

5<sup>e</sup> ANNÉE — N° 84

REVUE BIMENSUELLE

1<sup>er</sup> OCTOBRE 1954

# MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ÉDITIONS LAJEUNESSE

14, RUE BRUNEL - PARIS-17<sup>e</sup>

## *Le Salon*



MOTOCYCLES

150<sup>F.</sup>

## CYCLOMOTEURS

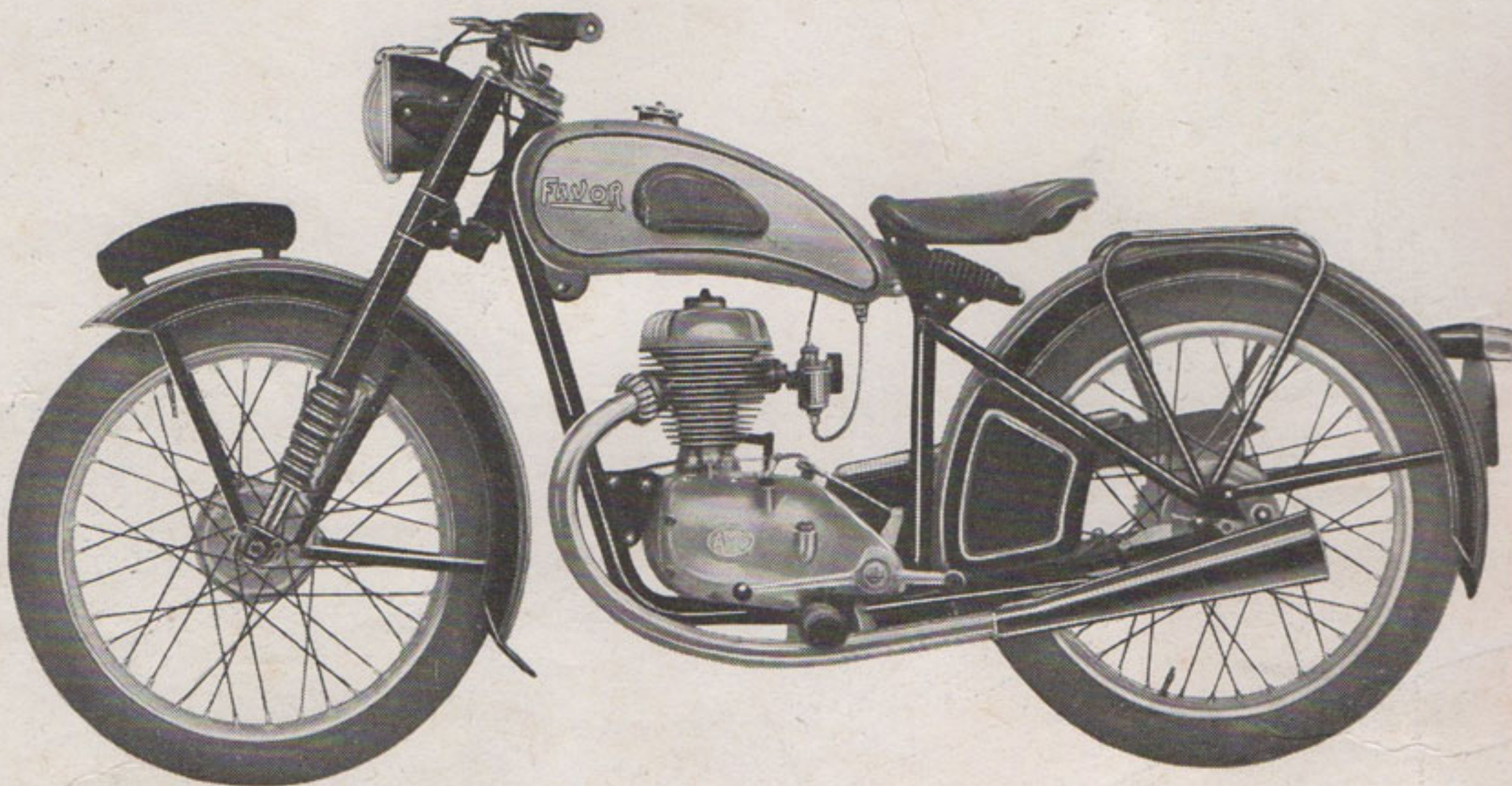
Moteurs 49 cmc.  
POULAIN - VAP

# FAVOR

## VÉLOMOTEURS

Moteur SACHS 98 cmc.  
Moteur A.M.C. 125 cmc.

**MOTOS** Moteur SACHS 150 cmc. - Moteur A.M.C. 175 cmc.

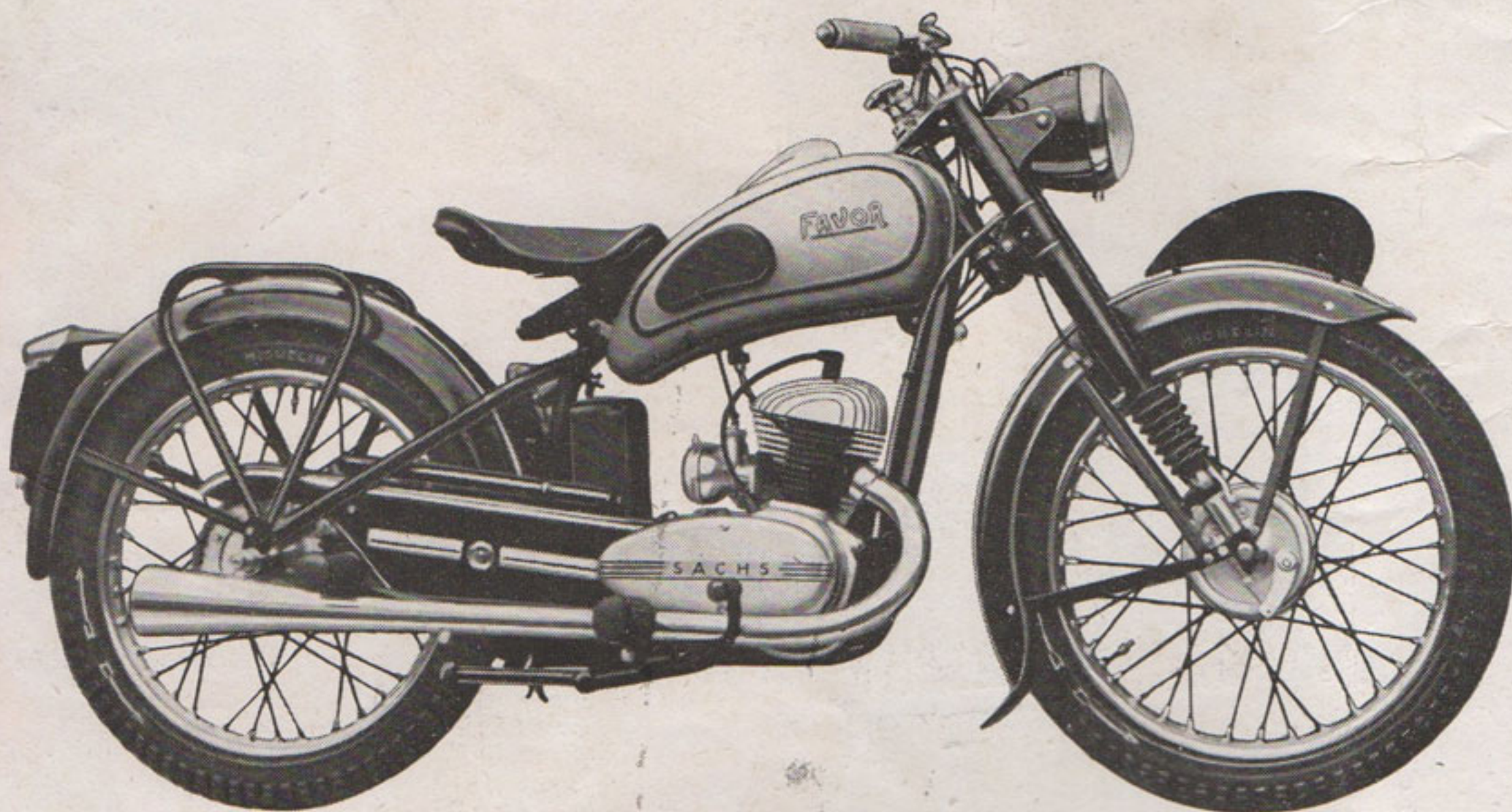


### VÉLOMOTEUR 125 cmc.

Moteur A.M.C., 4 temps culbuteurs • 3 vitesses sélecteur incorporé • Cadre monobloc renforcé • Fourche télescopique, amortisseurs à huile • Freins de direction • Garde-boue à charnière • Pneus 25x3 • Moyeux gros corps, genre italien à broche • Selle suspendue • Éclairage par volant et batterie • Compteur incorporé dans le projecteur • Guidon AMAC • Avertisseur électrique • Béquille automatique • Consommation : 2 l. 14.

### MOTO 150 cmc.

Moteur SACHS, 2 temps • Bloc-moteur 4 vitesses avec sélecteur au pied • Cadre monobloc renforcé • Fourche télescopique, amortisseurs à huile • Freins de direction • Garde-boue à charnière • Pneus 25x3 • Moyeux gros corps, genre italien à broche • Selle suspendue • Éclairage par volant et batterie • Compteur incorporé dans le projecteur • Guidon AMAC • Avertisseur électrique • Consommation : 2 l. 14.



**TOUS NOS MODÈLES SONT VENDUS A CRÉDIT**

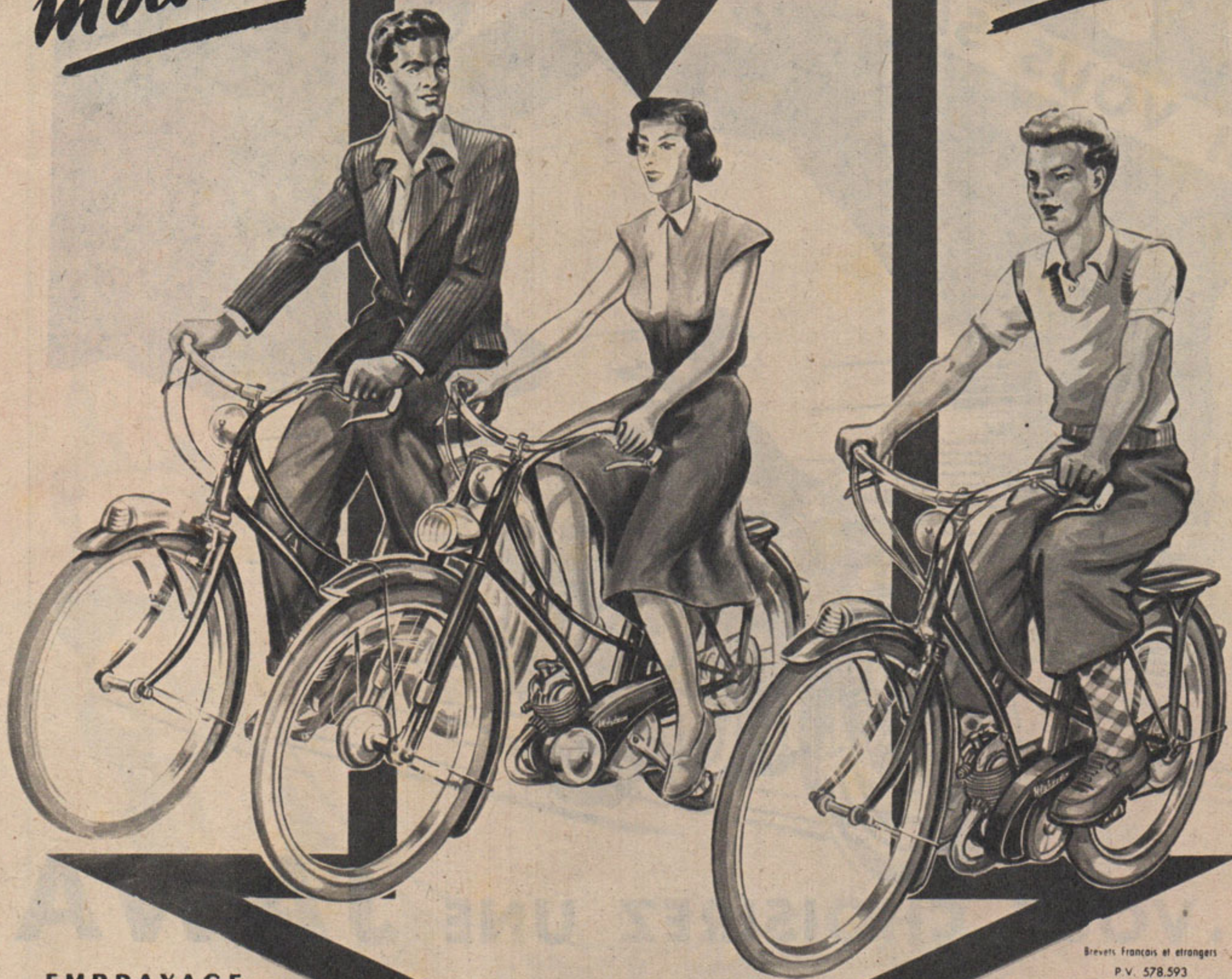
USINES A CLERMONT-FERRAND — SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO - STAND N° 134

*3  
modèles*

MOTOBÉCANE

PANTIN

*Pour l'usage  
de tous*



EMBAYAGE  
AUTOMATIQUE  
BREVETÉ S.G.D.G.

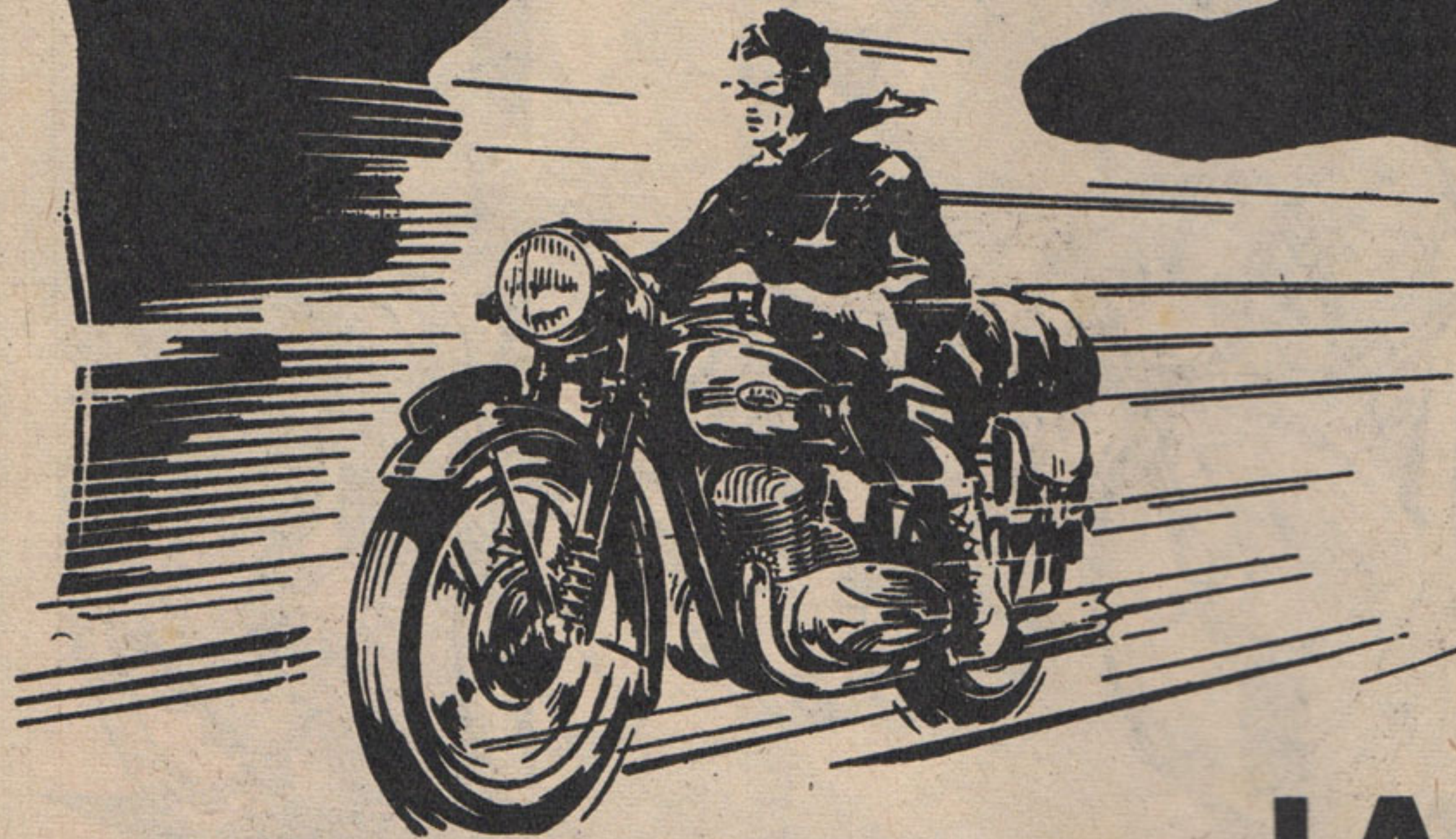
Brevets Français et étrangers

P.V. 578.593  
P.V. 576.561  
P.V. 579.883  
P.V. 620.003  
P.V. 621.189  
P.V. 625.922

**Mobylette**  
*la bicyclette motorisée*

STAND : N° 73

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<sup>ts</sup> J. POCH

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

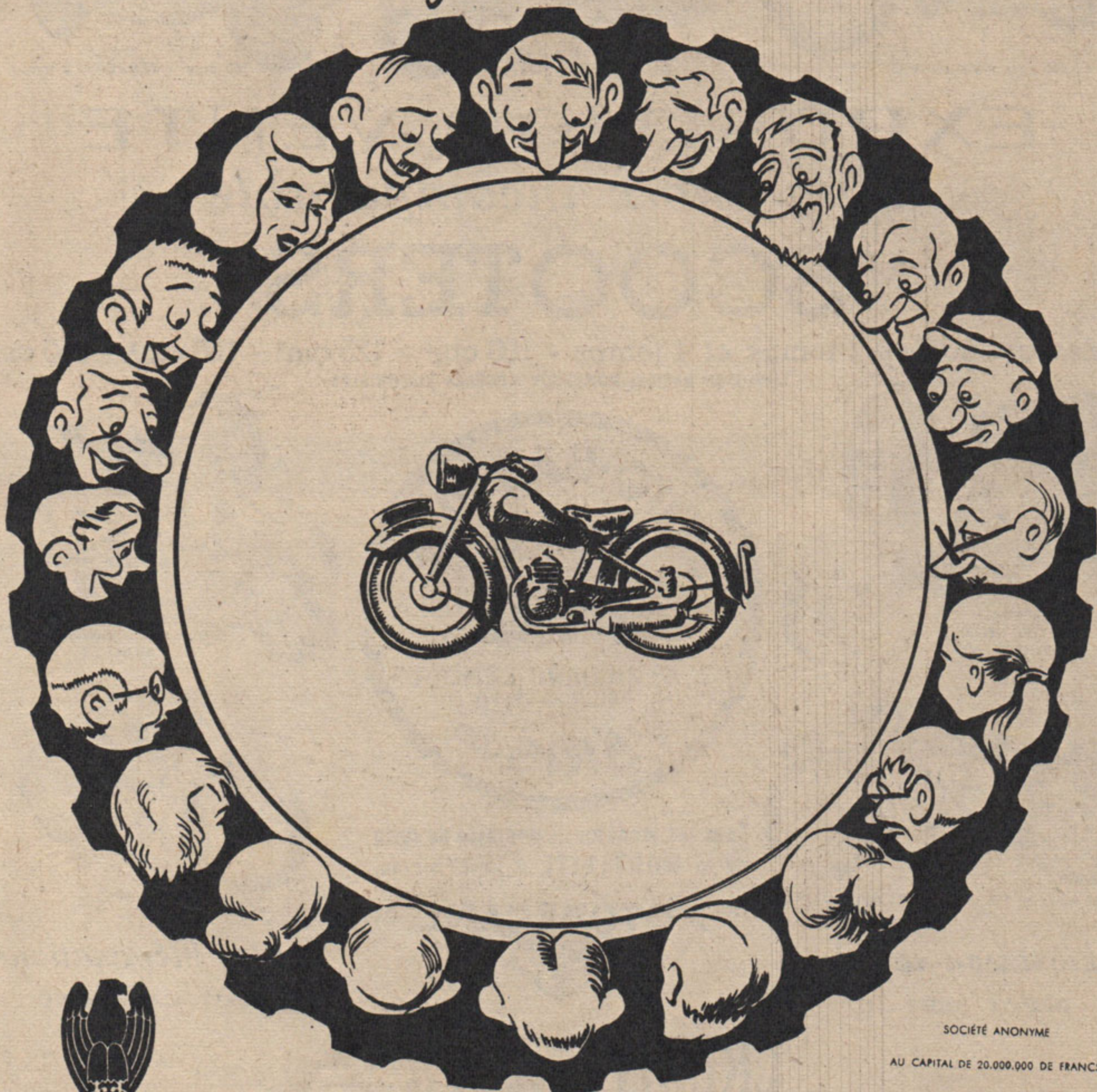


STAND 99

SALON DE LA MOTO

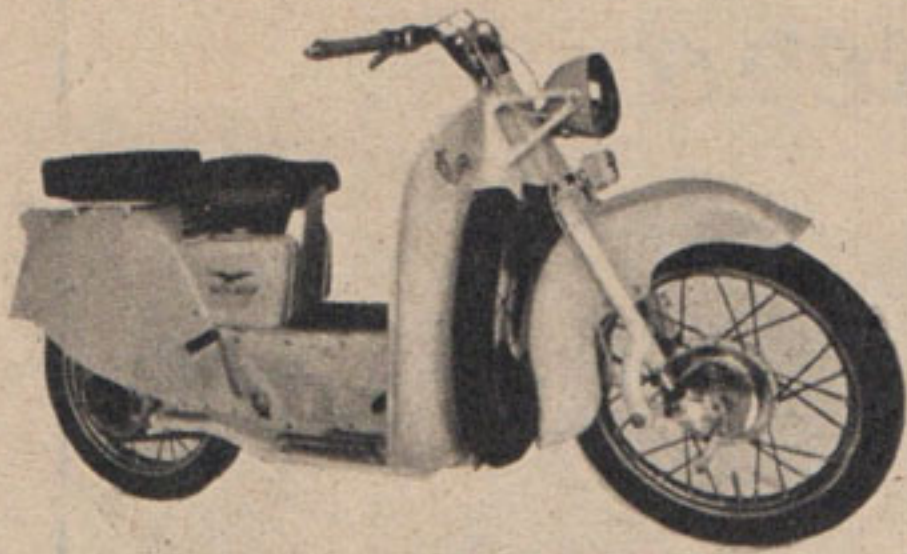
HALL CYCLE

leur rêve se réalisera  
grace au



**CREDIT  
SOCODEC**

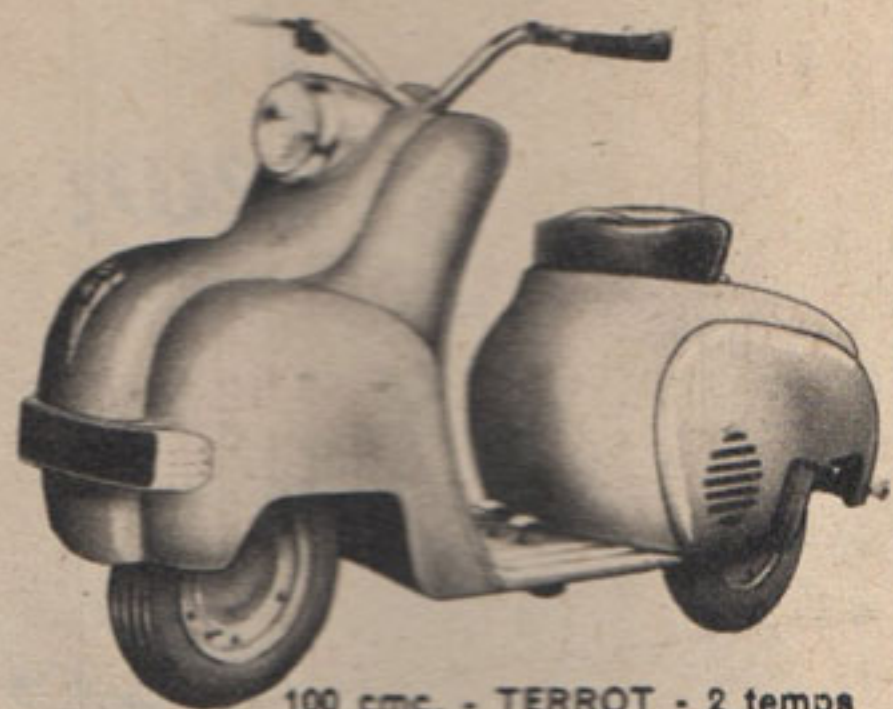
SOCIÉTÉ ANONYME  
AU CAPITAL DE 20.000.000 DE FRANCS  
Reg. du Comm.  
LYON B. 20.141  
4, PLACE GAILLETON -  
LYON



160 cmc. culbuteurs GUZZI



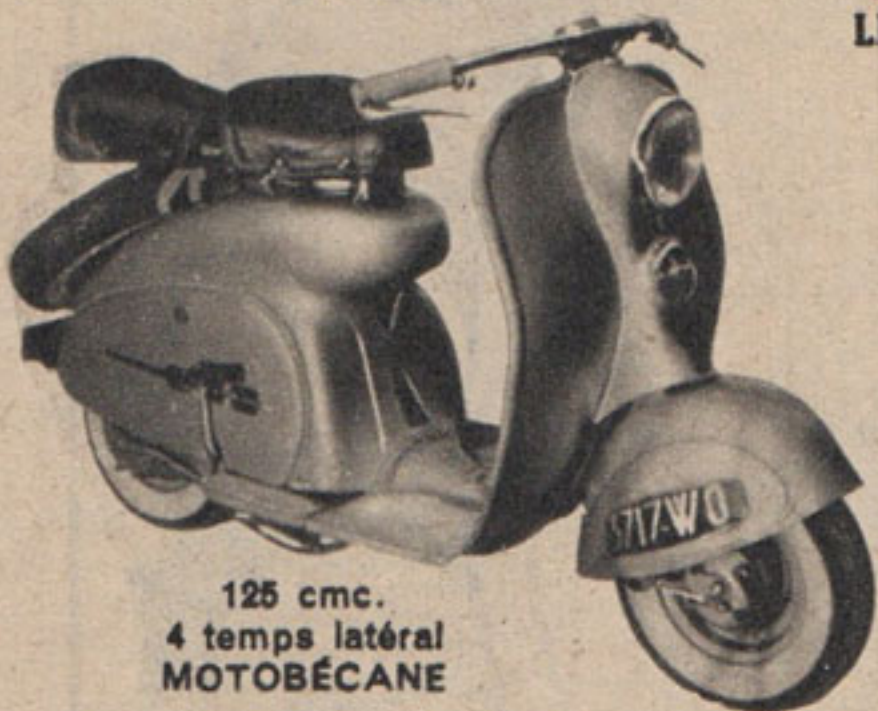
125 cmc.  
250 cmc. - 2 temps  
BERNARDET



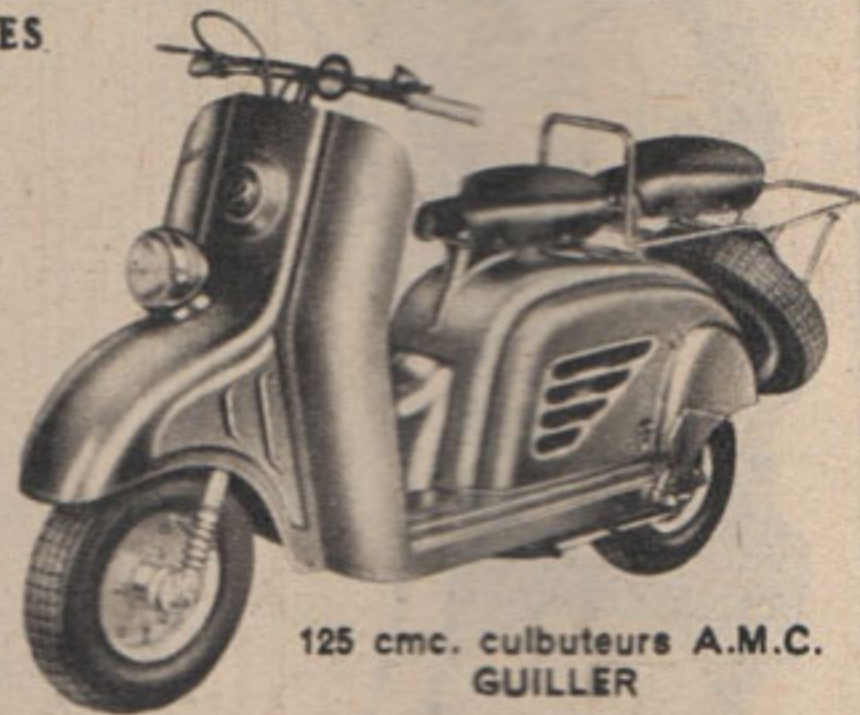
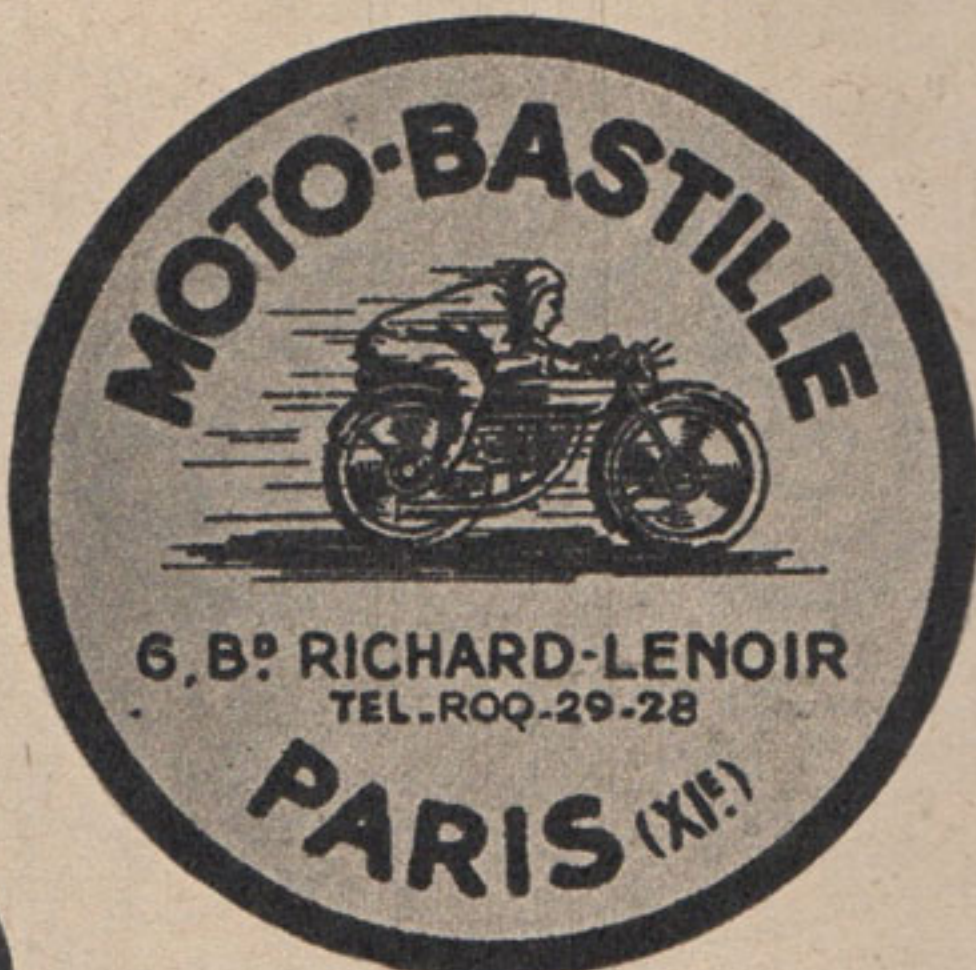
100 cmc. - TERROT - 2 temps

# EXPOSITION-VENTE d'un choix incomparable "SCOOTERS"

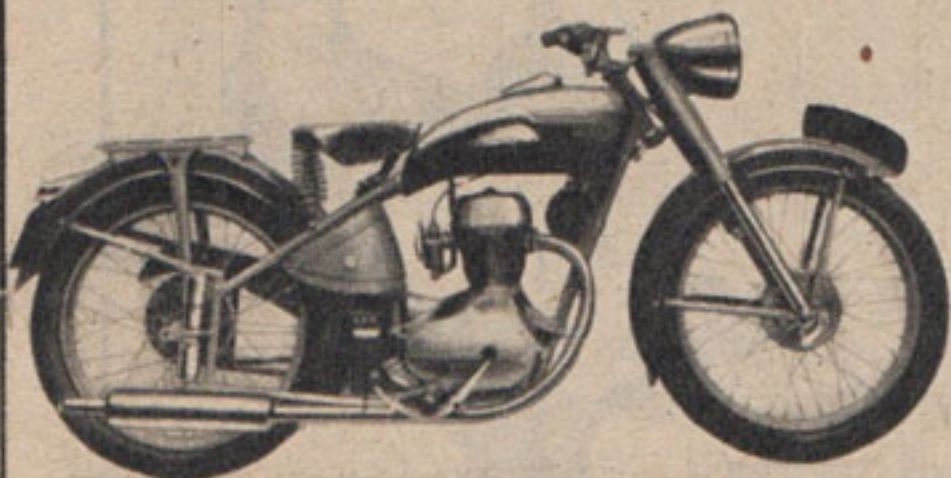
toutes cylindrées 2 temps et 4 temps - 100 cm<sup>3</sup> - 125 cm<sup>3</sup> - 160 cm<sup>3</sup> - 250 cm<sup>3</sup>  
LIVRAISON RAPIDE, NOMBREUX MODÈLES DISPONIBLES



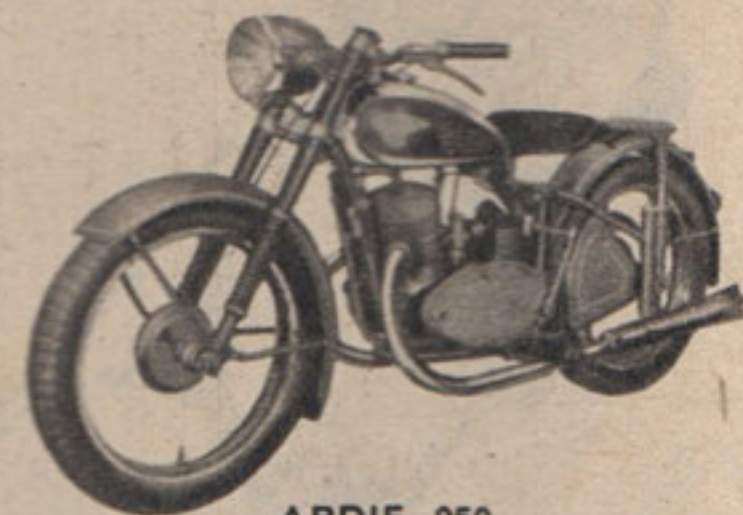
125 cmc.  
4 temps latéral  
MOTOBÉCANE



125 cmc. culbuteurs A.M.C.  
GUILLER



125 cmc. et 175 cmc. MOTOBÉCANE



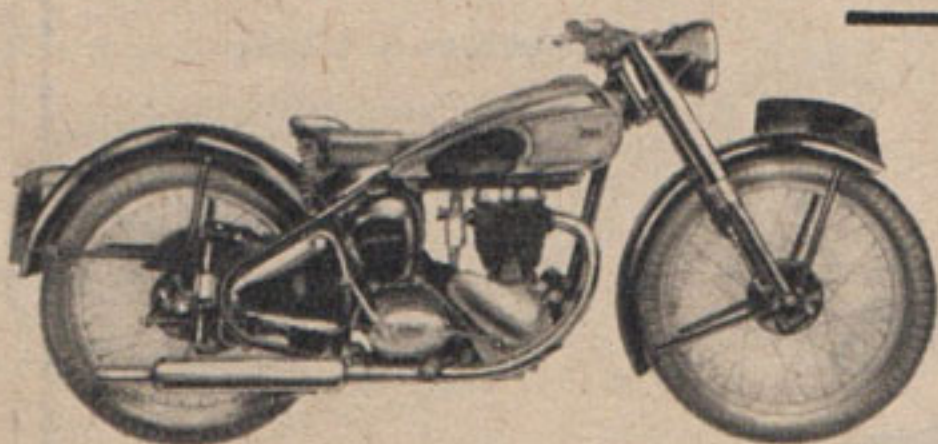
ARDIE 250

- Livraison rapide -  
DÉPOT BRET-OIL



Toutes Réparations  
DÉPOT CARBOHYD

**CRÉDIT** } 10.000 francs à la commande  
1/3 du total à la livraison •  
Solde de 6 à 12 mois  
30 francs pour timbre réponse

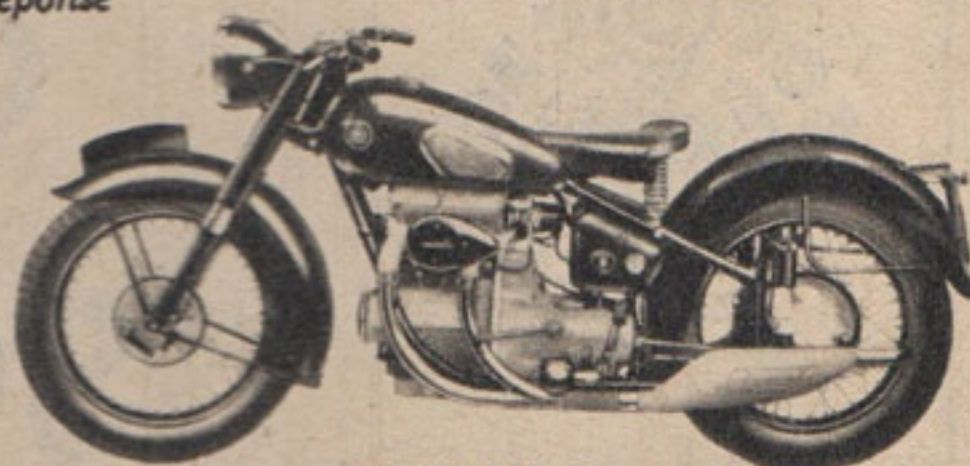


250 cmc. C. II - L

LA GAMME COMPLÈTE



de la 250 à la 650 cmc.



SUNBEAM 500 cmc.

# VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLETTES DE GRANDE CLASSE



**Moteur A.M.C. 4 temps**  
 125 - 3 vitesses  
 125 - 4 vitesses  
 175 - 4 vitesses

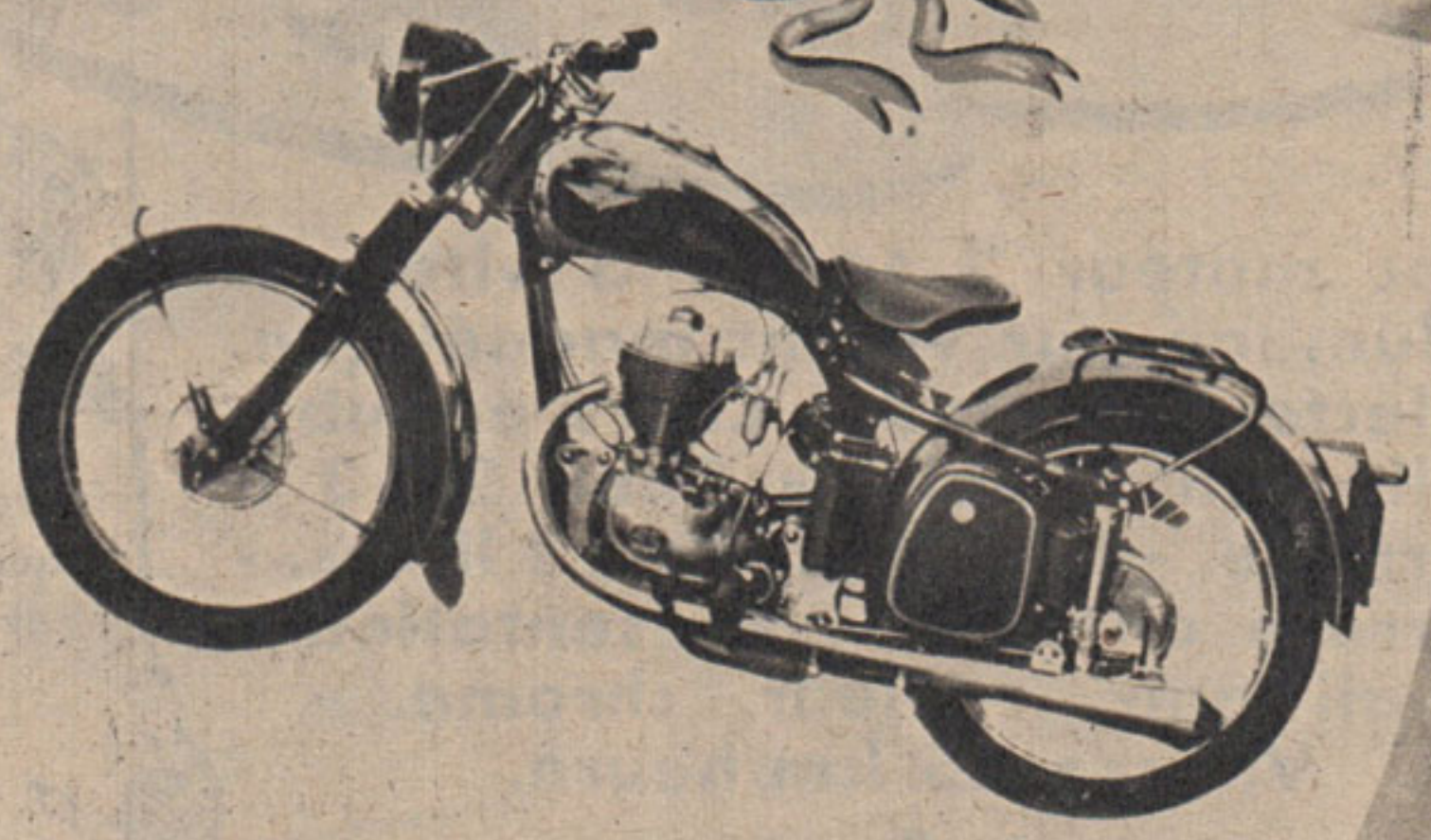
•

**Moteur YDRAL**  
 2 temps  
 125 - 4 vitesses

DIRECTION AUTOSTABLE  
 FOURCHE TÉLESCOPIQUE  
 CADRE INDÉFORMABLE



**Record du  
BOL D'OR**  
 Catégorie 125 cm<sup>3</sup>

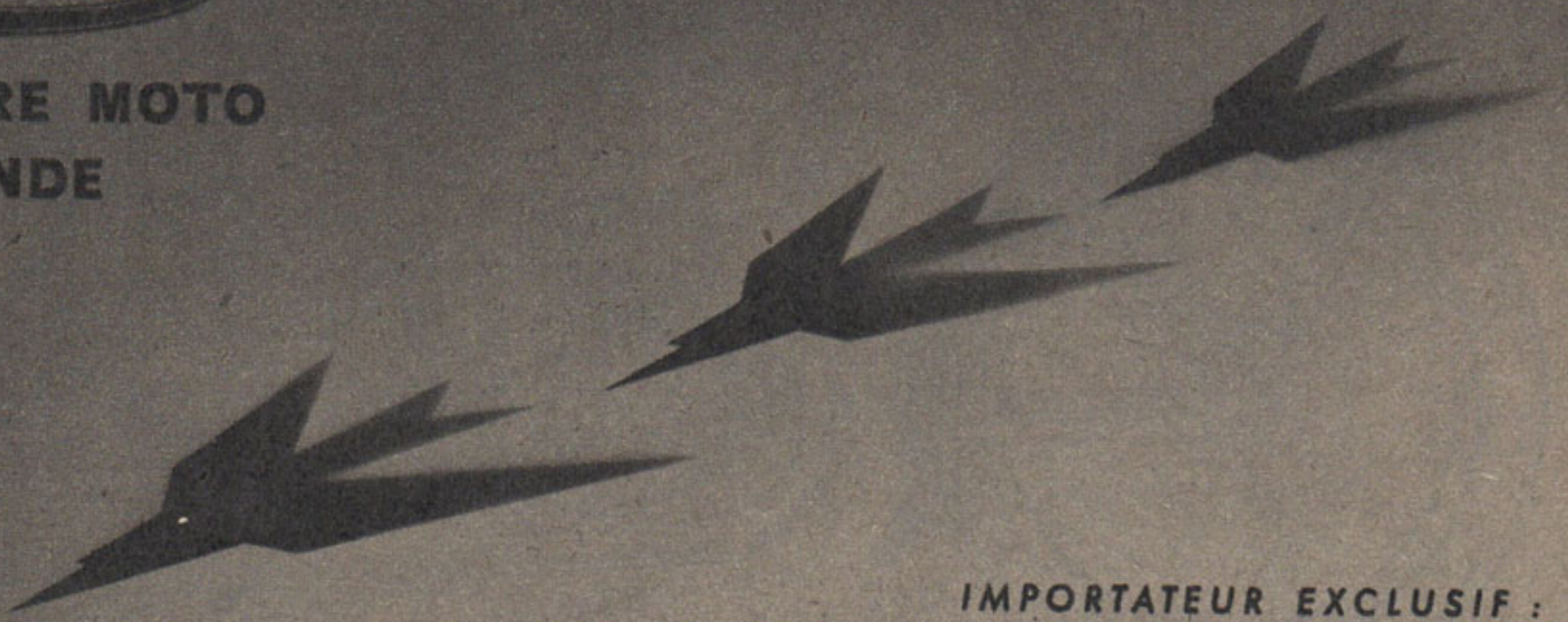


**STAND 115**

**G.I.M.A.** ★ 24, Avenue Pasteur, CHAMALIÈRES ★ (Puy-de-Dôme)

# TRIUMPH

LA MEILLEURE MOTO  
 DU MONDE



IMPORTATEUR EXCLUSIF :  
**TRIUMPH - FRANCE**  
 6, Boulevard Pershing  
 — PARIS —

**STAND 198**

*Souple, rapide, confortable*  
**LE VÉLOMOTEUR**  
**125<sup>cm3</sup>**  
**R4<sup>B</sup>**

Bloc moteur 2 temps 3 vitesses.  
 Allumage par volant magnétique.  
 Sélecteur au pied. - Cadre en tube.  
 Selle confortable. - Pneu 25x3 à  
 l'arrière. - Réservoir de 12 litres. -  
 Serrure anti-vol. - Présentation  
 émail noir, couleur, chrome. -  
 Vitesse 85 km/heure.

*Vente à crédit chez tous les concessionnaires*

*Catalogue N° 20 gratuit sur demande*

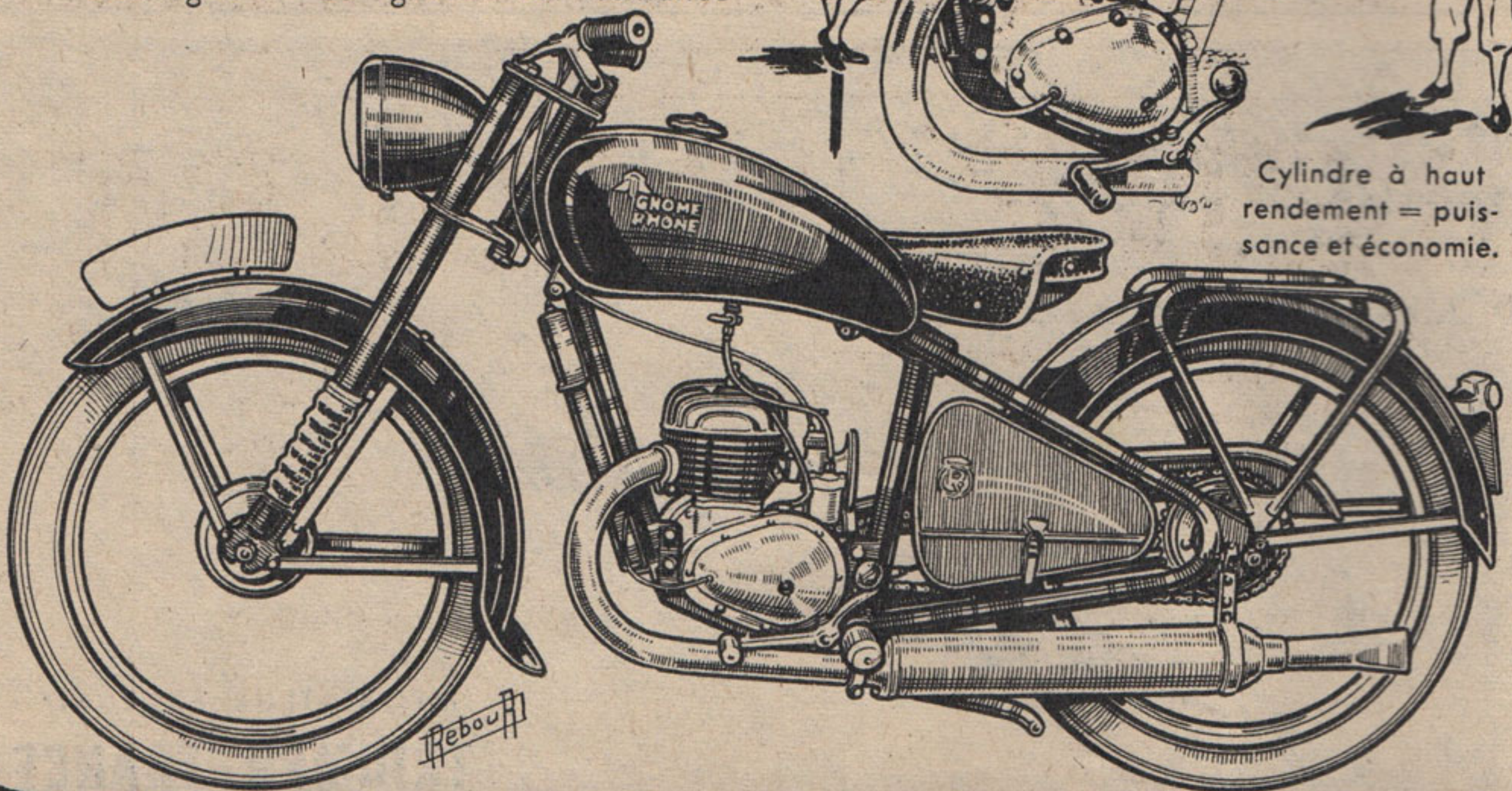
Roue à broche =  
 plus de démon-  
 tage de chaîne.



Fourche télesco-  
 pique = confort  
 et sécurité.



Cylindre à haut  
 rendement = puis-  
 sance et économie.



# GNOME RHONE

Magasin d'Exposition :  
 49, av. de la Grande-Armée, Paris - KLE 90-56

**R4<sup>B</sup>**

Service Pièces détachées et Réparations :  
 16, rue Félicien-David, Paris - AUT. 08-90





...et dire qu'en ne l'inventera que dans 2 siècles !  
 ...le VeloSolex bien entendu !

# VELOSOLEX

LA BICYCLETTE QUI ROULE TOUTE SEULE

**AVEC VELOSOLEX  
 VENTES FACILES  
 ET NOMBREUSES**

Il est le premier par la qualité.  
 Il peut être mis entre toutes les mains.  
 Il est le moins coûteux à l'achat et à l'entretien.

**AVEC VELOSOLEX  
 TRAVAIL RÉMUNÉRATEUR  
 ET SANS RISQUES**

Sa simplicité et sa robustesse garantissent la satisfaction de la clientèle.  
 300 Stations-Service équipées pour l'entretien rapide et économique.  
 Ni frais, ni responsabilité pour la garantie et l'entretien - assurés par les Concessionnaires.

**RALIEZ-VOUS A L'ÉQUIPE VELOSOLEX !**

**PORTE DE VERSAILLES - STAND 243**

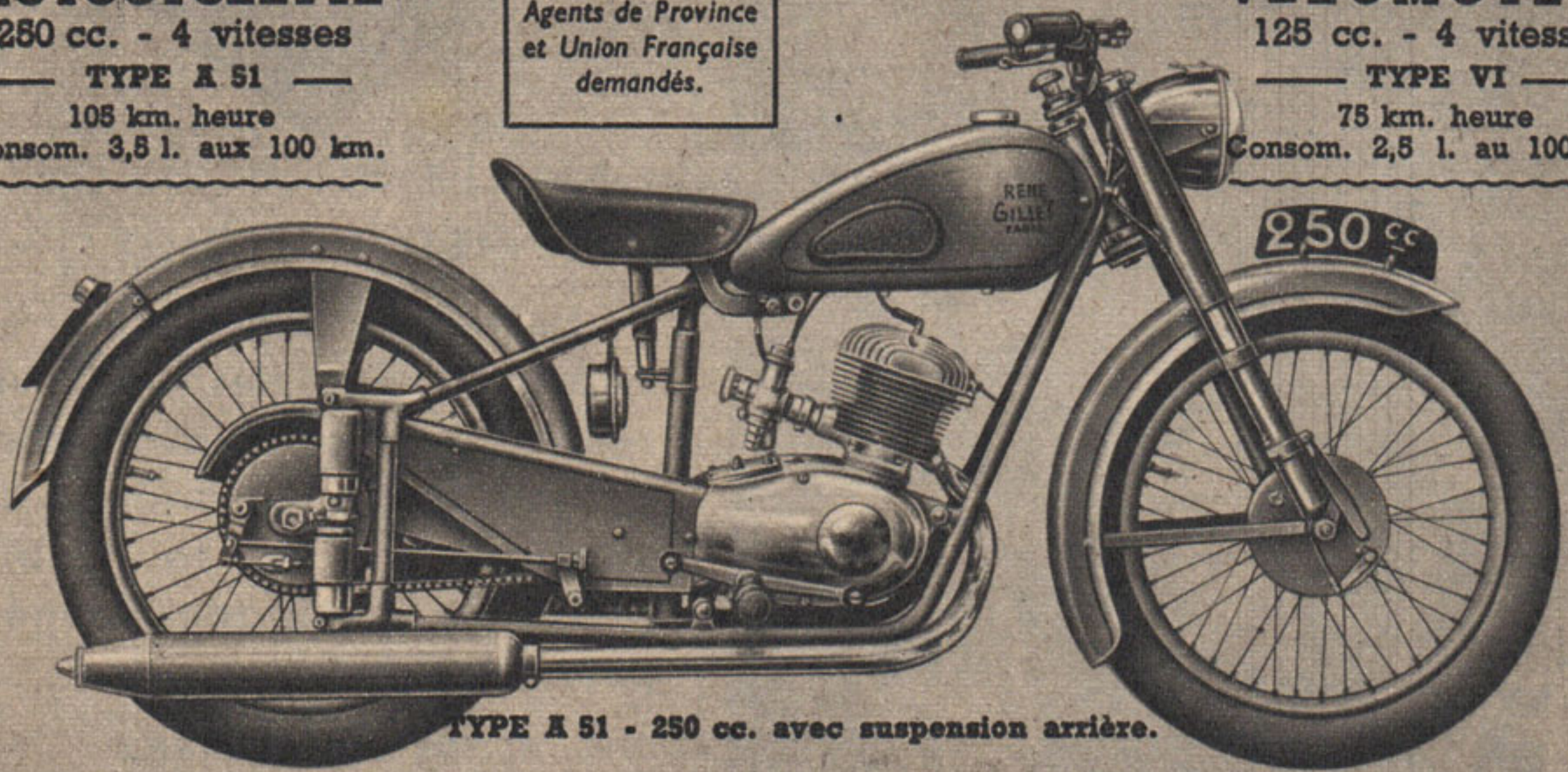
Documentez-vous auprès de VELOSOLEX (Service 45), COURBEVOIE (Seine)

# RENÉ GILLET

**MOTOCYCLETTE**  
 250 cc. - 4 vitesses  
 — TYPE A 51 —  
 105 km. heure  
 Consom. 3,5 l. aux 100 km.

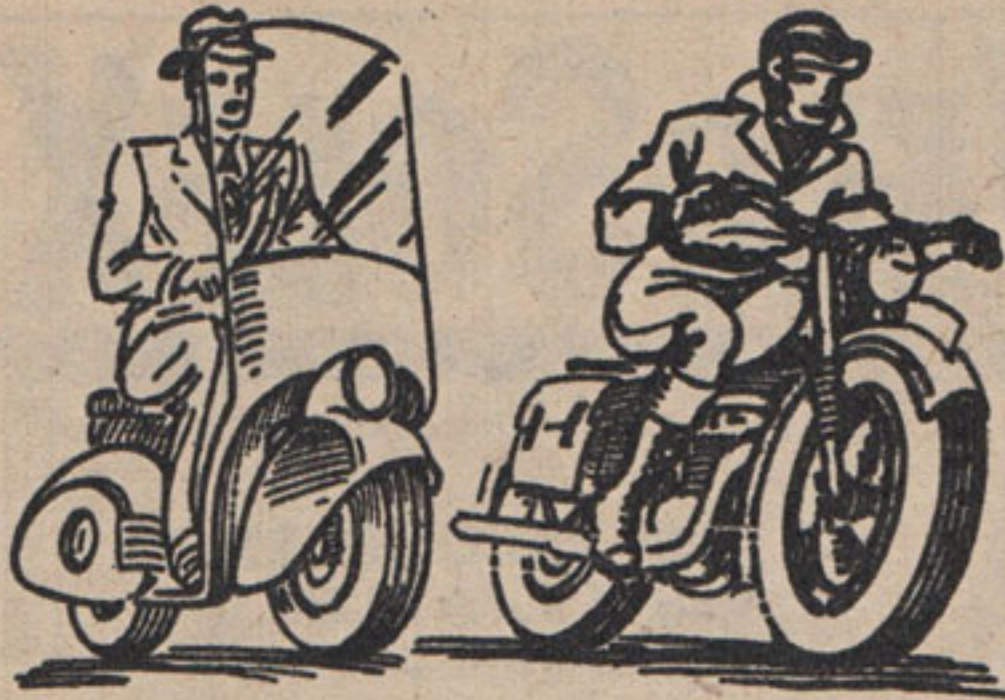
Agents de Province  
 et Union Française  
 demandés.

**VÉLOMOTEUR**  
 125 cc. - 4 vitesses  
 — TYPE VI —  
 75 km. heure  
 Consom. 2,5 l. au 100 km.



TYPE A 51 - 250 cc. avec suspension arrière.

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



**NE PARTEZ PAS  
sans vos**

**RUSTINES**

AUTO MOTO VELO

**BORD MINCE**

AUTOVULCANISANTES  
qui assurent des réparations impeccables et durables grâce au bord aminci.

**POUR LE SCOOTER**

Nécessaire spécial garni de 6 Rustines bord mince, 1 tube Dissolutine, 1 râpe.

**POUR LA MOTO**

Nécessaire N° 4 contenant 12 Rustines bord mince, 1 tube Dissolutine, 1 râpe.

POSÉES AVEC DISSOLUTINE, LES RUSTINES BORD MINCE RÉALISENT UNE VÉRITABLE SOUDURE AUTOGENE DU CAOUTCHOUC



M. GAUBERT

*Une vraie RUSTINES  
ne se décolle  
JAMAIS!*

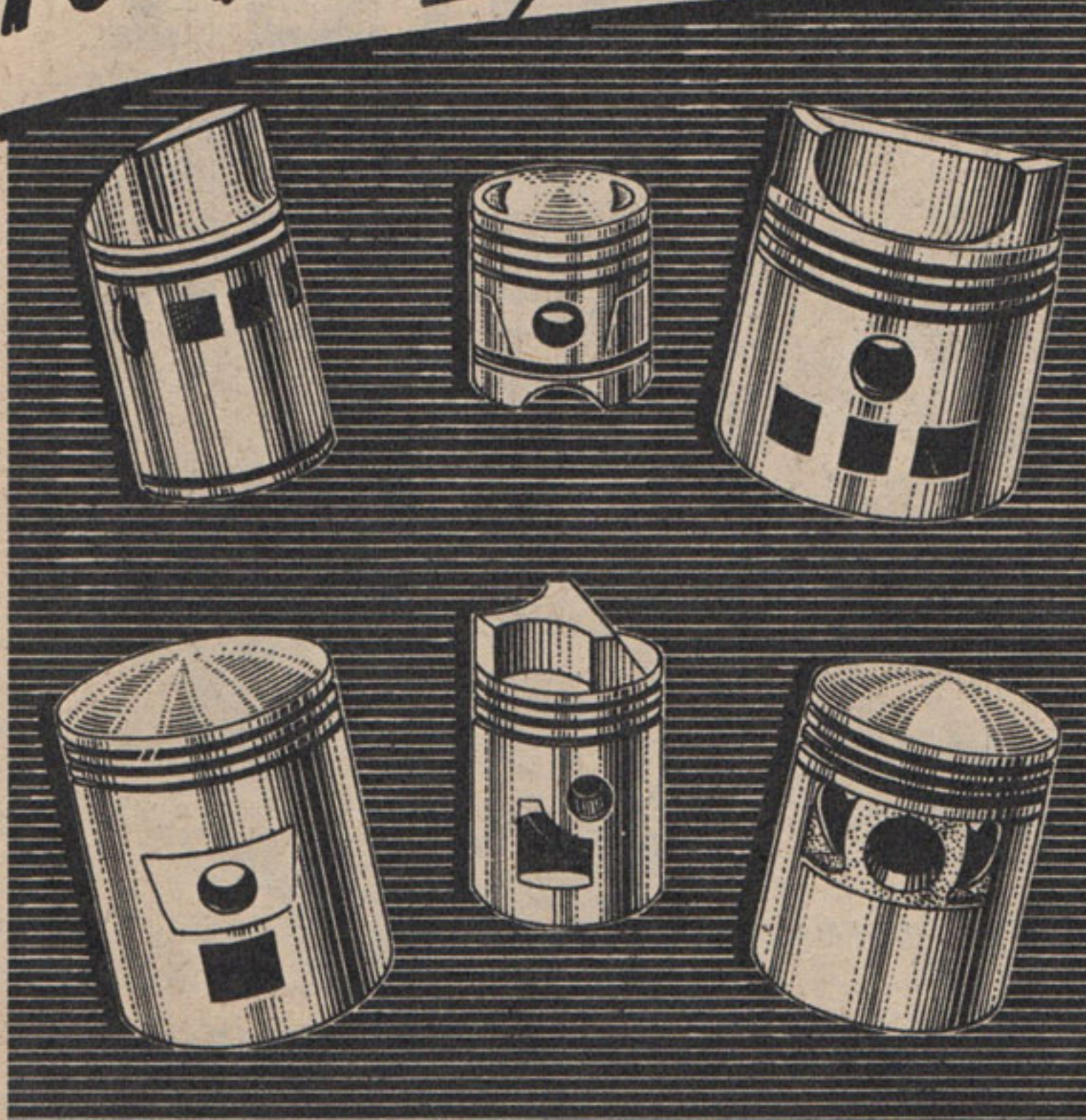
**BON A DÉCOUPER**  
pour recevoir franco  
échantillon RUSTINES  
et notice sur l'entre-  
tien des pneus, spé-  
cifiquement Vélo-Moto-Auto  
Joindre 35 frs en tim-  
bres. Indiquer lisible-  
ment Nom et adresse.

Mais exigez bien les  
VRAIES RUSTINES

Ets RUSTIN, 5 RUE CASTÈRES, CLICHY (SEINE)

STAND 93 - HALL DU CYCLE - PORTE DE VERSAILLES • STAND 1 - BALCON A - GRAND-PALAIS

**TOUS LES PISTONS  
présentent..**



**UN NOUVEAU MÉTAL**



**FAIBLE DILATATION  
PISTON RIGIDE**

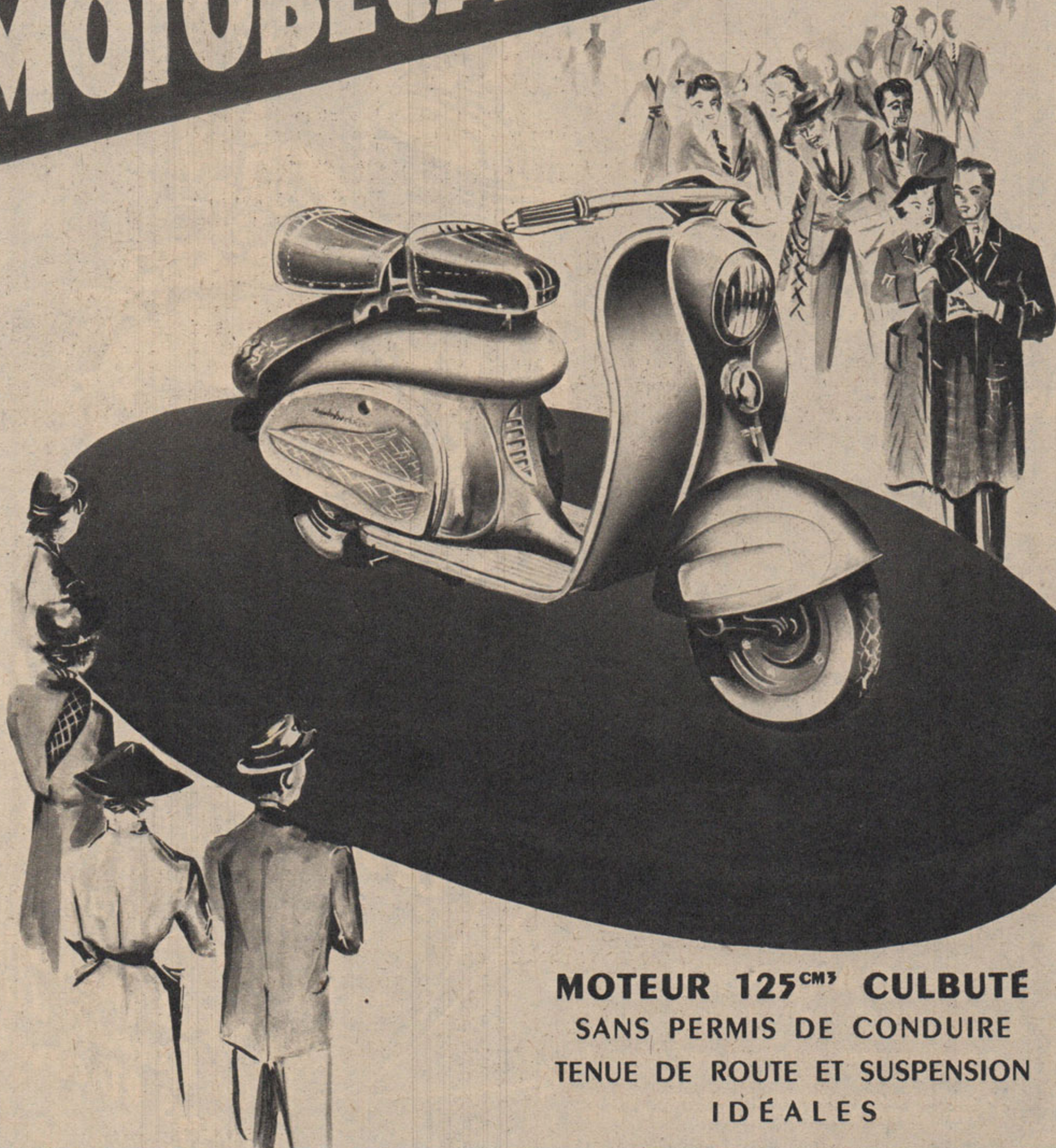
Ce métal à haute teneur en silicium donne les meilleurs résultats et est absolument garanti contre les risques de serrage malgré la faible tolérance d'usinage donnée pour la dilatation.

\*

AGENTS DÉPOSITAIRES  
DANS TOUTES LES VILLES

**H. GOËTZ 40, RUE CASTAGNARY  
PARIS XV° - TÉL. LECOURBE 44-40**

# SCOOTER MOTOBÉCANE



**MOTEUR 125<sup>CM<sup>3</sup></sup> CULBUTÉ**  
SANS PERMIS DE CONDUIRE  
TENUE DE ROUTE ET SUSPENSION  
IDÉALES

**MOTOBÉCANE — 16, Rue Lesault, 16 — PANTIN**

Salon de la Moto et du Cycle (Porte de Versailles) — Stand N° 73

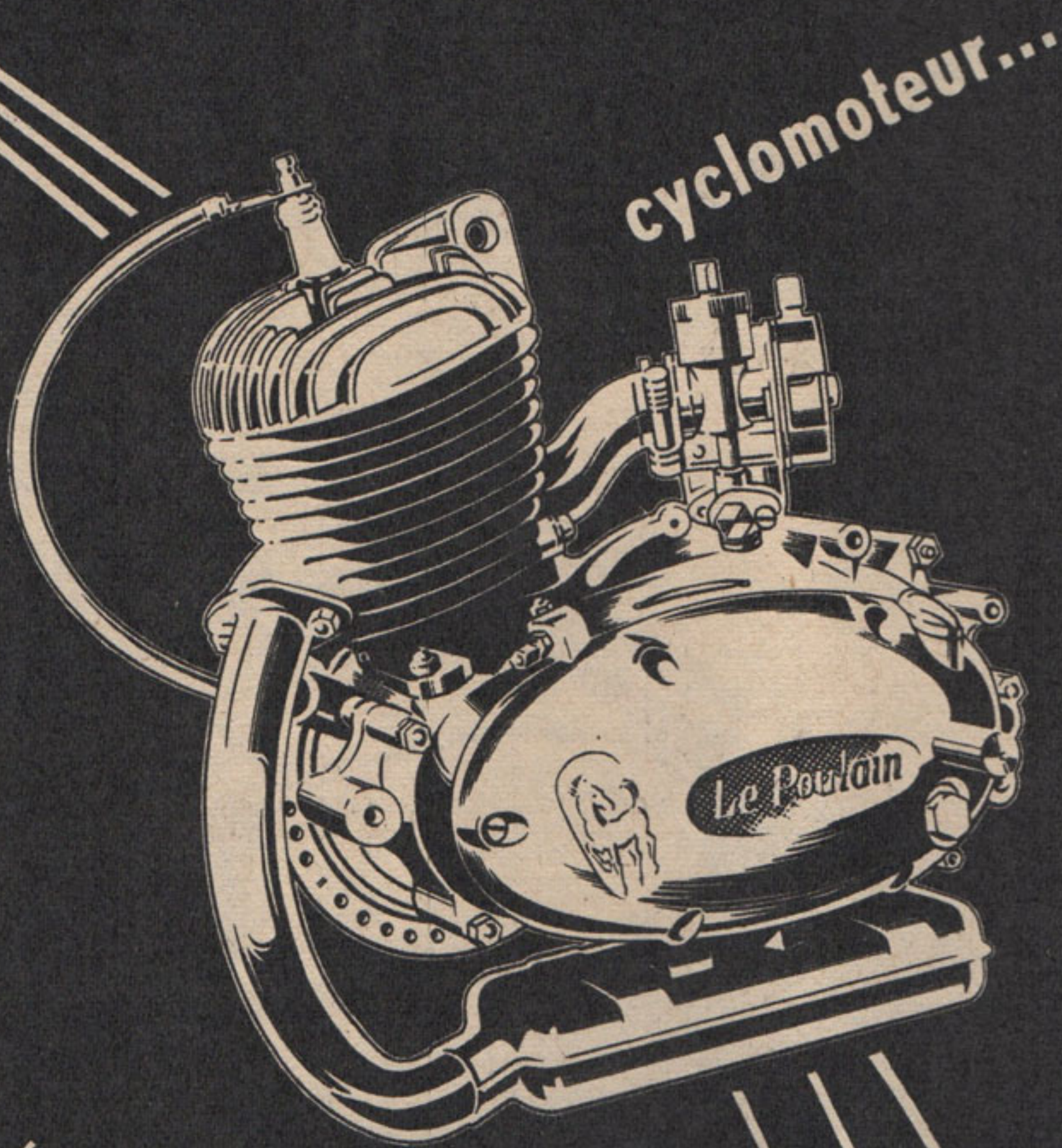
# Le Poulain

LE PUR-SANG DES MOTEURS AUXILIAIRES

50 <sup>cm<sup>3</sup></sup>

85 <sup>cm<sup>3</sup></sup>

le moteur de votre



## QUALITÉ

- Fabrication dans les Usines modernes de Levallois.
- Compétence inégalée d'un personnel spécialisé dans la technique du moteur auxiliaire.

## SÉCURITÉ

- Centre de gravité du moteur au point le plus bas, boîte et axe de pédalier incorporés.
- Sélection sévère de toutes les matières premières.
- Contrôle rigoureux à chaque stade de la fabrication.

## GARANTIE

- Garantie absolue contre tous vices de construction.
- Renseignements techniques par retour du courrier.
- Stations services dans toute la France régulièrement visitées par les techniciens "Le Poulain"

le seul au monde  
 \* à chaîne unique  
 \* 3 vitesses  
 \* un embrayage  
 le SEUL fabriqué  
 sous licence dans  
 7 pays étrangers

83 CONSTRUCTEURS FRANÇAIS  
 LE MONTENT EN SÉRIE

**MOTOCYCLISTES**

**SCOOTERISTES**

**VÉLOMOTORISTES**

**CYCLOMOTORISTES**



## Grâce à Plastibotte, vous roulez par tous les temps

La pluie ne vous empêchera plus d'aller à vos affaires ou de partir en promenade.

Les combinaisons les meilleures ne protègent que le corps et, à moins de mettre de lourds cuissards, fort encombrants, les pieds et les bas de pantalons restent à la pluie.

Seuls, les récents progrès réalisés dans la fabrication des matières plastiques ont permis d'apporter une solution totale à ce problème.

**Étanchéité absolue    Résistance à toute épreuve**  
**Poids minime (250 grs la paire)**  
**Pas plus encombrantes qu'une chambre à air pliée**  
**Se mettent ou s'enlèvent en 30 secondes**

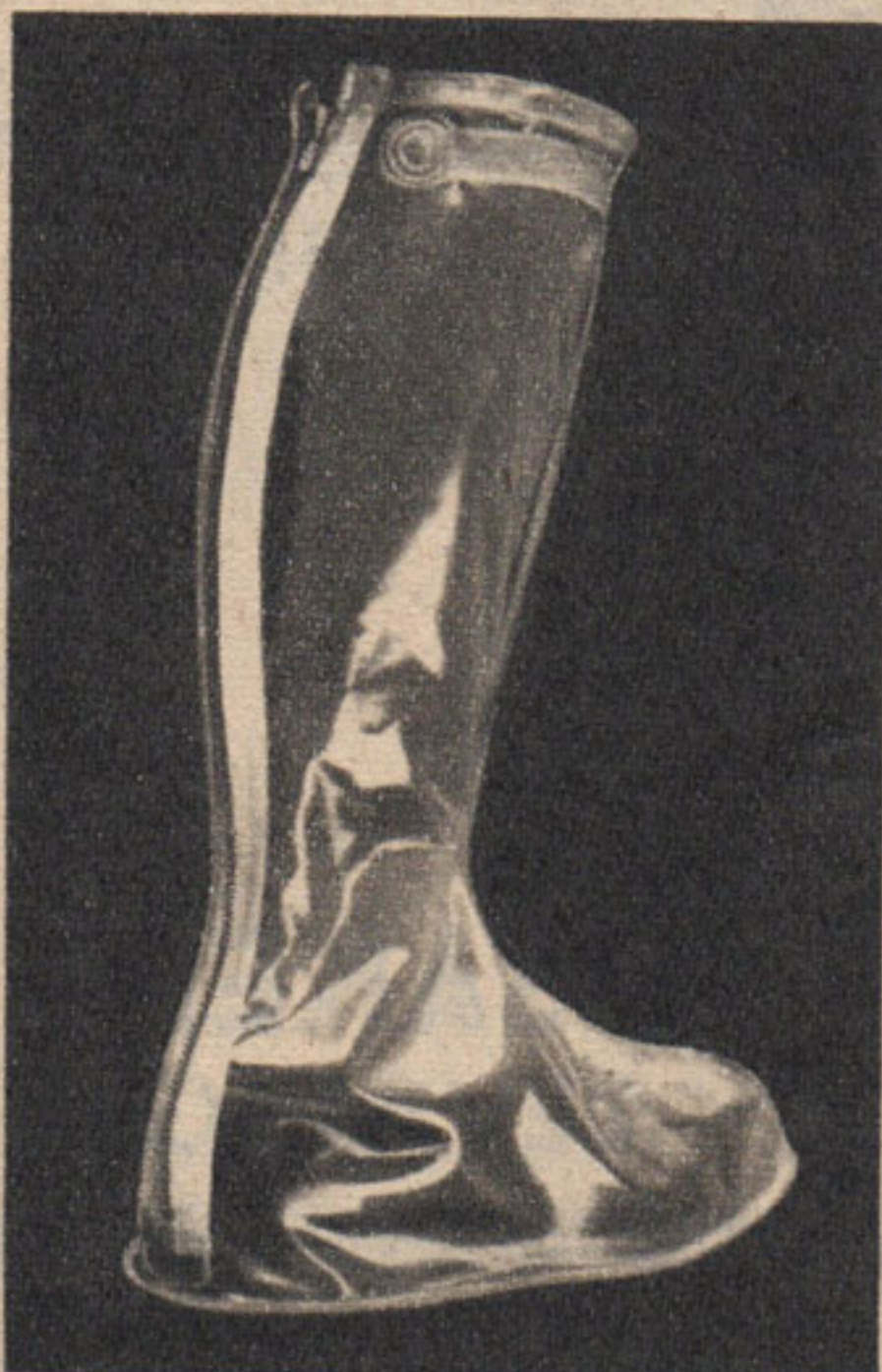
Telles sont les qualités principales de

# Plastibotte

*Le bouclier contre la pluie et le cambouis*

PRIX : 1500 frs la paire

En vente chez tous les motocistes et magasins d'articles de sport. Pour les localités non desservies par notre réseau de distribution, envoi franco contre remboursement suivant indication de la taille désirée.  
 COTEXUNION, 22, rue de la Folie-Méricourt - PARIS XI<sup>e</sup>





522-525



300



400



610



121

"F"

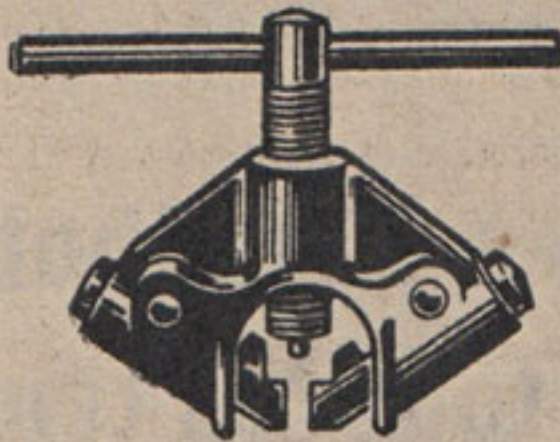
# ACCESSOIRES

POUR

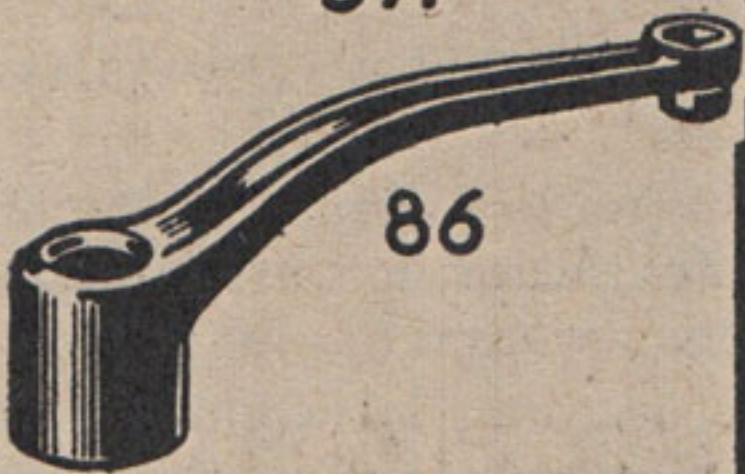


# SAKER

ETS ANDRÉ PORTERIE



391



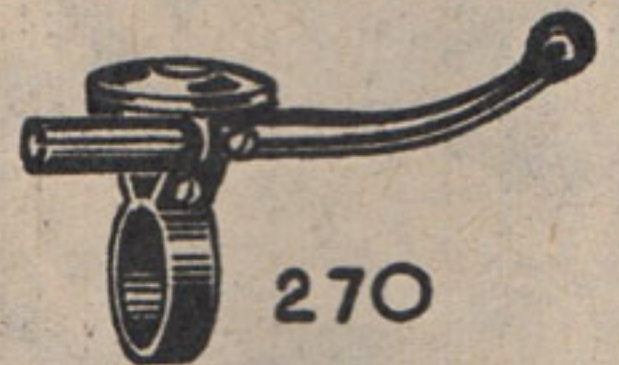
86



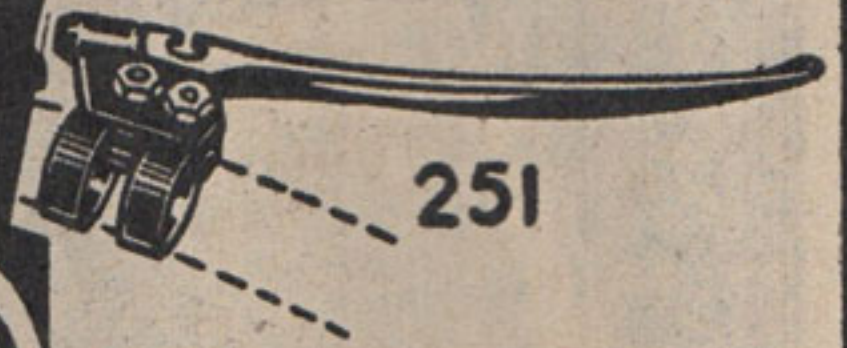
"P"



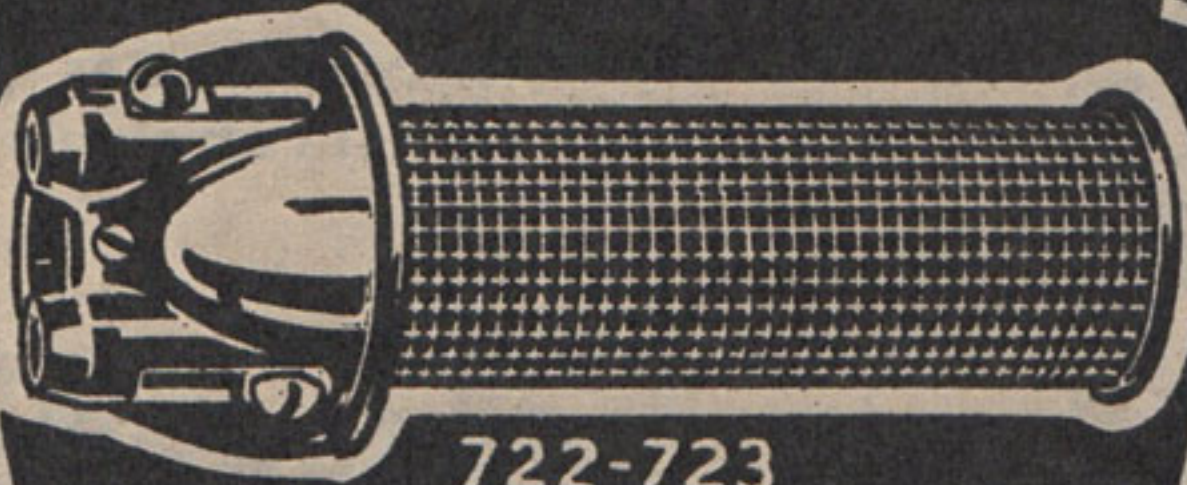
263



270



251



722-723



600

## SAKER LEVALLOIS

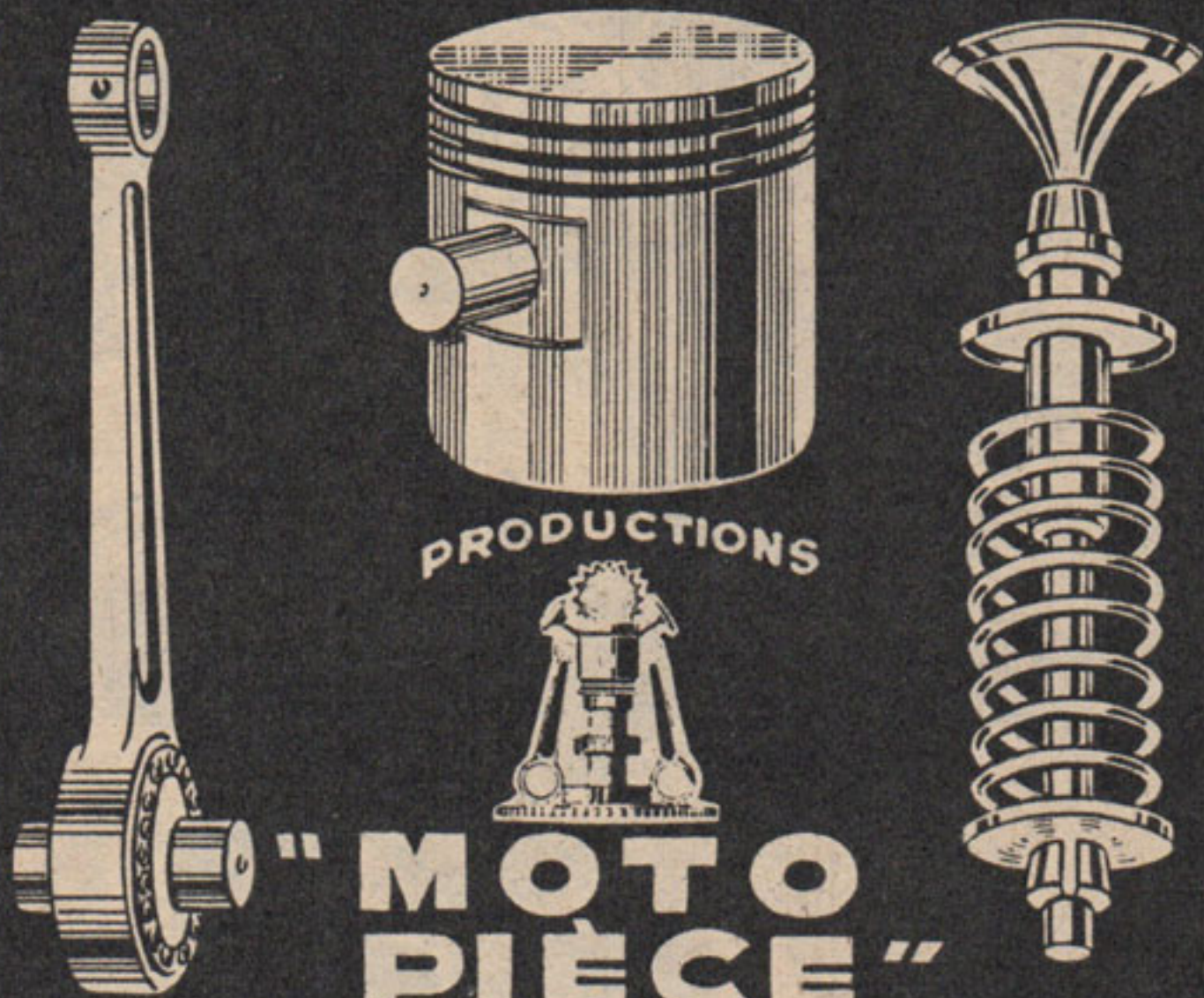
## SAKER LEVALLOIS

# GAGNEZ du temps!

en utilisant  
NOS ÉLÉMENTS  
équipés

ADAPTABLES POUR

## MOTOS ET VÉLOMOTEURS



51, RUE DANTON, LEVALLOIS (Seine) — PER. 60-66

# Jonghi

PRÉSENTE AU SALON DE LA MOTO 1952 :

1° La 125 cmc. - 2 temps - Type E

● Bloc-moteur - 3 vitesses - Sélecteur au pied - Cylindre chemisé - Double échappement.

2° La 125 cmc. - 4 temps - A.C.T. - Type D

● Bloc-moteur - 4 vitesses - Sélecteur au pied - Distribution par pignons - Arbre à came en tête - Graissage sous pression - Echappement simple.

# Jonghi

SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO - Hall du Cycle, Stand 100

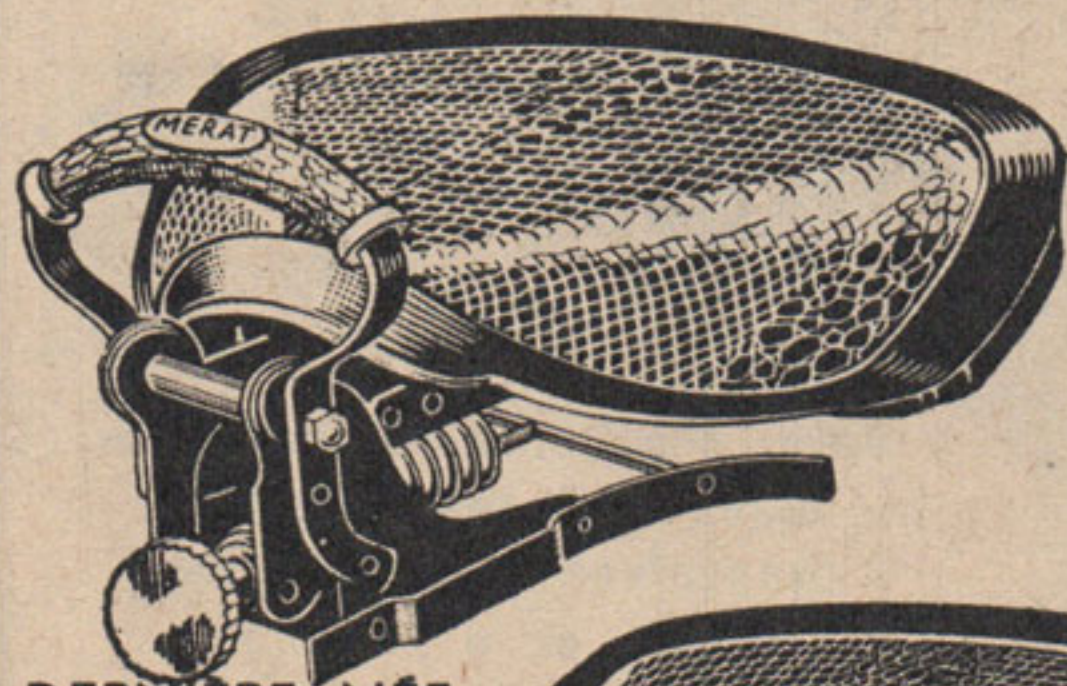
Société Nouvelle des Motocyclettes et Vélocycleurs "JONGHI"

86, Rue Saint-Denis - LA COURNEUVE (Seine)

Téléph. : FLAndre 10-80 - 11-91

LE SIÈGE AR. et LA SELLE AV.  
RÉGLABLES

## MERAT



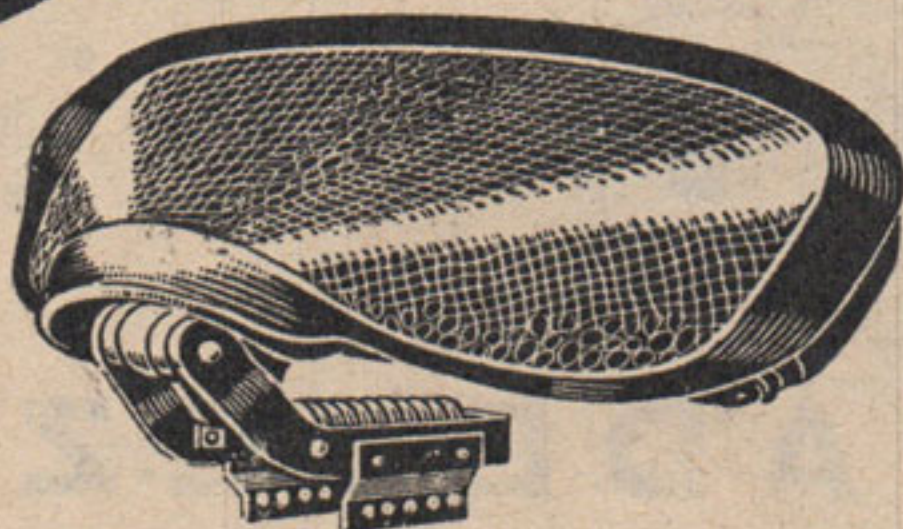
FONT  
UN ENSEMBLE  
IDÉAL  
POUR LE  
CONFORT DE  
VOTRE MOTO  
OU DE VOTRE  
VÉLOMOTEUR

DERNIÈRE-NÉE

**SELLE AV.**

RÉGLABLE

pour tous les  
cyclomoteurs



TOUS LES REPOSE-PIEDS - PORTE-BIDONS  
ORDINAIRES ET POUR FOURCHES TÉLESCOPIQUES

## MERAT - SURESNES

MODÈLES BREVETÉS - FRANCE & ÉTRANGER

## ÉTS Edouard MOTTAZ

Société anonyme au capital de 26.000.000 de francs

307 à 311, Rue de la Garenne, NANTERRE (Seine)

Tél. : MAL. 29-77

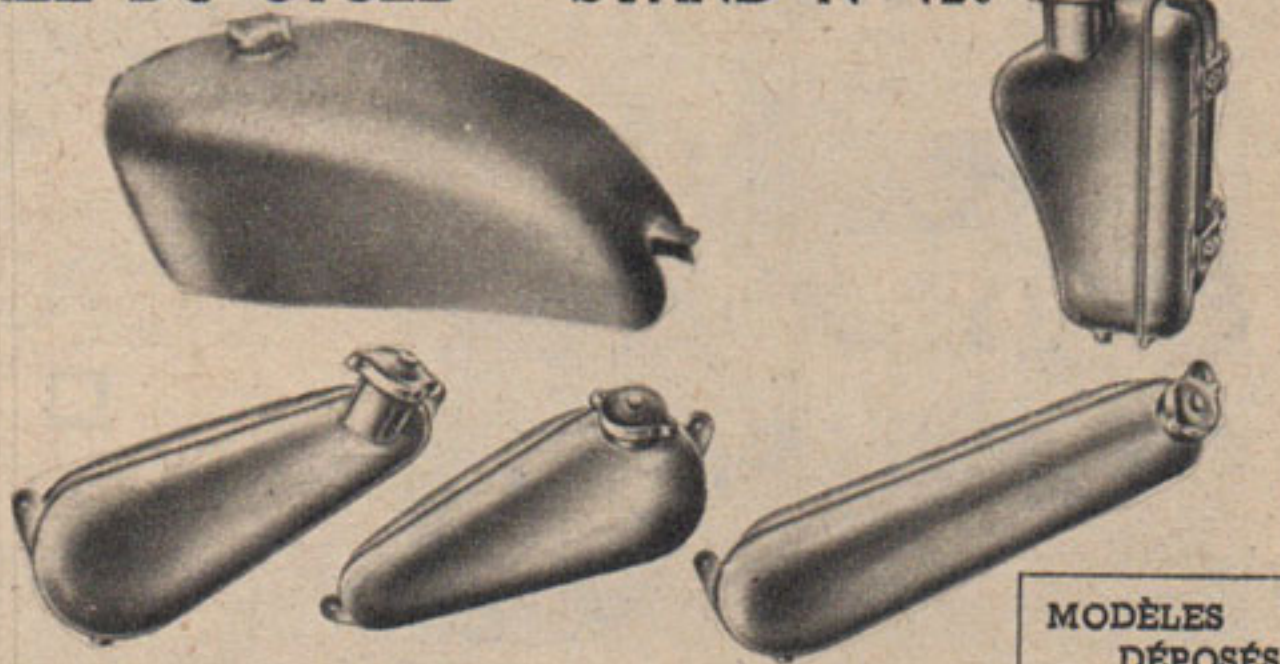
Spécialité de **RÉSERVOIRS**  
et Accessoires de Tôlerie

pour  
CYCLOMOTEURS -- VÉLOMOTEURS  
MOTOS

Bouchons de Réservoirs extensibles

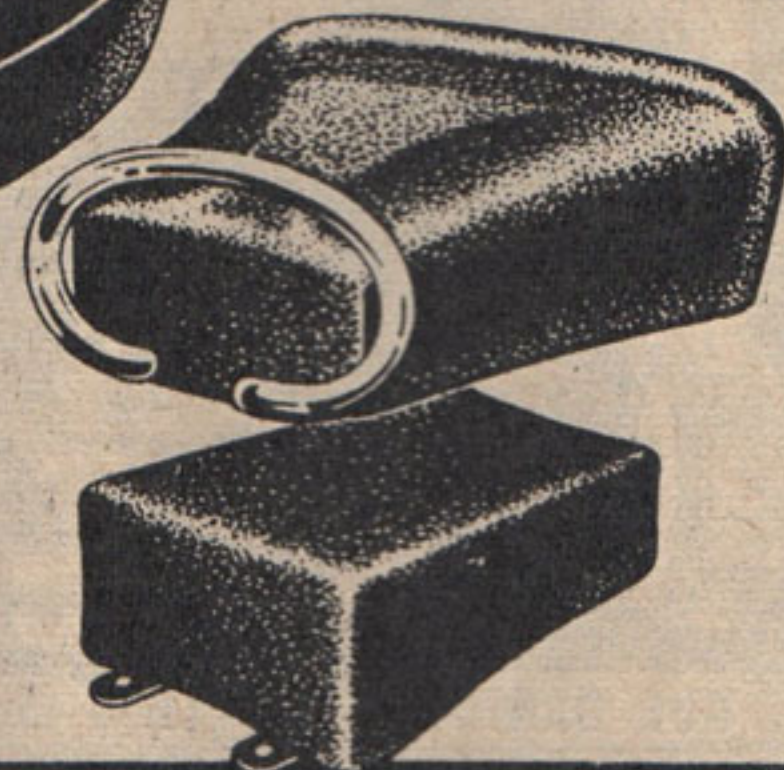
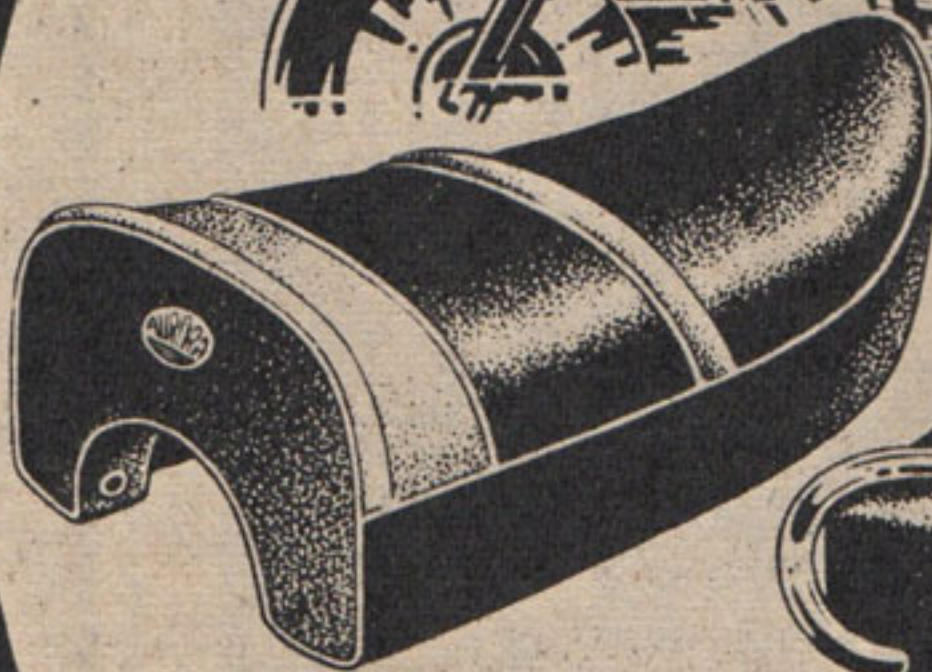
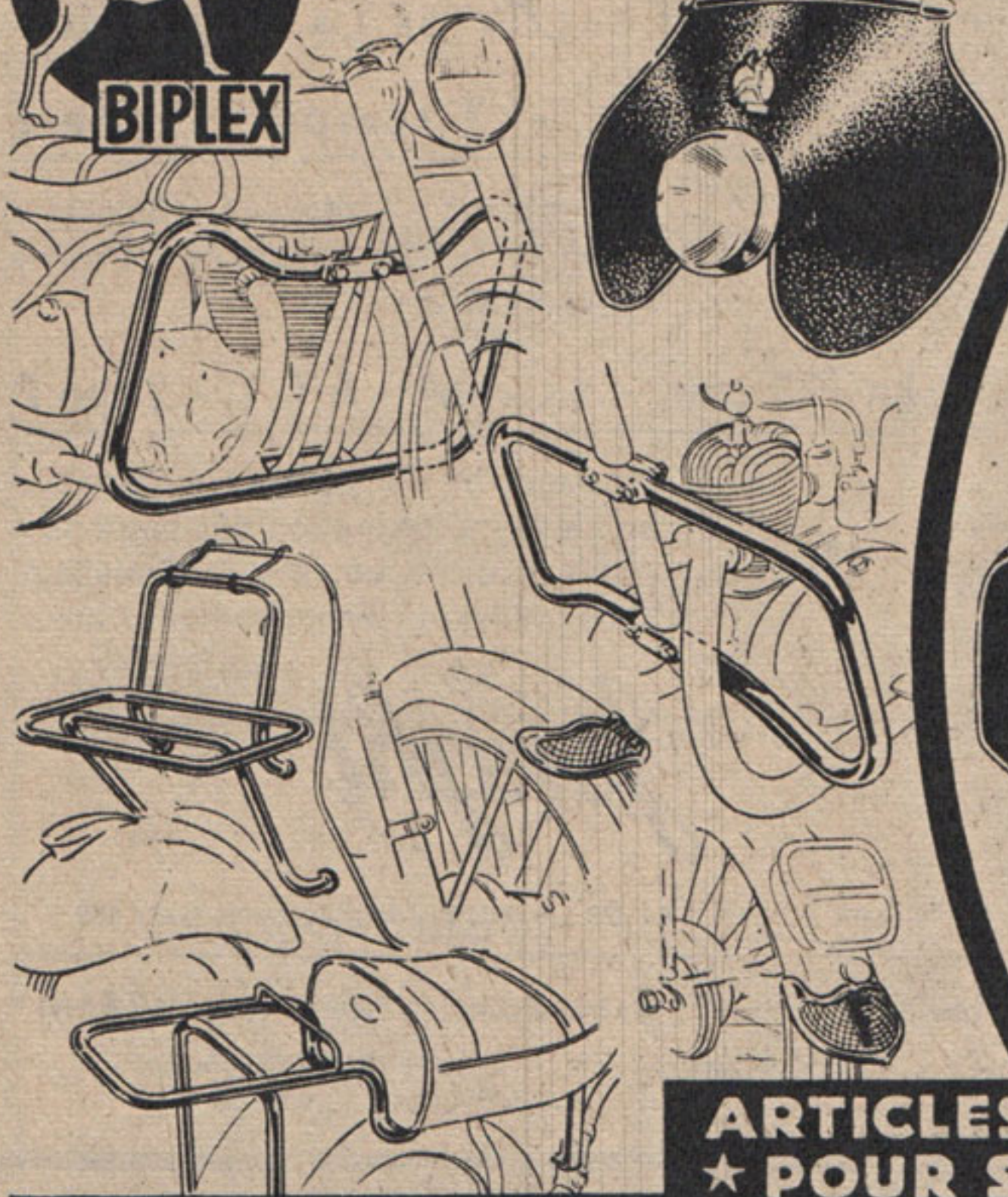
Fabrication exclusive pour Constructeurs et Grossistes

**AU SALON**  
HALL DU CYCLE — STAND N° 120



MODÈLES  
DÉPOSÉS

# TOUS ACCESSOIRES MOTO



**ARTICLES SPECIAUX  
★ POUR SCOOTERS ★**

## LADEVÈZE

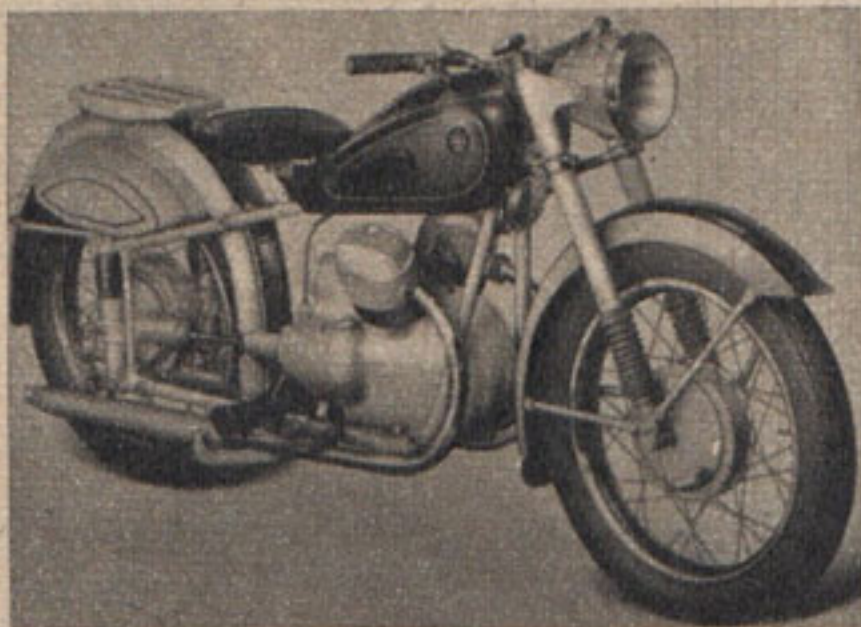
vous invite à visiter son STAND N° 244  
où vous trouverez les nouveaux Modèles

**RIXE - UT - TORPEDO - SUN - DOUGLAS, etc.**

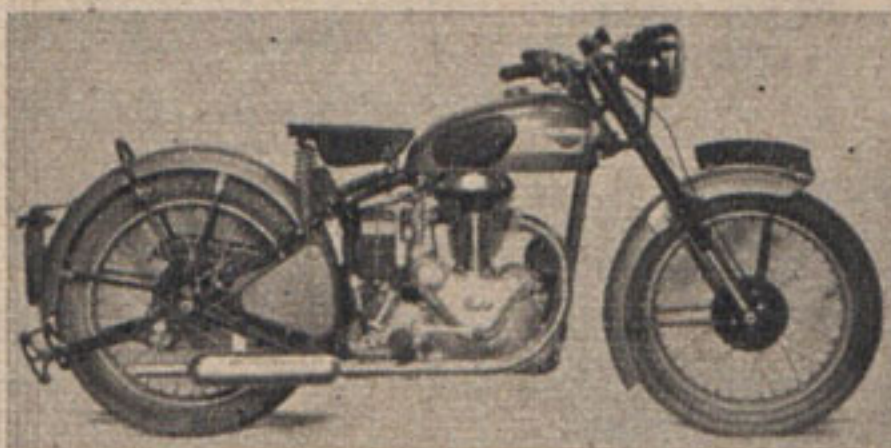
CRÉDIT DANS LA FRANCE ENTIÈRE

EXPÉDITION FRANCE ET COLONIES

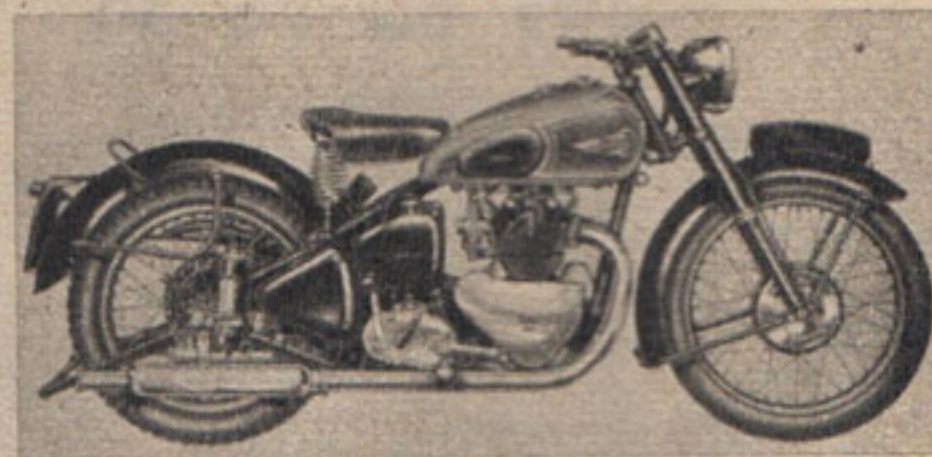
### VICTORIA



### PANTHER



## ARIEL



Voyez nos Conditions de Vente  
et reprise de toutes Motos  
françaises et étrangères  
(neuves et d'occasion)  
et Scooters

## LADEVÈZE

□ 50, Rue Brunel -- PARIS (XVII<sup>e</sup>) □

Téléphone : ETO. 24-66

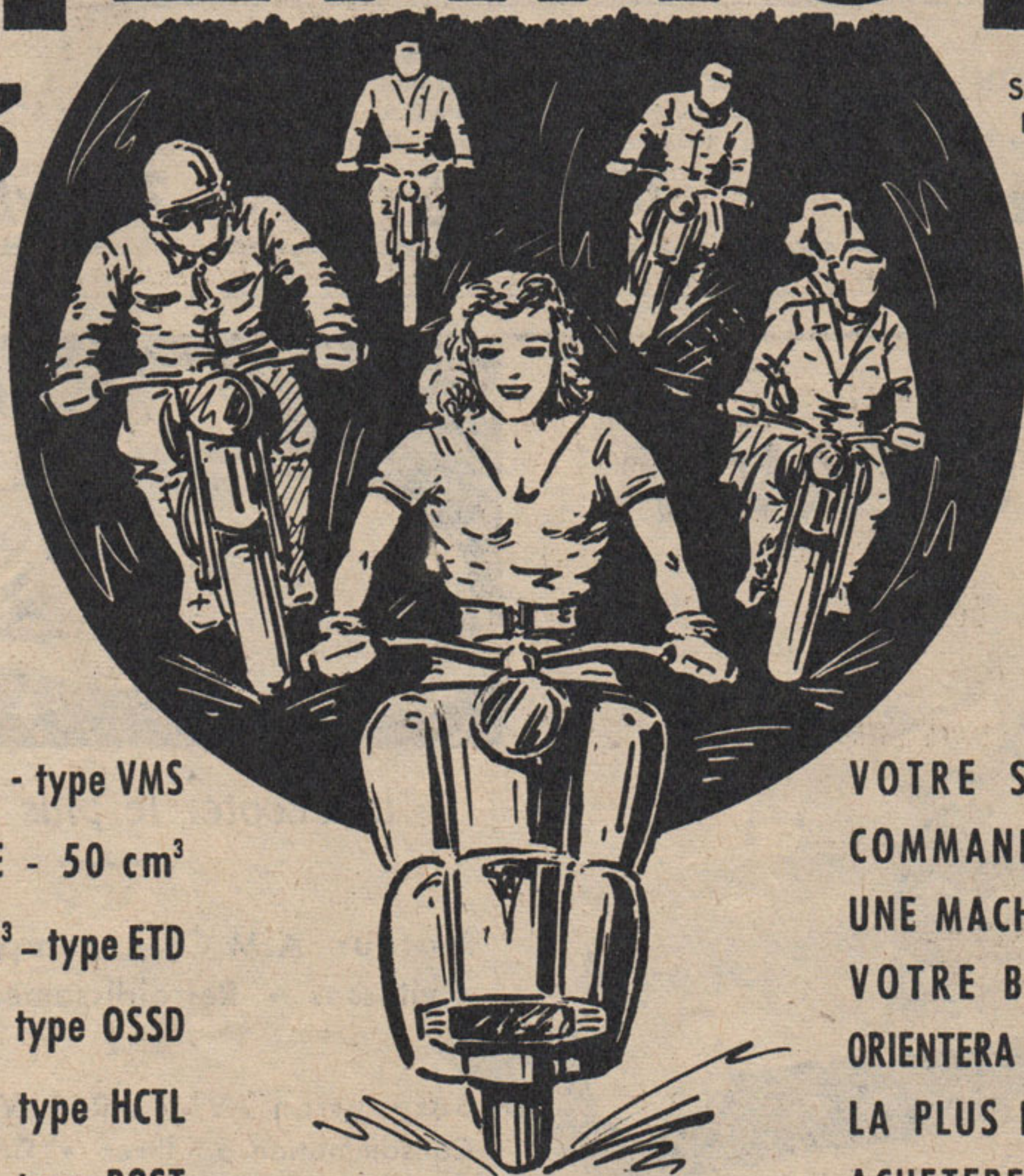
Métro : ARGENTINE-MAILLOT





# 1953

SALON DU CYCLE ET DE  
LA MOTO - PALAIS DES  
EXPOSITIONS  
STAND - 225



SCOOTER 100 cm<sup>3</sup> - type VMS  
CYCLORETTE - 50 cm<sup>3</sup>  
MOTORETTE 125 cm<sup>3</sup> - type ETD  
MOTO 250 cm<sup>3</sup> - type OSSD  
MOTO 350 cm<sup>3</sup> - type HCTL  
MOTO 500 cm<sup>3</sup> - type RGST

VOTRE SÉCURITÉ VOUS  
COMMANDE DE CHOISIR  
UNE MACHINE DE MARQUE  
VOTRE BON SENS VOUS  
ORIENTERA VERS LA MARQUE  
LA PLUS RÉPUTÉE - VOUS  
ACHETerez UNE **TERROT**

ET<sup>TS</sup> TERROT, 2, rue André-Colomban DIJON (Côte-d'Or) - MAGASIN D'EXPOSITION à PARIS, 72, av. de la Grande Armée



Expédition province

**CRÉDIT**

**Les meilleures Marques, le meilleur Service**

SONT A VOTRE DISPOSITION CHEZ

**marcel perrin**

où vous trouverez disponibles tous les Modèles en

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

ainsi que les réputés

**Scooters LAMBRETTA — MOTOBÉCANE — BERNARDET — TERROT**

et une Sélection parmi les Marques étrangères

**TRIUMPH — VELOCETTE — ROYAL-ENFIELD — HOREX**

**marcel perrin**

COUREUR RECORDMAN DU MONDE

**50, Avenue Édouard-Vaillant — BOULOGNE (Seine)**

Métro : Porte de 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)

*Mobylette*

*Mobylette*

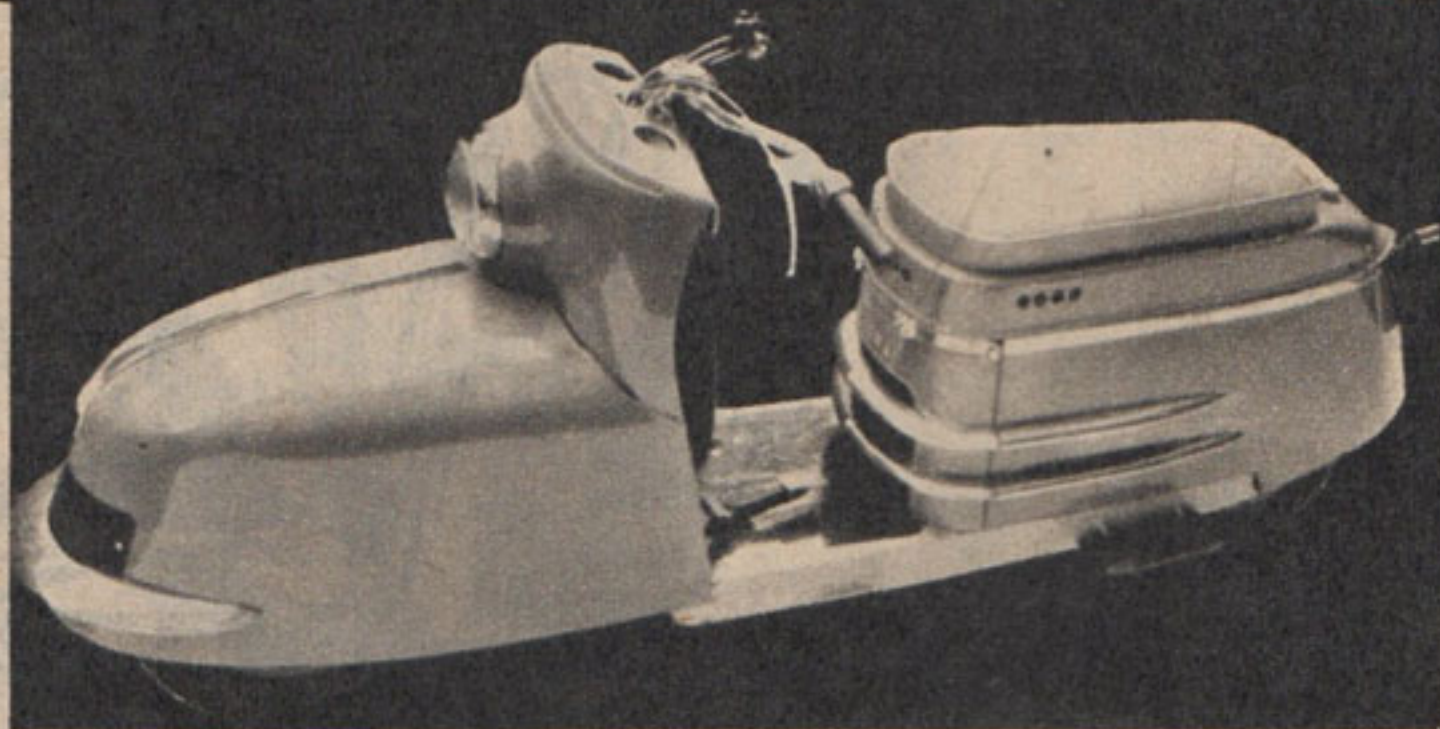
*Mobylette*

SCOOTER

**SCOOTAVIA**



CATALOGUE B  
SUR DEMANDE



*Le Scooter le plus luxueux*

Moteur A.M.C. 4 temps, 175 cmc.  
4 vitesses • Refroidissement par turbine

Suspension AV et AR • Vitesse 90 km.  
Consommation 3,5 litres • Coffre à bagages  
Pare-brise • Roue de rechange • Batterie

**A. MORIN, Constructeur - 117, Rue Manin, 117 - PARIS (19°)**

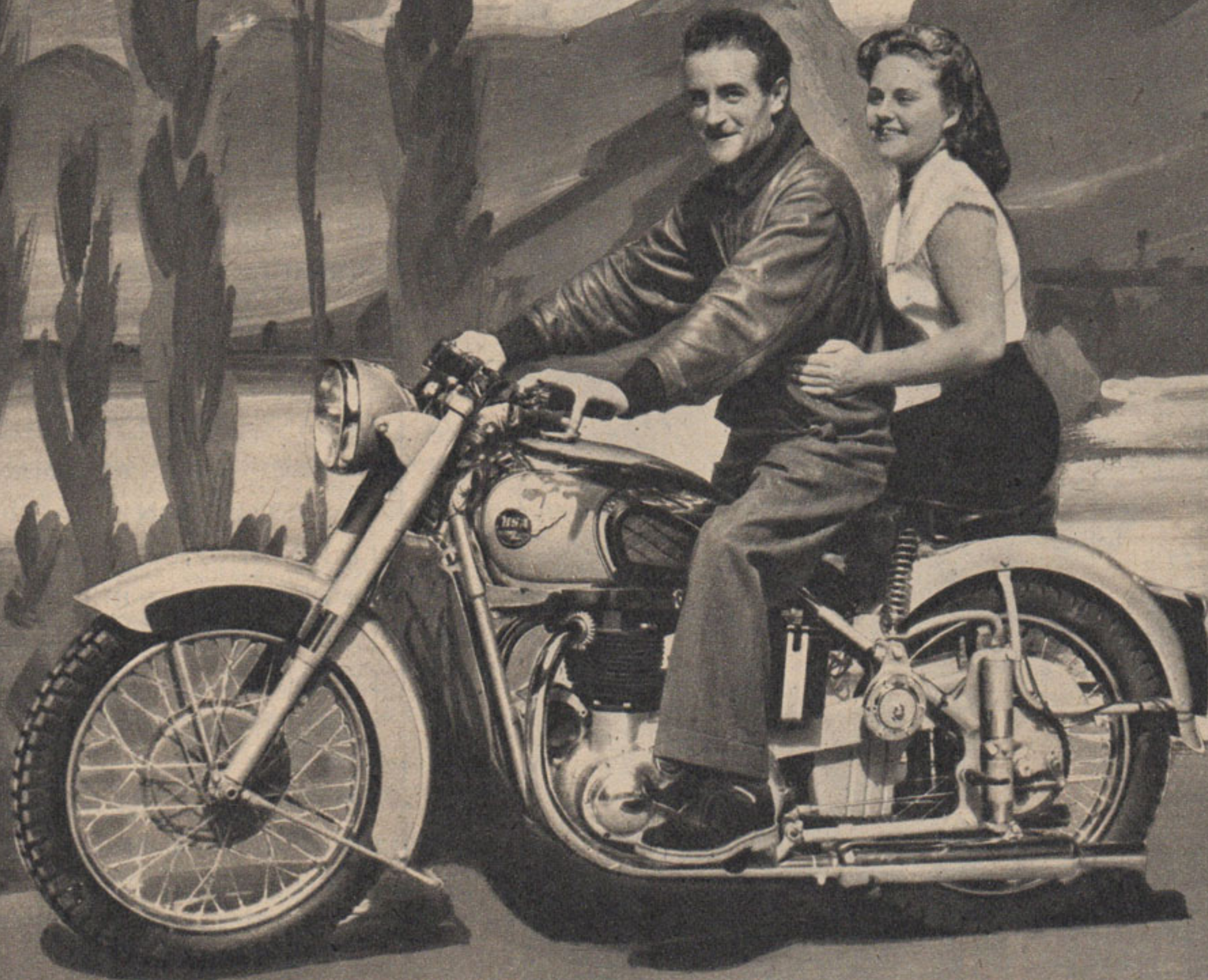
SALON DE LA MOTOCYCLETTE — PARC DES EXPOSITIONS — PORTE DE VERSAILLES  
STAND 143

Tél. : LECourbe 40-65

250 AGENTS A  
VOTRE SERVICE



16 MODÈLES  
DIFFÉRENTS



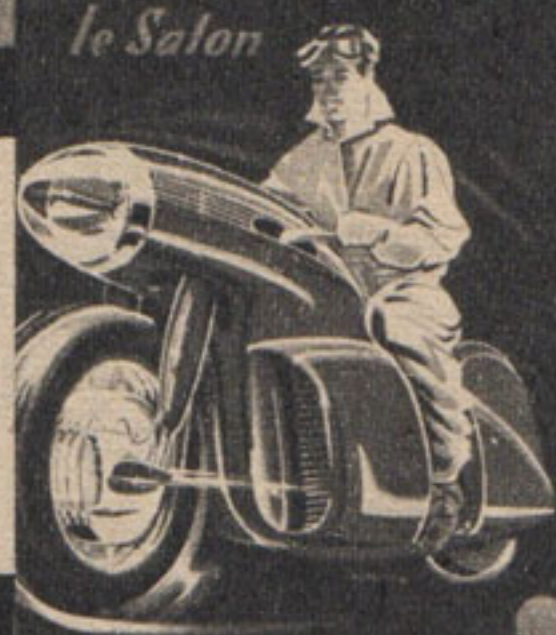
" GOLDEN FLASH " 650 cc.



le « confort » dans la « vitesse »

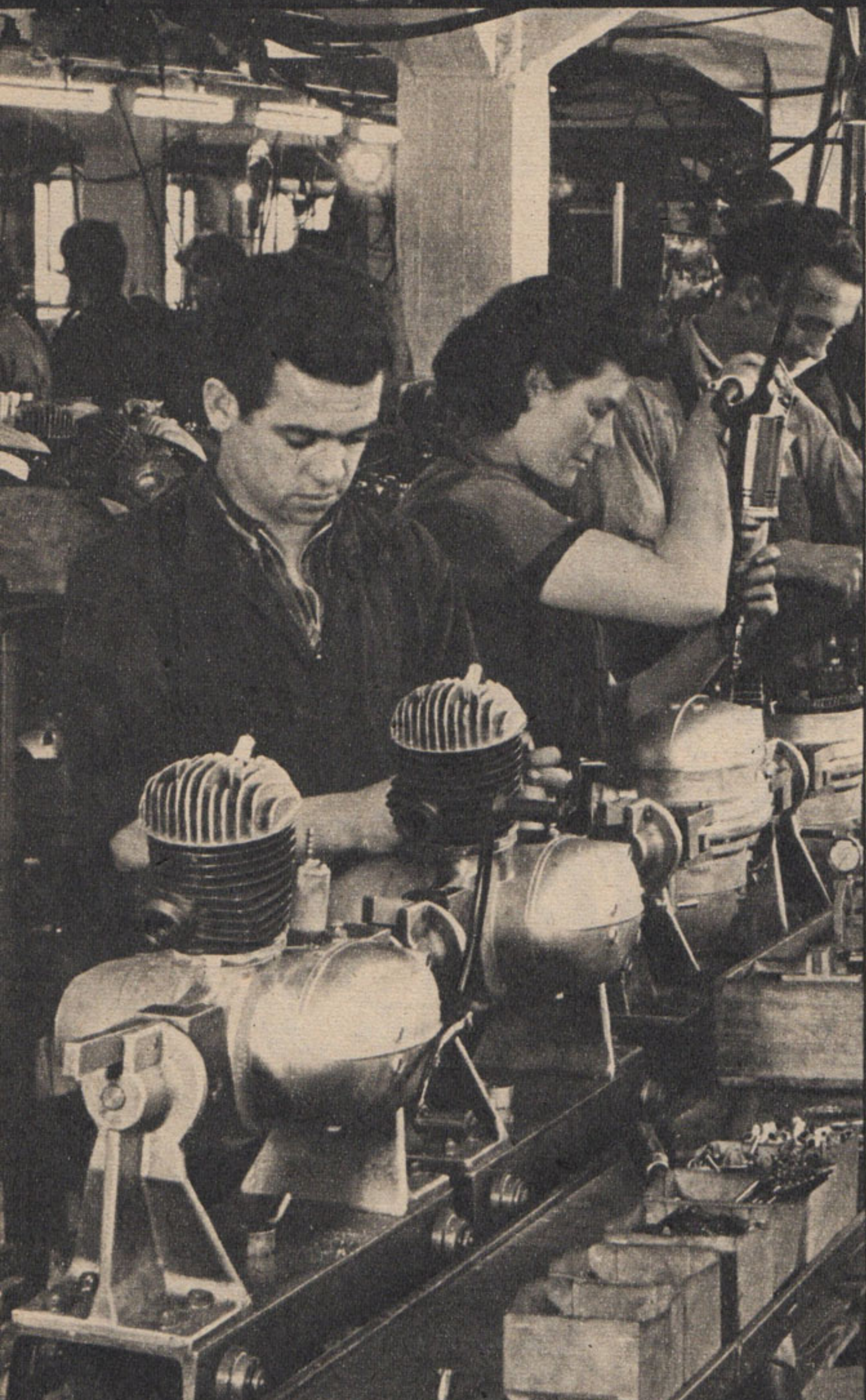
**MOVEA**

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



# MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : R. LAJEUNESSE - 14, RUE BRUNEL, PARIS-17<sup>e</sup> - ÉTO. 05.50 - DIRECTEUR : MAX ENDERS



## SOMMAIRE

PAGES

19	EDITORIAL
20	FORMULE D'AVENIR de L. Colani.
22	LA PRODUCTION FRANÇAISE de Max Enders.
42	ORGANES ET ACCESSOIRES.
48	LA PRODUCTION ALLEMANDE.
54	LA PRODUCTION ESPAGNOLE.
59	LA PRODUCTION ITALIENNE.
67	LA PRODUCTION BELGE.
72	LA PRODUCTION ANGLAISE.
78	LE « GONFLAGE » DU 4 TEMPS.
80	L'AÉRODYNAMIQUE ET LA MOTO, de L. Lepoix.
84	LES NOUVEAUTÉS DU SALON.
90	LE SPORT EN ANGLETERRE.
94	CARACTÉRISTIQUES ET PRIX DES MACHINES EXPOSÉES.
97	LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE CROSS, de A. Mouchet.

**RÉSULTATS DE NOTRE CONCOURS P. 99**

# SALON A VENIR

**L**E progrès semble ne progresser que par étapes, parfois avec de longs temps de pauses, comme si les chercheurs, les inventeurs, les pionniers avaient besoin de quelque répit avant de partir vers de nouvelles conquêtes.

Pour dire vrai, le progrès n'est pas spasmodique, il est continu, mais insensible pour les profanes; ne pas confondre évolution et révolution.

L'évolution est la progression dans un domaine déjà établi; la révolution fait, pour le mieux ou pour le pire, table rase de ce qui existe au profit de formules inconnues hier.

On peut se demander si, pour l'usager, mieux vaut une lente évolution qu'une révolution soudaine; la première, marchant sur la pointe des pieds, ne bouscule rien; la seconde fait obligatoirement des victimes, souvent bien innocentes. Dans notre petite sphère, un chambardement soudain de la théorie et de la pratique obligerait presque inévitablement la clientèle à supporter une partie des frais de la mise au point. Est-ce souhaitable? Sur le plan général, peut-être; au point de vue personnel et quelque peu égoïste, non.

Si l'on rapproche le premier embryon de moto du dernier-né de cette année, on peut mesurer le chemin parcouru en moins d'une génération, sans heurts pour personne.

Ces derniers temps, sans presque nous en rendre compte, et en considérant cela comme très normal, nous avons eu la révélation des fourches télescopiques et des suspensions arrière, la vulgarisation des sélecteurs, sans compter les occultes travaux qui nous ont donné, avec des cylindrées et des consommations sans cesse diminuées, des rendements sans cesse accrus.

Il est évident qu'en perfectionnant des solutions déjà éprouvées, on évite les aléas de formules inédites non sanctionnées par une longue expérience. Seulement, nous vivons dans une ère où tout le su, le connu, le convenu se trouve bousculé, chamboulé, périmé, du jour au lendemain.

De vénérables lois physiques ou mécaniques qui semblaient immuables, ayant bien fait leurs preuves, sont renversées soudain.

C'est surtout dans le domaine des produits de base que la révolution s'exerce à une cadence si accélérée que nos industries de transformation ne sont pas à même de la suivre tant cela impliquerait de bouleversements dans les méthodes de fabrication.

Le préjugé favorable accordé à ces trouvailles doit d'ailleurs être tempéré par la prudence, sinon la méfiance.

Le crédit qu'on a, parfois, récemment accordé à certain produits synthétiques adoptés à la légère et d'après le satisfecit des laboratoires d'études a été souvent prématuré, l'usage ayant révélé des imperfections notoires que les novateurs n'étaient pas à même de prévoir. Faut-il, pour autant, piétiner et n'avancer qu'à pas mesurés?

On nous montrera comme un exemple d'audace récompensée celui de l'aviation et la véritable révolution qui s'est faite dans ce domaine, ne serait-ce qu'avec les réacteurs. D'accord, mais le problème est-il bien le même? Ce qui est possible dans l'air, l'est-il sur le sol? c'est en tout cas à essayer. Nul doute d'ailleurs qu'on ne s'en préoccupe, chez nous comme ailleurs; mais le supersonique n'a pas encore éliminé le classique avion à hélice. D'un côté l'expérimental qui s'approche par palliers successifs de l'usuel, de l'autre cet usuel qui continue de servir et de satisfaire, tant que son éventuel successeur parachève son apprentissage.

Pour nous, rien ne dit que dans un laps de temps plus ou moins rapproché la moto sera encore ce qu'elle est aujourd'hui. Elle doit être appelée à un grand avenir parce qu'elle est le véhicule à moteur le plus économique et le moins encombrant; mais tant qu'elle n'aura pas, comme l'automobile, été considérée par n'importe qui comme un mode de transport normal, c'est qu'elle n'aura pas atteint son stade définitif.

Nous pensons qu'il faut se consacrer parallèlement à deux problèmes: le premier consiste à parfaire de plus en plus ce qui existe le second, à rechercher posément la formule idéale de demain.

A formule nouvelle, clientèle nouvelle. Le scooter qui n'est pas une innovation mais une rénovation, vient de nous en fournir un exemple; anticipation il y a trente ans, il est désormais une réalisation consacrée par un succès mérité.

Il ne faut d'ailleurs pas confondre anticipation et élucubration. Les premières tracent la route, les autres mènent à une impasse; l'une et l'autre méritent cependant attention et peuvent mettre en éveil un esprit observateur et déductif.

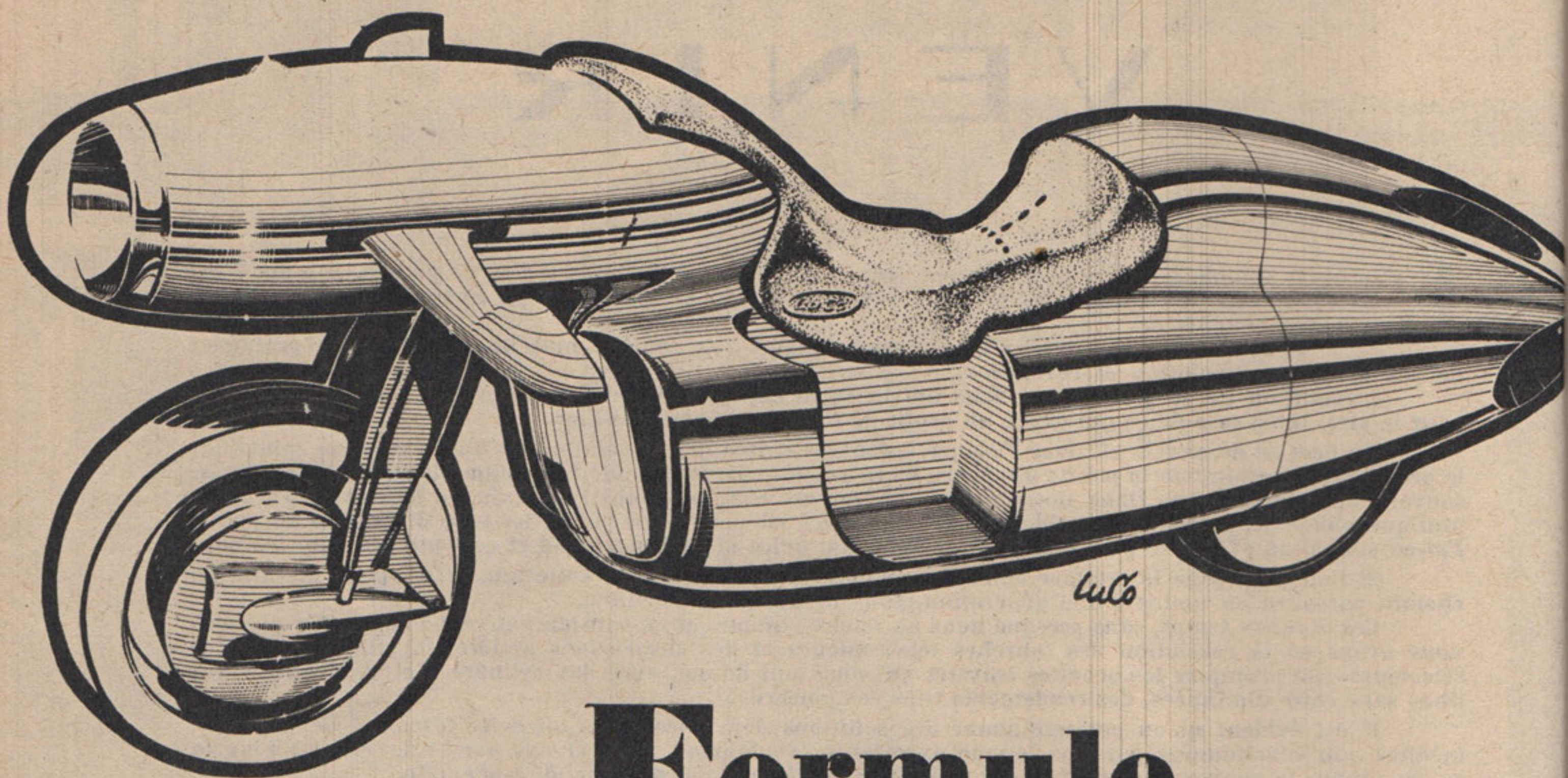
A ce propos la couverture futuriste de notre dessinateur Colani, commentée dans ce numéro, est-elle du domaine de la pure fantaisie? Sera-t-elle, tout ou partie, la réalité de demain?

Qui peut le savoir?

*Sunder Nag.*



La carrosserie à grande finesse aérodynamique imaginée par l'auteur de l'article.



# Formule d'Avenir ?

**A**YANT exposé il y a plusieurs mois l'étude d'une voiture d'avant-garde à grande finesse aérodynamique, nous allons essayer, tout en éliminant les inconvénients et conservant les avantages des motos modernes, d'ébaucher le projet d'une motocyclette de tourisme révolutionnaire à turbo-propulseur, dit à « réaction », complètement carrossée.

Avant d'entreprendre une tâche aussi délicate que de critiquer et améliorer les performances et la structure d'une catégorie de véhicules mécaniques existants, il s'impose de se familiariser avec ses exigences et qualités fondamentales.

## **CE QUE TOUTE BONNE MOTO DOIT OU DEVRAIT POSSÉDER**

### **1° Confort du pilote :**

Carénage assurant une protection contre la boue et les intempéries. Triangle guidon-selle-repose bien judi-

cieusement déterminé afin d'éliminer les contractions tout en assurant une assise confortable. Protection des jambes.

### **2° Tenue de route :**

Centre de gravité le plus bas possible. Suspension souple mais judicieusement équilibrée assurant une tenue de route saine et exempte de cisaillements et autres flottements, surtout aux grandes allures.

### **★ Freinage :**

Puissant, en proportion du poids déplacé. Freins à tambour de grand diamètre, nervurés et ventilés, à commande mécanique ou hydraulique.

### **★ Moteur :**

Puissance calculée en fonction de l'utilisation future  
La construction d'une moto constitue toujours un compromis entre diverses exigences souvent contradictoires :

- 1° Exigences de la clientèle, suivant la catégorie de la motocyclette.
- 2° Prix de revient.
- 3° Outillage.
- 4° Emboutissage (si l'on adopte une carrosserie).

Il n'apparaît pas que l'aérodynamisme puisse porter préjudice à aucun de ces divers facteurs.

## QUE SIGNIFIE LE MOT AÉRODYNAMIQUE ?

La force motrice de tout véhicule doit vaincre deux différents facteurs : la résistance de l'air et du roulement.

En pénétrant dans l'air au repos, le véhicule provoque des remous et tourbillons perturbant l'écoulement des filets d'air le long de sa silhouette. Par suite de la viscosité, ces phénomènes disparaissent d'ailleurs très rapidement. Cette force qui influence profondément le comportement d'un véhicule, surtout dans les vitesses élevées, s'appelle « traînée » et est tributaire :

- 1° Du poids spécifique de l'air.
- 2° De la surface du maître-couple (surface frontale).
- 3° Du coefficient CX groupant les actions de l'écoulement d'air dans l'horizontale.

4° Du  $C_z$ , facteur désignant les actions de l'air dans la verticale (sustentation), soulèvement ou plaquage au sol, augmentant ou diminuant l'adhérence du véhicule voire des roues motrices, coefficient très important.

- 5° Du carré de la vitesse.



Il est commun d'affirmer que l'aérodynamisme n'intervient qu'à des vitesses élevées; cet argument constitue à notre avis une erreur.

Il est dommage de constater à quel point l'on se heurte de la part des ingénieurs et constructeurs à une absence totale de progrès dans ce domaine.

Il est à peu près certain que l'on peut sans tour de force faire descendre la consommation de 15 à 20%, simplement par une bonne étude du carénage et une admission d'air et flux de refroidissement intérieur suffisamment équilibrés.

Le carénage ne constitue pas le privilège de la moto de record. La finesse aérodynamique diminue la résistance de l'air, la consommation et améliore la tenue de route par une meilleure adhérence de la roue motrice due au profilage approprié; les pièces mécaniques sont protégées contre les intempéries tout en restant d'un accès facile grâce à des panneaux amovibles. Enfin

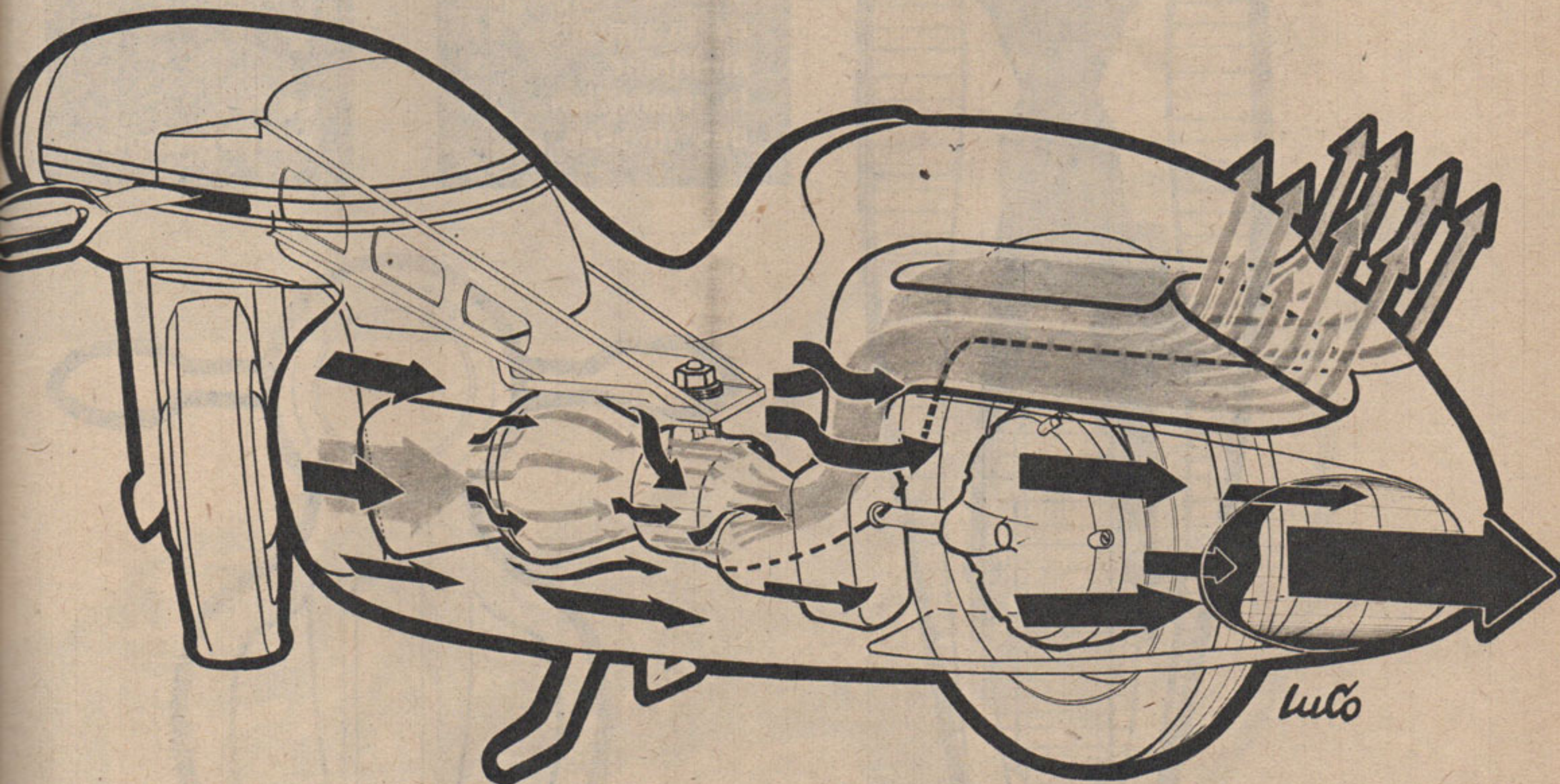
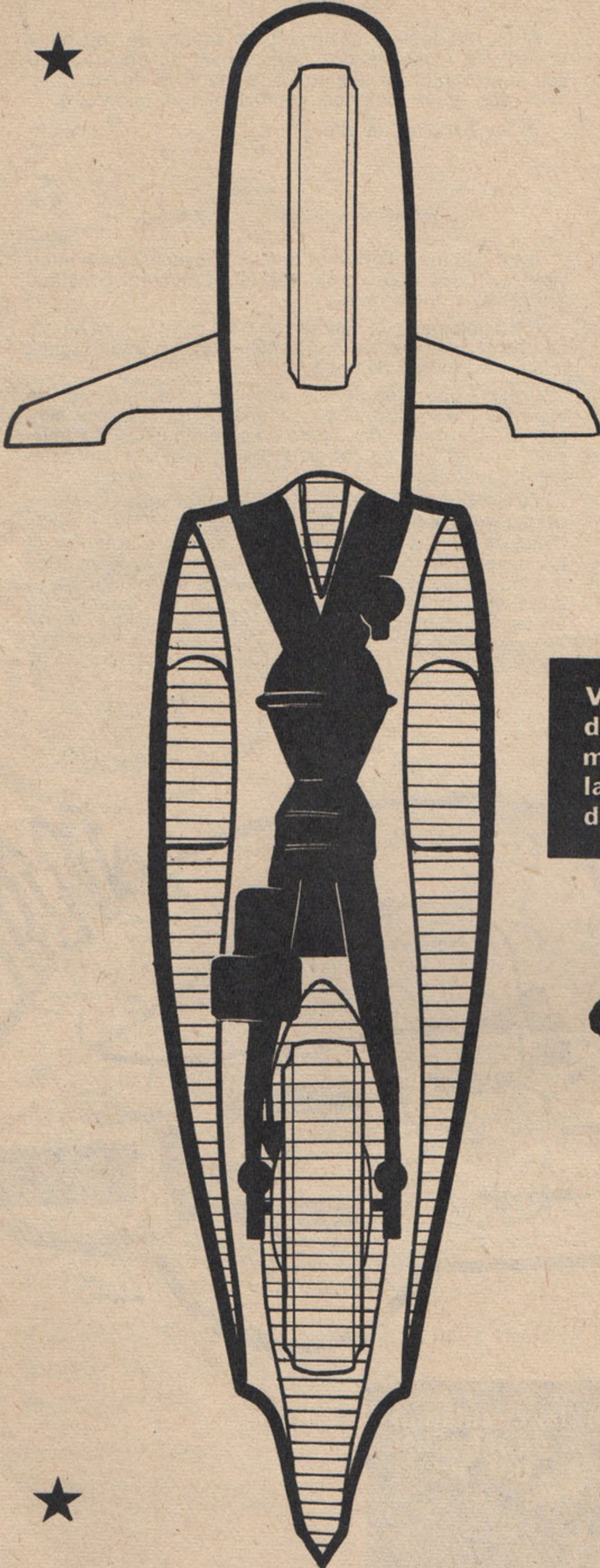


Schéma de la circulation interne de l'air de refroidissement et des gaz de la turbine.



chose à ne pas négliger, l'aspect extérieur est plus esthétique.

Le moteur à réaction dit turbo-propulseur n'est pas une nouveauté dans le domaine des véhicules terrestres :

Rover en Angleterre,  
Boeing aux U.S.A.,  
Turboméca en France, etc.

Le moteur schématisé dans ces pages est un ensemble de faible puissance qui, du fait de la diminution de consommation due au carénage aérodynamique, devient une solution économique, ce malgré la consommation relativement élevée des moteurs à réaction.

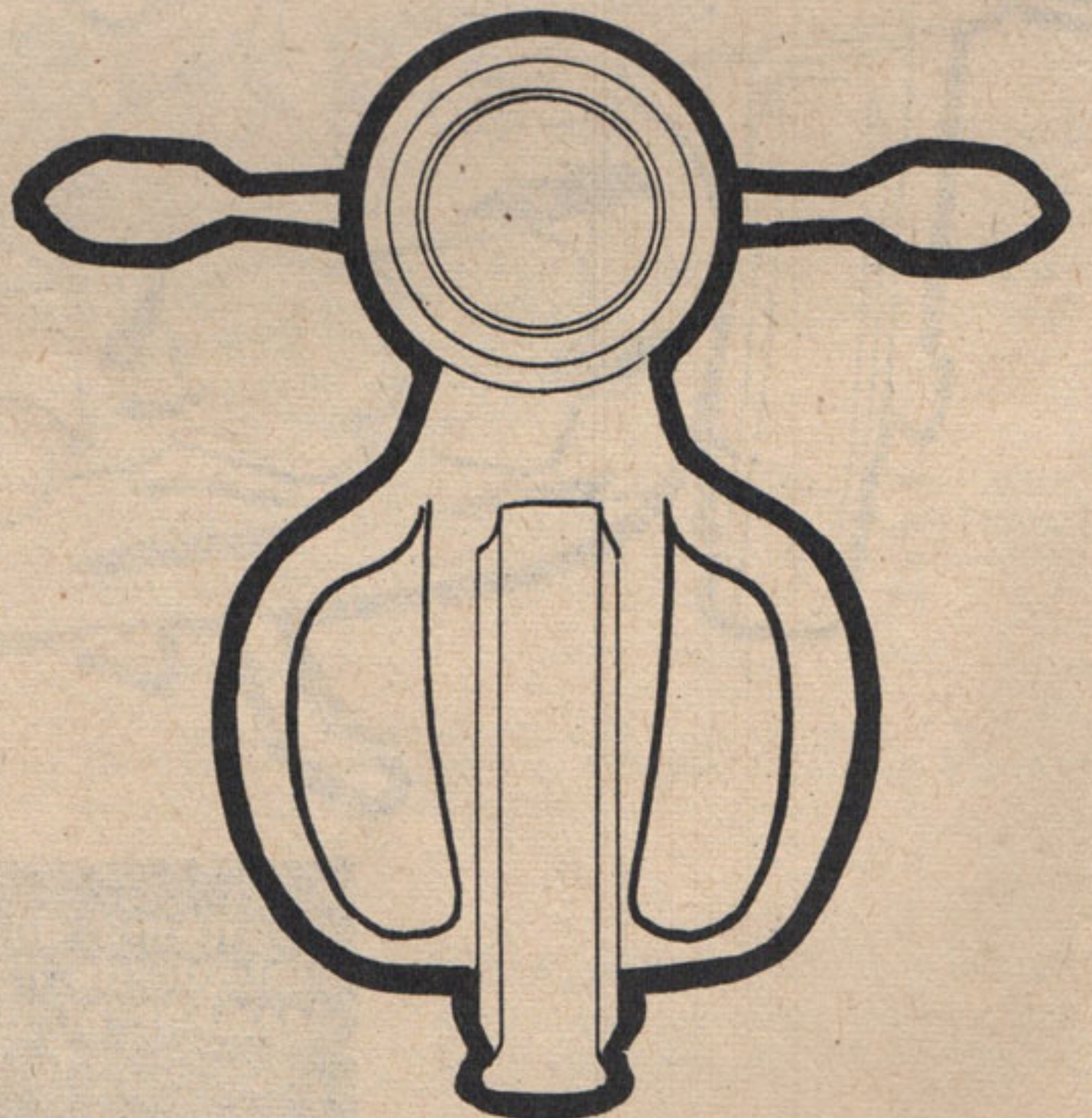
Il se compose de deux entrées d'air latérales, d'un ensemble : moteur de lancement - pompe d'injection - système de lubrification fixe sur l'entrée d'air droite, d'un compresseur centrifuge de faible diamètre auquel font suite deux chambres de combustion. La détente des gaz actionne deux turbines, l'une entraînant le compresseur et l'autre la roue motrice par l'intermédiaire d'une démultiplication et d'un arbre à cardan.

