

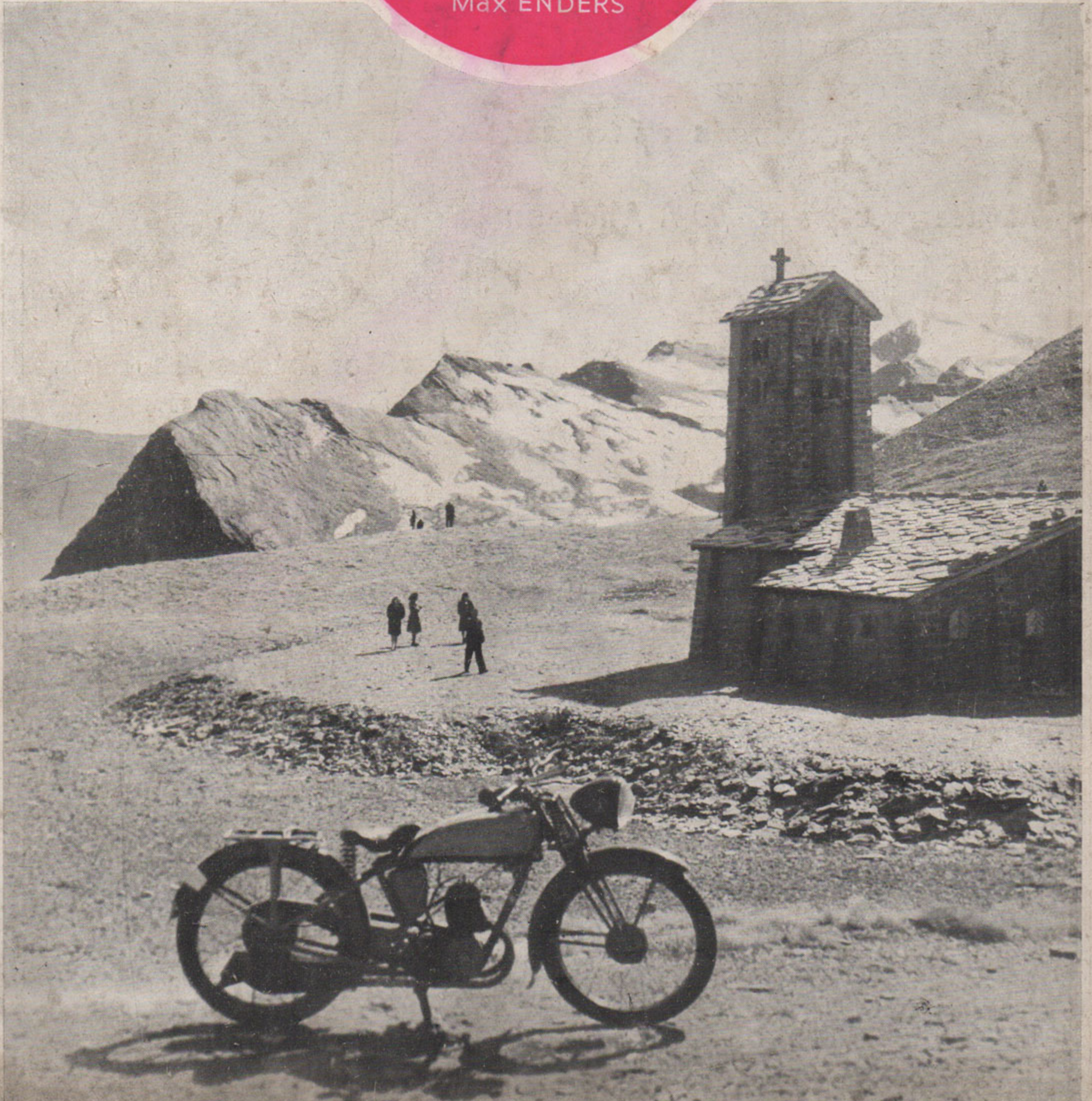
1^{re} ANNÉE - N° 5
NOVEMBRE 1947

REVUE
MENSUELLE

LE NUMÉRO
20 FR\$

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS



LES PRODUCTIONS

PARIS

30, Rue de Charenton
DIDEROT 73-83

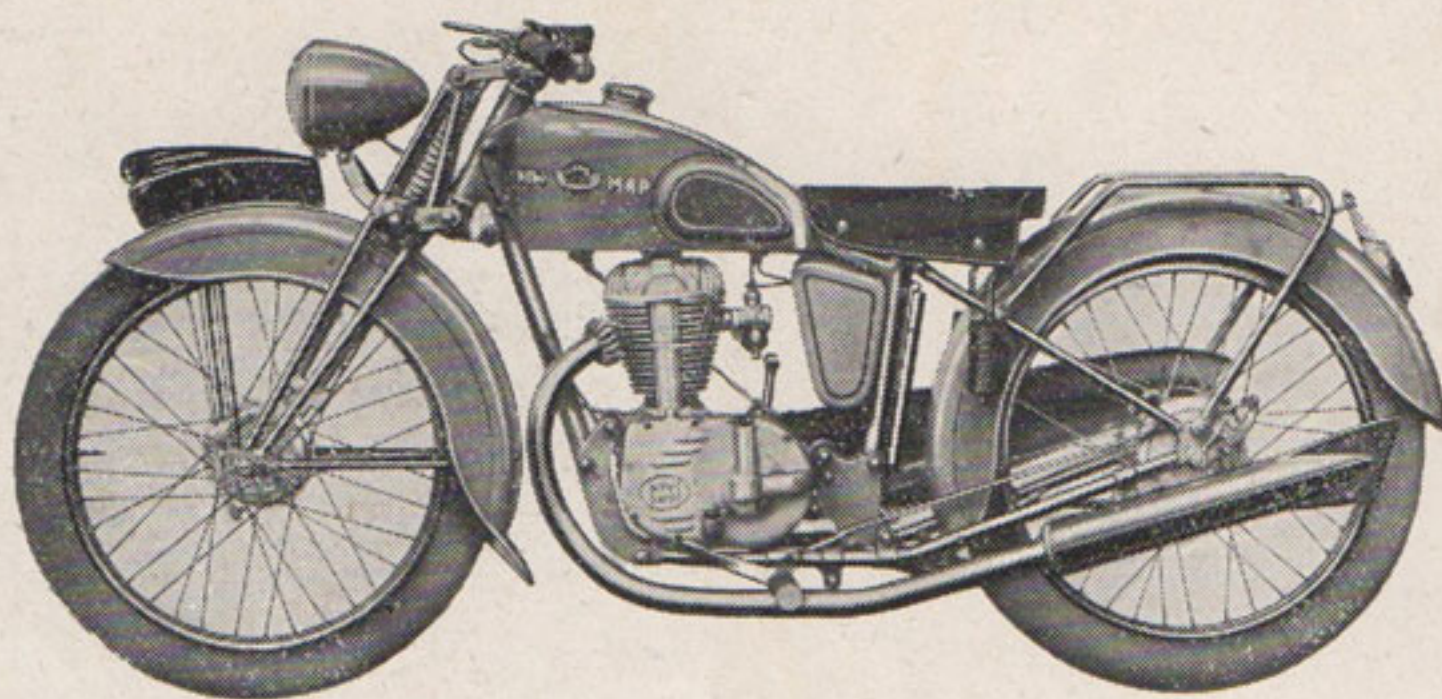
NEW-MAP

LYON

124, Avenue Lacassagne
VILLEURBANNE 98-38

**Une remorque
que vous
connaissez tous...!**

Montée avec pneus 400 A Michelin
VENTE LIBRE ET DIRECTE SANS BON

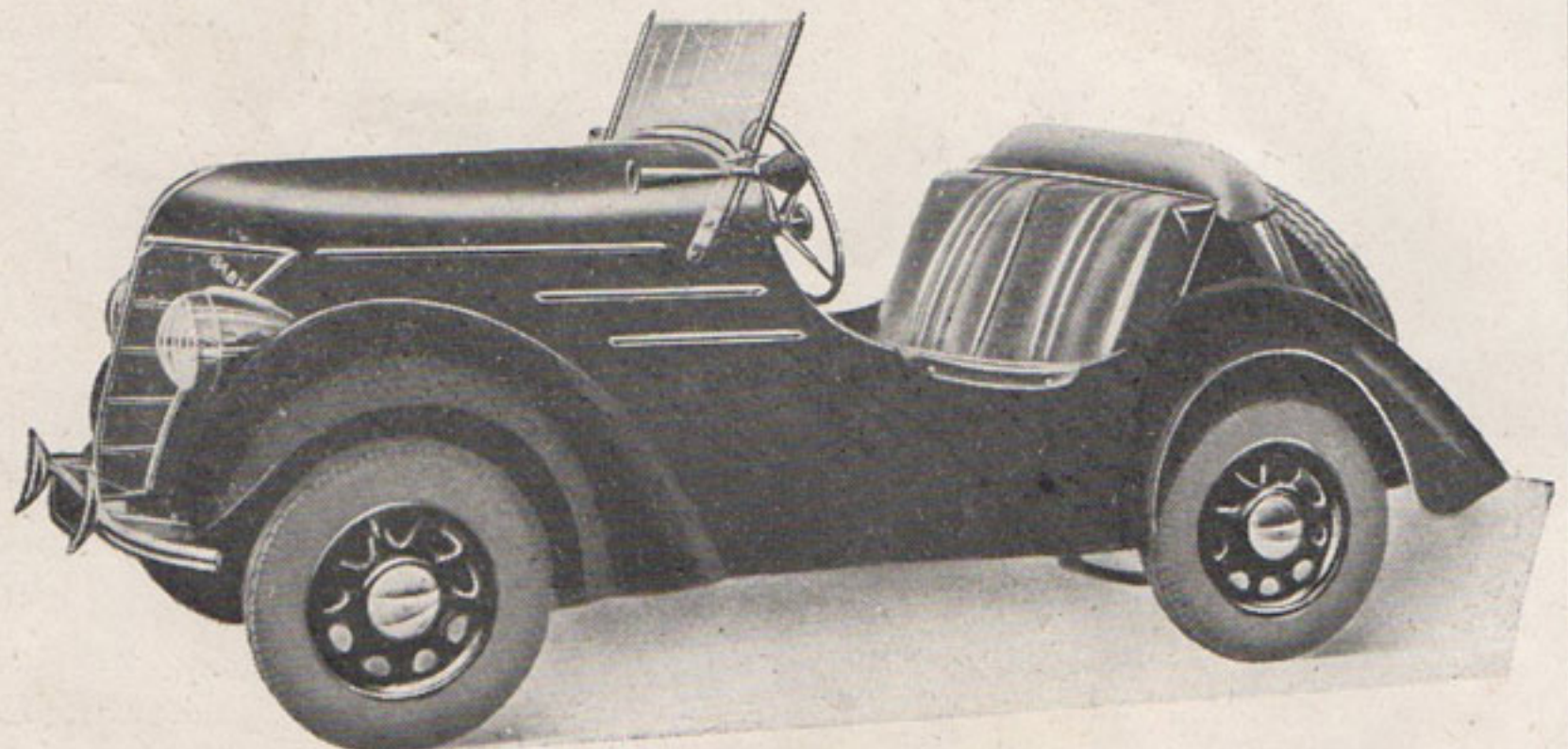


**Un vélomoteur 4 temps
à culbuteurs**

Pas de surprises
DEPUIS 5 ANNÉES DÉJÀ...!
plusieurs milliers de ce modèle
sont en circulation.
Livraison en série avec bon

Une Voiturette Baby sans permis de conduire

Moteur 2 temps 1 CV - 3 l. aux 100
2 places confortables
Pneus MICHELIN 270 x 90
superconfort
Freins sur les quatre roues
Coffre à bagages



Reprise de notre fabrication 1939

avec son isolant
MYTRAM
 à haute teneur en alumine
SURCLASSE PARTOUT
 LES MEILLEURES TECHNIQUES
*adopté par L'aviation
 militaire*

EYQUEM

50 années : *d'expérience
 de succès*

NOVI

Equipements Electriques

pour

Vélos - Véломoteurs - Motos

MAGNÉTOS D'ALLUMAGE

VOLANTS MAGNÉTIQUES

COMBINÉS

ALTERNATEURS

DYNAMOS

12 à 16, Chemins des Vignes - PANTIN

Tél. : NORD 66-71

L'USINE LA PLUS MODERNE POUR LA FABRICATION DES BICYCLETTES & DES MOTOCYCLETTES

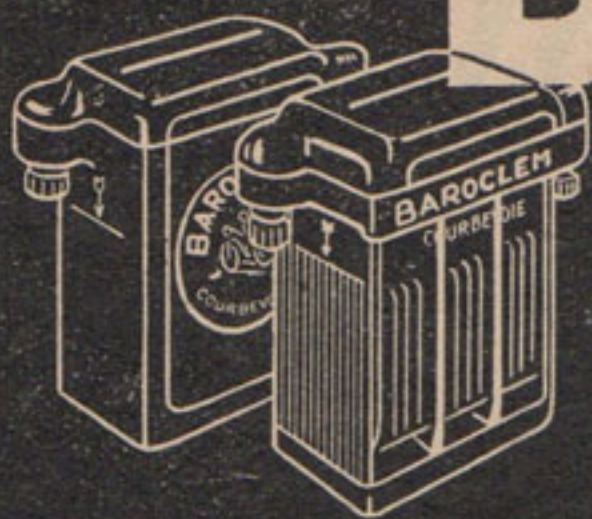
TERRO

2 Rue André Colombar
 DIJON

CYCLES & MOTOCYCLES

BAROCLEM

MOTO



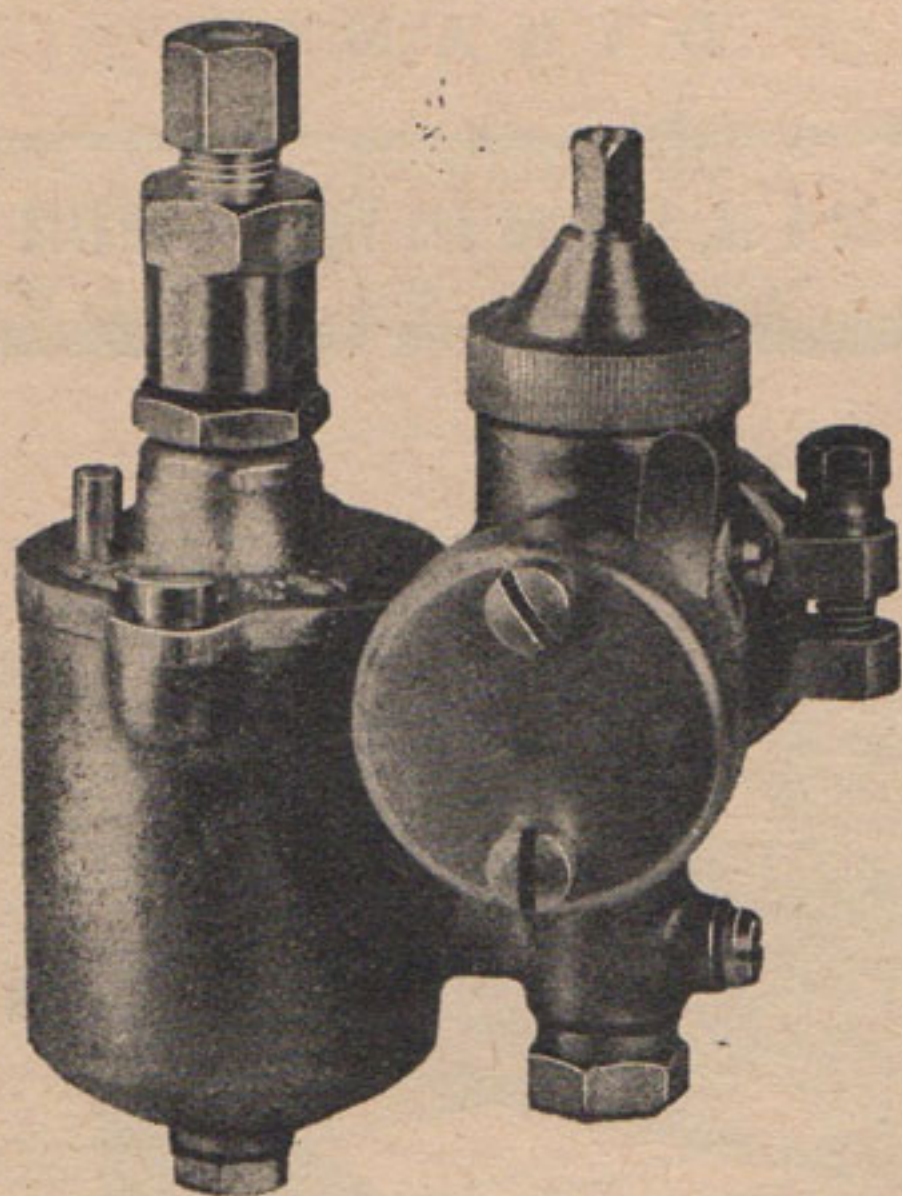
la Batterie de Qualité



USINES A COURBEVOIE (SEINE)

ZENITH

PUISSANCE



ÉCONOMIE

Ses **CARBURATEURS**
pour **VÉLOMOTEURS** et **M. A. B.**

MONNERET

76 fois recordman du monde
6 fois champion de France
La COMPÉTENCE qu'on ne discute pas

LIVRAISON RAPIDE des Grandes Marques

MOTOBÉCANE	PEUGEOT
TERROT	JONGHI
René GILLET	MONET-GOYON
GNOME RHONE	Side BENARDET

Pièces détachées

EXPOSITION de tous les **MODÈLES**

AGENT EXCLUSIF POUR LA FRANCE

de la célèbre marque

A. J. S.

de SERTUM et du Scooter VESPA

CHOIX UNIQUE D'ARTICLES DE SPORT

Tout ce qui concerne le VÉLO

DEUX MAGASINS

PARIS-CENTRE

PARIS-SUD

7 et 9, Bd Beaumarchais

106, Avenue A. Briand

PARIS-BASTILLE

MONTRouGE (Seine)

Sur le Vélomoteur

- Un éclairage plus puissant
- Un avertisseur électrique
- L'éclairage à l'arrêt
- Un feu de position
- Une prise de balladeuse

grâce à **MOTOLUM!**

Notice et renseignements à

G. M. P. 44, Quai Henri-IV, PARIS-4^e



STÉ CENTRALE
DE
PIÈCES MOTO

44, Rue de la Condamine - PARIS (17^e)

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL

PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES

RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES

CARTERS de BOITES et de MOTEURS

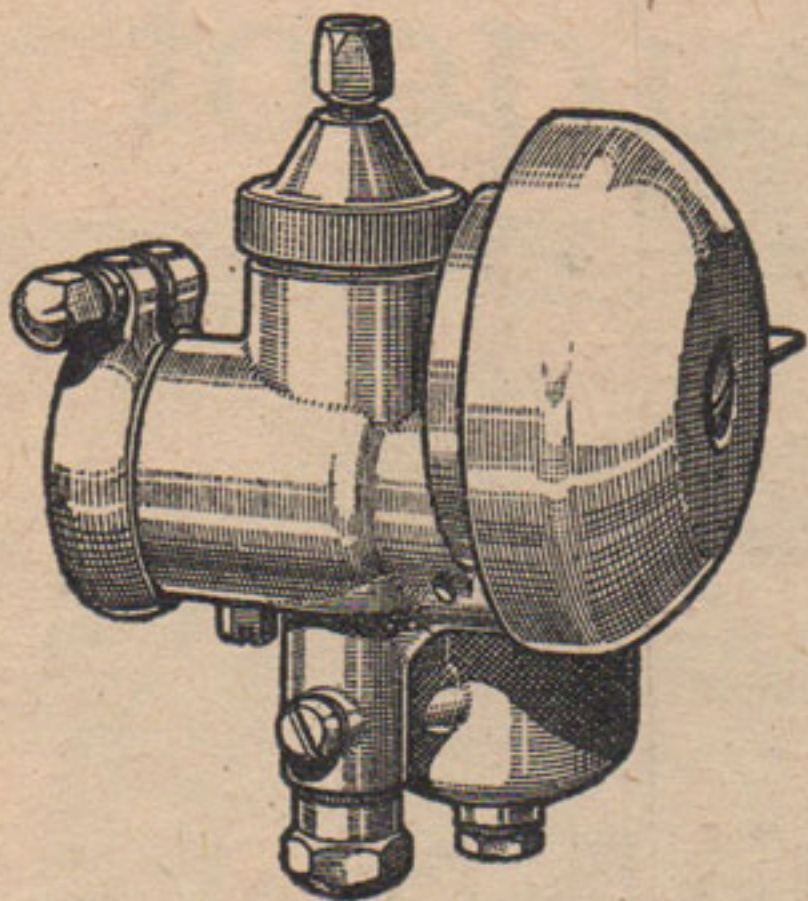
ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES

EMBIELLAGES — REALESAGES

RÉPARATIONS DE DYNAMOS - MAGNÉTOS et VOLANTS MAGNÉTIQUES

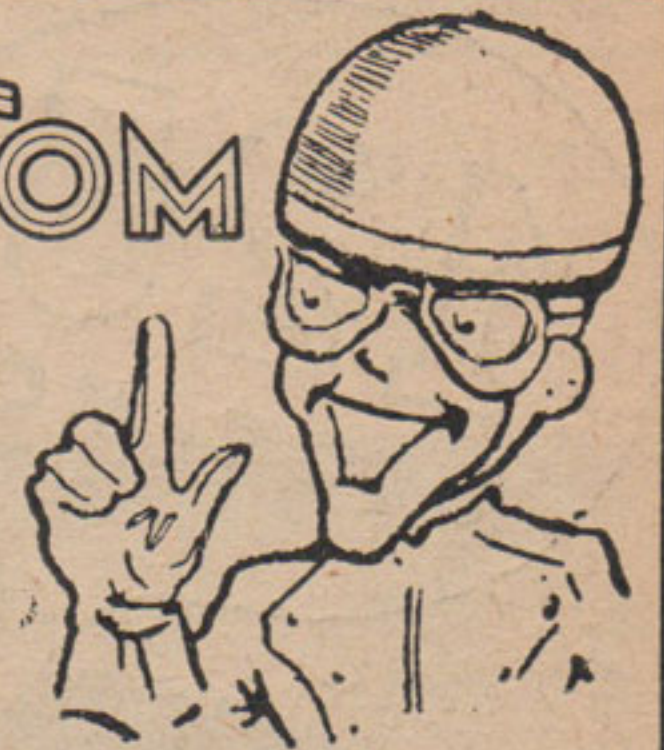
Redressage de Cadres et Fourches Motos et Véломoteurs

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.



TUBOTOM

LE TUBE SOUPLE
adopté par toutes
les marques



OTOM S. A.

5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE - Seine

SILENCIEUX WILMAN

1^{er} Prix au dernier concours du T. C. F.



3, Rue d'Épreux - COURBEVOIE - Seine

Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE
PUISSANCE

AMAC

ÉCONOMIE
D'ESSENCE

40, rue de Villiers
LEVALLOIS

MONET-GOYON

Vous offre sa gamme de cycles et motocycles pour tous vos besoins

VÉLOS. — H. & D. Grand luxe, extra léger. Avec ou sans nouveau moteur auxiliaire.

MOTOROX. — 34 cm³. Centré sur le pédalier - Utilisable avec dérailleur Adaptable sur toutes bicyclettes normales.

VÉLOMOTEURS. — S. 3 G. Économique et robuste - Avec nouvelle boîte de vitesses renforcée à verrouillage automatique.

MOTOS. — De réputation mondiale - 350 cm³ latérale ou culbutée avec suspension arrière - Moyeu à broche - Boîte à sélecteur 4 vitesses.

Et ses appareils motorisés utilitaires

TRIPORTEURS. — Transportant le double de son poids.

VÉLOCIMANES. — A manivelles et changement de vitesses.

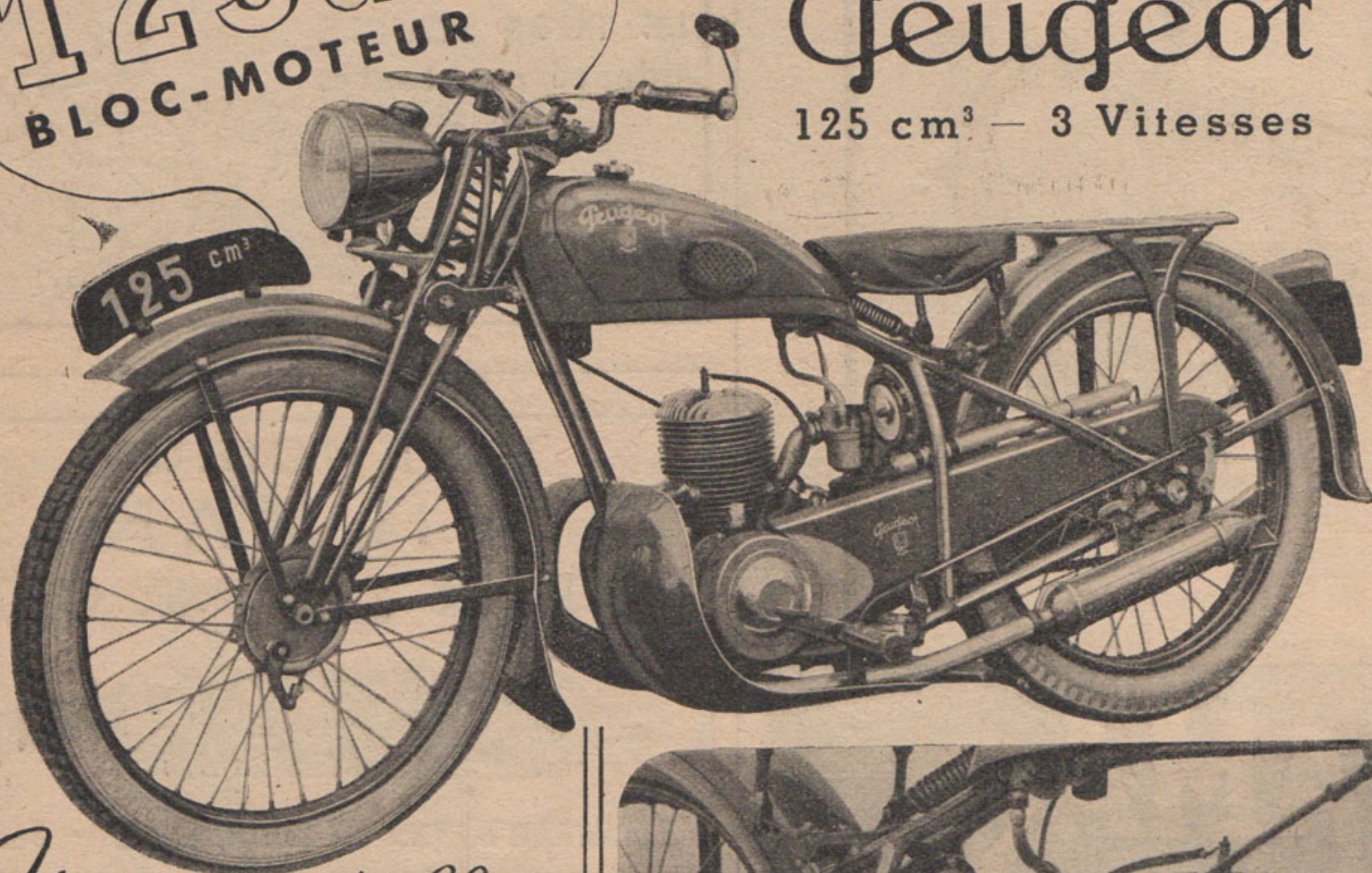
PROPULSEURS NAUTIQUES. — A avance réglable.

125 cm³
BLOC-MOTEUR

LE NOUVEAU VÉLOMOTEUR

Peugeot

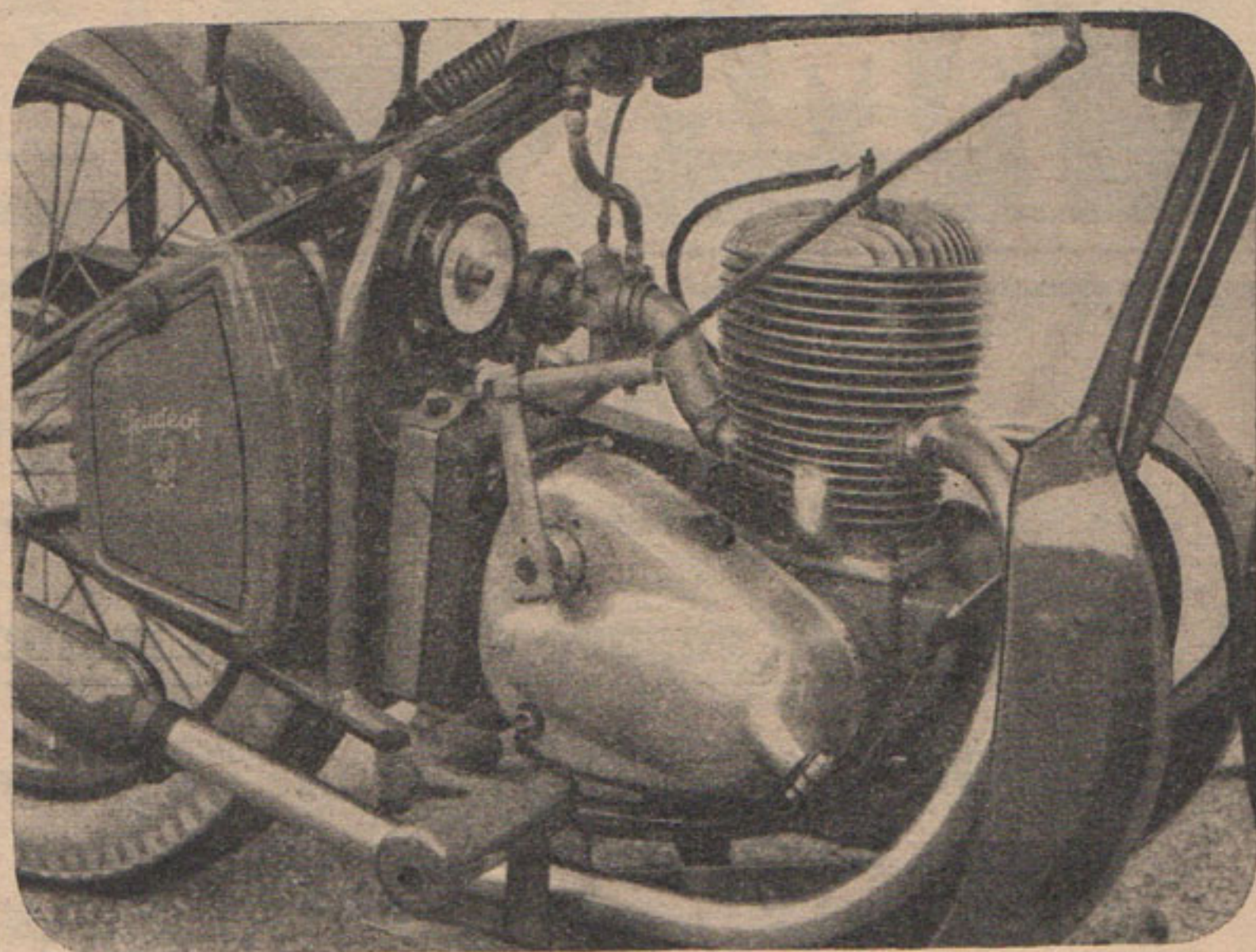
125 cm³ — 3 Vitesses



Une véritable
PETITE MOTO !

Son moteur 2 temps à haut rendement, à culasse brevetée et à cylindre aluminium chemisé, est nerveux, puissant et inusable. Son nouveau cadre raccourci permet une grande maniabilité et assure un confort accru. La selle comporte un ressort central avec biellettes réglables. Chaîne renforcée. Sabots protégés-jambes. Garde-boue arrière articulé. Pneu de 25x3 à l'arrière.

Le modèle **55 D** comporte en outre un moyeu arrière démontable.



NERVEUX — ROBUSTE —

Confortable !



SOCIÉTÉ DES CYCLES PEUGEOT
BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

Peugeot

8

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

REVUE
MENSUELLE

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDECARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR :
ROBERT LAJEUNESSE

DIRECTEUR :
Max ENDERS

Rédaction - Administration - Publicité
14, Rue Brunel, Paris-17^e - Tél. Eto. 05-50

DANS CE NUMÉRO

●

Nous avons vu pour vous.
A propos des nouveaux
prix.
Scooters.
Le cyclecar.
Motos de course.
Dans les Clubs.
Communiqués Officiels
de la F.I.C.M. et de
la F.F.M.

EN FAMILLE

Nous avons eu notre Salon à nous.

De prime abord, avant que ne s'ouvrent les portes du Grand Palais, nous aurions pu nous croire, une fois de plus, les déshérités, en constatant qu'on nous avait relégués au sous-sol. Il n'en a rien été ; tout au contraire, les organisateurs ont eu raison de nous réserver spécialement ces deux grandes salles où nous avons trouvé des stands bien dégagés et plus accessibles que les galeries de l'année passée.

Nous étions bien chez nous, entre amis et connaisseurs ; les machines étaient à notre portée ; on pouvait les approcher, tourner autour et examiner chacune d'elles à satiété, sans être laminé par la cohorte des curieux indifférents.

On se rendait visite de stand à stand ; celui de "Motocycles" était parfois transformé en une arène où constructeurs, coureurs, agents et usagers, contents de se coudoier pour une fois, discutaient ferme et amicalement en défendant chacun son point de vue ; souvent même des motocyclistes étrangers venaient élargir le débat.

Ce "Tour du Monde autour d'un stand" a été fertile en enseignements. Nous n'avons pas perdu un mot de tout ce qui s'est dit.

Et nous en tirerons profit pour les jours à venir.

Enders Max.

NOTRE COUVERTURE :
LE COL DE L'ISERAN

NOUS AVONS

L'ATTRAIT du Salon est tel que, malgré l'absence de nouveauté, et même, de toute possibilité de transaction, les motocyclistes, dès la première heure du premier jour, assaillent les stands.

Il en est de même, pourrait-on dire, pour l'automobile. Non ; la grande nef est envahie par la même foule qui deux heures plus tard circule en rangs serrés au long des galeries où trônent des accésories et des mécanismes mystérieux et sans attrait pour le profane.

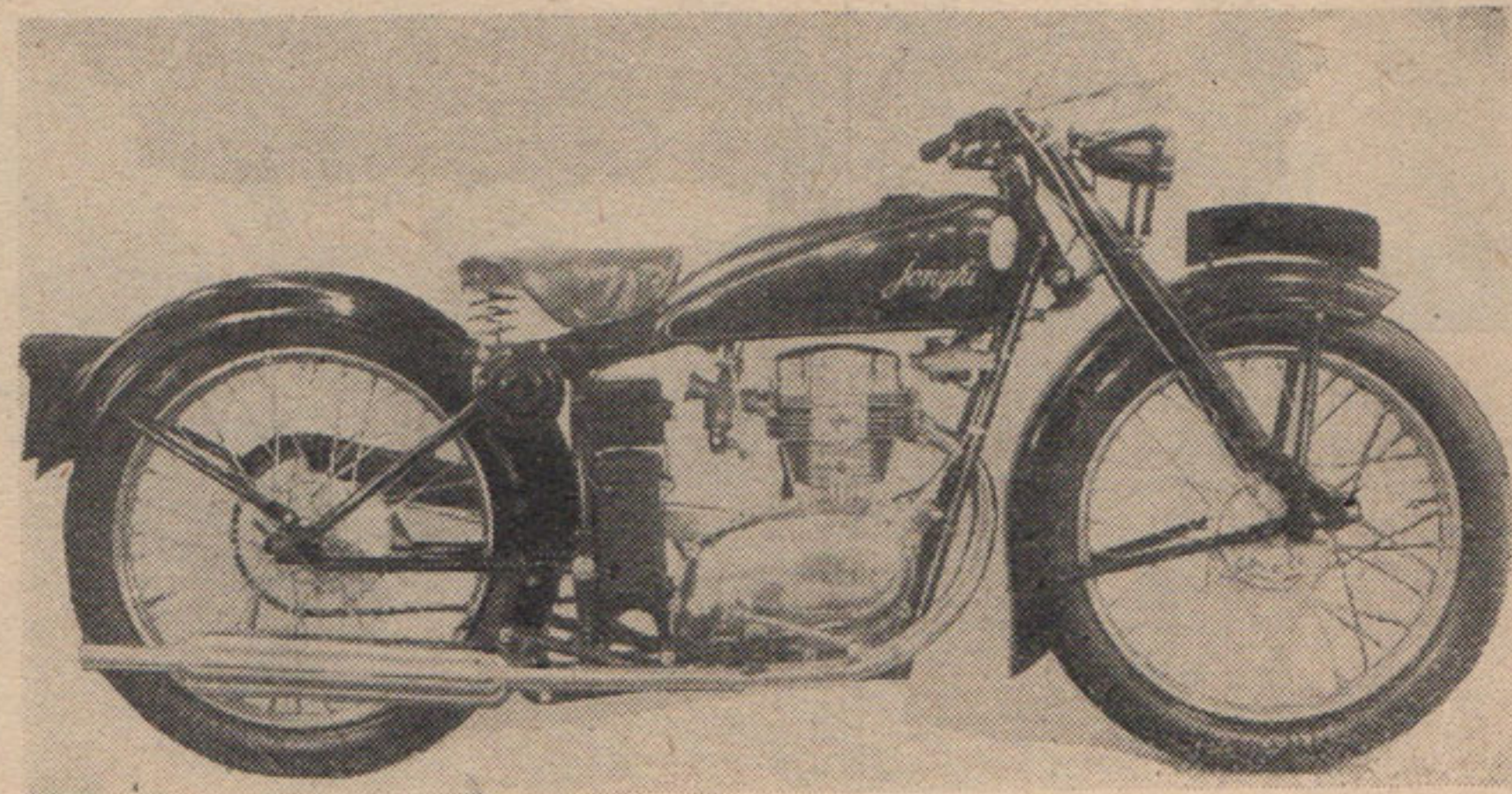
De ce côté ce sont les curieux et les badauds aussi sidérés par la voiture à 4 millions que par celle à 50.000 francs et pas plus acheteurs de l'une que de l'autre ; ils vont là comme à une exposition de peinture. Ils y ont mérite d'ailleurs, car il y a chez la plupart un souci d'être documenté fort louable, quoique superficiel.

Tandis qu'aux motos ce sont des amateurs qu'on rencontre, des gens qui scrutent, palpent, se renseignent, discutent et qui n'admettent pas le trompe l'œil.

Ceux qui sont venus cette année savaient qu'il n'y aurait rien à acheter et que les nouveautés y seraient rares, mais passionnés de belle mécanique, heureux de se rapprocher, une fois de plus, de ce qui, pour eux, est toujours inaccessible, ils ont tenu à assouvir leur soif de voir, d'apprendre et de jauger l'effort des constructeurs.

En fait, il n'y a eu que peu de surprises sur les stands français : les vélomoteurs sont ceux qui nous ont été présentés au Salon 1946, à part quelques variantes que nous signalerons dans les lignes suivantes.

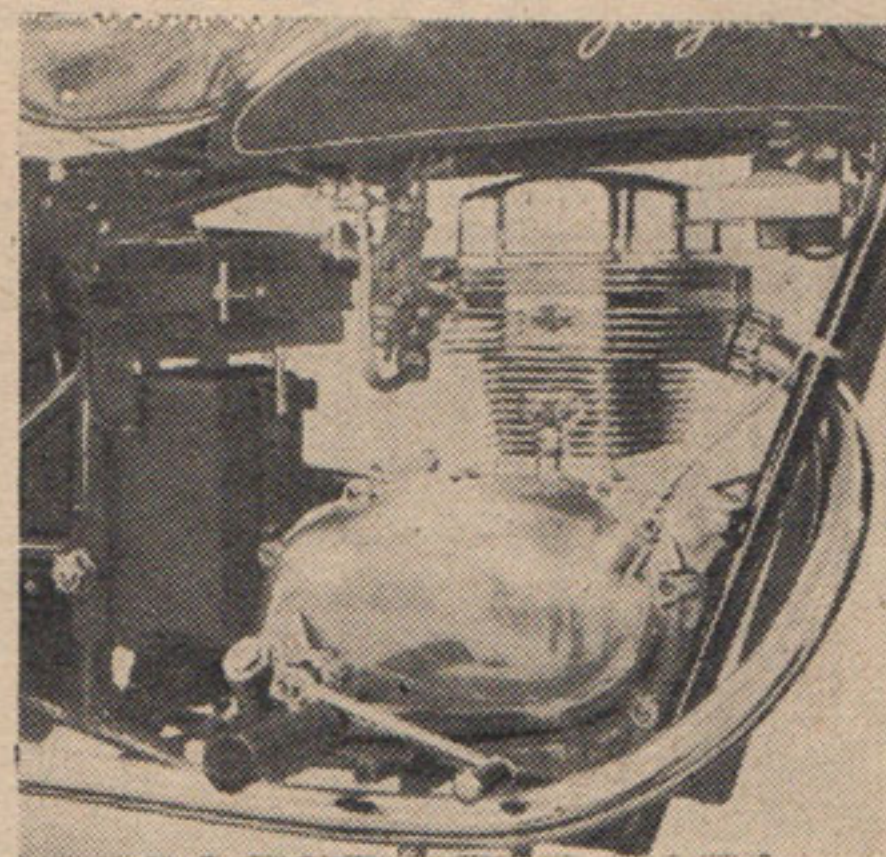
Quant aux motos on espérait découvrir sur chaque grand stand une production de la dernière



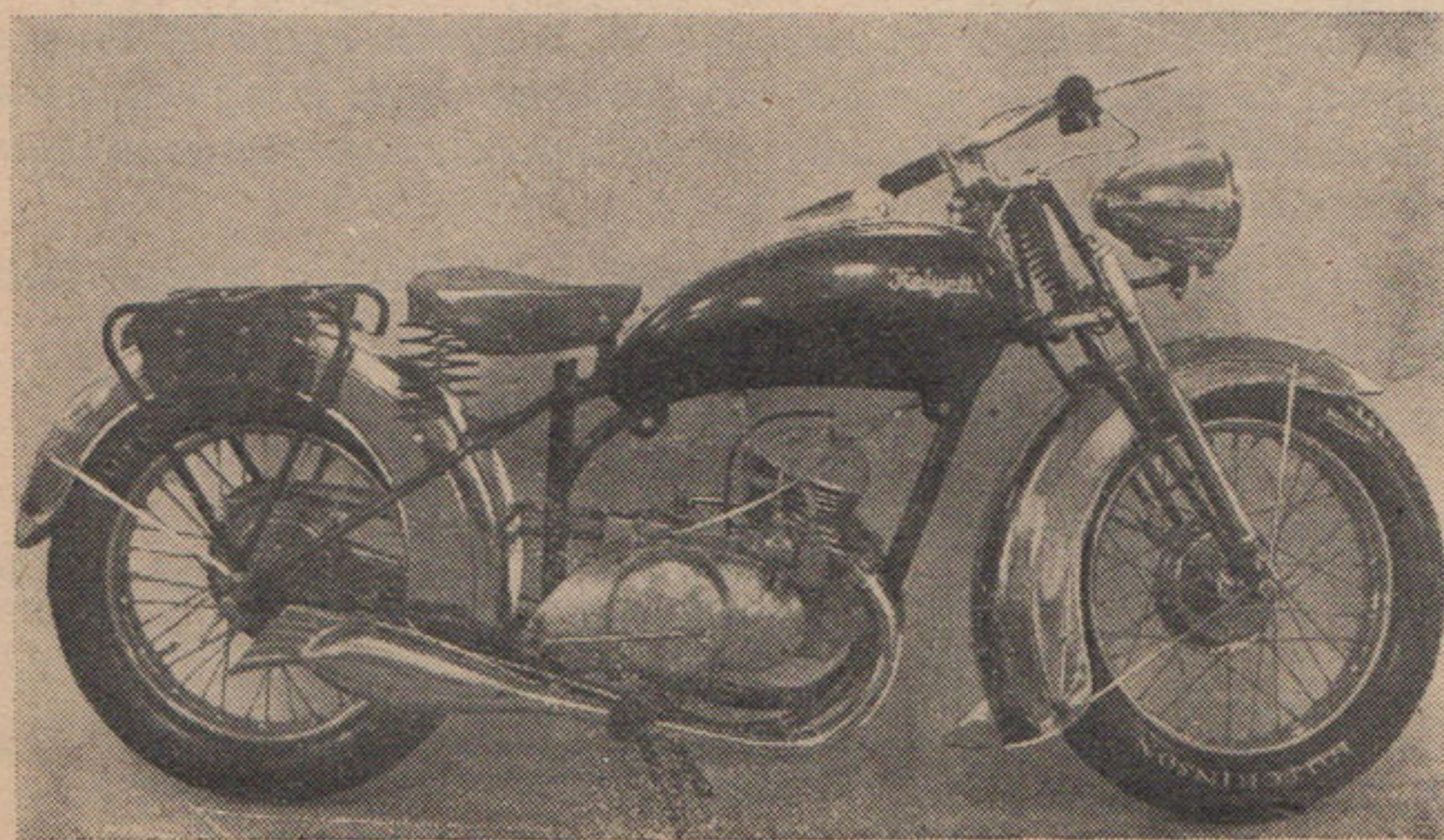
heure, soigneusement cachée jusqu'à l'ultime minute et brusquement sortie de ses voiles, au lever du rideau, comme une Vénus jaillissant de l'onde.

