

2° ANNÉE N° 16
S A L O N

REVUE
MENSUELLE

OCTOBRE 1948
PRIX : 80 FRS

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS

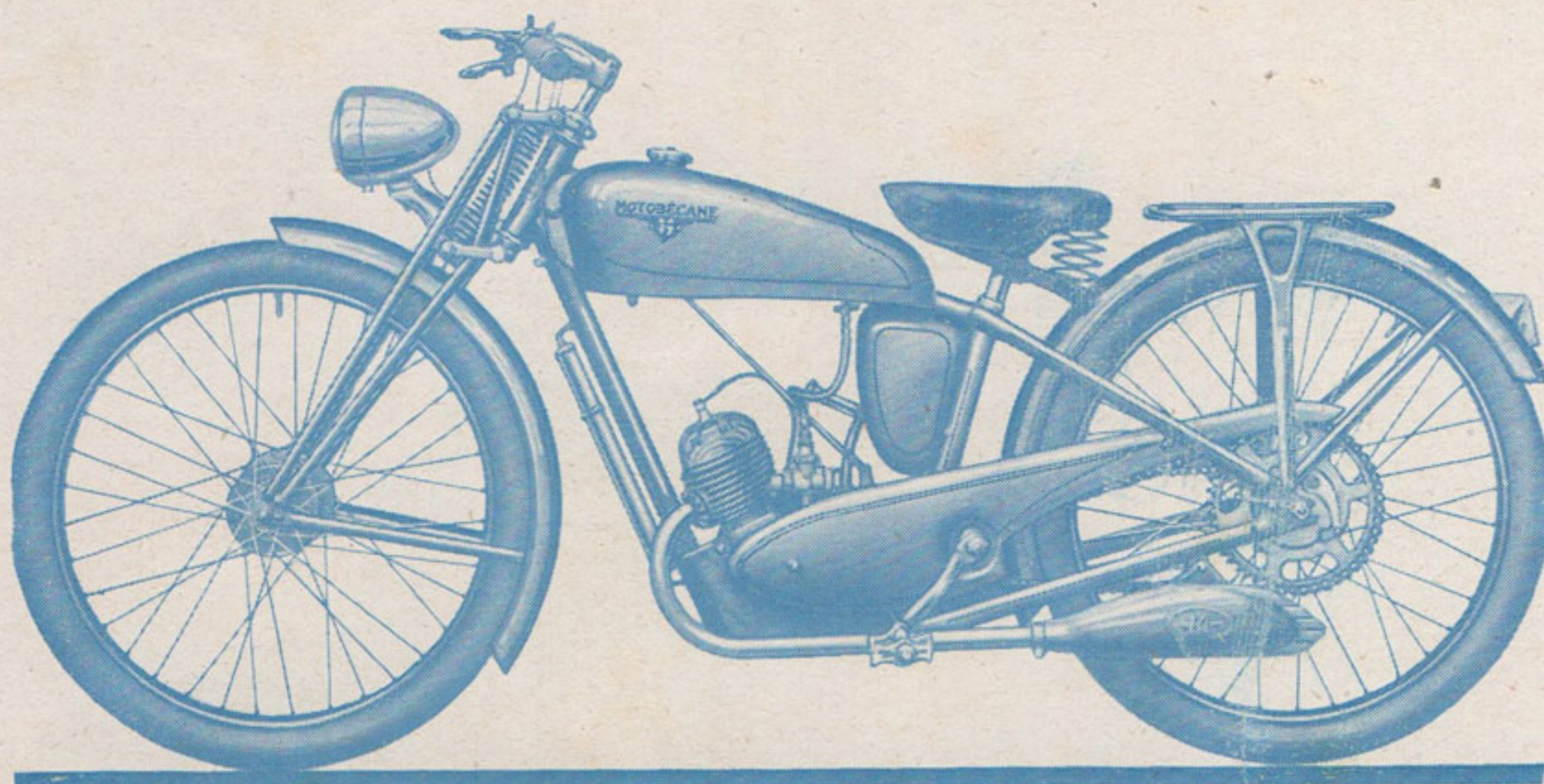




LE CYCLOMOTEUR

“ PONEY 50 ”

EST EN VENTE LIBRE



Le “ PONEY ” se conduit aisément comme une bicyclette, ne nécessite qu'un entretien minime et la grande puissance de son moteur autorise, sans pédaler, les plus durs parcours en plaine comme en montagne.