Le carénage de la machine assure une protection rationnelle du pilote tout en donnant au véhicule une finesse aérodynamique intéressante. Le tableau de bord se trouve encastré dans le fuseau phare-réservoir. Les éléments constitutifs de la carrosserie sont réalisables en tôle emboutie, favorisant une construction en série.

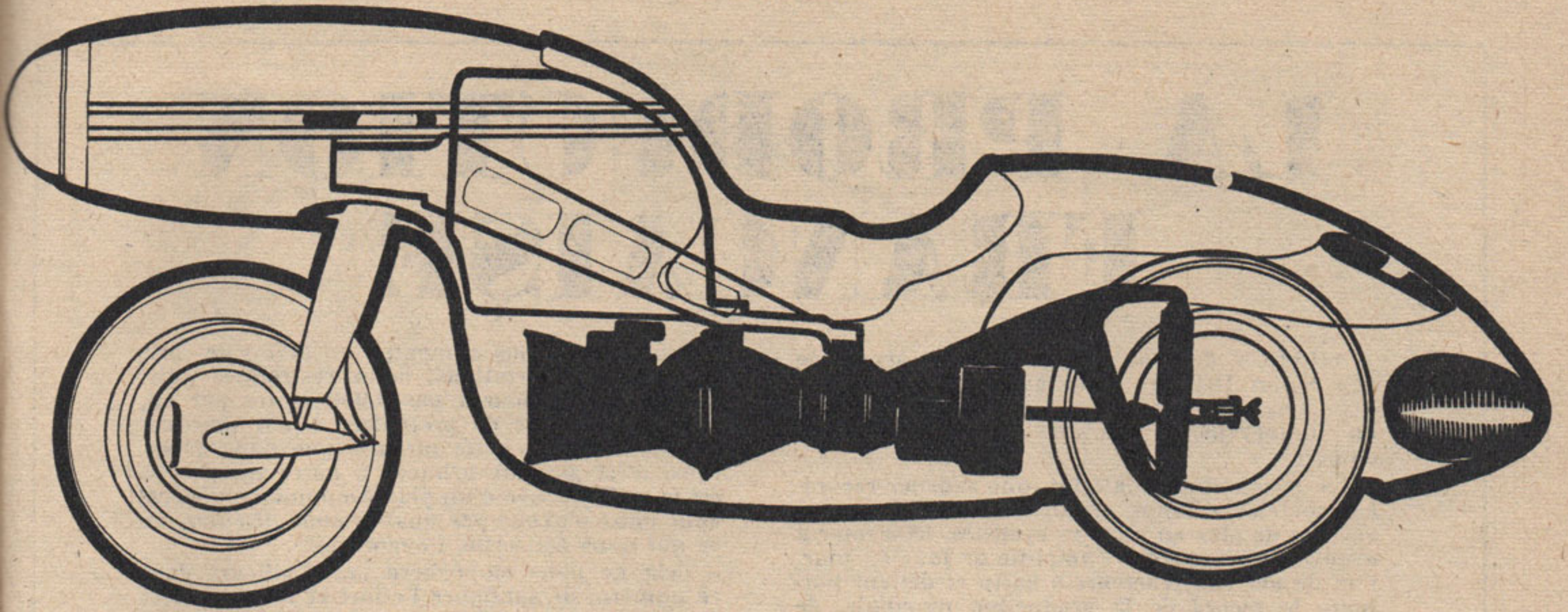
**Vue en surplomb  
de la machine  
montrant  
la répartition  
des masses.**



**Le  
maître-couple.**







**Coupe longitudinale.**



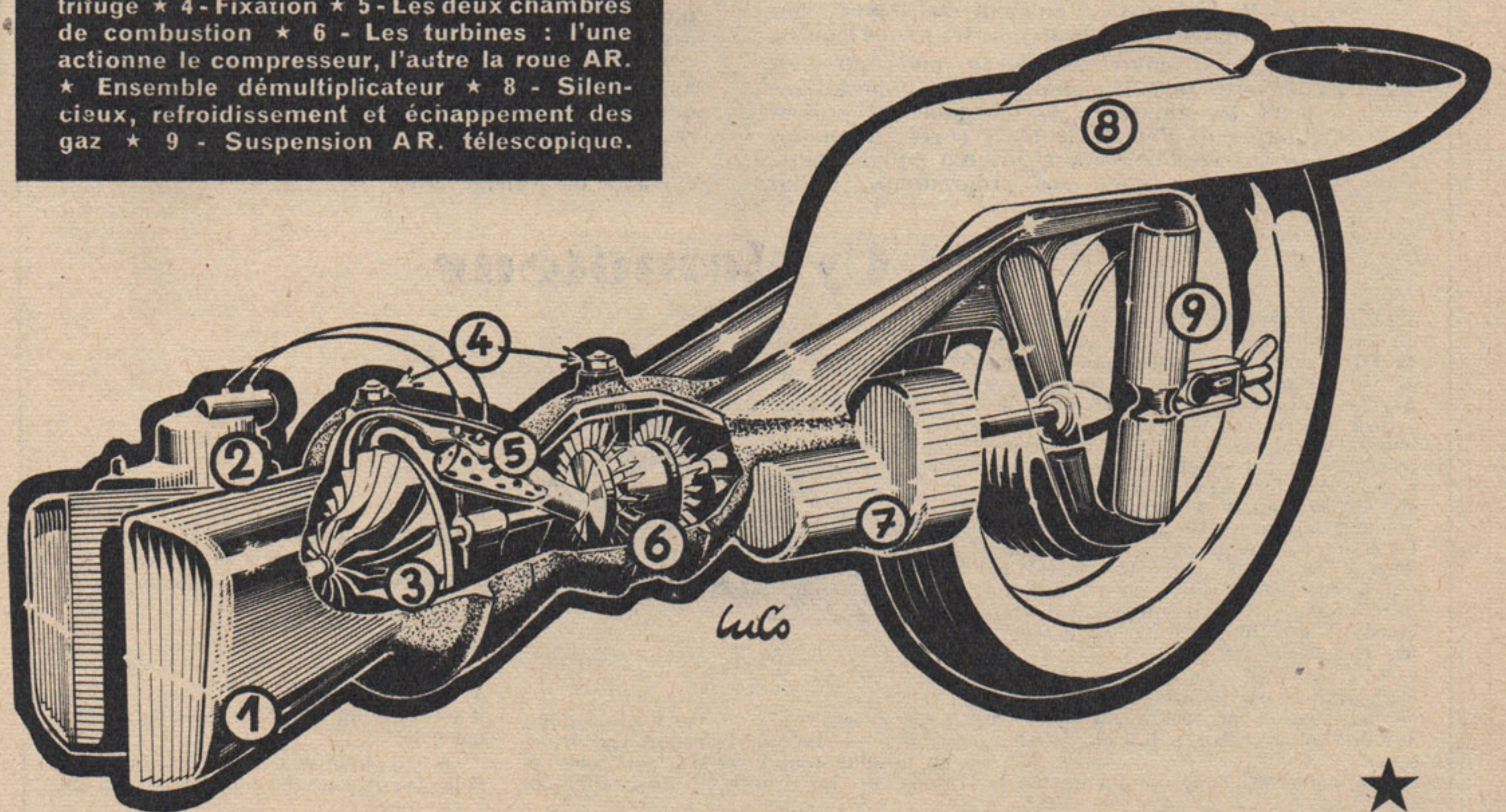
**Le turbo-propulseur à réaction :**

- 1 - Entrées d'air ★ 2 - Moteur de lancement et pompe d'injection ★ 3 - Compresseur centrifuge ★ 4 - Fixation ★ 5 - Les deux chambres de combustion ★ 6 - Les turbines : l'une actionne le compresseur, l'autre la roue AR. ★ Ensemble démultiplicateur ★ 8 - Silencieux, refroidissement et échappement des gaz ★ 9 - Suspension AR. télescopique.

Volumineux freins à commande hydraulique en rapport avec la vitesse du véhicule.

Il n'apparaît pas qu'une moto de ce genre relève de l'utopie, mais au contraire par sa structure elle semble synthétiser le compromis moto-scooter auquel aboutira certainement le futur véhicule à deux roues.

COLANI.



# LA PRODUCTION FRANÇAISE

**C**HACUN des douze mois qui ont séparé le Salon 1952 de celui que nous inaugurerons a été marqué par une intense activité du motocyclisme français dans ses diverses domaines :

La production a atteint une cadence-record, les modèles se sont multipliés, le cyclomoteur absorbe de plus en plus les cyclistes, le scooter a acquis une vogue qui s'amplifie de jour en jour, l'un de nos constructeurs a battu et détient toujours le record de la production mondiale, de nouvelles cylindrées en motos légères ont fait leur apparition, d'autres se révéleront sur les stands; enfin, notre rentrée en course fut l'occasion de victoires éclatantes, malgré la participation dans certains cas de marques étrangères redoutables.

Toute cette évolution a suivi une courbe ascendante si régulière et sans heurts qu'elle a paru toute normale et n'a surpris personne, malgré les efforts considérables nécessités par une si imposante mise en œuvre.

Près de 500.000 deux roues à moteur en 1951, de 600 à 700.000 prévus pour 1952, tel est le résultat indiscutable à l'heure présente.

Dans chaque catégorie, on note un bond en avant; s'il est moins sensible pour les vélomoteurs, il est particulièrement saisissant pour les cyclomoteurs, les scooters et les motos légères.

Une seule ombre au tableau, mais qui n'est pas de notre fait : la suppression des importations a privé les amateurs de moyennes et grosses cylindrées de l'engin de leurs rêves; les motos au-dessus de 250 n'étant, jusqu'à nouvel ordre, guère prévues dans nos programmes, c'était

l'étranger qui nous alimentait en motos de cette sorte. Ces importations, assez restreintes puisqu'elles n'atteignaient pas 6.000 motos par an, ne causaient pas de préjudices à nos marques nationales; mais cette mesure, que nous déplorons, n'est pas une brimade à notre égard; elle est la conséquence d'un plan économique général dont nous n'avons pas qualité pour discuter, en ce qui nous concerne, l'opportunité.

Cela ne nous empêchera pas d'ailleurs dans ce numéro, de souligner l'effort et les tendances de chaque pays producteur et de signaler les progrès réalisés.

Nos lecteurs trouveront donc, parmi ces pages, des études documentées et puisées aux meilleures sources sur les activités motocyclistes en Allemagne, Angleterre, Autriche, Belgique, Espagne, Italie, Tchécoslovaquie.

Ici, nous nous attacherons plus spécialement à analyser et commenter les diverses tendances de l'industrie française et d'étaler les résultats qu'elle a obtenus.

Plutôt que de présenter chaque marque l'une après l'autre, il nous a semblé plus logique et plus clair d'étudier séparément nos différents genres de productions et de passer successivement en revue les cyclomoteurs et moteurs auxiliaires, les vélomoteurs, les scooters, enfin les motos légères qui semblent prendre un nouvel essor, à la satisfaction d'une abondante clientèle.

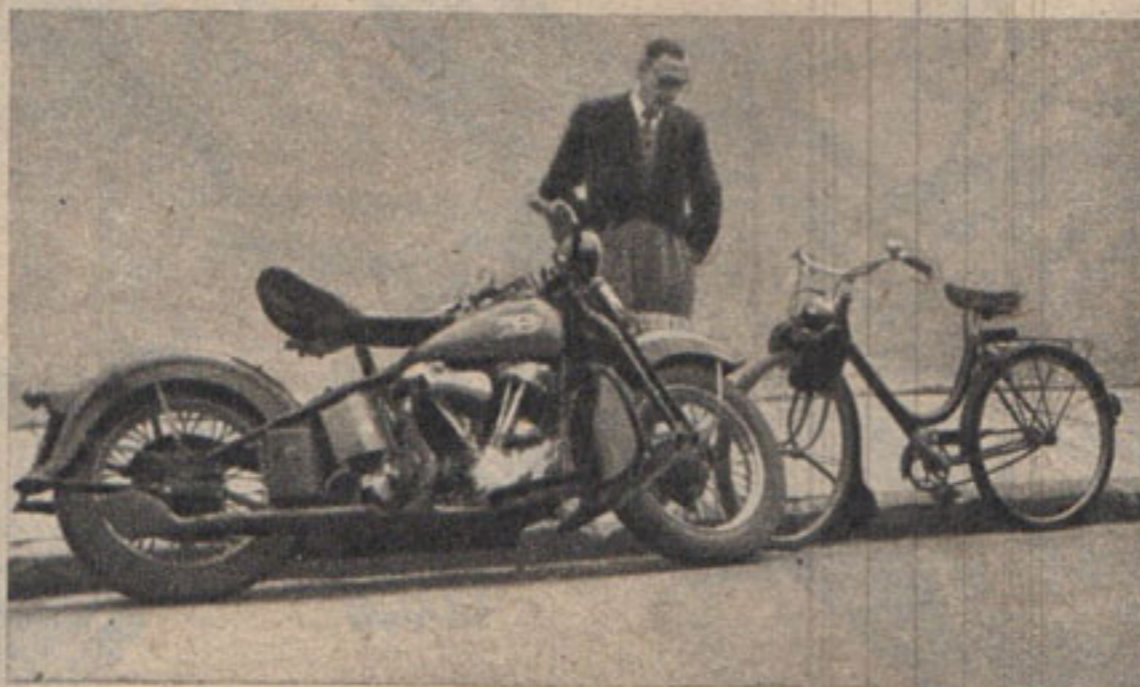
Nous ne passerons pas sous silence le modeste apport des petits cyclecars et tâcherons d'expliquer la décadence imméritée du sidecar dont la renaissance est souhaitable, mais dont les qualités et les avantages semblent ignorés des motocyclistes de fraîche date.

## Le Cyclomoteur

La France semble être à l'avant-garde du cyclomoteur. Déjà après la guerre 1914-18 nous avons assisté à une éclosion de moteurs adaptables sur les bicyclettes. A l'état embryonnaire, tous les procédés actuels avaient fait leur apparition : moteurs à l'avant, sous le pédalier, à l'arrière, transmission par galet, chaîne ou courroie, les solutions les plus diverses avaient été envisagées, avec plus ou moins de bonheur (disons plutôt moins que plus). La faute n'en était pas aux novateurs; leurs idées étaient bonnes en général; ce qui faisait défaut, c'étaient les moyens de réalisation; les moteurs étaient trop lourds et la technique du 2 temps à l'ère des balbutiements.

En trente ans, on a le temps d'étudier et de réaliser des progrès, c'est pourquoi ce que nous n'avons pas réussi alors, est aujourd'hui bien au point et en plein essor.

Dès la libération, le moteur auxiliaire

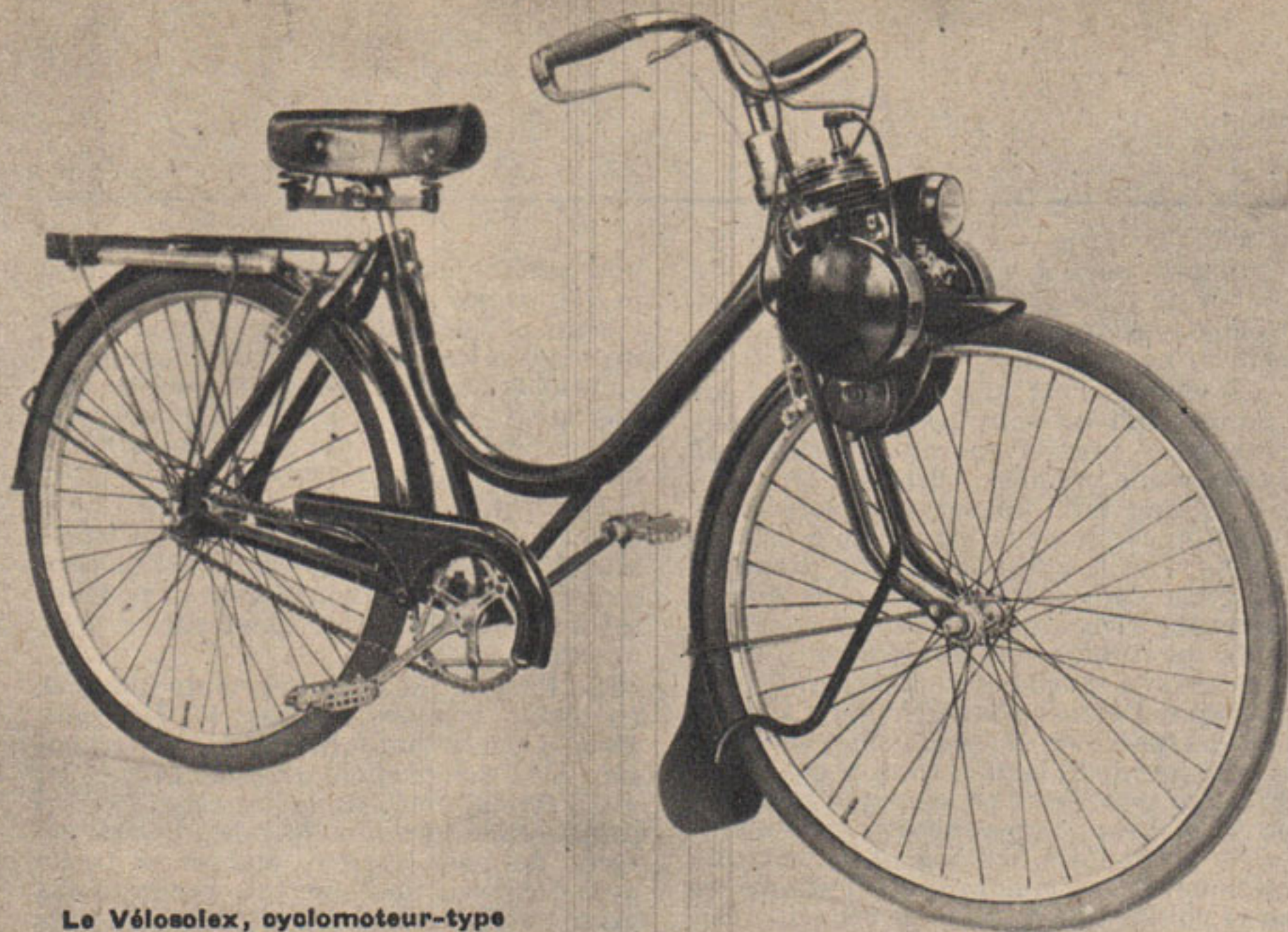


Les extrêmes arrivent toujours à se toucher. du moins en photo.

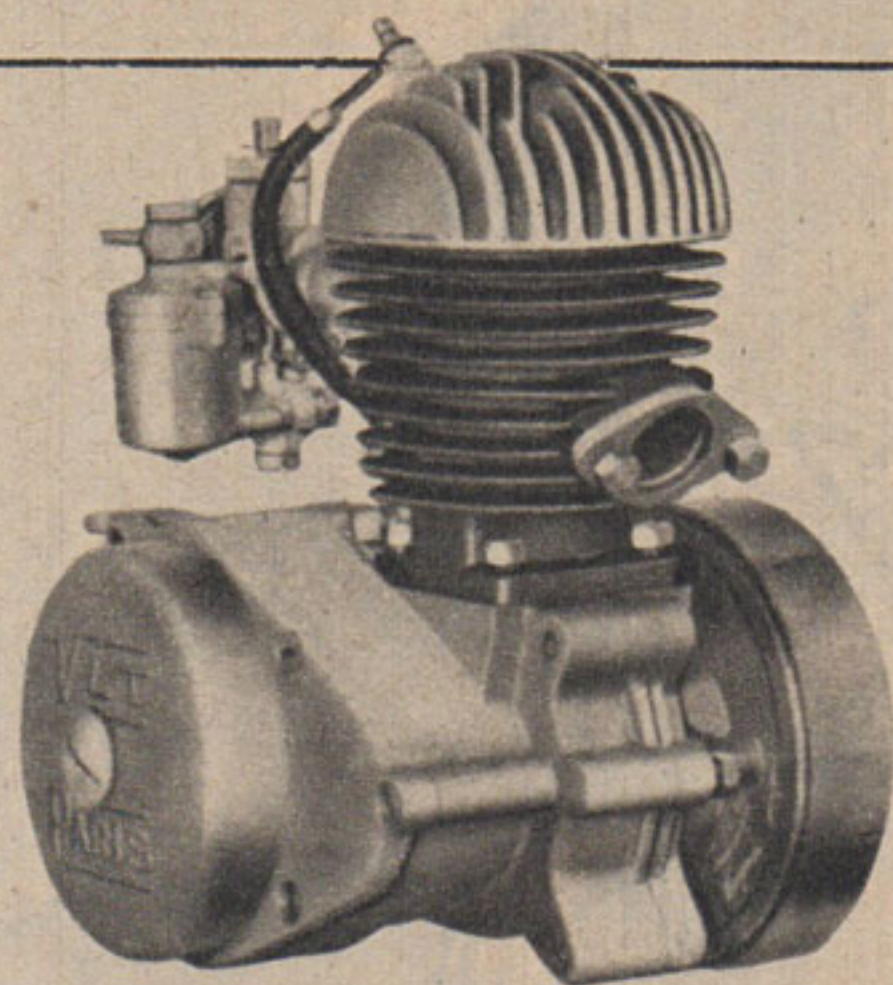
avait cherché sa voie. On le considérait comme un mode de transport transitoire un pis-aller tout juste bon pour une période de crise et appelé à disparaître dès

le retour d'une situation économique plus normale.

Or cette opinion s'est trouvée infirmée; si les beaux jours ne sont pas tout à fait



Le Vélosolex, cyclomoteur-type



Le V.L.T. 2 vitesses constitue un moteur évolué pour cyclomoteur.

revenus, le marché de l'occasion s'est très développé : on trouve des vélomoteurs et motos en bon état pour un prix inférieur à celui d'un cyclomoteur neuf; cependant la demande est telle, pour ces petits engins, que certains constructeurs ont dû monter de nouvelles usines et que, grâce au 50 cmc. l'un d'eux peut effectivement revendiquer le record de la production mondiale.

Bien mieux, nombre de pays étrangers nous demandent d'exporter vers eux soit des moteurs, soit des ensembles, ou traiter avec nous des licences de fabrication.

Notons, pour être objectifs, que l'Italie s'est également intéressé au 50 cmc. et que deux de ses moteurs, le Mosquito 2 temps et le Cucciolo 4 temps à culbuteurs sont fabriqués en France, sous licence. L'Allemagne a également saisi, quoique plus tard, tout l'intérêt du problème; grâce à son travail méthodique, à un outillage renouvelé et à la compréhension de ses gouvernants, elle pourra, un jour prochain, si les barrières contre l'importation sont abaissées devenir un redoutable concurrent.

A l'origine de la formule 50 cmc., on ne parlait guère de cyclomoteurs c'est-à-dire d'ensembles complets. Vélosolex en a été le premier représentant; les autres songeaient davantage à fournir des moteurs pour l'équipement de ces innombrables vélos qui, pendant la guerre, avaient compensé la déficience involontaire des transports en commun.

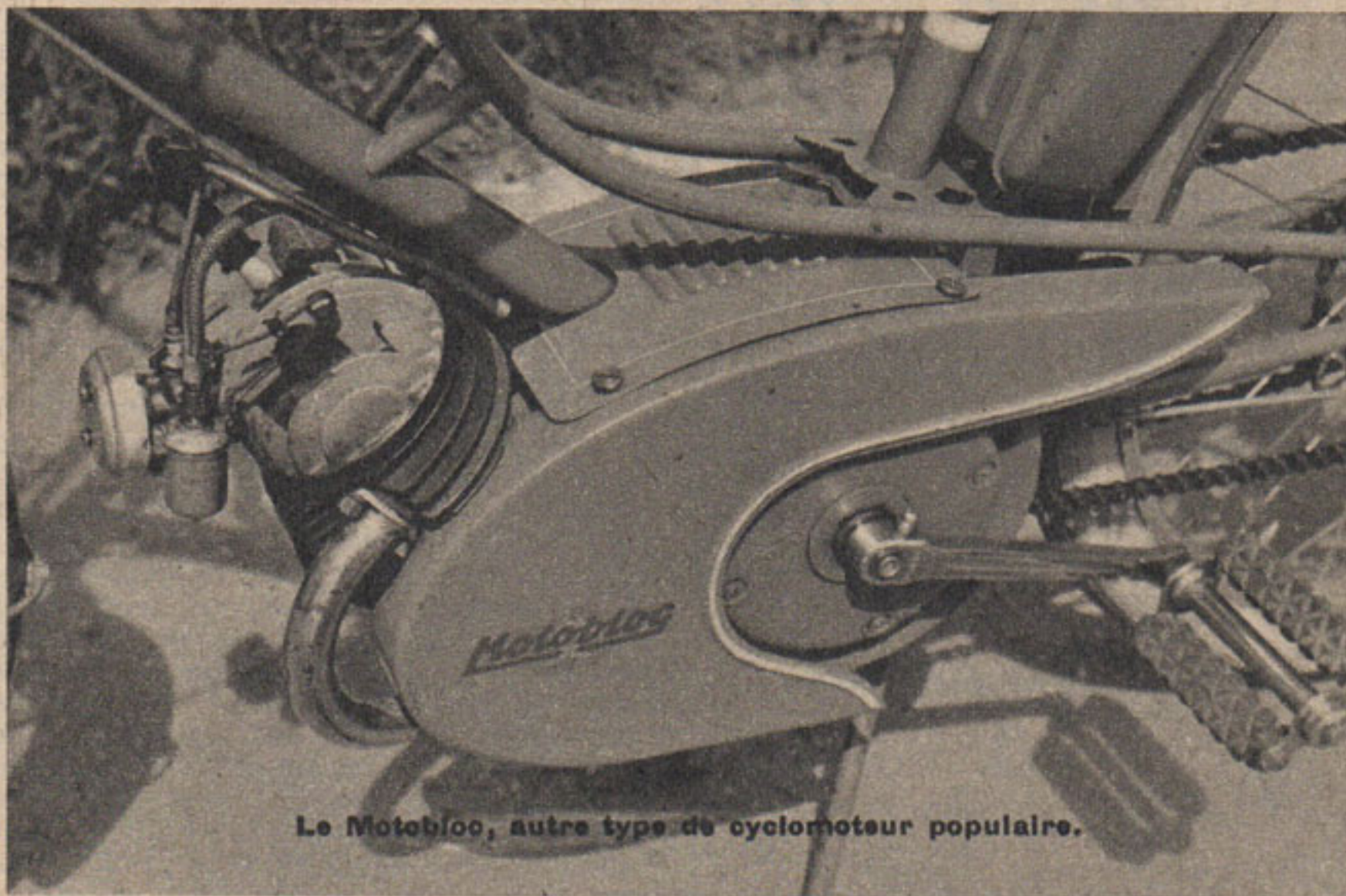
Par nuées les moteurs auxiliaires virent le jour; il y en avait pour tous les goûts comme pour tous les coins des cadres de vélos. L'existence de la plupart d'entre eux fut éphémère, la sélection s'opérant rapidement.

On serait surpris, aujourd'hui, si l'on publiait la liste complète des moteurs 50 cmc. qui ne sont plus qu'à l'état de souvenir pour les gens de bonne mémoire. La plupart sont responsables de leur disparition; pour une raison ou pour une autre, technique ou commerciale, ils n'étaient vraiment pas à la page.

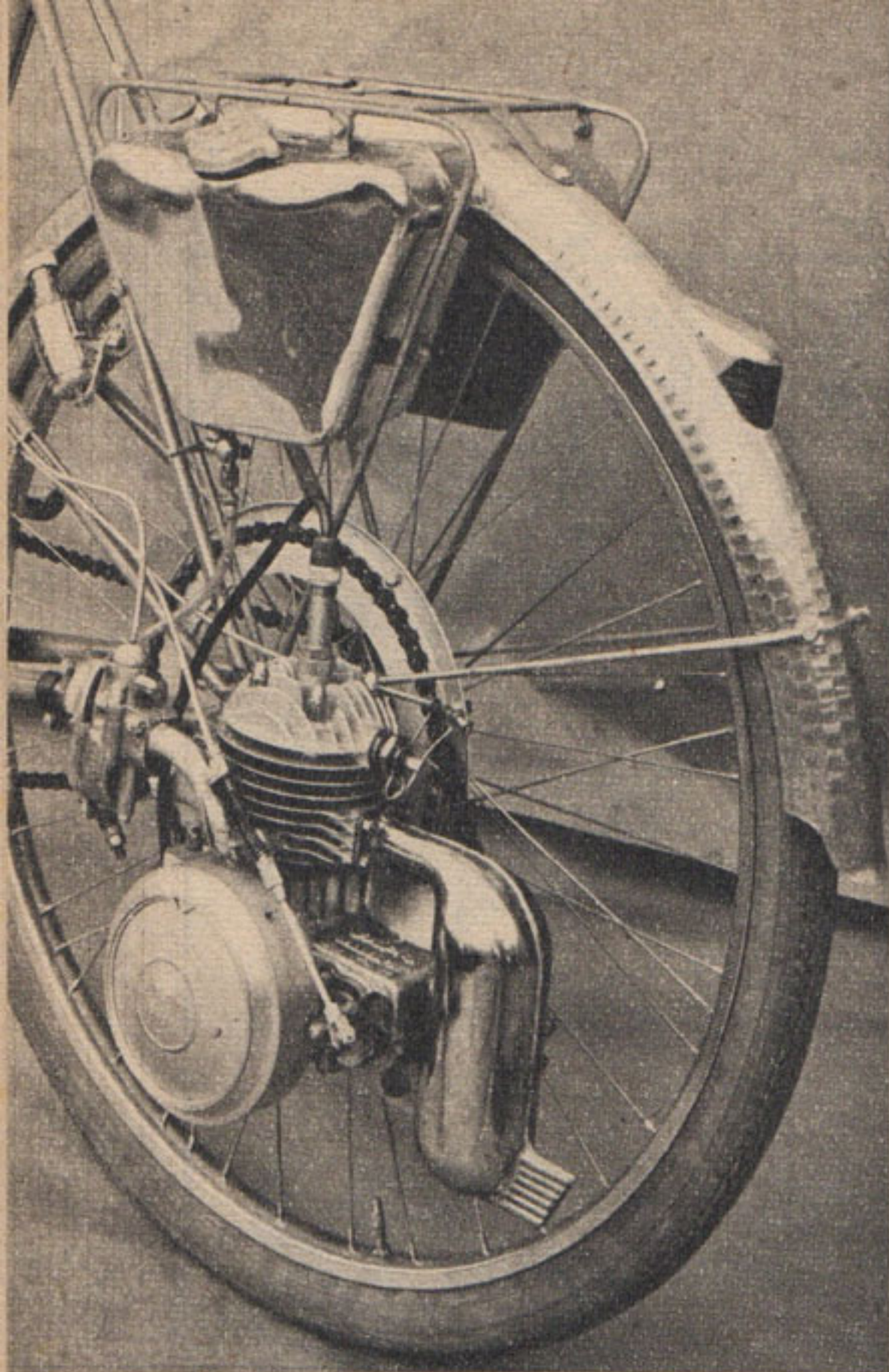
On peut donc en conclure que ce qui subsiste constitue l'élite, le client ayant de lui-même éliminé les indésirables.



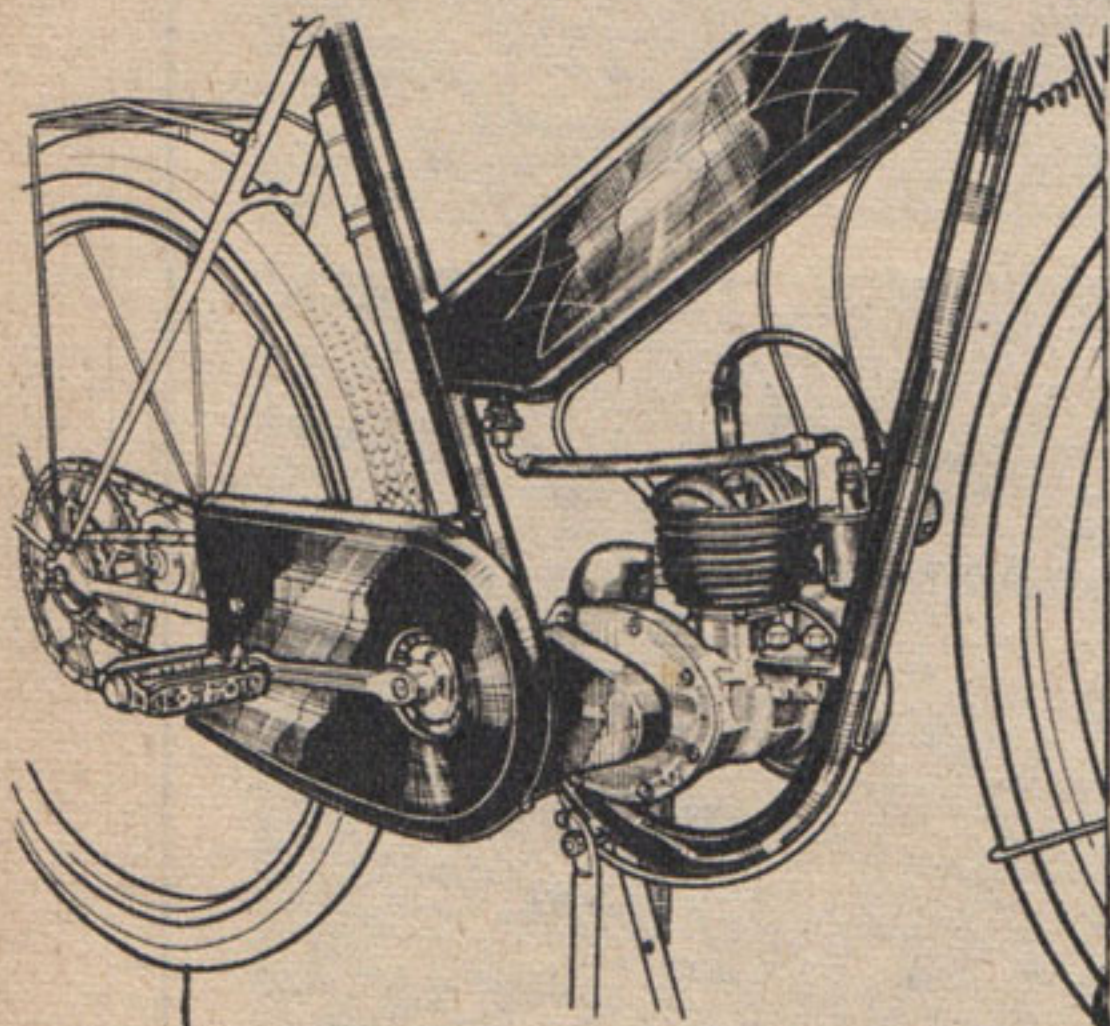
La Mobylette grand luxe.



Le Motobloo, autre type de cyclomoteur populaire.



Le fameux VAP 4, et son montage original en porte à faux.



MR monte le VAP dans le cadre.



Malgré tout, il serait prétentieux de vouloir prendre position dans ce débat et décider sans appel en faveur de telle solution ou contre elle.

La clientèle est aussi diverse que les formules qui lui sont proposées. Cependant deux grands courants permettent d'opérer une première sélection; on pourrait presque faire un nouveau classement et distinguer entre la bicyclette à moteur auxiliaire et le cyclomoteur. La première catégorie s'adresserait à des gens qui ne cherchent rien autre que se déplacer en toute quiétude à une allure sans prétention pourvu qu'elle soit exempte d'effort physique. Ceux-ci n'aspirent qu'à accomplir des parcours moyens, sans souci de la vitesse ni de la moyenne à condition de ne se servir des pédales que le moins possible et sans trop appuyer sur les manivelles. Par contre, ils exigent un véhicule rustique, d'une conduite aussi simple et aussi voisine que possible de celle du vélo.

Pour cette tendance, le Vélosorex peut être considéré comme le modèle du genre: à part sa manette de ralenti et décompresseur sous le pouce droit, il ne possède aucune manœuvre qui le différencie de la bicyclette; il est de plus sobre et silencieux; sa vitesse, volontairement limitée aux environs de 30 à l'heure ne peut impressionner les plus timorés. Vélosorex, qui est demeuré fidèle à sa formule initiale, reste le seul représentant du moteur sur la roue avant à entraînement par galet, sa formule doit être la meilleure du genre puisqu'aucun de ceux qui ont voulu adopter le même principe n'ont pu subsister. Il est vrai que Solex s'est tenu à la réalisation d'un ensemble et n'a jamais livré de moteur adaptable sur des cadres autres que les siens. Les améliorations apportées depuis ses origines n'ont pas influé sur son aspect; elles se traduisent cependant par une augmentation de puissance au bas régime, une vitesse un peu plus élevée, une meilleure protection et un freinage aisément réglable et plus puissant.

Un autre avantage du Velosorex est qu'il est à la fois l'un des plus robustes et des moins chers du marché; sa vogue n'est en rien diminuée par la concurrence; au contraire sa progression s'accroît régulièrement.

A cet avant-train moteur s'opposent tous les autres cyclomoteurs. Après de multiples hésitations et des tentatives d'installation dans toutes les autres parties du cadre, l'unanimité semble s'être faite définitivement pour la fixation à hauteur du pédalier, tantôt en oblique tantôt franchement dessous.

Dans ce genre, ceux qui construisent entièrement la machine sont une petite minorité, la plupart faisant appel à l'extérieur pour la fourniture du moteur.

Parmi les premiers, le plus gros producteur est Motobécane avec sa Mobylette dont le succès immédiat, dès son apparition ne s'est jamais démenti.

Cette machine attrayante et bien construite possède un moteur qui, depuis longtemps, a fait ses preuves puisque déjà avant 1939 il équipait un vélomoteur Motobécane de 65 cmc. de cylindrée, ramené ensuite pour la légalité à 50 cmc. et modifié pour être adapté à ses nouvelles fonctions. La Mobylette est connue et appréciée dans toute la France; nous n'avons donc pas à en entreprendre une

nouvelle fois la présentation. Ses qualités de robustesse et de bonne grimpeuse justifient pleinement sa vogue croissante; un modèle luxe à fourche télescopique et embrayage automatique est, pour ce dernier point surtout, particulièrement apprécié des citadins car il facilite grandement la circulation en ville.

Peugeot, qui a démarré plus tard nous offre également un engin d'excellente présentation avec ou sans fourche télescopique. Le moteur monté sous le pédalier est à transmission par galet sur le pneu arrière.

Le Presto, des Etablissements Chapuis, en deux versions, utilise le Mosquito 38 cmc. également fabriqué par cette maison. Une des particularités de ce moteur est d'être allumé par une magnéto cylindrique enfermée dans le galet d'entraînement du pneu arrière. Malgré sa petite cylindrée, ce moteur est remarquable grimpeur; il est d'ailleurs très apprécié des tandemistes, au point que les fabricants ont dû, pour eux, réaliser un montage spécial, la fixation différant par suite de la forme du cadre, de celle des vélos.

Motobloc est encore une des maisons présentant un ensemble entièrement sorti de ses ateliers. Le moteur est devant le pédalier et possède un débrayage.

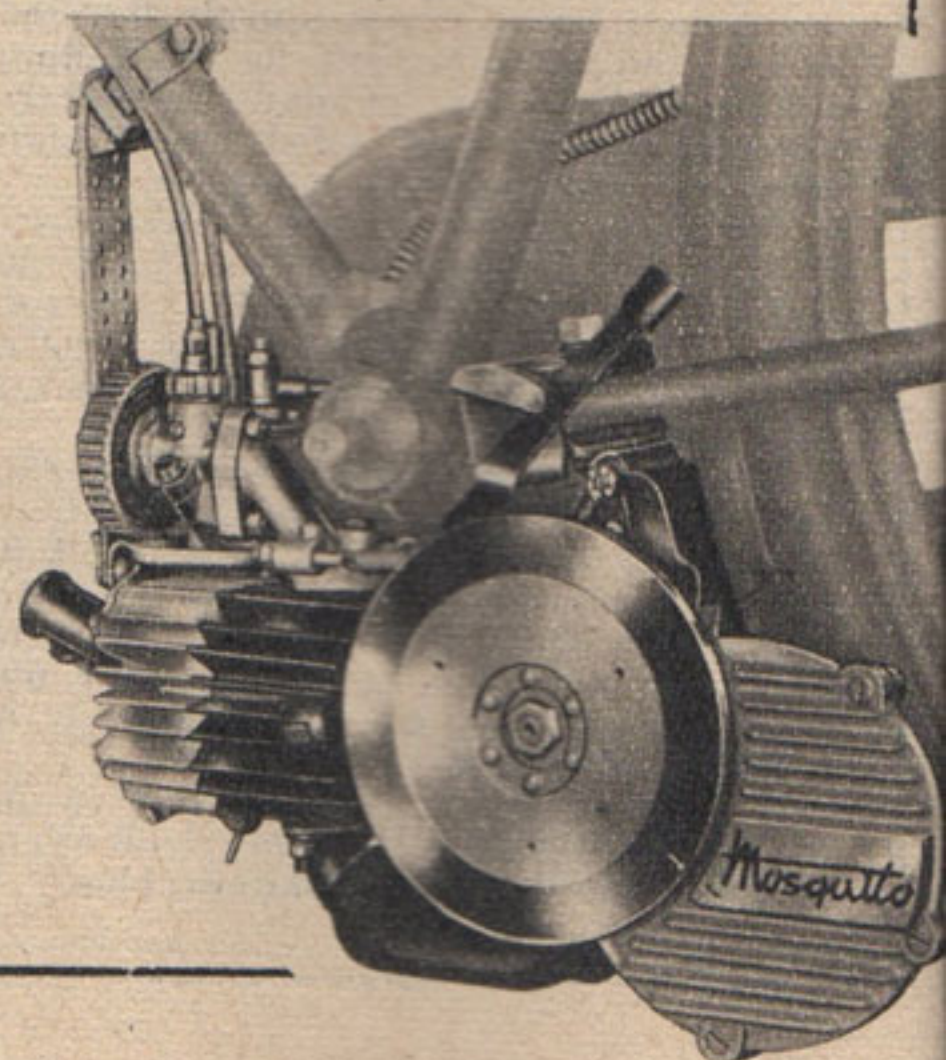
On peut également ranger dans cette catégorie Arliguie de Montargis dont le moteur Al'ter fabriqué par son voisin lui est en principe réservé.

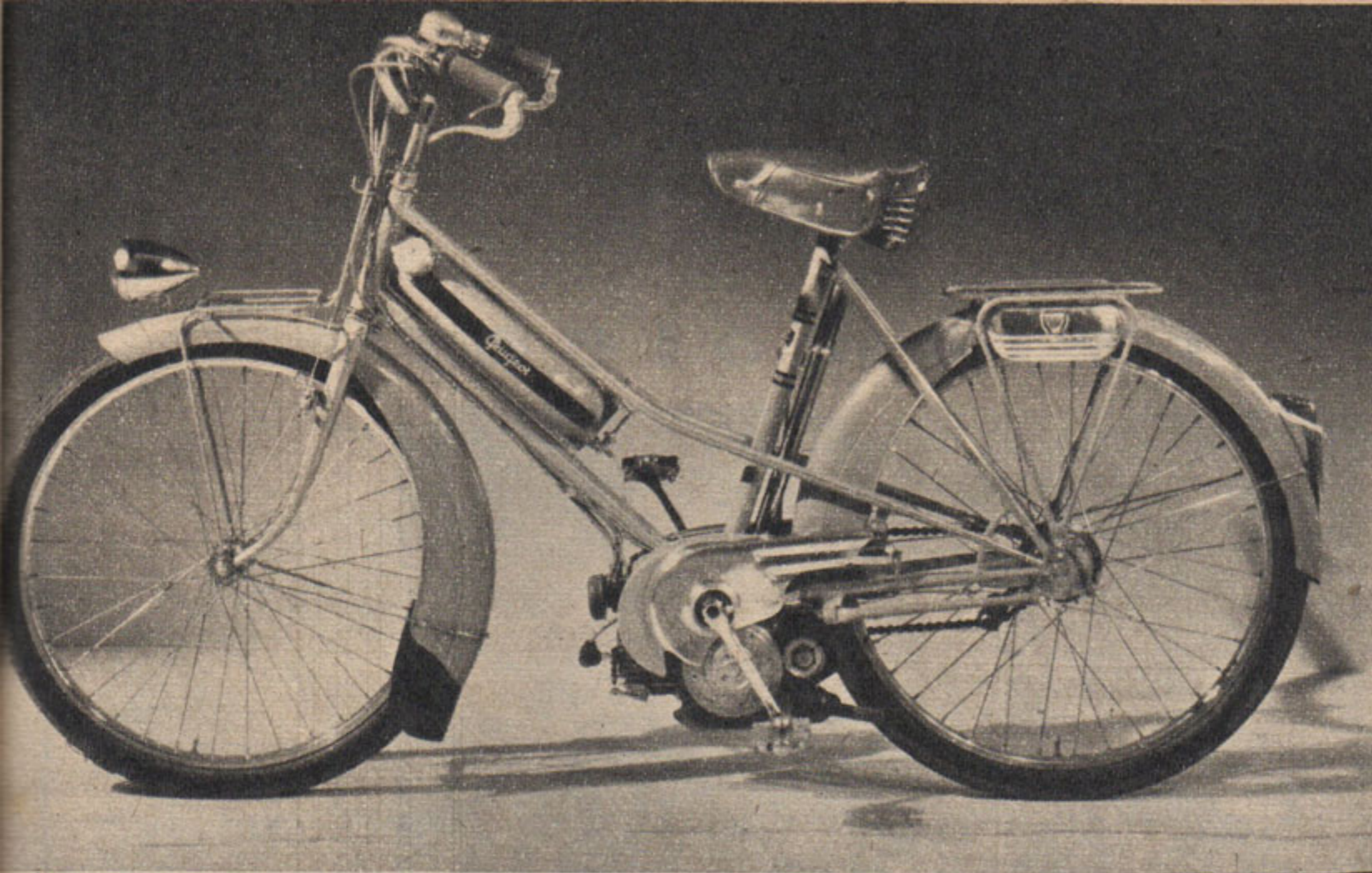
Cette marque, qui a pris un excellent départ grâce à sa fabrication sérieuse est en pleine évolution. *Motocycles* a déjà eu plusieurs occasions de signaler l'Arliguie et le moteur Al'ter à 2 vitesses et débrayage de conception très personnelle. N'oublions pas Radior avec son 50 cmc. Nervor.

Sauf erreur ou omission nous venons de voir les quelques marques qui construisent intégralement leurs cyclomoteurs; quelques autres, prêtes à la dernière minute, se révéleront peut être sur les stands, elles seront citées dans nos comptes rendus.

Les moteurs adaptables auxquels font appel les autres marques sont une demi-douzaine.

Le 38 cmc. Mosquito, facilement adaptable possède un rendement excellent.





**Le B.I.M.A. standard,  
entraînement par galet.**

**Le 50 cmc. Poulain  
fabriqué sous licence dans  
de nombreux pays étrangers.**

Le plus ancien en date, contemporain de Vélosorex, et qui a donné avec lui la première impulsion à la bicyclette à moteur auxiliaire, est le Vap. A l'origine il était placé sur le côté de la roue arrière avec transmission d'abord par denture, ensuite par chaîne, puis, avec la collaboration des fabricants de cadres, il a été modifié afin de pouvoir être placé devant le pédalier.

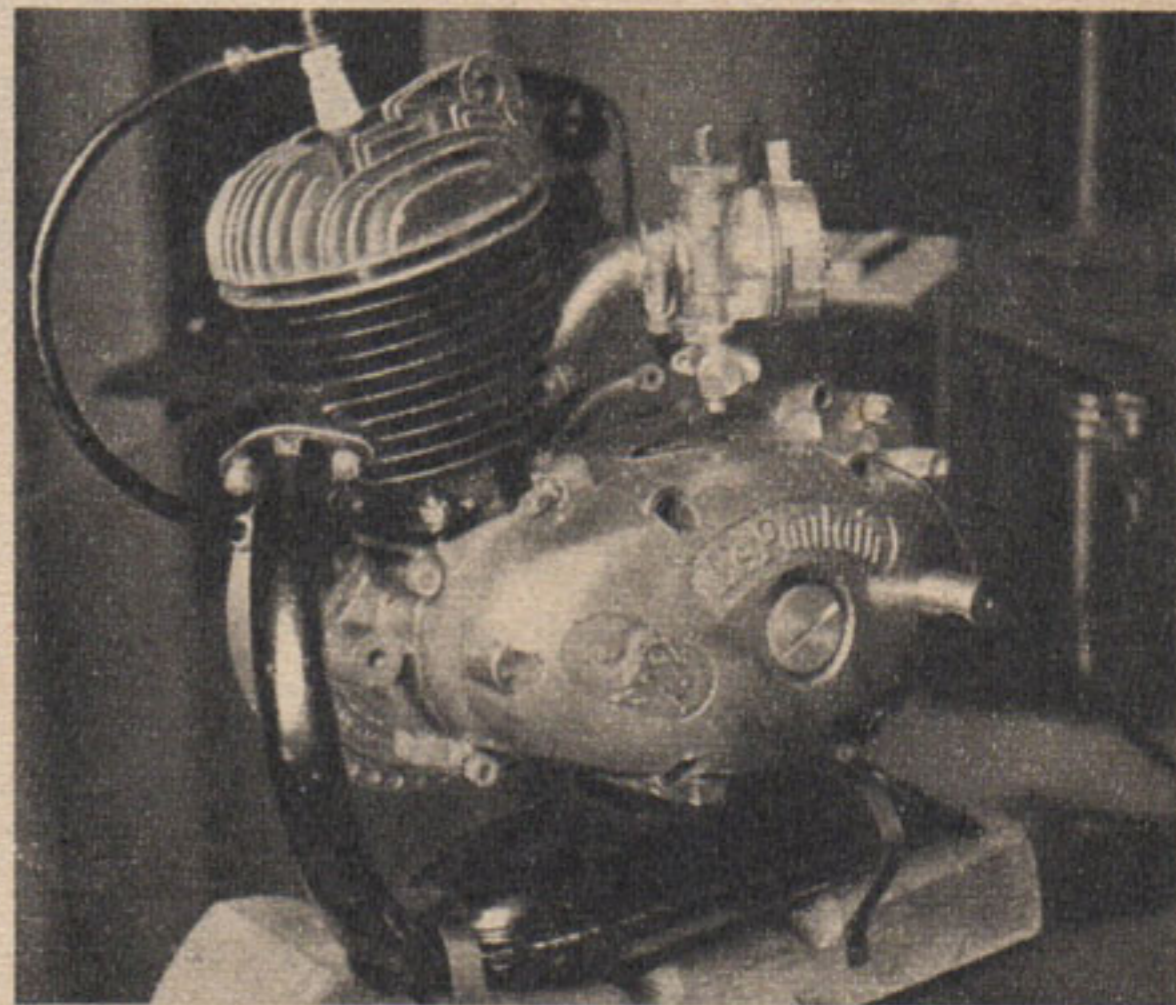
Le Vap.4, à débrayage équipé de nombreuses marques, parmi lesquelles on note principalement : Alcyon, Foucaux, Hurlu, M.R., Manufrance, Manufacture Orléanaise de Cycles, Drevon, Gelem, d'autres encore qu'il serait trop long d'énumérer ici.

Le Monobloc Le Poulain, à pédalier incorporé, chaîne unique et utilisant le dérailleur comme changement de vitesse équipe principalement A.G.F., Automoto, Favor, Foucaux. Origan, Ballis, Garin, etc. Certaines marques présentent d'ailleurs

des modèles montés soit avec Vap, soit avec Le Poulain, soit enfin avec l'un des autres 50 cmc. tels que le Cucciolo 4 temps à culbuteurs, le Mosquito déjà cité avec Presto, le V.L.T. 2 vitesses et débrayage ou le Sotecma à magnéto sous carter.

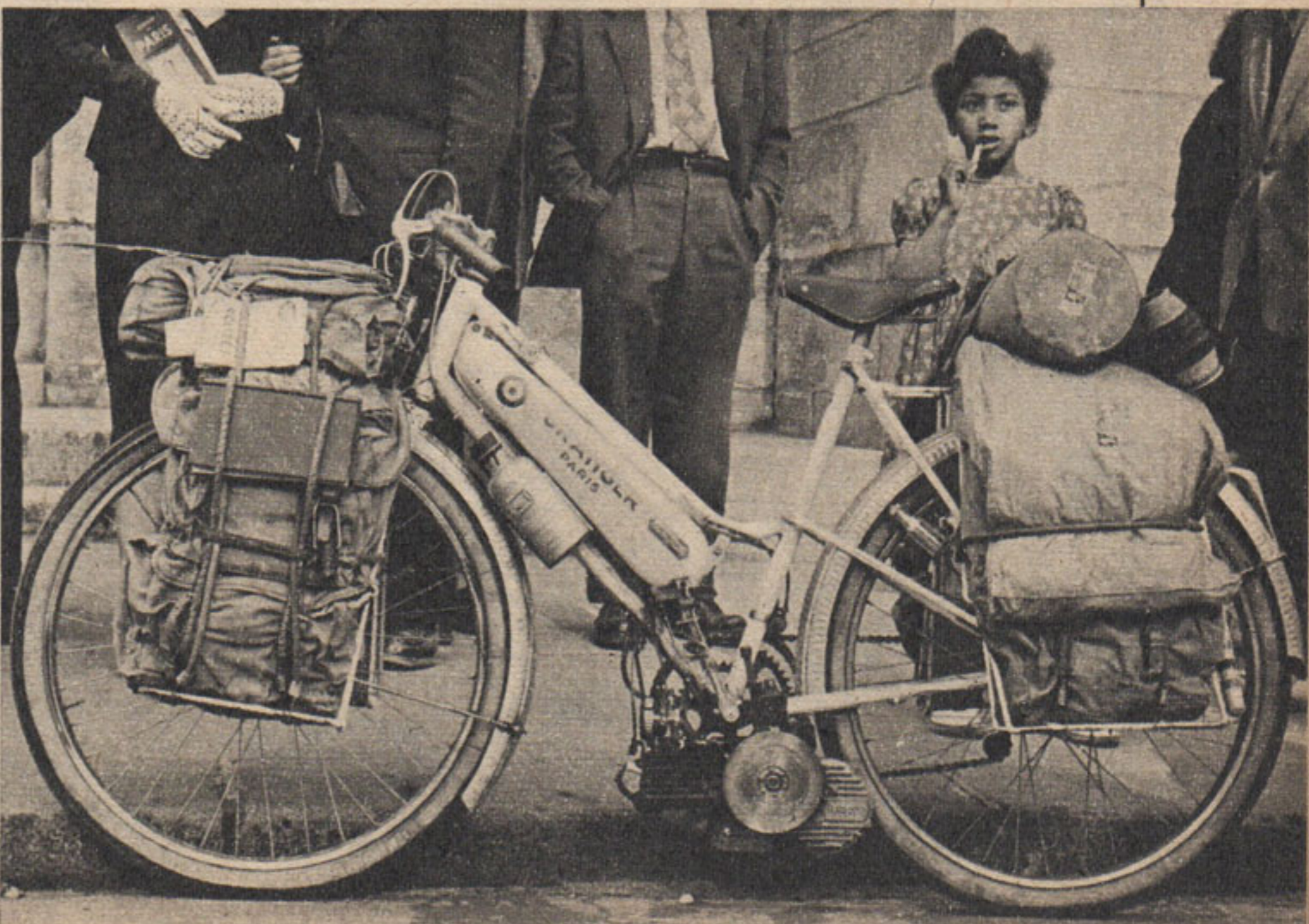
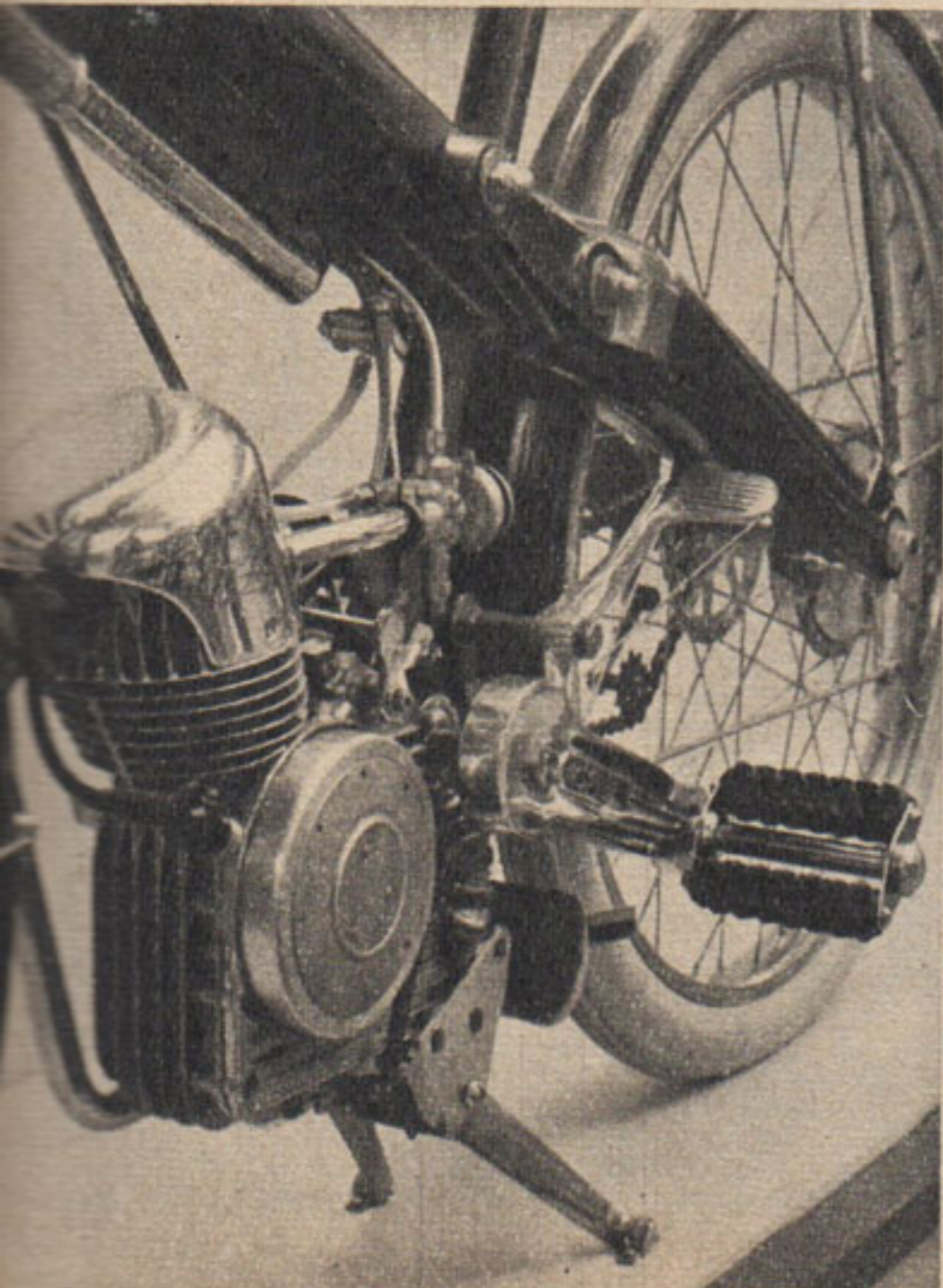
Nous avons remarqué au Salon 1951 quelques autres petits 50 cmc. dont certains très sympathiques. Mais leur développement n'a pas été intense au cours de cette année, ce qui ne veut pas dire qu'ils ne prendront pas à leur tour une bonne place sur le marché.

Ainsi donc le cyclomoteur que d'aucuns à ses débuts, vouaient à une mort prématurée, fait preuve d'une vitalité exceptionnelle; il est de loin en tête de toutes les productions motocyclistes nationales et prend de plus en plus d'ampleur; son aptitude au tourisme, étant désormais un fait acquis, attire vers lui de plus en plus d'amateurs.

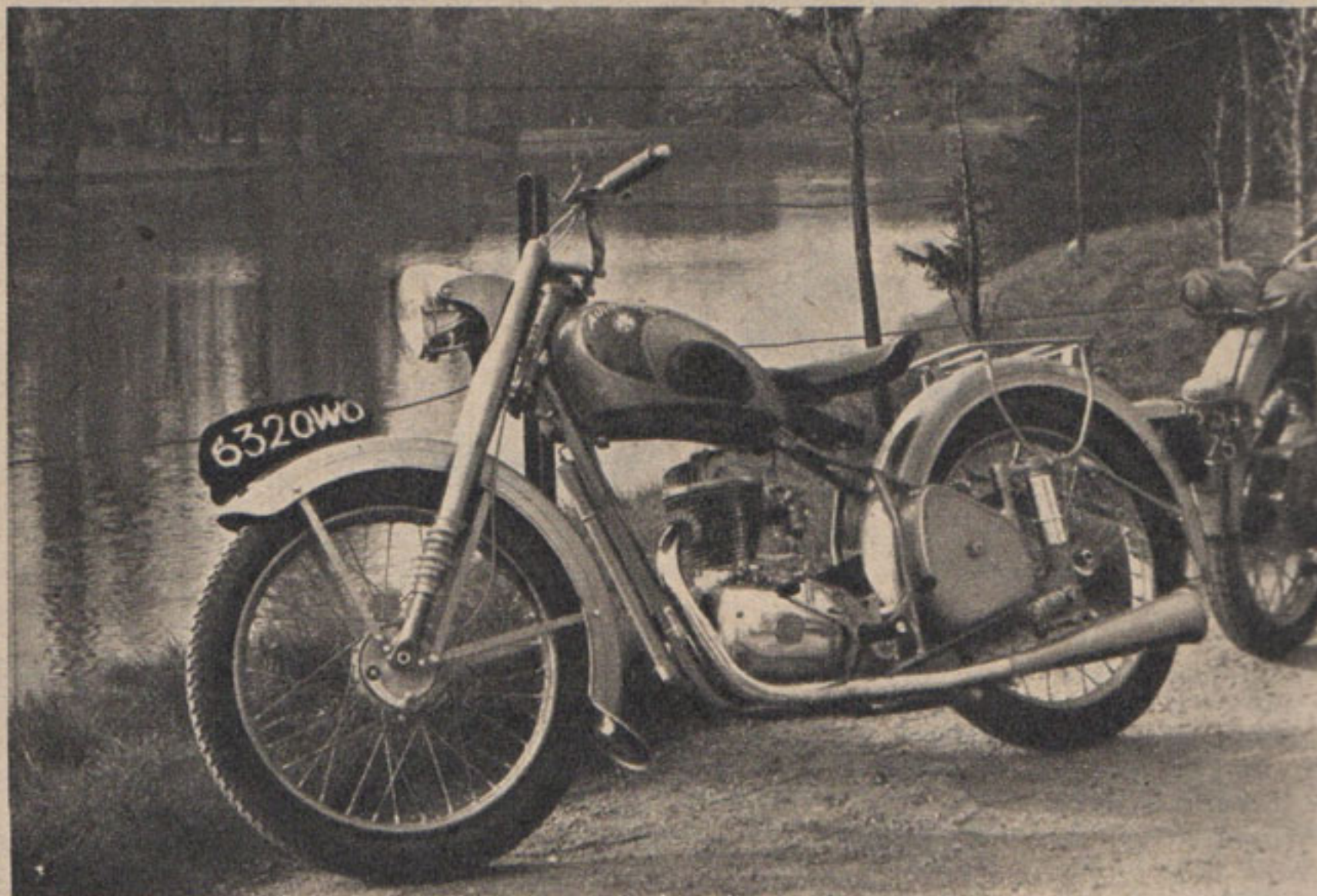


**Le réputé Cucciolo, (avec  
cache-culbuteurs " Maison ",  
dans un cadre A.G.F.**

**Le cyclomoteur Granger-Mosquito,  
avec lequel F. FIANDO traversa  
récemment le Sahara.**



# Le Vélomoteur

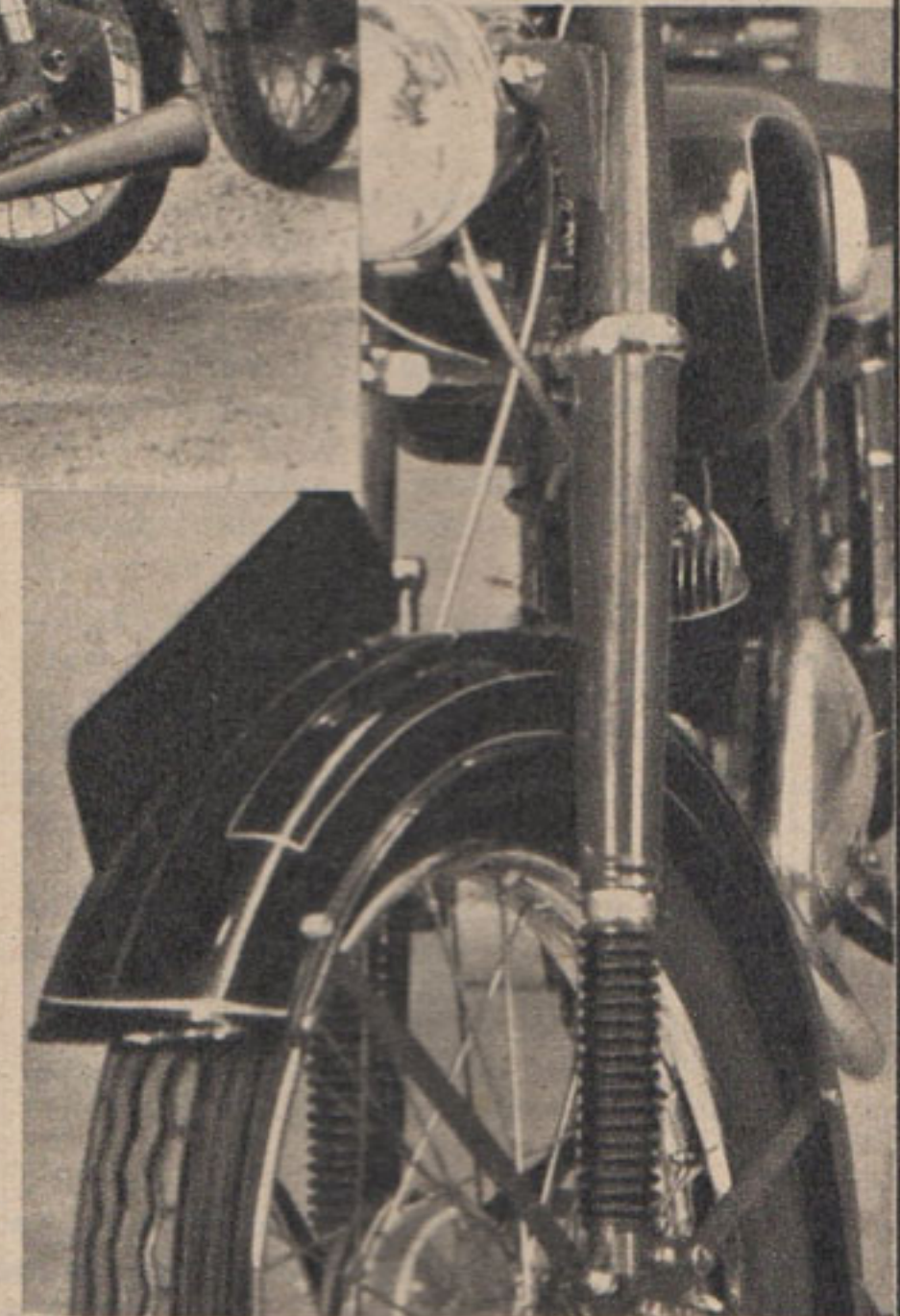


Le 125 moderne, racé et élégant (Automoto).

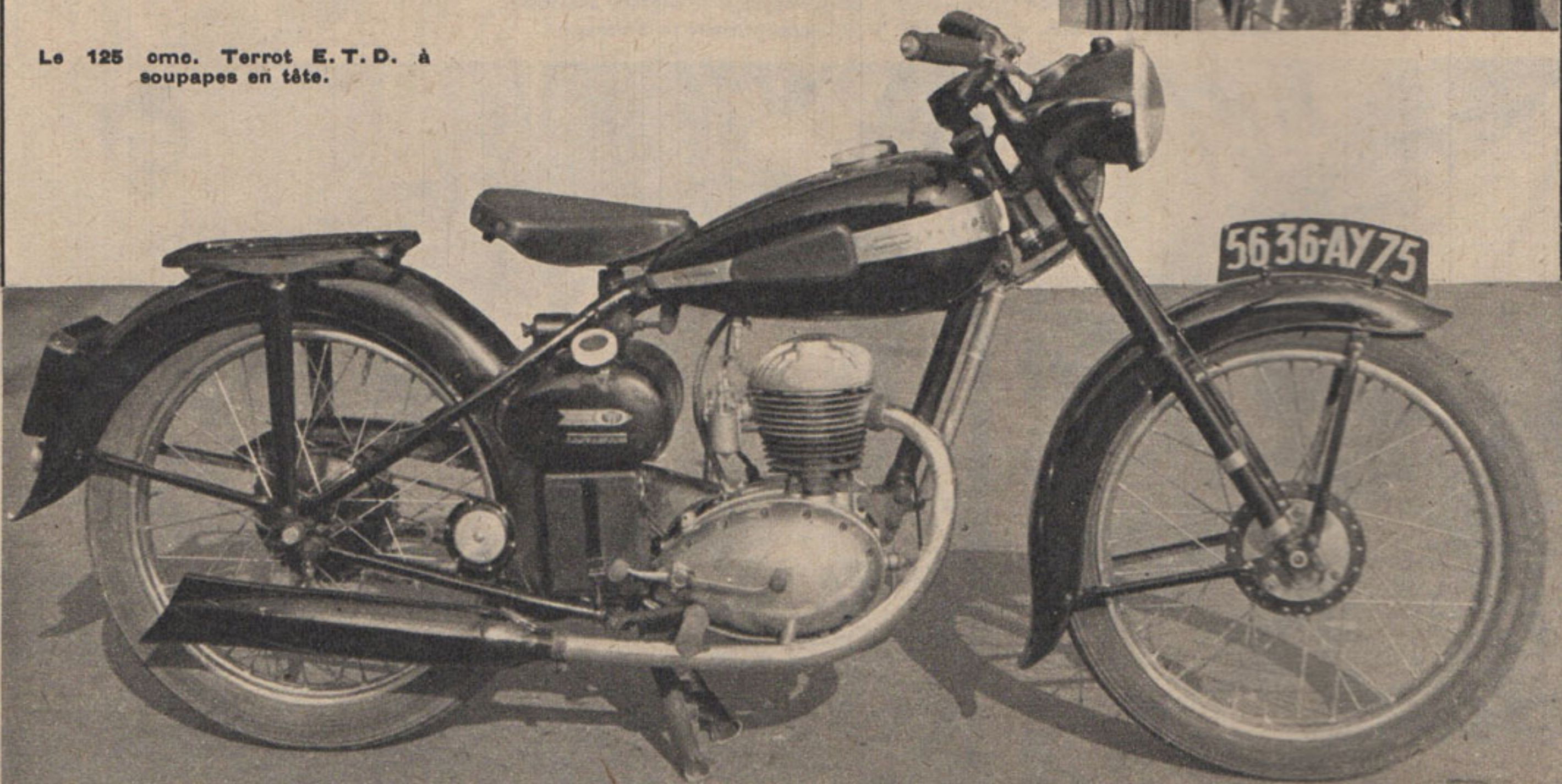
Trente kilos, trente kilomètres à l'heure, pédales obligatoires, telle était la formule administrative du premier vélomoteur dont la cylindrée limite, était de 100 cmc... à part cette cylindrée ramenée à 50 cmc., c'est la définition actuelle du cyclomoteur. Le vélomoteur a, en effet bien évolué depuis sa naissance. Nous nous souviendrons toujours de ce premier Salon d'après guerre, riche en révélations qui ont étonné le monde. Le report à 125 cmc. de la cylindrée autorisée n'a fait que favoriser son évolution, son développement et sa vogue, en lui donnant les possibilités d'être réellement un véhicule à tous usages, aussi bien utilitaires que touris-

tiques en solo ou duo. Le seul reproche qu'on pourrait faire au vélomoteur c'est d'avoir trop évolué vers les solutions les plus modernes de rendement et de confort et de s'être, par suite, quelque peu écarté d'une clientèle dont les moyens sont limités. Un écart de 10 à 15.000 francs représente pour beaucoup une somme importante grévant leur budget. Ils regrettent qu'on ait eu tendance à abandonner le classique 100 cmc., 3 vitesses à main, fourche à parallélogramme et arrière rigide pour ne s'occuper que de 125 cmc. à 4 vitesses, sélecteur au pied, fourche télescopique et suspension arrière. Ils ne doutent pas des avantages

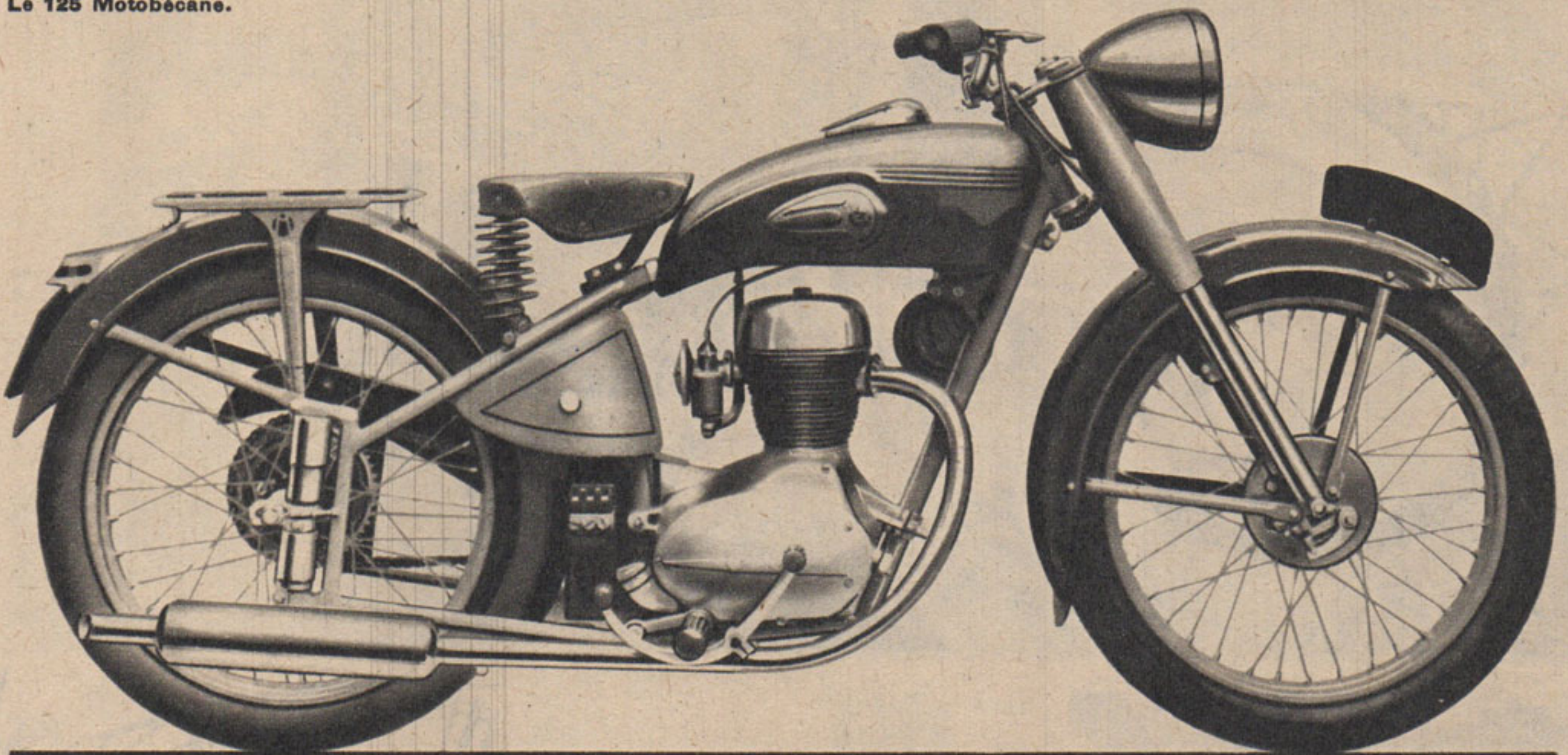
La nouvelle fourche télescopique Monet-Goyon.



Le 125 cmc. Terrot E.T.D. à soupapes en tête.



Le 125 Motobécane.



de ces solutions; malheureusement elles sont, pour beaucoup, hors de leur portée.

Cependant leurs observations sont en partie réfutables. Si certaines marques ont abandonné le 100 cmc., d'autres l'ont conservé ou ont prévu un 125 rustique de prix abordable; il en est ainsi d'Alcyon, Automoto, l'original Deryn, Peugeot, Motobécane avec son 4 temps latérales, Monet-Goyon avec son Villiers et Terrot; ceci représente tout de même une diversité de modèles tels qu'il serait bien rare que chacun n'en trouve pas un au moins à son gré.

En 125 cmc. on peut faire la même discrimination qu'en 50 cmc. entre les

marques qui fabriquent intégralement et celles qui s'adressent au dehors pour leurs moteurs.

Peugeot, parmi les « grands » demeure le seul attaché au moteur 2 temps. Il est parvenu d'ailleurs à atteindre un haut coefficient de sécurité, de rendement tout en conservant une indiscutable économie de consommation.

Le 125 Peugeot est offert à la clientèle en divers types de prix différents depuis le Standard à 3 vitesses jusqu'au luxueux 4 vitesses à sélecteur et suspension télescopique avant et arrière.

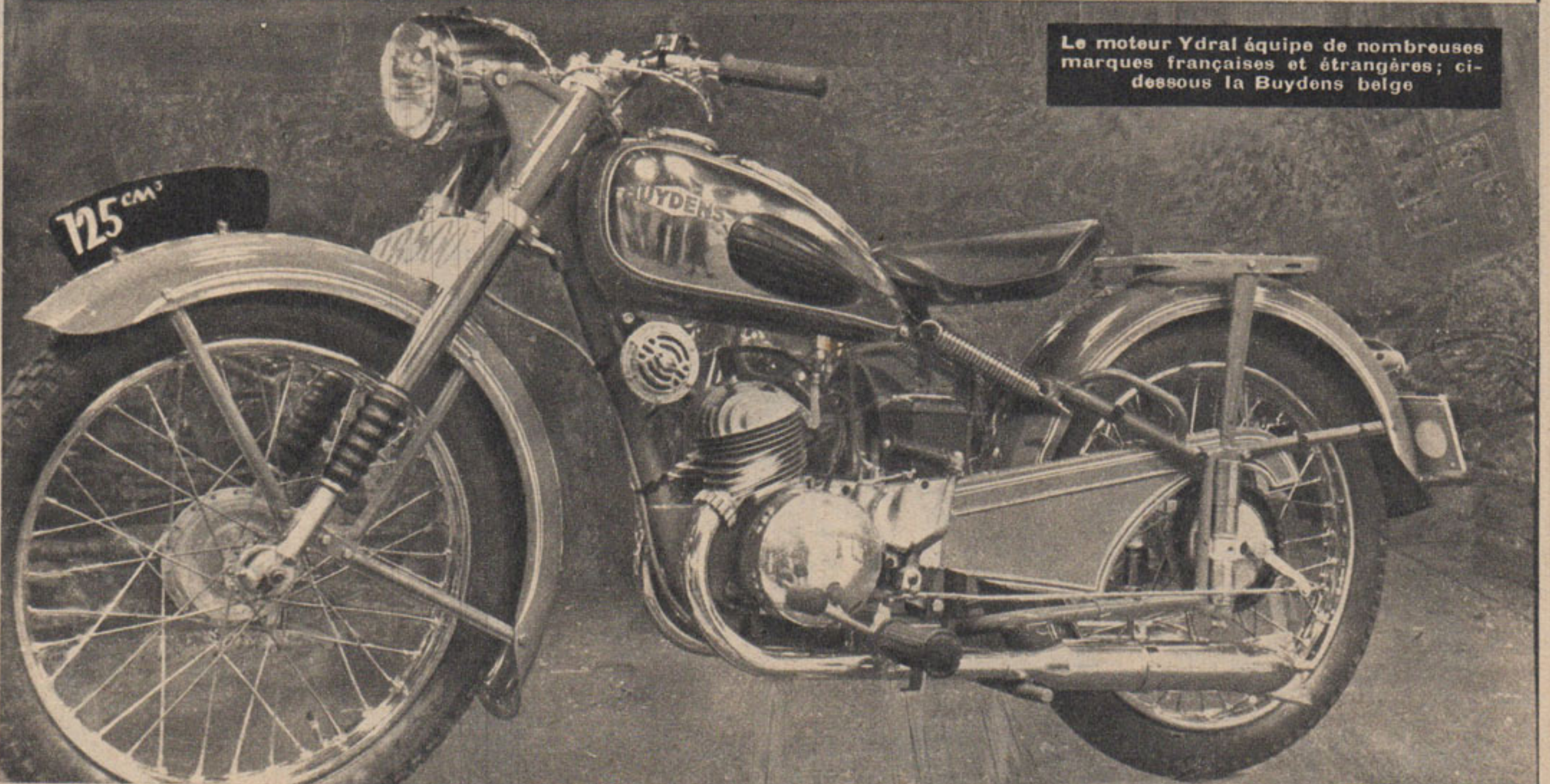
Motobécane produit deux 125 cmc. : celui avec bloc-moteur à soupapes laté-

rales, une vieille connaissance sans cesse améliorée, sobre, silencieux, increvable et son sportif Mobyclub à culbuteurs, 4 vitesses au pied, avant télescopique et suspension arrière.

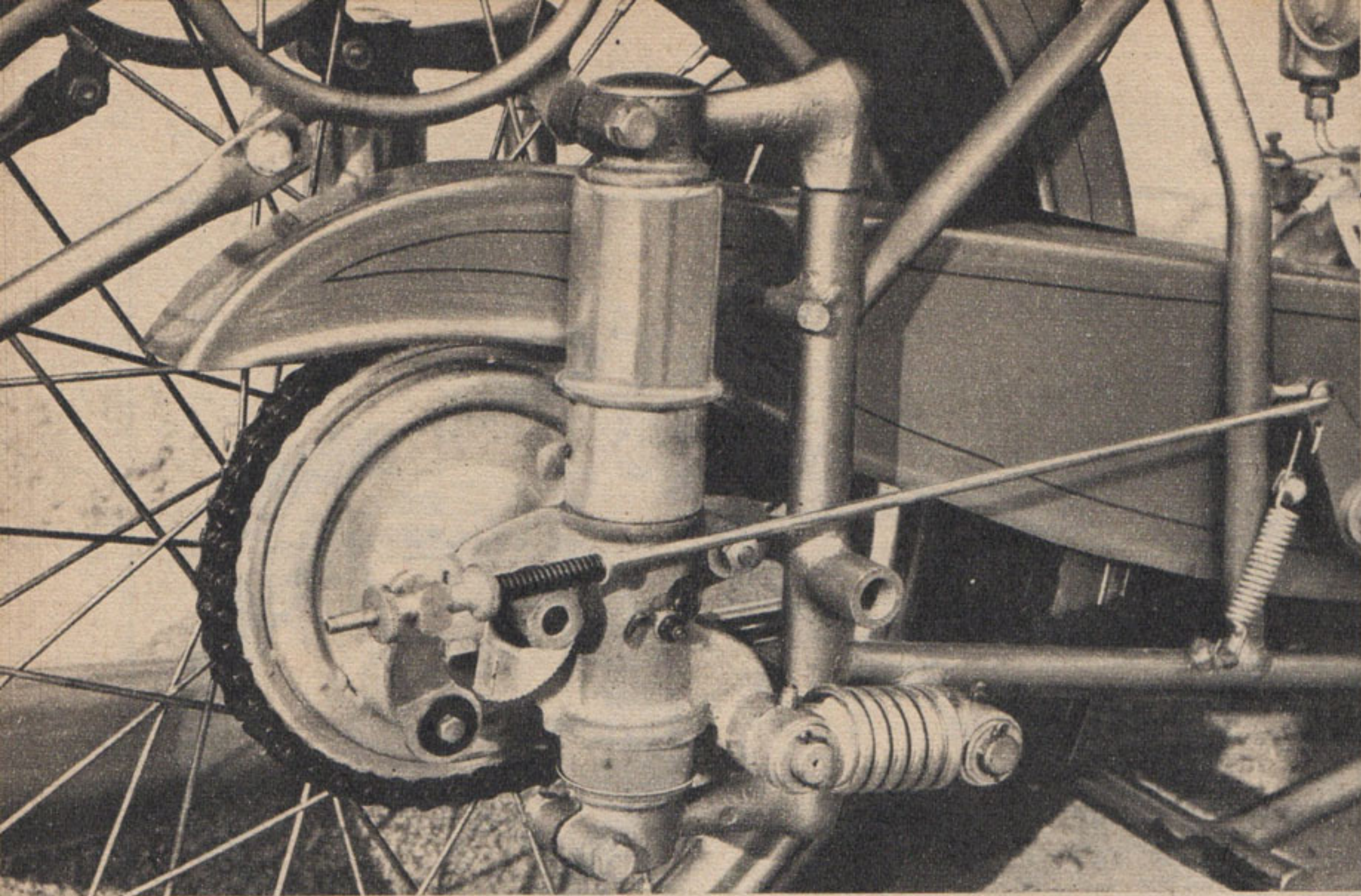
C'est également un 125 culbuté que nous connaissons chez Terrot, vélomoteur de belle présentation sobre et bien finie.

La vogue de ces deux marques et la quantité de machines en circulation nous dispensent de les décrire à nouveau dans le détail. Parmi les autres marques fabriquant intégralement leurs vélomoteurs on relève :

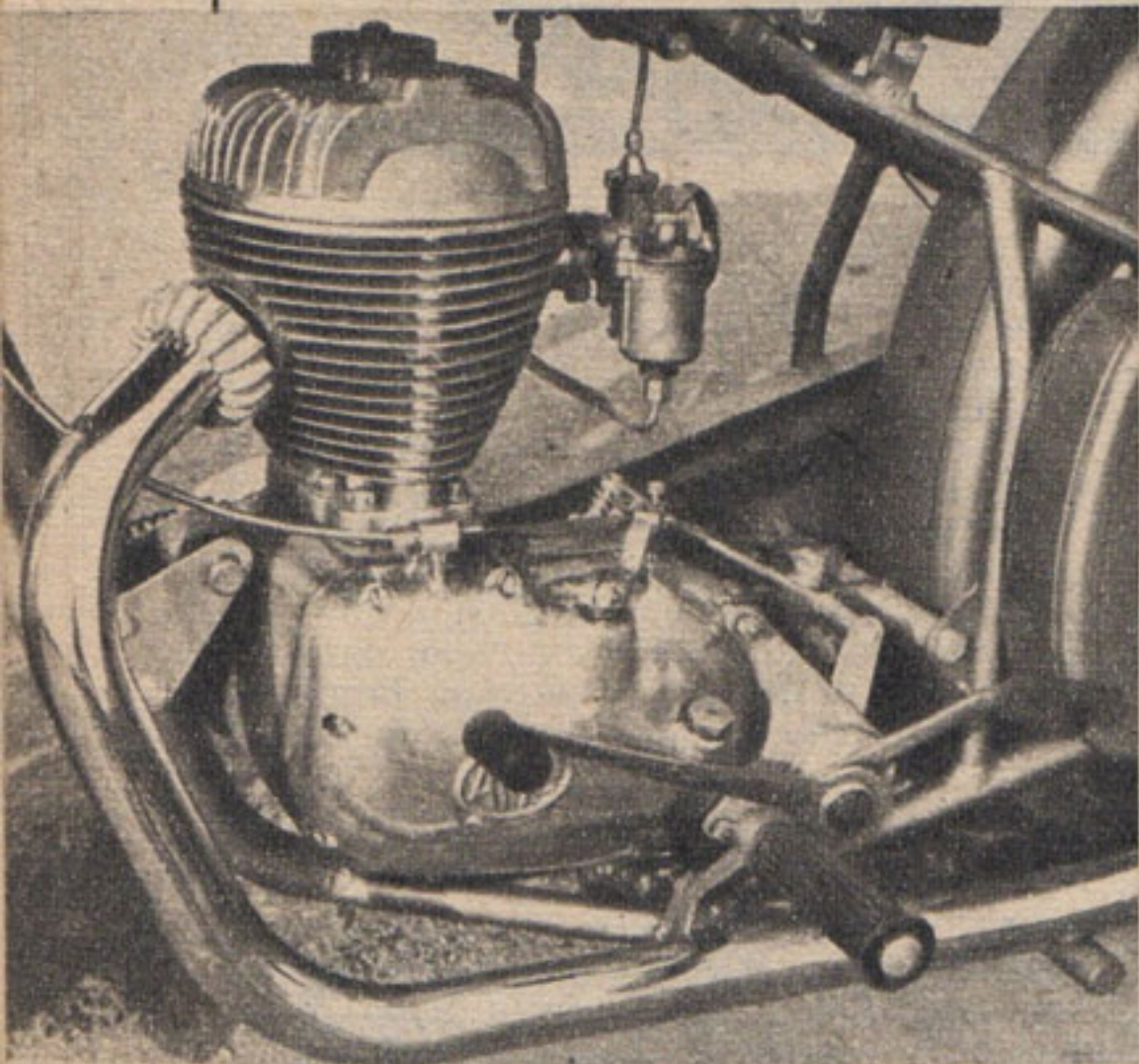
Alcyon Zürcher et ses divers types, René Gillet avec son 2 temps à piston



Le moteur Ydral équipe de nombreuses marques françaises et étrangères; ci-dessous la Buylens belge



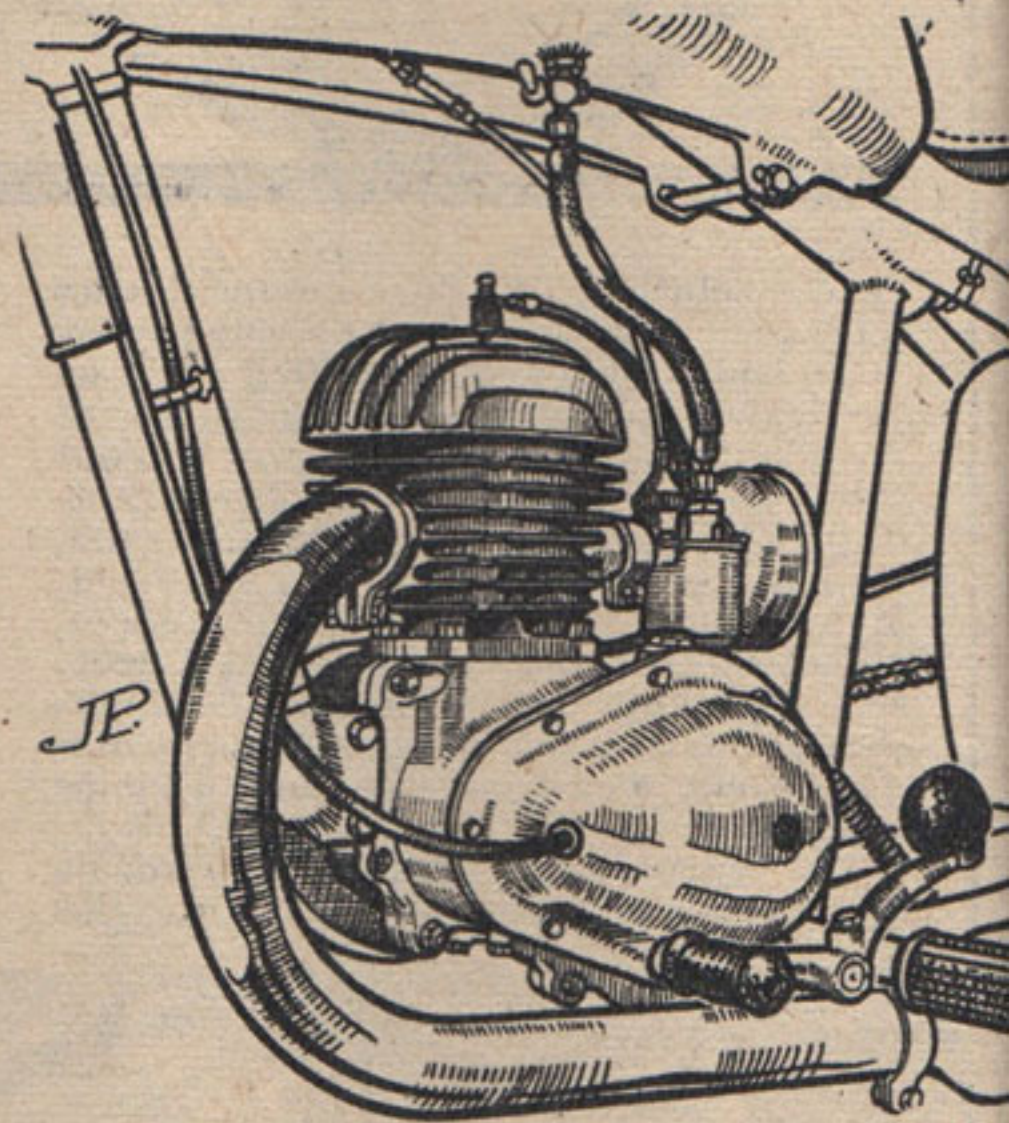
La suspension AR avec correcteurs Grégoire, a conquis certains constructeurs.



Le bloc 125 AMC à soupapes en tête, boîte 3 vitesses, équipe nombre de vélomoteurs.

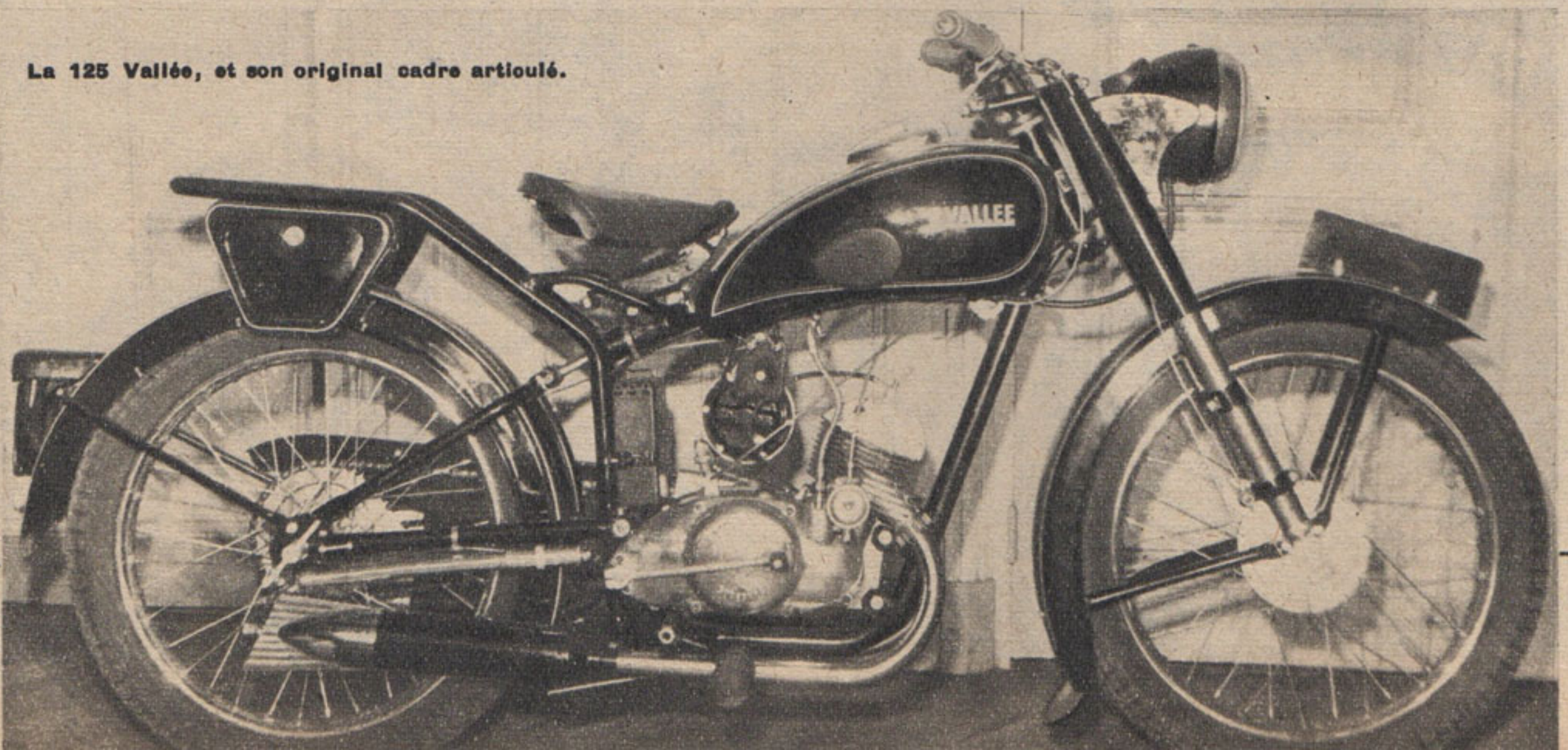
plat et sa boîte 4 vitesses avec une commande par sélecteur à action continue, Gnome-et-Rhône et Jonghi avec chacun un bloc à 3 vitesses au pied, nerveux l'un et l'autre, Magnat-Debon à culbuteurs, et 100 cmc. 2 temps, Monet-Goyon avec ses 100 et 125 licence Villiers, sa suspension à correcteur Grégoire, Motoconfort et ses deux blocs à 4 temps l'un en latérales, l'autre en culbuteurs, Radior dont le bloc Nervor à éléments distincts présente d'intéressantes particularités, Ravat et ses 2 temps, Ultima, enfin, dont le bloc 2 temps, 4 vitesses au pied, avec rappel au point mort est d'une belle sobriété d'aspect.

Les autres constructeurs font appel à des spécialistes du moteur en 2 ou 4 temps ces différents moteurs ne sont pas nombreux; nous les connaissons déjà: ce sont en 2 temps Aubier-Dunne et Ydral, en

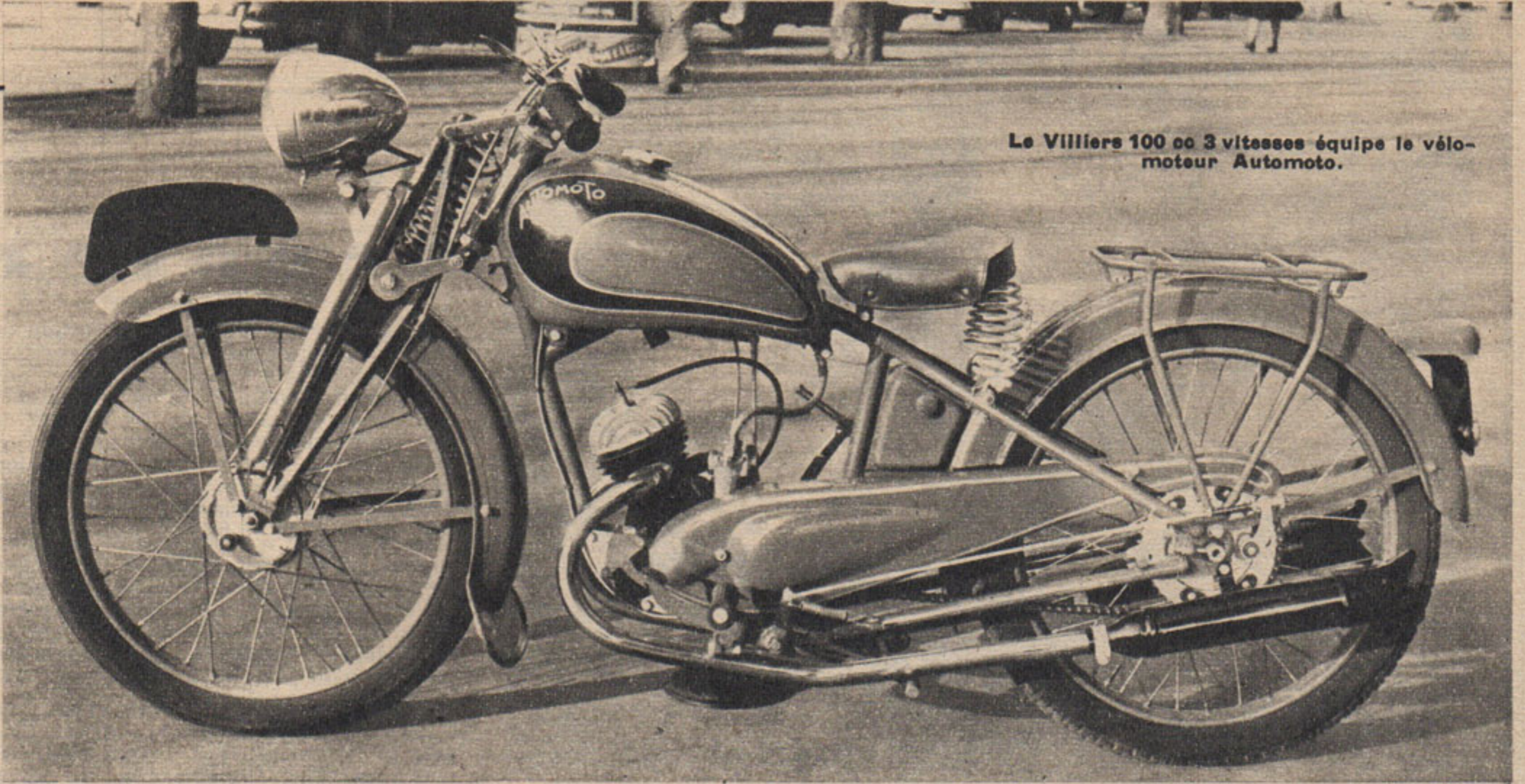


Le moteur du 125 Gnome-Rhône 3 vitesses, machine nerveuses et robuste.

La 125 Vallée, et son original cadre articulé.







Le Villiers 100 cc 3 vitesses équipe le vélomoteur Automoto.

4 temps A.M.C., ce dernier en 3 ou 4 vitesses.

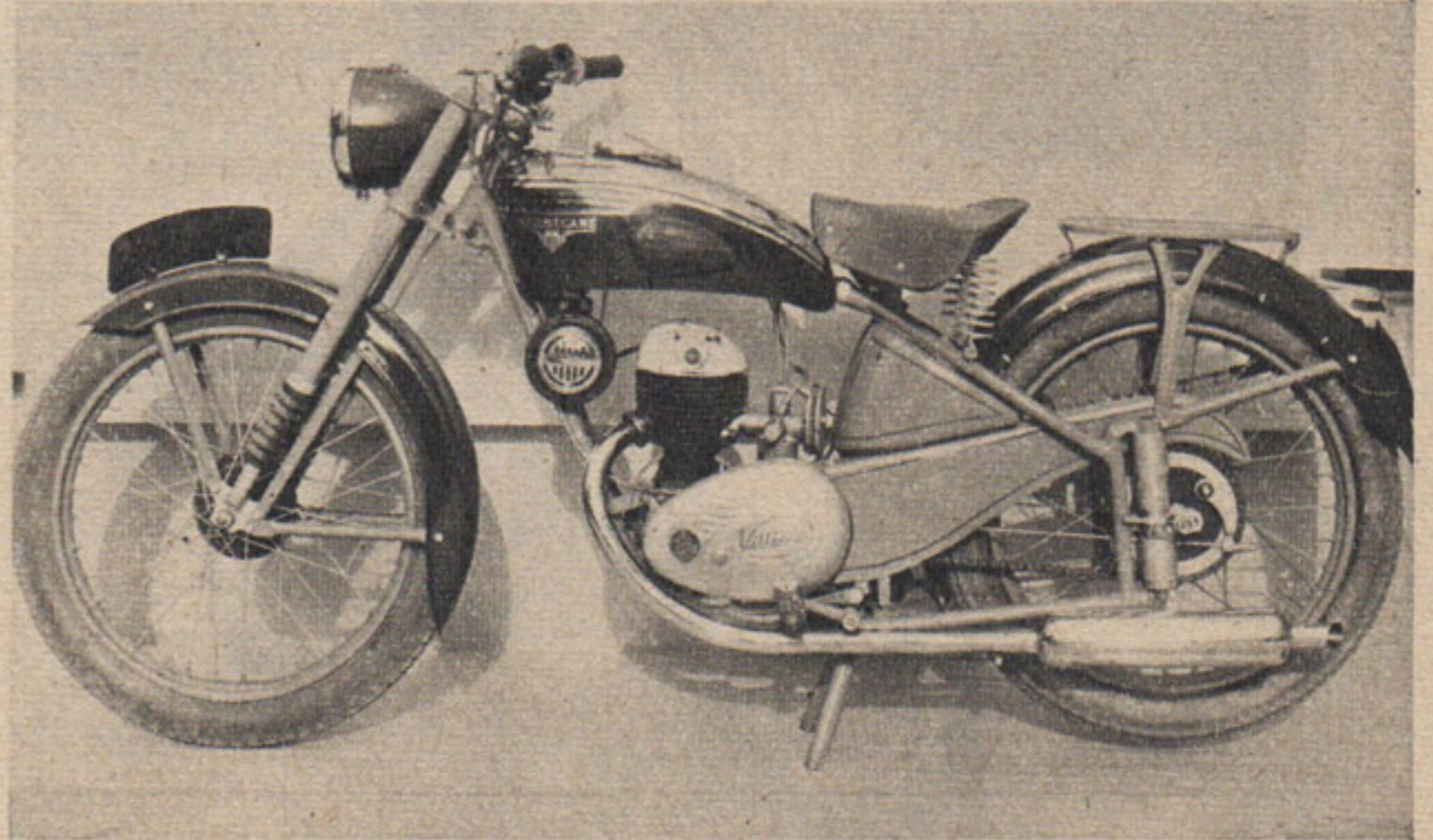
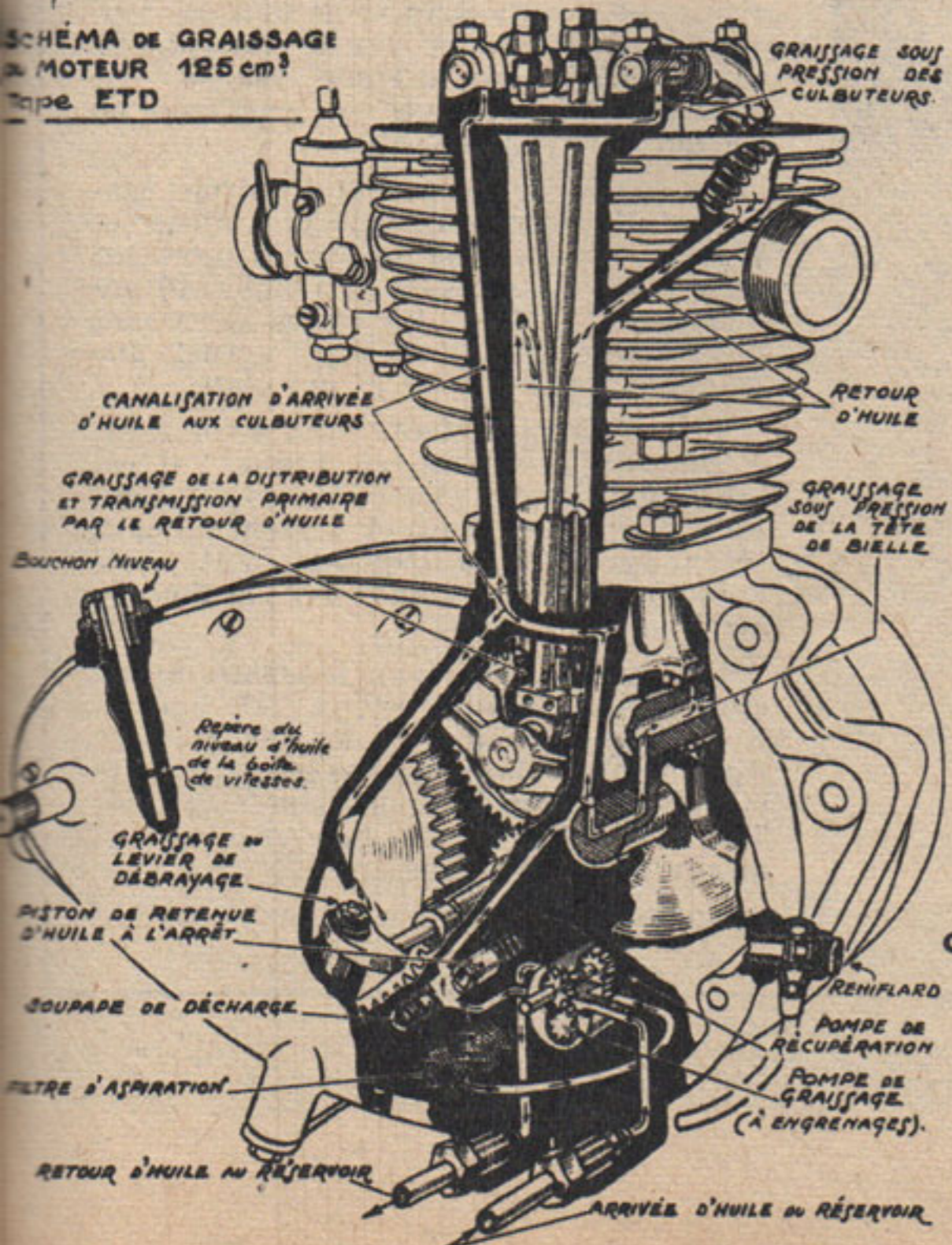
Automoto emploie surtout le Villiers de Monet-Goyon pour les 2 temps et l'AMC pour les 4 temps (D.S. Malterre a adopté soit l'Ydral, soit l'AMC, Guiller également, Koehler-Escoffier le Villiers, M.R. l'Ydral et quand l'importation le permet le bloc Sachs allemand, New-Map l'Aubier-Dunne ou l'AMC; Origan l'AMC ou l'Ydral, et Vallée l'Ydral.

On pourrait encore citer une bonne demi-douzaine de marques dans cette catégorie, mais à part quelques variantes dans les détails et sauf révélation de dernière heure, le tour d'horizon est assez complet et offre à l'acheteur une assez grande variété. C'est dans nos numéros de compte rendu de ce Salon que nous insisterons sur les particularités de chaque nouvelle production.



Le 125 Monet-Goyon, semi-bloc Villiers, et nouvelle fourche télescopique.

SCHEMA DE GRAISSAGE  
MOTEUR 125 cm<sup>3</sup>  
Type ETD



La maison Canadienne Dynamax utilise des éléments Motobéans et un moteur Villiers.

Créé d'un 4 temps moderne (125 Terrot).



Le Scooter Vespa, dont le succès va croissant.



Le Scooter Terrot.

# Le Scooter

Le scooter est la grande révélation de l'année, quoiqu'ayant fait son apparition depuis un certain temps déjà. Ses débuts furent assez timides, au point que nombre d'observateurs doutaient réellement de son succès; puis celui-ci est venu et s'est affirmé rapidement dès que la production en série a permis de répondre sans de trop longs délais à la demande.

Si le scooter n'a pas encore vraiment convaincu les motocyclistes de longue date pour qui le réservoir entre les genoux est une nécessité, il a fait l'enchantement de toute une clientèle nouvelle, qui se multipliant de jour en jour convertira peut être un jour les motards endurcis.

Le scooter a débuté chez nous avec l'A.G.F. des Etablissements Faizant, puis avec le Bernardet, tous deux à bloc moteur Ydral. Dans le même temps les usines Innocenti offraient en importation les premiers Lambretta qui apportèrent leur appoint pour la diffusion de cette formule, assez ancienne d'ailleurs, mais renouée au bon moment.

Vespa vint ensuite; fabriquée sous licence par Acma dans les vastes usines de Fourchambault, son démarrage immédiat fut limité au début par la mise en place des chaînes de fabrication. Aujourd'hui Acma produit environ 200 Vespa par jour et se classe en tête de la production scooter. Les modèles d'origine ont subi quelques modifications de détail, en cours de fabrication, d'autres étant prévues pour les prochains jours.

L'Acma a une organisation puissante; les clubs de Vespistes se développent et se multiplient, les stations-service s'organisent. Rapidement un réseau complet d'agence jalonnait les grands itinéraires. Car le scooter, ce dont on doutait au début, convient très bien pour le grand tourisme et ses performances ne sont pas sensiblement atténuées par le tansad. Le raid Paris-l'Alpe d'Huez réalisé par Georges Monneret avec une passagère en est une preuve irréfutable.

Le succès de Bernardet s'affirme également; le dernier modèle plus allégé et plus fin a contribué au succès croissant de la marque; après les inévitables tâtonnements du début, les frères Bernardet ont réalisé avec leur type actuel une machine bien au point et qui plaît.

Plus récemment Lambretta à son tour, a concédé sa licence en France; il est fabriqué à Troyes; les cadences augmentent progressivement et sortent le plus récent type dont la suspension a été améliorée, le moteur oscillant avec la fourche arrière.

Fabriqué par la Sicvam le scooter Speed créé par Brissonnet est un 115 cmc. à 2 vitesses commandées au pied; il est léger, de prix abordable; sa tenue de route et sa suspension sont des plus correctes. Très maniable il est bon grimpeur et mérite sa vogue croissante.

Scotavia, pour être moins répandu

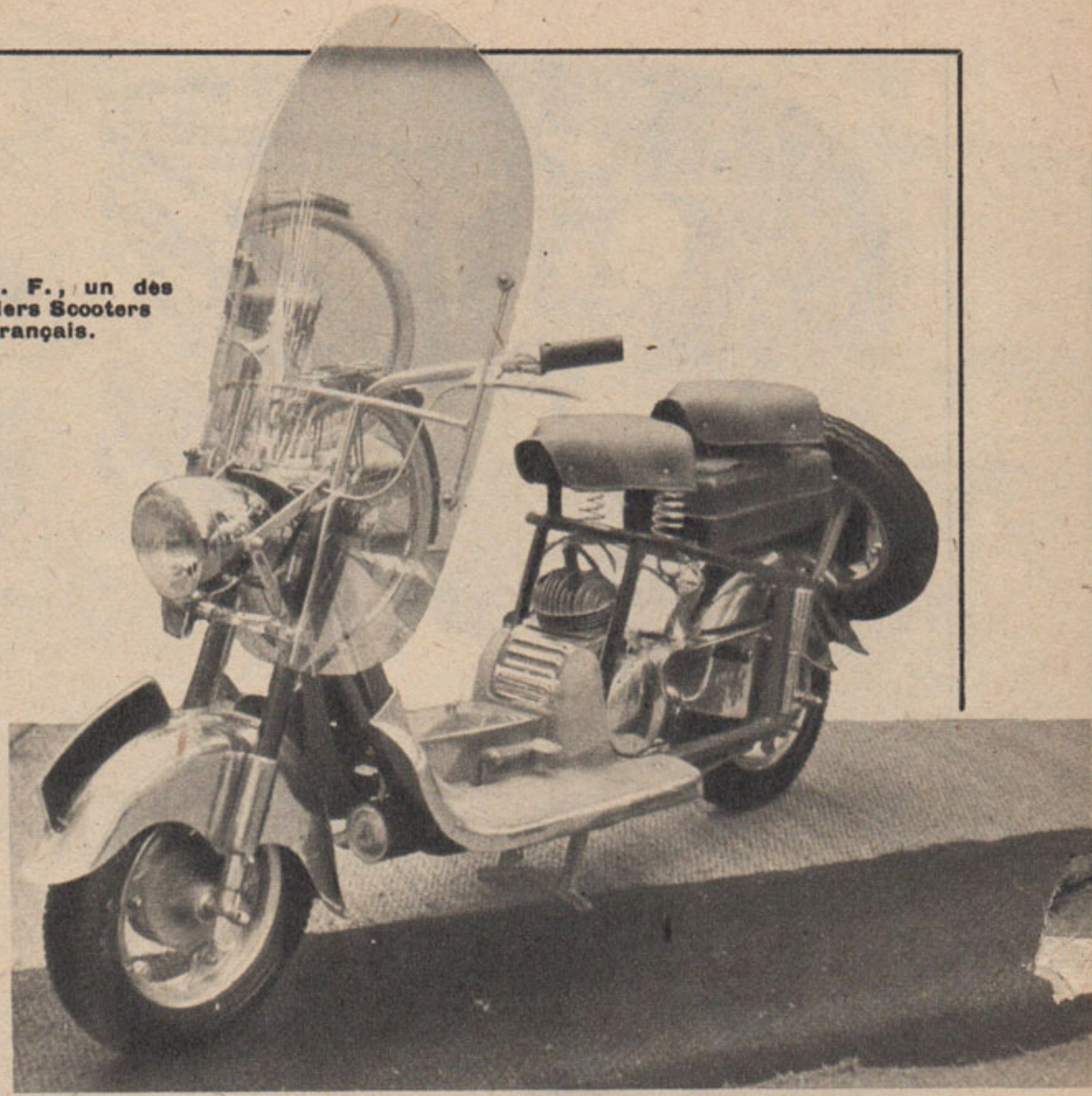
n'en mérite pas moins d'attention. Avec son moteur AMC, il est puissant et confortable.

Guiller présente également un scooter dont la coque est fabriquée sous licence d'une maison italienne; le moteur est un AMC, comme le Stéfa de Saint-Etienne dont le nouveau prototype allégé et affiné vient de sortir. M. Lanoy son créateur peut être considéré d'ailleurs comme un des précurseurs du scooter à l'étude duquel il s'est attaqué bien avant son ère présente.

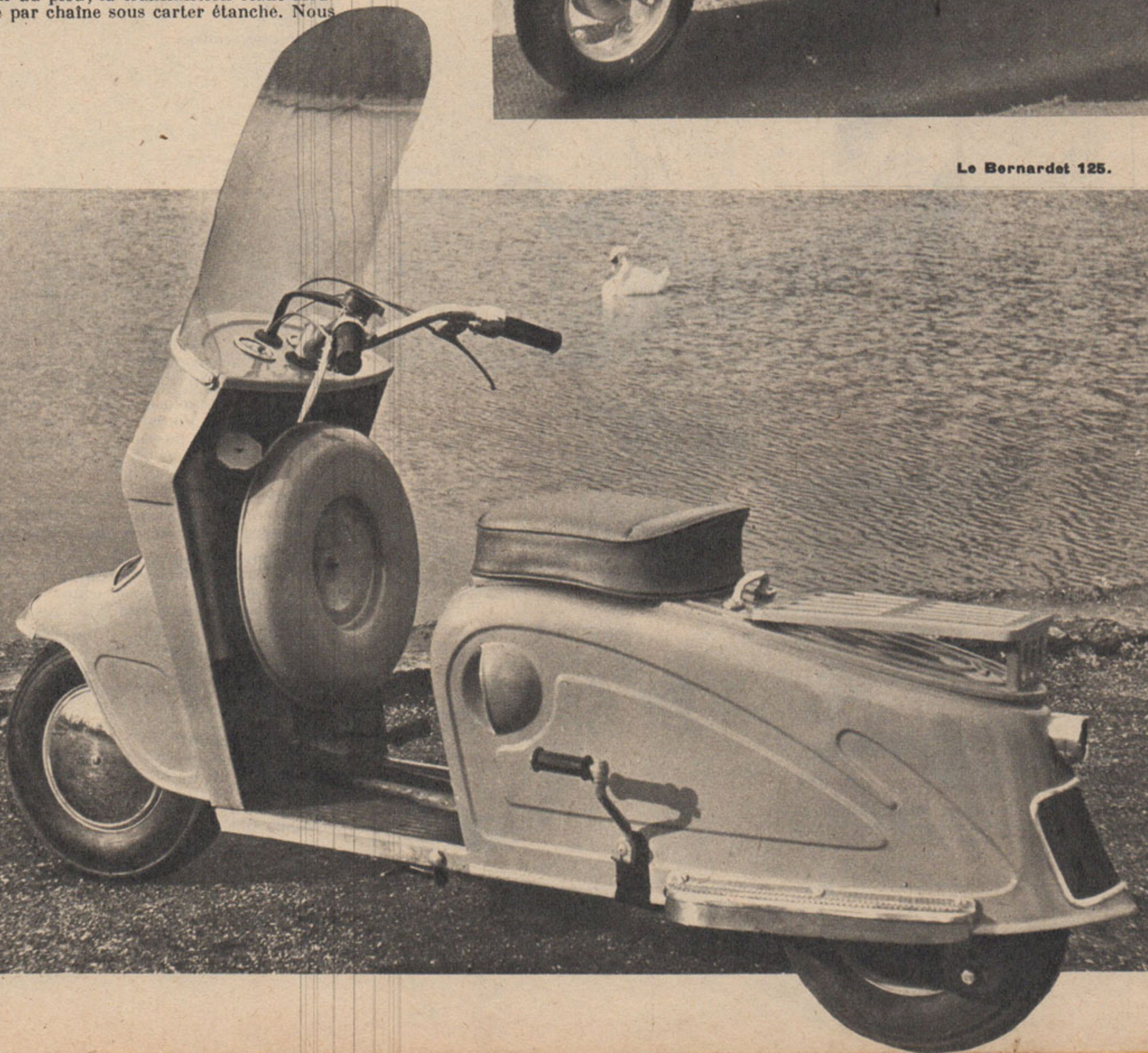
Terrot nous a présenté au dernier Salon son scooter 100 cmc. à bloc moteur 2 temps. D'aspect attrayant c'est un des plus abordables du marché. Terrot a passé cette année à en parfaire la mise au point et à installer sa chaîne de fabrication. La première série est sortie depuis quelques mois, ce salon marquera sans doute son réel départ.

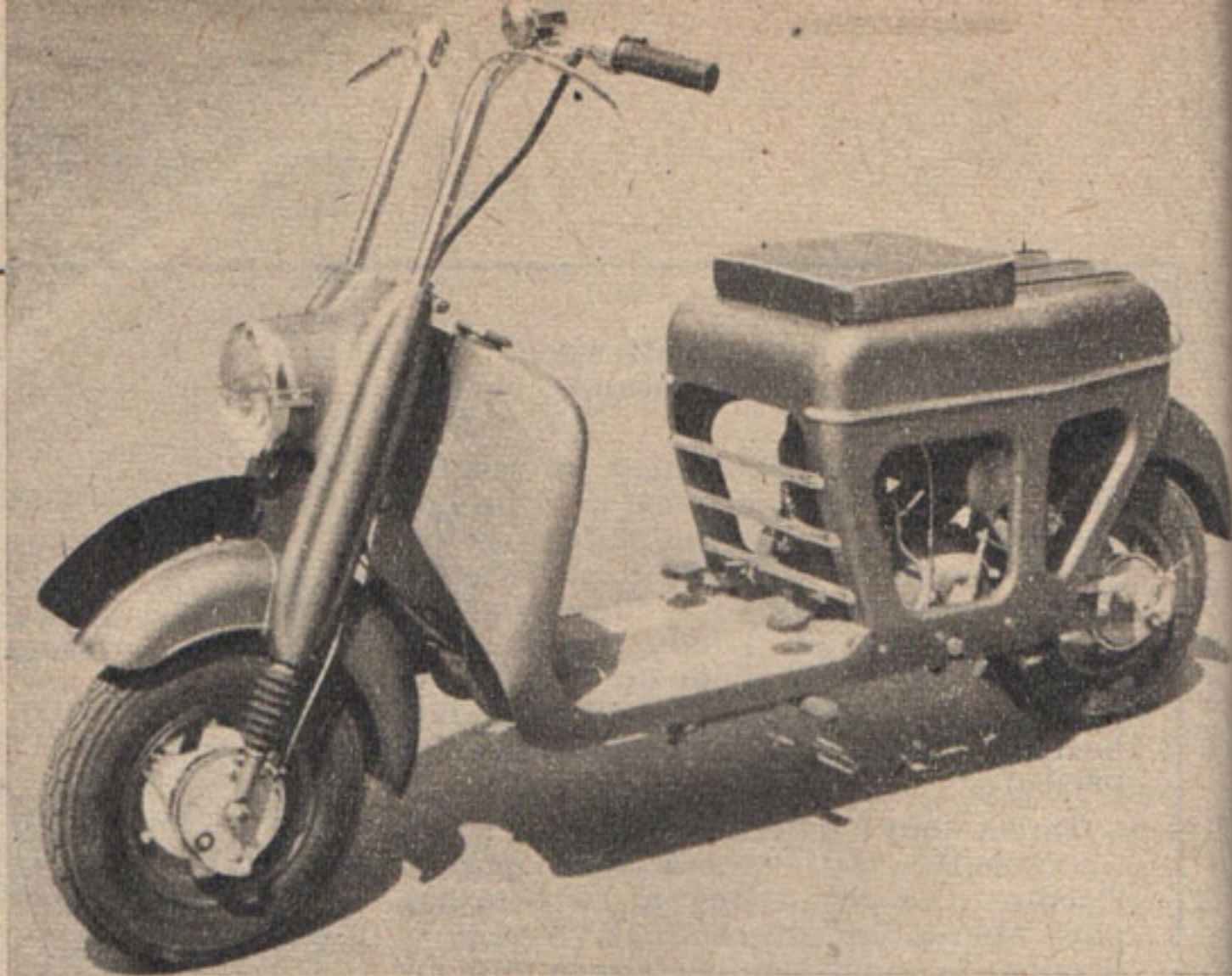
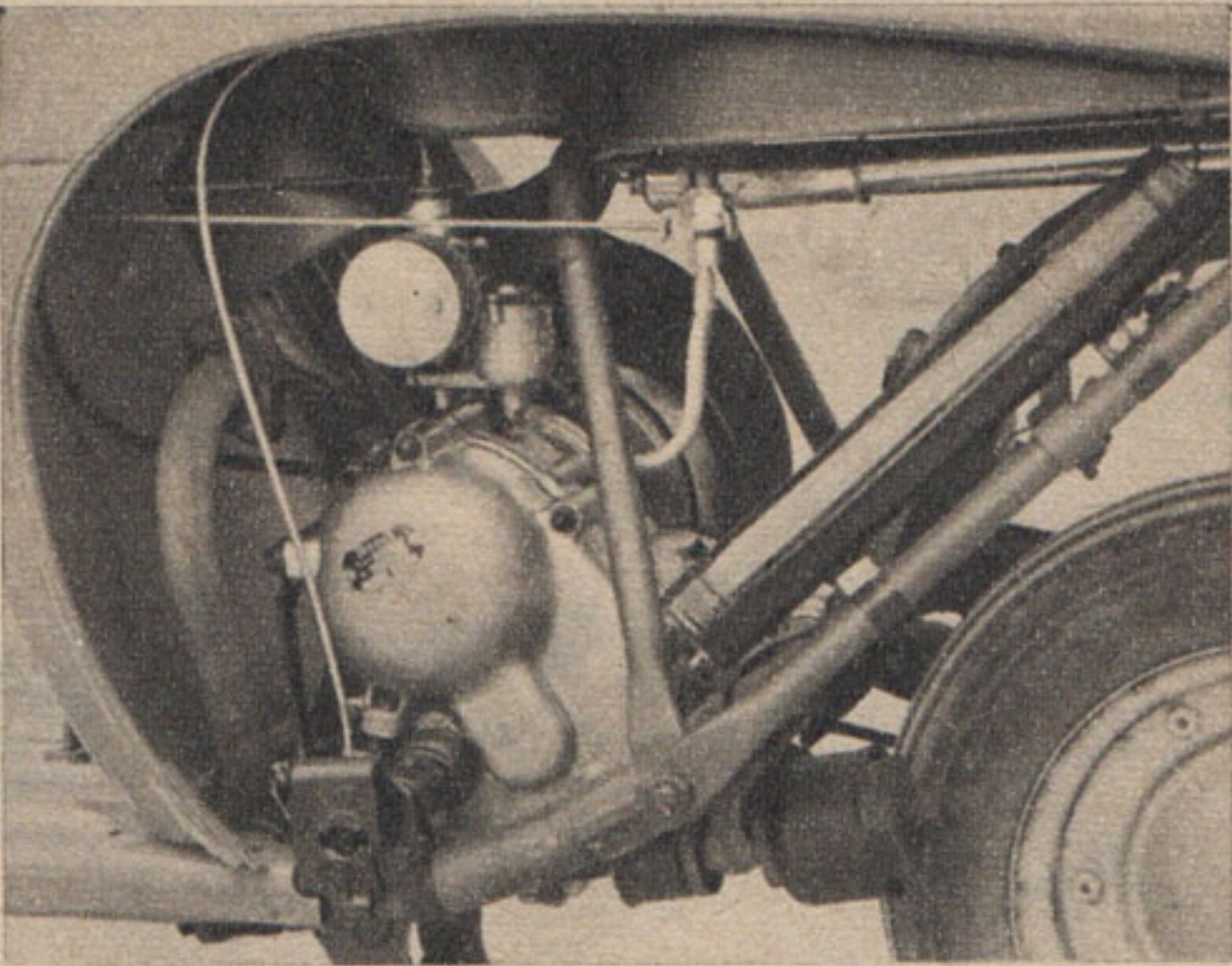
De même, Motobécane a utilisé la période entre les deux Salons pour parfaire le prototype du scooter présenté en 1951 sur son stand. Le modèle définitif dont les premiers exemplaires sont sortis depuis un trimestre contiennent un bloc-moteur de 125 cmc. à culbuteurs avec boîte à 3 vitesses commandées par sélecteur au pied; la transmission étant assurée par chaîne sous carter étanche. Nous

L'A. G. F., un des premiers Scooters français.



Le Bernardet 125.





←  
Le moteur 100 cmc.  
du Terrot.

↑  
Le Speed, 2 vitesses.  
115 cmc.



★  
Le Scooter Guiller.



aurons très prochainement l'occasion d'essayer cette dernière production des ateliers de Pantin.

Le scooter est également représenté en catégorie 50 cmc. par deux marques; les statistiques officielles de production attestent que cette solution présente un réel intérêt pour toute une catégorie d'usagers; c'est au scooter ce qu'est le cyclomoteur par rapport à la moto.

L'un de ces cycloscooters est l'Ardent avec moteur Le Poulain et 2 vitesses par le dérailleur. Il possède à l'avant une fourche télescopique et une suspension arrière par cadre articulé.

L'autre est le Scoto fabriqué par les Etablissements Tubauto; celui-ci est monté avec un 38 cmc. Mosquito à entraînement par galet sur le pneu arrière. Tout le mécanisme est isolé du conducteur par un capotage en tissu plastique imperméable avec fermetures à glissières.

On dit, dans les coulisses que d'autres marques nous offriraient également des scooters; mais le secret est bien gardé; à l'heure où nous écrivons ces lignes aucune précision n'a pu être obtenue; la surprise nous sera peut être réservée, sur le stand même à l'ouverture du rideau. On parle en effet d'un scooter 200 cmc. dont les proportions et le diamètre des roues, entre autres se rapprocheraient assez du genre Galetto de Guzzi ou Vélocette. Cherchez bien!

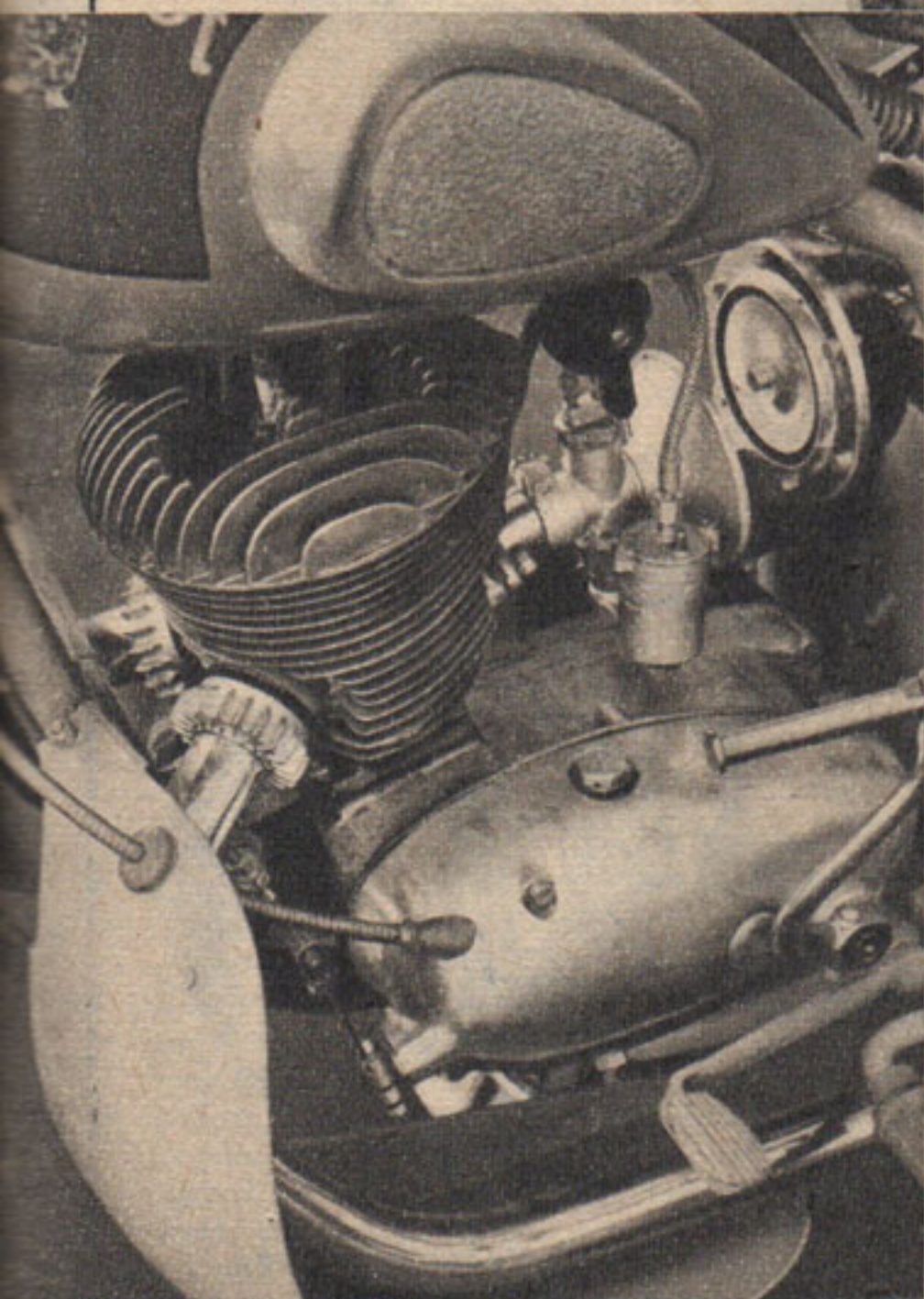
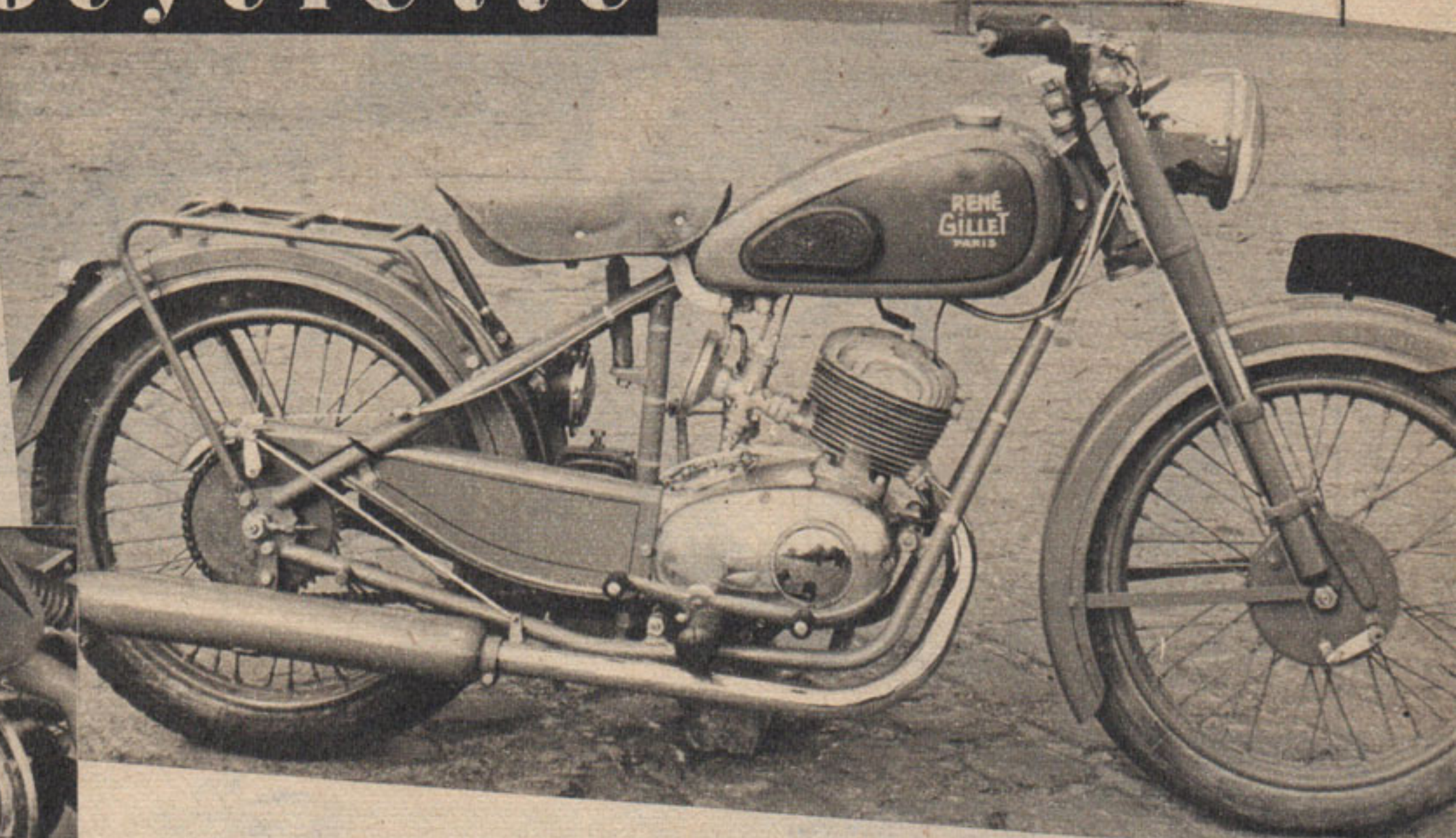


Sur les derniers modèles Lambretta,  
la suspension a été particulièrement  
étudiée.

# la motocyclette

La 250 René-Gillet  
2 temps, 4 vitesses.

Le 175 Peugeot 2 temps,  
moteur à haut rendement.



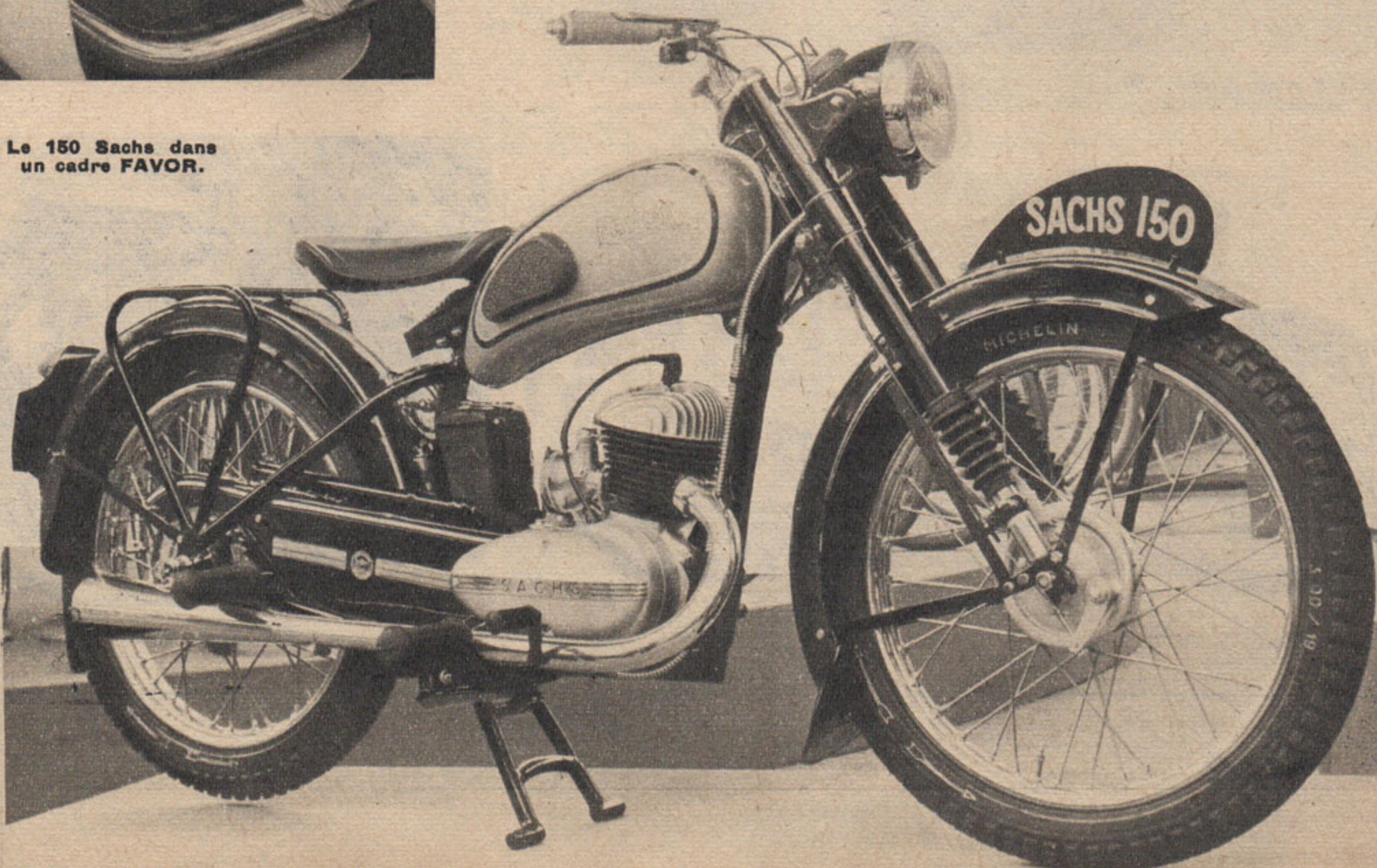
On englobe dans cette catégorie toutes les machines d'une cylindrée supérieure à 125 cmc., les catégories courantes généralement admises, sont : 175, 250, 350, 500, 750 et 1.000 cmc. Il y a eu et il y a encore des cylindrées bâtarde telles les 150, 400 et 600 cmc., mais elles n'ont guère cours chez nous.

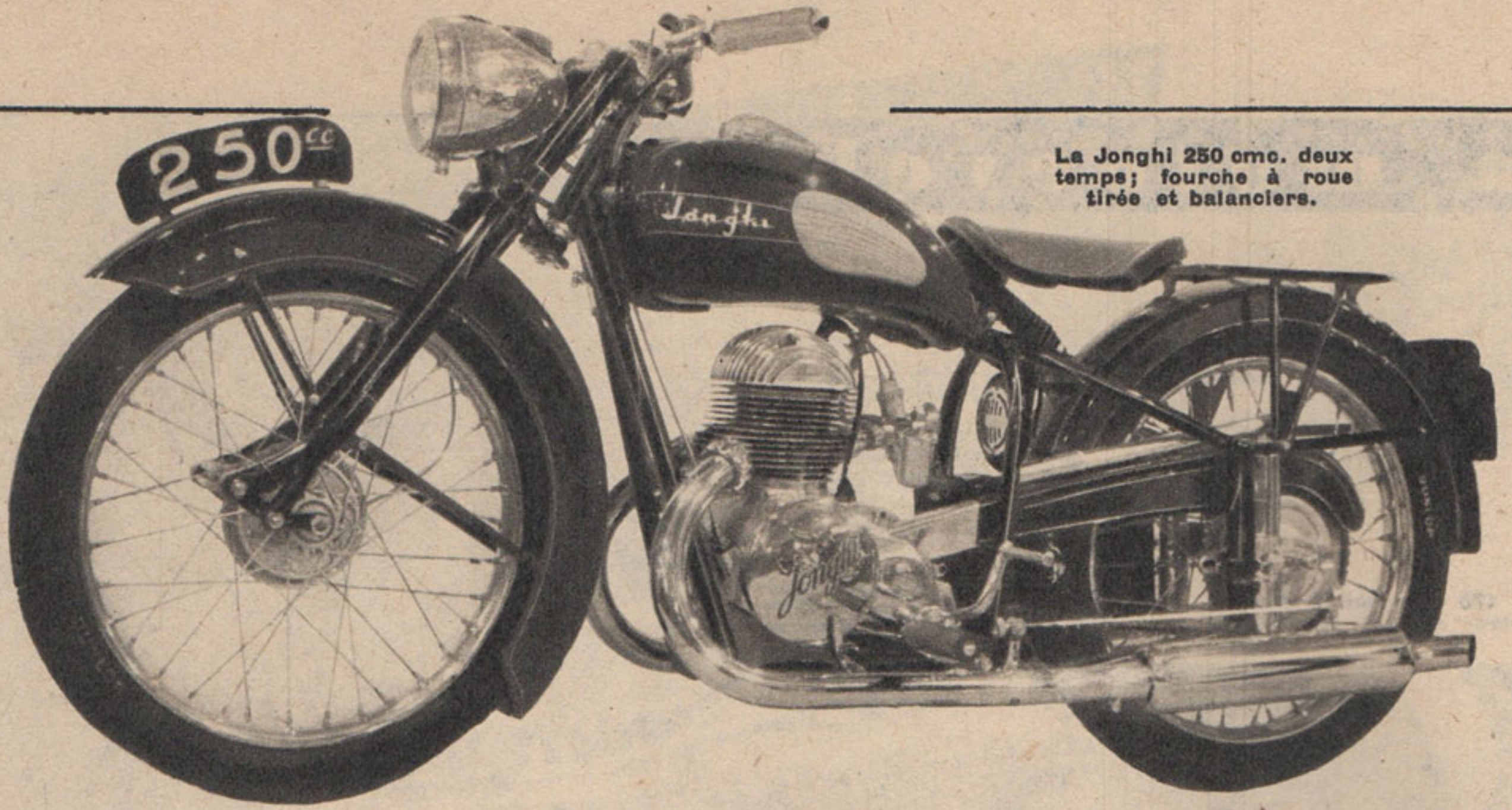
Autrefois toutes ces catégories étaient largement représentées puis les circonstances ont fait que l'effort général a été, pendant plusieurs années, presque exclusivement porté sur les vélomoteurs; en

suite on a tiré des 125 quelques motos légères de 150 cmc. et finalement on est parvenu à la 175 qui a été accueillie avec faveur et s'est rapidement diffusée. Ces motos légères sont couramment produites par Peugeot en 2 temps, Motobécane en 4 temps, Ultima en 2 temps et par la plupart des marques équipées de moteurs AMC ou Ydral. Nous n'osons parler de la 175 cmc. Gnome-et-Rhône, 4 vitesses et suspension arrière ne sachant encore si elle sera ou non exposée.

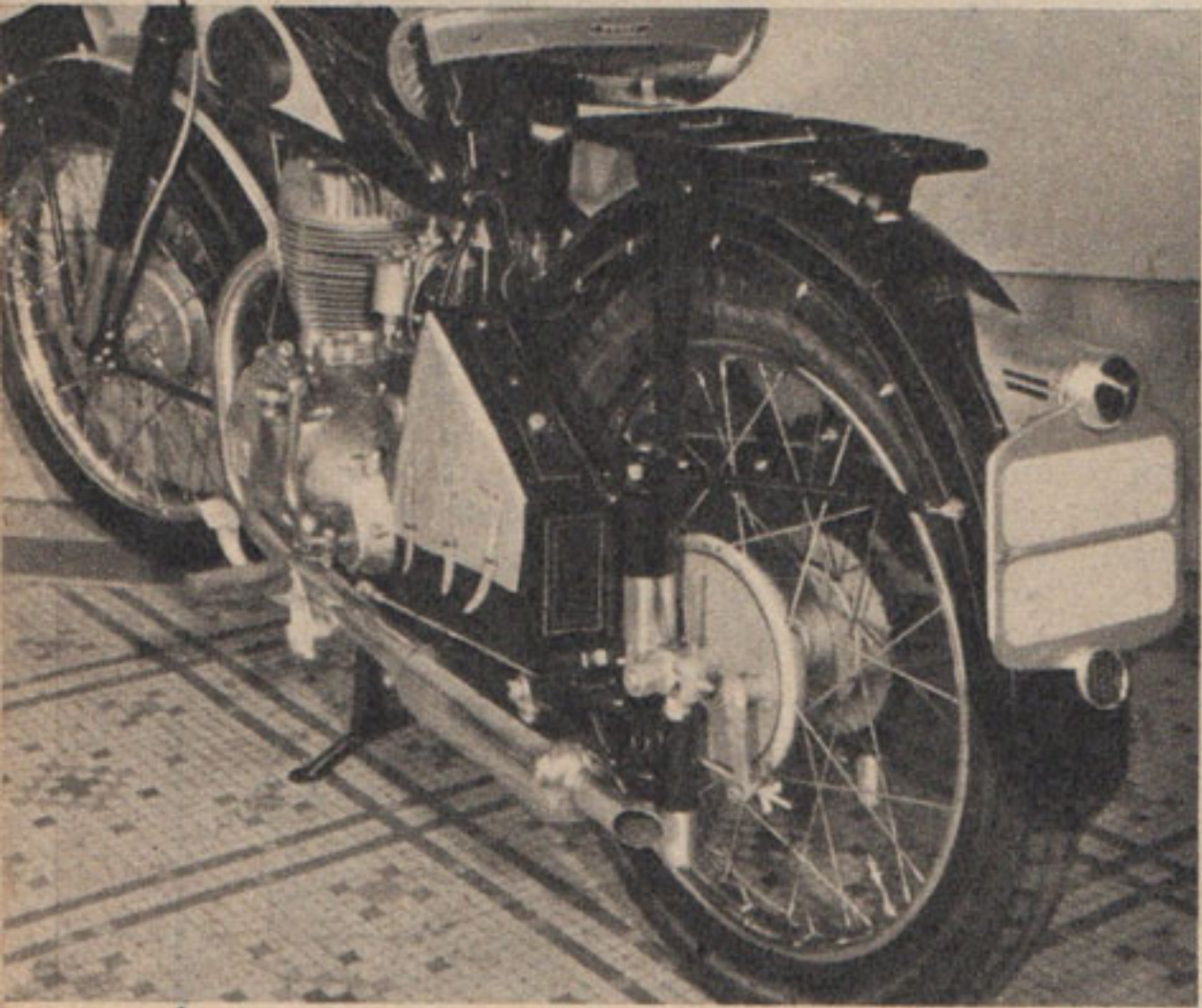
Directement au-dessus nous trouvons

Le 150 Sachs dans  
un cadre FAVOR.

