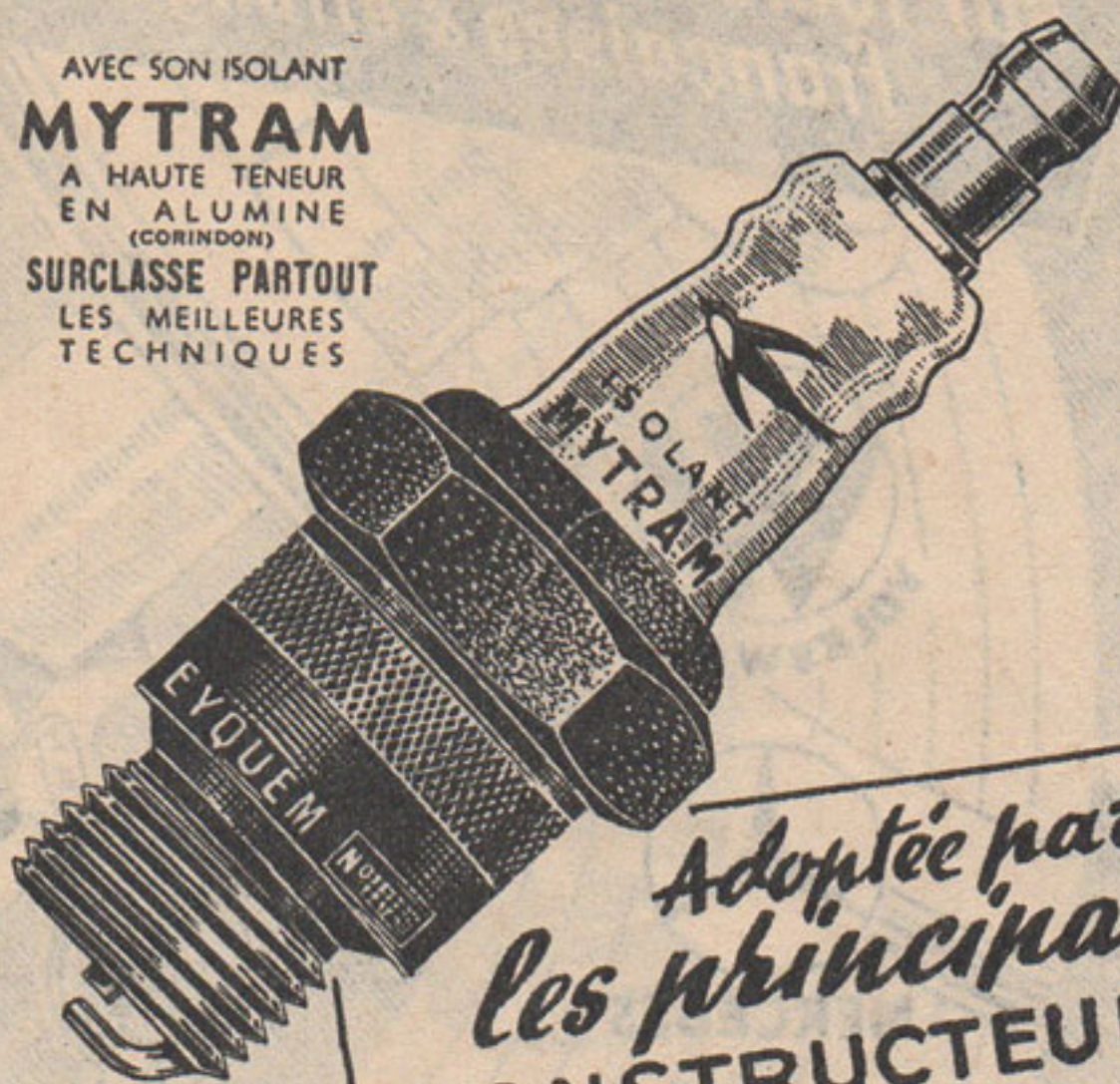
51^{ER}, RUE DANTON - LEVALLOIS (Seine) - PER. 60-66

LXXXV

LA BOUGIE
EYQUEM

50 ANNEES D'EXPERIENCE... DE SUCCES

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



Guide
D'ALLUMAGE
*spécial
moto*

*Adoptée par
les principaux
CONSTRUCTEURS
DE
MOTOS*



SEGMENT
CT 50

*dernier
progrès
de la
technique
américaine*



Pour la moto
SEGMENTS

Rouge
FABRICANT

S.A.R.L. A SOLRE-LE-CHATEAU NORD-FRANCE

le seul ANTIVOL
monté en série
sur toutes les grandes marques
françaises & étrangères



**FRÉGATE
COLORALE**

Renault



1200

DYNA-PANHARD

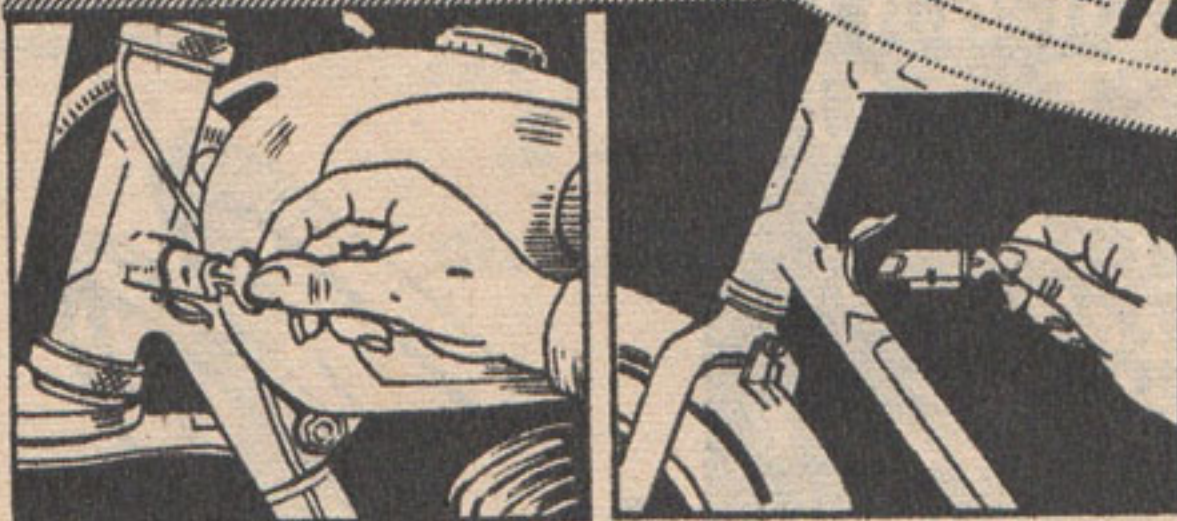


HOTCHKISS

HANSA



AUTO-UNION



★ Les constructeurs suivants montent
les Antivols NEIMAN en série :

MOTOS FRANÇAISES :

AIGLON
AUTOMOTO
GNOME-ET-RHONE
GRIFFON
MÉTÉORE
PEUGEOT
TERROT
TROPHÉE DE FRANCE
etc...

MOTOS ÉTRANGÈRES :

ANKER
B. M. W.
BÜCKER
D. K. W.

F. N.

HECKER
HEINKEL
HERCULES
HOREX
HUMMEL
LAMBRETTA - N. S. U.
LUTZ
N. S. U.
RABENEICK
RIXE
ROYAL
STANDARD ALLEM**
STANDARD SUISSE
STEIB

TORNAX

TRIUMPH
U. T.
VICTORIA
ZUNDAPP, etc...
VÉLOS FRANÇAIS :
AIGLON
GNOME-ET-RHONE
GRIFFON
MÉTÉORE
MONET-GOYON
PEUGEOT
TERROT
TROPHÉE DE FRANCE
etc...

**CAR LES CONSTRUCTEURS SAVENT
QUE L'ANTIVOL "NEIMAN" EST UN ANTIVOL
VRAIMENT EFFICACE AUX CARACTÉRISTIQUES EXCEPTIONNELLES :**

- Il est le seul antivol de direction **AUTOMATIQUE**. Il ne nécessite aucune manœuvre spéciale du conducteur pour se mettre à l'abri du vol : l'allumage est coupé et la direction bloquée par un simple tour de la clef et son retrait.
- Il a une **POSITION DE GARAGE**, c'est-à-dire qu'il permet la manœuvre dans les garages, l'allumage coupé, la clef emportée.
- Il est le seul **BLINDÉ** par un boîtier en acier, à l'abri de toute effraction.
- Il a 1.290 variations de serrures.
- Il est le seul couvert par de multiples brevets en France et à l'Étranger.
- Il est le seul dont le montage a été étudié, depuis 20 ans pour toutes les voitures existantes, **EN PARTICULIER LES CITROËN, TRACTION AVANT & 2 CV.**

Il y a des millions d'antivols **NEIMAN** qui sont en utilisation dans le monde entier. En France seulement, il en a été livré 1.295.333 depuis le 1^{er} Janvier 1945 jusqu'au 31 Juillet 1951.

Les 203, SIMCA 1.200 et VOLKSWAGEN sont équipées en série avec une partie de l'antivol **NEIMAN**. En 15 minutes le client monte la cartouche Antivol **NEIMAN**.