Cette surprise, seuls les Ateliers Motobécane nous l'ont révélée avec la 350 cc. bicylindre que *Motocycles* a présentée dans son numéro d'octobre. Sublime avec la 350 cc. dont tout le monde a parlé mais que seuls les initiés connaissaient, enfin le 125 A C T Jonghi.

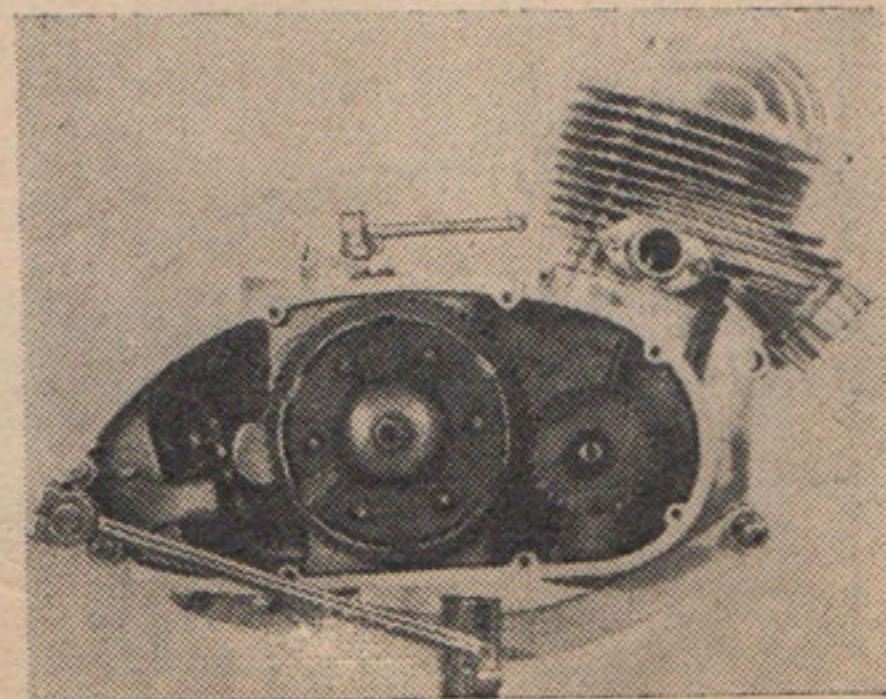
Motobécane a hardiment adopté un moteur à deux cylindres en V. On ne l'accusera pas ainsi d'avoir copié soit Triumph, soit BMW ;



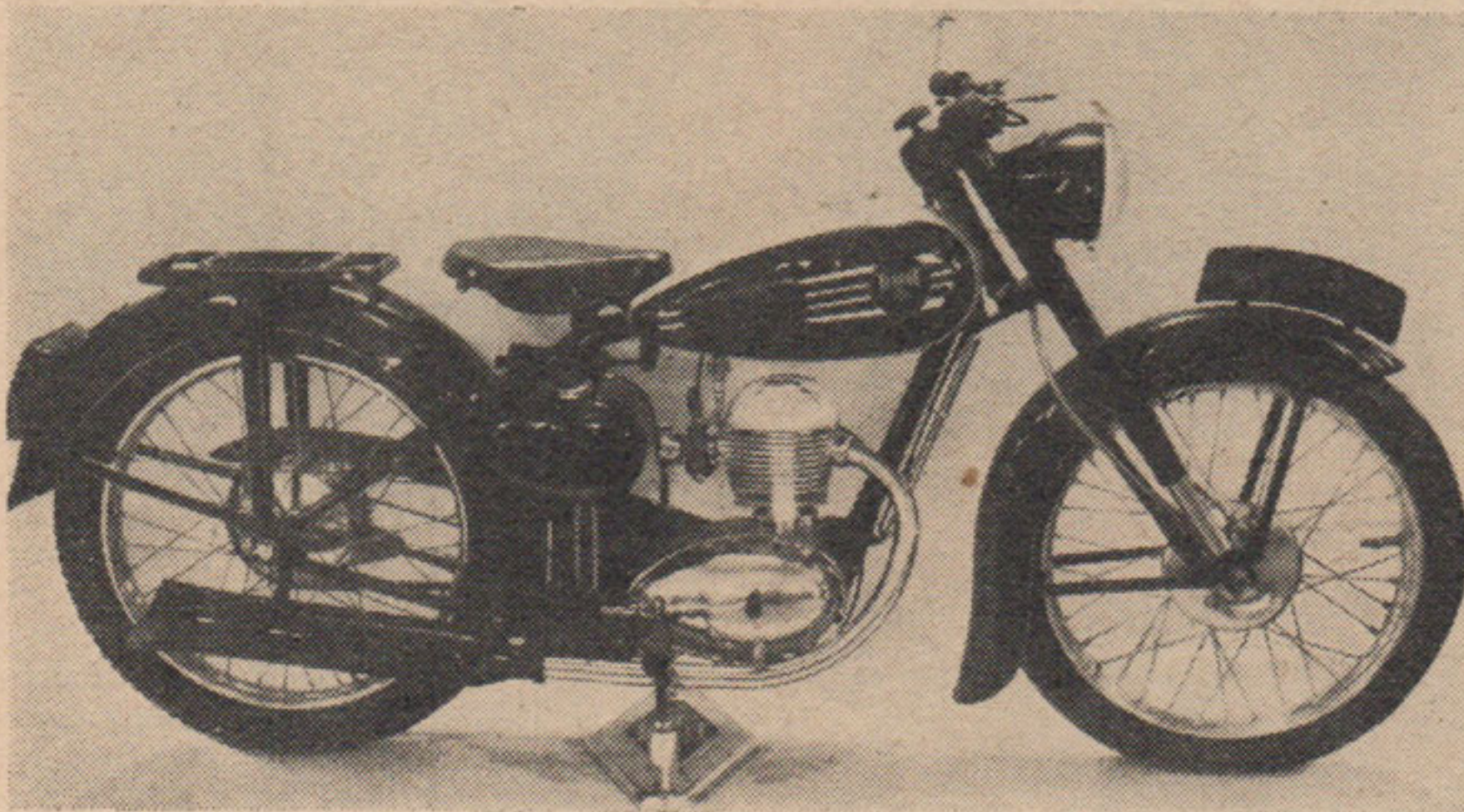
Au-dessus le 125 cmc. Jonghi et le détail du bloc moteur.



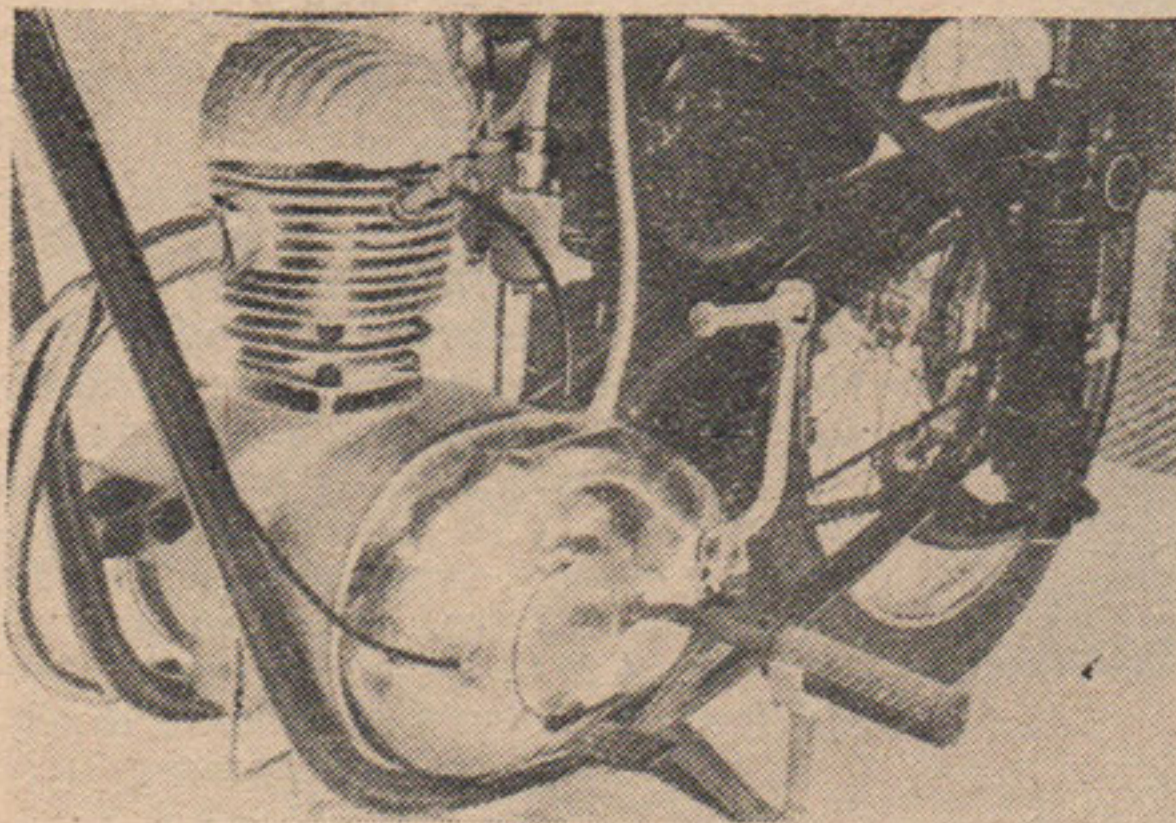
Au-dessous le moteur Lardy qui équipe la 125 cmc. Helyett.



VU POUR VOUS

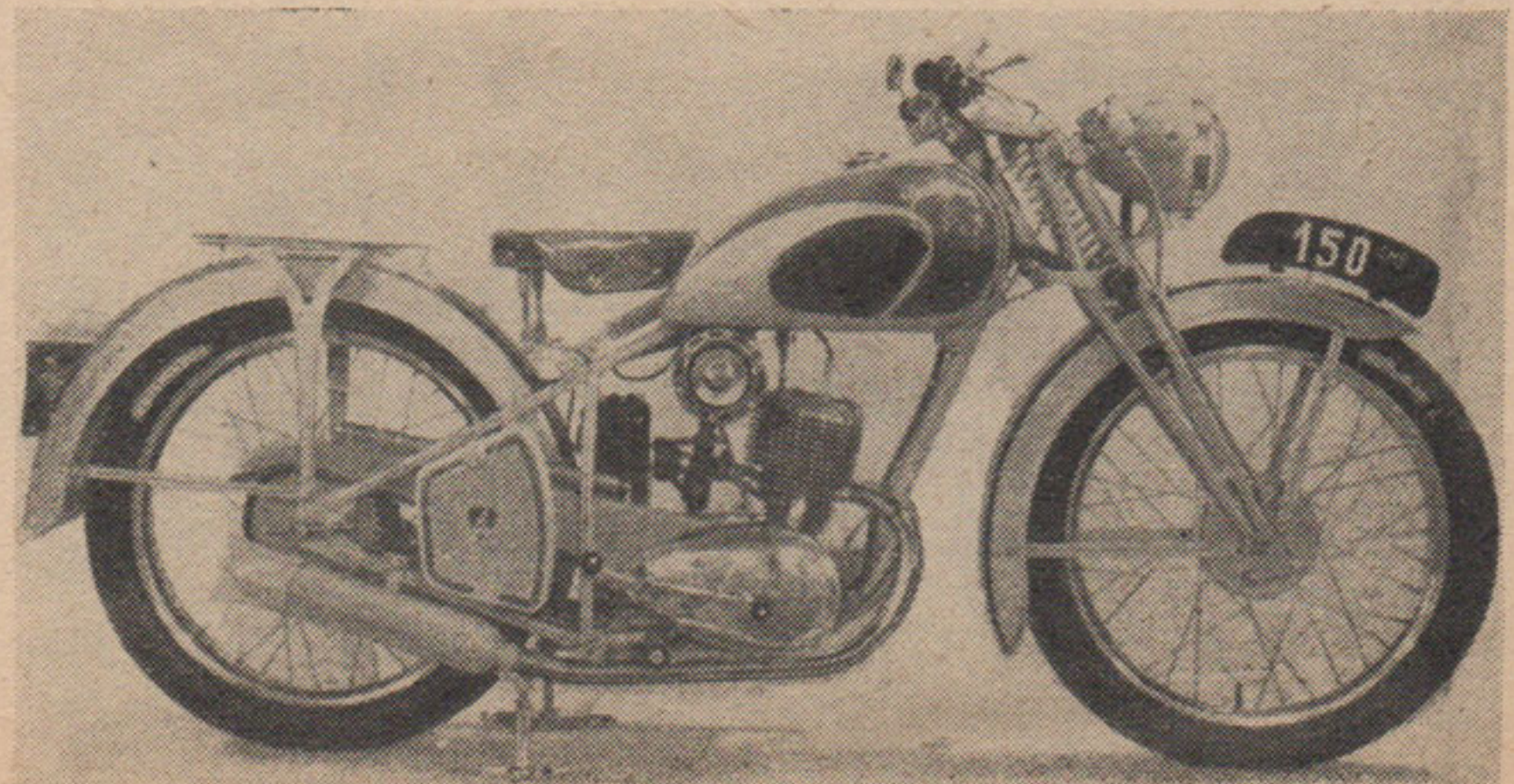
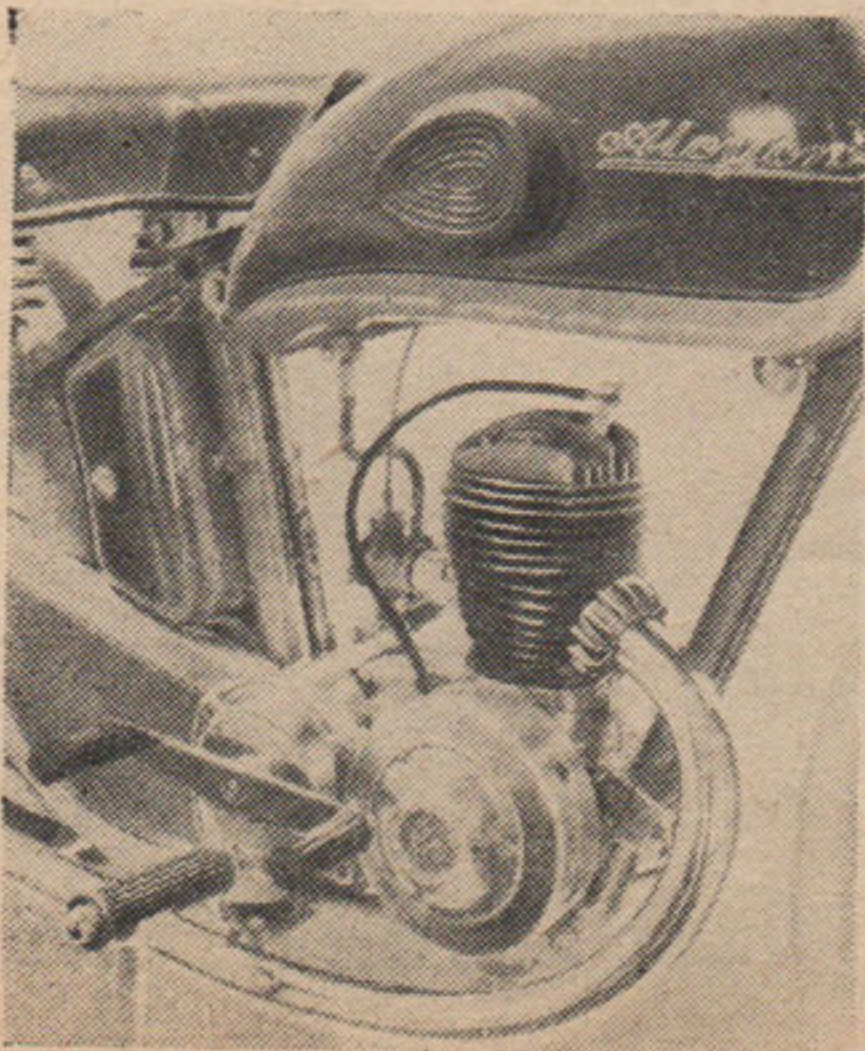


Le 125 cmc. Terrot équipé de sa nouvelle fourche télescopique.



A gauche le volant magnétique à redresseur est monté sur le modèle luxe.

Dessous le bloc Aleyon et la 150 cmc. Peugeot. 4 vitesses par sélecteur.

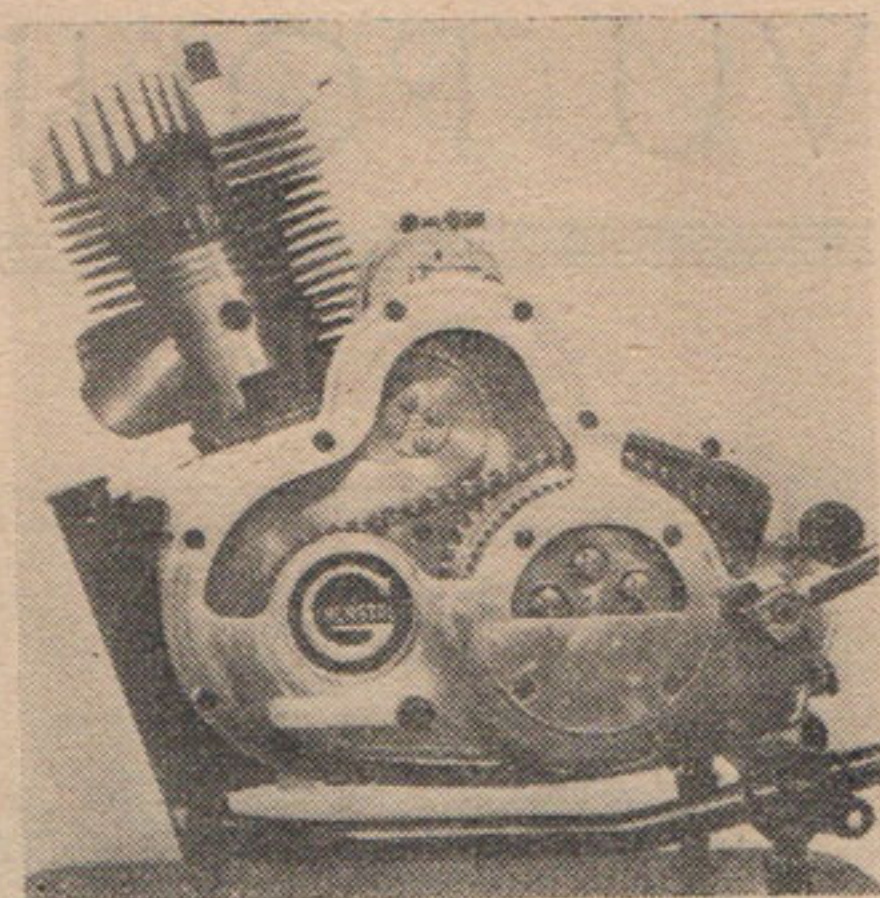
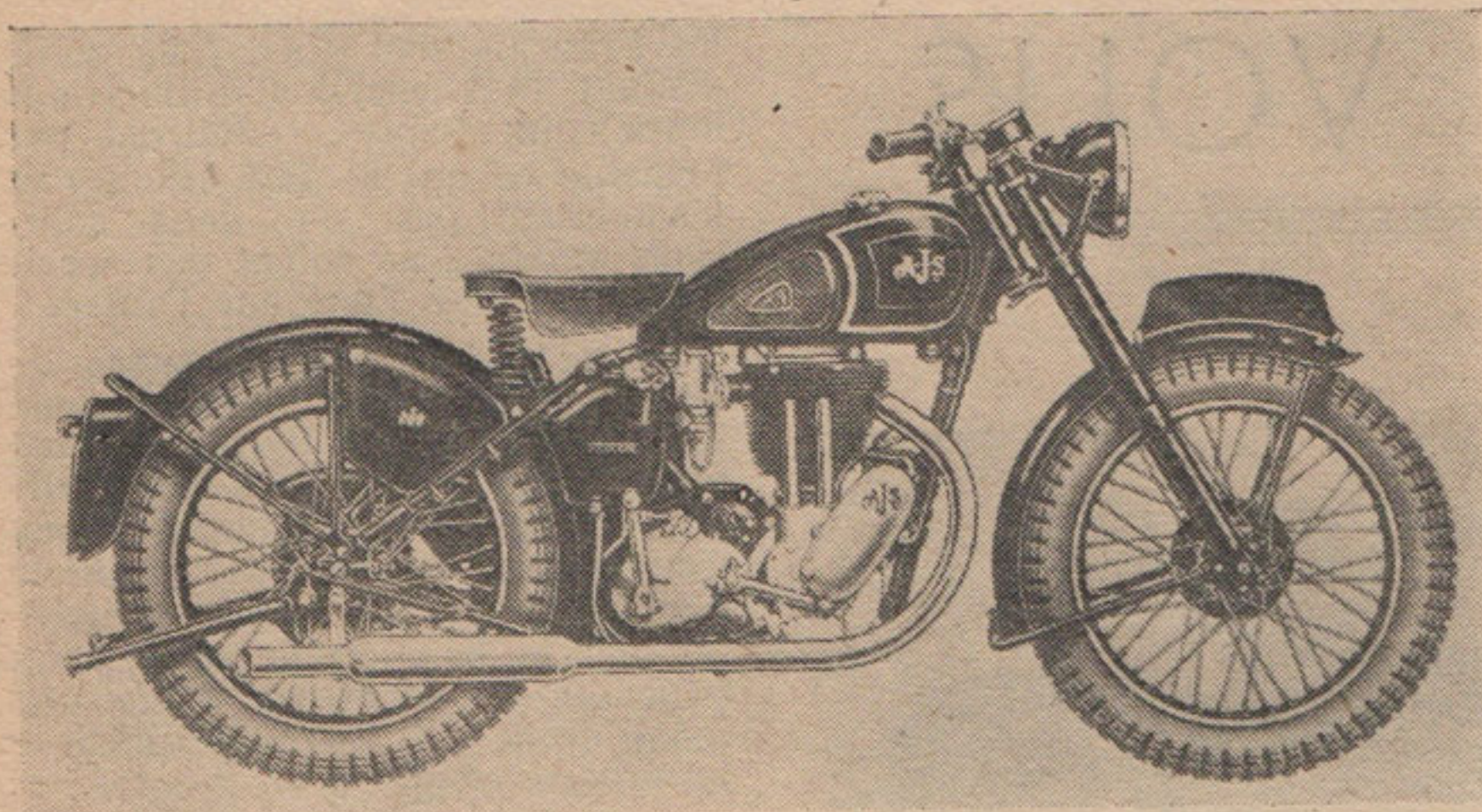


les Français sont ainsi faits qu'ils dénieient tout esprit d'initiative à leurs compatriotes, admirent par principe ce qui se fait ailleurs et n'admettent pas que deux solutions voisines ne soient pas servilement copiées l'une sur l'autre.

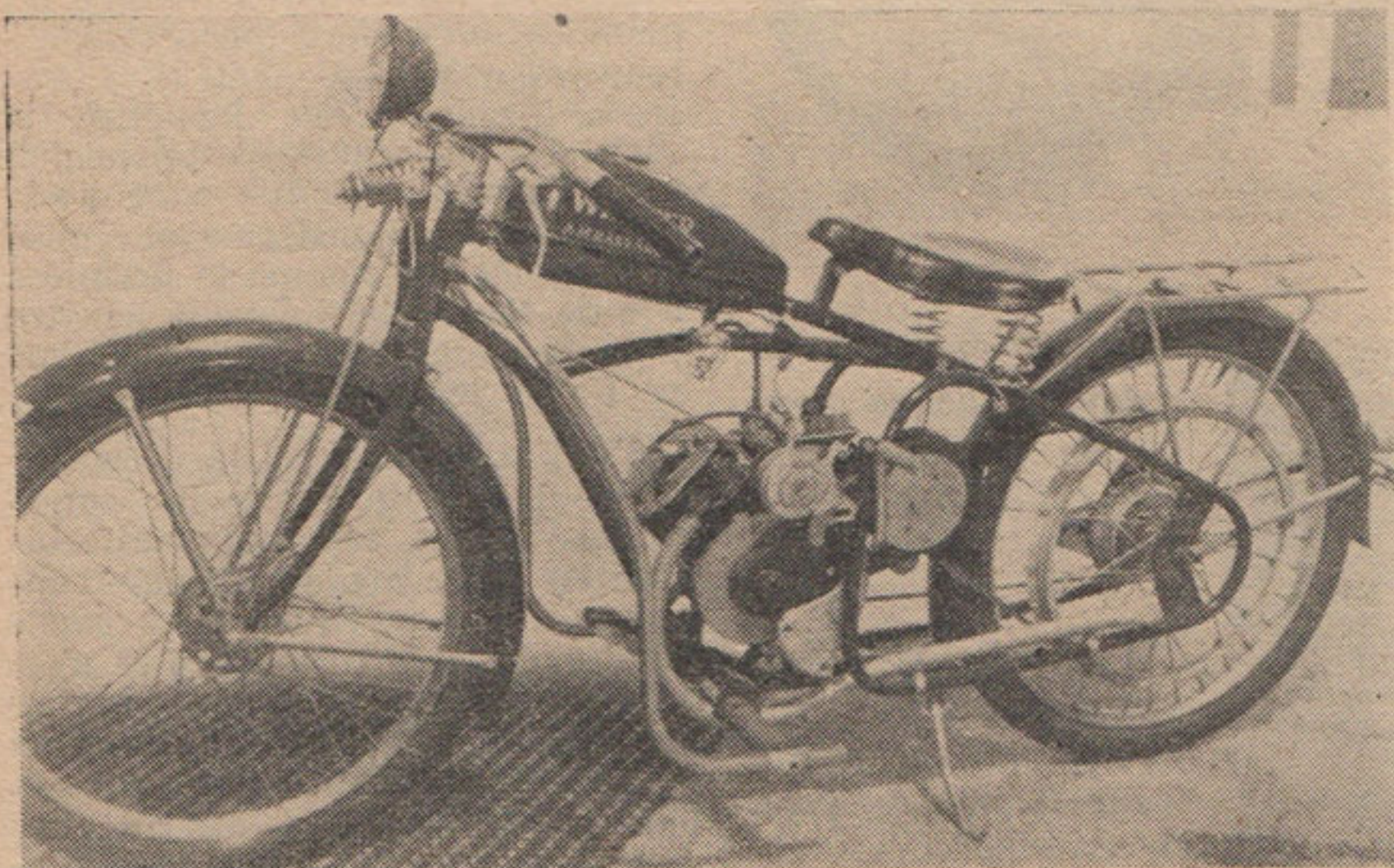
On a toujours la ressource de dire que le « V » Motobécane est inspiré du « V » Harley, lequel pourrait l'être du « V » René Gillet. Ce serait aussi exact que d'envisager Perrin et Lemardelé revenant sournoisement d'Angleterre à la nage et de nuit, avec, bien serrée, entre les dents une liasse de dessins kidnappés dans le brouillard complice.

Quoi qu'il en soit cette Motobécane a été accueillie comme une démonstration éclatante des possibilités créatrices de nos ingénieurs. Si cette maison marque un point en ouvrant ce que les rédacteurs sportifs appellent le « score », disons qu'elle inaugure la série des motos 1948; c'est pourquoi nous l'avons accueillie avec d'autant plus d'enthousiasme que nous la pressentions comme la première née de toute une nouvelle génération de motos françaises qui doivent voir le jour bientôt.

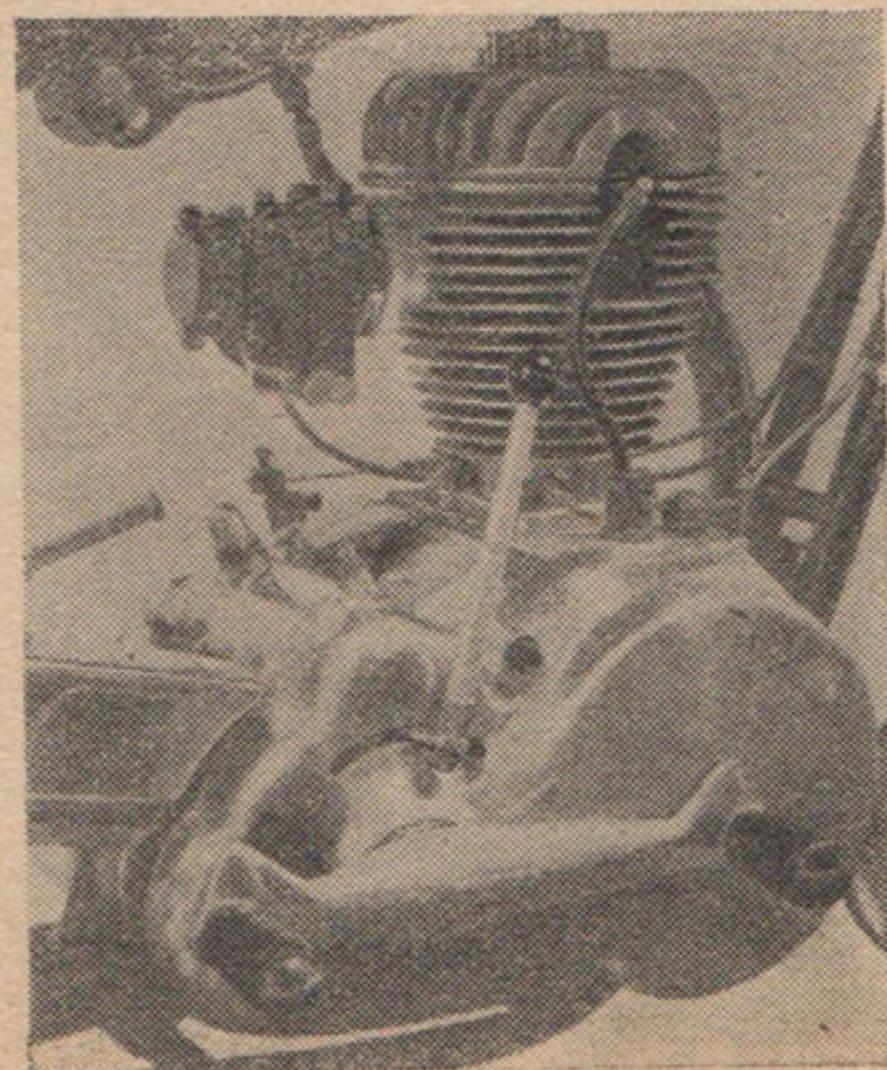
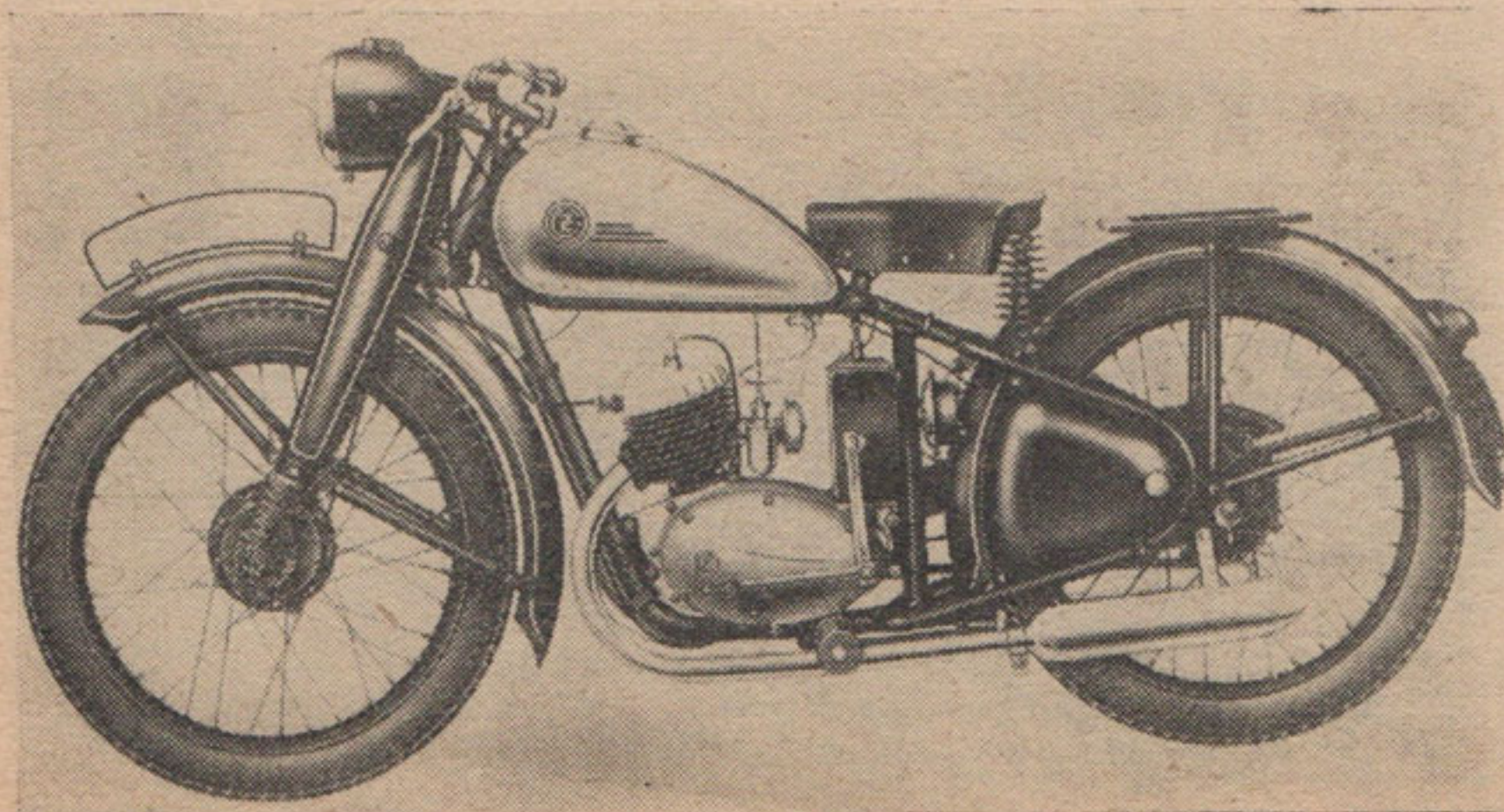
S'il y a eu une petite déception de ne pas trouver sur les autres grands stands pareille manifestation de notre génie créateur, consolons-nous puisque nous avons désormais la certitude que ce n'est que partie remise; nous savons en effet que bientôt vont éclore ici et là d'autres séduisantes motos et que même certaines d'entre elles ont déjà franchi l'étape des premiers pas; comme elles ne sont pas tout à fait dans leur forme définitive, on a préféré les laisser encore dans la coulisse pour parfaire leur présentation avant de les révéler au public.