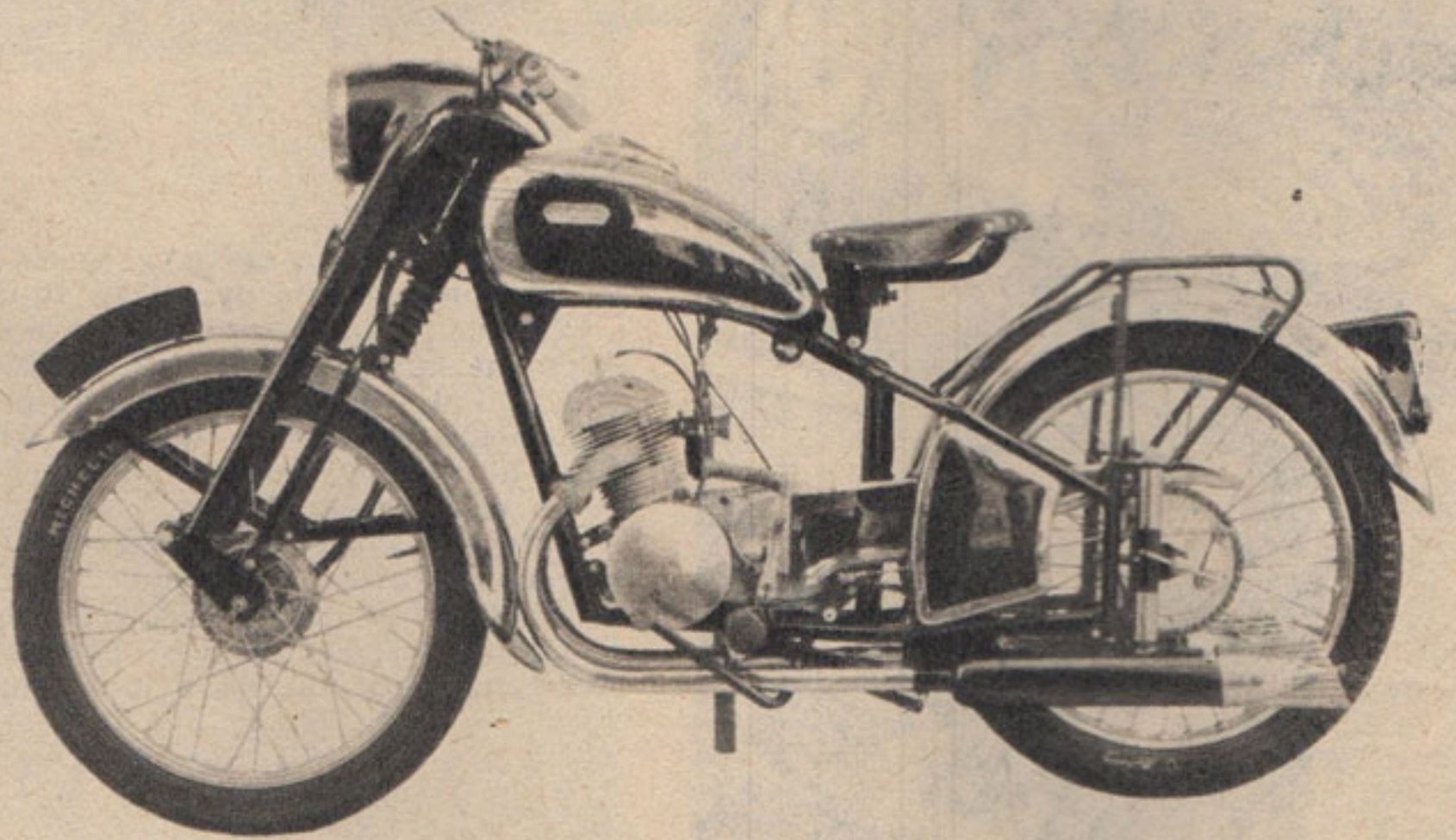




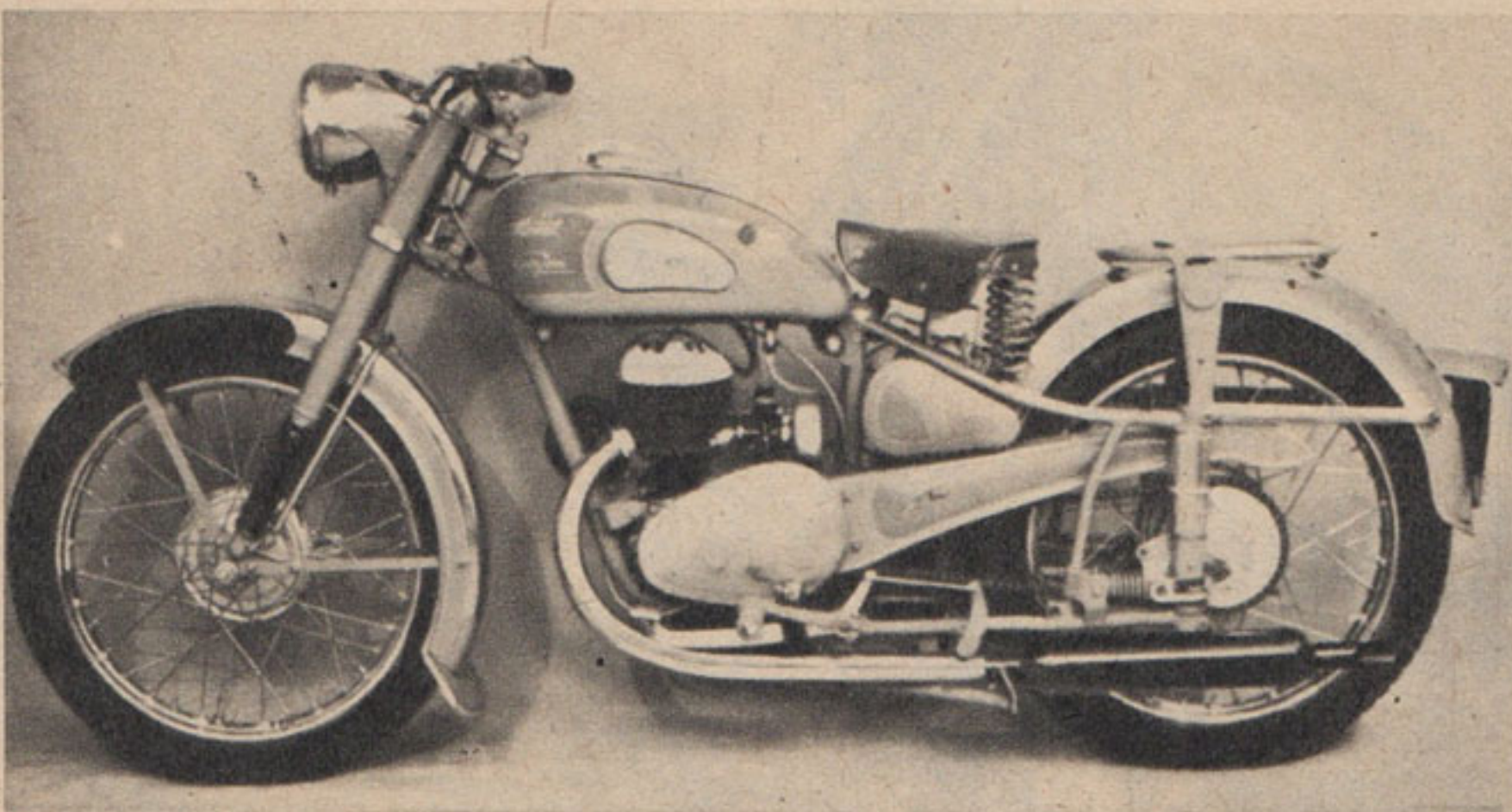
La Jonghi 250 cmc. deux temps; fourche à roue tirée et balanciers.



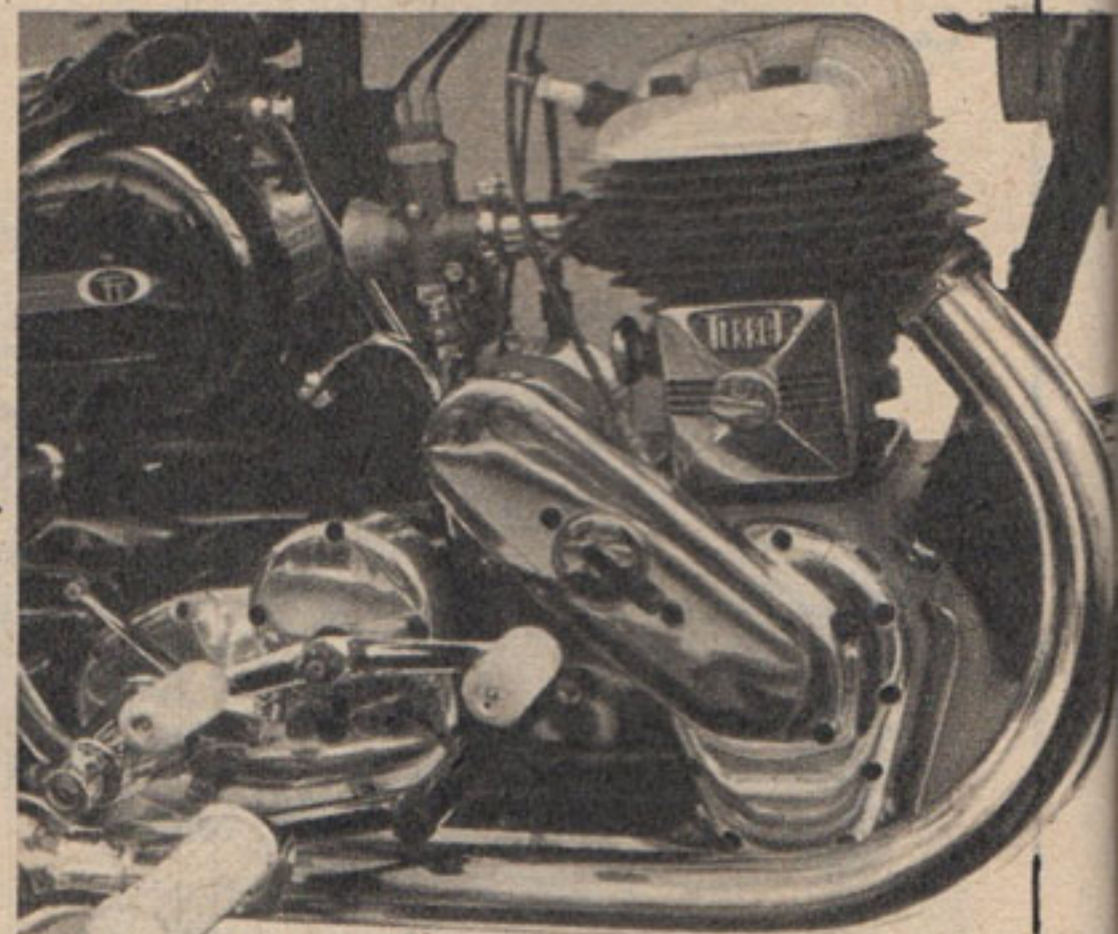
La 175 Aloyon, bloc AMC, suspension Vistoli.



Le bloc 175 Ydral 2 temps, sur une moto Alma.

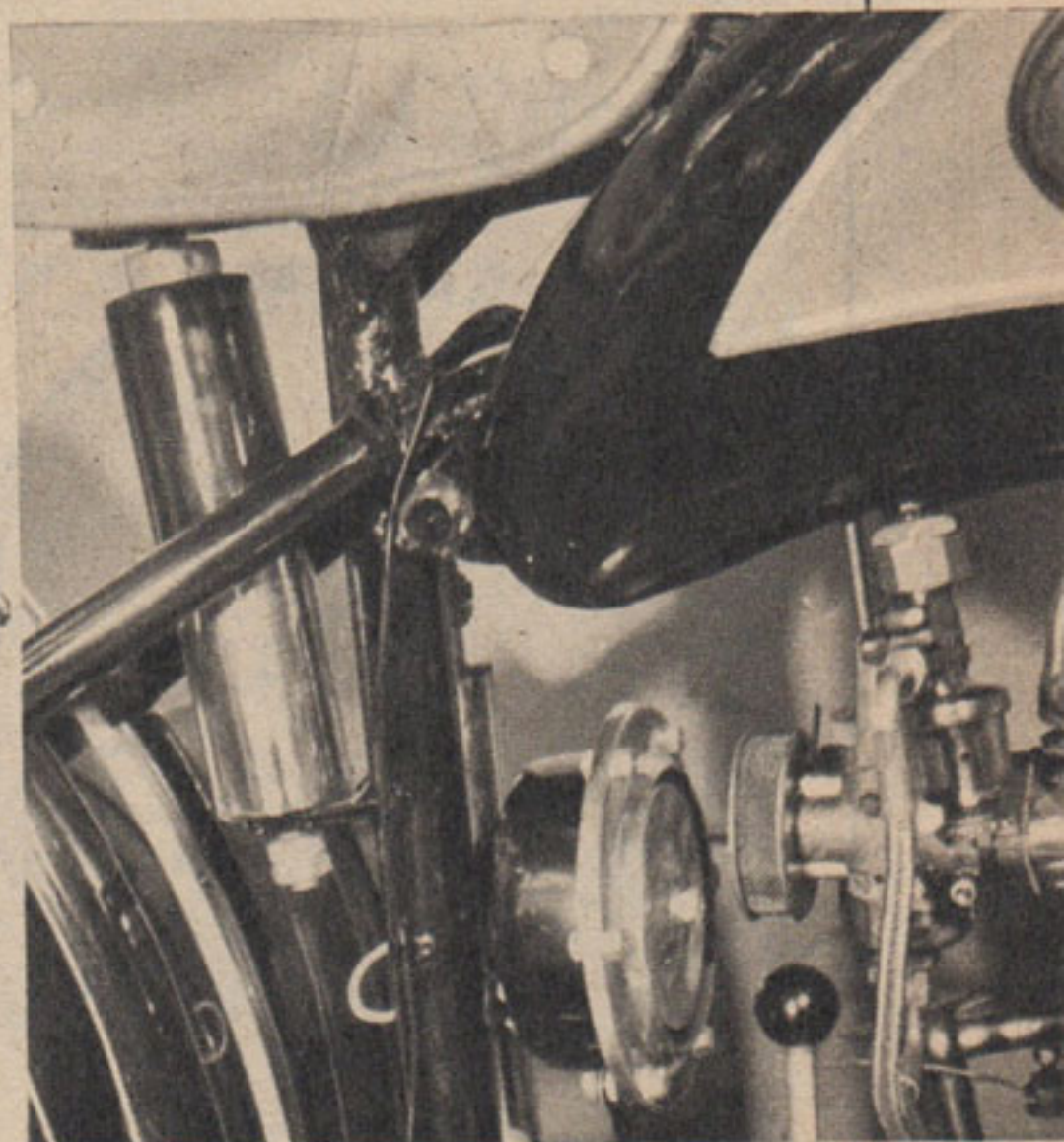
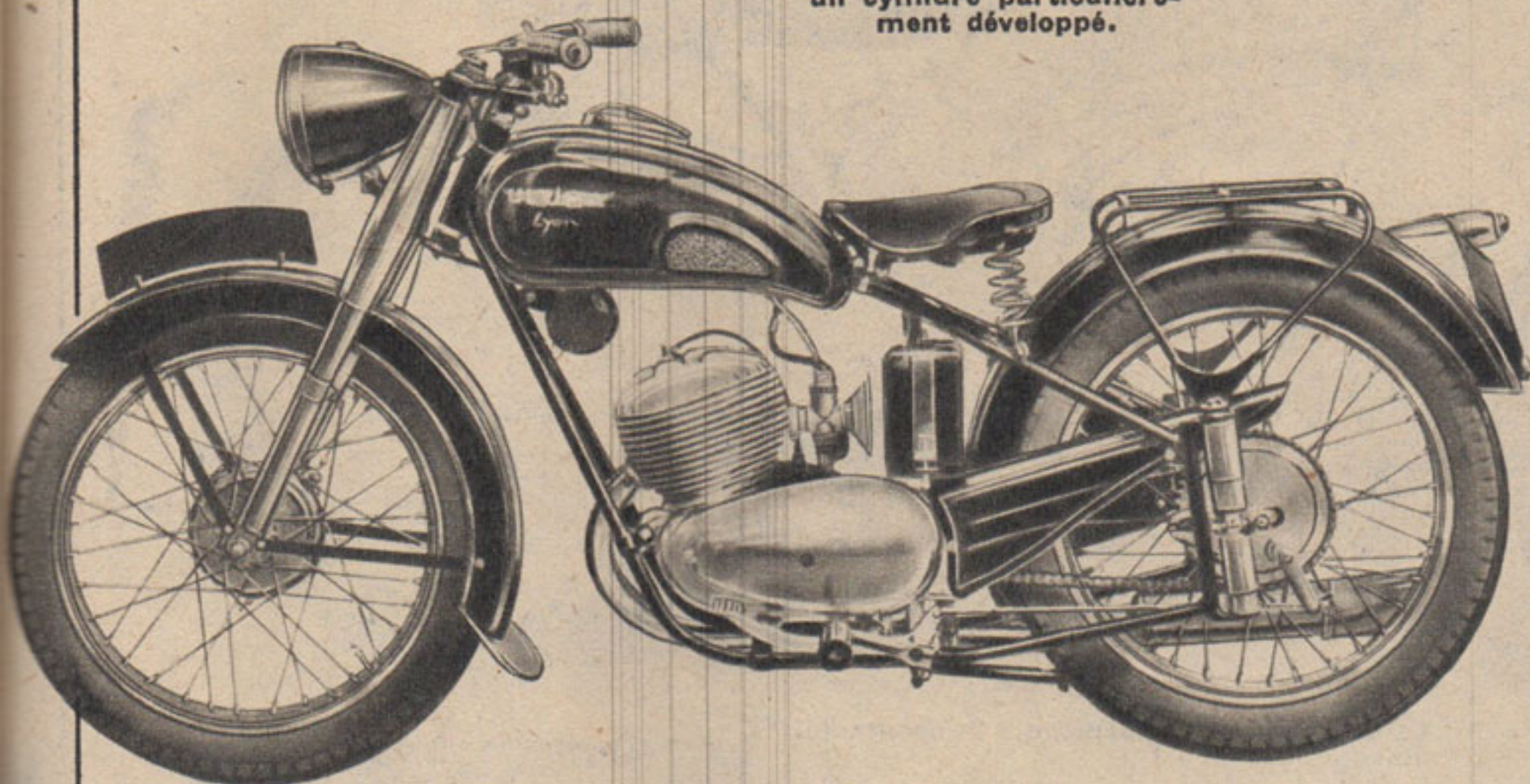


La 200 Monet-Goyon "Shooting-Star".



Le seul 350 français encore construit.

La 175 Ultima possède un cylindre particulièrement développé.



Suspension de selle télescopique et filtre à essence en bout de robinet sur la 175 Aloyon.

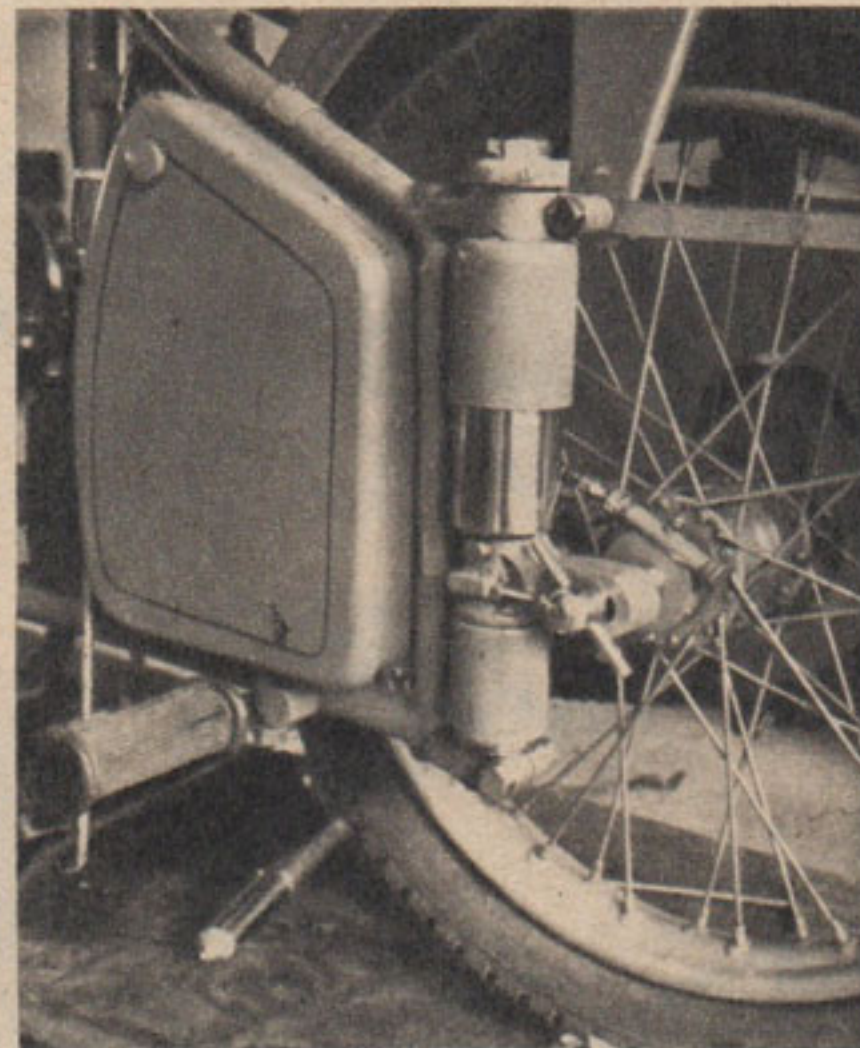
la cylindrée 200 cmc. représentée uniquement par Monet-Goyon et Kœhler-Escoffier.

Au Salon dernier nous avons vu apparaître tout à coup deux modèles de 250 cmc., l'un sur le stand René Gillet, l'autre sur le stand Jonghi. C'étaient l'une et l'autre des 2 temps à bloc 4 vitesses, sélecteur et fourche télescopique. Cette année nous les retrouvons, prêtes à être livrées et améliorées par une suspension arrière.

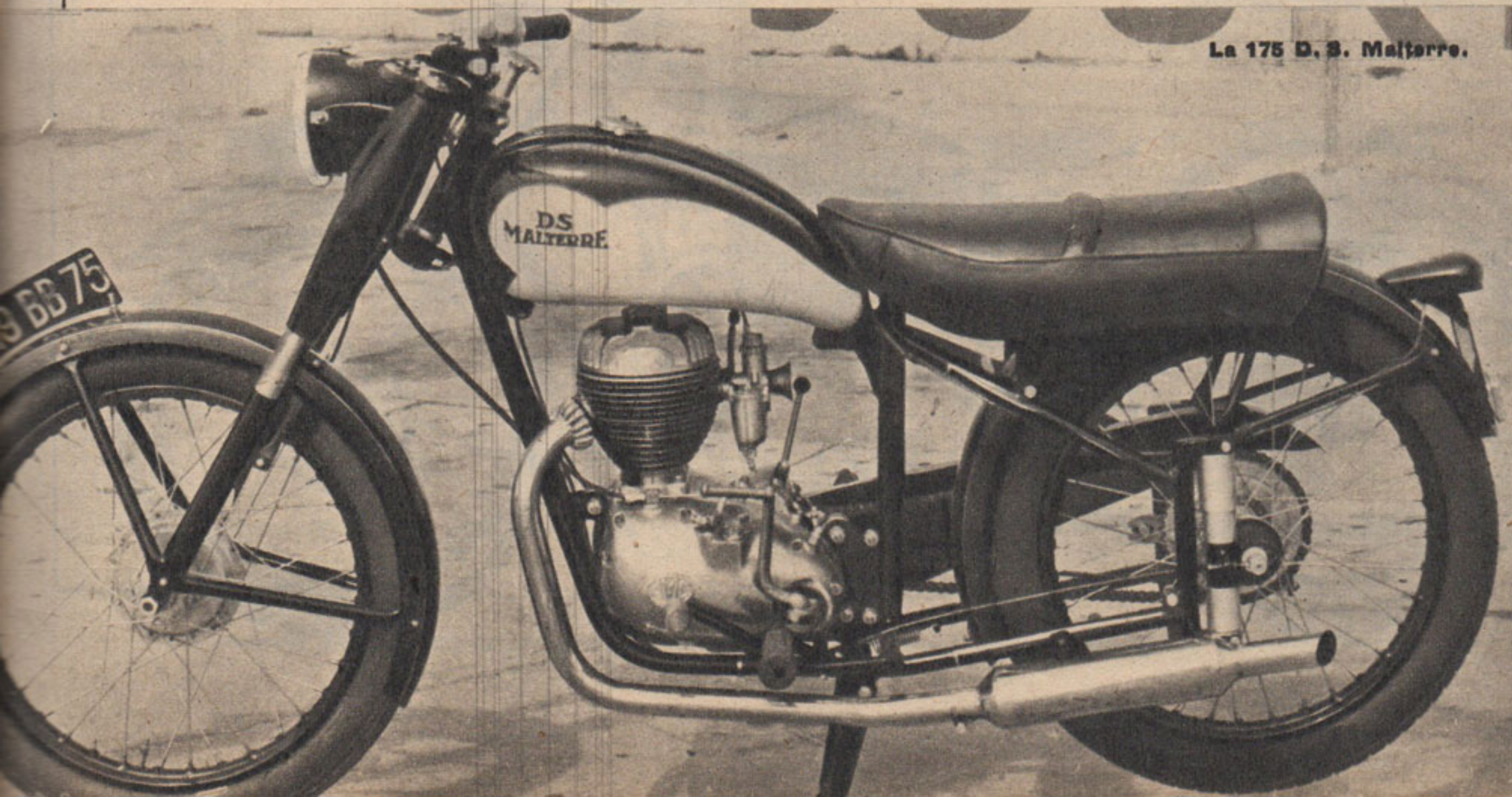
Cette initiative a été suivie; nous ne savons si nous découvrirons sur le stand Terrot la 250 dont on parle depuis quelque temps et sur celui de Motobécane la 350 bicylindre dont un prototype est depuis plusieurs mois en essais. Si ces machines ne sont pas prêtes pour l'exposition, ce ne sera sans doute que partie remise et nous espérons en reparler au début de la saison prochaine. Mais si elles sont présentes à l'ouverture nul doute qu'elles ne soient très entourées : en effet



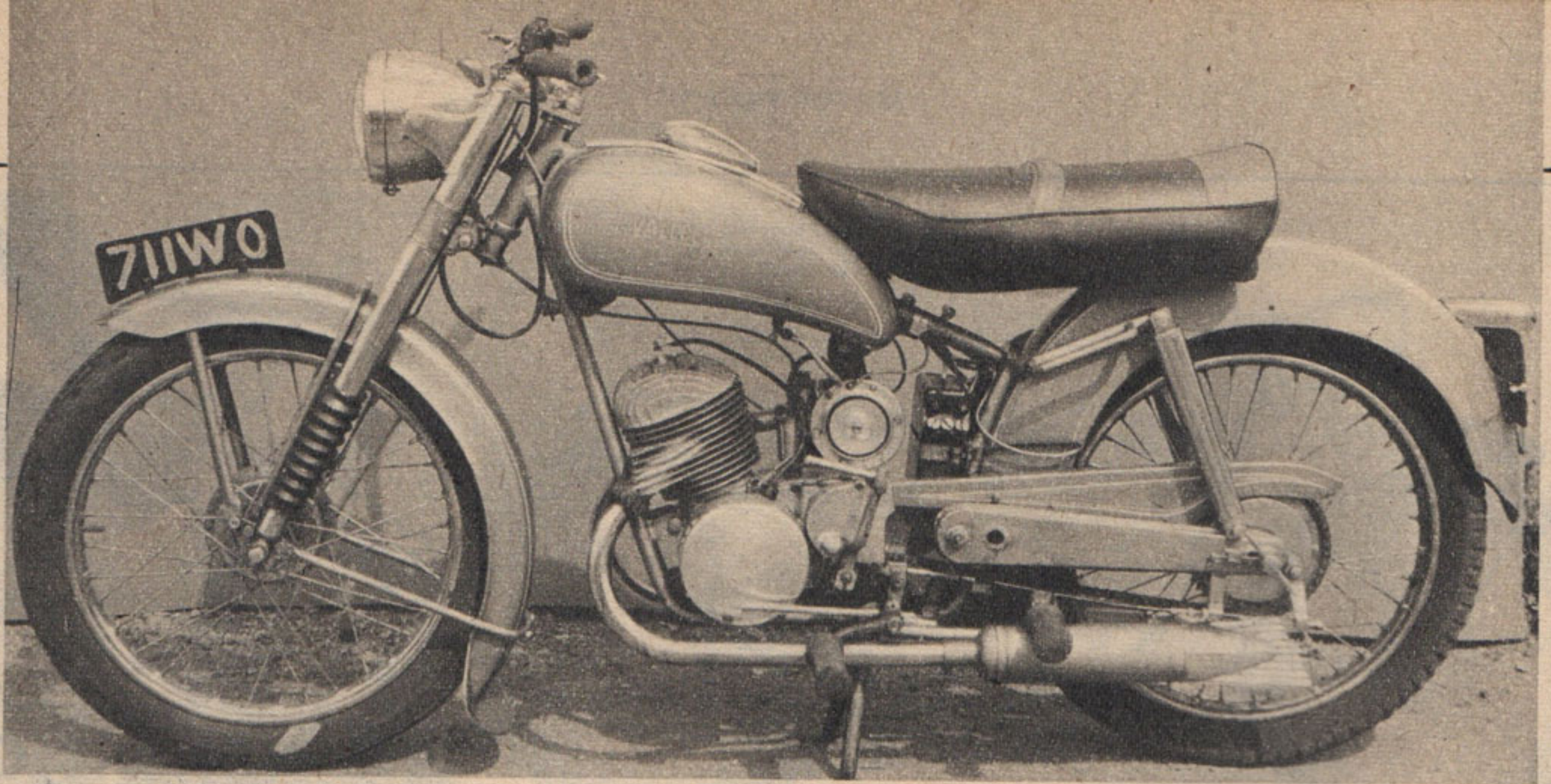
Bernard, durant son raid Paris-Biarritz, sur le prototype 175 Gnome-et-Rhône.



La suspension AR. de la 250 René-Gillet.

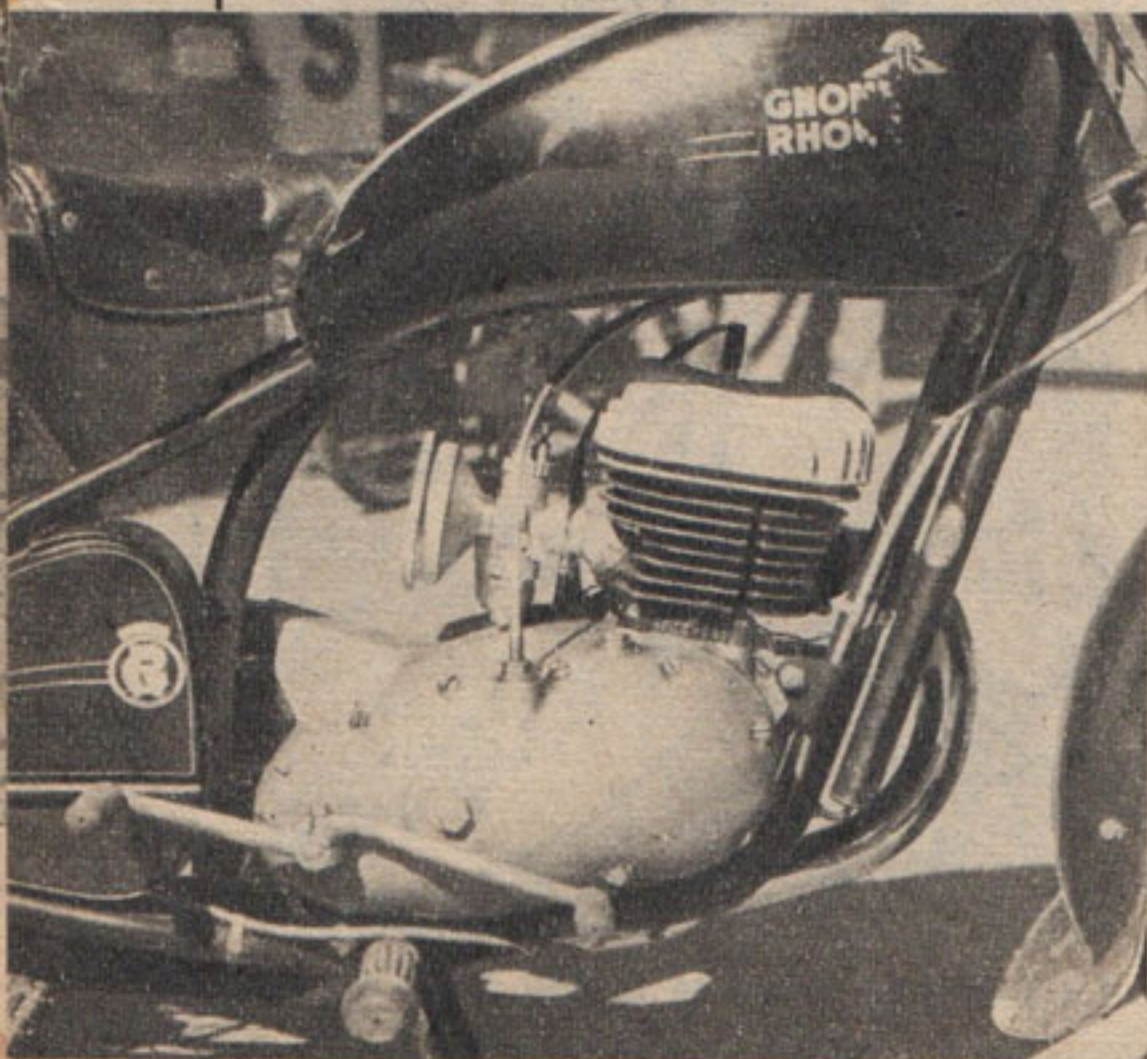


La 175 D. S. Malterre.



Le 175 Vallée à suspension AR. oscillante.

Le prototype Gnome-et-Rhône 175 cmc. 4 vitesses.



l'arrêt presque total des importations prive nombre d'amateurs de motos de moyenne puissance; l'apparition sur notre marché de 250 et 350 modernes ne manquera donc pas d'être très bien accueillie.

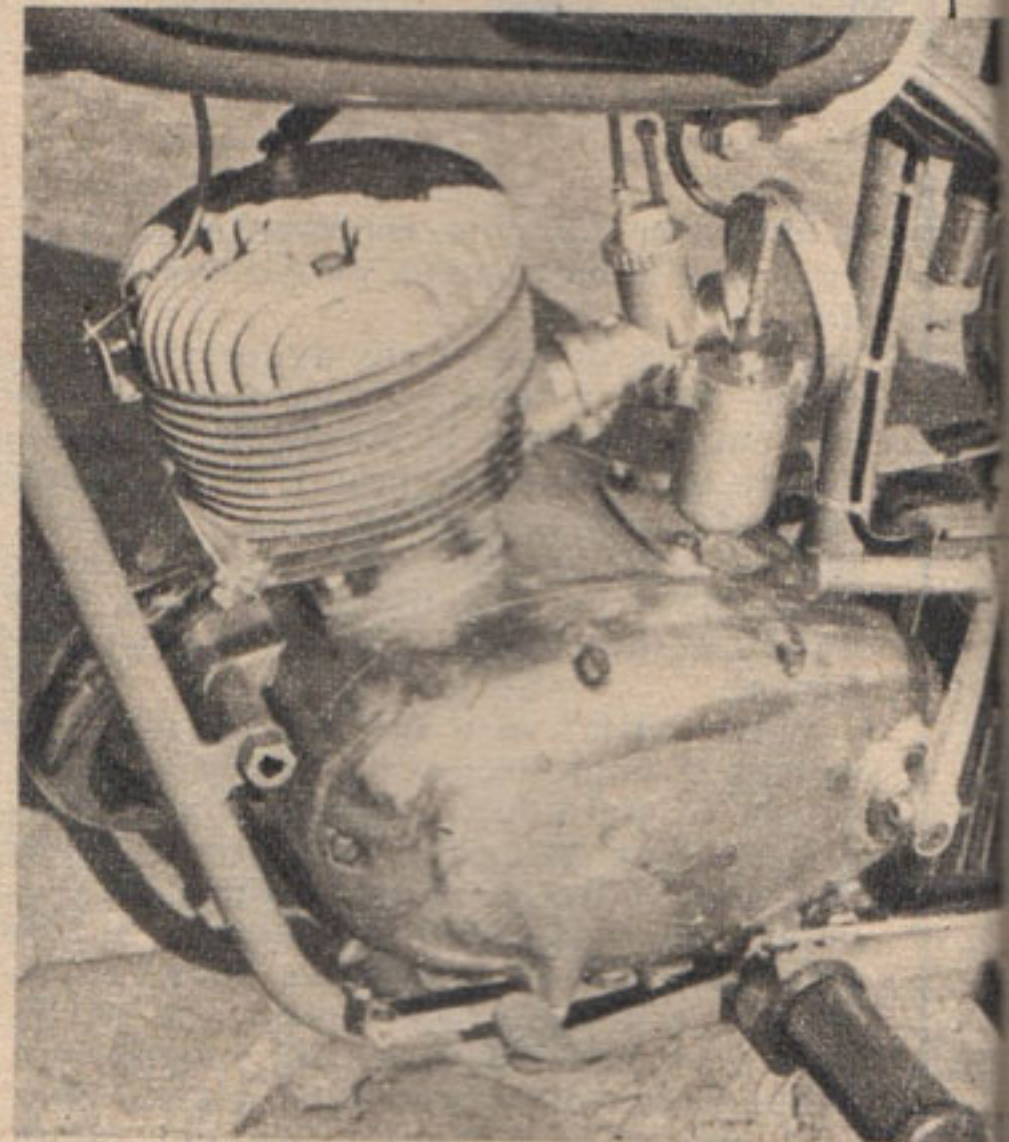
De son côté les 350 à soupapes latérales de Terrot et Magnat-Debon continuent à satisfaire une certaine clientèle ainsi d'ailleurs que les 500 cmc. à culbuteurs des mêmes marques.

Par contre, on notera l'absence des bicylindres 750 et 1.000 de René Gillet; ces machines plus spécialement destinées à nos administrations ne correspondent plus guère par leur puissance et leur prix à la clientèle d'aujourd'hui.

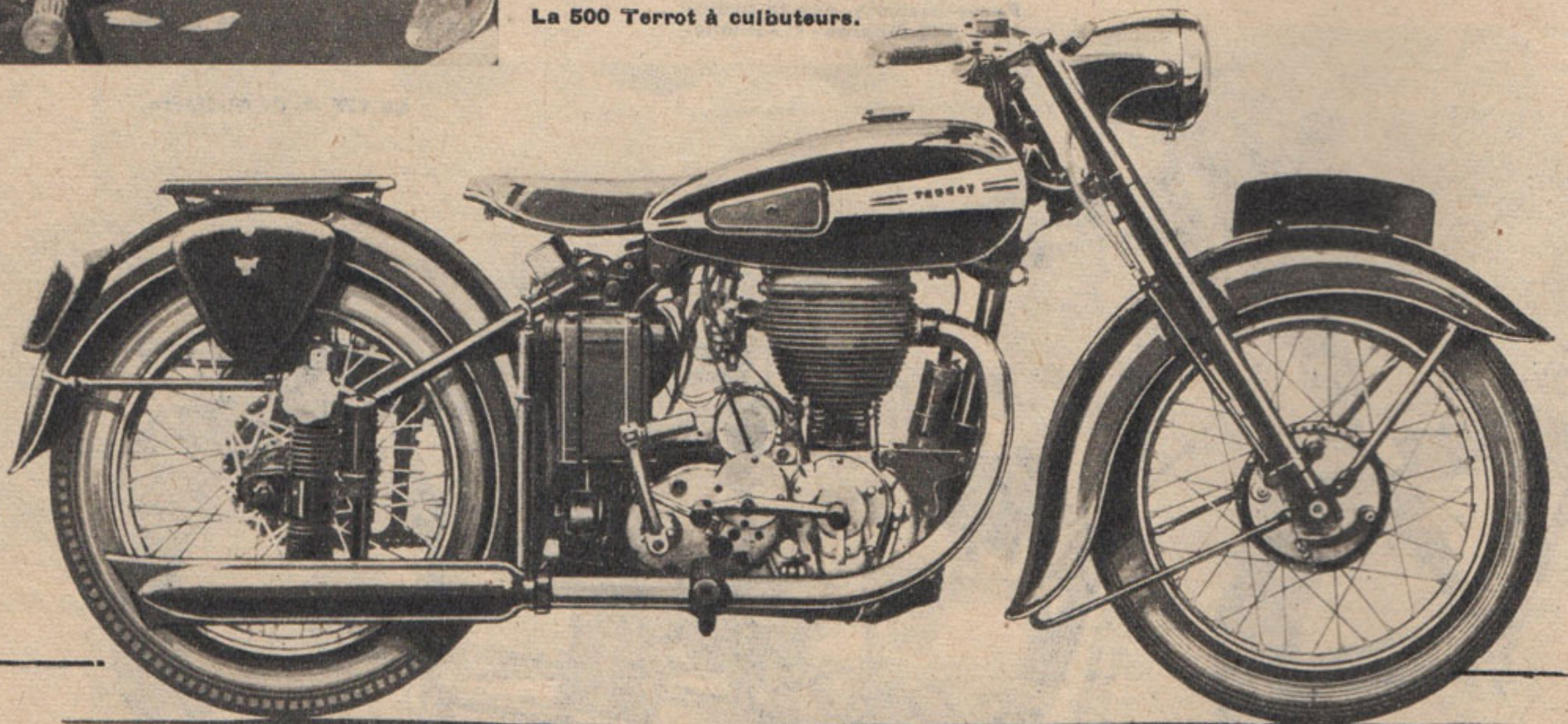
Verrons-nous également les Cemec et leur moteur flat-twin? Fabriquées en séries restreintes ces puissantes motos sont presque exclusivement réservées à la police et à la gendarmerie.



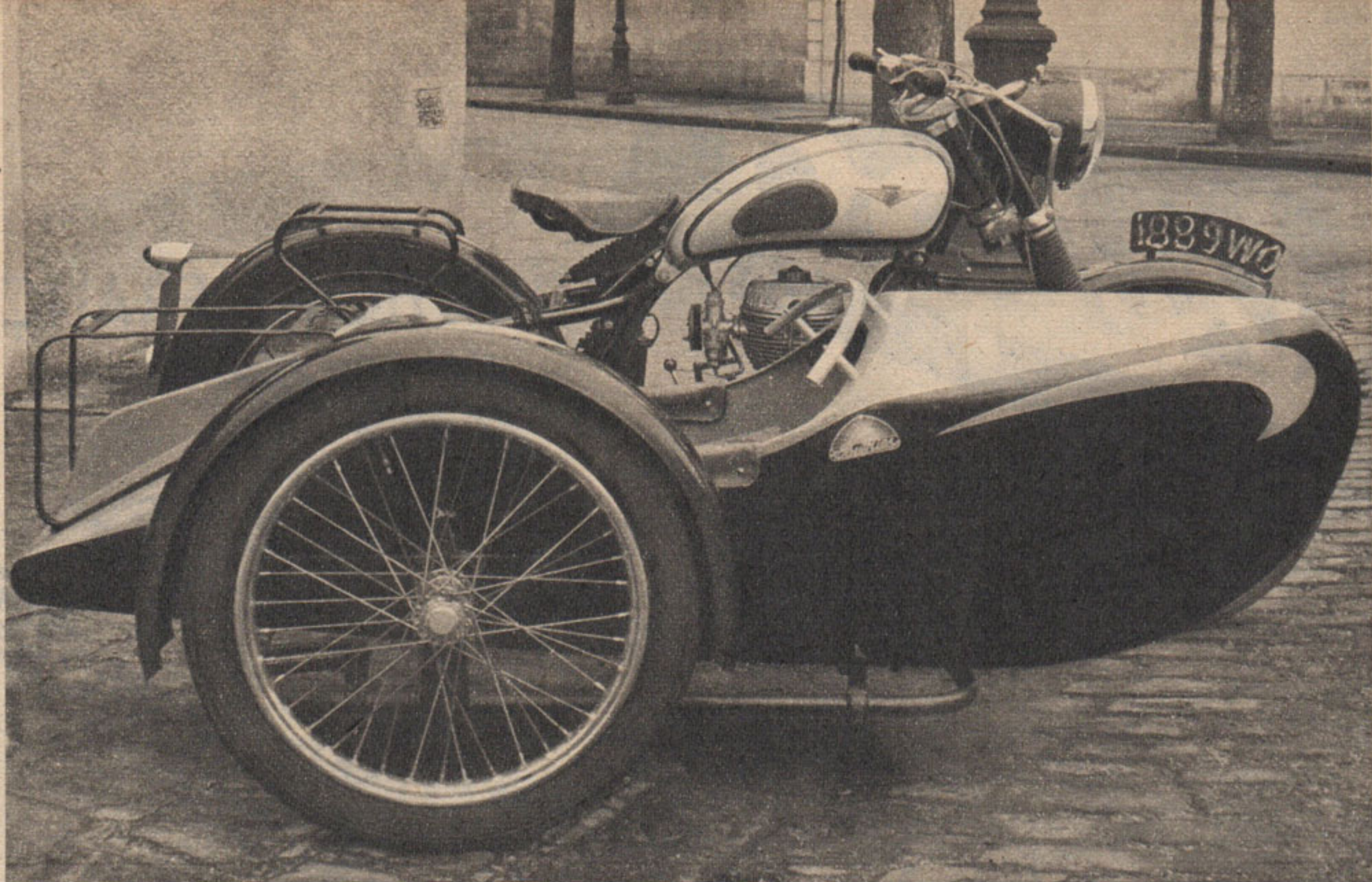
La 500 Terrot à culbuteurs.



Le bloc 250 René-Gillet.







Un side léger Buffier couplé  
avec un 175 Gima.

## Le Sidecar

Le sidecar est la grande victime de l'après-guerre. Après avoir connu la grande vogue du temps où l'on pouvait se procurer des 500 cmc., il s'est éteint avec les motos de faible puissance.

Il a cependant pendant la guerre, rendu de grands services, attelé à de modestes 100 cmc.; on aurait pu penser qu'avec l'avènement des 125, 175 et 200, il connaîtrait une nouvelle faveur, mais l'espé-

rance a été déçue; il reste l'unique favori des porteurs de journaux. La difficulté et les prix élevés de garage sont parmi les raisons de sa décadence.

La réapparition des 250 et 350 cmc. donnera-t-elle à ce sympathique véhicule un regain de vie? Nous le souhaitons de tout cœur car c'est un mode de transport pratique et sûr et nous préférons voir un enfant dans sa confortable carrosserie

plutôt qu'en sandwich entre papa et maman, et à califourchon sur un siège ou un réservoir trop larges pour ses petites jambes.

Les amateurs de sidecars ont néanmoins du choix parmi les belles et sérieuses productions de Marmontier, Poinard, Précision, Simard, etc...



## Le cyclecar

C'est un sujet délicat à aborder; malgré sa disparition presque totale il conserve de multiples adeptes qui espèrent en sa renaissance. Nous avons plusieurs fois abordé le sujet dans ces pages en regrettant de ne pouvoir qu'évoquer le passé sans pouvoir espérer un renouveau dans l'avenir.

Le Grand Palais, fief de l'automobile donne accueil chaque année à un certain nombre de petites voitures, monocars, minicars et autres engins plus ou moins hybrides; nous les avons annoncés scrupuleusement chaque fois, mettant ainsi l'eau à la bouche des cyclecaristes en expectative; puis, le rideau tiré, ces productions parfois alléchantes ont disparu avec les décors et sans laisser autre chose qu'un souvenir et une déception au cœur de ceux qui en attendaient beaucoup.

De Rovin et Citroen 2 CV. sont toujours les seuls représentants de la voiturette au meilleur prix.

Plus près de nous se trouve le Mochet dont d'année en année la silhouette s'affine. Le modèle 1952 marque un réel progrès dans les lignes. Ce petit véhicule est extraordinaire d'allant et de robustesse; ceux qui savent se contenter de son 125 cmc. ne tarissent pas d'éloges à son sujet, mais pour des motards tant soit peu sportifs, sa vitesse paraît trop limitée. Mais on parle depuis peu d'un tricyclecar 175 cmc. 2 temps, 4 vitesses à moteur arrière qui serait offert soit en monoplace sport, soit en biplace touriste. Le bloc-moteur est un Ydral, le châssis celui d'un trimoteur utilitaire dont la direction par guidon a été remplacée par un tube oblique et un volant. Quelques modifications de détail ont permis de réaliser ce cyclecar et de le rendre de lignes attrayantes. Le châssis qui a déjà fait ses preuves a subi de nouveaux contrôles et effectué des essais complémentaires pour être bien adapté à ses nouvelles fonctions. C'est

une question de temps qui décidera si ce petit véhicule sera ou non exposé sur le stand du constructeur parmi les deux-roues, vélomoteurs et motos légères qu'il fabrique déjà.

Les conclusions à tirer du Salon 1952 seraient prématurées; nous avons discuté autour de ce que nous connaissons ou, que nous prévoyons, mais nous ne voulons pas nous avancer sans avoir vu, examiné et détaillé à fond. Un événement d'une telle ampleur si fertile en nouveautés, si riche en détails souvent peu perceptibles à première vue ne peut être commenté complètement en un seul rapport.

Cette vue d'ensemble fera place, dans les numéros suivants à l'examen critique de tout ce que nous aurons pu remarquer de saillant, d'original et de digne d'intérêt.

MAX END.

# Vappa

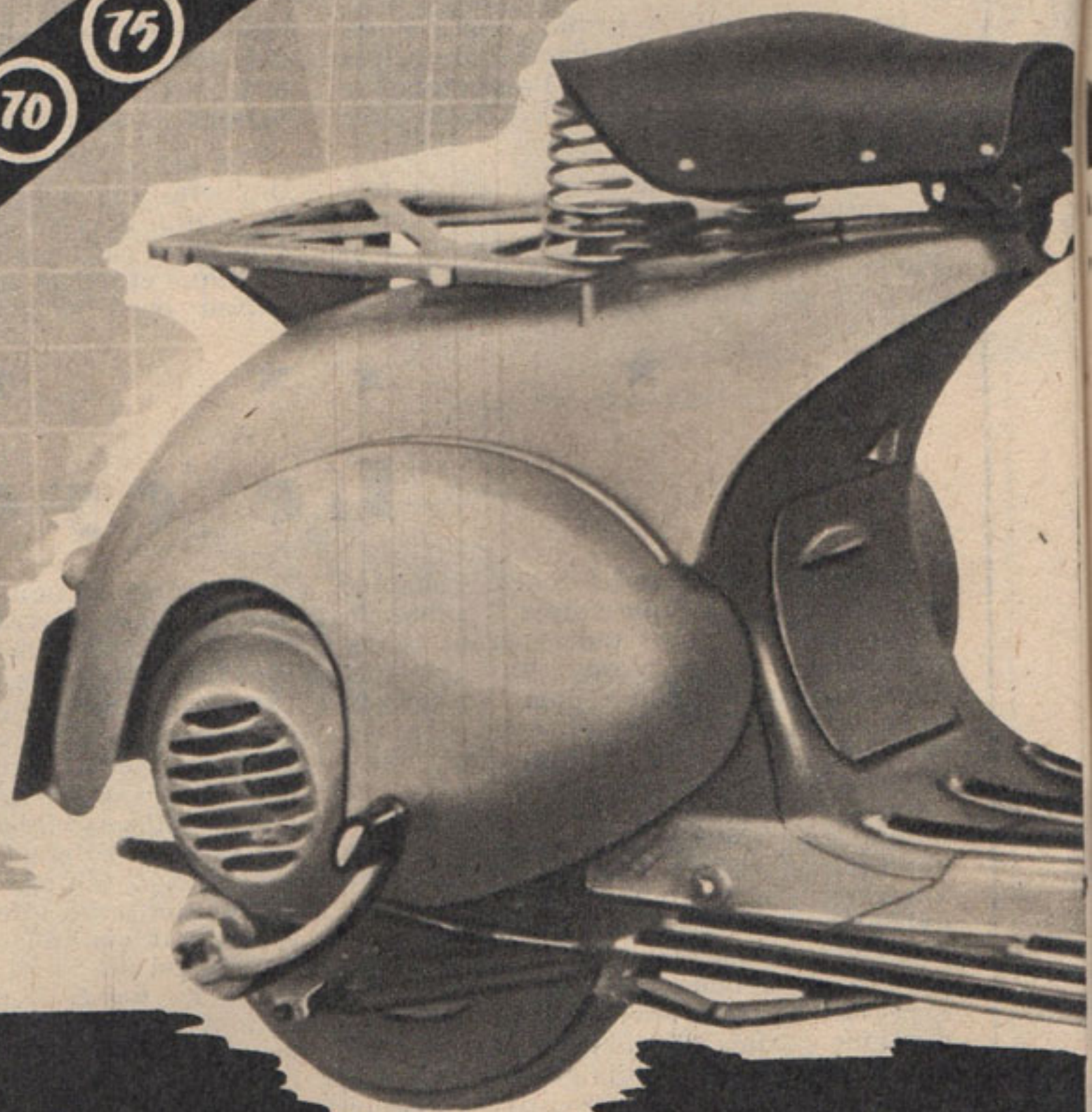
PRODUCTION FRANÇAIS

# 145

PAR JOUR

SEP  
AOU  
JUIL  
JUIN  
MAI  
AVR  
MAR  
FEV  
JAN 52  
DEC  
NOV  
OCT  
SEP  
AOU  
JUIL  
JUIN  
MAI  
AVR  
MAR  
FEV  
1951

soit:  
1 Vappa  
toutes les 5 minutes



TELIERS DE  
**ACMA** CONSTRUCTION DE  
MOTO CYCLES ET  
ACCESSOIRES

Siege Social :  
5, Rue de TILSITT - PARIS-VIII

**PRODUCTION  
TOTALE**

**Vespa**

DANS LE MONDE

**550**

PAR JOUR

**550**

**1952**

**430**

**1951**

**260**

**1950**

**160**

**1949**

**70**

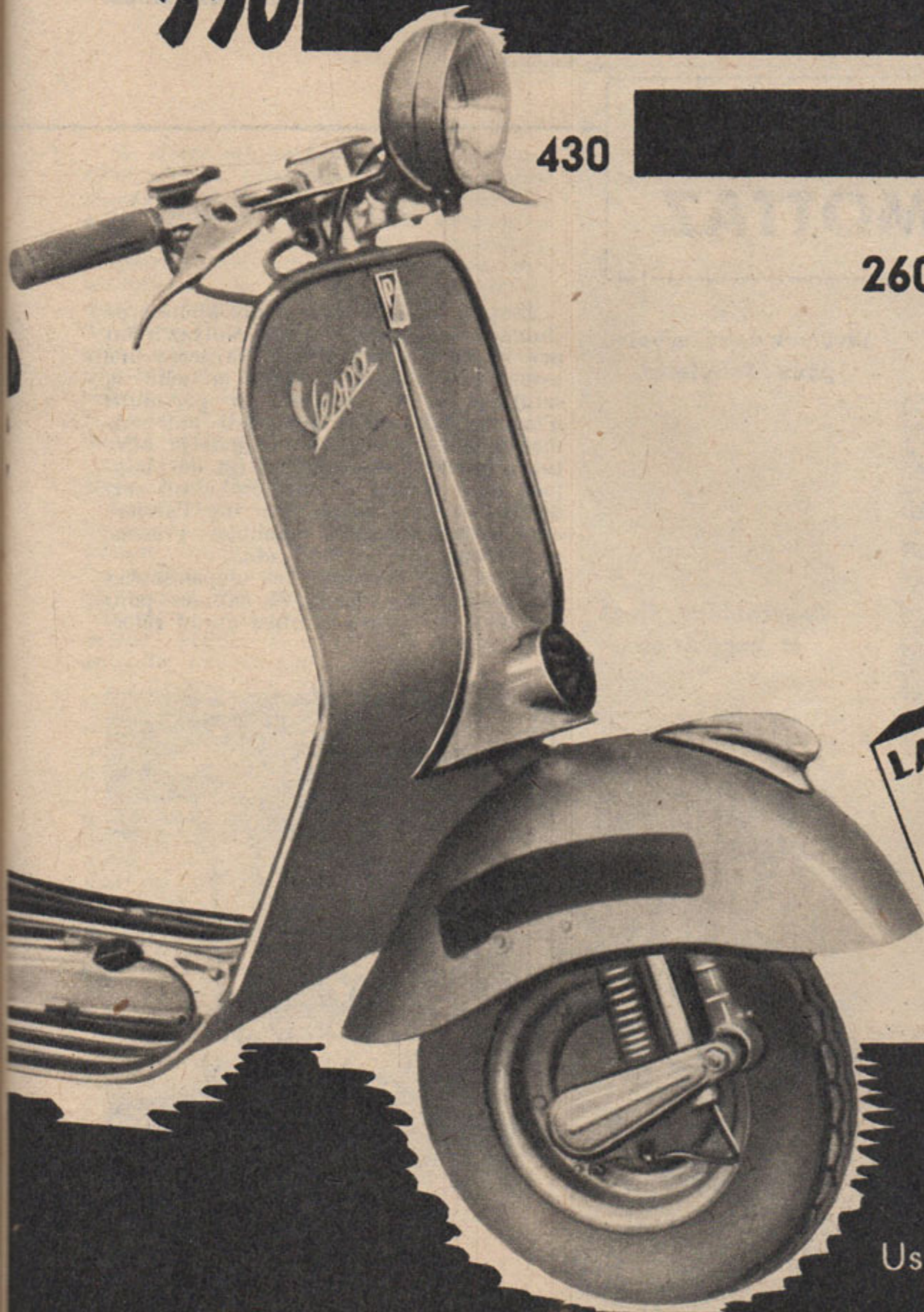
**1948**

**35**

**1947**

**10**

**46**



LA **Vespa**  
est fabriquée en :  
FRANCE, ITALIE  
ALLEMAGNE  
ANGLETERRE

Usine à FOURCHAMBAULT (Nièvre)

RENVEN-PUB.

SALON DE LA MOTO - STAND N° 206

# VISITES D'USINES

## organes et accessoires

**P**OUR combler les retards, réduire les délais et répondre rapidement aux demandes sans cesse croissantes, les constructeurs ont dû repousser les murs de leurs ateliers, créer de nouvelles usines, accroître considérablement leur outillage, installer de nouvelles chaînes de montage.

Cette évolution s'est faite dans l'ensemble avec une remarquable rapidité.

Mais le constructeur ne fabrique

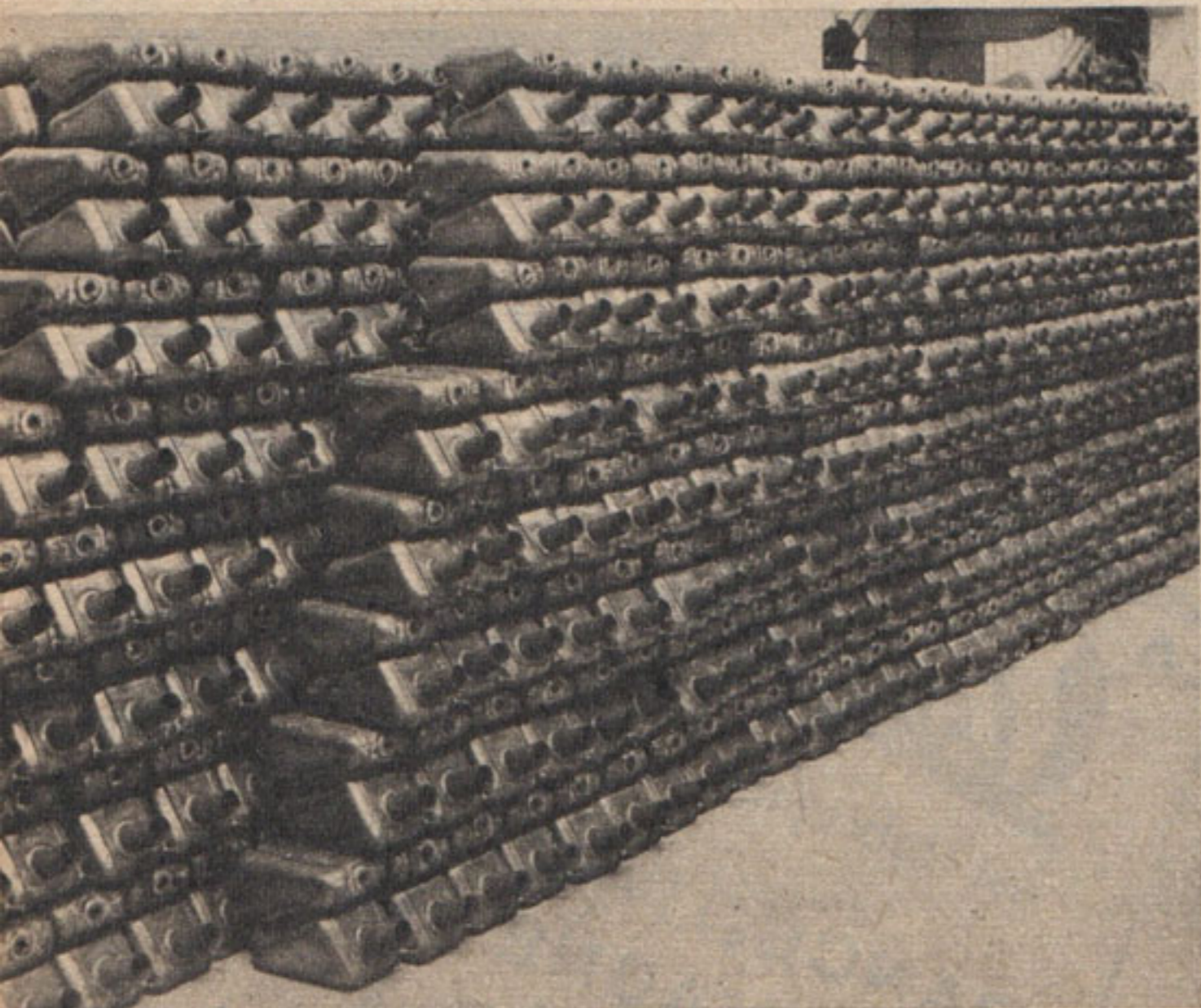
pas la totalité des pièces, organes et accessoires nécessaires à ses machines; pour certaines d'entre elles, il fait appel à des maisons spécialisées soit dans l'équipement électrique, soit dans l'emboutissage des réservoirs, garde-boue, carters, soit dans les carburateurs, les tuyauteries, les silencieux, les jantes, pneus et chaînes, etc. soit aussi bien souvent dans la fonderie ou l'usinage d'arbres de pignons ou de couronnes... et nous en passons.

Il a donc fallu que ces spécialistes s'équipent à leur tour pour pouvoir fournir suivant les cadences accélérées imposées par leurs clients.

Tous cependant n'avaient pas eu foi dans la formidable extension du motocyclisme français; pour en avoir attendu confirmation, ils ont été vite débordés, puis essouffés et furent bientôt hors de la lutte. On est surpris quand on regarde en arrière de voir le nombre d'industries autrefois honorablement connues et qui n'existent plus guère qu'à l'état de souvenir, pour n'avoir pas voulu prendre au bon moment les risques nécessaires.

Nous nous proposons donc, à partir de ce numéro, de présenter à nos lecteurs les fabricants qui n'ont pas hésité à évoluer pour que la moto progresse sans cesse dans tous ses domaines. Ce vaste sujet ne pourra naturellement être traité en un seul article; nous profiterons de ce que l'hiver nous donne plus de répit et plus d'aisance dans nos rubriques pour donner à chacun la place qu'il mérite au fur et à mesure des visites que nous aurons pu rendre aux usines.

## les réservoirs chez MOTTAZ

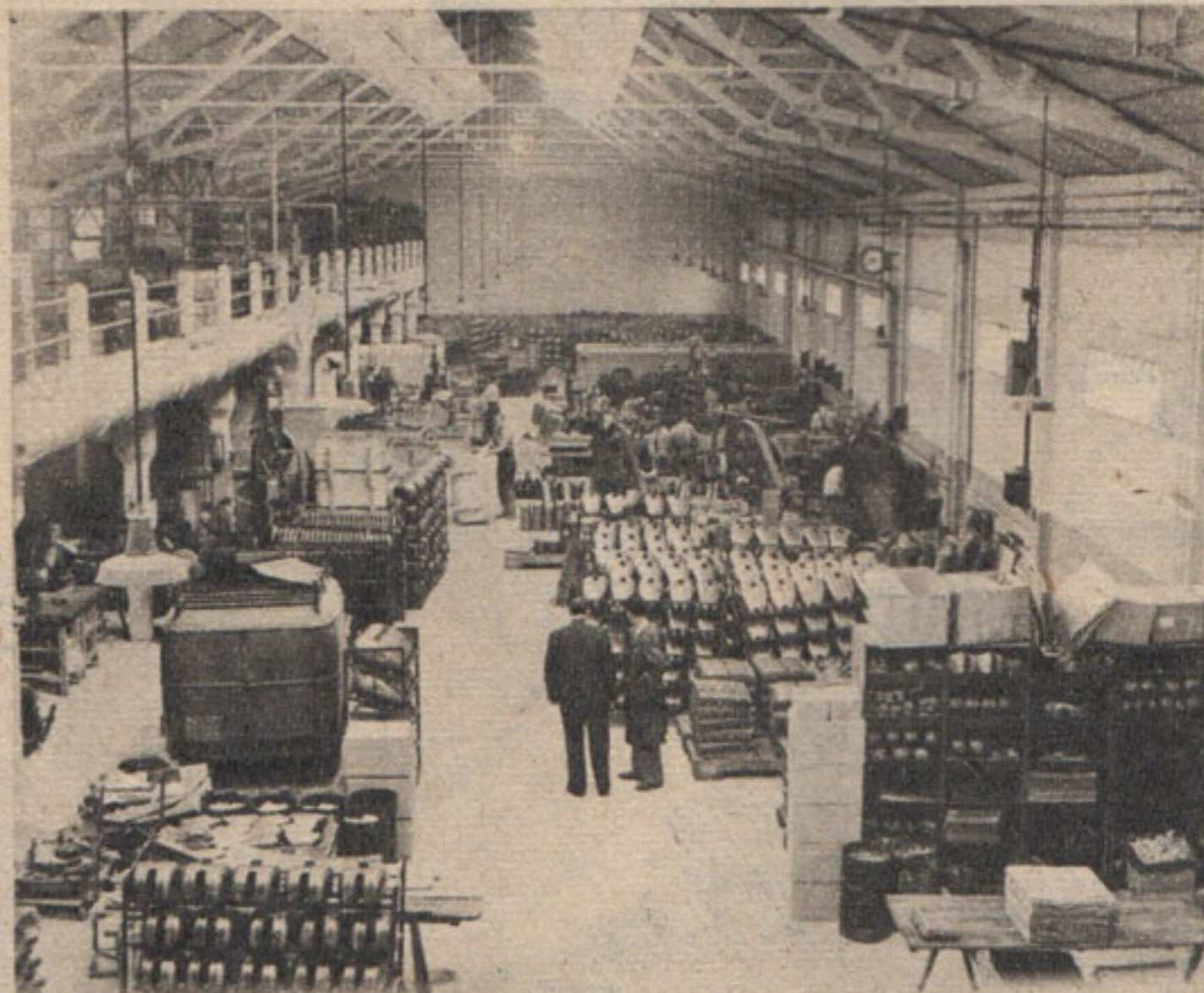


Un stock de réservoirs  
pour Mobylette.

Assemblage final  
et expédition.

Trop à l'étroit dans leurs ateliers de Puteaux, les Etablissements Mottaz n'ont pas hésité à construire à Nanterre une usine très moderne dans laquelle la salubrité et le confort du personnel n'ont pas été oubliés. Un vaste hall surmonté sur un côté d'une galerie offre toute la clarté désirable. Il est de plain-pied côté façade et surplombe un rez-de-chaussée de plain-pied sur l'arrière contenant les grosses machines, presses, générateurs d'acétylène, etc...

Outre les bureaux, les dépendances comportent les locaux et cabines pour l'aisance des ouvriers, ainsi qu'un réfectoire.



Les générateurs d'acétylène.



Il faut beaucoup de place pour fabriquer un petit réservoir, quand celui-ci se multiplie à une cadence dépassant chaque jour le millier.

Imagine-t-on que les besoins en tôle de cette maison sont d'environ 150 tonnes par mois! Imaginez le volume que représente cette pile de feuilles plates et celui encore plus grand qu'elles occupent au fur et à mesure de leur façonnage.

Mais la superficie n'est pas tout; pour assurer de pareilles cadences de fabrication, avec tous les contrôles qu'elles comportent, il faut un outillage puissant, rapide et précis, distribué très judicieusement pour que les diverses opérations se succèdent avec une régularité minutée, sans perte de temps ni déplacements inutiles.

Les tôles amenées par camions sont débitées en flancs étudiés suivant la coupe à réaliser et ceux-ci mis sur formes en plusieurs opérations, puis rognés, détournés et grignotés.

D'autres opérations, manuelles celles-là, éliminent les défauts mécaniques, modifient les formes, accentuent les courbes et donnent la rigidité.

La cheminée de remplissage est placée à l'aide d'un gabarit de montage et soudée soit par pointes électriques, soit à l'auto-gène.

Les soudeurs sont des spécialistes éprouvés disposant d'un matériel des plus modernes. Les générateurs d'acétylène, par exemple, sont automatiques, à pression stabilisée, le débit de l'oxygène étant réglé par l'acétylène ce qui, en garantissant une régularité constante

de la température assure les meilleures conditions de soudure en qualité et solidité.

Les réservoirs subissent d'ailleurs, ensuite, des épreuves d'étanchéité et de déformation sous pression d'air, avant d'être acheminés vers leur point de départ.

Les modèles produits par Mottaz sont multiples, ils vont du réservoir de cyclomoteur à celui de la grosse moto et nécessitent, comme bien on le pense, chacun un outillage spécial.

Ils sont faits suivant le cas soit d'après les plans des constructeurs, soit créés par les services techniques de l'usine, ces derniers étant naturellement des modèles déposés.

Les installations actuelles permettent à M. Mottaz de répondre à tous les besoins.

## les sièges MÉRAT

M. Mérat est un des premiers à s'être sérieusement préoccupé du confort des passagers et à s'efforcer de réaliser un siège arrière à la fois bien suspendu, réglable et ne déparant pas la machine.

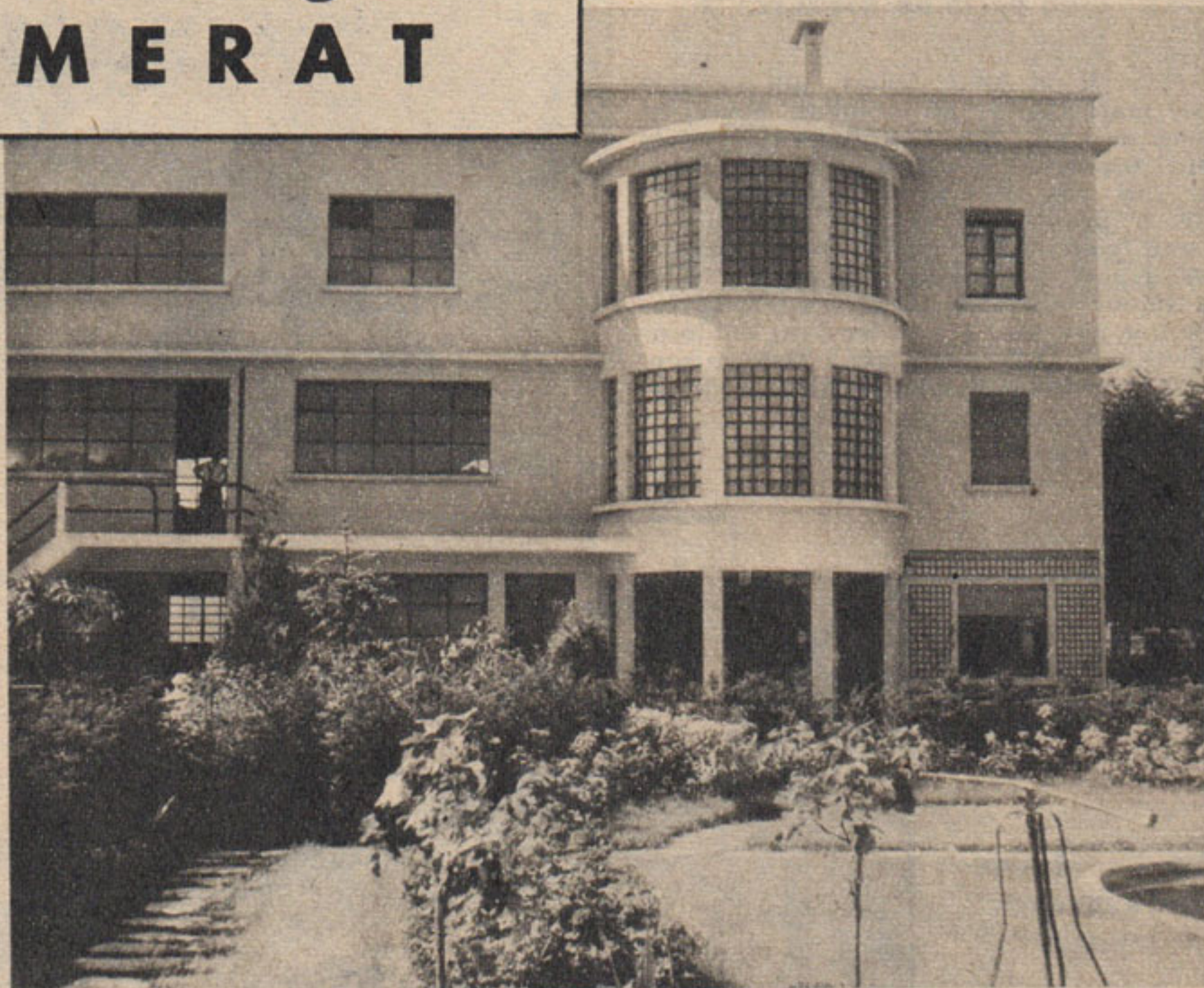
Charité bien ordonnée commence par soi-même... M. et Mme Mérat pratiquaient alors la moto; bon époux, M. Mérat s'ingénia à procurer à sa passagère tout le confort possible; c'est donc une mise au point personnelle qui présida à l'élaboration du premier tansad à suspension réglable et le désir d'être utile à ses confrères motards qui poussa l'inventeur à lancer sur le marché le fruit de ses recherches.

Le premier Mérat était bien pour l'époque, 1930-31. Il était réglable par bouton molleté devant le passager. Ce modèle un peu compliqué et, par suite onéreux a été simplifié et amélioré en 1935 et n'a pas subi de notables modifications depuis. Il est même, à l'heure actuelle, adopté par l'armée.

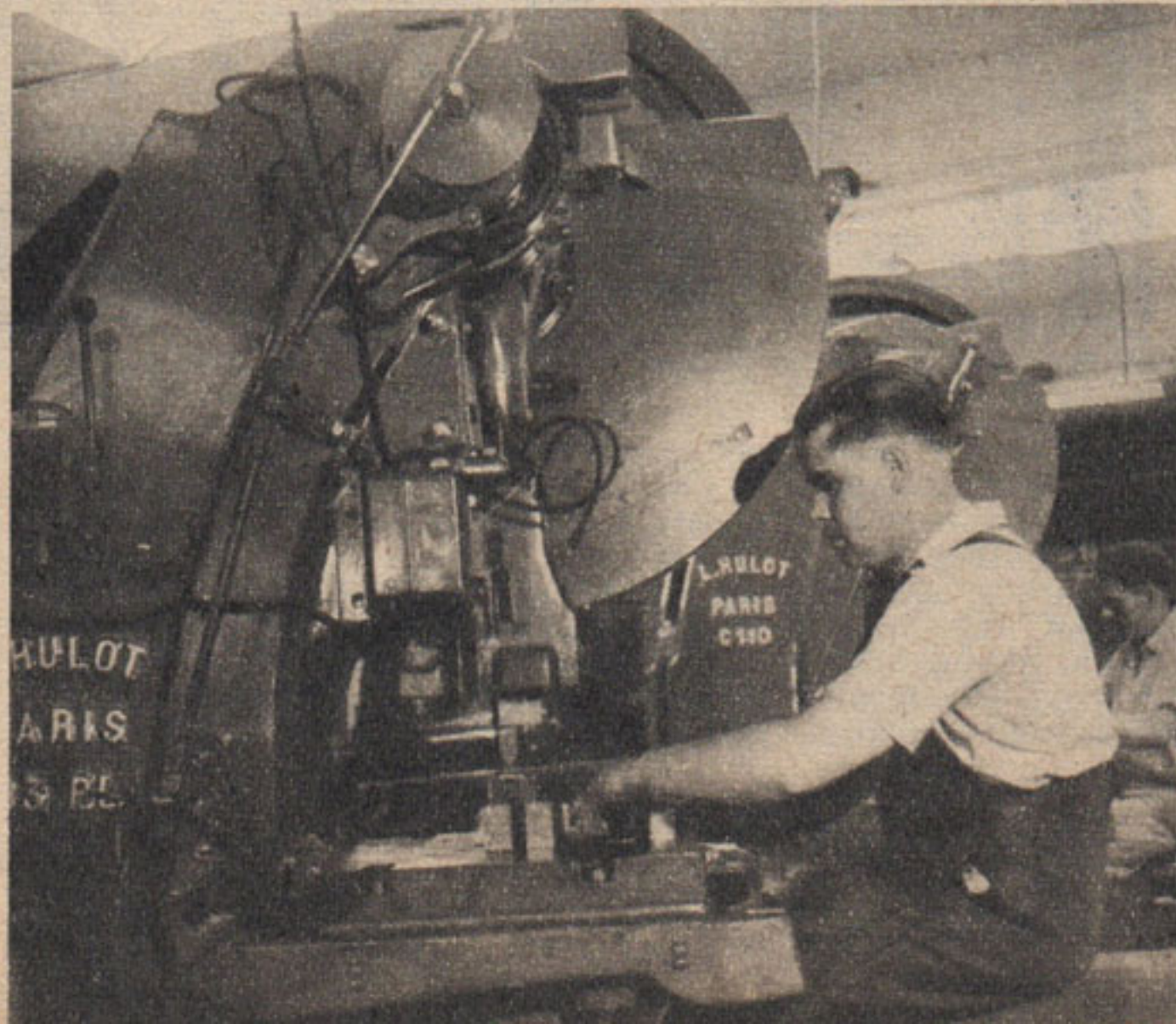
Ce tansad eut vite fait de prendre sa place sur le marché et les commandes affluant, les premiers ateliers s'avérèrent insuffisants pour accroître les moyens de production et recevoir les nouveaux outillages grâce auxquels a pu être en quelque sorte normalisé le dispositif de fixation malgré la diversité des supports sur lesquels ce siège doit être fixé, et l'obligation de réaliser de nouvelles attaches pour équiper aussitôt les modèles de sortie récente.

A cette fabrication vint du reste s'ajouter la selle du conducteur, basée sur le même principe de suspension éprouvée.

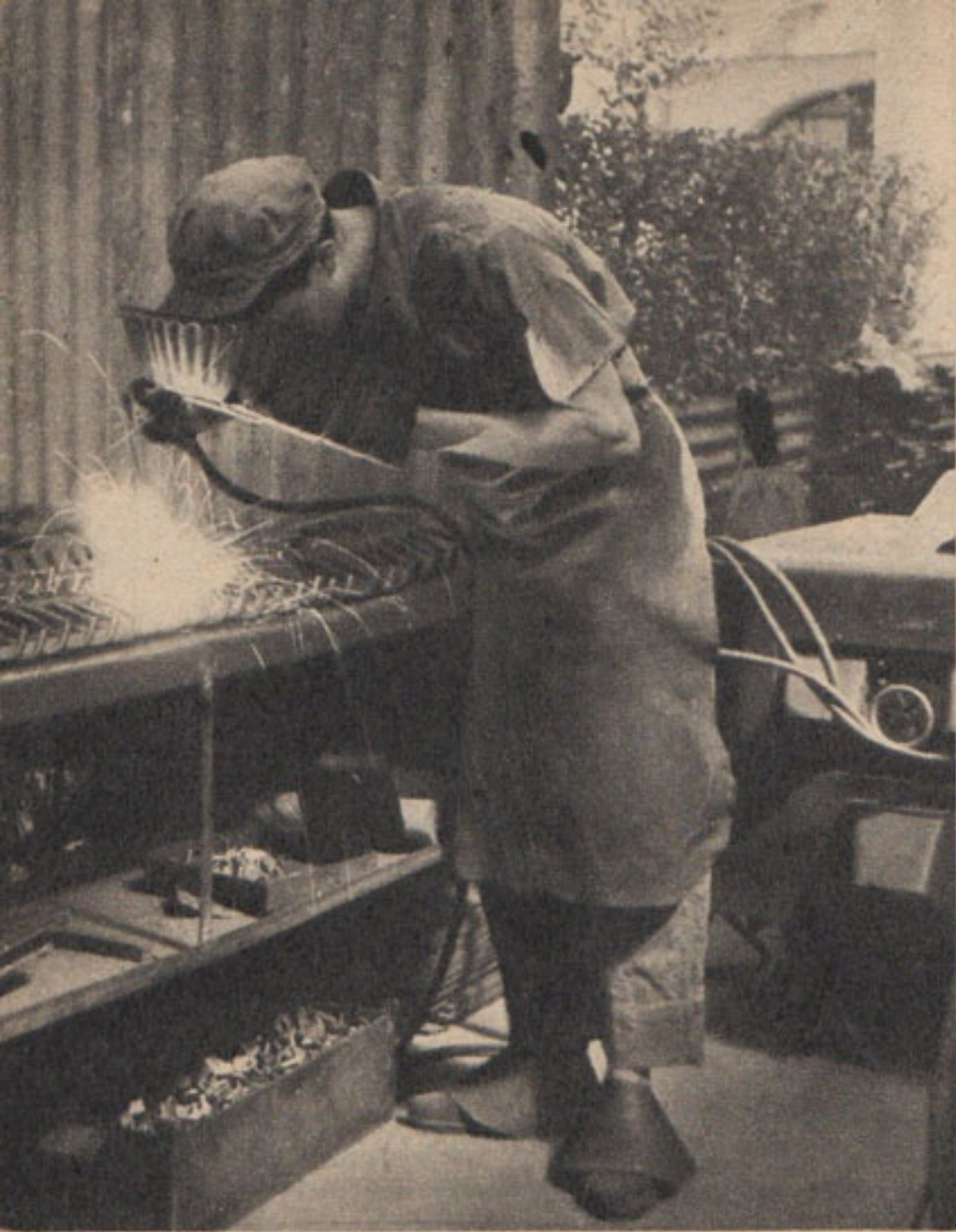
Le tansad ne va pas sans repose-pieds; les Etablissements Mérat en ont réalisé de bien conçus, de fixation spéciale qui ont fait, si l'on peut dire, école. Le cyclomoteur a, de son côté entraîné l'étude et la fabrication d'une selle appropriée. Bref, il fallut songer à s'agrandir et faire rentrer les outillages spéciaux indispensables pour une fabrication moderne et intense.



L'usine  
Mérat

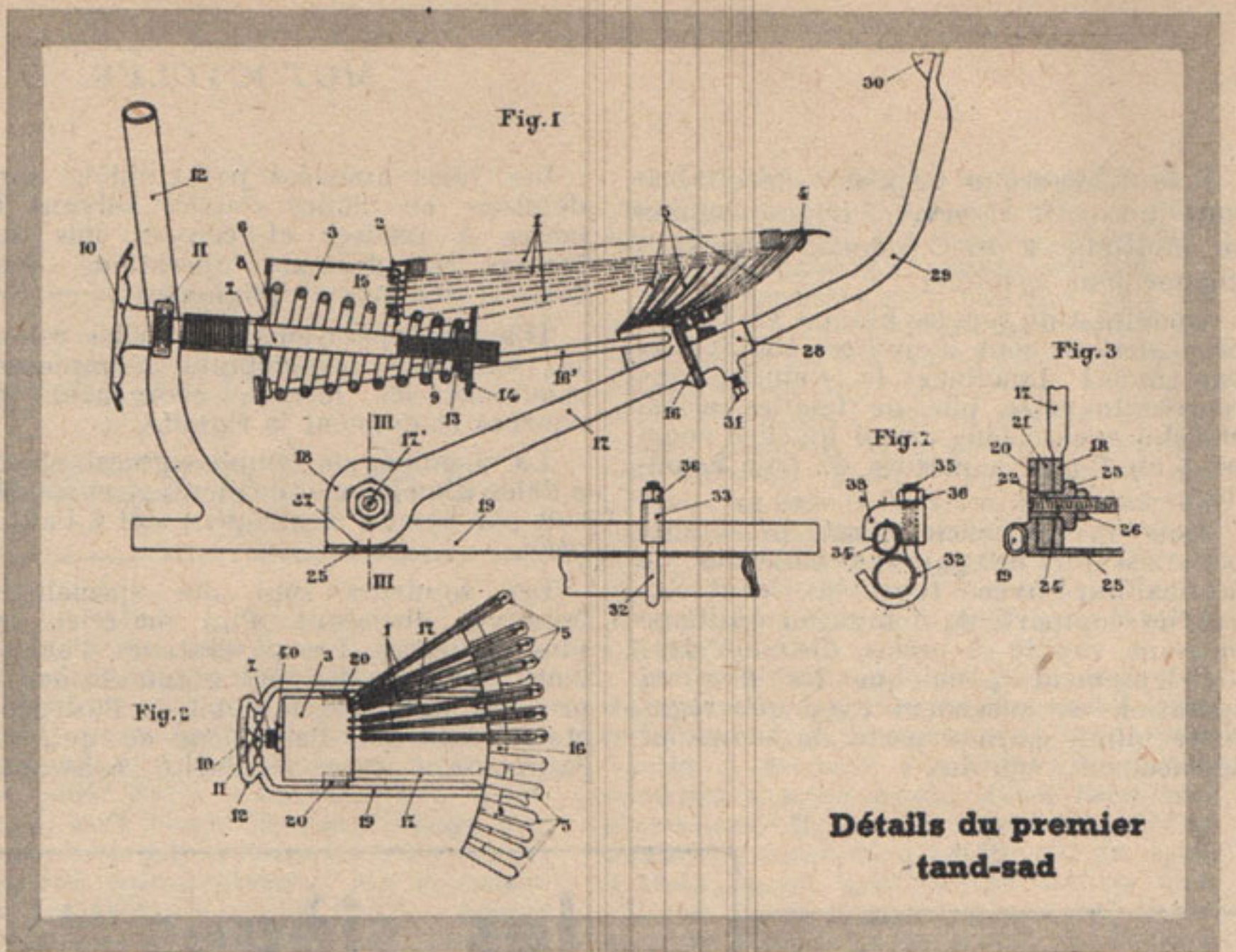


Presse pour le  
façonnage des  
armatures



**Un poste de soudure.**

Mais M. et Mme Mérat, qui seconde son mari depuis la première heure, en gens de goût (on s'en doutait d'après leur production) aiment qu'une usine ne soit pas une prison; ils ont donc mis à profit les travaux d'agrandissement pour donner à leur installation un aspect accueillant et pour rendre le séjour dans les ateliers aussi agréable que possible. Travailler dans un décor agréable, ont-ils pensé avec juste raison, c'est le meilleur moyen de bien produire.



**Détails du premier tand-sad**



**La selle pour cyclomoteur**



## les tuyauteries O T O M

**Vue d'ensemble  
des nouveaux  
ateliers**



**Un des tours de  
décolletage pour  
l'usinage des em-  
bouts, raccords,  
écrous et bécônes.**

Le nom de OTOM ou « Tubotom », ce dernier désignant plus particulièrement les tuyauteries souples, est intimement lié à l'évolution de la motocyclette depuis les environs de 1934, époque à laquelle la Société OTOM fabriquait divers accessoires qu'elle dut abandonner ensuite pour se consacrer exclusivement à la fabrication de ses fameuses tuyau-

la presque totalité des constructeurs de motos et la plupart des grandes marques d'automobiles.

Qu'il s'agisse de canalisations d'essence, d'huile, de gasoil, OTOM a résolu bien des problèmes sans accepter aveuglément certaines solutions plus avantageuses par le prix que par la qualité

teries métalliques souples adoptées par et dont la vogue fut momentanée.

A l'heure actuelle cette marque est bien consacrée; sa production ne fait que s'accroître. Il sort chaque mois des ateliers de Courbevoie entre 70 et 75.000 tuyauteries, allant de la Mobylette jusqu'aux gros moteurs de Bernard, Chausson, Somua, etc...

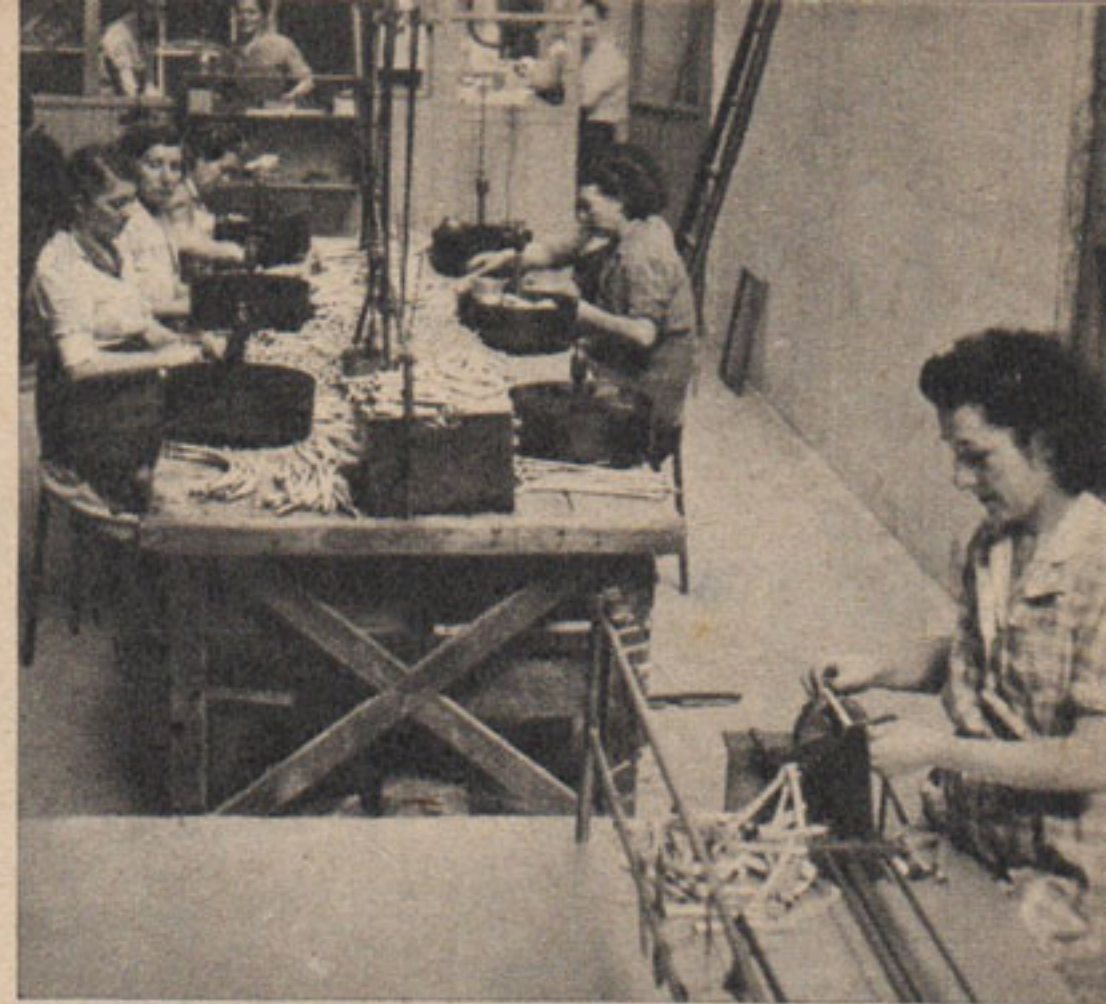


L'outil  
"Maison"  
à découper les  
bagues de sertissage.

Une des tables  
de montage.  
Au premier  
plan, la ma-  
chine à couper,  
les tubes à la  
longueur cor-  
respondant à  
chacun des  
multiples mo-  
dèles.



Un des postes de  
soudure des rac-  
cords utilisés sur  
certains véhicules.



La magasinnière a toujours le  
sourire, parmi ses multiples  
casiers où chaque modèle de  
Tubotom à sa place attribuée.

Récemment OTOM a créé quelque chose qu'on remarquera dans maints stands sur les motos exposées. Il s'agit toujours d'une tuyauterie souple mais combinée avec un robinet, breveté, de conception très personnelle et qui ne comporte ni levier ni poussoir, mais une simple bague qu'il suffit de tirer vers le bas ou repousser vers le haut pour ouvrir ou fermer l'essence. Cet organe déposé sous la marque « Tubo-stop » présente pour l'usager l'avantage

d'être rigoureusement étanche et de ne pouvoir fuir, ni même suinter. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de le présenter en détail.

Pour réaliser ce vaste programme, OTOM cherchait depuis plusieurs années à s'agrandir... ou à changer de local, lorsqu'une circonstance heureuse lui permit d'obtenir l'atelier voisin du sien, grâce à quoi il put, sans arrêt ni perte de temps, doubler la superficie de ses ateliers. Les travaux d'aménagements

ont été terminés fin août. C'est donc avec une activité accrue et une plus grande aisance dans le travail que OTOM aborde le Salon dont il envisage les résultats avec sérénité.



## MOTO-PIÈCE

Le billage élimine les  
pièces défectueuse.

Contrôle et  
calibrage  
des pièces.

LE petit magasin de Levallois qui connut les « premiers pas » de Moto-Pièce, cette société qui devait quatre ans plus tard se placer au premier rang dans le domaine de la « pièce adaptable pour moto », n'existe plus. Devenu insuffisant aux besoins exigeants d'une clientèle sans cesse grandissante, il fut remplacé par des locaux beaucoup plus vastes (d'une superficie de 800 m<sup>2</sup>) situés à La Garenne-Colombes. Plus tard, un nouveau magasin de vente fut ouvert à Levallois afin de répandre la pièce détachée parmi les mécaniciens et les réparateurs de Paris et de ses environs.

Mais revenons à la Maison mère afin de l'examiner en détails.

En magasin, un stock unique en France





Une partie du Stock de pignons et couronnes.

représentant plus de 2.000 séries différentes de pièces dans les marques françaises et étrangères les plus courantes, permet, aujourd'hui, de satisfaire immédiatement les demandes les plus importantes, nombreuses et variées. Un fichier enregistre journalièrement les entrées et sorties et indique à quel moment déterminé les séries doivent être réapprovisionnées.

Un catalogue revu tous les trois mois renferme tous les éléments nécessaires à l'identification de chacune des pièces entrant dans la fabrication Moto-Pièce. « Il est en somme, pour le client, un reflet permanent du stock de leur fournisseur. »

Un service de fabrication approvisionnement sans interruption le magasin de vente. Ces deux services, sans cesse en liaison, fonctionnent en parallèle dans la plus parfaite harmonie.

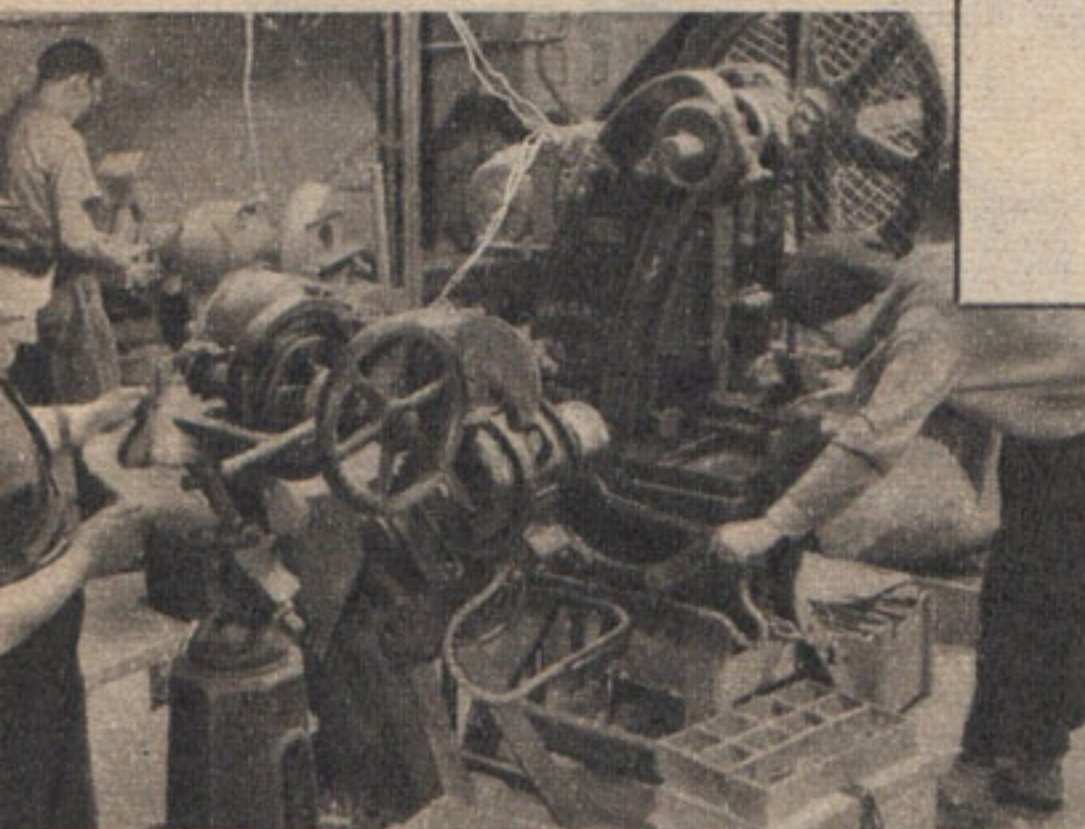
Dans les bureaux d'études, de dessin et de lancement, des techniciens éprouvés doivent encore, malgré plusieurs années d'expérience, résoudre les problèmes les plus délicats. Chaque pièce étudiée définitivement possède un numéro, une appel-

lation et un dessin d'exécution. A chaque opération de son usinage, elle sera rigoureusement contrôlée à l'aide d'appareils modernes et perfectionnés.

Un planning permet de déceler immédiatement à quel stage d'opération se trouve chaque pièce en cours d'usinage.

Cette organisation, surprenante, résulte d'un passé industriel de plus de 30 ans dans la fabrication de pièces détachées adaptables pour voitures et camions et dans la construction de boîtes de vitesses pour motos. En effet, les vieux mécaniciens se souviennent des boîtes de 2 et 4 vitesses « Picard » qui connurent jadis une grande renommée.

A nos jours, la « pièce adaptable » atteint une telle perfection que certains constructeurs « aiguillent » leurs clients chez des fabricants sérieux, car ils sont amenés à abandonner leurs anciennes fabrications afin de concentrer toutes leurs possibilités sur des productions modernes. Cette résolution en faveur des progrès de la science assure un bel avenir à Moto-Pièce et couronne brillamment tous ses efforts.



Usinage des armatures des selles.

## chez BIPLEX

Biplex est une jeune et active maison qui s'est affirmée rapidement grâce à l'opportunité et à la qualité des accessoires qu'elle a créés et qui supportent aisément la comparaison avec les productions étrangères les plus réputées.

Biplex a commencé par la fabrication des pare-chocs, remis au goût du jour, en créant divers modèles dont certains

adaptables aux petites machines, les plus répandues en France.

Plus récemment, ce fut la révélation de la selle Aurora biplace qui a été aussitôt adoptée par la clientèle.

L'apparition du latex a permis la réalisation de ce siège à la fois confortable, élégant et robuste qui connaît un succès croissant, tant auprès des touristes que des sportifs. L'Aurora équipait en effet nombre de racers au Bol d'Or, parmi lesquels Peugeot, Guiller, Monet, Vallée, Automoto, Puch; les machines de la Brigade de motocycliste et même la Norton de Lefèvre.

Malgré sa sobriété apparente, cette selle est de fabrication complexe et nécessite dans les ateliers des équipes de corps de métiers différents : selliers, tôliers, soudeurs, peintres, polisseurs, etc...

L'installation elle-même est spéciale; si l'on rencontre des batteries de machines classiques, on note, à côté, tout un outillage maison approprié à cette fabrication.

La vogue de l'Aurora ne fait pas, pour autant, négliger les autres fabrications Biplex. Dans le département sellerie on sort également des sièges arrière pour scooters et un petit coussin également en latex, plus souple et plus confortable, à égalité de volume, que les modèles courants même anglais.

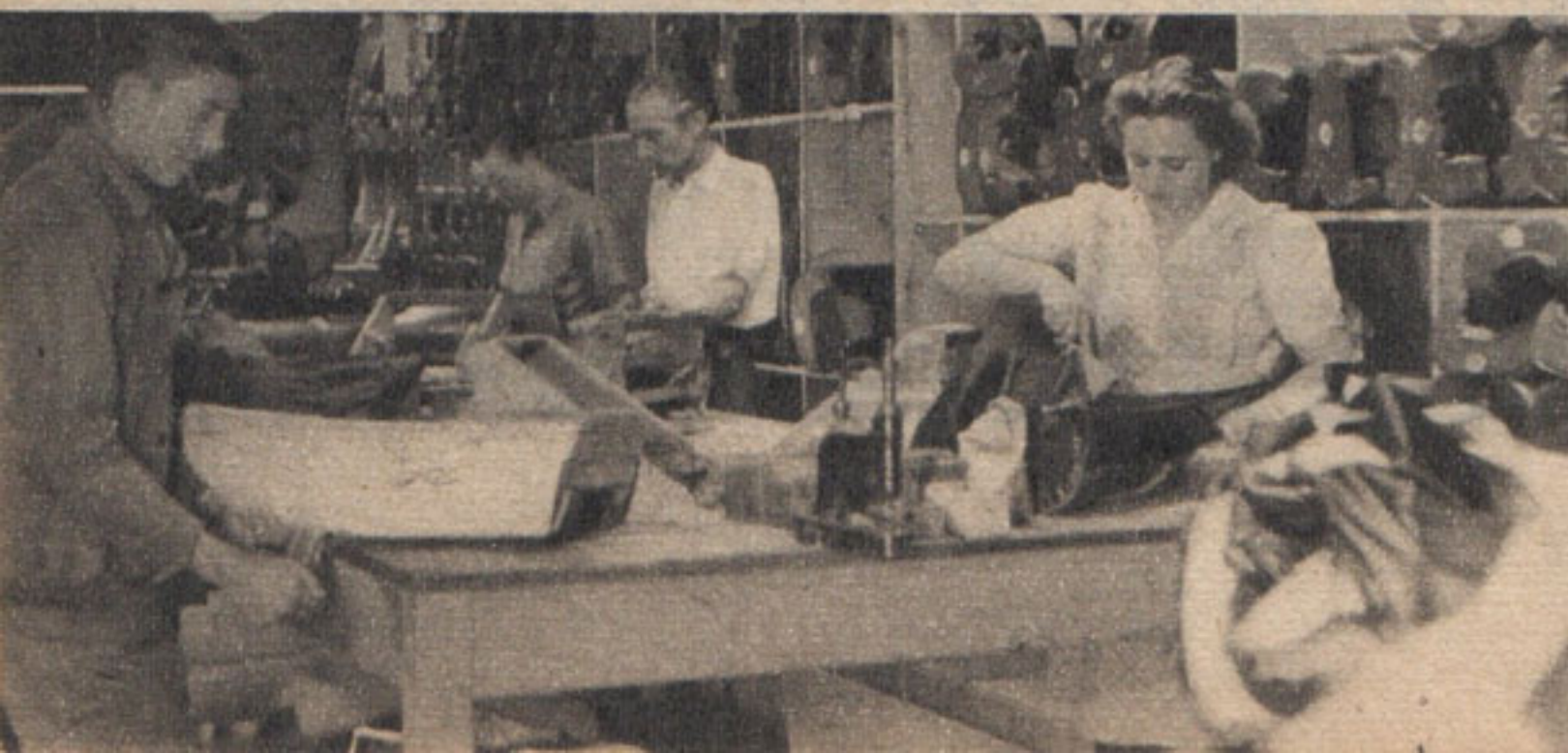
Les autres activités se déploient autour des pare-chocs, enjoliveurs de toutes sortes; un nouveau modèle de pare-brise résistant sans déformation aux vitesses les plus élevées et diverses autres nouveautés en projet ou en cours d'essai.

La Maison se complète par un véritable bureau d'études où travaillent des techniciens qualifiés.

L'animateur de Biplex est d'ailleurs, lui-même, un fervent motocycliste; il possède une bien belle et rapide 500 cmc., une machine de connaisseur; il est donc au premier plan pour essayer et parfaire lui-même tout ce qui se produit chez lui.



La sellerie.

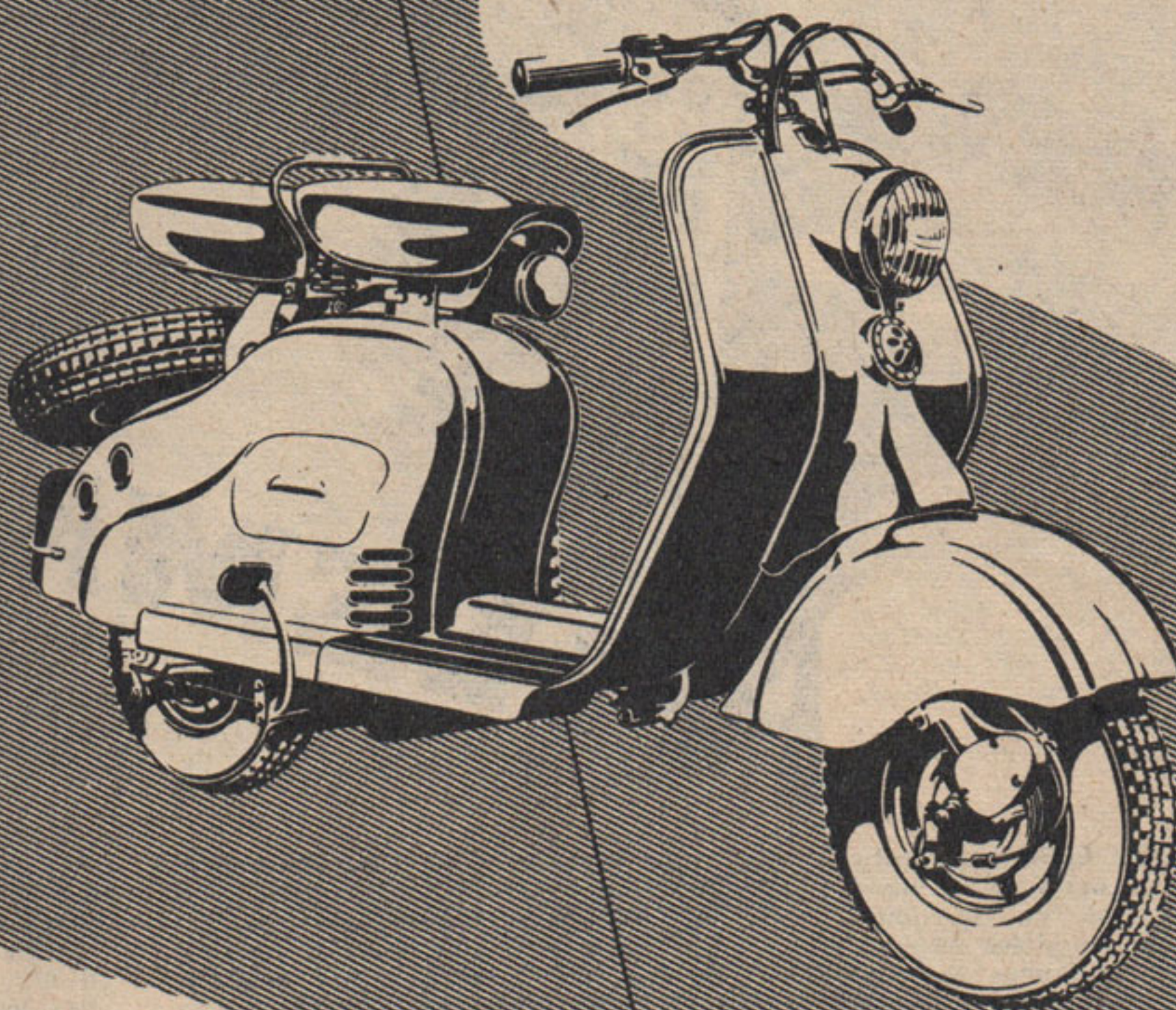


Fabrication des selles doubles.





la marque  
qui a fait la renommée du scooter...



**Lambretta**

MOTO SCOOTER S. A.  
50, RUE KLOCK  
CLICHY (SEINE)  
PEREIRE 63-60

AU SALON : STAND 101 - HALL DU CYCLE



# PRODUCTION



# ALLEMANDE

**D**ÉPUIS le dernier Salon de la Moto à Francfort, en octobre, de nouveaux types ont vu le jour.

Tandis que des modèles exposés disparaissaient, les tendances se sont précisées. Il semble intéressant de faire le point, d'examiner la situation actuelle de la motocyclette en Allemagne occidentale, d'autant plus que le prochain Salon n'y aura lieu qu'en 1953.

Tout d'abord, la conjoncture commerciale n'est plus celle des années passées, où l'acheteur se précipitait sur n'importe quelle machine disponible. La concurrence devient de plus en plus dure. Et le client a le choix ! Qui paraît difficile, eu égard au nombreux types catalogués : 120, exactement !

Mais, en fait, n'existe pas la grande diversité que ce chiffre laisserait prévoir. A côté de la douzaine de firmes construisant réellement des motocyclettes, il y en a plus d'une vingtaine (ce sont généralement des fabriques de bicyclettes) qui se contentent de commander à Sachs ou à Jlo des blocs-moteurs, à Roth des réservoirs, à Magura des guidons, des moyeux ; à Proenafa, chez Kronprinz ou Tiger, la fourche télescopique avant ; chez Jurisch, la suspension arrière, etc...

Il est donc difficile de distinguer, les unes des autres, leurs productions aux caractéristiques strictement déterminées parce que peut leur fournir Fichtel et Sachs, de Schweinfurt, et son concu-

rent plus jeune, Jlo, de Pinneberg, près de Hambourg (qui a dépassé lui aussi le cap des 500.000 moteurs fournis au public).

Les Mofas, ces vélomoteurs à pédales, à bloc 100 cc. 2 vitesses, qui pesaient bien leur 70 kilos, ont été longtemps les caractéristiques du marché allemand où ils se vendaient, jusqu'à l'année dernière, en quantités importantes. Les services de l'arrière de l'armée occupante en ont abandonné, sur notre sol, de nombreux exemplaires qui semblent indestructibles.

Ce type tend, de plus en plus, à être remplacé par une moto légère de 100 ou de 125 cc. Et l'appel qu'il faisait aux réminiscences et aux préjugés des vieux cyclistes a perdu de sa force auprès des nouvelles générations.

Certes, N.S.U. vend encore pas mal de ses Quick (à 3 vitesses) et les grandes marques de bicyclettes, telles que Göricke, Miele, Express continuent à en sortir avec le bloc Sachs (et plus rarement Jlo).

Notons, sur la Mofa de Heideman, un pédalier aussi astucieux que compliqué : à pédale gauche réversible ! aux pédales pouvant être bloquées toutes deux au même niveau en position avant ! et à troisième petite pédale permettant d'actionner le frein par rétropédalage !

En moto légère de 100 cc., on ne trouve plus, côté assembleurs, que le bloc Sachs à 2 vitesses commandées au guidon ; et à kick, la petite Adler ; et la 4 temps

Fox bien connue, qui développe 5 HP 8 à 6.500 tours-minute (maintenant munie d'amortisseurs de suspension arrière).

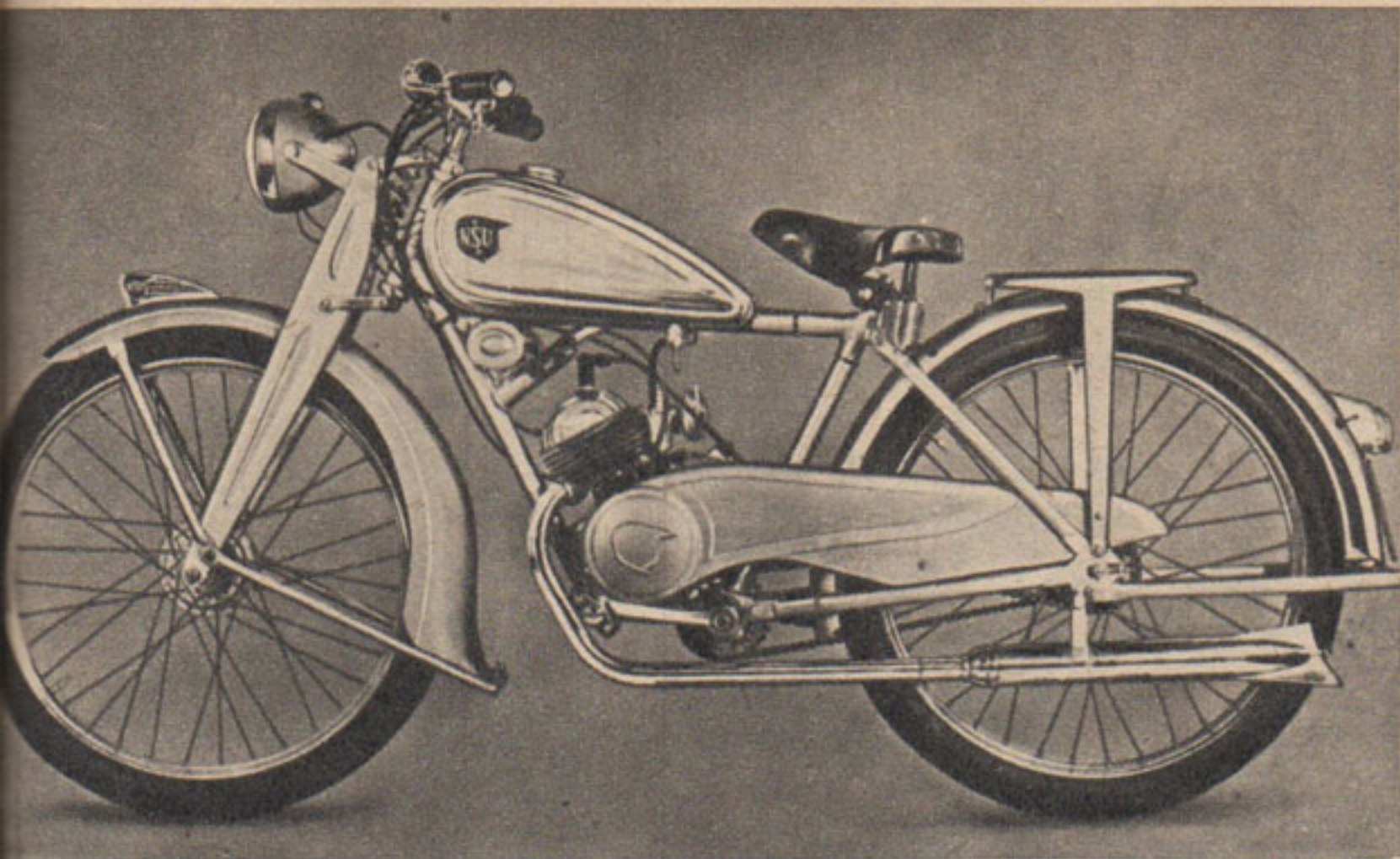
Fait remarquable, à part ce modèle, il n'y a, en Allemagne, et en passant par les trop nombreuses catégories de 125-150-175-200 cc., pas de 4 temps avant les 250 cc.

Il n'y a aucun doute que toutes ces catégories Mofas, motos légères de 100, de 125 subissent en Allemagne une crise de vente aiguë. La propagande faite pour les nouveaux modèles de 150 et de 175 cc. a persuadé l'acheteur qu'il lui fallait juste 25 ou 50 centimètres cubes de plus pour emmener joyeusement un passager ou une « sozia » comme on dit là-bas.

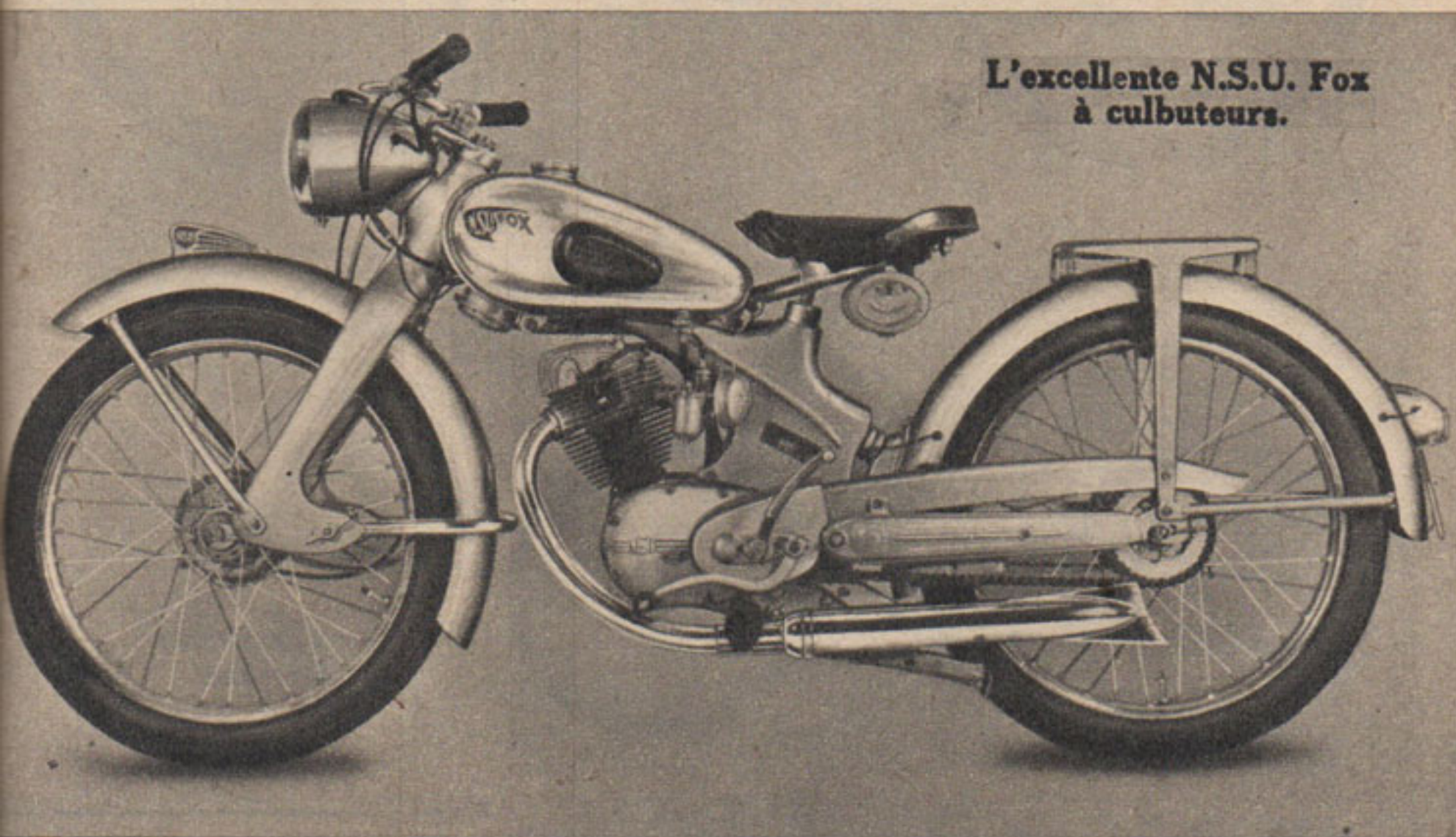
Il convient ici de remarquer que l'Allemagne, qui donna jadis l'exemple de la liberté (en matière de permis de conduire pour les motos de faible cylindrée), en exige maintenant même pour les 100 cc. et les Mofas.

Une situation privilégiée n'existe donc plus pour les 100 et 125 cc.

Bien mieux ! Ce n'est que depuis le mois d'avril dernier que le permis de conduire n'est plus exigible pour les bicyclettes à moteur auxiliaire et les cyclomoteurs de 50 cc. Cette formalité avait contrarié l'essor d'une production dont les chiffres restaient extrêmement faibles (en comparaison avec la France et l'Italie où régnait la liberté) et bien qu'il y en eût la moitié d'exportée.



La  
N.S.U. Quick  
100 cc.



L'excellente N.S.U. Fox  
à culbuteurs.

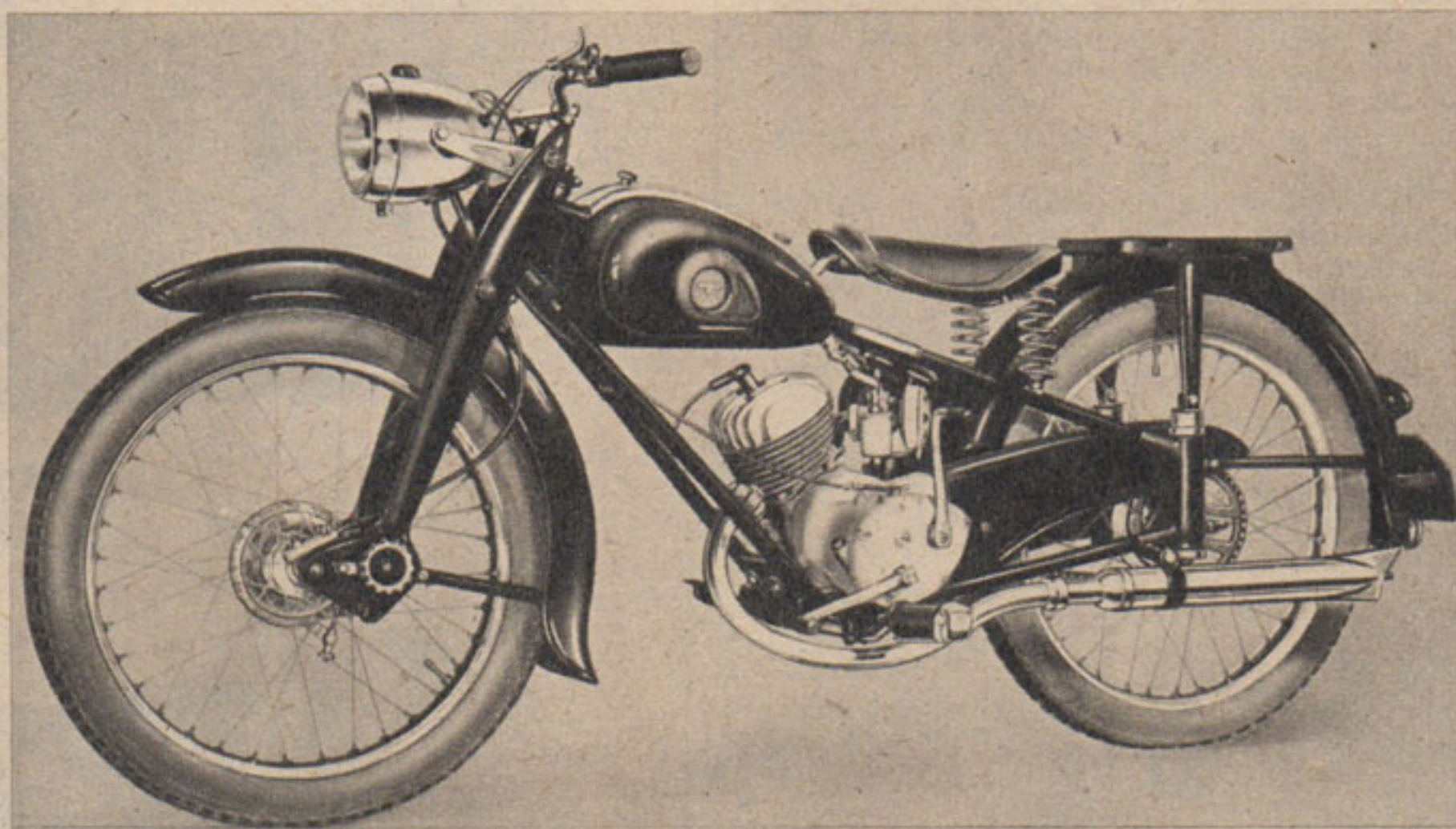
Dans la catégorie 125, Jlo n'a pas de concurrent dans la vente de blocs-moteurs aux assembleurs.

Adler édite également en 100 et 125 cc. sa petite moto si personnelle, avec le changement de vitesse en bout d'arbre moteur et sa fourche avant à balancier et ressorts en spirales qu'il a adaptée également à ses motos plus fortes. Ce système de suspension et le boîtier qui le contient, a promptement fait donner le surnom de « montres Adler » à toute la série. Il y en a maintenant à tous les prix, comme nous le verrons plus loin, et de 100 à 250 cc...

Pauvre catégorie 125 ! que l'on croyait destinée à être le type « Europe », sa situation, si longtemps privilégiée, se trouve un peu partout menacée par le rythme même de la circulation actuelle, par l'intervention possible des pouvoirs de l'Etat... et par le snobisme... Le poids, pourtant, y était si heureusement proportionné à la performance...

L'industrie allemande continue à en produire d'excellents exemples. La 125 D.K.W. bien entendu ! livrée (à l'exportation) avec suspension arrière Jurisch ; la N.S.U. Fox (en 2 temps, 4 vitesses) ; la Victoria Bi-Fix et la Triumph à 2 pistons.

La catégorie 150 cc., c'est, chez les « assembleurs », le domaine exclusif du bloc Sachs à 4 vitesses. On trouve généralement à l'arrière une suspension téles-



copique Jurisch, mais aussi, en cette matière, quelques solutions originales, comme celles de Phänomen et de Stella Mars. Toutes deux, du reste, sont l'œuvre de l'ingénieur Rudi Albert, actuellement directeur technique de la Mars, la seule motocyclette allemande munie de roues moyennes (de 16).

Elles permettent un énorme batte-

ment pour la suspension arrière oscillante, à bloc de caoutchouc comme élément élastique travaillant à la compression. Les Phänomen étaient, dès 1939, munies d'un arrière oscillant à double élément élastique formé d'un anneau de caoutchouc travaillant à la torsion, et maintenu entre des anneaux métalliques. La firme Phänomen a quitté Zittau, en Saxe pour émigrer dans la zone ouest...

Un des nouveaux modèles d'Adler fait son apparition en 150 cc. Court, très bas, très compact, le bloc ramené tout contre la roue arrière, et pourtant au centre du cadre, son dessinateur a su lui donner quand même de l'élan et une esthétique pleinement satisfaisante.

Dürkopp, à Bielefeld, fabrique son propre bloc-moteur.

La vieille fabrique de bicyclettes Maico, près de Tübingen qui assemblait quelques motos a pris, ces deux dernières années, une grande extension sous l'impulsion de ce véritable motocycliste qu'est son nouveau directeur technique, Uli Pohl. On le vit, dans cette dure épreuve de la Deutschlandfahrt, mener lui-même à la bataille une armée de 19 coureurs. Il en rapporta une médaille d'or pour lui, des enseignements précieux et 12 autres médailles d'or pour son équipe. Maico construit maintenant toute sa gamme de blocs en 125, 150, 175 cc. (et même les freins !).

En 175, le bloc Jlo 3 vitesses a le monopole pour l'assemblage. La suspension arrière Jurisch y prédomine.

Nous arrivons maintenant à cette catégorie moyenne, entre 200 et 250, à cet empire du milieu que n'affecte pas la crise. La faveur du public allemand s'y porte de plus en plus.

Voilà cette vieille connaissance, la 200 cc. Zündapp, sans cesse améliorée depuis 20 ans ! Munie d'une boîte à

L'originale  
Adler 100 cc.



4 vitesses très compacte, grâce à un verrouillage par coulissage interne de clavettes dans l'arbre primaire.

La N.S.U. « Lux » est une 2 temps dans un cadre en tôle de même conception que celui de la Fox, mais prolongé à l'arrière pour former un bâti, qui fait participer le passager aux avantages de la suspension arrière (ce qui n'est pas toujours le cas avec les fourches arrière oscillantes).

La firme de Neckarsulm va sortir, fin août, son modèle « Max », à moteur 250 culbuté, logé dans le cadre de la Lux, et qui développerait 15 chevaux. Il remplacerait le type culbuté O.S.L. 250 cc., bien connu.

Une 200 cc. D.K.W. à bloc 3 vitesses se trouve doublée par une 250 similaire mais à 4 vitesses, et dont le moteur développe maintenant 13 chevaux. C'est le gros succès de vente pour 1952.

D.K.W. a conservé pour ce modèle une suspension télescopique et n'a point jugé opportun de revenir à la suspension oscillante qu'il avait adoptée dès 1938.

Ce type de suspension semble imposer un remaniement de tout le cadre et, spécialement, un coffrage arrière en tôle semblable à celui réalisé par Puch, Horex, N.S.U. La fourche télescopique à faible battement, mais qui permet un dessin classique du cadre, connaît encore en Allemagne de beaux jours.

La lutte pour gagner les faveurs du public se traduit, dans cette catégorie, par une poursuite acharnée du rendement.

Triumph a monté à 12 chevaux sa 250 cc. B.D.G. à deux pistons, maintenant munie d'un bloc cylindre en alliage aux parois revêtues de chrome, que fabrique la célèbre firme de pistons Mahle.

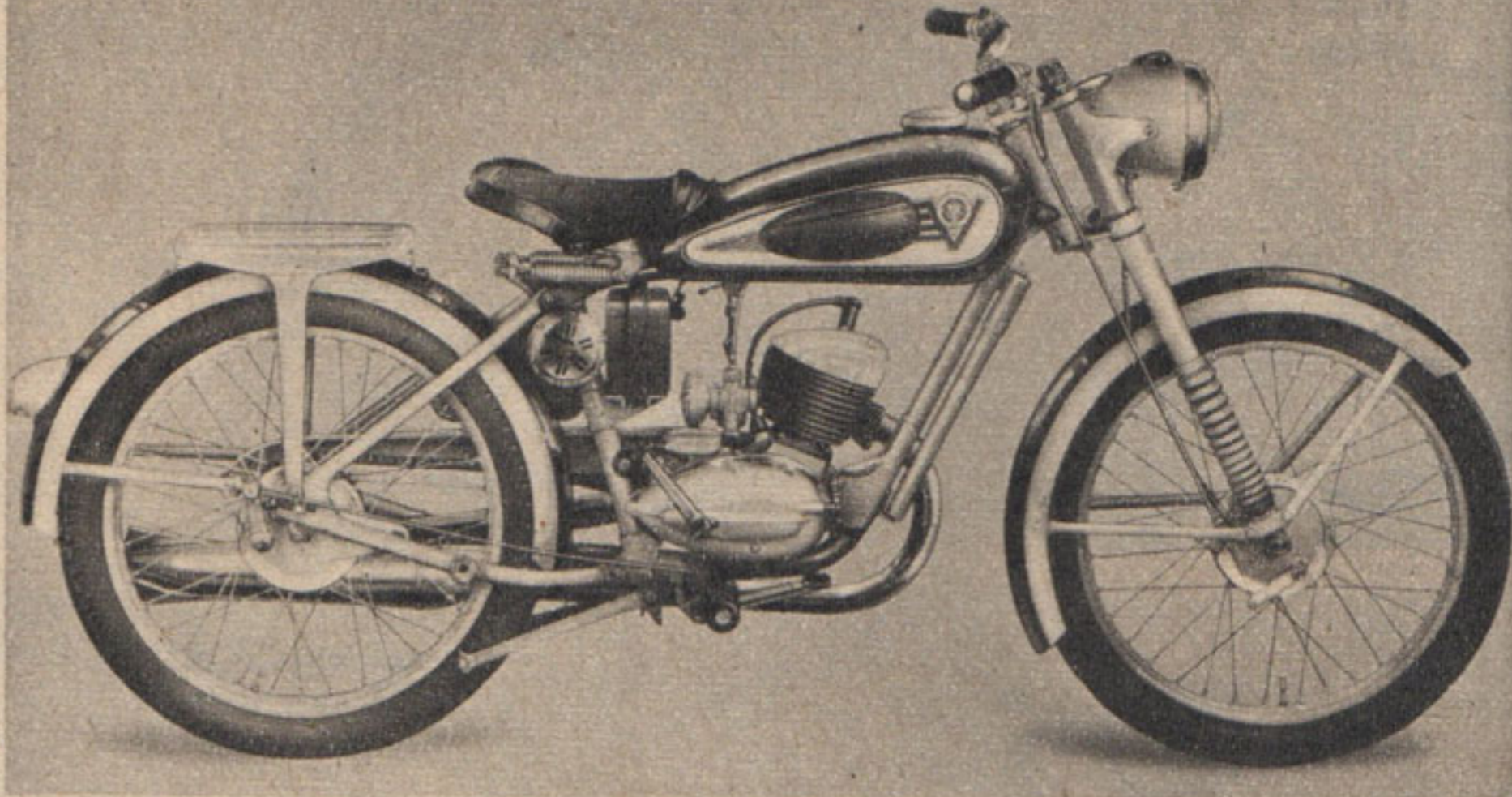
La Victoria « Aéro » 250 cc. développe 10 chevaux 5 à 4.700 tours.

La catégorie 250 cc. permet l'adaptation d'un sidecar, formule qui semble en plein regain de popularité outre-Rhin. 7 sidecars 250 cc. (de chez Triumph et de chez Victoria) ont surmonté les difficultés considérables de la Deutschlandfahrd (qui fut pourtant fatale à tant de modèles!). Ils y remportèrent trois médailles d'or.

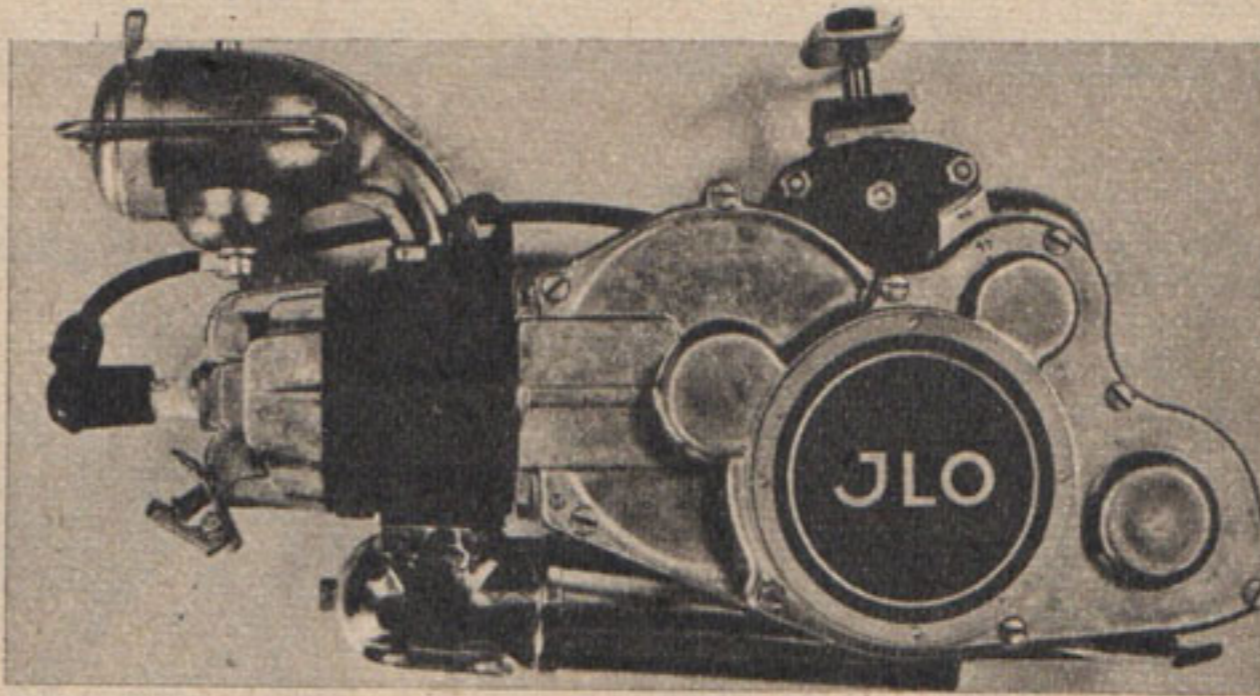
Jlo met à la disposition des firmes d'assemblage deux blocs 2 temps en 250 cc. : deux éditions, à 1 ou 2 cylindres. Nous les voyons sur Tornax, Hecker, U.T., Herculès, etc...

La vieille marque Ardie construit une

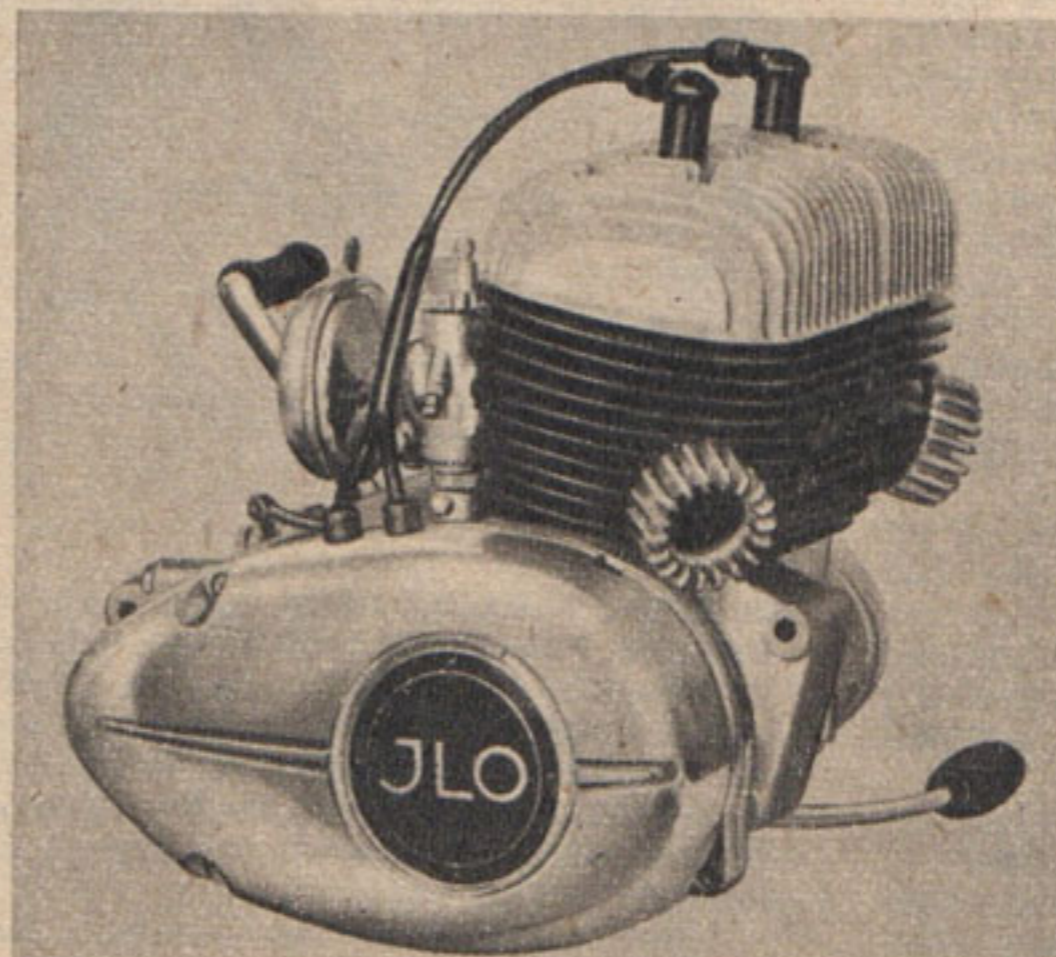
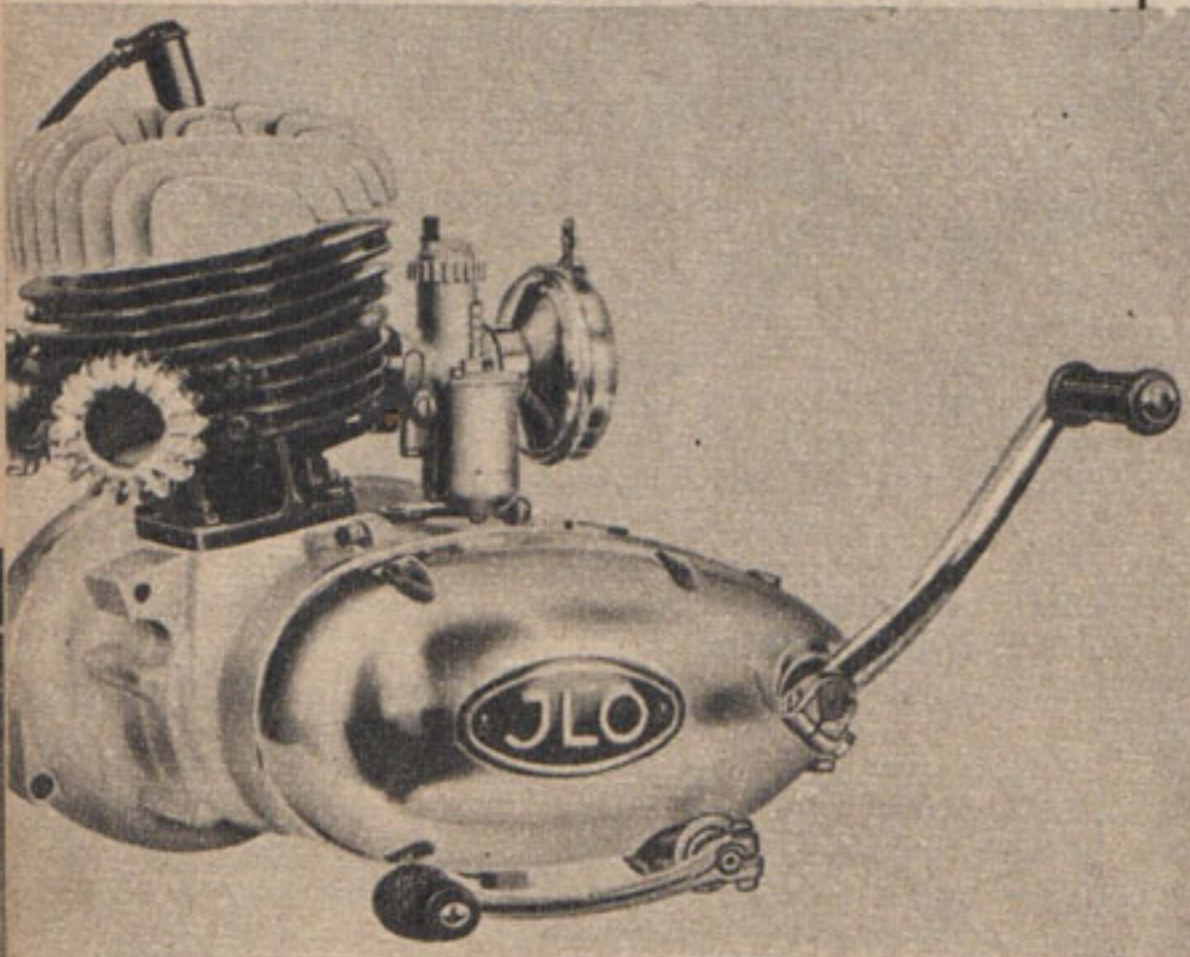
La 125 Victoria Bi.Fix.



Le cyclomoteur Kreidler.



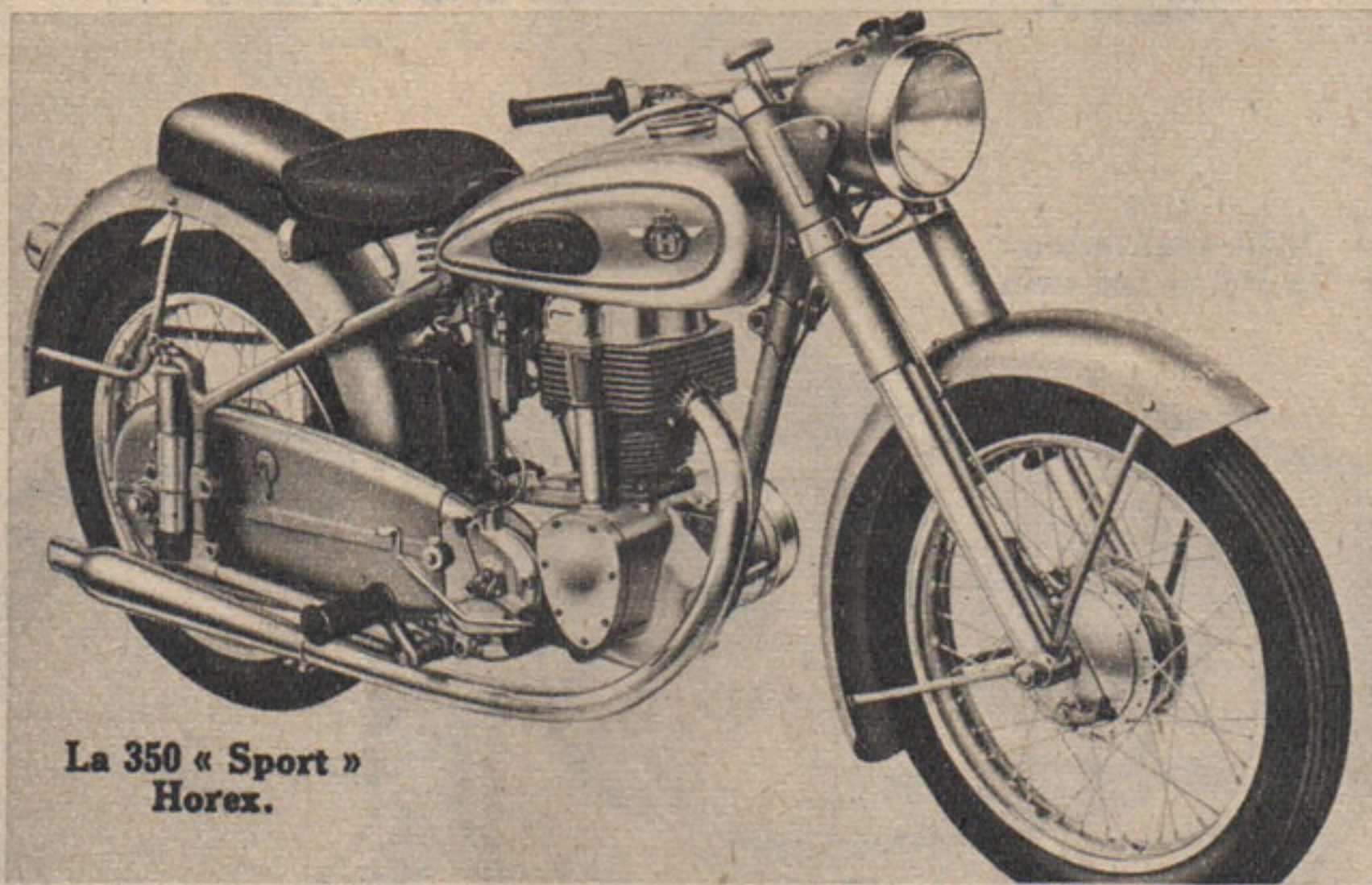
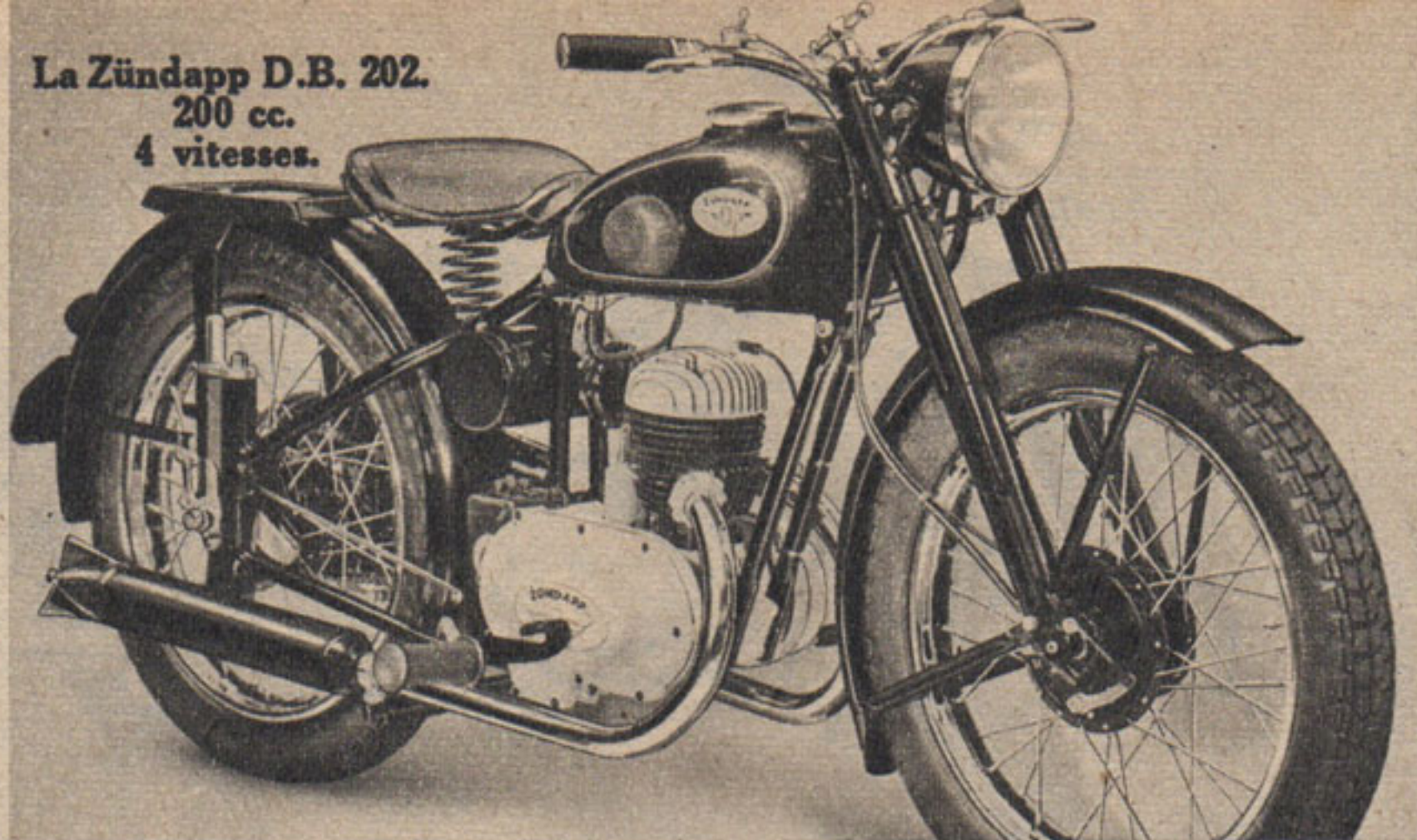
Un moteur auxiliaire allemand adaptable : le Jlo.