ANTIVOLS NEIMAN

51, AVENUE DE NEUILLY — NEUILLY-S/SEINE — TÉLÉPHONE : MAILLOT 64-88

SALON DE L'AUTOMOBILE - Grand Palais
Stand N° 11 - Balcon F - Tél. : ÉLY. 09-29

SALON DU CYCLE - Forte de Versailles
Stand N° 150 - Hall du Cycle - Tél. LEO. 54-75

LES FABRICATIONS
des Établissements

GRAZZINI

par leur longue
EXPÉRIENCE

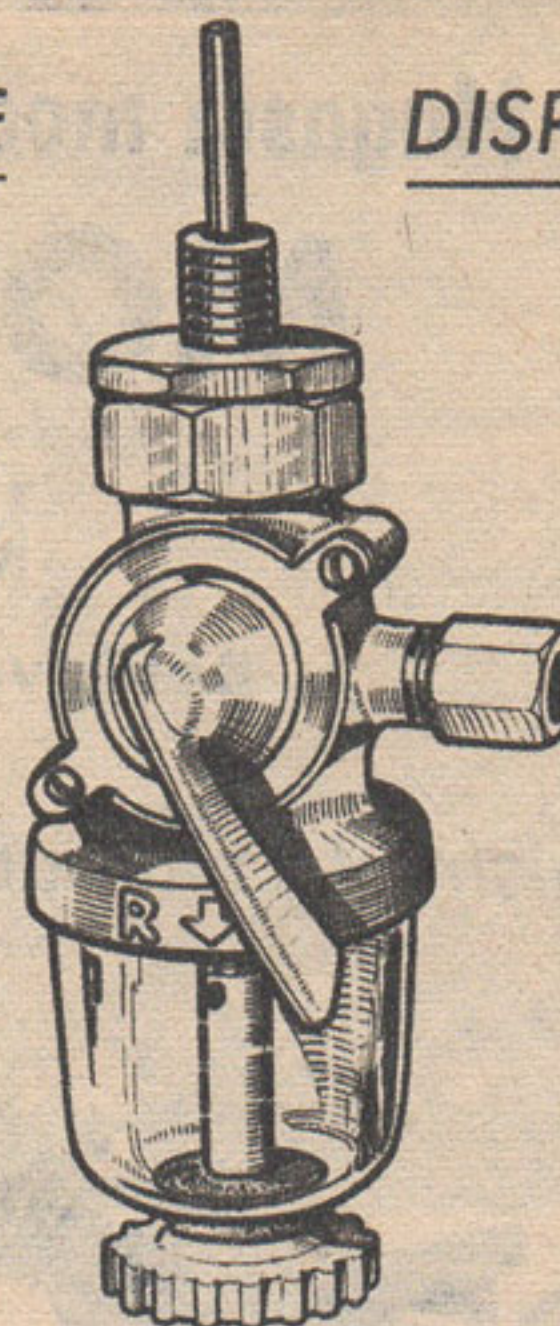
offrent

les meilleures
GARANTIES

16, Rue du Marché Popincourt — PARIS-XI^e
ROQ. 17-03

RÉSERVE

DISPONIBLE



A M E R O

11, boul. Pasteur, PAVILLONS-SOUS-BOIS (Seine)
Raincy 28-20

M GAUBERTI



RUSTINES

c'est une marque!
1/2 Siècle d'expérience, de qualité et de succès
tout motocycliste a dans sa Sacoche:

Boîte EQUIPEMENT A

Feuille à découper "RUSTINES".

DISSOLUTINE (dissolution spéciale suractivée
autovulcanisante).

Boîte NÉCESSAIRE N° 4.

contient les incomparables "RUSTINES" à bord mince
et DISSOLUTINE (dissolution spéciale suractivée
autovulcanisante).

mais exigez bien les VRAIES

RUSTINES

celles qui portent la marque.

M^{RE}. RUSTINES. 19 RUE CASTÉRÈS, CLICHY (Seine)

BON A DECOUPER
pour recevoir franco
échantil. Rustines et
notice sur l'entretien
des pneus, spécifier.
VÉLO ou MOTO ou
AUTO (Joindre 30 Fr
en timbres). Indiquer
visiblement vos noms
et adresse.

907

UNE EXPOSITION UNIQUE

Dans son Magasin modernisé le Salon de la Moto est permanent :

MOTO-BASTILLE

ROquette 29-28

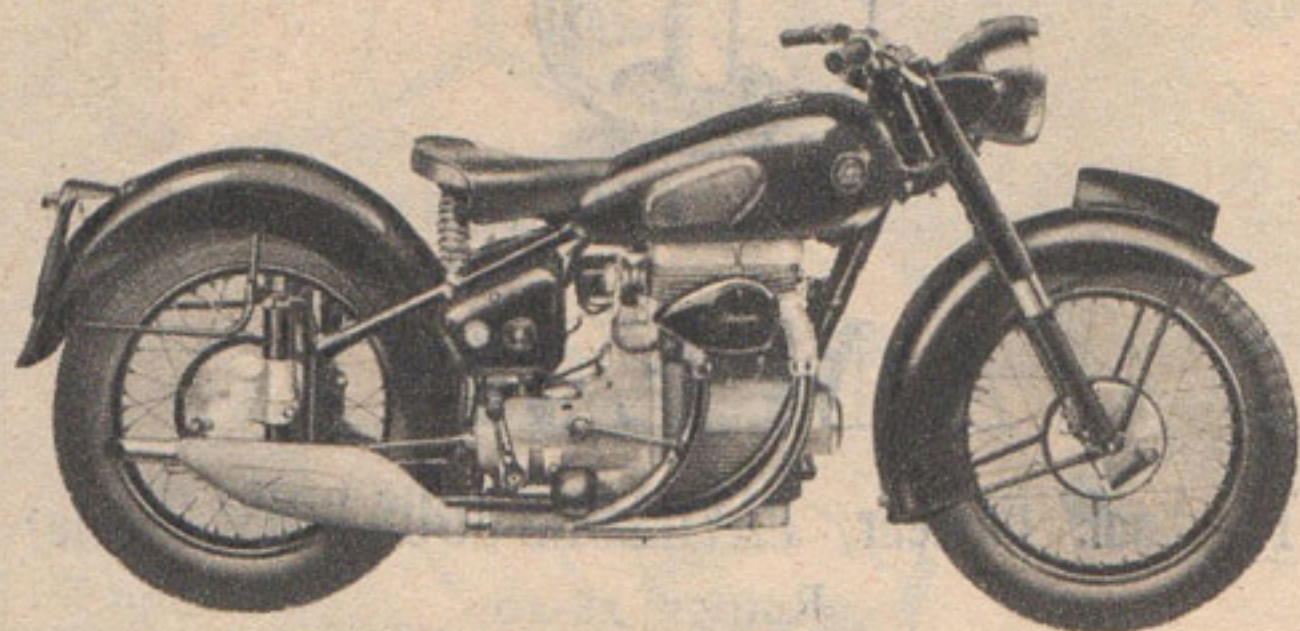
Société à Responsabilité Limitée au Capital de 6.000.000 de Francs

C.C.P. Paris 3133-00

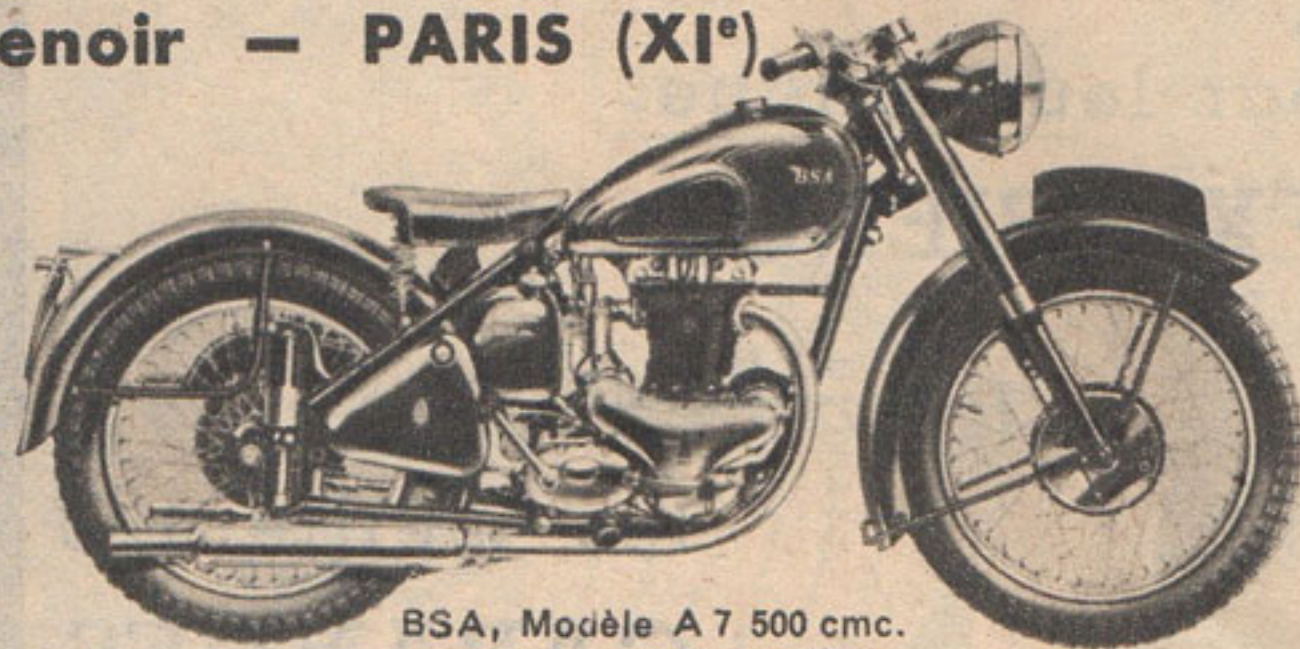
R. DANVIGNES, Gérant

6, Boulevard Richard-Lenoir — PARIS (XI^e)

Venez choisir et commandez votre
ou votre



SUNBEAM 500 O.H.C., Modèle S 8

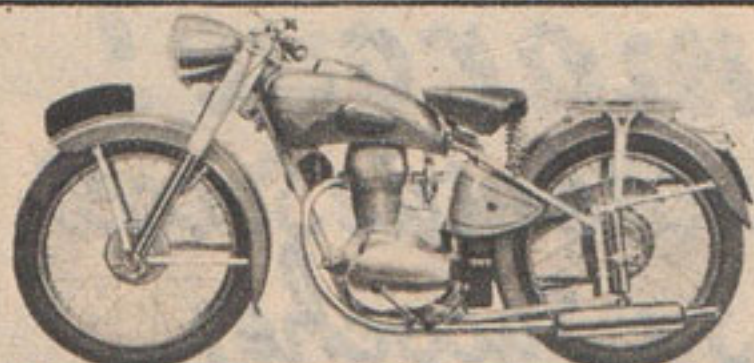
BSA, Modèle A 7 500 cmc.
avec suspension arrière

Conditions uniques de CRÉDIT - 6 à 12 mois même avec reprise

SUCCURSALE (Plein cœur de Paris) :

MOTO-TURBIGO

ARC. 58-86

46, Rue Turbigo — PARIS (3^e)

MOTOBÉCANE

Vous verrez toujours
EXPOSÉS ET DISPONIBLES

STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES
VENTE A CRÉDIT 6 A 12 MOIS

Scooters
BERNARDET

125 et 250 cmc.
Payables sur demande
en 12 mensualités



MOTO-BASTILLE

6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI^e - ROQ 29-28

MOTO-TURBIGO

46, Rue Turbigo — PARIS-III^e

POIGNÉES TOURNANTES TOUS MODÈLES

LEVIER — MANETTES — GUIDONS — CLÉS — ETC...