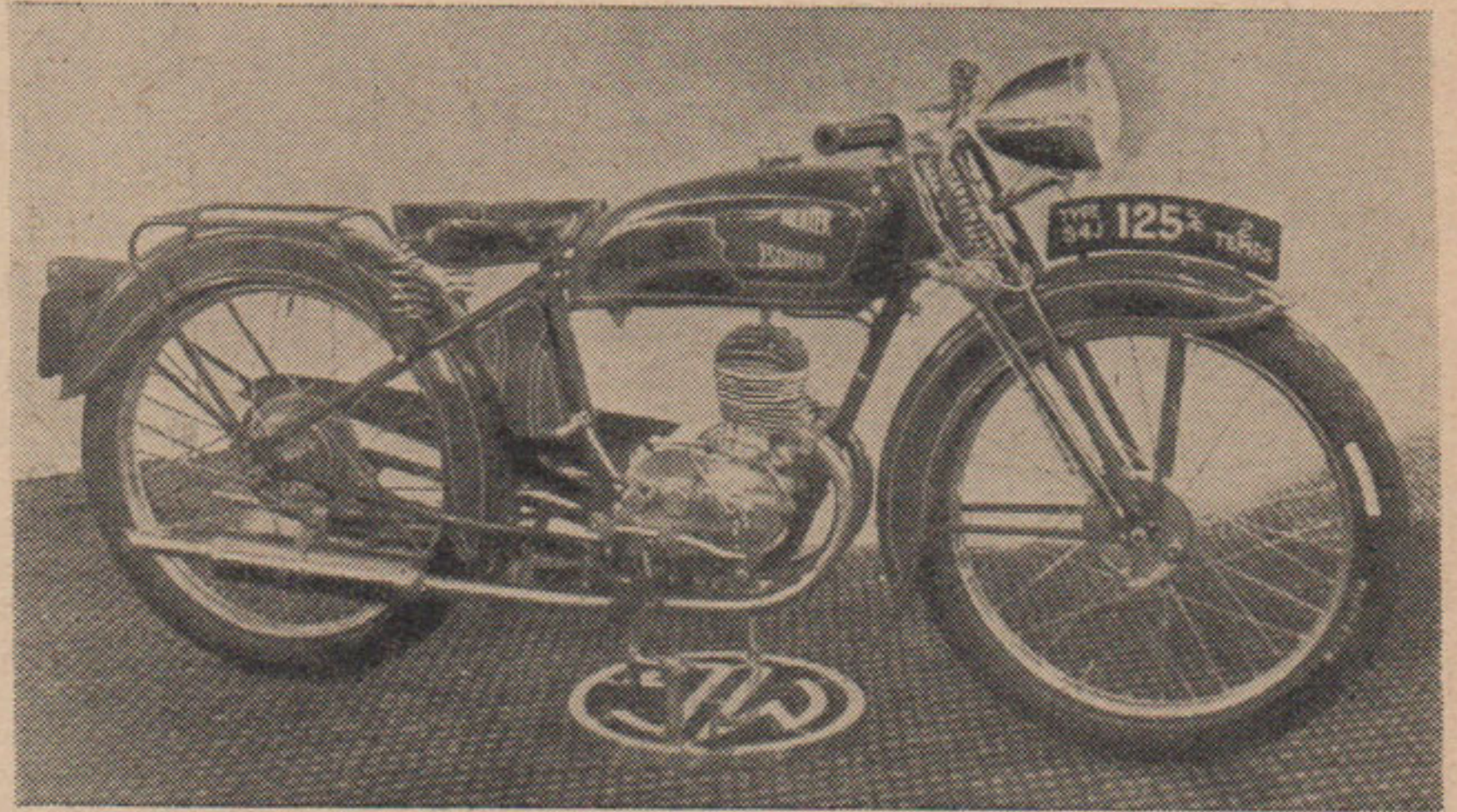
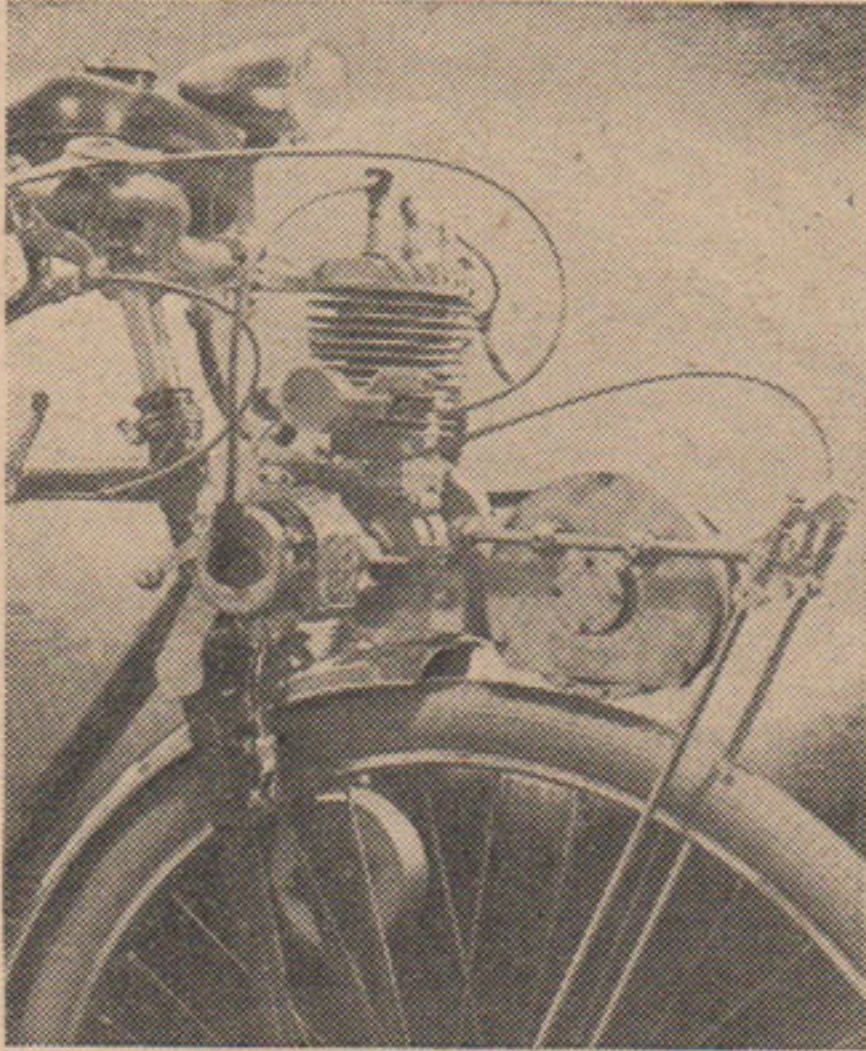


Voici un cocktail-motos. Après la visite, comme dans un songe, cadres, moteurs, fourches, bolides et micromoteurs transforment nos souvenirs en kaléidoscope. Il est difficile de prime abord de tout situer et reclasser. C'est cette impression que vous donneront sans doute ces deux pages, mais nous vous avons débarrassé de la foule et vous pourrez voir à votre aise



En haut, l'AJS 350 qui se distingue actuellement en cross; à côté, la coupe du Gillet-Herstal 250 cc. 2 temps à distributeur; ci-contre, la moto légère américaine Whizzer qui nous a quelque peu surpris par sa forme curieuse, sa transmission à courroie et sa fourche avant inspirée d'une ancienne technique. la Jawa 125 cc. et enfin sur le 125 cc. A.M.C. le levier qui, complétant le sélecteur, ramène directement au point mort

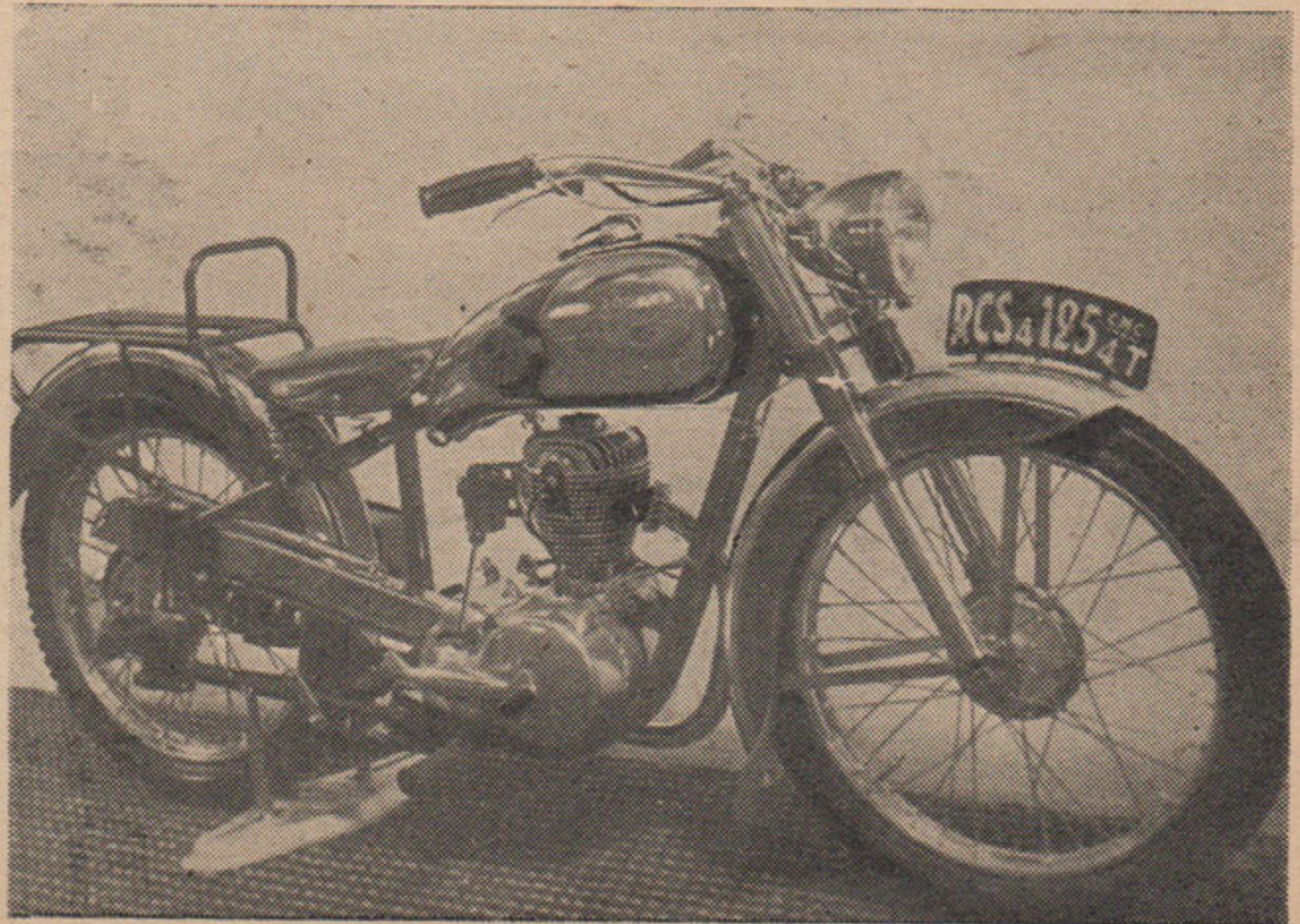
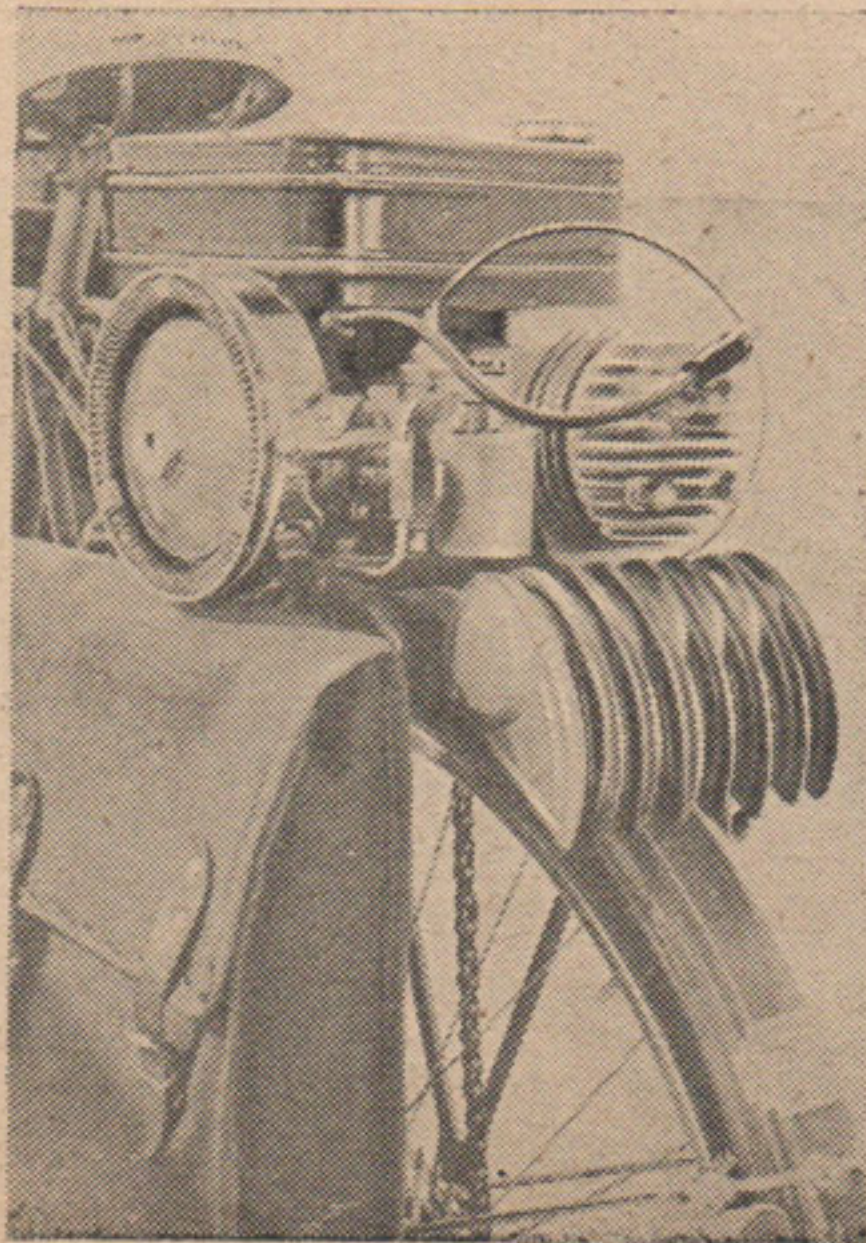
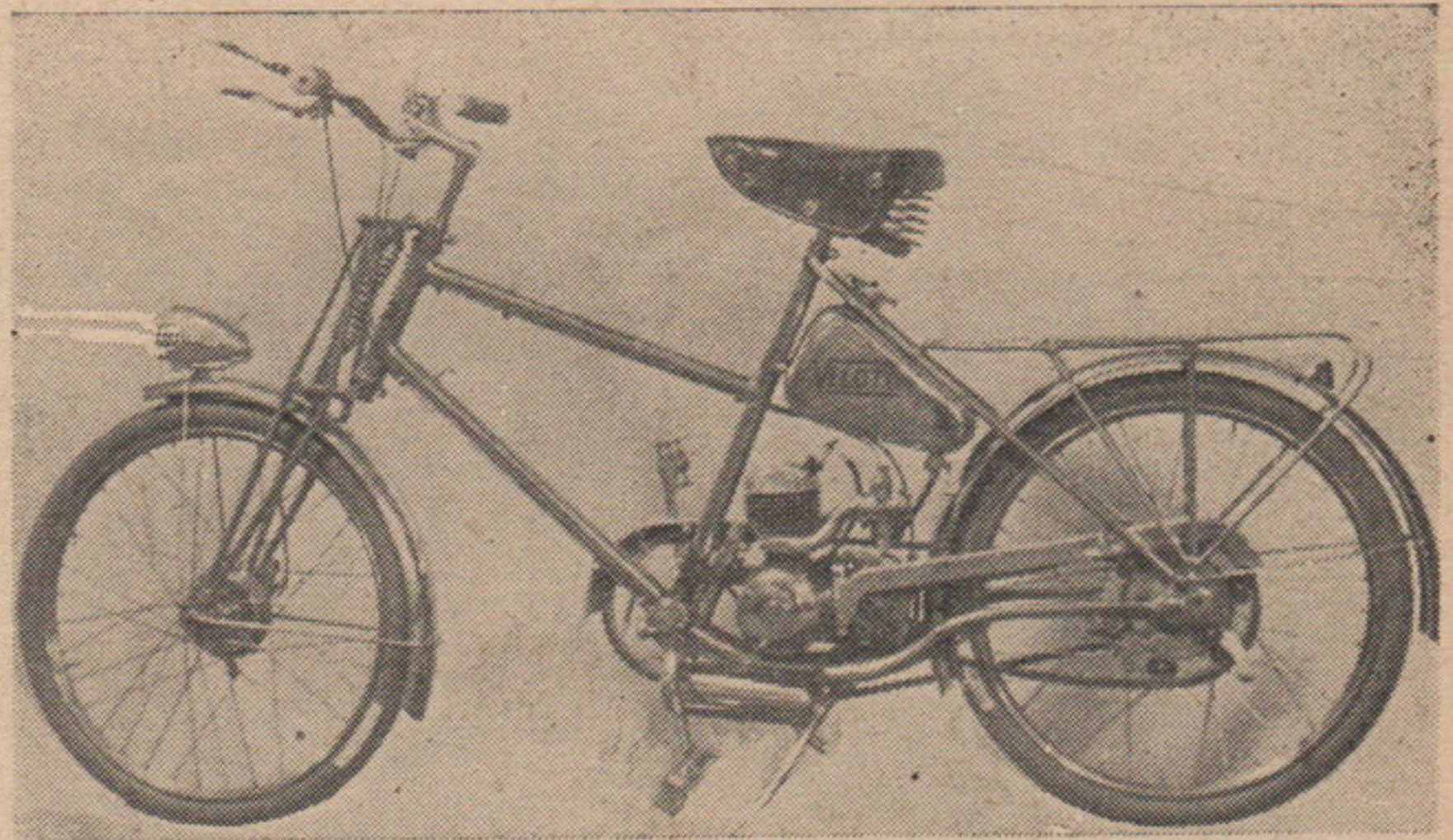


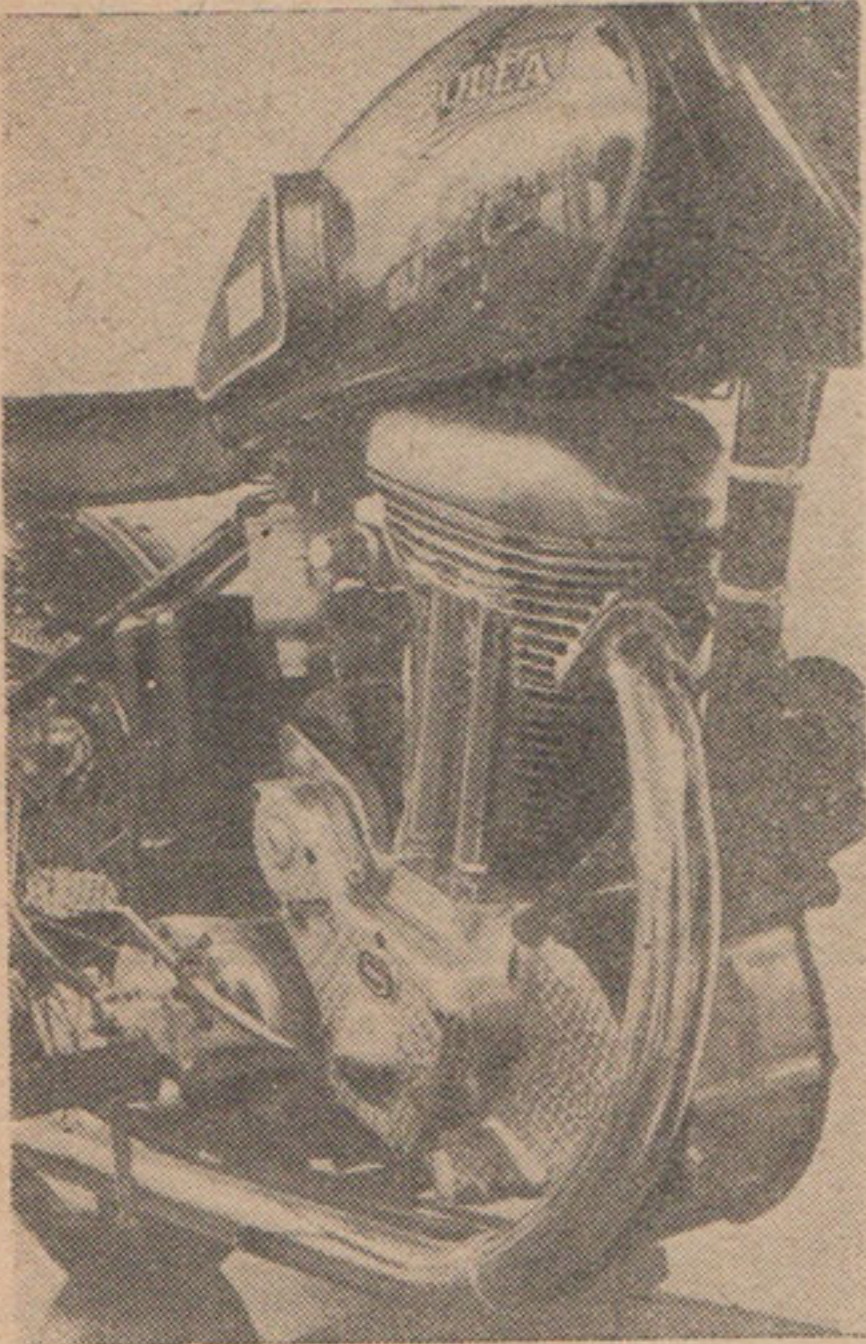


La ronde continue : voici le Mirou, moteur auxiliaire présenté sur le stand Mercier ; il voisine avec une 125 Kæhler-Escoffier 2 temps 3 vitesses et sélecteur ; au centre, le cyclomoteur Veloto.

**

Au-dessous, le nouveau Diem bien compact et facile à poser et puis le dernier Radior avec fourche télescopique, suspension arrière et moteur 125 cc. A M C



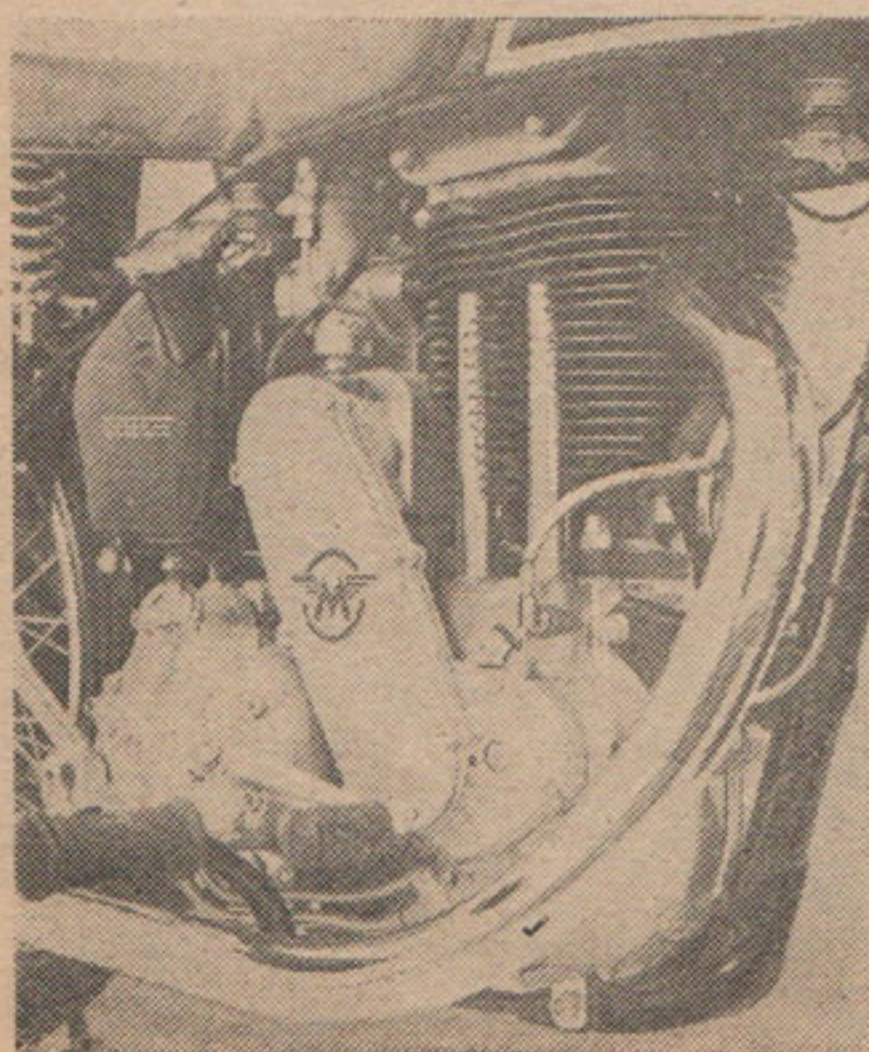
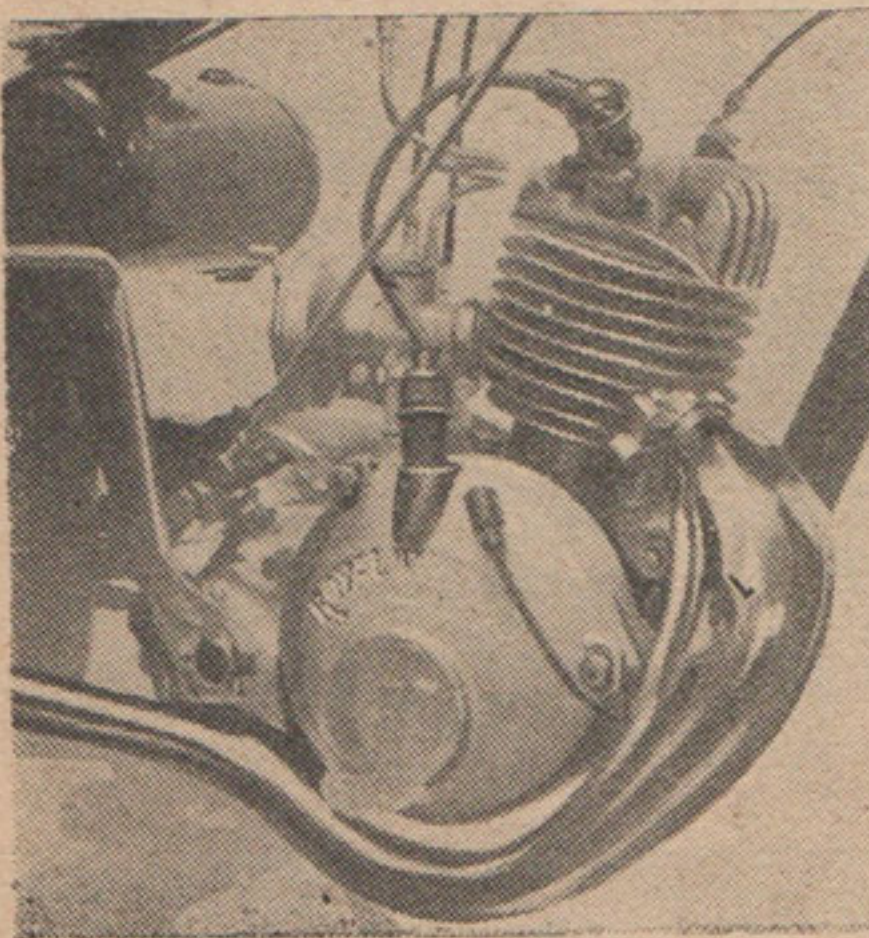
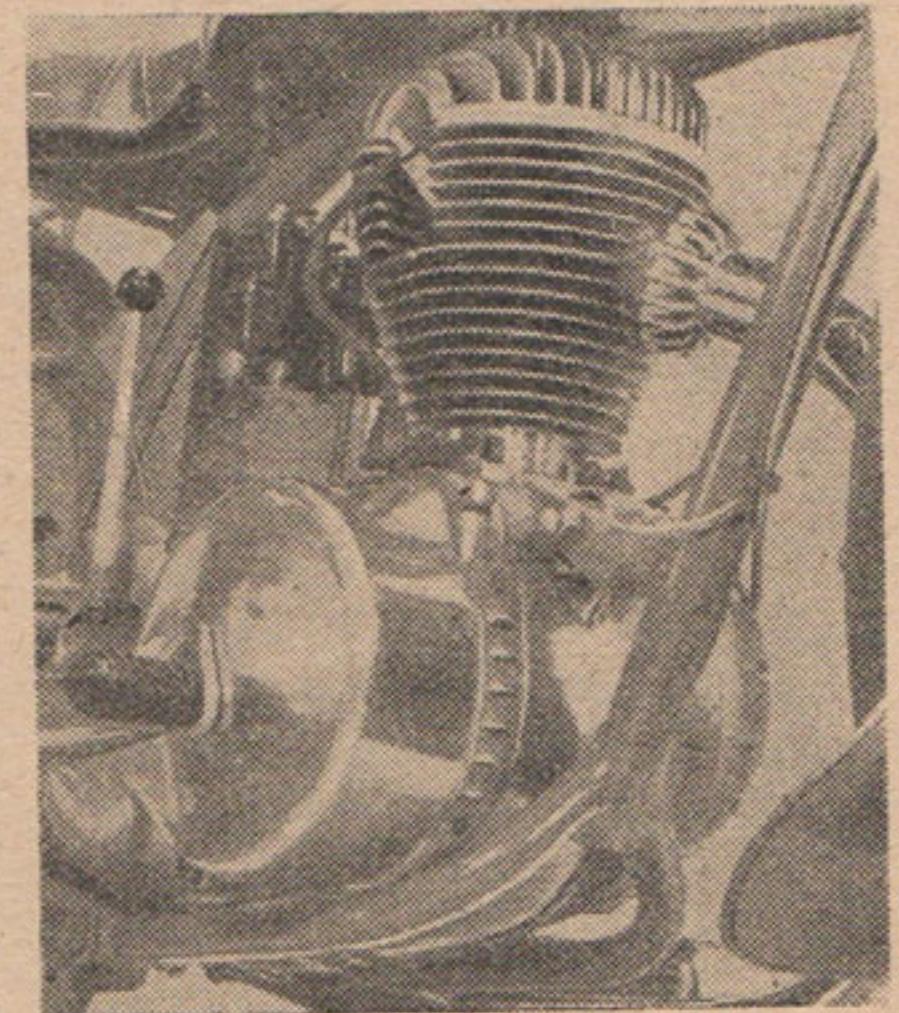
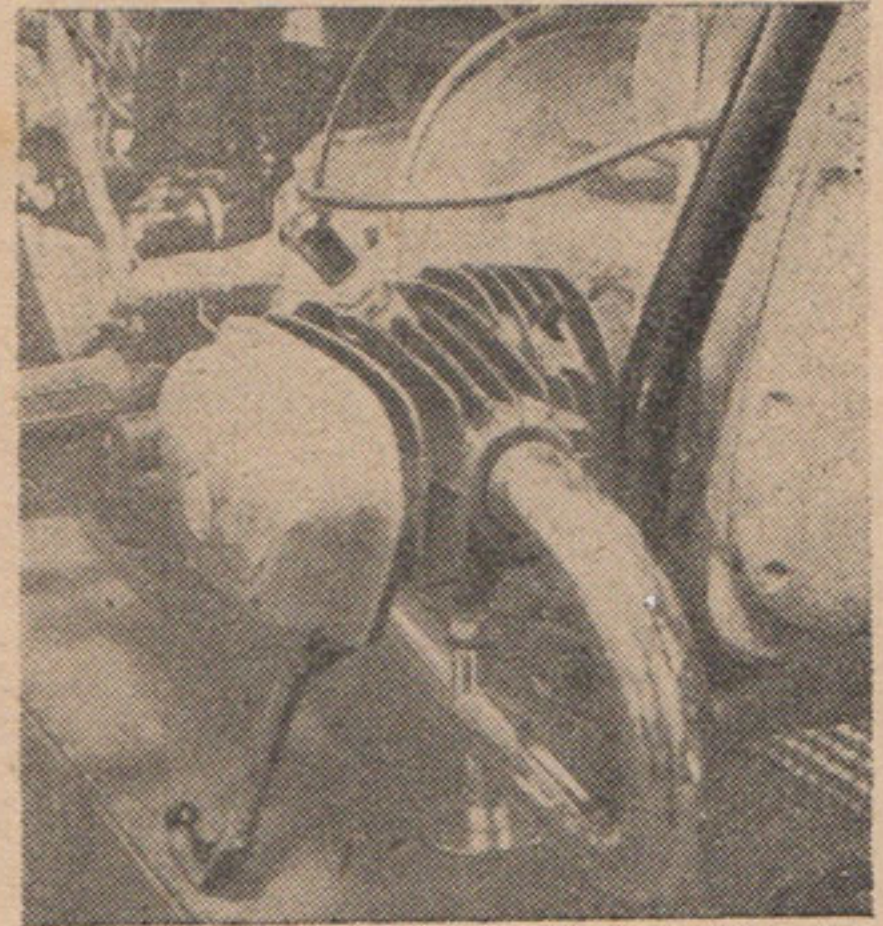


En avançant que Motobécane et Sublime sont les deux seuls représentants de la Moto 47-48, nous commettons une erreur : Peugeot, lui aussi présente une formule inédite avec sa moto légère 150 cc.

Cette cylindrée si proche du vélomoteur a-t-elle un intérêt ? Nous en voyons deux pour nous : la communauté des pièces entre les deux modèles permet d'amortir plus rapidement les frais de l'outillage et d'obtenir un meilleur prix de revient. Si une 150 cc. paraît non indiquée à l'acheteur qui n'ayant pas son permis de conduire juge que 25 cc. d'écart ne valent pas la peine de passer cet examen dont il s'effraie à l'avance, par contre il y a des milliers de motocyclistes, ayant leur permis en poche et qui auront plaisir à obtenir presque au même prix une machine certainement plus puissante et au rayon d'action plus étendu.

On parle beaucoup ici de moto populaire ; notre dossier à son sujet se gonfle de jour en jour ; nous pouvons dire d'après lui qu'une 150, malgré l'apparence modeste de sa cylindrée répond aux désirs d'un certain nombre d'usagers.

Terrot a exposé en grosse cylindrée sa 350 à soupapes latérales et sa 500 monobloc à culbuteurs bien connues et sans modifications sur les modèles des années précédentes. A première vue cette stabilisation peut surprendre ; pourquoi pas une fourche télescopique et une suspension arrière tout au moins sur la 500 ? Sans doute parce que Terrot va nous présenter bientôt quelque chose de tout différent et sur quoi il a reporté tout le travail de son bureau

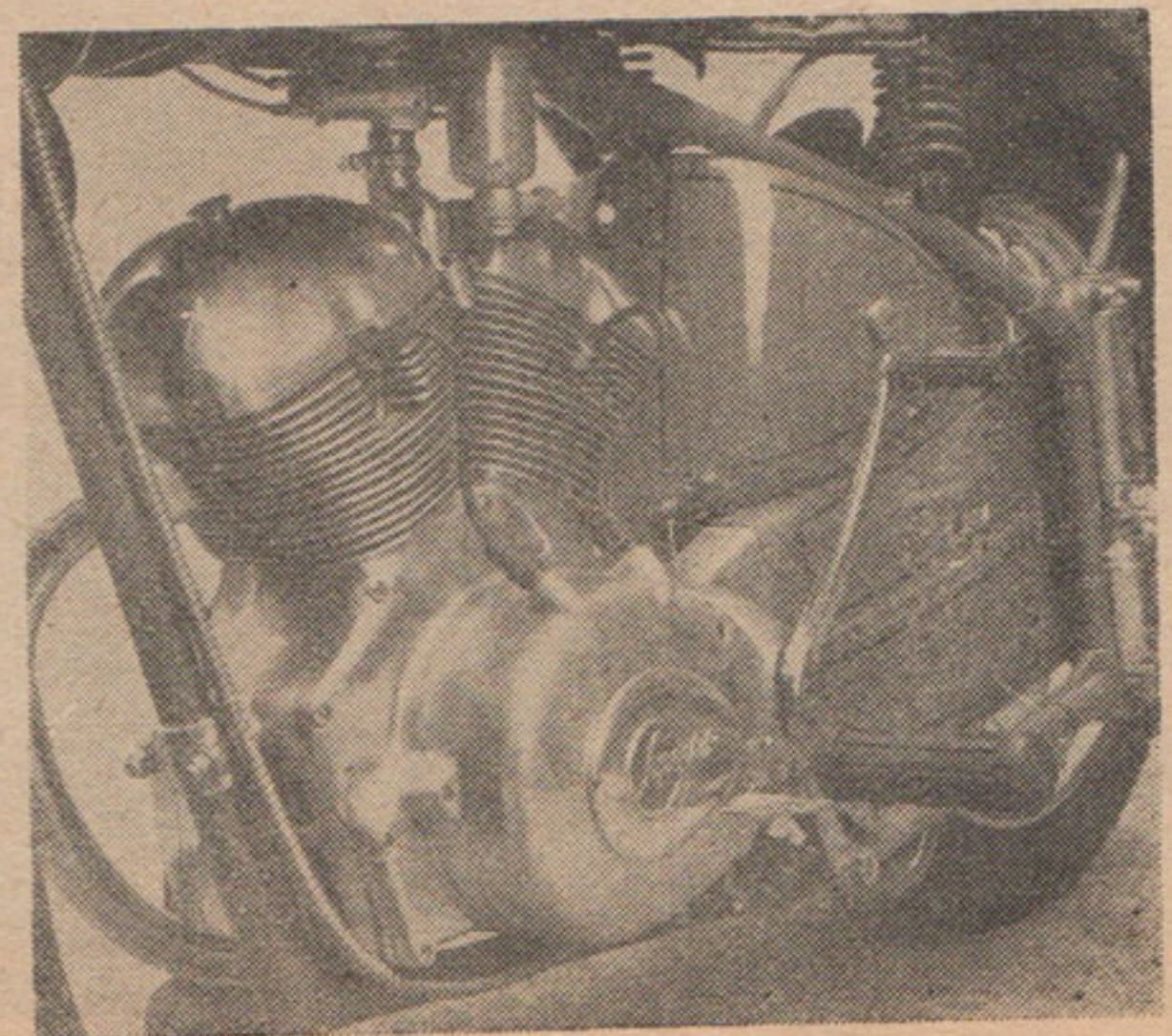


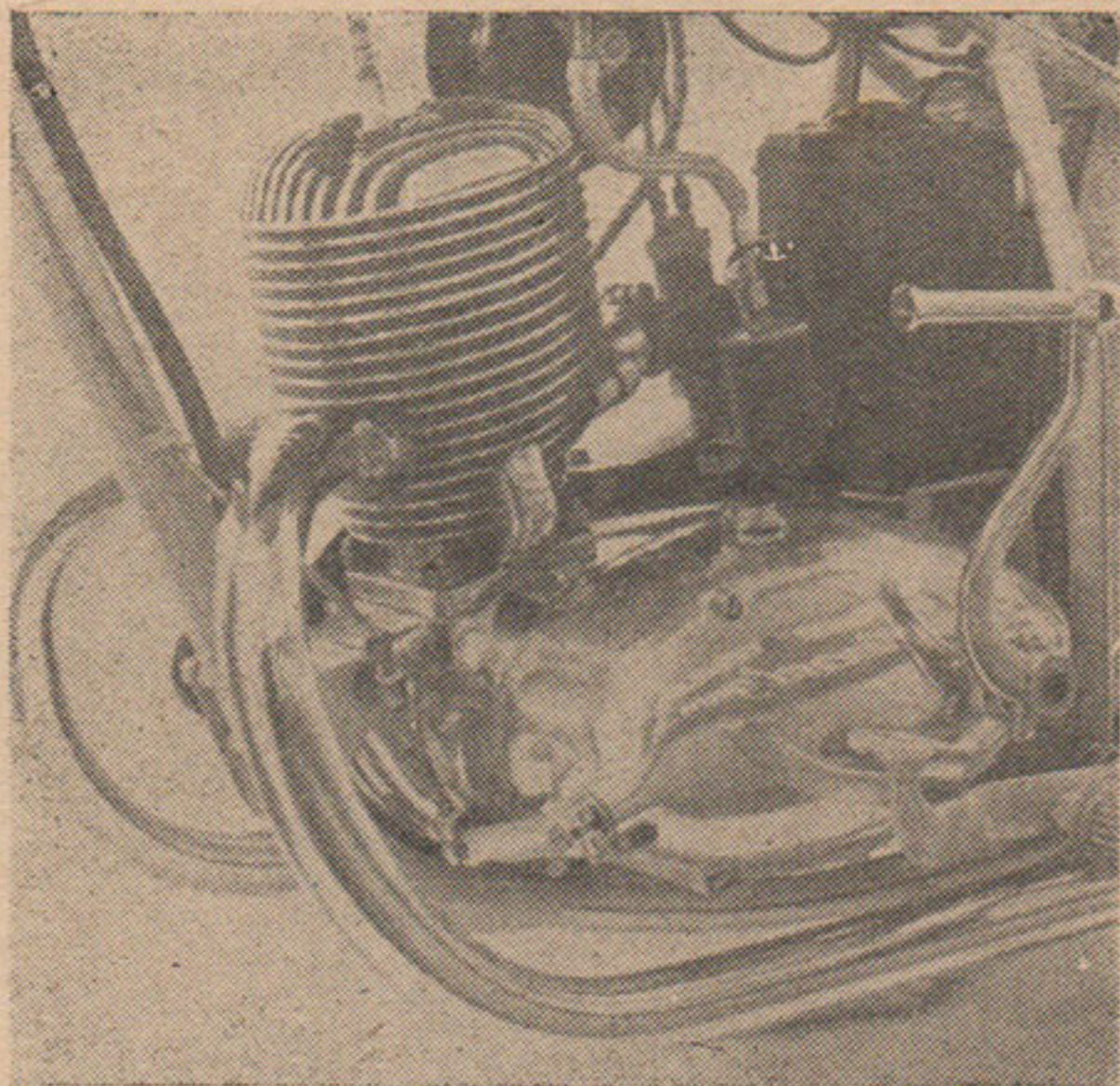
De haut en bas à gauche, le moteur impressionnant de la Sarolea.

Le 125 cmc. Royal-Enfield, et le Matchless 500 cmc.

A droite, le curieux cylindre de la Douglas.

Sur la Favor notez l'attache du moteur A M C dans le cadre. L'ensemble moteur et le carter de chaîne étanche de la Motoconfort.





Ci-dessus le bloc moteur de la 150 cmc. Peugeot et la suspension M. C. Candless équipée de la double selle Féridax sur la 350 A J S.

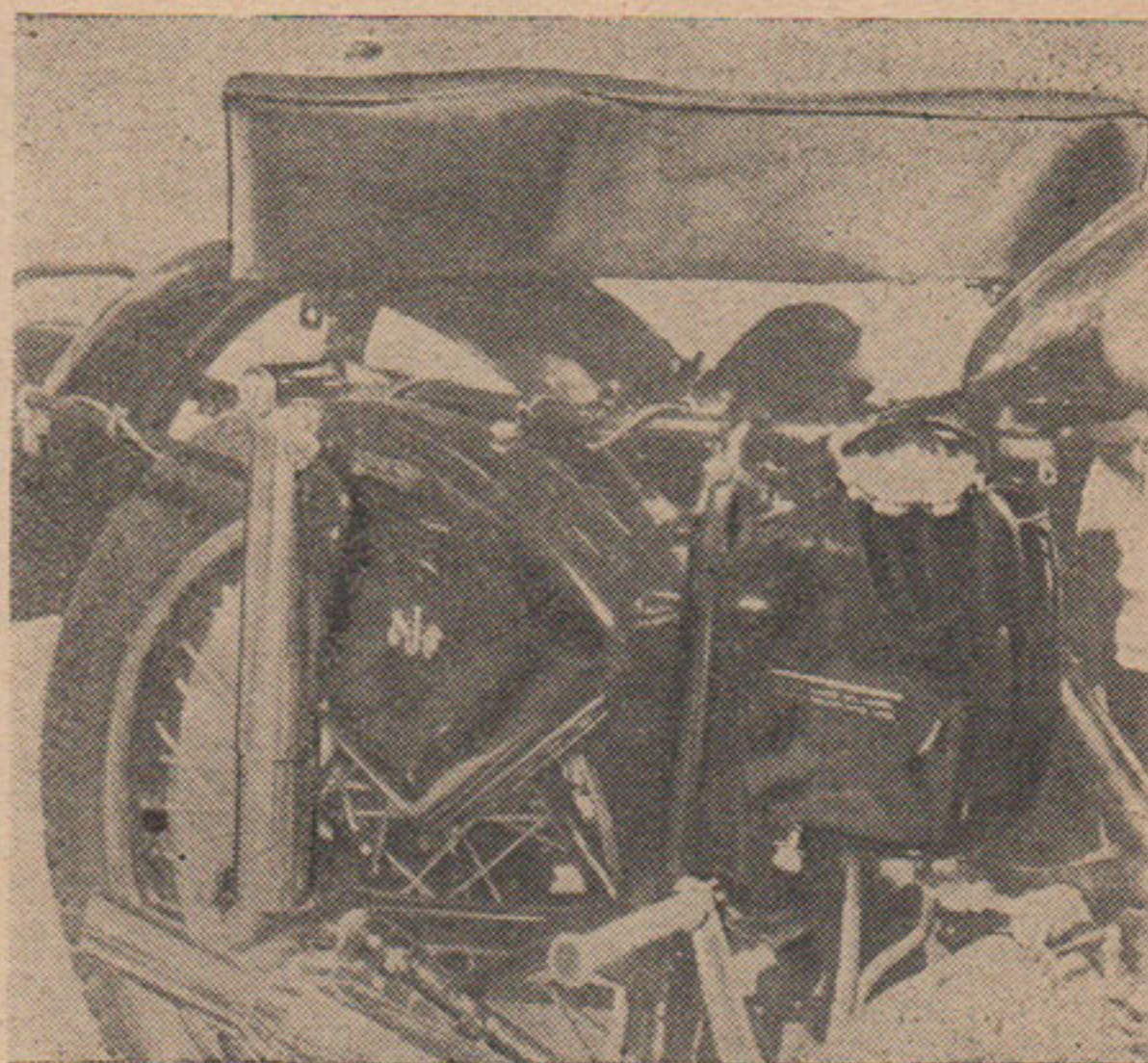
d'études. Nous en reparlerons, ainsi que de Peugeot qui ne se contentera certainement pas de la 150 cc., à moins que cette photo que nous avons prise ait été, disons : doublée. Nous ne voulons pas multiplier les indiscretions qui feraient déraiper cet article consacré à ce que nous avons vu.

Restent donc les vélomoteurs, les seuls accessibles à ceux qui, naturellement, ont un bon d'achat.