Ateliers de la **“ MOTOBÉCANE ”**, 18, Rue Lesault, 18 — PANTIN (Seine)



SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE CONSTRUCTION
DE MOTEURS D'AVIATION

150, bd Haussmann, Paris-8^e - Carnot 33-94

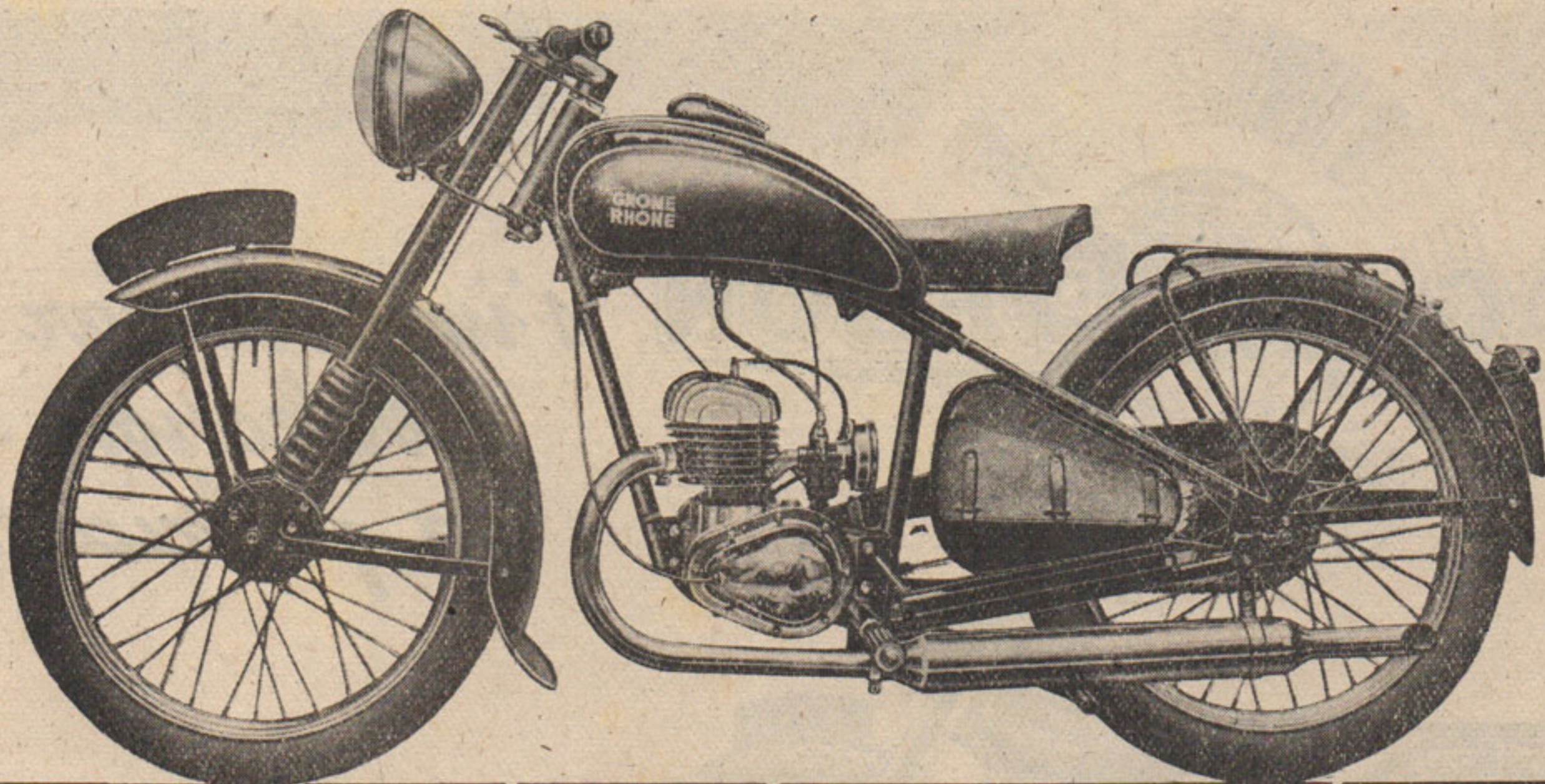
**GNOME
RHONE**

vous présente
son nouveau vélomoteur 125^{cm³}
le **R3**

Moteur 2 temps à piston plat
Bloc moteur 3 vitesses à commande à main
Vitesse en palier : **75 km.-heure**
Consommation : **2 à 5** environ aux 100 km.
Cadre en tube • Fourche télescopique
Pneumatiques : 24 x 2,375 à l'avant, 25 x 3 à l'arrière