DU P L E X

FONDERIE SOUS PRESSION MÉRIDIONALE

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



AGENCE EXCLUSIVE — EXPOSITION DE TOUS MODÈLES

LIVRAISON IMMÉDIATE OU DANS LES DÉLAIS LES PLUS BREFS

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE - ACCESSOIRES

VENTE A CRÉDIT

Établissements ROBERT PIEL, s. A., 29, Avenue de la Grande-Armée, PARIS-16^e — PAS. 86-45

STATION SERVICE "MOBYLETTE" — ATELIERS DE RÉPARATIONS SPÉCIALISÉS

R. AUGER

BERU

LA BOUGIE DES RECORDS
IMPORTÉE D'ALLEMAGNE

79 kms
dans l'heure
avec
38 c/cubes
moteur
VICTORIA

POUR:
MOTOS, CYCLOMOTEURS
SCOOTERS, VELOMOTEURS
AUTOMOBILES, AVIATION

SAKER DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL

VOLANTS MAGNÉTIQUES



L'Allumage idéal du VÉLOMOTEUR et de la MOTO LÉGÈRE

Ses VOLANTS STANDARD :

SSXR. — SSY 2. — S 15 et S.A.V.

Ses VOLANTS A AVANCE VARIABLE :

SSY 2. A.V. et SSXR. A.V.

Ses VOLANTS A REDRESSEURS :

SSY 2. R. 1. et SSY 2. R. S.

Ses VOLANTS ALTERNATEURS :

VA 1. et VA 5.

SAFI équipe également les MOTEURS INDUSTRIELS,
AGRICOLAS, MARINS et AUXILIAIRES

Société d'Applications et de Fabrications Industrielles

21-23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX (Seine)

Téléphone : LONgchamp 09-10 — 09-11

Une expérience de 25 années au service de la Moto
est à votre disposition chez

marcel perrin

où vous trouverez disponibles tous les modèles en

MOTOBÉCANE — GNOME-&-RHONE — TERROT — JONGHI — MONET-GOYON

AUTOMOTO — Scooters BERNARDET, etc.

et une sélection parmi les marques étrangères

Norton, Royal-Enfield, Velocette, Triumph, Horex, Ariel et Scooters Lambretta

Retenez dès maintenant les magnifiques Scooters MOTOBÉCANE et TERROT

marcel perrin

Coureur recordman du Monde

50, AV. EDOUARD-VAILLANT, BOULOGNE (Seine)

Métro : Porte Saint-Cloud

TÉLÉPHONE : MOL. 29-62

PENDANT LE SALON

MARCEL PERRIN sera au Salon, dans les stands de ses marques le matin et, l'après-midi, à votre disposition à son magasin. N'oubliez pas de lui rendre visite (à un quart d'heure du Salon)

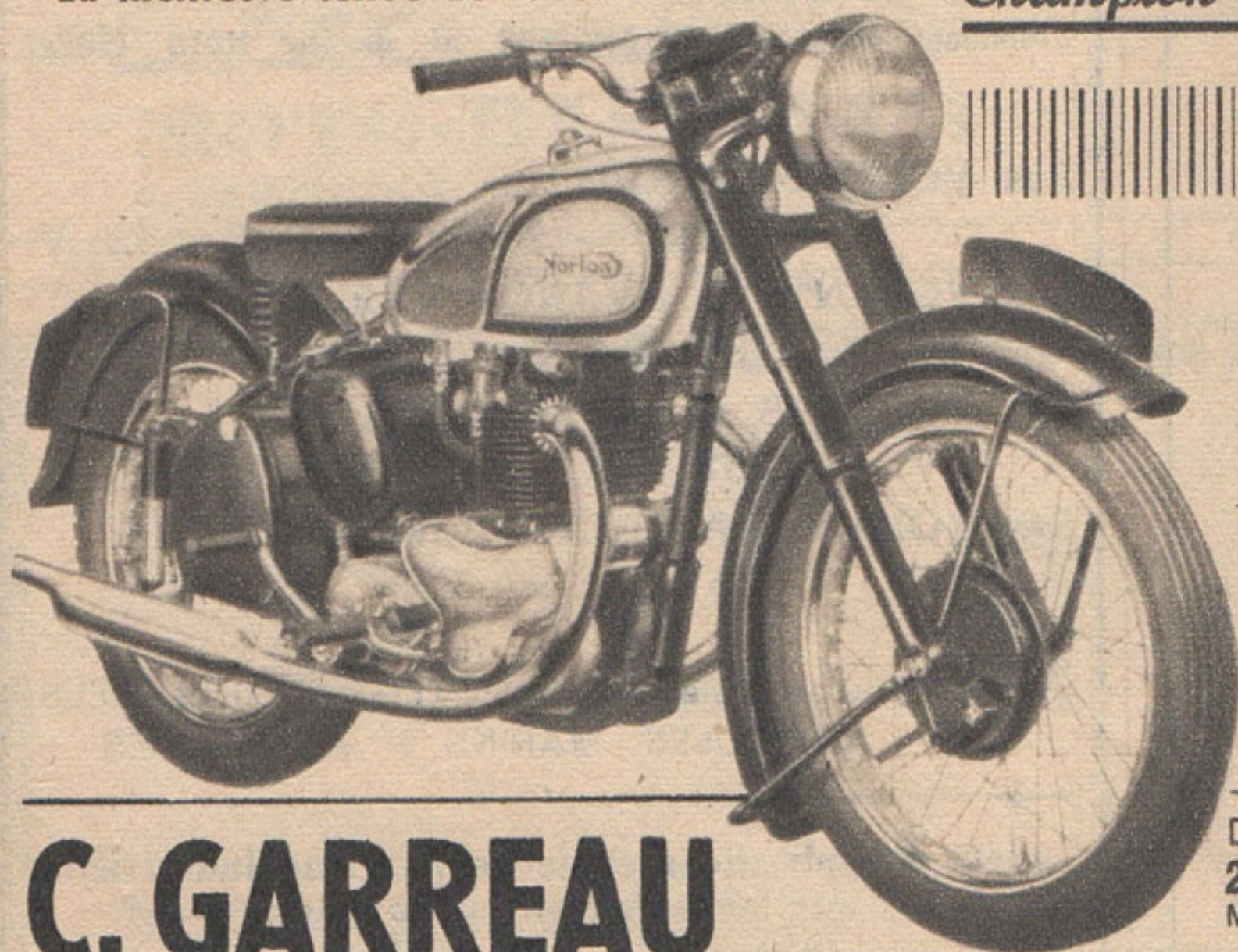
— Pendant le Salon, le magasin sera ouvert tous les jours jusqu'à 20 heures (fermé le dimanche et le lundi matin) —

LIVRAISON IMMÉDIATE de la MOBYLETTE MOTOBÉCANE

L'IRRÉPROCHABLE

Norton

"La meilleure tenue de route du monde"



C. GARREAU

Vainqueur de



Champion du monde 1951



26 TOURIST-TROPHY

• **4 BOL D'OR** •

RECORD ABSOLU : LEFÈVRE
2.400 kilomètres en 24 heures

Catég. 350 et 500 cmc. : DUKE

— Sid. 500 cmc. : OLIVER

FRUITS D'UNE TELLE EXPÉRIENCE :

La **Dominator** - La **2 cyl.** 500 cmc. - **ES 2**,
500 cmc. monocyl. culbuteurs - **Inter 30**,
500 cmc. monocyl., arbres à cames - **16 H**,
500 cmc. monolatérales.

N'ATTENDEZ PAS

POUR PASSER COMMANDE !!!

CRÉDIT 6, 9, 12 mois, région parisienne

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

22, Rue Robert-Lindet - PARIS-XV^e

Métro : Convention

Tél. : VAU. 07-09

SALON DE LA MOTO - STAND 62

Le tour du monde

40.076 Kms
EFFECTUÉS A L'AUTODROME DE
MONTHLÉRY
PAR LES
Monneret
SUR MOTO PUCH
en 25 jours et 25 nuits
AVEC BATTERIE
BAROCLEM

GRAND PALAIS — STAND 10 — BALCON

SUR VOTRE VÉLOMOTEUR...

L'AVERTISSEUR
ÉLECTRIQUE
SANOR
A HAUTE FRÉQUENCE
Breveté S.G.D.G.

LE SEUL
fonctionnant directement
sur le volant magnétique
SANS BATTERIE
grâce à son filtre qui re-
dresse et double la tension.

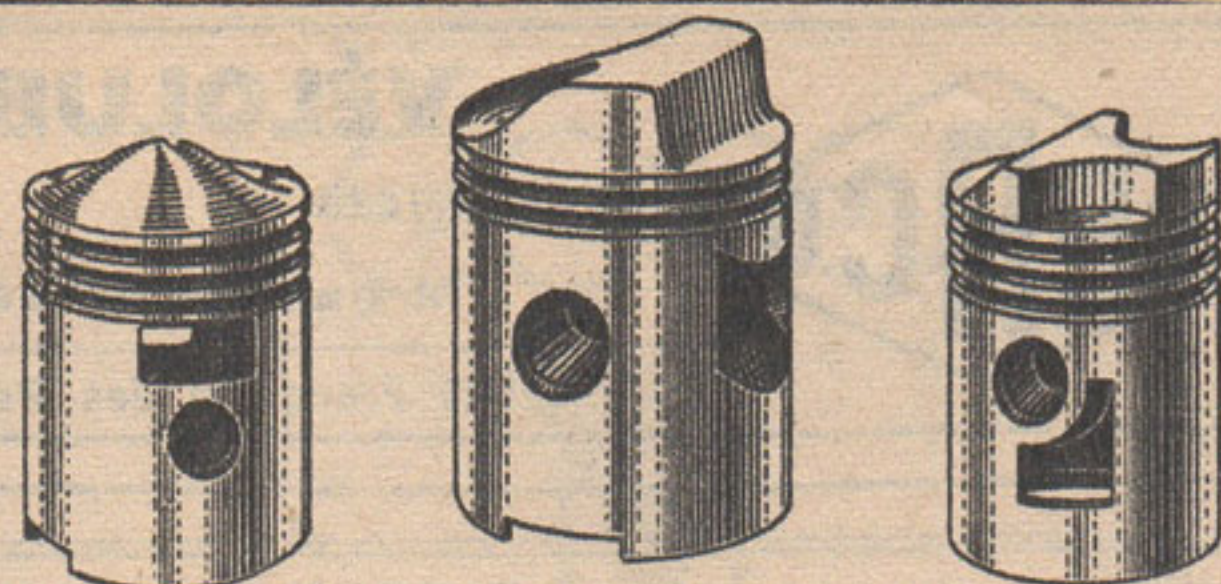
APPEL SÛR, INSTANTANÉ
SANS LACHER LE GUIDON