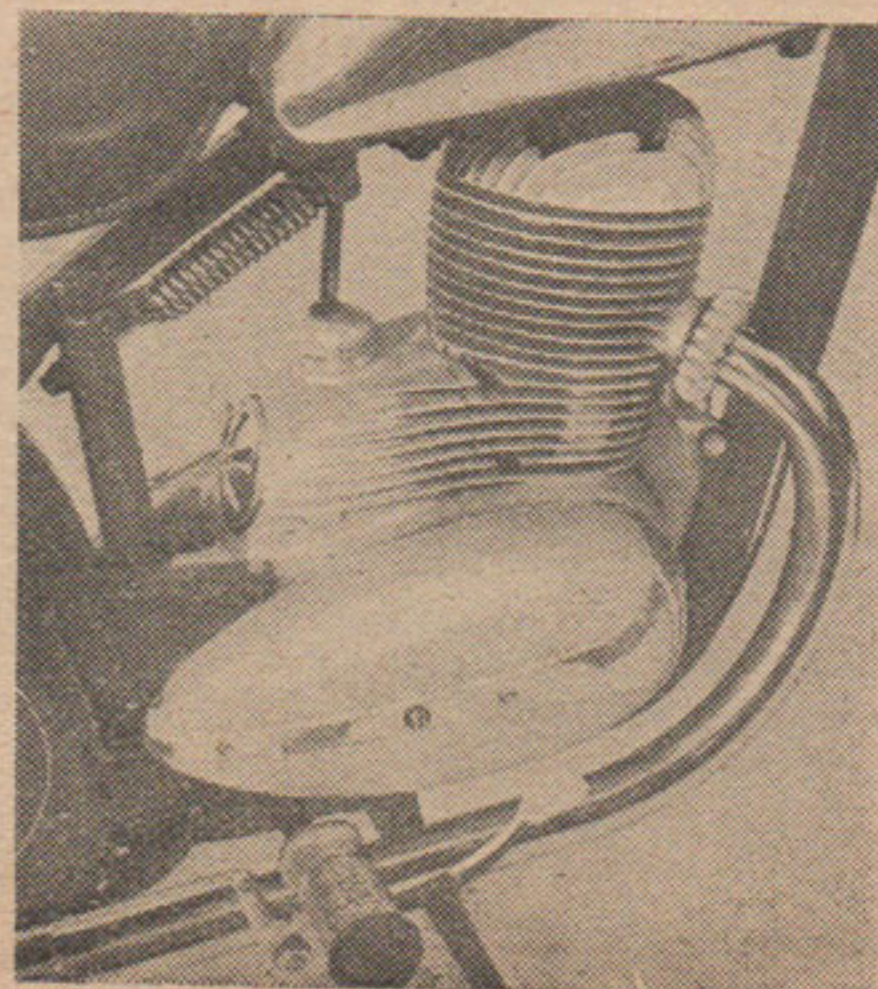
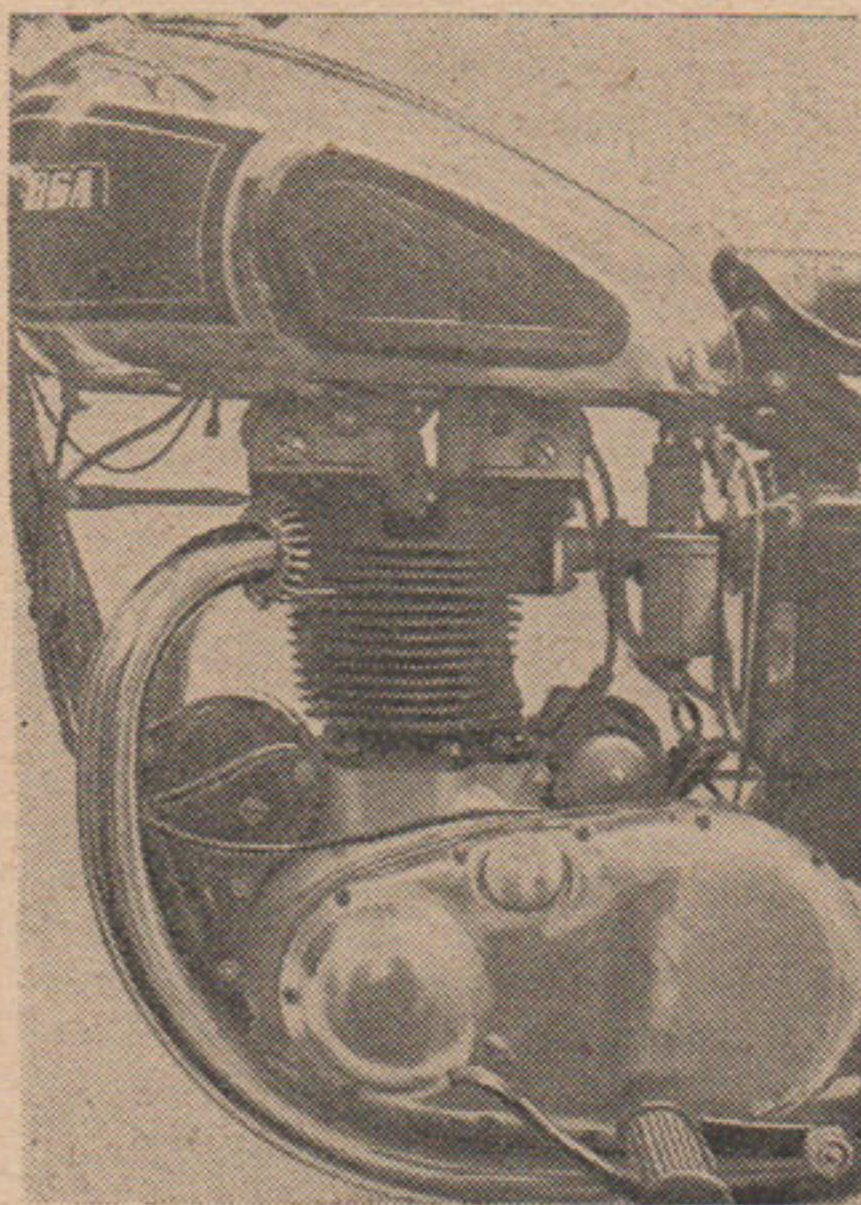
Les constructeurs n'ont pas eu de trop de toute cette année pour mettre en route la fabrication des modèles 125 cc. présentés tous frais pondus au Salon 1946. Il n'y avait donc pas lieu de leur faire subir de modifications profondes ; ils ne sont d'ailleurs pas d'une technique périmée, loin de là ; ils semblent dire cependant en nous revenant : c'est encore nous, mais bientôt nous serons à vous.

Cependant pas mal d'entre eux se sont mis à la dernière mode et ont adopté la fourche télescopique, tels le Terrot à culbuteurs, le Gnome, l'Alcyon. D'autres ont une suspension arrière qui leur faisait défaut précédemment : Radior a une fourche et une suspension arrière télescopiques ; le Monet 4 temps à culbuteurs une suspension arrière.

Un stand très entouré fut celui de Jonghi où le 125 à arbre à cammes en tête était enfin présenté au public dans un cadre articulé à l'arrière et muni à l'avant d'une



Ci-dessous la bicylindre B. S. A. aussi nette qu'un mono et le bloc de la 250 cmc. Jawa.



fourche bien particulière (technique Rémondini), qui a toutes les apparences de la fourche télescopique mais avec un ressort central unique et une roue « tirée » que nous vous détaillerons comme il convient.

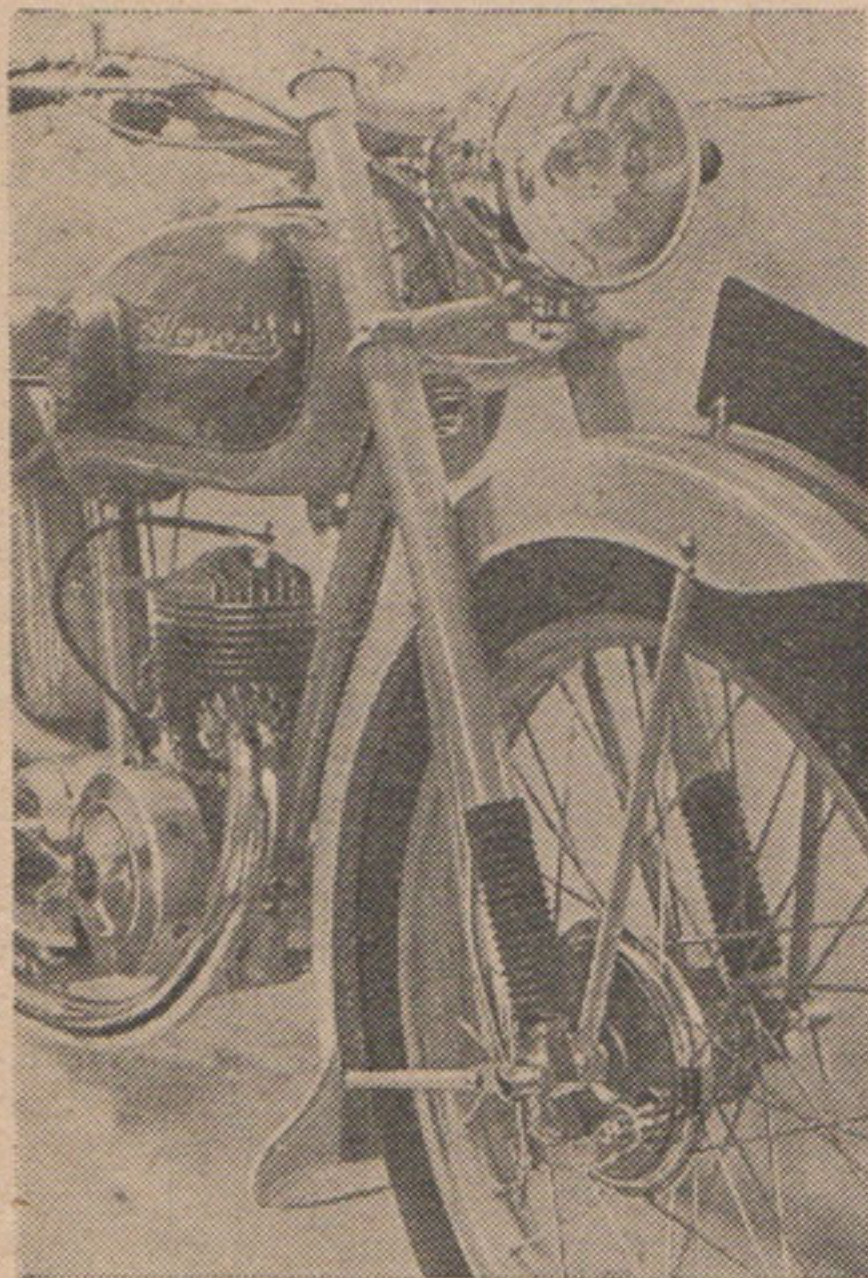
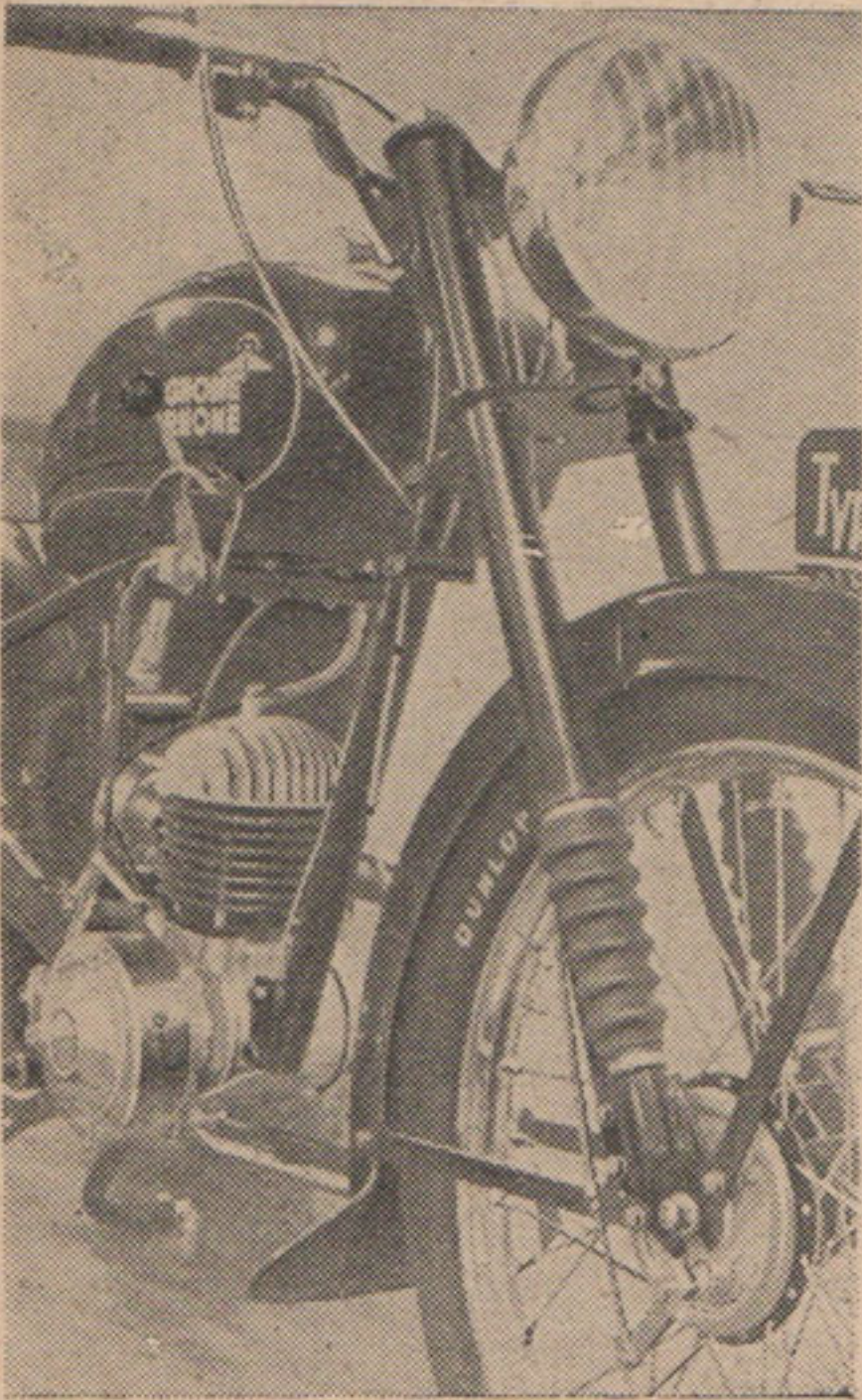
René Gillet semble indifférent à la bagarre ; il reste fidèle à sa suspension avant sur ses grosses motos, comme sur son 125 deux temps ; sa solution donnant satisfaction à une clientèle fidèle, il n'a pas jugé utile d'y apporter de modifications profondes ; c'est une façon de voir qui a aussi sa valeur.

Gima a apporté quelques changements à sa fourche à l'occasion de la sortie du modèle équipé du 125 A M C, ensemble très attirant.

L'A M C s'est d'ailleurs fait une belle place parmi les stands divers et nous le retrouvons équipé de nombreuses marques dont New-Map, Radior et Favor. Sur le modèle actuel un petit levier direct complète le sélecteur et permet de mettre immédiatement le moteur au point mort.

A propos des 125 cc. on dirait que le deux temps a fait une contre-offensive. Chez New-Map, par exemple on remarque un Aubier-Dunne et un Ultima, tandis que le Lardy se retrouve sur l'Hellett, le M. R. entre autres.

Aubier Durne a pu enfin récupérer son outillage disparu pendant la guerre et compte bien reprendre sa place. Déjà un 125 à



La fourche télescopique sur les 125 se généralise avec des variantes suivant les marques ; ici : Alcyon, Gnome, Terrot, dont les parties coulissantes sont protégées par manchons élastiques.

Le frein de la Gambalunga de dimensions inusitées est refroidi ; le débattement de la roue est impressionnant.

La suspension AV Douglas utilise les barres de torsion attelées à des pignons d'angle.

fait son apparition ; nous avons signalé qu'un 200 bicylindre est en route et un bicylindre 500 en préparation.

Monet Goyon outre son quatre temps à culbuteurs expose en deux temps un 125 cc., trois vitesses et sélecteur, un autre 125 Villiers et un 100 à piston plat.

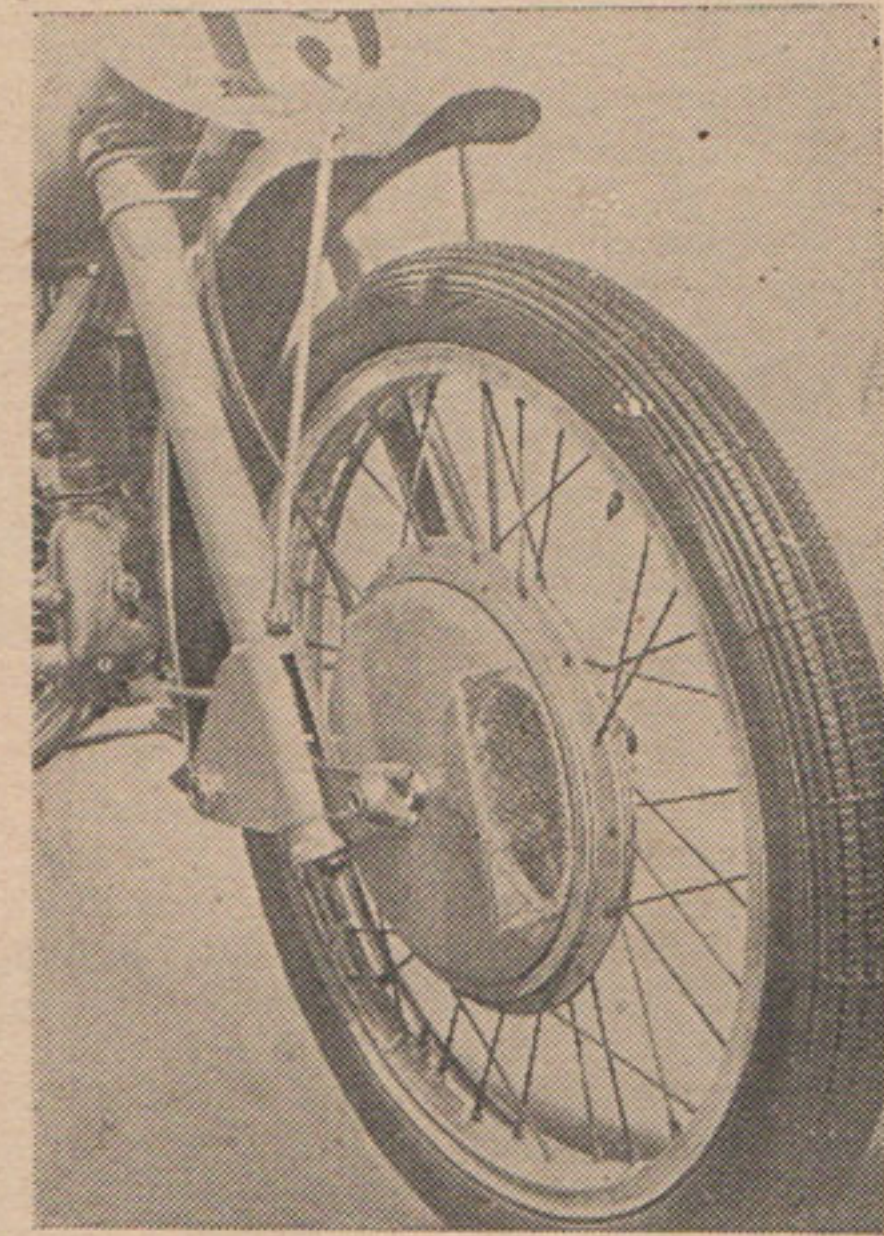
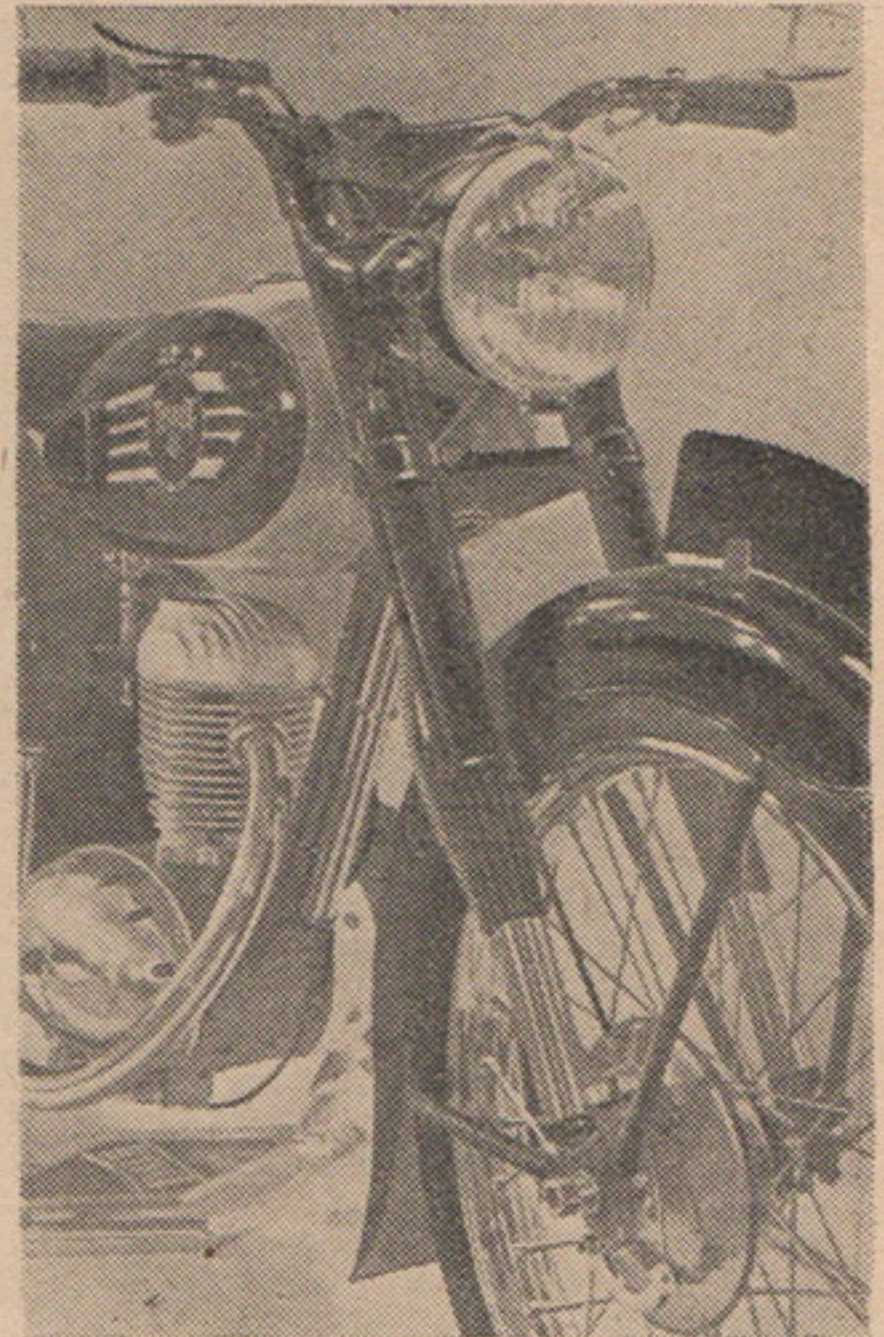
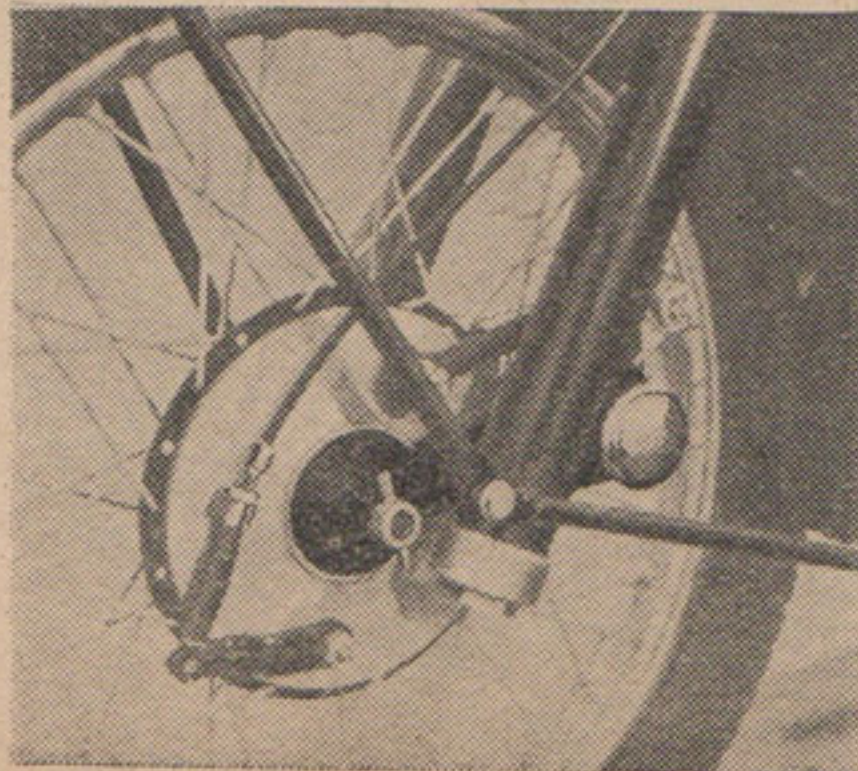
Avec Peugeot, Ravat, Automoto, Gnome, toujours fidèles aux deux temps, l'équilibre semble se rétablir entre les deux tendances, mais pencherait vers le deux temps, si l'on y ajoute les moteurs auxiliaires. A part Serwa, tous les cyclomoteurs comme les autres ont des deux temps ; Solex, Cyclorex et Veloto, Hémy-Roussey, Vap, Diem et Mirou.

A noter que Cyclex s'est complété depuis la photo que nous en avons publiée par l'adjonction d'un capotage faisant en même temps office de ventilateur.

Pour terminer cette revue de l'exposition française il faut s'arrêter un instant devant le stand A. G. F. qui présente pour ainsi dire les deux extrêmes : une Harley reconstruite et de belle présentation et un Scooter qui a éveillé pas mal d'attention, car il est propre, net, de belle ligne sobre et simple ; équipé du 125 Lardy et d'une fourche télescopique suspendue sur anneaux Neiman, on sent qu'il est très étudié.

Deux seuls représentants des sidecars : Bernadet et Impérial, toutefois nous avons aperçu un Précision sur le stand F. N.

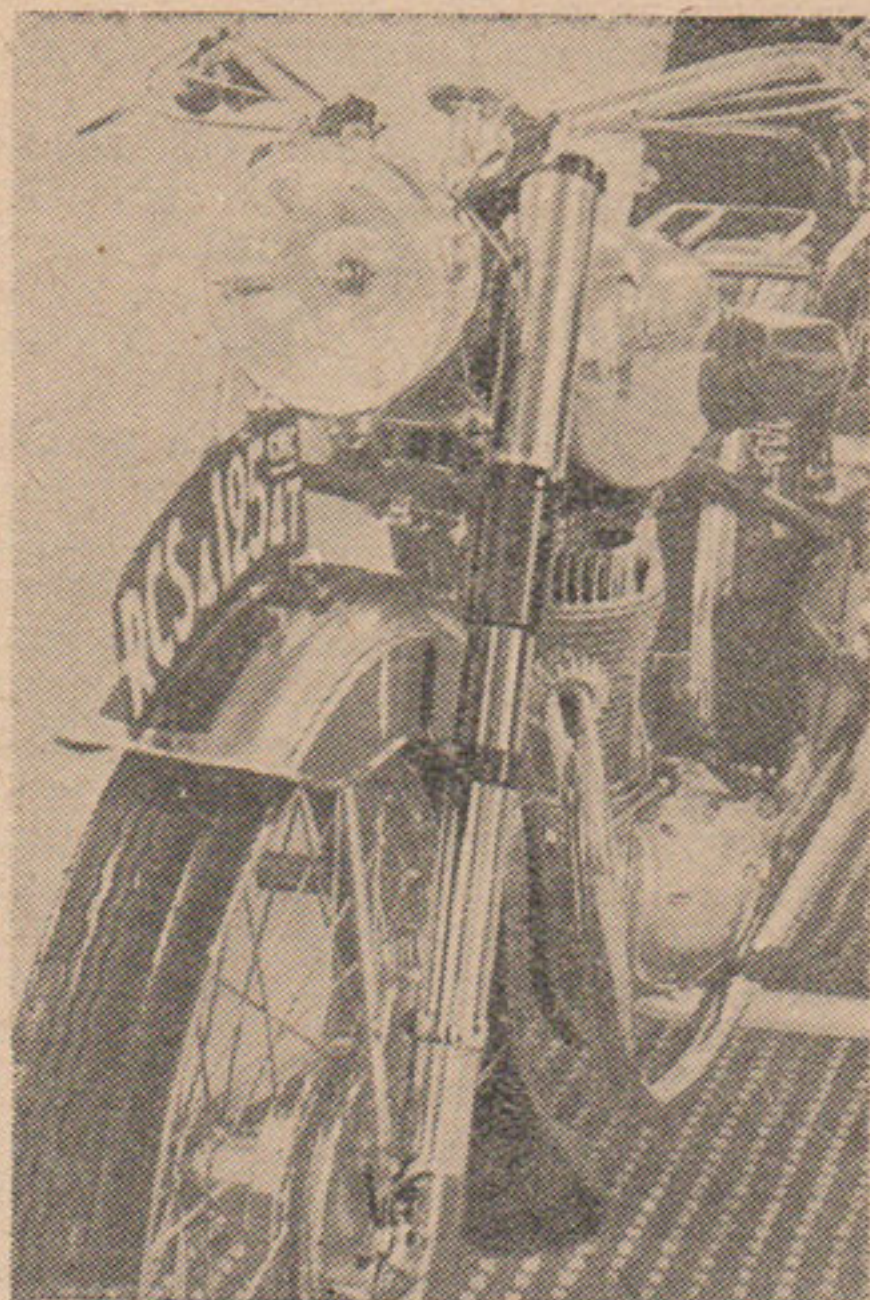
Le nouveau Bernadet dont le capot, par un dispositif spécial, se déplace vers l'avant pour donner un accès aisé au siège a été très apprécié. Cette innovation s'applique aussi bien au modèle Grand Routier qu'au Sport Avion. Le nouveau châssis est on ne peut plus simple tout en respectant la technique de la maison : 3 attaches souples. Pour les équipages destinés à être attelés à une moto à suspension arrière, la roue du side est également suspendue par an-



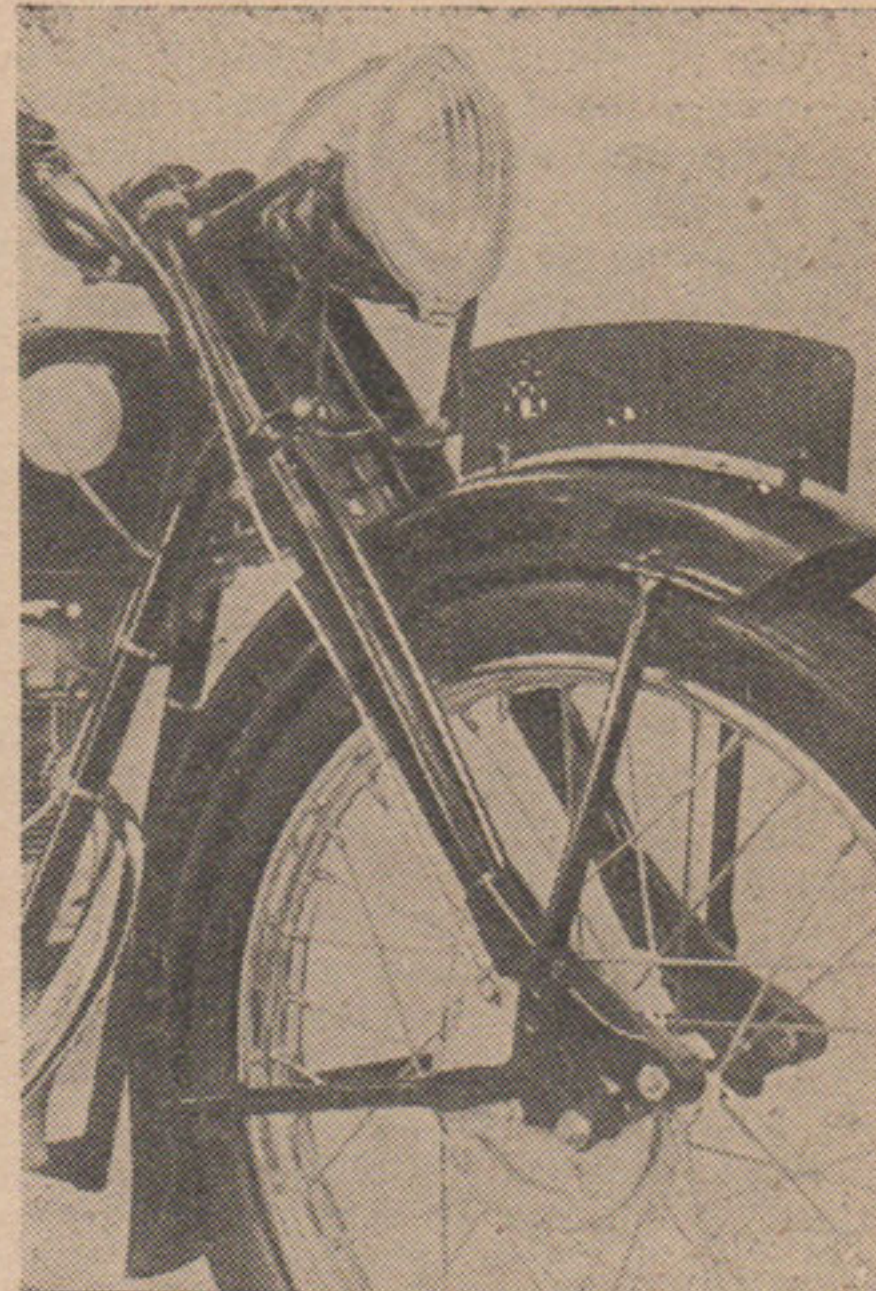
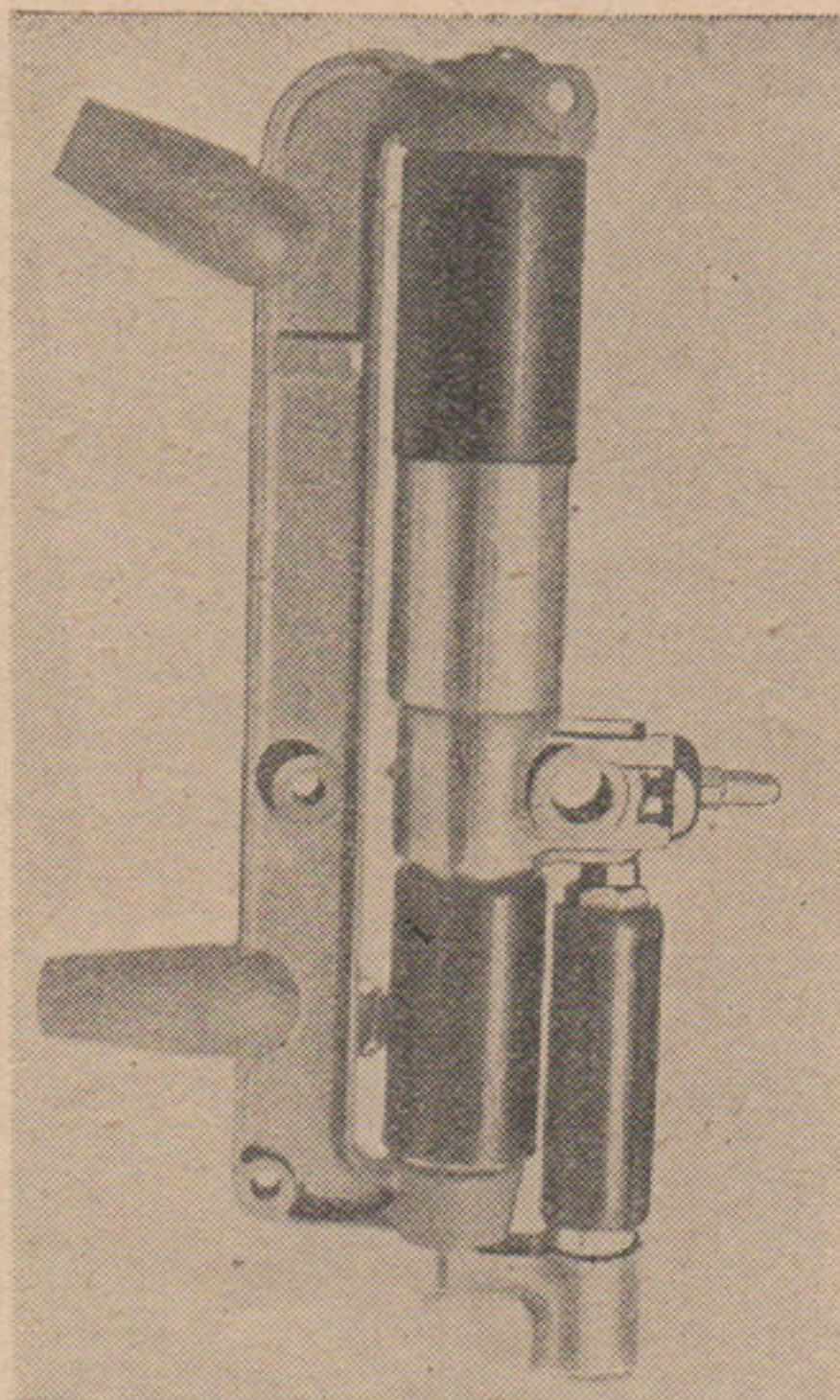
neaux élastiques fonctionnant à l'intérieur d'un boîtier.

Impérial présente la gamme de ses sidecars de luxe et de sport dont le une place 1/2 côte à côte parfaitement grée pour le grand tourisme.

Compris dans la catégorie vélomoteurs deux motocars complétaient la gamme des véhicules à notre portée, le New-Map et le Vélocar, tous deux à moteur 100 cc. deux temps et sans permis de conduire, alors que les voiturettes de



La fourche coulissante du Radior, ci-contre la nouvelle suspension P. M. des Et. Paris-Monde.



La fourche Jonghi à roue tirée.

plus forte cylindrée : de Rovin, Boitel et Julien avaient leur place dans la grande nef.

La participation étrangère a été assez importante : l'Angleterre, la Belgique, l'Italie et même l'Amérique ont tenu à exposer leurs machines aux côtés des nôtres. Les Anglais nous ont envoyé la sélection de leurs bicylindres : les BSA, les Triumph, face route, la Douglas avec son flat-twin transversal dont New-Map a pris l'agence et la Sunbeam avec ses deux cylindres en ligne, sa trans-

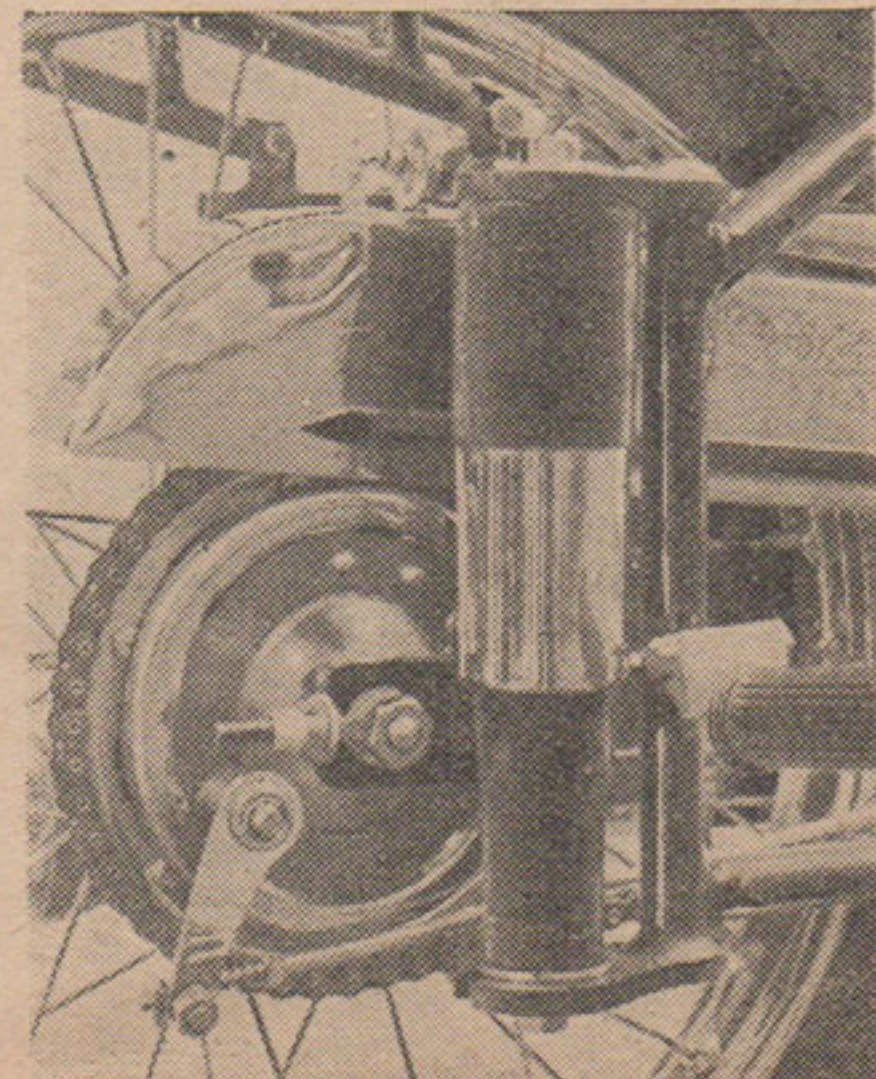
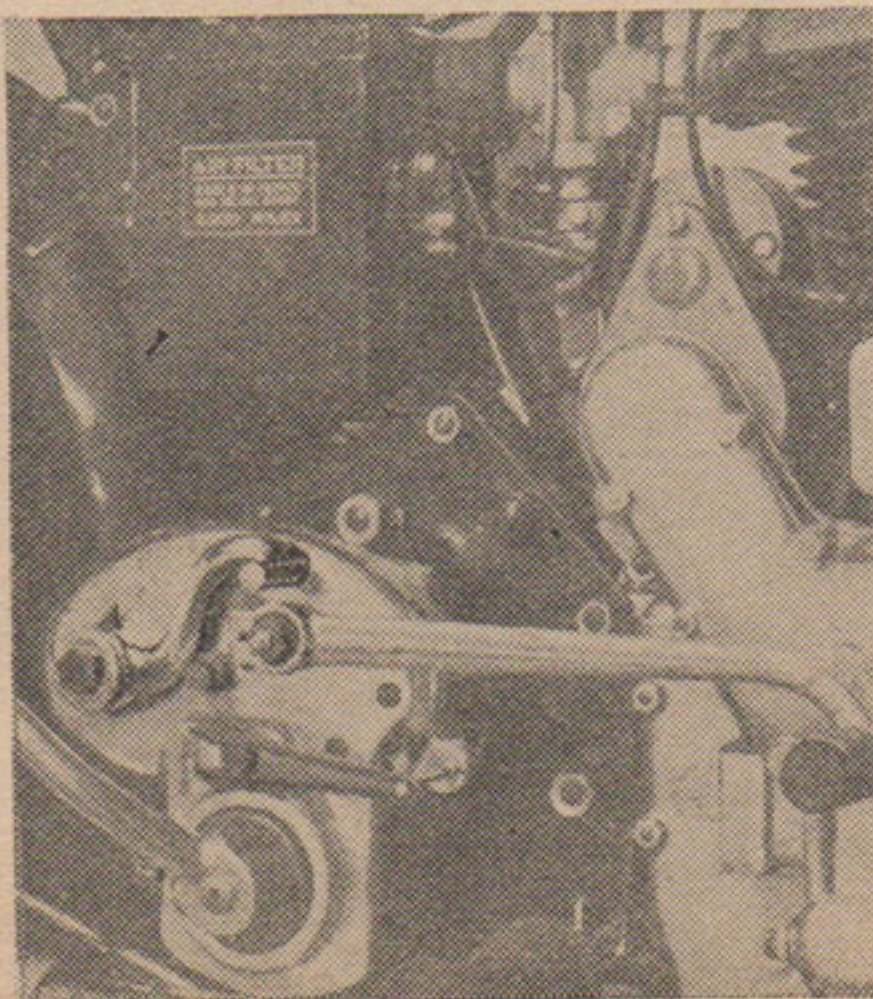
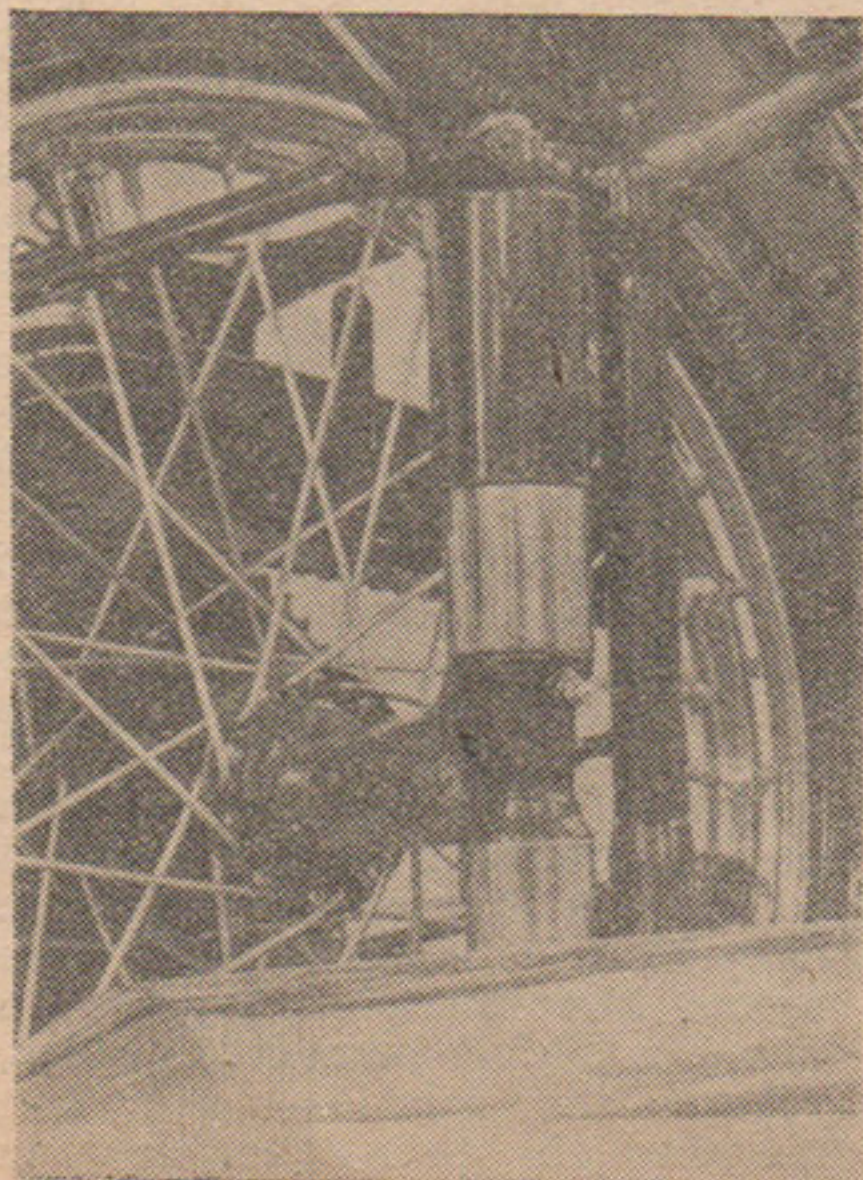
mission par cardan et ses gros pneus. Ce sont toutes de belles machines et d'un fini sans reproche. Heureux Anglais, ils ont du chrome et de l'émail et pas seulement pour les modèles d'exposition.