Deux types de moteurs J.L.O : à gauche le 175 cc., à droite le 250 bicylindre.



La Zündapp D.B. 202.  
200 cc.  
4 vitesses.



La 350 « Sport »  
Horex.

250 cc. munie à l'avant d'une fourche télescopique Magura dont on dit grand bien.

L'Adler, à 2 cylindres, 2 temps, qui était présentée à Francfort comme une 200 cc., sort également en 250 cc. La firme de Francfort se conforme ainsi à l'évolution vers de plus fortes cylindrées et une plus haute performance.

Avec la monocylindre R. 25 de chez B.M.W. veut rivaliser la nouvelle production de la dynamique firme Hoffmann qui fabrique, près de Dusseldorf, la Vespa et monte également, de 125 à 250 cc., toute la gamme des blocs-moteurs Jlo.

Le nouvel Hoffmann « Gouverneur » est une 250 cc. flat-twin culbutée, à cardan, dont le bloc aux formes heureuses rappelant celles des Zündapp à cardan, trahit la main de l'artiste qui l'a dessiné.

Nous retrouvons le même « coup de patte » dans la splendide Victoria Bergmeister, cette 350 cc. 2 cylindres en V qui fut la sensation du Salon de Berlin. Son créateur nous en avait montré le prototype à un des derniers Salons berlinois d'avant-guerre.

Elle ne sortira pas avant la fin de septembre (donnant, paraît-il, 20 chevaux à 6.000 tours).

Pour n'avoir pas la même régularité dans la suite d'allumages, cette disposition des cylindres possède certains avantages (au point de vue refroidissement, notamment) du flat-twin, avec un bien

moindre encombrement transversal.

En 350 cc. commence ce domaine réservé aux fabriques construisant leurs moteurs elles-mêmes. Horex, à Bad-Homburg, qui montait avant-guerre des moteurs Columbus, est devenue une très importante firme produisant ses propres moteurs.

Sa Regina-Sport est livrée avec culasse à un seul tuyau d'échappement; ses nouvelles 2 cylindres Imperator 500 et 600 cc. pèsent 175 kilos; la 500 cc. développe 30 chevaux à 6.800 tours, avec une compression de 1 à 7.

N.S.U. continue à fabriquer, sous la désignation « Consul I et II », en 350 et 500 cc., le modèle mono culbuté que lui dessina son directeur technique d'avant-guerre, M. Moor : ce technicien anglais avait quitté Norton pour N.S.U. En 1939, il retourna en Angleterre où il créa la flat-twin Douglas actuelle.

Avec les nouvelles 500 et 600, de prix, semble-t-il a beaucoup, fabuleux, le commun des motocyclistes entre dans le royaume des rêves, des désirs, qui ne seront jamais satisfaits s'ils ne deviennent pas policiers ou suiveurs du Tour de France... A moins que certaines éventualités imprévisibles leur mettent entre les mains (par ordre!) ces splendides montures soigneusement conservées jusque-là « dans la glacière »...

Contentons-nous donc de rester dans ce cercle admiratif qui se forme quand un privilégié du ciel enfourche une B.M.W. 500 ou 600 cc. ou une Zündapp.

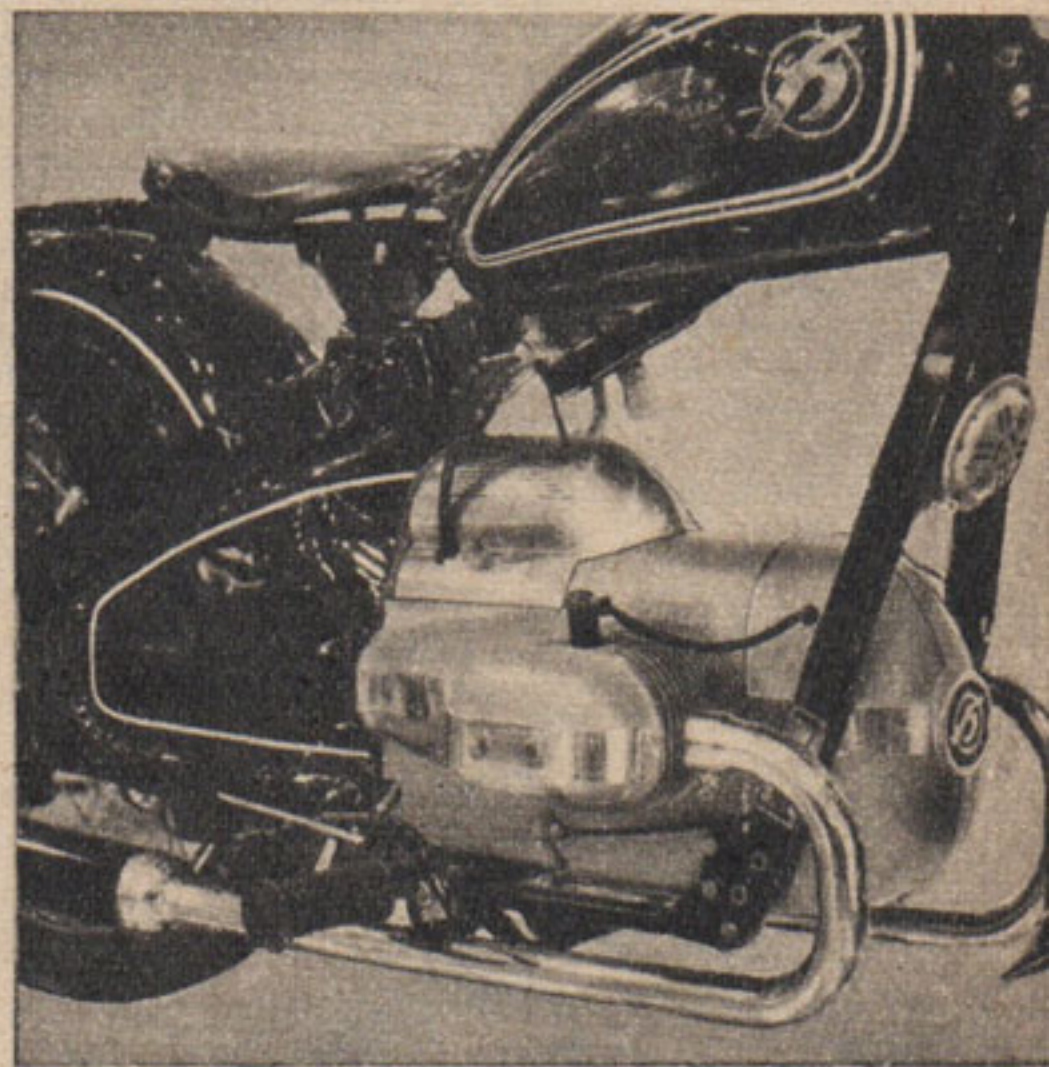
La concurrence entre la Zündapp K.S. 601 et la B.M.W. R. 67/2 a fait passer de 24 à 28 chevaux la puissance que développent maintenant ces deux modèles.

La B.M.W. 68 atteint 35 chevaux à 7.000 tours avec une compression, il est vrai, de 8 à 1.

Tout au long de la gamme des cylindrées, cette recherche du rendement a eu, comme complément, une amélioration sensible dans le freinage des motocyclettes même légères. D'autre part, la mode exige l'adoption de freins occupant toute la largeur du moyeu. Souhaitons qu'ils soient tous aussi efficaces qu'esthétiques, que toute la surface de garniture soit réellement utilisée et qu'ils ne perdent pas trop cette efficacité avec l'usure...

Bien que, sur certaines motos allemandes « de confection », la ligne de chaîne des blocs adoptés ne permet guère l'emploi de protège-chaînes efficaces (beaucoup constituent plutôt un camouflage qu'une protection) on peut dire que les carters de chaîne ont fait des progrès outre-Rhin. Signalons spécialement ceux de la Victoria Aéro 250 cc., des D.K.W. 200 cc., 250 cc., de la Horex 350 cc. (tous à bain d'huile).

Le vieux motocycliste, si souvent empoisonné par ses chaînes, s'étonne qu'on puisse lire en l'an de grâce 1952 sur la notice d'instructions d'une moto 250 cc. moderne et coûteuse : « Tous les 3.000 kilomètres, enlever la chaîne et la laver soigneusement à l'essence, puis la placer dans un bain de graisse réchauffée. Après refroidissement, essuyer l'excédent de graisse, remonter la chaîne, régler sa tension... etc. ». Charmante opération, n'est-ce pas ?



Le bloc très net  
de la 250 Hoffman,  
restée  
à l'état  
de  
prototype.

Côté cyclomoteur, nous avons vu que la trop rigoureuse législation allemande avait, jusqu'ici, mis obstacle à leur extension.

La faveur (très relative!) du public se portait sur les moteurs auxiliaires. Il y eut une floraison de micro-moteurs; beaucoup ont disparu, qui ne seront pas regrettés... Mentionnons parmi les solutions encore adoptées le moyeu avant à moteur « Hoehne » Frontal, le moyeu arrière, moteur à 2 vitesses, « Cycle-master » de Rabenheick.

Tout le monde connaît le petit Victoria de 38 cc. et le Lohman Diesel de 18 cc. Jlo a monté à Munich pour la production de son moteur auxiliaire à galet (sous le pédalier) une nouvelle usine.

En Allemagne, le seul véritable cyclomoteur, un des plus élégants et des plus efficaces qui soit, est le Kreidler à bloc 2 vitesses, chaîne unique, cadre ouvert monotube de fort diamètre.

Nous ne parlerons pas des scooters; les plus populaires sont de licences italiennes. Mentionnons toutefois l'effort tenace de Bastert dont la ligne et si plaisante. Tenue de route, robustesse ne laissent rien à désirer, dit-on.

Comme on a pu le voir, l'industrie allemande de la motocyclette fait preuve d'une extrême prudence, et n'adopte les solutions nouvelles qu'avec beaucoup de circonspection. Elle se contente, en somme, de perfectionner sans cesse des modèles qui ont derrière eux une longue carrière où ils furent soumis à toutes les épreuves imaginables. Elle tient à contrôler sa fabrication par une participation à de dures compétitions du genre Deutschlandfahrd.

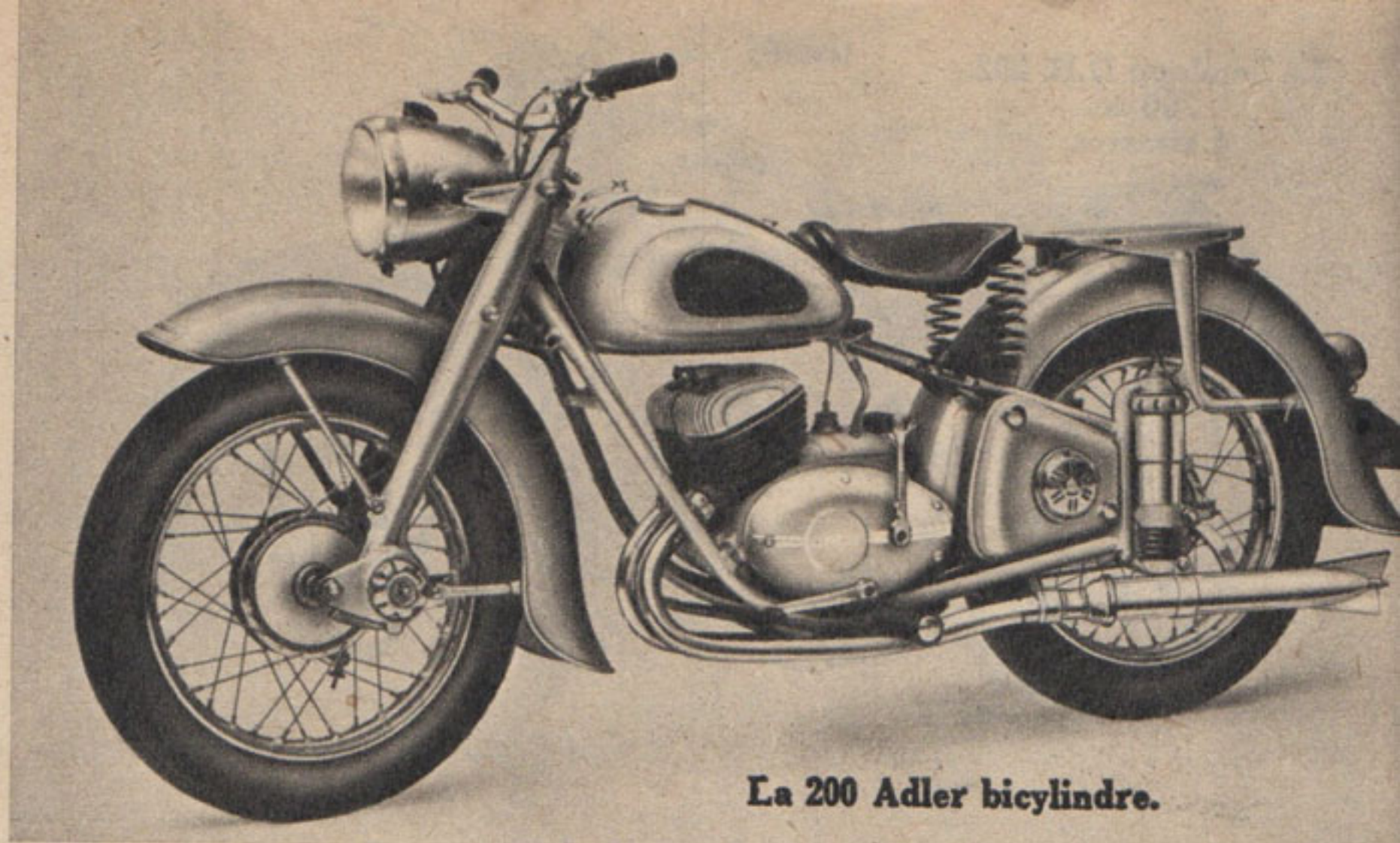
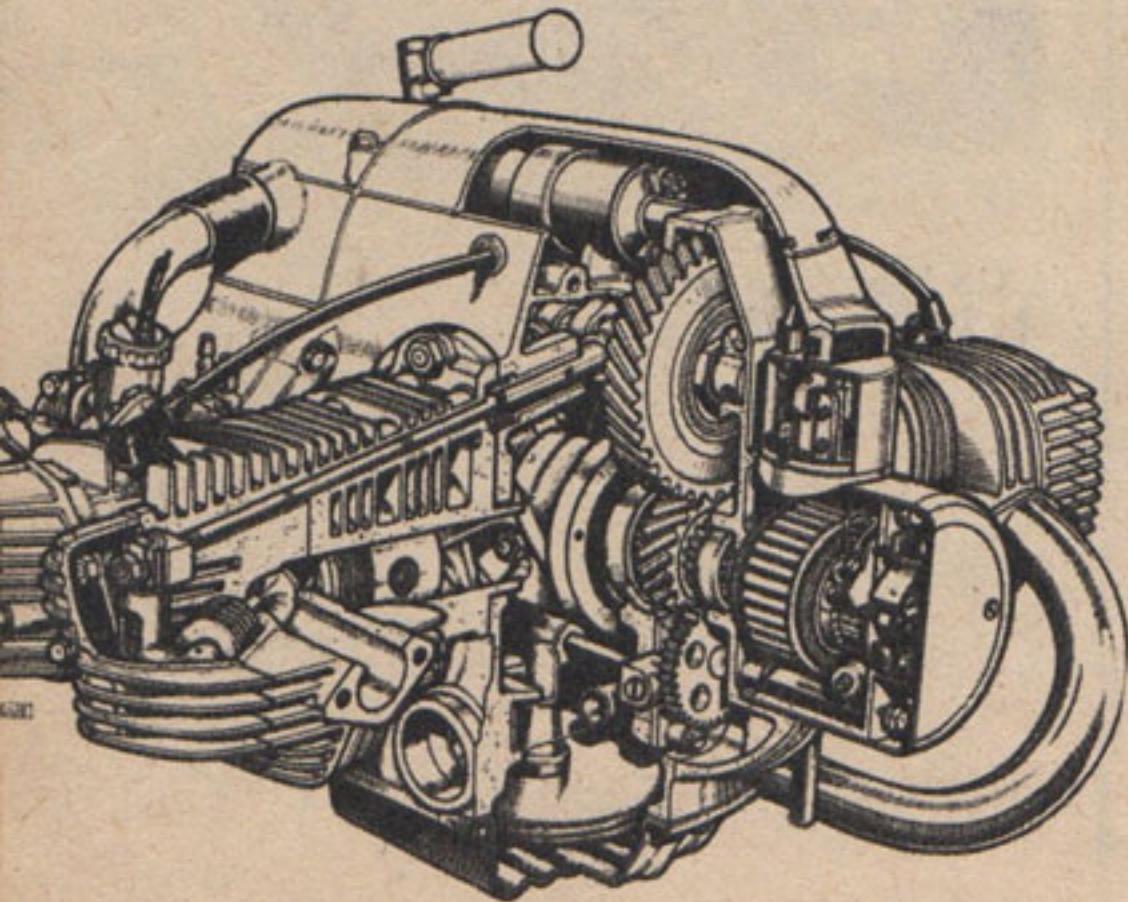
Un puissant Automobile-Club, l'A.D.A.C., qui est aussi malgré son titre un *motorcycle-club*, sait les organiser avec efficacité et largeur de vue (et de moyens employés).

Comme nous le disions en commençant, ce long et monotone exposé ne concerne que l'Allemagne occidentale. Il ne faut pas oublier que la Saxe était le siège d'une puissante industrie automotocycliste ainsi que la Thuringe... la région de Berlin...

Le vieux motocycliste, qui sur sa machine comme lui si démodée, parcourut si souvent jadis toutes ces régions en plein travail, doit tourner le dos à des espaces maintenant interdits. Le moteur a, dit-on, supprimé les distances... mais non les obstacles...

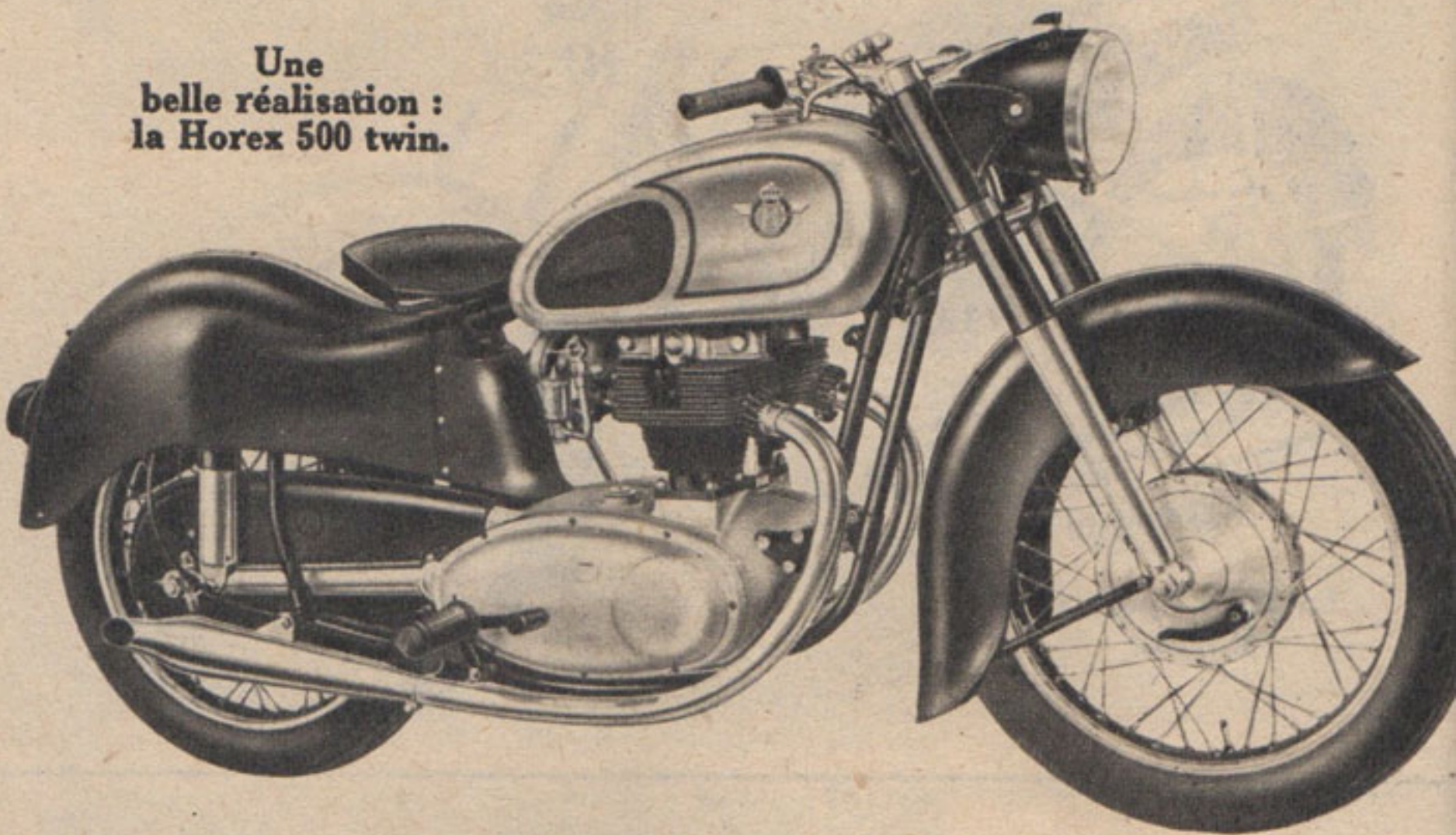
R. S.

**Un exemple typique  
de l'école allemande :  
le moteur  
Zündapp KS 601, 600 cmc.**

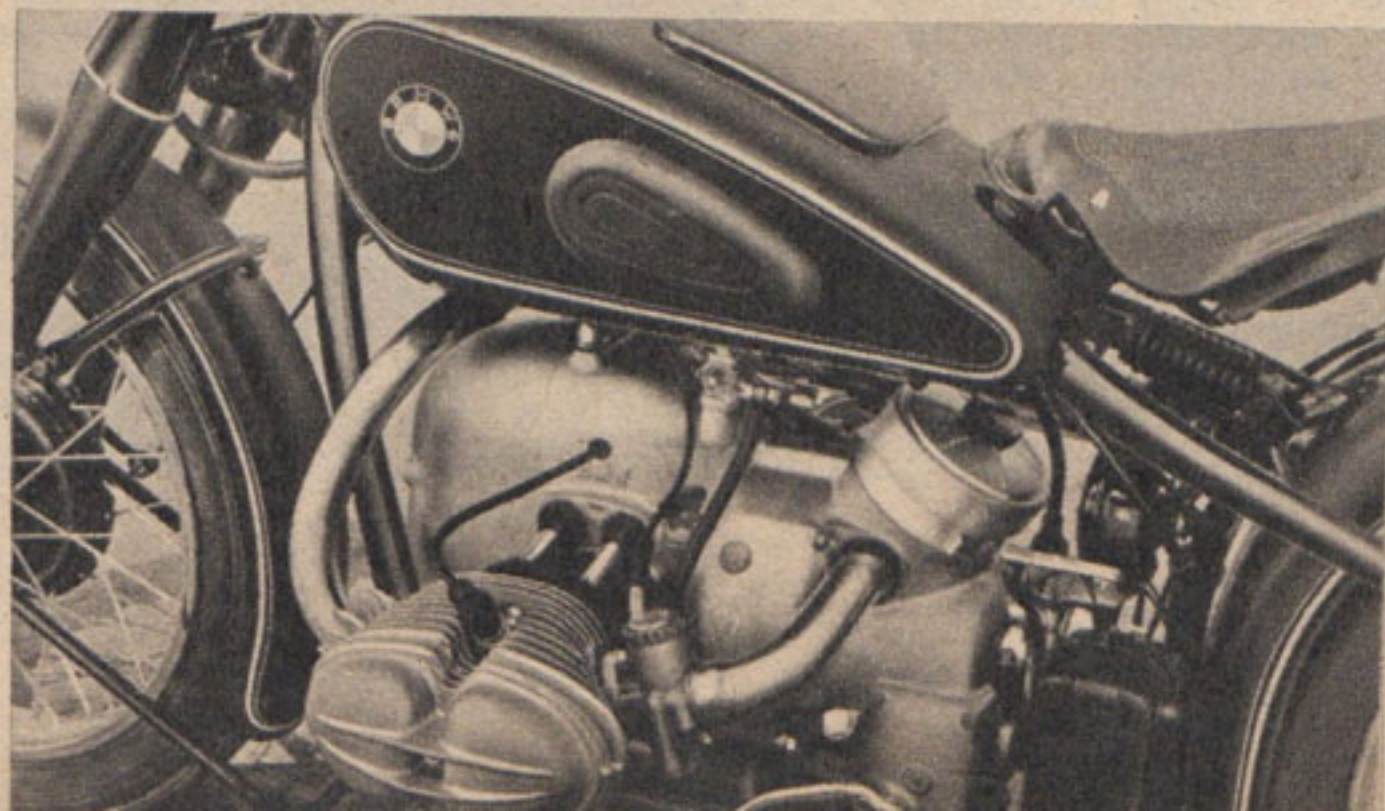
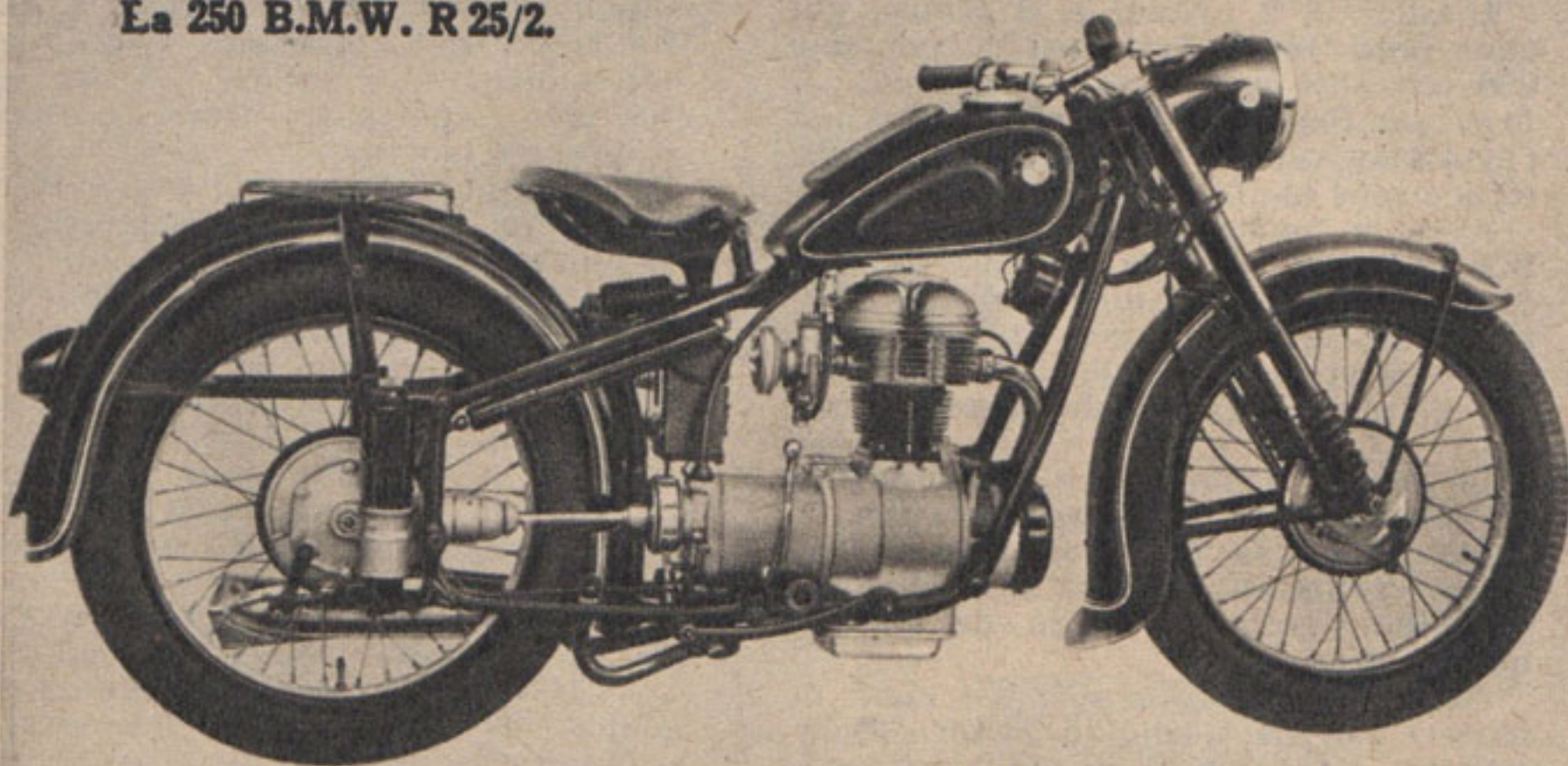


**La 200 Adler bicylindre.**

**Une  
belle réalisation :  
la Horex 500 twin.**



**La 250 B.M.W. R 25/2.**



**Le bloc  
de la  
600 B.M.W.  
R. 68 « Sport ».**



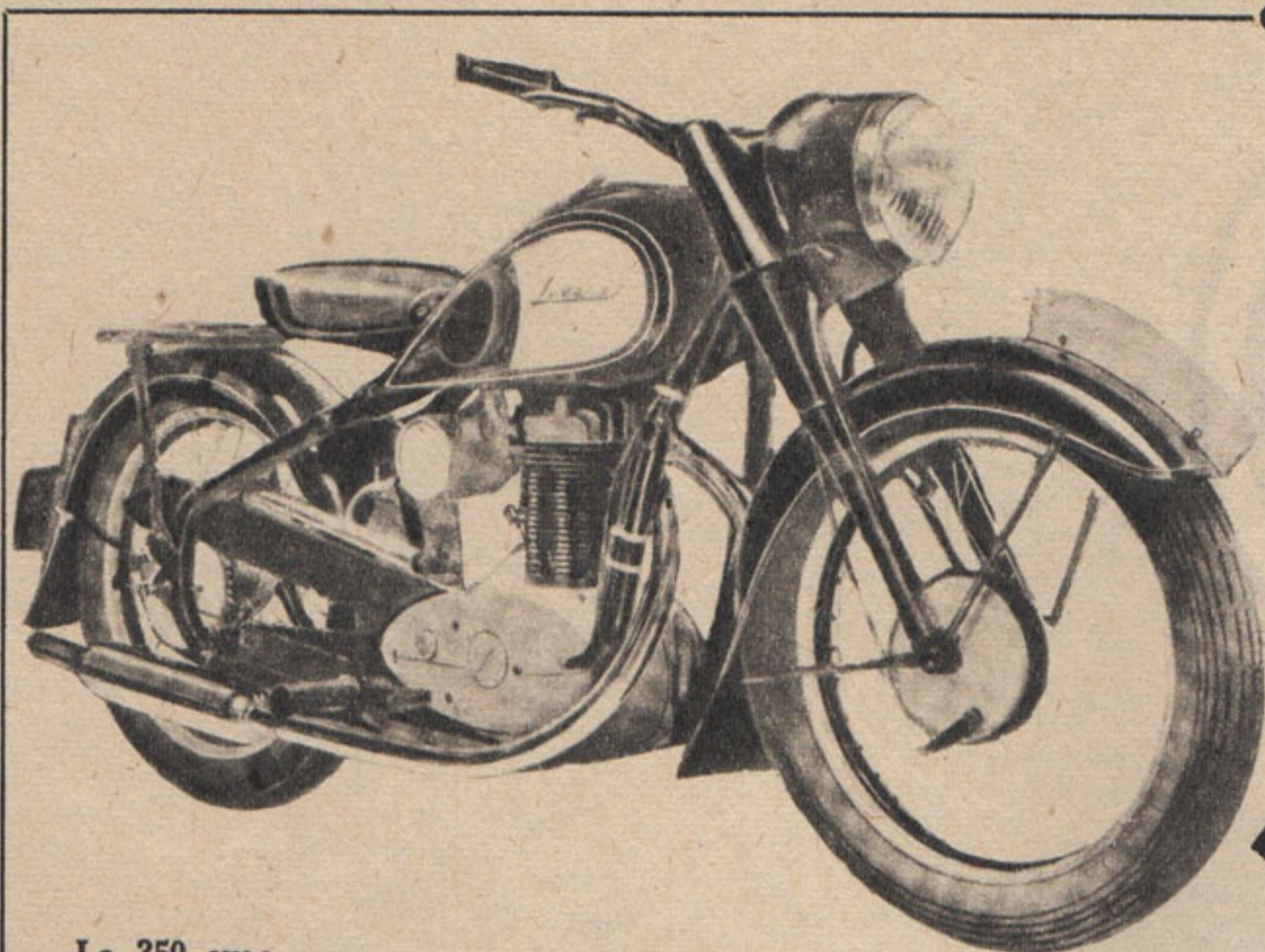
La  
marque  
des  
connaisseurs

**STAND : 275**

**Éts Pierre HUMBLLOT** 72-79-81, Rue du Faub<sup>g</sup> Saint-Jacques — PARIS (XIV<sup>e</sup>)

# LA MOTOCYCLETTE EN ESPAGNE

de notre correspondant A. Bonelli.



La 350 cmc.  
Sanglas.

**D**ROLE de pays que l'Espagne ! Vous y trouverez côte à côte l'âne avec ses deux corbeilles sur le dos et la plus luxueuse voiture américaine. La cabane faite de terre et de paille et le gratte-ciel de trente étages; le malheureux qui travaille comme un nègre pour gagner juste de quoi ne pas mourir de faim et le richard qui ne sait comment résoudre le problème de dépenser tout son revenu.

Jamais un terme moyen ni un juste milieu.

Il est donc naturel que l'industrie motocycliste n'échappe pas à cette règle.

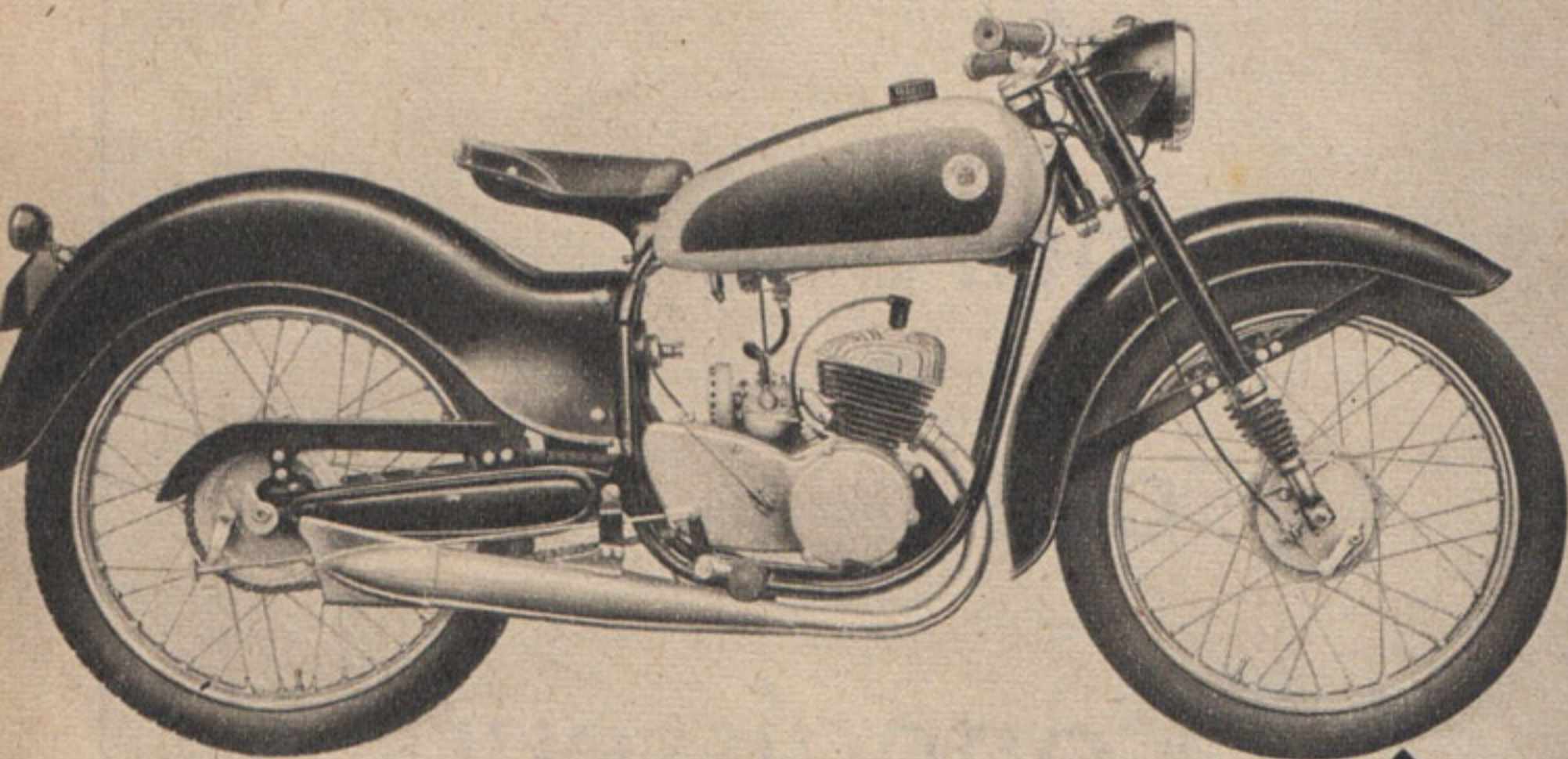
Jusqu'en 1948 personne ou presque ne songeait à entreprendre l'aventure de construire un moteur à essence, et, encore moins une moto, aventure que l'on considérait pure folie et, comme telle, vouée à l'échec.

Jamais, disait-on, on ne pourrait avec les moyens dont dispose l'industrie espagnole construire et faire marcher un engin aussi délicat.

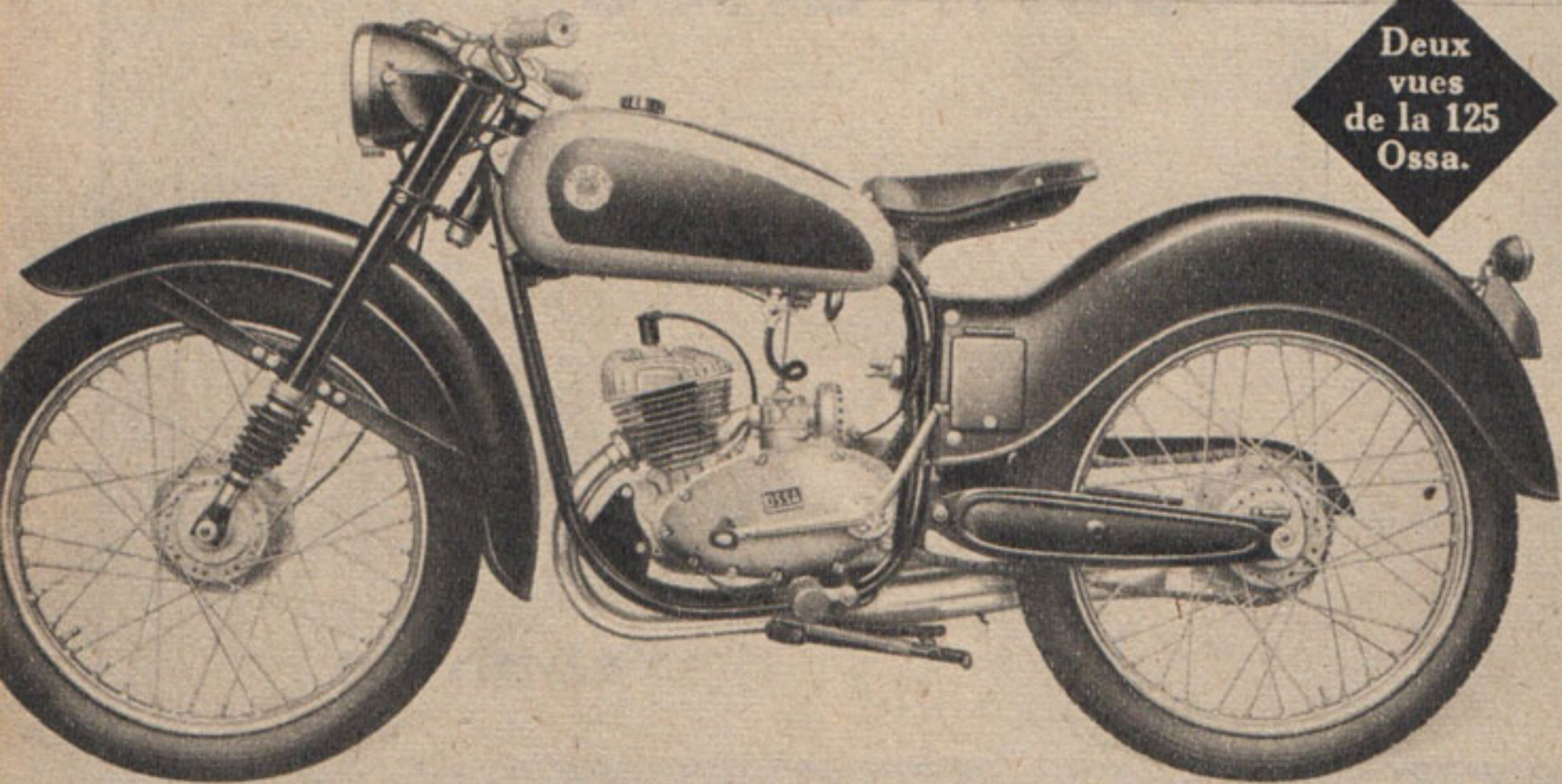
En 1948, deux courageux : M. Bulto de Barcelone et M. Bejarano de Bilbao, enthousiastes motocyclistes, timidement osent, chacun de son côté, construire deux vélomoteurs, le premier de 125 et le second de 98 cmc., lesquels... chose incroyable pour le public, marchent d'une manière satisfaisante.

En 1950 on commence à se convaincre qu'en Espagne aussi il serait possible de construire des véhicules à moteur et quelques convaincus se lancent dans l'aventure malgré l'opinion publique qui leur prédisait l'échec. Ils construisent des motos qui marchent en nombre toujours croissant et le public augmente chaque jour ses commandes avec, comme résultat, l'augmentation des délais de livraison.

De nouveaux constructeurs s'ajoutent aux premiers, et en août 1952 leur nombre atteint, selon mes renseignements, le beau chiffre de 38, nombre qui est loin d'être définitif puisque, un peu partout et chaque jour davantage, on s'intéresse aux véhicules à deux roues car on s'est convaincu que leur construction, comme l'on dit ici « es negocio »; et tout propriétaire d'atelier mécanique, pour petit qu'il soit, se croit suffisamment outillé pour pouvoir entreprendre la construction d'un moteur, et tout réparateur de motos



Deux  
vues  
de la 125  
Ossa.





suffisamment expérimenté pour pouvoir le faire sans l'aide de techniciens et d'études coûteuses.

Dans la plupart des cas ils croient suffisant d'avoir un copain qui leur prête sa monture, souvent âgée de plusieurs lustres, pour la démonter et la reproduire plus ou moins fidèlement.

Exception faite des grandes maisons, en ligne générale il s'agit de petits artisans qui sont obligés de fabriquer tous les organes, même les accessoires, car en Espagne l'industrie de la pièce détachée est encore à l'état embryonnaire.

A titre d'exemple, il existe dans toute l'Espagne seulement deux constructeurs de moteurs ou blocs-moteurs destinés aux petits ateliers de montage : le Pons de 125 cmc. 2 temps avec deux modèles, un sans boîte à vitesse et un de 4 vitesses; et le A.M.C. 4 temps, 4 vitesses, construit sous licence; tous les deux produisent en toutes petites quantités.

Dans le domaine des motocyclettes de moyenne et grosse cylindrées, je mentionnerai en premier lieu la Sanglas, de Barcelone, avec deux modèles respectivement de 500 et 350 cmc. deux belles machines aux lignes d'inspiration allemande, équipées de blocs-moteurs 4 temps culbutés au dessin net, transmission par chaîne, allumage par dynamo et batterie, fourche télescopique, suspension télescopique arrière seulement pour le modèle 500 cmc. Ces deux modèles sont livrés depuis plusieurs années et fort appréciés par la clientèle.

Dans la catégorie des 500 cmc. le marché espagnol disposera bientôt du modèle allemand N.S.U. 4 temps culbuté construit sous licence à Bilbao par la Maison Lube déjà très connue pour son modèle 125 cmc. On murmure que le gouvernement espagnol aurait passé un fort marché pour cette machine.

Une autre machine que l'on commence à voir circuler chaque jour en plus grand nombre est la Derby construite par l'ancienne fabrique de bicyclettes Rabasa de Barcelone; ce modèle est une copie fidèle dans tous ses détails de la 250 cmc. Jawa tchécoslovaque et, comme celle-ci, possède un bloc-moteur monocylindrique 2 temps, allumage par dynamo et batterie, carburateur renfermé, transmission par chaînes, embrayage automatique, suspension télescopique antérieure et postérieure, roues avec moyeux en alliage léger de grand diamètre (220 mm.) avec ailettes de refroidissement et freinage central.

Voilà encore la dernière née, la Semior, qui a été présentée à la foire de Barcelone en juin dernier dont elle a été le clou et qui est livrée actuellement au rythme de 10 machines par mois.

C'est une machine de conception peu courante, elle est équipée d'un moteur 2 temps, 175 cmc., dont l'axe du vilebrequin est parallèle à celui de la machine et fait bloc avec le changement à 4 vitesses, l'allumage est assuré par un volant magnétique monté sur l'extrémité avant du vilebrequin, la transmission à la roue arrière s'opère par arbre de cardan et couple conique, le tout renfermé dans la fourche oscillante horizontale. Comme la précédente elle est équipée avec des moyeux en alliage léger de grand diamètre avec refroidissement par ailette et freinage central.

Et pour terminer dans cette catégorie la Jimbell de Malaga équipée d'un moteur de 190 cmc. 2 temps tournant à bas régime, spécialement conçu pour climats chauds.

La catégorie des moteurs 125 cmc. représente de loin le gros de la production espagnole avec les deux précurseurs Montesa de Barcelone et Lube de Bilbao dont la production pour chacune est supérieure à 200 machines mensuelles, et la nouvelle venue Ossa de Barcelone qui avec ses moyens semble vouloir atteindre bientôt cette cadence et même la dépasser.

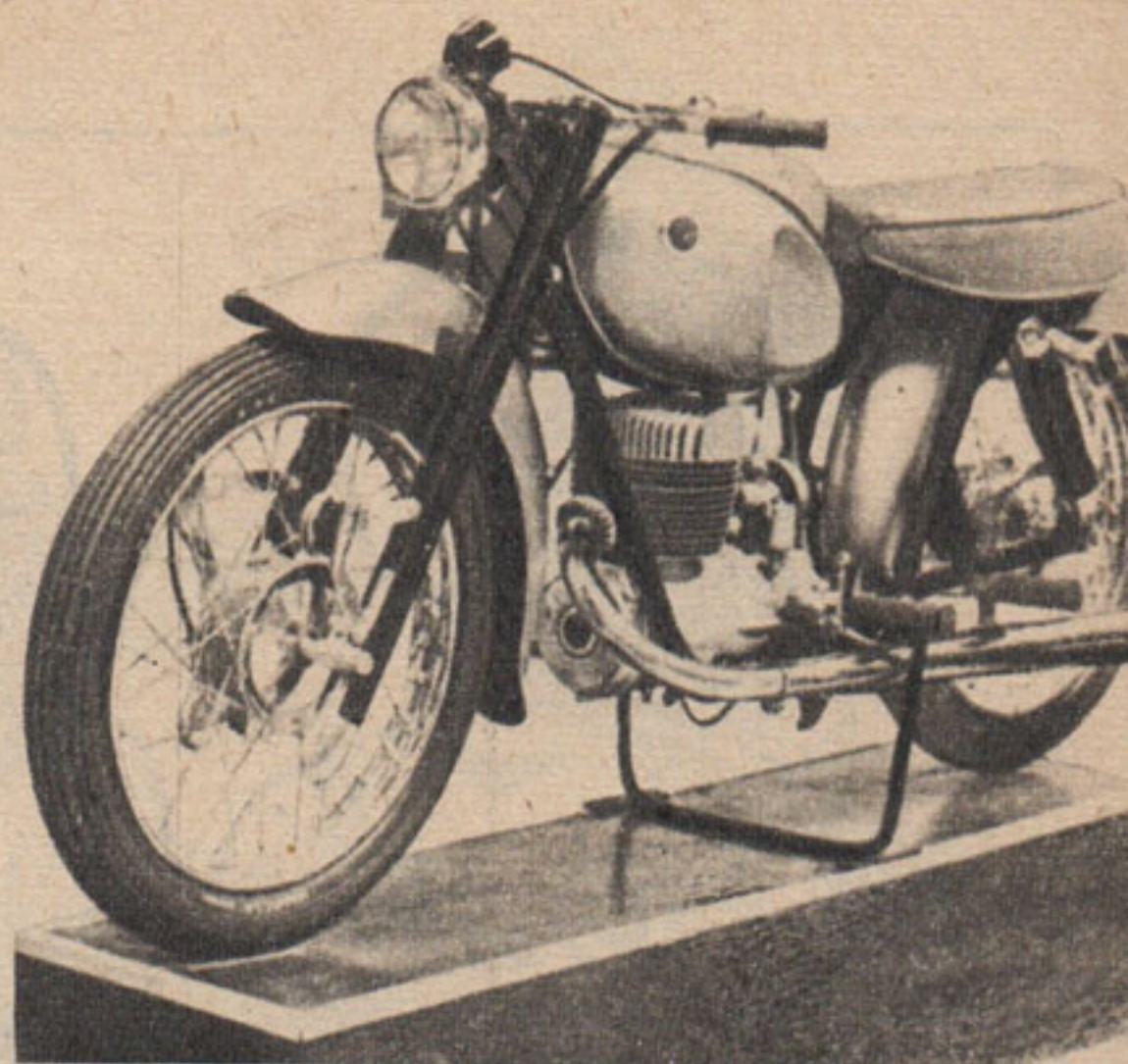
Je commencerai mon énumération avec la Montesa qui a été abondamment décrite dans ma précédente étude; son nouveau modèle fort joli jouit tellement de la faveur du public que les délais de livraison sont de l'ordre de huit mois.

Je crois savoir qu'actuellement Montesa a mis au point un nouveau moteur à piston plat qui, aux essais, aurait atteint la vitesse de 102 km.-h. et qui équiperait un modèle grand sport qui permettrait à la maison de reprendre sa participation aux compétitions internationales.

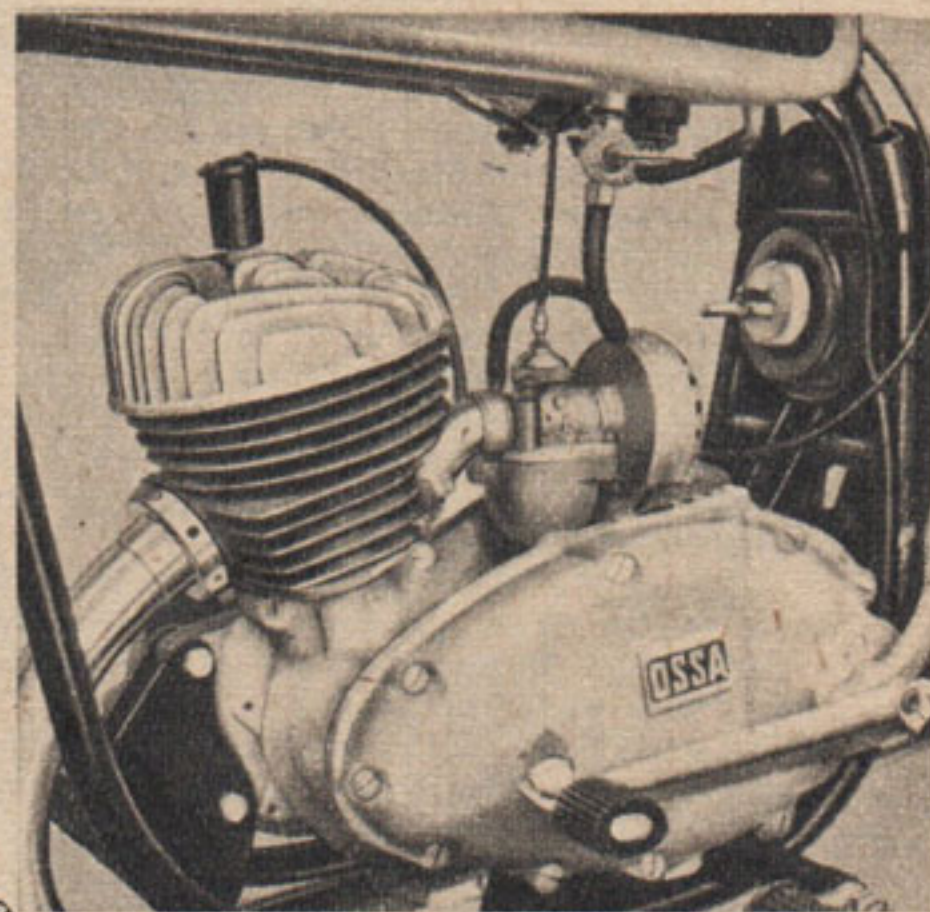
Lube poursuit sans modification son modèle actuel muni de suspension télescopique postérieure et changement de vitesse commandé simultanément par sélecteur et par levier à main.

Il serait souhaitable que ce constructeur modifie son échappement pour rendre sa machine moins bruyante.

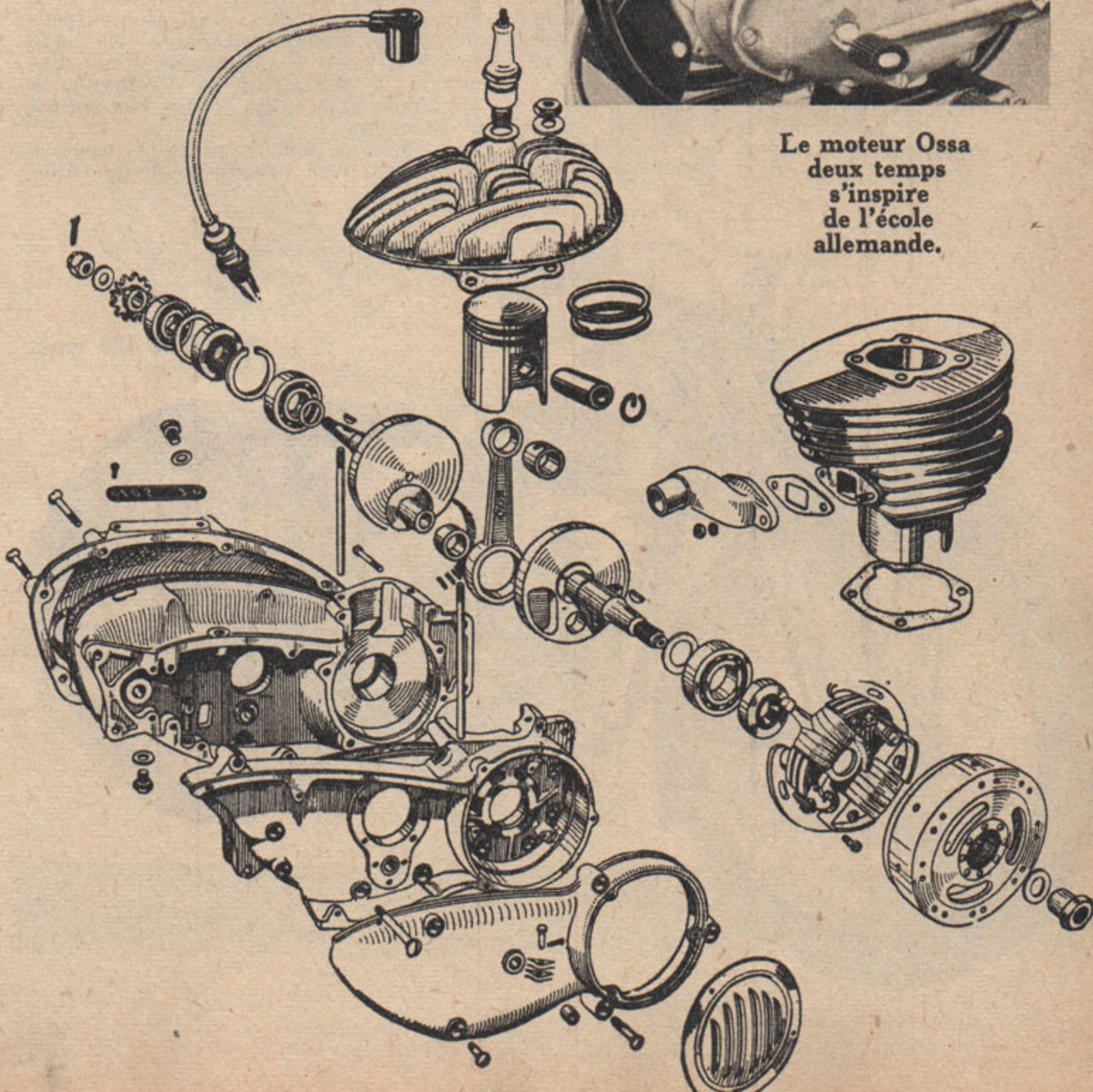
Ossa, la nouvelle née des grandes marques, paraît vouloir brûler les étapes et regagner le temps perdu pour la mise au point de sa machine, et son magni-

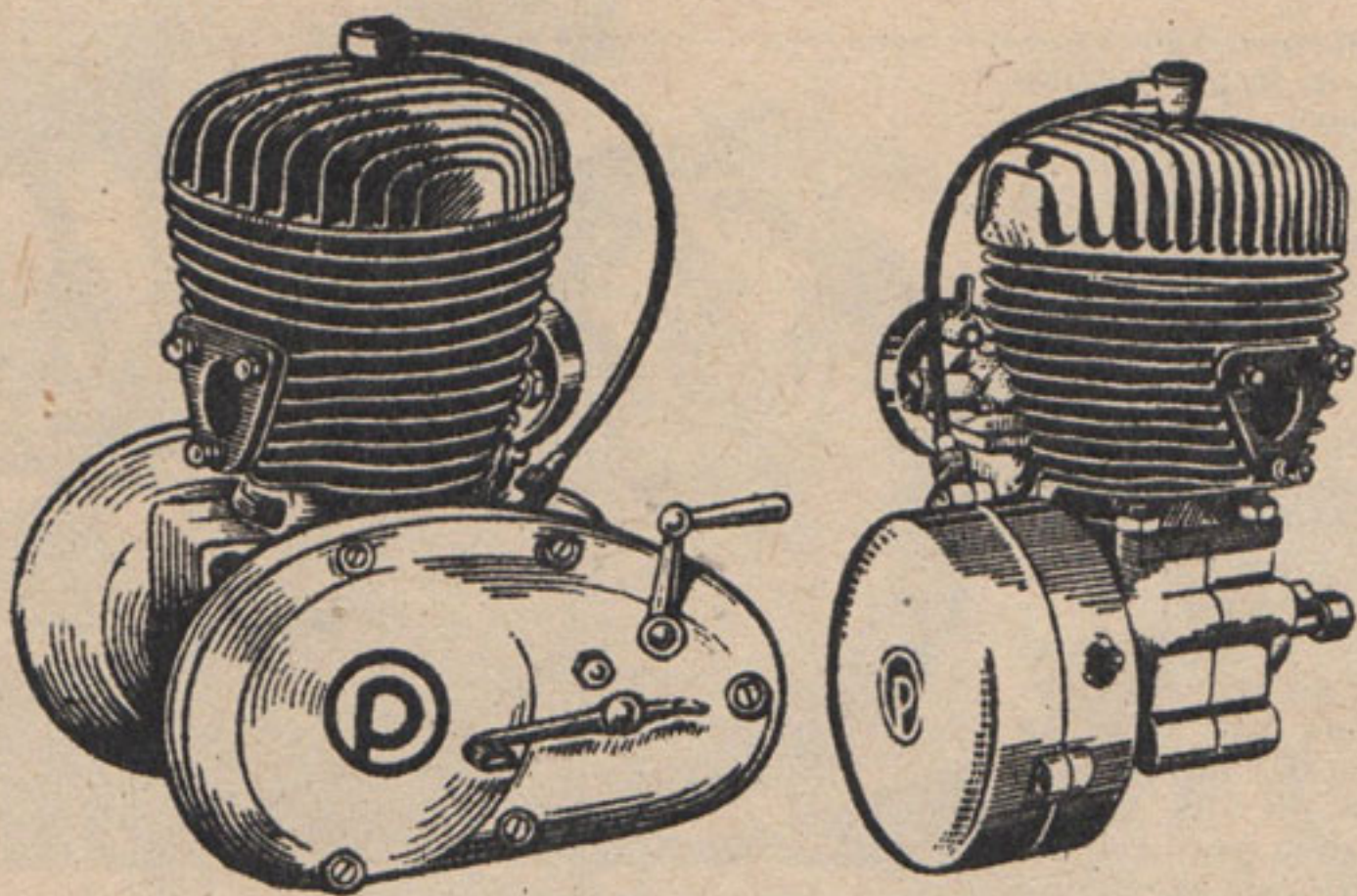


L'originale 175 cmc. deux temps Semior

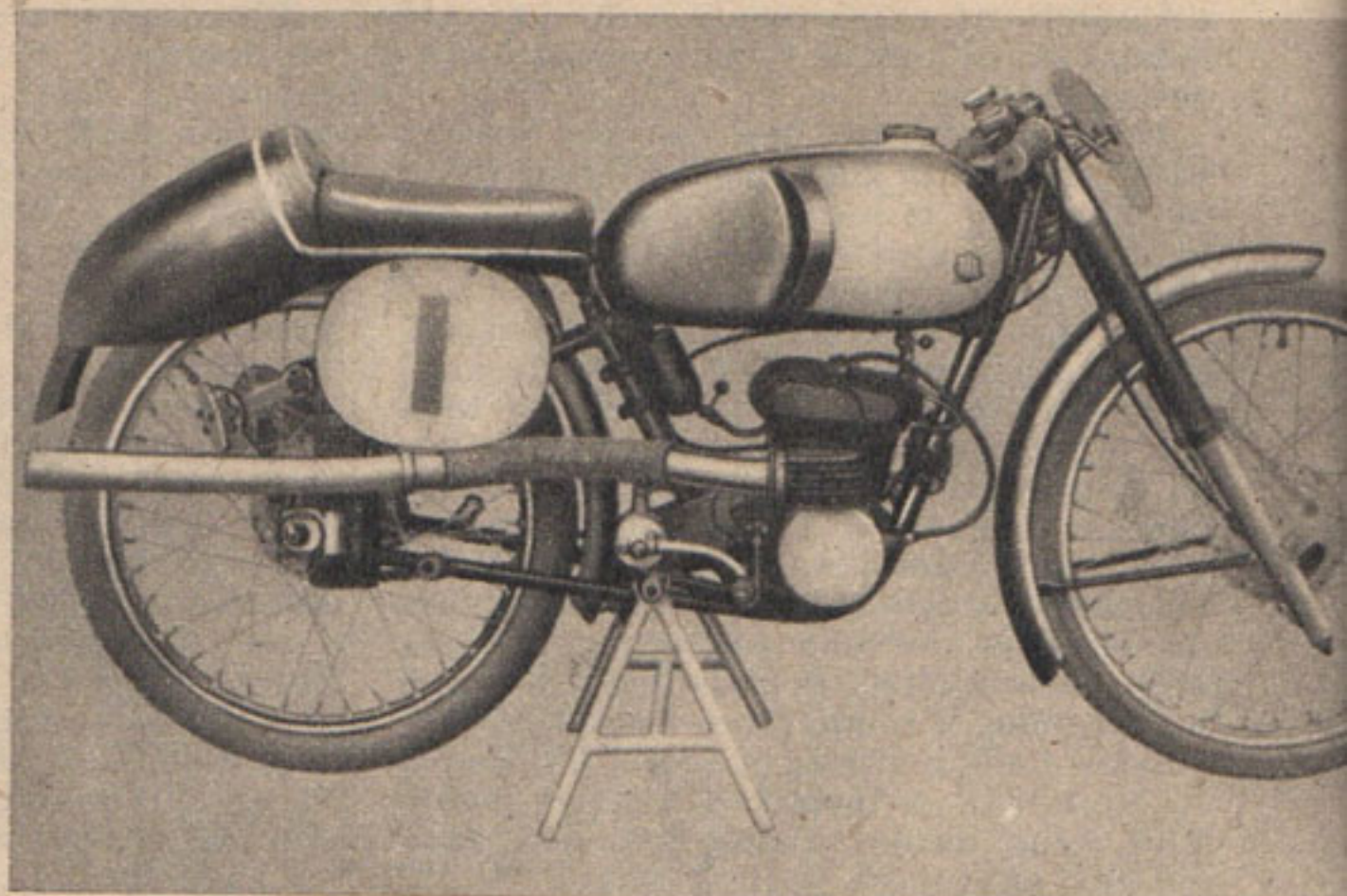


Le moteur Ossa deux temps s'inspire de l'école allemande.





Un moteur adaptable espagnol de 125 cmc. : le Pons; il existe en version monovitesse et avec boîte 4 vitesses.



La 125 Montesa de competición.

fique modèle que j'ose placer entre les plus remarquables de la construction européenne sillonne toujours en plus grand nombre les routes d'Espagne. Il est équipé d'un bloc-moteur 3 vitesses à sélecteur, 125 cmc. 2 temps, fort bien dessiné, transmission finale par chaîne, fourche télescopique antérieure et fourche oscillante horizontale postérieure à suspension par blocs de caoutchouc auto-amortisseurs réglables.

Le cadre est mixte en tubes et tôle emboutie et la partie postérieure forme corps avec le garde-boue, ce qui rappelle la Puch autrichienne.

Avello S.A. de Gijon livre à bon rythme son modèle Alpha M.V. 125 cmc. construit sous licence de la M.V. italienne, mais il s'agit là d'un modèle d'il y a quelques années.

Une autre jolie machine qui mérite d'attirer l'attention est l'Ardilla (en français *écureuil*), avec son bloc-

moteur 125 cmc. 2 temps à transmission primaire par engrenages en bains d'huile, boîte 3 vitesses et sélecteur, cadre à berceau double, moyeux de grand diamètre refroidis par ailettes et freinage central, suspension télescopique antérieure et postérieure; en résumé une machine bien dessinée et de belle allure d'un prix plus bas que toutes ses concurrentes.

D'autres machines dignes d'attention sont la Colomet 51, construite à Palma-de-Mallorca avec bloc-moteur 2 temps et suspension télescopique antérieure et postérieure; la Taber également avec bloc-moteur 2 temps, 4 vitesses, suspension télescopique antérieure et postérieure et roues à moyeux de grand diamètre; la M.M. Salt, la Ventayoll, la Esplugues et la Alen toutes construites à Barcelone.

A Bilbao et dans les provinces basques on attend avec impatience l'apparition

des premières 125 Peugeot construites en Espagne, dont le moteur est fabriqué par une grosse firme de Bilbao déjà spécialisée dans la fabrication de frigorifiques et petits moteurs industriels, et le cadre par une vieille fabrique de bicyclettes d'Eibar qui a transféré ses ateliers à Vitoria.

Dans la famille des vélomoteurs de 125 cmc. je vais inclure une curieuse machine : la Villof, de Valencia, qui pourrait aussi se placer entre les cyclomoteurs puisque son constructeur a conservé les pédales. C'est une machine relativement légère avec moteur 2 temps en bloc, avec la transmission primaire et l'embrayage, mais sans changement de vitesse. Sa vitesse maxima est limitée à 50-60 km.-h. et son constructeur assure qu'elle est capable de monter n'importe quelle côte et de transporter un passager

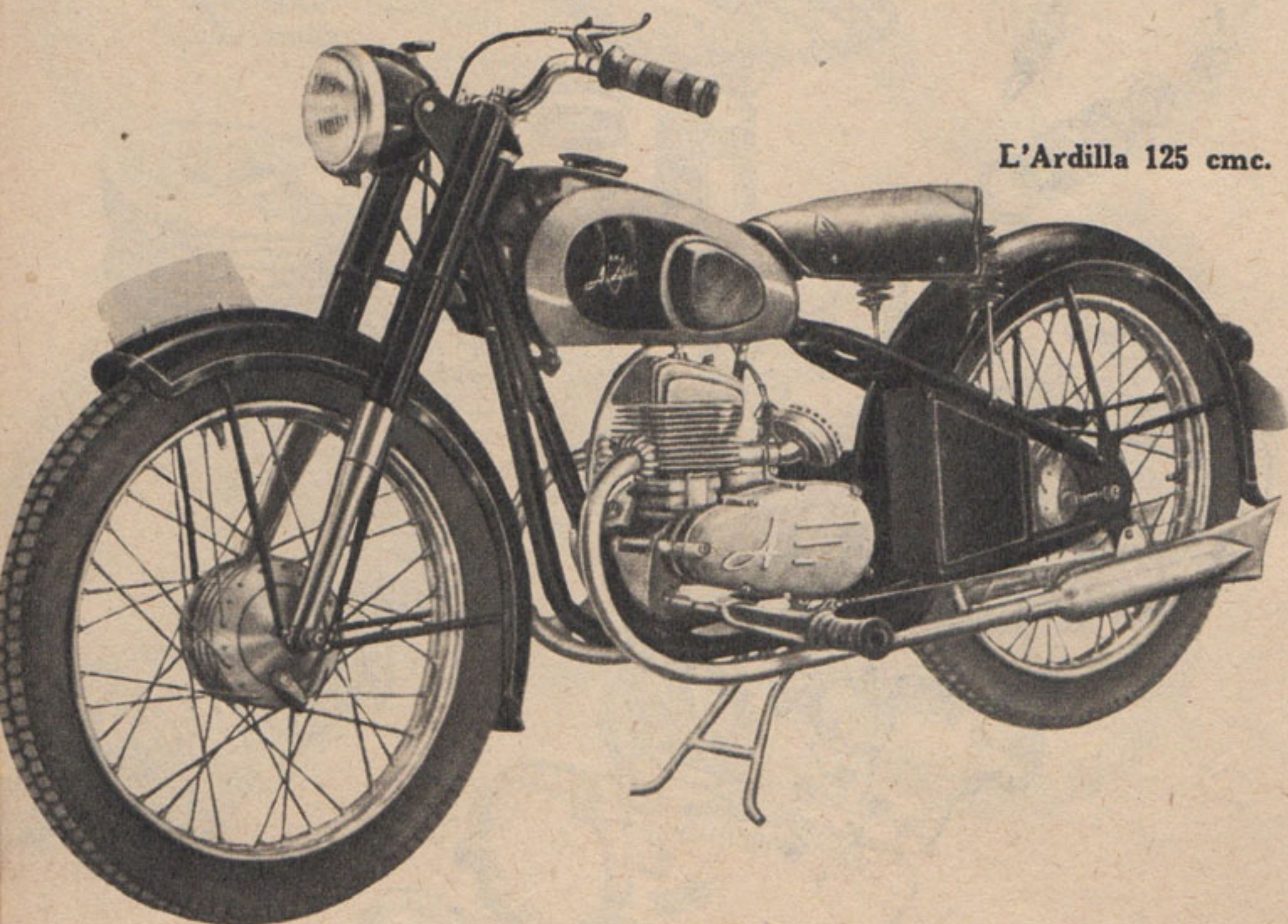
Et nous voilà enfin aux petites cylindrées avec Motiresa, de 98 cmc., transmission par courroies, dont la photo a été publiée dans le n° 68 de notre revue.

Vient ensuite, par ordre de cylindrée, la 90 Derby qui est en préparation et dont la caractéristique principale est son moteur 2 cylindres 2 temps.

Suivent la M.C. avec un moteur d'une cylindrée de 75 cmc., 2 temps, en bloc, avec une boîte à 3 vitesses, transmission primaire par engrenages et finale par chaîne, suspension télescopique antérieure et postérieure; la Reina de la même cylindrée mais avec boîte séparée de 3 vitesses, transmission primaire et secondaire par chaîne et sans suspension postérieure; et la Esplugues, de même caractéristiques.

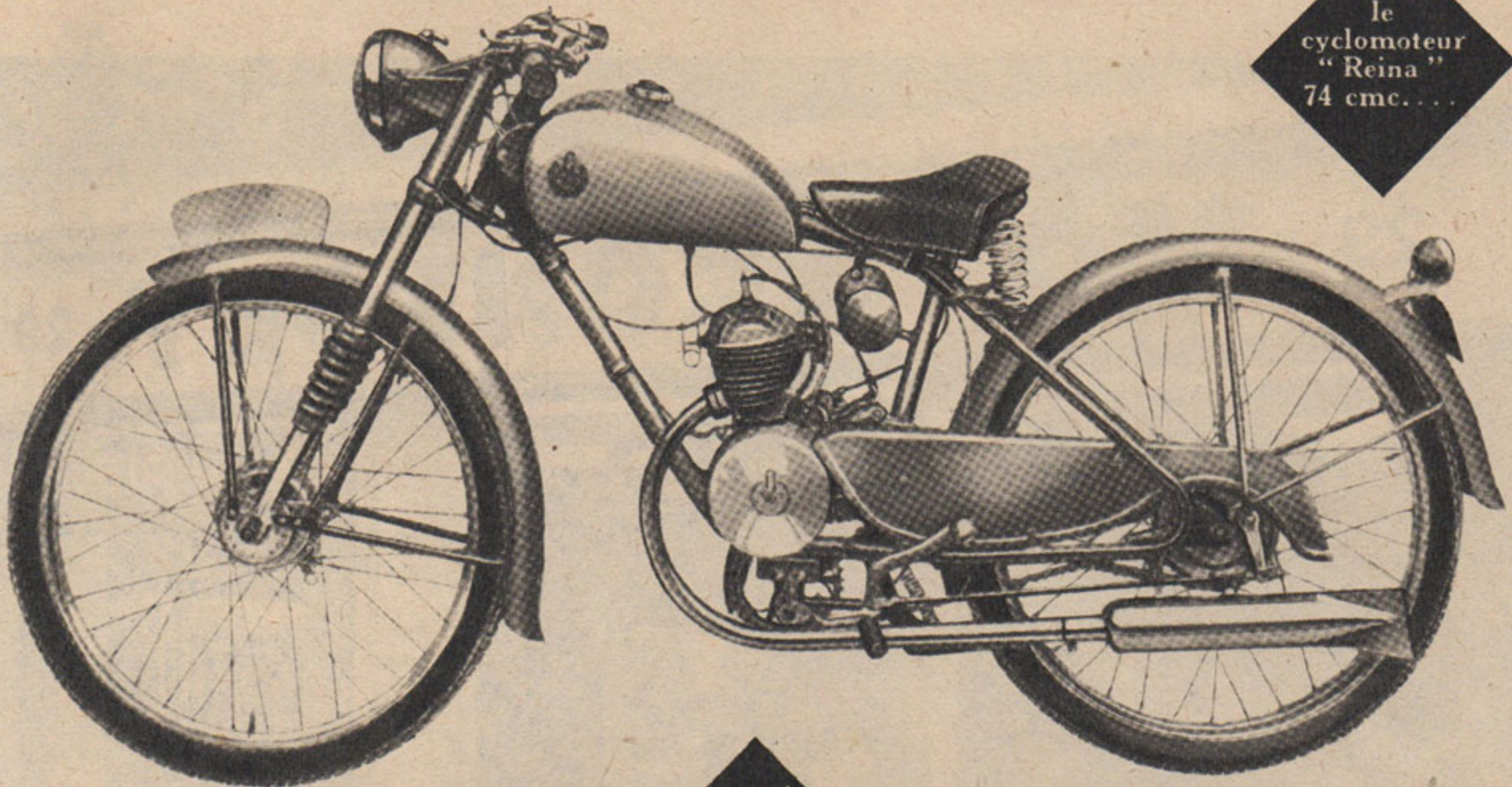
Terminons le chapitre par la Guzzi-Hispania 65 cmc., identique à sa sœur italienne Guzzina. Il est question d'abandonner ce modèle dont plusieurs milliers d'exemplaires circulent en Espagne et qui date déjà de plusieurs années, pour le remplacer par un de 85 cmc. dont l'étude serait très avancée dans les laboratoires de Mandello, de la grande firme italienne.

L'Espagne, enfin, elle aussi amorce le mouvement scooter, bonne dernière en Europe; mais encore ce véhicule est tellement rare que le petit nombre d'exemplaires qui circulent provoque des rassemblements de curieux.

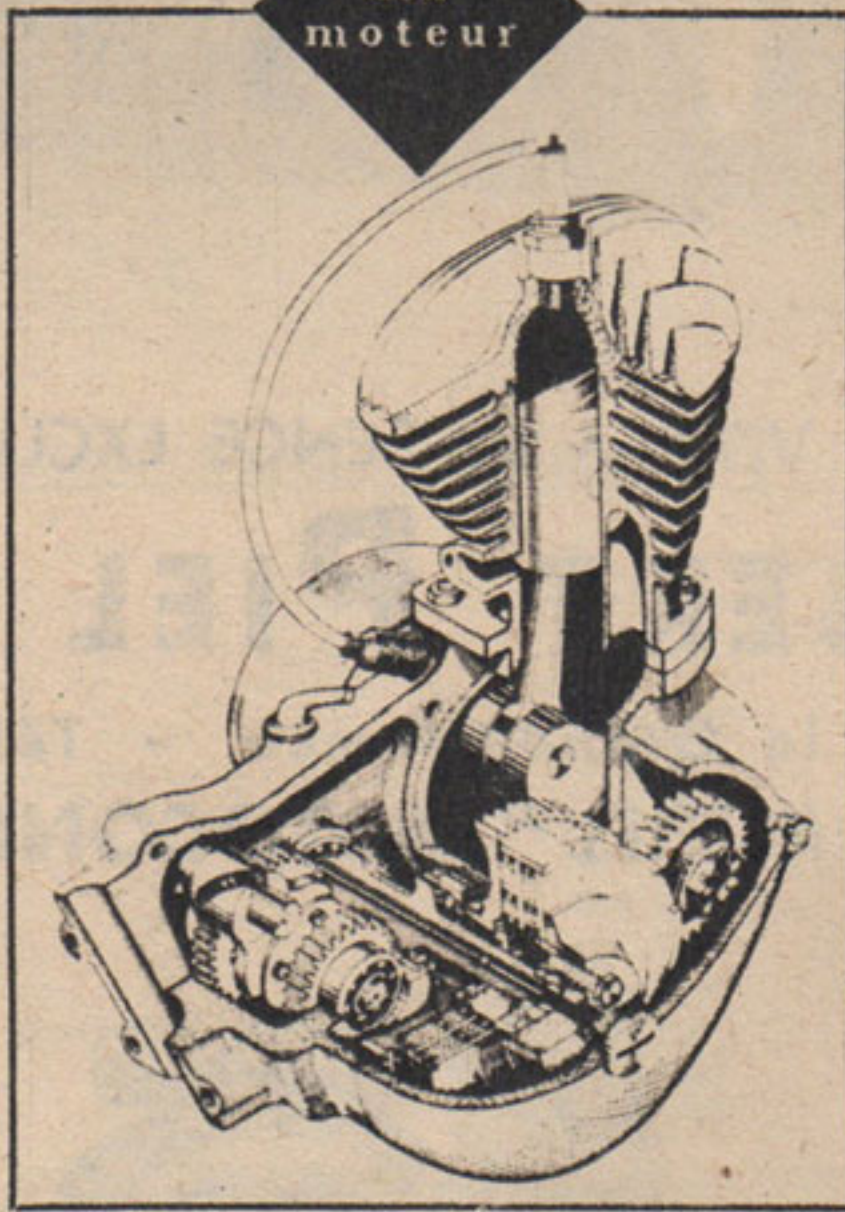


L'Ardilla 125 cmc.

le  
cyclomoteur  
"Reina"  
74 cmc. . . .



et  
son  
moteur



Actuellement, à Madrid et Pampe-lune, où il se construit, on voit quelques Soriano qui ressemblent étrangement au Bernardet.

Un autre scooter, qui commence à être livré à la clientèle, est le Rondine dessiné et construit par une firme italienne; il est équipé avec un bloc-moteur 125 cmc. 2 temps, 3 vitesses, transmission par chaîne, avec une suspension antérieure très caractéristique à roue tirée.

Notable pour sa ligne et ses caractéristiques est le M.T., de la Maison Maquitrans, de Barcelone, avec son moteur flat-twin 2 temps, 175 cmc, et sa carrosserie aux lignes aérodynamiques.

Febo, de Bilbao, se distingue de tous par sa conception d'avant-garde et son élégante carrosserie aérodynamique portante et qui renferme dans sa partie antérieure sous un capot la roue de rechange, disposition qui rappelle de près la 4 CV. Renault; original est aussi son deuxième siège escamotable qui évite de rompre l'harmonie du véhicule quand on l'utilise en « solo ».

Notables, du point de vue technique, son moteur 125 cmc. à 2 cylindres horizontaux parallèles, refroidis par volant ventilateur central à double effet utilisant l'aspiration et le refoulement; sa transmission primaire par engrenages hélicoïdaux, son changement de vitesse à 4 rapports toujours en prise à engrenages hélicoïdaux, sa commande de l'embrayage et des vitesses par sélecteur combiné obtenu par la seule rotation de la poignée gauche, son vilebrequin à manivelle d'extrémité, son allumage par dynamo Magnéto-France et batterie, sa transmission finale par trois courroies trapézoïdales avec poulie autotendeuse renfermées en carter ventilé; le tout assurant une marche absolument silencieuse.

L'ensemble bloc-moteur, transmission, roue arrière forme un tout rigide oscillant autour de deux pivots montés sur silent-blocs fixés au plancher de la carrosserie.

Les rojes en alliage léger sont montées en porte-à-faux et interchangeables; elles se séparent en deux moitiés pour faciliter le démontage des pneus.

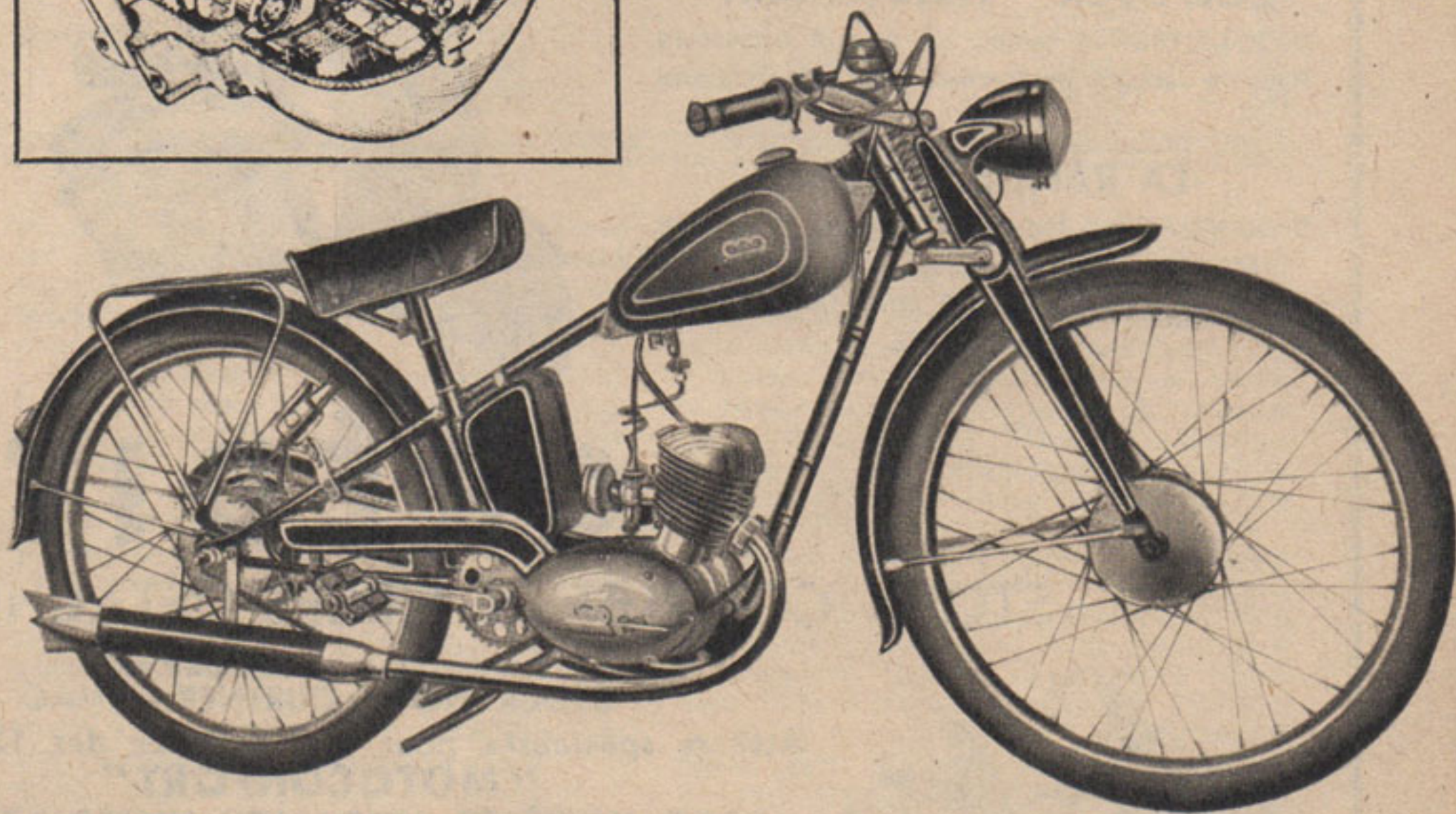
Les suspensions avant et arrière sont monotélescopiques doublées d'amortisseurs hydrauliques.

L'auteur du projet de ce véhicule désirerait entrer en relations avec une entreprise intéressée, pour sa construction en France.

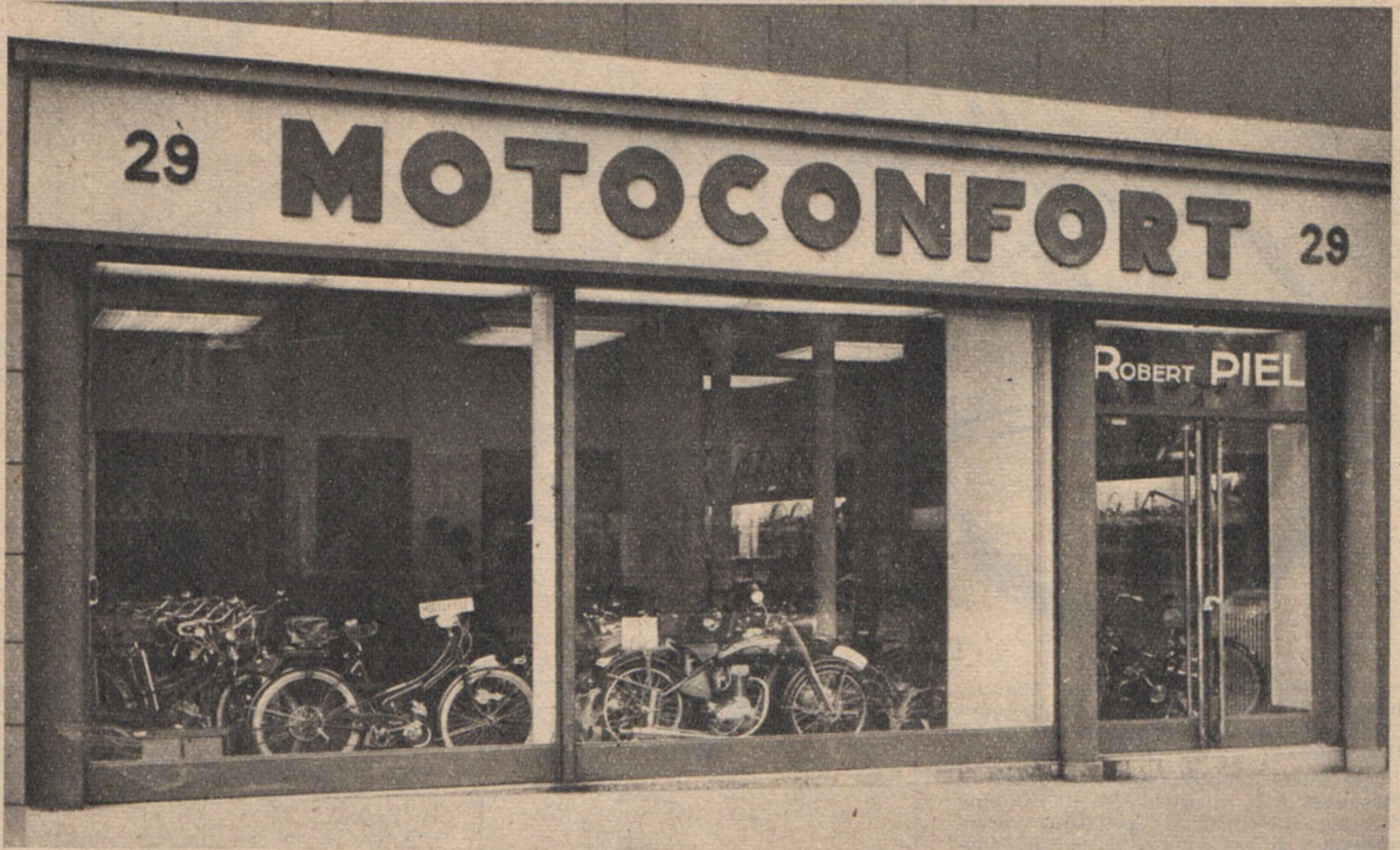
Entre les modèles en préparation il y a le Condal qui sera équipé d'un bloc-moteur Alpha, licence M.V., 125 cmc., 2 temps, 3 vitesses; le Iriarte, de Saint-Sébastien, avec un moteur 175 cmc., 4 temps culbutés, 4 vitesses, dérivé du français A.M.C.; et le F.A.D.A. d'une firme italienne de Valladolid dont les caractéristiques sont maintenues secrètes.

Mais les milieux industriels motocyclistes espagnols sont fort émus de trois nouvelles qui peuvent avoir de lourdes conséquences pour leur industrie.

(A suivre).



Ce curieux Villof 125 cmc. rappelle les "Mofas" allemands. Ce moteur s'apparente résolument au D.K.W.



ALLEZ VOIR A L'AGENCE EXCLUSIVE

## ROBERT PIEL (S.A.)

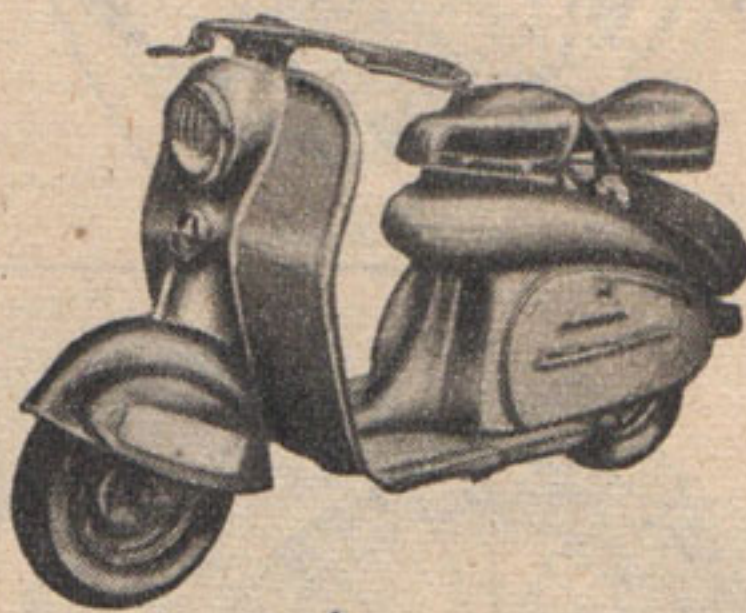
29, Avenue de la Grande-Armée. - Tél. PASSY 86-45  
TOUS LES MODÈLES "MOTOCONFORT"

### SCOOTER "MOTOCONFORT"

BLOC-MOTEUR 4 temps, 125 cmc. à culbuteurs.  
Roue de secours. Équipement élect. avec batterie.

### LA RAPIDE 175 cmc.

BLOC-MOTEUR 4 temps à culbuteurs, 4 vitesses.  
Fourche télescopique, suspension arrière.  
La même est livrée en 125 cmc. SANS PERMIS  
DE CONDUIRE.



### LA FAMEUSE 125 cmc. LATÉRALE

BLOC-MOTEUR 4 temps. Fourche télescopique,  
suspension arrière.

### MOBYLETTE

La bicyclette motorisée. 3 Modèles. Embrayage  
automatique breveté S.G.D.G.

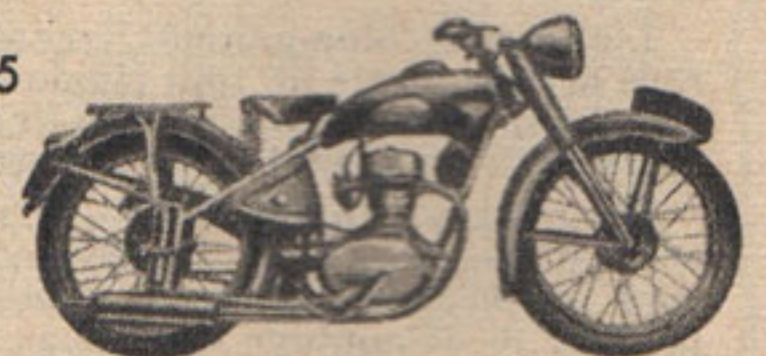
# CRÉDIT

STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Accessoires et équipements  
STOCK NOVI - GURTNER - AMAC

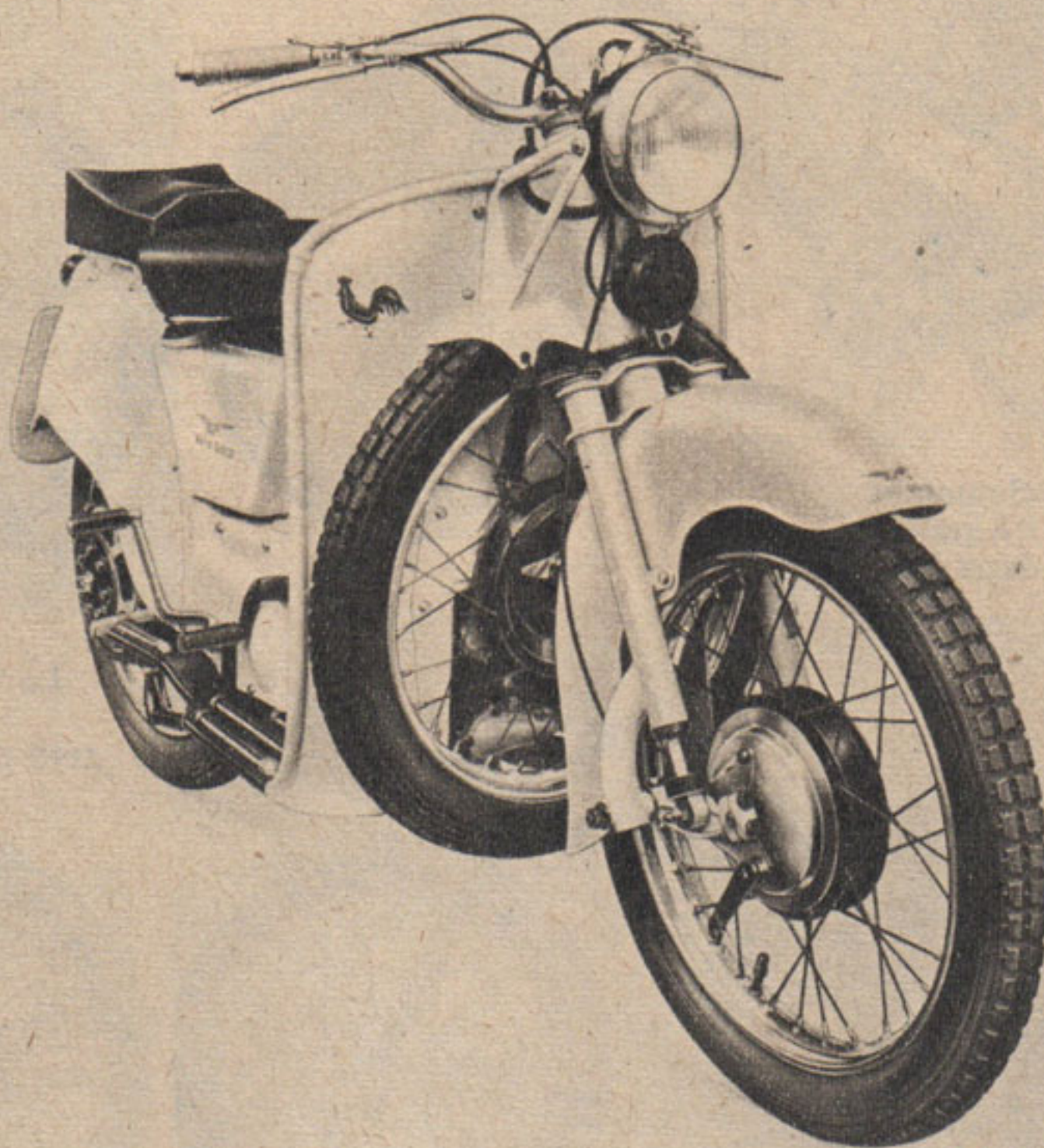
Ateliers spécialisés pour la réparation des 125 et 175  
"MOTOCONFORT"

TOUS MODÈLES LIVRABLES IMMÉDIATEMENT  
— STATION-SERVICE —  
"MOBYLETTE"



# LA PRODUCTION ITALIENNE

De notre correspondant  
A. Frigerio.



L'original  
"Galletto" Guzzi.

**L**E développement exceptionnel de la motorisation en Italie pendant les dernières années est certainement un des phénomènes les plus intéressants et les plus dignes d'étude, aussi bien économique que technique.

Mais puisque nous sommes intéressés essentiellement à son aspect technique, nous donnerons seulement un coup d'œil d'orientation aux chiffres indiquant dans l'ensemble les niveaux de production atteints par les industries italiennes.

N'oubliant pas que depuis le mois de janvier 1952 la circulation, en Italie, a augmenté d'environ 1.500 motocycles par jour, le tableau ci-dessous pourra nous donner une idée du succès que la motorisation a obtenu dans notre pays :

CIRCULATION			
	31/12/49	31/12/50	31/12/51
Bicyclettes .....	8.000.000	8.000.000	8.000.000
Motocycles et sidecars .....	145.392	156.963	172.926
Motocars et camionnettes .....	26.193	29.688	31.201
Motos légères jusqu'à 125 cmc. ....	160.742	306.904	517.000
Camionnettes légères .....	4.441	11.228	19.830
Cyclomoteurs .....	128.808	188.337	298.000
PRODUCTION			
	31/12/49	31/12/50	31/12/51
Bicyclettes .....	600.000	600.000	600.000
Motocycles et sidecars .....	7.861	12.841	16.000
Motocars et camionnettes .....	5.594	2.900	2.000
Motos légères, moto-scooters et camionnettes légères ..	99.920	195.208	310.000
Cyclomoteurs.....	115.000	123.000	150.000
Accessoires .....	120.000	130.000	150.000

Comme l'on voit, la production a fortement augmenté en ces deux dernières années et nous avons raison de croire que cette courbe ascendante n'a pas encore atteint son sommet.

Actuellement l'industrie des moteurs est une des plus vitales parmi les industries mécaniques italiennes et, avec ses outillages et ses installations très modernes, elle relève d'une excellente organisation au double point de vue technique et production.

La formule qui a remporté le succès le plus grand et qui a sans doute contribué à cette éclatante victoire du moteur est celle du moto-scooter, lequel grâce à sa grande facilité d'usage a conquis un nombre incroyable d'usagers, dont la plupart n'avaient jusqu'à ce moment qu'une vague idée sur le fonctionnement et sur l'usage d'un véhicule motorisé.

Le scooter a beaucoup de chance chez les classes les moins riches, particulière-

ment chez les employés et même chez les ouvriers, et cela a joué certainement un rôle très important dans la bataille engagée par les constructeurs pour la conquête du marché.

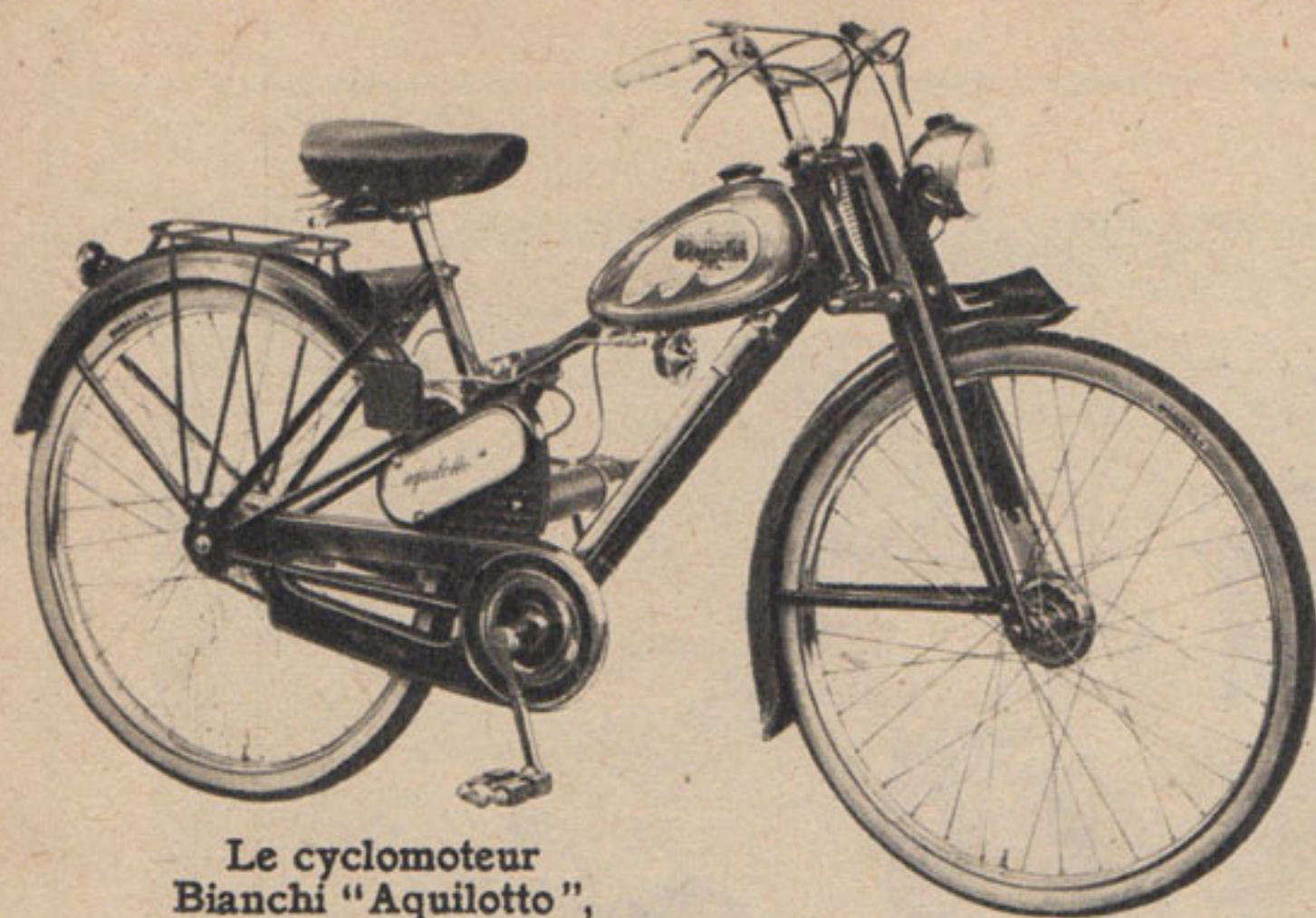
Pendant les cyclomoteurs et surtout les micro-moteurs — pouvant être montés aisément et rapidement sur toute bicyclette — sont des concurrents très forts du scooter : ils ont sûrement le dessus chez la classe ouvrière et leur production s'accroît de jour en jour.

Mais malgré l'affirmation triomphale et peut-être inespérée — au moins dans les limites qu'elle a atteintes — de ces nouveaux véhicules, la production des motocyclettes classiques n'a pas diminué. Au contraire, l'on pourrait dire que justement à travers le scooter la moto gagne beaucoup de nouveaux adeptes qui, ayant vaincu cette espèce de méfiance instinctive, pour ne pas dire de crainte, du profane envers le moteur,

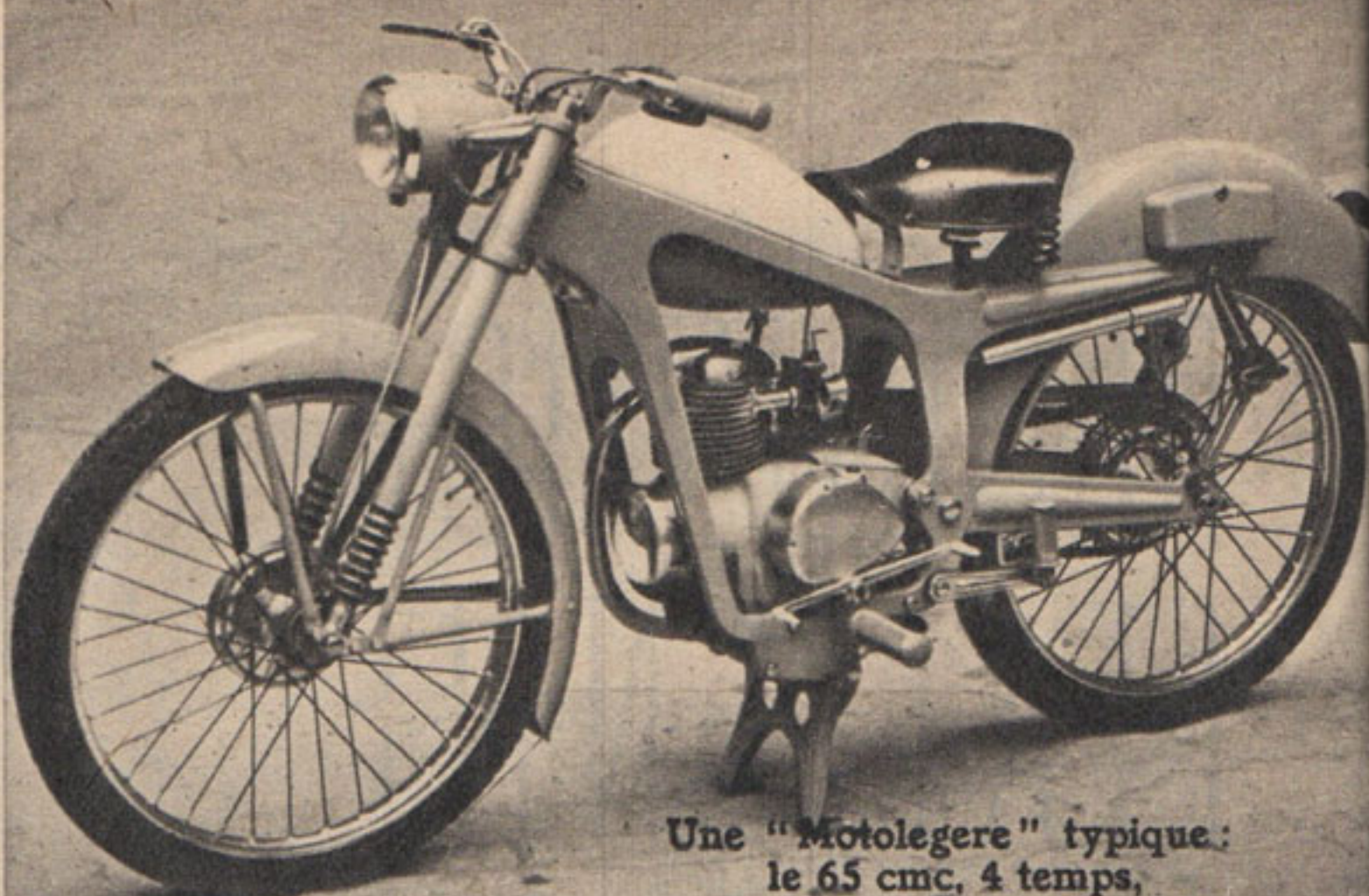
avec la pratique ont acquis la passion et l'intérêt pour les moteurs et très nombreux sont ceux qui sont attirés par les grandes vitesses et par les machines plus complexes et plus complètes.

Ayant tracé ainsi, en peu de mots, le panorama économique de la production italienne, nous allons en examiner maintenant les caractéristiques techniques générales et enfin les orientations constructives.

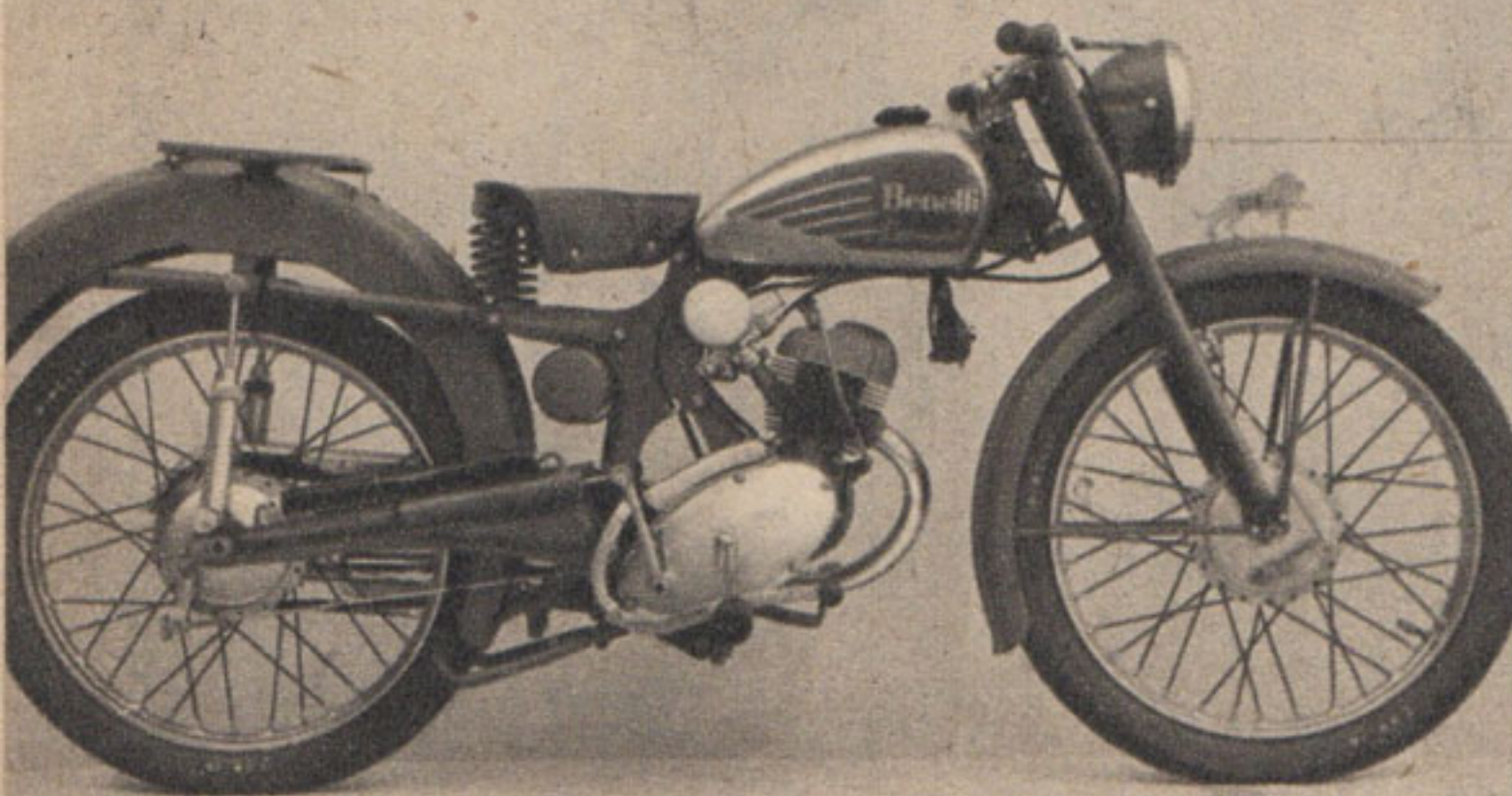
Suivant la tradition, nous commençons par les cylindrées. Dans cette branche nous remarquons une tendance bien déterminée à réduire et à fractionner la cylindrée, laquelle est limitée, désormais, dans la plupart des cas, aux 250 cmc. (A notre avis la 250 est la cylindrée idéale pour les motocycles parce que — avec une consommation réduite — elle possède une puissance suffisante pour le tourisme à long rayon d'action et pour les épreuves sportives.)



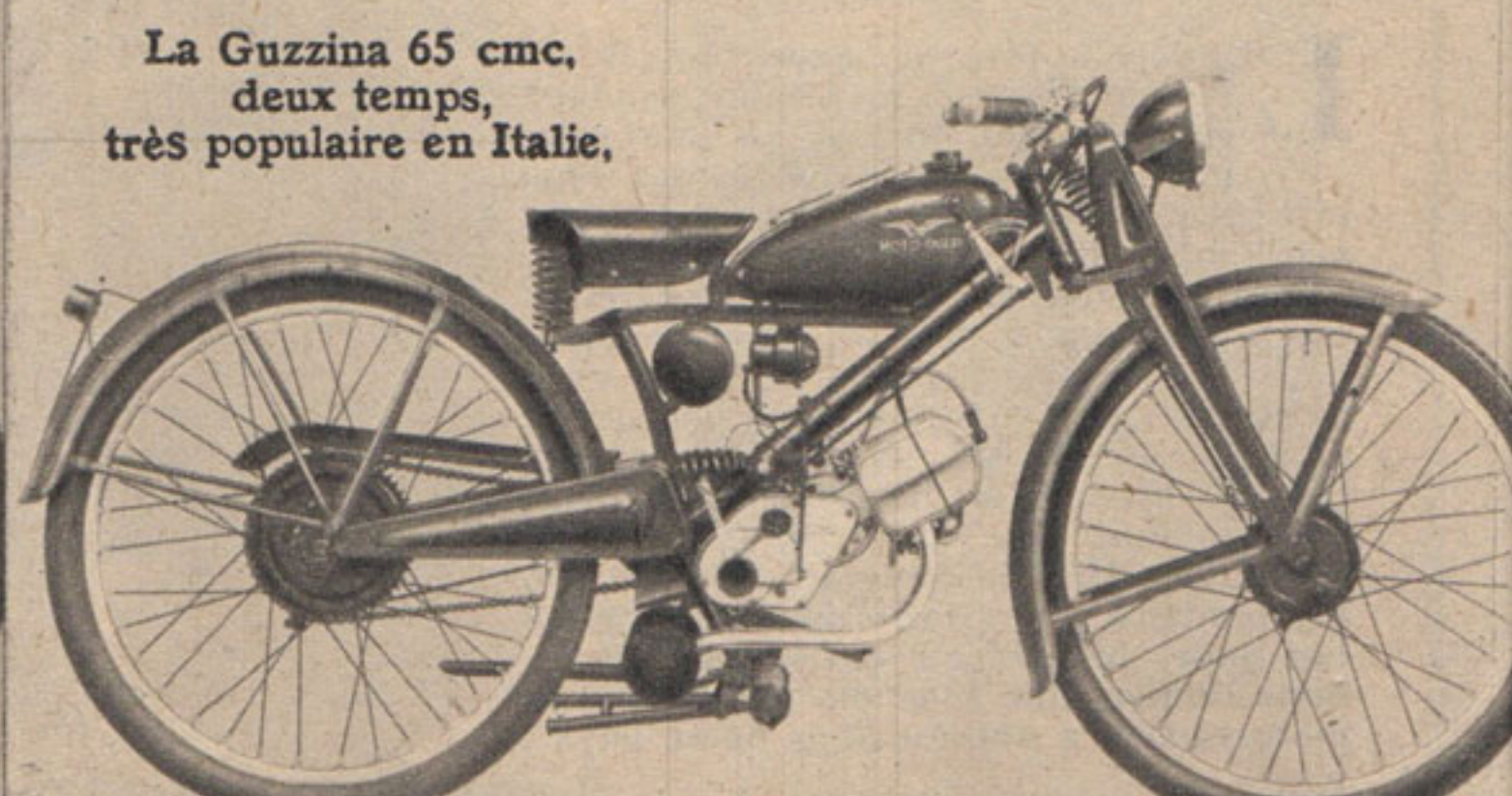
Le cyclomoteur Bianchi "Aquilotto", 45 cmc. deux temps.



Une "Motolegere" typique: le 65 cmc., 4 temps, à soupapes en tête Capriolo.



La 125 Benelli 2 temps, remarquable par sa suspension AR à double-amortisseur.



La Guzzina 65 cmc., deux temps, très populaire en Italie.

## ★ LES ORIENTATIONS CONSTRUCTIVES ★

On n'a pas, toutefois, à déplorer le manque de motos de cylindrée plus élevées, parce que en effet deux des fabriques italiennes les plus importantes conservent toujours dans leur programme de production leurs modèles de 500 cmc.

Généralement il paraît que l'on préfère une sorte de subdivision progressive des cylindrées : ainsi nous avons les 500 cmc., les 250, les 125, les 65 cmc. et enfin les micromoteurs de 35 cmc., bien que cette subdivision n'a pas été étroitement suivie par tout le monde; il y a en effet plusieurs modèles de motos depuis 150 cmc. jusqu'à 200 cmc.

Remarquables sont, en même temps, la préférence des constructeurs pour le moteur bicylindre — 2 ou 4 temps — et la tendance à l'allègement, ce qui rend les motos plus maniables, particulièrement les machines de grosse cylindrée.

En ce qui concerne la ligne, l'on essaie de rendre le moteur le plus simple possible. Les moteurs sont maintenant sans doute plus ramassés et plus propres que dans le passé, ayant perdu tous ces vides et ces interstices qui servaient seulement à amasser de la poussière et de la boue.

Cela vaut aussi pour les scooters et pour les micromoteurs, lesquels, comme nous avons déjà dit, ont remporté en quelques secteurs un succès plus important que celui du scooter grâce à leur simplicité, souplesse et économie.

### ● Les moteurs.

Pour ses caractéristiques de grande simplicité de construction et de manœuvre le moteur à 2 temps s'est imposé particulièrement sur les machines populaires : moto-scooters et motos légères. Une preuve nous en est donnée par les machines des deux établissements les plus importants : Innocenti et Piaggio, lesquels ont adopté respectivement pour leurs scooters Lambretta et Vespa le moteur à 2 temps, le premier employant le système balayage en retour avec piston plat, tandis que la Piaggio a employé la distribution classique à trois lumières avec un piston à déflecteur.

Cependant la cylindrée des moteurs 2 temps n'a pas été limitée aux 125 cmc. et nous trouverons un moteur bicylindre 2 temps de 200 cmc. dans la « B » (construite par un des frères Benelli), tandis que l'Iso 200 — lui aussi à 2 temps — a un moteur à cylindre dédoublé avec une chambre d'explosion unique, de même que le moteur plus petit Iso 125 pour motos et scooters. Ce schéma a été suivi par la Moto Rossi pour son beau moteur de 125 cmc. pour machines de tourisme et sport.

Les moteurs à cylindre dédoublé se sont donc généralisés sur des machines qui, même sans être de luxe, se détachent de la production normale à cause de leur raffinement technique.

Pour ce qui concerne la distribution,

la plupart des constructeurs emploient le système Schnurle avec piston plat, comme par exemple le Benelli 125, la Bianchina, le Guzzi 65 cmc., le Mosquito 38 et 48 cmc., pour les motos Morini, Parilla, Macchi, M.V., Mival, etc.

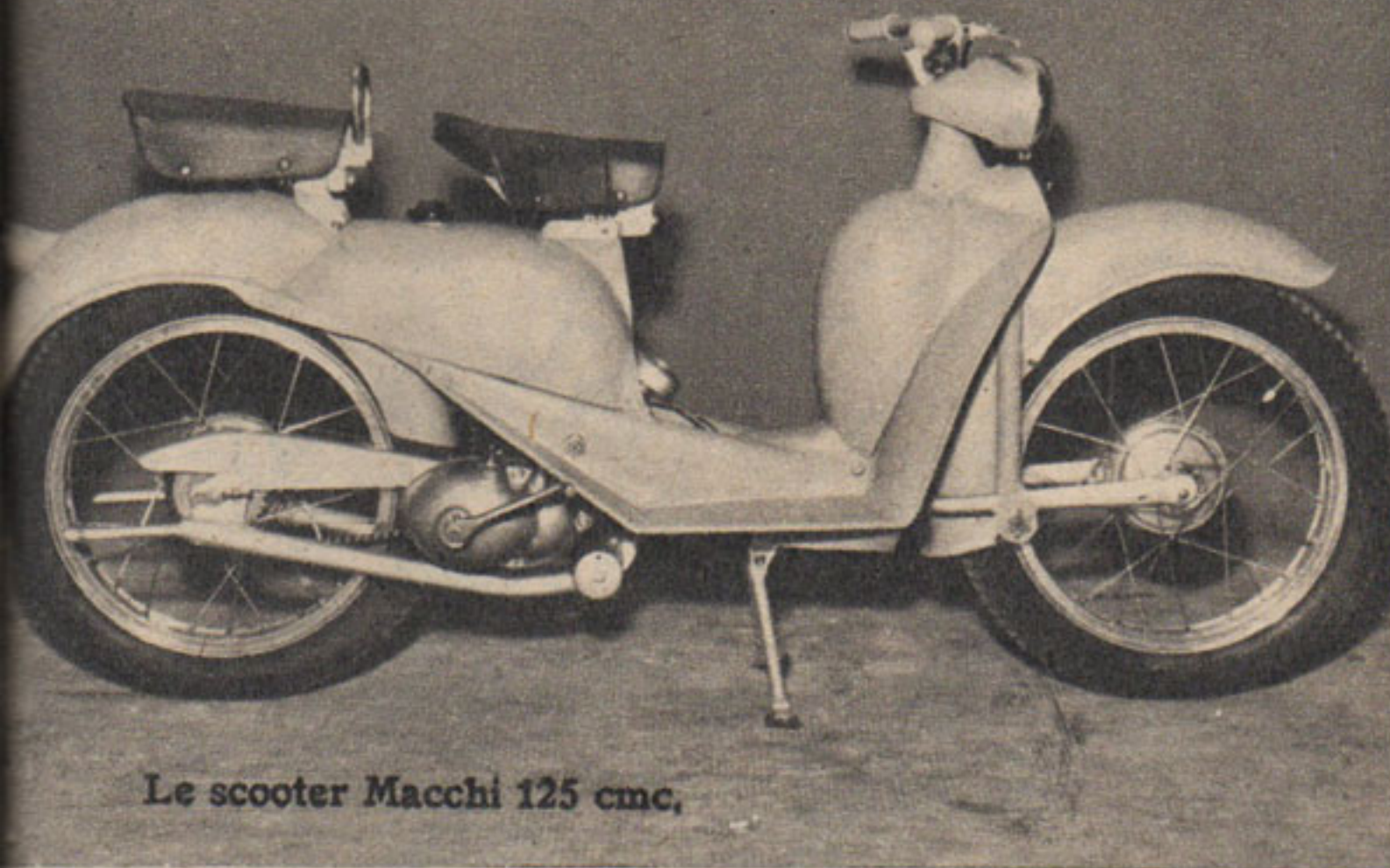
On emploie aussi le distributeur sur le conduit d'aspiration comme dans la moto Guzzi 65 et « B » 125. Sur cette dernière machine il y a, outre le « distributeur rotatif », un système d'alimentation centrifuge, qui a été résolu très simplement à l'aide de 6 conduits radiaux sur le volant, qui porte aussi le conduit d'alimentation.

Dans le champ du moteur à 4 temps le monocylindre avec soupapes en tête domine pour toutes les cylindrées, même pour les plus petites (qui avaient été jusqu'à ce moment le domaine absolu du moteur 2 temps).

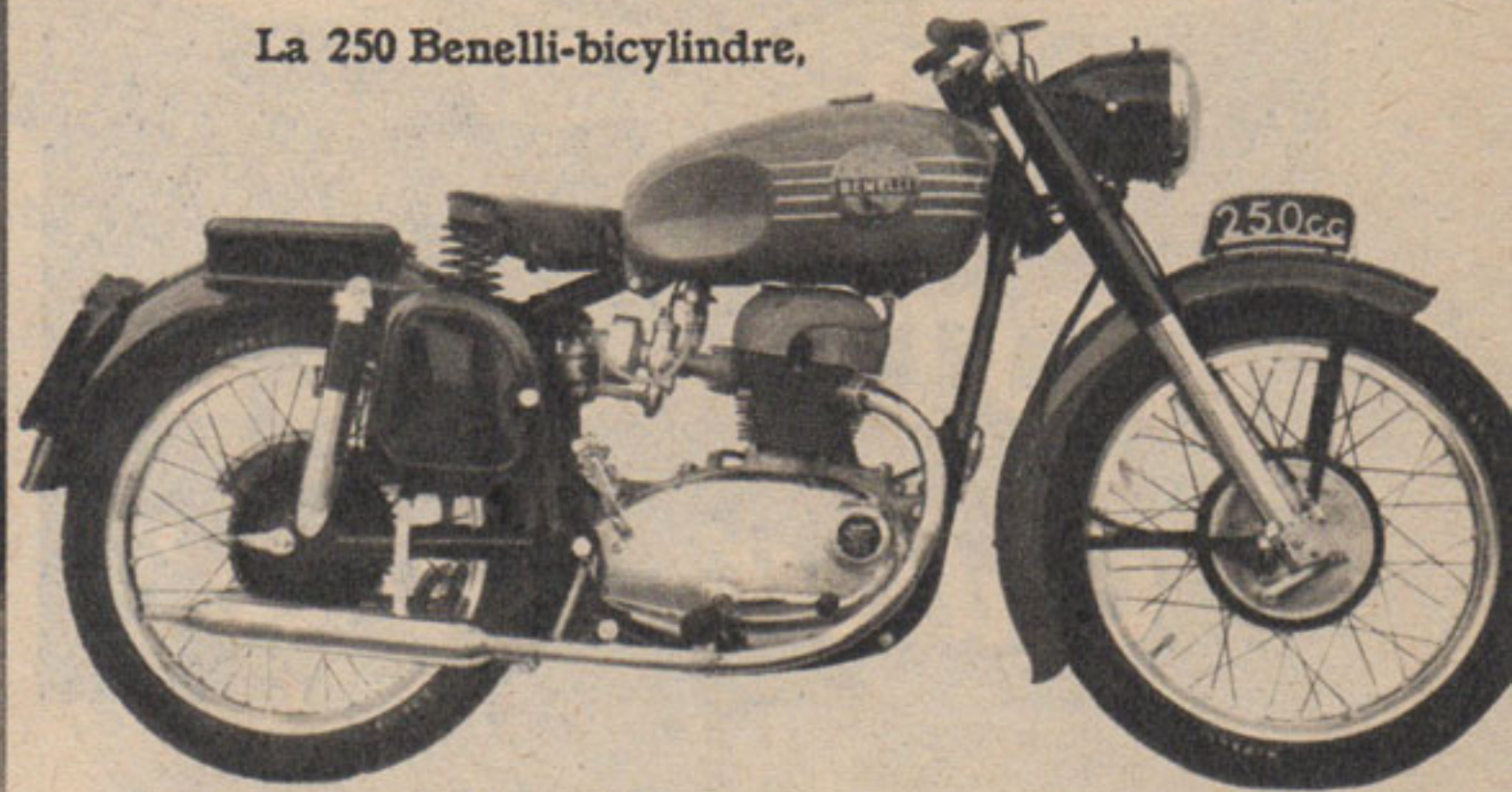
Dans ce domaine coexistent le Cucciolo de la Ducati, et le Motom — bien connu — tous les deux avec la distribution en tête et soupapes parallèles.

Ces moteurs ont démontré que, même étant de construction relativement plus complexe, ils ont cependant l'avantage d'une consommation réduite et d'une durée plus grande de tous les organes qui les composent.

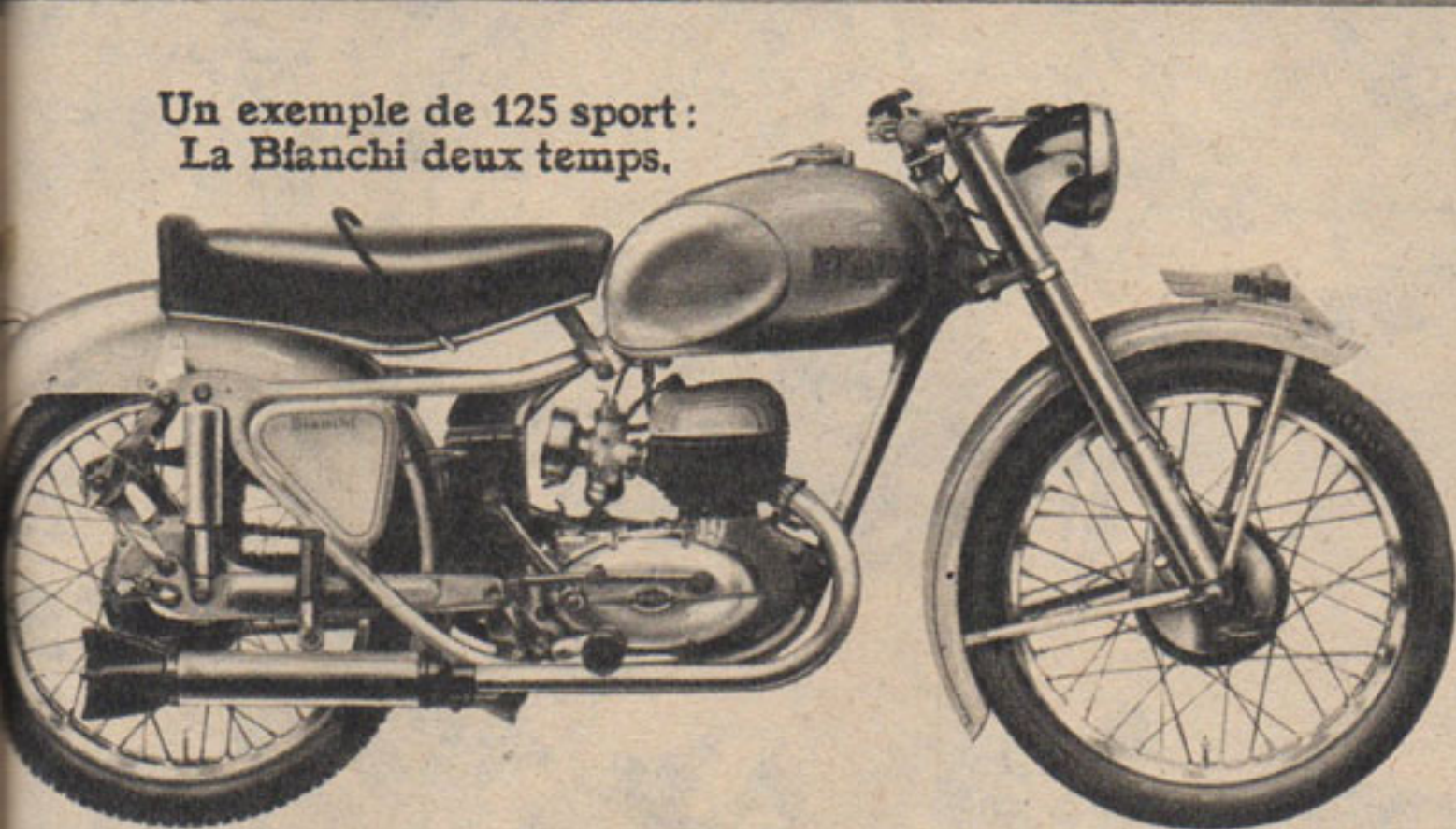
Le refroidissement est toujours du type à air et, excepté le Motom Delfino 160 cmc., le refroidissement par



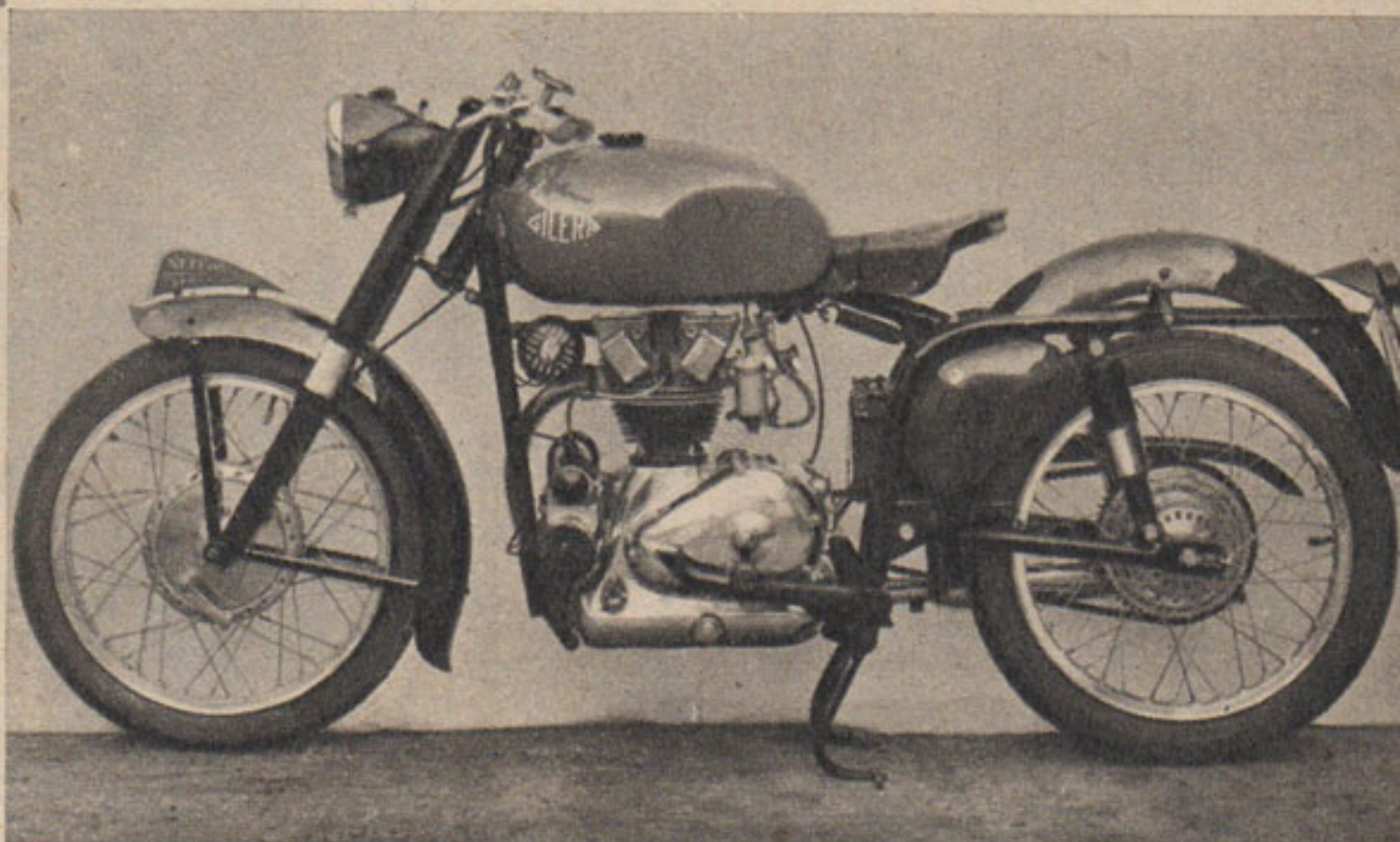
Le scooter Macchi 125 cmc.



La 250 Benelli-bicylindre,



Un exemple de 125 sport :  
La Bianchi deux temps.



Une 250 à haut rendement : la Gilera

tunnel est employé seulement pour les scooters avec le carénage couvrant le moteur.

Le bicylindre aussi jouit de beaucoup de sympathie et nous en trouvons une brillante réalisation dans les moteurs Benelli Leonessa de 250 cmc. 4 temps et Parilla, avec ses deux modèles de 250 et 350 cmc.

Parmi les moteurs à 2 temps figurent le « B » 200, le C.M. de 250 cmc. et enfin le Rumi 125, d'une ligne très ramassée et élégante.

L'arbre moteur est généralement en plusieurs parties, tournant sur roulements à billes ou à rouleau; les bielles aussi sont montées sur des rouleaux.

Pour les moteurs 4 temps la distribution est à soupapes en tête inclinées avec les tiges et le balancier actionnés par un arbre à cames disposé dans le carter, devant les cylindres.

On a étudié avec un soin tout particulier le refroidissement des moteurs bicylindres obtenant des résultats plus que satisfaisants : généralement les cylindres, sont fondus en un seul bloc, mais il y a entre eux la distance nécessaire pour le passage de l'air et en même temps pour les tiges de commande des soupapes.

Tous les détails constructifs ont été soignés au plus haut degré par l'emploi de matériaux les meilleurs, ce qui a certainement une valeur très importante pour la valeur et la résistance des moteurs.

#### ● L'embrayage.

Pour l'embrayage on emploie maintenant presque toujours les types à disques multiples en métal travaillant en bain d'huile.

Quelques maisons se servent aussi des disques de « ferodo » ou bien en matière synthétique spéciale semblable à la gomme (Innocenti pour sa Lambretta).

La seule nouveauté se trouve dans le scooter Cruiser de la Ducati, où il n'y a pas d'embrayage, mais un convertisseur hydraulique lequel assume aussi la fonction de boîte de vitesses progressives!

On fait usage de l'embrayage sur quelques cyclomoteurs : Motom, Cucciolo, Minimotor 51 et Pirotta.

#### ● Les boîtes de vitesses.

Un type de boîte de vitesses qui est en train de s'affirmer dans la plupart des cas — pour les cylindrées au-delà des 125 cmc. — est celui à 4 vitesses avec les engrenages toujours en prise et des clabots coulissants, qui permet une grande facilité de passage d'une vitesse à l'autre.

Dans les boîtes à 3 vitesses, les engrenages sont aussi toujours en prise.

On emploie aussi les boîtes à sélection de couple et verrouillage par billes (Motom 48 et Delfino) ou bien à croisillons (Vespa).

Sur toutes les machines, les scooters

exceptés, on monte la commande à pédale avec sélecteur. Pour les scooters on a adopté la commande sur le guidon à l'aide de câbles flexibles.

Sur quelques machines on monte aussi un indicateur marquant le rapport enclenché.

Sur la Iso 200, grâce à un système particulier, la pédale de sélecteur synchronise le débrayage et l'enclenchement de la vitesse.

Comme nous avons déjà dit, la Ducati a remplacé la boîte de vitesses et l'embrayage par un hydromécanique complètement automatique, composé d'un convertisseur hydraulique à deux périodes avec un dispositif d'introduction en prise directe, commandé à main ou automatiquement. Ce convertisseur permet un nombre illimité de rapports de transmission; il est réglé automatiquement selon la charge et les difficultés de la route. De cette façon on obtient une grande simplicité de commande.

Les boîtes de vitesses et les embrayages sont presque toujours montés en bloc avec le moteur, qui se présente alors d'une ligne ramassée et propre et dans l'ensemble très agréable.

#### ● Les transmissions.

Dans le domaine des transmissions primaires on remarque la prépondérance du type à engrenages avec dentures obliques, mais pour les motos de petite



**MOTO GUZZI**

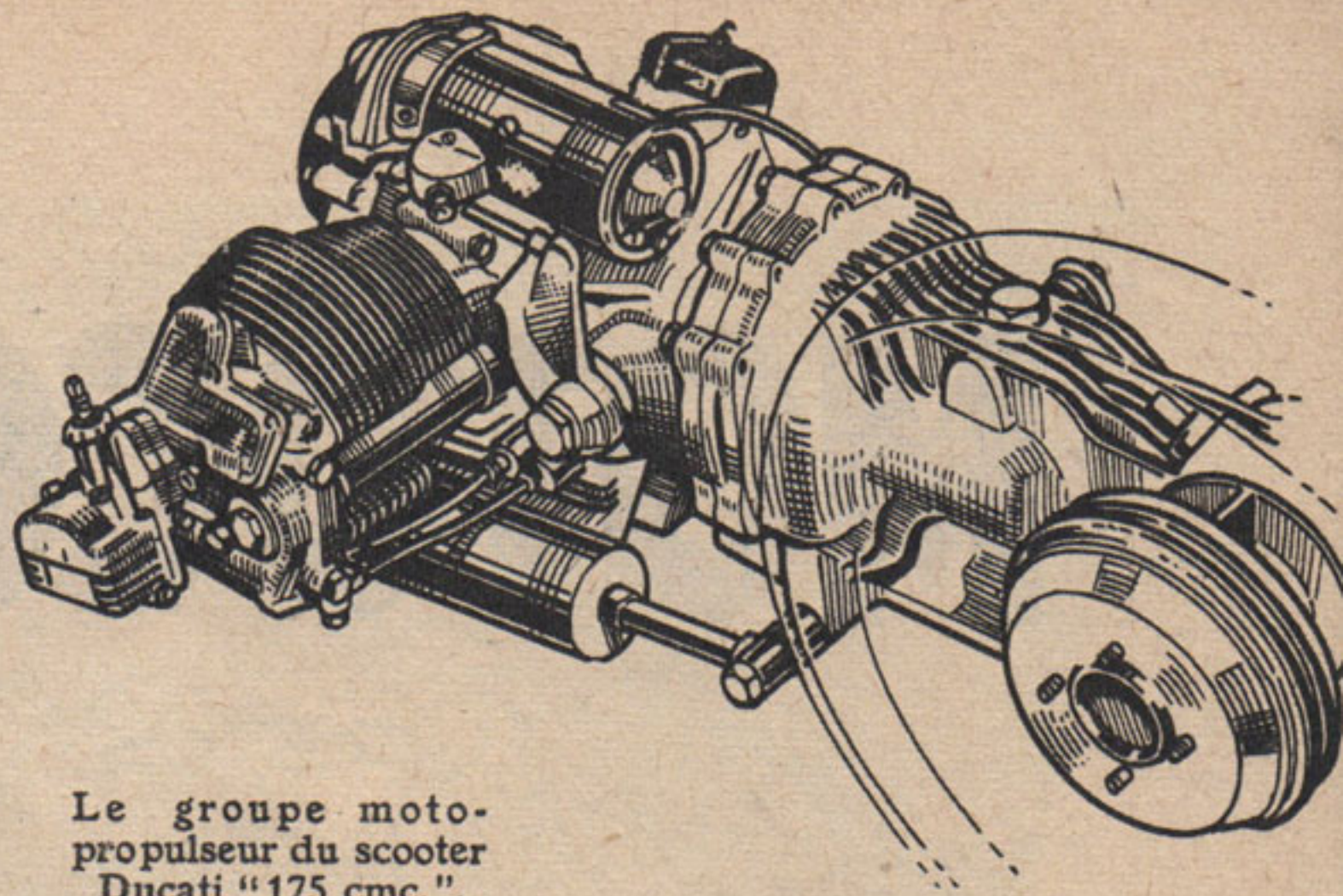
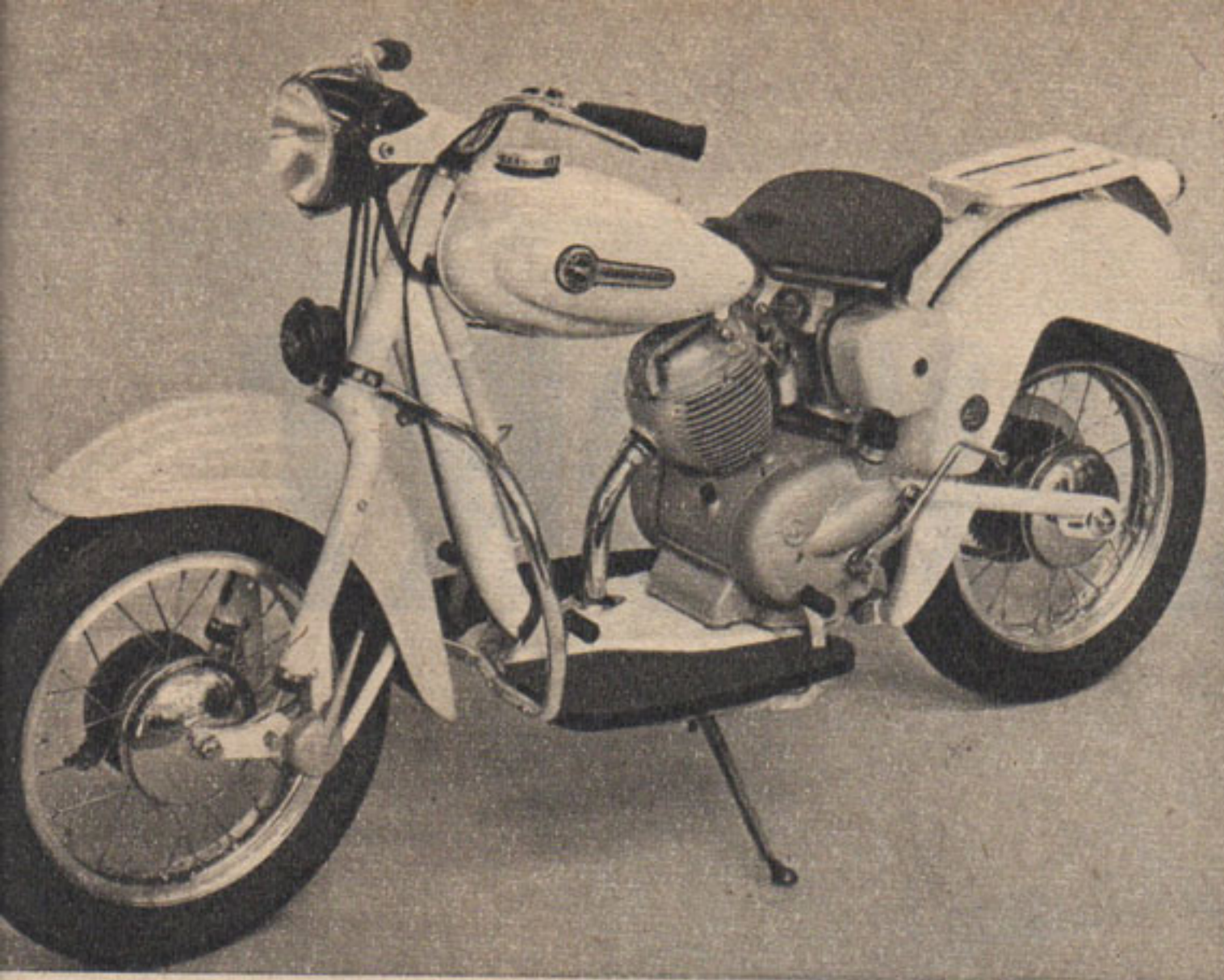
*"Galletta 160 cc"*



IMPORTATEURS - DISTRIBUTEURS :

Anc. Etabl. **PAUL MAURY**, 48, Rue de la Bienfaisance, PARIS-8<sup>e</sup> - LAB. : 65-20





Le groupe moto-propulseur du scooter Ducati "175 cmc."

cylindrée en emploie le type à chaîne pour sa grande simplicité de construction.

La transmission finale est à chaîne. Pour le scooter Lambretta, cependant, on a préféré la transmission à arbre avec deux couples coniques; sur la Vespa, au contraire, la transmission est effectuée directement par les engrenages de la boîte à vitesses, le moteur étant sur le côté droit de la roue arrière.

La Iso 200, enfin, est la seule moto de cylindrée moyenne avec la transmission à arbre.

Pour les micromoteurs on préfère la transmission à galet, ce qui est le système le meilleur à cause de la petite puissance à transmettre (Mosquito, Bianchi, B.M.G., Gloria, etc.).

#### ● Les cadres.

Parmi les différents types de cadres, ceux à tubes sont certainement les plus diffusés, bien qu'il y en ait plusieurs en tubes et en tôle, comme pour les Guzzi et les Iso 200.

Complètement en tôle ont été construits les cadres de la Vespa et de la Macchi 125; particulièrement le deuxième a été très bien étudié pour avoir l'accessibilité la plus complète à tous les organes et en même temps une efficace protection générale.