Notice sur demande

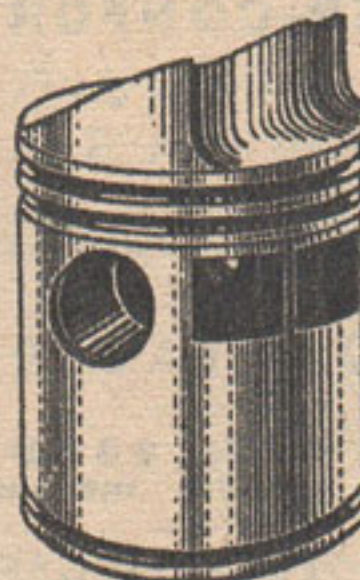
SANOR

86, r. J.-P. Timbaud, COURBEVOIE (Seine)

SANOR



PISTONS

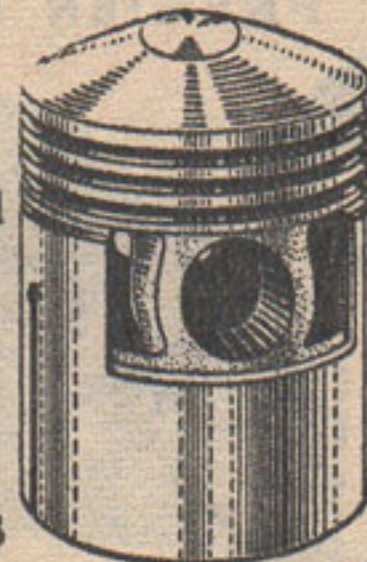


Super-vitex

en alliage spécial
hypercilié

à faible coefficient
de dilatation

POUR MOTOS
2 et 4 temps



Stock important — Livraison rapide

E. TRUPHÈME, S.A.

56, Rue Chaptal, 56 — LEVALLOIS-PERRET

Téléphone : PEReire 33-40

Avec la Super-Culasse MAUCOURANT

Refroidissement nettement supérieur

Plus de perles à la bougie

Performance améliorée

EN VENTE :

chez tous

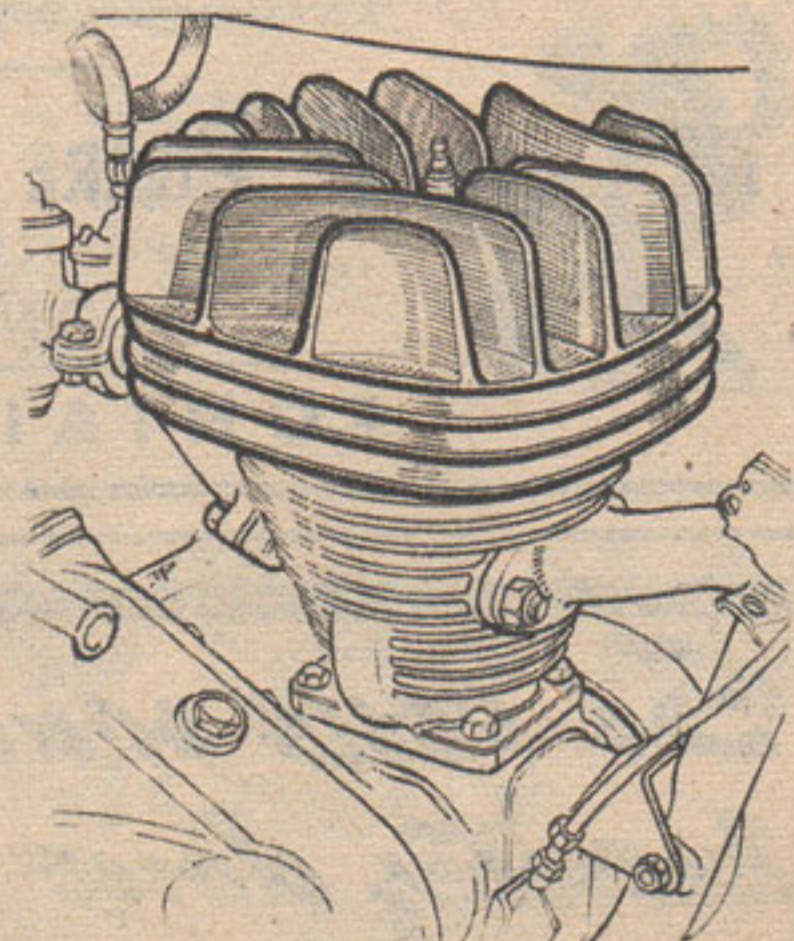
les Motoristes

et

147, B^d Ney

PARIS-18^e

Tél. : MARcadet 46-78





VÉLOLUB le lubrifiant des cyclomoteurs

Gd Palais : Stand 33 - Salle R

PRÉSENTERA

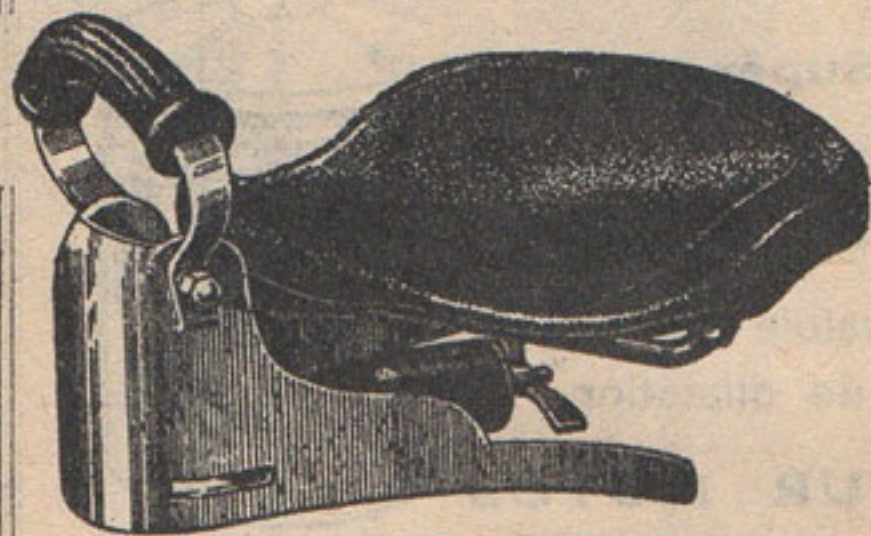
AU SALON

la gamme de ses PRODUITS D'ENTRETIEN

Porte de Versailles : Stand 337
HALL DU CYCLESociété Française des Pétroles SERCO - 20, rue Washington, PARIS 8^e - BAL. 43-21

SIÈGES ARRIÈRE "MURCIA"

LE PREMIER PAR SON SUPER-CONFORT

SUSPENSION
RÉGLABLESELLES SOUPLES
CAOUTCHOUC
ADAPTABLESFOURNISSEUR
des grandes marques

MODÈLES DÉPOSÉS

70, Rue des Bienvenues — VILLEURBANNE (Rhône)

AGENCE OFFICIELLE :

14, Bd
SoultPARIS
XII^e

Tél. : DOR. 49-42

Tél. : DOR. 49-42

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
EMBIELLAGE, RÉALÉSAGE
ÉCHANGE STANDARD MOTEURSEtudiée spécialement pour la moto,
elle TIENT et elle DURE la

DEMONTABLE · SANS JOINT · INCASSABLE

ADOPTÉE PAR DE NOMBREUX CHAMPIONS MOTOCYCLISTES

Un simple essai vous convaincra !

En vente chez tous Motocistes. Documentation technique à :

D. C. A., 16, rue Octave-Mirbeau, PARIS-17^e
— Tél. : GAL. 65-32 —

Si vous voulez acheter votre

MOBYLETTE, MOTO ou VÉLOMOTEUR

adressez-vous aux spécialistes

RENAULT ET CAMUS

VENTE A CRÉDIT

GUILLER



MOTOBÉCANE

2^{bis}, rue du Troisy, CLAMART (Seine) - MIC. 06-35CHEMISES, CYLINDRE DE MOTOS ET GUIDES
en fonte graphitée, la meilleure fonte de
FROTTEMENT CONNUE

Livraison seulement aux constructeurs

E^{TS} PIERRE COLLIGNON

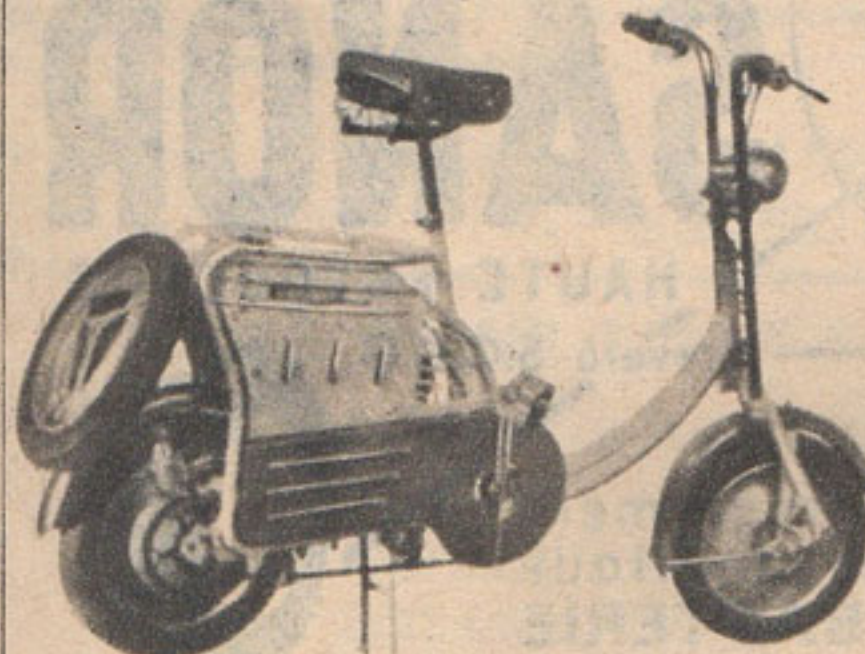
Capital : 17.000.000 de francs

FONDERIE

FONTAINE (Isère)

SCOOTER
ARDENTLE PLUS LÉGER
LE MOINS CHER
LE PLUS PRATIQUE

Moteur VAP 48 cmc.