La Sunbeam et la Triumph ont été déjà signalées dans nos articles, la BSA et la Douglas auront leur tour ; cette dernière a des particularités dignes de mentions, telles que ses suspensions avant et ar-

rière par barre de torsion ; dommage que ses cylindres ne soient pas d'un dessin aussi pur que les nôtres ; mais c'est encore un modèle de guerre qui s'affinera sans doute par la suite.

L'une des Triumph possédait le moyeu arrière suspendu qui a été une sensation de l'année après son exhibition victorieuse à l'île de Man. Nous vous le désosserons sans doute dans notre prochain numéro et le mettrons en parallèle objectivement avec le « Nivel » de chez nous, vous laissant le soin d'apprécier les deux solutions assez distinctes.

A gauche : Suspension arrière Sa-rollea, levier de point mort sur la Royal-Enfield et suspension arrière Radior.



Sur le stand de Monneret nous trouvons les A J S de belle allure et que les amateurs connaissent bien, sauf toutefois le modèle avec suspension et double selle « Mac Candless ».

Les résultats obtenus dans les épreuves de cross ont mis cette marque en vedette, comme le Bol d'Or a mis à l'ordre du jour la Matchless dont Rossignol avait conduit une 350 cc. à la victoire ; nous trouvons cette dernière sur le stand de Durif, son agent général pour la France.

Le stand Ladevèze était réservé à la fougueuse cavalerie « Norton » et Ariel.

On n'entendait parler que d'OHV-ACT-TT. La Norton est pour nos sportifs un racer classique qu'ils connaissent à fond, mais qu'ils ne se lassent pas de contempler.

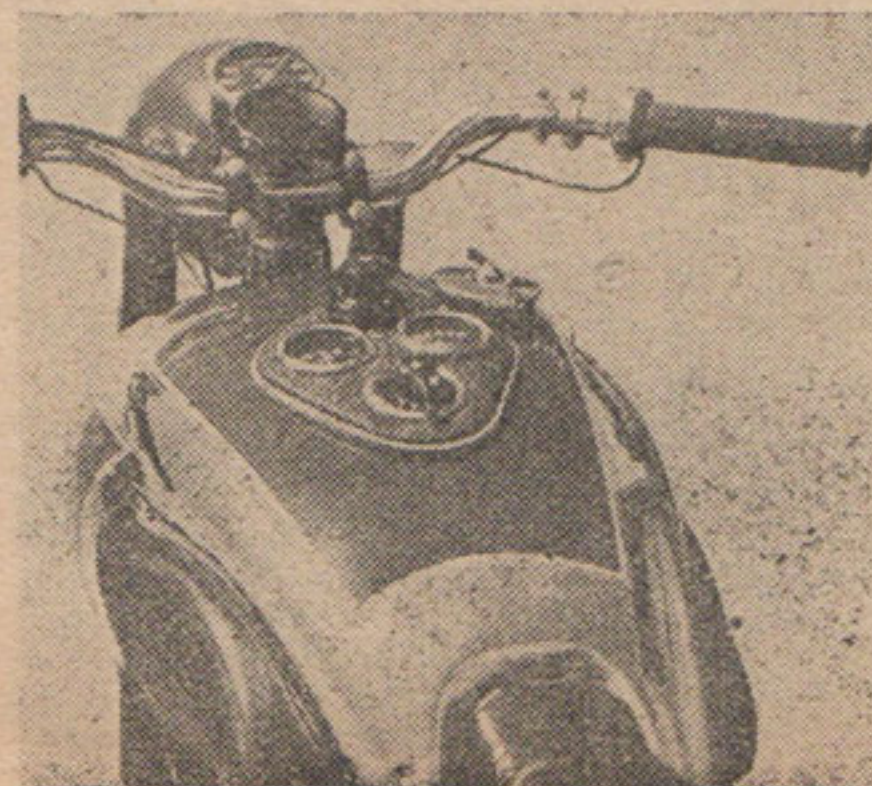
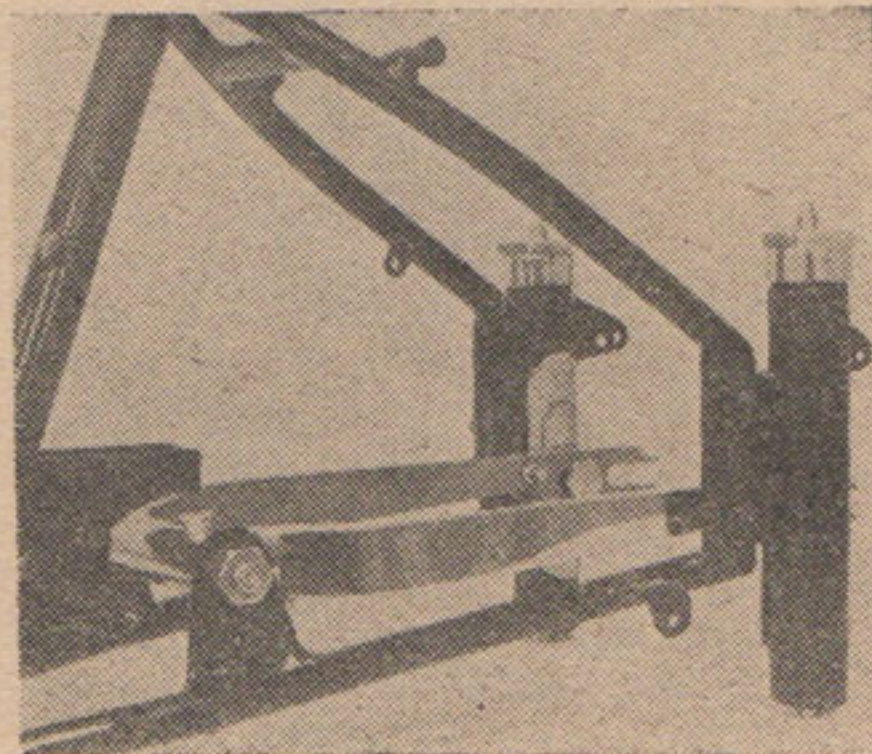
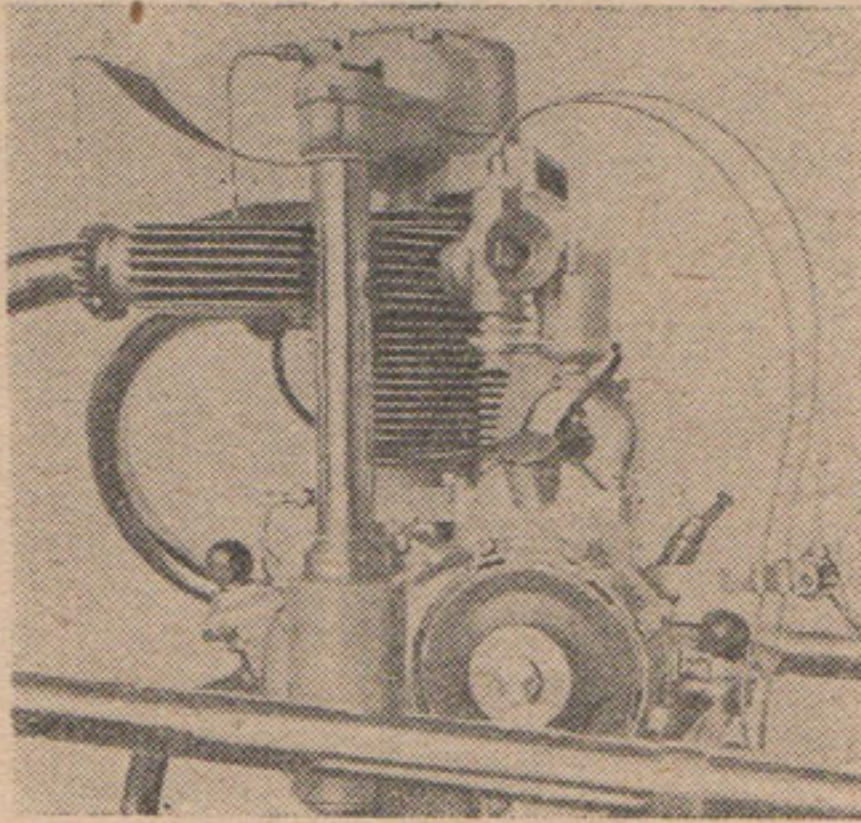
Royal-Enfield est également une marque connue de nos motocyclistes, mais plus spécialement des amateurs de grand tourisme ; ceux-ci ont constaté avec plaisir que cette marque suivait la mode et que les fourches télescopiques équipaient l'ensemble des machines exposées. La gamme était complétée par une 125 cc. d'excellent aspect.

Nos amis belges sont pour ainsi dire tous venus : Gillet d'Herstal présenta une belle coupe de son 250 cc. deux temps à distributeur rotatif ; les deux temps Gillet d'Herstal ont toujours été remarquables par leur ralenti, leur accélération, leur économie et leur silence. Celui-ci vient encore de faire une magnifique démonstration à la II^e Etoile du Hainaut. Le Pingouin doit s'en frotter les mains, qui roule encore sur sa « Tour du Monde ».

« F. N. » attire toujours l'attention, avec son avant si particulier ; on dirait cependant que l'on se familiarise avec cette fourche qui étonna tout le monde l'année dernière ; en tout cas, d'après nos essais personnels, elle procure des avantages indiscutables ; nous en reparlerons aussi.

Saroléa offre une présentation impeccable : la 500 cmc. à fourche coulissante pneumatique, suspension arrière, possède un moteur au carter bouchonné surmonté d'un cylindre incliné, lequel est coiffé d'une culasse majestueuse. Impres-

*De haut en bas : le moteur Microma sans soupape.
La suspension arrière Souplexol pour vélomoteur.
Le changement de vitesse de l'Excelsior et le tableau de bord de la Triumph.*



sionnante de puissance et de robustesse.

La Tchécoslovaquie est représentée par Jawa, dont seuls les modèles deux temps figurent sur le stand un 90 cc., un 125 cc. et le 250 cc. dont chacun s'entend à louer la ligne pure.

L'Italie nous a envoyé sa grande vedette la Guzzi, mécanique prestigieuse sous un aspect quelque peu tourmenté. Les 250 cc. et 500 cc. et le bolide des records sont sans cesse entourés. Voisinant avec un vieux tri de la rétrospective, l'effet est saisissant, sauf, toutefois, pour ce profane égaré qui ne savait plus où ça commençait et où ça finissait et qui voulait à toute force savoir si c'était du charbon, de l'eau ou de l'essence que l'on mettait dans cet énorme réservoir.

Plus modeste, la 65 cc., avec son cadre articulé, attirait cependant les regards des jeunes.

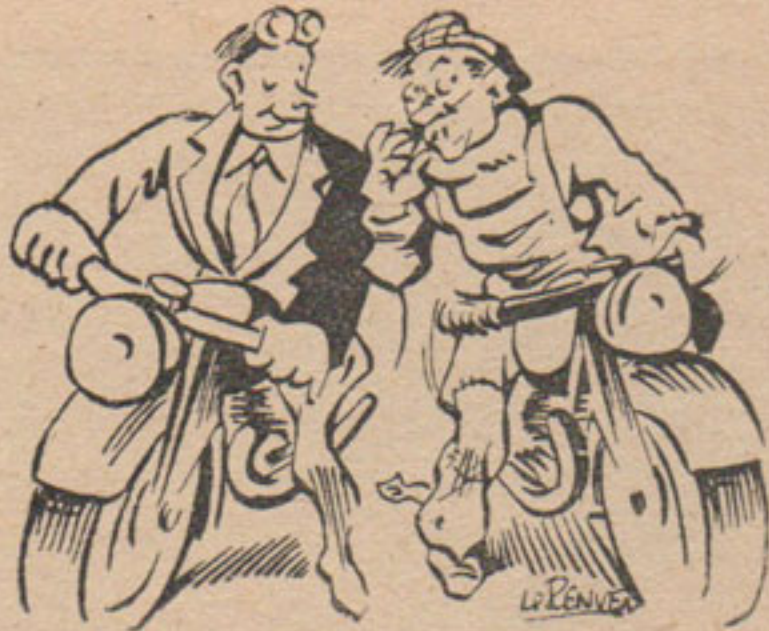
D'Italie nous viennent également deux scooters d'un fini irréprochable, qui sont de véritables joujoux de luxe, étudiés dans les moindres détails ; ce sont : l'Innocenti, d'un part, et, d'autre part, le Vespa, au carénage très enveloppant, et qui voisine sur le stand de Monneret (encore lui !) avec la rouge Certum, dont un exemplaire avait également figuré au Bol d'Or.

Pas de participation allemande cette année, malgré qu'on ait remarqué sur le stand C. M. R. deux modèles B. M. W. Précisons que ce sont les prototypes d'une production qui doit être réalisée en France avec des outillages récupérés ou créés ici.

L'Amérique nous avait envoyé non pas ses dernières Harley ou Indian, mais une bicyclette à moteur de 134 cc. de cylindrée, à transmission par courroie et fourche avant oscillante qui, dit-on, fait fureur dans ce pays. Sans doute est-ce de la bonne mécanique, mais il faut avouer qu'aux côtés de nos vélomoteurs elle datait un peu.

Nous avons, par ce compte rendu, essayé de rendre l'impression générale qui se dégage d'une, ou plutôt de plusieurs visites au Salon ; cette vue d'ensemble est complexe : il faut, pour en tirer une conclusion, revenir à chaque machine, la scruter dans le détail et faire la somme des innovations ; l'impressionnante collection de photos et de documents que nous avons recueillis jour après jour nous permettront de prolonger ce Salon dans *Motocycles*. Nous mettrons à profit nos numéros d'hiver pour étudier séparément les solutions que nous n'avons pu qu'indiquer aujourd'hui.

E. M.



Dédaignant le rail et l'auto, c'est sur la 125 P. 55 que M. Eugène Peugeot est venu des usines de Beaulieu (Doubs) au Grand Palais. Et l'on prétend que nos constructeurs ne se servent pas des motos qu'ils fabriquent !

Ceux de chez Motobécane s'en vont, par la route, jusque dans la région accidentée de Grenoble pour sonner leurs prototypes ; si vous vous intéressez au « tous terrains », allez à Dijon, on vous montrera, chez Terrot, comment ça se pratique ; les frères René Gillet vous en remontront sur le camping en sidecar ; mais ne suivez pas ceux d'Alcyon qui font de mystérieux essais sur des routes peu fréquentées. Si vous désirez prendre l'apéritif avec M. Pillot, guettez-le avenue des Ternes, il y passe en moyenne quatre fois par jour sur sa 125 cc. Gnome ; si vous arrivez de bonne heure, vous pouvez, bien attablé, fumer à votre tour un bon cigare en l'attendant, à moins que vous ne préféreriez aller voir Rémondini à Montlhéry.

On a remarqué chez Novi un moyeu de vélo à tambour de frein. On se demandait la raison de sa présence dans un stand où règne l'électricité. Renseignements pris, ce simili tambour de frein recèle un alternateur d'éclairage très puissant. Avis aux possesseurs de cyclomoteurs.

Cyclex nous a montré les dessins d'un modèle à débrayage étendant son emploi aux triporteurs et véhicules de mutilés. Doté, dans notre numéro de Salon, d'un zéro de trop dont il n'a que faire, ce 50 cc. a pris un excellent départ et fera sans doute parler de lui avant longtemps.

L'équipe cycliste du P. U. C., reçue à déjeuner par Terrot, a, à l'heure du toast, entonné un refrain impromptu à la manière estudiantine où les avantages de la marque et la valeur des équipiers furent célébrés en des vers plus accessibles aux chastes oreilles que ceux chantés habituellement sur ce même air au Boul' Mich'.

Le constructeur d'un sélecteur a exposé sur le stand d'un grossiste bien connu une fourche télescopique également adaptable aux vélomoteurs.

Après avoir fait minutieusement le tour de tous les stands, un fabricant de selles - jusqu'à présent spécialiste

Echos du Salon

du vélo, songerait à lancer pour la moto et le vélomoteur un nouveau type de siège différant de ce qui existe actuellement. Ses premiers contacts avec certains constructeurs l'encouragent dans cette voie.

Une 250 non présentée au Salon, mais dont on a déjà parlé, poursuivrait actuellement ses essais munie d'une boîte électro-magnétique. La moto n'aurait ainsi plus rien à envier aux voitures de la même marque.

Ce seraient Monneret et Hordelalay qui auraient pris, chacun dans son secteur, pour la région parisienne, la représentation de la suspension arrière Souplexol, inventée et mise au point par Oliva.

Monneret se serait aussi attaché, si l'on en juge d'après sa présence fréquente sur son stand, une des personnalités les plus marquantes parmi les meilleurs au point de vue de course et qui a un faible pour les motos supergonflées, voire à compresseur.

Grande animation devant le stand Gima. Planté devant la rutilante 125, un petit groupe animé décide rapidement son achat... en commun... pour l'offrir au champion Jany. Bravo, Toulousains, c'est un geste très sport.

La saison 1948 est pleine de promesses :

Chez Garreau on exulte, la visite de Joe Craig est sans doute de bon augure, nous verrons certainement « Talave » sur un bolide maison.

Les « Manx Grands Prix » foisonnent chez Ladèveze qui n'est pas le moins « gonflé ». Au stand Guzzi, des coureurs comme Loyer, Behra, Houel, Monneret et bien d'autres encore sont restés longtemps à « discuter le coup » c'est encore pour quelque bon motif.

Certaines marques françaises projettent de s'occuper sérieusement de la question sportive.

Amis sportifs nous pourrions largement ouvrir nos narines en prévision des bonnes émanations d'huile de ricin qui viendront parler ces luttes sans merci ! !

Signalons en passant que le record de la course de côte du Mont Ventoux, pour la catégorie 350 cmc., appartient toujours à Onda, le coureur de Magnat - Debon qui fit en 1938, le parcours en 16 m. 22".

Behra, notre jeune étoile, qui en deux ans a fait son chemin, n'est pas encore content de sa « courbe de puissance », pardon ! de sa progression. Il y a un gros point noir : le championnat de France, après ses places de premier à Marseille, Lyon, Grenoble, Cannes, au Comminges, le crack niçois pensait bien avoir la victoire en poche, mais le Bol d'Or chargea les choses et notre bouillant camarade en est tout désolé. Nous comprenons fort bien sa déception, mais un règlement doit être respecté bon ou mauvais du moment qu'on l'accepte en prenant le départ dans une compétition. Par contre nous veillerons pour l'année 1948 à ce que le programme des épreuves comptant pour le championnat soit nettement établi, largement diffusé en début de saison et si possible inchangé. Mais ce n'est point tout, dans sa fougue juvénile Behra lance un défi à Lhéritier.

Un match à machines égales de même marque, sur un nombre de tours arrêté tacitement, disputé à Montlhéry.

La parole est à Lhéritier, qui a toujours montré qu'il était là et « un peu là ! »

Nous verrions avec complaisance une rencontre amicale comme celle qui opposa dimanche à la journée de l'A. G. A. C. I. les français Monneret et Lhéritier aux anglais Thomas et Enderson qui entre nous soit dit obtinrent le meilleur succès de la journée.

Le moto-cross semble attirer Pahin, qui affûte, une 250 cmc. bicylindres deux temps, fourche télescopique et suspension arrière. Le vainqueur de la dernière coupe de l'Armistice fera sûrement parler de lui.

SCOOTERS

Il paraît que les scooters jouissent d'une grande vogue en Italie. Nous avons effectivement tout spécialement remarqué deux d'entre eux au Grand Palais ; on peut reconnaître qu'ils sont luxueusement traités avec un fini poussé dans le détail comme dans la présentation. On s'étonne même que ces petits véhicules dont les possibilités d'emploi sont assez limitées, aient fait, de la part de ceux qui les ont étudiés et réalisés, l'objet de soins aussi minutieux tant pour la qualité du mécanisme que pour la présentation.

Nous y retrouvons, en effet, toutes les solutions réservées habituellement aux motos d'une certaine classe. Rien n'a été négligé pour assurer la protection du conducteur. L'émail et le chrome en font un bijou ; ils retiennent longuement l'attention des visiteurs ; les renseignements qu'ils demandent prouvent qu'ils s'y intéressent. Seraient-ils acheteurs ? On ne peut le savoir puisque la vente aux Français n'est pas autorisée et que les prix fort élevés ne sont généralement pas révélés.

Y a-t-il une clientèle pour le scooter ? Des appareils de ce genre, mais plus rudimentaires,

ont eu leur petite vogue après 1918 ; le fait que leur succès ait été éphémère n'est pas à retenir pour évaluer les chances de leur nouvelle offensive.

Il est évident que pour la ville, le scooter peut séduire une certaine catégorie d'usagers, mais pour le tourisme, c'est à voir. Il faudrait qu'on puisse le mettre à l'épreuve et que l'on recueille les

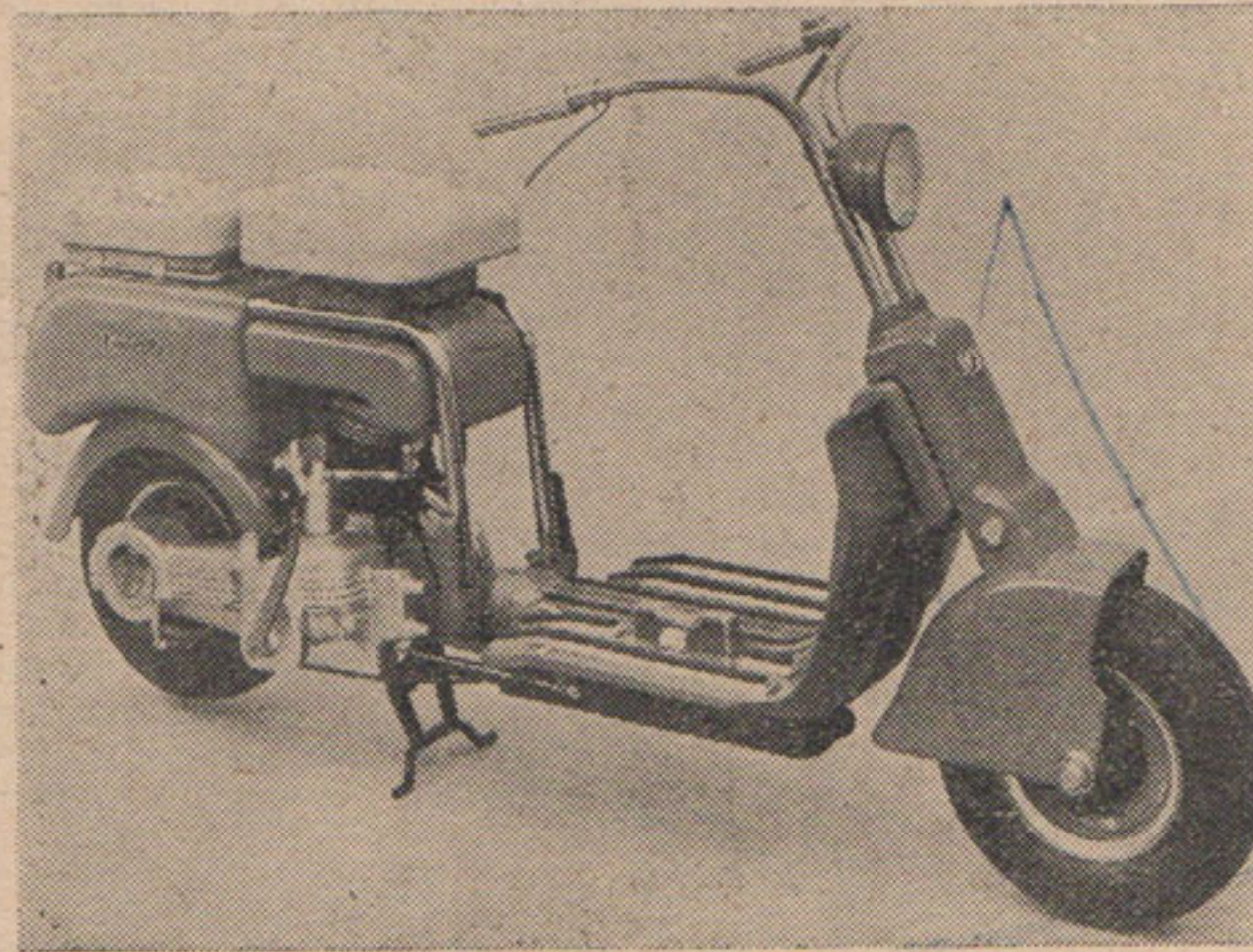
L'Innocenti est traité comme un petit bijou avec un souci du fini jusque dans les moindres détails qui lui ont valu un indiscutable succès de curiosité ; son luxe est justifié dans son pays d'origine où le scooter connaît actuellement une grande vogue.



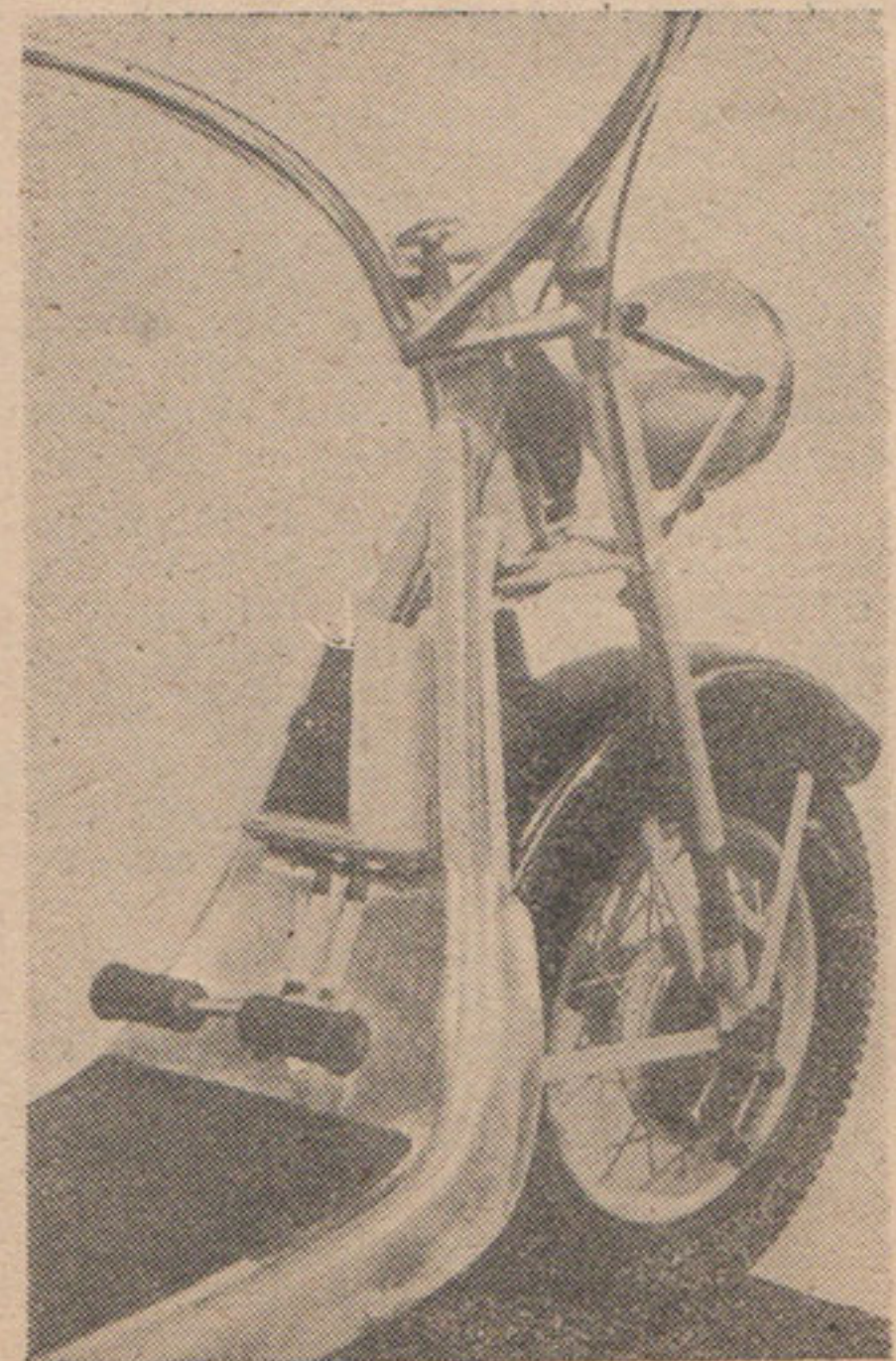
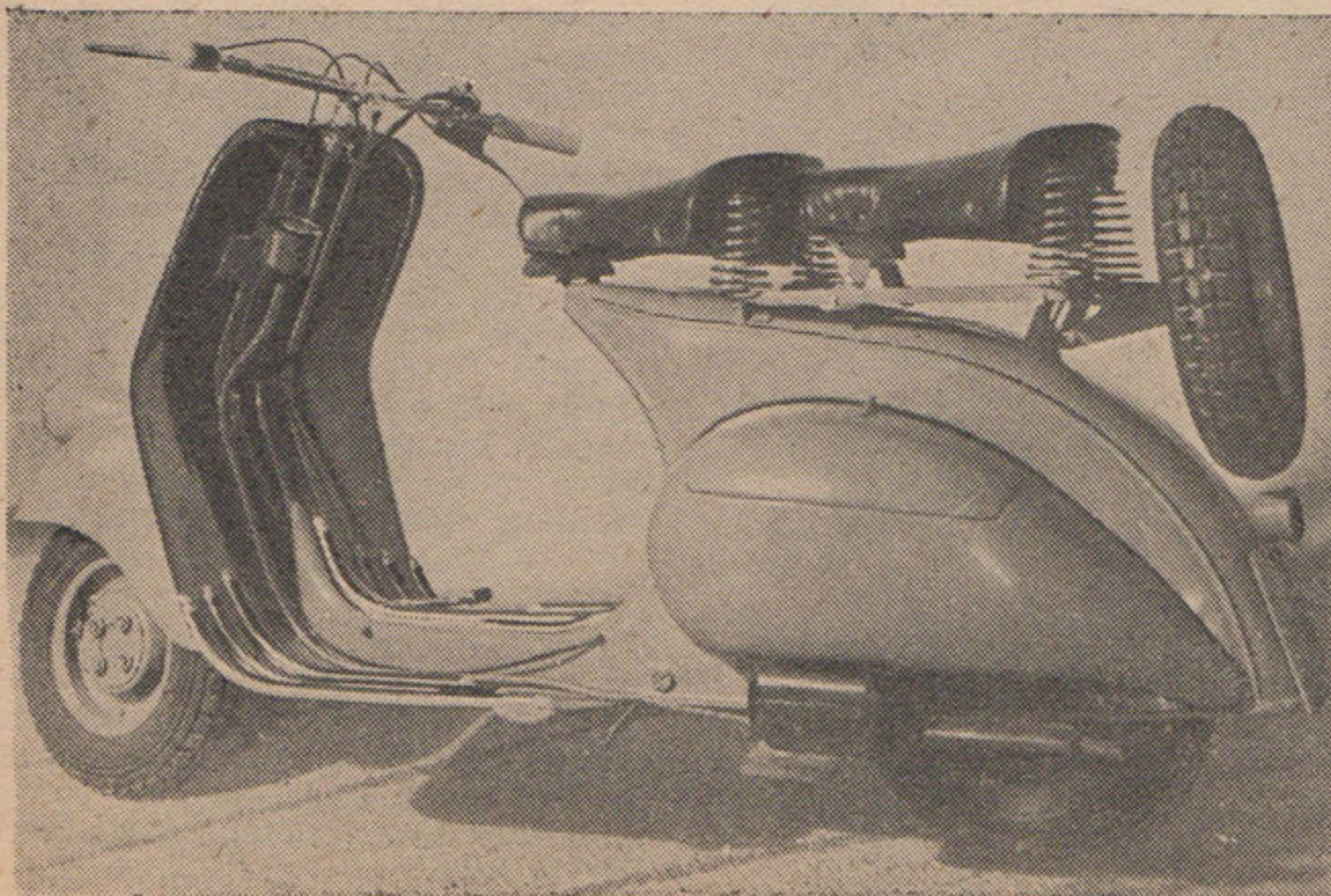
Le véhicule ci-dessus tient à la fois du scooter et de la moto carrossée. Les organes sont bien protégés ainsi que les jambes du constructeur.

Au guidon, son inventeur M. Thiolat.

Ci-dessous l'avant du A. G. F., les commandes sont au plancher. Remarquer la fourche coulissante avec anneau central Neiman.



Sur le stand Monneret la Vespa, italien, impressionne par son copieux carrossage profilé, rien ne manque, ni le tan-sad, ni la roue

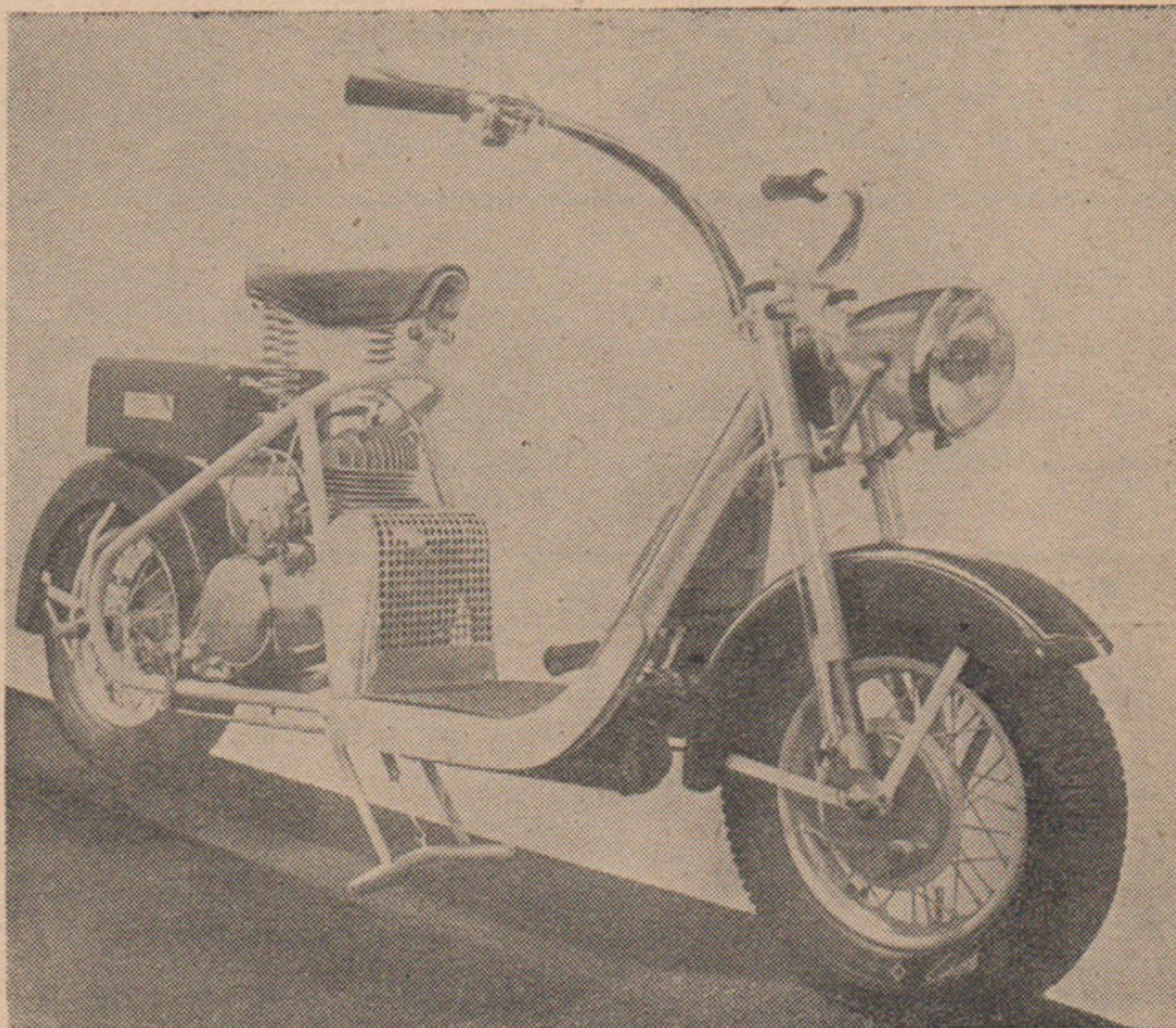


opinions d'un minimum de pratiquants, ce qui permettrait de faire le point avec objectivité.

Ne pouvant nous baser uniquement sur la curiosité même attentive éveillée par les productions italiennes, nous avons demandé à un exposant français, susceptible de répondre à la demande, si l'on pouvait tirer des conclusions des visites qu'il avait reçues à son stand et s'il pensait, d'après le sondage ainsi fait, que le scooter pouvait bénéficier chez nous d'une certaine extension.

— La clientèle, nous a-t-il répondu, est indéterminée dans ce sens que nous recevons des demandes de personnes de tous âges et de toutes conditions : des jeunes gens, beaucoup de médecins, de sage-femmes, un certain nombre de représentants et d'ecclésiastiques et pas mal de dames ; mais à part les docteurs qui insistent sur la protection et la propreté, on ne peut pas conclure que le scooter intéresse de préférence une clientèle particulière, on se rend compte surtout que ceux qu'il séduit le considèrent surtout comme un véhicule pratique pour la ville et ses environs directs.

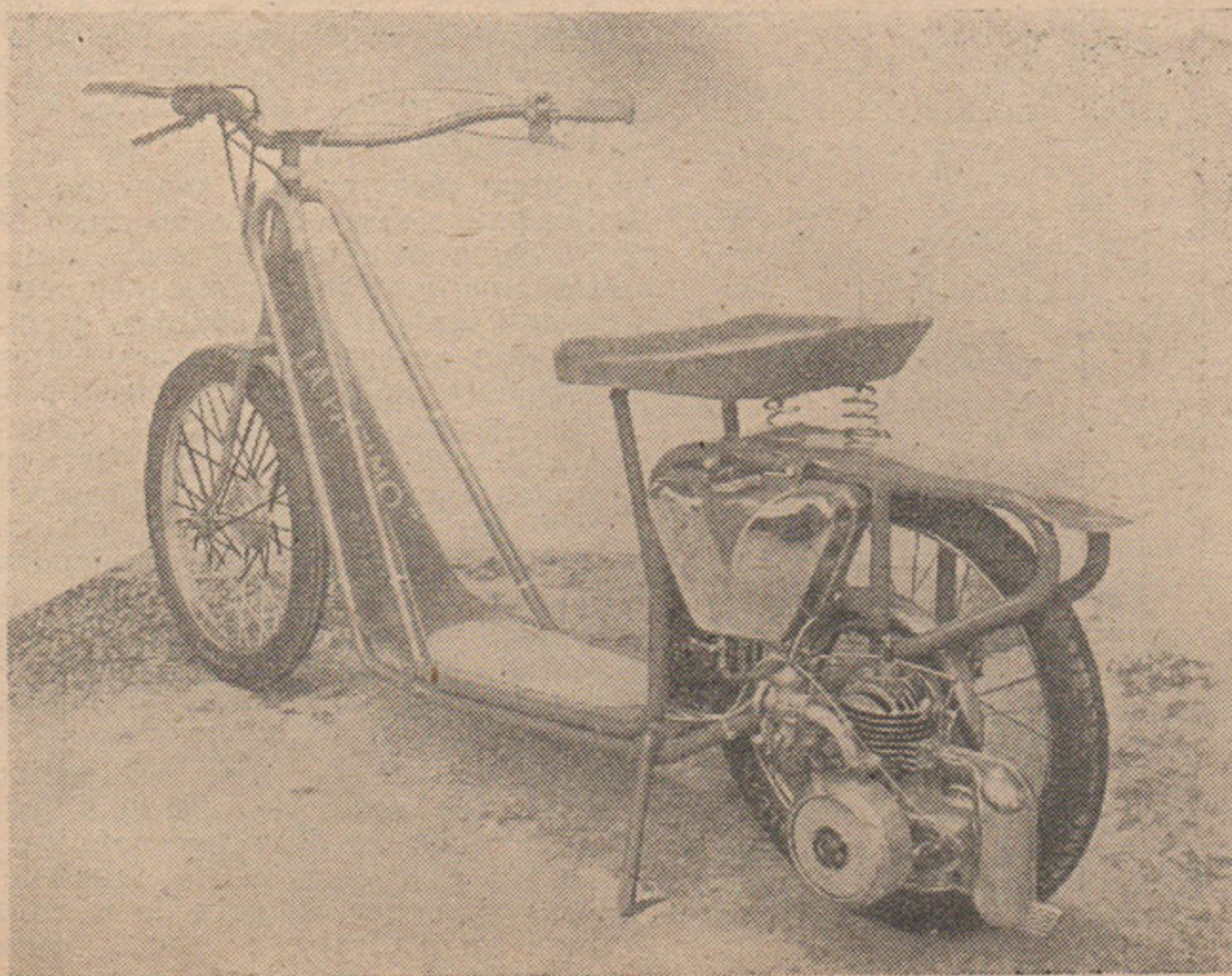
Le Patimo est un scooter léger équipé du moteur auxiliaire Vap. Il est simple et bien conçu ; le débrayage dont est muni le Vap 47 en rend l'emploi aisé.