La Moto Guzzi a construit un cadre en profilés d'acier pour son Galletto. Tous les autres scooters ont généralement le cadre à tubes du type à berceau ouvert avec le carénage en tôle, hormis le F.M. dont le cadre est complètement en aluminium.

#### ● Les suspensions arrière.

Presque toutes les machines italiennes ont la suspension arrière à fourche oscillante, quelques-unes avec amortisseurs hydrauliques.

Sur les scooters Galletto, Vespa et Lambretta la roue arrière est en porte à faux.

Le système d'oscillation du moteur et de la roue a trouvé une application pratique sur le scooter Lambretta et sur les motos Macchi et Idroflex. Cela a permis de construire un bloc unique oscillant pour la Lambretta, tandis que pour les deux autres la chaîne ne doit plus supporter les différences de tensions dues aux rapides oscillations de la roue.

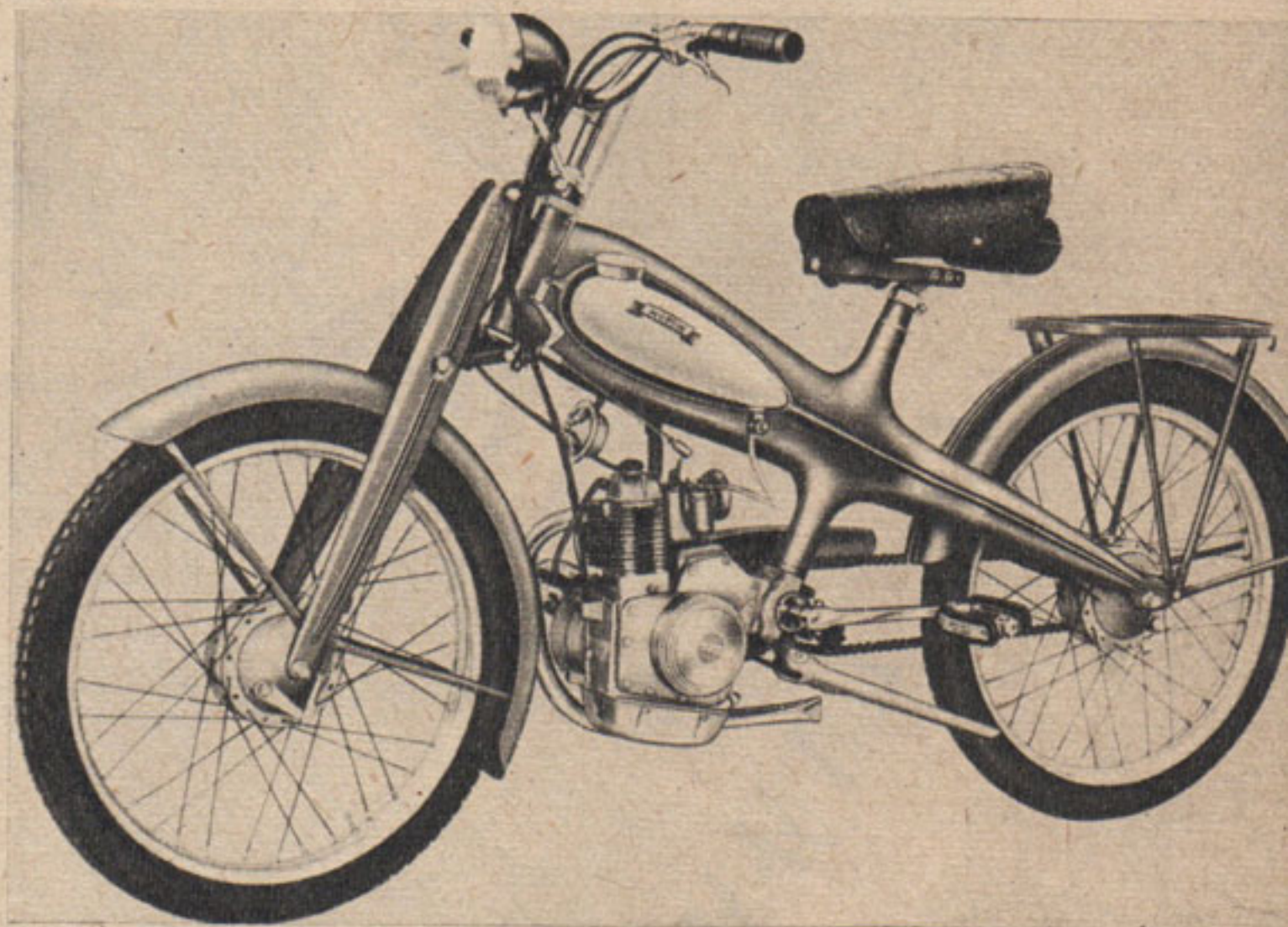
La suspension arrière de la Lambretta se réduit à une barre de torsion qui donne des résultats vraiment surprenants.

Sur le Cruiser Ducati, au contraire,

Un compromis moto-scooter: le Delfino 160 cmc. 4 temps.



Le Motom, 48 cmc. 4 temps.



la suspension est due à la compression d'une série d'anneaux d'une gomme spéciale.

La Iso 200, la Rumi, Mondial et Bianchi sont presque les seules motos italiennes avec la suspension arrière télescopique.

#### ● Les fourches élastiques.

Pour les fourches élastiques nous remarquons trois tendances: la fourche classique à parallélogramme en tôle, montée généralement sur les motos les plus économiques; la fourche télescopique, qui trouve cependant une très forte concurrence dans la fourche à balanciers.

On fait grand usage de ce dernier type de fourche pour les scooters Galletto, Delfino (Motom), pour l'Iso 200, etc.

D'un dessin vraiment original est la suspension de la Macchi 125; grâce à la caractéristique toute particulière du bras oscillant elle donne à la moto une très grande souplesse.

#### ● Les machines de course.

Dans les compétitions sportives les plus importantes, les machines de course italiennes ont toujours donné une démonstration convaincante de leur supériorité et toutes les plus grandes fabriques d'Italie se sont engagées pour défendre et conserver cette supériorité.

Dans la classe 125, trois maisons luttent pour le triomphe des couleurs

italiennes: la M.V., la Mondial et la Morini. Leurs motos ont toutes un moteur à 4 temps avec cylindre vertical et distribution avec double arbre en tête.

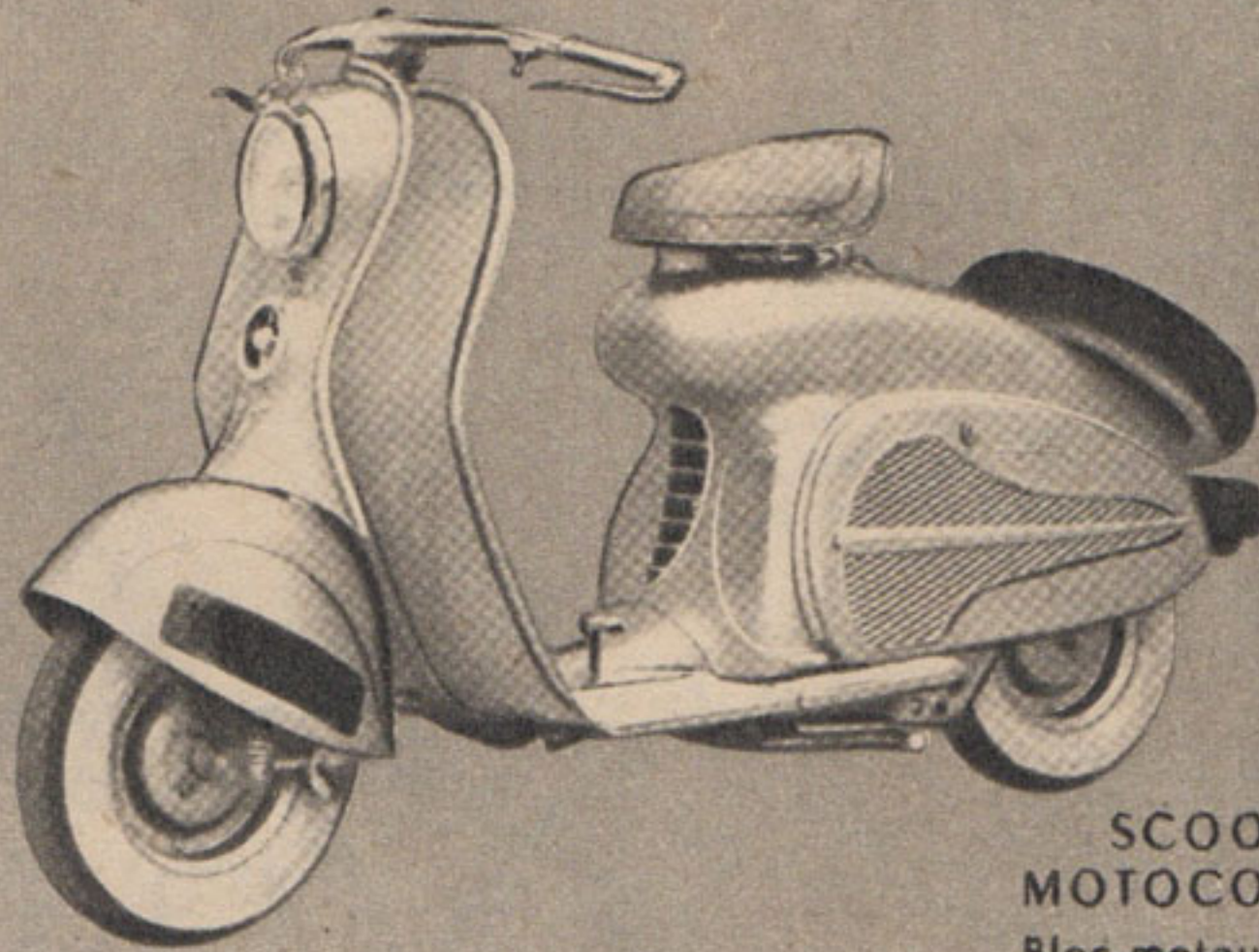
Dans la classe 250 cmc., la Guzzi Gambalunghino a recueilli beaucoup de lauriers pendant la saison présente en Italie et à l'étranger; mais on a annoncé de grandes nouveautés: la Lambretta bicylindre et la Rumi, bicylindre elle aussi; cette dernière serait avec distribution à arbre de cames en tête et de ligne aérodynamique. On parle aussi d'une nouvelle Benelli, qui devrait avoir environ 30 CV. de puissance.

Pour ce qui concerne les 500 cmc., la Gilera et la M.V. sont toujours en lutte pour la conquête de la primauté. Leurs machines (4 cylindres) ont été perfectionnées — et particulièrement le cadre et la suspension des Gilera, la transmission finale et la fourche des M.V. Mais la Guzzi a en préparation quelques grandes nouveautés, ayant presque fini la mise au point d'une nouvelle moto à 4 cylindres en ligne, refroidissement à eau et transmission à arbre et cardans. L'on dit que sur ce moteur on montera un système d'alimentation à injection d'essence.

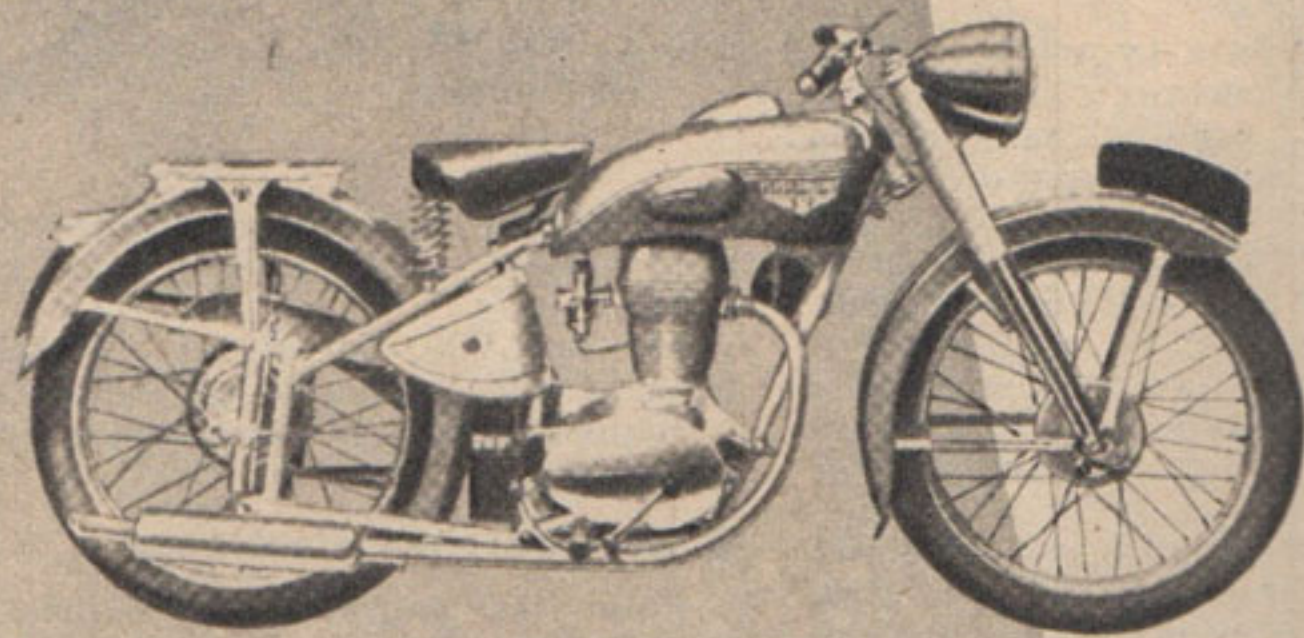
Comme l'on voit, l'industrie italienne ne s'est pas arrêtée aux succès et aux victoires déjà conquis, mais elle continue son effort pour perfectionner sans cesse ses productions.

A. FRIGERIO.

# MOTOCONFORT



SCOOTER  
MOTOCONFORT  
Bloc-moteur 4 temps  
à culbuteurs. 125 cm<sup>3</sup>  
Roue de secours  
Équipement  
électrique  
avec batterie



U. 46. C

La rapide 175 cm<sup>3</sup>  
Bloc-moteur 4 temps  
à culbuteurs.  
4 vitesses  
Fourche  
télescopique  
Suspension arrière

La même machine  
(type Z. 46. C)  
est livrée avec  
bloc-moteur 125 cm<sup>3</sup>  
sans permis  
de conduire

LA  
GAMME  
DES

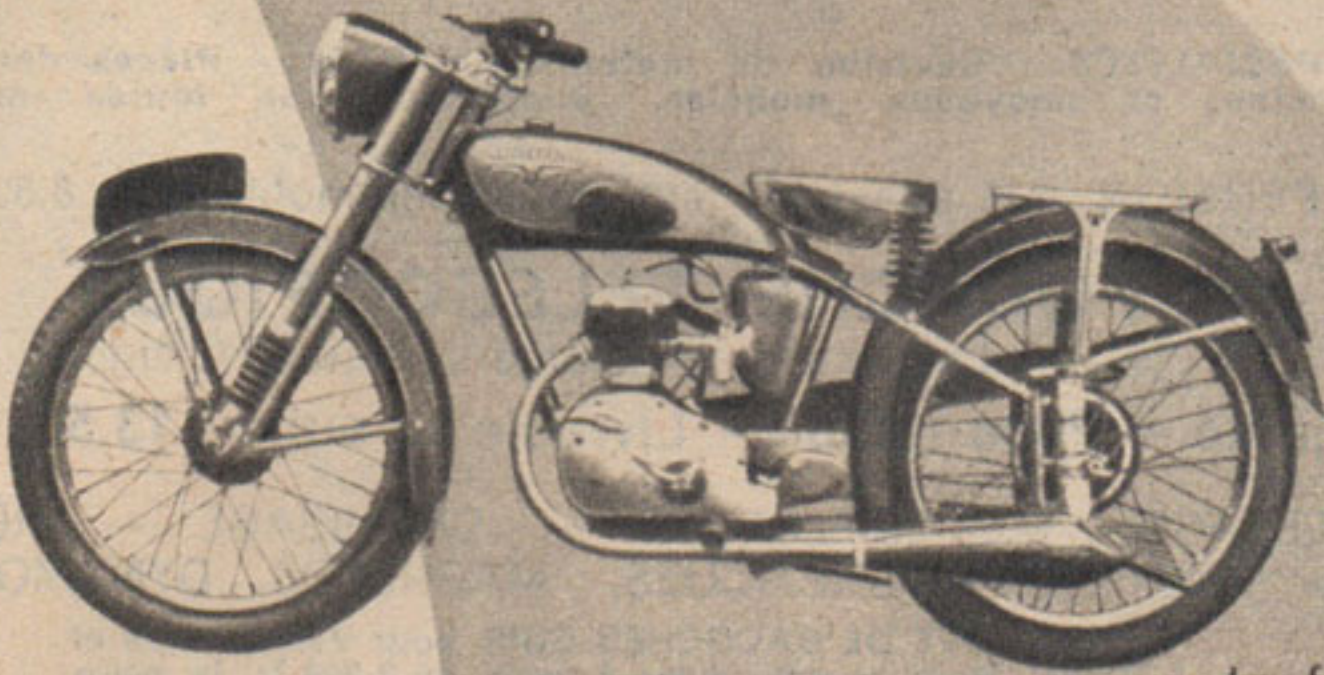
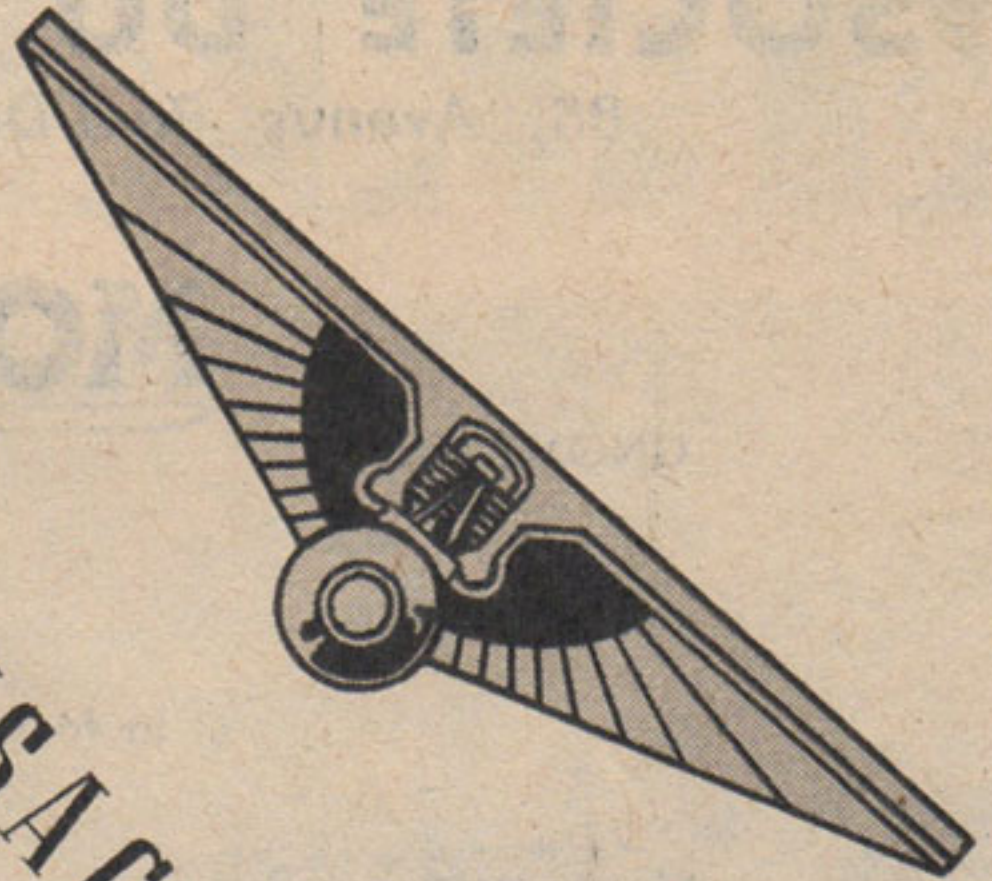
PRODUCTIONS

POUR

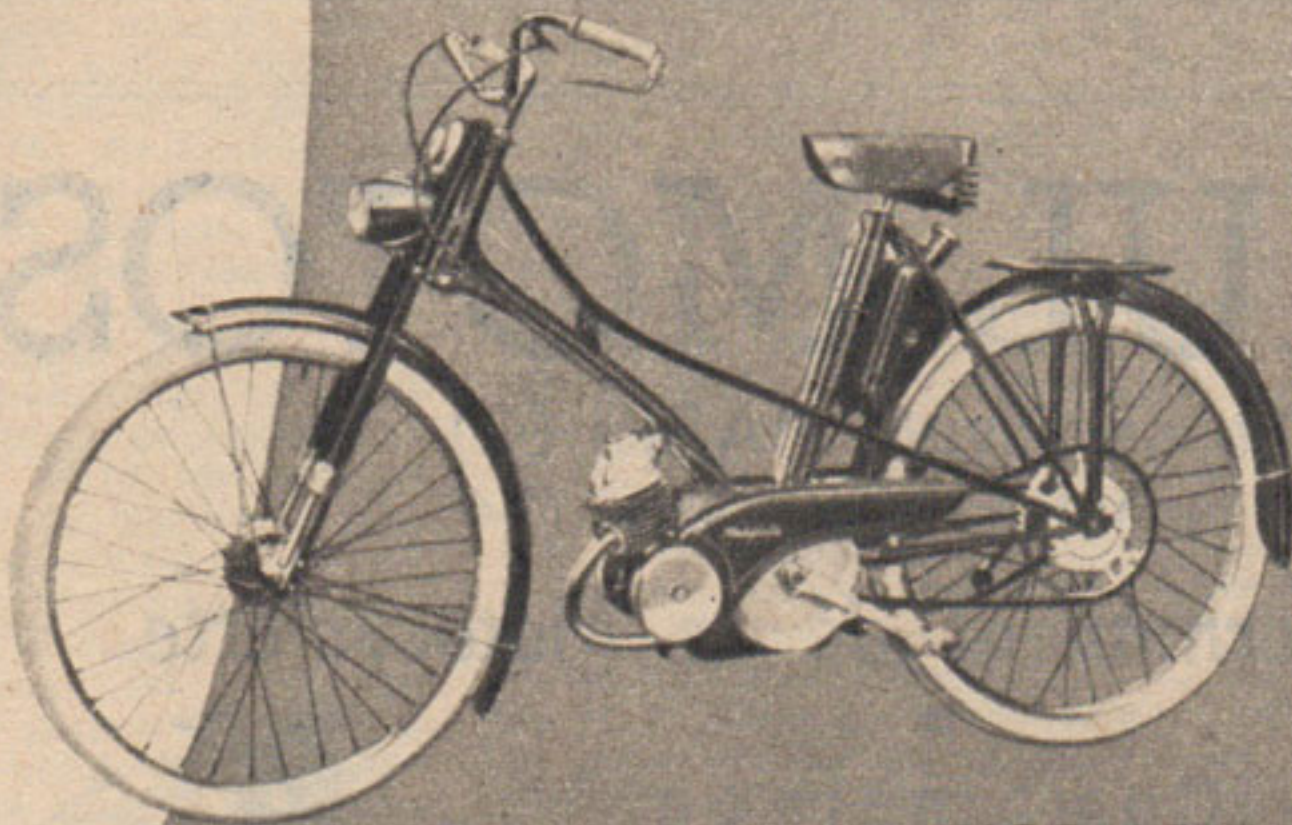
L'USAGE

DE

Tous!



La fameuse  
125 cm<sup>3</sup> LATÉRALE  
Bloc-moteur 4 temps  
Fourche  
télescopique  
Suspension arrière



MOBYLETTE  
la bicyclette  
motorisée  
3. Modèles  
Embroyage  
automatique  
Breveté S. G. D. G.

# MOTOCOCONFORT

16, RUE LESAULT - PANTIN (Seine)

# SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

88, Avenue Paul-Doumer, PARIS-16<sup>e</sup> — Tél. : AUT. 18-42

AGENCES DIRECTES ·

## MOTOBÉCANE

GNOME-RHONE

M.R.

JONGHI

MONET-GOYON

F. N.

Scooter SPEED

et la fameuse « MOBYLETTE » à 42.500 francs

**SPÉCIALITÉS** : Révision de moteurs sur devis - Pièces détachées anciens et nouveaux modèles, adaptables sur toutes marques

SUSPENSION AR adaptable sur tous vélomoteurs : 8.500 francs

### FOURCHE TÉLESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs jusqu'à 175 cmc.

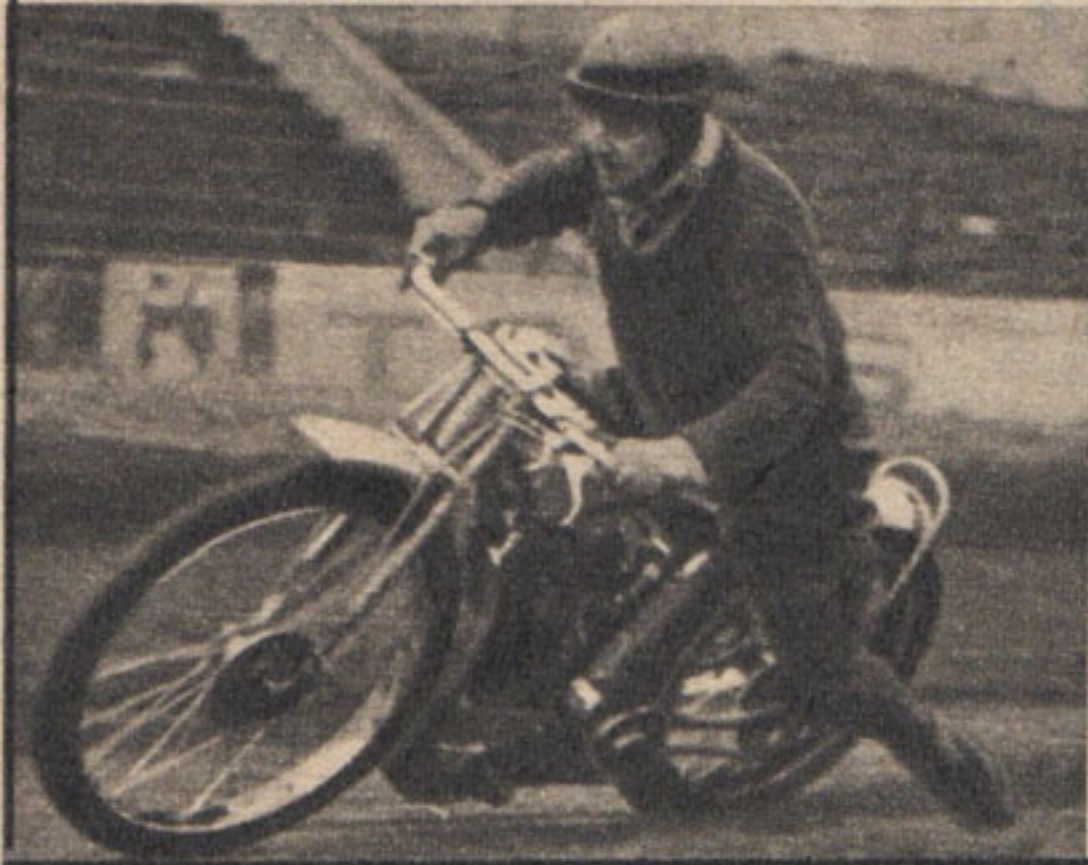
Élégante - Pose rapide - Livrable de suite : **13.500 Francs**

RÉALÉSAGES — EMBIELLAGES — CHEMISAGE — RÉVISIONS  
— VOLANTS MAGNÉTIQUES, MAGNÉTOS, DYNAMOS —

SPÉCIALITÉ DE SACOCHES CUIR pour Vélomoteurs et Motos, Modèles splendides à partir de 3.200 fr. la paire

**ACCESSOIRES POUR TOUTES MOTOS**

Directeur : CH. BÉLLISSENT Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

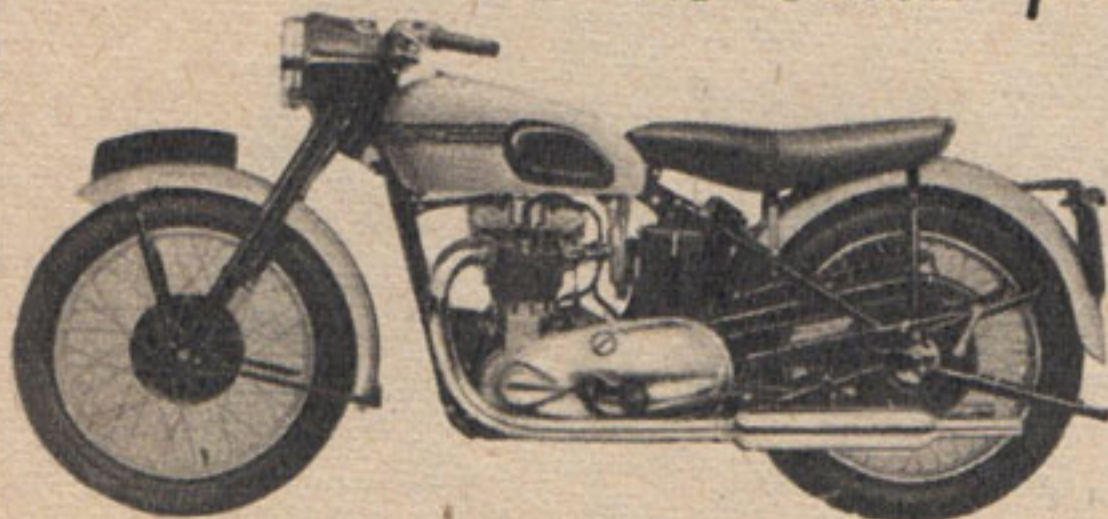


# S<sup>T</sup>-PAUL-MOTOS

1, Rue de Rivoli, PARIS (4<sup>e</sup>)

Métro : Saint-Paul - Tél. : ARC. 71-46

*Le Salon permanent de la Motocyclette*



## TRIUMPH

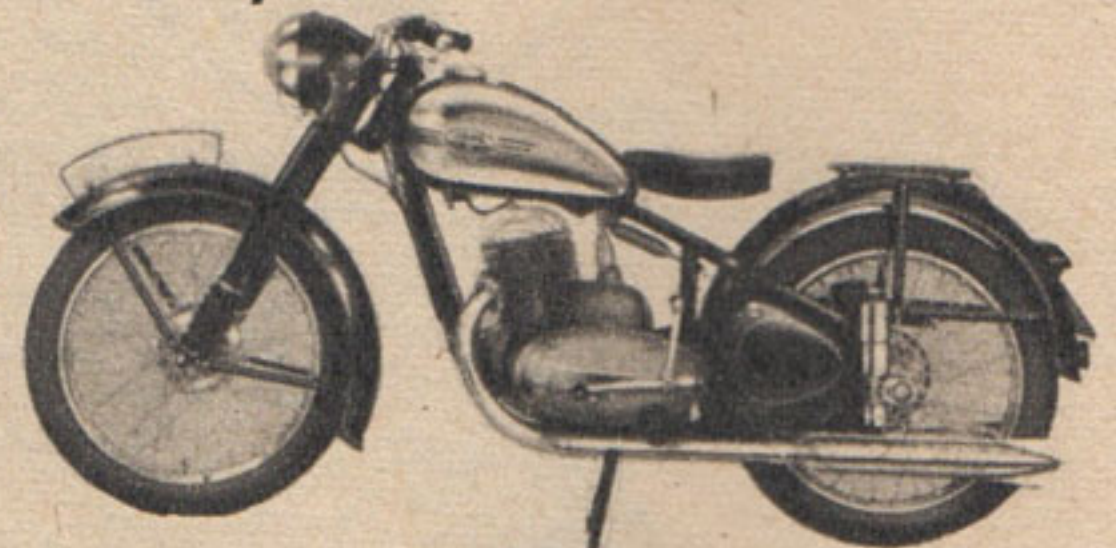
MONET-GOYON - GNOME-RHONE -  
ALCYON - RAVAT - GUILLER -  
RADIOR - R.GILLET - GILLET - D'HER-  
STAL - VALLÉE - JONGHI - M. R. -  
A. G. F. - DERNY - SPEED - MOS-  
QUITO - ARDENT -  
BERNARDET et la **Mobylette**

■  
Combinaison  
**SAN REMO**  
— tous modèles —

■  
**DKW**

■  
— **TERROT** —  
**MOTOCONFORT**

■  
Magasin ouvert tous les jours,  
sauf Dimanche, de 9 h. à  
12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30.  
**Fermé en Septembre.**



## JAWA

— *Tous les Accessoires et*  
*l'Équipement* —

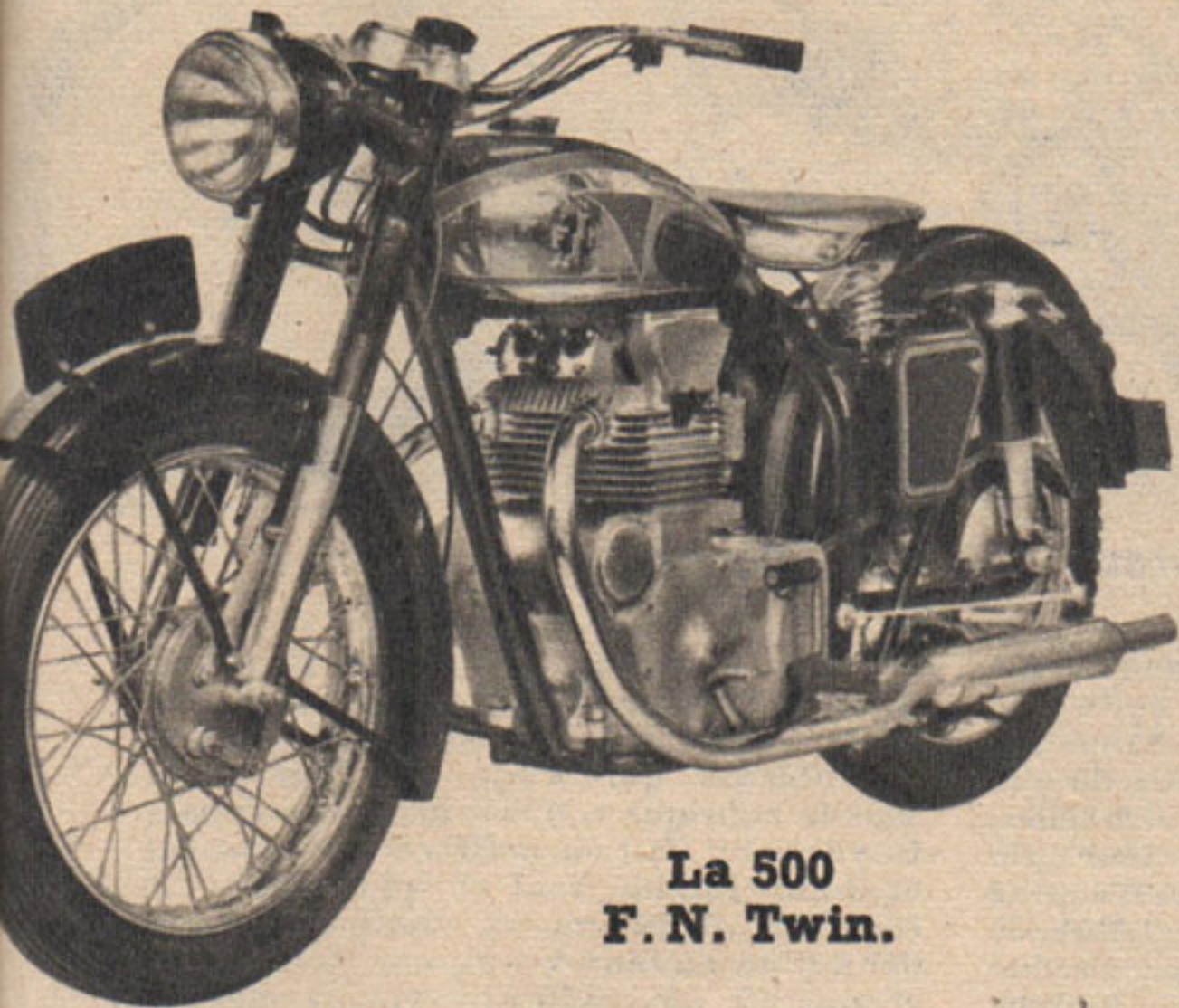
Spécialité de Bottes motocyclistes  
Hommes et Dames

**RÉPARATIONS PAR SPÉCIALISTES**

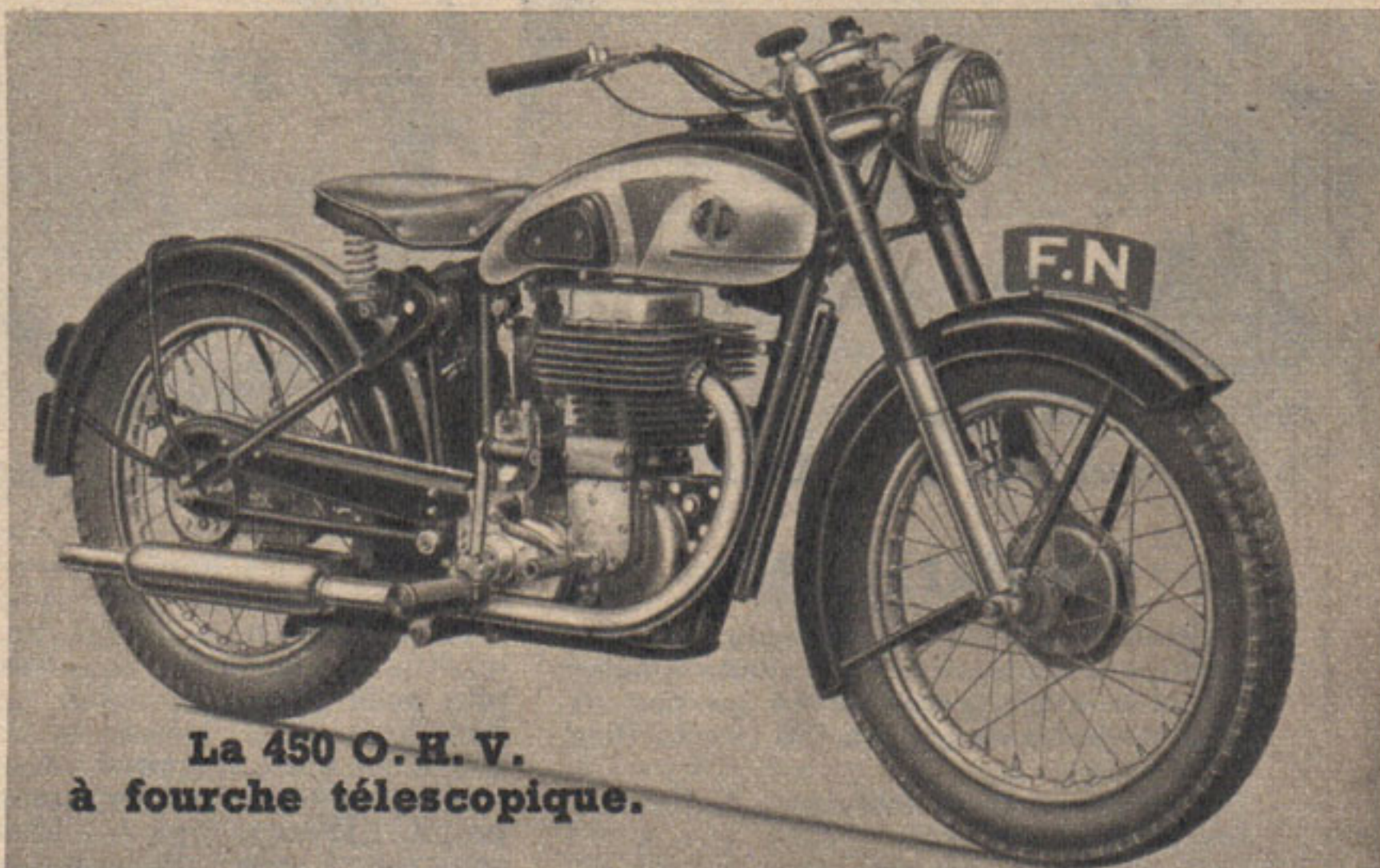
**VENTE A CRÉDIT** Renseignements contre  
50 francs de timbres.

# LA

# MOTO BELGE



**La 500  
F. N. Twin.**



**La 450 O. H. V.  
à fourche télescopique.**

AUCUNE nouveauté n'est apparue depuis la présentation qui fut faite au public lors du Salon de Bruxelles en janvier dernier. D'une manière générale, les Herstaliens ont maintenu leur programme classique depuis 2 ans déjà. Cependant un mouvement d'une importance capitale vient de se produire au 1<sup>er</sup> juillet 1952. La liberté en matière d'importation de motos étrangères (décidée en Conseil des ministres depuis plus d'un an et toujours retardée par suite des obstacles dressés par les constructeurs belges) vient d'être rendue réalité.

La production belge, n'étant plus protégée par un régime dirigé, va avoir à livrer cette lutte qu'elle voulait à tout prix retarder, une lutte de qualité et de prix. Question de qualité, il faut reconnaître que les motos belges méritent la réputation de robustesse qui les entoure; sans doute l'industrie anglaise a-t-elle dépassé souvent les Belges en modernisation, mais justement là nous touchons à un des points centraux du « drame » de la moto belge. Un marché trop restreint ne permet pas aux Herstaliens d'entamer la toute grande série — d'où l'amortissement du matériel doit être réparti sur plusieurs années. Les modèles sont lents à changer et les prix restent malgré tout ceux d'une

petite série à main-d'œuvre exorbitante, vu que l'ouvrier belge est un des mieux payés d'Europe et du monde. Nous expliquons ainsi le second point du « drame », le prix élevé en fonction du coût élevé de la vie.

La moto belge peut concurrencer les étrangères question de qualité, mais elle est souvent plus chère. Lorsqu'elle est du même prix, son modèle est presque périmé. Vraiment on se demande comment en sortir? Peut-être par une solution de « dirigisme » qui répugne au caractère national : une production massive d'un ou deux modèles maximum par usine. Mais qui saurait imposer cette solution ultime aux Belges? Seule l'extrême nécessité au bord de la faillite pourrait les y contraindre, et encore! Leur amour de la liberté les rendrait héroïques ou géniaux! Un facteur plaide encore en faveur des motos importées : « nul en son pays n'est prophète ». Et les motos étrangères conservent leur attrait sur la clientèle motoriste belge, de plus en plus nombreuse, difficile dans ses exigences et comblée pour le choix.

Les constructeurs belges n'ont pas une clientèle facile à satisfaire. Sur ces quelques considérations générales, entamons notre investigation systématique des principales productions belges.

De « motos belges » à proprement dire

nous avons F.N., Saroléa, Gillet et trois marques de sidecars : « Précision » (Ets Vanderschrick), « Impérial » (Vervroegen) et « Fox » (Walter).

Les autres montent des moteurs étrangers dans des cadres belges, les principaux sont Socovel et Lion Rapide; citons encore Buydens qui se tailla un joli palmarès en « régularité » de petites cylindrées.

Pour les reprendre dans l'ordre, reparlons d'Herstal.

## ★ F. N. ★

La F.N. produit ses motos de la « série XIII » mais considérablement revues et perfectionnées. La fourche télescopique (sur demande) a presque totalement supplanté celle à roue tirée.

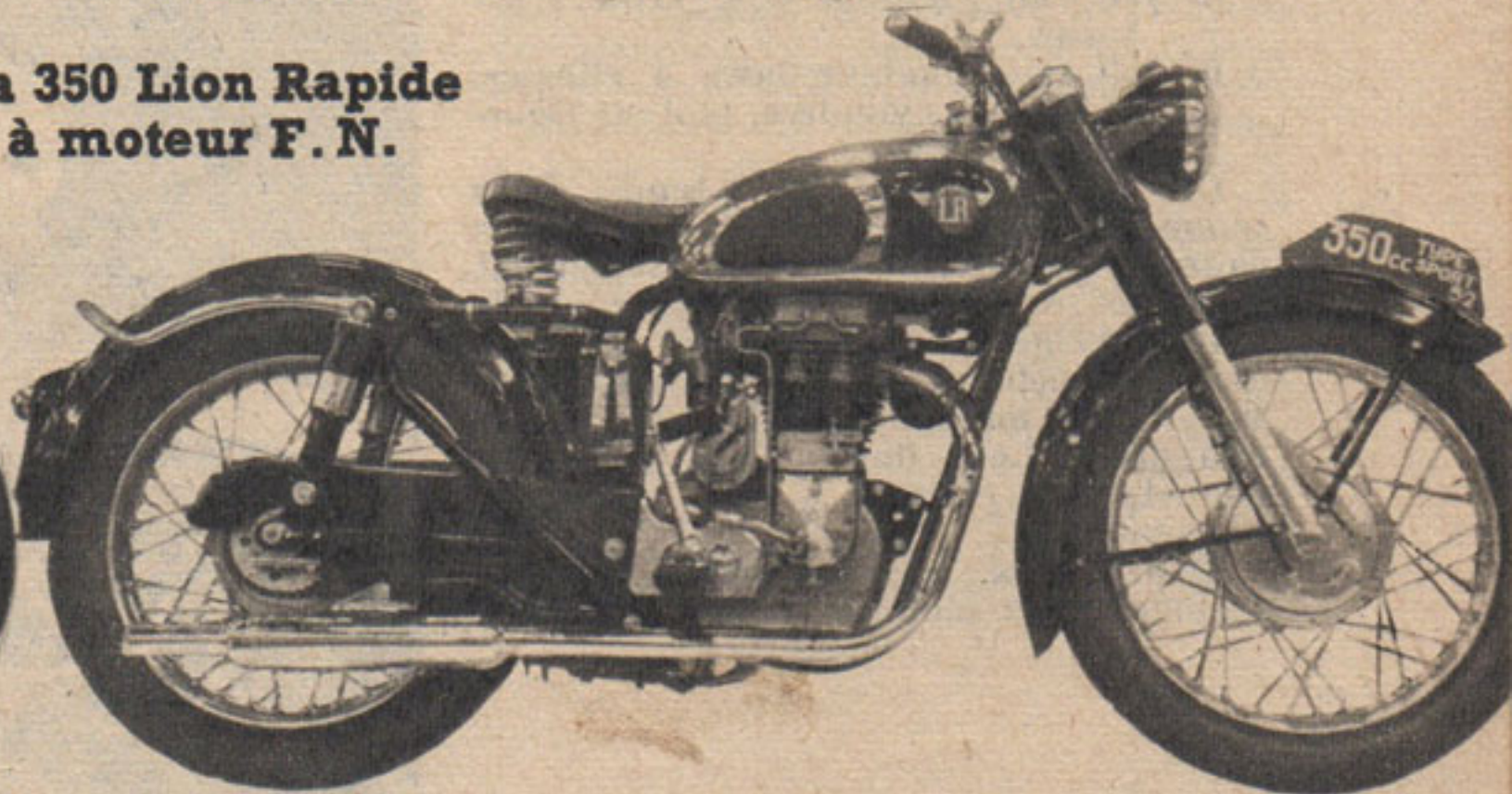
Sur les modèles de luxe, une suspension arrière classique du type A.J.S. est prévue pour tout les modèles 1953. En attendant seules les motos de cross d'usine en sont munies, ainsi que le magnifique prototype de la bicylindre 500 cmc. vertical twin A.C.T., présentée au Salon de Bruxelles, dont nous donnons les caractéristiques techniques complètes.

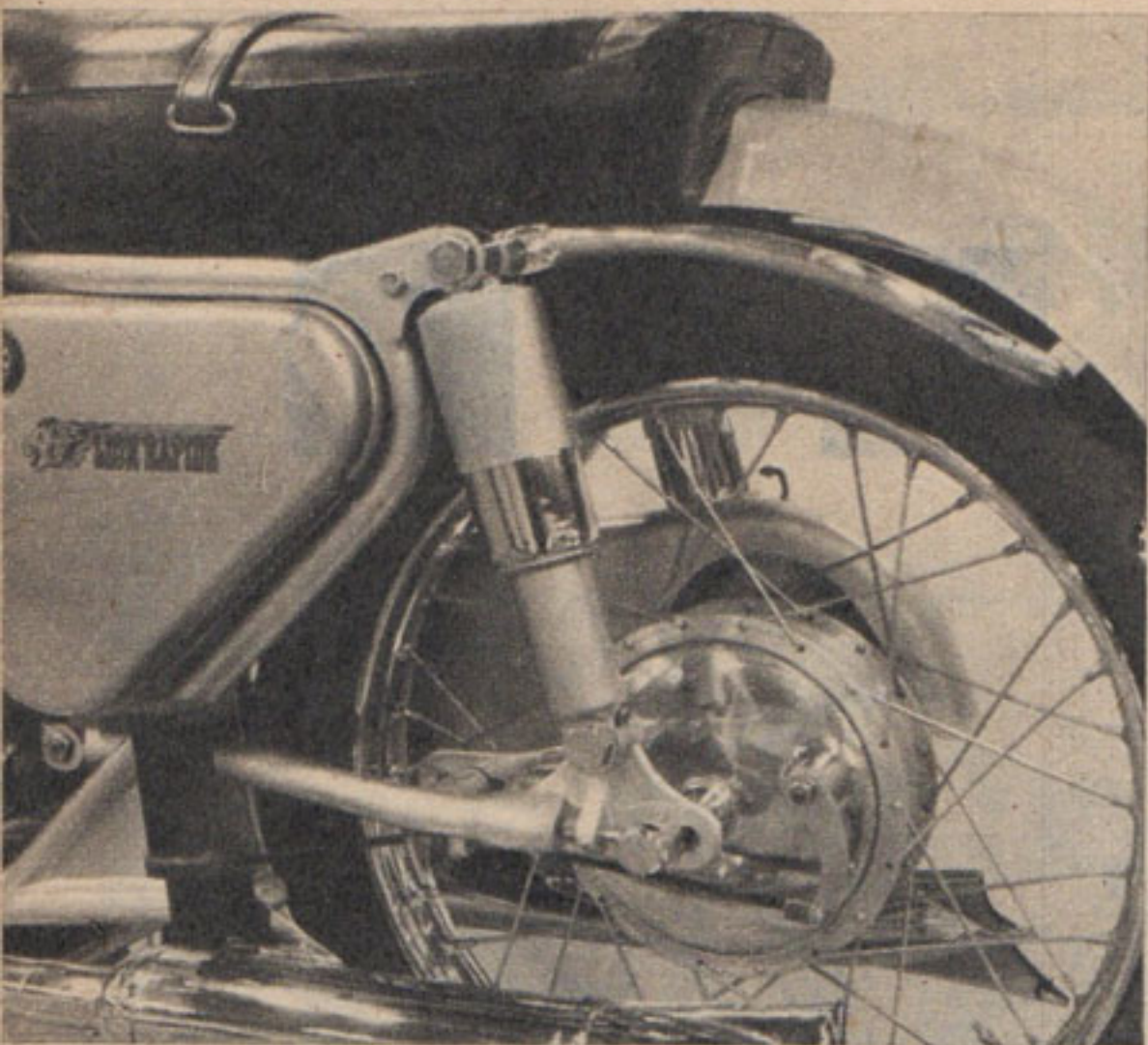
Il paraît que F.N. étudie une petite cylindrée : moto ou moto-carrossée? là est le nœud du problème.

**La 350 Socovel**

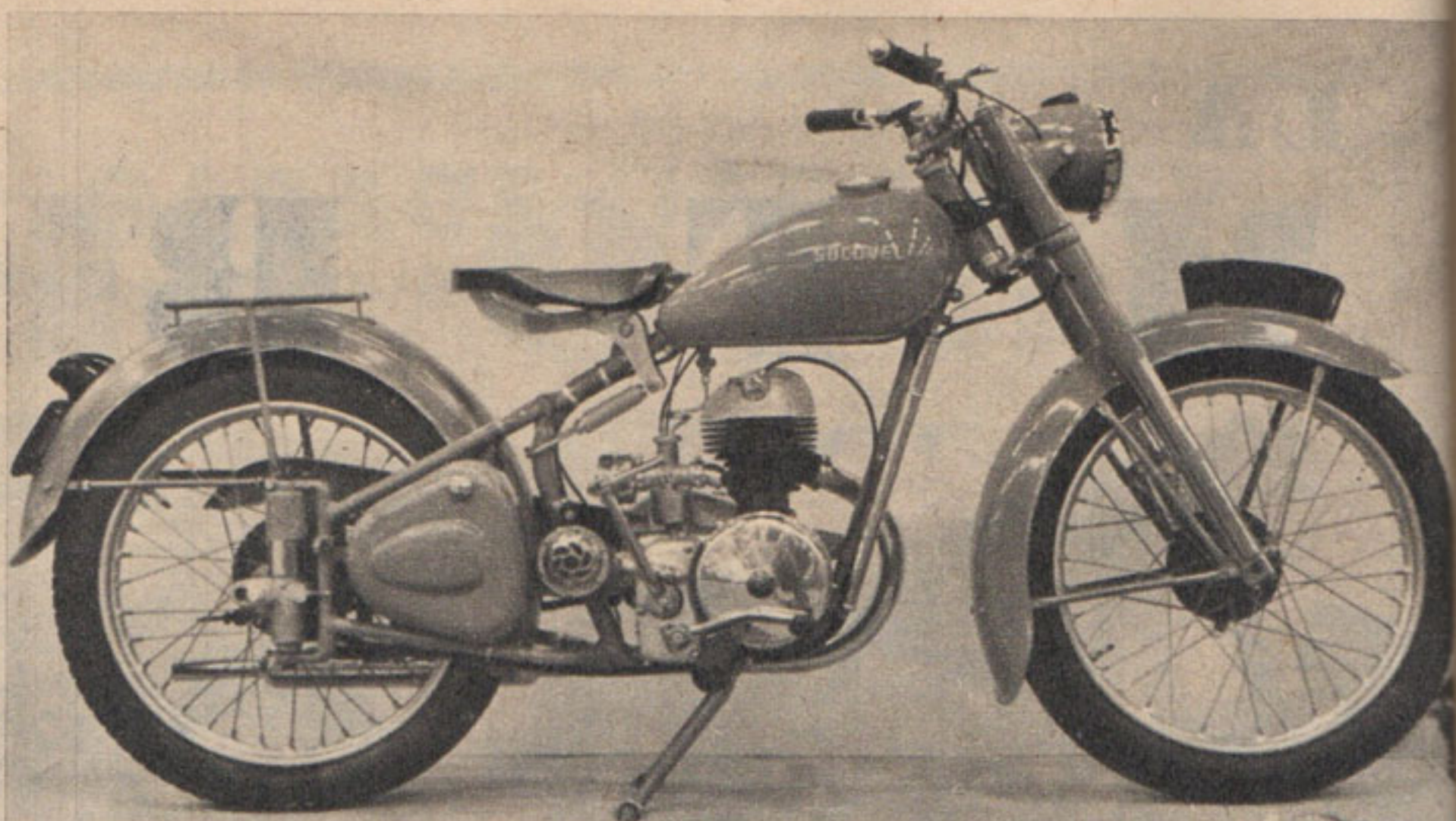


**La 350 Lion Rapide  
à moteur F. N.**





**La suspension A. R. Lion Rapide**



**La Socovel à moteur Villiers 200 cc.**

★ **SAROLEA** ★

Celui-ci est toutefois résolu par Saroléa qui construit une moto-scooter 125 cmc. avec jantes de 14 au lieu de 18, qui n'est autre que la 125 Oiseau Bleu « adaptée ».

En 350 cmc. et 600 cmc. D.H.V. et S.V., rien de neuf.

★ **GILLET** ★

Quant aux ateliers Gillet, ils n'ont rien innové cette année et sortent toujours en nombre principal la 250, 2 temps, super-confort, qui est assez réussie.

Ces trois usines sont évidemment fournisseurs de l'armée belge pour des modèles courants que les particuliers n'acquièrent pas en général. L'activité de Gillet est pour 80 % occupée par les fournitures militaires. Un vélomoteur est à l'étude.

Voyons maintenant la production des constructeurs de moyenne importance, Socovel et Lion rapide.

★ **SOCOVEL** ★

Après avoir présenté un scooter à roue de 14 au Salon, Socovel a retiré son prototype de circulation pour en refaire une toute nouvelle étude, toujours en cours. La production courante se divise en deux groupes :

- la série à moteurs « Villiers »,
- la série à moteurs « C. 7 Jawa-Ogar ».

La série Villiers comporte :

- une 100 cmc. 2 vitesses main,
- une 125 cmc. 3 vitesses pied,
- une 200 cmc.

Toutes à fourche télescopique et suspension arrière.

La série « Europe centrale » comporte :

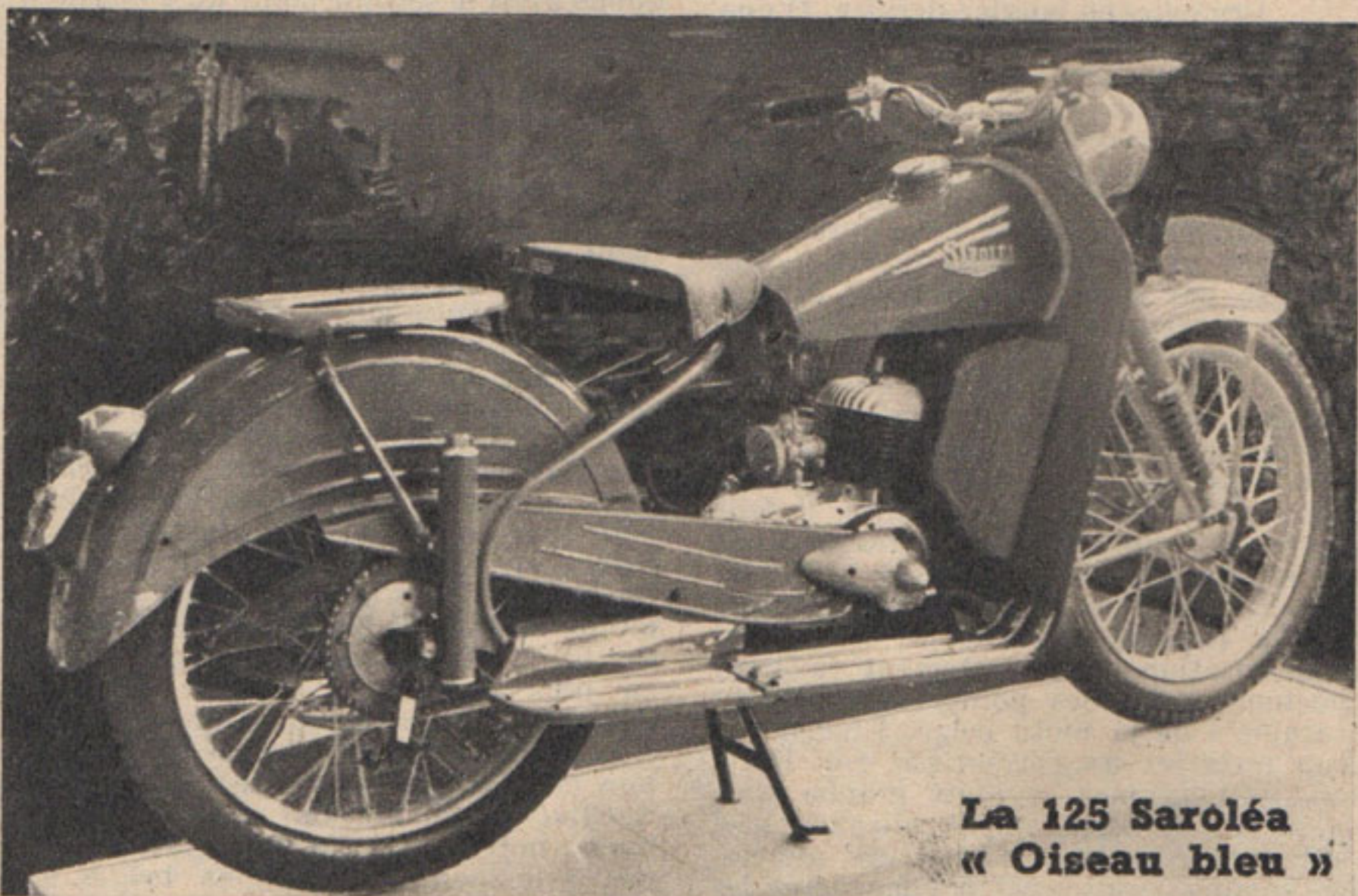
- la 150 cmc., moteur C. 2 Jawa 3 vitesses,
- la 250 cmc., moteur Jawa 4 vitesses,
- la 350 cmc. 2 cylindres, moteur Ogar-Jawa 4 vitesses.

Ces six motos sont des 2 temps. Leur tenue de route est excellente, la partie cadre « Socovel » est extrêmement simplifiée et elles sont très prisées sur le marché belge. Elles constituent une concurrence réelle et avantagée par exemple vis-à-vis du marché herstalien des petites cylindrées. Leur fini est plus joli, plus coquet, plus plaisant à l'œil, il faut le reconnaître.

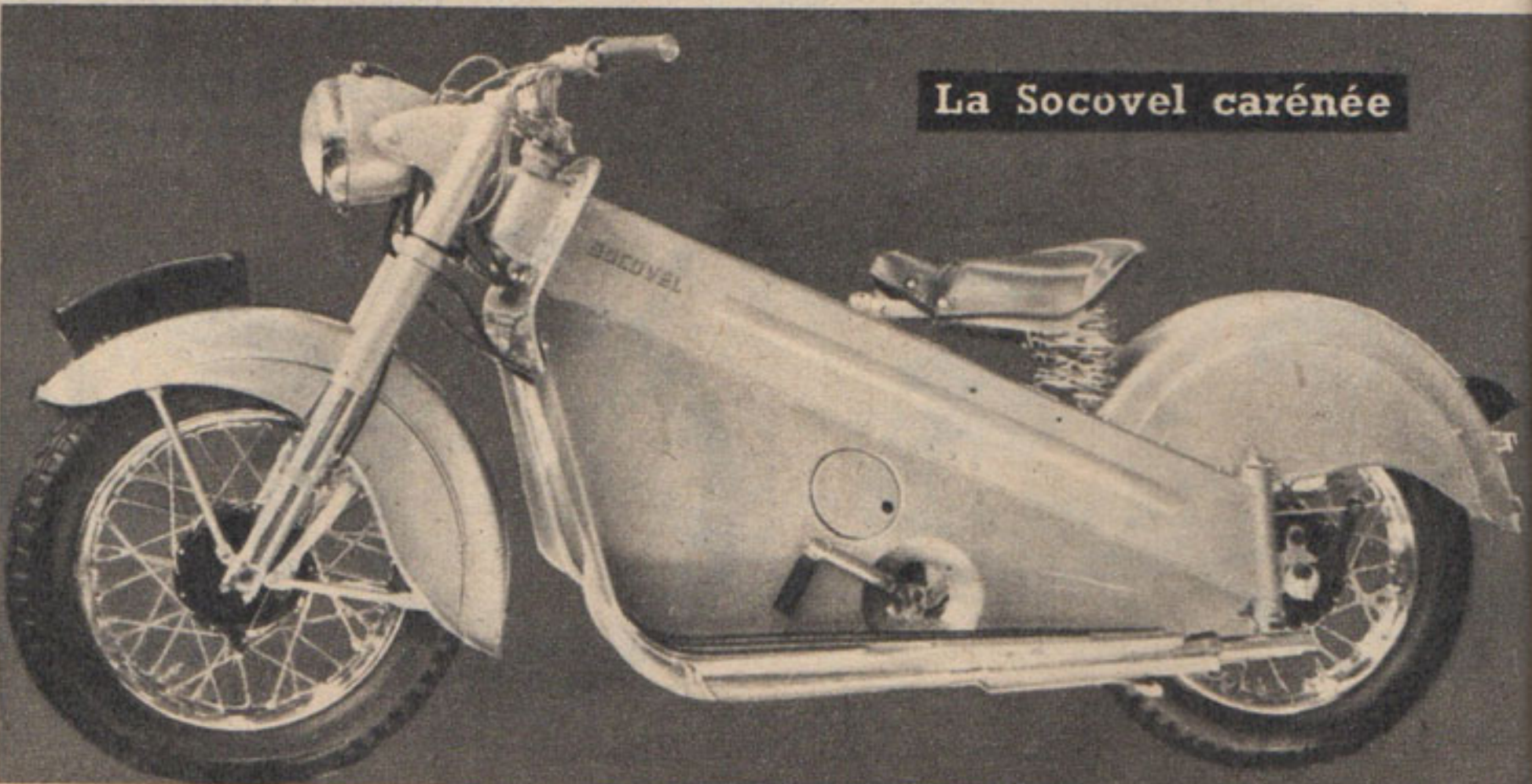
Quant aux Etablissements « Lion Rapide », aux moteurs Villiers 100, 125,

200 montés les années précédentes est venu s'ajouter une 250 Jlo 2 cylindres, 2 temps dont le prototype au Salon fut qualifié par certains connaisseurs de « la plus belle ligne » du Salon de Bruxelles, section motos. Hélas, le moteur Ilo 250 cmc. était lui aussi un nouveau-né et la production est encore à l'état de projet. D'autre part, Lion Rapide construit sous licence le moteur Kreidler qui remporte en Flandre un succès satisfaisant. La ligne est assez jolie; nous n'avons pas eu le plaisir d'en faire l'essai à ce jour.

Reste à parler des cycles Buydens, qui sont les plus réussis et les plus méritants d'une foule de petits constructeurs-assembleurs qui n'ont pas leur place sous la rubrique « Motos belges ». Charles Buyden, lui, fait en petit ce que Socovel et Lion Rapide font en plus vaste. Il construit deux motos équipées toutes deux d'un moteur Ydral, une (5 CV.) 125 et une (7 CV.) 175. Le volant magnétique Safi complète l'équipement bien français de ces ravissantes petites machines dont nous donnons un bref aperçu du palmarès sportif 1951-1952 :



**La 125 Saroléa  
« Oiseau bleu »**



**La Socovel carénée**

1951. — Tour de Belgique : 2 médailles d'or, 1 médaille d'argent.

14 Heures de Schaerbeck : 1 médaille d'or, 1 médaille d'argent, 1 médaille de bronze.

1952. — 12 Heures d'Ixelles : 1 médaille d'or; Anvers-Paris-Anvers : 2 médailles d'or; Liège-Monaco-Liège : 1 médaille d'or.

Voilà qui en dit plus long que de savantes discussions techniques. Les cadres Buydens tiennent le coup et rivalisent avec les meilleures marques dans toutes les épreuves d'endurance et de régularité. Sur ce, passons aux sidecars.

Il nous serait impossible de ne pas débiter le paragraphe par une pensée affectueuse à Frans Vanderschrick, le grand champion tombé le 13 juillet dernier en course pour le sport motocycliste, et plus particulièrement le sidecar. Entré tout jeune « dans la moto », Frans Vanderschrick au cours d'une vie de labeur et de lutte était arrivé à occuper la place de premier constructeur de sidecars en Belgique. Notre champion porta le « Précision » mille fois à la gloire sur tous les champs de courses motocyclistes d'Europe. Et ironie du sort, le 13 juillet 1952, la roue de son sidecar le trahit, l'axe se brisa et Frans mourut des suites d'un accident stupide dans une course sur prairie, renversant de sa large poitrine deux piquets et allant s'empaler sur un troisième.

Cet homme, dont le courage sportif et la volonté de vaincre frisaient parfois la cruauté, dur pour lui-même plus que pour les autres, laisse un vide parmi ses coéquipiers. Certains ne l'aimaient pas, beaucoup en avaient peur, mais tous l'admiraient comme un héros. Vanderschrick vient d'entrer vivant dans la légende motocycliste. En parlant du sidecar en Belgique, nous ne pouvons nous défendre de lui adresser une pensée pleine de regret, de fierté et d'amitié à

laquelle nous associons sa fidèle compagne et son fils unique, âgé de 9 ans seulement.

## Précision

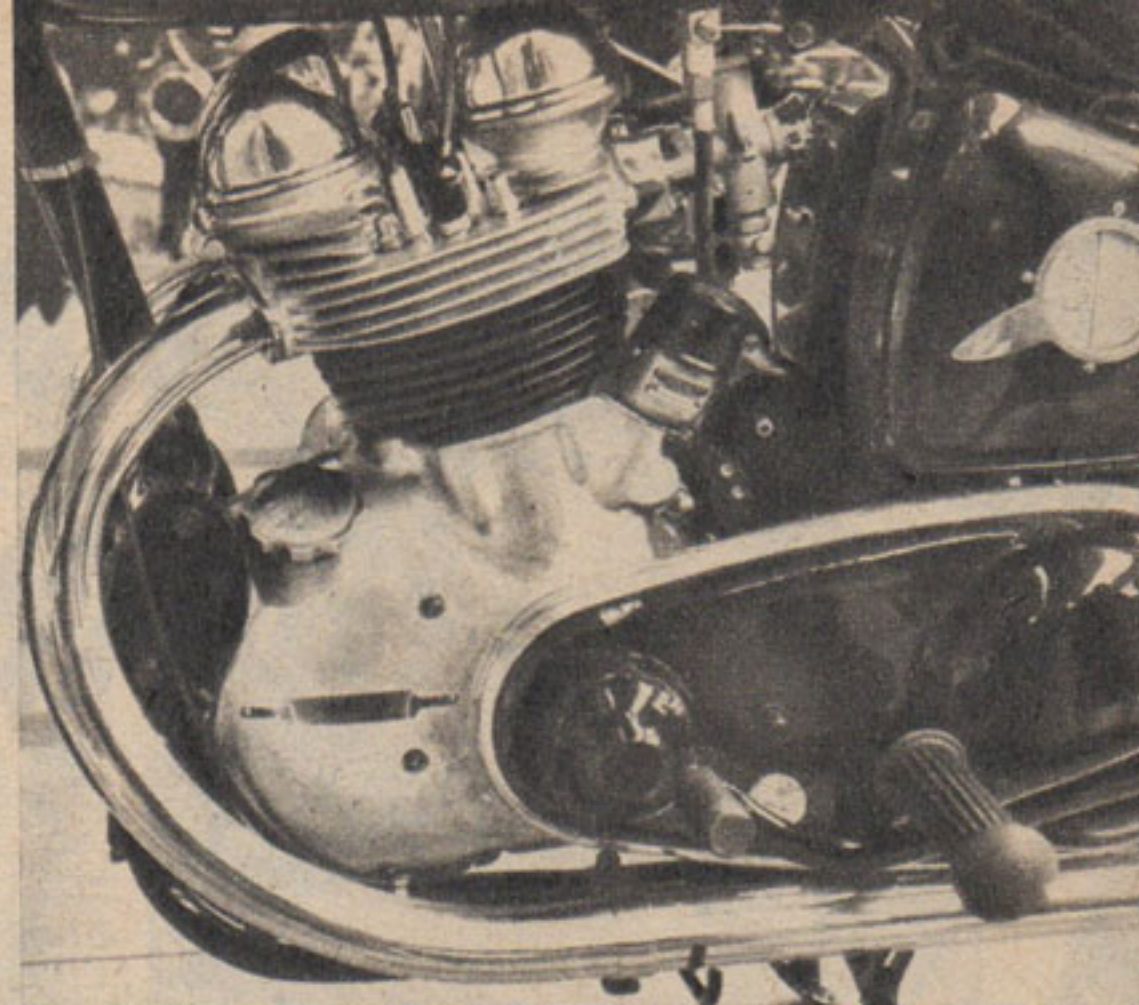
En plus des six modèles de sidecars pour motos (types standard, luxe et grand luxe) avec roue indépendante ou sans roue indépendante, « Précision » équipe des sidecars-caisses, pour les châssis de livraison ou encore les « Touring-Secours » belges.

Tout récemment furent créés les châssis légers pour motos de 250 cmc., et puis le side pour scooter Vespa, et Lambretta, miniature efficace qui rencontre son petit succès.

Ce qui donne son succès aux « Précision » c'est un système d'attache et un réglage extrêmement bien conçus.

Les carrosseries sont profilées, la roue indépendante est étudiée et réalisée dans une solution qui respecte la légèreté de construction. Le sidecar attaché en trois points à la moto par des attaches mobiles se monte et se dételle en quelques secondes.

Le sidecar Précision est le plus courant en circulation en Belgique. Il est le seul à sortir en grande série; les autres constructeurs effectuent un travail sur commande en plus petite quantité. Leur fini est impeccable, ils utilisent des solutions différentes et possèdent chacun leurs adeptes. Ce sont les constructeurs Walter pour le « Fox » et le sympathique coureur et champion sidecariste Alphonse Vervroegen pour la marque « Impérial ». Il présente un modèle pour scooter, un autre pour motos légères jusqu'à 250 cmc., qui tous deux ont un réel succès; puis des « cages » classiques pour les grosses motos couramment prévues pour le sidecar. Ces châssis sont en tube « Renold » monté sur une suspension « Impérial » réglable suivant le poids à transporter. Les carrosseries sont spa-



Le bloc de la 500 Saroléa twin.

cieuses, monocoques, les coussins moelleux, le siège est réglable. Un coffre à bagages spacieux est prévu à l'arrière, fermé par serrure Jale.

Une multitude d'accessoires enjoliveurs sont prévus par notre constructeur-champion, mais nous n'en donnerons pas le détail ici. Vervroegen réalise également des « planches » de course extrêmement résistantes et « confortables » si l'on peut s'exprimer ainsi pour le passager de course qui multiplie ses acrobaties tout au long d'un grand prix.

Et voici notre tour d'horizon rapidement terminé. Pour voir des choses « sensationnelles » il faudra évidemment attendre le Salon de Bruxelles de janvier 1953. Nos pronostics sont très maigres : une petite cylindrée chez F.N., le scooter Saroléa « Oiseau Bleu » retravaillé, un vélomoteur Gillet, peut-être un scooter Socovel; à part cela rien de neuf n'a été sous-entendu!

Nous reparlerons de toutes ces choses en janvier prochain.

M. W.



## LA 500 TWIN F.N.

La moto a été soumise, sans ménagement, en France (Montlhéry) ainsi qu'en Belgique, à une série d'essais continus et très rigoureux sur bonnes et mauvaises routes, par tous les temps.

La « M. 20 » poussée presque sans arrêt à sa vitesse maximum de 140 km.-h. répondit sans aucune défaillance aux exigences les plus dures.

Élégante autant qu'imposante la F.N. M. 20 500 cmc. O.H.C. s'est affirmée robuste, puissante, nerveuse et rapide.

### Caractéristiques

Le moteur 2 cylindres verticaux face à la route à une cylindrée exacte de 498 cmc., alésage 63 mm., course 80 mm.

Puissance à la roue arrière avec silencieux : 22 CV. (sortie moteur : 26 CV.).

Le cylindre à ailettes très larges est en alliage léger de magnésium. Dans le cylindre est pressée une chemise en fonte nitrurée.

La culasse est en légianum, alliage léger à grande conductibilité thermique assurant ainsi un refroidissement rapide.

Le carter du bloc-moteur ainsi que les couvercles de l'arbre à cames sont également en alliage de magnésium.

La bielle est en légianum forgé et le piston bombé à haute turbulence.

L'arbre à cames en tête, comprenant 4 cames en ligne, est commandé par une chaîne dont la tension est réglée par un pignon fou, servant de tendeur, appliqué sur le brin mou de la chaîne. Ce tendeur est automatique et actionné par un piston sous pression, alimenté par l'huile de la pompe primaire.

Les culbuteurs sont pourvus aux points d'impact ou de friction de plaquettes en carbure de tungstène (Mitia-F.N.) qui les rendent pratiquement inusables et diminuent considérablement le réglage de la culbuterie.

Les soupapes sont semblables à celles montées sur nos motos de cross.

Les ressorts de soupapes sont en fil d'une qualité supérieure longuement éprouvée.

La boîte de vitesses conçue d'après les tout derniers perfectionnements présente les rapports suivants :

Rapport à la sortie : 1<sup>o</sup> 3,84, 2<sup>o</sup> 2,43, 3<sup>o</sup> 1,82, 4<sup>o</sup> 1,47.

Rapport à la roue AR. : 1<sup>o</sup> 13,1, 2<sup>o</sup> 8,3, 3<sup>o</sup> 6,22, 4<sup>o</sup> 5,05.

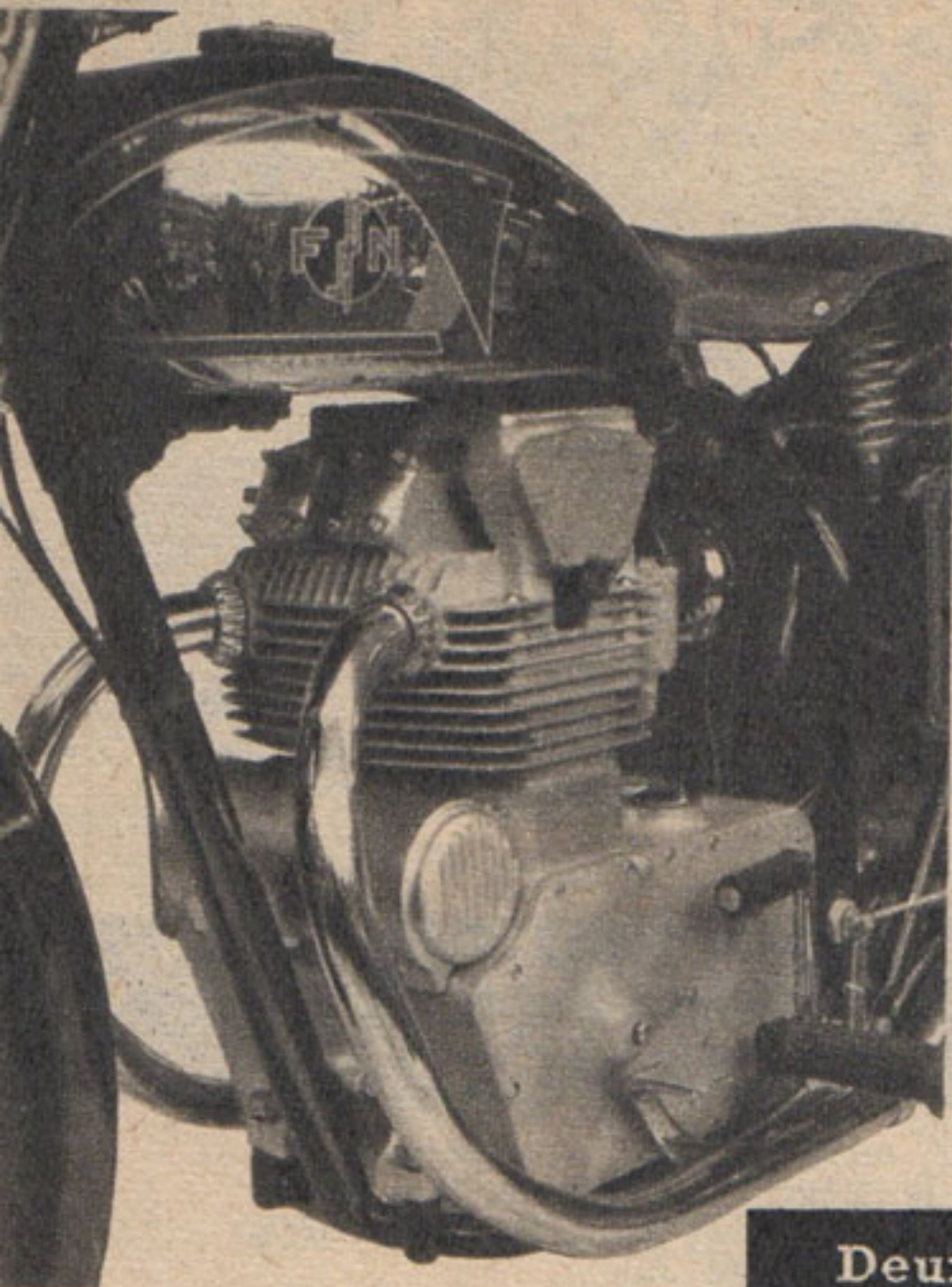
Vitesse à 1.000 t.-m. : 1<sup>o</sup> 9,2 km.-h., 2<sup>o</sup> 14,6 km.-h., 3<sup>o</sup> 19,3 km.-h., 4<sup>o</sup> 24 km.-h.

En 4<sup>o</sup> vitesse, à son régime de plafond de 5.800 t.-m., la machine atteint la vitesse maximum de 140 km.-h. Il y a lieu de noter que l'emploi du silencieux ne permet pas le rendement optimum qui serait sans cet accessoire, de 150 km.-h. L'expérience a été faite par nos pilotes sous le contrôle de nos ingénieurs.

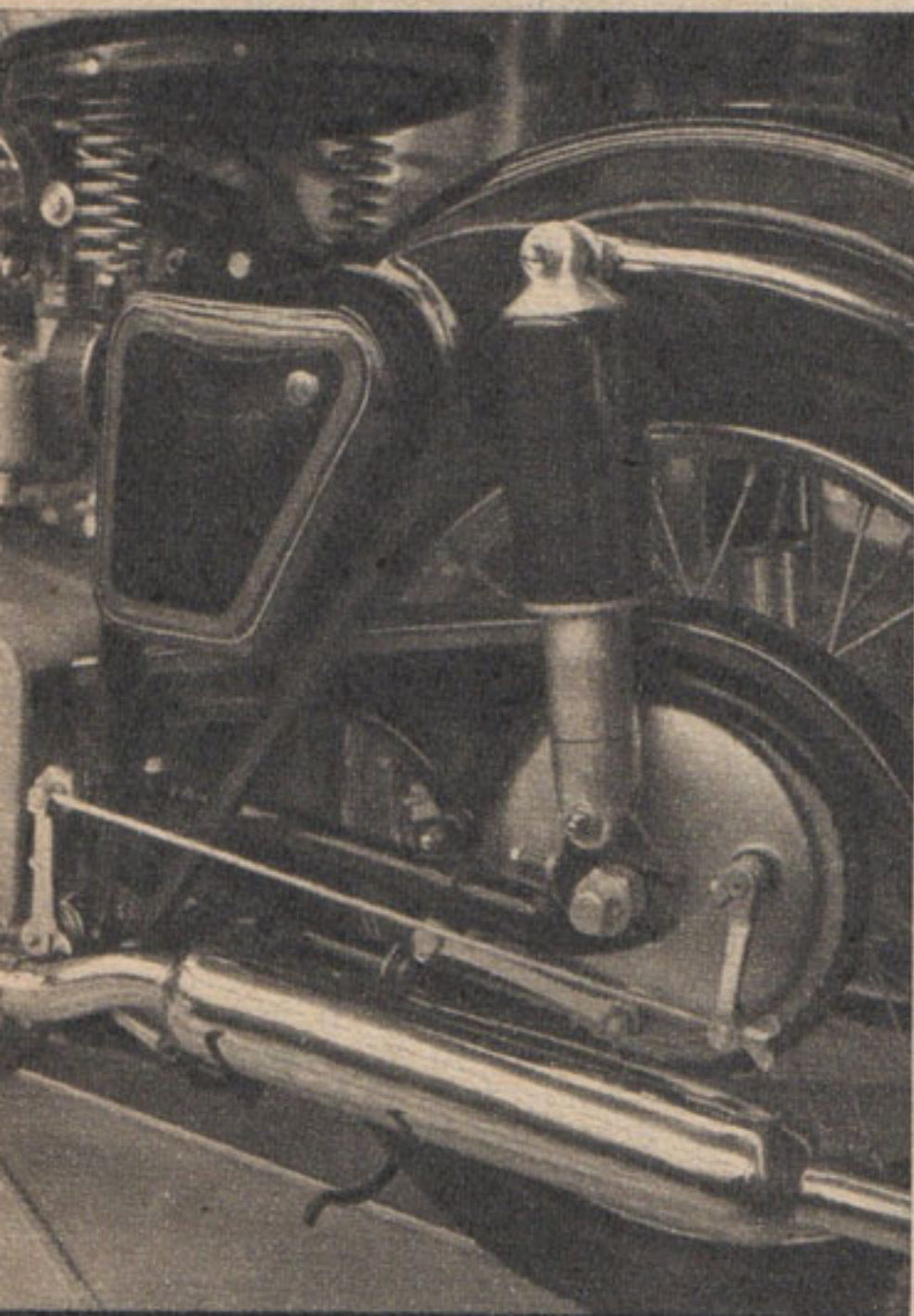
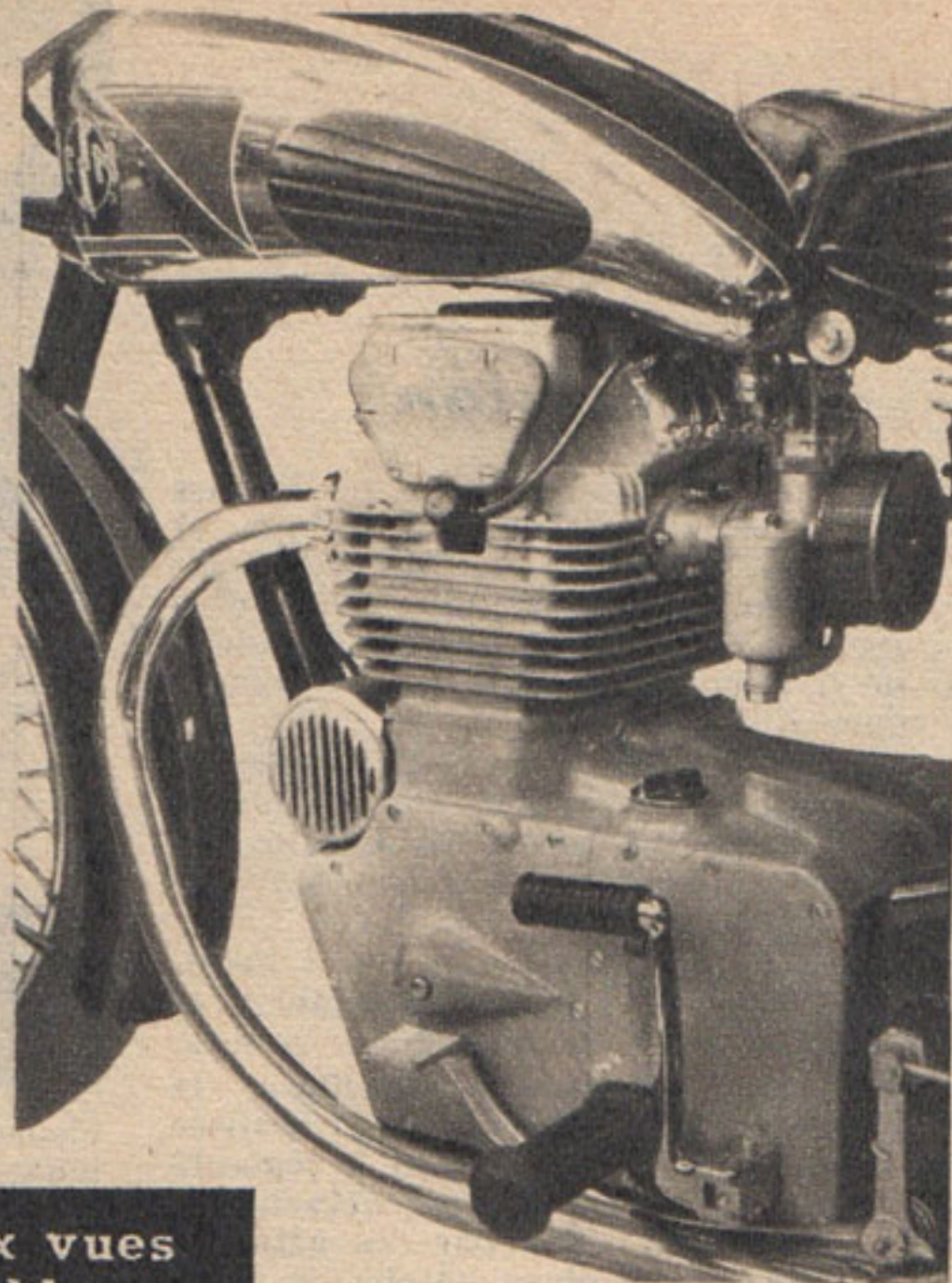
La commande des vitesses se fait par sélecteur au pied et dans le même ordre que pour les motos type XIII, c'est-à-dire en appuyant à fond pour la première vitesse et en relevant progressivement la pédale pour passer les vitesses supérieures. Le point mort se trouve entre la première et la deuxième vitesse.

Graissage. Le réservoir d'huile d'une contenance de 2 lit. 5 est logé dans le carter du bloc-moteur. L'huile est aspirée par une pompe principale à engrenage double et envoyée sous pression dans le bloc-moteur où elle lubrifie tous les organes. En fin de cycle, elle est reprise par une pompe secondaire, également à double engrenage, et refoulée vers la boîte à cames et la boîte de vitesses d'où elle retombe vers le réservoir. C'est la lubrification dite « à carter sec ».

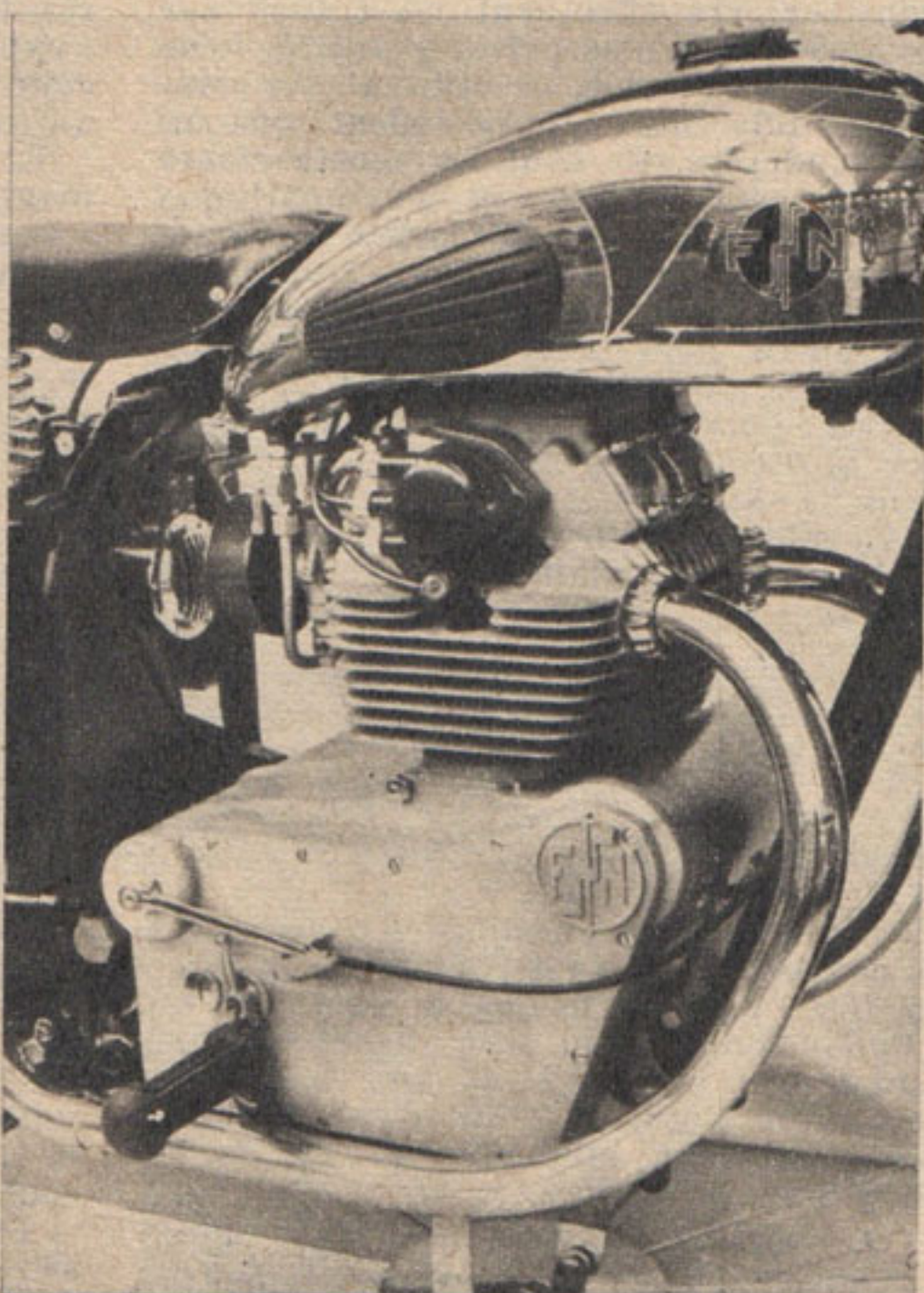
Débit de la pompe principale : 70 litres-heure.



Deux vues  
du bloc  
500 F.N.



La suspension A. R.  
très britannique  
d'inspiration.



Le distributeur  
est calé  
un bout d'A. C. T.

Débit de la pompe secondaire : environ 90 litres-heure.

Ce système automatique supprime le gicleur d'huile. La consommation d'huile est réduite à sa plus simple expression.

Le filtre à huile est facilement démontable. Le feutre armé qu'il contient peut être nettoyé à l'essence. Un petit barreau aimanté est logé dans le filtre. Celui-ci attire et retient la plus grosse partie des particules métalliques ferreuses. Ceci

a toute son importance pendant le rodage.

**Chaîne de transmission roue A.R.** La chaîne Reynold étant étirée au sortir de l'usine, son rodage, avec ses effets d'extension, s'en trouve naturellement supprimé. Le graissage de la chaîne se fait automatiquement par projection suffisante d'huile pendant la marche de la machine.

L'embrayage à pastilles est une réplique perfectionnée de celui monté avant-

guerre sur la moto M. 86 et adopté actuellement sur la moto de cross.

Un carburateur Amal alimente les 2 cylindres. Toutefois, pour les sportifs désireux de participer à des compétitions un emplacement pour le montage d'un carburateur par cylindre a été prévu.

Un filtre à air purifie l'air aspiré au travers d'un écran de feutre légèrement gras.

Le volet d'air est commandé par une tige verticale sur le côté du carburateur.

L'allumage est du type classique par bobine et rupteur séparé à avance automatique de la marque Bosch. Une puissante dynamo assure la charge de la batterie. Le distributeur assure l'allumage aux 2 cylindres.

**Eclairage :** La dynamo simple rendue indépendante distribue du courant continu comme c'est le cas sur une automobile, ce qui facilite sérieusement le contrôle en cas de panne. La dynamo, jadis exposée à toutes les intempéries, est maintenant efficacement abritée dans une cache en tôle, ajourée latéralement pour le refroidissement, située à l'avant du bloc-moteur.

La batterie est confortablement protégée dans un coffret en tôle complètement fermé qui équilibre de façon heureuse la sacoche à outils.

La lanterne arrière est complétée d'un feu « Stop » s'allumant par simple pression du pied sur la pédale de frein arrière.

**Cadre robuste et ramassé.** Des douilles soudées au cadre permettent l'adjonction aisée et rapide à droite ou à gauche d'un châssis sidecar amovible.

Le pilier de selle en pont unique assure la rigidité latérale dans la partie arrière de la moto. Une béquille latérale supporte la moto à l'arrêt, tandis qu'un pied central permet de soulever l'arrière de la moto pour un travail à effectuer à la roue arrière.

**Fourche avant télescopique** à amortisseurs hydrauliques, les tubes sont en acier demi-dur et polis.

La fourche arrière oscillante est reliée au cadre par une articulation avec bague en matière synthétique. La suspension arrière télescopique est assurée par amortisseurs hydrauliques de notre fabrication.

La roue avant est pourvue d'une broche centrale. Jante chromée. Pneu ligné 26 x 3,25.

Roue arrière à broche centrale. Jante chromée. Pneu à sculptures 26 x 3,5.

Les garde-boue sont de forme très enveloppante. L'extrémité arrière du garde-boue arrière est articulée. Deux poignées chromées permettent de mettre aisément la moto sur le pied central.

Frein arrière Girling du type adopté sur certaines automobiles, accroît la puissance de freinage sans grande poussée du pied. Un papillon fixé à l'extrémité de la tringle de commande règle la longueur de la course, tandis qu'une vis placée sur le tambour de frein permet le réglage direct des patins garnis de matière moulée à haute résistance.

Compteur kilométrique avec compteur journalier et indicateur de vitesses. La prise de force du compteur kilométrique est dans la boîte de vitesses, sur l'axe de sortie.

Consommation aux 100 kilomètres : 4 à 5 litres.

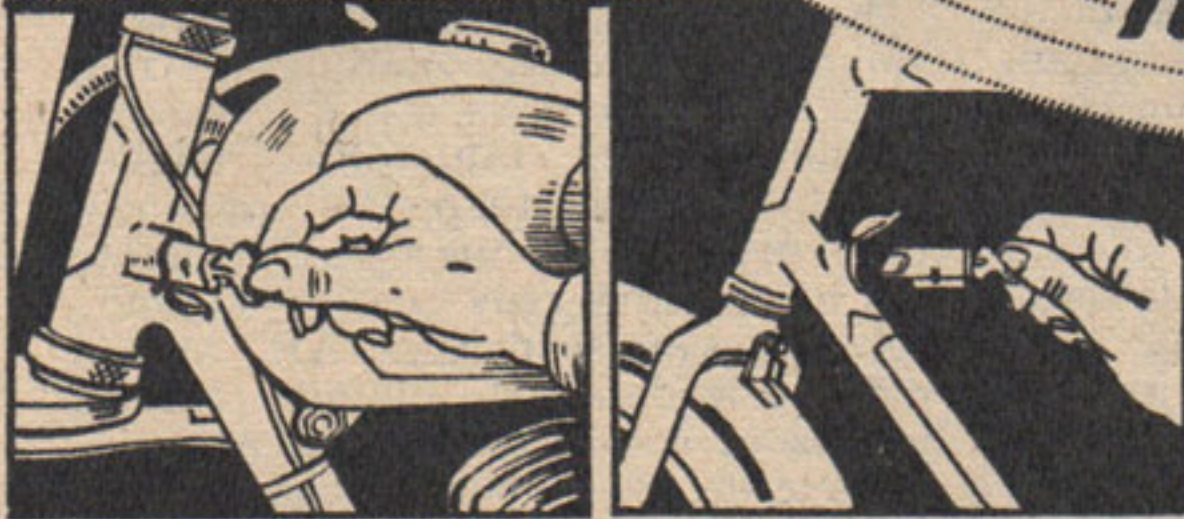
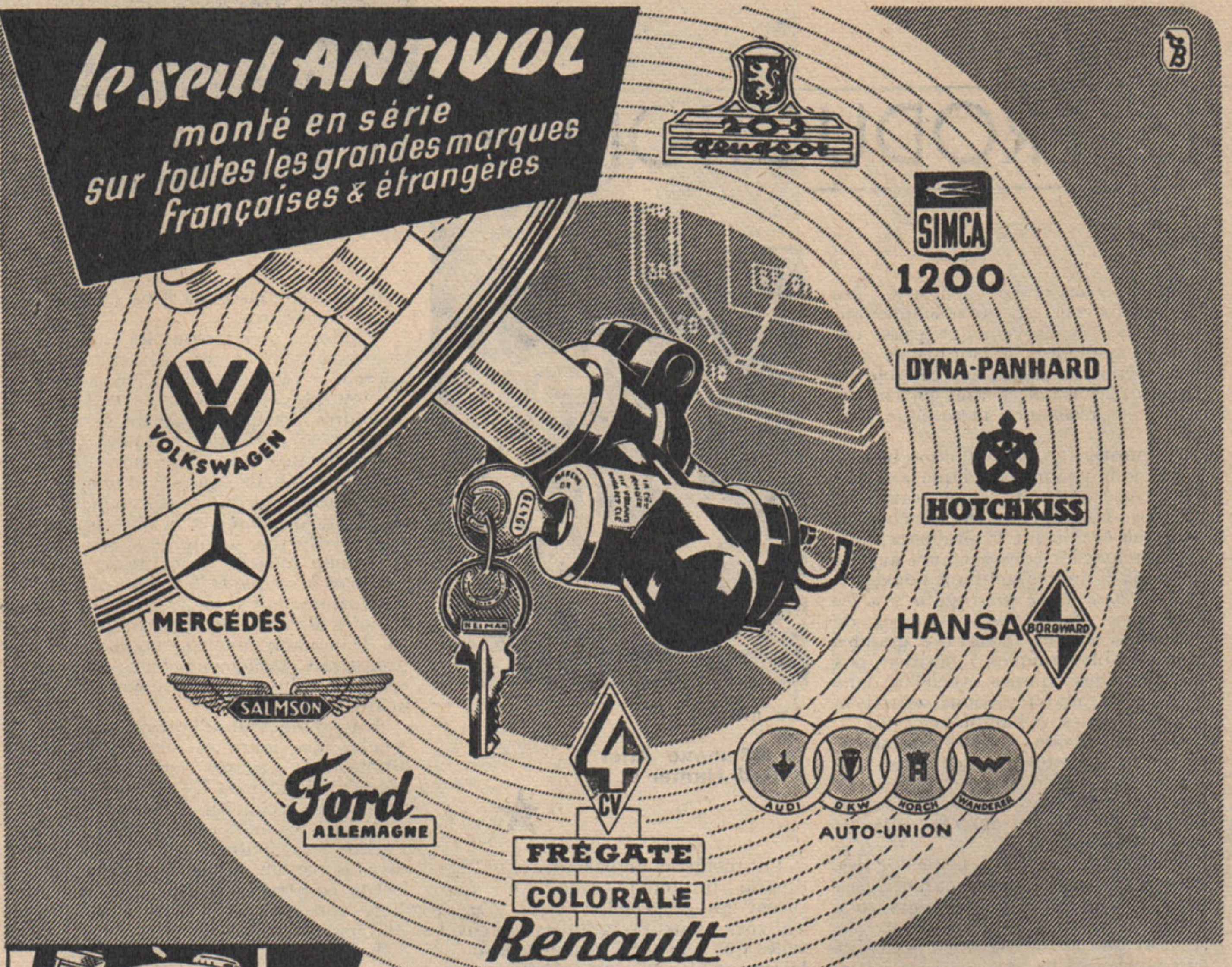
Contenance du réservoir à essence : 19 litres.

Poids de la moto : 175-kilos.



# Le seul ANTIVOL

monté en série  
sur toutes les grandes marques  
françaises & étrangères



★ Les constructeurs suivants montent les Antivols NEIMAN en série :

**MOTOS FRANÇAISES :**

AIGLON  
AUTOMOTO  
GNOME-ET-RHONE  
GRIFFON  
MÉTÉORE  
PEUGEOT  
TERRIT  
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  
TERRIT  
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<sup>er</sup> 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. : BAL. 54-37

**SALON DU CYCLE - Porte de Versailles**  
Stand N° 174 - Hall du Cycle - Tél. LEC. 54-95

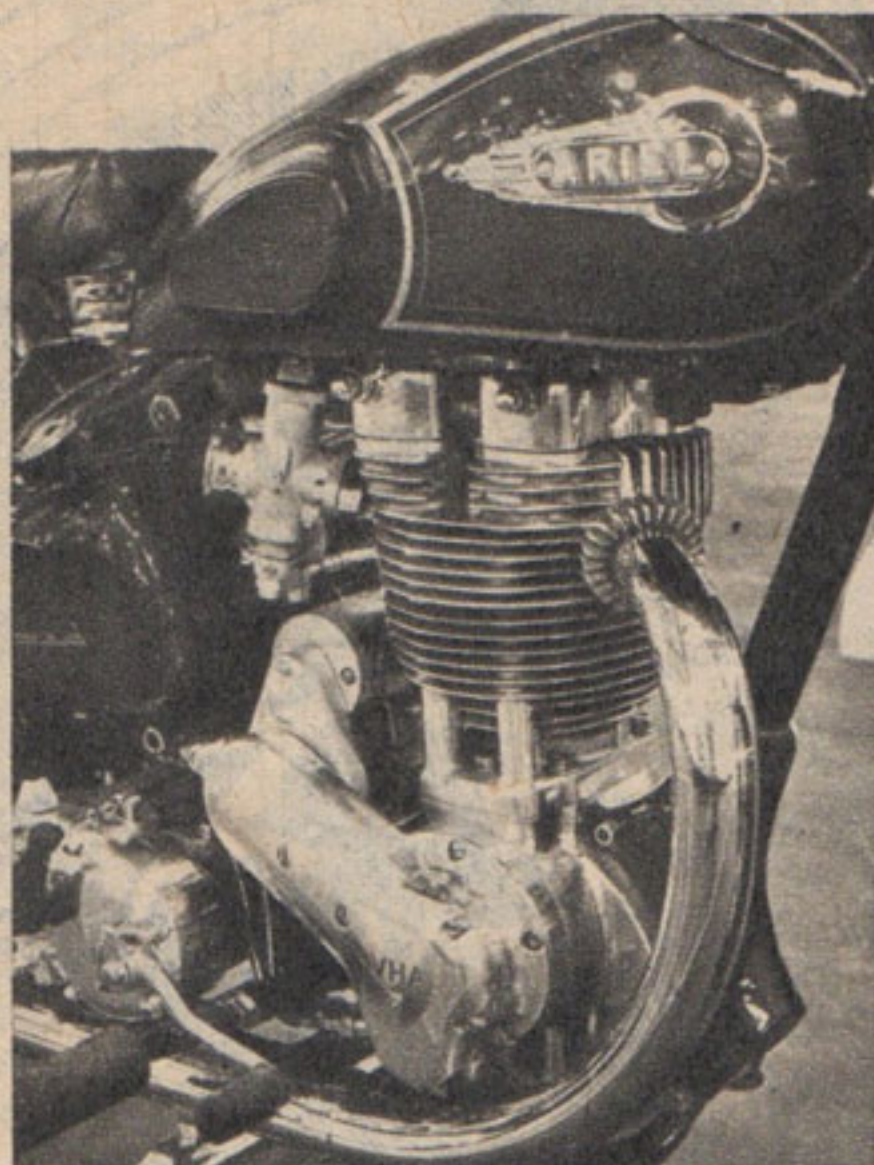
# La PRODUCTION de l'industrie

**P**OUR la grosse majorité des motocyclistes, la machine anglaise de moyenne et grosse cylindrée symbolise la moto-type, à la fois souple et puissante, capable de hautes performances tout en conservant une résistance mécanique hors pair.

Le prestige de la production britannique dans le monde explique le chiffre sans cesse croissant des exportations de nos voisins d'outre-Manche, et explique également la prudence dont font preuve les constructeurs anglais vis-à-vis de toutes solutions nouvelles.

A la base de ce prestige, il y a les succès en compétition : courses de vitesse, scramble, trials. Les grandes marques britanniques n'hésitent pas à aligner des équipes officielles dans toutes les manifestations sportives internationales (Championnat du monde de vitesse, 6 Jours internationaux) et le retentissement des victoires rejaillit sur l'ensemble de la production du pays et pare l'industrie motocycliste d'une auréole difficilement égalable.

Quoi que puissent en penser les sceptiques prophétisant sentencieusement que la machine de course n'a aucun rapport avec la machine de série et que les enseignements glanés en compétition ne sont pas nécessaires à la production courante (sur ce point, nous sommes d'accord, dans la mesure où l'on se traîne à la remorque de la technique étrangère en essayant de s'en inspirer plus ou moins heureusement), nous pensons que la politique des constructeurs anglais est la bonne. En gens avisés, ils ont su maintenir une liaison constante entre le racer expérimental d'usine et la machine livrée au client, avec en interposition toute une gamme de motos de compétition destinée à la clientèle sportive. A titre d'indication, mentionnons que le récent Manx Grand Prix a été gagné par une machine équipée d'un moteur Matchless twin 500 cmc., moteur adapté évidemment à sa nouvelle fonction, ce qui en dit long sur la résistance et la longévité qu'il fournira en usage normal. N'oublions pas les B.S.A. « Gold Star », gagnant régulièrement depuis quelques années l'épreuve du Clubman's TT en 350 cmc., les Norton Inter 30 et 40, les Triumph T. 100 modifiables avec l'équipement « Racing Kit », les Douglas + 90, les A.J.S., Ariel, de cross ou de trial, etc., toutes machines apparentées étroitement à la moto de série utilisée par le motocycliste moyen.



**Le moteur de la 500 mono Ariel « Red Hunter ».**



Les meilleurs ambassadeurs de l'industrie britannique, en Amérique, furent les « Spéciales » qui vinrent s'aligner dans de grandes épreuves telles que Daytona, réglant spectaculairement Harley-Davidson et Indian.

Comme quoi la compétition sous toutes ses formes demeure le meilleur moyen de démontrer la valeur d'une mécanique, et reste le banc d'essai indispensable à la production de série.

S'il fallait définir l'attitude des constructeurs d'outre-Manche, on pourrait dire qu'elle constitue un mélange de hardiesse réfléchie et de prudence osée.

Hardiesse réfléchie en ce qui concerne la puissance accrue des moteurs permettant des performances toujours plus grandes, contrastant avec la structure quasi immuable du cadre et de la partie cycle, dont d'incessantes modifications de détail ne transforment que faiblement l'aspect général. On note l'adoption généralisée de la fourche télescopique, et la grosse faveur dont bénéficie la suspension AR. oscillante.

Hardiesse réfléchie et logique en ce qui concerne l'entretien (et les lourds sacrifices que cela comporte) d'équipes de course étalonnant sur les circuits des machines de compétition, dont s'inspireront peu à peu et, détail par détail, les futures motos de série. L'évolution est lente, mais constante, et la qualité demeure immuable, sans

que le client fasse les frais d'innovations téméraires.

Prudence osée lorsque les constructeurs décidèrent de généraliser le moteur « twin », tout en conservant un ou plusieurs modèles de monocylindres; lorsque Vélocette sortit sa « LE » révolutionnaire; lorsque Vincent commercialise des 1.000 cmc. dépassant le 170 mais équipées d'une fourche établissant un compromis entre la parallélogramme et la télescopique; lorsque Norton, à côté de supersports à grande puissance, maintient deux modèles à soupapes latérales et livre, concurremment à la nouvelle « twin » à cadre Mc Candless type compétition, la Dominator ancien modèle. L'on trouverait facilement bien d'autres exemples illustrant la pondération des marques anglaises.

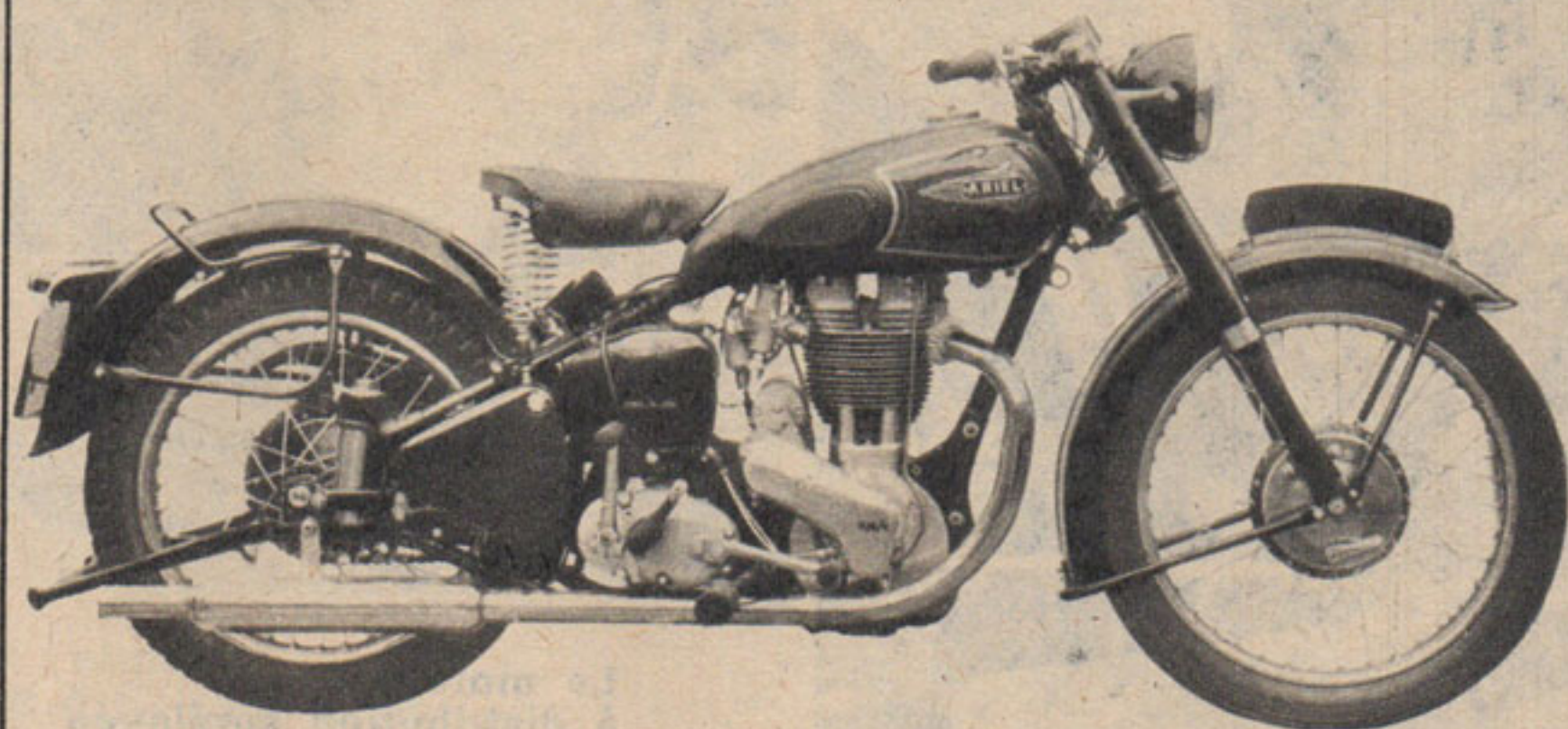
Un rapide tour d'horizon sur l'ensemble des marques démontre qu'il existe deux groupes nettement différenciés : d'une part les 350/500, représentant les cylindrées types anglaises, utilisant des moteurs personnels; de l'autre, les cylindrées inférieures représentées par un nombre important de petits constructeurs utilisant le Villiers 200 cmc., quelques rares 250 établissant la liaison.

En 350 et 500, nous avons toute la gamme des grandes marques : Ariel, B.S.A., Matchless-A.J.S., Norton, Vincent-HRD, Triumph, Douglas, Panthère, Vélocette, produisant toutes plusieurs modèles, mis à part Vélocette qui ne fabrique plus que la 350 cmc., toujours sans suspension AR. Ariel a modifié le dessin du cylindre sur les monos et commercialise un nouveau modèle de cross; peu de changement chez B.S.A. qui expérimente actuellement une suspension oscillante sur les Gold-Star, une culasse plus généreuse sur les A.J.S.-Matchless; la commercialisation effective en Angleterre de la nouvelle Norton à cadre Mc Candless; l'adoption sur la Triumph « Speed-Twin » d'un nouveau dispositif d'allumage sur lequel nous reviendrons, et la sortie d'un modèle Tiger 100 avec deux carburateurs; une 500 chez Douglas suivant la formule chère à la marque; l'adoption d'une suspension oscillante sur les Panther, constituent les nouveautés marquantes, avec la nouvelle 700 Royal-Enfield et peut-être une 650 Ariel twin.

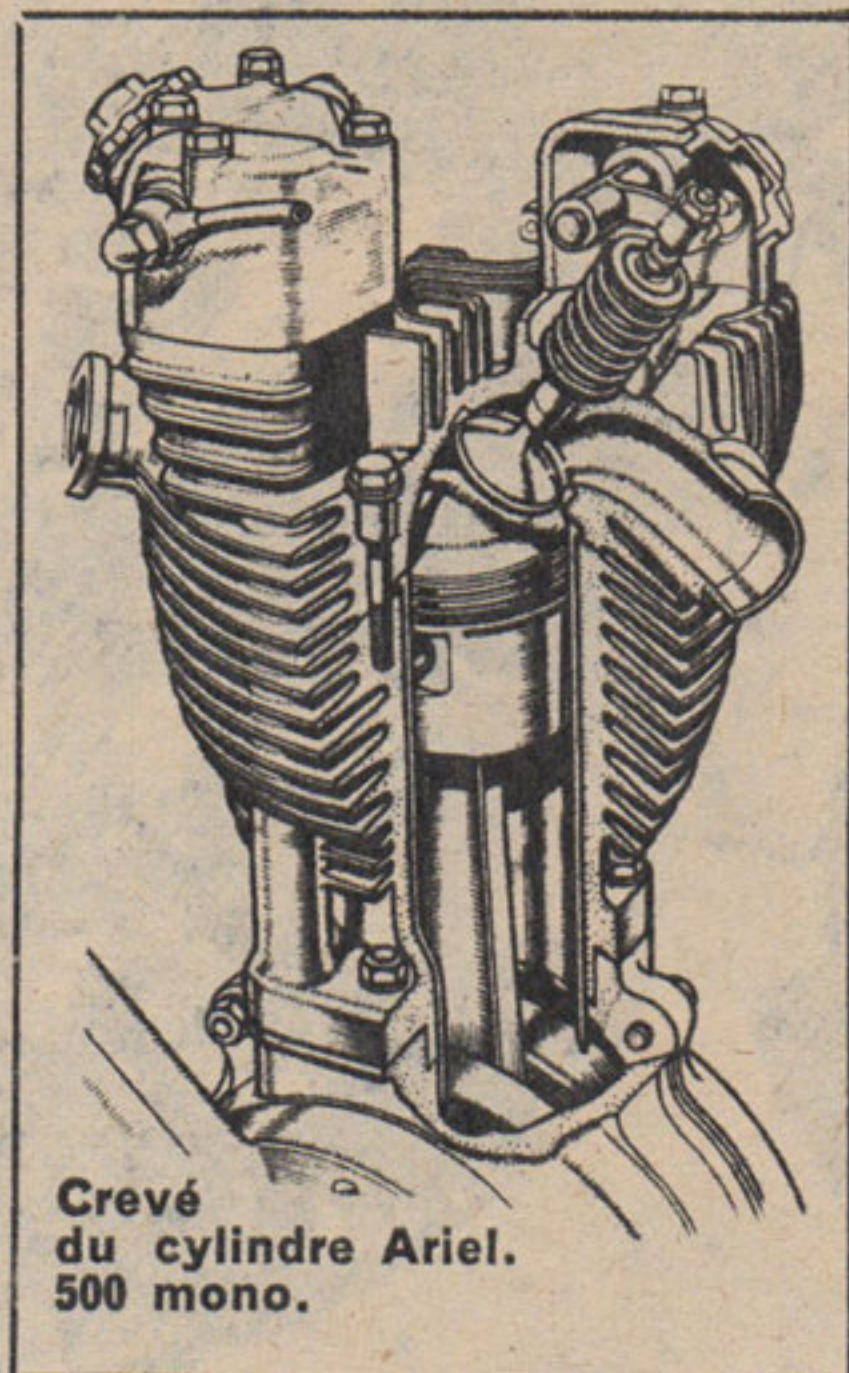
Chacune de ces marques construit un ou plusieurs modèles de sport, trial ou scramble et de vitesse.

B.S.A. et Royal-Enfield produisent une 250 cmc. 4 temps, O.E.C et D.O.T.

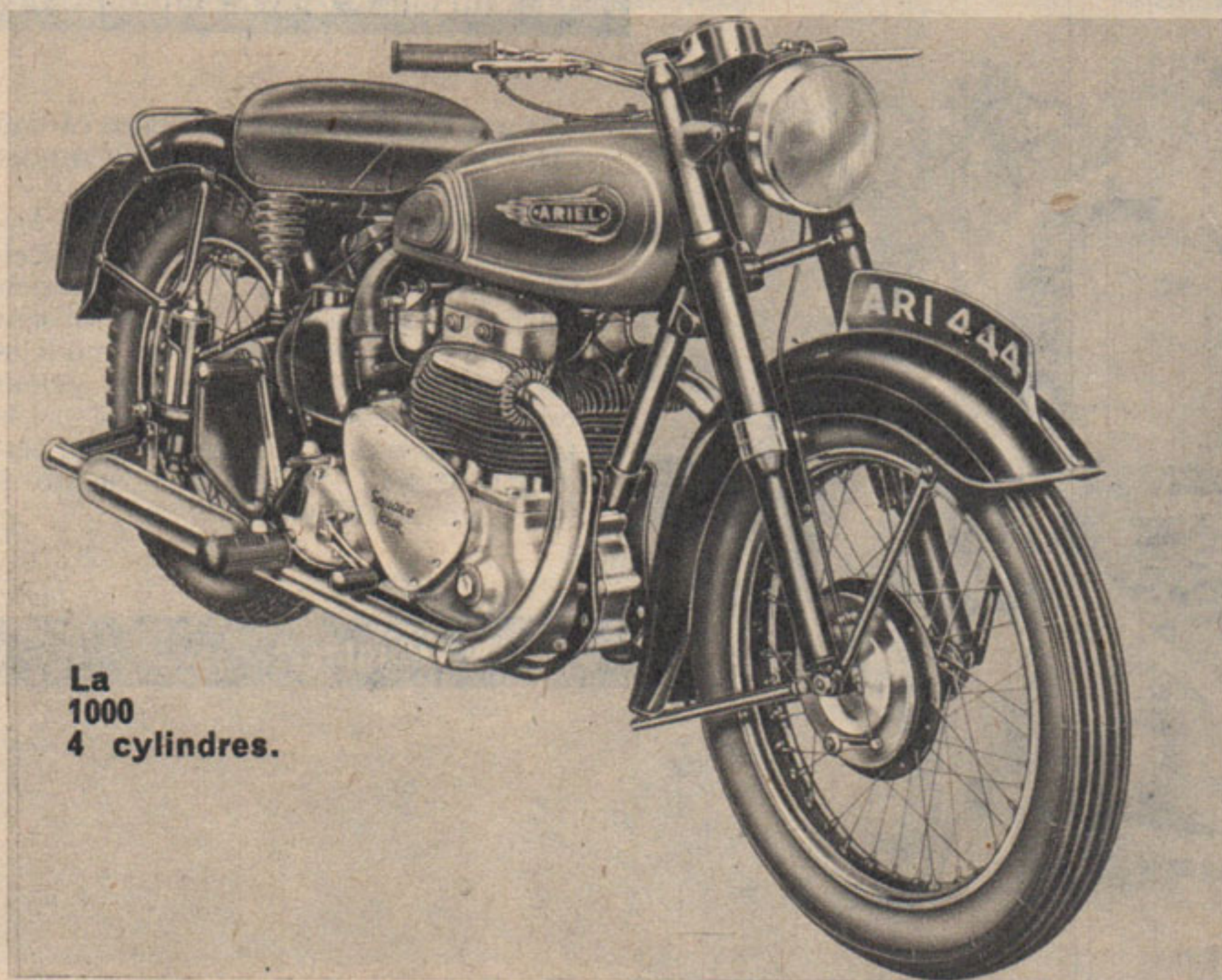
# Britannique



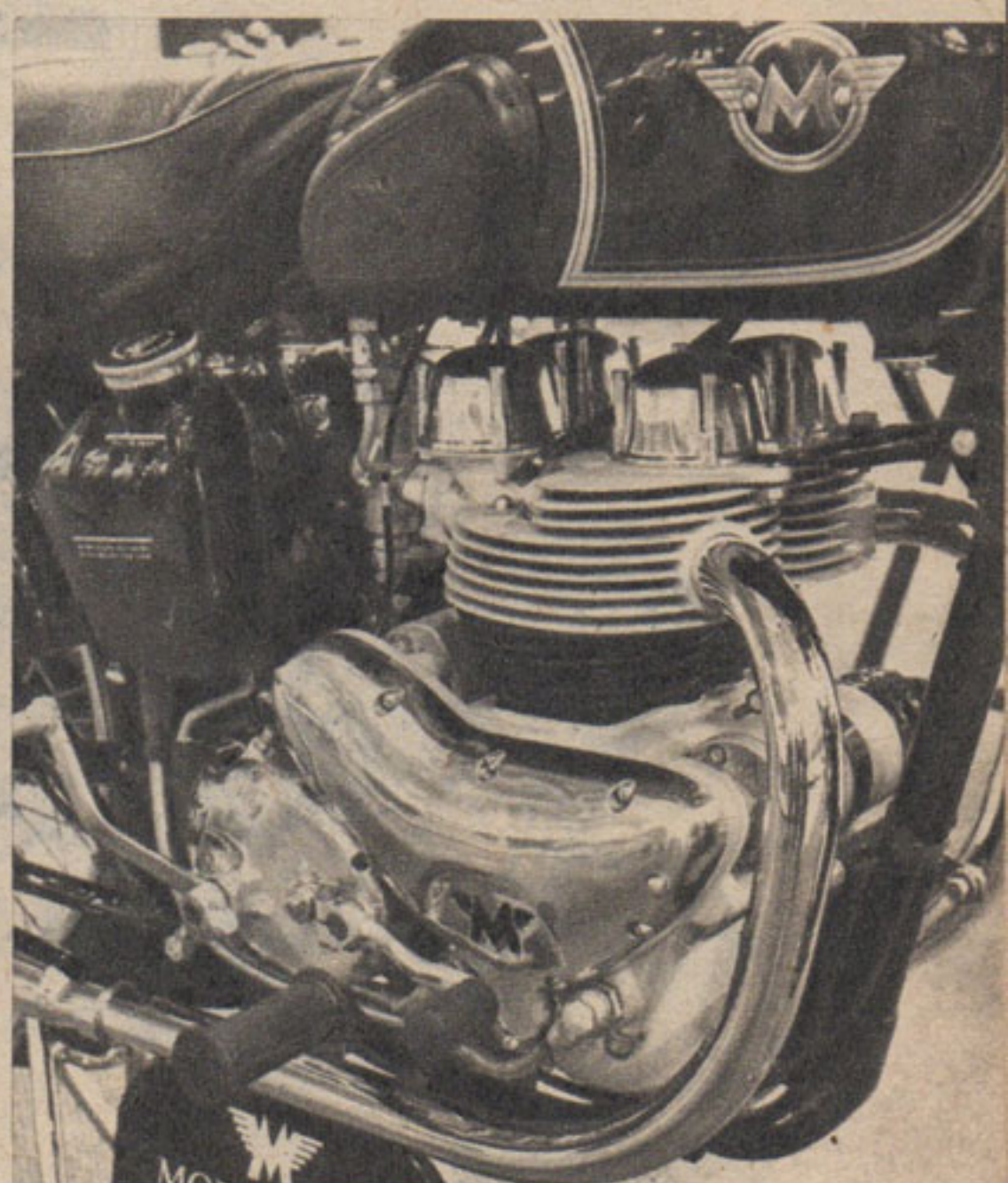
La  
500 Red Hunter,  
exemple du classicisme anglais.



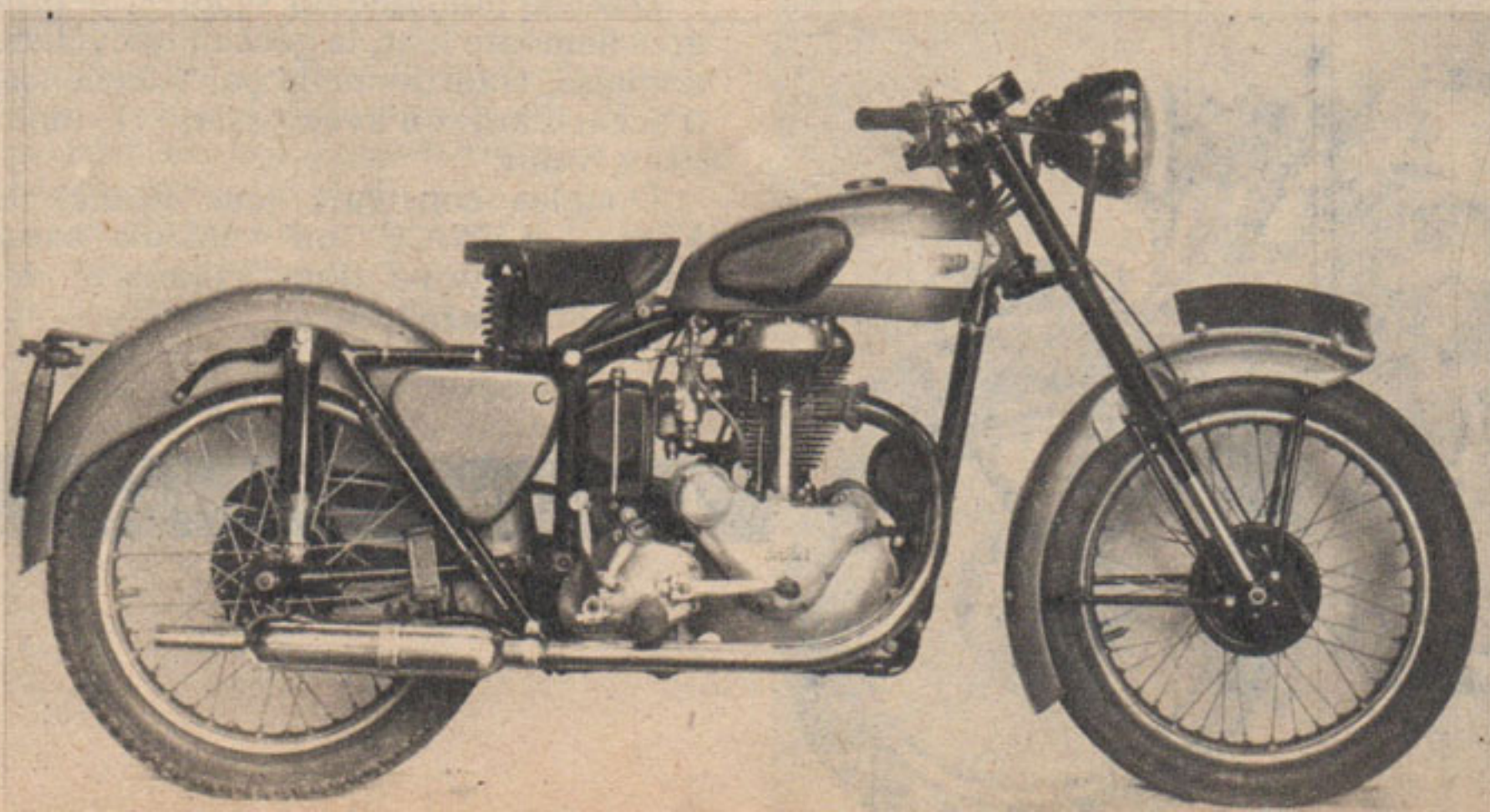
Crevé  
du cylindre Ariel.  
500 mono.



La  
1000  
4 cylindres.

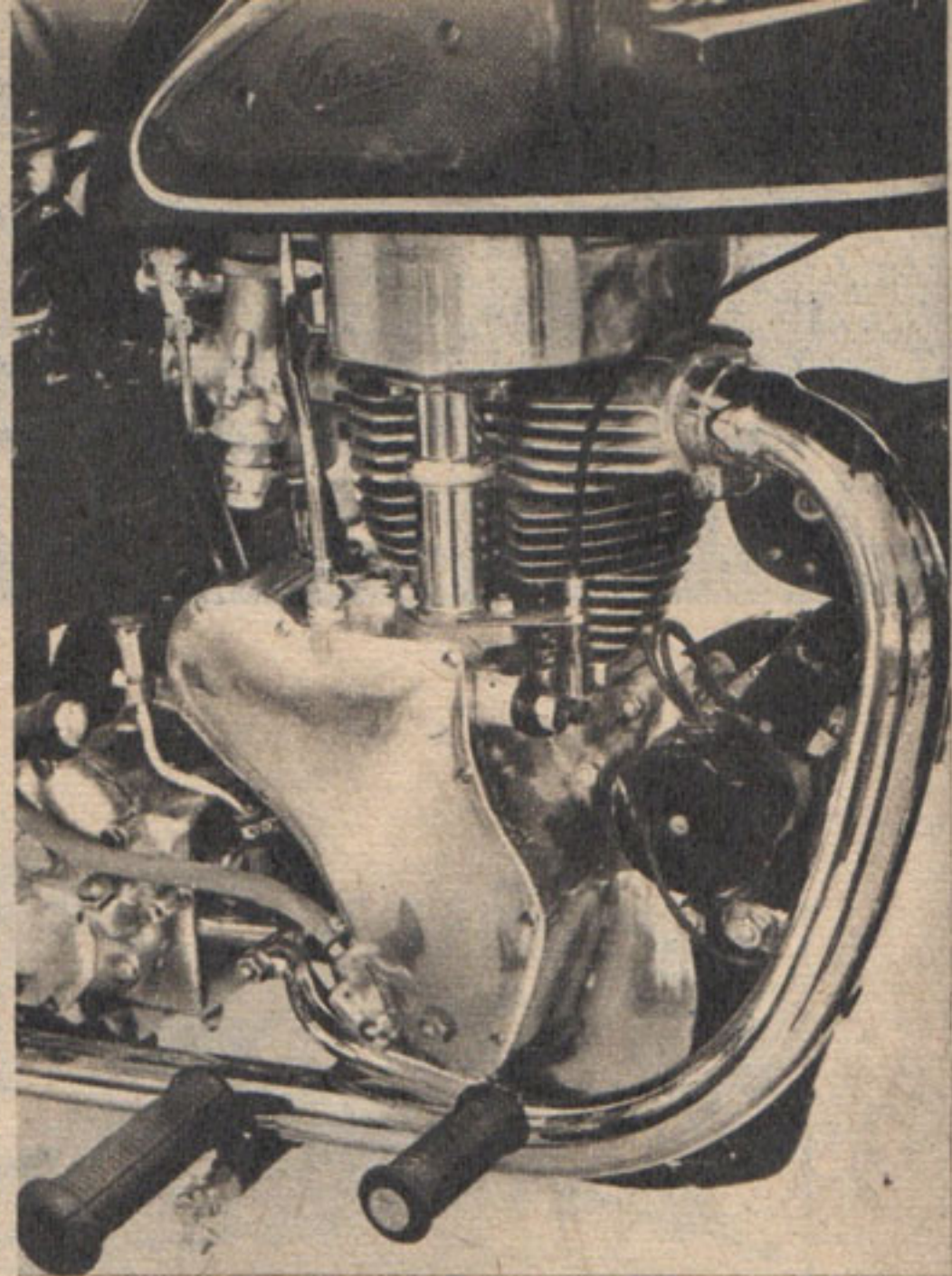
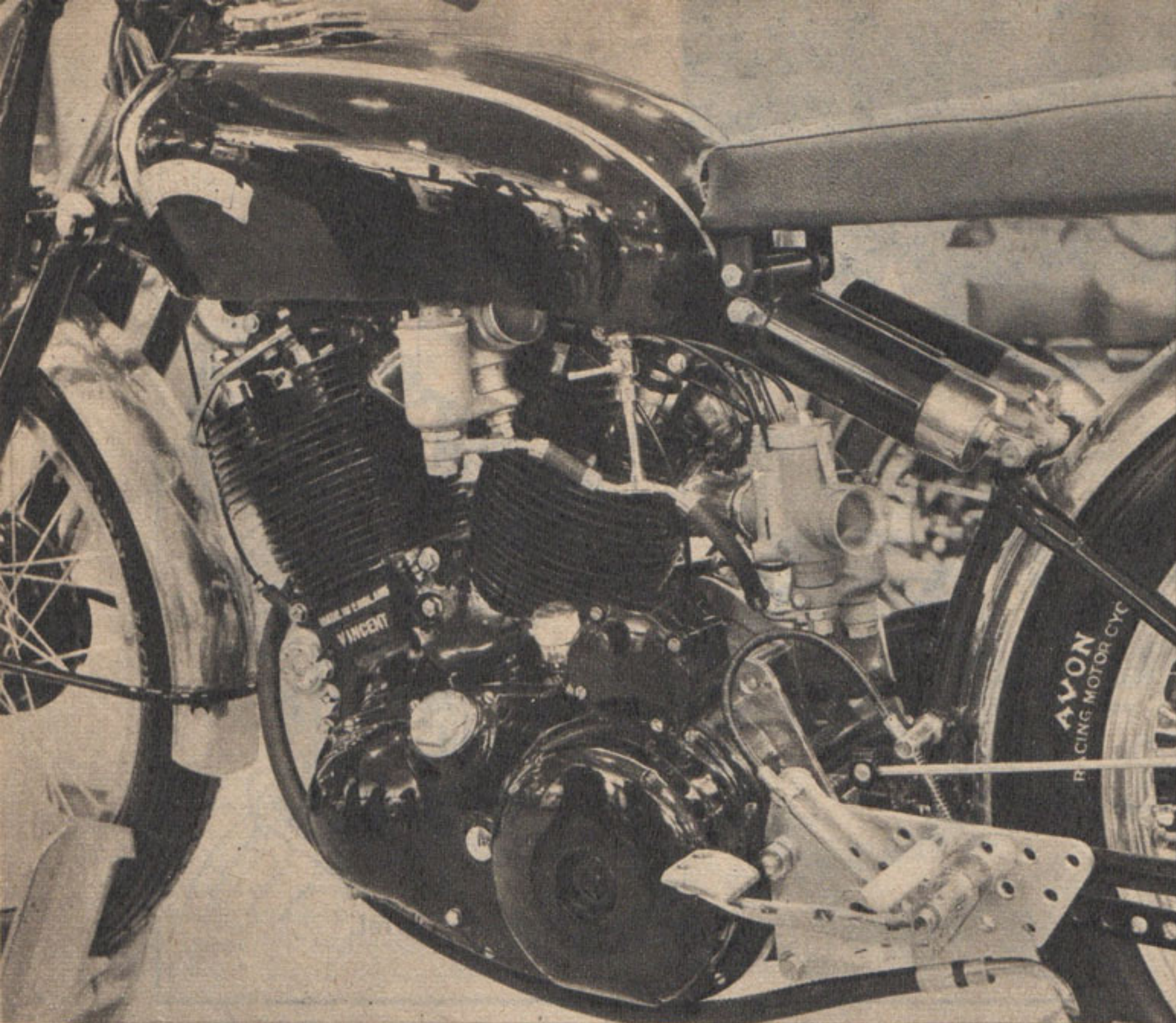


Un  
remarquable exemple  
de twin,  
la 500 Matchless.



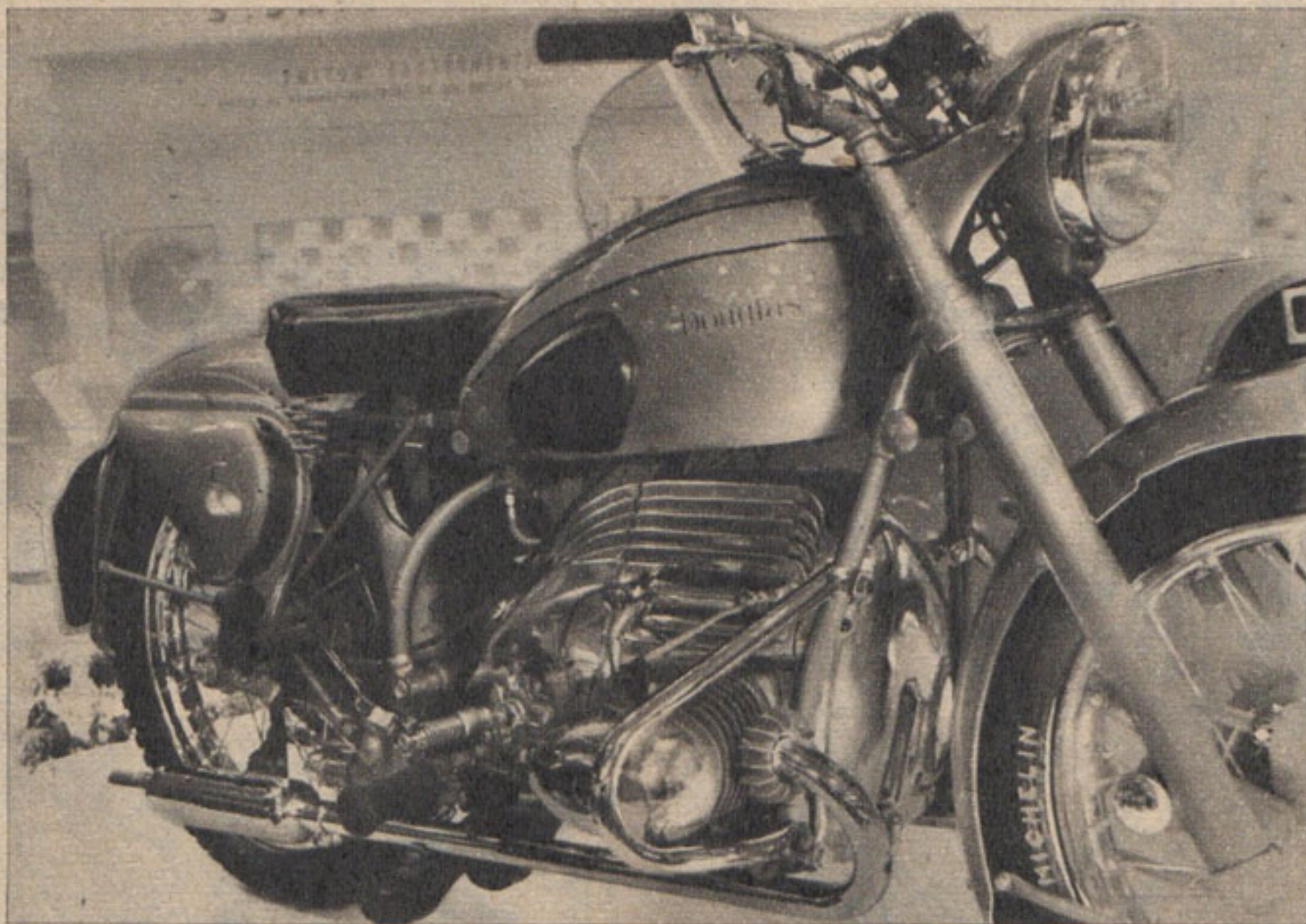
La Panther  
est maintenant  
dotée  
d'une suspension AR.  
oscillante.





**Le moteur à distribution surélevée de la 350 Velocette.**

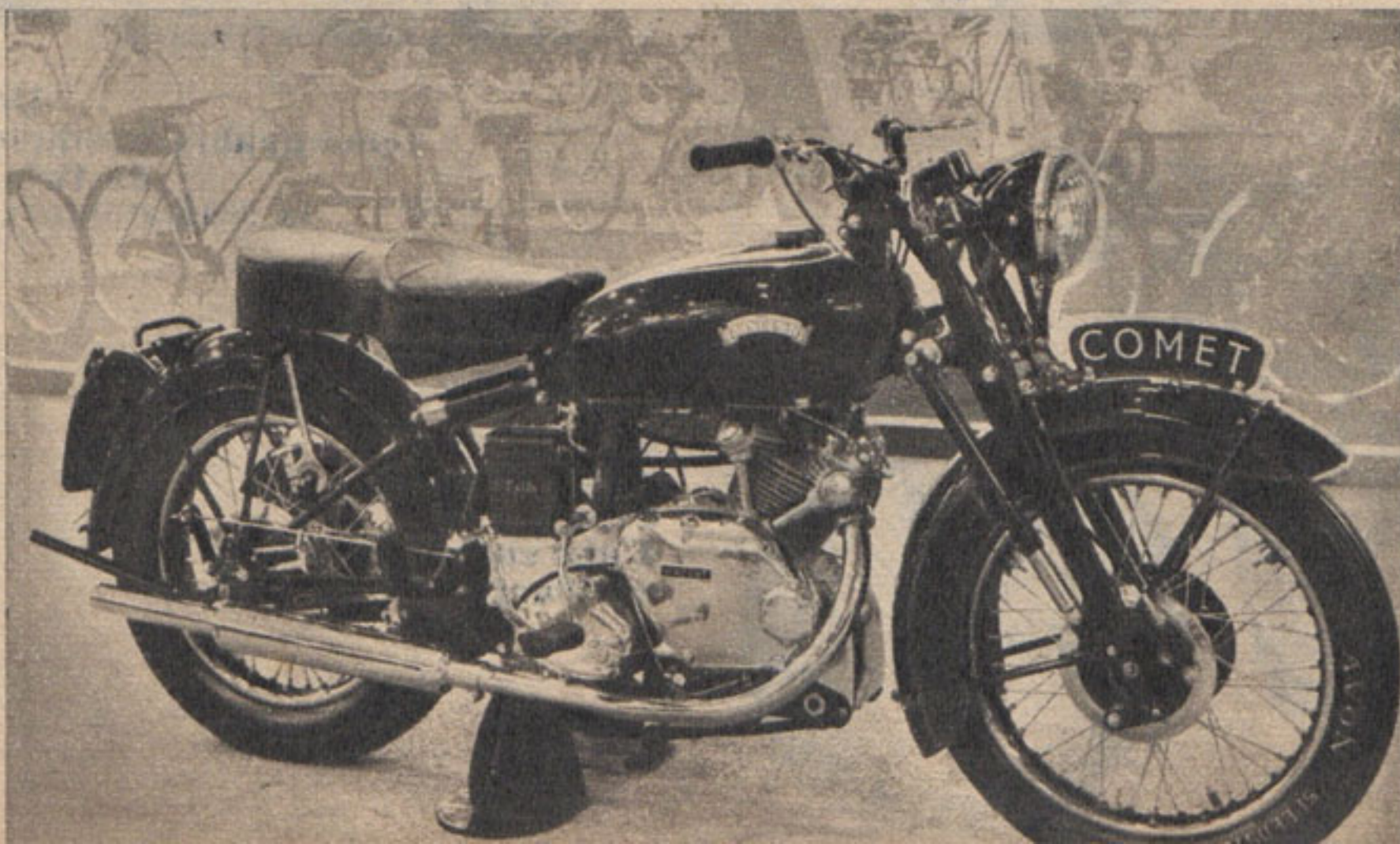
**Le « Terrific », moteur de la Vincent « Black Lightning ».**



une 250 latérale, moteur licence Indian « Brave » et Excelsior une 250 bicylindre 2 temps,

De nombreuses maisons, parmi lesquelles nous citerons au hasard Excelsior, James, O.E.C., D.O.T., Francis Barnett, Ambassador, S.U.N. utilisent le 197 Villiers et en dérive des modèles de trial et de cross, dont la valeur nous fut démontrée récemment par la performance de l'Anglais Barrugh terminant 9<sup>e</sup> au G.P. de France de Moto-Cross sur une D.O.T.

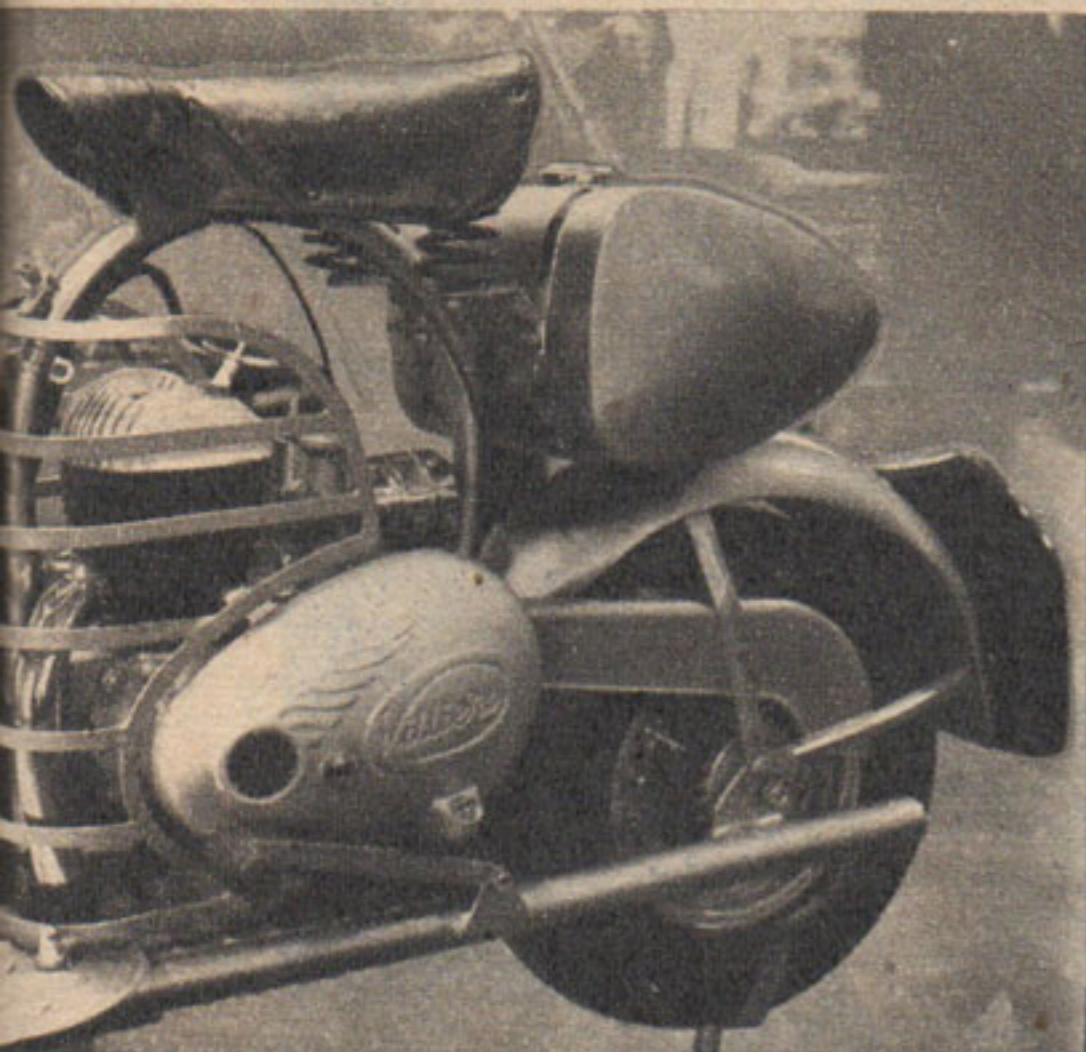
**La 500 Douglas.**



Dans le domaine du scooter, le progrès demeure lent, la gent motocycliste anglaise, traditionnelle par excellence, n'accueillant qu'avec réserve le nouveau venu.

Douglas construit sous licence le Vespa, et B.A.C. un véhicule assez simpliste équipé d'un Villiers et dénommé « Gazelle ».