G. S. M. - 8, Rue des Ecoles - PARIS - Odéon 62-98

*Si vous voulez que votre moteur ait du nerf
montez donc le carbu et la bougie Guntner*

L.G.

1^{er} 2^{ème} 3^{ème} prix!
 AU DERNIER CONCOURS
 DE SILENCIEUX DU T.C.F.
 SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

**SILENCIEUX
WILMAN**

**SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE
DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT**

AUGMENTATION
DE PUISSANCE
MEILLEURES REPRISES
ÉCONOMIE D'ESSENCE
SILENCE PARFAIT
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³



SILENCIEUX "TROMBLON"

MODÈLE A SPIRALE
DÉMONTABLE POUR
2 ET 4 TEMPS



**SUPER SILENCIEUX
TORPILLE
POUR MOTOS
2 ET 4 TEMPS**



SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE

POUR 100 & 125 cm³
2 ET 4 TEMPS



3. RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)



La Société AUTO UNION, dont
le siège est à INGOLSTADT
en Bavière (en zone occidentale
américaine), seule propriétaire
des célèbres marques AUTO
UNION DKW mondialement con-
nues, est représentée en FRANCE
par la Société

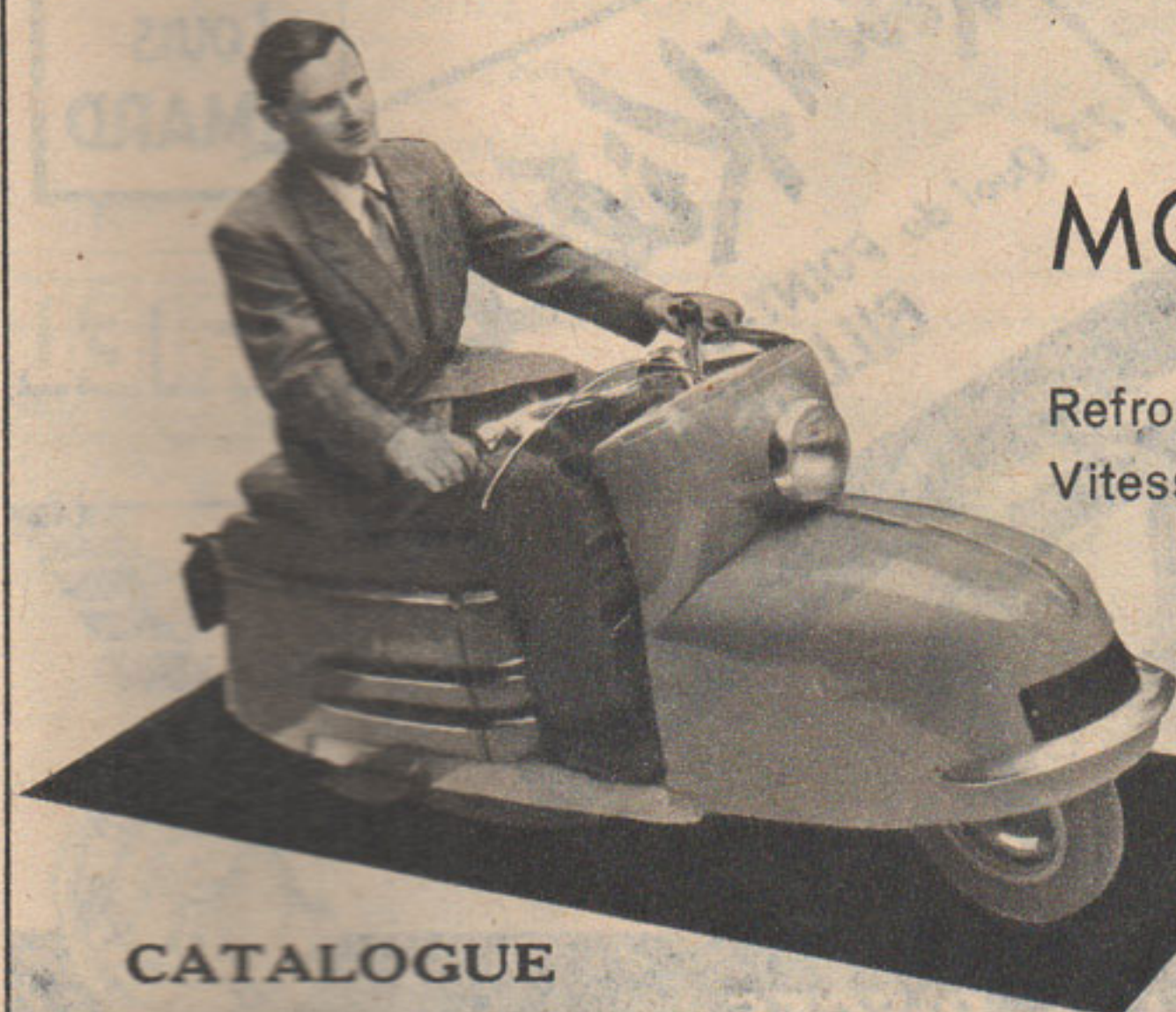
FRANCE-UNION-AUTOMOBILE

168^{bis}, Avenue de Neuilly

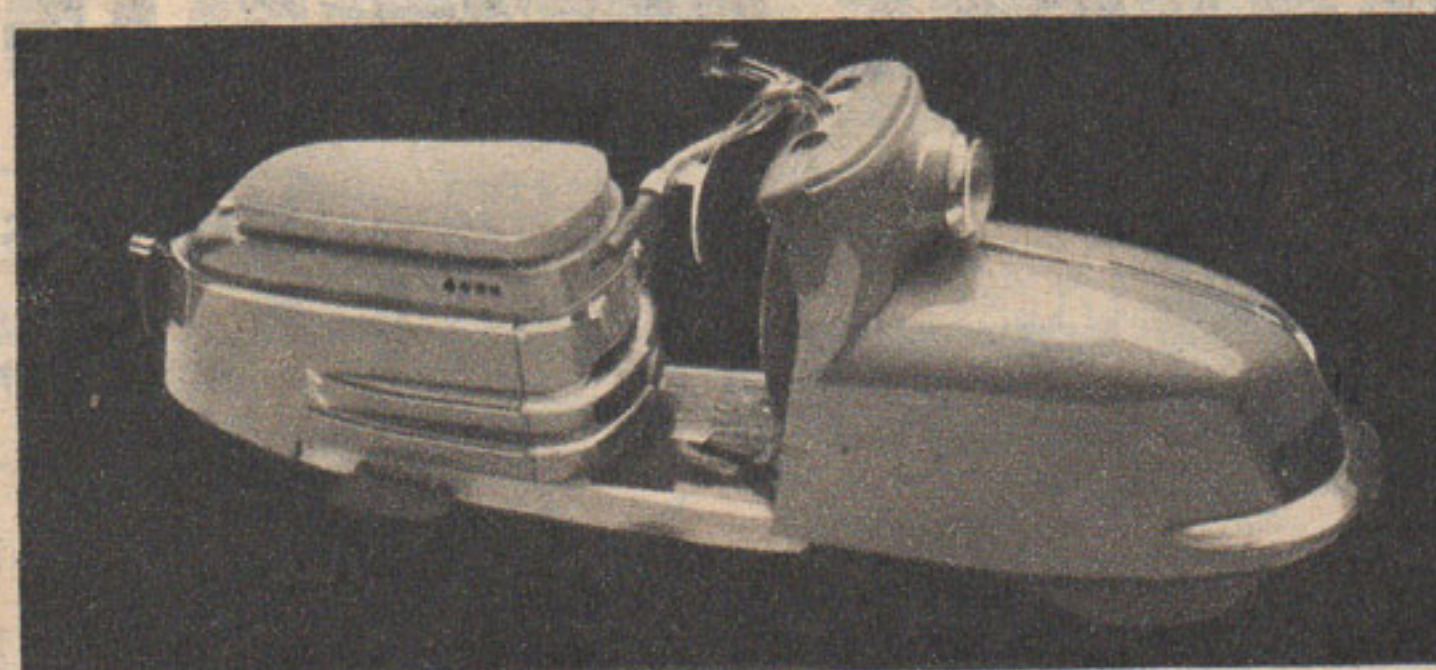
NEUILLY-SUR-SEINE - Téléph. : MAILLOT 89-22

— IMPORTATEUR OFFICIEL POUR LA FRANCE —

*Le Scooter le
plus luxueux*



CATALOGUE
sur demande



MOTEUR A.M.C. 175 cmc.

4 temps - 4 vitesses

Refroidissement par turbine - Suspension AV. et AR. -

Vitesse 90 km.h. - Consommation 3,5 litres - Longr 2 m. 15

Coffre à bagages

SCOOTAVIA

A. MORIN

117, Rue Manin - PARIS (19°)