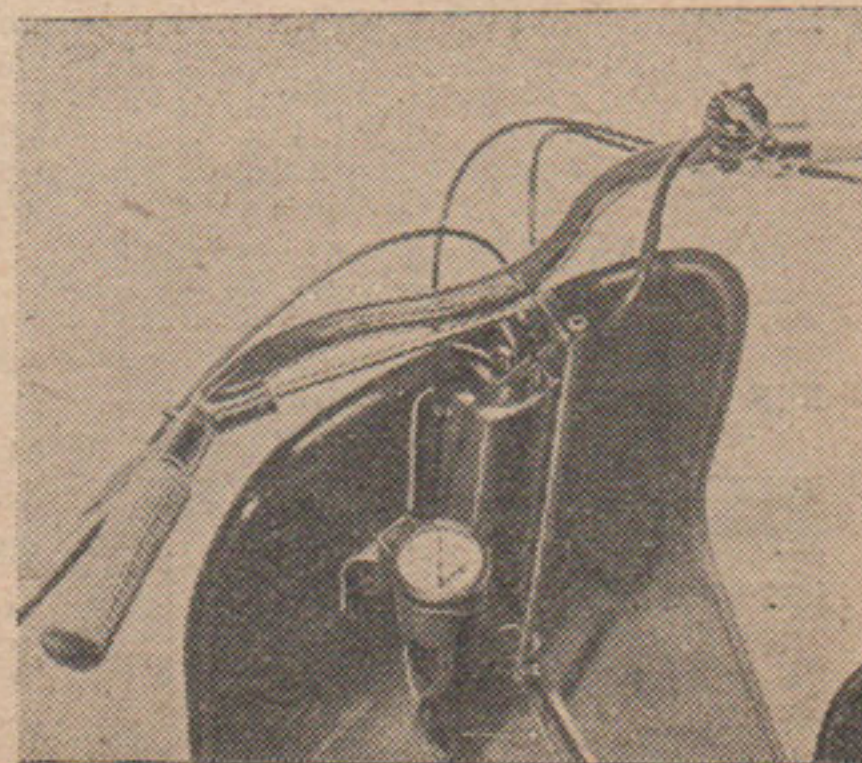
Nous serons certainement appelés à donner, à la suite d'un essai, notre opinion sur l'usage du scooter, ses possibilités, son rayon d'action normal et les avantages qu'il peut présenter dans certains cas sur les autres véhicules à deux roues avec lesquels il voisine comme cylindrée et comme prix.

En France, un seul constructeur semble avoir été attiré par le scooter; reconnaissons qu'il l'a bien traité, châssis bien conçu, organes judicieusement sélectionnés.

Vue d'ensemble du A. G. F. construit par M. Faizant. Il a été particulièrement remarqué car il est bien conditionné. Ses roues ne sont pas trop petites et le 125 Lardy lui donne de grandes possibilités.



Un détail du Vespa : la commande des vitesses se fait à gauche par une poignée tournante agissant sur une tringlerie avec renvoi par rotule. On aperçoit la tringle qui longe la branche gauche du guidon. Les pare-jambes sont spacieux certainement efficaces et l'indicateur de vitesse en profite.



A PROPOS DES NOUVEAUX PRIX

A l'ouverture du Salon a correspondu un nouveau décret fixant le prix officiel des véhicules à moteurs, motos comme voitures. Il s'agit naturellement d'une hausse.

On s'en serait bien passé, direz-vous.

Eh oui ! les industriels aussi croyez-le bien ; pour les prix, c'est comme pour le travail à la chaîne, tout se tient : si le minerai augmente, la répercussion s'en fait sentir jusqu'au produit fini. On ne peut pas payer plus cher la

matière première et fabriquer meilleur marché, à moins que cette augmentation à la base ne puisse être compensée par une intensification de la production.

Or, en même temps qu'ils augmentent en prix les matériaux diminuent en quantité, tout au moins dans les répartitions faites aux industries de notre secteur.

Nous avons déjà chanté cette chanson ; nous aimerions bien, changer d'air ; celui de : Liberté, liberté chérie nous plairait assez...

Ce sont d'autres considérations qui nous font reprendre cette antienne à l'occasion de deux visites intéressées, l'une chez le marchand de chaussures et l'autre chez le marchand de vin. On sait que tous les prix sont basés sur ceux pratiqués en 1939 avec des coefficients de hausses qui varient sensiblement suivant la nature de l'article.

Constatons simplement que nous n'aurions pas voulu pour 100 fr. en 1939 la paire de godasse qu'on nous offre actuellement pour 1.200 francs et plus ; quant à l'Aramon qu'on déguste aujourd'hui dans les 50 francs le litre, il n'a pas augmenté de volume, mais au contraire diminué de degrés et de bouquet.

Par contre les vélomoteurs 1947, à part les chromes et vernis, qui marquent en France, a sensiblement évolué vers le mieux, ce qui fait une petite compensation à la hausse subie.

Pour évaluer cet avantage, il faudrait donc établir le prix en 39 d'une machine 47 avec toutes les améliorations qu'elle comporte et qui étaient ignorées alors : culbuteurs enfermés, boîte 4 vitesses, sélecteur au pied, moyeux à broche, pneus de 25 x 3 et, éventuellement suspension arrière, toutes choses qu'on ne rencontrait pas sur les vélomoteurs d'avant guerre et qui, on en conviendra, en auraient très sensiblement augmenté la valeur si elles y avaient été adaptées, au point de les mettre au moins au niveau d'une 175 cc. de bonne classe.

Du point de vue réalisation technique nous ne pensons pas qu'il y ait eu d'erreur commise ; on n'a pas cherché à fabriquer sans s'occuper du prix de revient, bien au contraire ; ce qui écarte ce véhicule utilitaire entre tous

MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	PRIX	OBSERVATIONS
A. G. F.	SCOOTER	125	2	homologation	
ALCYON	18 b	100	2	37.000	
"	20	125	2	homolog.	
"	21	125	2	homolog.	
AUTOMOTO	V M	125	2	43.000	
FAVOR	V M	125	4	homolog.	
GIMA	74.108	108	4	homolog.	
"	74.125	125	4	homolog.	
HELYETT	V M	125	2	homolog.	
JONGHI	T	125	2	42.500	
"	A C T	125	4	70.000	environ
MAGNAT-Debon.	M 3 F	100	2	31.287	
"	M 4	125	4	47.566	
"	B C 4	350	4	60.736	
"	C. G. S. E.	500	4	90.795	
MONET-GOYON.	S. 3 G. A	100	2	31.500	
"	S. 3 G. A	125	2	41.500	
MOTOBEGANE	D 45 A	125	4	36.938	
"	Z 46 C	125	4	homolog.	culbut.
MOTOCONFORT	C. 45. A	125	4	36.938	
"	V. 46. C.	125	4	homolog.	culbut.
M. R.	V M	125	2	homolog.	
NEW-MAP	B K 109	125	2	35.000	
"	B K 40	125	2	37.000	3 vitesses
"	C 4 T. 132	125	4	homolog.	4 vit. sélect.
PEUGEOT	54 C	100	2	36.000	
"	55 C	125	2	40.500	
"	55 D	125	2	42.300	moyeu à broche.
RADIOR	V M	125	2	48.000	Susp. arrière
"	V M	125	4	homolog.	
RAVAT	V M	100	2	30.166	
"	V M	125	2	homolog.	
RENE GILLET	V/1	125	2	45.402	
"	7 CV.	750	4	87.400	
"	9 CV.	1.000	4	129.888	avec sidecar
S. E. C. M. R.	66	600	4	homolog.	
"	71	750	4	homolog.	
"	73	750	4	homolog.	
S. N. E. C. M. A. (Gnome et Rh.)	R 2	125	2	36.000	
"	R 3	125	2	homolog.	fourche télesc.
SUBLIME	Bicylindre	350	4	homolog.	
TERROT	M 347	100	2	31.287	
"	E P	125	4	47.566	
"	E P	125	4	homolog.	Susp. arrière
"	H C 4	350	4	60.736	
"	R G S E	500	4	90.795	
"	R G A S	500	4	117.564	avec sidecar

CYCLECARS ET SIDECARS

BERNARDET	Gd Routier	"		29.000	pneu fourni
"	Avion	"		32.000	en plus
BOITEL	Cyclécar	500	2	homolog.	
DE ROVIN	Cyclécar	425	4	103.000	
IMPERIAL	Sport	"		33.000	
"	Raid	"		38.000	
"	Tourisme	"		41.000	1 pl. 1/2
JULIEN	Cyclecar	350	4	90.000	
VELOGAR	Cyclecar	100	2	61.689	

de la masse des acheteurs auxquels il devrait en réalité s'adresser, c'est uniquement l'incohérence financière dans laquelle nous pataugeons ; ceci est en dehors de notre domaine. Mais que revienne la stabilisation des divers marchés et surtout leur liberté, alors jouera la libre concurrence ; les uns pourront jauger leur pouvoir de production, les autres leur pouvoir d'achat ; nous retrouverons alors la juste proportion et l'équilibre nécessaire entre acheteurs et vendeurs.

On nous a demandé maintes fois avant et pendant le Salon de publier les tarifs des différentes marques. Nous n'avons pu le faire plus tôt, puisque des modifications devaient survenir et que certaines marques n'avaient pas encore obtenu l'homologation de leurs nouveaux modèles.

Le tableau que nous publions ci-dessous est établi d'après les indications que nous avons pu recueillir sur chaque stand. Nous tenons toutefois à prévenir les intéressés que ne connaissant pas les directives ultérieures de la Production industrielle, nous ne pouvons donner à cette nomenclature un caractère définitif.

En cas de nouvelles modifications, nous les annoncerons en temps et lieu ainsi que les prix des machines en cours d'homologation.

VERS UN ACCORD INTERNATIONAL

Une réunion des constructeurs français et étrangers

Sur l'initiative de la Chambre syndicale nationale française du Motocycle, une réunion entre les représentants anglais, belges, italiens et français de l'industrie du motocycle, s'est tenue à l'occasion du Salon de Paris, le mercredi 29 octobre, à Paris, au siège de la Chambre syndicale nationale du Motocycle, 4, rue Le Sueur (16°).

L'assemblée a examiné la possibilité de créer un bureau permanent international de liaison pour le motocycle, comme il en existe un pour l'automobile.

Plusieurs questions, en effet, présentent un intérêt commun, tel que les questions de circulation, de taxation ou de normalisation.

Les représentants des constructeurs étrangers se sont déclarés d'accord sur la création d'un organisme permanent, et une réunion constitutive a été prévue pour le

CYCLOMOTEURS					
MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	PRIX	OBSERVATIONS
CYCLOREX	M A	33	2	16.600	
MOTOBECANE ..	A. G. 2	50	2	24.700	
MOTOCONFORT ..	Scout.	50	2	24.700	
PATIMO	Vap.	50	2	28.700	Scooter
VELOSOLEX		45	2	19.418	
VELOTO		50	2	homolog.	

MOTEURS AUXILIAIRES					
CYCLEX		48	2	homolog.	
CYCLOREX		33	2	14.500	pr tandem
DIEM		50	2	14.000	
HEMY		34	2	13.950	
MIROU		49	2	13.500	
MOTOROX		34	2	12.500	
ROUSSEY		49	2	14.175	
VAP		48	2	13.950	

MOTOS ÉTRANGÈRES					
A. J. S.	16 M	350	4	125 £	
"	18	500	4	131 £	
B. S. A.	C. 10 L	250	4	95 £	+ 15.000 frs
"	C. 11 C	250	4	100 £	+ 16.000 frs
"	B 31 C	350	4	122 £	+ 18.000 frs
"	M 20	500	4	122 £	+ 18.000 frs
"	M 21	600	4	125 £	+ 18.000 frs
"	A 7	bl 500	4	150 £	+ 20.000 frs
DOUGLAS	Transversal	350	4	171 £	+ port et douane.
F. N.	Tonor	450	4	84.800	frs français
"	Junor	350	4	80.600	d°
"	Mispo	250	4	82.300	d°
"	Juspo	350	4	86.400	d°
GILLET-Herstal.	M L	150	2	52.000	frs français
"	M L	150	2	54.000	type luxe
"	T	250	2	78.000	
"	T	250	2	83.000	type luxe
"	Sport	250	4	85.000	
"	Sport	250	4	90.000	type luxe
"	S. Sport	350	4	Au cours	
"	S. Sport	500	4	Au cours	
GUZZI	65	65	2	170.000	liras
"	Airone	250	4	425.000	liras
"	G. T. V.	500	4	450.000	liras
JAWA	Manët	90	2	220 £	
"	125 B	125	2	260 £	
"	250	250	2	448 £	
NORTON	350 trial	348	4	183 £	O. H. V.
"	500 trial	490	4	183 £	O. H. V.
ROYAL Enfield.	R. E.	125	2	65 £	
"	G.	350	4	140 £	
"	J.	500	4	150 £	
SAROLEA	48 A S	350	4	Au cours	
"	48 B	350	4	d°	
"	485 B	600	4	d°	
SUNBEAM	S. 7	500	4	180 £	+ 26-28.000 fr.
TRIUMPH	T	350	4	146 £	+ port et douane.
"	Spëed twin	350	4	160 £	+ port et douane.
"	T. 100	500	4	172 £	+ port et douane.

mois de février à Bruxelles à l'occasion du Salon belge.

A l'issue de la séance, un déjeuner a réuni tous les membres présents chez Ledoyen et un contact parfaitement cordial a pu ainsi s'établir entre constructeurs français et constructeurs étrangers, permettant d'envisager dans l'avenir des résultats concrets et positifs.

En cas de difficultés

CONSULTEZ

"MOTOCYCLES"

qui vous répondra et vous fournira les renseignements dont vous pourriez avoir besoin.

LE CYCLECAR

par MAX END

On me demande à la ronde de parler du cyclecar. C'est comme si on me disait :

— Grand-père, contez-nous l'histoire de la Bielle (pardon !) de la Belle au Bois Dormant, car le cyclecar est bel et bien endormi à ce point qu'on ne

Cette histoire me rappelle le slogan publicitaire d'une marque qui eut son heure de succès et qui se targuait d'être, tenez-vous bien :

La plus grande petite voiture.

Ce qui m'a incité à inventer à mon tour :

Le plus petit géant du monde.

Mais soyons sérieux, car le cas cyclecar est grave.

Ce véhicule est né, avant 1914, sous une mauvaise étoile à une époque où il fallait des fantastiques fortunes pour l'acheter. Le

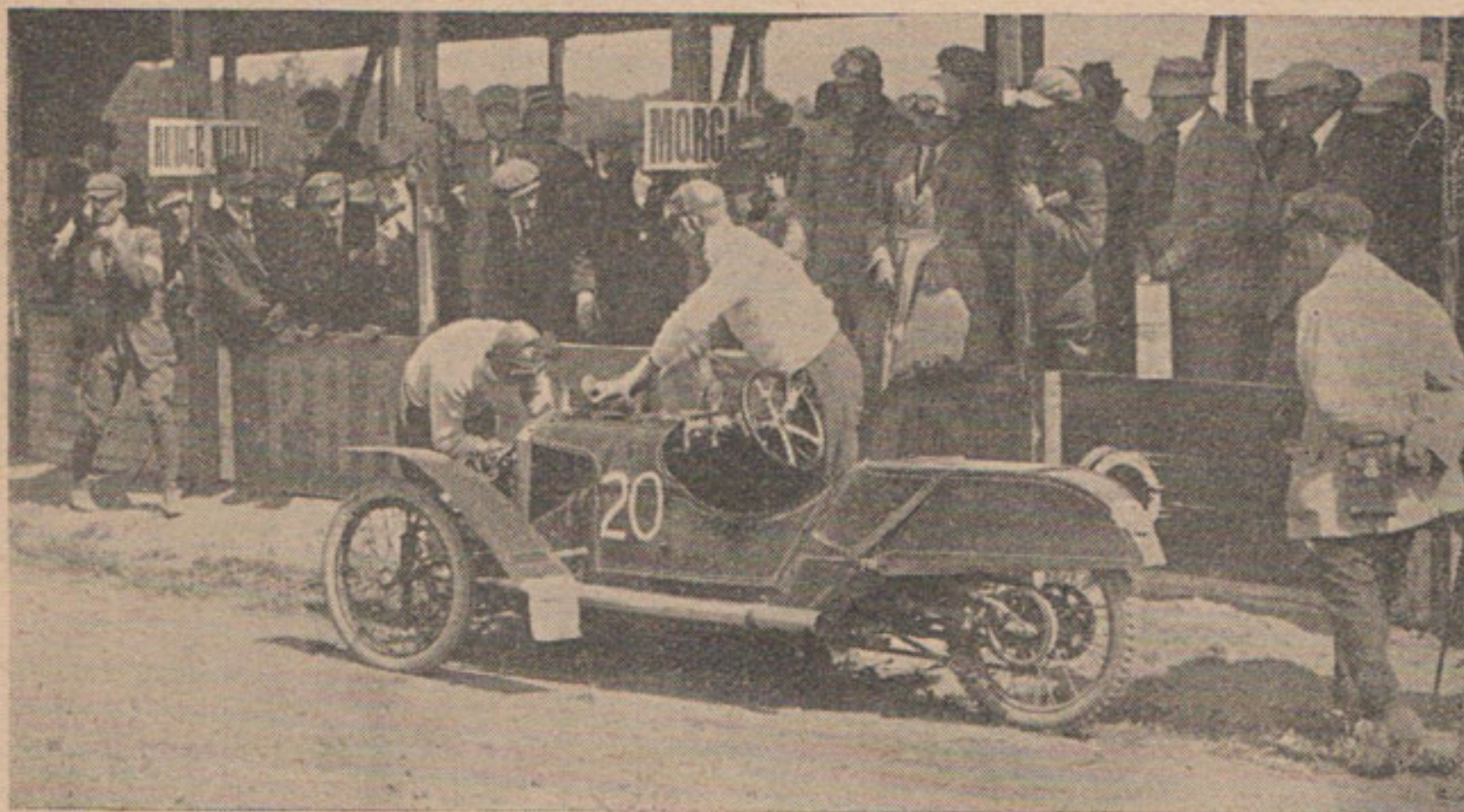
prix du plus modeste d'entre eux correspondait à plus d'un an de bons salaires ; autant dire qu'il était inabordable aux petites bourses. Il est vrai qu'à cette époque, une bonne moto à courroie et sans équipement valait déjà 1.500 francs, alors que le salaire moyen d'un ouvrier ou d'un employé était de 150 francs par mois.

Celui qui, à cette époque, pouvait se payer un cyclecar, satisfaisait surtout sa fantaisie parce qu'il avait les moyens d'acheter une des nombreuses voiturettes de 6 à 9 CV. qui existaient alors.

Cependant, malgré la clientèle restreinte, il y eut de nombreux constructeurs qui tentèrent leur chance dans ce domaine : un des premiers cyclecars fut le Bédélia, 2 places en tandem, moteur 1.100 cmc., bicylindre en V, transmission directe par courroie, débrayage par avancement de roues arrières, ce qui permettait à la courroie de patiner, frein sur les poulies-jantes, direction par câble s'enroulant sur un tambour et essieu avant pivotant à la manière d'un avant-train de tri.

Si rudimentaire qu'il fût, cet engin était quasi imbattable en course et collectionnait victoires sur victoires.

L'Automobilette parut peu après, avec les mêmes caractéristiques essentielles, sauf un moteur à refroidissement par eau.



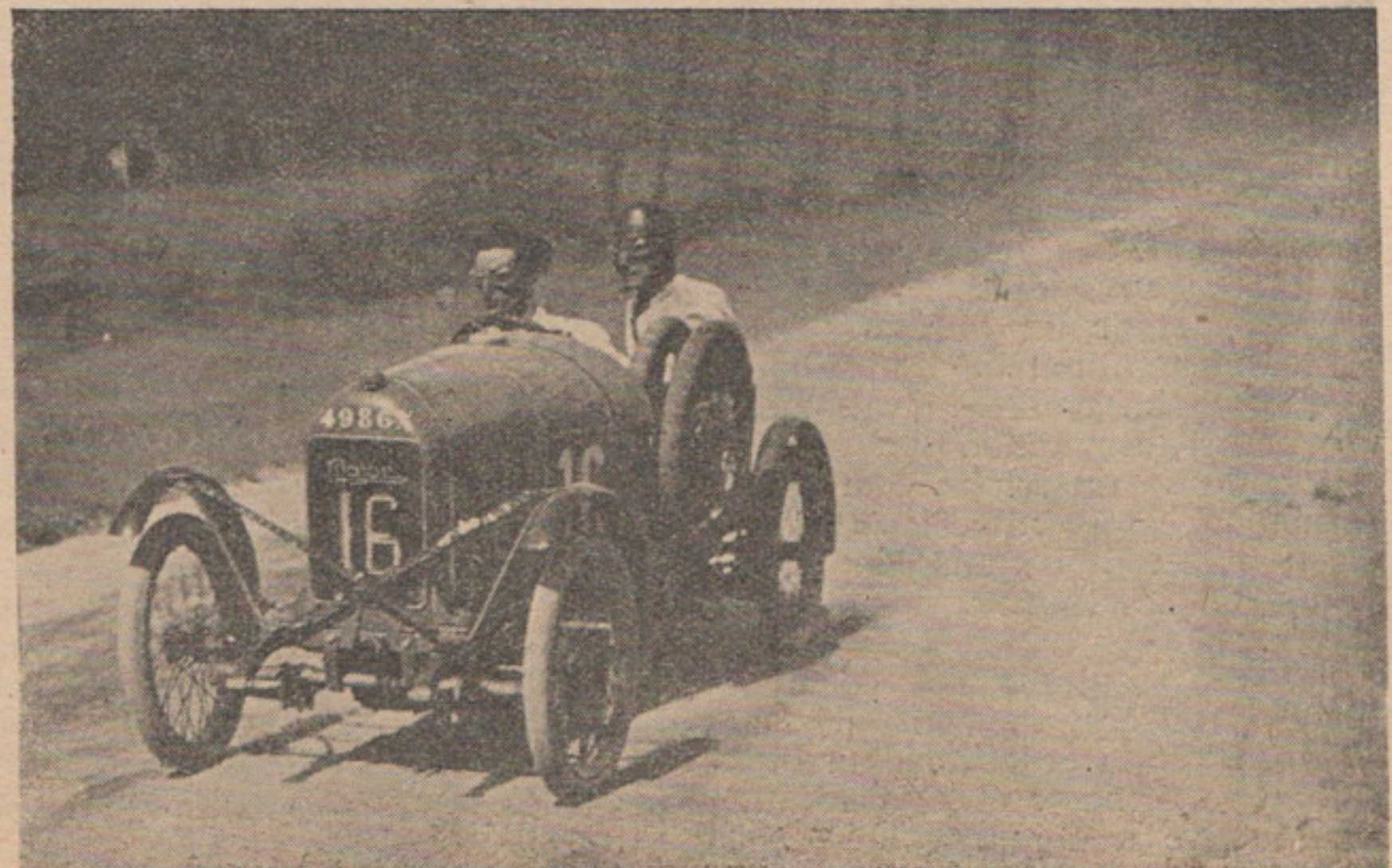
sait quel preux chevalier pourrait le réveiller.

Pis encore, si ce mot de cyclecar est agréable à l'oreille de ceux qui rêvent d'en avoir un, il choque plus que désagréablement les oreilles de ceux qui ont fabriqué ou sont tentés de fabriquer un engin de ce genre.

Le cyclecar est légalement un véhicule à 3 ou 4 roues d'une cylindrée maximum de 1.100 cmc., ne pesant pas plus de 350 kilos et ne disposant que de deux places. Il existe quelques voiturettes répondant à ces caractéristiques, mais je sais n'avoir pas fait plaisir à leur inventeur en les traitant de cyclecars ; ceci laisse entendre que pour beaucoup ce mot a un sens aussi péjoratif que : tacot, zinc, bagnole ou autre dénomination méprisante.

Si donc, un cyclecar naît un jour prochain, il faudra le débaptiser et l'appeler voiturette, sinon petite voiture.

Deux redoutables concurrents lors d'un lointain Grand Prix sur le circuit du Mans. En haut le Morgan spécial venu d'Angleterre ; au-dessous le Major, c'est ce dernier qui l'emporta.



Un pontage bombé séparait les deux places, ce qui lui permettait de déclarer sur les affiches et les catalogues : « Elle a tout du chameau », à moins que cette curieuse affirmation n'ait trait à sa sobriété.

Suivirent des cyclecars moins rustiques se rapprochant des spécifications de la voiturette ; nom-

Puis nous arriva d'Angleterre, le Morgan à 3 roues dont Darmont s'assura la licence pour la France.

Avec son 1.100 cmc., bicylindre face route et sa légèreté (il pesait moins de 250 kilos si mes souvenirs sont exacts), il s'imposa, dès l'entrée, dans les courses aux mains des Baudeloque et

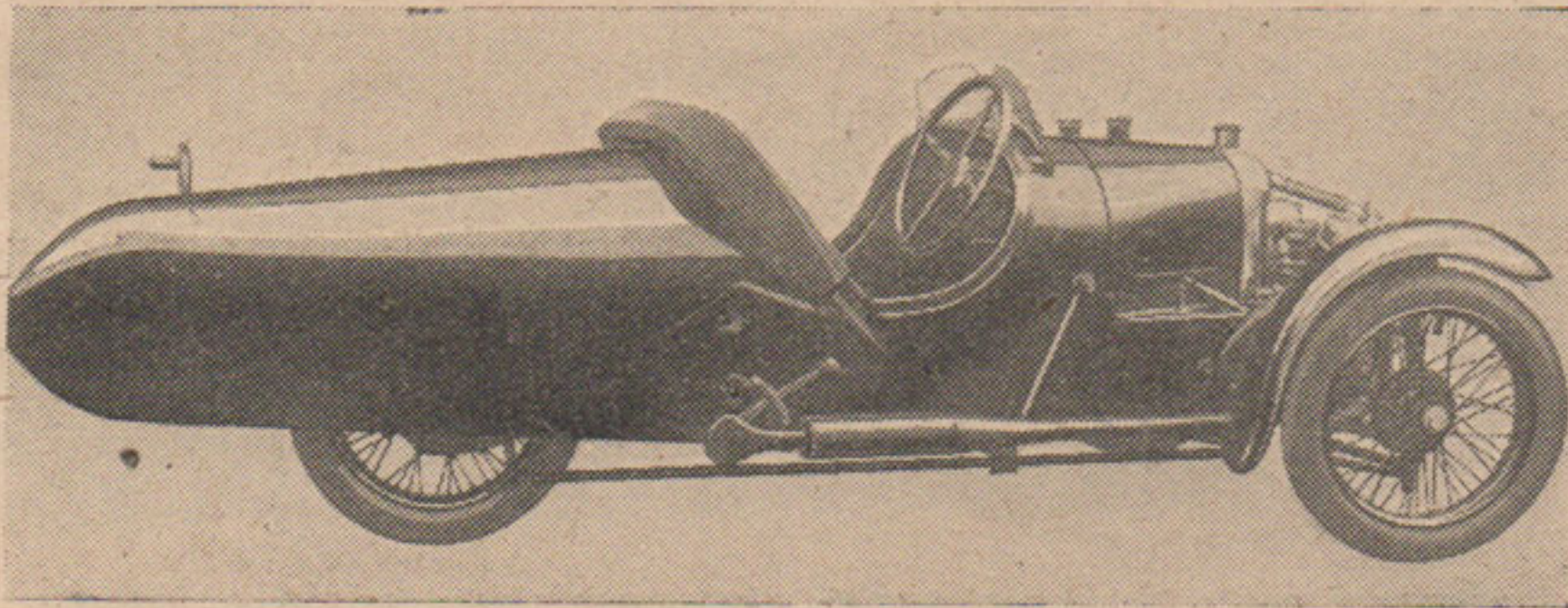
des Honel qui raflèrent les lauriers et partaient, à moins de panne, vainqueurs certains.

Le Morgan était d'une simplicité mécanique remarquable avec son changement de vitesse par deux chaînes, commandées par clabot et point mort au milieu.

Le moteur à l'avant était accessible, comme aussi l'embrayage indépendant et, en bref, tous les organes moteur. Grâce à cette simplicité, l'entretien et les réparations étaient peu coûteuses, la main-d'œuvre réduite au minimum.

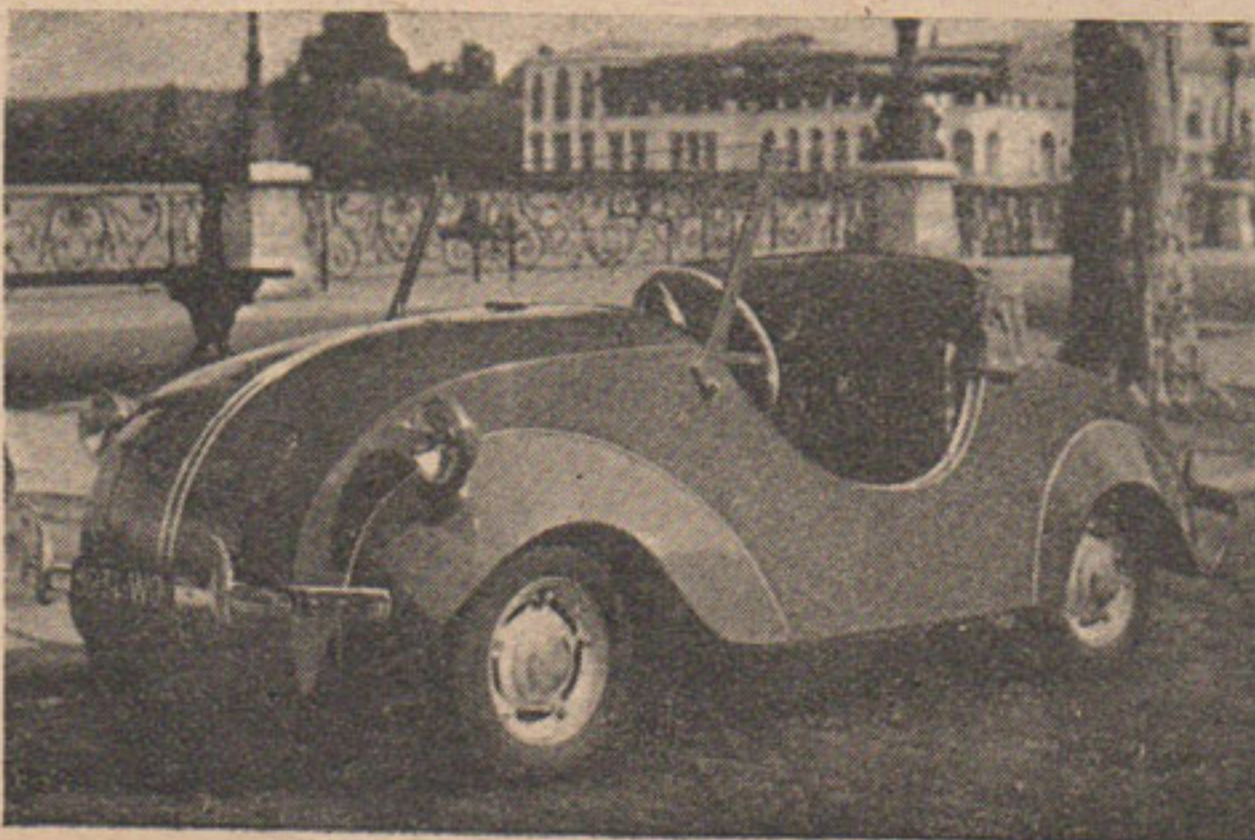
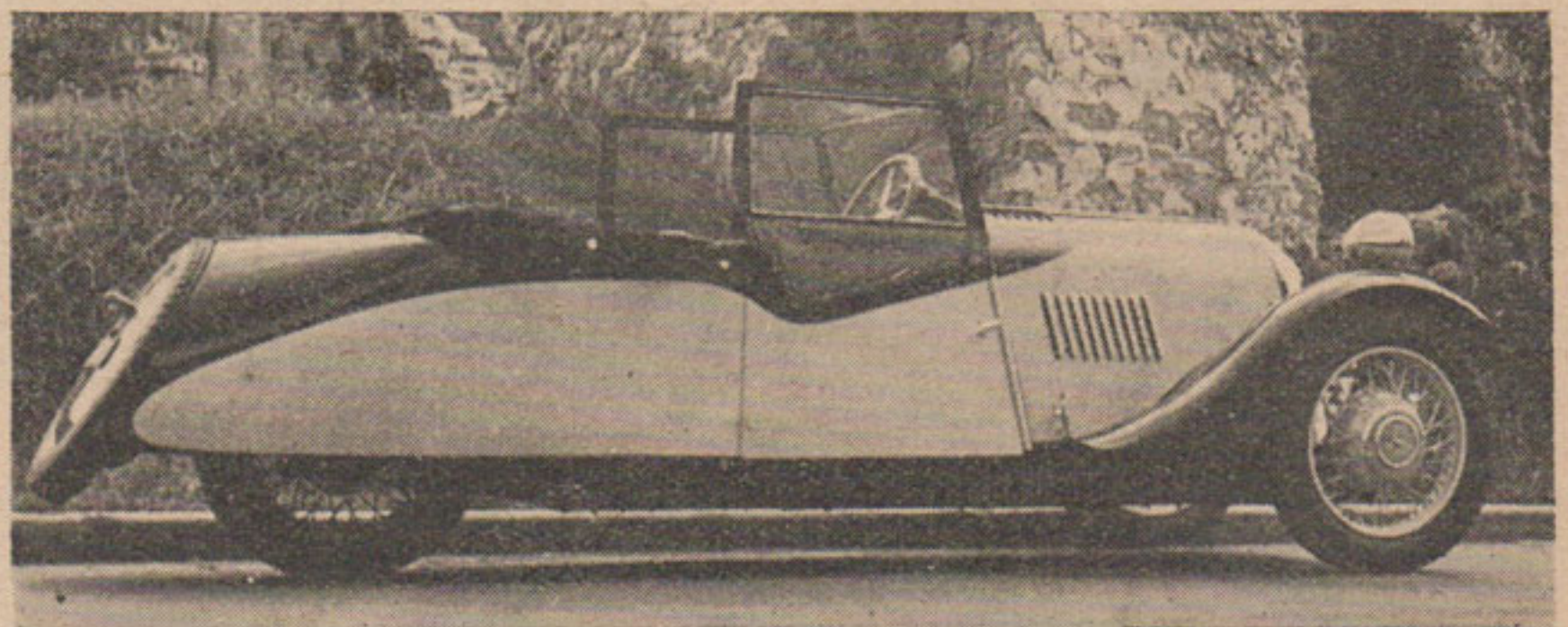
Le Morgan séduisait d'ailleurs par sa ligne très sport ; le modèle à culbuteurs avait beaucoup d'allure.

Ce fut certainement de tous les cyclecars, celui qui eut le succès le plus justifié, car il était robuste, tenait bien la route et réalisait des moyennes qui n'étaient accessibles qu'aux voitures de grande classe, avec une consommation qui n'excédait pas 6 litres aux 100 km.

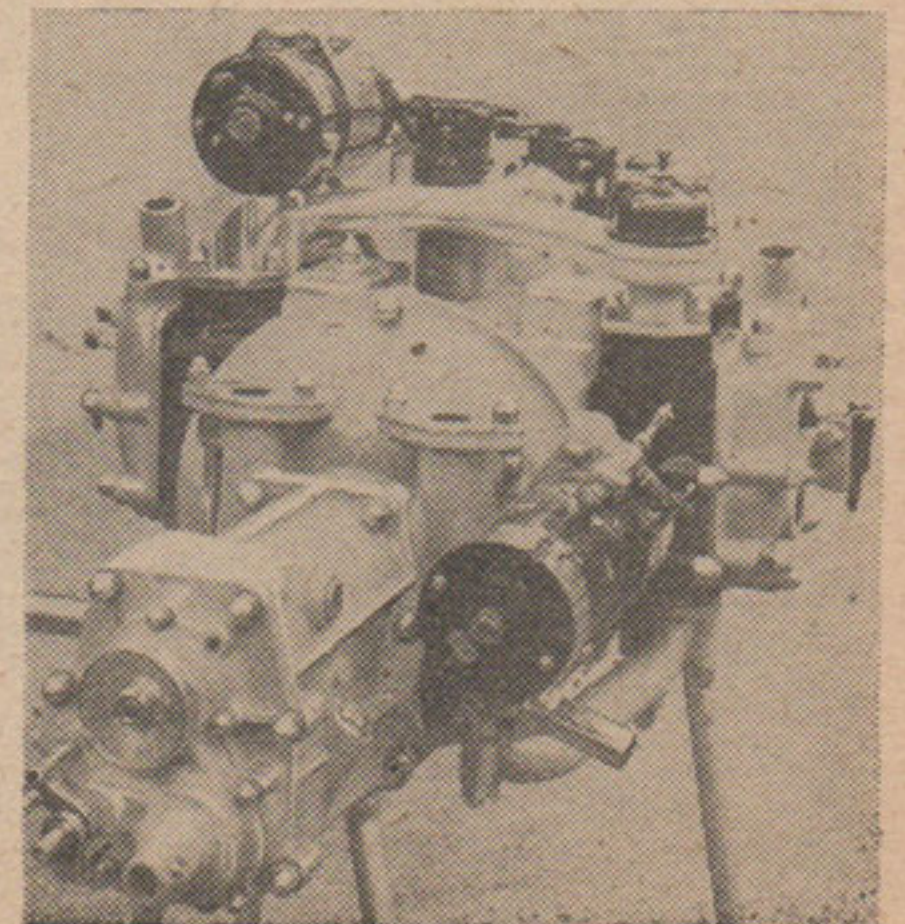


Le Darmont-Morgan sport 1.100 cc. bicylindre est plus « cyclecar » que le Morgan Anglais, 4 cylindres, avec deux places pour enfants de chaque côté de la roue arrière.

bre d'entre eux avaient des changements de vitesse à friction tels Ruby, Violet, Bogey, Fournier et, vers 1914, Enders Jack. Fait curieux, ce dispositif de variation des vitesses par friction qui fit, sur une marque ou l'autre, des démonstrations irrésistibles en courses de tous genres, même en course de côte départ arrêté, ce dispositif, mis entre les mains des clients et utilisé par conséquent dans des conditions plus normales, a généralement donné des résultats déplorables ; il n'y avait pas un client sur vingt qui pût faire plus de 1.500 km. avec une garniture, alors que les machines de course faisaient régulièrement la saison sans rien changer. Personne n'a jamais pu expliquer cette anomalie.



Le dernier né de Rovin se rapproche de la voiturette avec son flat-twin 425 cc. à eau, son équipement électrique complet avec démarreur. A droite une vue d'ensemble du groupe moteur placé à l'arrière.



Après 1918, d'autres cyclecars furent mis au monde, dans l'ensemble beaucoup plus rapprochés de la voiturette ; l'Amilcar en fut le modèle le plus connu et aussi le Salmson qui, importé d'Angleterre, était, sous la marque G. N., équipé d'un bicylindre en V et d'un changement de vitesse par 4 chaînes, 3 en marche avant, une en marche arrière ; cette présentation fut éphémère et bientôt la Salmson prit aussi l'allure voiturette avec un bloc 4 cylindres à eau. Amilcar et Salmson passèrent en peu de temps dans la classe des voitures.

Restèrent alors en ligne les Major, Benjamin, Noël, Sima-Violet, d'autres que j'oublie, comme j'ai oublié précédemment la Ponette et le Zèbre qui se disait : quatre fois plus vite que le cheval.

Vers cette même époque, le trois roues d'Yrsan lutta quelque temps, et davantage sur le terrain sportif que commercial, avec le Sandford, mais ce dernier, en fin de compte, resta seul en lice, son élégance, ses qualités indiscutables l'ayant imposé à l'attention des sportifs malgré que son prix fut celui d'une voiture de bonne classe.

Dominant tout le lot, le Morgan avait cependant franchi toutes les épreuves, gardait une fidèle clientèle et subsistait seul de tous les cyclecars d'un prix abordable aux motocyclistes.

Il est curieux de constater qu'en

fin de compte, ce sont deux véhicules à 3 roues, dont un de prix élevé, qui sont restés les derniers représentants de cette famille. Le Morgan 1939 était d'ailleurs magnifique avec son bicylindre Matchless à culbuteurs enfermés qu'il eût été dommage de cacher sous un capot.

J'ai l'air de faire ici l'apologie de deux marques et d'une formule, au détriment des autres ; je n'y peux rien, ce sont des faits contrôlables et historiques, si le mot n'est pas trop fort.

Et aujourd'hui où en sommes-nous ?