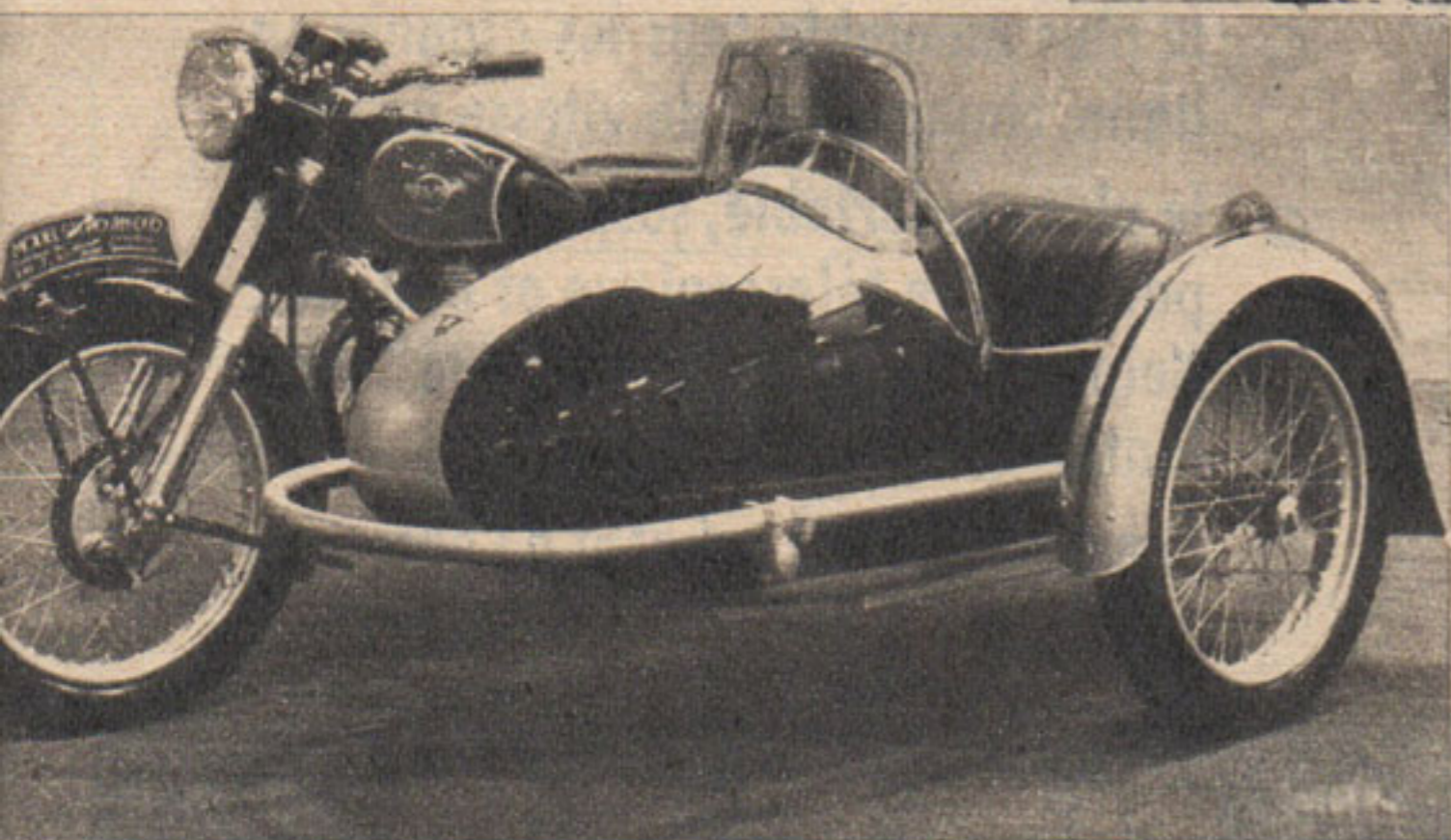
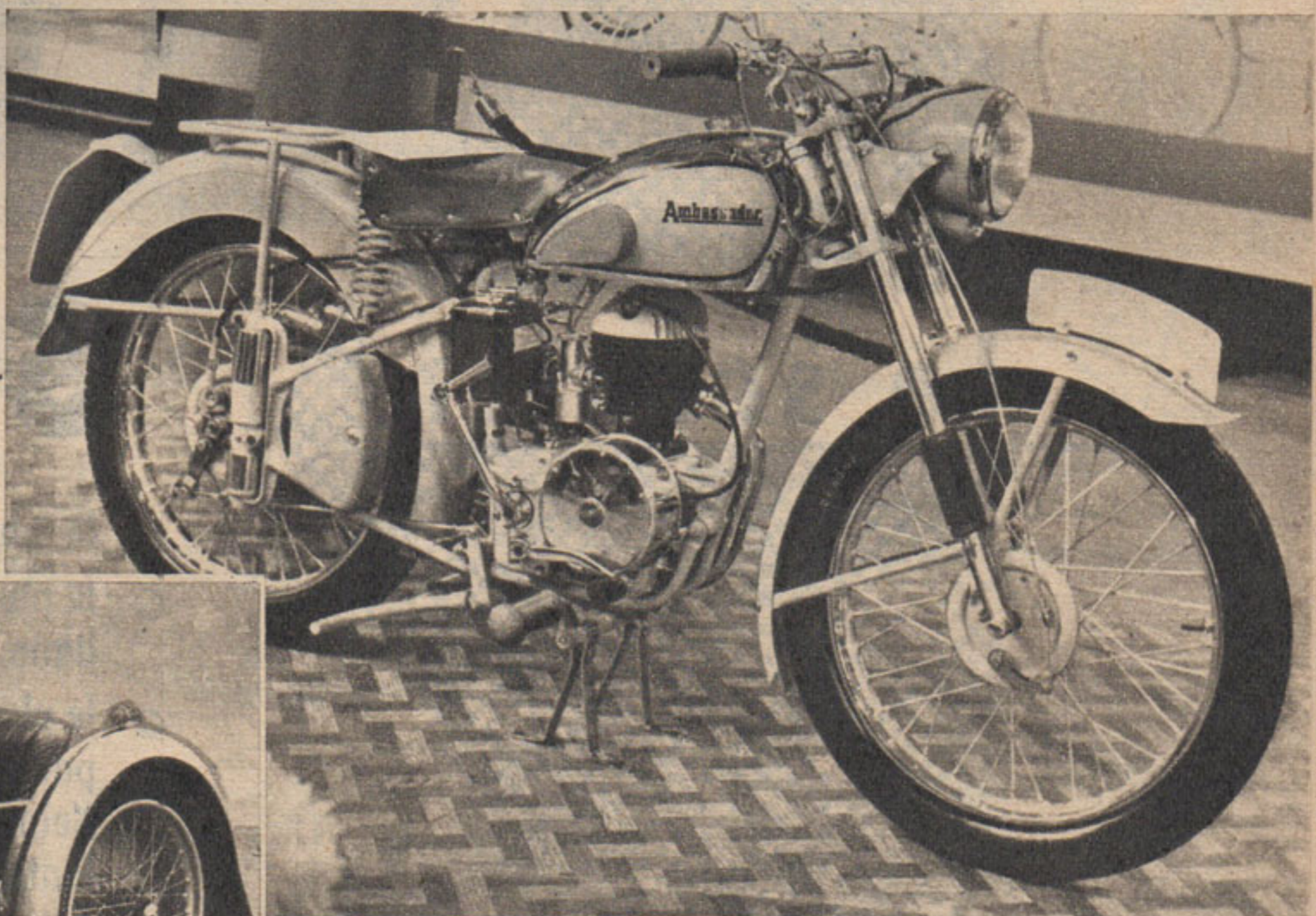
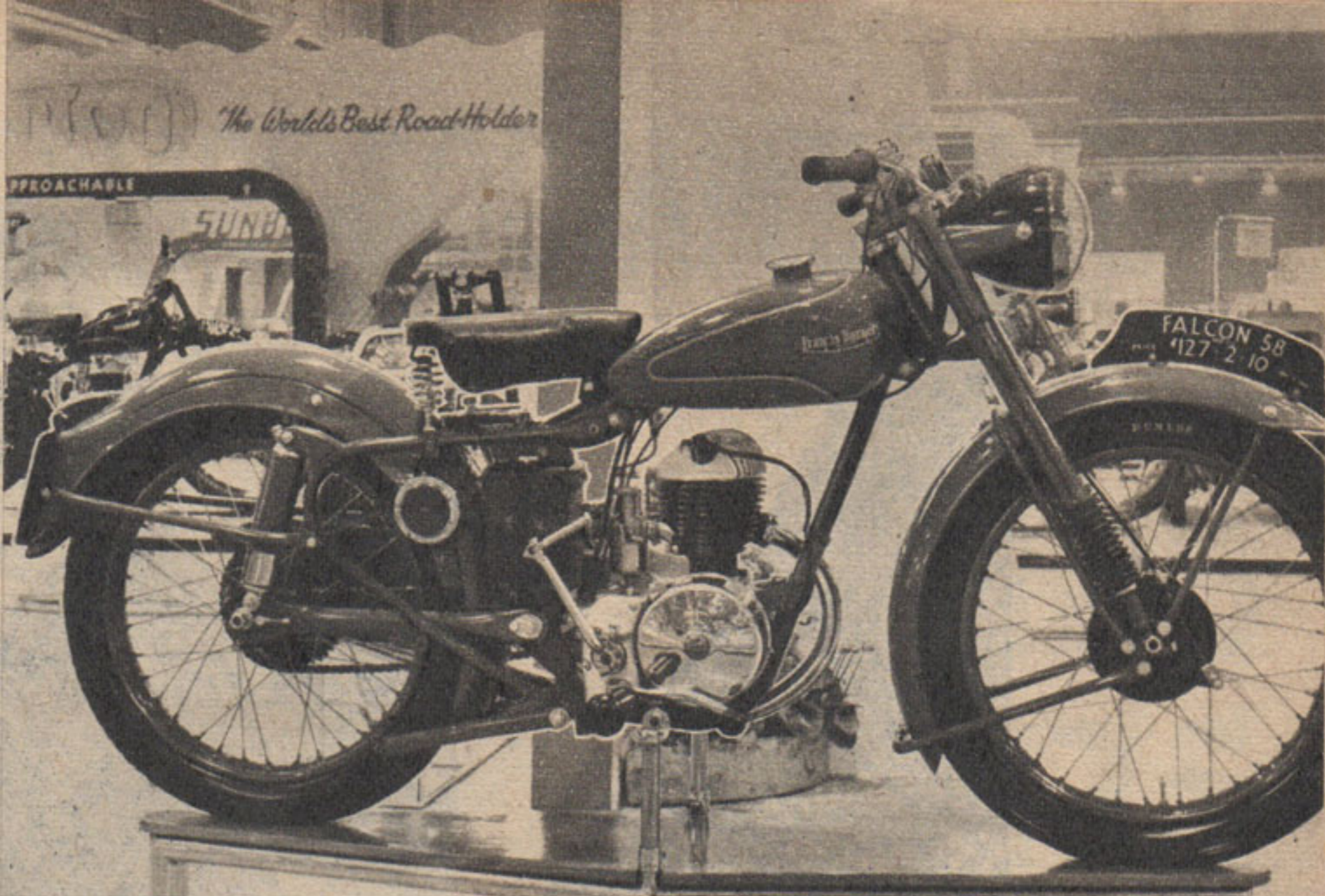
**La 500 Vincent « Comet ».**



**Le curieux  
B.A.C. « Gazelle »,  
scooter  
très simplifié.**

**La 200  
Francis-Barnett  
équipée du Villiers**

**L'Ambassador  
utilise également  
le Villiers.**



**Le sidecar  
« Slalom Jet 80 ».**

Le cyclomoteur évolue favorablement et, à côté de nos Vélosolex et Mobylette, coexistent plusieurs réalisations typiquement anglaises, et plusieurs marques de moteurs auxiliaires adaptables.

Concluons en soulignant qu'il nous faudra attendre le Salon de Londres pour assister à la présentation des nouveaux modèles des constructeurs britanniques, et apprécier la sage lenteur et la prudente circonspection de l'industrie motocycliste anglaise.

R. COURT.



**Le cyclecar  
« Bond Minicar ».**





## Le scooter

# SPEED

- le plus léger ne pèse que 60 kg.
- le plus maniable tous les organes en ligne, changement de vitesse au pied
- le plus confortable, suspension avant par fourche télescopique et anneaux Neiman suspension arrière oscillante.
- le moins cher à l'achat et à l'entretien

scooter **SPEED**

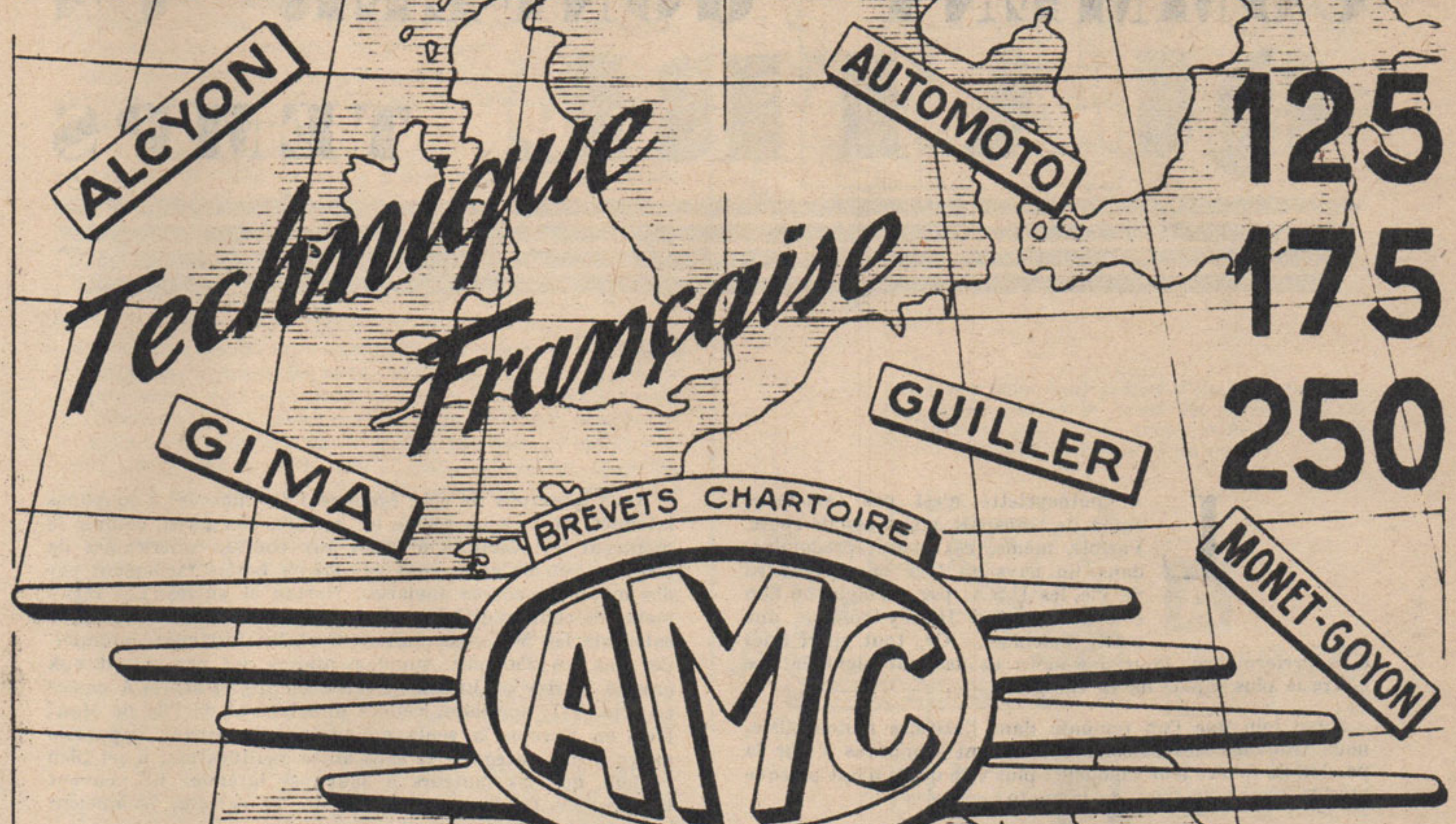
fabriqué en grande série aux usines MORS

## S. I. C. V. A. M.

Distributeur pour le monde entier  
37, rue des Acacias - Paris-17° - Eto. 16-23-16-24  
Concessionnaires dans les principales villes

SALON DE L'AUTO - PARC DES EXPOSITIONS - STAND 226

# MOTEURS 4 TEMPS SOUPAPES EN TÊTE POUR MOTOS-SCOOTERS-VÉLOMOTEURS



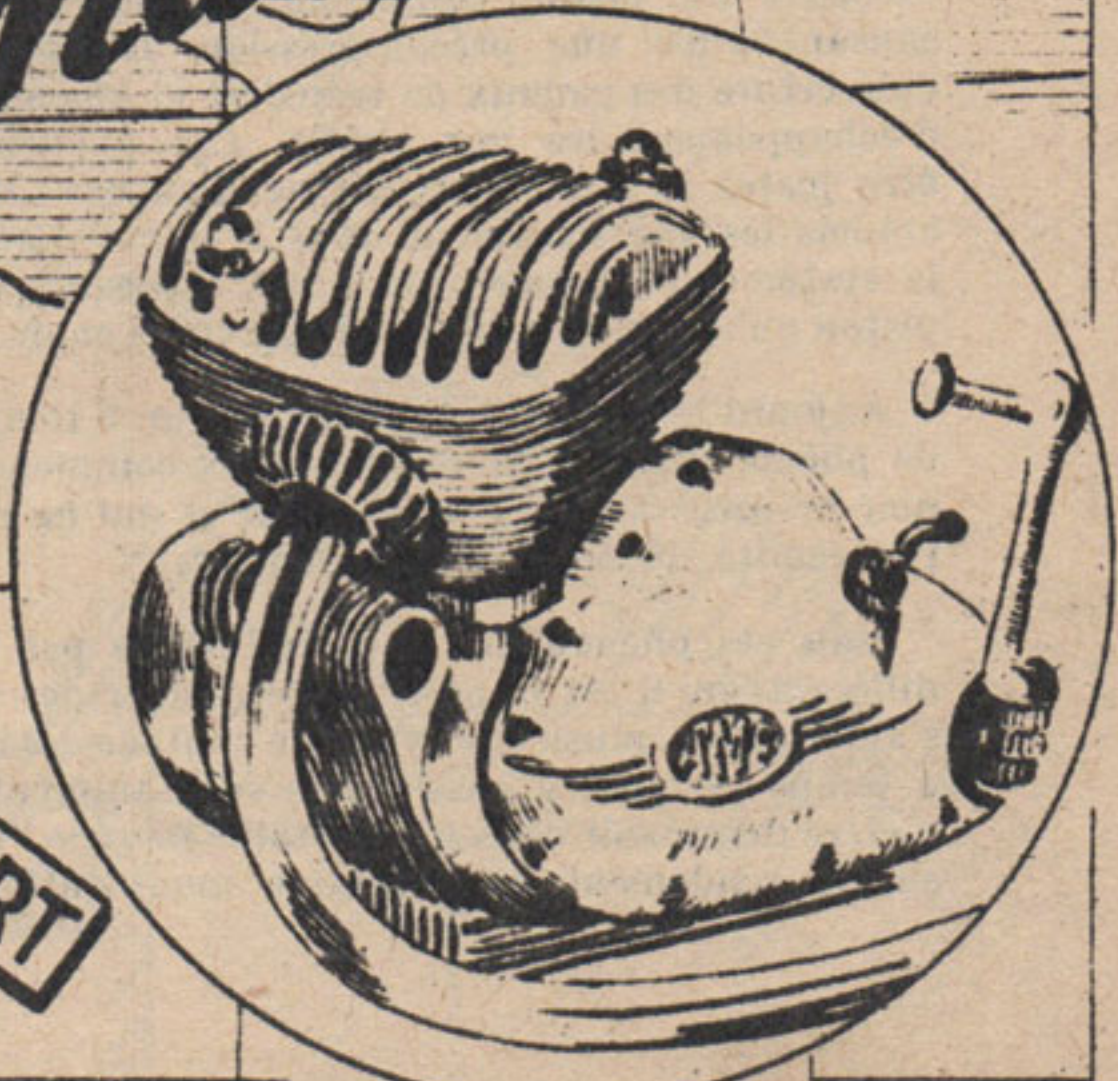
125  
175  
250

*Extrait du Palmarès 1952*

3 HEURES DE PARIS	1 <sup>er</sup> MOSER
CIRCUIT DE VITESSE DE CLERMONT F <sup>d</sup>	1 <sup>er</sup> MATHIEU 2 <sup>e</sup> GIOUX
CIRCUIT DE VITESSE DE MOULINS	1 <sup>er</sup> GIOUX
COURSE DE CÔTE DE BORBES	1 <sup>er</sup> MATHIEU 2 <sup>e</sup> LOMBARDY
COURSE DE CÔTE DE LA CROIX S <sup>t</sup> ROBERT	1 <sup>er</sup> MATHIEU 2 <sup>e</sup> LOMBARDY
<b>BOLD'OR 52</b> 4 MACHINES TOTALISENT 7915 KMS CAMUS - BOUCHER - PAHIN - ROZE	
CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE	1 <sup>er</sup> MEYER 6 A.M.C. DANS LES 7 PREMIERS
CIRCUIT DE BOURGOGNE	1 <sup>er</sup> GEORGES ex-aequo GUILLOT
RALLYE DE L'EST	1 <sup>er</sup> MEYER
TROPHÉE DE MONACO	1 <sup>er</sup> MABILLAT
PARIS - MONACO	1 <sup>er</sup> BROCHARD en 250

*Qualité  
Mondiale*

NEW-MAP  
RIVA-SPORT  
MALTERRE



# COMMENT "GONFLER" UN QUATRE TEMPS

**L**A motocyclette n'est pas seulement engin de transport, mais aussi de sport. Parfois, même, cet aspect prédomine, dans un pays au très haut standard de vie, les U.S.A. par exemple, où l'on considère la 750 Harley comme une petite machine... Or, tout sport tend à la performance. Pour une moto ce ne peut signifier que d'être la plus rapide de sa catégorie.

Aussi loin que l'on remonte dans l'histoire motocycliste, nous trouvons des bricoleurs tellement « mordus » par la passion de rendre leur « modèle » plus vite qu'ils n'ont presque plus le temps de faire de la moto...

Certes, cela navre de voir, pendant que les autres vont se promener, quelques malheureux gâcher dimanche après dimanche en de vains efforts pour « gonfler » une machine qui, c'est l'évidence même, ne s'y prête nullement.

D'autre part, on trouve maintenant sur le marché de vrais motos de course. Mais leur prix élevé les rend inaccessibles au commun des mortels. Aussi le coureur indépendant, l'amateur qui veut récolter ses premiers lauriers se contentera-t-il le plus souvent d'un modèle sport, qu'il doit s'efforcer de rendre plus rapide.

Nous ne nous occuperons pas, cette fois-ci, des 2 temps. Tous les manuels enseignent que dans ce type de moteur la descente du piston comprime le mélange dans le carter, causant ainsi une précompression, balayant le cylindre à l'ouverture des canaux de transfert et chassant dans le tuyau d'échappement les gaz brûlés. Ces explications pouvaient être justes il y a une trentaine d'années. Mais aux régimes actuels les gaz s'écoulent dans le canal d'admission et dans le système d'échappement à des vitesses qui ne laissent au piston qu'une bien faible influence sur le cours des événements.

Aujourd'hui, ce qui se passe dans un 2 temps est la création de phénomènes de courants gazeux commençant dès l'entonnoir de prise d'air du carburateur et qui ne prennent fin qu'à l'extrémité du tube d'échappement.

Mais ces phénomènes sont influencés par tant de facteurs différents qu'il est impossible de donner des recettes pouvant s'appliquer à plusieurs types de moteurs. Alors que dans un 4 temps ce qui s'y passe reste suffisamment clair pour permettre de prévoir dans une certaine mesure l'influence qu'aura sur le rendement une certaine modification.

Nous laisserons de côté également les moteurs à soupapes latérales, bien qu'on puisse les gonfler, eux aussi, comme le montrent les résultats obtenus aux courses américaines de Daytona, où ils ne se sont pas laissés battre facilement par des motos de course anglaises, Norton et autres. Les règlements de courses d'U.S.A., il est vrai, mettent dans la même catégorie les 500 cmc. culbutées et les 750 cmc. latérales. Ce sont ces 250 cmc. supplémentaires qui permettent aux grosses Harley et Indian de lutter contre les arbres à cames en tête. T.T. spéciales, venues directement de l'île de Man! Mais en Europe la seule cylindrée déterminant l'appartenance à une catégorie et sans autre qualification, il est bien évident que les moteurs à soupapes latérales ne peuvent figurer dans les épreuves de vitesse. Et certains techniciens le regrettent vivement...

## LES RAPPORTS DE COMPRESSION

La formule suivante exprime le rendement d'un 4 temps.

$$N = \frac{p.m. \times H \times n}{900}$$

p. m. signifiant la pression moyenne dans le cylindre,  
H la cylindrée,  
n le nombre de tours à la minute.

Il s'ensuit que pour amener un moteur d'une certaine cylindrée à un plus haut rendement il faut élever la pression moyenne et le nombre de tours.

Examinons tout d'abord ce qui a une influence sur la pression moyenne. C'est, avant tout, le rapport de compression. En augmentant la compression nous élevons le degré d'efficacité thermique et le rendement obtenu du carburant utilisé.

**D'autre part, plus nous bourrons de gaz frais le cylindre, plus est grand son « remplissage ». Car l'espace restant au point mort haut au-dessus du piston est rempli de vieux gaz brûlés. Plus grande est la quantité de ces résidus de la combustion restant dans le cylindre, plus petite sera celle des gaz frais que le piston pourra aspirer au temps d'aspiration qui va suivre.**

Les gaz brûlés extrêmement chauds échauffent les gaz frais et les dilate, diminuant ainsi la quantité en poids



des gaz frais dont disposera le moteur pour poursuivre son cycle d'opérations. Et c'est pourtant le poids de ces gaz frais aspirés qui détermine le rendement obtenu.

La méthode la plus simple pour tirer d'un moteur donné le plus haut rendement consiste à pousser le plus haut possible la compression. Les succès des moteurs J.A.P. pour courses sur pistes cendrées, ceux de l'Horex 350 cmc. (avec Schön, notamment) en Allemagne, en démontrent l'efficacité.

Mais en prescrivant un carburant à 80° d'octane, le règlement international de courses limite étroitement tout accroissement de la compression.

Avec un tel carburant il n'est guère possible de dépasser un rapport de compression de 1 à 9 pour un moteur d'une capacité par cylindre de 350 cmc.

Seuls des moteurs à cylindres de plus faible cylindrée supportent alors une compression plus élevée, tout particulièrement quand leur culasse est d'alliage léger ou en bronze; la bonne conductibilité de ces matières empêchant qu'il s'y forme des points chauds favorisant le cognement.

Cette limitation du taux de compression exerce une influence favorable sur l'endurance de nos moteurs. Avec une très forte compression la pointe de pression s'élève très haut au moment de l'allumage; et cet effet, pour très court qu'il soit, occasionne toujours un choc brutal sur le piston, la bielle, et principalement sur la portée de la bielle. Cette portée est toujours, dans tous les moteurs, celle qui supporte la plus grosse fatigue.

Aux temps où l'on pouvait librement choisir son carburant, la cause la plus fréquente d'abandons en course était : ennui d'embellage!

Pour élever la compression on dispose de deux moyens : augmenter la hauteur du piston ou raccourcir le cylindre ou la culasse.

S'il s'agit d'une très forte élévation du taux de compression, pour marcher à l'alcool, par exemple, il faut toujours avoir un piston plus haut.

Avec une compression de 1 à 7, la contenance de la chambre de combustion d'un 350 cmc. est de 58 cmc.-m. Pour obtenir une compression de 1 à 12 il faut la réduire à 32 cmc.-m.

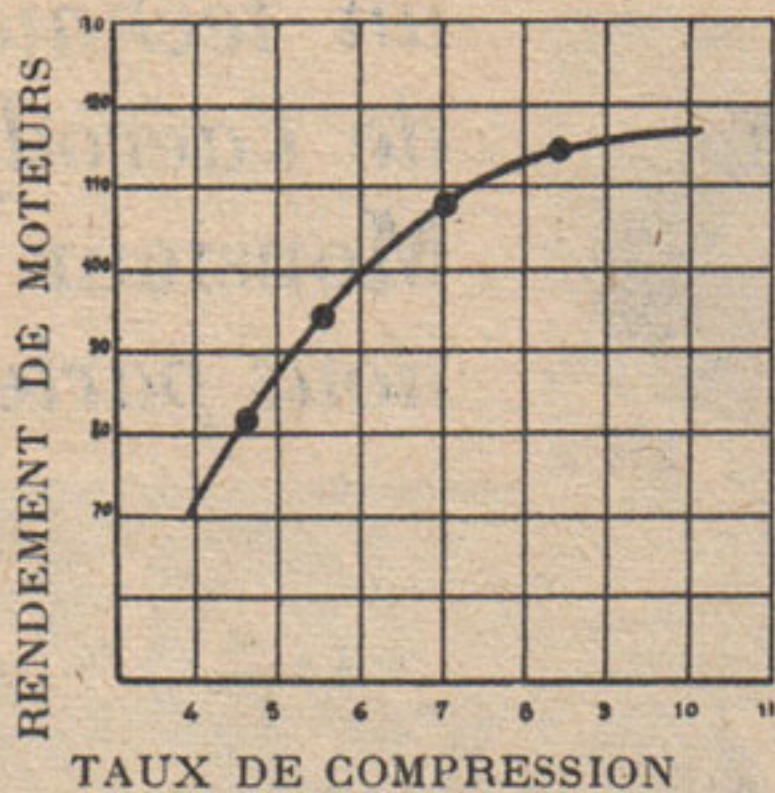
Formule. Espace de compression =  $\frac{\text{Cylindrée}}{\text{Taux de compression} - 1}$

$$\frac{V}{K} = \frac{Vh}{E - 1}$$

Avec un alésage de 70 mm. cette différence de 26 cmc.-m. nécessite un piston plus haut de 6,8 mm.; et qui ne peut plus être plat, mais bombé, et qui se conforme autant qu'il est possible à la forme interne de la culasse. Il devra présenter des poches permettant le libre jeu des soupapes et une petite cavité immédiatement en dessous de la bougie.

La fabrication d'un tel piston spécial est naturellement coûteuse.

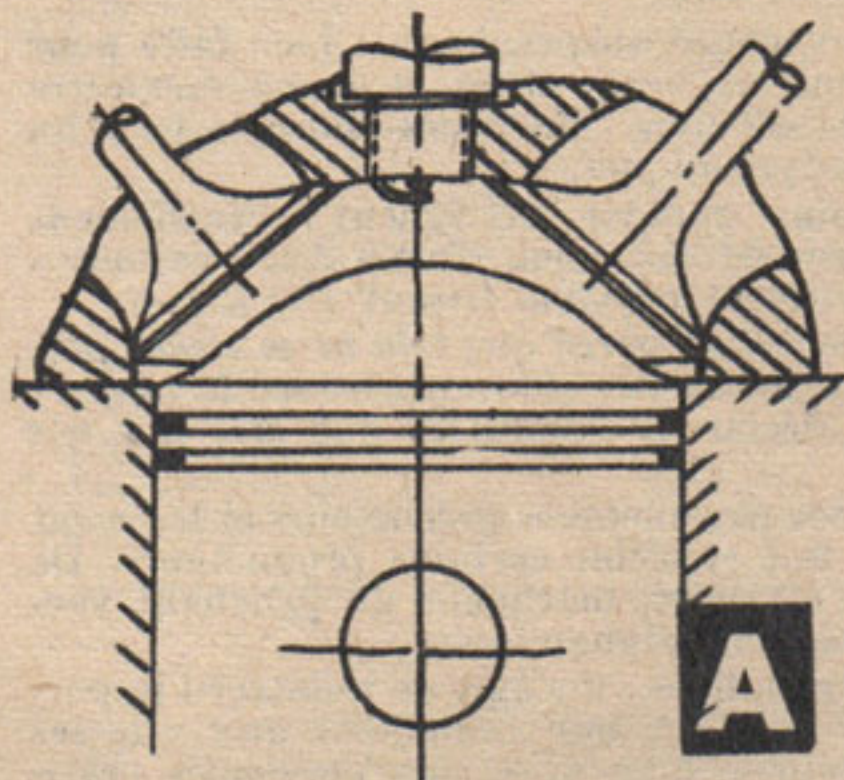
(A suivre).



Interdépendance des rendements du moteur et du taux de compression. Son augmentation est le moyen le plus simple d'accroître la puissance d'un moteur.

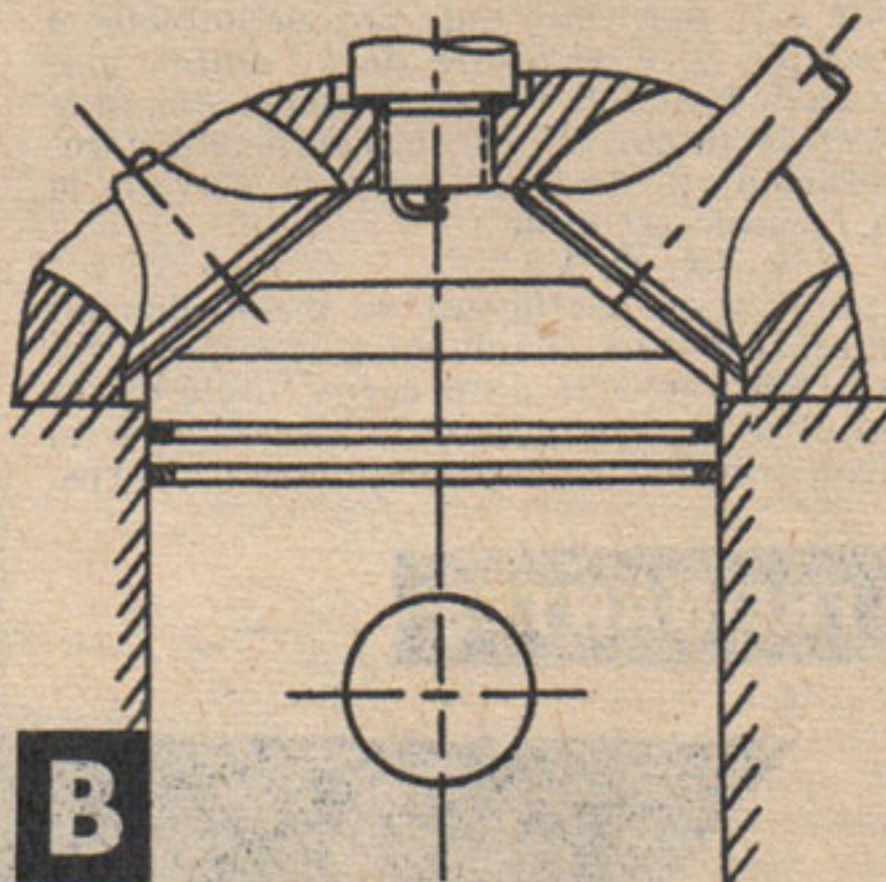


Un piston plus haut permet d'élever la compression, mais change la forme de la chambre de combustion, qui a une grosse influence sur la tendance à cogner d'un moteur.

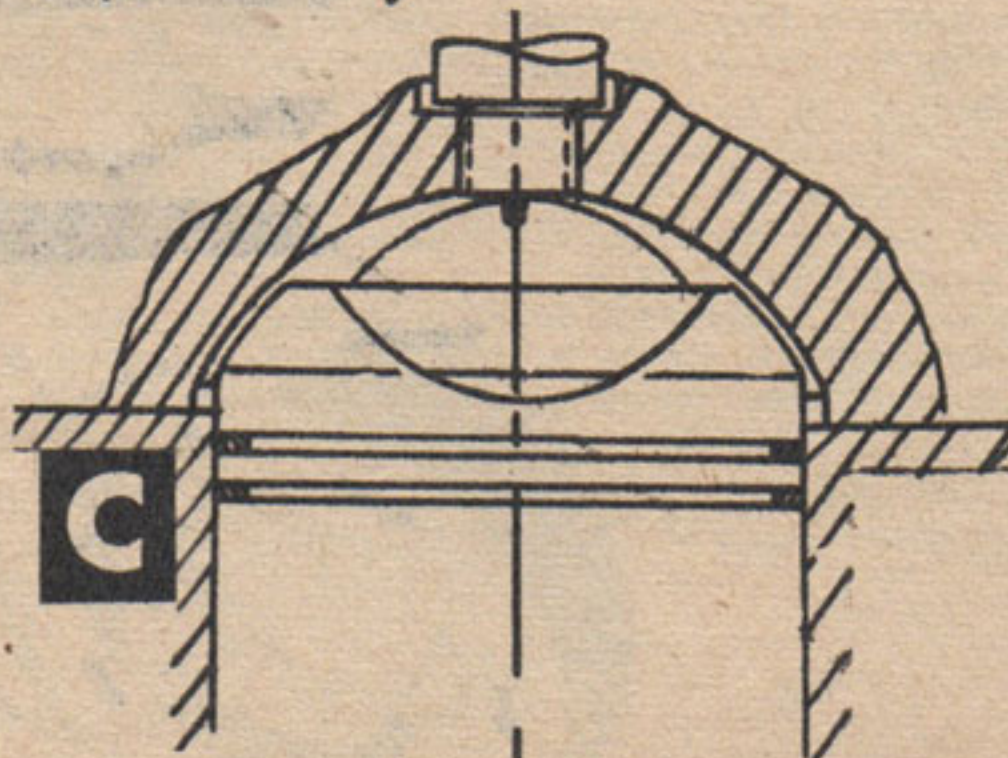


**A**

Montre un piston usuel, à son sommet en coupole; laissant à la chambre sa forme de voûte, il la transforme pratiquement en celle d'un disque d'épaisseur, ce qui favorise la tendance au cognement.



**B**



**C**

**B** et **C**

Montrent un piston qui donne à la culasse de 350 cmc. Matchless la meilleure forme possible de combustion, bien qu'en fait, par sa forme en champignon, elle ne soit guère favorable. Le piston se conforme aussi étroitement que possible aux contours de la chambre de combustion. Ce n'est qu'en dessous de la bougie qu'il s'aplatit, là où se concentre aussi la capacité (comme on le voit très réduite!) de l'espace par la compression. Afin qu'il reste assez de place pour les soupapes, des encoches ont été prévues sur la tête de piston. L'encoche ménagée sous l'échappement à une profondeur de 3 mm., alors que pour l'admission, un méplat est suffisant.



*un technicien  
de l'aérodynamisme*  
**Monsieur LOUIS LEPOIX**  
*nous parle de :*

# L'AÉRODYNAMIQUE et L'ARCHITECTURE DE LA MOTO

**S**I la question moteur, cadre, suspension est bien faite pour intéresser les ingénieurs de la moto, il en est une autre qui va maintenant solliciter tous leurs efforts : je veux parler des formes aérodynamiques.

Les motos les moins rapides atteignent actuellement 80 km.-h. et de nombreuses 250 cmc., c'est-à-dire des motos économiques ont des vitesses maxima frisant 100 km.-h.

Jusqu'à présent et peut-être parce que *cela ne se voyait pas*, la résistance de l'air n'a jamais beaucoup préoccupé la plupart des constructeurs qui déclarent volontiers que *cela n'a pas d'importance*.

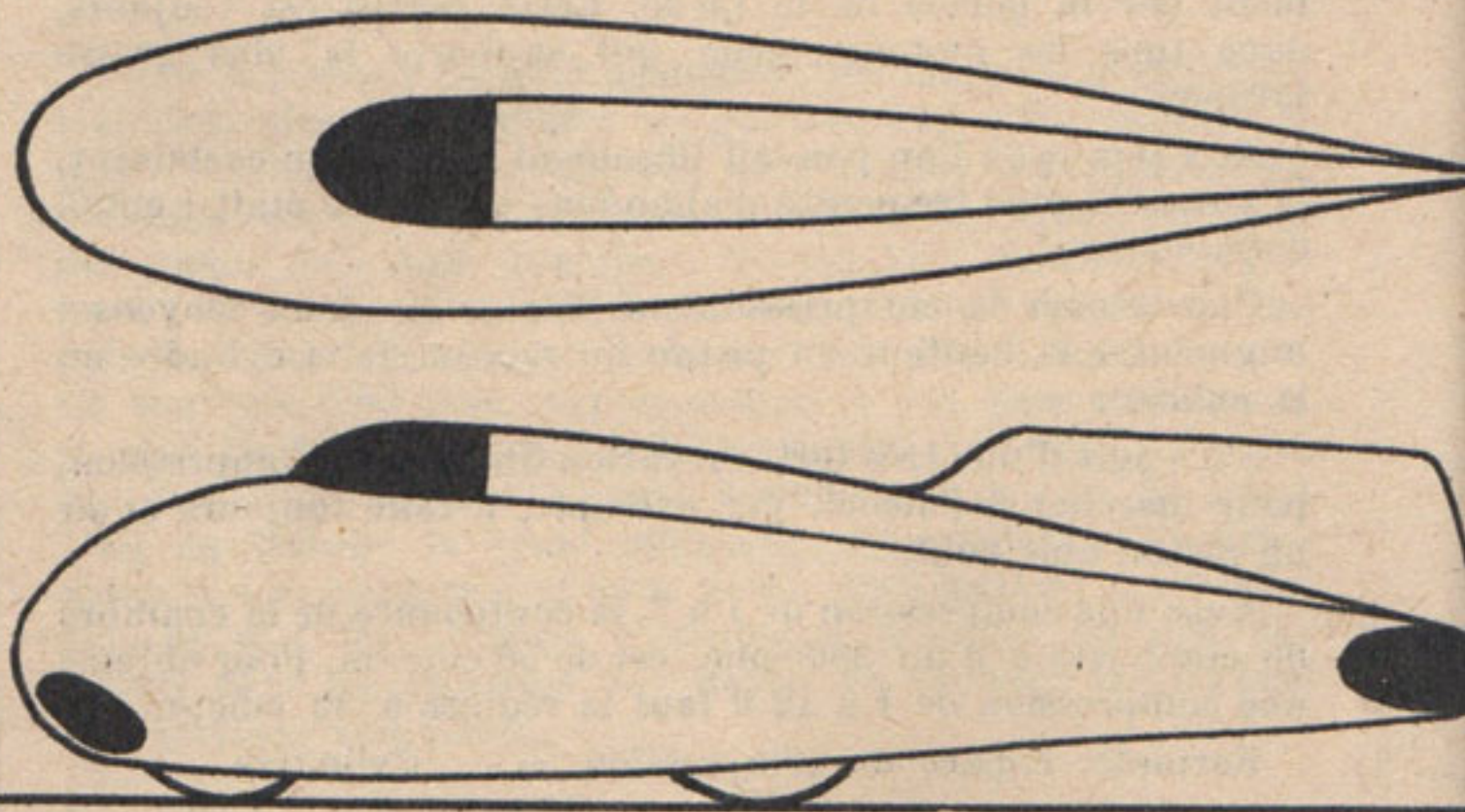
Cependant l'idée lancée par quelques précurseurs et le récent succès du scooter ont fait réfléchir certains producteurs. De nombreuses motos, à l'étranger, marquent un penchant vers le carénage plus ou moins aérodynamique.

Je m'excuse de parler chiffres : il s'agit de montrer l'importance de la résistance de l'air, non seulement aux vitesses exceptionnelles de la course, mais aussi aux moyennes pratiquées par la moto de tous les jours.

La résistance de l'air est, par vent nul, proportionnelle à la surface du maître-couple S, c'est-à-dire de « l'ombre chinoise » du motocycliste vu de face, à la vitesse de déplacement V (facteur important : il croît au carré) et à un coefficient aérodynamique Cx ou coefficient de traînée, variable suivant la forme du véhicule. La formule est donc :

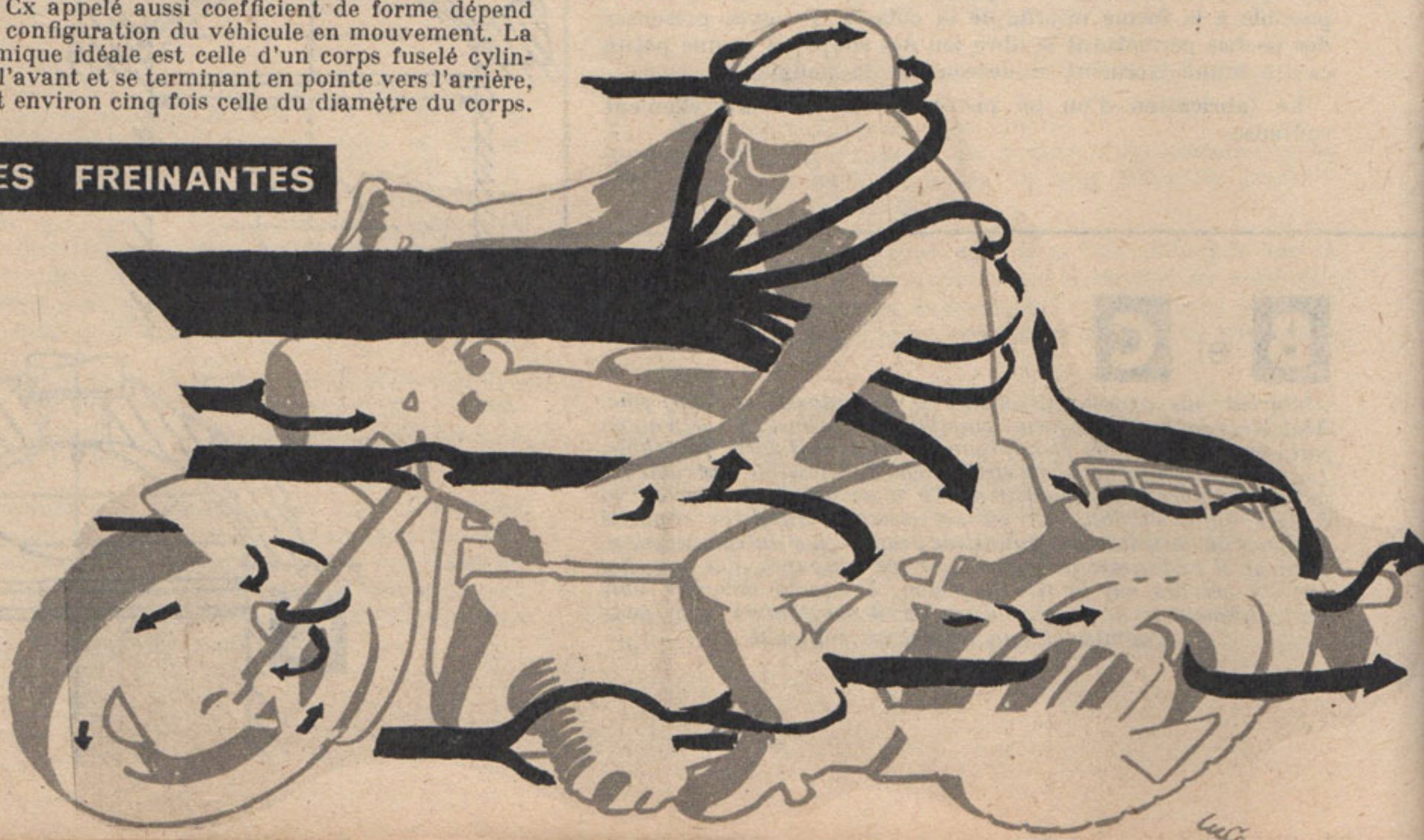
$$R = Cx \cdot S \cdot V^2$$

Le coefficient Cx appelé aussi coefficient de forme dépend avant tout de la configuration du véhicule en mouvement. La forme aérodynamique idéale est celle d'un corps fuselé cylindrique arrondi à l'avant et se terminant en pointe vers l'arrière, la longueur étant environ cinq fois celle du diamètre du corps.



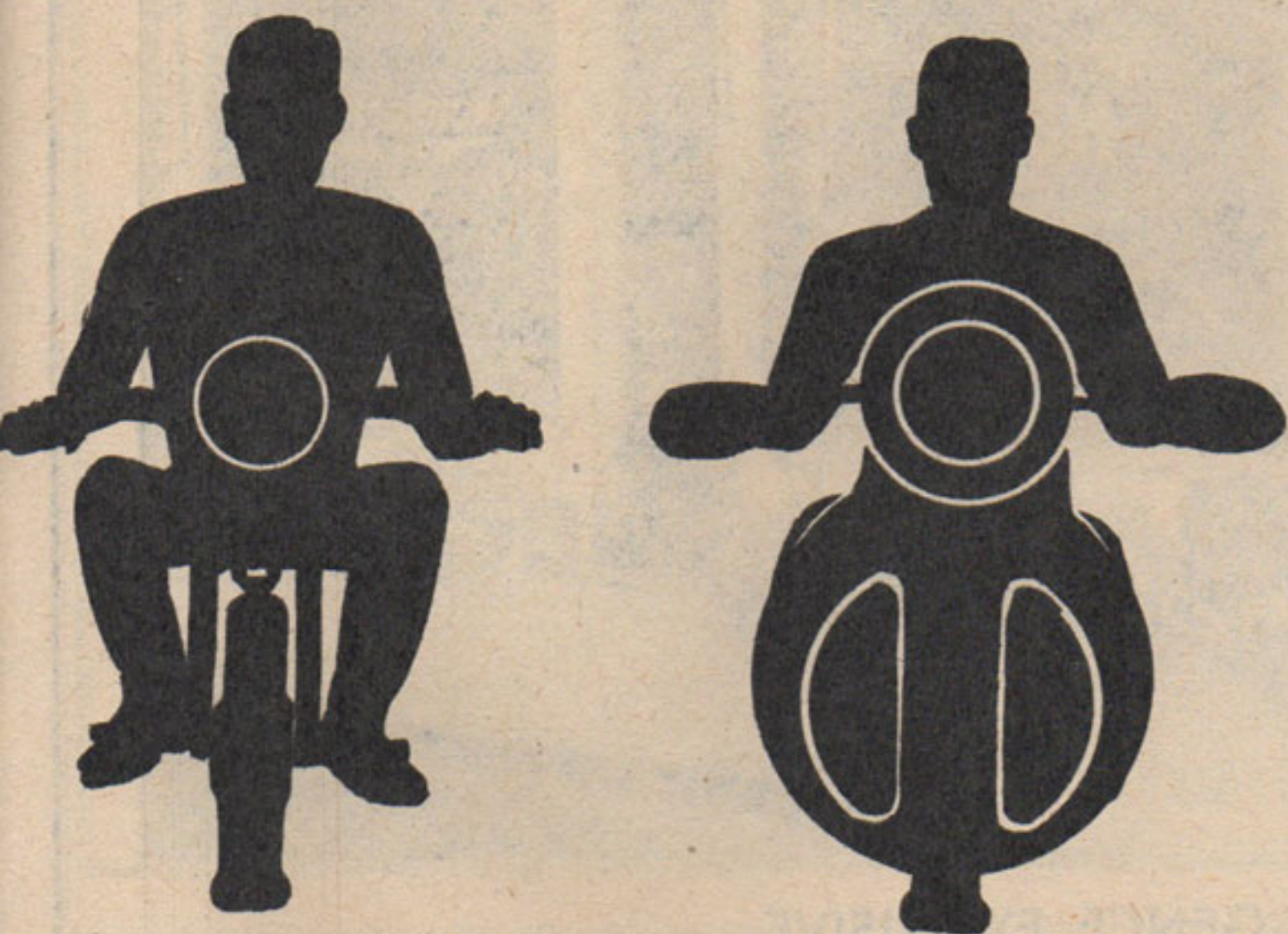
*La forme  
aérodynamique  
idéale.*

## SURFACES FREINANTES



En réalité, pour les véhicules terrestres cette forme ne pourra jamais être utilisée, soit par sa longueur prohibitive, soit par les servitudes du véhicule lié à la route et les réactions que celle-ci provoque.

Il n'y a pas que la forme qui compte : la nature du revêtement intervient elle aussi et doit être aussi lisse et fuyante que possible pour permettre l'écoulement des filets d'air. Les saillies, les surfaces perpendiculaires à la direction du déplacement sont à éviter. Les passages ou couloirs tels que l'entrebras du pilote, l'intervalle entre les jambes et la moto ainsi que les tubes, câbles, tringles créent des interactions toujours nuisibles et d'importants tourbillons perturbateurs au détriment de la puissance du moteur, donc de la vitesse.



*Différence des maîtres-couples, avec une moto normale et carénée*

Un motocycliste moyen a un Cx d'environ 0,085 en position assise et arrive à le réduire à 0,06 en position « à plat ». A titre documentaire, une moto de record a un Cx descendant à moins de 0,020.

La surface du maître-couple a une grande importance; cependant, il est utile de souligner là encore l'importance de la forme et en particulier de son « découpage », de la plus ou moins grande régularité et simplicité du pourtour, car la résistance de l'air augmente considérablement avec le périmètre : ainsi une étoile « freinera » beaucoup plus qu'un cercle de

même surface. Songez à la silhouette compliquée du motocycliste vu de l'avant!!!

L'augmentation de la section ne veut pas toujours signifier une résistance plus élevée : si nous profilons une section circulaire, nous portons son diamètre à 5 fois sa valeur pour une résistance égale. Une demi-sphère ouverte vers l'avant résiste autant qu'un corps fuselé de diamètre 28 fois plus grand! Il faut donc en tirer la conclusion qu'un carénage rendant la moto plus volumineuse d'aspect peut, malgré cela, amoindrir d'une façon sensible la résistance à son avancement.

On peut évaluer à 0,8 m<sup>2</sup> la surface offerte par un motocycliste moyen en position assise normale. Cette valeur peut être ramenée à 0,6 m<sup>2</sup> pour un motocycliste « à plat ». Disons tout de suite qu'il ne faut pas prendre cette dernière position comme usuelle aux moyennes pratiquées habituellement, d'autant plus que certains moyens du carénage permettent d'obtenir un Cx très acceptable dans la position assise, assez rapprochée du Cx équivalent à la position « à plat ».

Que les vêtements jouent un grand rôle, cela se laisse deviner : les habits flottants freinent et un carénage bien étudié supprimerait d'ailleurs ces équipements lourds et désagréables.

Pour nous faire une idée de la résistance de l'air sur une moto actuelle, voyons quelques chiffres, dans de bonnes conditions (Cx = 0,07) :

à 60 km.-h.	l'air absorbe	2,1 CV.	et le roulement	1,3 CV.
à 80 km.-h.	—	5,2 CV.	—	1,9 CV.
à 100 km.-h.	—	10, CV.	—	2,3 CV.
à 120 km.-h.	—	17,3 CV.	—	2,7 CV.
à 140 km.-h.	—	27,5 CV.	—	3,2 CV.

Allons encore plus loin, à titre documentaire :

à 160 km.-h.	l'air absorbe	41, CV.	et le roulement	3,7 CV.
à 180 km.-h.	—	58,3 CV.	—	4,1 CV.
à 200 km.-h.	—	80 CV.	—	4,6 CV.

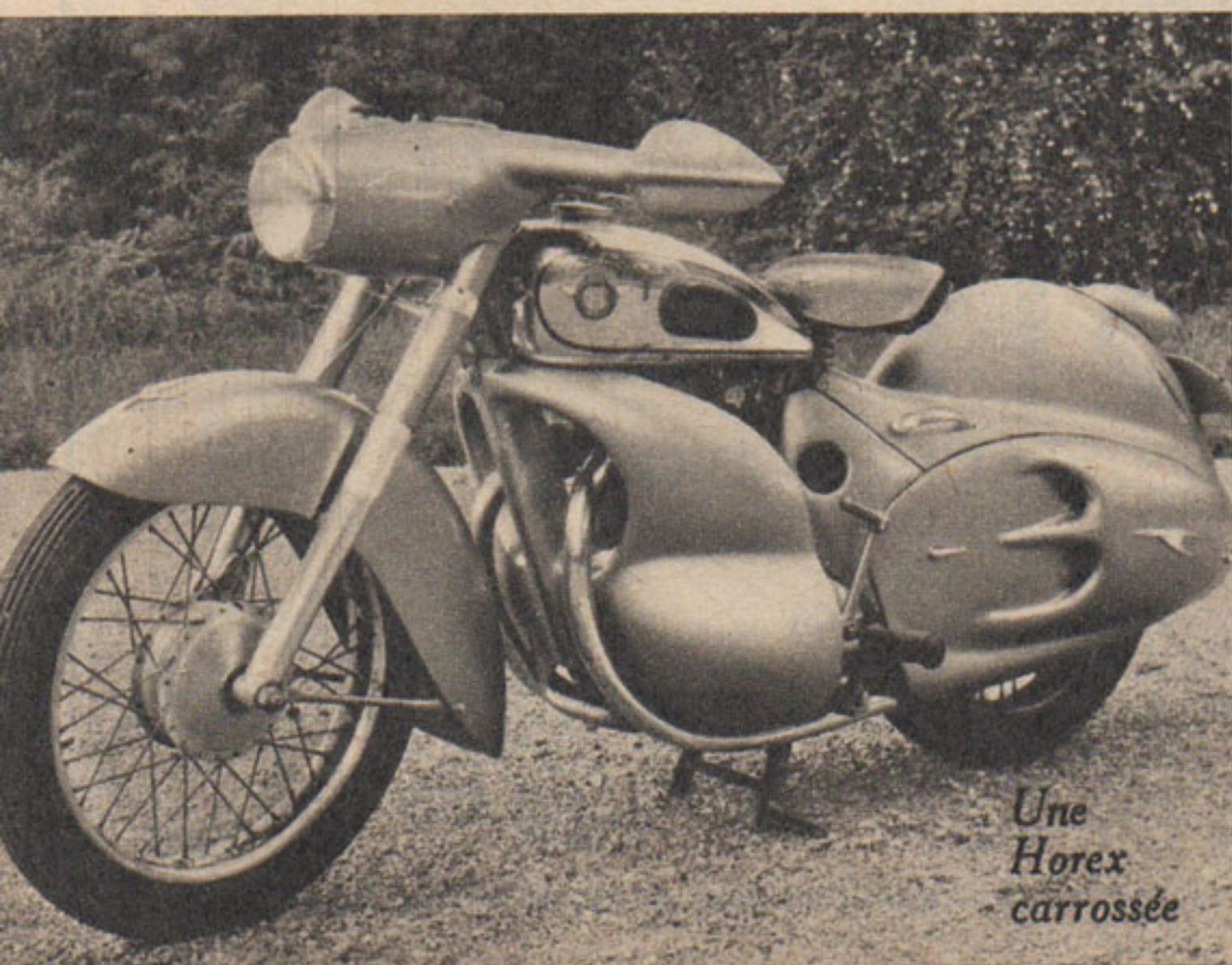
Or, un coefficient de forme de 0,035 pour une moto étudiée est non seulement possible, mais doit être considéré comme normal. Avec la même puissance du moteur, les performances suivantes seraient atteintes :

60 km.-h.	au lieu de	50 km.-h.	avec une moto actuelle,
80 km.-h.	—	68 km.-h.	—
100 km.-h.	—	82 km.-h.	—
120 km.-h.	—	95 km.-h.	—
140 km.-h.	—	112 km.-h.	—
160 km.-h.	—	130 km.-h.	—
180 km.-h.	—	140 km.-h.	—
200 km.-h.	—	160 km.-h.	—

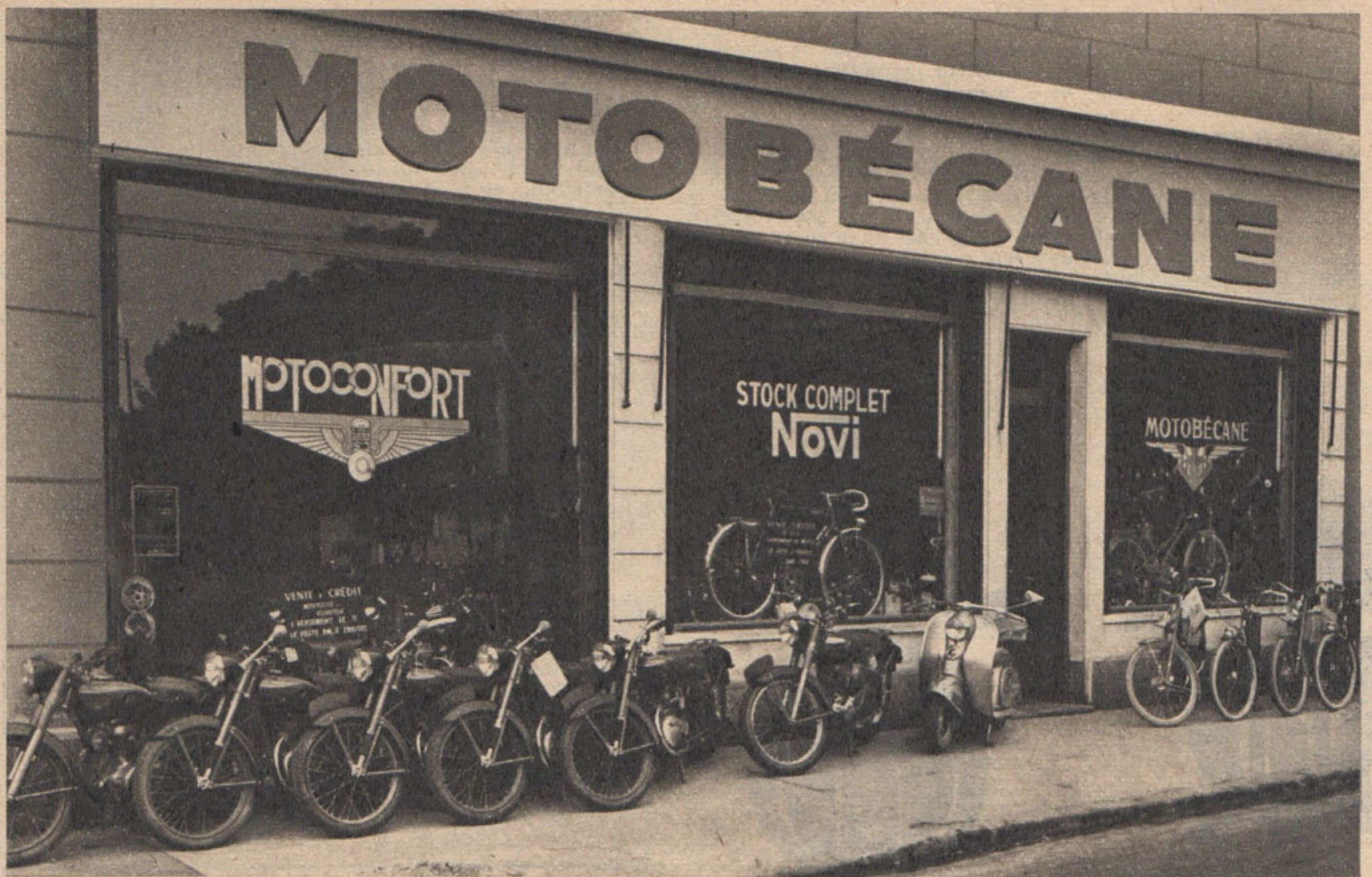
Ces quelques chiffres montrent bien l'illogisme des motos actuelles sur lesquelles on a constamment recherché l'augmentation de la puissance sans jamais se soucier de la meilleure utilisation de cette puissance. A quoi bon tirer toujours davantage de chevaux des moteurs si rien n'est fait pour réduire ensuite au minimum la puissance dépensée inutilement pour vaincre le mur d'air qui s'oppose à l'avancement des motos, dont les formes ne sont pas étudiées pour les vitesses atteintes.

Sans doute, l'aérodynamique a-t-elle donné et donnera encore lieu à des réalisations de la plus haute fantaisie. Mais de sûrs principes délimitent aujourd'hui étroitement ce domaine et endiguent l'imagination des créateurs qui devront avant tout veiller à la stabilité et la sécurité d'un véhicule à 2 roues. En outre, la ligne et la forme générale sont prépondérantes : il faut veiller aux plus menus détails, en particulier aux accessoires et commandes rapportées, parasites qui peuvent détruire l'effet d'harmonie pure et simple.

(à suivre)



*Une Horex carrossée*



ALLEZ VOIR A L'AGENCE EXCLUSIVE

## ROBERT PIEL (S.A.)

162, rue Edouard-Vaillant, BEZONS (S.-et-O.) - Tél. ARG. 70-58

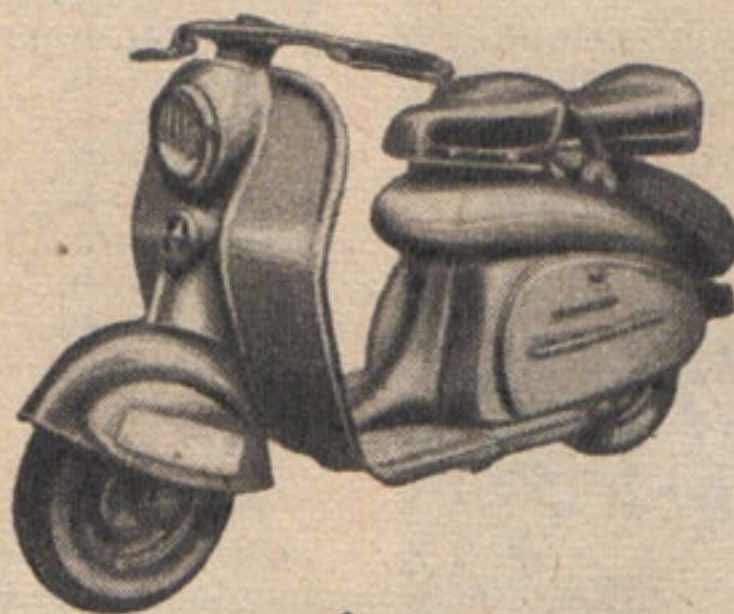
TOUS LES MODÈLES "MOTOBÉCANE"

### SCOOTER "MOTOBÉCANE"

BLOC-MOTEUR 4 temps, 125 cmc. à culbuteurs.  
Roue de secours. Équipement élect. avec batterie.

### LA RAPIDE 175 cmc.

BLOC-MOTEUR 4 temps à culbuteurs, 4 vitesses.  
Fourche télescopique, suspension arrière.  
La même est livrée en 125 cmc. SANS PERMIS  
DE CONDUIRE.



### LA FAMEUSE 125 cmc. LATÉRALE

BLOC-MOTEUR 4 temps. Fourche télescopique,  
suspension arrière.

### MOBYLETTE

La bicyclette motorisée. 3 Modèles. Embrayage  
automatique breveté S.G.D.G.

# CRÉDIT

STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Accessoires et équipements  
STOCK NOVI - GURTNER - AMAC

Ateliers spécialisés pour la réparation des 125 et 175  
"MOTOBÉCANE"

TOUS MODÈLES LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

— STATION-SERVICE —  
"MOBYLETTE"



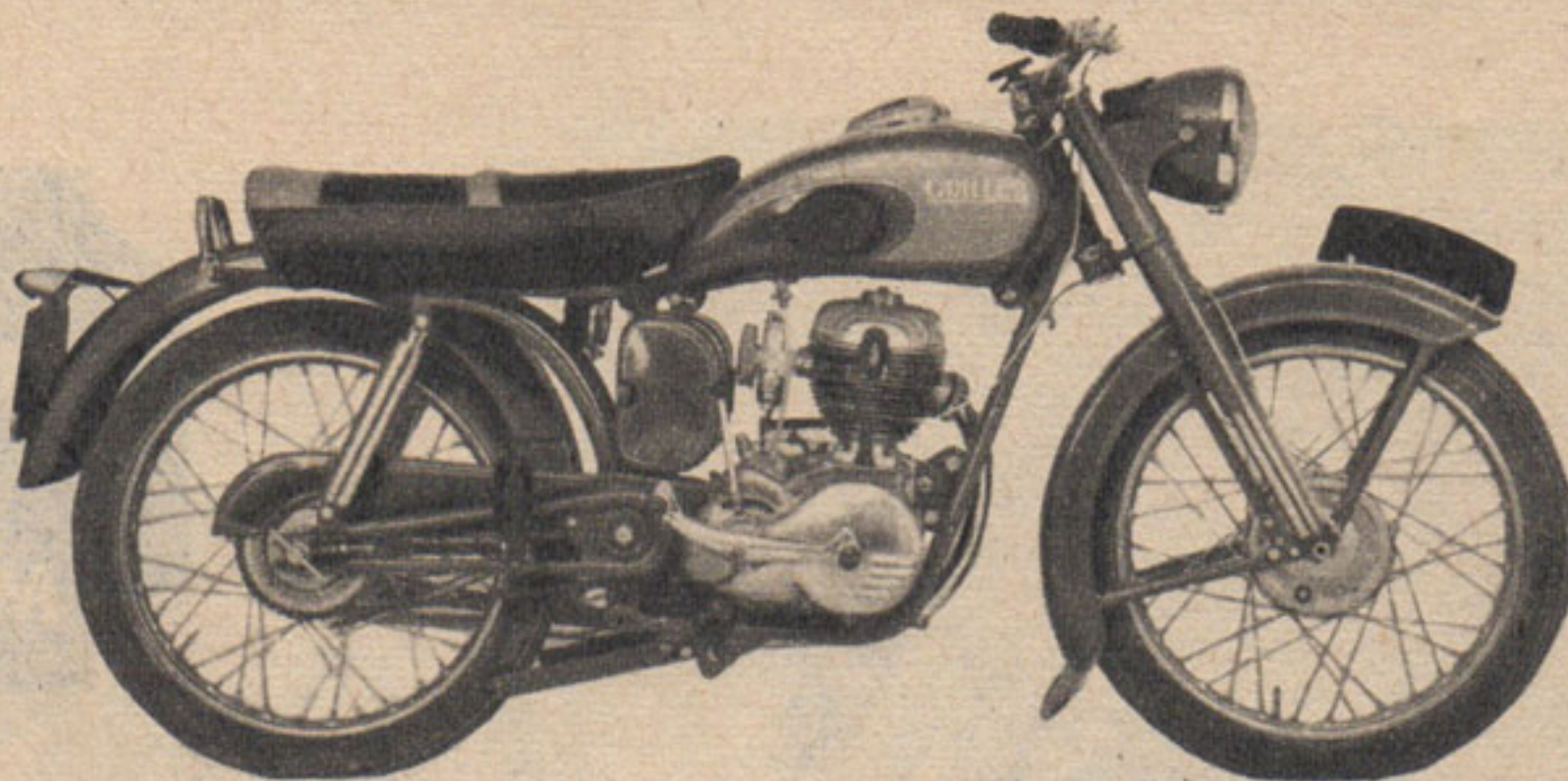
# GUILLER EXPOSE ...

UN TRÈS JOLI CHOIX DE :

**CYCLES - CYCLOMOTEURS - MOTOS et SCOOTERS**

**une MOTO 250 cmc. Bloc A.M.C. à 4 temps**

•  
SERVICE SPÉCIAL  
EXPORTATION  
•



**SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO DE PARIS : STAND 48**

PALAIS DES EXPOSITIONS (Porte de Versailles)

**GUILLER Frères, Constructeurs - FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)**

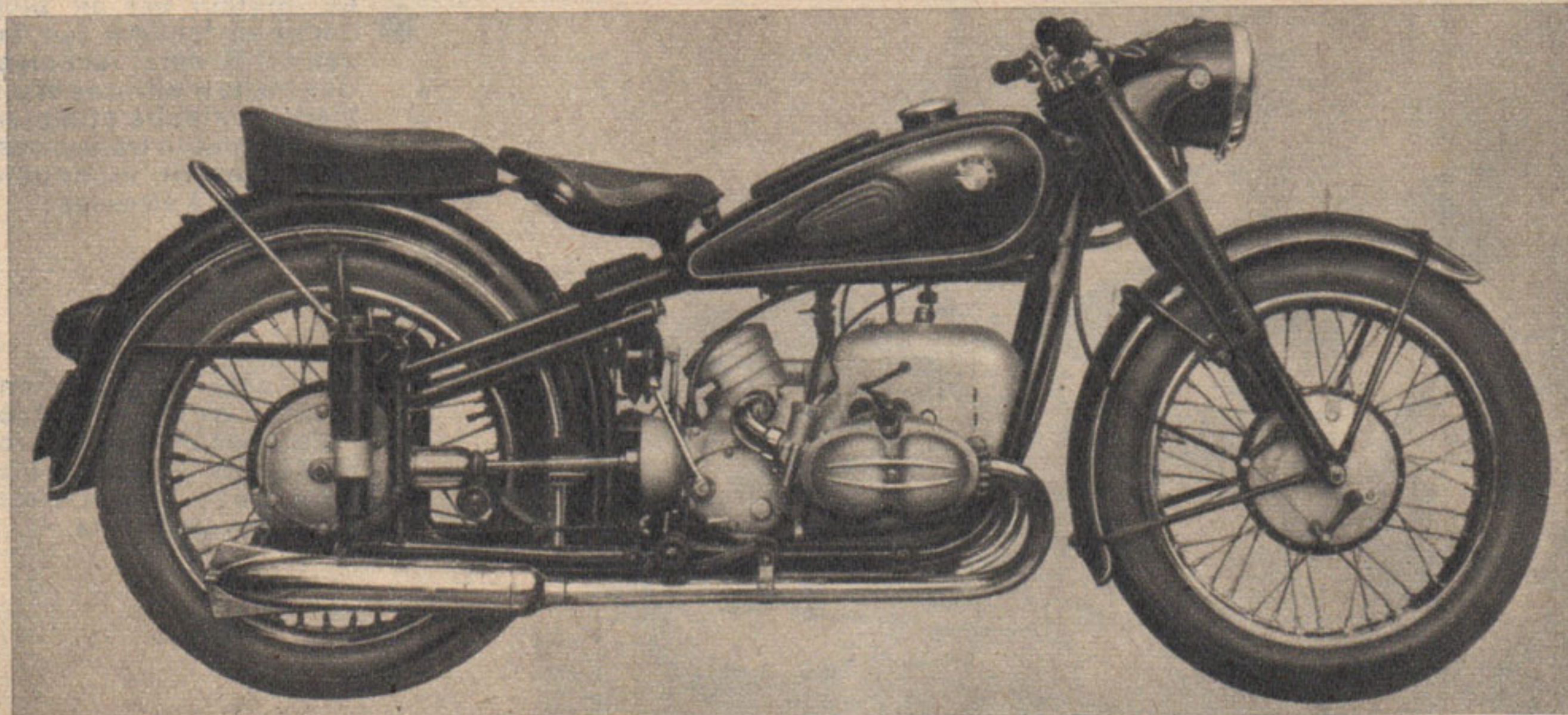
*Allez voir au Salon*

PORTE DE VERSAILLES

STAND N° 31

**LA NOUVELLE...**

# B.M.W. R 68



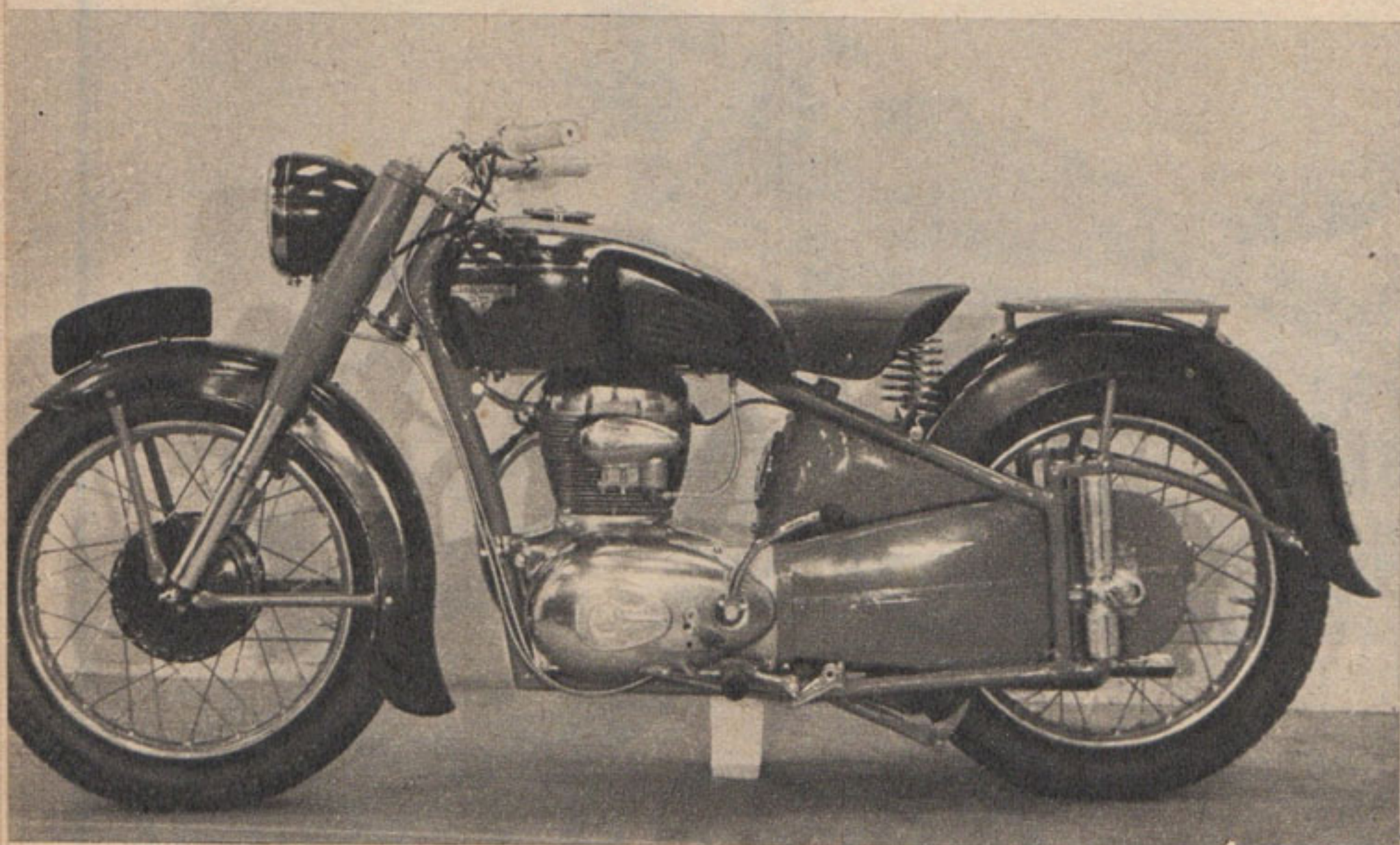
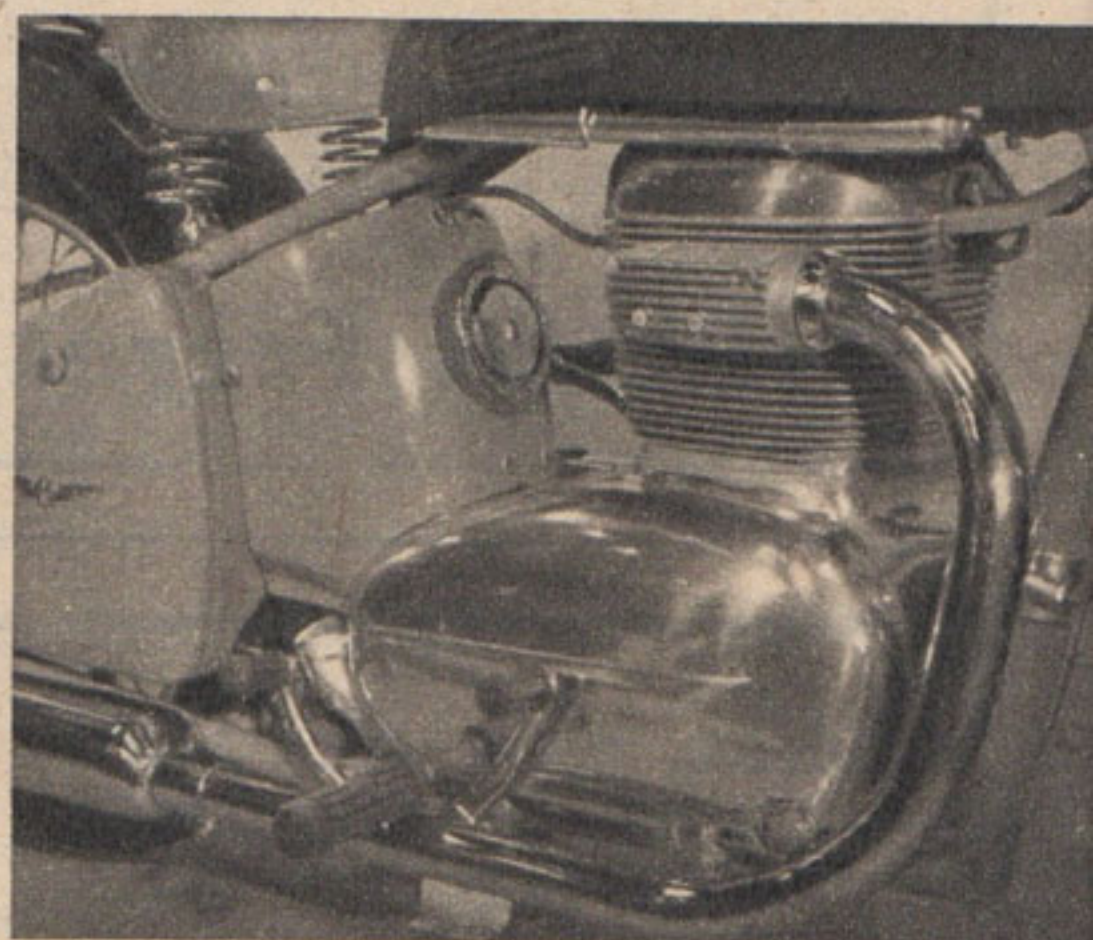
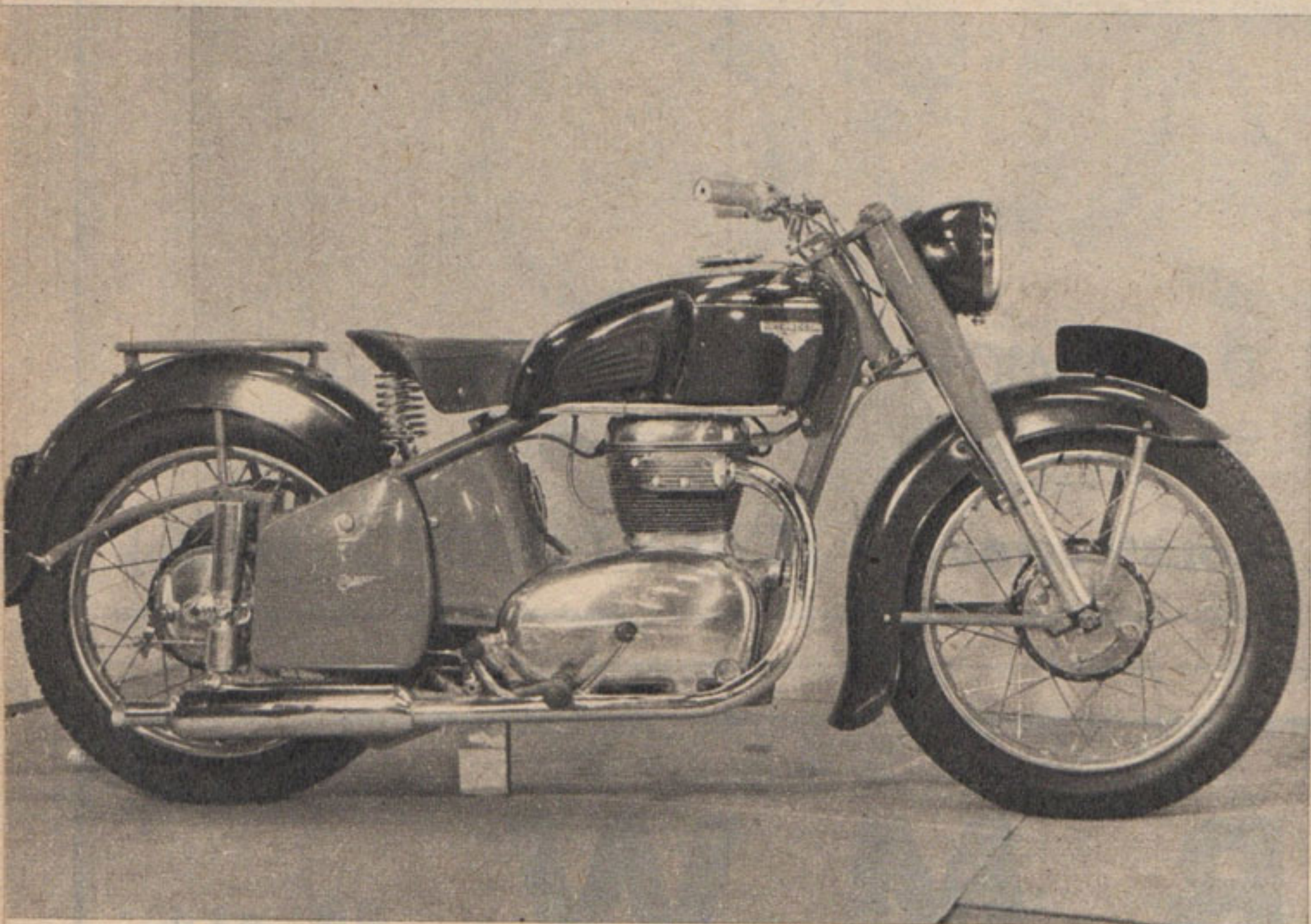
AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE :

**LATSCHA ASNIÈRES**

Tél. : GRE. 17-93

# les Nouveautés

## LA NOUVELLE 350 MOTOBÉCANE



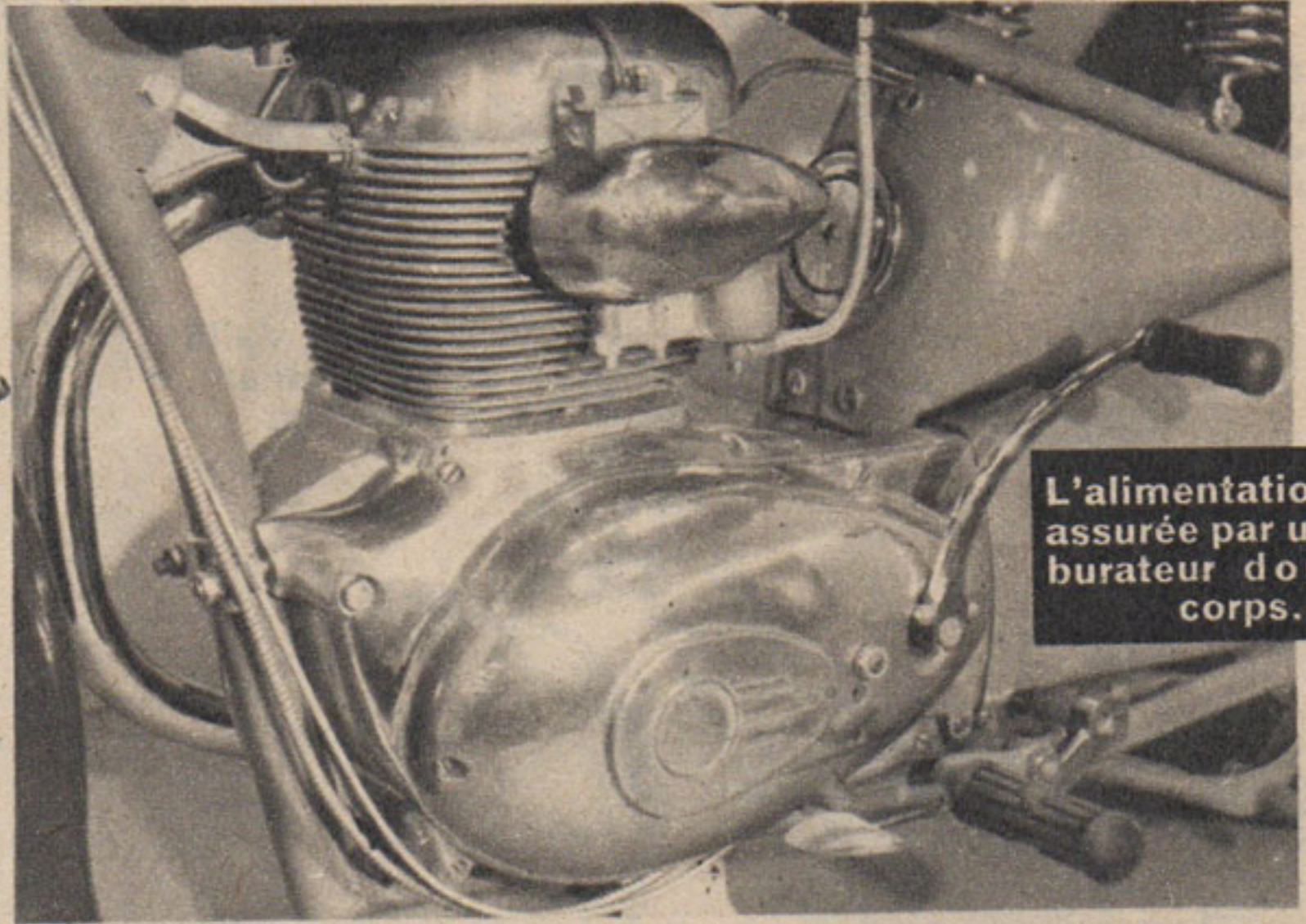
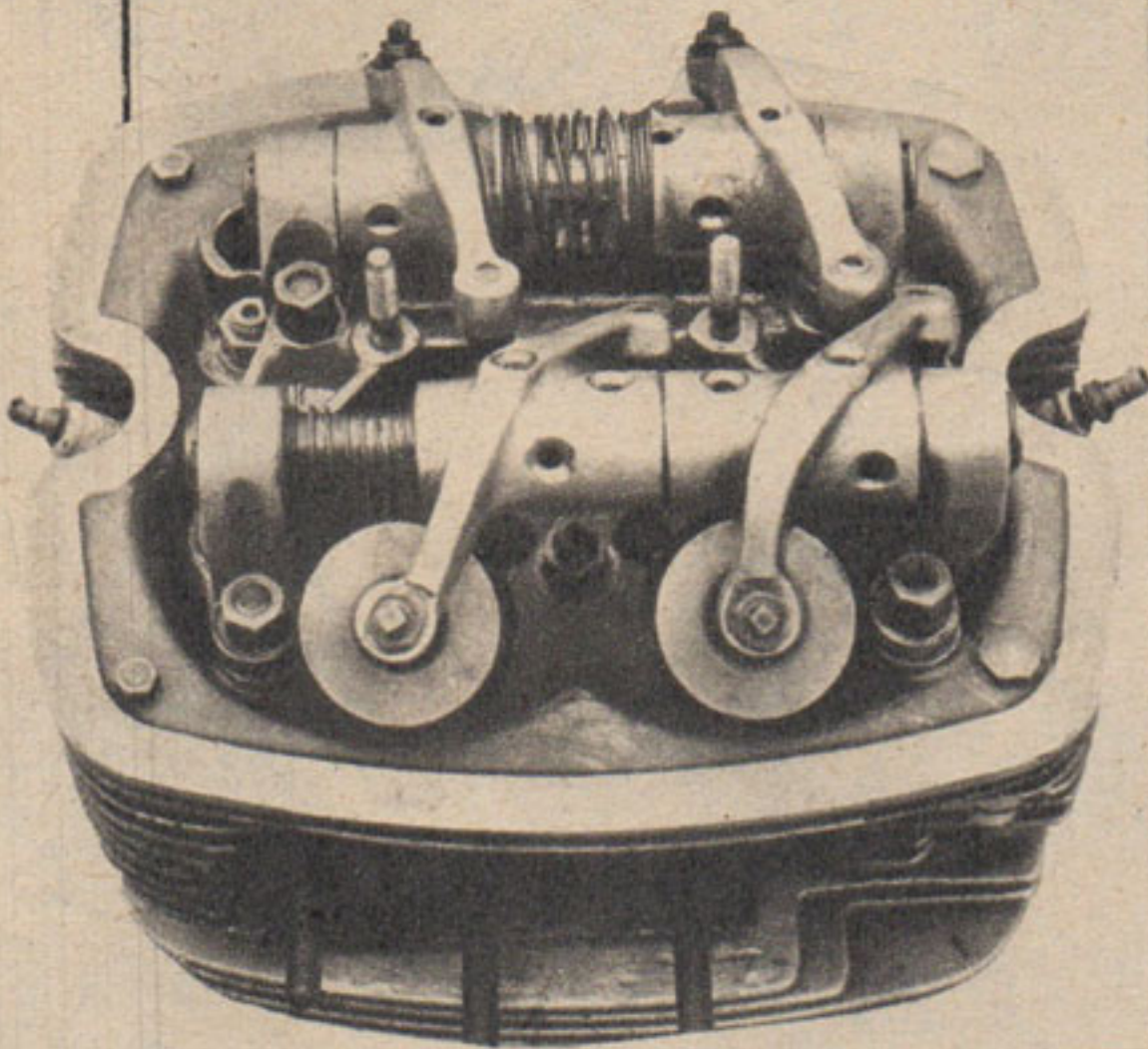
● Le moteur est un bicylindre en tandem (en fait deux 175 cmc. accolés). Une bielle maitresse et une bielle auxiliaire attaquent le vilebrequin transversal. Échappement monotube. Boîte 4 vitesses.

● Vue côté échappement. Ligne générale très "Motobécane". Réservoir évidé aux genoux, bloc très net, garde-boue enveloppants.

● Vue côté admission.

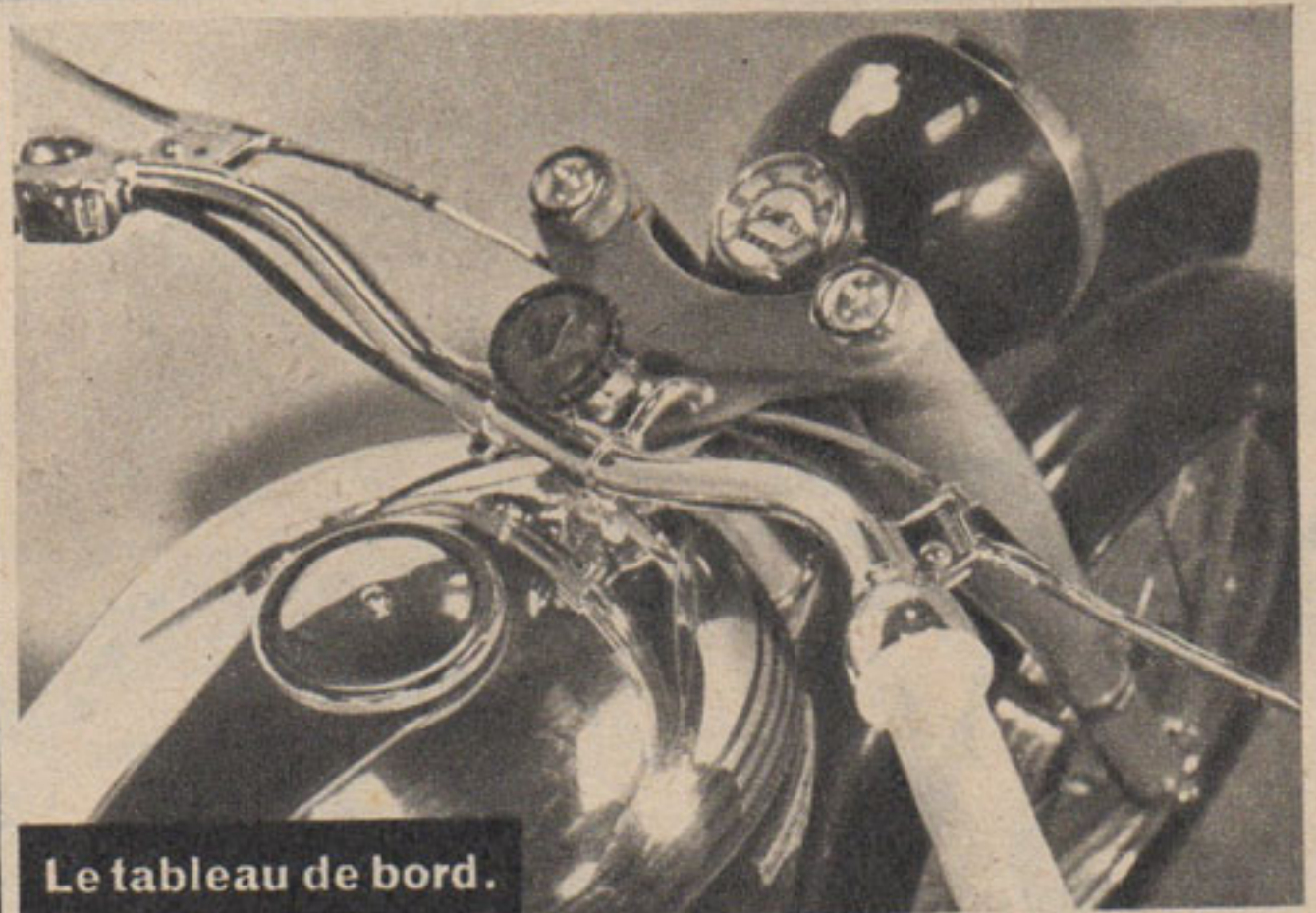
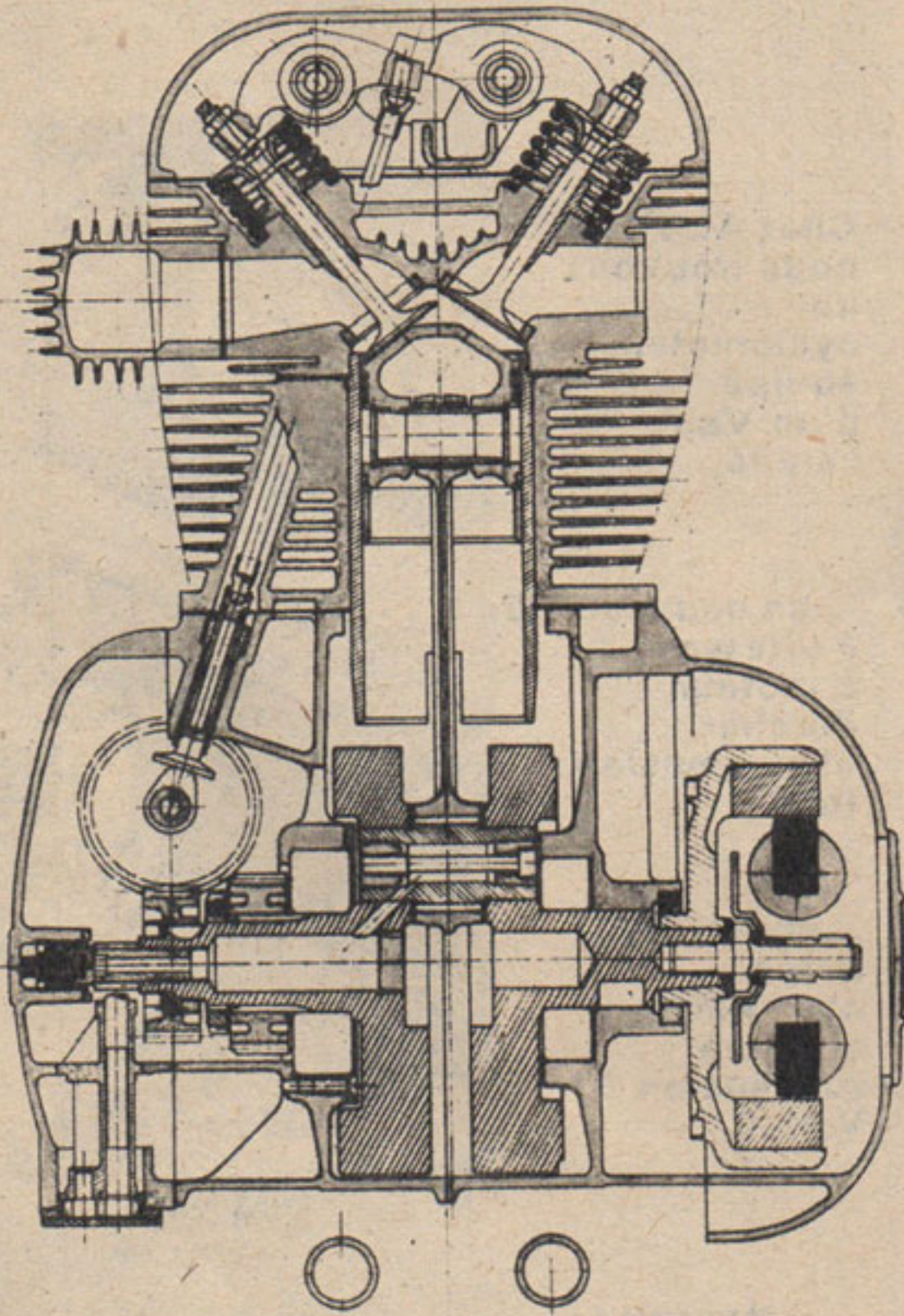
# du Salon

● La culbuterie.

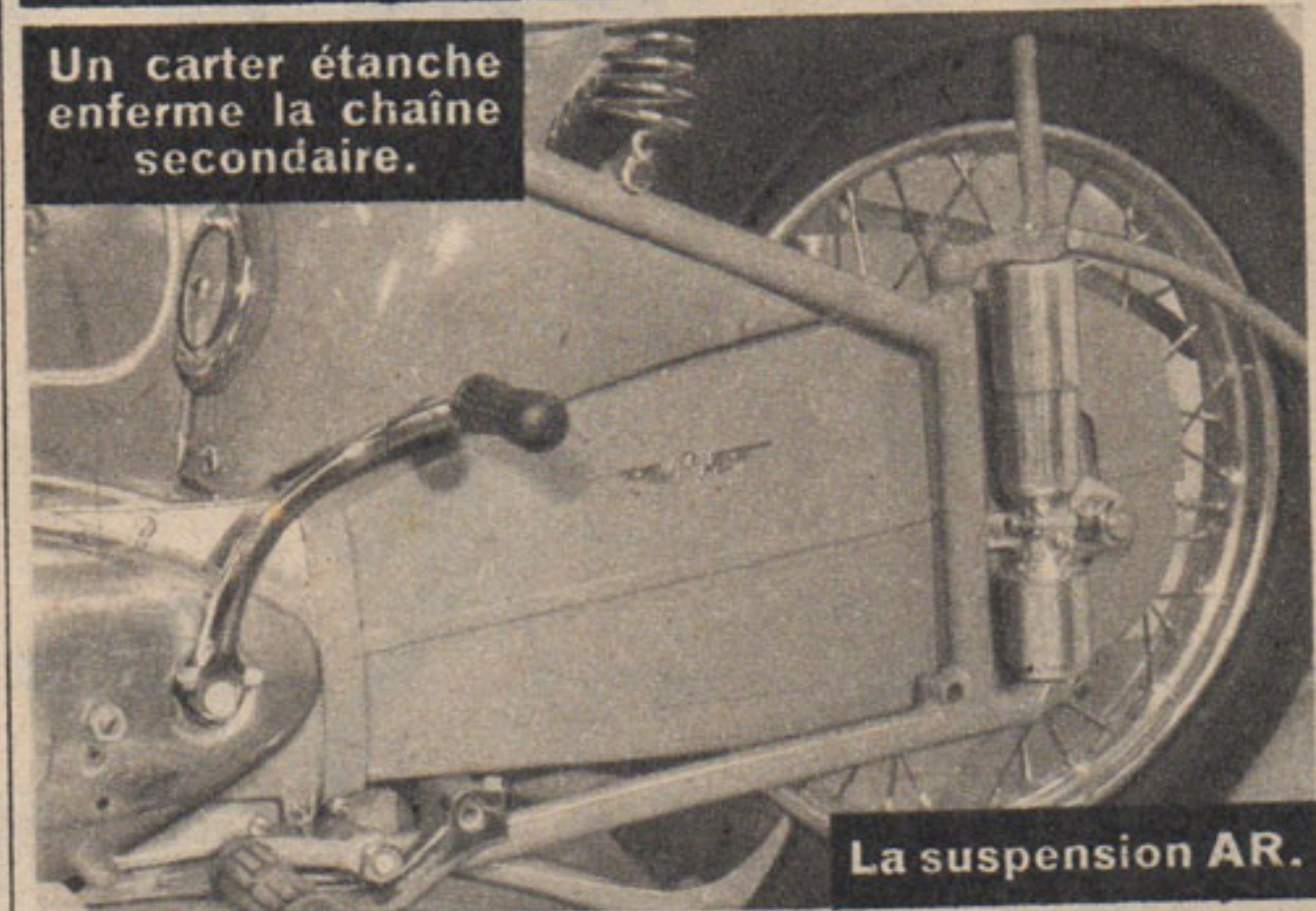


L'alimentation est assurée par un carburateur double-corps.

Coupe du moteur.



Le tableau de bord.



La suspension AR.

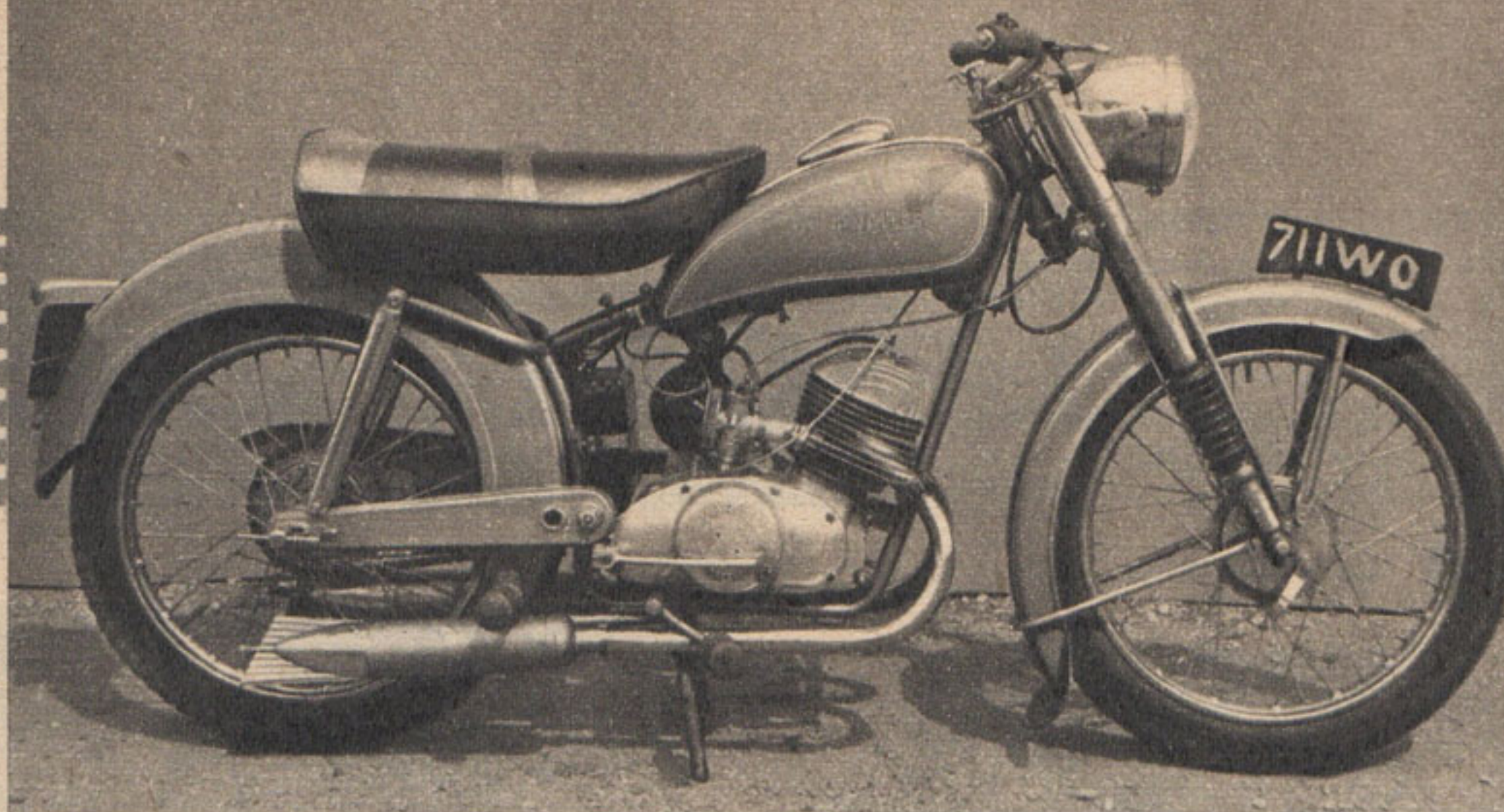
Un carter étanche enferme la chaîne secondaire.

000074 M  
M 74 A 000

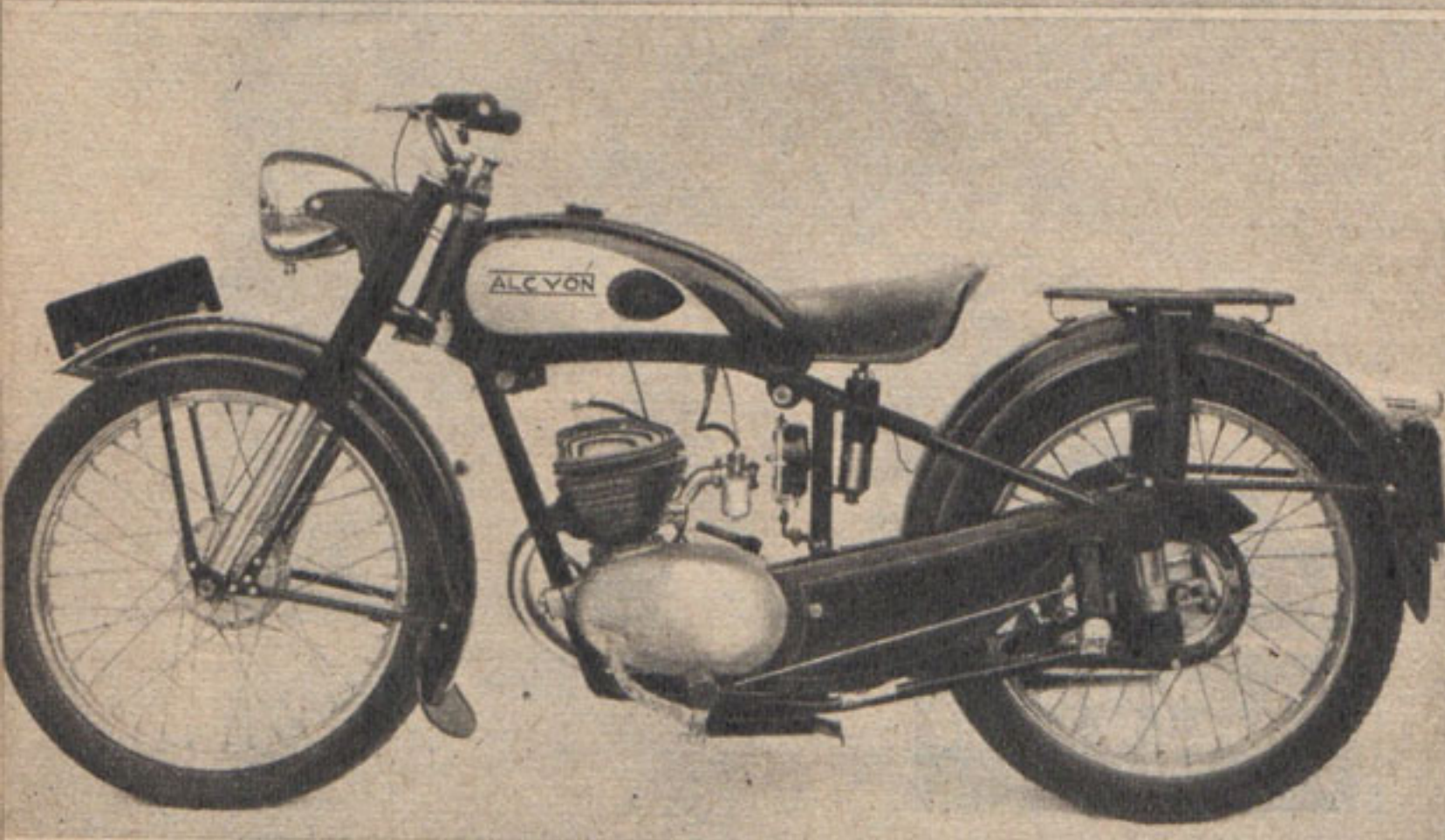
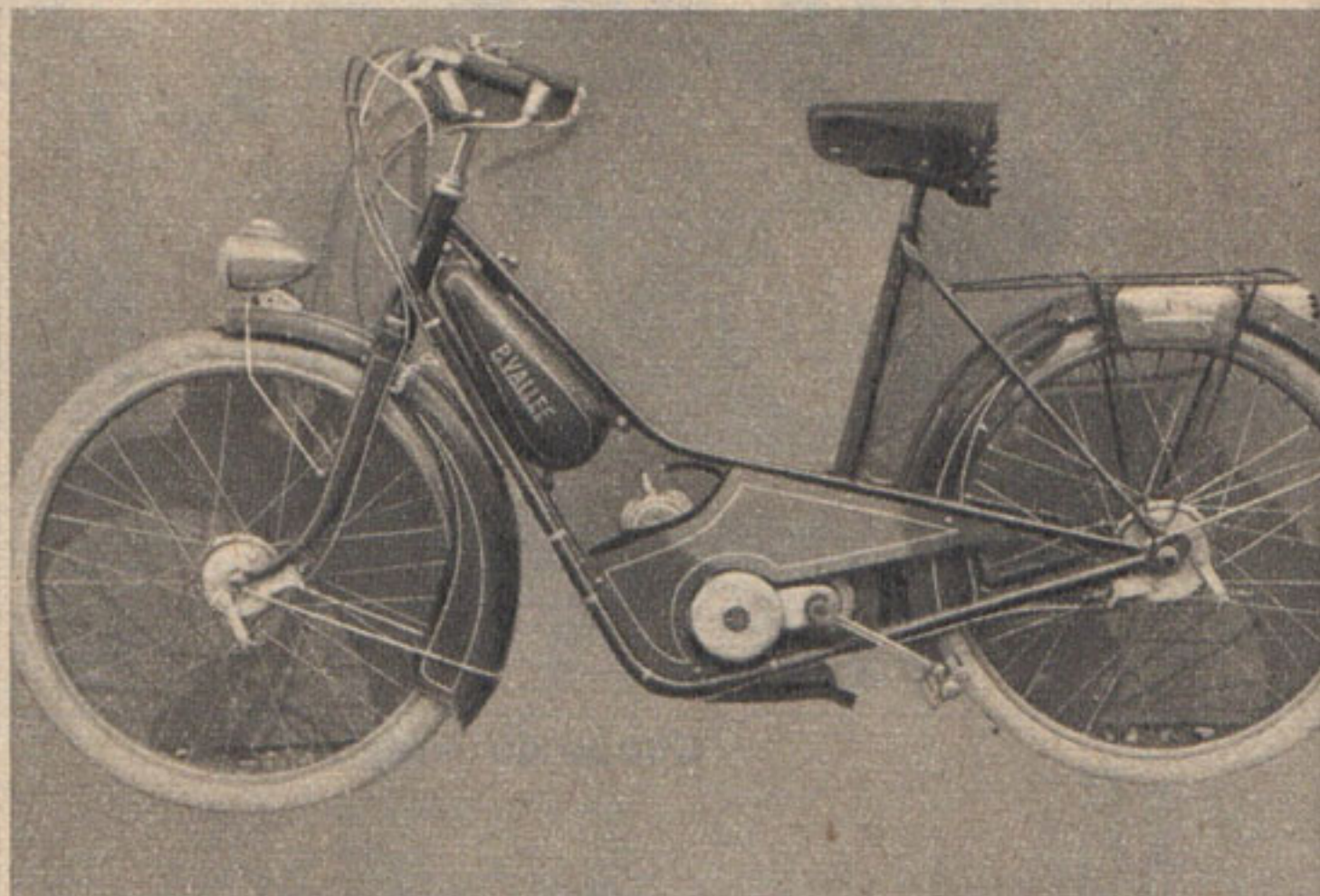
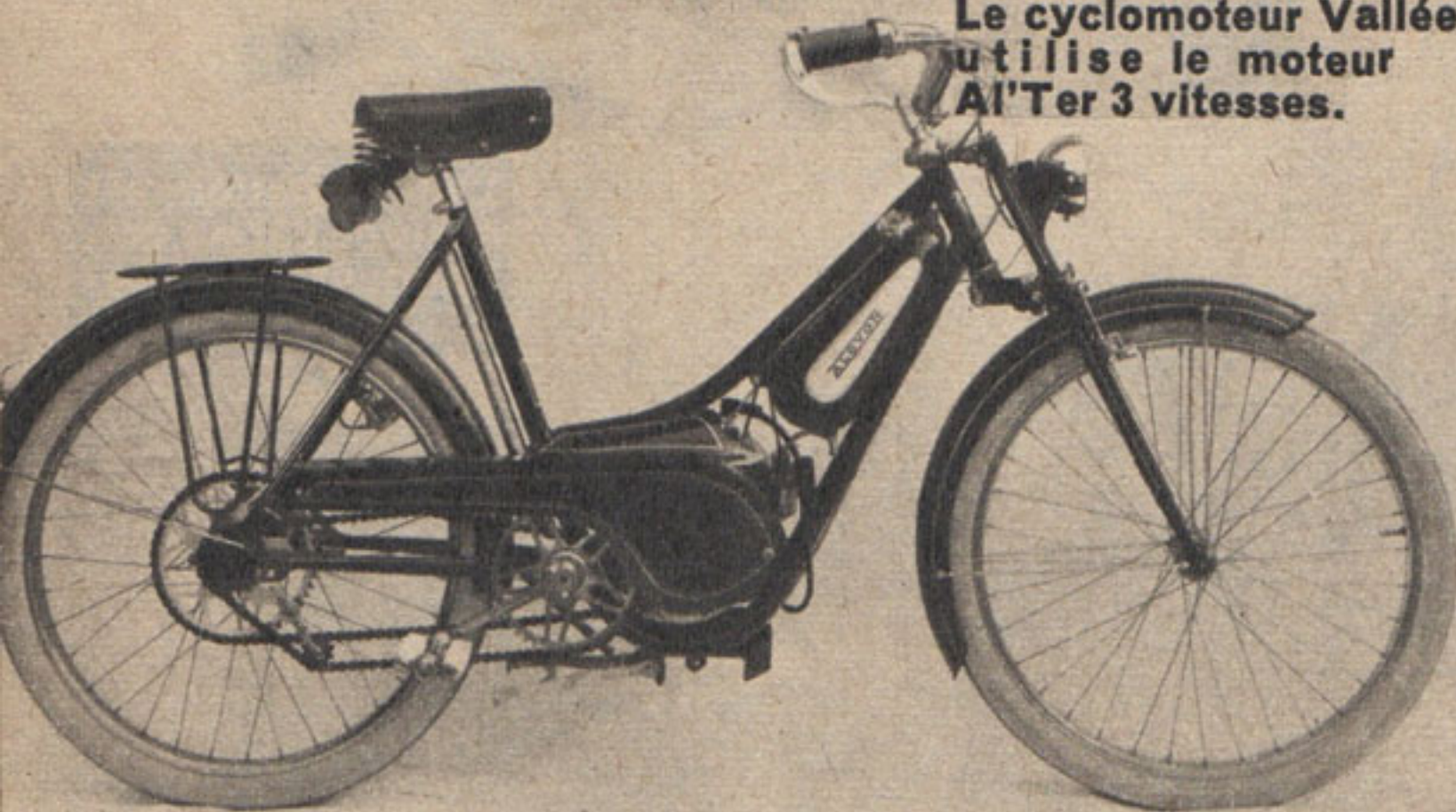
**les  
nouveauautés  
du salon**



**Le nouveau 175 Vallée à suspension AR oscillante, dénote un réel effort d'évolution technique de la part de son constructeur.**



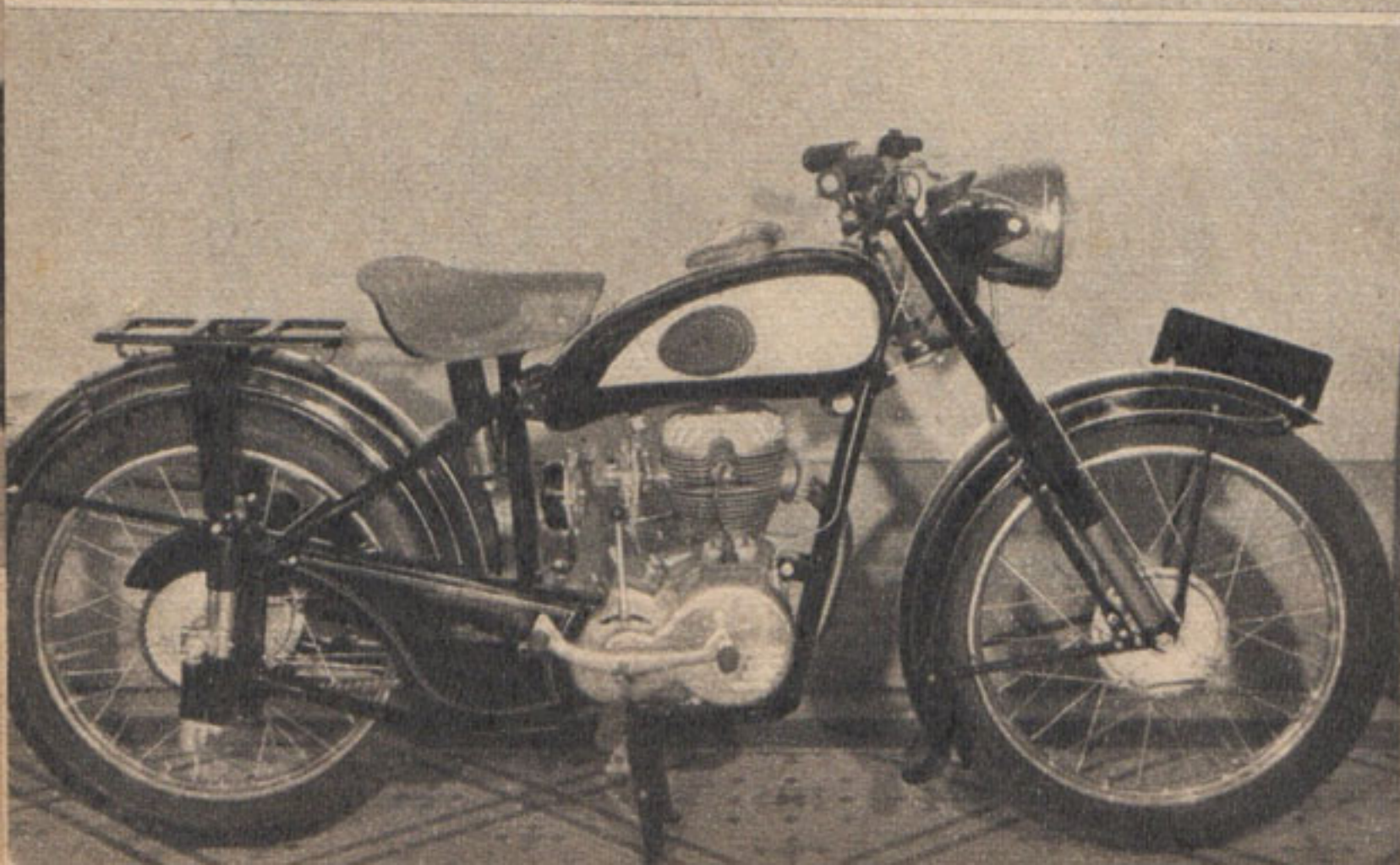
**Le cyclomoteur Vallée utilise le moteur Al'Ter 3 vitesses.**



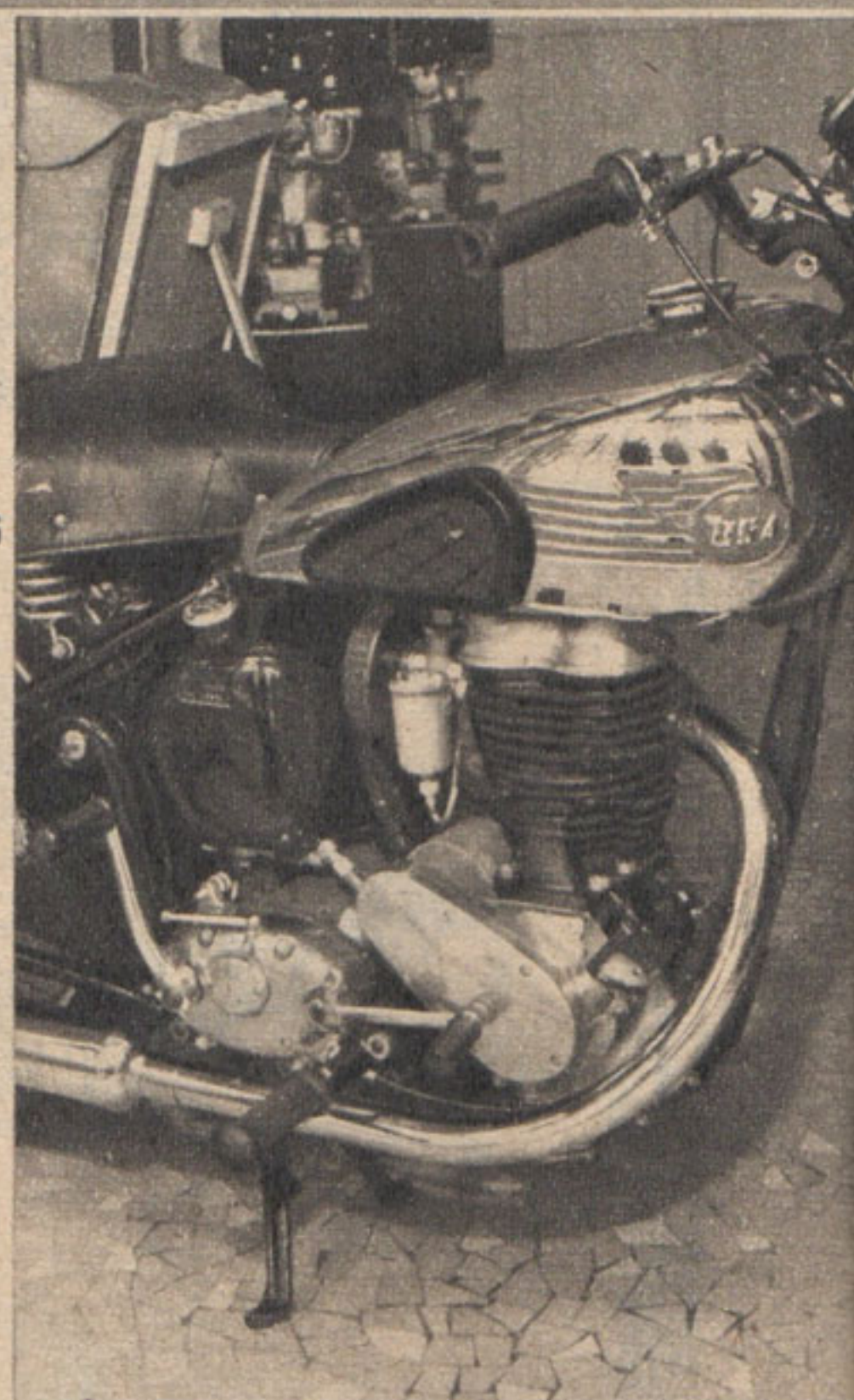
**Chez ALCYON... nous trouvons un cyclomoteur équipé d'un Vap caréné,**

**...un nouveau 125 3 vitesses à moteur Zürcher et suspension totale**

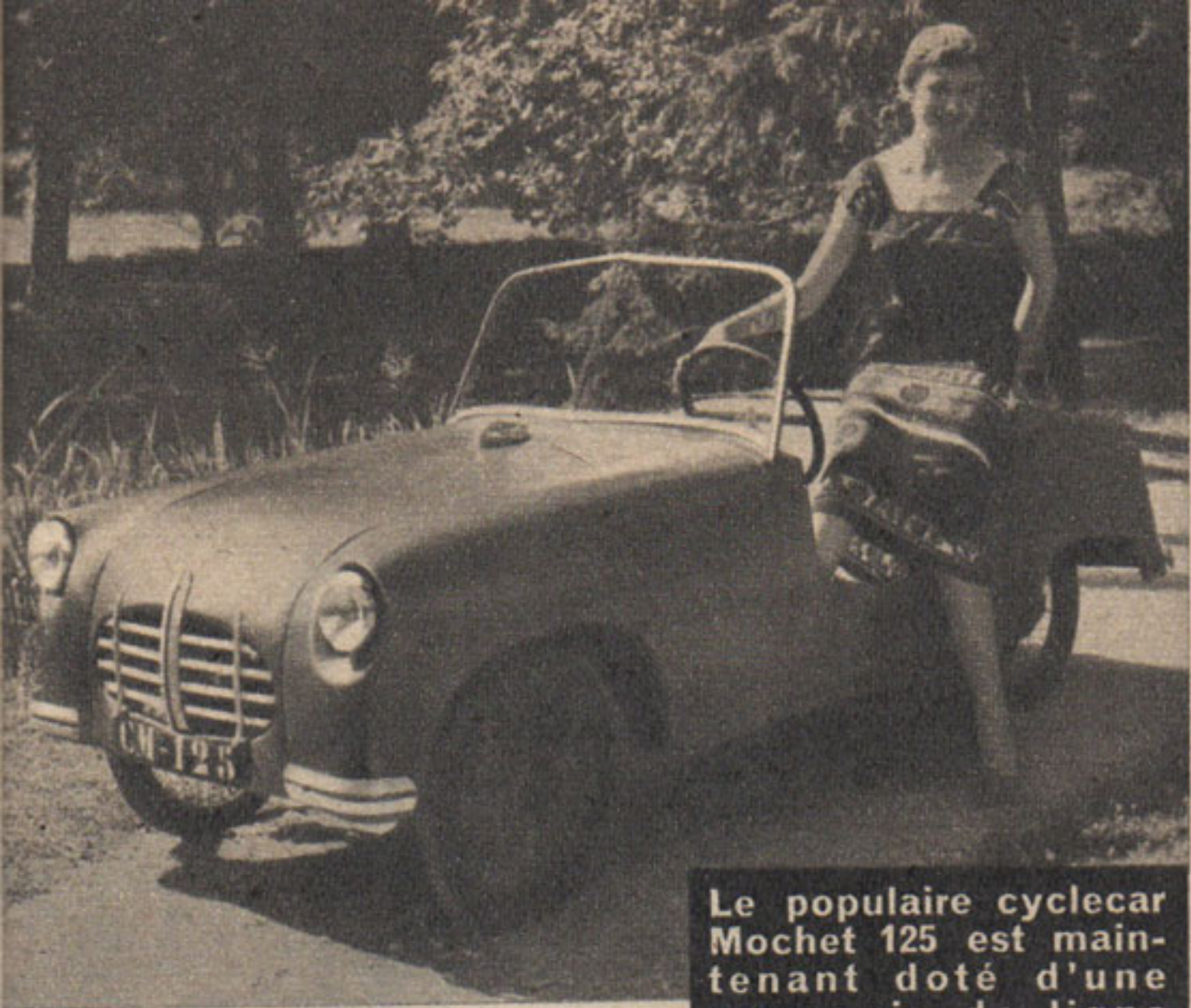
**...et une 175 dotée d'un AMC et d'une suspension AR. Vistoli.**



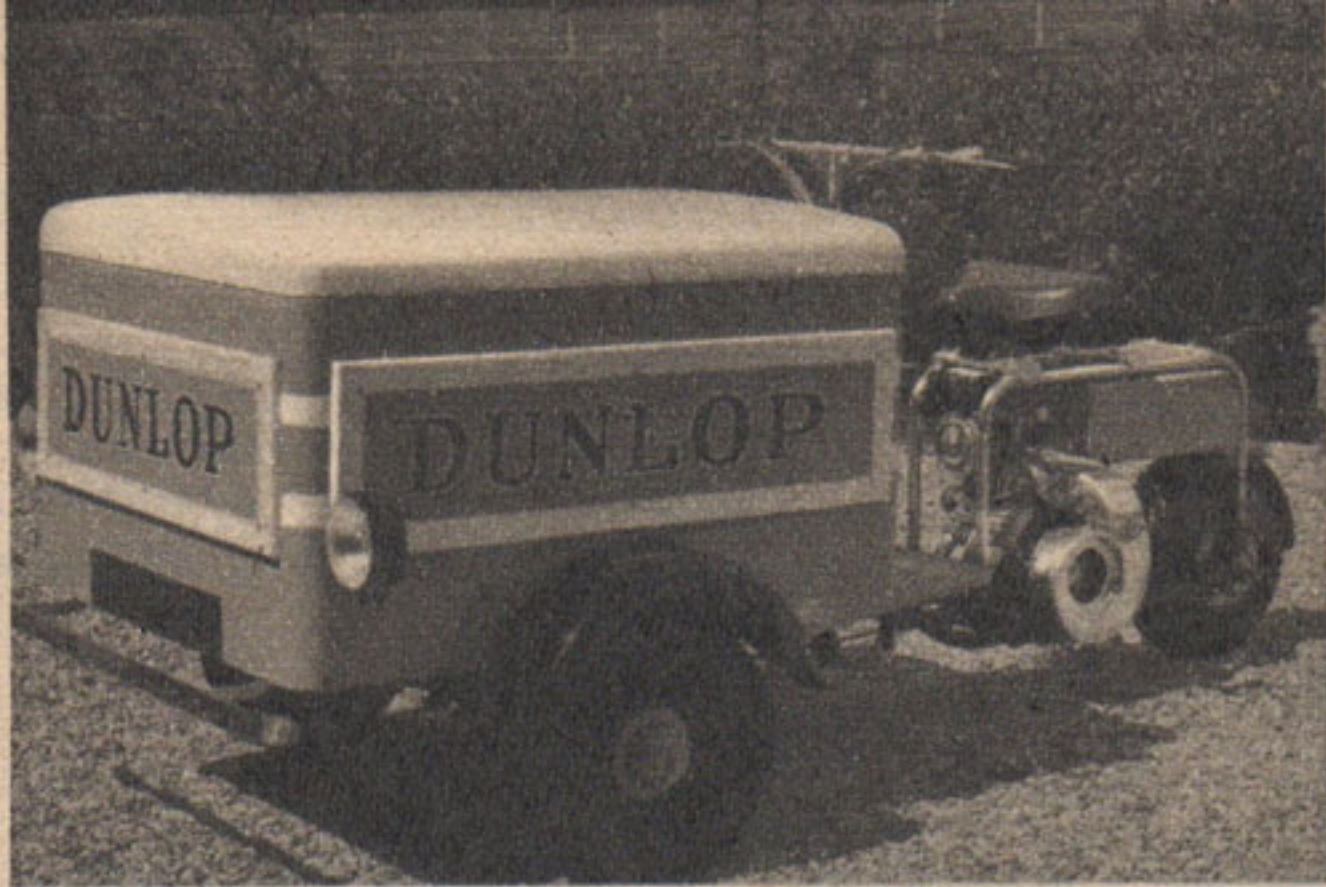
**Nouveau motif de réservoir chez B.S.A.**



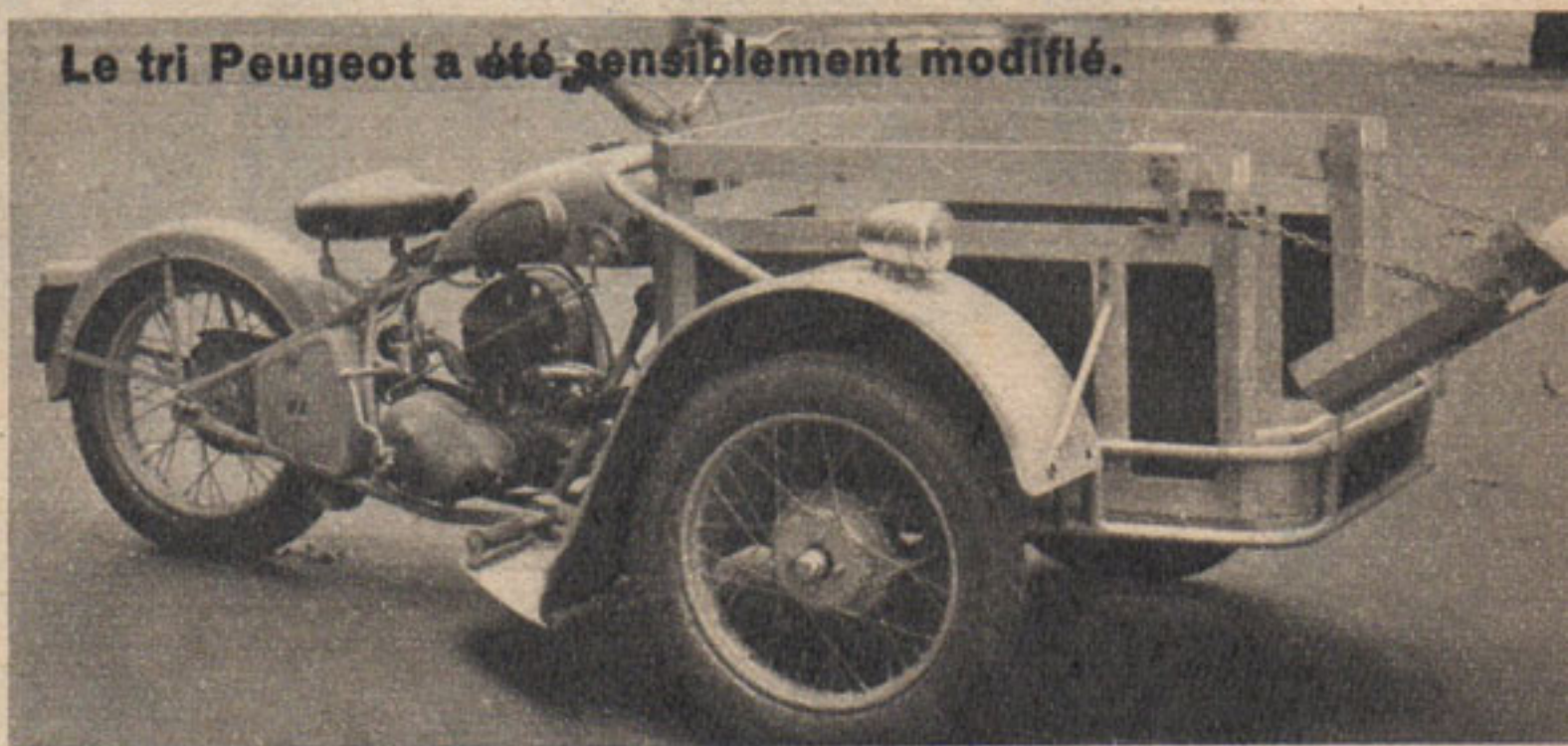




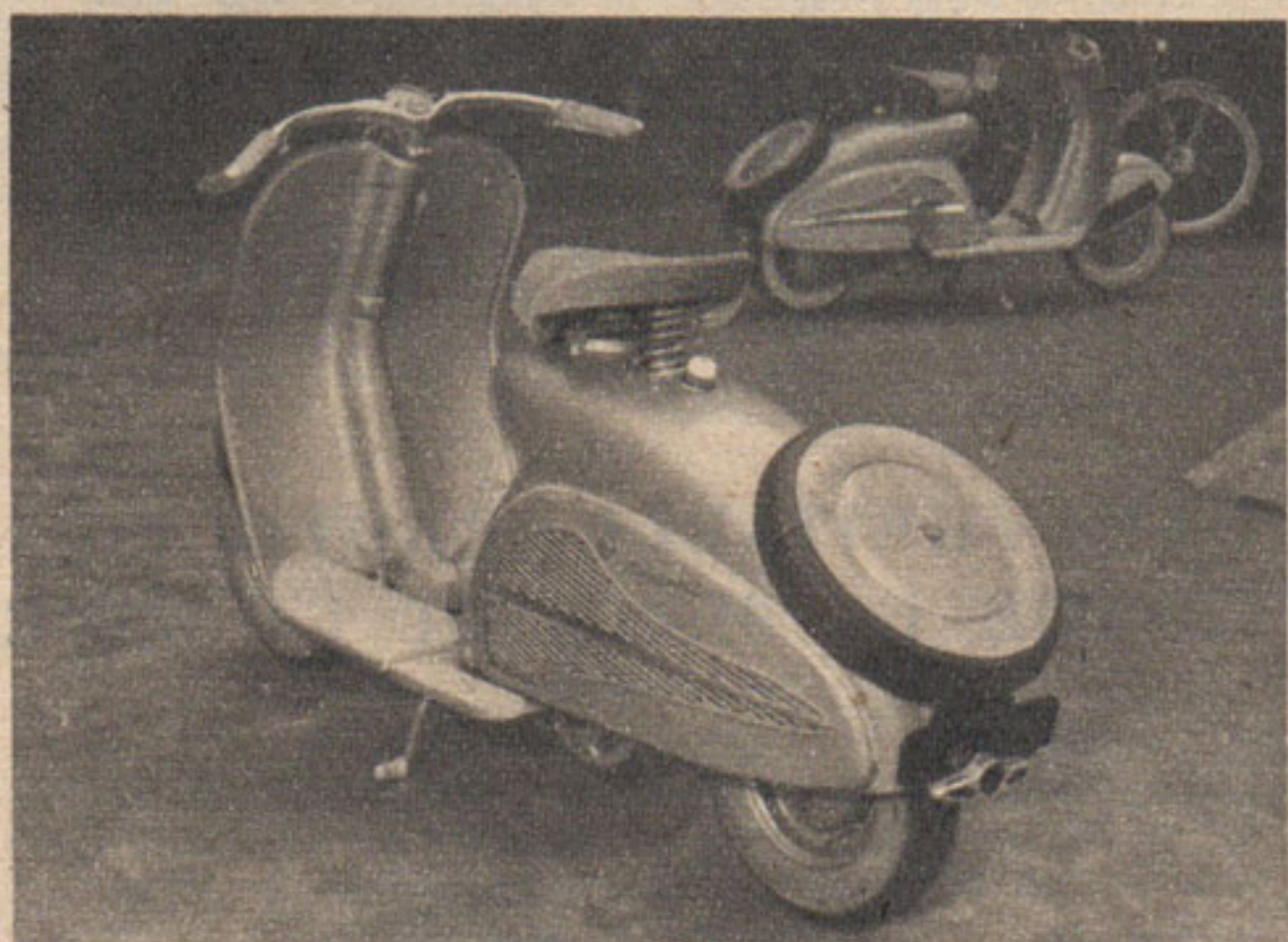
**Le populaire cyclecar Mochet 125 est maintenant doté d'une carrosserie de ligne moderne. Signalons qu'il existe un modèle avec roues de moindre diamètre et pneus de grosse section.**



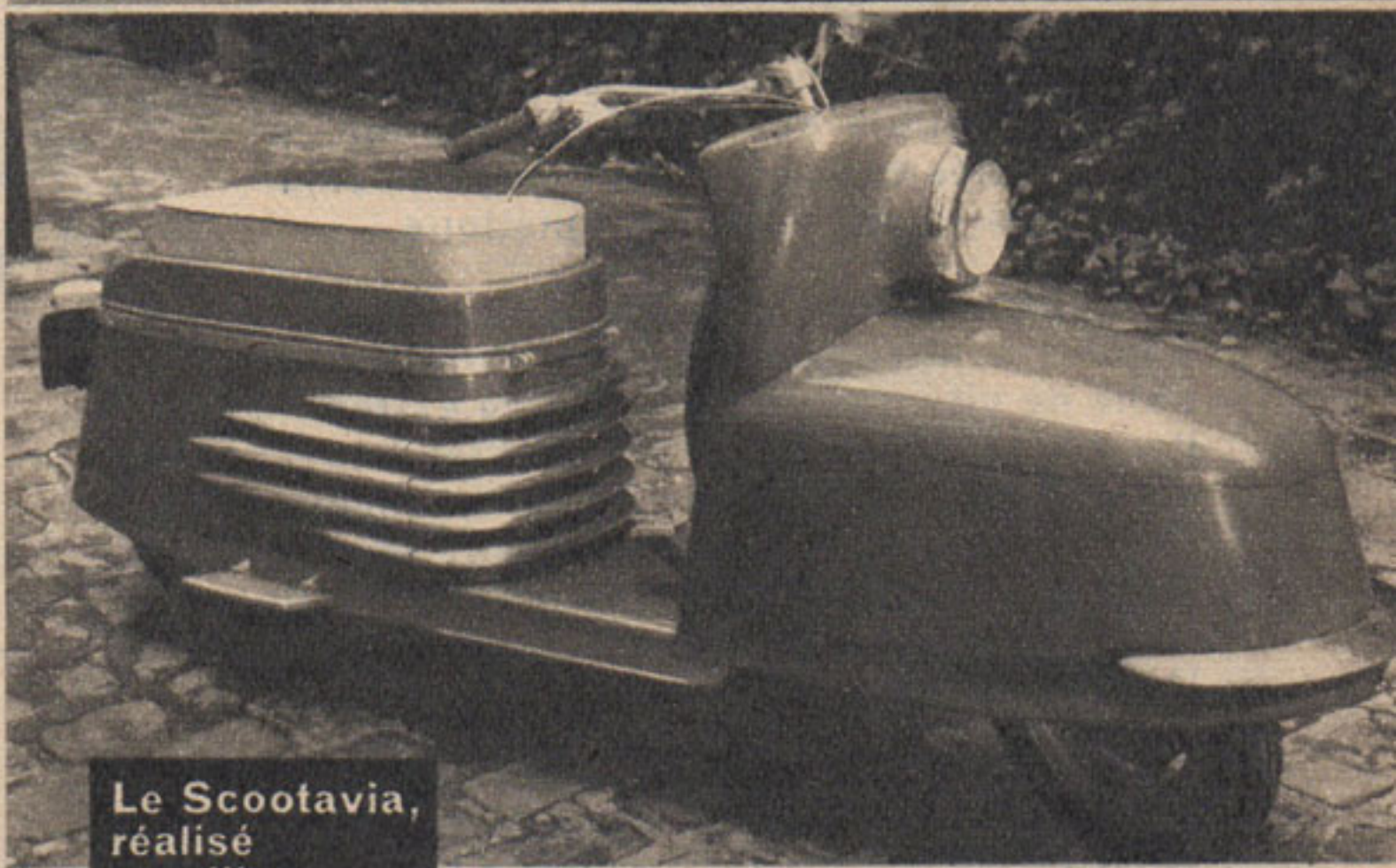
**Un triporteur P. Vallée, carrossé en fourgon.**



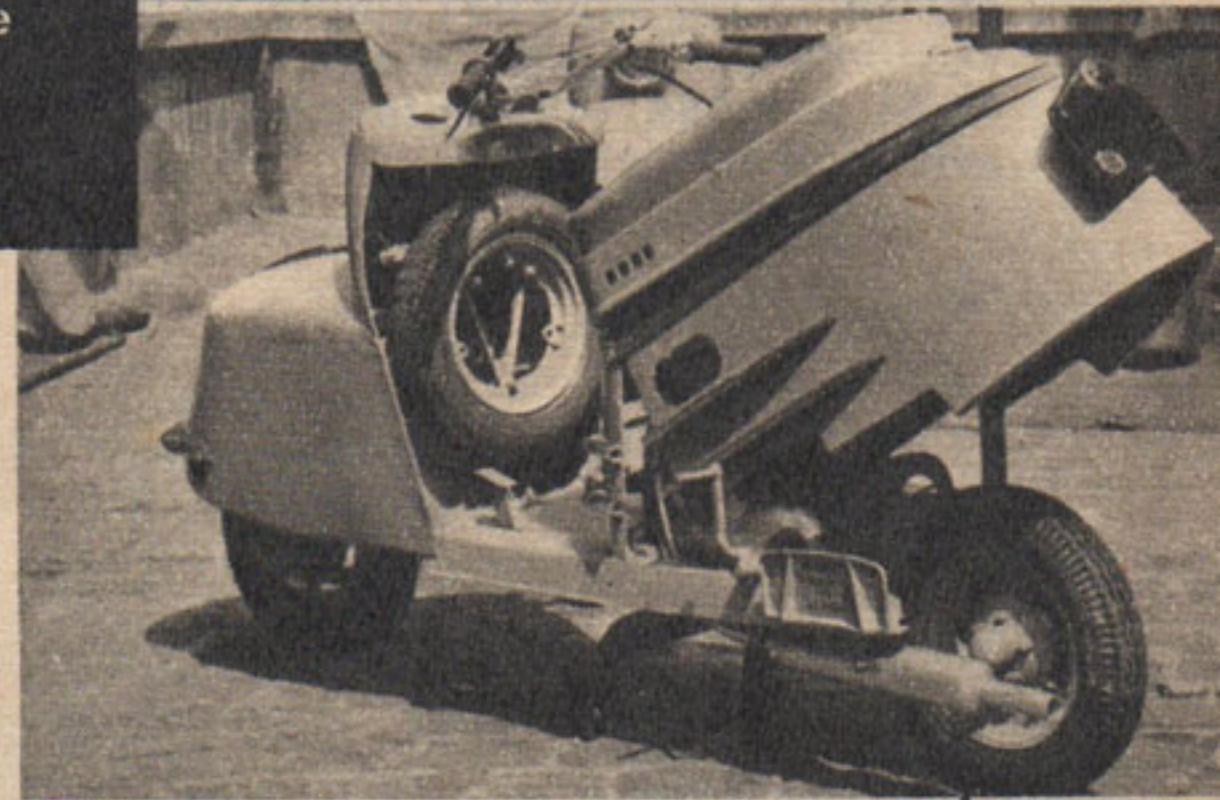
**Le tri Peugeot a été sensiblement modifié.**



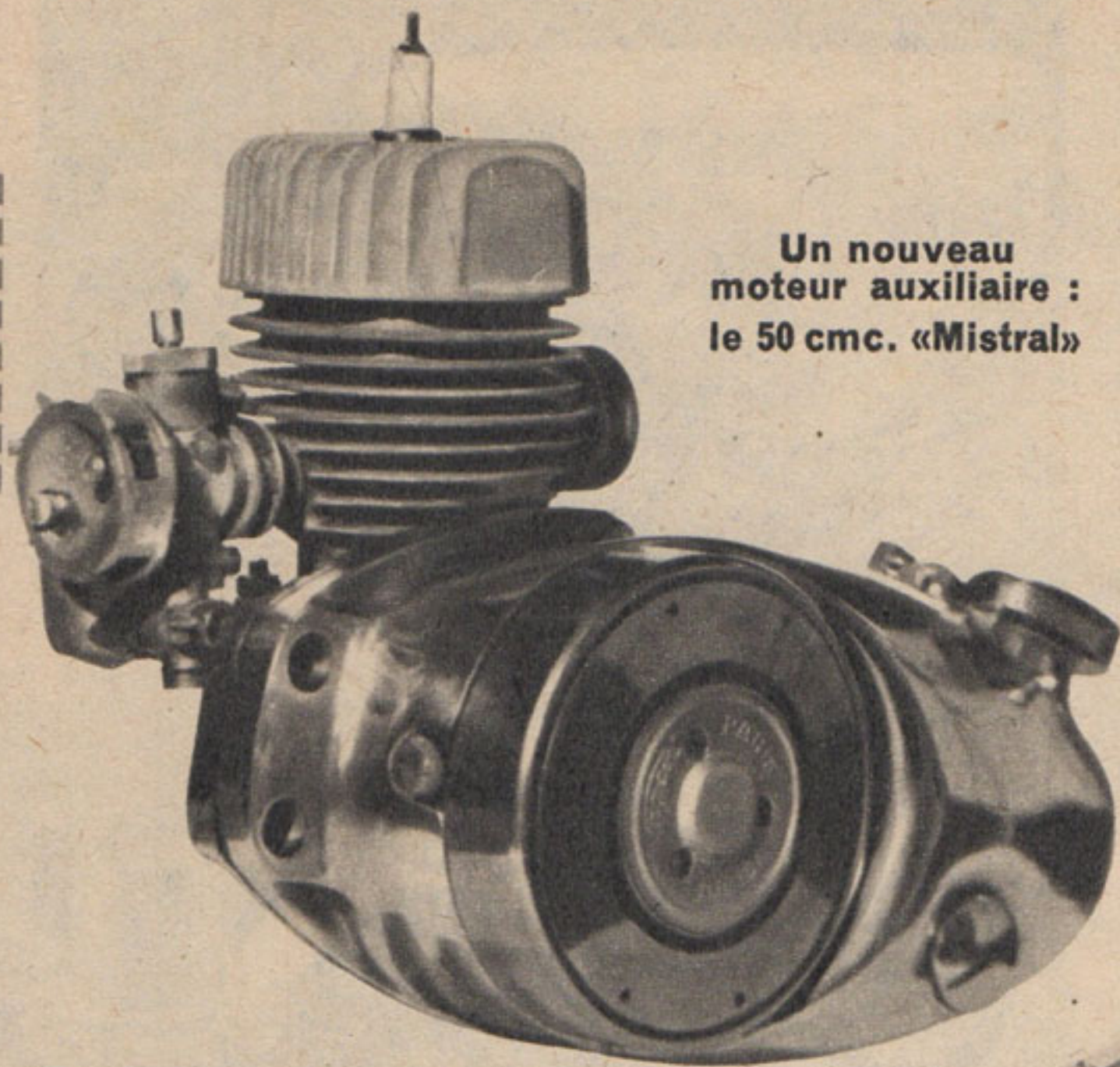
**Le Scooter Motobécane, dans sa forme définitive.**



**Le Scootavia, réalisé en alliage léger coulé utilise un 175 AMC.**



Un nouveau  
moteur auxiliaire :  
le 50 cmc. «Mistral»



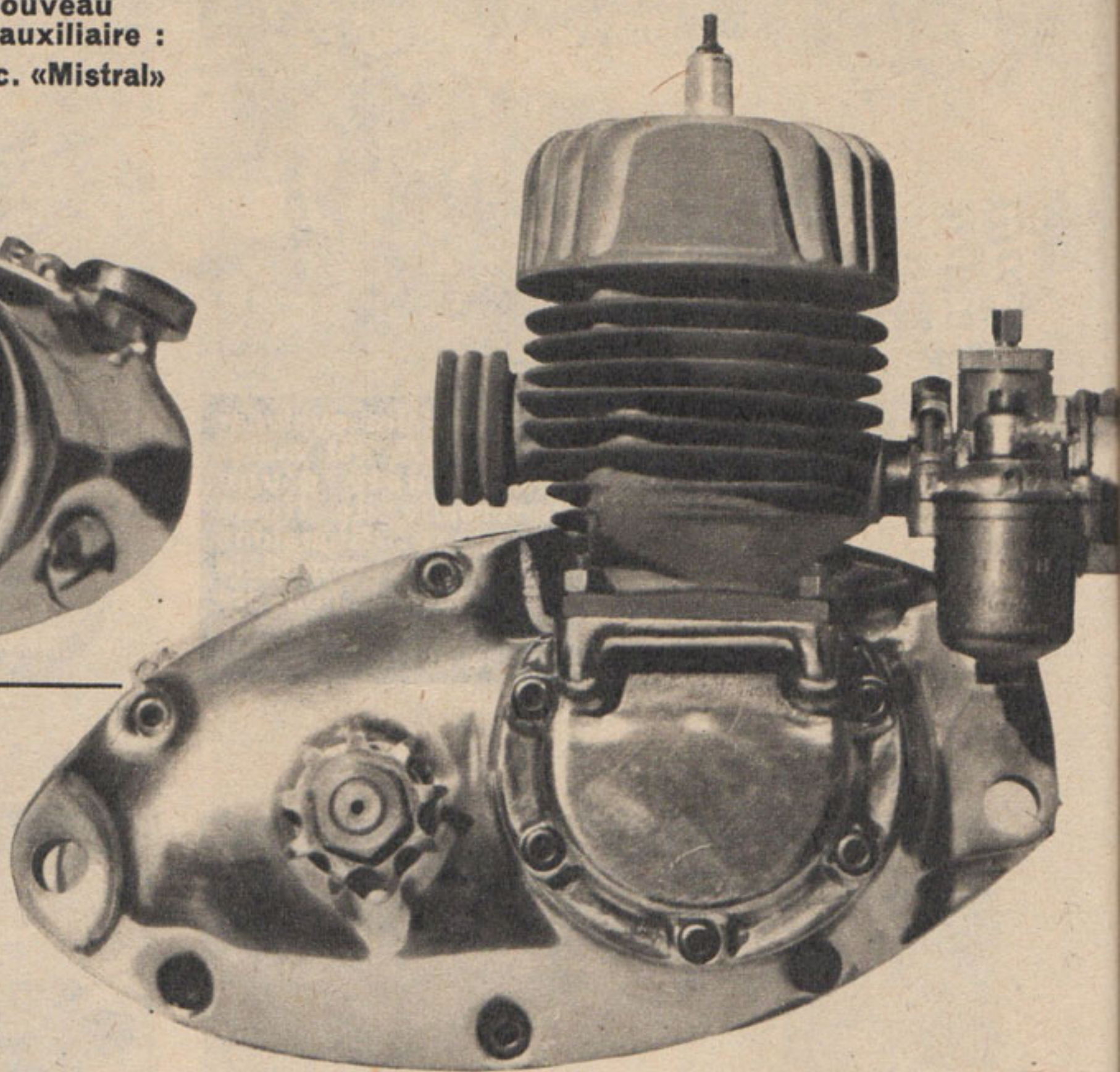
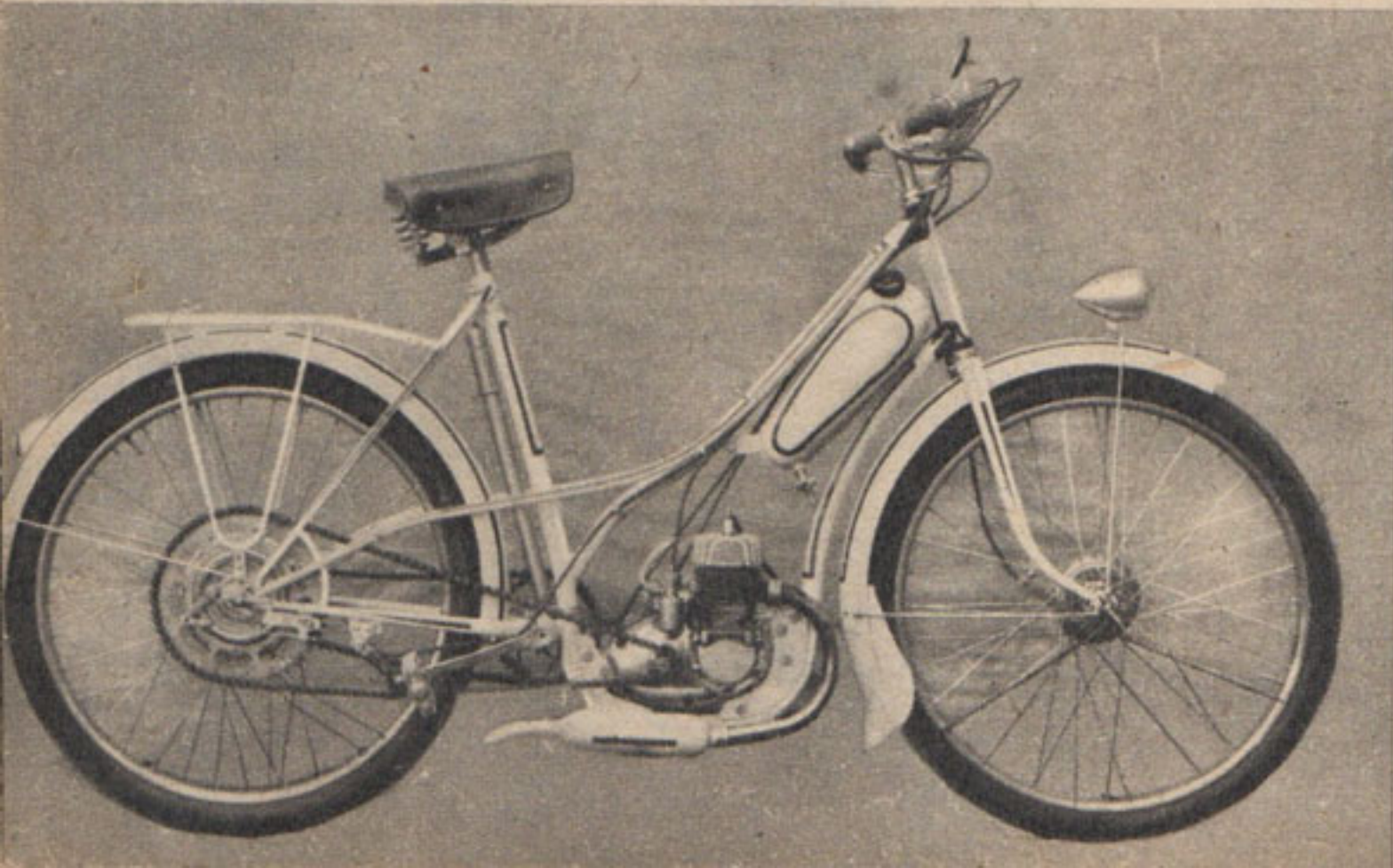
Ce moteur développerait 2 CV. 2 à 6.000 t/m. et 1 CV. 6 à 4.500 t/m. Il comporte deux vitesses synchronisées avec un embrayage double commandé au guidon par une poignée tournante. Allumage et éclairage assurés par volant magnétique.