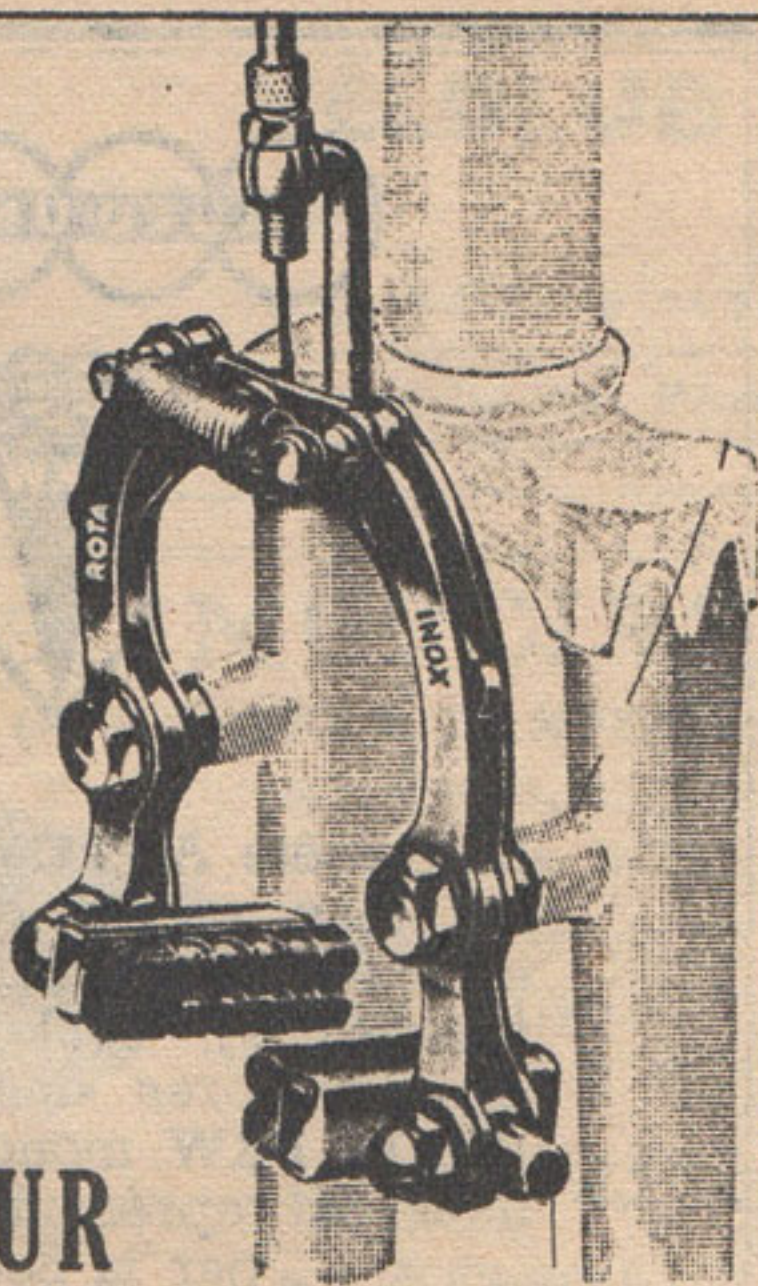
Le Frein



en acier
inoxydable
au chrome

**TYPE
SPÉCIAL**

pour
CYCLOMOTEUR



ROTALUX INOX

En vente : CHEZ TOUS LES COMMISSIONNAIRES
MEMBRES DU GROUPEMENT ÉCONOMIQUE

" L'EMBOUTISSAGE INDUSTRIEL "

Victor SIMON, 2, rue Olivier-de-Serres, VILLEURBANNE (Rhône)

Repose-pieds



**ENTIÈREMENT
RÉGLABLES**

C'EST UNE FABRICATION
ROGER POULLAIN

Rue Pierre-Curie
TEL. MEU. 490



LES MUREAUX (S.-&-O.)

AGENCE OFFICIELLE DES CÉLÈBRES...

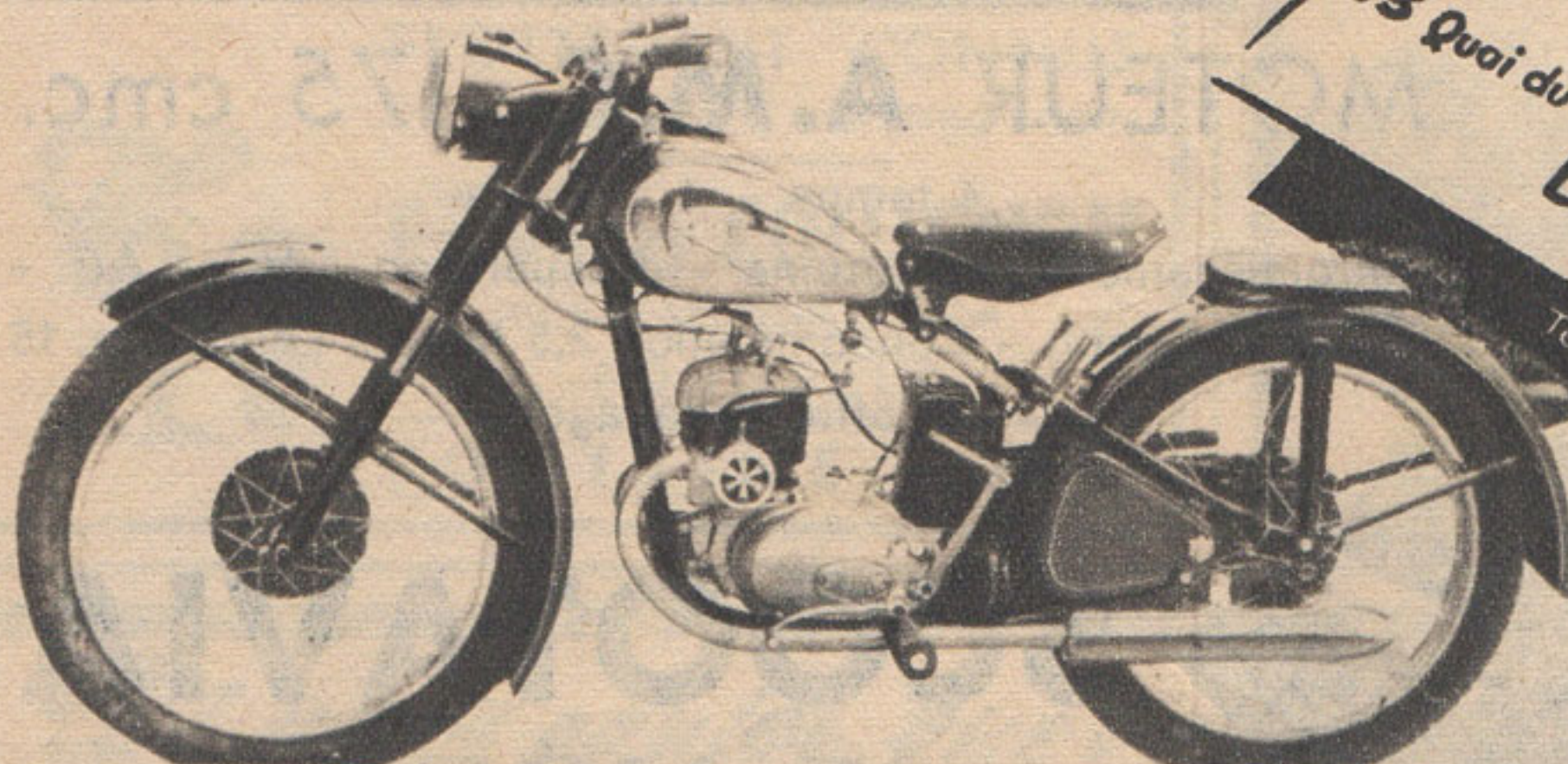


SIDES-CAR
BERNARDET
HUMBLOT
SIMARD



B.M.W.

Toujours du disponible



Robert Kiener
75 Quai du POINT-du-JOUR
BILLANCOURT
Tel. MOL 64-02

LOUIS
SIMARD

ARIEL

AGF



VENTE à CRÉDIT

TOUTES LES PIÈCES
DÉTACHÉES D'ORIGINE

Pierre Monginet
Spécialiste moteurs **A. M. C.**



9, Bd Murat
PARIS-XVI^e
Pte d'Auteuil

MOTOCONFORT

SAROLEA

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

AGENCE OFFICIELLE

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

La lunette **PANORAMA**
est vendue par **LADEVÈZE**

50, rue Brunel, PARIS-17^e

PRIX : 1.090 fr.

Prix spéciaux pour Agents



SIEGES ARRIÈRE

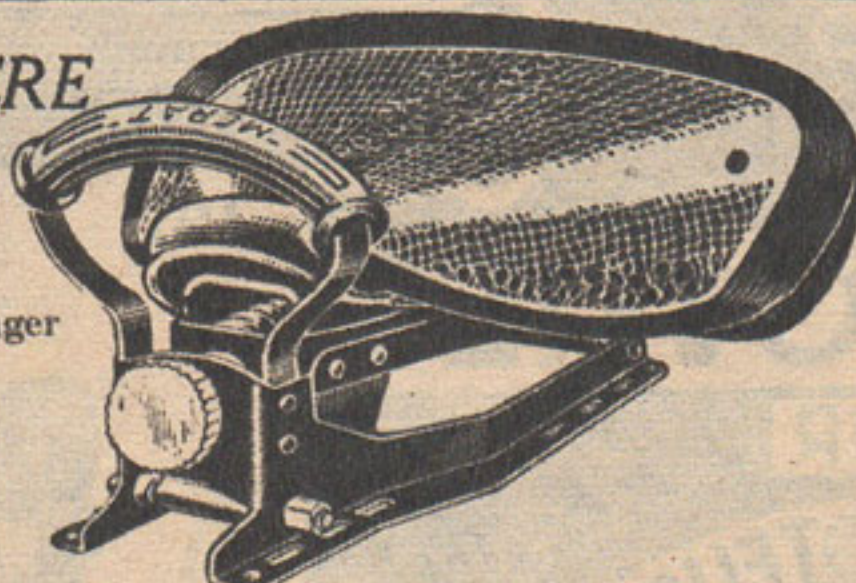
MERAT

Breveté France et Étranger

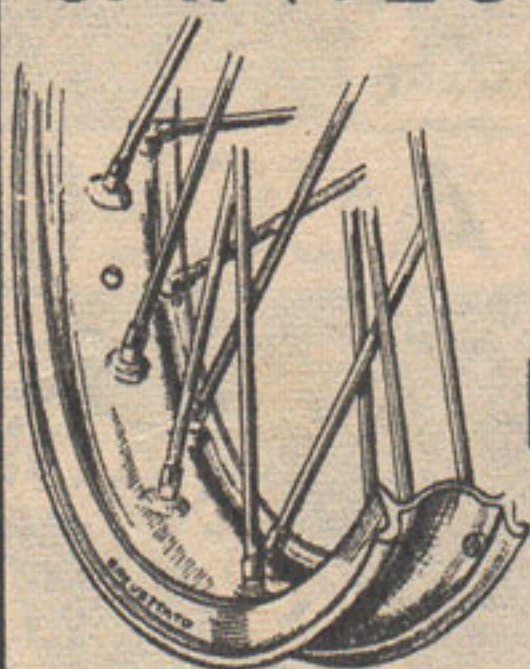
• • •

Le seul
qui procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)



JANTES ITALIENNES
en dural



Pierre COLLIGNON

FONTAINE (Isère)

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE
par

"LE CASQUE GENO"

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

PRIX IMPOSÉ : 3.200 Fr.