PRIX :

Émaillé noir et chromé : **64.000 f.** - Émaillé noir sans chrome : **61.000 f.**



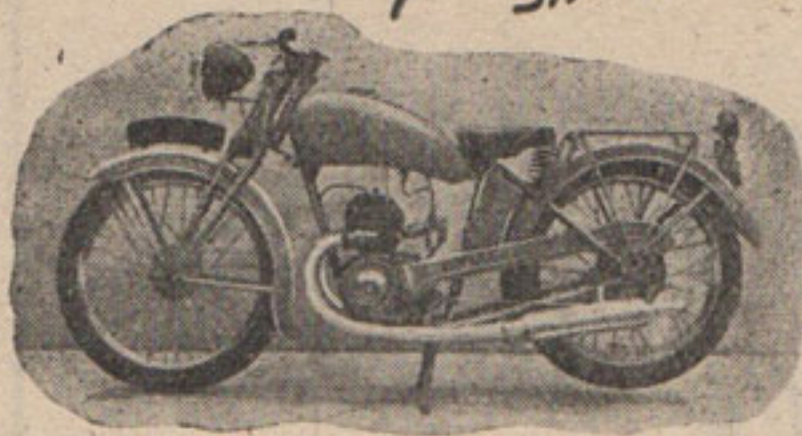
Souple - Rapide - Confortable

Service vente et magasin d'exposition : **49, Av. de la G^{de}-Armée, Paris-16^e - Kléber 90-56**

Service pièces détachées et réparations : **16, Rue Félicien-David, Paris-16^e - Auteuil 08-90**

AU SALON : STAND 6 - sous-sol B

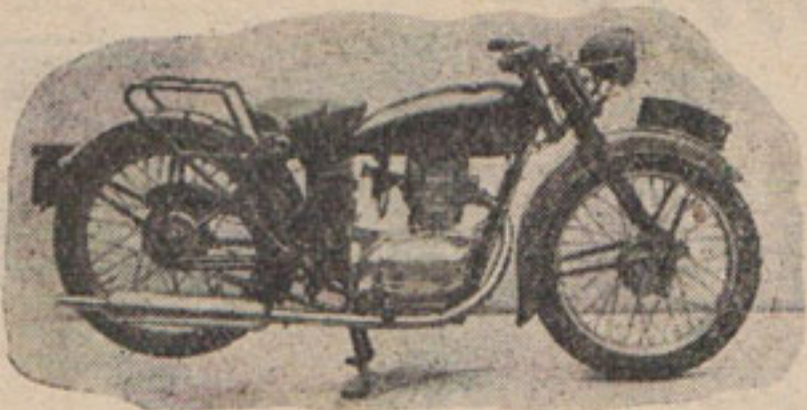
Jonghi
présente au Salon 48
STAND 20 SOUS-SOL B



125 cm³ - 2 temps - Type E
 Bloc moteur -
 3 vitesses -
 sélecteur au pied -
 cylindre chemisé -
 double échappement.

125 cm³ - 4 temps - A.C.T.
 Type D

Bloc moteur -
 4 vitesses - sélecteur
 au pied - distribution
 par pignons - arbre à
 came en tête - grais-
 sage sous pression -
 échappement simple.