Le vilebrequin repose sur des roulements à billes centraux lubrifiés par l'huile de la boîte de vitesses, et reçoit à une extrémité l'embellage en porte-à-faux, facilement démontable, et à l'autre le volant magnétique équilibrant astucieusement le système. Les engrenages primaires de la boîte et l'embrayage double sont compris entre le carter-moteur et le volant magnétique.

Ce moteur est livré complet avec son échappement (afin d'éviter des pertes de puissance par suite de l'emploi de tubulures et silencieux plus ou moins bien adaptés) et la poignée tournante commandant la sélection des vitesses.



Le moteur «Mistral» monté sur un cyclomoteur d'étude.



## UNE VÉRITABLE PROTECTION CONTRE LA PLUIE ET LA BOUE

*La pluie et la boue sont les plus redoutables adversaires des motocyclistes. Il est difficile de garder propres ses chaussures ou ses pantalons par mauvais temps.*

*Ces raisons justifient la création récente de « PLASTIBOTTE », véritable imperméable pour la chaussure, appelé à connaître un rapide succès. Ces bottes en matière plastique se mettent par-dessus le soulier et protègent le pantalon jusqu'au-dessous du genou. Elles se mettent et s'enlèvent en quelques secondes grâce à une fermeture éclair qui assure une large ouverture partant de la base du talon jusqu'en haut du mollet. Leur utilisation permet de conserver la tenue de ville, une protection absolue étant garantie contre la boue, l'eau, l'huile ou le cambouis. Légères (250 gr.) et peu encombrantes, elles ne tiennent pas plus de place dans les sacoches qu'une chambre à air pliée. Les semelles, très résistantes, adhèrent parfaitement aux repose-pieds grâce à des striures spéciales.*

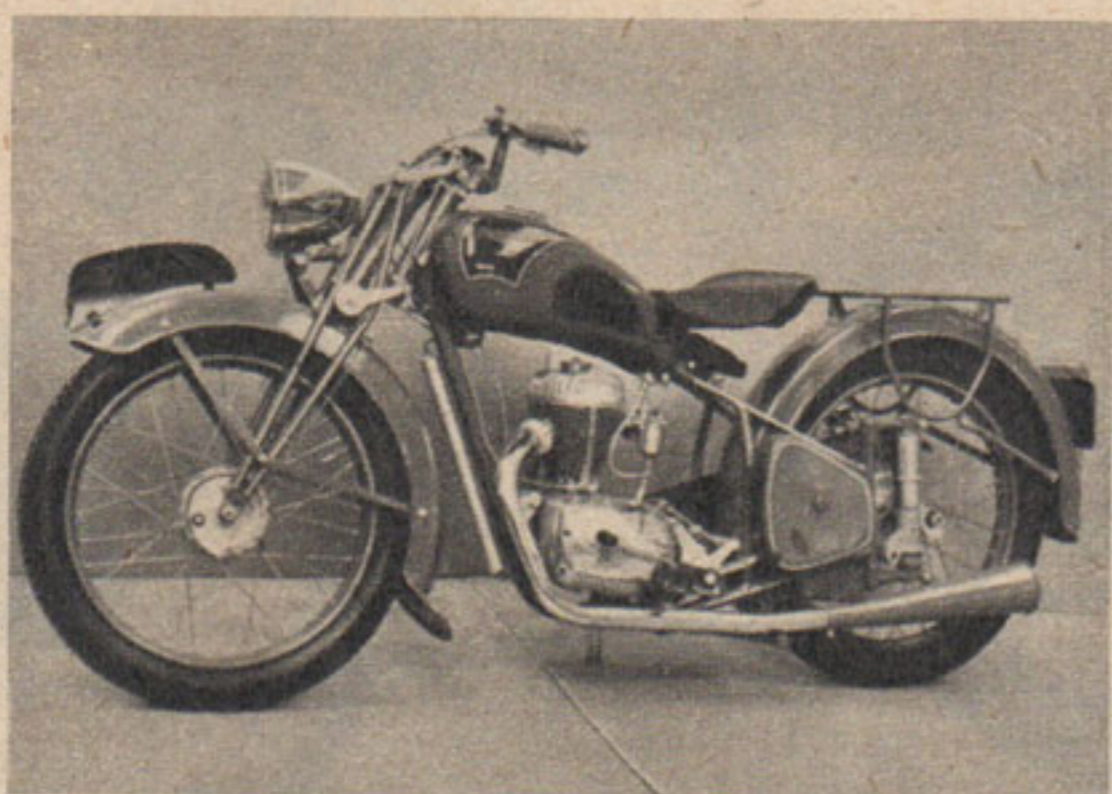
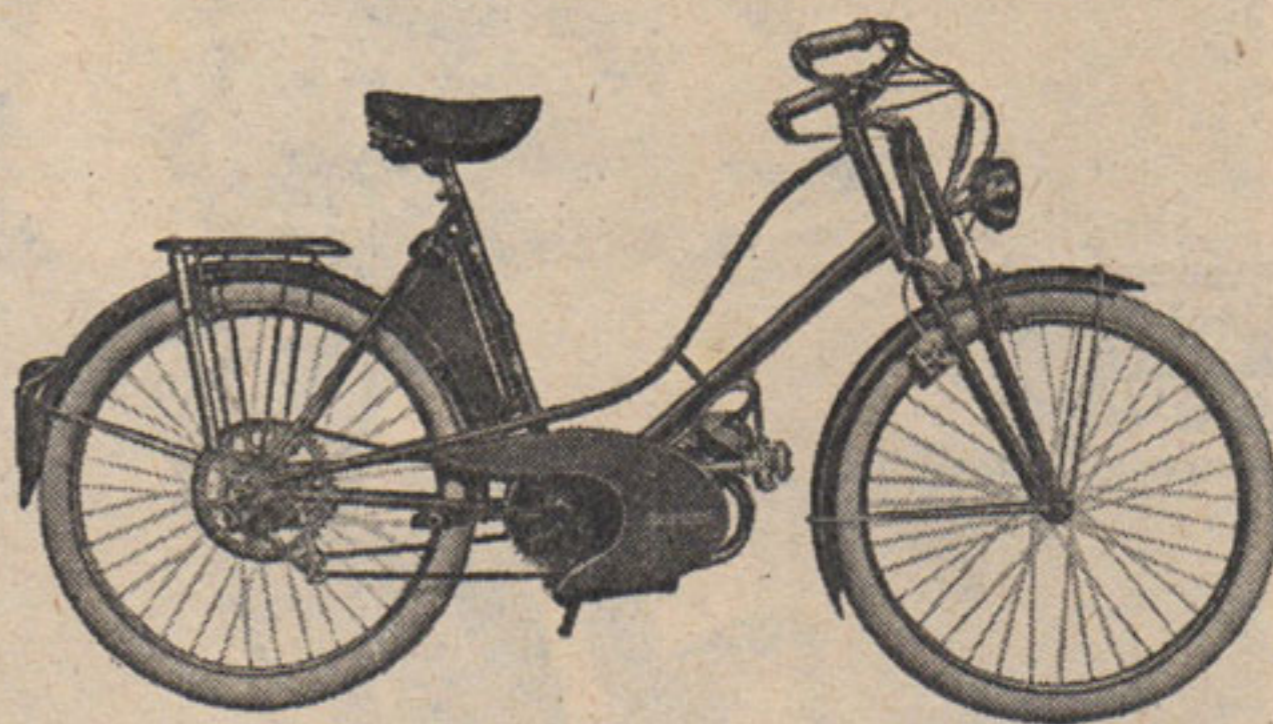


Poursuivant, avec son **ÉLÉGANT** CYCLOMOTEUR "**Motobloc**"  
la série de ses impeccables fabrications :

## VÉLOMOTEURS

**M. - 2. :** Moteur AUBIER-DUNNE,  
— 125 cmc., 2 temps —

**M. - 4. :** Moteur A. M. C.  
— 125 cmc., 4 temps —



## LA SOCIÉTÉ CENTRALE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES

Société Anonyme au capital de 90 millions de francs

14-16-18, Rue de Madrid — VICHY

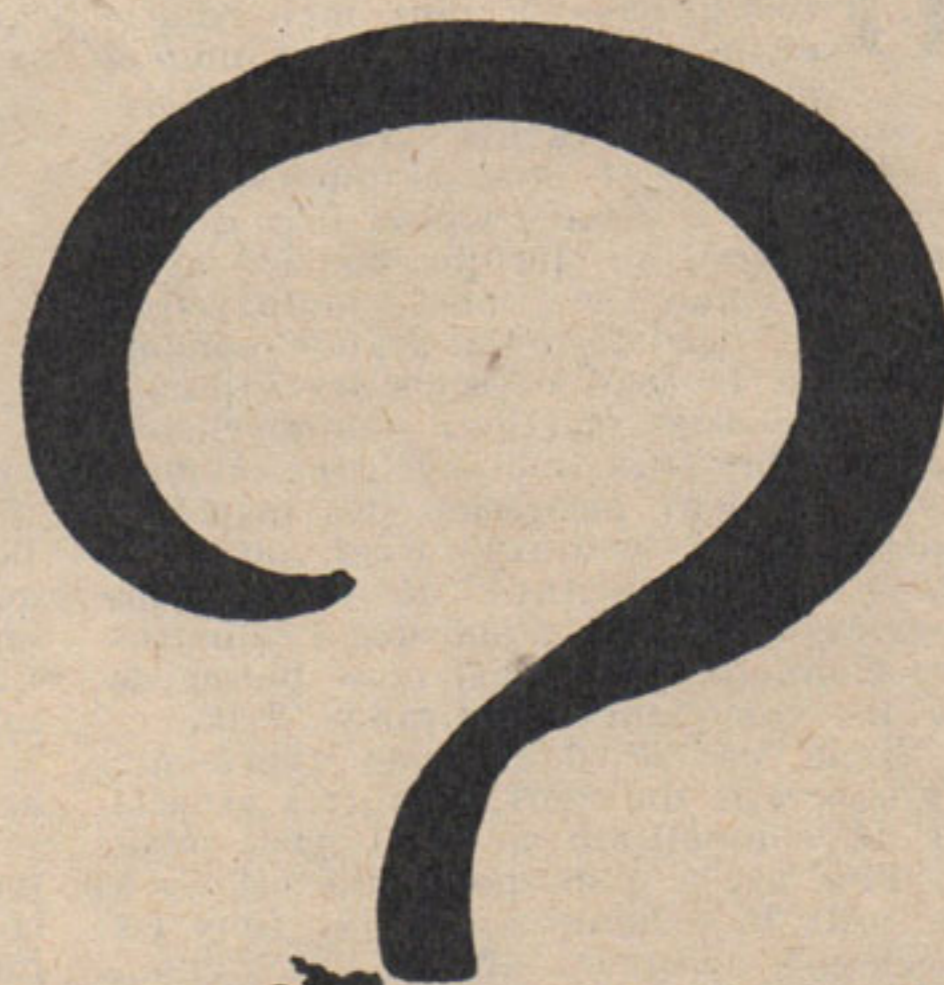
complète sa gamme et vous présente ses

Motocyclettes "**Motobloc**"

M 175: 175 cmc., 4 vitesses

M 200: 200 cmc., 3 vitesses

et



**Venez visiter le STAND 274** Tél. LEC. 77-88

HALL DU CYCLE — PORTE DE VERSAILLES

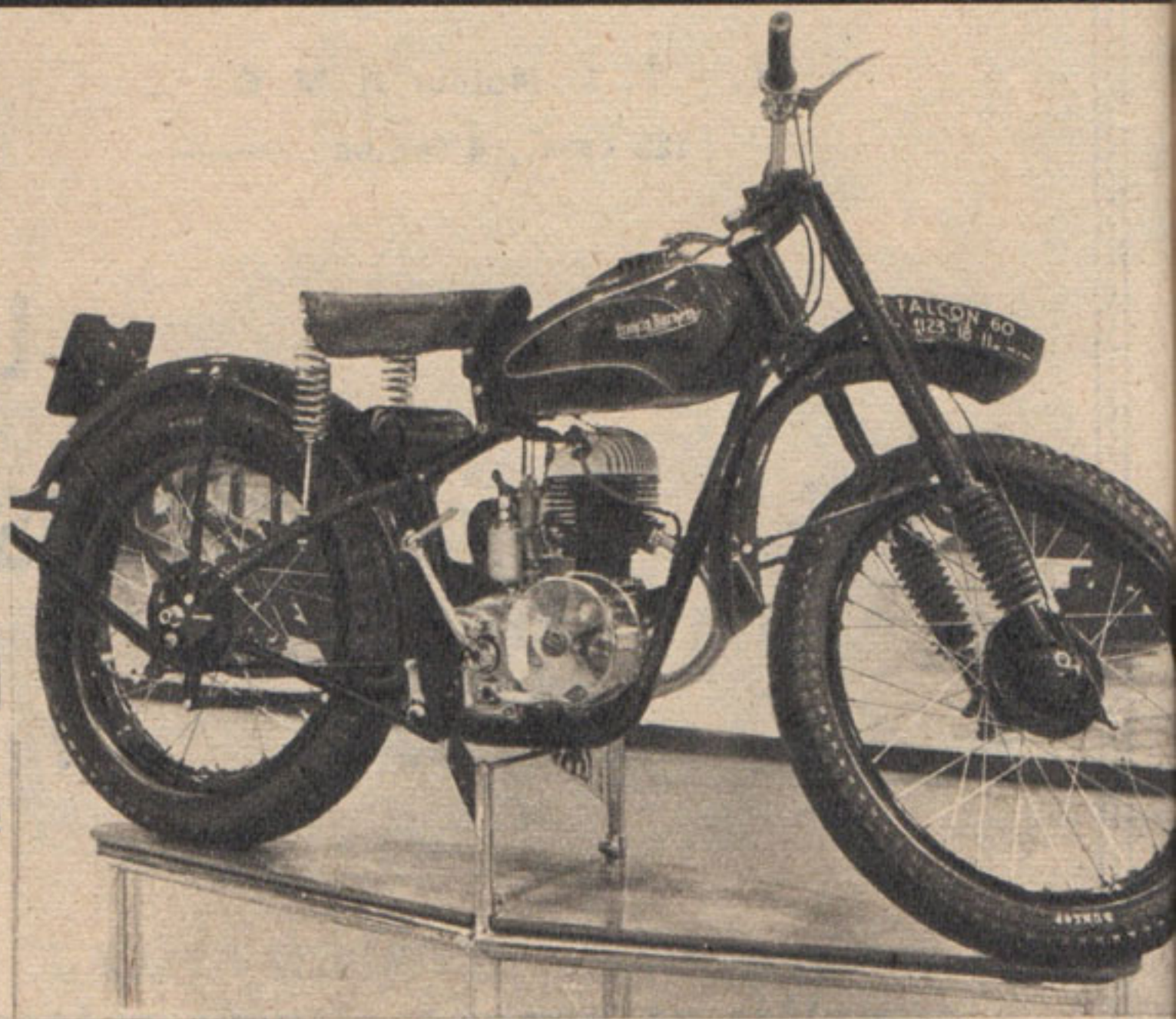
Service Exportation et Dépôt: 134, Avenue de Malakoff, PARIS-16° - Tél.: KLÉ. 69-14 et 61-80

Succursale: 105, Rue d'Italie, MARSEILLE - Tél.: LYCée 72-35

# Le Sport

## EN ANGLETERRE

J. Avery,  
une étoile  
britannique  
du « Scramble ».



La 200  
Francis - Barnett  
de Trial.  
On remarquera  
l'important  
débattement  
de la roue AV.

**O**N ne peut nier que l'Angleterre soit le pays le plus motocycliste du monde, en considérant uniquement la pratique du sport à moto. Certes les courses de vitesse d'Allemagne déplacent plus de monde qu'en Angleterre, le dernier Grand Prix d'Allemagne aurait eu quelque 400.000 spectateurs, mais le sport motocycliste subit en Angleterre la grande concurrence du football et seuls les « purs » assistent aux meetings motocyclistes. Le nombre des motocyclistes anglais ayant en leur possession des machines spéciales est effarant, c'est pourquoi dans cette multitude de mordus les services de course n'ont que l'embaras du choix (relativement) pour puiser de futurs vainqueurs de Grands Prix.

Si la course de vitesse représente l'aristocratie du sport, les autres aspects de la compétition ne sont pas négligeables et la plus populaire est sans conteste la formule « trials »; tous les week-end d'hiver offrent un choix attrayant d'épreuves de ce genre dans toute l'Angleterre, certaines étant même des « classiques » et servant à la répartition de points pour le championnat des trials.

Ces épreuves ne sont pas dangereuses, ce qui explique probablement leur popularité parmi les amateurs de compétition.

Malheureusement le trial souffre de cet excès de concurrents; ce paradoxe est expliqué par la nécessité d'avoir des machines spéciales pour se défendre dans ces épreuves: presque tous les constructeurs anglais commercialisent une machine de trial, et les « purs » qui ne peuvent entretenir deux machines se servent de leur moto de trial tous les jours et on en rencontre beaucoup sur les routes d'Angleterre.

L'analogie entre la machine de cross

et celle de trial est frappante; évidemment le moteur de celle de cross est plus poussé et la suspension arrière est obligatoire, tandis qu'en trial les machines en sont généralement dépourvues. Ceux qui ont utilisé en trial une suspension intégrale reviennent souvent au cadre à arrière rigide. Le « scramble » (terme anglais pour moto-cross et qui signifie se disputer, faire des pieds et des mains) n'a pas la même popularité que sur le continent et ne revêt pas non plus le même aspect. Chez nos amis d'outre-Manche le cross est plus bucolique et ils utilisent davantage le terrain tel qu'il est fait par la nature, trop parfois car certaines épreuves tiennent trop du « grass-track » (courses sur prairie).

Néanmoins leurs machines ne sont pas toujours des motos de trial adaptées au cross. Ariel, B.S.A., Royal-Enfield, A.J.S. et Matchless produisent de vraies machines de cross, tandis que Norton a sorti récemment une spéciale qui est un croisement de l'Inter et de la Featherbed.

Une autre forme du motocyclisme sportif rencontrée en Angleterre est le « dirt-track » ou course sur cendrée. Si ce genre d'épreuve n'a presque pas les honneurs de la presse spécialisée, il est probable que la raison est que ce sport relève davantage des jeux du

cirque, ceci dit sans idée péjorative; mais les mordus des meetings de dirt-track sont légion car il s'agit là de la supériorité de l'homme, les machines étant quasiment identiques et n'offrant d'ailleurs rien de bien intéressant au point de vue technique.

Pour fixer les idées, le dirt-track est considéré en Angleterre comme un sport d'équipe, ayant un championnat annuel et les équipes sont réparties sur trois divisions.

L'an dernier neuf équipes figuraient en première, seize en deuxième et dix en troisième division. L'équipe de Rayleigh (3<sup>e</sup> division), par exemple, formée il y a cinq ans, a bénéficié d'un stade neuf, qui ne sert qu'au dirt-track et aux lévriers (mais ces deux manifestations sont séparées) et tous les samedis soir le stade est comble.

Les grands « events » de la saison sont les rencontres Australie-Angleterre; en 1951 l'Australie a battu les Anglais par 4 victoires à 1.

Parlons argent. Pour les matches de championnat, les manches ont lieu avec quatre hommes, deux de chaque équipe; il y a seize manches et une spéciale en fin de réunion réunissant les deux capitaines. Dans chaque manche le vainqueur perçoit l'équivalent de 7.500 fr., ce qui est coquet. Les recettes pour la

réunion du Championnat du monde (individuel) furent de 24 millions! Mais 11 millions sont retenus en taxes diverses.

Il y avait 93.000 spectateurs à Wembley pour assister à ce championnat, soit en moyenne environ 260 francs par spectateur.

D'une technique en virage apparentée à celle du dirt-track les courses sur plage ont une certaine vogue et les machines sont plus orthodoxes; on y rencontre des Gold-Star et des machines de circuit. Depuis la dernière guerre le nombre d'épreuves de ce genre a considérablement diminué.

Moto-ball, courses de côte sont peu connus à de rares exceptions près et les courses sur prairies, quoique plus nombreuses, sont plutôt l'apanage des coureurs de clubs; le plus connu de ces circuits, Brands Hatch, s'étant vu récemment d'un circuit goudronné.

Chaque ville d'Angleterre à partir de 4 ou 5.000 habitants possède son club et chacun organisant plusieurs épreuves dans l'année: scramble, régularité (une des formes du motocyclisme la moins pratiquée outre-Manche), grass-track, on peut estimer que, toutes spécialités réunies, le sport motocycliste britannique représente pour un an plusieurs milliers d'épreuves.

Nous allons maintenant passer en

revue les machines de courses offertes à la clientèle et dont les performances, sans égaler les « officielles, restent néanmoins de bonne facture.

Nous donnerons plus loin un tableau avec les caractéristiques de chaque machine, afin d'éclairer les amateurs de comparaisons.

Présentée au public en 1948, la 350 A.J.S. type 7 R fut aussitôt surnommée par les connaisseurs « Boys'Racer » (racer des jeunes gens). Ce modèle devint très populaire et remporta de nombreux succès aux mains de coureurs privés.

La machine est réputée pour son confort et son aisance à piloter, ses freins, et son moteur qui semble aimer monter en régime.

Norton offre deux modèles, la 350 et la 500 Manx, qui est appelée plus familièrement « Featherbed » (lit de plume), à part la cylindrée il y a peu de différence entre les deux machines.

Le moteur Norton est certainement le monocylindre le plus connu au monde, et bien qu'annoncé tous les ans comme suranné il arrive (avec l'aide d'un nouveau cadre il est vrai) à régler spectaculairement bi et quatre cylindres.

Le modèle original d'où découle le moteur actuel remporta son premier succès au T.T. de 1931, lorsque Hunt gagna le Junior et le Senior en battant les records; le deuxième du Junior et

les deux et troisième du Senior étaient également du type précité. En 1932 une réplique-client était commercialisée, l'International, mais qui était en réalité une supersport sans grands atouts en course avec concurrents de classe.

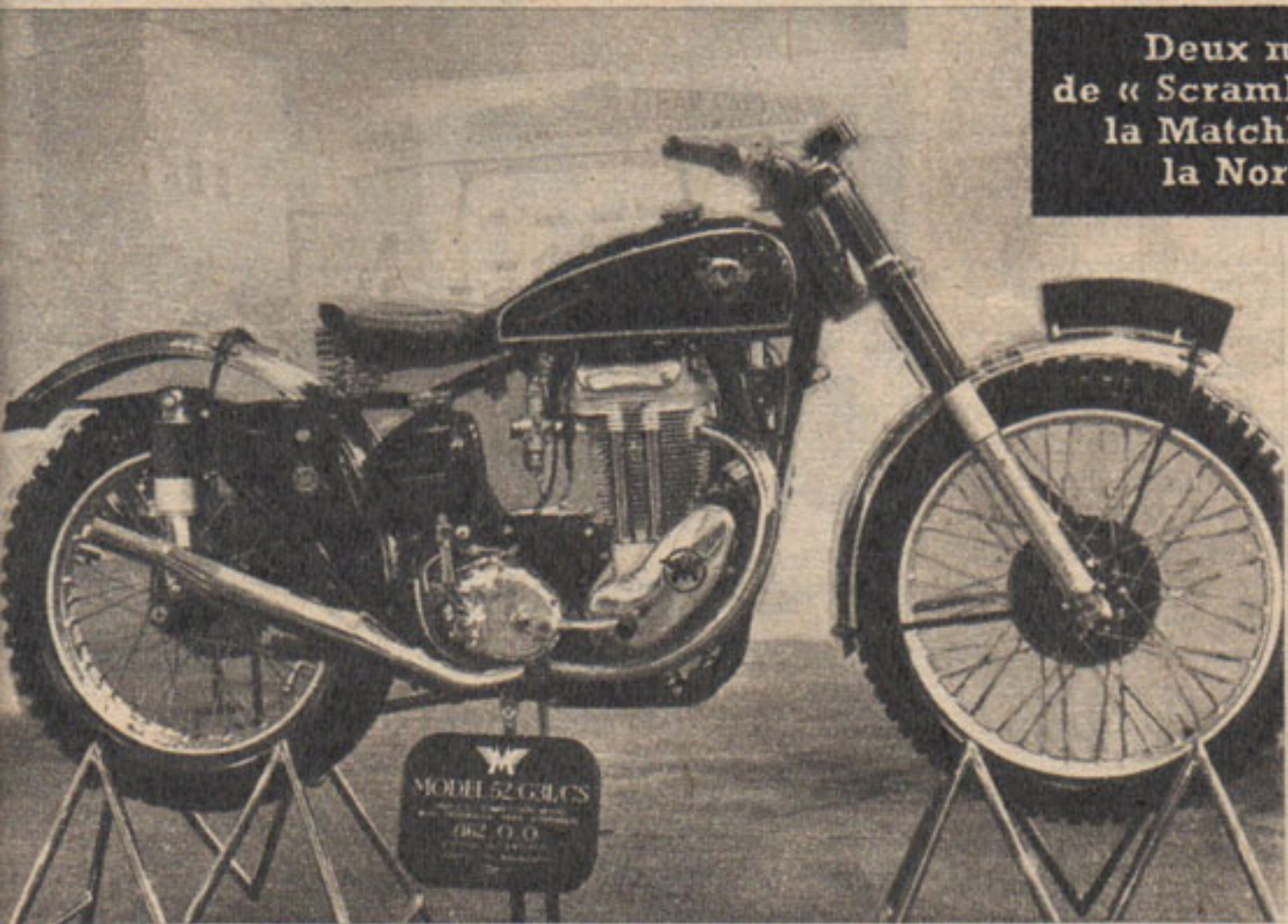
En 1936, donc, apparurent la 30 M et 40 M, appelée aussi Manx, qui suivait de très près la technique des machines officielles de la marque.

Les améliorations des unes étaient reportées les saisons suivantes sur les autres, les coureurs privés bénéficiant de ces avantages avec un léger retard sur les coureurs officiels.

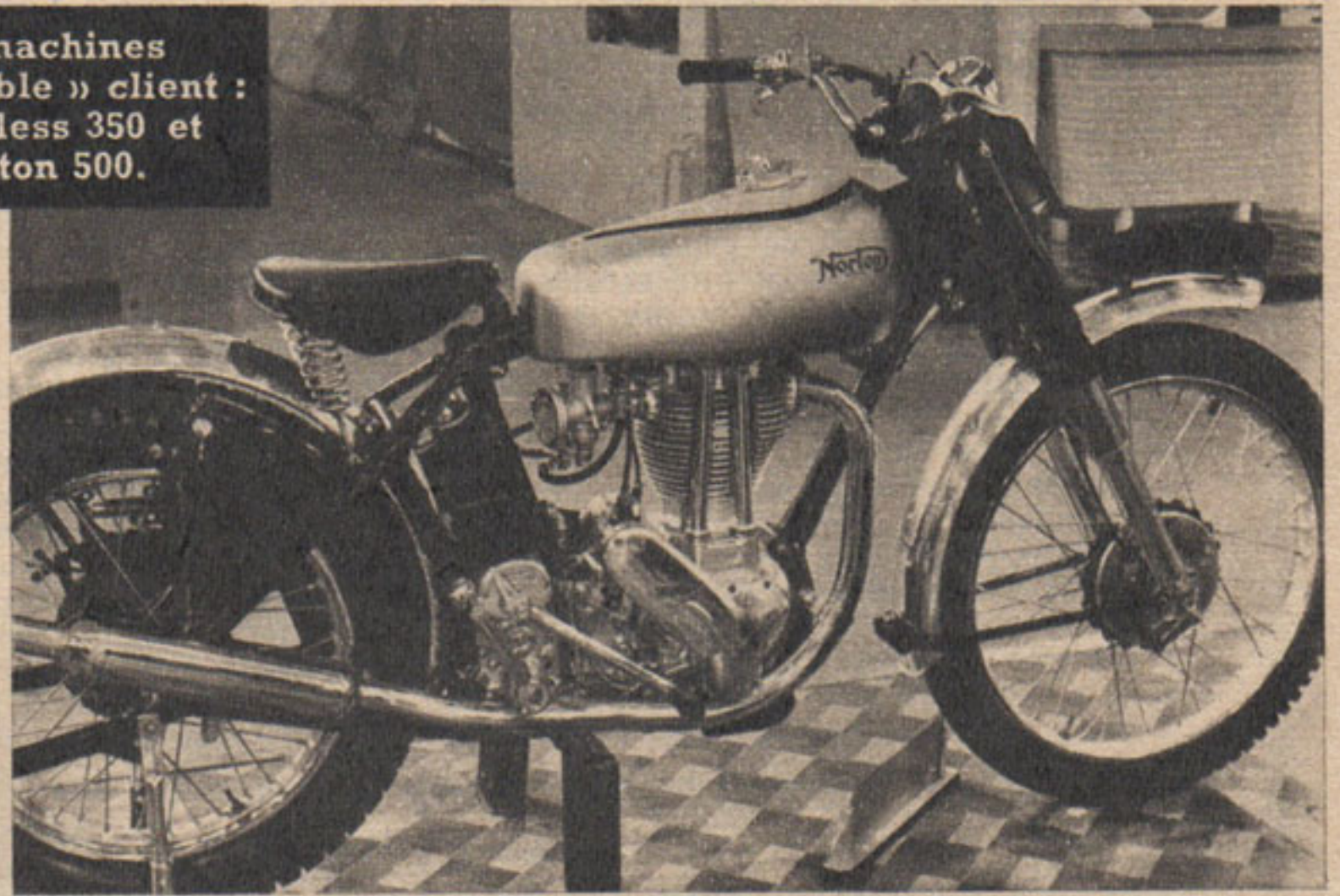
Le moteur a évidemment une excellente réputation, la solidité étant une de ses qualités majeures, avec sa facilité de bonne mise au point, et il conserve cette dernière très longtemps sans attention. Quant à l'ensemble du modèle, tenue de route et freinage sont ce que l'on doit attendre d'une machine annoncée par le constructeur comme ayant la meilleure tenue de route au monde.

Seul concurrent du Manx Grand Prix de 1946, équipé d'une Triumph, Lyons créa sensation en réglant toute une meute de Norton en menant de bout en bout, sous la pluie.

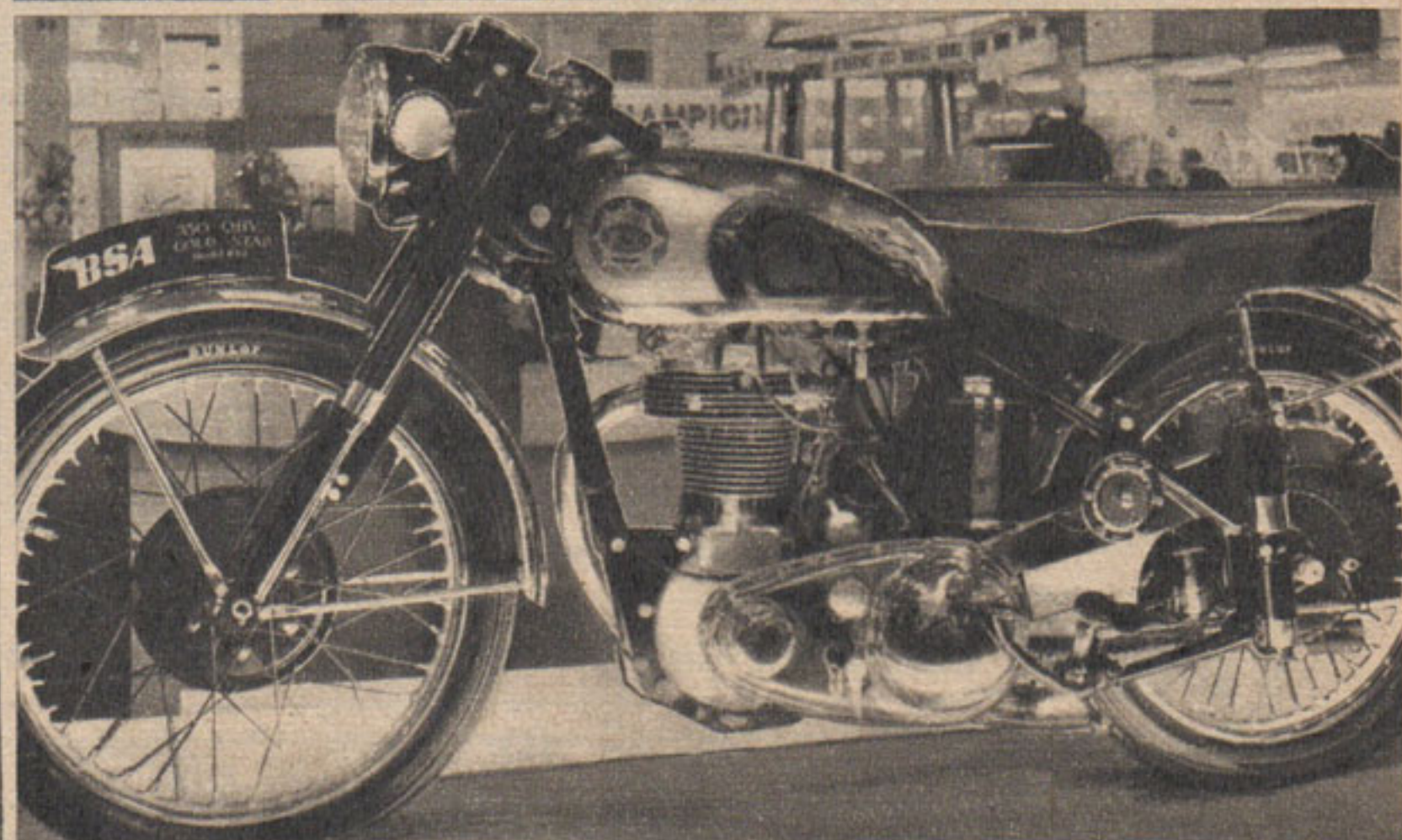
Devant de nombreuses sollicitations la Maison Triumph sortit en 1946 le modèle Grand Prix qui était une réplique de la Triumph de Lyons. En 1950



Deux machines de « Scramble » client : la Matchless 350 et la Norton 500.



Un side spécial Trial construit par Watsonian.



La 350 B. S. A. Gold-Star, très prisée des coureurs du Clubmans - T. T.

Triumph abandonna le modèle mais mit sur le marché un équipement de conversion destiné à transformer les Tiger 100 en machines de course. En dépit que la Triumph Co n'ait pas eu la prétention de sortir un super-racer, les Triumph obtinrent de nombreux succès.

D'un passé aussi remarquable que la Norton, la Velocette K.T.T. a des origines très lointaines. En fait le moteur de base est celui qui courut en 1925 et gagna le Junior T.T. de 1926 en battant le record.

En 1928 apparut la première K.T.T. client, et, comme Norton et A.J.S., la politique de la maison a été de faire suivre de très près les améliorations maison sur le modèle client. Malheureusement le constructeur a cessé sa fabrication et les Anglais ne peuvent en obtenir que d'occasion.

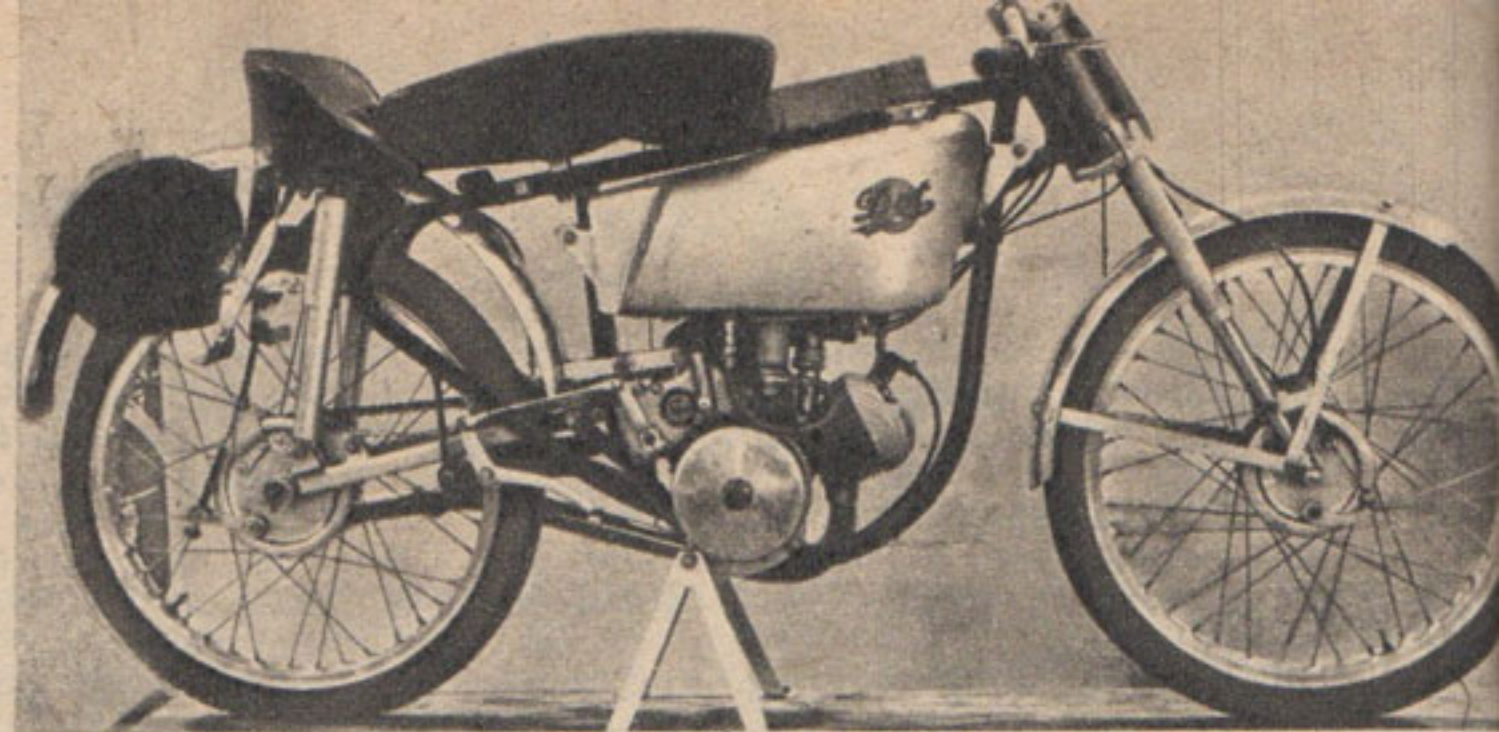
Son moteur est renommé pour sa douceur, même à grand régime; ses performances lui permettaient de lutter efficacement contre les cylindrées supérieures.

Dérivée du modèle Comet, la Grey-Flash Vincent fit son apparition en 1949, mais comme la Veloce sa construction est arrêtée, temporairement espèrent les Anglais. En 1950, au Senior T.T., Bills termina 12° sur une machine officielle mais qui était réglée rigoureusement comme les machines client. Freinage et tenue de route sont ce que Vincent a l'habitude de fournir, c'est tout dire; le moteur monte haut en régime pour un culbuté et est pratiquement sans vibrations. La machine se trouve véritablement à son aise sur les petits circuits, où les chevaux doivent être nombreux à bas régime, et l'absence de mégaphone rend la machine aisée à conduire sur de tels circuits.

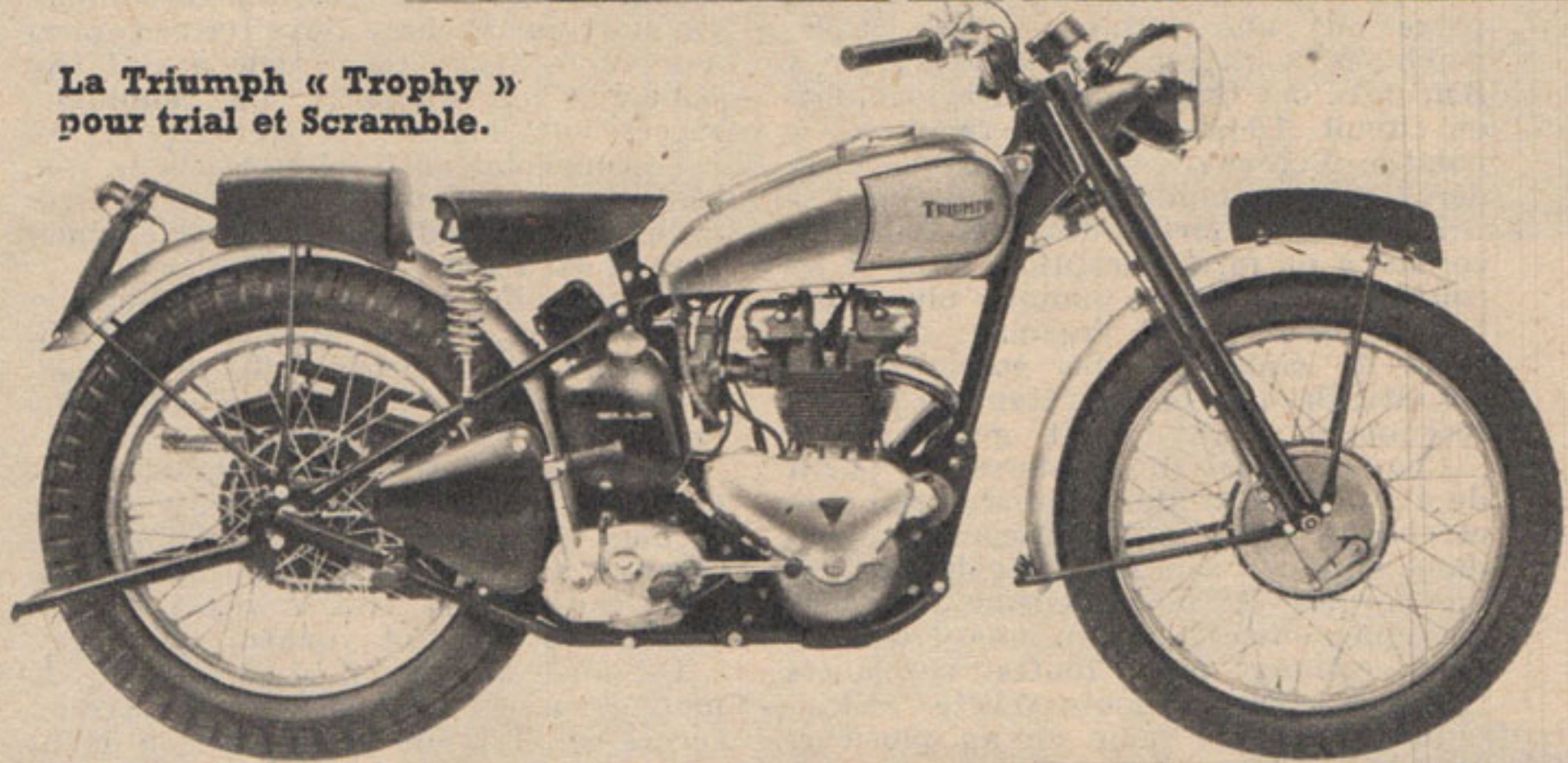
Pour les courses de moindre importance, les constructeurs offrent des modèles moins poussés, moins coûteux aussi, et qui peuvent être modifiés et utilisés pour du tourisme rapide. Certaines marques offrent des comes, des pistons, des pignons, afin de pouvoir modifier les moteurs au goût de chacun. Ces machines, que nous ne décrivons pas dans le tableau, sont celles que les Anglais appellent les Clubman's Models.

Nous avons les 350 et 500 B.S.A. Gold-Star, la 350 ayant gagné quatre fois consécutives le Junior Clubman's T.T., la 350 Douglas 90 Plus, les Norton

Un curieux 125 anglais : la « Dot », type T.T. à moteur Villiers.



La Triumph « Trophy » pour trial et Scramble.

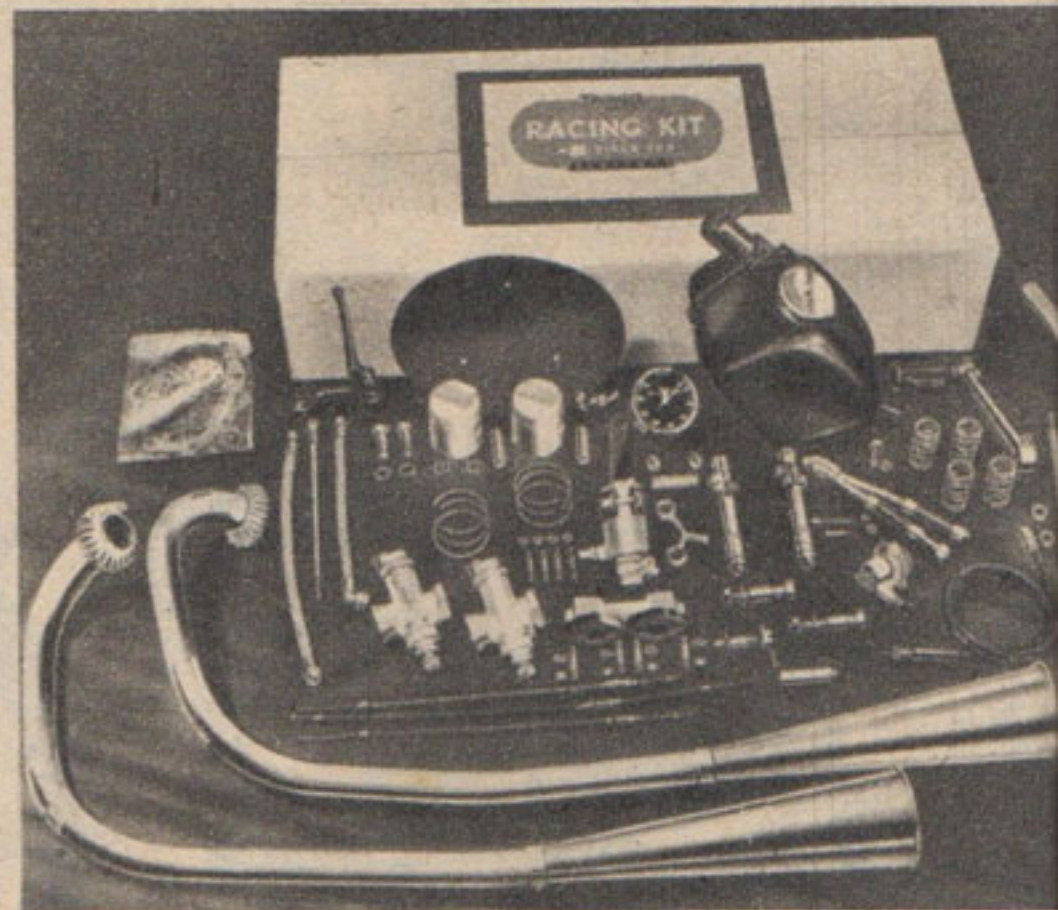


International 350 et 500, la Royal-Enfield Bullet 350, la Triumph Tiger 100 de 500 cmc.

Les meilleures performances enregistrées sur le Sulby-Mile des Clubman's T.T. 1950 et 1951 ont donné les résultats suivants et n'ont, somme toute, qu'une valeur relative.

350 cmc. — B.S.A. : 162 km. 9; Douglas : 152 km. 5; Norton : 165 km. 8.  
500 cmc. — B.S.A. : 170 km. 1; Norton : 172 km. 2; Triumph : 177 km. 8.

On voit que toute comparaison avec le sport motocycliste français est superflue; mais à notre décharge remarquons que nous ne bénéficions par des mêmes facilités pour l'obtention des machines britanniques et le prix n'est pas le même non plus. En énonçant les faits brutalement nous ne sommes que de petits garçons, et la cause réelle est la pénurie de machines de course; pour nous, Français, qui avons un palmarès éloquent d'avant et d'après la première guerre, cela est dur à constater.



L'équipement « Racing » commercialisé par Triumph.

Caractéristiques des machines de compétition « client » anglaises.

Marque	Type	Cylindrée	Alésage X Course	Rapport volumétrique Essence 80 octane	Distribution	A. O. A.	R. F. A.	A. O. E.	R. F. F.	Avance avec 80 octane	Alésage carburateur	Rapports de boîte				Réservoir essence	Réservoir huile
												1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>		
A.J.S. ....	7 R	348	74x81	9,5	1 A.C.T.	61°	44°	74°	44°	40°	28,6	1,936	1,35	1,136	1	21 l. 5	4 l. 5
Norton ...	Manx 40 M	348	71x88	8,3 avec culasse bi-métal	1 A.C.T.	57°30	60°	85°	42°30	40°	27,8	1,77	1,33	1,1	1	22 l. 5	4 l. 5
Norton ...	Manx 40 M	348	71x88	9,0 avec culasse tout alu	2 A.C.T.	60°	67°30	85°	45°30	36°	27,8	1,77	1,33	1,1	1	Featherbed 23 l. 5	4 l. 5
Norton ...	Manx 30 M	499	79,62x100	8,1 culasse bi-métal	1 A.C.T.	57°30	60°	85°	42°30	40°	30,15	1,77	1,33	1,1	1	22 l. 5	4 l. 5
Norton ...	Manx 30 M	499	79,62x100	8,6 culasse aluminium	2 A.C.T.	60°	67°30	85°	42°30	36°	30,15	1,77	1,33	1,1	1	Featherbed 23 l. 5	4 l. 5
Triumph...	Grand Prix	498-2 cyl.	63x80	9,0	Culbuteurs	30°	50°	50°	30°	42°	25,4	1,73	1,44	1,09	1	19 l.	4 l. 5
Velocette..	K.T.T.	348	74x81	8,9	1 A.C.T.	55°	65°	75°	45°		27,8	1,9	1,44	1,08	1	19 l.	4 l. 5
Vincent...	Grey Flash	499	84x90	8,3	Culbuteurs	55°	68°	73°	50°	39°	29,4	2,13	1,40	1,18	1	15 l.	3 l. 5

Voici

**Pourquoi**

*vous devez acheter*

*votre VESPA, GILERA, A.J.S., PUCH,  
MOTOBÉCANE, PEUGEOT, GUILLER,  
MONET-GOYON, JONGHI,  
SPÉCIAL MONNERET, etc., etc.*

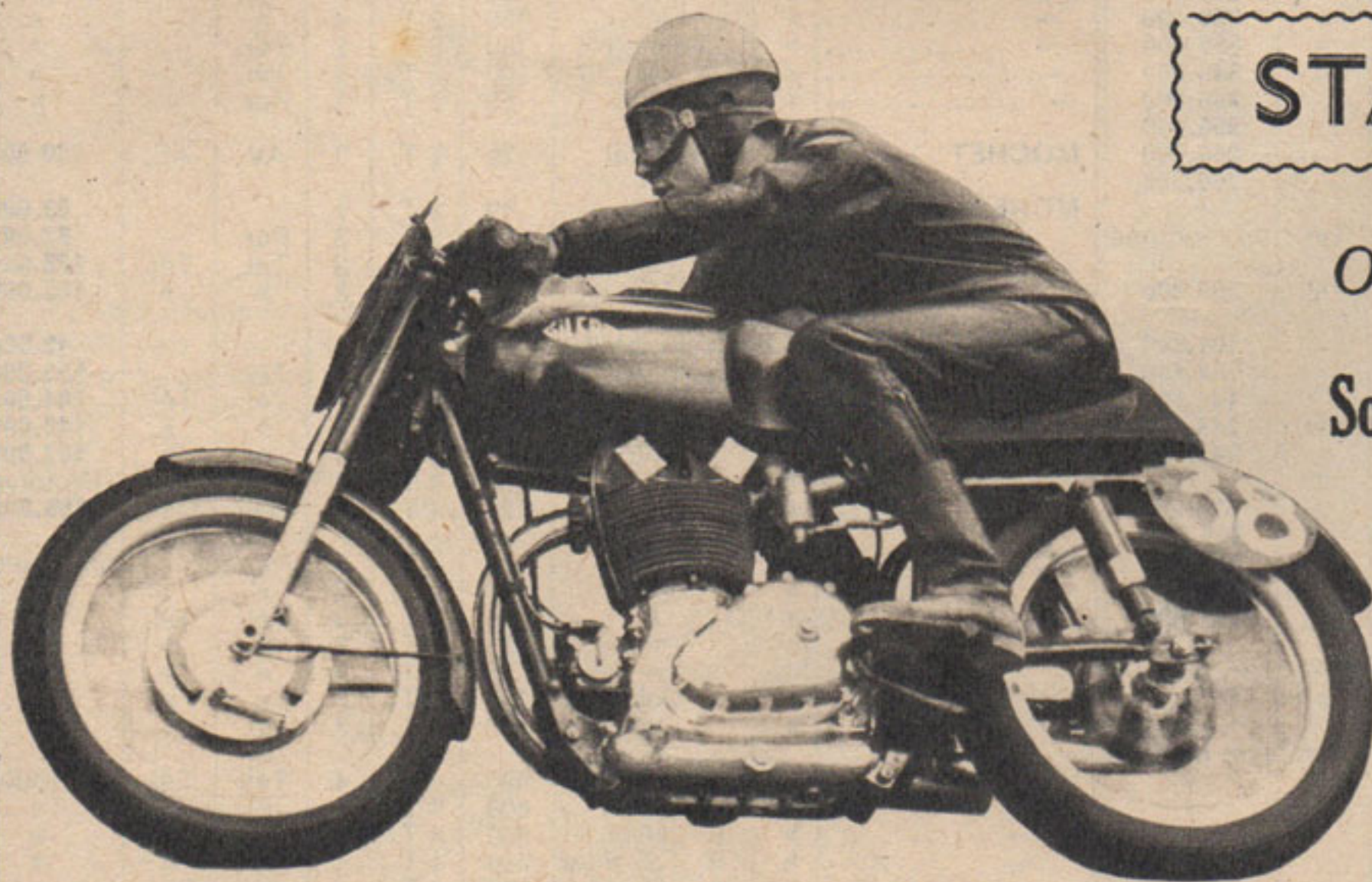


**chez G. MONNERET**

*parce qu'il est la compétence qu'on ne discute pas !!!*

*10 fois Champion de France... 147 fois Recordman du Monde...*

**STAND 253**



*ORGANISATION UNIQUE*

**Son nouvel Atelier de Réparations  
et ses 3 Magasins**

**400 Motos et Scooters  
LIVRABLES DE SUITE**

**A CRÉDIT**

**G. et P. MONNERET emploient exclusivement en compétition la célèbre chaîne italienne "RÉGINA"**

**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.**

# 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 modifications 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 compte-rendus cette nomenclature.

MARQUE	Stand	Type	Cylindrée	Cycle	Vitesses	Suspension		PRIX	MARQUE	Stand	Type	Cylindrée	Cycle	Vitesses	Suspension		PRIX
						AV.	AR.								AV.	AR.	
ALCYON	227	Cyclo 52	48	2 T.				54.200	GITANE	215	Cyclo	48	2 T.	1	Par.		59.000
—	»	VM. 25	125	2 T.	3	Par.		98.000	—	»	»	48	2 T.	1	»		55.000
—	»	» 23	125	2 T.	3	»		106.000	—	»	VM.	125	2 T.	3	Tél.		non indiqué
—	»	» 45	125	2 T.	3	Tél.	Tél.		—	»	»	125	2 T.	3	»	Tél.	»
—	»	» 21	125	4 T.	4	»		156.000	—	»	»	125	2 T.	3	»		»
—	»	VM. 21 Sp.	125	4 T.	4	»	Tél.	179.000	GNOME RHONE	18	VM.	125	2 T.	3	Tél.		
—	»	Moto 19	175	4 T.	4	»	»	166.000	—	»	»	125	2 T.	3	»	Tél.	
—	»	Moto 19 Sp.	175	4 T.	4	»	»	189.000	HELYETT	75	Cyclo	48	2 T.		Par.		55.000
AMBASSADOR	258	Moto	198	2 T.	3	Tél.	Tél.	188.000	HOFFMANN	329	VM.	125	2 T.	3	Tél.	Tél.	168.000
ARDENT	33	Sc. 52	49	2 T.	2	AV.	AR.	75.000	—	»	Moto	175	2 T.	4	»	»	189.000
—	»	» 53	85	2 T.	2	»	»	80.000	—	»	»	250	2 T.	4	»	»	241.000
—	»	Sc. Esterel	65	2 T.	3	»	»	85.000	—	»	Moto twin	250	4 T.	4	»	»	285.000
ARLIGUIE	165	VM. Sport	125	2 T.		AV.	AR.		HOREX	254	Moto	350	4 T.	4	Tél.	Tél.	non indiqué
—	»	Cyclo	50	»		Tél.			HURTU	58	Cyclo	48	2 T.	1	Tél.		non indiqué
AUTOMOTO	17	Cyclo	48	2 T.	1	Par.		54.950	JAVA	99	Moto	250	2 T.	4	Tél.	Tél.	205.000
—	»	VM. AM	100	2 T.	3	»		87.500	—	99	»	350	2 T.	4	»	»	205.000
—	»	» AD	125	2 T.	3	»		106.000	JONGHI	100	VM.	125	2 T.	3	R.T.		113.000
—	»	» ADL	»	»	3	Tél.		111.000	—	»	»	125	4 T.	4	R.T.	osc.	185.000
—	»	» AV	»	»	3	Par.	Tél.	116.500	—	»	Moto	250	2 T.	4	R.T.	Tél.	190.000
—	»	» AV	»	»	»	Tél.	Tél.	121.500	LADEVEZE	244	Panther	350	4 T.	»	Tél.	Tél.	255.000
—	»	» AVL	»	»	»	»	»	132.000	—	»	»	600	»	»	»	»	295.000
—	»	» MC	125	4 T.	3	Par.	»	135.000	—	»	Ariel	500	»	»	»	»	295.000
—	»	» MCL	»	4 T.	3	Tél.	»	145.000	—	»	»	1.000	»	»	»	»	403.000
—	»	Moto CHL	175	4 T.	4	Par.	Tél.	186.000	—	»	»	500	»	»	»	»	318.000
—	»	Moto CHLBc	175	4 T.	4	Tél.	Tél.	199.750	—	»	»	500	»	»	»	»	281.000
BERNARDET	63	Sc. Y 52	125	2 T.	3	AV.	AR.	135.000	—	»	»	500	»	»	»	»	309.000
—	»	» E 51	125	2 T.	3	»	»	135.000	—	»	»	500	»	»	»	»	265.000
—	»	» D 51	250	2 T.	3	»	»	180.000	—	»	»	600	»	»	»	»	309.000
B.S.A.	143	Moto C 10 N	250	4 T.	3	Tél.		190.000	—	»	»	350	»	»	»	»	259.000
—	»	Moto C 10 SL	»	»	4	Tél.	Tél.	210.000	—	»	»	350	»	»	»	»	259.000
—	»	» C 11 L	»	»	3	»	»	195.000	—	»	Victoria	250	2 T.	»	Tél.	Tél.	219.900
—	»	» C 11 GL	»	»	3	»	»	205.000	LAMBRETTA	101	Sc.	125	2 T.	3	Bal.	Bal.	156.000
—	»	» C 11 SL	»	»	4	»	»	215.000	M.R.	130	VM.	125	2 T.	4	Tél.		non indiqué
—	»	» B 31	350	»	4	»	»	260.000	—	»	Moto	150	2 T.	4	»	»	»
—	»	» B 33	500	»	4	»	»	280.000	—	»	Tandem	100	2 T.	2	Par.		»
—	»	» A 7	500	4 T bi	4	»	»	320.000	—	»	VM.	100	2 T.	2	Tél.		»
—	»	» A 7 ST	»	»	4	»	»	335.000	—	»	Cyclo	50	2 T.	1	Par.		»
—	»	» A 10	650	»	4	»	»	340.000	MOCHET	157	Velocar	125	2 T.	3	AV.	AR.	230.000
—	»	» M 20	500	»	4	»	»	250.000	MONET GOYON	74	Cyclo	49	2 T.	1			53.000
—	»	» M 21	600	»	4	»	»	255.000	—	»	VM.	100	2 T.	3	Par.		82.500
—	»	» M 21	600	»	4	»	»	255.000	—	»	»	125	2 T.	3	Tél.	Tél.	123.000
—	»	» M 33	500	»	4	»	»	265.000	—	»	Moto	200	2 T.	3	»	»	165.000
CSEPEL	254	Moto	250	2 T.	4	Tél.	Tél.	non indiqué	MOTOBECANE	73	Cyclo AV 3	50	2 T.	1			42.500
D.K.W.	34	Moto RT	250	2 T.	3	Tél.	Tél.	205.000	—	»	Cyclo AV 31	50	2 T.	1	Tél.		52.800
GILLET HERSTAL		VM.	100	2 T.	3	Par.		101.500	—	»	VM. D 45 S	125	4 T.	3	Tél.	Tél.	104.500
»	»	»	125	2 T.	»	»		144.100	—	»	VM. Z 46 c	125	4 T.	4	»	»	148.000
»	»	Moto	150	2 T.	3	»		144.100	—	»	Moto	175	4 T.	4	»	»	162.000
»	»	Moto Tour	250	2 T.	4	Tél.	Tél.	243.600	—	»	Moto bi	350	4 T.	4	»	»	Prototype
»	»	» Sport	250	4 T.	4	»	»	245.000	—	»	Sc.	125	4 T.	3	Bal.	Osc.	155.000
»	»	» lat.	350	4 T.	4	»	»		MOTOBLOC	274	Cyclo	44	2 T.	1	Par.		non indiqué
»	»	» lat.	400	»	4	»	»	319.000	—	»	VM.	125	2 T.	3	»	»	»
»	»	» culb.	500	»	»	»	»	315.000	—	»	»	125	2 T.	3	Tél.	Tél.	»
»	»	»	500	»	»	»	»	328.000	—	»	»	125	2 T.	3	»	»	»
DOT	254	Moto	198	2 T.	3	Tél.	Tél.	161.900	—	»	»	125	2 T.	3	»	»	»
EXCELSIOR	89	Moto	197	2 T.	3	Tél.	Tél.	non indiqué	—	»	»	125	2 T.	3	»	»	»
—	»	»	2 T.	3	»	»	»	»	—	»	Moto	175	2 T.	4	»	»	»
FAVOR	134	Cyclo	50	2 T.	3	non indiqué	non indiqué	non indiqué	—	»	»	200	2 T.	3	»	»	»
—	»	VM.	85	2 T.	2			»	NORTON	89	Moto ESD	490	4 T.	4	Tél.	Tél.	non indiqué
—	»	»	98	2 T.	2			»	—	»	» Bi 94	600	4 T.	4	»	»	»
—	»	»	125	4 T.	3			»	—	»	» 16 H	500	4 T.	4	»	»	»
—	»	Moto	150	4 T.	4			»	—	»	» 30 inter	490	4 T.	4	»	»	»
—	»	»	175	4 T.	4			»	—	»	» Manx	348	4 T.	4	»	Osc.	»
GIMA	115	VM. 2 Y	125	2 T.	4	Tél.		137.000	—	»	» Manx	498	4 T.	4	»	»	»
—	»	» 3	»	4 T.	4	»		137.000	—	»	Dominator	498 bi	4 T.	4	»	Tél.	»
—	»	» 4	»	4 T.	4	»		168.000	N.S.U.	258	Moto LOX	198	2 T.	4	Bal.	Osc.	224.000
—	»	Moto	175	4 T.	4	»		180.000	—	»	» OST	350	4 T.	4	»	»	282.000
—	»	Moto SA	175	4 T.	4	»	Tél.	198.000	—	»	» OST	500	4 T.	4	Bal.	»	313.000
—	»	» OS	175	4 T.	4	»	Osc.	Prototype	—	»	Mot. Suprême	98	2 T.	3	Bal.	»	188.000



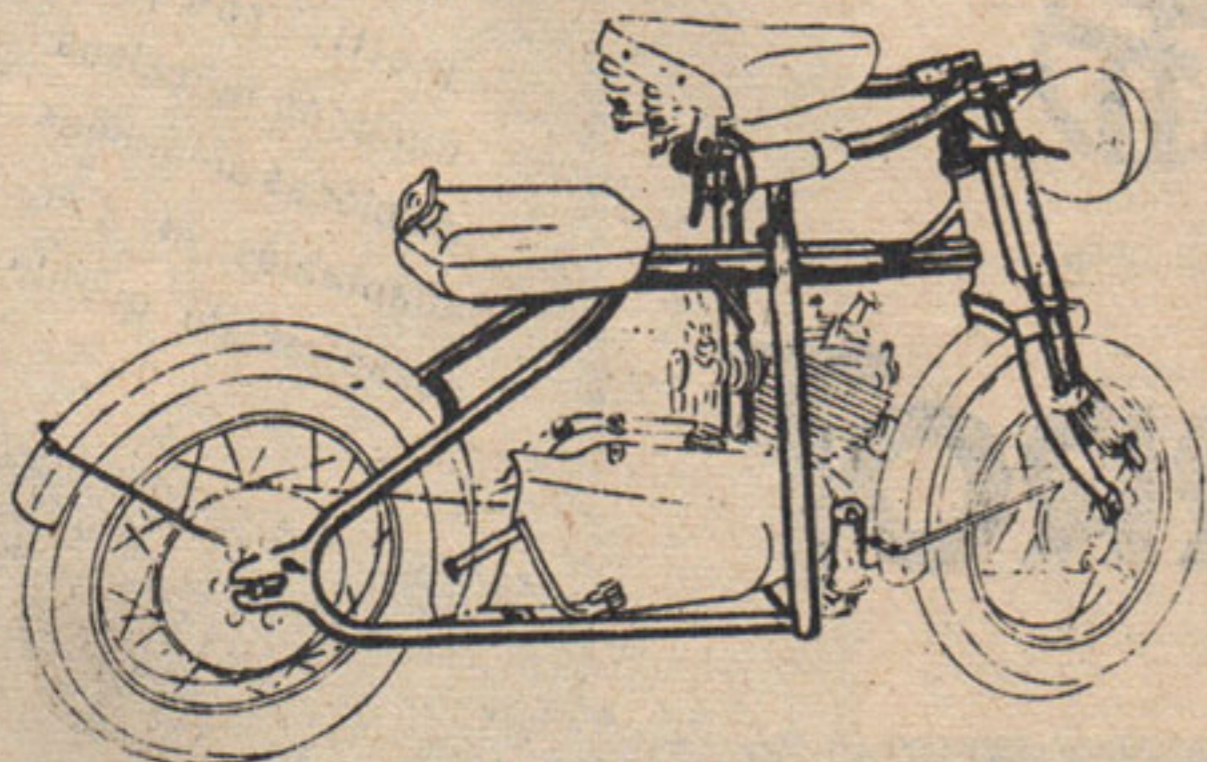
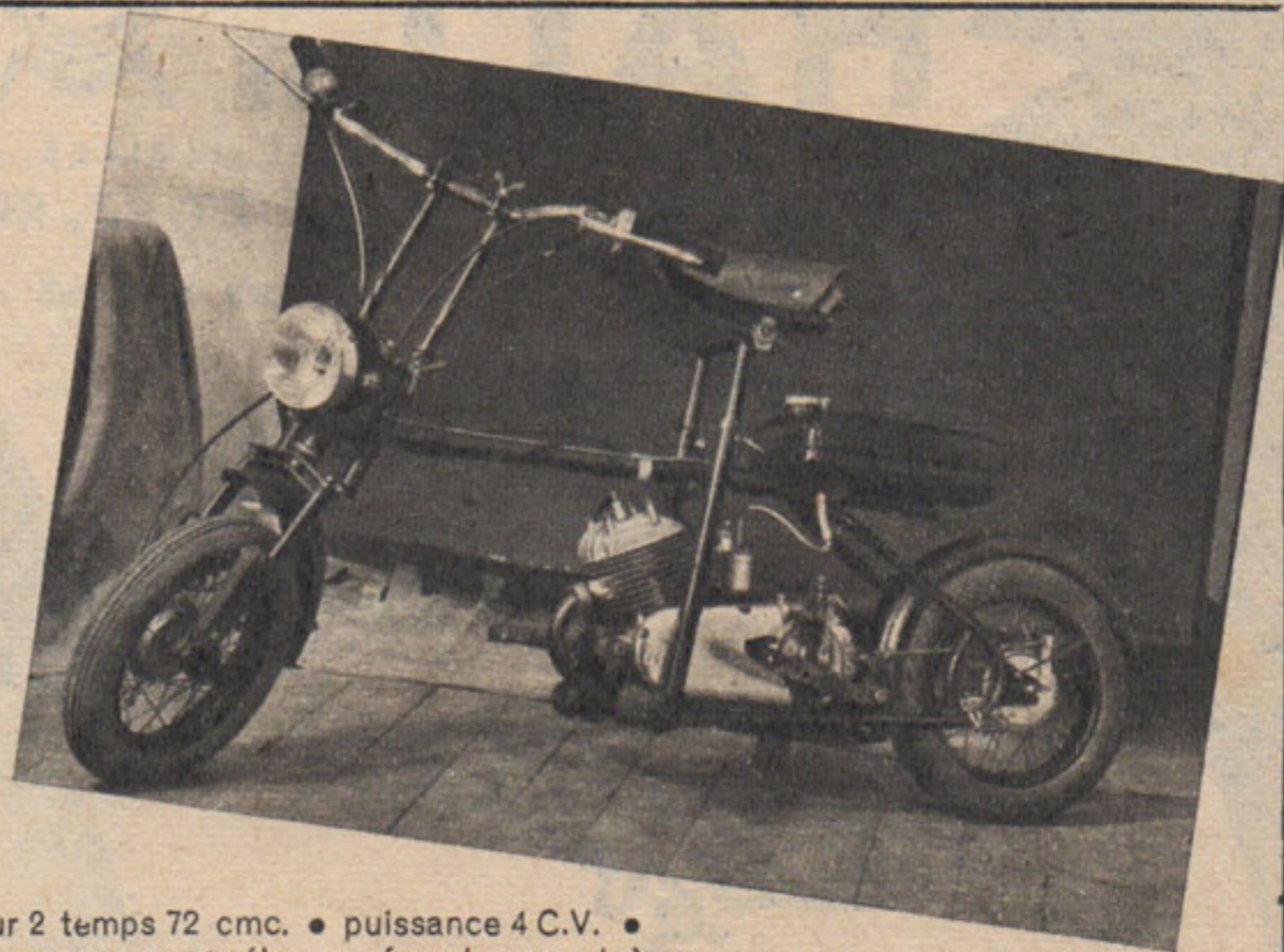
MARQUE	Stand	Type	Cylindrée	Cycle	Vitesses	Suspension		PRIX	MARQUE	Stand	Type	Cylindrée	Cycle	Vitesses	Suspension		PRIX
						AV.	AR.								AV.	AR.	
PEUGEOT	203	Cyclo	48	2 T.	1			44.500	SAROLEA	»	Moto Bi	498	4 T.	4	Tél.	Tél.	400.000
—	»	Cyclo luxe	48	2 T.	1			50.500	SPEED	226	Sc.	115	2 T.	2	Tél.	Osc.	115.000
—	»	Cyclo gr. luxe	48	2 T.	1	Tél.		53.500	SUNBEAM	143	Moto S 7	500 bi	4 T.	4	Tél.	Tél.	400.000
—	»	VM. 55 AL	125	2 T.	3	Par.		98.500	—	»	» S 8	500 bi	4 T.	4	»	»	370.000
—	»	» 55 GL	125	2 T.	»	»		105.000	TERROT	225	Cyclo	48	2 T.	1			à l'étude
—	»	» 55 GLT	125	2 T.	3	Tél.		126.000	—	»	VM.	125	4 T.	4	Tél.		146.000
—	»	» 55 CTS	125	»	»	»		130.000	—	»	Moto	250	4 T.	4	Tél.	Osc.	à l'étude
—	»	» 56 TC	»	»	4	Tél.	Tél.	156.000	—	»	»	346	4 T.	4	Tél.		189.000
—	»	Moto 176 Tc 4	175	»	»	»	»	166.500	—	»	Sc.	100	2 T.	3	Osc.	Osc.	259.000
PUCH	275	VM. TL	125	2 T.	3	Tél.		176.800	—	»	»	498	4 T.	4	Tél.	Tél.	98.500
—	»	» TL	150	»	4	Tél.	Osc.	»	T.W.N.	271	VM.	125	2 T.	4	Tél.	Tél.	163.000
—	»	» FL	125	»	»	Tél.		192.650	—	»	Moto	250	2 T.	4	»	»	233.000
—	»	» TF	250	»	»	Tél.	Tél.	218.400	TORNAX	89	Moto	250	2 T.	4	Tél.	Tél.	non indiqué
—	»	»	»	»	»	»	»	221.600	VALLEE	114	VM.	125	2 T.	4	Tél.	Tél.	157.000
—	»	VM. TFS	»	»	»	Tél.	Osc.	non indiqué	—	»	Moto	175	2 T.	4	»	»	176.000
—	»	Sc. R.	125	»	»	Tél.	Osc.	155.000	—	»	»	175	4 T.	4	»	»	211.000
RADIOR		Cyclo	50	2 T.	1			Prix	—	»	Cyclo	175	2 T.	4	»	»	190.000
—		VM.	125	2 T.	3			à	—	»	»	175	4 T.	4	»	»	190.000
—		»	125	2 T.	4	Tél.	Tél.	l'étude	—	»	»	175	2 T.	4	»	»	66.000
—		Moto	175	4 T.	3	Tél.	Tél.		—	»	Cyclo	49	2 T.	2			36.600
—		»	175	4 T.	4	»	»		VELOSOLEX	243	Cyclo	50	2 T.	1			134.300
RAVAT	47	VM.	126	2 T.	3	Par.		110.500	VESPA	206	Sc.	125	2 T.	3	R.T.	Osc.	134.300
—	»	»	125	2 T.	3	Tél.	Tél.	134.000	VINCENT	m9	Moto	998	4 T.	4	Hydr.	Osc.	non indiqué
RENE GILLET		VM.	125	2 T.	4	Tél.		120.000-4%	—	»	»	490	4 T.	4	»	»	»
—		Moto	250	2 T.	4	Tél.	Tél.	196.000-4%	ZUNDAPP	271	Moto	198	2 T.	4	Tél.	Tél.	210.000
ROYAL-ENFIELD	22	Moto	350	4 T.	4	Tél.	Osc.	279.000	—	»	»	597	4 T.	4	»	»	410.000
—	»	»	500	4 T.	4	Tél.	Osc.	330.000									
SAROLEA	153	Moto	350	4 T.	4	Tél.	Tél.	300.000									

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

# LE SCOOTER-VALISE

## « F. R. »

Production des E<sup>m</sup> François & C<sup>ie</sup>, ce scooter possède un châssis tubulaire dont la poutre supérieure est formée de deux éléments dont l'un, coulissant dans l'autre, permet par télescopage de réduire considérablement la longueur de la machine. Les montants du guidon sont également coulissants et ses branches escamotables. Ce véhicule replié est réduit à un format tel qu'il peut être transporté à bord d'un petit avion ou d'une voiture. Très léger, il peut être monté aux étages d'un immeuble et rangé dans un couloir ou un réduit.



Moteur 2 temps 72 cmc. • puissance 4 C.V. • allumage par magnéto • fourche avant à balancier • roue tirée • suspension caoutchouc Neiman • freins à tambour • vitesse 70 kmh. • prix 94.500.

Porte de Versailles - STAND 320

**FRANÇOIS & Cie**  
6, Rue St-Ferdinand - PARIS (17<sup>e</sup>)  
GALvani 75-78



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



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<sup>e</sup>)

SPÉCIALISTE DES GRANDES MARQUES FRANÇAISES

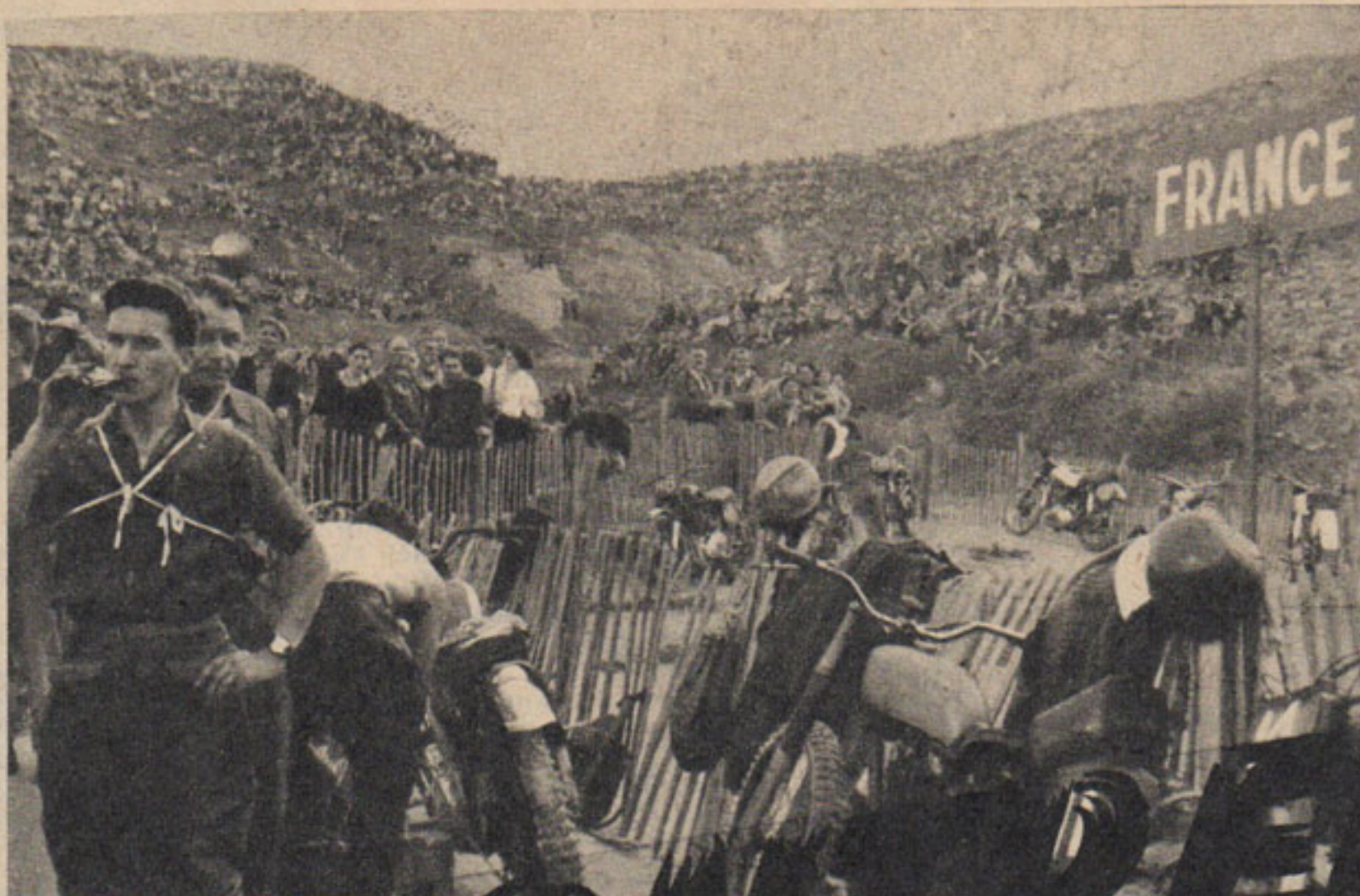


**Gueugeot**



**TERROT**

et stockiste des meilleures productions françaises de pièces détachées adaptables et d'accessoires de qualité.



# A MONTRERUIL

**DEVANT 50.000 SPECTATEURS**  
**LELOUP, 1<sup>er</sup> Champion d'Europe de moto-cross**

**A**VANT toute chose félicitons la Fédération Internationale de Motocyclisme d'avoir choisi la France, et la F.F.M. les Buttes de Montreuil pour cadre de cette 5<sup>e</sup> et déterminante épreuve du 1<sup>er</sup> Championnat d'Europe de Moto-cross. Félicitons aussi et sans réserve l'Association Motocycliste de la Seine pour son organisation magistrale... et son cran, car depuis le printemps Saint-Médard avait systématiquement mangé la grenouille du club.

Une note discordante vient cependant troubler ce concert d'éloges, car aussi invraisemblable que cela paraisse ce Grand Prix de France s'est déroulé sans la participation des

têtes de file du moto-cross tricolore : les Brassine, Charrier, Frantz, Godey, Molinari, Melioli et consorts.



Selon le programme de la F.I.M., 20 concurrents devaient être retenus pour disputer une épreuve unique sur 25 tours de circuit, totalisant 50 kilomètres minimum. Les engagements étaient ouverts à tous les licenciés internationaux, sans distinction de cylindrée (500 cmc. maximum). La seule servitude était l'emploi de l'essence pure à 80 d'octane.

Les champions étrangers avaient répondu en masse à l'appel de la F.I.M. Cinq nations étaient représentées, totalisant 27 coureurs. Parmi les grands cracks habitués des pistes européennes, on ne pouvait guère signaler que l'absence de Stonebridge, récent vainqueur à Brands'Heatch et répétons-le le forfait des leaders-ships français.

Avant de relater l'épreuve il est indispensable de rappeler quels étaient les classements au départ de cette 5<sup>e</sup> épreuve des Championnats d'Europe (étant entendu que le titre sera attribué en fin de saison au coureur ayant totalisé le plus de points sur 4 de ces 6 épreuves. Les points étant répartis comme suit : 8 au 1<sup>er</sup>, 6 au 2<sup>e</sup>, 5 au 3<sup>e</sup>, 4 au 4<sup>e</sup>, 3 au 5<sup>e</sup>, 2 au 6<sup>e</sup> et 1 point au 7<sup>e</sup>).

## CLASSEMENT DES ÉPREUVES PRÉCÉDENTES

### Grand Prix d'Italie (1<sup>er</sup> juin, Imola)

1. Mingels (A.J.S.); 2. Cox (A.J.S.); 3. Leloup (F.N.); 4. Hall (B.S.A.); 5. Van Heuverswyn (Belge); 6. Baudoin (champion de Hollande A.J.S.); 7. Ericson (Suède); 8. Danielson (B.S.A.); 9. Lînes (Ariel); 10. Mélioli (France).

### Grand Prix de Belgique (3 août)

1. Leloup (F.N.); 2. Mingels (A.J.S.); 3. Jansen (Saroléa); 4. Hall (B.S.A.); 5. Cox; 6. Van Heuverswyn; 7. Guilly; 8. Meert; 9. Pickart; 10. Frantz.

### Grand Prix de Luxembourg (10 août)

1. Leloup (F.N.); 2. Mingels (A.J.S.); 3. Meunier (Saroléa); 4. Van Heuverswyn (Saroléa); 5. Baudoin; 6. Danielson; 7. Cox.

### Grand Prix de Suède (24 août)

1. Avery (Angl.); 2. Danielson; 3. Leloup; 4. Anderson (Suède); 5. Van Heuverswyn; 6. Svesson (Triumph, Suède); 7. Meunier; 8. Granath (Triumph, Suède); 9. Nilson (Triumph, Suède).

## CLASSEMENT GÉNÉRAL

avant le G. P. de France  
5<sup>e</sup> des six épreuves  
comptant pour le titre :

1. Leloup, 24 points; 2. Mingels, 20 pts; 3. Cox; 4. Van Heuverswyn; 5. Avery, 8 pts; 6. Danielson, 7 pts; 7. Hall, 6 pts; 8. Meunier, 4 pts; 9. Jansen, 4 pts; 10. Baudoin, Anderson.

Il ressortait donc que Leloup avait en main la balle de match, que Mingels l'épouvantail belge devait jouer son va-tout. C'est dire l'âpreté de cette rencontre qui devenait au départ l'épreuve déterminante pour le titre.



Leloup, sensationnel vainqueur du G. P. de France et champion d'Europe de cross.

## LES QUALIFIÉS

Les 27 concurrents furent répartis en deux séries qualificatives qui devaient retenir les 20 concurrents ayant réalisé les 20 meilleurs temps sur 15 tours du circuit, soit 32 km.

Dans l'ordre des meilleurs temps réalisés :

Leloup (Belge), 15 tours en 33' 16" 2, meilleur tour en 2' 16"; Jansen Nick (Belge), 34' 08" 3; Avery (Anglais), 34' 15" 2; Rickman (Anglais), 34' 15" 2; Vouillon (Français), 34' 16"; Hall Basil (Anglais), 34' 30"; Thevenet (Français), 34' 31" 4; Heuverswyn (Belge), 34' 33"; Meunier (Belge), 34' 47" 3; Baudoin (Hollande), 34' 54"; Prieur (Français), 35' 00" 3; Cox (Belge), 35' 17"; Lefèvre (Français), 35' 26"; Lines Harold (Anglais), 35' 26" 2; Albertazzi (Italien), 35' 30" 3; Barrugh (Anglais), 35' 45"; Brulé Lyonnell (Français), 33' 56" à 1 tour; Batten (Belge), 34' 13" à 1 tour; Mingels (Belge), 34' 25" à 1 tour; Blat (Français), 34' 38" à 1 tour.

Signalons l'extraordinaire performance du jeune Anglais Barrugh montant une 197 cmc. D.O.T. qui se qualifia sans difficulté contre toute attente. Tous les autres avaient naturellement opté pour la grosse cylindrée.

## La course du CHAMPIONNAT D'EUROPE

Sous la falaise les 20 concurrents — 600 chevaux — sont alignés sur deux files ou plutôt imbriqués les uns dans les autres derrière la starting-gate. Faux départ dans la roue de Hall avec drapeaux rouges frénétiques et tout un chacun revient sous l'œil courroucé du directeur de course Pareski, sévère et juste comme à l'accoutumée.

On recommence, on rabaisse les rubans et c'est l'éclatement : la ruée, la bonne ! Chacun ouvre la main et lâche sa cavalerie devant, dans le tas... sans couper évite et se cramponne : ça passe, ça s'ouvre ou ça se bouche. Lines accroche Meunier et l'envoie au fossé, et déjà le départ est joué ! Jansen sort en tête de cet imbroglio. Dans sa roue Lines, Rickman, Thevenet, Leloup, Vouillon, Prieur, Mingels, Meunier, V. Heuverswyn, Avery, Baudoin, etc., prennent place au carrousel sur le tracé accordéon de la Fosse-aux-Loups comme à la parade... mais déjà la ligne se disloque : chacun entame son combat, Mingels attardé au départ remonte, Batten tombe, les autres disparaissent derrière la montée en lacets accompagnés longtemps par les clameurs.

Pour nous au parc il y a un « blanc », comme un trou de silence où chacun se concentre et attend nerfs tendus, yeux fixés sur l'éperon

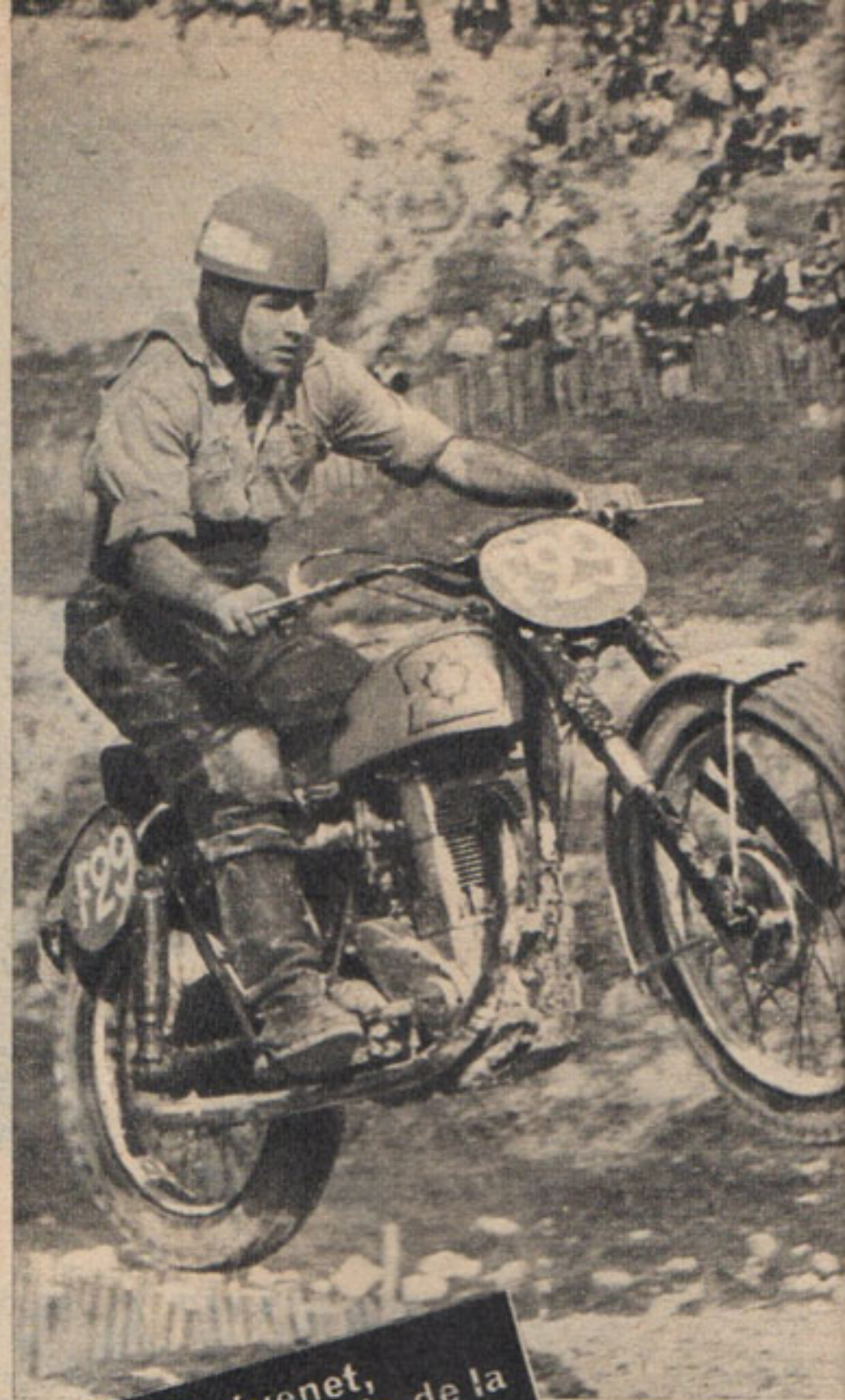
central où doit jaillir la première silhouette. La voilà, elle est jaune et ramassée, c'est Jansen ouvrant le saute-mouton par-dessus la crête frangée de foule. Suivent Lines, Rickman, le premier Français Thevenet et comme un petit jet d'eau multicolore de casques et de dossards. Il faut à nouveau attendre, ça va être le premier déboilé dans le goulet vide de la grande descente... Ça y est, Jansen y inscrit sa plongée jaune, puis c'est la trajectoire blanche de Lines et coup sur coup Rickman, le Français Thevenet et les autres dans un ordre inchangé. Mais il faudrait regarder partout à la fois, dans la descente, dans la boucle du parc officiel et déjà dans la Fosse-aux-Loups. Fosse-aux-Loups, au fait où donc était Leloup, toujours 5<sup>e</sup> et Mingels? loin, très loin, 8<sup>e</sup> devant l'Italien rouge sur sa Gilera rouge. Mais qu'est donc devenu Prieur? passé 7<sup>e</sup> derrière Vouillon me renseigne-t-on, diable, je respire, je ne les avais pas vus, ça va trop vite. L'Anglais Barrugh ferme la marche.

Le départ ainsi joué, le deuxième épisode va commencer... un épisode en 24 tableaux d'un tour que chacun mène suivant son tempérament — il y a les fonceurs, les scientifiques, les coriaces et ceux aussi qui pelotonnent. Jansen qui a, semble-t-il, définitivement décroché, accroît son avance, il sent ses principaux adversaires enfermés dans le peloton et s'échappe à tout-va. D'emblée la course semble jouée : « 500 francs sur Leloup » parie le président Bonin — « Tenu », répond le coureur Perlín, et les commentaires vont leur train. Leloup, lui, suit froidement le sien tout d'efficacité et de sûreté, il saute Thevenet en souplesse, un Thevenet derrière lequel surgit Mingels qui vient de remonter trois places. Mais Jansen augmente son avance sur Lines et fait cavalier seul. Au 1<sup>er</sup> tour Leloup passe l'Anglais et, libéré, piste ouverte, commence à chasser et, sans jamais se désunir à user mètre par mètre, tour après tour l'avance de Jansen... Sa plongée affleurante dans la grande descente est stupéfiante : c'est impeccable, impassible et semble réglé sagement, semble-t-il, un cran au-dessus de tout ce qui tourne.

Pendant cinq tours c'est le même « travail » presque monotone et au 10<sup>e</sup> tour l'avance de Jansen n'existe plus... Au tour suivant la F.N. est devant ! Leloup a pris la tête quelque part aux Trois Bosses.

Mais remonté comme un boulet, un troisième larron, Mingels, se jette à la poursuite des deux leaders en prenant des risques terribles; cavalier géant porté par un moteur colosse, l'homme mène un steeple formidable entrecoupé de sprints sur la roue arrière... Mais Leloup fuit, fonctionnaire aisé sur ce circuit d'enfer.

Au 15<sup>e</sup> tour Leloup a mis toute la ligne droite (du sommet de la grande descente au virage du parc des coureurs) entre lui et Jansen, que Mingels rattrape à tombeau ouvert. Coup de théâtre, Mingels s'arrête et abandonne sa machine. Nous apprendrons



Thevenet, meilleur Français de la rencontre.

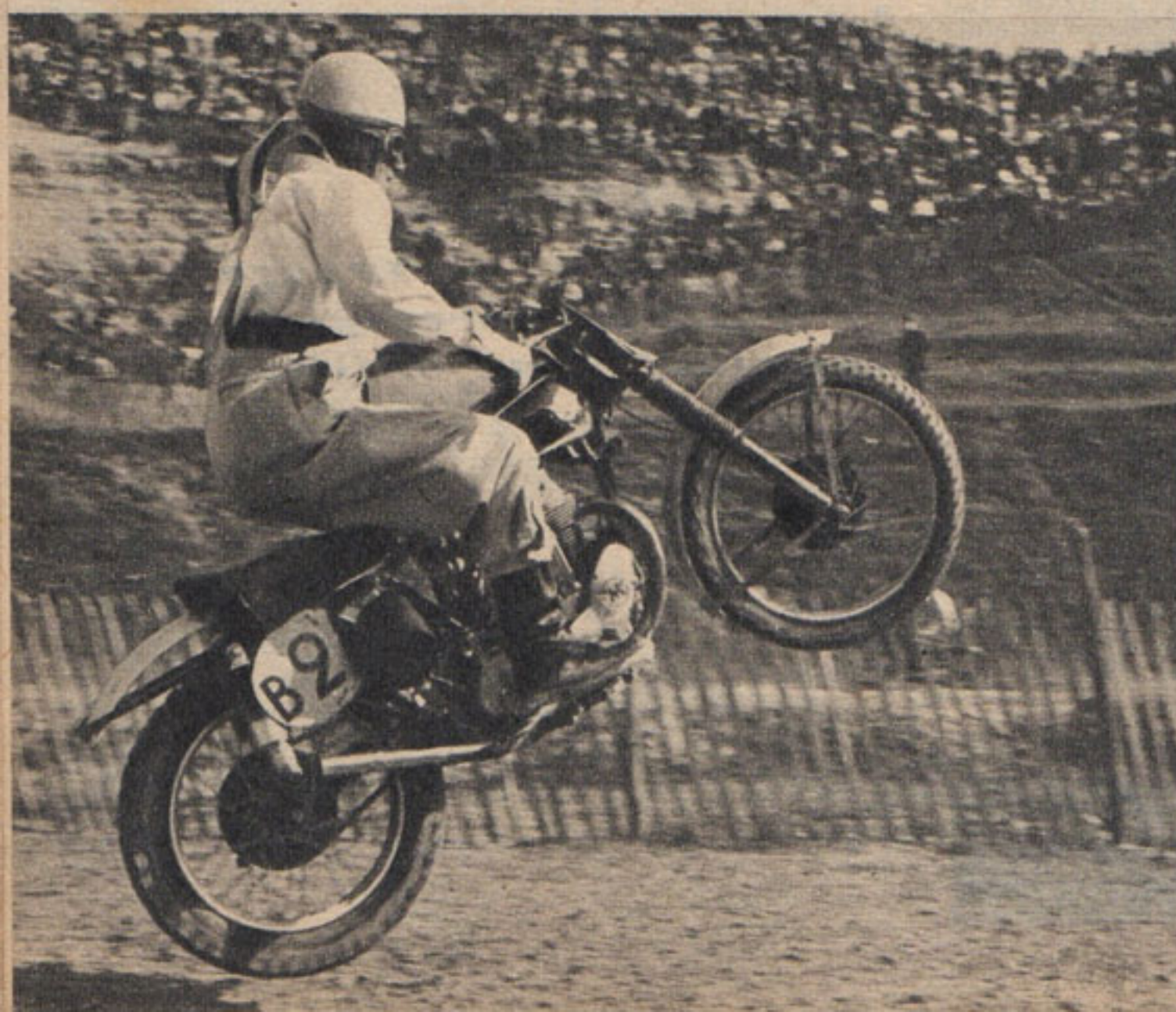
plus tard qu'il a cassé sa chaîne primaire. C'est fini, il reste 9 tours mais la course est jouée; et déjà Leloup commence à doubler le peloton (au 19<sup>e</sup> tour il prend 1 tour à Lines alors en 6<sup>e</sup> position).

Mais pendant ce temps que s'est-il passé derrière les leaders? Rickman est tombé au 5<sup>e</sup> tour, passant de la 4<sup>e</sup> à la 14<sup>e</sup> place; Basil Hall qui remontait très fort a cassé son cadre et s'est retiré également au 5<sup>e</sup> tour, alors qu'il était 11<sup>e</sup> après avoir gagné 5 places.

Le Britannique Avery, lui, a fait une remontée sensationnelle et continue au forcing prenant tous les risques et passe 3<sup>e</sup> au retrait de Mingels.

Mais où en sont les Français?

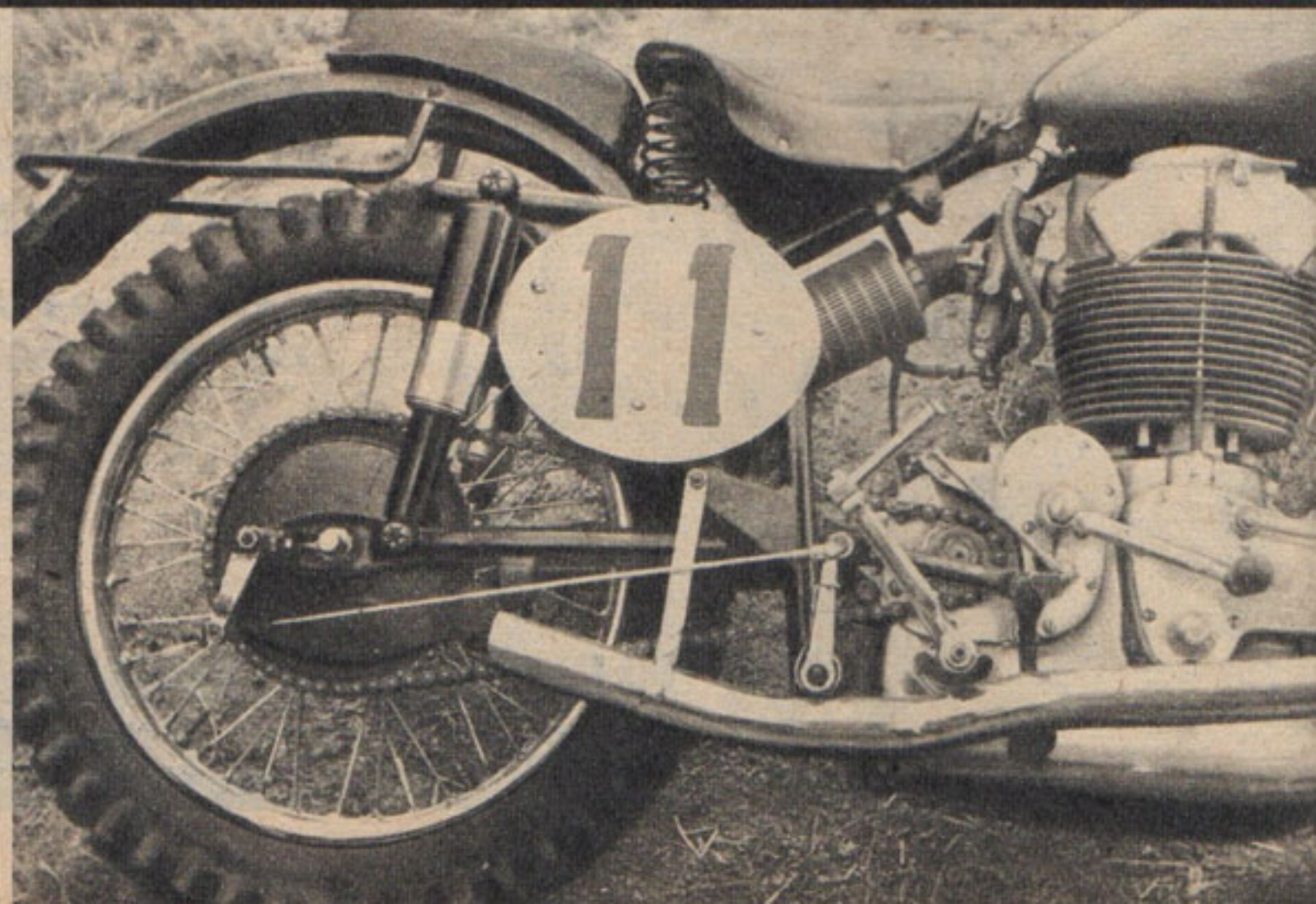
Thevenet parti 4<sup>e</sup> n'a cédé qu'à Mingels et qu'à Avery et, étant donné la chute de Rickman au 5<sup>e</sup> tour reste en 6<sup>e</sup> position jusqu'au 9<sup>e</sup> tour où il est passé par le Belge V. Heuverswyn, puis au tour suivant par le champion de Hollande Baudoin, lorsqu'il

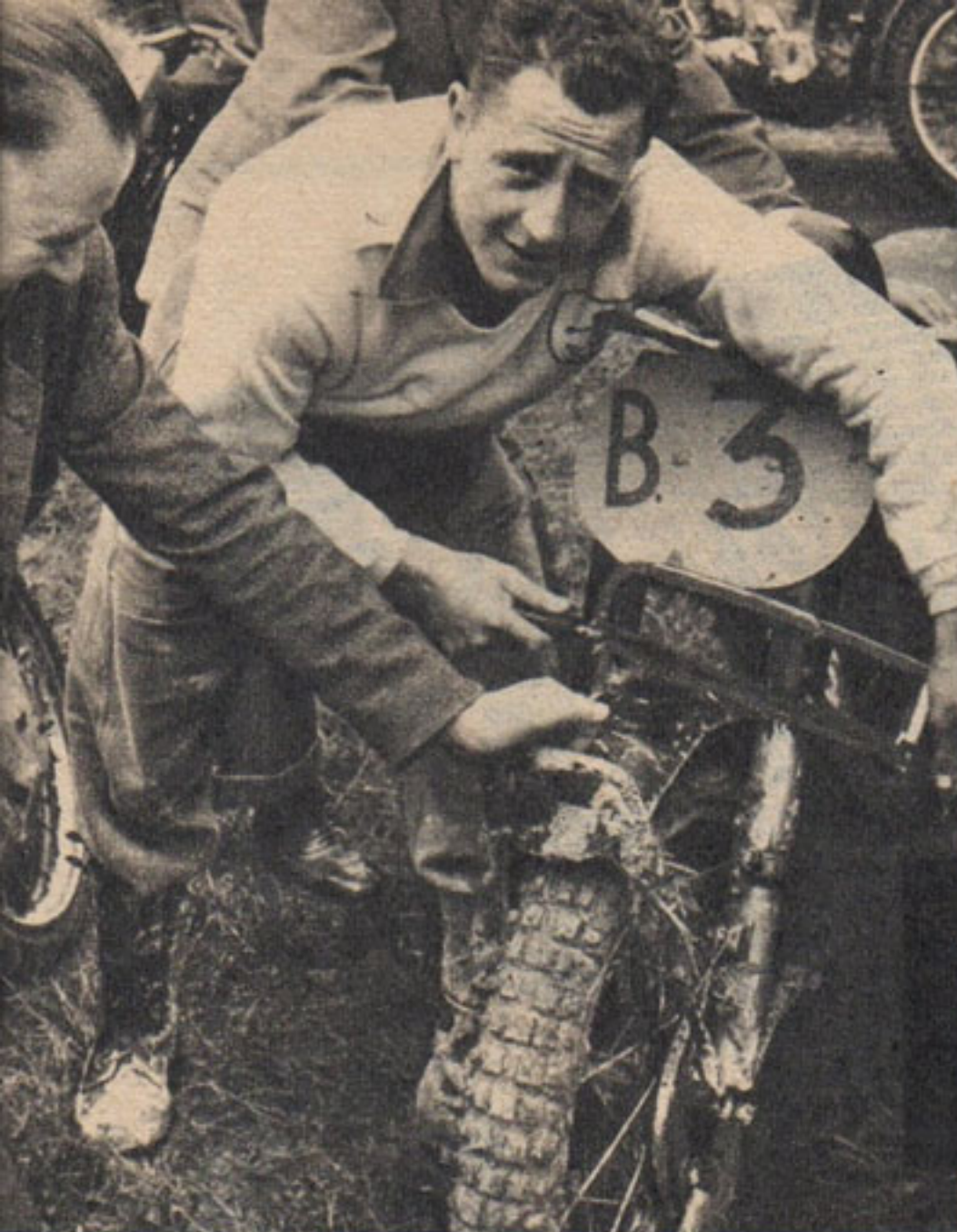


Une belle attitude de Mingels.



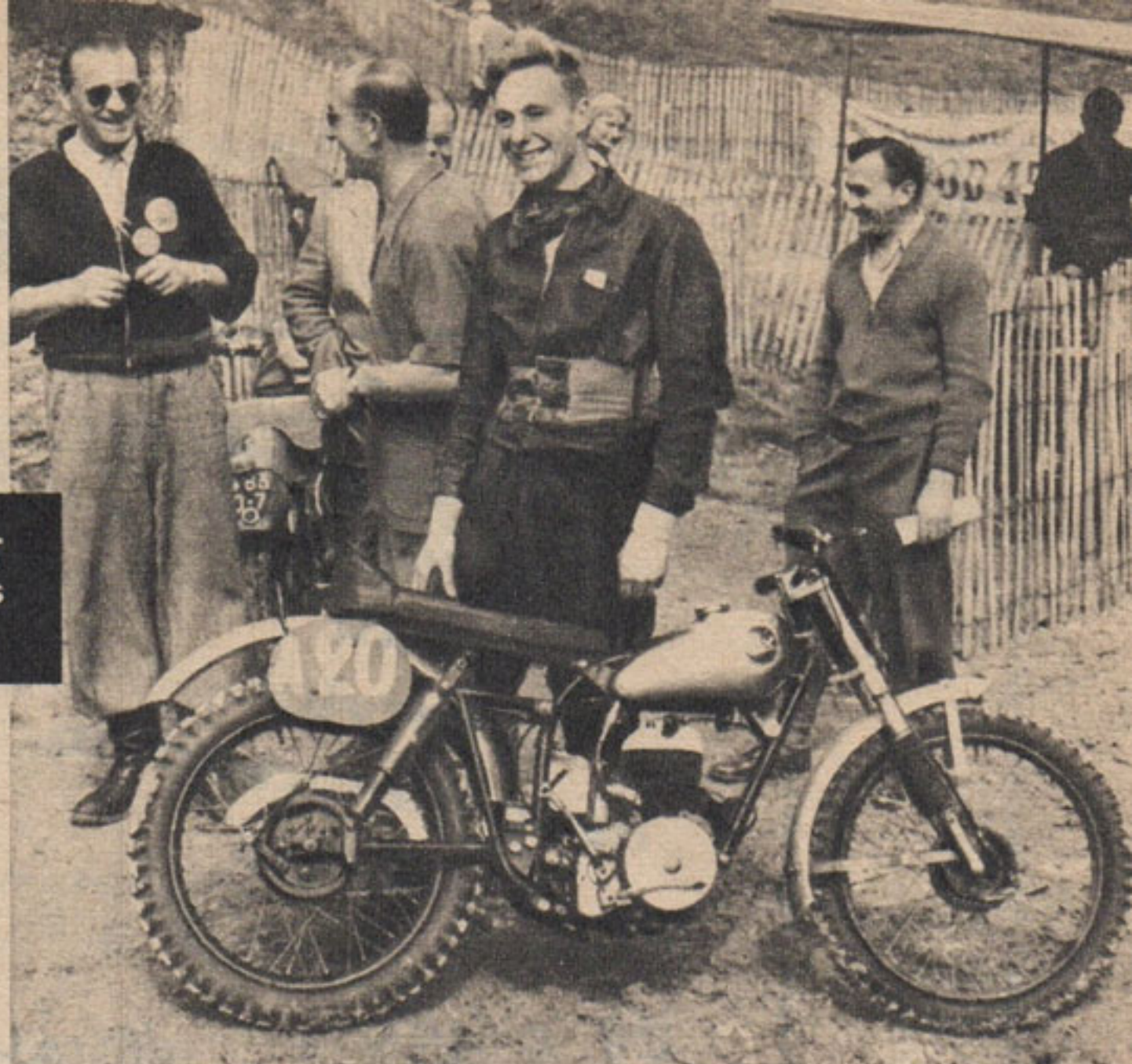
La 500 Gilera de cross.





La 200 DOT de l'Anglais Barrugh.

A l'entraînement, la boue avait contraint Jansen à des mesures extrêmes.



chute sur le nouveau circuit. Il terminera 8<sup>e</sup> et 1<sup>er</sup> des Français.

Vouillon, parti 6<sup>e</sup>, a perdu 5 places dans les premiers tours, puis revient en 9<sup>e</sup> position au 8<sup>e</sup> passage derrière Baudoin après avoir repassé Cox, mais sa poignée de débrayage se détache et tombe dans sa roue, il doit s'arrêter pendant près de 10 tours pour réparer; c'est fini pour lui.

Prieur, parti 7<sup>e</sup>, s'incline au 1<sup>er</sup> tour devant Mingels puis amorce une superbe remontée le ramenant à la 7<sup>e</sup> place derrière Theveney, mais il crève, rentre au parc, change de roue en 4 minutes mais perd 3 tours — pas de chance Gaston, ça y allait pourtant à la manœuvre!

Brulé parti avant-dernier n'a cessé de remonter et termine 10<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> des Français.

Lefèvre mal parti (18<sup>e</sup>) et assez mal outillé termine 12<sup>e</sup>, ce qui est tout simplement magnifique pour un national en si haute compagnie; disons en franchise qu'il n'a cependant pas manifesté son mordant coutumier, l'habitude des grandes compagnies lui manque encore.

Blat parti 15<sup>e</sup> termine 13<sup>e</sup> après une course courageuse et régulière.

Une mention spéciale revient à l'extraordinaire Anglais Barrugh et à sa non moins extraordinaire 197 cmc. Parti dernier, ce qui était fatal étant donné son handicap de puissance, il termine 9<sup>e</sup>; au 3<sup>e</sup> tour il avait déjà rattrapé 4 places! Cela tient à sa fougue dans la descente, à sa virtuosité de vireur, à la maniabilité et à la légèreté de sa machine pesant tout juste 100 kilos; mais malgré ces « explications » cela tient surtout de l'incompréhensible.

L'Italien Albertazzi sur sa formidable Gilera bourre sur son moteur et se démène comme un diable avec un seul coulisseau suspension. Il est quelque peu dépassé par les événements et par... ses chevaux, mais fait une course plus qu'honorable en ce lot si relevé.

..

En marge de l'épreuve des Championnats d'Europe, la course nationale a révélé un nouveau venu de grande classe dont on entendait d'ailleurs parler depuis le printemps: le jeune champion de Bretagne Aziani, sur Saroléa. Pour son entrée à Montreuil il surclassa tous les chevronnés des Buttes. Derrière lui le Parisien Bourgeois consolida brillamment sa prochaine promotion internationale. Belle course de Jacquemin, du Moto-Club de Meaux; de Brocherieux, malchanceux; de Legrand, sur sa spéciale Mazoyer, seule

500 cmc. d'obédience française; et de Cathelin, toujours en verve sur sa 350 cmc.

..

Voilà donc un raccourci de ce Grand Prix de France, 5<sup>e</sup> épreuve des Championnats d'Europe, qui battit tous les records... Record de la nouvelle piste par Leloup, l'incontestable meilleur motocrossman 1952, en 2' 05", record d'affluence depuis l'avènement du moto-cross en France: 50.000 personnes, qui dit mieux! Record aussi de fraternité sportive motocycliste.

Le Grand Prix de France clôture en apothéose une saison systématiquement contrecarrée par le mauvais temps et confond les détracteurs intéressés et les jaloux qui déjà sonnaient le glas du moto-cross, grand remueur de foule.

R. MOUCHET.



Aziani, révélation de l'épreuve.

## RESULTATS DU CONCOURS "MOTOCYCLES"

Kilométrage exact: 94 km. 45 m. 10 cm.

### LISTE DES 12 PREMIERS GAGNANTS

1<sup>er</sup> E. Malligand, Cusset (Allier), 94 km 52 m 80 cm, gagne la 125 Vallée. — 2<sup>e</sup> F. Roger, Neudin-les-Béthune (P.-de-C.), 94 km 23 m 10 cm, gagne le cyclomoteur A.G.F. — 3<sup>e</sup> J. Aylies, Auch (Gers), 94 km 68 m 52 cm, gagne un moteur Le Poulain. — 4<sup>e</sup> J. Bertola, Cannes (A.-M.), 94 km 11 m. 20 cm gagne une paire de sacoches cuir. — 5<sup>e</sup> à identifier. 94 km. 100 m. 5 cm, gagne une combinaison Macombynn. — 6<sup>e</sup> B. Garry, de Laval (Mayenne), 94 km. 102 m. 7 cm., gagne un pare-chocs E.K.A. — 7<sup>e</sup> P. Garrigues, de Visan (Vaucluse) 94 km. 102 m. 82 cm, gagne un pare-chocs standard E.K.A. — 8<sup>e</sup> G. Cavois, Compiègne, 94 km 230 m 20 cm, gagne un pare-chocs de vélomoteur E.K.A. — 9<sup>e</sup> E. Grand, Fertans (Doubs), 94 km 230 m 40 cm, gagne un siège AR. Mérat. — 10<sup>e</sup> J. Lefèvre, Beaulon (Allier), 94 km 255 m 65 cm, gagne une selle Mérat. — 11<sup>e</sup> H. Gandy, Ruy (Isère), 93 km 785 m 81 cm, gagne un guidon luxe Saker. — 12<sup>e</sup> A. Fraisse, Romainville (Seine), 93 km 782 m 47 cm, gagne une paire de sacoches Braun.

La suite du classement dans notre n<sup>o</sup> du 15 octobre.

### IDENTIFICATION DES PHOTOS

Photo 1. Terrot.  
— 2. Puch.  
— 3. Speed.  
— 4. Motobécane.  
— 5. Gima.  
— 6. Peugeot.

N<sup>o</sup> 77

Photo 1. B.I.M.A Peugeot.  
— 2. René Gillet.  
— 3. Bernardet.  
— 4. Victoria.  
— 5. Triumph.  
— 6. B.S.A.

N<sup>o</sup> 78

### ORGANES ET ACCESSOIRES

Compte tenu de l'abondance de nos chroniques, nous n'avons pu inclure dans ce numéro du Salon la présentation des nouveautés concernant les organes et accessoires.

Notre prochain numéro de compte rendu réservera une large part à ce domaine, toujours fertile en nouveautés ingénieuses et pratiques.

N.D.L.R.

une  
technique  
éprouvée  
au  
service  
de la motorisation  
légère

# BLOC MOTEUR... LAVALETTE

49 & 65 cc à 3 vitesses  
préselectives avec ou sans kick pour

CYCLOMOTEUR  
SCOOTER LEGER  
MOTORETTE



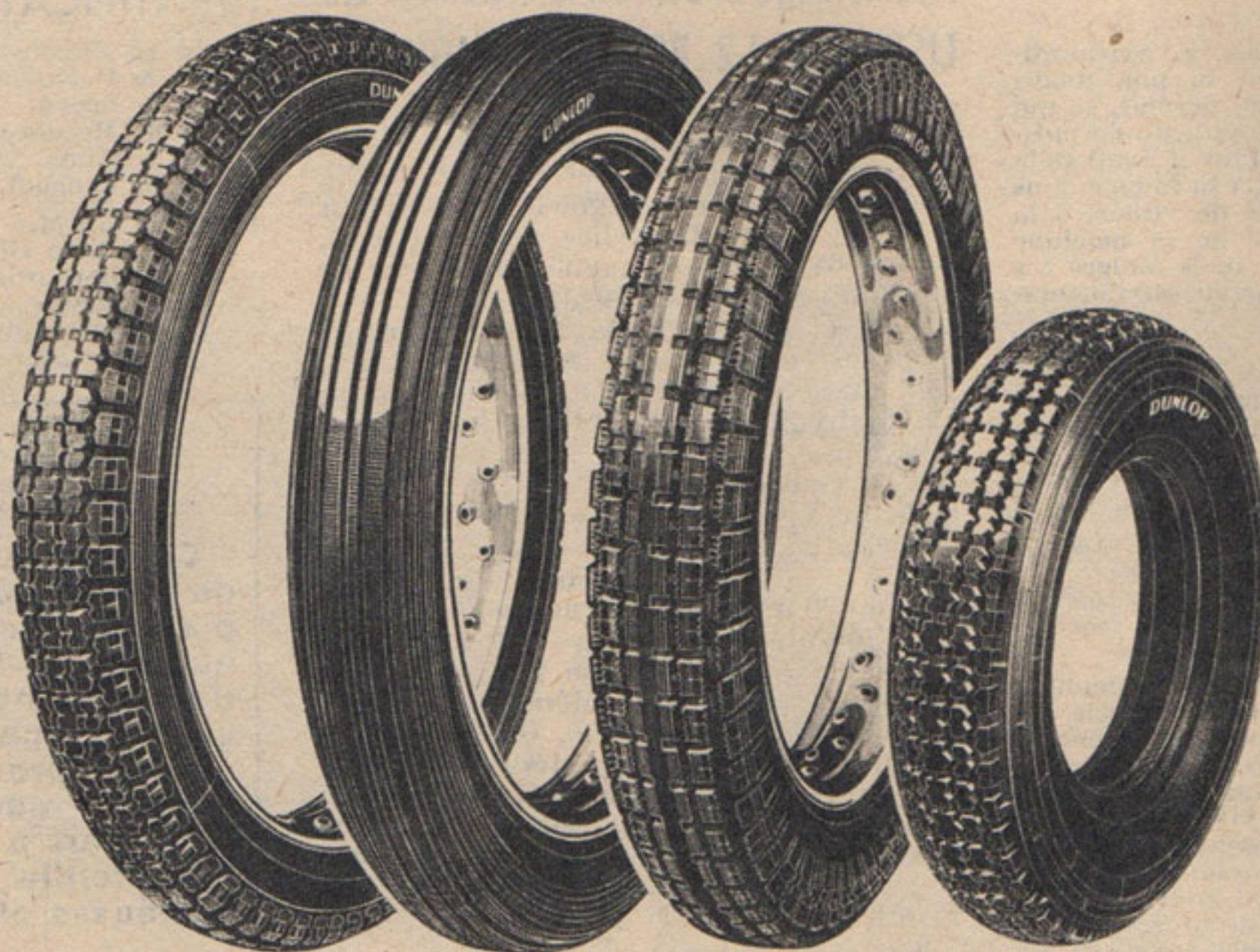
SALON DU CYCLE - STAND 139

TRIPORTEUR

J. Pernot

32 AVENUE MICHELET SAINT-OUEN TÉL. MON. 99-60

# PNEUS DUNLOP



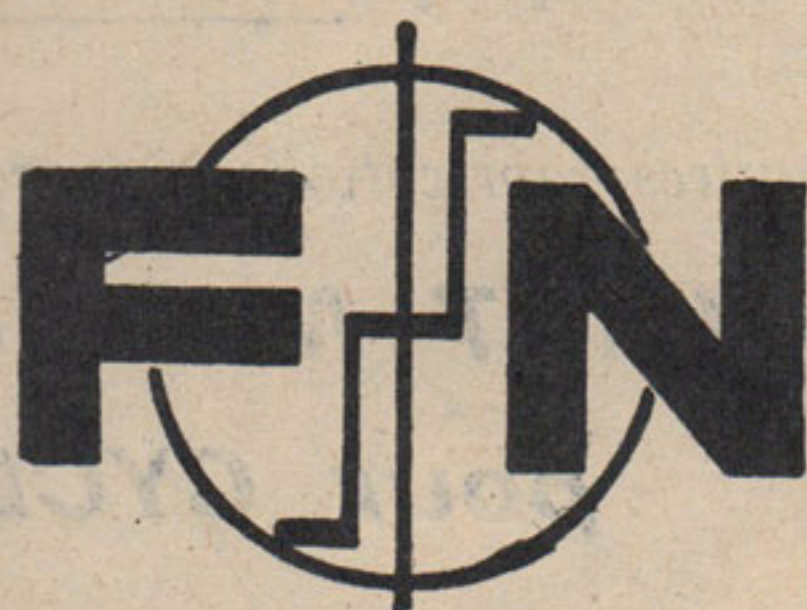
POUR MOTOS ET SCOOTERS

En Moto-cross

# Le CHAMPIONNAT D'EUROPE 1952

est remporté par  
LELOUP

**SUR MOTO**



## *Salon de la Motocyclette*

**STAND 168**

450 cmc. OHV, Luxe

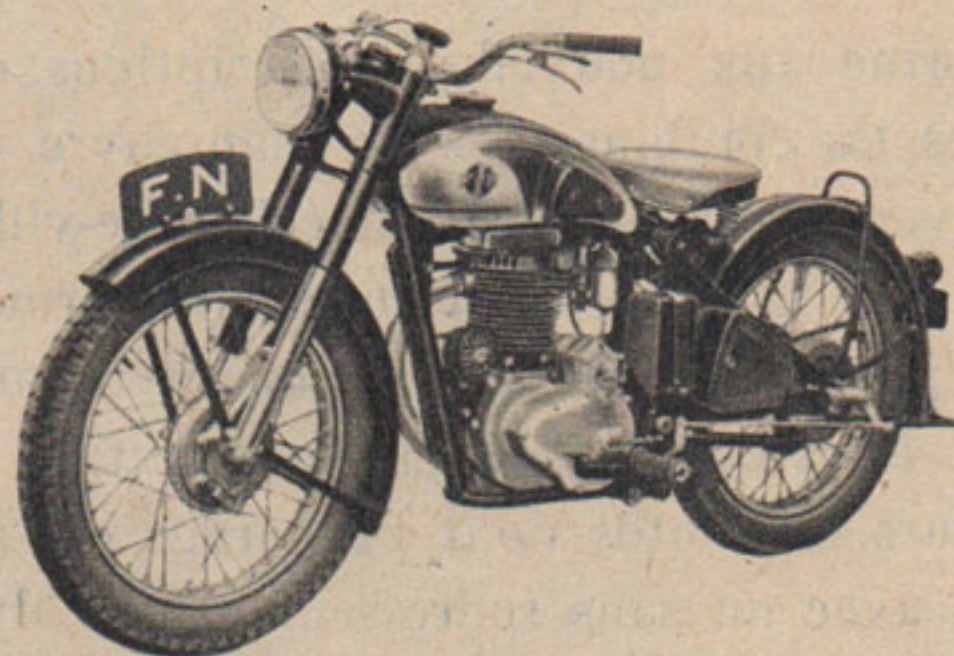
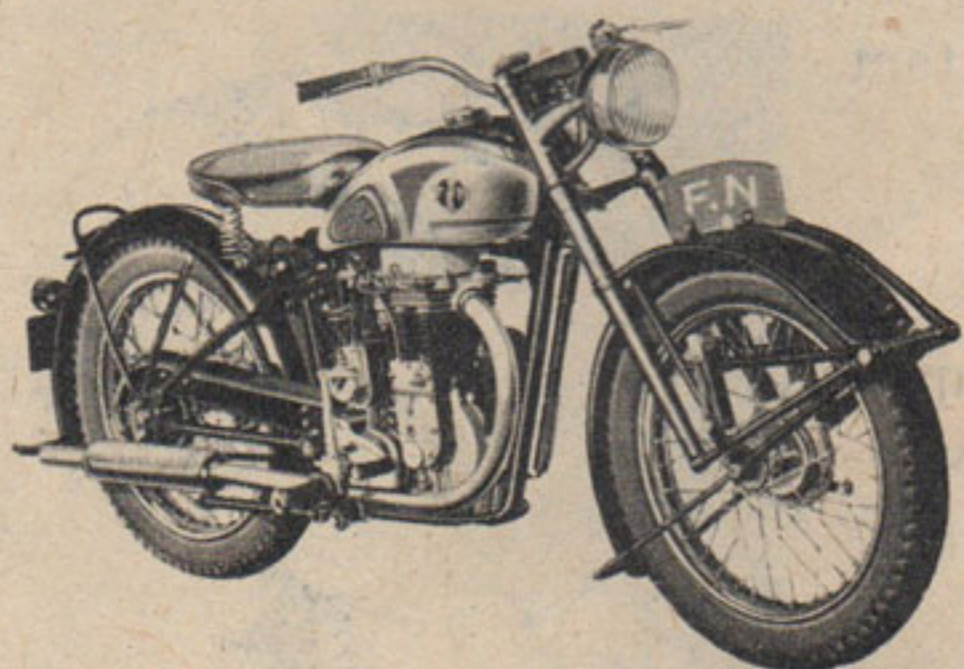
350 cmc. OHV, Luxe

250 cmc. OHV, Luxe et Standard

450 cmc. SV, Luxe et Standard ●

350 cmc. SV, Luxe et Standard

350 cmc. SV, RT



**FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL**

SUCCURSALE FRANÇAISE :

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

TOUJOURS EN TÊTE DU PROGRÈS...

# Magnéto France

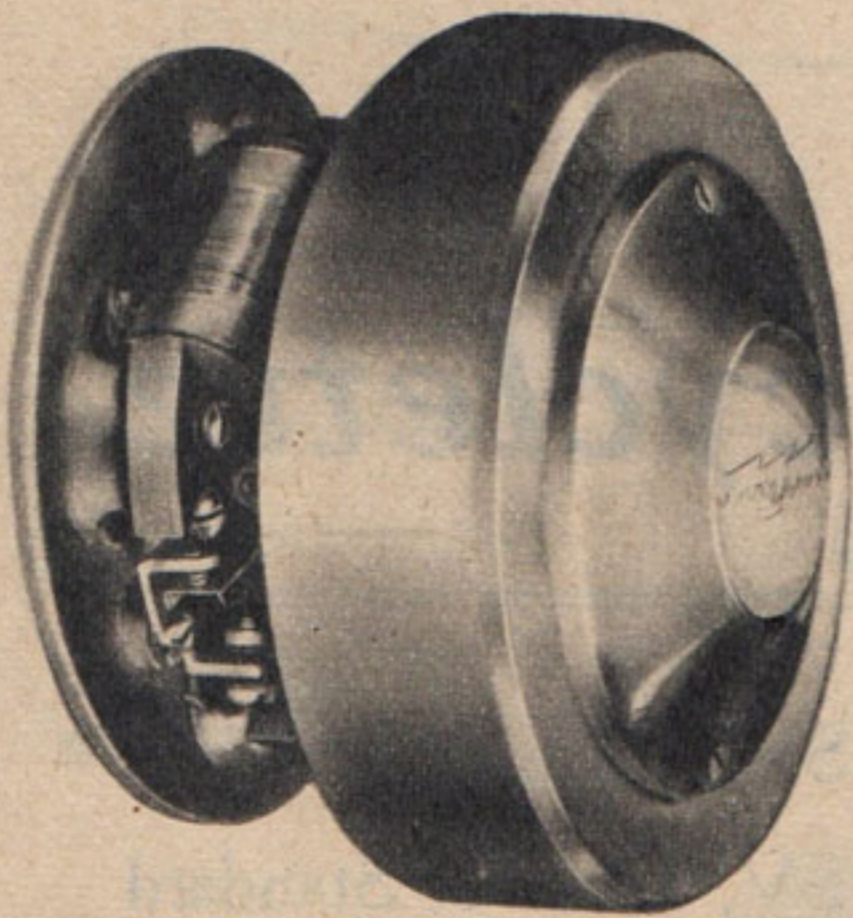
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 21.000.000 DE FRANCS

... présente au **SALON**  
**HALL RENAN** (Porte de Versailles)  
**Stand 140**

**L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET**  
**:: POUR CYCLES, CYCLOMOTEURS, ::**  
**MOTOS, VÉLOMOTEURS, SCOOTERS**

avec ses autres fabrications bien connues :

## son **NOUVEAU VOLANT MAGNÉTIQUE Type 15** pour **CYCLOMOTEURS**



Appareil robuste, facile à monter et à démonter, tout l'ensemble étant assemblé par 4 vis. Des aimants spéciaux et un circuit magnétique très étudié donnent un allumage permettant une mise en route dans les conditions les plus défavorables, un éclairage stable à toutes les allures avec utilisation de lampes les plus puissantes.

et un

## **COMMUTATEUR-INVERSEUR DE PHARE A. P. 4**

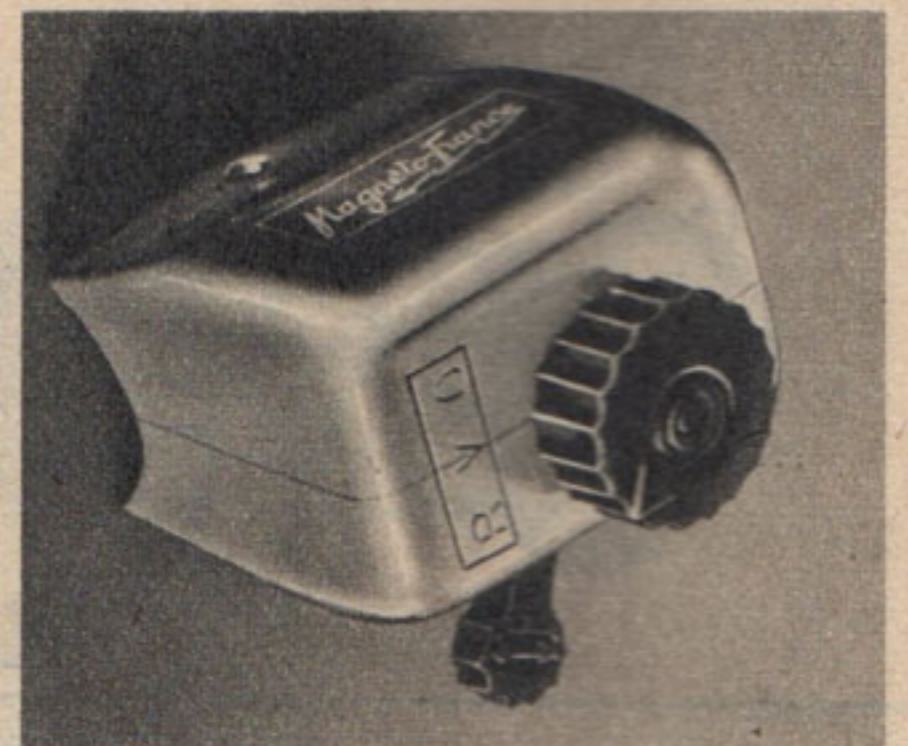
conforme aux nouvelles prescriptions d'éclairage et permettant toutes les combinaisons de manœuvre.

Avertisseur — Position éclairage-ville : lanternes-code.

— Position éclairage-route : code-phare.

sans possibilité de fausse manœuvre ou d'extinctions intempestives. Peut être utilisé, par un montage spécial, sur tous les vélomoteurs ou motos dont l'éclairage est assuré par volant magnétique avec ou sans redresseur et par dynamo-batterie.

Se fixe facilement sur tous les guidons.



**DÉPOT A PARIS :**

**42, Rue Brunel (17°) Tél. : ÉTOile 45-00**

**SIÈGE SOCIAL, USINE ET BUREAUX :**

**93, Route d'Heyrieux, LYON**



**Maître  
de  
son  
temps**

•  
•  
•

avec  
le

PORTE DE VERSAILLES — STAND N° 63

**Scooter**

**BERNARDET**

# Le grand pavonis du moteur

# VAP

ABG

le seul à réunir tous ces avantages

SES  
QUALITÉS

Durée

Simplicité

Robustesse

Sécurité

SES  
PARTICULARITÉS

Double  
transfert

Fabrication  
en série

Souplesse

Puissance

3 usines

Economie

Allumage  
inégalé

Transmission  
par chaîne

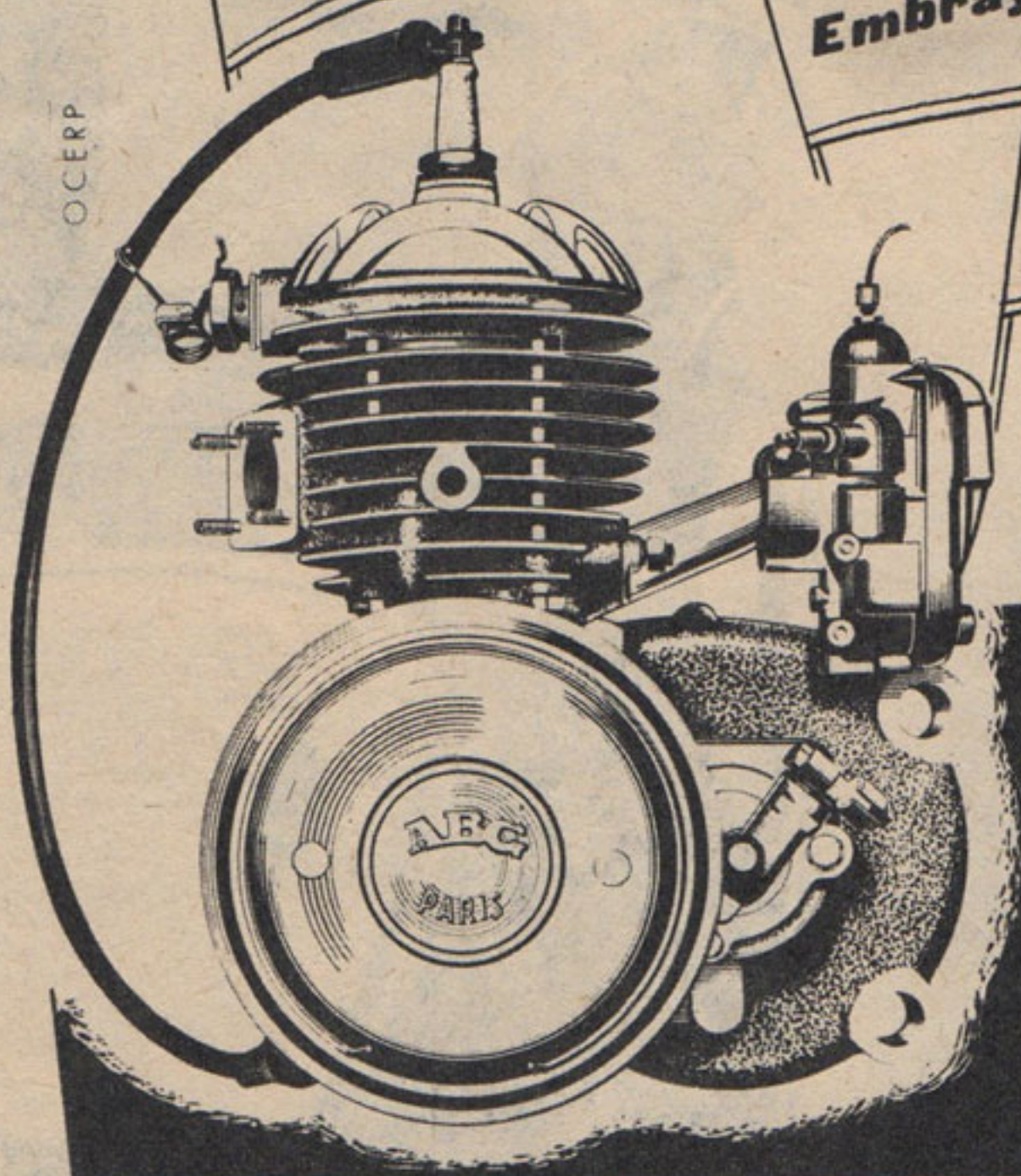
100  
distributeurs  
pièces  
détachées

Embrayage

300  
stations  
service

Précision

3000  
agents



OCERP

AVEC UN **VAP**  
VOUS AUREZ *réellement*  
UN CYCLOMOTEUR

# ABG

27, Av. Marceau — COURBEVOIE (Seine) — Tél.: DÉF. 26-14

POUR MOTOS, VÉLOMOTEURS, MOTEURS AUXILIAIRES

**une seule  
BOUGIE!**

FOURNISSEURS DU MINISTÈRE DE L'AIR, DE LA S.N.E.C.M.A. ET D'AIR FRANCE



**K.L.G.**

**CORUNDITE**

*la meilleure bougie du monde*

SALON DE L'AUTOMOBILE STAND N° 7 BALCON A

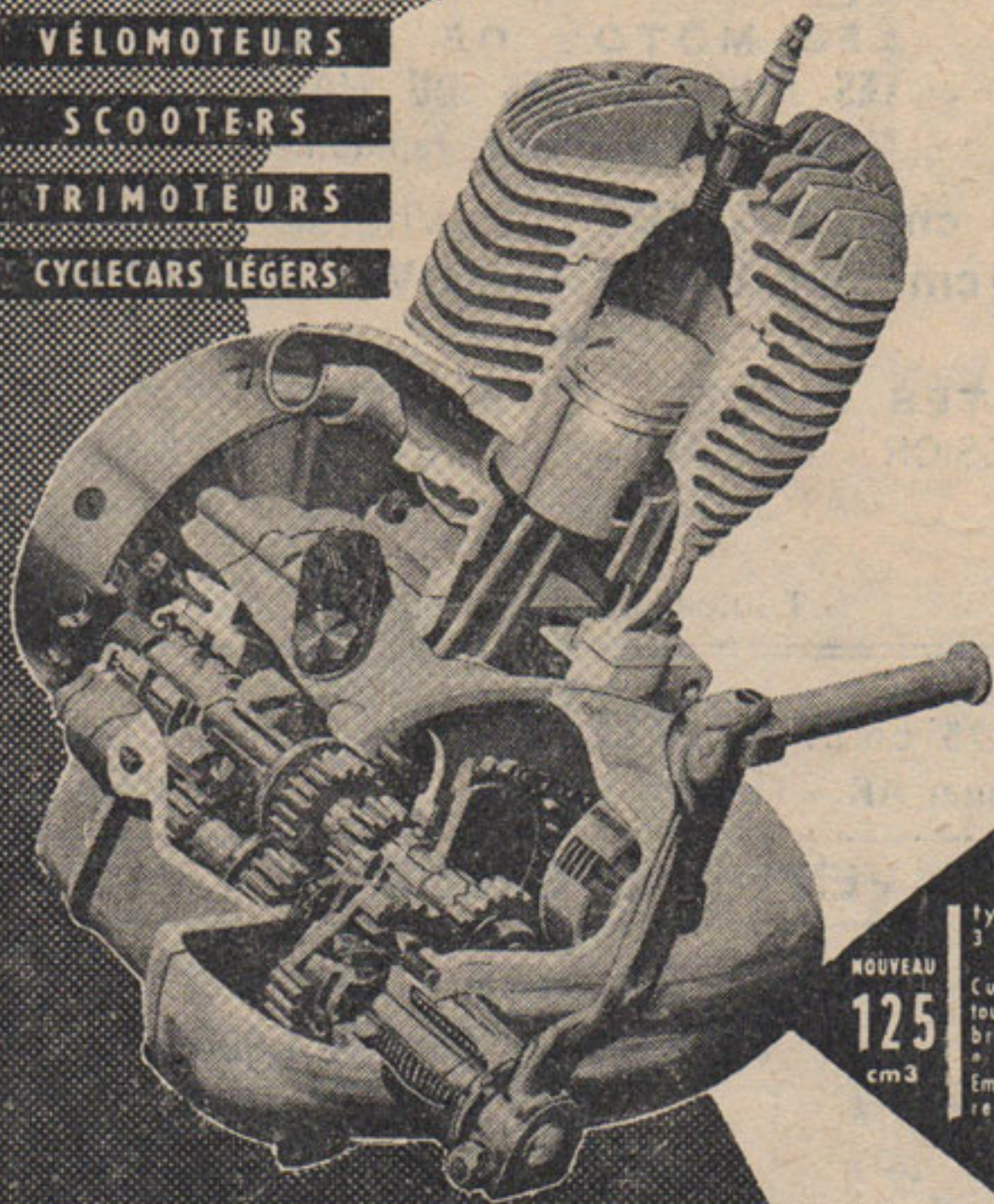
# Moteurs Aubier & Dunne

VÉLOMOTEURS

SCOOTERS

TRIMOTEURS

CYCLECARS LÉGERS



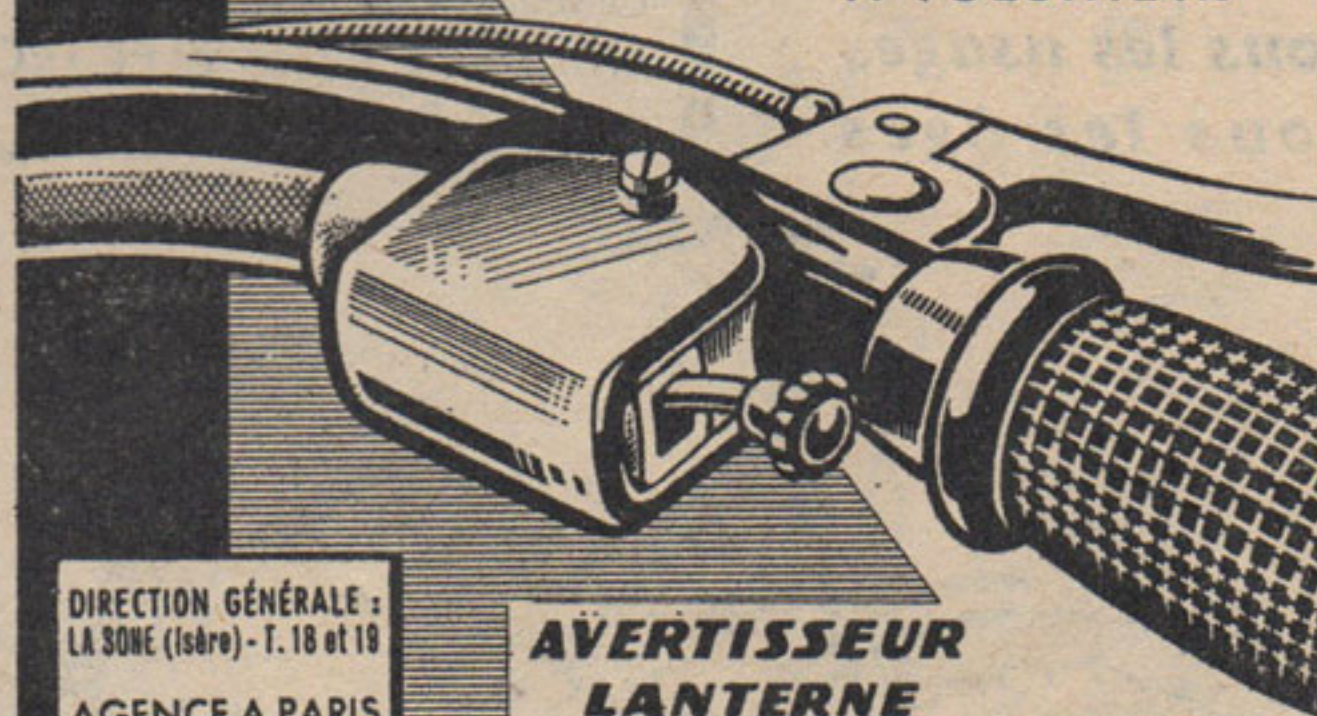
NOUVEAU  
**125**  
cm<sup>3</sup>

type R  
3 vitesses  
Culasse  
fourbillon  
brevetée  
Embiellage  
renforcé

63, RUE DE CONDÉ - S'-AMAND-LES-EAUX (NORD)

## UNE SIMPLE PRESSION DU POUCE

ET VOUS AUREZ  
A VOLONTÉ...