VENTE EN GROS :

Étab^{ts} GENO, 6, Faub. Saint-Honoré



Pub. LANGELET

*Jeunes! Ne laissez pas
passer votre chance*

L'Enseignement par Correspondance
des **COURS TECHNIQUES AUTO**
permet chaque année à des milliers
de Jeunes Gens de se créer une
situation intéressante dans l'Indus-
trie et le Commerce de l'Automobile.
Pourquoi ne feriez-vous pas comme eux?
A la Ville, à la Campagne, dans
l'Armée, les Spécialistes connaissant
la technique des moteurs sont
recherchés.

N'attendez pas pour suivre l'enseignement par correspon-
dance des **COURS TECHNIQUES AUTO**, rue du Docteur
Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne). Rens. grat. sur demande.

PERSIN

BRY sur MARNE
SEINE

SPECIALISTE

DKW

ADAPTABLE DE

Téléphone 272 à BRY

TOUTES PIÈCES
pour types
SB et KS
*
ÉCHANGE
STANDARD
IMMÉDIAT DES
EMBIELLAGES

92, Avenue de Rigny

CRÉDIT DE 6 A 24 MOIS

Agences : HOREX, ARIEL, PANTHER, NORTON, EXCELSIOR,
THORNAX, GUZZI, MOTOCONFORT, B.S.A., GUILLER, ALMA,
M.R., MONET-GOYON, RENÉ-GILLET, Scooters M.V., AMI, A.G.F.,
MOBYLETTES, CUCCIOLO, MOSQUITO, POULAIN, Tandem M.R.,
Sidecars SIMARD, etc.

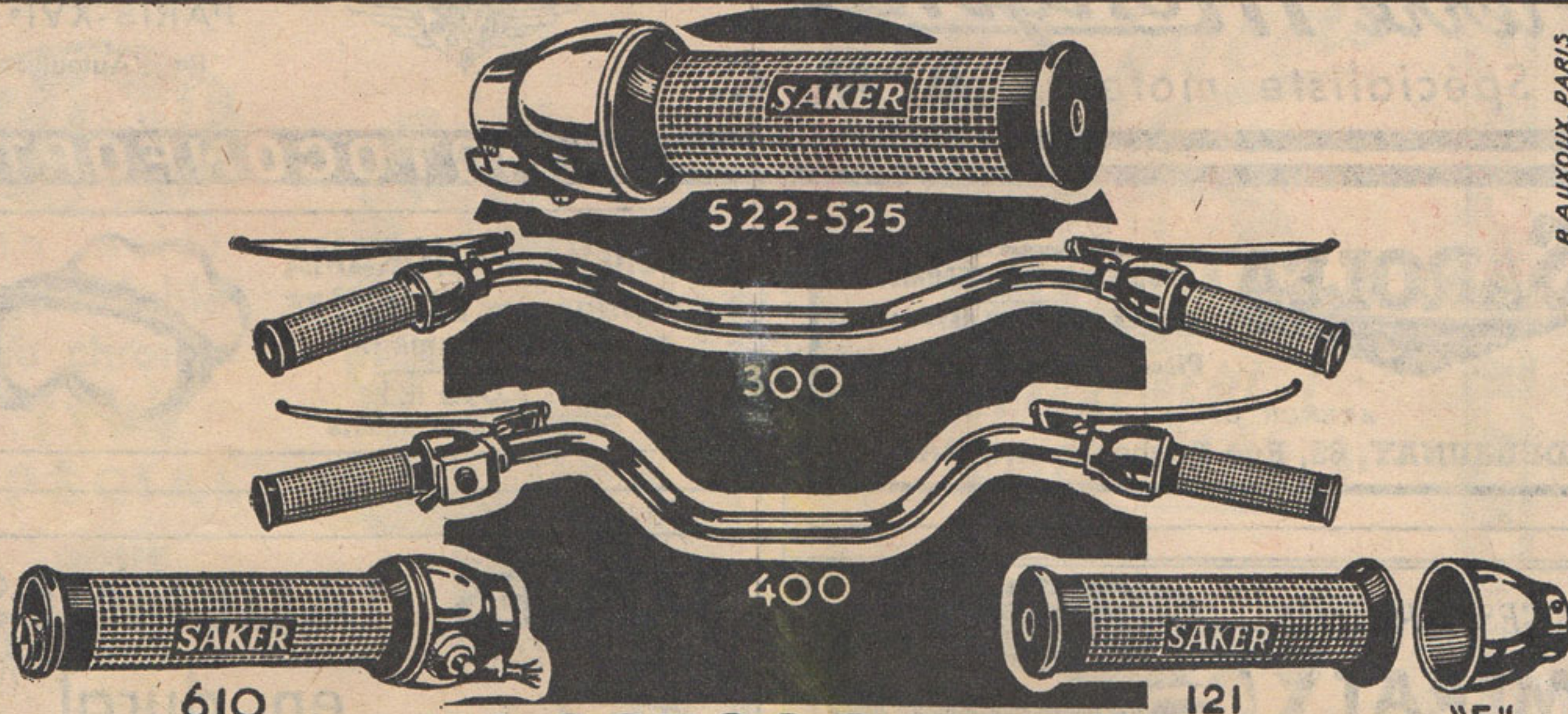
Occasion : TERROT, ARIEL, MOTOSACOCHE, RAVAT, ZUN-
DAPP, F.N., GILLET-HERSTAL, DOLLAR, RENÉ-GILLET,
MOTOCONFORT, Side N.S.U., etc.

Stock Moteurs, Boîtes, Cylindres, Dynamos, Magnétos, Pignons.

BIANCO, 92, Avenue Victor-Crosson, ISSY

Tél.: MIC. 22-39. — C.C.P. PARIS 14-28-39

2 timbres pour réponse.