Jonghi

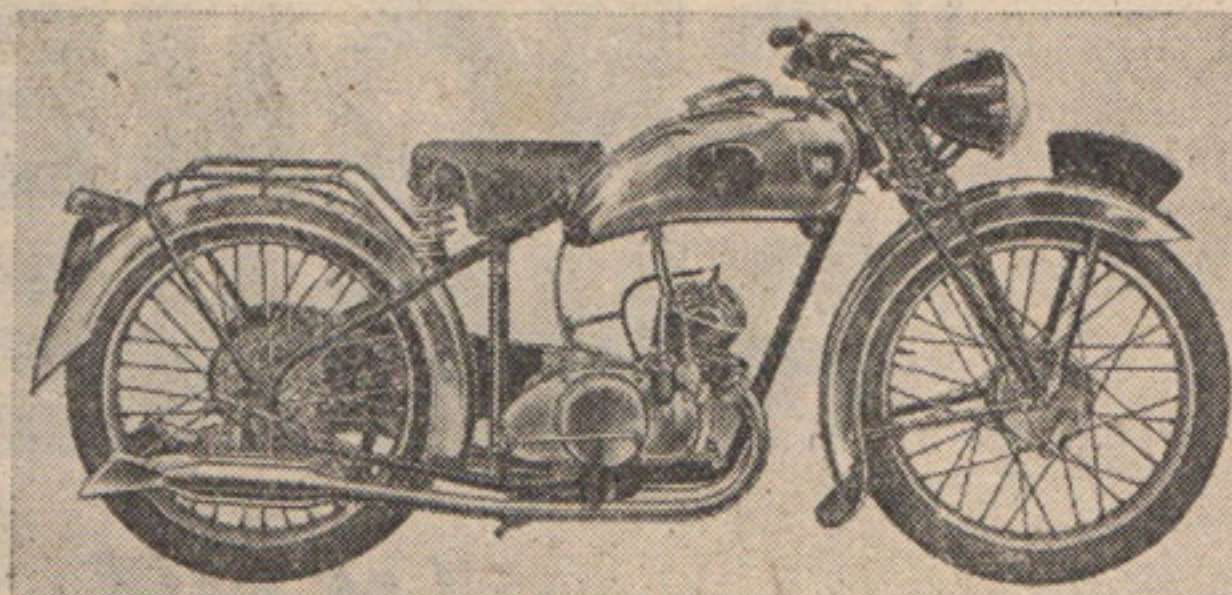
SOCIÉTÉ NOUVELLE DES MOTOCYCLETTES ET VELOMOTEURS JONGHI
 86, rue Saint-Denis - La Courneuve (Seine) - Tél. : FLAndre 10-80, 11-91

VELOMOTEURS

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



MARQUE
 DÉPOSÉE



TYPE : 125 cmc - 4 vitesses - Sélecteur au pied
 TYPE : 100 cmc - 3 vitesses

REPRISE DE LA FABRICATION DU TYPE :
SUPER-CONFORT

CES MACHINES SONT EXPOSÉES AU SALON
STAND N° 2 - ROTONDE D'ANTIN

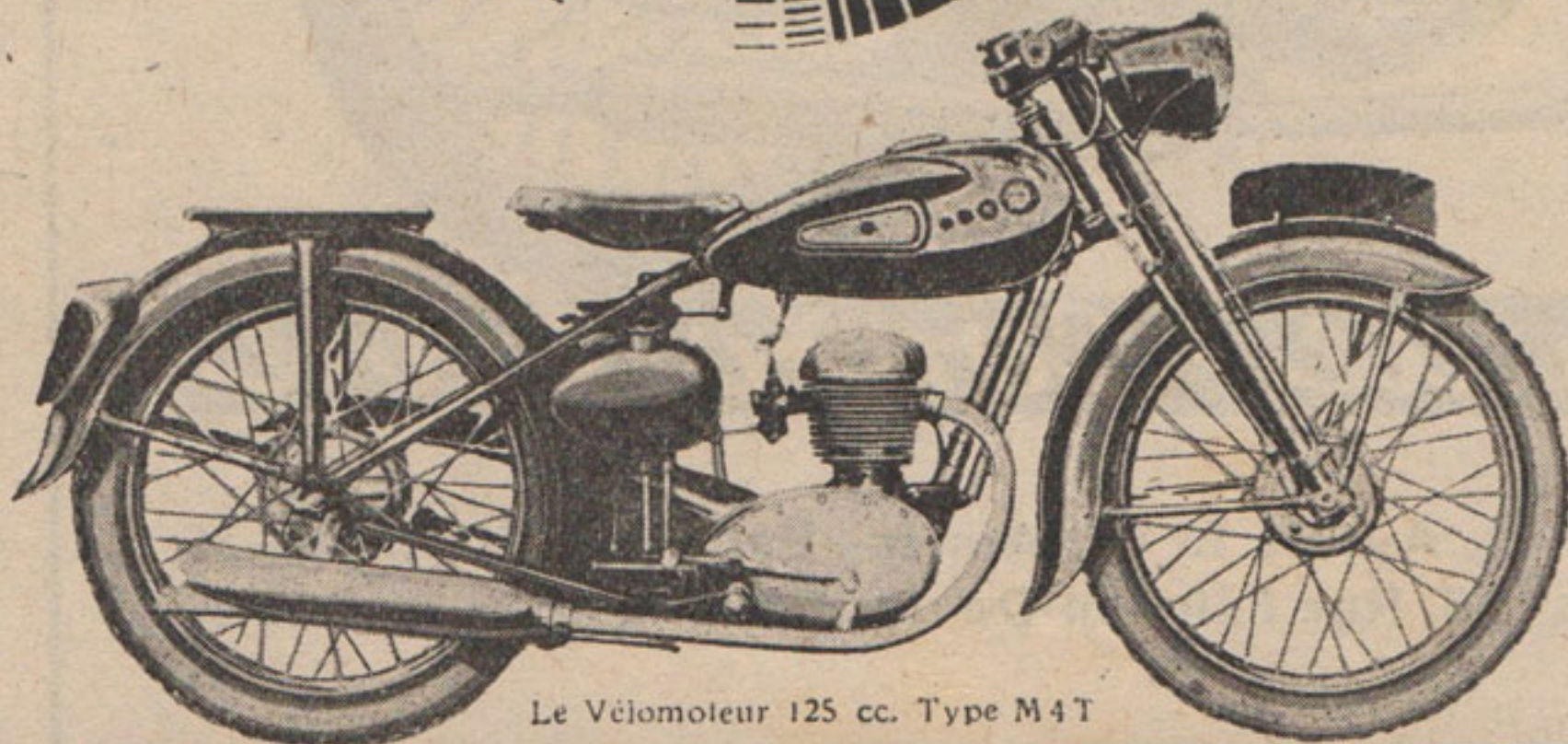
MANDILLE et ROUX, Constructeurs
 30^{bis}, Rue des Prairies - PARIS (20^e)