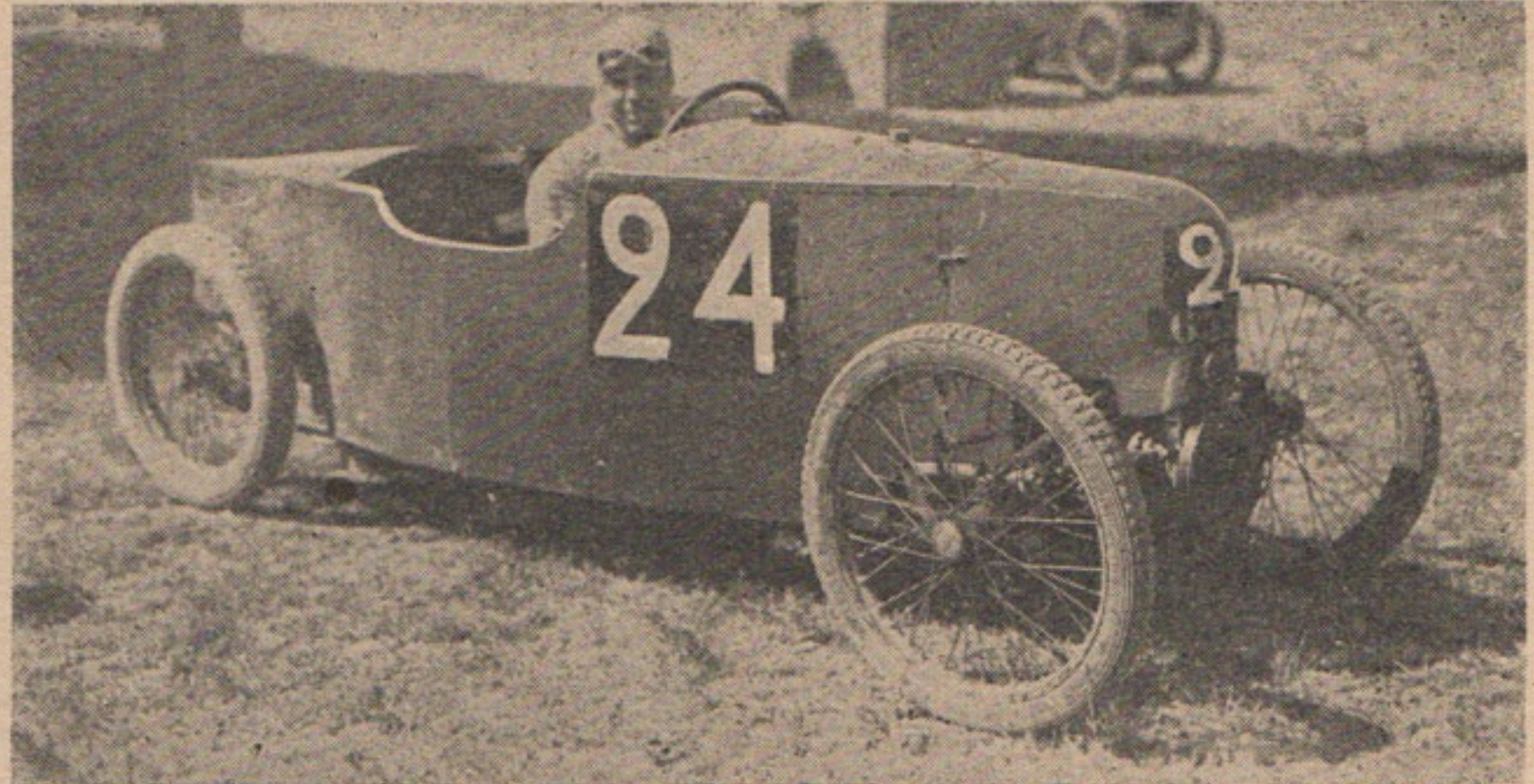
Ni Darmont ni Sandford n'ont repris leur fabrication. De son côté, le Morgan anglais aurait, à

son tour, considérablement évolué (l'ère du cyclecar est-elle également finie outre-Manche ?), il se rapproche de plus en plus des voiturettes M. G. et Singer par son allure extérieure, comme par ses organes et, conséquence, par son prix.

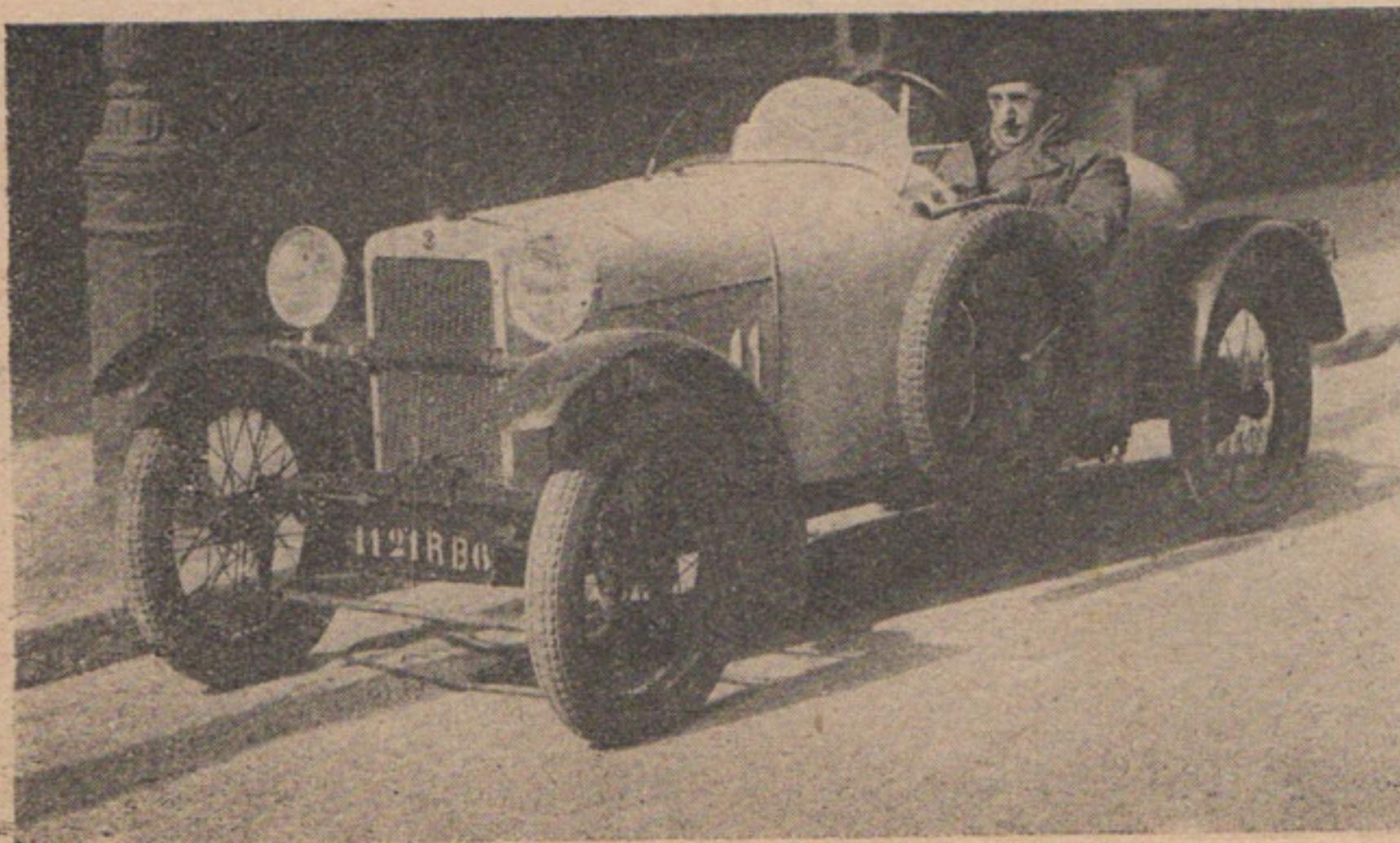
Et chez nous ?

En France, rien de nouveau ? Le cyclecar est un terme aussi périmé que le quadricycle, le tricar et autres engins préhistoriques.

La formule est au monocar, au motocar, au minicar, à tous les cars en miniature. On recherche la solution du bon marché relatif dans la réduction : petite cylindrée, petite carrosserie, petites



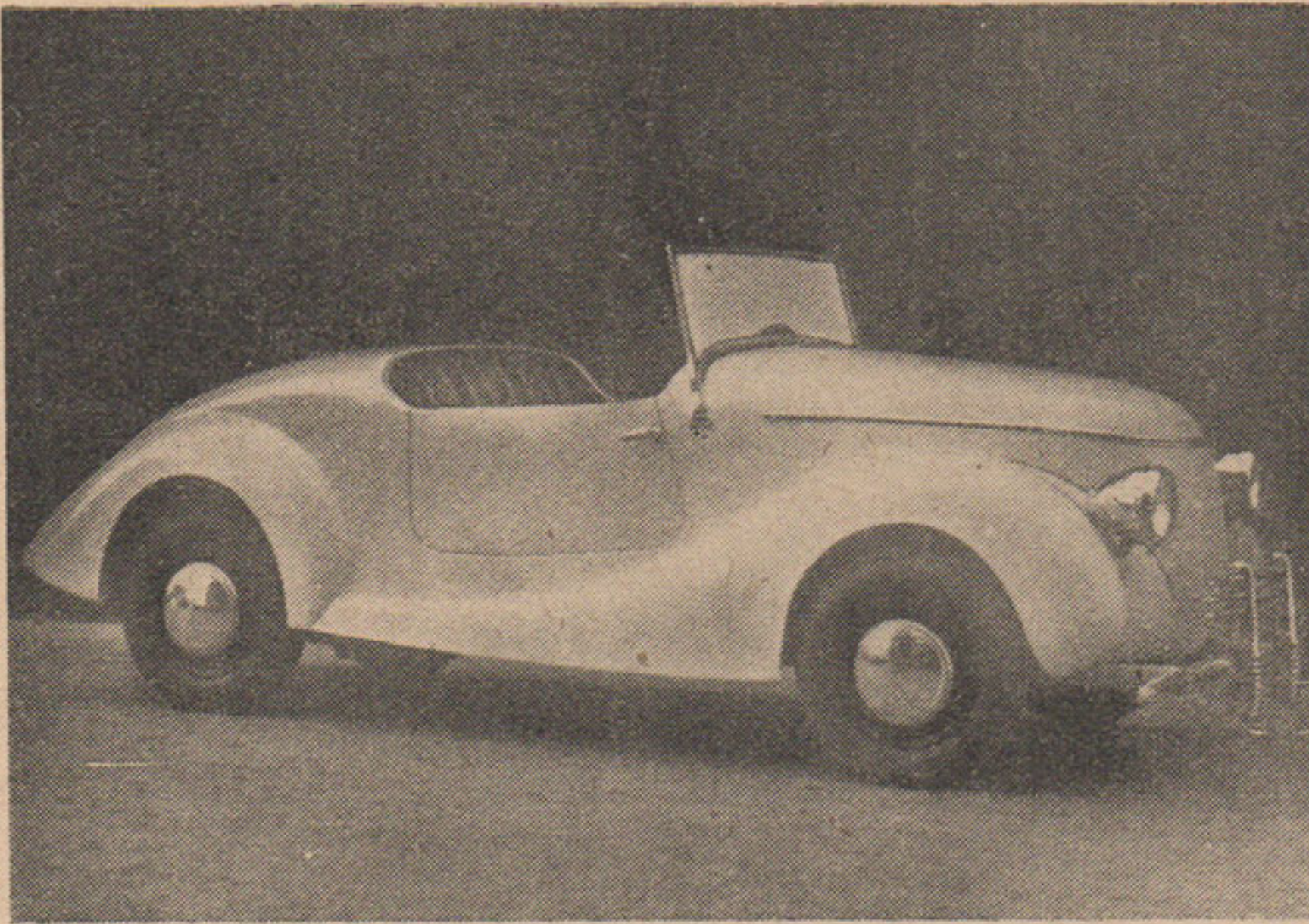
Deux types de Sima-Violet : au-dessus, le modèle « Grand Sport » qui accumule nombre de victoires, au-dessous le modèle « tourisme » plus confortable.



roues ; petits moyens en définitive.

Est-ce là ce que souhaitent les cyclecaristes ? Je ne le crois pas. Non pas que je veuille considérer d'un œil indifférent les tentatives faites pour doter le marché d'un véhicule dans lequel, pour arriver à un prix abordable, on a rogné sur tout, même sur le brio, mais je sais trop ce que cherchent ces amateurs qui voudraient, à l'intérieur d'une carrosserie, retrouver les brillantes qualités d'une moto que les circonstances leur contraignent d'abandonner.

Le cyclecar, pour ces sportifs éclectiques, doit, en toute sécu-



rité, taper le 100, attaquer Picardie à 60 pour finir à 80, réaliser sur 300 km. un vrai 65 de moyenne (qui se transformera en 70 à la fin du déjeuner), et tout cela avec 6 litres aux 100 km. Il ne faut pas que ce véhicule soit coûteux d'entretien, que les organes soient d'accès difficile.

Il faudrait donc, pour ces difficiles clients, revenir à la grosse cylindrée de 750 à 1.000 cmc., pour avoir la puissance, et aux organes indépendants pour avoir l'économie.

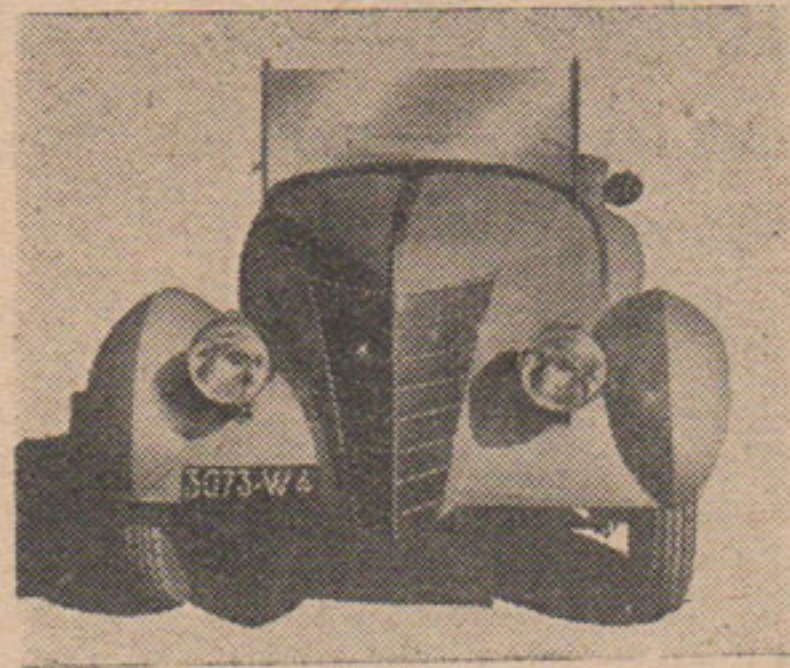
Les efforts méritoires de de Rovin, de Julien, de Thillard, de Mochet, chacun dans son genre, ne semblent pas correspondre à leurs aspirations.

L'Aérocarené sans doute les séduira par sa formule aérodynamique et ses recherches en vue du meilleur rendement. Mais les constructeurs se défendent d'avoir cherché à faire un cyclecar et par lui-même le prix en témoigne.

Un roadster Skoda deux places rallierait bien des suffrages ; si l'importation en était libre, le prix, en raison du change, le rendrait inabordable.

J'ai bien peur qu'en définitive, les amateurs de cyclecars ne soient, de très longtemps, en mesure d'être satisfaits.

Il y a bien quelqu'un de notre milieu motocycliste qui, au Salon



1946, a présenté une voiturette 5 CV. susceptible de combler tous les désirs de cette clientèle avertie, c'est Bernardet avec son cabriolet 5 CV. flat-four à traction avant, mais les contingents de matières premières qu'on doit lui accorder ne lui permettront de satisfaire qu'une bien minime partie de la clientèle.

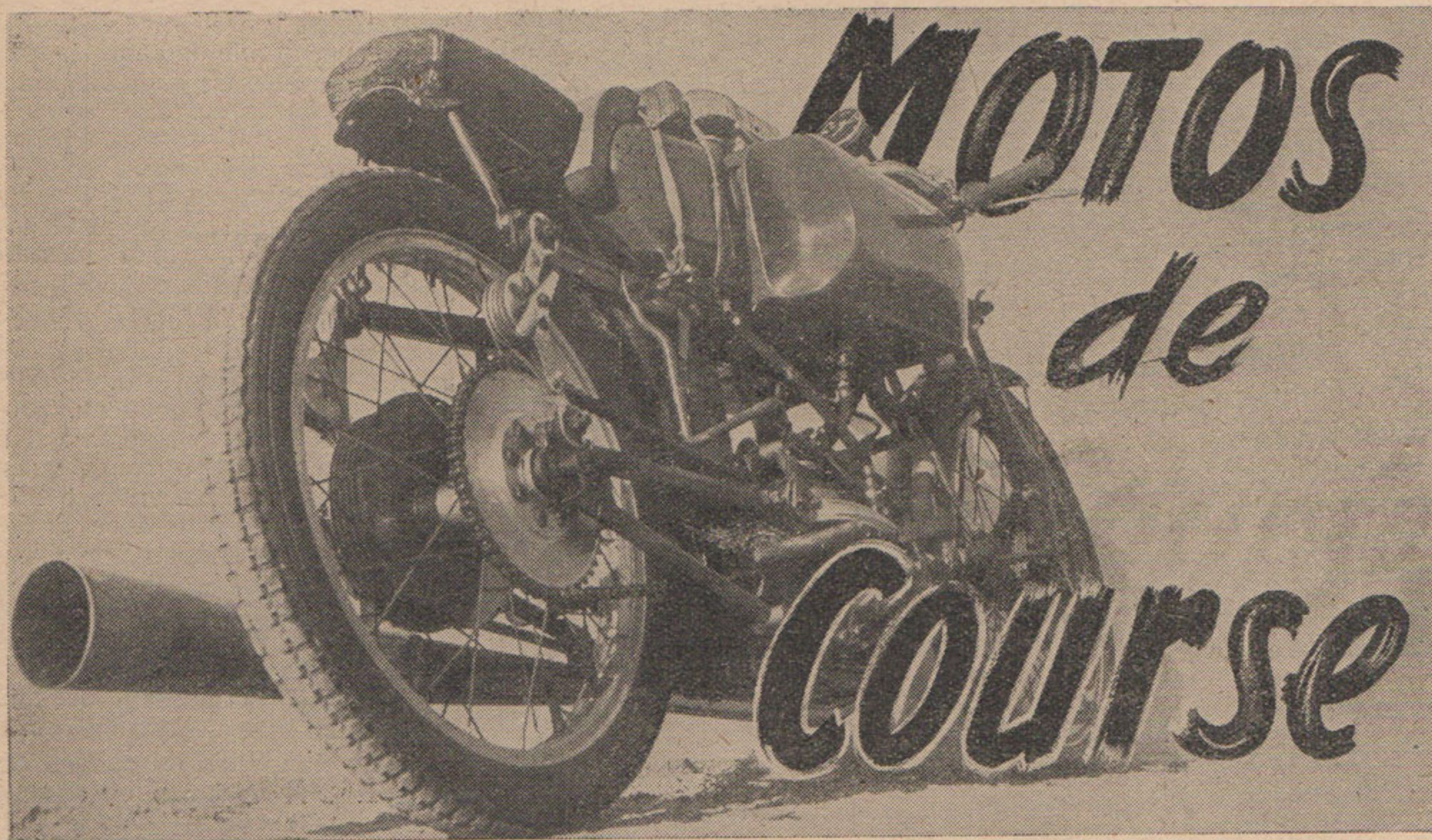
Y a-t-il une place sur le marché pour un cyclecar digne de ce nom ? Certainement oui. Si Darmont pouvait à nouveau produire et s'il nous présentait seulement le même 3 roues qu'en 1939, mais avec un moteur modernisé, c'est-à-dire avec graissage sous pression ou par circulation, boîte 3 vitesses, une seule chaîne et roues interchangeable comme le dernier Morgan, nul doute qu'il n'attirerait par avance une clientèle dépassant de loin ses possibilités de fabrication.

Mais dans les circonstances actuelles, il ne suffit pas d'avoir des idées et de vouloir, il faut d'abord obtenir de quoi fabriquer et la solution de ce grave problème ne dépend malheureusement pas de la valeur, ni du dynamisme de nos constructeurs, mais du bon vouloir de nos dirigeants.

Voilà terminée ma légende, avec cette variante sur les autres qu'elle n'a, hélas ! pas de conclusion et que, en fin de compte et de conte, elle finit en queue de poisson.

Choisissons entre le 500 Boitel 2 cylindres, 2 temps, le 100 cc. New-Map sans permis, à moins de revenir, faute de matières premières à cet ancêtre qui en 350 cc., à circulation d'air « interne » vit le jour en 1909.





La Guzzi 250 cmc. qui entre les mains de Monneret, Thomas et Anderson a battu trois records du monde.

La saison sportive motocycliste s'achève et seules les machines anglaises et italiennes sont au palmarès. Le profane s'étonne de ne pas voir de marques françaises, même parmi les engagés, les spécialistes et connaisseurs vitupèrent l'inaction, la carence (le mot est à la mode) de nos constructeurs.

A aucun prix nous ne défendons la facilité, la mollesse, la torpeur, qui freinent le progrès dans sa juste évolution, mais il nous faut, tout de même, considérer avec une attention dépourvue de parti pris notre situation.

Pour entretenir un bureau d'études et son service de courses, il faut beaucoup d'argent, le moindre prototype, avec les difficultés actuelles pour se procurer les matériaux de choix nécessaires à la production d'une machine de compétition, dépasse facilement le million. D'autre part, une firme ne peut prospérer qu'en produisant et en vendant beaucoup. Le lecteur ne sera nullement surpris de la rareté des machines neuves, quand il saura que le programme gouvernemental de fabrication pour l'année 1947, était de 3.000 machines, ce qui représente une moyenne de 300 motos par marque, exportation comprise. Lesdites motos sont vendues entre 45 et 75.000 fr. On conçoit facilement qu'une

réglementation telle, s'oppose diamétralement à tout effort concernant le sport.

Prenons l'exemple de nos voisins britanniques ; il n'y a, pour ainsi dire que deux marques qui trusent les succès dans les épreuves de vitesse : Norton et Vélocette. Ces deux maisons n'ont jamais cessé de produire pendant la guerre, surtout Norton, et leurs machines de courses sont des modèles 39 à peine modifiés.

Malheureusement, les succès sportifs n'appellent pas automatiquement les succès commerciaux, bien des maisons en ont fait la triste expérience.

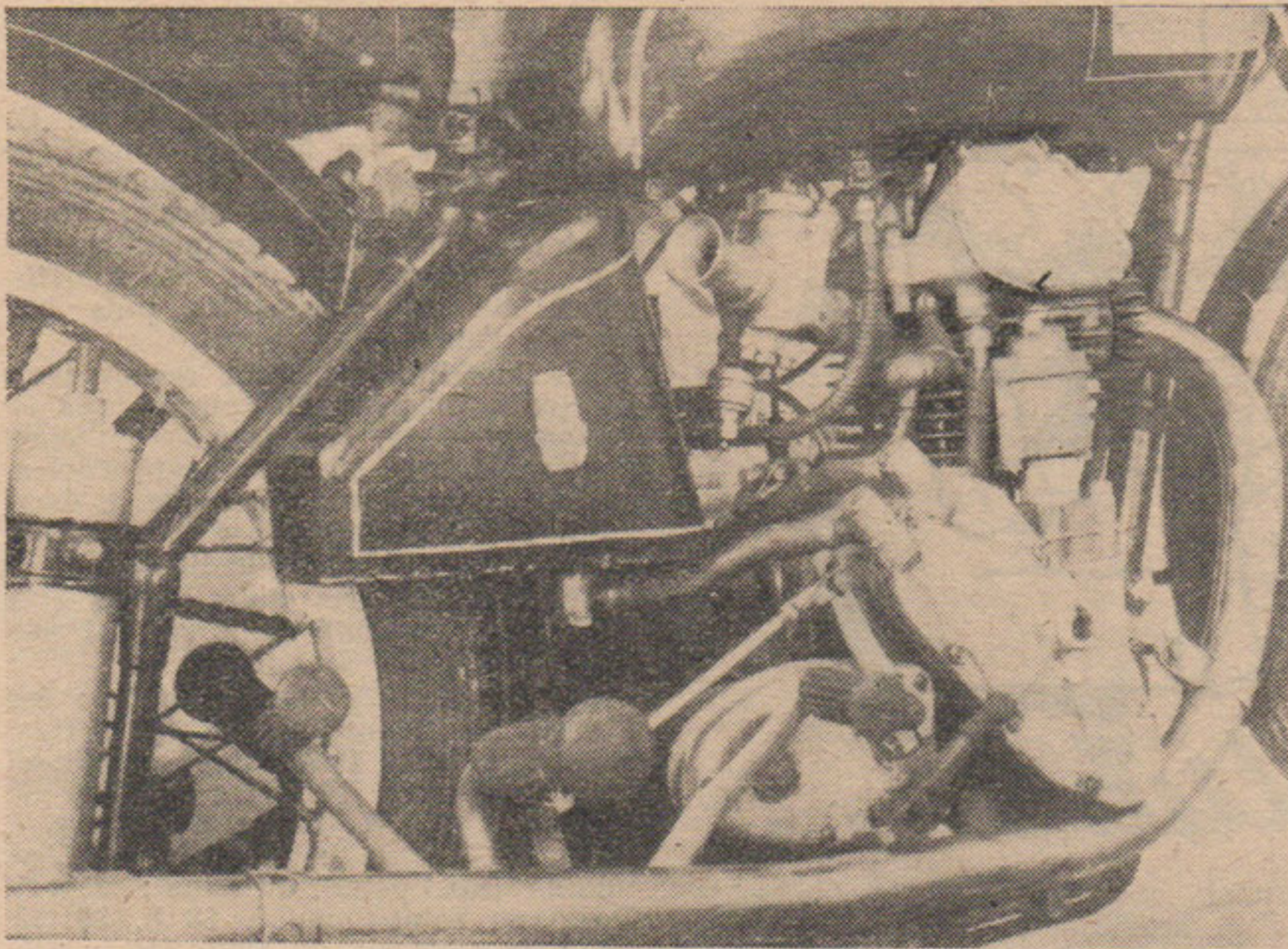
Prenons notamment la Rudge qui, pendant plusieurs années successives, se tailla la part du Lion ; malgré sa notoriété, cette firme a dû cesser toute activité. La maison A. J. S. fut absorbée par un consortium, Sunbeam également.

Pourtant, il est des marques qui ne se préoccupent nullement des courses de vitesse (du moins en ce qui concerne la participation) et qui drainent une grande partie de la clientèle en Angleterre et même à l'étranger. Citons : B. S. A., ARIEL, ROYAL-ENFIELD, MATCHLESS, JAMES. Les bicylindres Triumph avaient déjà la cote avant même que des particuliers les aient mises en course.

Pourtant, il ne se passe pas un dimanche où une ou plusieurs de ces marques ne soient à l'honneur à l'issue d'un Trial ou d'un Scramble, et toujours avec des machines de série.

Il y a donc deux méthodes : Construire de très belles machines de sport, voire même de compétition, pour une élite qui forcément est peu nombreuse ; ou bien s'attacher à satisfaire une clientèle, qui est la majorité, composée de débutants, de bourses moyennes parmi laquelle nous trouverons le travailleur qui désire avant tout l'engin économique pour se rendre à son lieu de travail, où le touriste, qui lui, cherche une bonne machine moyenne, qui lui permettra d'effectuer agréablement ses randonnées hebdomadaires et de vacances. Et c'est malgré tout dans cette partie de la clientèle que nous recruterons l'élite, compte tenu qu'il faut, pour mener et apprécier les qualités d'un racer moderne, avoir goûté à des engins plus courants.

Il s'avère donc que la deuxième méthode est pour nous plus indiquée étant donnée notre situation matérielle, mais nous réenfourchons notre « dada » : Faire courir des machines de série !!! Les ingénieurs qui ont conçu les 125 cmc. de toutes marques de classe internationale que nous voyons au



Salon, ne peuvent se désintéresser de la question. Le Moto-Cross, les courses sur prairies, les épreuves de tourisme ont remporté cette année un succès toujours grandissant, nous sommes persuadés qu'un minimum d'aménagement permettront aux machines françaises de rivaliser avec les productions étrangères dans ce genre de compétitions. Jusqu'ici, ce sont les particuliers qui ont commencé l'offensive. Ne négligeons rien en ce qui concerne la diffusion de la moto par le sport, car c'est la masse des motocyclistes toujours plus nombreuse qui amènera cette prospérité dans l'industrie, qui nous permettra de voir un jour nos productions aux places d'honneur dans les courses internationales.

Notre optimisme n'est pas surfait, nous pouvons annoncer qu'au moins une marque française prendra le départ dans les grandes épreuves du calendrier 1948.

N. E. B.

TROIS RECORDS DU MONDE BATTUS A MONTLHÉRY

Ci-dessus la 250 cmc. Excelsior Manrman.

Une nouvelle venue la 500 cmc. A. J. S. bicylindres double arbre à cames en tête.

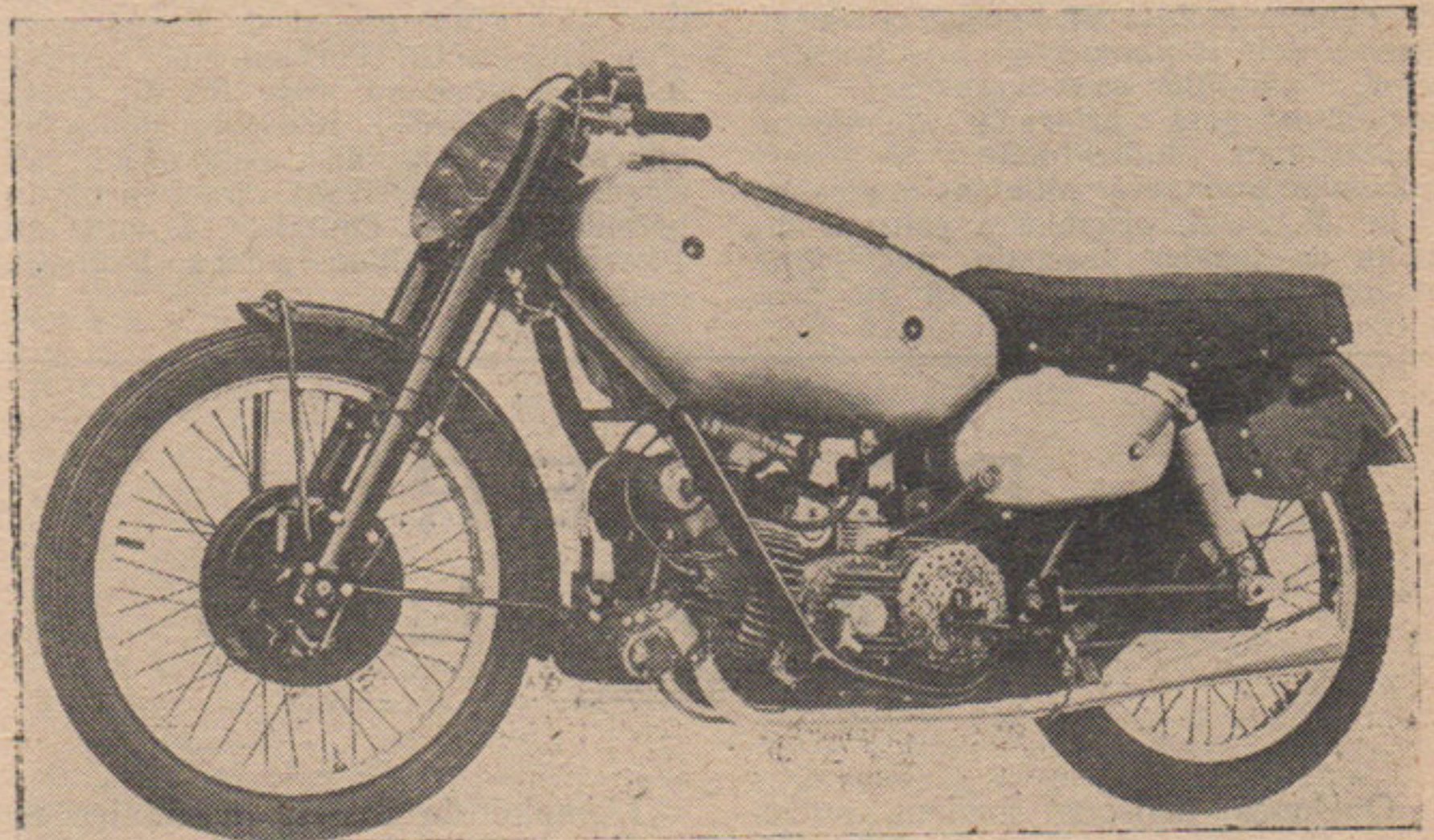
C'est le 23 octobre dernier, que Monneret, Anderson et Thomas se relayant au guidon d'une 250 cmc. Guzzi ont battu les records internationaux des :

3 heures : 428 km. 724, moyenne en km 142.908 ; moyenne en miles, 88.790 (ancien record : 425 km. 275, moyenne 141 km. 760).

4 heures : 564 km. 640, moyenne en km. 141.160 ; moyenne en miles 87.710 (ancien record 534 km. 203, moyenne 133 km. 550).

500 km : 3 h. 33' 3" 21/100, moyenne en km. 140.809 ; moyenne en miles 77.190 (ancien record : 3 h. 43' 27" 9/100 moyenne 134 km. 260).

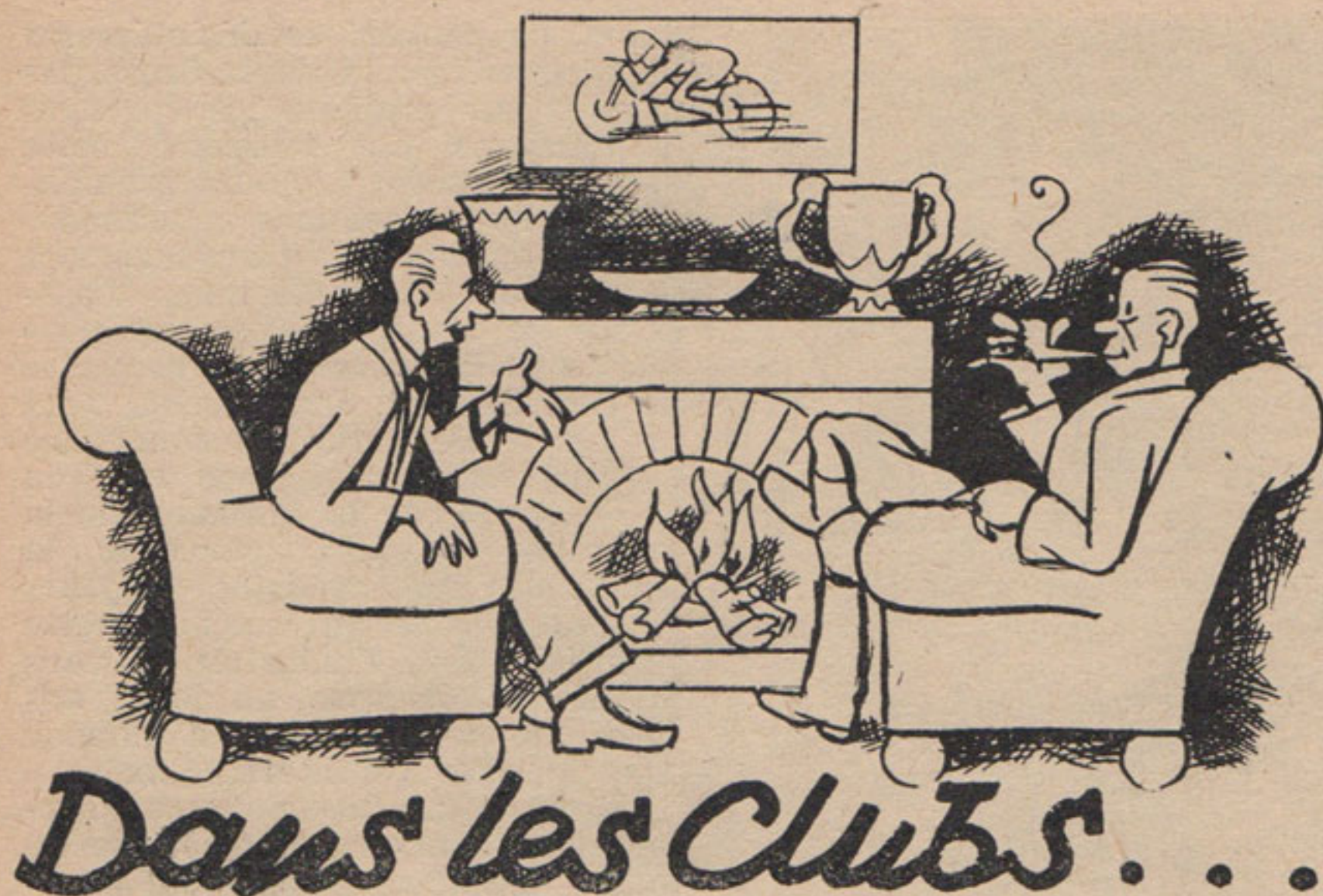
Les anciens records étaient la propriété de Monneret et Tinocco. Notons que Monneret en est à son 76° record du monde.



<p>LUNDI</p>	<p>MARDI</p>	<p>MERCREDI</p>	<p>JEUDI</p>	<p> VENDREDI</p>
<p>SAMEDI</p> <p>JE L'AI EU QUAND-MÊME !!</p>				

POUR TRANSFORMER UNE JEEP EN MOTO

Ce visiteur nous a dit :
 — Pour transformer la Jeep en moto, j'ai établi des brochures explicatives avec plans détaillés ; moi, voilà comme j'opère : je vends ces brochures un bon prix et avec l'argent que ça me rapporte j'achète une moto. Vous voyez, comme transformation, c'est relativement facile.
 — Et comment s'en tirent ceux qui achètent vos plans ?
 — Ah ! Je me le demande, répondit-il simplement.



MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

(tourisme - sport - camping)

Il est rappelé à tous les sociétaires que pendant la période hivernale, c'est-à-dire d'octobre à mars, une seule et unique réunion mensuelle a lieu; elle est fixée au premier jeudi de chaque mois à 21 heures, au siège social, café Raymond, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux; les membres sont informés qu'aucune convocation individuelle ne sera adressée pour ces réunions amicales.

Le M. C. C. organisera courant du mois de janvier prochain, une soirée motocycliste qui comportera au pro-

gramme une séance cinématographique et artistique; une sauterie clôturera cette fête, sur l'organisation de laquelle nous reviendrons en temps utile.

Pratiquants de véhicules mécaniques, ne restez pas isolés, profitez donc des avantages et de l'expérience d'un club actif. Permanence assurée tous les jours au siège du M. C. C. (sauf le mardi). Renseignements et adhésions, soit en s'adressant au siège, soit en écrivant directement au président, M. G. Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

PENSER AUX MUTILÉS

Quelques maisons avaient autrefois dans leur programme de fabrication un tricar à moteur pour mutilé. Ceux d'entre eux qui ont pu venir au Salon ont été déçus et ils nous l'ont dit, de ne pas y voir un seul véhicule à leur usage.

Ils pensent avec raison que grâce au progrès, on pourrait actuellement leur établir un petit véhicule équipé d'un moteur de vélomoteur, ou même d'un moteur auxiliaire.

La première formule ne soulève certainement aucune difficulté; puisqu'on fait des voiturettes de 100 cc., à plus forte raison peut-on mettre au point un tricycle utilisant le même moteur avec toutes chances de donner satisfaction.

L'emploi du moteur auxiliaire est par contre plus complexe: ce n'est pas que les 50 cc. manqueraient de la puissance nécessaire; les points délicats, par suite de l'absence fréquente de débrayage, sont la mise en route et la circulation rendant les manœuvres difficiles sinon pénibles à ceux qui n'ont pas la libre disposition de tous leurs membres.

Le problème n'est certainement pas insoluble et vaudrait d'être étudié. Inutile d'insister sur l'intérêt, l'attention, disons même la prévenance qu'on doit avoir pour cette clientèle; souhaitons qu'elle soit bientôt dotée du véhicule répondant à la fois à ses besoins et à ses possibilités d'achat.

AU M. C. DE PARIS

chaque dimanche une sortie

Reprenant les traditions, le M. C. Paris organise son banquet annuel, le samedi 29 novembre, à 21 heures, salons Guy, 2, rue Claude-Decaen (Porte Dorée). A l'issue du banquet, remise des prix aux touristes et sportifs ayant été les plus actifs, puis bal jusqu'à l'aube.

Les inscriptions seront reçues tous les jours jusqu'au 20 courant: à la permanence, 19, rue Charles-V; chez Bovière, 6, rue Mazet et café Favier, 40, rue Saint-Paul; ainsi que le mercredi 19, à 21 heures, « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli.

Les membres des clubs affiliés à la L. M. I. F. seront reçus au bal sur présentation de leur carte.

Sorties de décembre: le 7: les Etangs de Saint-Cucuffa (par Garches); départ, Porte de Saint-Cloud à 13 h. 30. Le 14: les Moulins de Sannois; départ, Porte d'Asnières à 13 h. 30. Le 21: les Bois de Chaville-le Rond-point d'Ursine; départ, Porte de Saint-Cloud à 13 h. 30. Le 28: le Château de Gros Bois; départ, Porte Dorée à 13 h. 30.

Touristes, jeunes et vieux, qui voulez faire des sorties dans une ambiance de bonne camaraderie et de gaieté, participez aux sorties du M. C. Paris.

Renseignements: tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V, Arch. 87-51 et les 1^{er} et 3^e mercredi du mois à 21 heures: « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, au cours de la réunion bi-mensuelle.

Correspondance: M. Rouquette, président, 3, rue de Lanery, Paris (X^e).

« Le Club des Rapides », telle est l'enseigne d'un nouveau groupe de sportifs réunissant: aviateurs, coureurs automobile et motocyclistes. Cette organisation dont la partie technique est sous l'égide de Fernand Meynier, nous promet des réunions sportives particulièrement réussies depuis le dirt track, la course sur prairie, jusqu'aux circuits de vitesse.

Le siège du nouveau club est: 20, rue Pierre-Lescot.

ÉPILOGUE DU BOL D'OR 1947

Le Comité des Œuvres sociales de la Sûreté nationale et l'Organisation du Bol d'Or nous informent que la distribution des prix et récompenses aux lauréats du 19^e Bol d'Or aura lieu courant novembre, au cours d'une soirée pendant laquelle seront projetés différents films sur cette épreuve, et qui verra également s'effectuer le tirage de la Simca.

Des cartes d'invitation seront envoyées aux ayants-droit.

COMMUNIQUÉ OFFICIEL

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES CLUBS MOTOCYCLISTES

Le Congrès d'automne de la F. I. C. M. s'est réuni à l'Automobile Club de France, les 27, 28 et 29 octobre 1947, sous la présidence de M. Haeker, président.

Pays représentés

Autriche, Belgique, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Hollande, Hongrie, Irlande, Italie, Norvège, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie.

Les principales décisions prises au cours des diverses réunions de ce Congrès ont été les suivantes :

Affiliations. — La Fédération motocycliste de Monaco a été admise à la F. I. C. M. La Fédération motocycliste d'Autriche a été réaffiliée.

Révision des statuts et règlement international. — La révision des statuts et du règlement international des manifestations sportives de la F. I. C. M. est mise à l'étude pour être discutée au Congrès de printemps 1948. Entre temps, chaque Fédération nationale devra faire connaître au bureau de la F. I. C. M. ses propositions.

Conseil central du tourisme. — Il est décidé de demander l'affiliation de la F. I. C. M. au Conseil central du tourisme.

Six Jours 1947. — Le rapport des Six Jours 1947 a été accepté. Ce rapport sera imprimé et envoyé à toutes les Fédérations affiliées.

Six Jours 1948. — Le Congrès a confirmé la décision d'attribuer l'organisation des Six Jours 1948 à la Tchécoslovaquie.