DIRECTION GÉNÉRALE :  
LA SONE (Isère) - T. 18 et 19

AGENCE A PARIS  
93, Rue Ampère (17<sup>e</sup>)  
Tél. WAGram 78-45

Usines :  
LA SONE (Isère)  
DOMÈNE (Isère)

**AVERTISSEUR  
LANTERNE  
PHARE CODE** avec

le **COMMUTATEUR  
CM.45**



**MOREL**

HAVAS



**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 LÉGÈRES

**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 agréé 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.

**22, Rue Robert-Lindet - PARIS (15<sup>e</sup>)**

Métro : Convention — Fermé le lundi — VAU. 07-09

PORTE DE VERSAILLES - STAND 89

# CH. GARIN

présente...

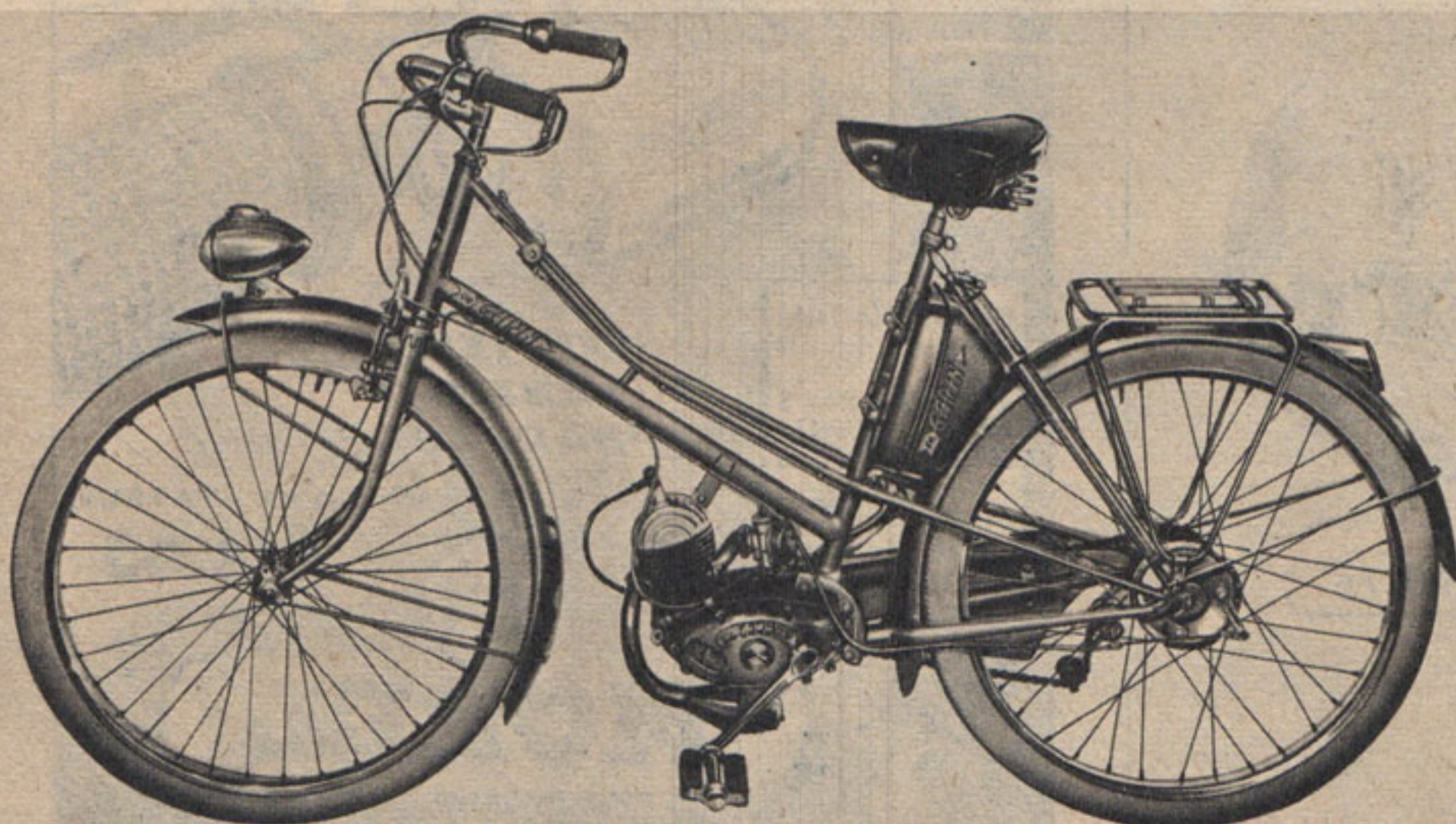
ses **BICYCLETTES** et son **CYCLOMOTEUR**

*Tous les Types  
Tous les usages  
Tous les âges*

Construites selon des procédés ultra-modernes  
Cadre « 47 » ELECTROBROX  
Brevet n° 945-496

équipé  
avec

**Le Poulain 52**



49 cm<sup>3</sup> - Chaîne unique  
Débrayage - 3 vitesses  
Vitesse limitée à 45 km.-h.  
Toutes les côtes sans pédaler

Cadre renforcé

Pneus 600 x 50

Garde-boue et carter  
enveloppants

Documentation sur demande

**CYCLES CH. GARIN**

Chemin des Vignes, BOBIGNY (Seine)

SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO - STAND 90 - PORTE DE VERSAILLES

Partie de LYON,

une 175 NEW-MAP

strictement de SÉRIE

à rejoint sa ville natale  
après 16.000 Km.

parcourus sur les routes d'Europe  
aux mains de Monsieur JEAN BOUCHER

**SANS LE MOINDRE  
INCIDENT MÉCANIQUE!**

... sans commentaires



**NEW-MAP**

MOTOCYCLETES

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

SALON DU MOTOCYCLE - HALL DU CYCLE - STAND 272

H. Camy

# AGENCE OFFICIELLE DES CÉLÈBRES...



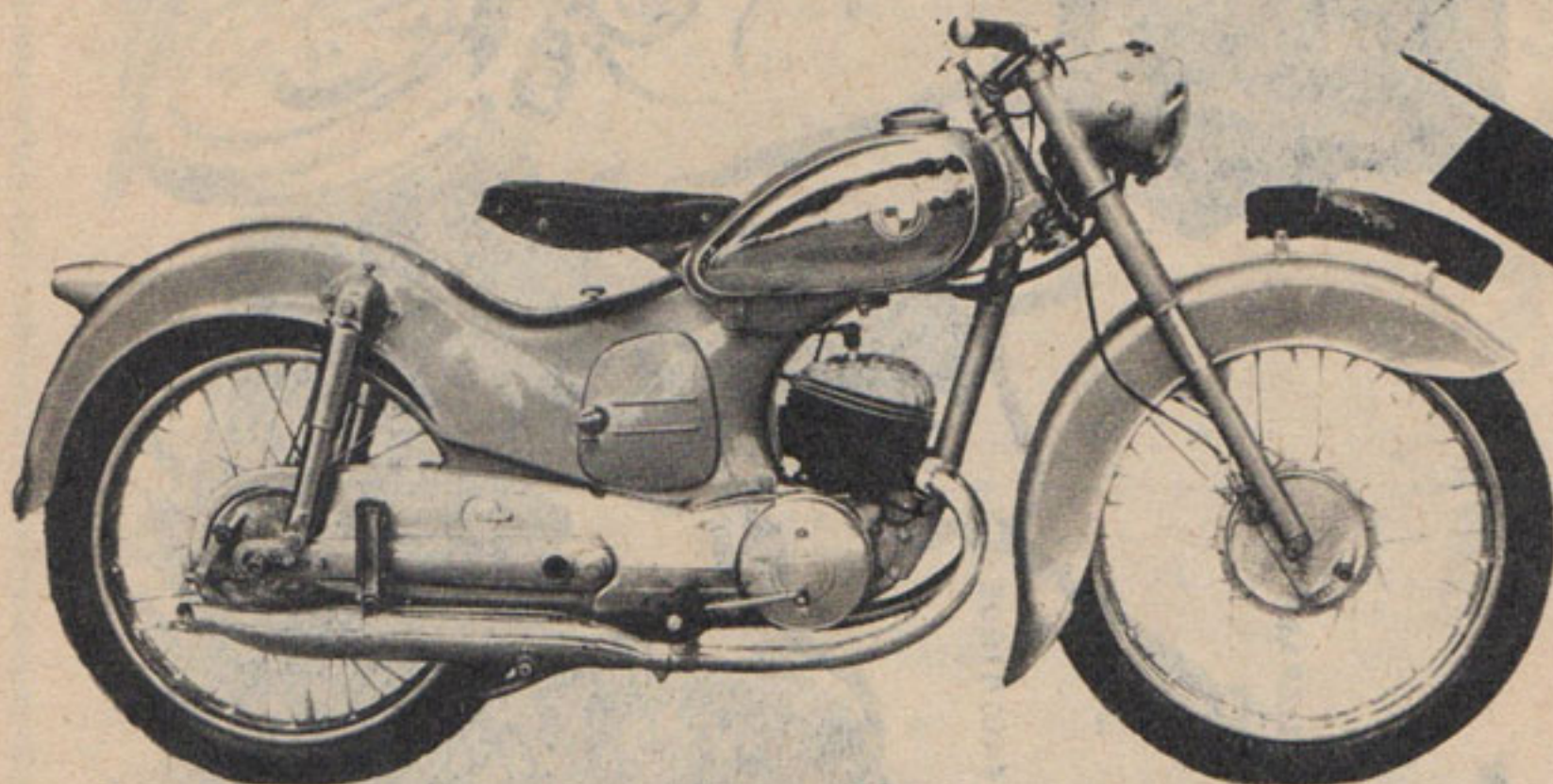
Scooters  
MAGNAT-DEBON  
A. G. F.  
MOTOCONFORT



**B.M.W.**

Assure l'entretien et les réparations à sa clientèle

*Toujours du disponible en magasin*



SIDES-CAR  
HUMBLLOT  
SIMARD

**ARIEL**

**AGF**



*Robert Kiener*  
75 Quai du POINT-du-JOUR  
**BILLANCOURT**  
Métro : Marcel-Sembat  
Tél. : MOL. 64-02

**VENTE à CREDIT**

**TOUTES LES PIÈCES  
DETACHÉES D'ORIGINE**

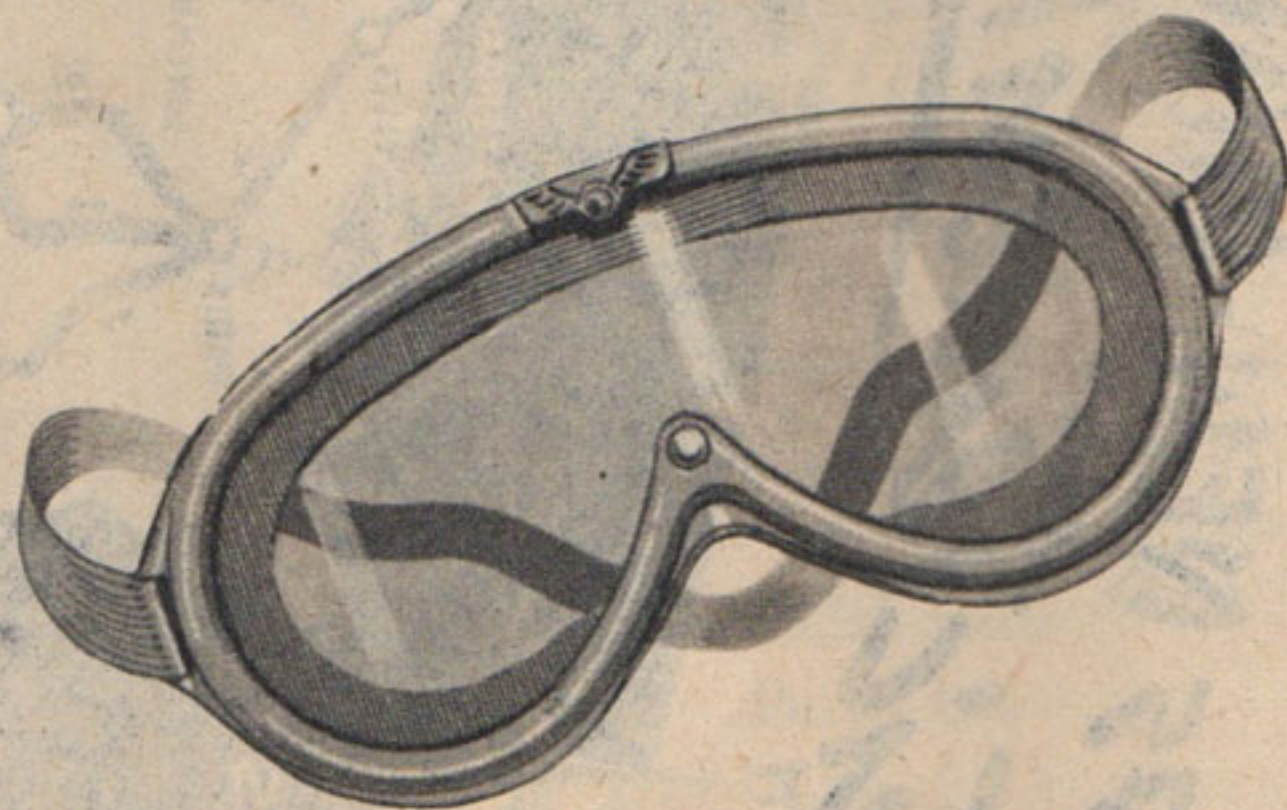
## LUNETTES



### POUR LE TOURISME ET LA COMPÉTITION

FABRICATION FRANÇAISE

Caoutchouc moulé,  
Sans pièces métalliques,  
Intérieur garni chamois,  
Souple, incassable,  
Visibilité totale,  
Écrans blanc, jaune.  
fumé, à volonté.



*Adoptées par la majorité des coureurs*

**EN VENTE DANS TOUTES LES BONNES MAISONS**

# MAGNAT-DEBON

LA MARQUE  
DE QUALITE

- 1953 -

LA MARQUE QUI S'IMPOSE  
PAR LA QUALITE DANS LA SERIE ET  
LA PERFECTION DE SA FABRICATION

SCOOTER 100 cm<sup>3</sup>  
2 vitesses type MS 1

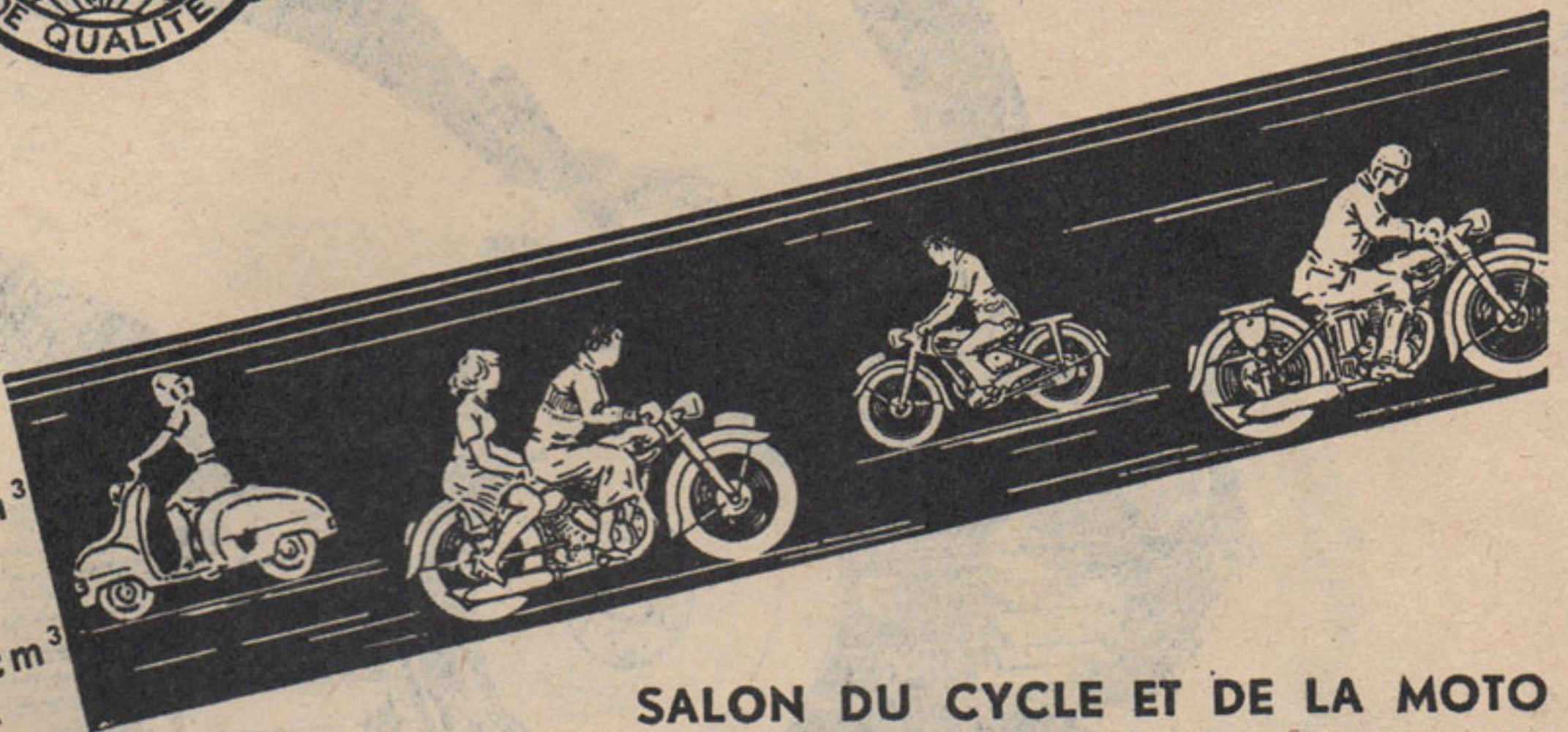
VELORETTE 50 cm<sup>3</sup>

VELOMOTEUR 125 cm<sup>3</sup>  
type M 4 TD

MOTO 250 cm<sup>3</sup>  
type MOD

MOTO 350 cm<sup>3</sup>  
type B 4 TL

MOTO 500 cm<sup>3</sup>  
type C 4 TS



SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO  
PALAIS DES EXPOSITIONS - STAND 119

★

MAGASIN DE VENTE ET D'EXPOSITION  
30, Avenue de la Grande Armée - Paris

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

## AMAC

STAND 148 — HALL DU CYCLE  
— (Porte de Versailles) —

vous invite à visiter son stand où, entre autres  
nouveautés, vous verrez les :

CARBURATEURS 912 pour CYCLOMOTEURS avec

- starter à retour automatique
- niveau d'essence stabilisé
- épurateur d'air et
- silencieux d'admission

CARBURATEURS 933 pour VELOMOTEURS et 4 5 6 pour MOTOS avec

- starter à bouton poussoir
- filtre à essence à décantation visible
- épurateur d'air et silencieux d'admission
- commandes inversées spéciales pour Scooters, etc...

ainsi que la gamme de

GUIDONS pour vélomoteurs, motos, scooters,

les ROBINETS D'ESSENCE, POIGNÉES TOURNANTES, MANETTES et LEVIERS,  
TRANSMISSIONS FLEXIBLES,  
COFFRETS, PIÈCES de RECHANGE, CARBURATEURS pour MOTOCISTES.

**STATION-SERVICE AMAC : 21, RUE COLLANGE, LEVALLOIS (Seine) — PER. 06-02**



# Mosquito

LICENCE EXCLUSIVE DE FABRICATION ET VENTE

**CHAPUIS Frères**: 24, avenue de Neuilly - NEUILLY (Seine)

SALON DU CYCLE — STAND N° 102



# RENÉ GILLET

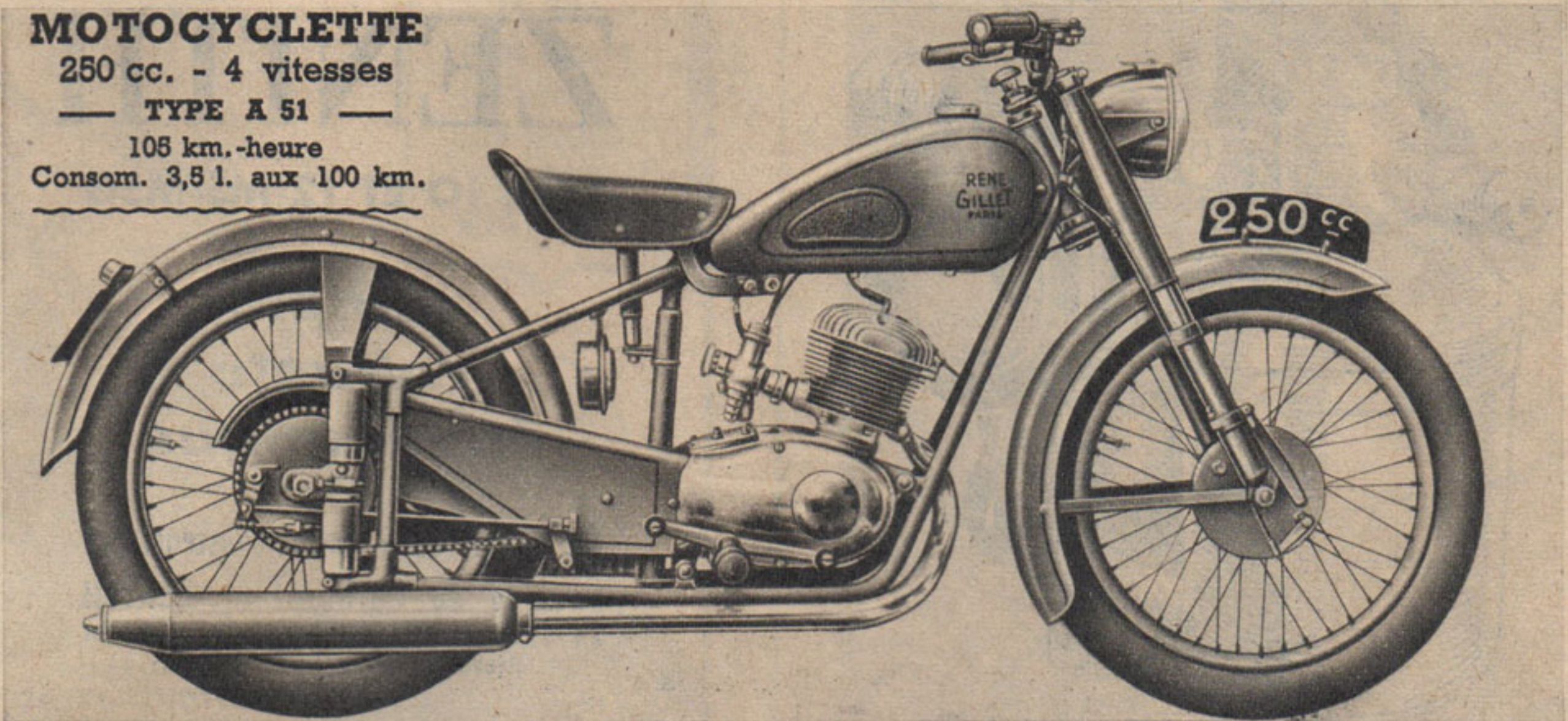
## MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km.-heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.



TYPE A 51 - 250 cmc. avec suspension arrière.

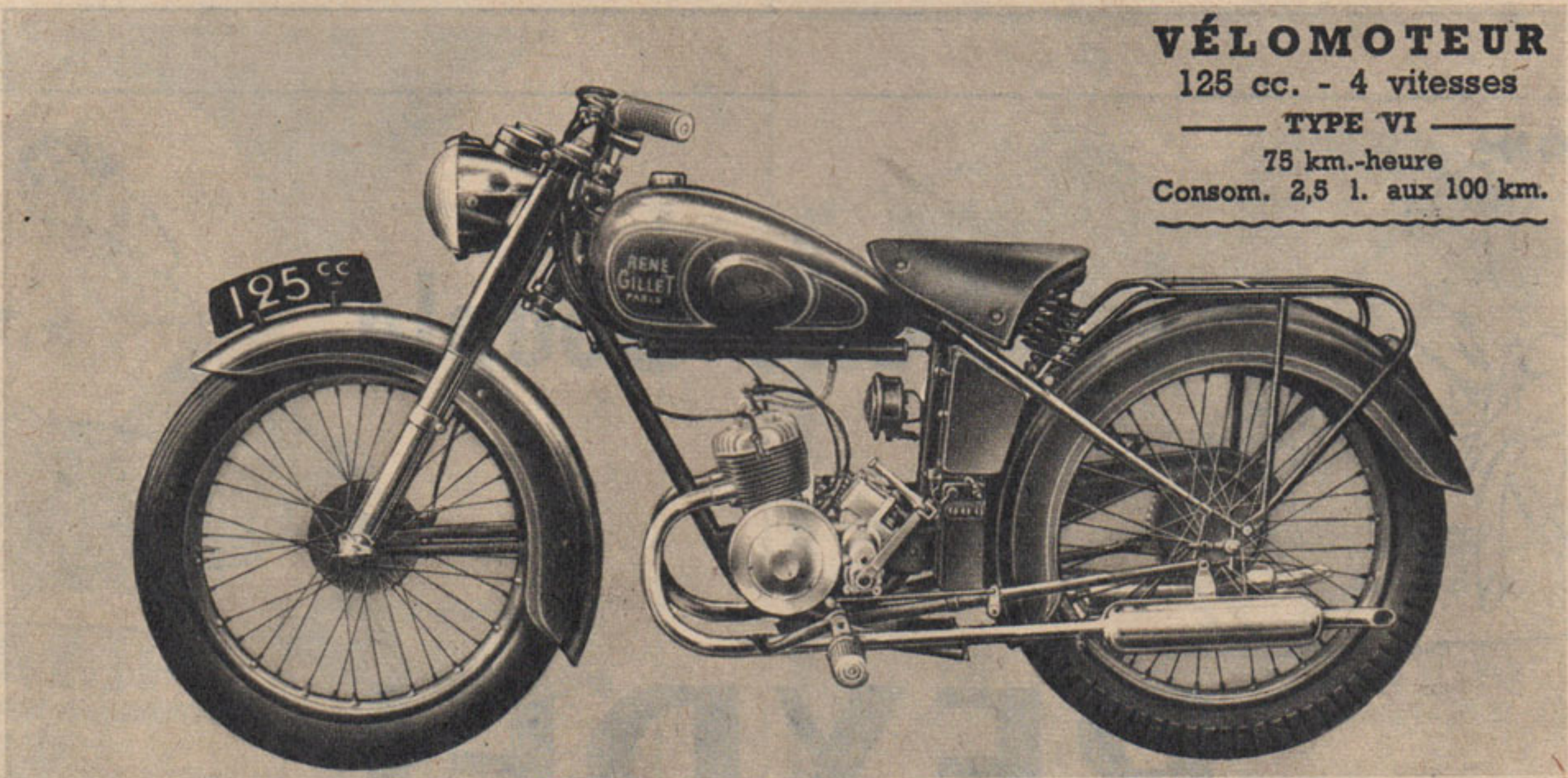
## VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

75 km.-heure

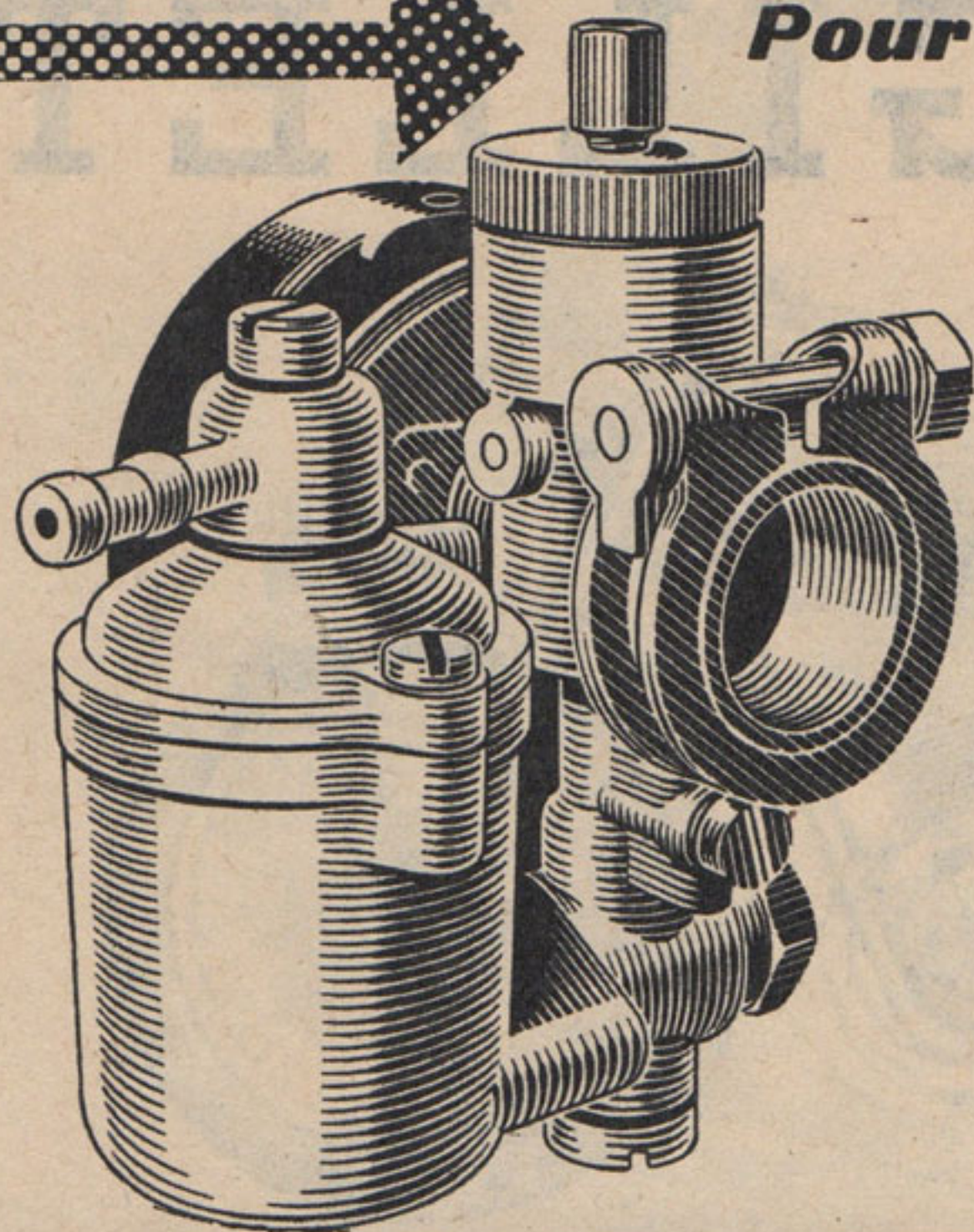
Consom. 2,5 l. aux 100 km.



TYPE V 1 - 125 cmc.

●  
AGENTS de Province et Union Française demandés

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



*Pour votre* **CYCLOMOTEUR**

# Le CARBURATEUR ZENITH

TYPE 10 ET 12 MS-MSG

*simple*  
*robuste*  
*économique*

ADOPTÉ PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS

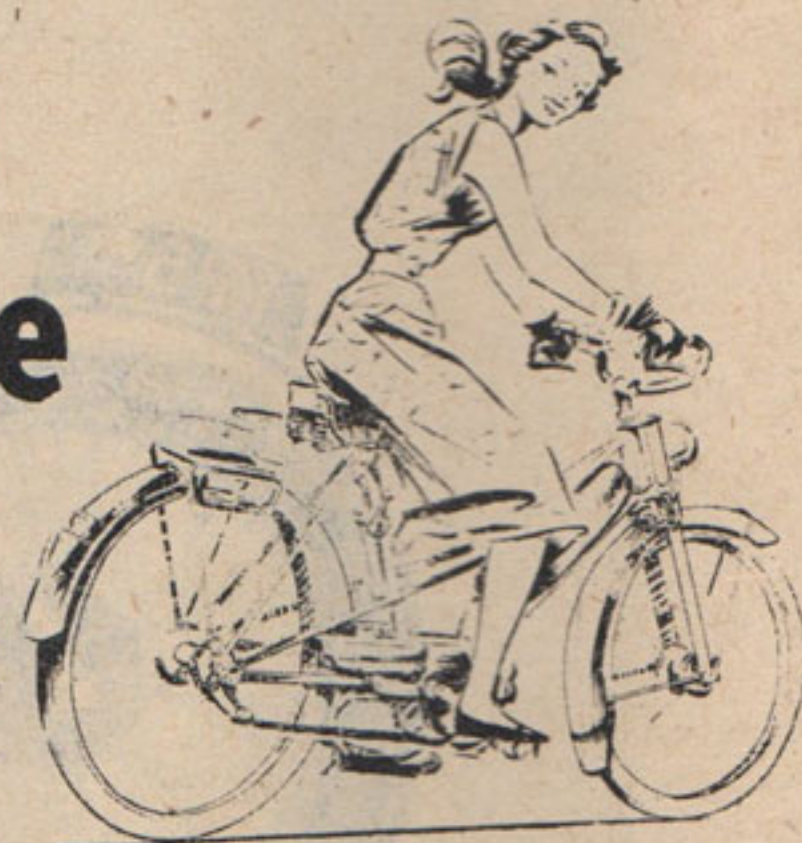
Société du Carburateur ZENITH  
26 à 32, rue de Villiers - Levallois-Perret  
Téléphone : Péreire 17-02 et 32-85

ALJANVIC 35

SALON de L'AUTO: Grand Palais. Stand 7. Balcon E - Porte de Versailles Stand 112.



## La Selle Souple



# REYDEL

*Si confortable ...*

*... par sa suspension SANDOW*

**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

*Vite, loin, sans effort...  
et économiquement!*

...en pédalant sur un  
**DERNY**  
CYCLE ET TANDEM

*Les joies de la route  
à la portée  
de tous!*

*Crédit*  
*Possibilités de*  
*Catalogue*

**LAMPE NORMA**

*la lampe de qualité* POUR  
AUTOMOBILES  
MOTOCYCLETTES  
ET VELOMOTEURS

12, RUE TORRICELLI, PARIS (17<sup>e</sup>) - TÉL. ÉTOILE 21-70

COMMANDEZ DÈS MAINTENANT votre moto  
et votre vélomoteur avec un SIDECAR SIMARD  
à :

**MOTOS-DANTON**  
14, rue Danton, LEVALLOIS (Seine) - PER. 19-11

AGENT GÉNÉRAL  
Seine — Seine-et-Oise — Seine-et-Marne — Oise  
**des Sidecars SIMARD**

vous invite à venir voir les nouveaux modèles à sus-  
pension réglable pour MOTOS et VELOMOTEURS  
**CRÉDIT SUR DEMANDE** Demandez notre catalogue  
contre 30 fr. timbres.

Spécialiste HARLEY-DAVIDSON type M.P.  
PIÈCES DÉTACHÉES  
Agent MONET-GOYON — MAGNAT-DEBON

**1<sup>er</sup> 2<sup>ème</sup> 3<sup>ème</sup> prix!**

AU DERNIER CONCOURS  
DE SILENCIEUX DU T.C.F.  
SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

**SILENCIEUX  
WILMAN**

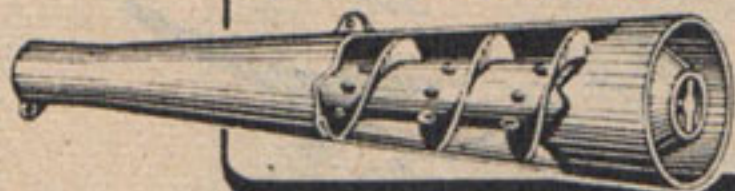
**SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE  
DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT**

AUGMENTATION  
DE PUISSANCE  
MEILLEURES REPRISES  
ÉCONOMIE D'ESSENCE  
SILENCE PARFAIT  
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm<sup>3</sup>



**SILENCIEUX "TROMBLON"**

MODELE A SPIRALE  
DÉMONTABLE POUR  
2 ET 4 TEMPS



**SUPER SILENCIEUX  
TORPILLE  
POUR MOTOS  
2 ET 4 TEMPS**



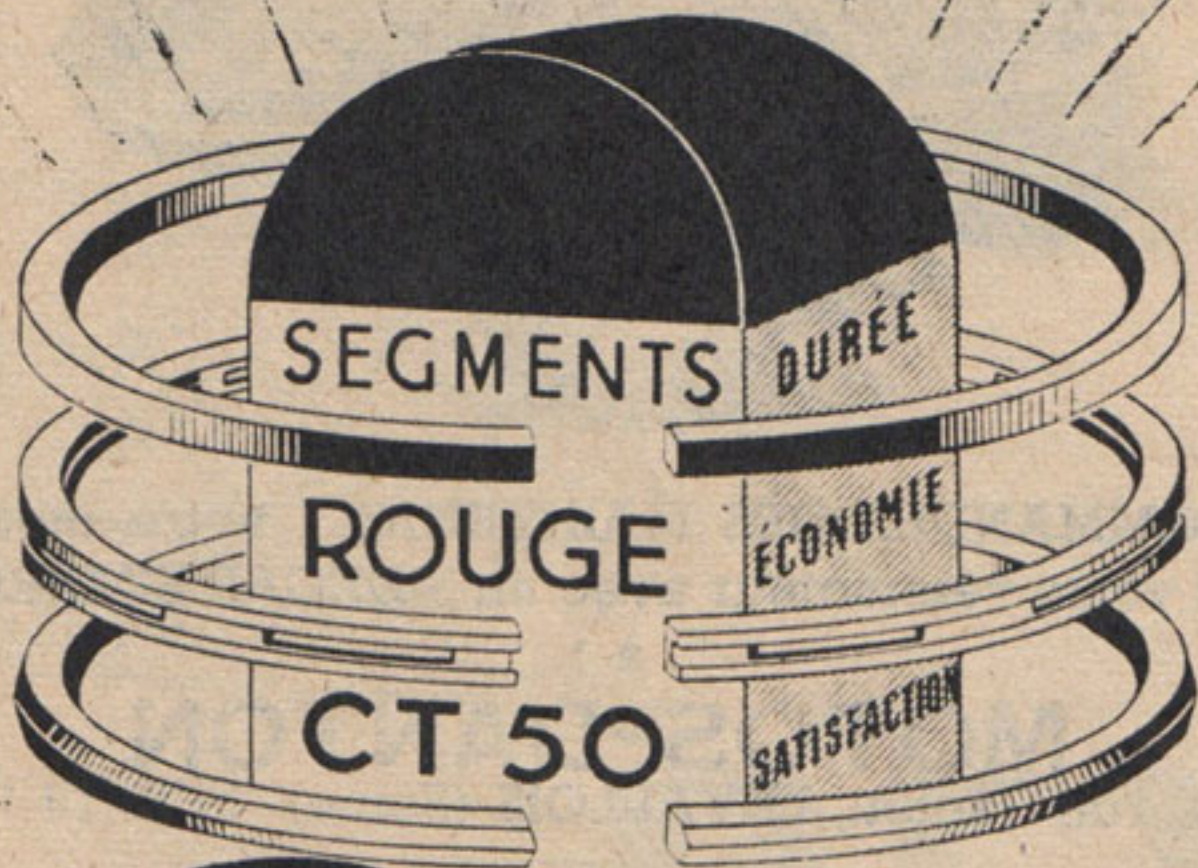
**SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE**

POUR 100 & 125 cm<sup>3</sup>  
2 ET 4 TEMPS



**3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)**

**HALL DU CYCLE : STAND 57**



*Segments*  
**ROUGE**  
*à l'avant garde du progrès*

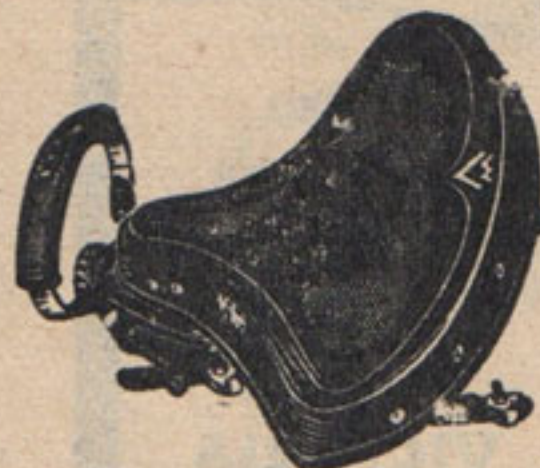
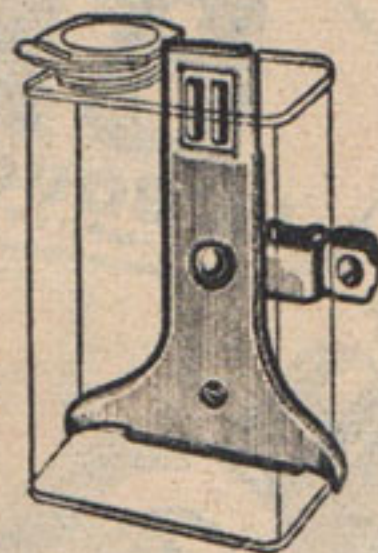
**S.A.R.L. SOLRE-LE-CHATEAU, NORD, FRANCE**

MAGASIN DE PARIS  
8, AVENUE DE LA PORTE-CHAMPERRET  
TEL : GAL 83-30



ACCESSOIRES

POUR  
MOTOS  
et  
VÉLO-  
MOTEURS



Sièges arrière - Repose-pieds

Porte-bidon pour 1 et 2 litres

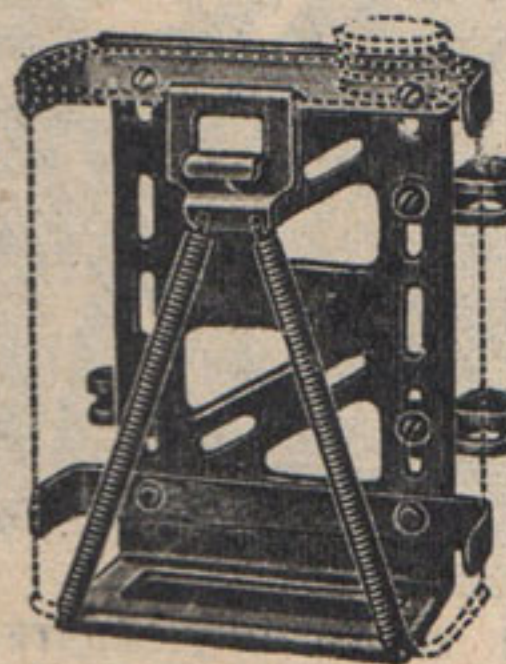


- Rétroviseurs

- Protège-jambes

- Béquilles pour  
cyclo-moteurs.

- Porte-bagage.  
pliant AR.



Catalogue sur demande

Éts. V et W, 5, Rue Franklin - Le Pré-Saint-Gervais

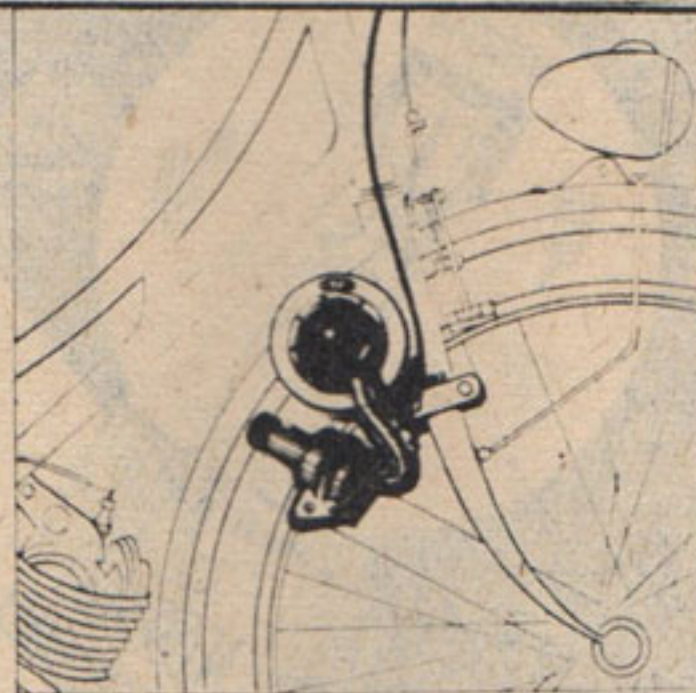
**SÉCURITÉ  
DE ROUTE**

Avec l'Avertisseur

**ROTORSON  
BABY**

Puissant - Léger

MONTAGE instantané



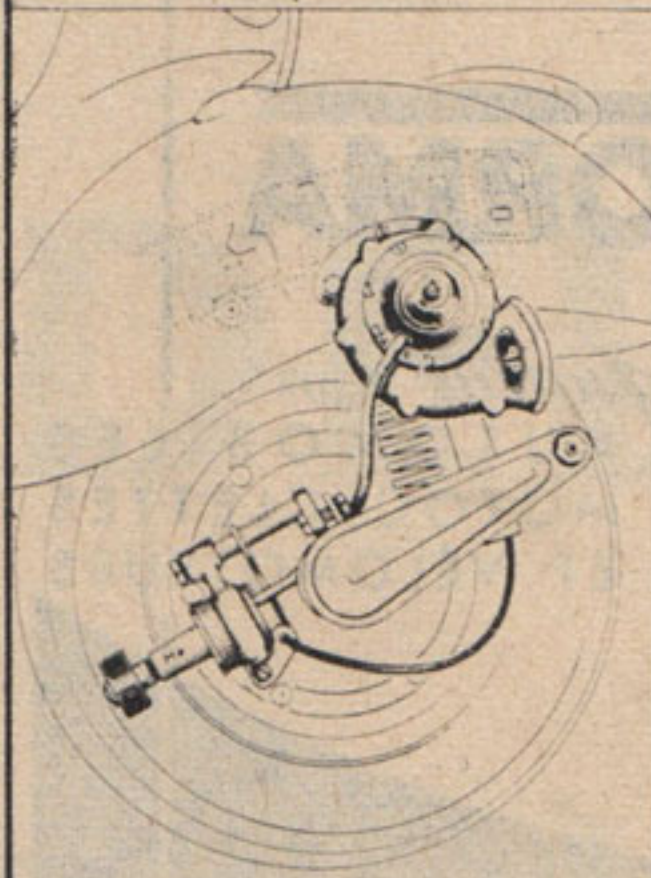
Pour votre

**Scooter VESPA**

L'Avertisseur

qui s'impose

**ROTORSON**



Sté ACCESSOIRES P.P. - 1, Bd. Foch - ANTIBES (A.-M.)

DÉPOT DE PARIS - 100, Rue des Dames - PARIS (17<sup>e</sup>)

Qui dit Scooter  
dit **Lambretta**

Qui dit **Lambretta**  
dit **SOPEX**

14, Place de la République, PARIS (10<sup>e</sup>) — LAM. 61-00

12, Av. de la Porte-Champerret, PARIS (17<sup>e</sup>) — GAL. 99-73

**SOPEX**

PIÈCES DÉTACHÉES

POUR

**Lambretta**

**SOPEX**

ACCESSOIRES

POUR

**SCOOTERS**

**SOPEX**

OUTILLAGE RÉPARATION

POUR

**Lambretta**

STAND 264 — SALON DU CYCLE — Porte de Versailles



**JANTES**

VÉLOMOTEURS ET MOTOS

**GARDE-BOUE**

VÉLOMOTEURS ET MOTOS

VÉLOS

et

**CYCLOMOTEURS**

**E<sup>ts</sup> REINHARD & CHAPUISET**

207, Avenue Pasteur

BAGNOLET (Seine)

AVRon 31-94

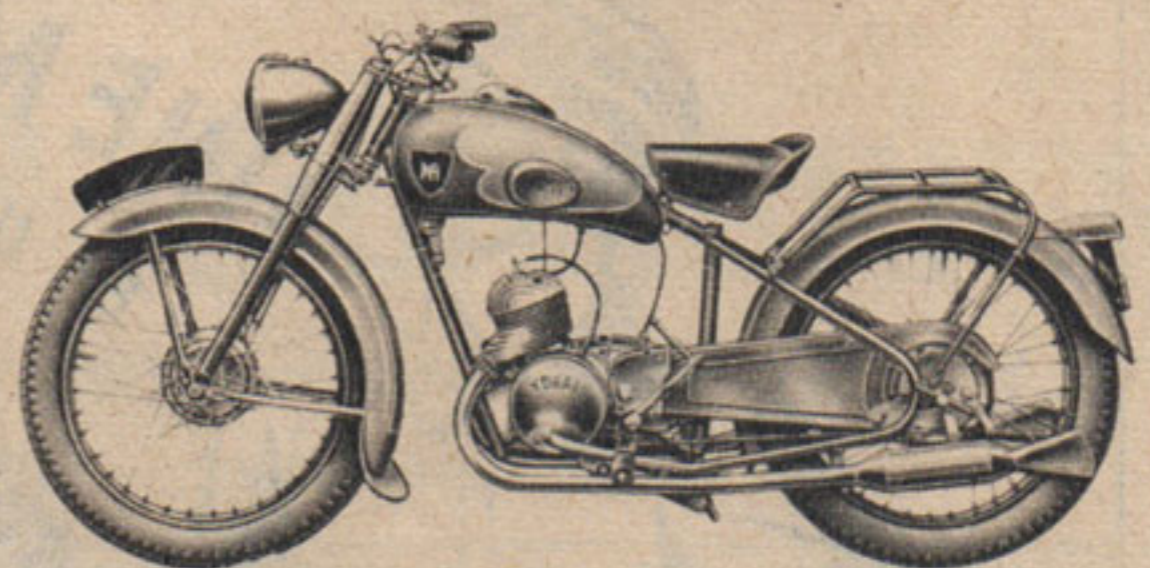
JANTES A TRINGLES



VENTE EXCLUSIVE EN GROS

**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

**VÉLOMOTEUR** - bloc-moteur SACHS  
98 cmc. - 2 vitesses - kick

**VÉLOMOTEUR** (type CYCLO)  
Bloc-moteur SACHS - 98 cm. - 2 vitesses

**TANDEM** type M2 - 98 cmc.  
Bloc-moteur SACHS - 2 vitesses - point mort - débrayage

**MOTOCYLETTE** - bloc-moteur SACHS, 150 cmc.  
4 vit. - sélect. au pied - éclair. - avertisseur élect. - compteur

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

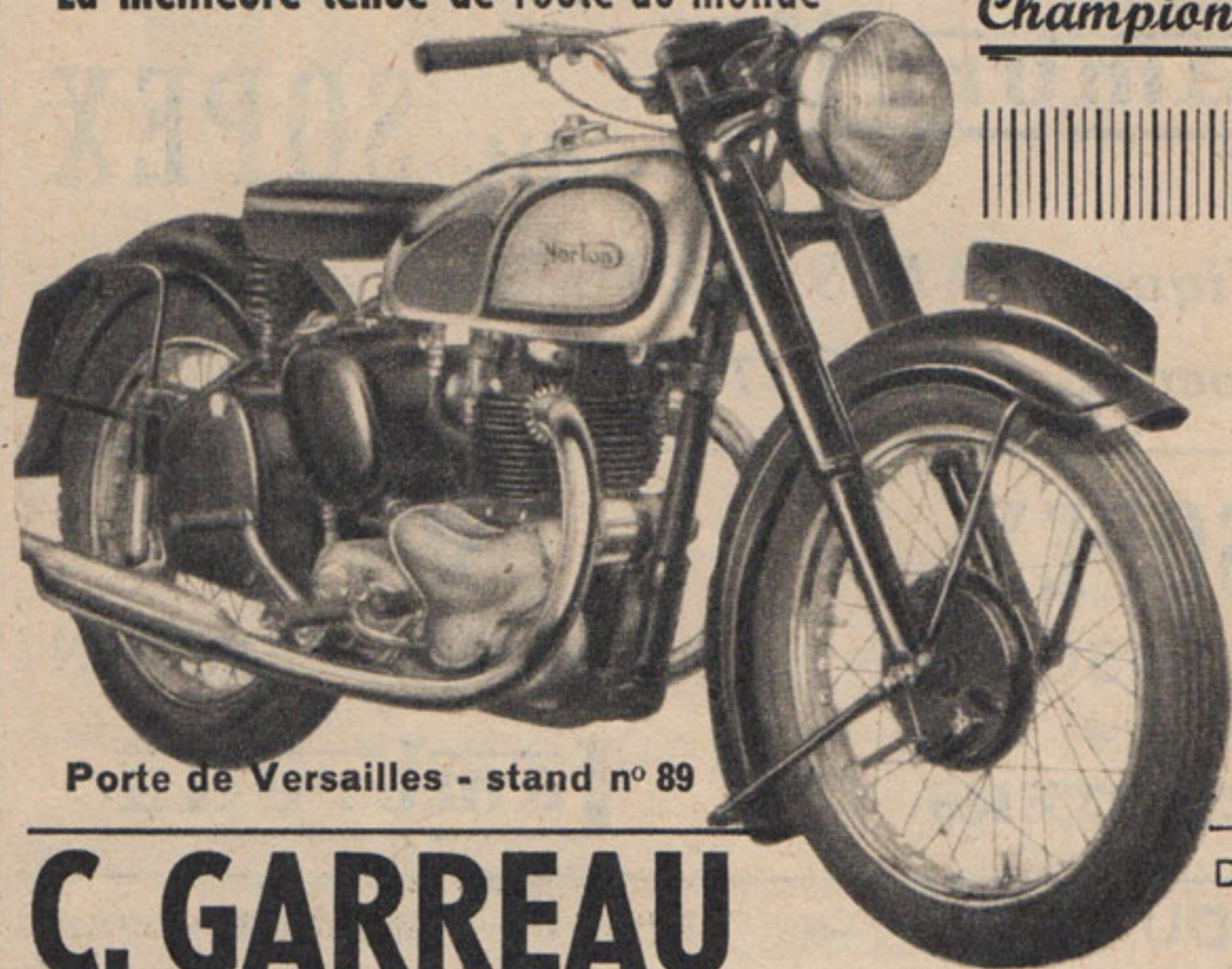
**MANDILLE et ROUX, Constructeurs**  
30 bis, Rue des Prairies, PARIS (20<sup>e</sup>) - Tél. ROQ. 69-68

**M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ**

L'IRRÉPROCHABLE

# Norton

"La meilleure tenue de route du monde"



Porte de Versailles - stand n° 89

## C. GARREAU

Vainqueur de



26 TOURIST-TROPHY

● 4 BOL D'OR ●

RECORD ABSOLU : LEFÈVRE  
2.400 kilomètres en 24 heures

Champion du monde 1951



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

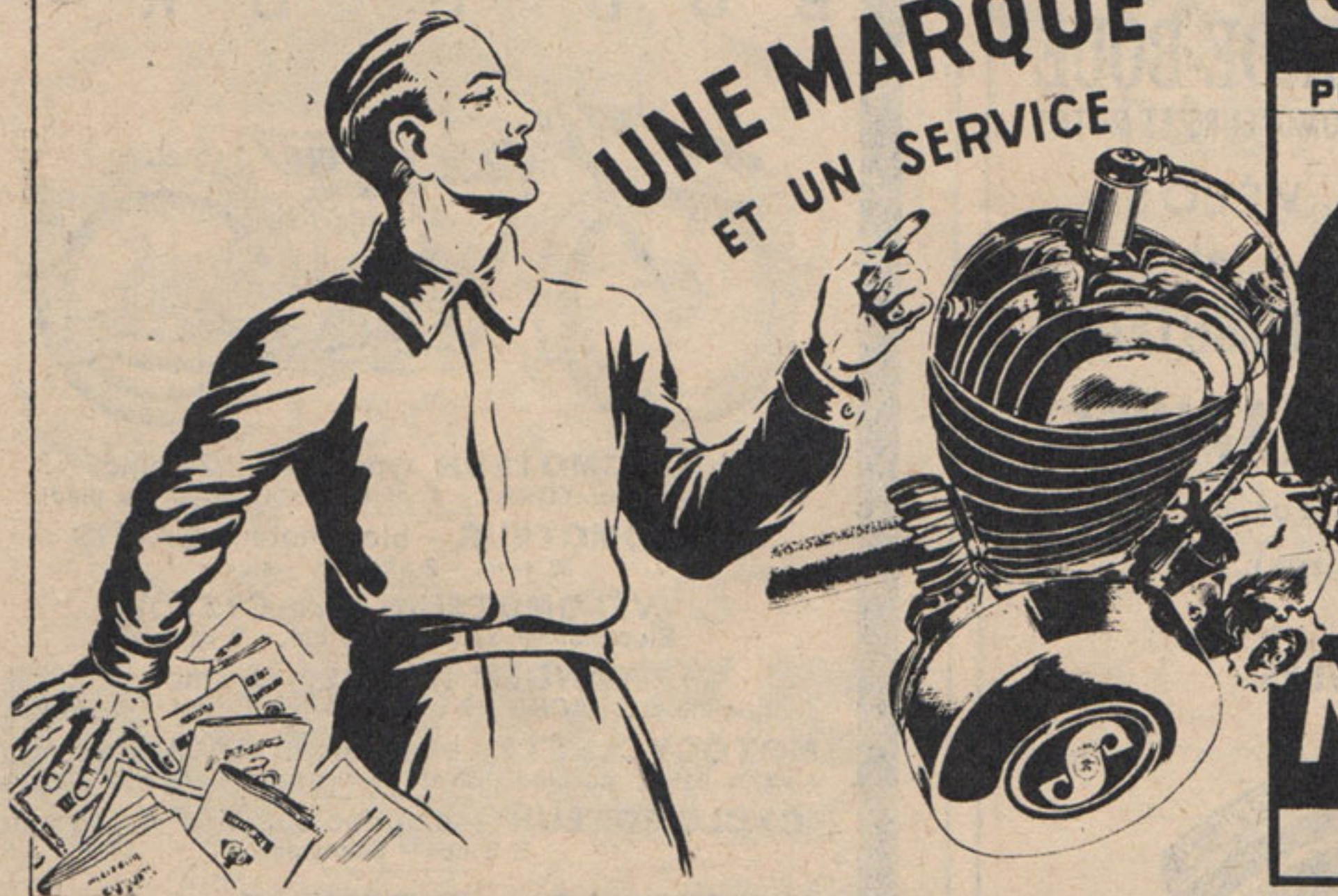
POUR PASSER COMMANDE !!!

CRÉDIT 6, 9, 12 mois, région parisienne

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL POUR LA FRANCE  
22, Rue Robert-Lindet - PARIS-XV<sup>e</sup>  
Métro : Convention Tél. : VAU. 07-09

## Mieux qu'un Discours

### UNE MARQUE ET UN SERVICE



MOTEURS

# SACHS

POUR VÉLOMOTEURS



# MOTOR

## SERVICE

### ETS WILLIAM DUMONT

SALON 1952 (Porte de Versailles)  
HALL DU CYCLE — STAND 54

### 11, Rue Chalgrin, Paris-XVI<sup>e</sup>

TÉL. KLÉ. 68-10

VENTE EXCLUSIVE AUX CONSTRUCTEURS  
ET AUX GROSSISTES

P<sup>re</sup> CADOT



# AVERTIR EST BIEN!..

SE FAIRE ENTENDRE EST

# MIEUX

AUSSI PUISSANT QU'UN AVERTISSEUR D'AUTO L'AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE A HAUTE FRÉQUENCE



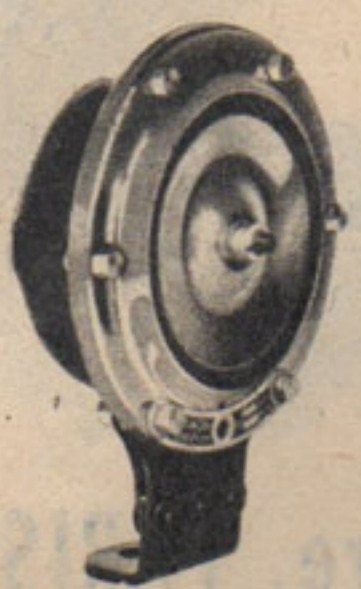
# SANOR

## LE PROJECTEUR DE SON

Alimentation directe sur volant magnétique

**SANS ACCUS**

grâce à son filtre redresseur qui double la tension



AU SALON Hall Cycle - Stand 50

SANOR 86, r. J.-P. Timbaud COURBEVOIE (SEINE)



# MOTOBÉCANE



## E<sup>TS</sup> R. CHABRIER

94, Boul<sup>d</sup> Magenta, PARIS (10<sup>e</sup>)

TELEPHONE : NORD 65-25

Livraison IMMÉDIATE de tous modèles

:: STATION SERVICE ::

# “MOBYLETTE”

STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES

— CRÉDIT —





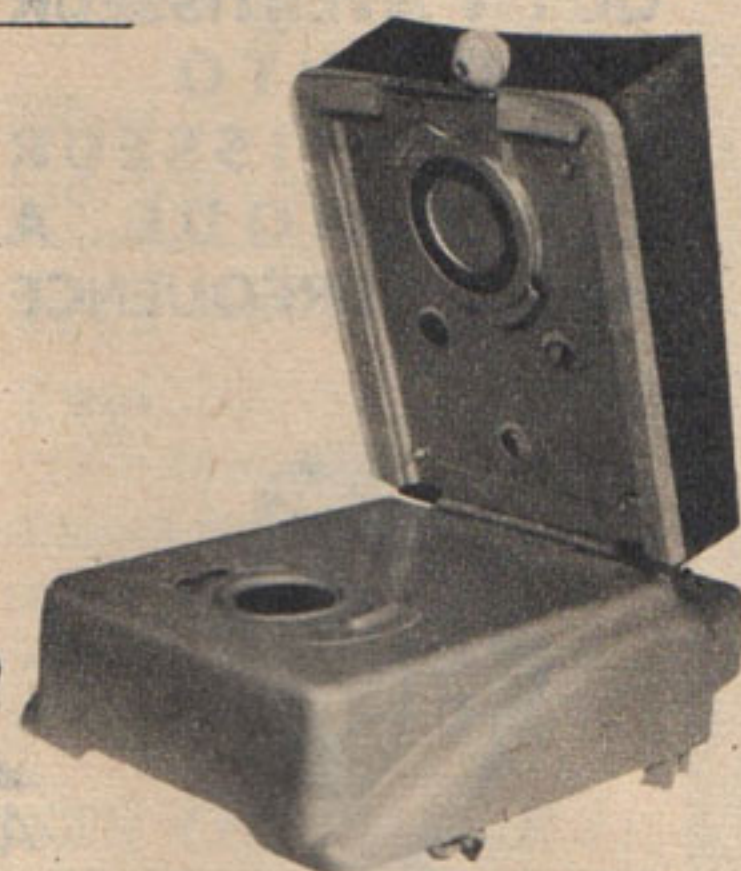
Votre **VESPA** vous donnera  
un surcroît d'agrément avec le  
**Réservoir-tansad MONNERET 10 l.**

**REPOSE-PIEDS, PARE-CHOCS**

les plus élégants et les meilleur marché

*POUR VOTRE MOTO :*

les célèbres **SELLES FERIDAX** (Agences demandées)



**Société L'INDISPENSABLE, 10, Rue Jean-Beausire, PARIS (4°)**

**SALON DE L'AUTOMOBILE — STAND 253**

**MOTOBÉCANE**



MAGASIN DE VENTE : A. et S. PRÉVOST

**GRANDE-ARMÉE MOTOS**

**26, Avenue de la Grande-Armée, 26**

PARIS (17°) — Tél.: ÉTOile 54-81

MOTOS SCOOTERS VÉLOMOTEURS

*Mobyettes*

Livraison rapide • Vente à Crédit

Garantie d'usine assurée par nos soins

**ATELIERS DE RÉPARATIONS ET MISE AU POINT**

Fourniture et Montage de tous Accessoires

**PIÈCES DÉTACHÉES**

**BOL D'OR 1952**

CATÉGORIE 175 cmc.

**CAMUS SUR MOTO**

**D. S. MALTERRE**

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

Parcours : 2.147 kms en 24 heures

Moyenne : 89 kms 492 **RECORD BATTU !**  
de 350 kms 714

**CAMUS** bat également les records des Motos  
250 et 350 cmc. et se classe ainsi

**6° AU CLASSEMENT GÉNÉRAL**

*Toutes les machines étaient équipées avec*

**PNEUS ENGLEBERT - PROJECTEURS CIBIE**

**VOLANT SAFI BOUGIE LODGE**

**ÉQUIPEMENT MACOMBYNN**

**Établissements MALTERRE Frères**

42, Boulevard de la Bastille — PARIS (12°)

Téléphone: DIDerot 55-38

**SALON DE LA MOTO - STAND 117**



La bougie **"PROGRÈS"**



marque un progrès  
 SON ISOLANT 100% en  
 MICA PUR INCASSABLE  
 — DÉMONTABLE —  
 ■  
 — LA BOUGIE —  
 DU MOTOCYCLISTE  
 ■

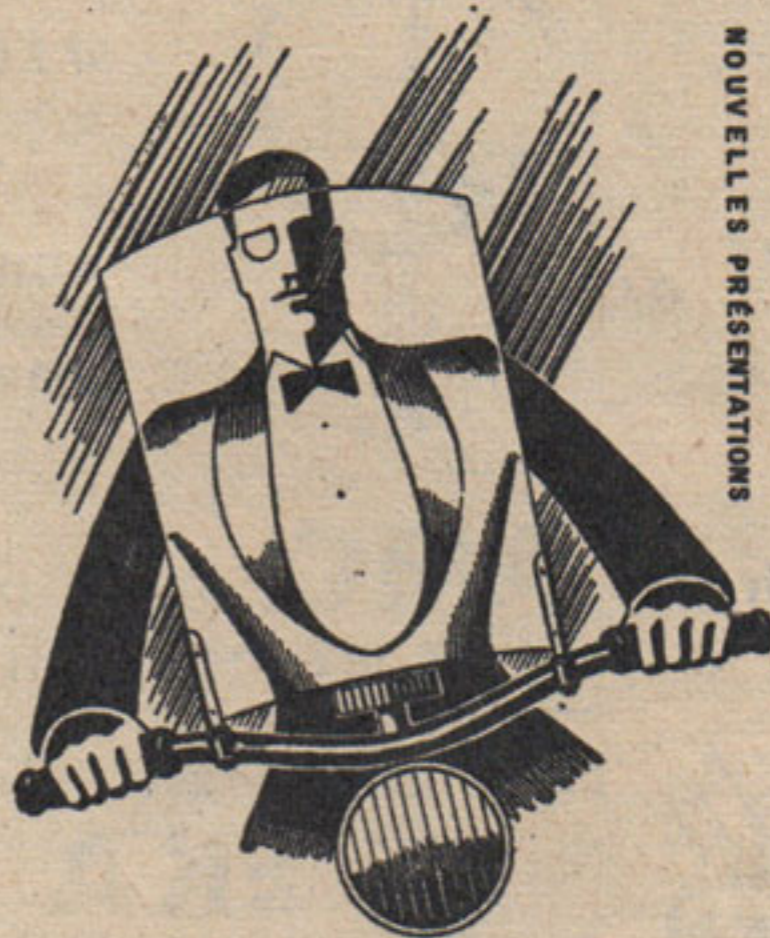
Distributeur exclusif pour la France, cyclomoteurs  
 et motos :

**FERNIOT**  
 34, rue de la Justice, 34  
 PONTOISE (S.-et-O.)

USINE : 164, rue Gabriel-Péri — VITRY-SUR-SEINE

*Parfaitement abrité*  
*derrière le pare-brise*

**C. I. C. A. M.**

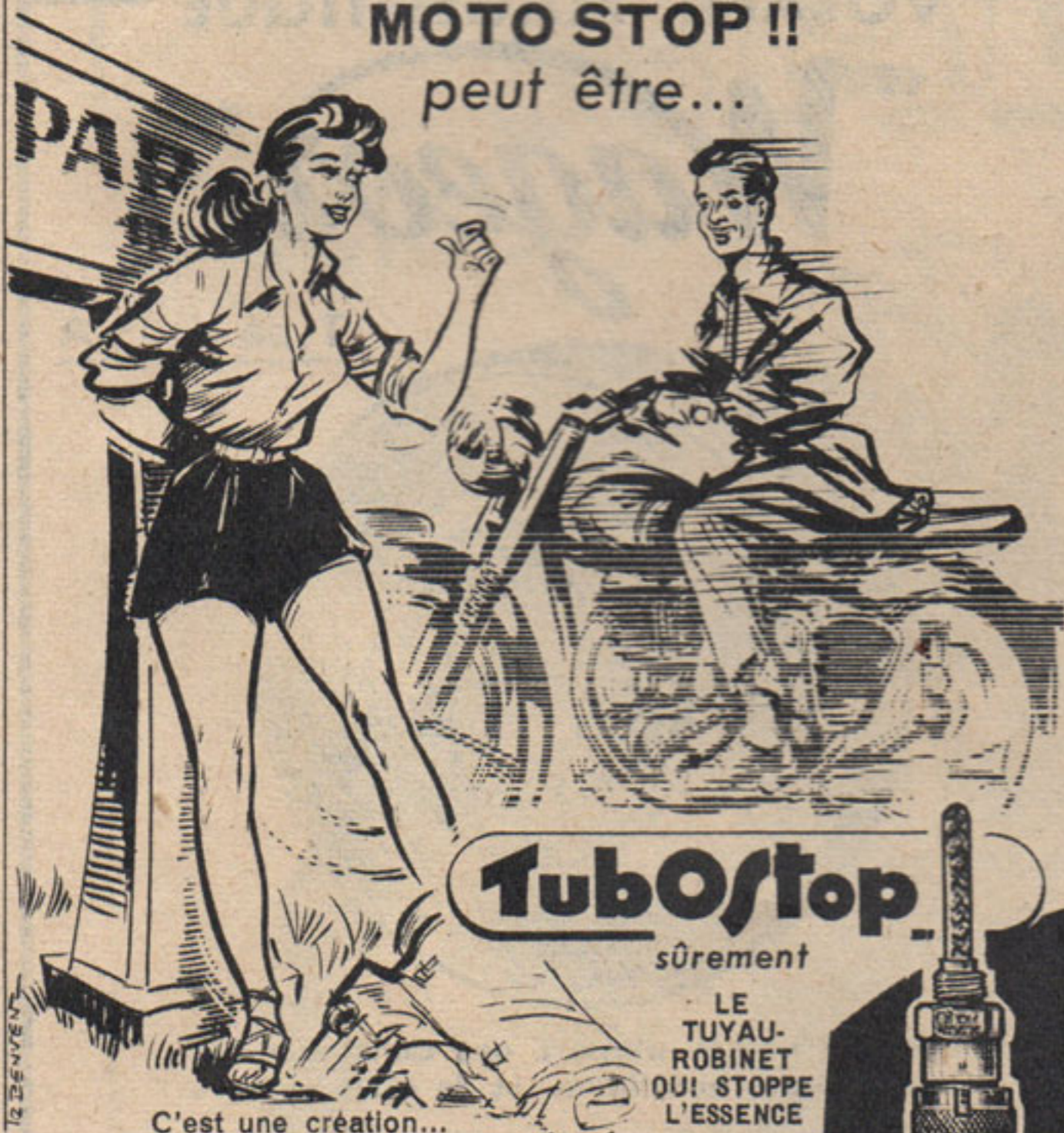


SAISON 1952  
 Réf. 1, 1 bis, 2 bis, entièrement pleins  
 réf. 10, 11, 12, 13, pleins et cabler  
 NOUVELLES PRÉSENTATIONS

**LE SEUL PARE-BRISÉ QUI PROTEGE  
 RÉELLEMENT SANS FREINER LA MACHINE  
 NI GÈNER LA VISIBILITÉ !!**

C. I. C. A. M. Agents demandés AVANT DE FIXER VOTRE  
 5, place du Théâtre-Français, Paris (1<sup>er</sup>) - Tél. OPÉ. 66-40 pour l'exportation CHOIX DEMANDEZ  
 Adresser correspondance à M. BOURDIN, 28, rue Marbeuf, PARIS 8<sup>e</sup> - Tél. ÉLY. 89-89 NOTRE CATALOGUE

**MOTO STOP !!**  
 peut être...



**TubOstop**

sûrement  
 LE  
 TUYAU-  
 ROBINET  
 QUI STOPPE  
 L'ESSENCE

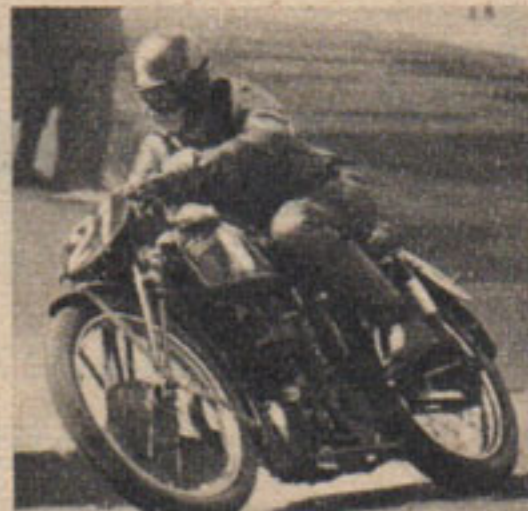
C'est une création...

**OTOM S. A.**

5bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE, DEF. 21-63 25-91

Salon de la Moto - Stand 70

**13 victoires durant la saison  
 CHAMPION DE FRANCE  
 1952 (350 & 500)**



**CHERRIER**

Agent

**MOTOBECANE - TERROT**

21, B<sup>d</sup> Henri-Sellier, SURESNES. Tél. LON. 16-25

Bulletin d'abonnement à **MOTOCYCLES**, 14, rue Brunel, PARIS-17<sup>e</sup>  
 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

NOM: ..... ADRESSE: .....

Pour la Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue du Marais, BRUXELLES  
 C.C.P. 3-86 Bruxelles — 1 an, francs belges : 160

L'abonnement partira du numéro .....

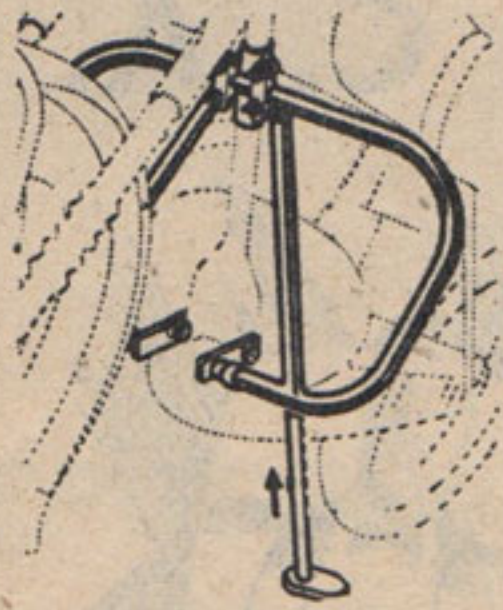
L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces  
 à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

« 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 1946.)

LE PARE-CHOCS **EKA-DUO** chromé

Breveté S.G.D.G.

avec  
béquille  
latérale  
télescopique  
incorporée



joint  
la sécurité  
et l'élégance  
à une  
commodité  
jamais égalée

Le pare-chocs **AMO** sans béquille se fixe en 3 points et ne tourne pas



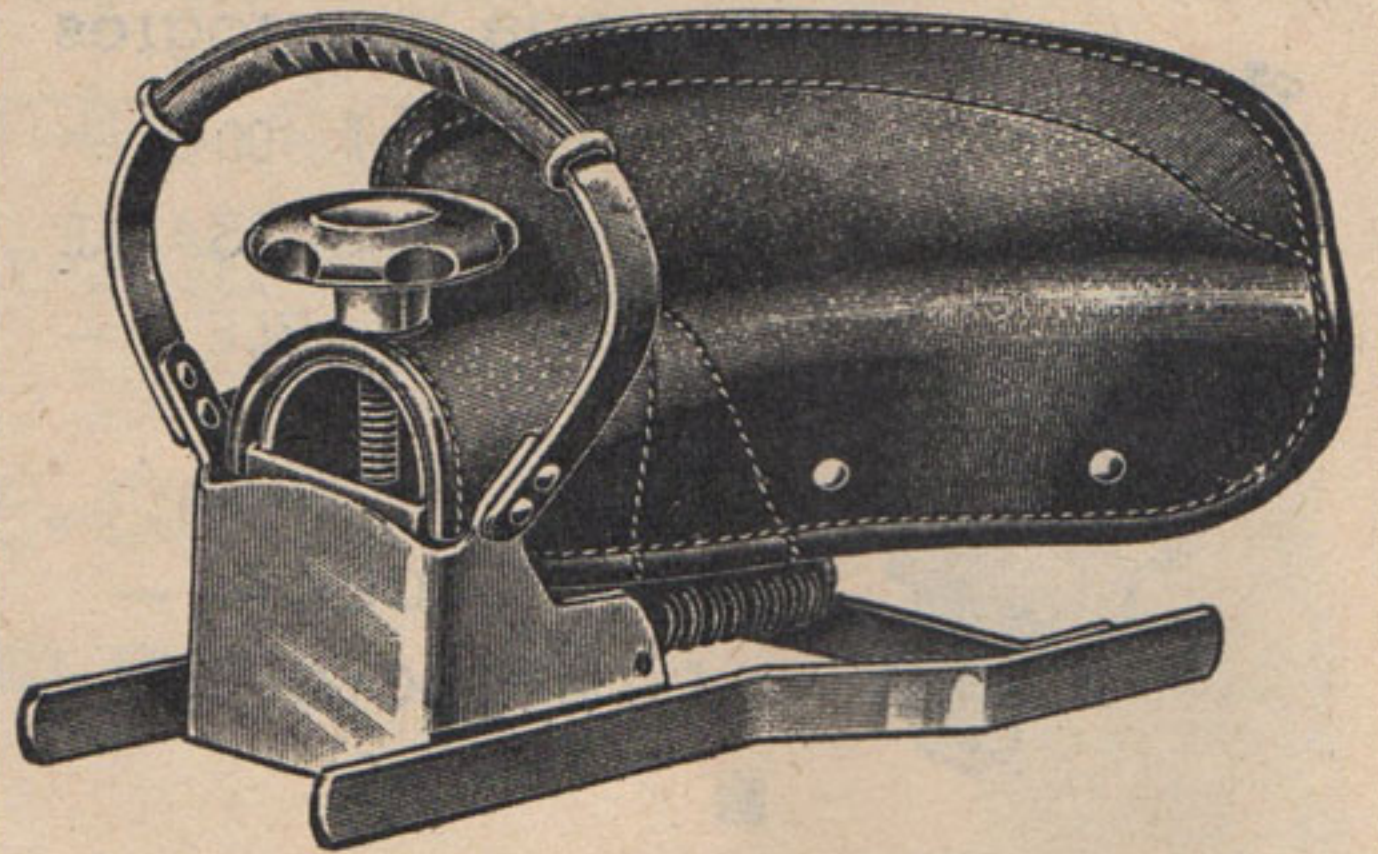
Béquille latérale télescopique  
**EKA**

Cette béquille, ainsi que les pare-chocs, étant réglables, se posent avec grande facilité

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE  
7, RUE BÉLIDOR - PARIS-17<sup>e</sup>  
ÉTO. 36-96

SALON : STAND 231

Pour Motos et Vélomoteurs

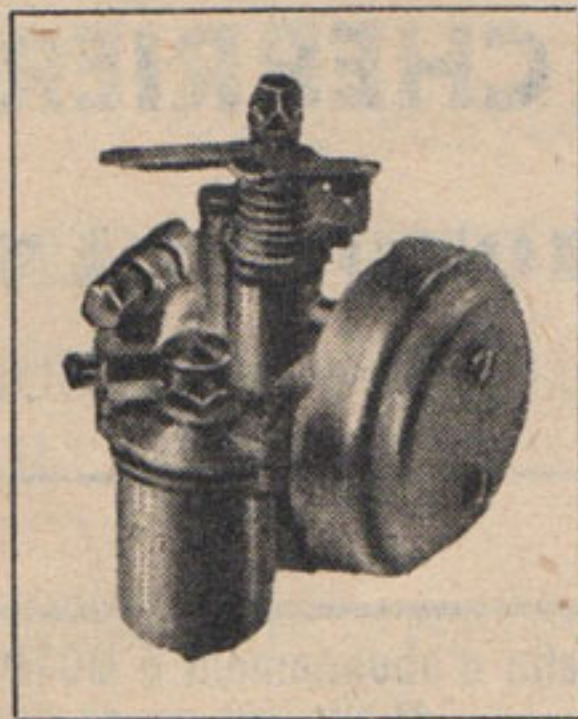


LE SIÈGE ARRIÈRE  
**BAURIAT**  
(Réglable en marche)

MODÈLE DÉPOSÉ

*Cyclomotoristes !*

Pour obtenir  
le rendement  
maximum de  
votre machine  
demandez à votre  
motociste de vous  
faire essayer le  
nouveau  
Carburateur



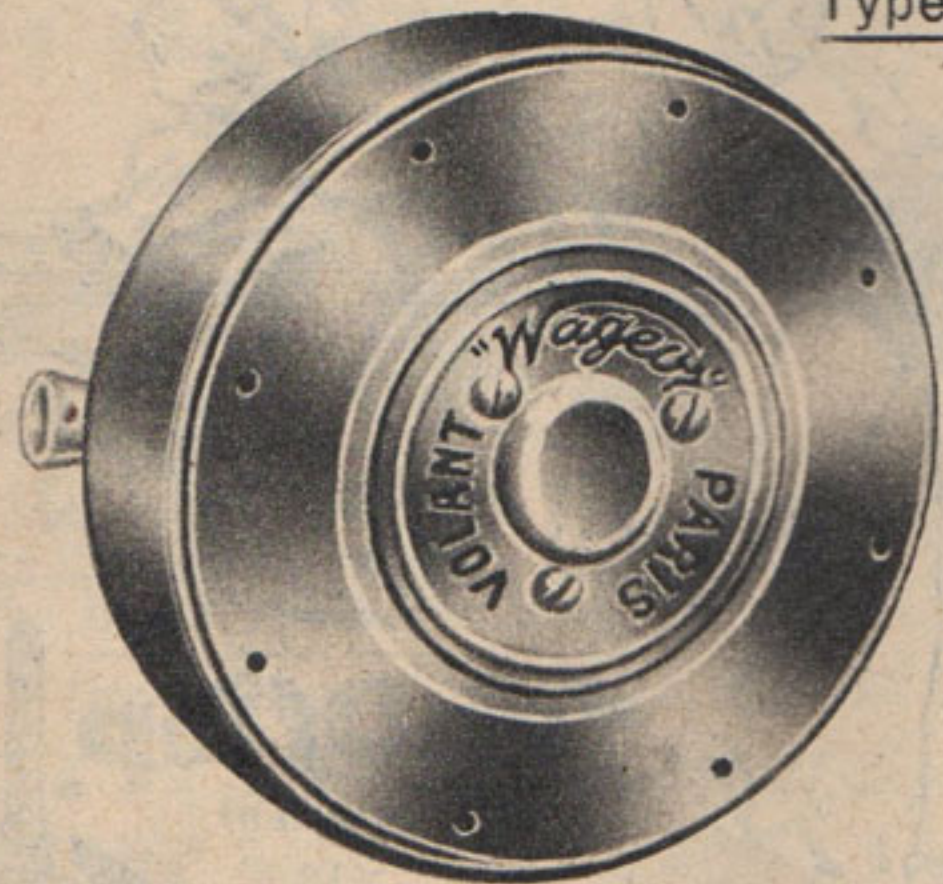
**GURTNER C. Spécial**

Vous en serez enchanté. Départ  
instantané, reprises excellentes et  
consommation réduite,  
**1 litre 5 aux 100 km.**

VOLANT MAGNÉTIQUE

*"Wageor"*

Type V. 15-A



Adopté par la plupart des Constructeurs  
de moteurs auxiliaires et de cyclomoteurs

Production des :

**FORGES & ATELIERS DE LA VENCE & DE LA FOURNAISE**

Société Anonyme au Capital de 110.000.000

1, Avenue Niel, PARIS-17<sup>e</sup> — Tél. : GAL. 74-82 - 83-84

**P. BRISSONNET & C<sup>ie</sup>**

*vous présente...*

*Le fameux*  
**Scooter**  
**SPEED**

**TOUS LES  
ACCESSOIRES  
POUR  
SCOOTERS**

*Traitement des roues  
à l'INOREVEX qui  
met le motocycliste à  
l'abri de la crevaison.*

*Pose en 2 heures de  
l'embrayage OIOOA  
adaptable à la  
MOBYLETTE.*

**CRÉDIT**

Ouvert le Samedi.



22<sup>ter</sup>, Boul. du GÉNÉRAL-LECLERC  
NEUILLY-sur-SEINE (Seine)  
Tél. : MAILLOT 87-40-41

*Production* **VICKERS**  
GRENOBLE

CAOUTCHOUCS  
ACCESSOIRES



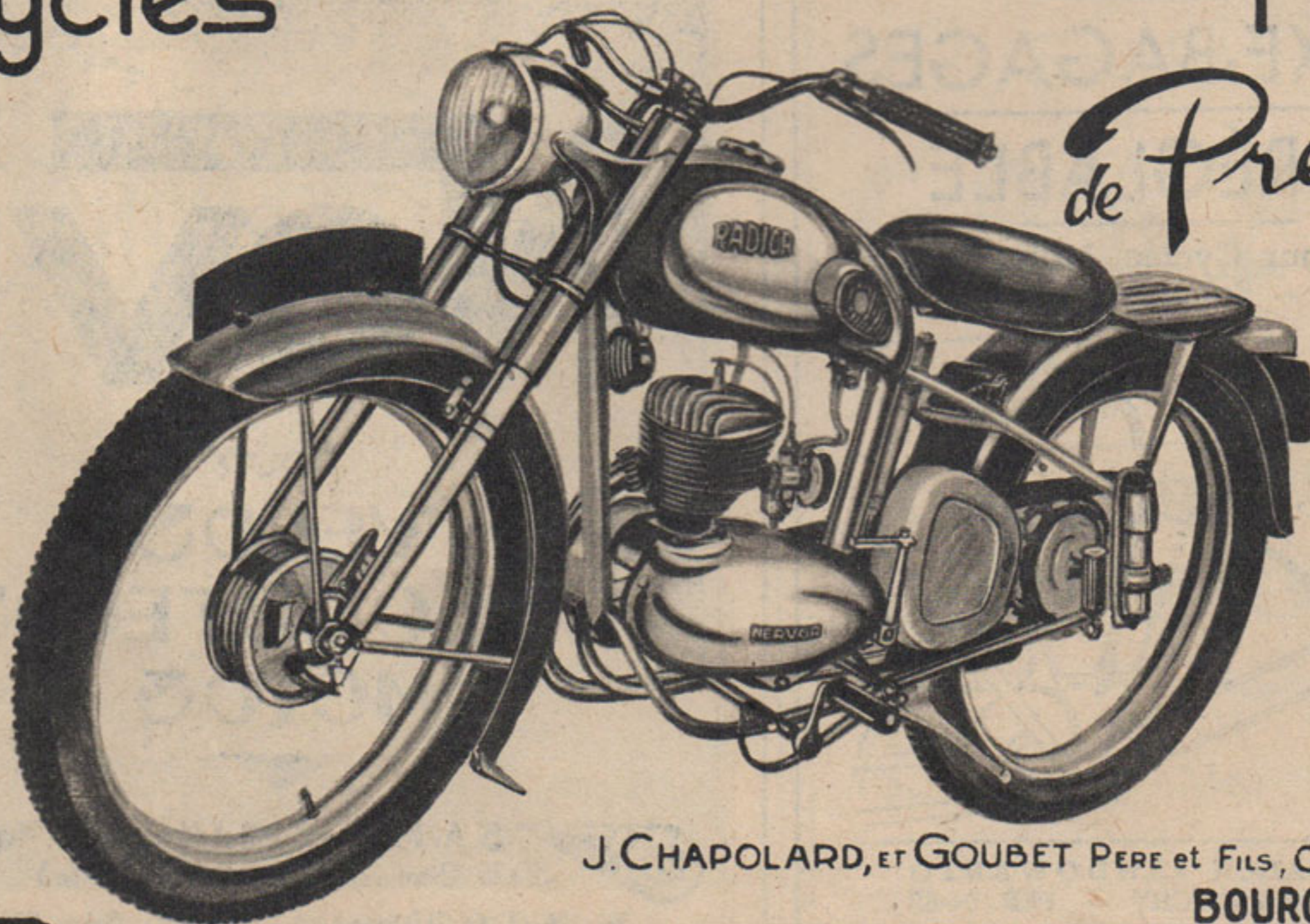
TOUT CAOUTCHOUC  
POUR VESPA

# RADIOR

Cycles

Motos

*de Précision*



J. CHAPOLARD, et GOUBET PÈRE et FILS, CONSTRUCTEURS  
BOURG - (AIN)

SALON DE LA MOTO - STAND N° 328

POUR  
VOTRE MOTO



**YELLOW**

LA  
CHAÎNE FRANÇAISE  
DE QUALITÉ



GRAND PALAIS - BALCON 2 - STAND N° 38 - TÉL. : 95-60  
PORTE DE VERSAILLES - HALL DU CYCLE - STAND 364 - TÉL. : LEC. 52-51

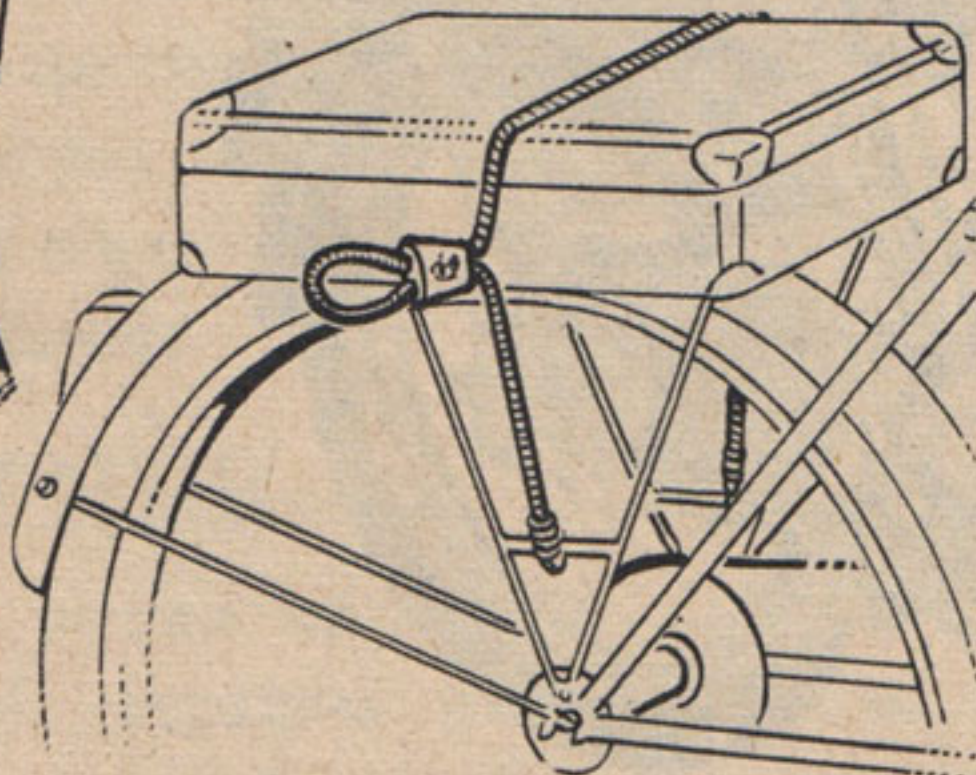
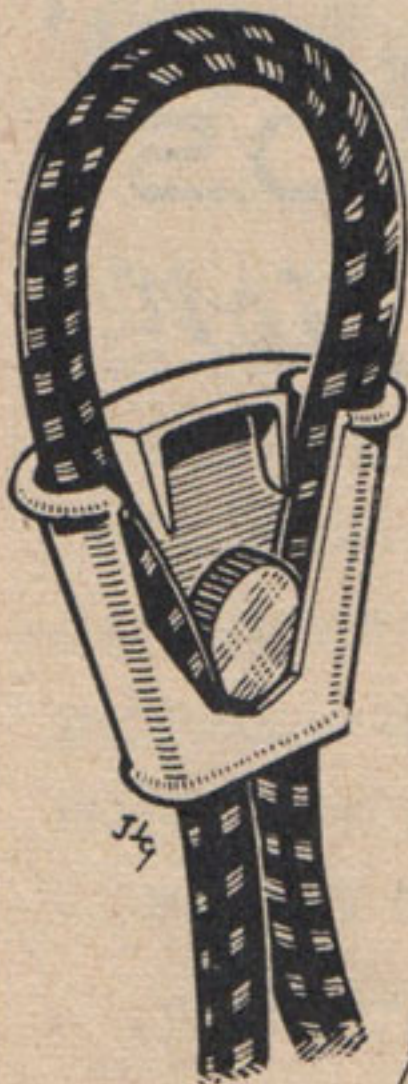
*Le Sandovabille*

**SEUL**

**FIXE-BAGAGES**

**RÉGLABLE**

pour Cycles, Motocycles,  
— Scooters, etc... —



C'est une FABRICATION SANDOWAUTO  
32, Rue Chance-Milly à CLICHY — PER. 04-82

*Vous...*

QUI UTILISEZ  
LE MOTEUR

**YDRAL**

SUR SCOOTER - MOTO - TRI

N'OUBLIEZ PAS QUE VOTRE BLOC  
DOIT ÊTRE ENTRETENU OU RÉPARÉ PAR

STATION

**YDRAL**

SERVICE

20, Rue du Débarcadère

PARIS-17° - ÉTOILE 17-46

*Qui vous offre...*

LA RÉVISION GRATUITE  
des 500 km.

OUVERTURE SAMEDI & DIMANCHE MATIN

ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

**NOVI**

POUR

**VELOS**

**VELOMOTEURS**

**MOTOS**



S.A. Novi Capital 16.000.000

12 a 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine)



Tel., Nord 66-71 (2 lignes) · R. C. Seine 225.456 B

# E<sup>ts</sup> PERTUISOT

TOUT pour la MOTO...

VENTE EN GROS

SPÉCIALITÉS

Réparation de

tous Embiellages  
par procédés spéciaux

Réalésage de tous Cylindres  
2 et 4 temps

Fournitures - Pistons complets

● TRAVAUX GARANTIS

exécutés par Spécialistes

● Agent général pour la France

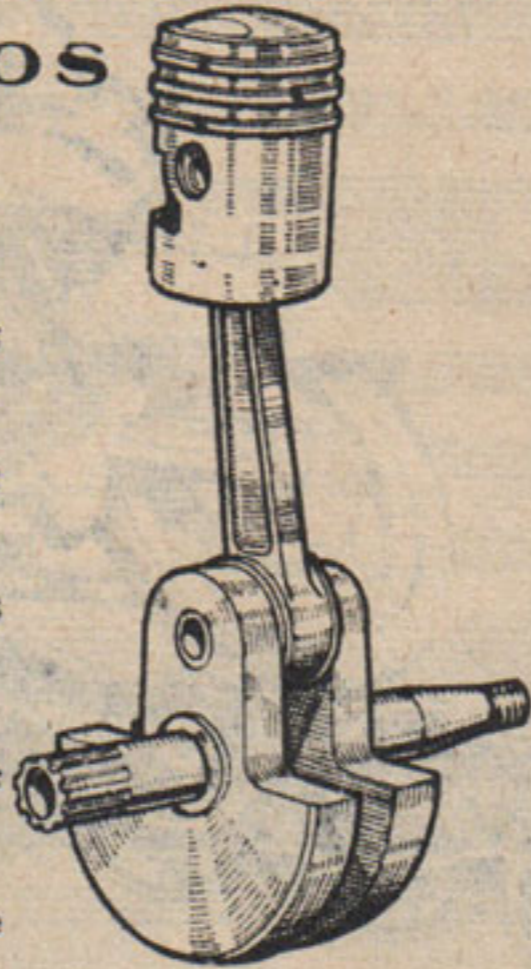
des B.V. STAUB et toutes pièces détachées

Tous accessoires, chaînes, etc.  
disponibles en magasin

Mécaniciens, Réparateurs...

Consultez-nous pour vos réparations et accessoires.

23, Rue des Acacias - PARIS (17<sup>e</sup>)



AGENCE EXCLUSIVE

# MOTOBÉCANE



TOUS LES MODÈLES 1953

MOBYLETTES { standard  
super standard  
luxe

VÉLOMOTEURS { latérales  
culbutées

MOTOS { 175 cmc.  
350 cmc.

SCOOTERS

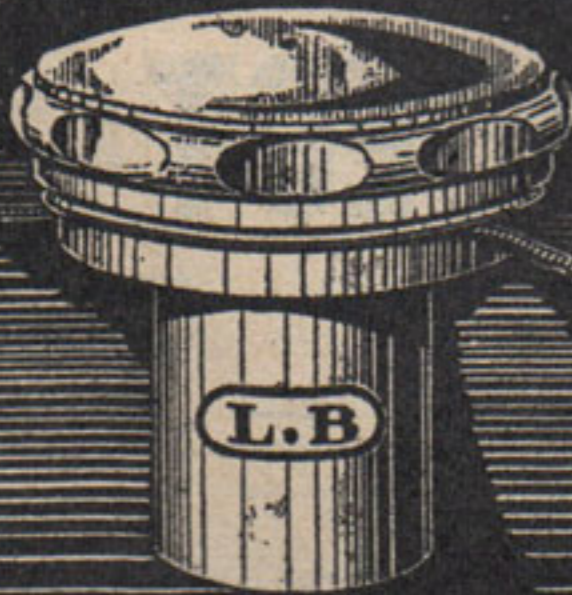
LIVRAISON IMMÉDIATE - VENTE A CRÉDIT

Réparations :- Pièces :- Accessoires

S<sup>té</sup> BLANCHE - AUTOS - MOTOS

Gérard DÉsir, Gérant

71, Rue Blanche, PARIS-9<sup>e</sup> - Tél. : TRI 55-50

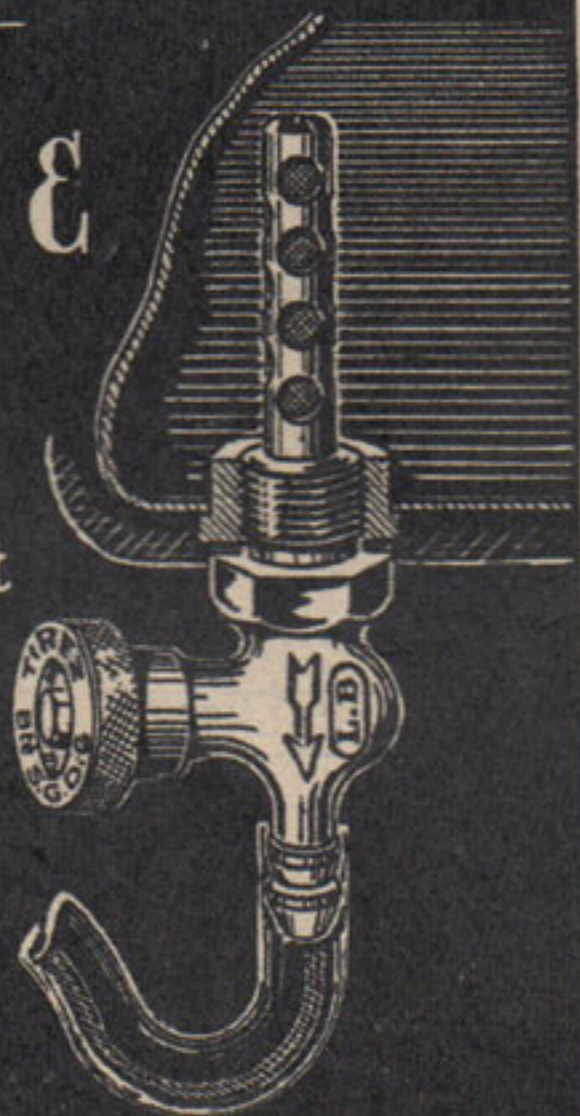


BOUCHONS  
de RESERVOIR  
au 1/4 de tour  
pour motos

LE BOZEC &  
GAUTIER

28 Rue Carle Hébert  
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR  
toujours  
étanches



LES  
FABRICATIONS  
DES ÉTABLISSEMENTS

# GRAZZINI

OFFRENT PAR

LEUR LONGUE EXPÉRIENCE

LES MEILLEURES GARANTIES

16, rue du Marché Popincourt  
PARIS (11<sup>e</sup>) ROQ : 17-03

# Étab<sup>ts</sup> VOIVENEL

## M. DUNOIS, Gérant

34, rue de Charonne, PARIS-11<sup>e</sup> - Roq. 17-13

MOTOBÉCANE - PEUGEOT - TERROT  
MONET-GOYON - ULTIMA - GNOME-  
RHONE - GUILLER - NORTON  
EXCELSIOR - GILLET-HERSTAL  
MOBYLETTES - Scooters BIMA

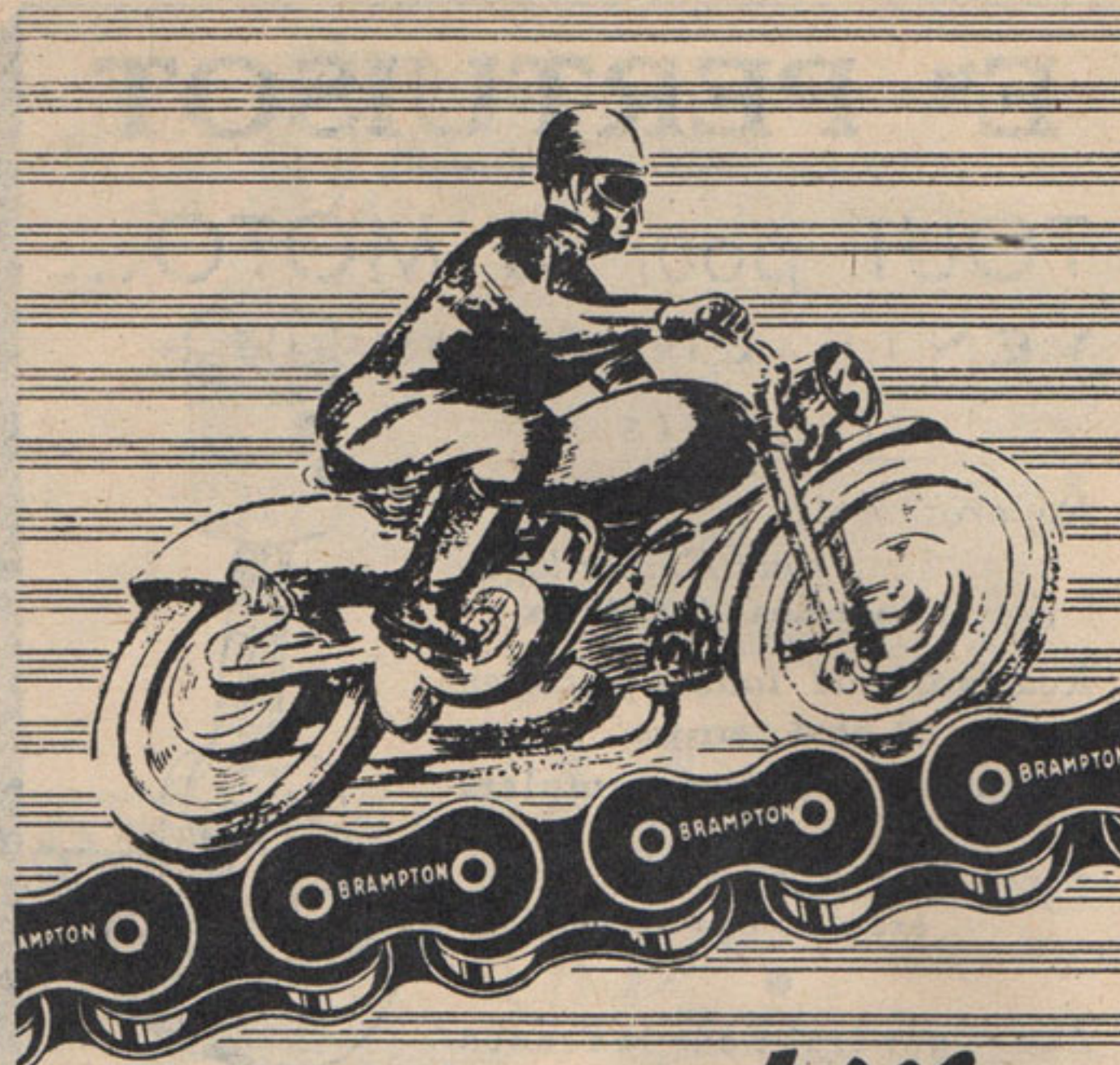
Agent exclusif  
**Sidecar IMPÉRIAL**

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES  
et ACCESSOIRES

EXPÉDITION  
dans toute la FRANCE

VENTE A CRÉDIT

Remise aux patentés - Joindre timbre pour réponse



# Brampton & RENOLD

107

LES CHAINES MOTOS DE QUALITÉ SUPÉRIEURE



# LA MACOMBYNN

TELLEMENT PRATIQUE  
ET SI ÉTANCHE ....

TOUTES LES COMPÉTITIONS LE PROUVENT D'AILLEURS...  
CONÇU PAR UN MOTARD POUR DES MOTARDS...

En vente dans toute la France chez les principaux motoristes

Pour la Belgique: J. ELBIRT, 19, Rue de l'Escalier - BRUXELLES

SEUL FABRICANT: ET<sup>e</sup> CHANTRIEUX-LEFEVRE - AMIENS

HAVAS

# PEUGEOT

Motocyclettes - Véломoteurs - Trimoteurs  
Bicyclettes à moteur - Vélos - Machines à coudre

Facilités de Paiement

**ACCESSOIRES VÉLOMOTEURS ET MOTOS :**

Avertisseurs, tabliers, tansads, lunettes, pare-brise, porte-  
bagages, casques, pare-chocs, sacoches, etc.,.

POUR TRIMOTEURS : Pare-brise spécial et coffres  
métalliques.

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE ET ÉCHANGES STANDARD  
DE MOTEURS de tous types des séries courantes véломoteurs  
et motos.

RÉFECTION D'EMBIELLAGES avec pièces d'origine et  
RÉALÉSAGE DE CYLINDRES. Délai rapide.

— C.G.C.I.M. —

40, rue Louis-Blanc, COURBEVOIE (Seine) — Tél. DEFense : 11. 38-39  
et 31-98.

STAND N° 289 — HALL DU CYCLE  
— PARC DES EXPOSITIONS —

# RAPID'MOTO

21, rue d'Orléans - St-CLOUD (S.-et-O.) Tél. MOL. 21-29  
(Maison située à 200 mètres de l'Autoroute)

Pour l'achat de votre moto,  
vous pouvez faire confiance à J. CHARRIER  
**International de Moto-cross**

J. CHARRIER utilise en compétition...

“Labo Inox”

Agences des plus Grandes Marques :

MONET-GOYON - TERROT - MOTOBÉCANE  
RENÉ-GILLET - GUILLER - N.S.U. - B.S.A.  
SUNBEAM

Machines neuves disponibles et nombreuses occasions.

**PERSIN**  
BRY SUR MARNE  
SEINE

DISPOSITIF  
REGULATION

SPECIALISTE  
**DKW**  
ADAPTABLE DE

Boîtier d'équipement électrique  
adaptable complet,  
pour toutes motos DKW

TOUTES PIÈCES  
pour types  
SB et KS  
\*  
ECHANGE STANDARD  
IMMÉDIAT  
DES EMBIELLAGES  
l'après-midi seulement

Téléphone 272 à BRY  
92, Avenue de Rigny

**PARTOUT**

**FULGUR**

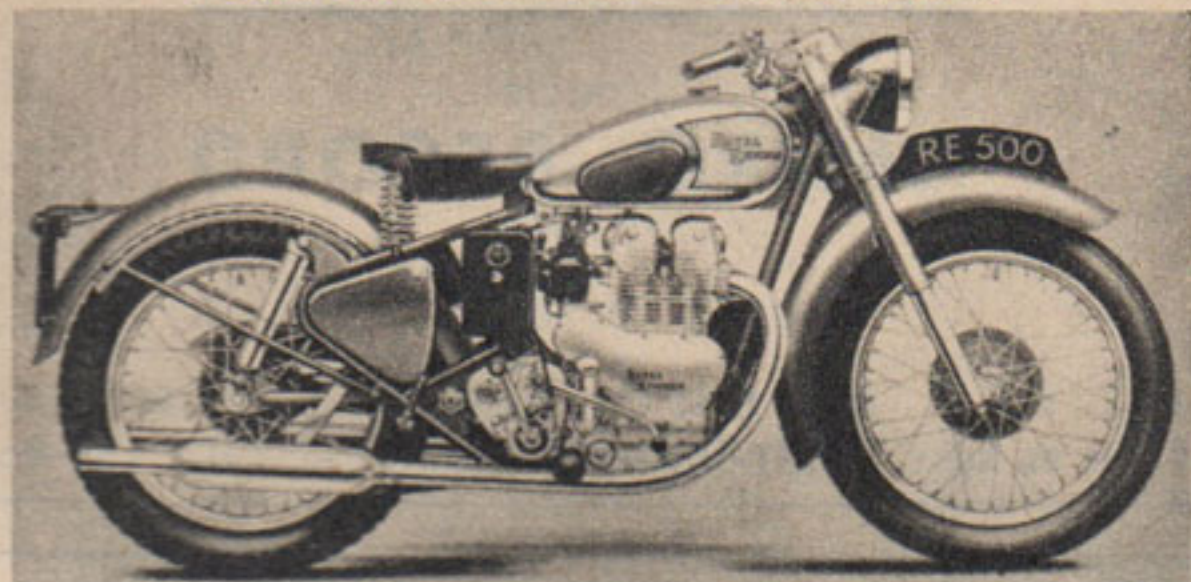
MODÈLES POUR :  
MOTOS M100  
VÉLOMOTEURS M50  
CYCLOMOTEURS V30

**POUR TOUT** DOCUMENTATION  
GRATUITE  
sur demande

Éts **TAILLANDIER** 61, rue de la Prévoyance  
VINCENNES D.A.U. 51-77

## ROYAL ENFIELD

AGENCE EXCLUSIVE POUR PARIS



RÉPARATIONS - TOUTES PIÈCES D'ORIGINE - ENTRETIEN

AGENCE

**NORTON - MOTOBÉCANE - EXCELSIOR**

PNEUS **AVON**

BOUGIES BOSCH-LODGE - SELLES BIPLACES - CHAINES RENOLD  
TOUS ACCESSOIRES

MOTEURS HORS-BORD **EVINRUDE** ET **JOHNSON**

ÉTOILE 08-66

Métro : TERNES  
et ARGENTINE

# ARIS

11, RUE LABIE  
PARIS (17<sup>e</sup>)

Pour CYCLOMOTEURS

## La BOUGIE GURTNER "S"



ÉTUDIÉE ET MISE AU POINT  
PAR DES SPÉCIALISTES  
DE L'ALLUMAGE  
ET DE LA CARBURATION

**ESSAYEZ-LA...**



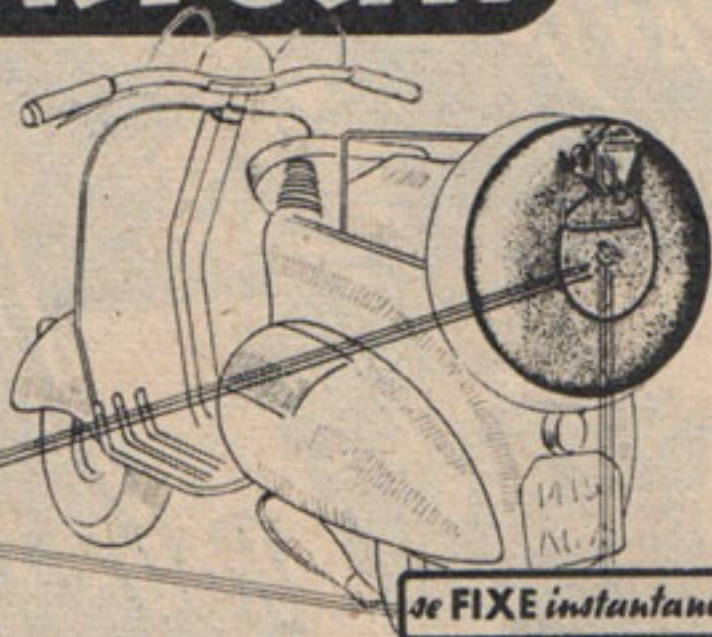
## POMPES SPÉCIALES POUR MOTOCYCLES

# MISTRAL

TOUT EN LAITON CHROMÉ, avec ÉTRIER

## JERRICAN

ADAPTABLE  
AU SCOOTER  
**VESPA**



UNE nouvelle PRODUCTION  
**A. AUBRY**

se FIXE instantanément

ATELIERS A. AUBRY, 38, RUE FESSART, PARIS-XIX<sup>e</sup> - TEL. BOT. 68-40

## SCOOTER BERNARDET

125 et 250 cmc.

ESSAI TOUS LES JOURS  
**CRÉDIT 9 MOIS SUR DEMANDE**



**G. S. M.**

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

8, Rue des Écoles, PARIS (5<sup>e</sup>)  
ODÉON 62-98

Atelier de réparation : 12, r. St-Séverin 5<sup>e</sup>

## PROGRÈS SENSATIONNEL

### LA BOUGIE G. N.

A DOUBLE COURONNE D'ÉTINCELLES  
Qui, SEULE AU MONDE, substitue à l'unique  
étincelle de multiples points d'allumage

d'où	rapide = puissance	donc	de cliquetage
combustion	franche = souplesse	moins	d'auto allumage
plus	complète = économie		d'encrassement
			et perlage

ÉLECTRODE INDÉRÉGLABLE  
BREVETÉE S. G. D. G. FRANCE ET ÉTRANGER

Éts NICOT, 151, Rue de Rome - PARIS-17<sup>e</sup>  
Téléphone : WAGRAM 78-38

BANC ESSAI  
A. J. 15-9-51

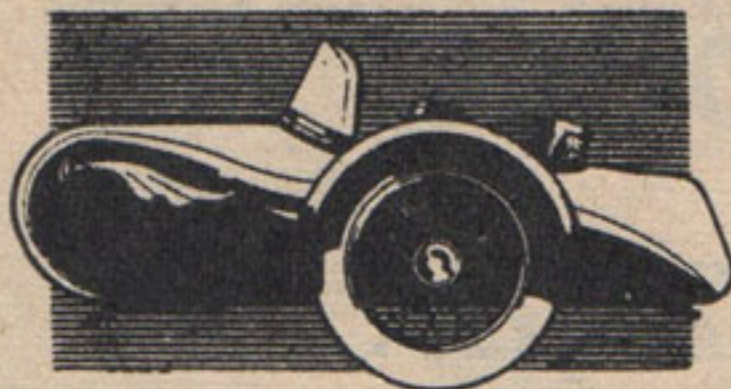
Prix : 540 Fr.

C. C. P. 2155-55  
ou contre remb<sup>t</sup>



## SIDECAR

# PRÉCISION



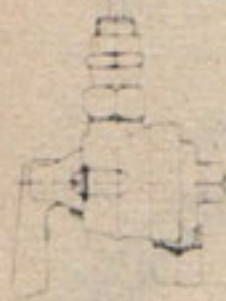
EXPOSITION  
PORTE DE  
VERSAILLES  
STAND N° 158

39<sup>ter</sup>, rue Martre - CLICHY (Seine)

## ROBINETS A ESSENCE LES PLUS PERFECTIONNÉS

Fabriqués en grande série pour plusieurs  
grandes marques de motos et scooters

Le dépliant vous sera adressé  
à la demande



Modèle

### AMERO-RECORD

réserve

double orientabilité

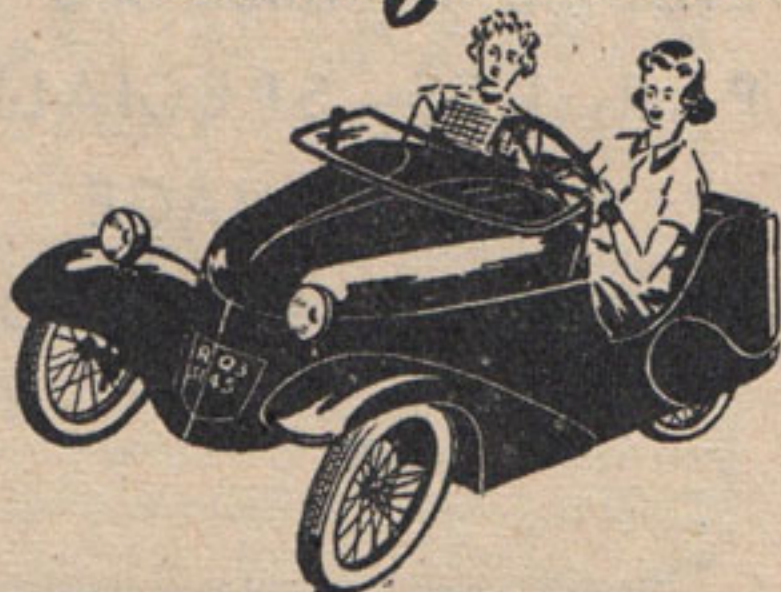


SOCIÉTÉ AMERO, S. A. R. L. (500.000 Francs)  
7-9, rue de Noisy, ROSNY-SOUS-BOIS (Seine) - Tél. : 181 Rosny

## Voiturette Ch. Mochet

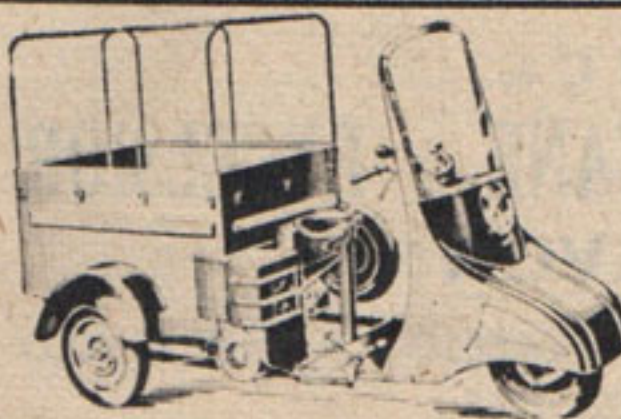
TYPE : C.M. 125  
3 VITESSES  
LITRES AU 100 KL.

CAPOTE  
SANS PERMIS  
DE CONDUIRE  
DEMANDEZ  
NOTICE



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

HALL DU CYCLE - STAND N° 167



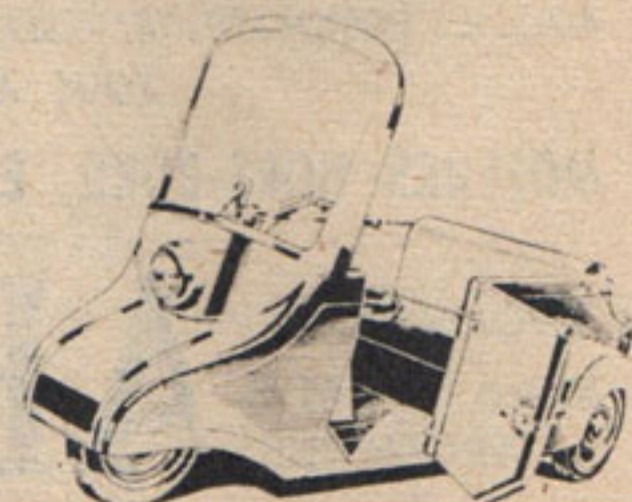
POUR DOCUMENTATION  
ILLUSTRÉE  
joindre timbres

### P. POINARD

CONSTRUCTEUR  
54, RUE ÉTIENNE-DOLET  
CACHAN (Seine) ALE. 34-41

## UTILITAIRE & TOURISME

125 CMC. SANS PERMIS  
C.U. 200 KGS OU 3 PLACES  
EN 175 CMC. AVEC PERMIS  
MOTEUR A.M.C. 3 VIT  
Spécial pour 3 roues





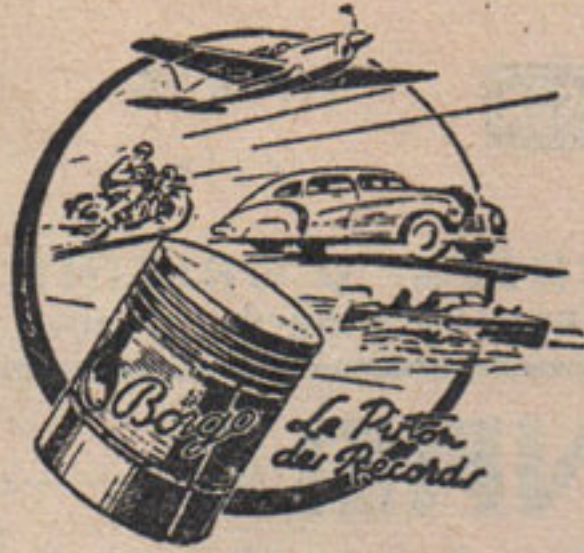
# BORGO

34, avenue du Roule  
NEUILLY - SUR - SEINE

S.A.F. CAP. 44.000.000 fr.

Tél. : MAILLOT 55-55

SALON DE L'AUTOMOBILE :  
Stand 38 — Balcon A



AGENCES : Motoconfort, Guiller, Monet-Goyon, Alma, M.R., René Gillet, Horex, Ariel, Panther, Victoria, Norton, Excelsior, Thornax, Mobylette, Cucciolo, Mosquito, Poulain, Tandem R.M., Dery, Scooter Guiller, Motobécane, A.G.F., Speed, Ami, Sidecar Simard

Occasions : Harley D., Terrot, N.S.U., Ravat, Gillet, Herstal, Ariel, Motobécane et lot de motos à remonter

Stock : Moteurs, boîtes cylindres, culasses, embellages, pignons, carters, etc., magnétos et dynamos

**BIANCO**, 92, Av. V.-Cresson, ISSY (Seine)

MICHELET 22-39 — C.C.P. Paris 1422-39 — Renseignements contre 2 timbres

**LONG CRÉDIT DANS TOUTE LA FRANCE**

## L. FRANÇOIS

17, Rue Le Bua — PARIS-20<sup>e</sup>

MÉTRO PELLEPORT — TÉL. : MÉNILMONTANT 56-15

AGENT DIRECT Dépôt MACOMBYNN  
JONGHI - ZUNDAPP - T.W.N. - STEIB

### BOL D'OR 1952

#### La 175 SPORT MACQUET

a parcouru 1.886 km., battant ainsi l'ancien record de plus de 89 km.



Moteur Ydral - Volant SAFI - Carburateur AMAC - Huile Antar spéciale 2T

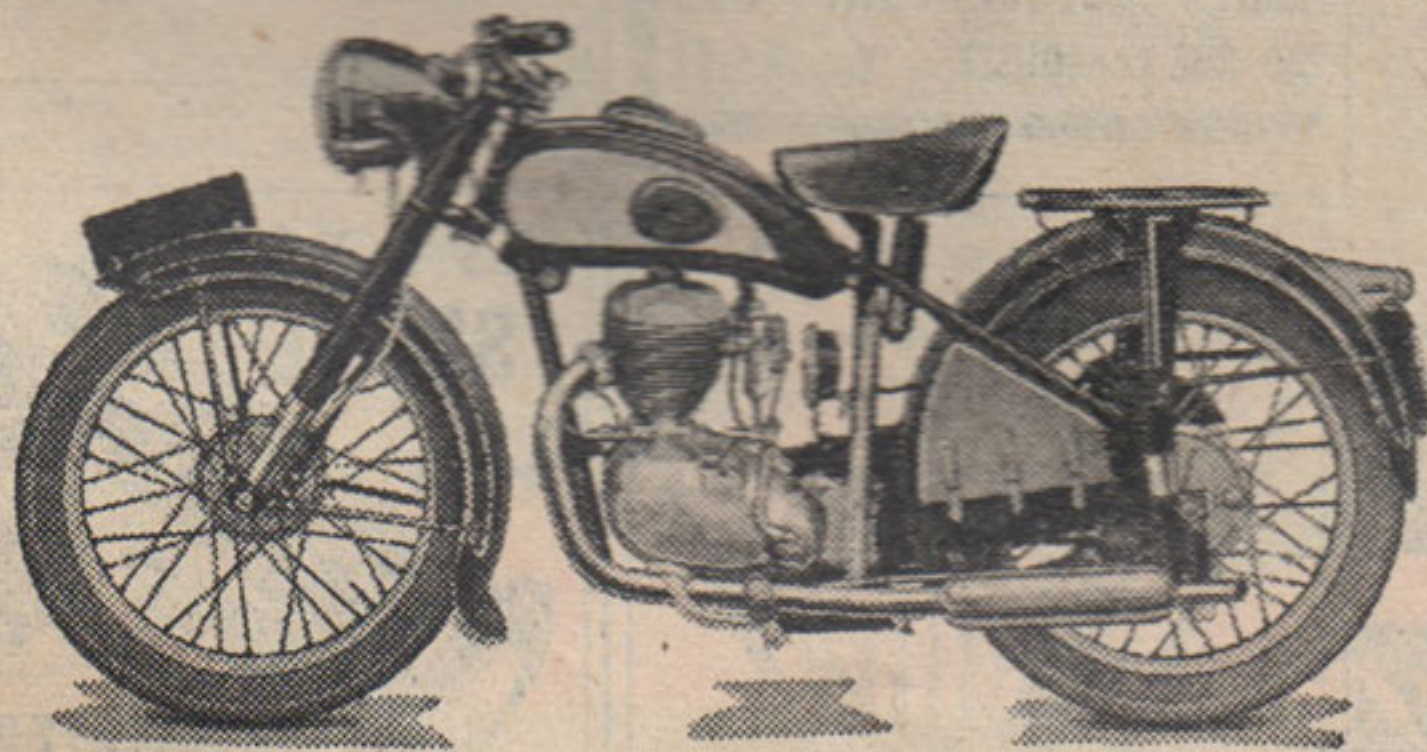
**L. MACQUET**, constructeur, 38 à 64, rue de Dunkerque  
ARMENTIÈRES (Nord) - Tél. 600

## AU SALON DU CYCLE

(STAND 227)

# ALCYON

Présente une gamme complète de ses



— CYCLES —  
CYCLOMOTEURS  
VÉLOMOTEURS (2 et 4 temps)  
MOTOS LÉGÈRES

NE FIXEZ PAS VOTRE CHOIX SANS LES EXAMINER

Usine et Bureaux à COURBEVOIE (Seine)

**AGENTS PARTOUT**

**VENTES**

**TERROT 500** av. side, état marche. Px 75.000.  
**MOTOBECANE 125** culb. com. nve, acces. Px 130.000.  
**MOTOBECANE 500** culb., parf. état. Px 90.000.  
**DRESCH 500** bicycl. Px 40.000. J. Despres, rue Guernisac, Morlaix.  
**B.M.A. CUCCIOLO**, tr. bon ét. Velu, 51, rue Fouriaux, Reims.  
**MONET-GOYON 350** latérale très bon état plus roues Puch neuve, débrayage moyen. Cahan, 4, rue Nocard, Paris-15<sup>e</sup>.  
**GILLET 500** 2 cyl. 2 tps, 4 vit. Px 80.000. Corbeil 491.  
**LABOR 175** A.M.C. av. side Simard nfs. Benoit, Orbec (Calvados).  
**IMPECCABLE 350** NZ D.K.W. moteur, pneus neufs, sacoches, tansad, 350 cmc. Motoconfort et Magnat-Debon, bon état. L. Mesmer, Garennes (Eure).  
**JAWA-OGAR 350**. Parf. état plus équip. Px 175.000. Billotte, 5, rue J.-Moulin, Mainvilliers (Eure-et-Loir).

**TOUJOURS 50 OCCASIONS**  
**TRIUMPH 500** comme neuve.  
**TERROT 500** grand luxe.  
**MOTOBECANE 500** superculasse.  
**INDIAN 500** 2 cyl., grand luxe.  
**MONET 350** et **500** culb.  
**TERROT 350** superculasse.  
**PEUGEOT 350** dernier modèle.  
**CONDOR 600** 2 cylindres.  
**INDIAN 1.200** grand luxe.  
*Et à liquider :*  
**EPAVES** Indian, Gnome, René-Gillet, Dollar, Terrot, Monet-Goyon, Peugeot, etc. Cadres avec papiers.  
 Zündapp, Express, Terrot, René Gillet, Gnome-Rhône, Monet-Goyon, D. K. W. 125 cmc.  
 Moteurs, boîtes, roues, garde-boue, fourches toutes marques.  
 Crédit, reprises, achat, Faurie, 8, av. de Saint-Ouen, Paris-18<sup>e</sup>. Métro La Fourche (dans la cour).

**D.K.W. 350** SB parf. état. Px 165.000. Sélect. Pelletan, 33, r. de Meaux, Paris-19<sup>e</sup>.  
**MOTOBLOC** cyclomoteur, peu roulé, belle occas. Klé. 35-97. Le soir.  
**NORTON 500** inter 30 A.C.T. très rapide, état de neuf, suspension AR. **NORTON 500** latérale 16 H, bon état, pneus neufs, siège AR. S'adresser François Bonnel, 8 bis, place Blanmont, Gisors (Eure).

**Jeunes !  
voici votre chance**

Vous, qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un spécialiste qualifié en MÉCANIQUE et ÉLECTRICITÉ AUTO. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce Auto, Agriculture, Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc...

Préparation C.A.P. — Instruction requise : niveau C.E.P. — Cours selon temps disponible. — Placement gratuit. — Diplôme en fin d'études et facilités de paiement.

Tous renseignements sur demande :  
**COURS TECHNIQUES AUTO** (Serv. : 14), rue du Docteur-Cordier, ST-QUENTIN (Aisne), 2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord). Ou 14, rue Lincoln, PARIS (8<sup>e</sup>).

**PETITES ANNONCES**

AGENCE OFFICIELLE :

14, Boulevard  
Sout



PARIS  
XII<sup>e</sup>

Tél. : DOR. 49-42

**TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE**  
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs

**ROYAL-ENFIELD**

gagne le Championnat de France 1951 en 350 cc. (Moto-cross) avec J. MÉLIOLI

**POUR VOTRE SECURITE, UTILISEZ NOS MOTOCYCLETTES ET PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE**

Concessionnaire exclusif pour la France :

Ets P. PSALTY, 80, av. des Ternes, Paris-17<sup>e</sup> - Salon stand 22

**INDIAN**

THE AMERICAN MOTOCYCLES

J. FAURIE - Spécialiste

8, Av. de St-Ouen, PARIS - Tél. MAR 45.07

**MOTOS DE GRAND LUXE ET OCCASIONS DISPONIBLES**

**ACCESSOIRES** - Selles biplace, pare brise américain, pare chutes, etc...

**PIÈCES DÉTACHÉES** - Pignons, chaînes, tubes, fourches télescopiques, etc...

**ÉCHANGE STANDARD** - Moteurs, embiellages, cylindres, etc...

**G.R. AX 2** 800. Px 100.000 plus 1 mot. Boît. mag. carbu AX 2. 1 Fourche tél. B.M.W. 750, 1 selle biplace. Bortoloso, Ribécourt (Oise).

**MOTOBECANE 250** lat., bloc R.33 A bon état. Px intér. Voir Pavard, 7, impasse Bouchet, dans 24, rue de Meaux, Paris-19<sup>e</sup>.

**TERROT** petite moto très bien, sacrifiée. Gallar, imp. Bey, Briançon (H.-Alpes).

**TERROT 500** R.G.S.T. juillet 1951, fourc. télesc., suspens. AR., pare-chocs, tansad. Excellent état. Px 210.000. Therry Marcel, 52, route de St-Pol, Arras (P.-de-C.).

**TRIUMPH 500** culb. 4 vit. sélect. équip. b. état. Px 160.000. G. Châlons, Entrains (Nièvre).

**8 MOTOS 350**, mécaniques, peintures, pneus et chambres neufs. Au choix à partir de 50.000. Burlat, 4, rue Edouard-Nieuport, Suresnes. Lon. 12-71.

**DELAUNÉ-MOTO**

25 ANS D'EXPÉRIENCE

DES RÉSULTATS

- 1 - Médaille de BUFFALO
- 1 - TRIAL de BUC
- 1 - Coupe de PARIS

RÉPARATION - MISE AU POINT  
CRÉDIT

Agent  
**G.R. - MOTOCONFORT - NSU**  
30, RUE LABROUSTE — VAU. 65-92

**VÉLOCETTE**

268<sup>bis</sup> B<sup>d</sup> S<sup>t</sup> GERMAIN



**PUCH HOREX**

**Repose-pieds**

**PRYM**  
ENTIÈREMENT RÉGLABLES

C'EST UNE FABRICATION  
**ROGER POUILLAIN**  
Rue Pierre-Curie  
TEL. MEU. 490

**LES MUREAUX (S.-&-O.)**

**Plus de mains crispées!**

**GANTS de SPORT GMEP**  
LA CIGTAT  
ARTICULATION ÉLASTIQUE  
Breveté S.G.D.G.  
LE SUREUR

Principal dépositaire à PARIS :  
Ets REVIL — 82, Avenue des Ternes

**PUCH 150** neuve, acc. Px 200.000. Arc. 70-94, 8 h. 30-12 h., 14 h.-18 h. 30, 5 j.

**F.N. 1.000** fl.-twin-40, bn ét. side 1 1/2, Px 180.000. Merliot, 4, r. Tournelle, Poissy.

**SIMCA 150**, coupé grand luxe.  
**SIMCA 6** fourgonnette, 15.000 km.  
**DYNA C.1** belle, pneus neufs. Px 320.000.  
**ROVIN 3** CV. décap., modèle 1952.  
**VINCENT** rapide 1951, 8.000 km.  
 Accept. reprise motos récentes. Leclere, 56, r. Marx-Dormoy, Paris-18<sup>e</sup>.

**INDIAN** tr. bel état, f. télesc., side Précision intérieur cuir. Dan. 57-62.

**CHOIX UNIQUE. PRIX IMBATTABLES**  
En état et à réviser

**ZUNDAPP** Russie av. side. Px 99.000.  
**GNOME AX.2** cardan av. side. Px 99.000.  
**GNOME X 4** vit., bon état. Px 95.000.  
**MONET-GOYON 5** CV. 1946, 4 vitesses. Px 85.000.

**PEUGEOT P.135** 4 CV. culbuté. 85.000.  
**GNOME 500** cardan 2 carbur. Px 85.000.  
**MOTOBECANE 500** super culb orig. Px 85.000.

**R.-GILLET** type Police rapide, bien. Px 85.000.

**MOTOBECANE 125** cmc. Z-46-C sélect. Px 75.000.

**MONET-GOYON 4** CV., 4 vit. 1949. Px 75.000.

**INDIAN 500** et **1.200** à rév., à part. 65.000.

**GNOME 3** CV. et Terrot 4 CV., à partir 45.000.

Epaues cadres, moteurs, fourches, roues, etc. Alazard, 47 bis, av. de Clichy, Paris-17<sup>e</sup> (fond du passage à côté du cinéma). Crédit. Reprise. Echange.

**PUCH 250** TF., ivoire, impec. Après 18 h. 30. Le Norgall, 55, r. Pierre-Charron, Paris-8<sup>e</sup>.

**ZUNDAPP K.S. 600**, moteur neuf impec. Px 220.000. Siret, 107, rte de Châtillon, Montrouge.

**DOUGLAS** Mark V. 51 ét. neuf, 13.000 km. acces. Px 280.000. Marc, Reboulin, Apt (Vaucluse).

**DIVERS**

**ACCORDEON** Crosio 3 voix, 5 rangs, 4 reg., 120 basses, 1 reg. aérodyn. Jouart, 213, rue des Pyrénées, Paris. Roq. 82-37.

**ACCORDEON** Hohner-Morino, 5 rangs, 4 reg., 120 basses, 1 reg. 4 voix. Jouart, 213, rue des Pyrénées, Paris. Roq. 82-37.

**CONSTRUCTEUR** Cycles et Motos, région Ouest recherche représentants pour régions disponibles. Répondre au journal *Motocycles*.

**ACHAT**

**ACHETE** toutes motos, paiement imméd. Faurie, 8, av. de St-Ouen, Paris-18<sup>e</sup>.

Pour votre **PUCH** voyez Pohu, agent de la marque, mécanicien. Vente, réparations, 52, av. Foch, Saint-Maur (Seine).

**VOITURETTES**, scooters sans permis, facilités de paiement. R. S., 30, boul. H.-Sellier, Suresnes (Seine).

**SPECIALISTE** Dresch. Molisse-Motos, 80, boul. H.-Sellier, Suresnes (Seine).

**LES POIGNÉES**

**"SOUPL"**

pour  
**MOTOS**



et  
**VÉLOMOTEURS**  
AU SALON STAND 210

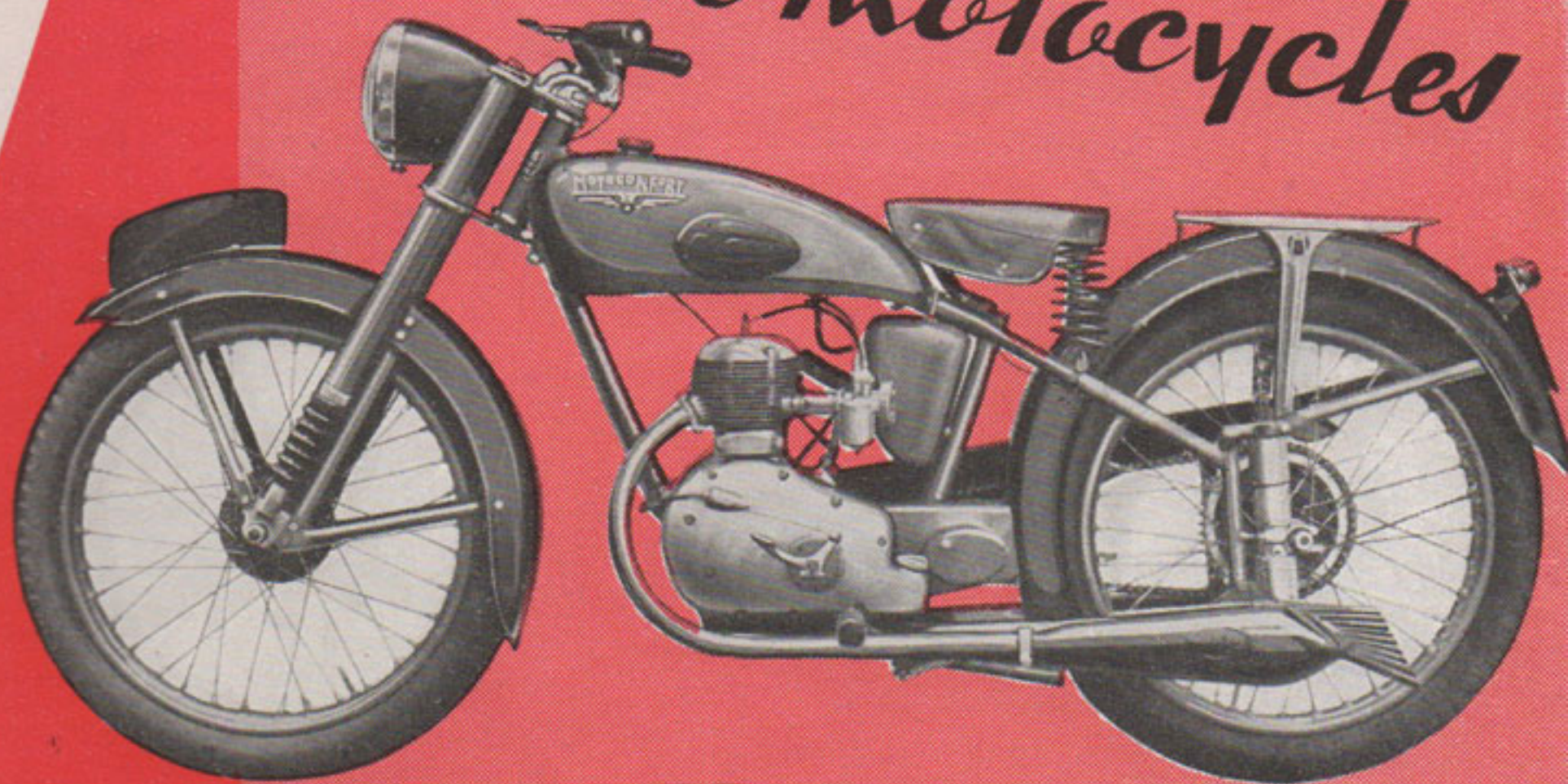
ÉLÉGANCE - QUALITÉ - CONFORT

49, Rue Marius-Aufan - LEVALLOIS  
PER. 06-35

25 cm<sup>3</sup>

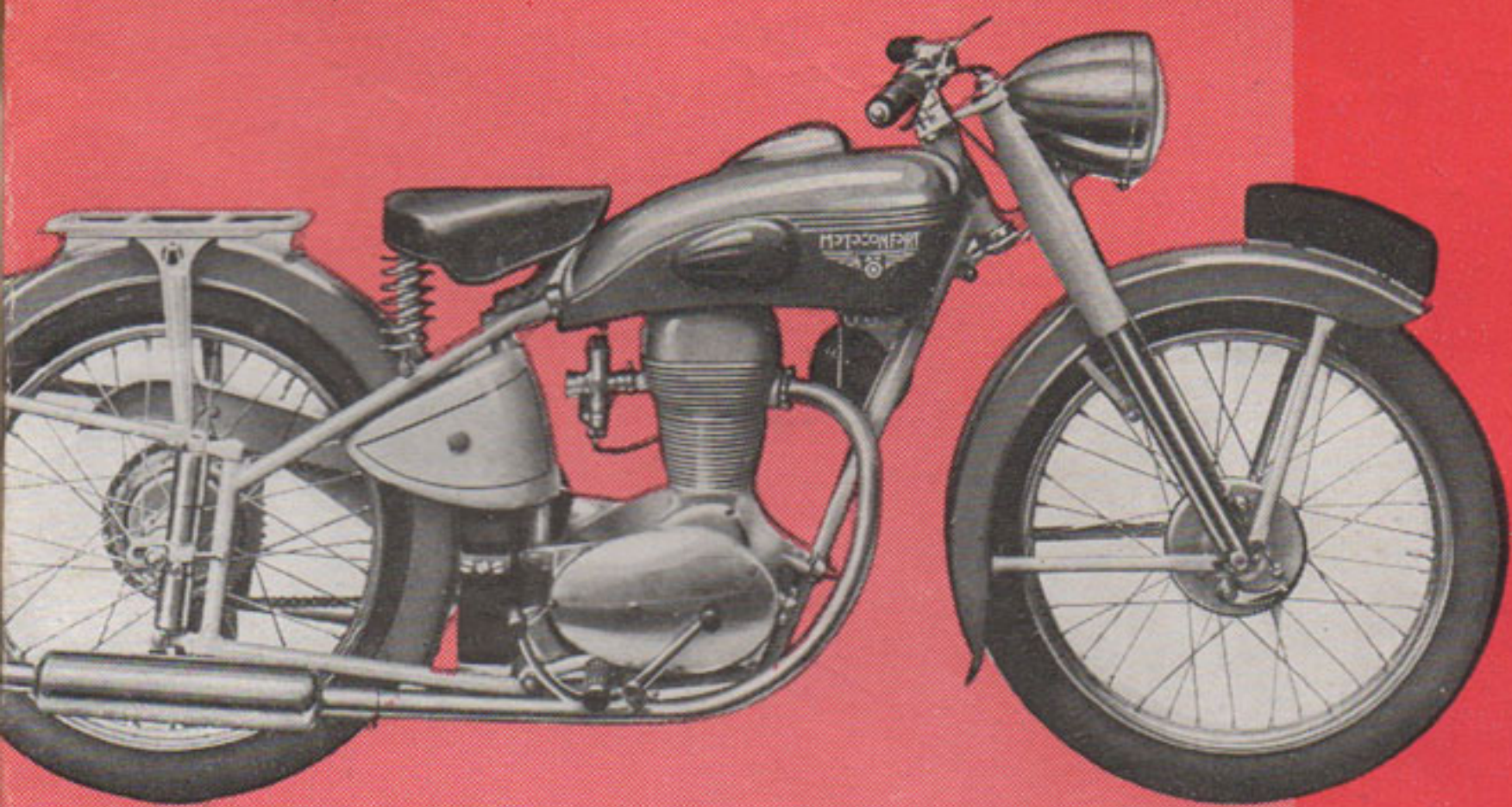
LA FAMEUSE  
"LATERALE 125 cm<sup>3</sup>"  
BLOC MOTEUR 4 TEMPS  
FOURCHE  
TELESCOPIQUE  
SUSPENSION  
ARRIERE

la plus forte  
production  
mondiale  
de motorcycles



travers la France, les  
cycloistes MOTOBÉCANE  
sont plus de cent  
mille, et sont  
entièrement  
satisfaites des  
qualités de ces  
machines et de  
leur entretien.  
Elles sont  
réparées par  
plusieurs milliers  
d'agents  
qualifiés et  
expérimentés.

\*  
Stock de pièces  
détachées  
dans chaque  
ville.



175 cm<sup>3</sup>

LA RAPIDE 175 cm<sup>3</sup>  
4 VITESSES,  
BLOC MOTEUR,  
4 TEMPS, A  
CULBUTEURS,  
MERVEILLEUSE  
SUSPENSION  
TELESCOPIQUE  
EFFICACE  
RIGIDE  
ECONOMIQUE

LA MÊME MACHINE  
(TYPE Z 46 C.)  
EST LIVRÉE AVEC  
BLOC MOTEUR  
125 cm<sup>3</sup>  
SANS PERMIS  
DE CONDUIRE

STAND N° 73

# MOTOBÉCANE

16, RUE LESAULT - PANTIN (SEINE)

# La BOUGIE MARCHAL

est montée en série  
par TOUS LES GRANDS  
CONSTRUCTEURS de  
Motocycles...

ALCYON  
AUTOMOTO  
GNOME-RHONE  
MOTOBECANE  
MOTOCONFORT  
NEW-MAP  
PEUGEOT  
RENE GILLET  
VELOCAR  
VELOSOLEX



... Pour  
ses qualités  
exceptionnelles.

1

Son isolant en "Corindon"

2

Ses dispositifs d'étanchéité  
brevetés en tous pays

3

L'étude scientifique de ses  
formes et de ses proportions

4

Ses électrodes en alliage  
nouveau à très haute ré-  
sistance.

Qualité Mondiale