M.R. LA MARQUE DE QUALITÉ

MAGNAT-DEBON



*s'impose par la
 perfection de
 sa fabrication*



Le VéloMOTEUR 125 cc. Type M4T

**SALON DE PARIS
 DU CYCLE ET DE
 LA MOTO**

Stand 20 - Sous-sol A

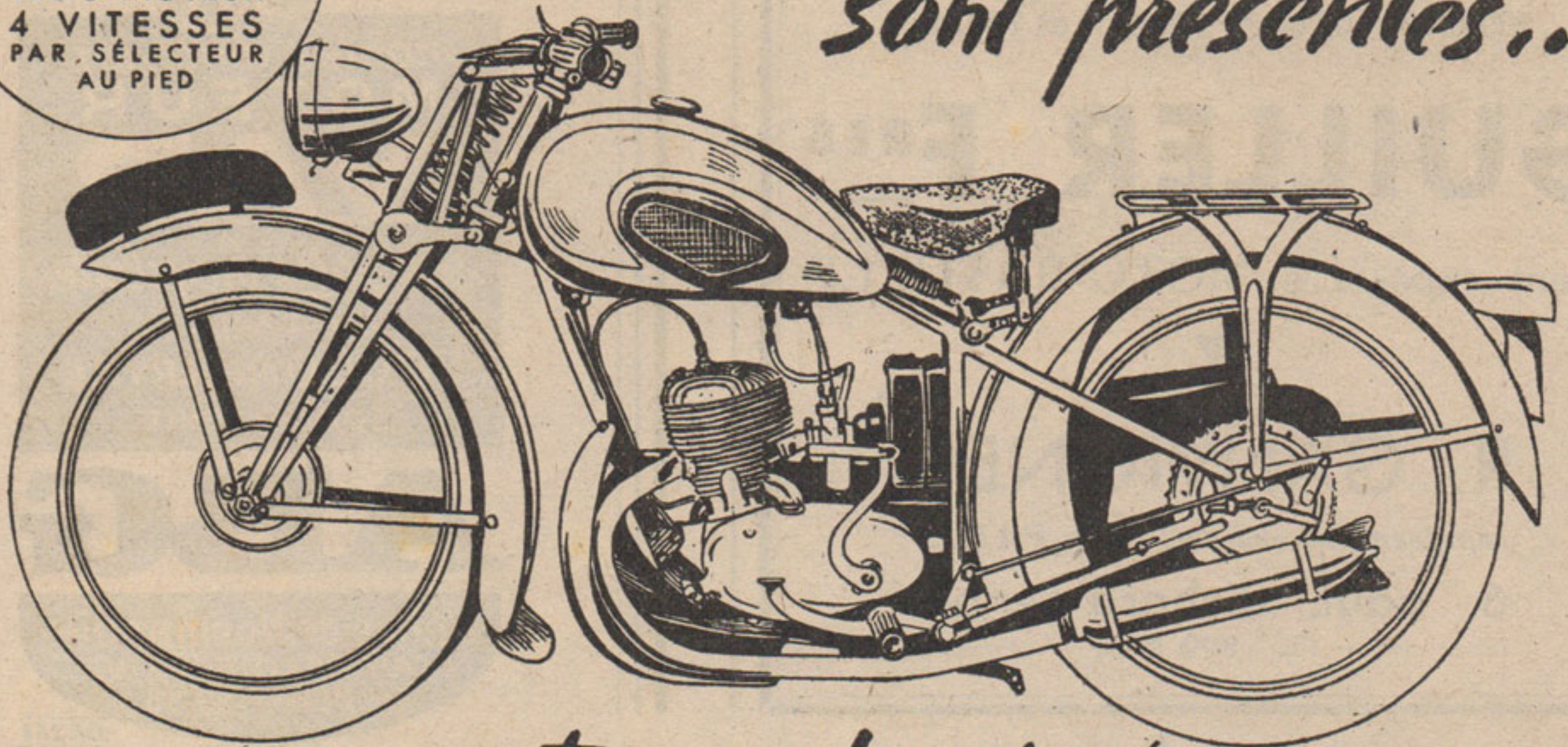
MAGNAT-DEBON, 51^{bis}, Boulevard Thiers - DIJON