Quelques modifications sont apportées au règlement des Six Jours 1948, notamment en ce qui concerne la composition des teams qui devront comprendre cinq équipiers au lieu de trois. Les cinq motocyclettes de chaque team devront appartenir au moins à deux classes différentes. Sera considérée comme marque nationale, toute marque existante et mise en vente depuis deux ans au moins dans le pays représenté. Il est admis que le moteur pourra être de construction étrangère. Etant donné le petit nombre de sidecars ayant participé aux Six Jours 1947, il a été décidé de réserver l'épreuve 1948 aux motos solo. En plus des différents trophées habituels, la Tchécoslovaquie a offert un « vase de cristal » qui sera décerné à la nation qui aura obtenu le meilleur résultat avec l'ensemble de ses équipes.

Grand Prix d'Europe 1948. — Il est donné connaissance des grandes lignes du règlement qui a été établi par le M. C. U. d'Irlande. Le secrétaire général signale que les distances prévues sont échelonnées de 350 km. pour la classe 250 cc., jusqu'à plus de 400 km. pour la classe 500 cc.

Création de nouvelles classes de motocyclettes. — Il a été décidé de créer trois nouvelles classes qui figureront dans l'énumération de celles admises à participer aux manifestations sportives, savoir :

Motocyclettes avec moteur d'une cylindrée inférieure à 50 cc. ;

Motocyclettes avec moteur d'une cylindrée n'excédant pas 75 cc. et 100 cc.

Réglementation des courses de 1948. — La réglementation du carburant adoptée pour 1947 sera également appliquée pendant l'année 1948.

Compresseur. Définition. — La définition suivante a été admise par le Congrès : sera considéré comme moteur à alimentation normale, tout moteur dans lequel l'admission est uniquement provoquée par le déplacement d'un piston moteur de type normal. (On entend par piston normal, un piston dont le diamètre maximum correspond à l'alésage servant au calcul de la cylindrée). Tout moteur ne répondant pas à cette définition sera considéré comme moteur suralimenté. Les moteurs suralimentés devront faire l'objet d'une catégorie spéciale et ne seront pas admis dans les catégories A, B, C réservées aux moteurs à alimentation normale. Chaque U. M. N. pourra organiser des épreuves réservées aux machines munies de moteurs suralimentés, soit dans le cadre des catégories de cylindrée normale en créant des catégories A bis, B bis, C bis, soit en les faisant concourir dans une catégorie unique, au cas où l'élément de classification serait un facteur unique tel que la consommation par exemple.

Formule internationale de course. — L'application de la formule internationale de course proposée par l'Italie est reportée à un délai de deux ans, pour étude.

Motocycles « type sport ». — La création d'une classe de motocycles « type sport » est remise au prochain Congrès.

Moto-cross des Nations. — Le trophée du Moto-Cross des Nations est remis à la Grande-Bretagne. La prochaine épreuve du Moto-Cross des Nations sera organisée en Belgique.

Emploi des sidecars dans les courses. — Tenant compte des exagérations qui se sont produites dans les courses ouvertes aux sidecars, le Congrès a arrêté la définition et la réglementation des sidecars pour les courses de vitesse. Cette réglementation qui est la suivante sera appliquée à toutes les courses ouvertes aux sidecars, à l'exception des tentatives de records :

« Le sidecar est un dispositif mécanique dépourvu de moteur, s'adjoignant à une moto solo, et composé

d'un châssis, d'une roue et d'une carrosserie destinée à recevoir un passager.

Le châssis peut être relié rigidement au cadre de la moto ou articulé à celui-ci. La roue doit être de dimensions au moins égales, y compris celles du pneumatique, aux dimensions de la plus petite des deux roues de la moto.

La voie est de 0 m. 80 pour les sides reliés rigidement à la moto. En cas de side articulé, la voie sera portée à 0 m. 90, mesurée la moto verticale.

Le châssis ne pourra être muni d'un dispositif quelconque concourant à la direction en permettant le déplacement du centre de gravité par déplacement de la carrosserie ou tout autre moyen.

La carrosserie, qui devra se trouver entièrement entre les roues de la moto et celle du sidecar, devra être exclusivement composée de matériaux rigides, et agencée de telle façon qu'elle puisse recevoir un passager normal de 60 kilos minimum. Sa longueur minimum sera de 1 m. 50. La section à 60 cm. de la pointe avant sera formée d'une ellipse ou d'un rectangle d'une hauteur minimum de 0 m. 50 et d'une largeur minimum de 0 m. 40. Les 3 cotes A + B + C, A étant mesuré de la base de l'appui-pied (*), seront au minimum de 1 m. 10. La largeur minimum du coussin, mesurée à l'avant, sera de 0 m. 40. La hauteur minimum du dossier fixe, mesurée verticalement au-dessus du centre du coussin, sera de 0 m. 40.

Tenue du passager en course. — Le passager ne devra, en aucun cas, sortir ses jambes de la carrosserie. Il doit rester normalement assis dans les lignes droites, il est autorisé à déplacer le haut de son corps à droite ou à gauche dans les virages, sans cependant sortir de la carrosserie.

Non observation de l'article 204 du RIMS. — Le Congrès attire l'attention des Unions motocyclistes nationales sur l'inobservation de l'article 204 du RIMS prévoyant que les engagements pour toutes les manifestations sportives organisées à l'étranger doivent être faits par l'intermédiaire et avec l'approbation de l'Union motocycliste nationale qui a délivré la licence internationale au conducteur et demande une application rigoureuse de cet article.

(*) B étant la hauteur du coussin et C sa profondeur.

Les commissaires sportifs auront tous pouvoirs pour refuser le départ à tout sidecar qui ne présenterait pas les qualités d'habitabilité ou de construction assurant la sécurité du passager et des autres concurrents.

Calendrier international motocycliste 1948. — Le calendrier international motocycliste pour 1948 a été fixé comme suit :

MARS

28 France : Circuit international motocycliste de Pau.

AVRIL

10 France : Prix motocycliste de la Ville de Nice.

18 France : Moto-Cross international région parisienne.

25 Italie : Circuit de San Remo.

MAI

2 Belgique : Circuit de l'Entre Sambre et Meuse à Mettet.

2 Tchécoslovaquie : Grand Prix de Prague.

2 Suisse : Circuit de Schaffhausen.

6 France : Circuit motocycliste international d'Auvergne.

8 Irlande : Leinster 200.

9 Finlande : Grand Prix de Finlande.

9 Hongrie : Grand Prix motocycliste hongrois.

9 Belgique : Circuit de Bruxelles.

15 Irlande : Irlande North-West 200.

15-16 France : Bol d'Or motocycliste.

16 Suisse : Grand Prix de Suisse à Genève.

16 Belgique : Circuit des Frontières à Chimay.

23 Suisse : Circuit de Lausanne.

23 Belgique : Circuit de Floreffe à Namur.

30 Suisse : Circuit de Olten.

30 France : Circuit international motocycliste de Montpellier.

30 Italie : Circuit de Rome.

JUIN

5-6 Belgique : 24 heures de Schaerbeek (régularité et endurance).

6 France : Circuit motocycliste de Strasbourg.

6 France : Moto-Cross international de l'A. M. S.

7-9-11 Grande-Bretagne : International Auto Cycle Tourist Trophy Races.

13 Belgique : Circuit de la Cambre à Bruxelles.

13 France : Trophée de Saint-Eutrope à Montlhéry.

14 Pologne : Grand Prix de Pologne.

19-20-21 Italie : Trophée de régularité de la F. M. I.

20 Belgique : Circuit d'Ostende.

20 Italie : Circuit de Lugano.

20 France : 2^e Circuit motocycliste de Bordeaux.

26 Pays-Bas : Grand Prix de Hollande, Dutch T. T.

27 Italie : Rallye de la Madonina del Centauri.

JUILLET

3-4 Suisse : Circuit de Berne.

4 Belgique : Grand Prix de Belgique, Spa-Francorchamps.

10 France : Circuit des Remparts Angoulême.

10-11 France : Circuit motocycliste de 24 heures région parisienne.

11 Suisse : Circuit de Porrentruy.

18 Belgique : Circuit du Limbourg.

25 France : Circuit motocycliste international d'Arcahon.

25 France : Course de côte du Mont Ventoux.

AOÛT

1 ou 15 France : Circuit motocycliste du Comminges.

1 ou 15 : Circuit motocycliste d'Albi.

8 Belgique : Moto-Cross des Nations.

14-15-16 Pologne : Raid Trois Jours.

15 Tchécoslovaquie : Circuit du Président Dr Ed. Bénéš.

20-21-22 Belgique : Liège-Milan-Liège.

21 Irlande : Grand Prix d'Europe (Ulster).

22 Tchécoslovaquie : Circuit Olomoc.

29 Tchécoslovaquie : Circuit de Pizen.

SEPTEMBRE

1^{er} Norvège : Grand Prix de Norvège.

5 France : Moto-Cross international région parisienne.

5 Suisse : Course sur gazon à Zurich.

7-9 Grande-Bretagne : Manx Grand Prix Races.

12 Italie : Grand Prix des Nations.

12-19 Tchécoslovaquie : XXIII^e Concours international des Six Jours.

19 France : Circuit motocycliste d'Avignon.

Il a été admis que des nouvelles demandes d'inscription à ce calendrier pourront être acceptées par le bureau de la F. I. C. M., avec l'accord des Unions motocyclistes nationales intéressées, jusqu'au 1^{er} janvier 1948. Après cette date, le calendrier sera arrêté définitivement et aucune épreuve ne pourra y être ajoutée en cours d'année.

Date du prochain Congrès. — Le Congrès de printemps de la F. I. C. M. se tiendra à Bruxelles, les 12-13-14 avril 1948.

COMMUNIQUÉ OFFICIEL

de la

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

Le Comité de la F. F. M. s'est réuni à l'A. C. F. le 31 octobre 1947, sous la présidence de M. Pérouse.

AFFILIATION

Après avoir pris connaissance de son dossier, le Comité a prononcé l'affiliation du **Moto Club Basque**.

REAFFILIATIONS

Sous réserve de légères modifications qui devront être apportées à leurs statuts, le Comité a admis les demandes de réaffiliation des clubs suivants :

- Moto Club d'Artois,
- Moto Ball Club Cavaillonnais,
- Union Motocycliste de Mulhouse,
- Moto Club des Trois Frontières.

FUSION DE CLUBS

Le Comité a pris acte de la fusion de l'**Auto Moto Club d'Alsace-Lor-**

raine et de l'**Automobile Club d'Alsace**, qui formeront dorénavant un seul Groupement, sous le nom d'**Automobile Club d'Alsace** affilié à la F. F. M.

VISA DES REGLEMENTS

Il est rappelé que les règlements de manifestations sportives soumis à l'approbation de la F. F. M. doivent lui parvenir au plus tard un mois avant la date de la manifestation. Ces règlements doivent être envoyés en même temps à la ligue motocycliste régionale intéressée.

Tout règlement parvenant à la F. F. M. en retard, jusqu'à quinze jours avant la date de la manifestation, devra, pour être examiné, être accompagné d'une somme égale au droit d'inscription au calendrier.

Tout règlement parvenant à la F. F. M. moins de quinze jours avant la manifestation sera refusé purement et simplement.

Le Secrétaire général,
Ch. FOURREAU.

DE L'ÉTRANGER

En 1948, le Grand Prix d'Europe devrait se disputer en Irlande, sur le circuit de Cludy; mais, comme il est probable que le gouvernement de l'Irlande du Nord se refusera à accorder une allocation spéciale pour cette épreuve, une délégation de garagistes, d'hôteliers et de motocyclistes a demandé d'être reçue par le ministre du Commerce irlandais pour tenter une ultime démarche.

Le Grand Prix sera couru le 21 août et le Nord-West « 200 miles » le 15 mai.

Une commission spéciale a été désignée en Angleterre pour apporter quelques modifications au règlement du T. T. Les départs en ligne sont envisagés pour 1948,

Pour le Clubman's T. T., les coureurs ayant terminé 1^{er}, 2^e ou 3^e dans un Manx Grand Prix ne seront pas admis à disputer cette épreuve. Des primes seront allouées d'une façon plus généreuse aux concurrents recevant une réplique d'argent ou de bronze.

En Angleterre, trois rallies monstres ont groupé des milliers de motocyclistes venus protester contre les mesures draconiennes qui les privent de toute attribution d'essence. Le ministre des Carburants a refusé de recevoir les commissions du R. A. C. et du A. A., représentant les usagers de la route en Angleterre, sous le prétexte qu'il n'avait aucune déclaration à faire.

En Pologne, l'industrie motocycliste produit actuellement 1.000 motos par mois.

ÉTS REINHARD & CHAPUISET

207, Avenue Pasteur - BAGNOLET (Seine)

Téléphone : AVRon 31-94

JANTES et GARDE-BOUE

pour

VÉLOMOTEURS et MOTOS

VENTE EXCLUSIVE EN GROS

Centre de récupération et d'usinage
de pièces détachées

CRUPDA

STOCK DISPONIBLE

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

Vente -- Achat -- Motos -- Épaves

Pièces adaptables de notre fabrication

21, Rue Monge - PUTEAUX Tél. : LON 02-63

RÉPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

FRANCE-MOTO

R. PITTARD

RÉALÉSAGE - RÉFECTION D'EMBIELLAGES
ACCESSOIRES - ÉMAILLAGE - CHROMAGE

POSE DE SELECTEURS AU PIED SUR VÉLOMOTEURS
TERROT, MOTOBÉCANE 4 TEMPS et MONET-GOYON

31, Avenue de Neuilly - NEUILLY-SUR-SEINE (Porte Maillot)

Pour MOTOS et CYCLECARS

Les Ets PERTUISOT

sont spécialisés dans

La réparation des embiellages Le réalésage des cylindres

Fournitures de :

PISTONS COMPLETS
SOUPAPES

PIECES DETACHÉES
et ACCESSOIRES

Agent Général des Ets STAUB

23, rue des Acacias, PARIS (17°)

ETO. : 12-46

LICENCE FRANÇAISE

D.K.W. AUTO UNION

83 STATION SERVICE 83
Avenue de la Grande-Armée

PASSY 46-25 46-45
46-70 46-79

PARIS (XVI°)

VENTE et ACHAT

VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES

Echanges standard des
embiellages réalésages
Bielles et
manetons

EXIGEZ
LA
MARQUE

MOTO-PIECE

87, RUE EDOUARD VAILLANT LEVALLOIS

Cages à galets
Axes et cônes de moyeux
Pignons de chaîne et roues AR
Pignons de boîtes de vitesses etc.

TEL:
PER 20-56

DEMANDEZ LA LISTE DES STOCKISTES RÉGIONAUX



L. SIMARD

Le sidecar sans concurrence

12, rue Antonin-Primat
VILLEURBANNE (Rh.)

Agents dans toute la France

Pour la Seine : Gratecap - 14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

MODERNISEZ VOS MOTOS, en les faisant
TRANSFORMER avec le DISPOSITIF
de suspension arrière GRAZZINI

16, rue du Marché Popincourt - (PARIS (XI°))
Roq. 17-03

Agences : TERROT, MOTOBÉCANE
MONET-GOYON, M. R.

AH!
SI REYDEL

pouvait fabriquer ses

BONNES SELLES SOUPLES

à suspension Sandow !...

STÉ des Anc. ÉTS J. REYDEL, VILLETTE par Mantes (S.-et-O.)

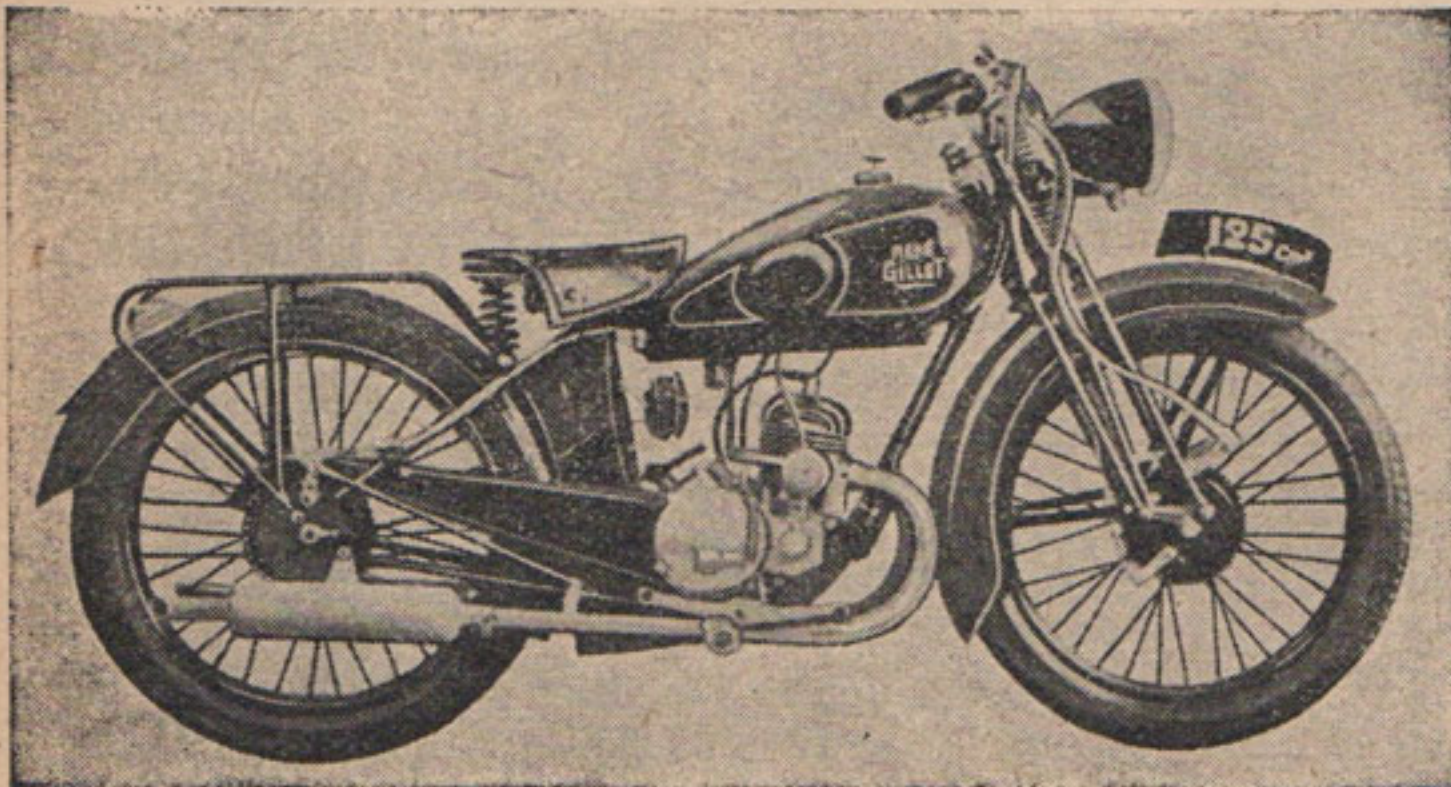
ALCYON

Tous les modèles de cycles
et **VÉLOMOTEURS**
qui lui ont valu
sa **RÉPUTATION**
et ses **SUCCÈS**

AGENCES :

81, Av. de la Grande-Armée 31, Avenue de la République
PARIS-16^e PARIS-11^e

AGENTS PARTOUT



René GILLET

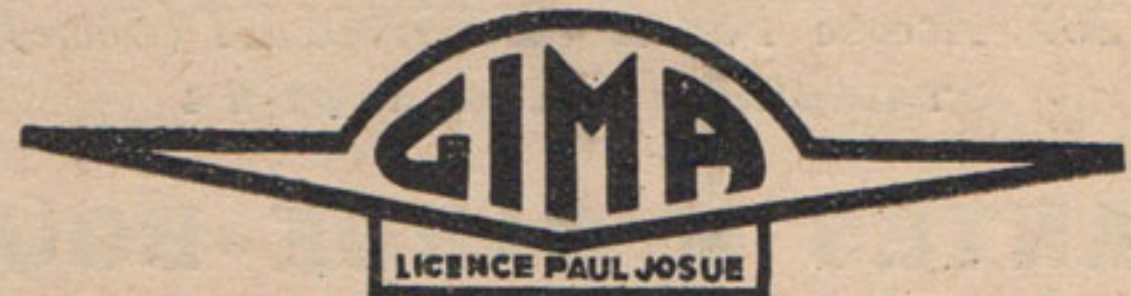
Motos 1000 cc. } en solo ou side-car
750 cc. }

Vélocycle 125 cc. 2 temps 4 vitesses

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

Une réalisation qui fait honneur
à la technique et à l'industrie françaises

Vélocycle spécial renforcé



Moteur AMC 4 temps 125 cmc
FOURCHE TELESCOPIQUE
DIRECTION AUTO-STABLE
CADRE INDEFORMABLE

G. I. M. A. - 24, Av. Pasteur - CHAMALIÈRES (Puy-de-Dôme)

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XVII^e

Magneto France

L'EQUIPEMENT
ELECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

CYCLES

MOTOS & VÉLOMOTEURS

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

SIDE-CARS
BERNARDET FRÈRES

22 RECORDS DU MONDE

SPORT **GRAND-ROUTIER** **GRAND-SPORT**

104, Avenue de la République, 104
 CHATILLON-SOUS-BAGNEUX

VENTE - LIBRE

ALÉsia 24-20 et 24-21

AUTOMOTO

a mis au point son

VÉLOMOTEUR 125^{cm3} "A.S."



Il en attend l'homologation pour le mettre à la disposition de sa nombreuse clientèle de la métropole et des colonies françaises.

Cette machine présente les particularités suivantes :

- Bloc-moteur 125 cmc. deux temps, trois vitesses ;
- Cylindre et culasse démontables sans obligation de démonter le moteur ou le réservoir ;
- Pots d'échappement étudiés spécialement pour le silence ;
- Sella à suspension compensée évitant le coup de raquette et le déplacement latéral et réglable suivant le poids du cavalier ;
- Garde-boue arrière à charnière facilitant l'enlèvement de la roue ;
- Centre de gravité très bas assurant une parfaite stabilité ;
- Empattement réduit facilitant les virages ;
- Longueur de chaîne réduite afin d'éviter les retentes fréquentes.

AUTOMOTO

61, Av. de Rochetaillée - ST-ETIENNE (Loire)



Votre VéloMOTEUR
 ou votre moto à
 l'abri du vol avec
**L'ANTIVOL
 NEIMAN**

qui bloque la direction
 Monté en série par les principaux
 constructeurs français & étrangers

STE NEIMAN

31, Place Saint-Ferdinand - PARIS (17^e)

É^{TS} Charles MOCHET

68, Rue Roque-de-Fillol

PUTEAUX (SEINE)

“ LE VÉLOCAR ”

Agents...

Notez que les Fabrications

KOEHLER ESCOFFIER

125 cm³ SELECTEUR BLOC

125 cm³ VILLIERS à S. A.

34 cm³ M. A. "MOTOROX"

KOEHLER-ESCOFFIER

Rue Rambuteau - MACON

TELEPHONE : 6-38

JEUNES!

apprenez un métier d'avenir

Faites-vous une situation intéressante dans l'industrie et le commerce de l'auto en suivant nos cours par correspondance qui feront de vous des techniciens et mécaniciens de premier ordre. Préparation au brevet automobile militaire (armée motorisée).

COURS TECHNIQUE AUTO

Rue du Docteur-Cordier
SAINT-QUENTIN (Aisne)

Renseignements gratuits sur demande

Vos bons vélomoteurs et bicyclettes
seront honorés dans les délais les plus brefs par

marcel perrin

50, Avenue Édouard-Vaillant - Boulogne-sur-Seine - Tél. : MOL. 29-62

Toutes les bonnes marques - Toujours quelques bonnes occasions en motos

TOUTES LES GRANDES MARQUES DE MOTOS ET VÉLOMOTEURS
STOCK IMPORTANT DE SIDE-CARS BERNARDET
LIVRÉS ET POSÉS IMMÉDIATEMENT

René BONNET 28, Rue Ernest-Renan à

ISSY-LES-MOULINEAUX - Tél. : MIC. 03-72 - Métro : Porte de Versailles

Station Service pour moteurs auxiliaires VAP

LEVALLOIS-MOTOS

REPARATION — MISE AU POINT

Agence : TERROT-MOTOBECANE

Stock : Carburateur Amac, Accessoires Handy et Munro

A. DUBOIS

Recordman du Bol-d'Or - 175 cm.

56, rue Aristide-Briand, Levallois-Perret. Per. 19-73

ROBERT KIÉNÉ

FRANCE-MOTOS

REPARATIONS - AUTOS - MOTOS
RECONSTRUCTION

Tous les accessoires Motos

73, quai du Point-du-Jour, 73

Téléph. MOLitor 21-26 et 31-28 BILLANCOURT

USAGERS DU VÉLOMOTEUR

adressez-vous à

MAUCOURANT

Vainqueur du Bol d'Or 1947

Battant une fois de plus les records précédents

Agent des Grandes Marques :

MOTOBECANE, M. R., MONET-GOYON,
MAGNAT-DEBON, GNOME-RHONE

Livraison rapide de vélomoteurs neufs
avec bon d'achat

147, Boulevard Ney - PARIS (8^e) - Tél. MARcadet 46-78

MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques

MOTOBECANE TERROT
VÉLOCETTE

Toujours prêt à vous satisfaire

78, Avenue des Ternes - PARIS (17^e) - Téléphone : GAL. 78-95

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ECHANGE - REPARATIONS

Représentants de toutes marques françaises
et de motos JAWA, OGAR, G-Z

12, avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15^e)
Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-62

PROPRIETAIRES DE VELOCAR

qui voulez plus de CONFORT et plus de SECURITE
profitez de la saison d'HIVER et adressez-vous aux

ETABLISSEMENTS DUPONT

56, rue Sedaine, PARIS. Rog. 17-11

qui vous transformeront votre VELOCAR en petite
voiture par la mise en place d'un MOTEUR LEGER
et d'un FREIN à pied

TOUTES REPARATIONS DE MOTOS

Pièces SOYER origine

Egalement en stock

Pièces Moteurs : JAP, STURMEY, CHAISE,

Pièces Boîtes : STURMEY, ALBION,

Accessoires — Realésages — Embiellages

Ets R. DELOBELLE

2, passage Moitrier, PARIS (17^e) - GALvani 66-70

PETITES ANNONCES

A VENDRE MOTO Peugeot P. 107,
55.000. S'adresser : Jabiot, 53,
rue de Belleville, PARIS (17^e).

ACHETE Indian, Harley, Hender-
son 4 cylindres, avec ou sans
papiers, même incomplètes ou
anciennes, ainsi que toutes pié-
ces, roues et pneus 400x18. Ets
American Motorcycles, 20, ave-
nué E.-Cavell, NICE.

A VENDRE R. R. Sidé Précision,
parfait état, 2 pneus neufs,
130.000. Monod, avenue des Pins,
ROCHEVILLE-Le-Cannet (A.-M.).

VENDS Harley - Davidson, 750,
type 37, parfait état. Helleran-
ger. Mén. 48-38.

VENDS 125 DKW, fourche télesc.
Susp. AR. Spéciale Moto-cross.
Cinq fois vainqueur. Bonnin,
415, rue Collange, LEVALLOIS.

SIMCA 8 compétition, état par-
fait, Terrot 500 lat., b. état. F. N.
500 lat. c. neuve, eulb. Aundapp
600, neuve. Echange possible.
Gaillard, 28 bis, rue de Lem-
brecht, COURBEVOIE. Déf. 11-28.

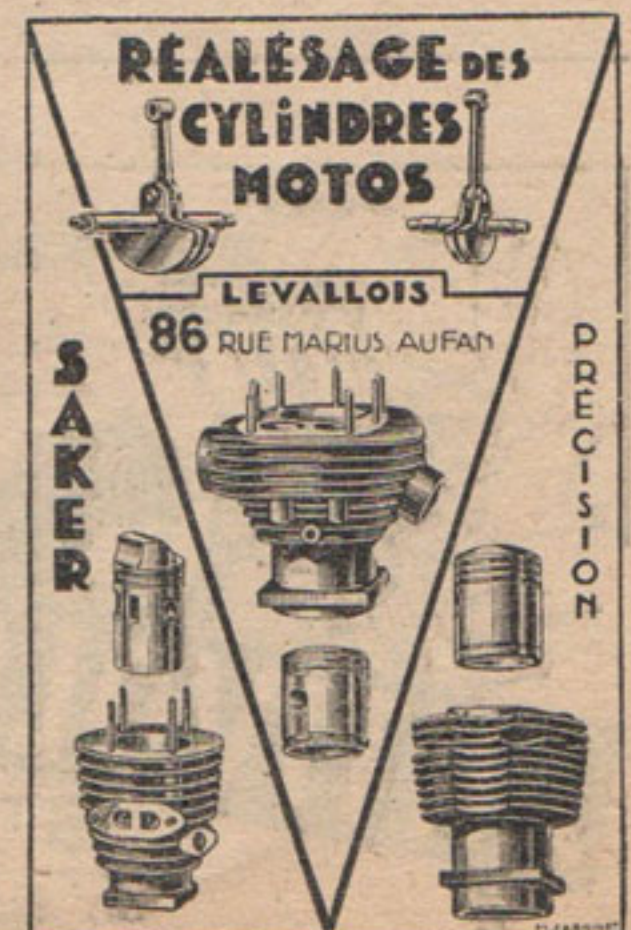
VENDS fourche, roue avant,
guidon et phare Ariel, en parfait
état, 3 chaînes sec. neuves Har-
ley - Davidson, convenant pour
toutes grosses motos; 1 pneu
27/4 bon état. Dé Chalou, 35, rue
Benoit-Malon, SAINTE-SAVINE
(Aube).

MOTO-SPECIALITES, Maison de
gros, 47, rue Dom-Vaissette,
MONTPELLIER, désirerait rece-

voir de la part fabricants acces-
soires et pièces détachées de
motos, documentation, tarifs, dé-
lais de livraison.

Commerçant cycles, motos, nou-
vell. installé, recherche agence
ou représentation bonne marque
vélomoteur, motos. Ecrire : Pa-
rini, Cycles, Motos, 12, rue
d'Arènes, BESANÇON (Doubs).

VENDS 250 Monet et Goyon, bon
état, avec ou sans side. Visible
semaine seulement, après 18 h.
Px 65.000 avec side. Gendre, 9,
rue des Gobelins, PARIS.





FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES DE HERSTAL

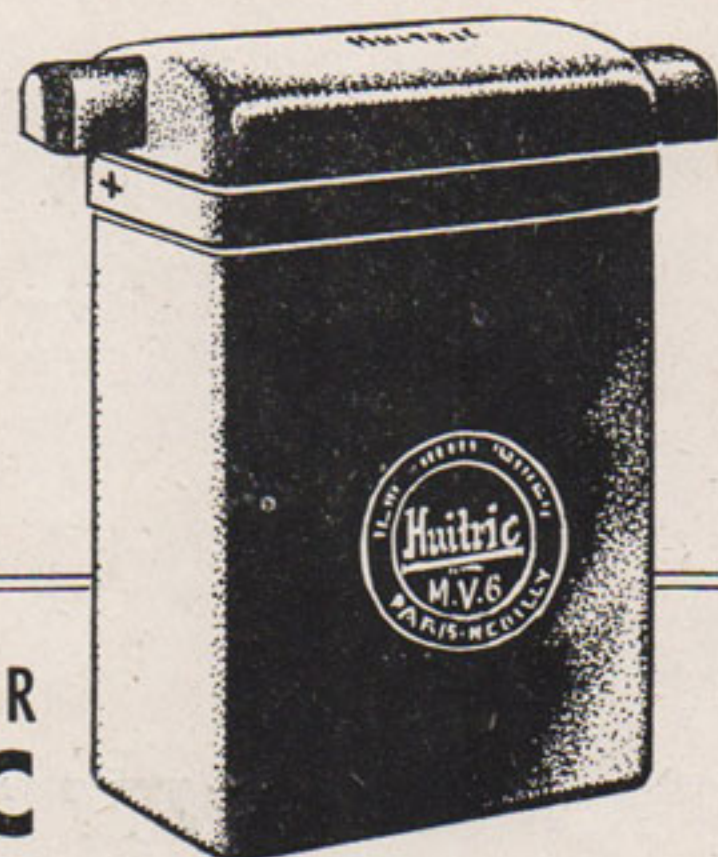
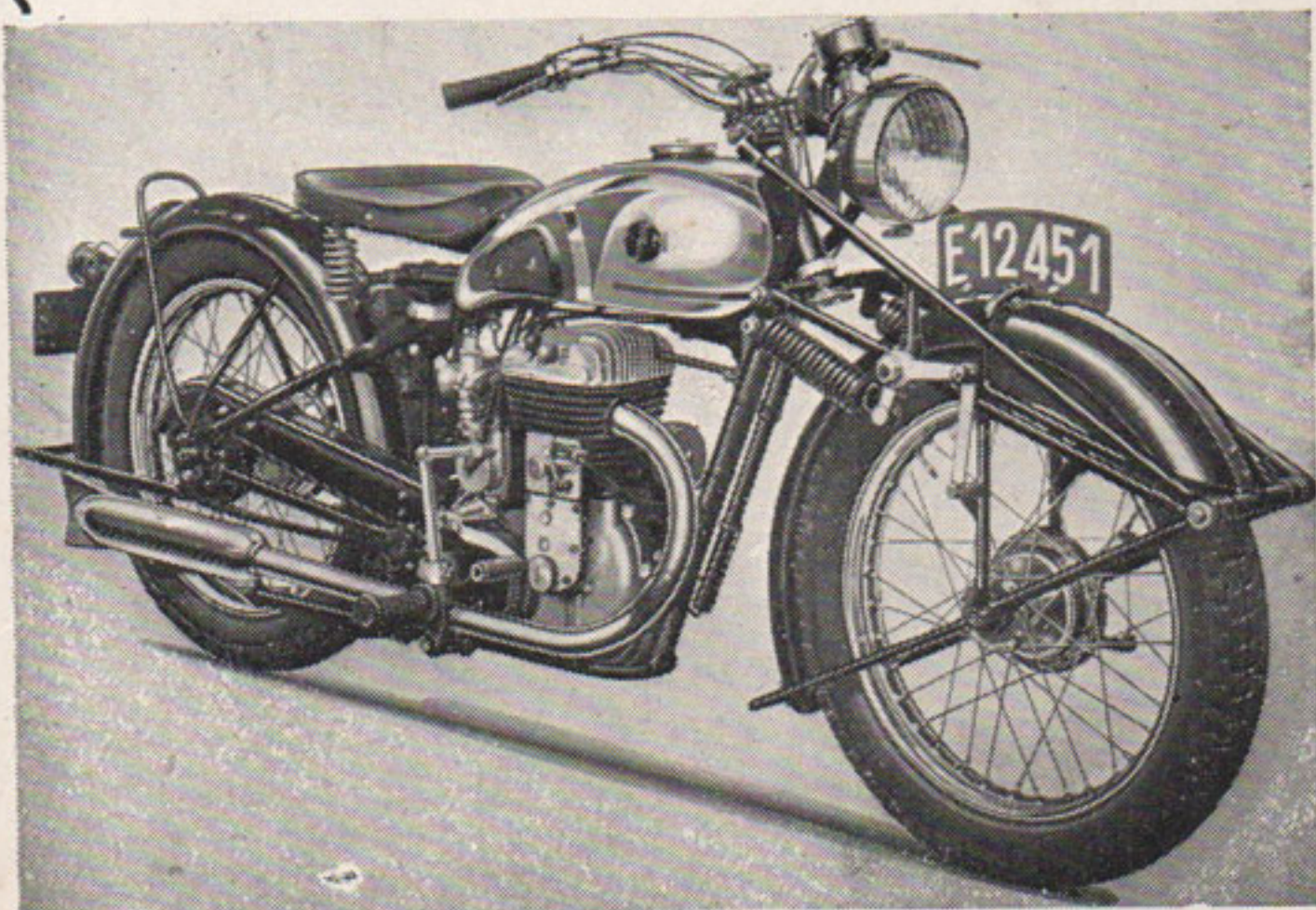
4, Rue Pierret - NEUILLY-s-SEINE

TÉL. MAI. 94-27

NOUVELLE SÉRIE M. XIII
A SUSPENSION INTÉGRALE

250 cc & 350 cc à culbuteurs

350 cc & 450 cc à soupapes latérales



L'ACCUMULATEUR
HUITRIC
MOTO

équipe les Grandes Marques

20 ANS DE SPÉCIALISATION
EN FONT LA MEILLEURE BATTERIE
DE MOTOCYCLETTES

ACCUMULATEUR
Huitric

25 & 26, RUE DES GRAVIERS - NEUILLY-s/SEINE - TÉLÉPH. MAI. 24-82
58-91

Moteurs équipés avec

CORDS

SEGMENTS MULTIPLES
EN ACIER SUÉDOIS

Economie

*en Essence et
huile assurée*

VOTRE GARAGISTE RÉNOVERA
TOUS MOTEURS AVEC

CORDS

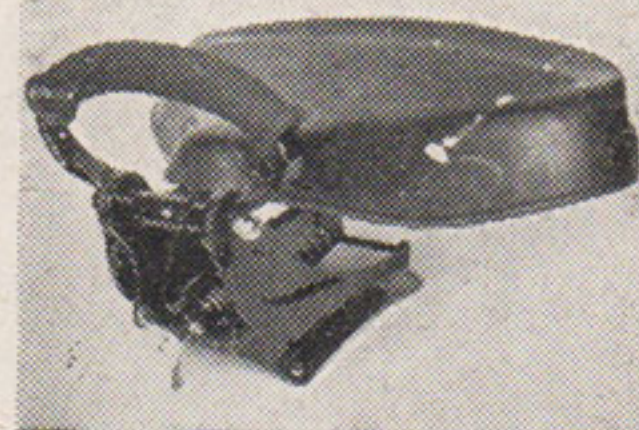
VENDUS EN BOITE D'ORIGINE
CHEZ SON GROSSISTE

CORDS MARQUE DE RENOMMÉE MONDIALE
7, RUE DES ACACIAS, PARIS. 17^e: TÉL. GAL. 92-19

SIÈGES ARRIÈRE

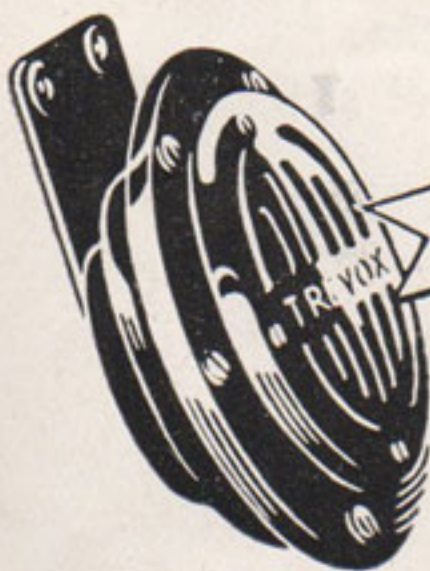
MERAT

Breveté France et Étranger



Le seul qui
proeure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)



LA QUALITÉ

QU'ON NE DISCUTE PAS...

Parmi les accessoires GURTNER, l'avertisseur
TREVOX et la bougie "SUPER-PYROLITE"
sont particulièrement appréciés des usagers.
Faire confiance à GURTNER, la marque qui
a fait ses preuves, c'est se préserver de
tous aléas.

GURTNER
PONTARLIER (Doubs).

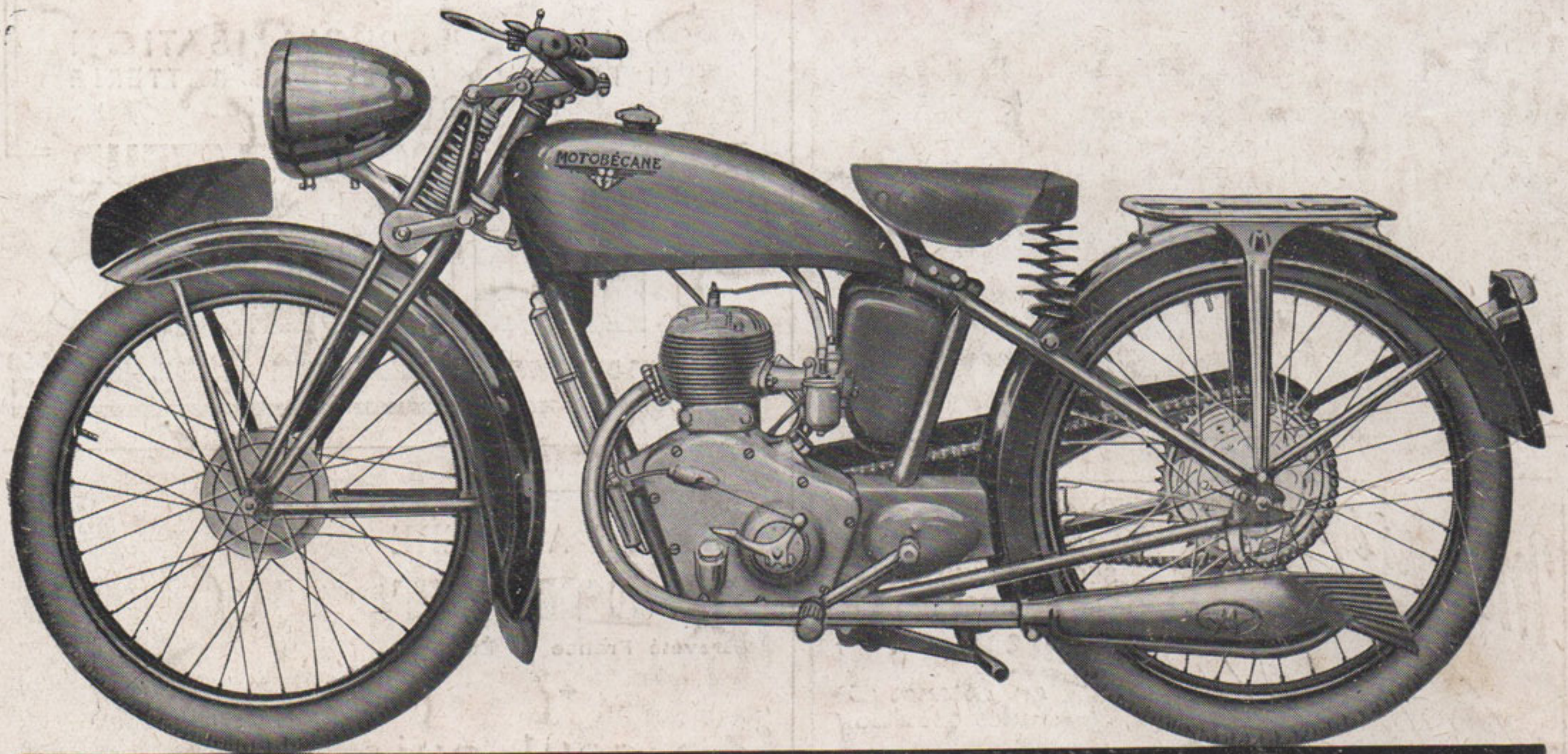


MOTOBÉCANE



VÉLOMOTEUR 125 ^{cm³}

≡ BLOC-MOTEUR 4 TEMPS ≡



MODÈLE " STANDARD LATÉRALES "

TYPE D.45-A

Graissage intégral par circulation intérieure automatique

PRIX

36.938

FRANCS

*Nov 47
D.E.*

Ateliers de la **MOTOBÉCANE**, 18, rue Lesault, PANTIN (Seine)