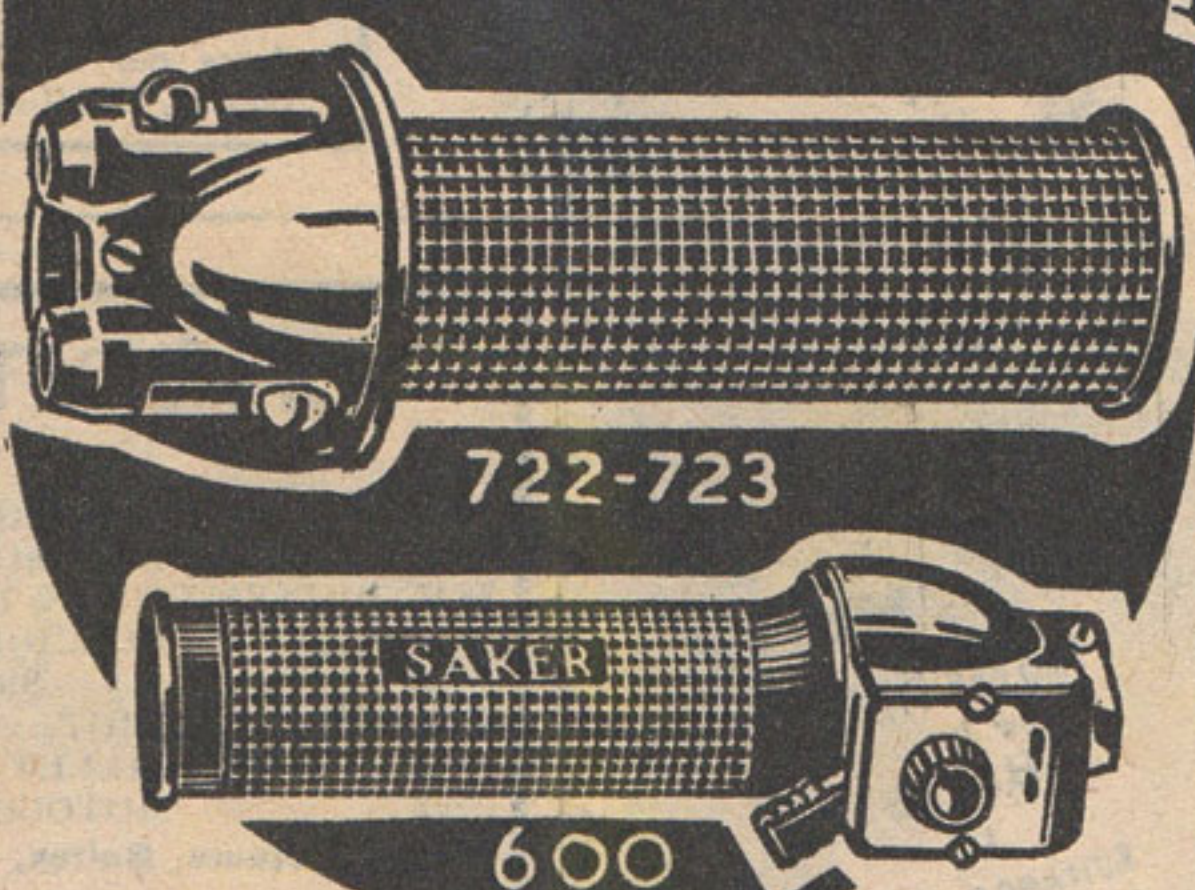
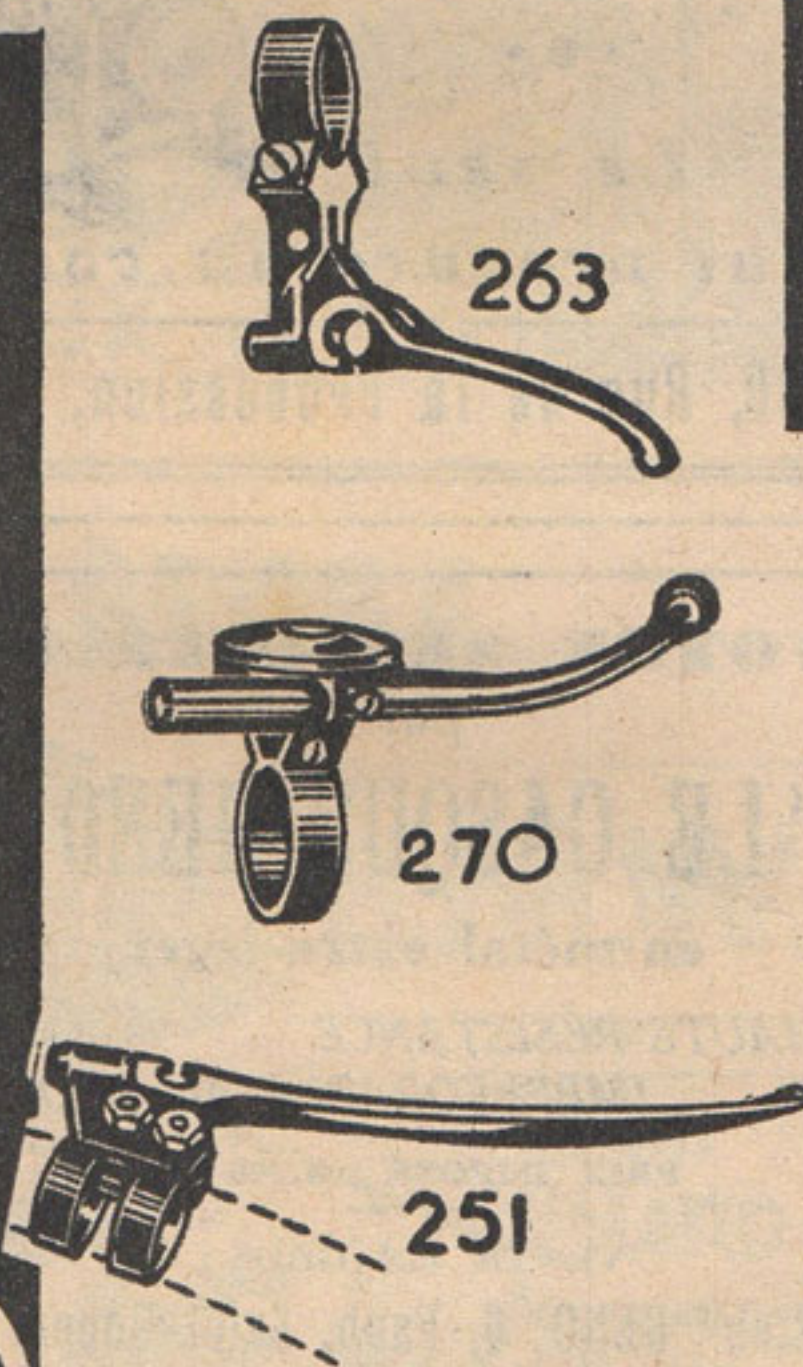
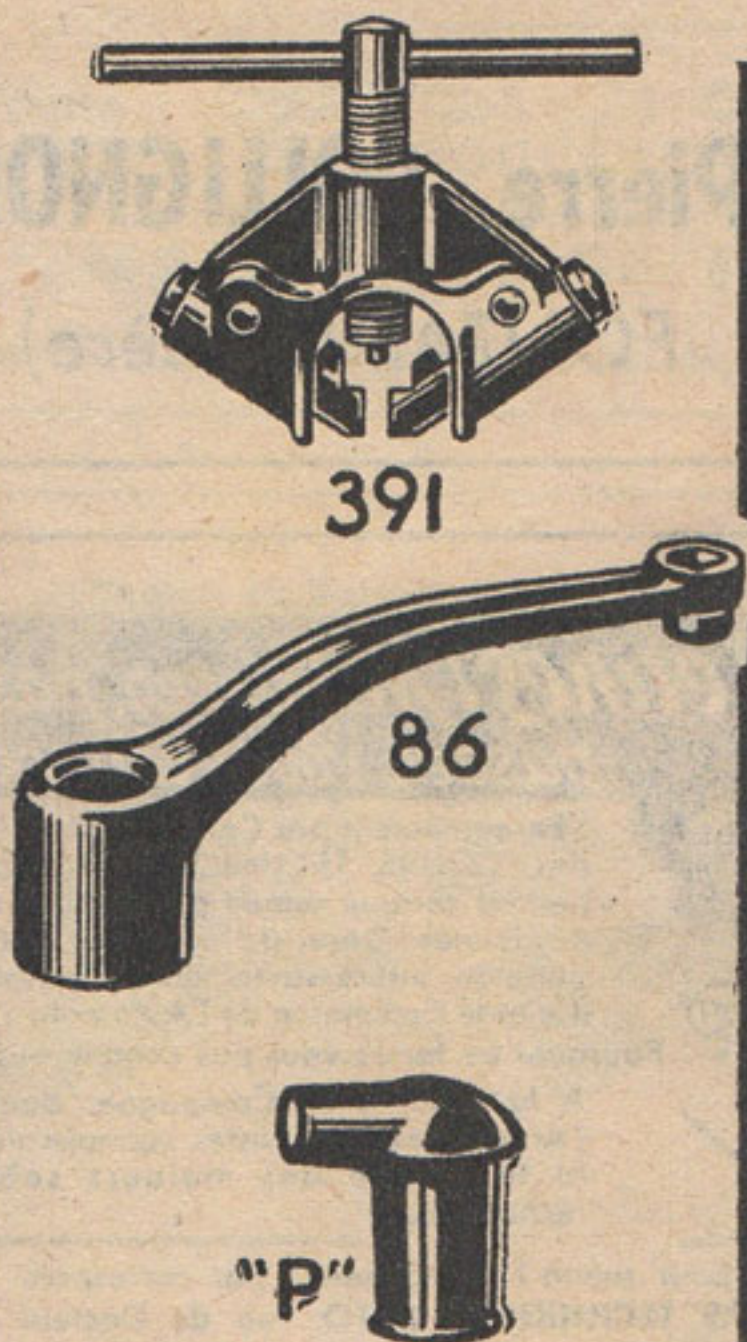
ACCESSOIRES

POUR



SAKER

ETS ANDRÉ PORTERIE



**SAKER
LEVALLOIS**

**SAKER
LEVALLOIS**

BOUGIE MARCHAL

est montée en série
par **TOUS LES GRANDS**
CONSTRUCTEURS de
Motocycles...

ALCYON
AUTOMOTO
GNOME-RHONE
MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT
NEW-MAP
PEUGEOT
RENÉ GILLET
VÉLOCAR
VÉLOSOLEX

... Pour
ses Qualités
exceptionnelles.



1

Son isolant en "Corindon"

2

Ses dispositifs d'étanchéité
brevetés en tous pays

3

L'étude scientifique de ses
formes et de ses proportions

4

Ses électrodes en alliage nou-
veau à très haute résistance

— Qualité Mondiale —



SYMBÔLE DE LA QUALITÉ FRANÇAISE

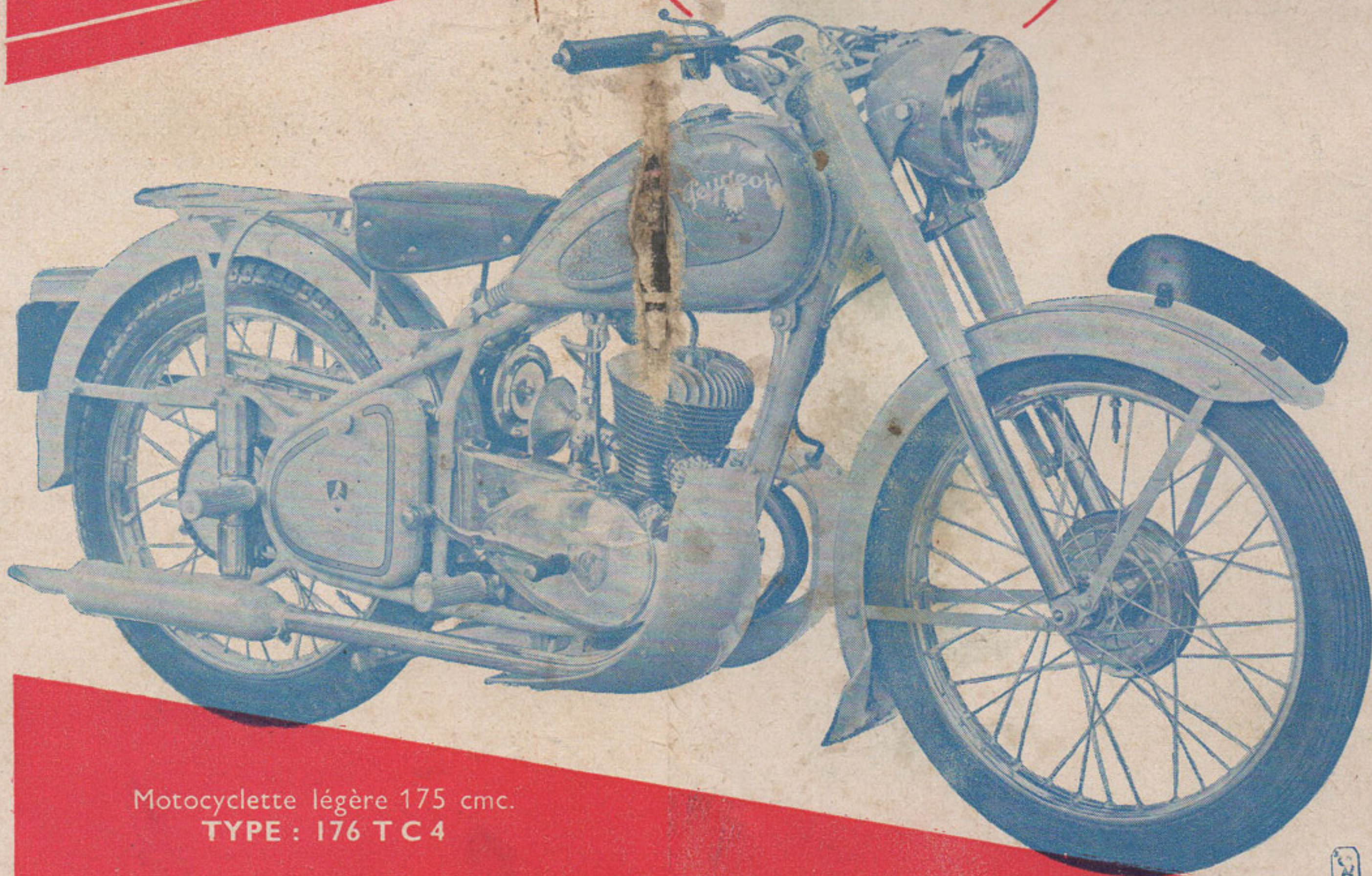
Cycles Jeuzeot

LA PLUS IMPORTANTE SOCIÉTÉ FRANÇAISE
DE CYCLES ET MOTOCYCLES

★
PRODUCTION : **220.000** MACHINES
PAR AN

★
7 USINES SPÉCIALISÉES :

BEAULIEU-VALENTIGNEY,
HAGUENAU, HÉRICOURT,
MANDEURE, SAINT-LOUIS,
SAINT-MAUR TROYES



Motocyclette légère 175 cmc.
TYPE : 176 T C 4