Les Nouveaux VéloMOTEURS[★]

"GRIFFON"

sont présentés...

MODÈLE
"556"
125 CM³ 2 TEMPS
BLOC-MOTEUR
4 VITESSES
PAR SÉLECTEUR
AU PIED



— et vendus par —

Georges MONNERET

76 fois Recordman du Monde — 6 fois Champion de France

AGENT DES GRANDES MARQUES

*Avant de fixer votre choix
venez essayer ces nouveaux modèles*

AVEC

G. MONNERET

★ Livrables
très rapidement

106, AV^E ARISTIDE-BRIAND
MONTROUGE (SEINE)

PAS DE STAND AU SALON 1948

LES
VÉLOMOTEURS
et
MOTOS LÉGÈRES

100 cm³ - 108 cm³ - 125 cm³ et 150 cm³

GUILLER FRES

seront exposés à MOTO-BASTILLE



R. GANVIGNES

représentant exclusif pour PARIS

6, boul. Richard-Lenoir

TÉL. : ROQ. 29-28

*Pourquoi?
pédaler?*



montez donc un
MOTEUR
YAP

*sur votre bicyclette
tandem...*

50.000 en SERVICE
3000 AGENTS

ABG

22, Rue de Normandie
COURBEVOIE (SEINE)
Tél. DÉFENSE 29-55

OCERP

AU SALON DU CYCLE (Sous-sol C - Stand 5)

ALCYON

expose ses différents modèles de vélos-moteur :

125 C.M.3	N° 18 <i>ter</i>	(2 temps)	3 vitesses, boîte séparée.
125 C.M.3	N° 20	(2 temps)	4 vitesses, bloc-moteur.
125 C.M.3	N° 21	(4 temps)	4 vitesses - moteur culbuté - sélecteur.
38 C.M.3	N° 22	(4 temps)	Cycloto -- Bicyclette mixte à moteur auxiliaire.

———— **AGENCES** ————

T.E.B.

81, Avenue de la Grande-Armée
PARIS (16^e)

T.E.B.

31, Avenue de la République
PARIS (11^e)

AGENTS PARTOUT

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

VÉLOMOTEUR SPÉCIAL RENFORCÉ



Moteur AMC 4 temps 125 cmc

FOURCHE TÉLESCOPIQUE
DIRECTION AUTO-STABLE
CADRE INDÉFORMABLE

G. I. M. A.

24, Av. Pasteur - CHAMAILLIÈRES (P.-de-D.)

SALON DE L'AUTO : Stand 17, Sous-sol B

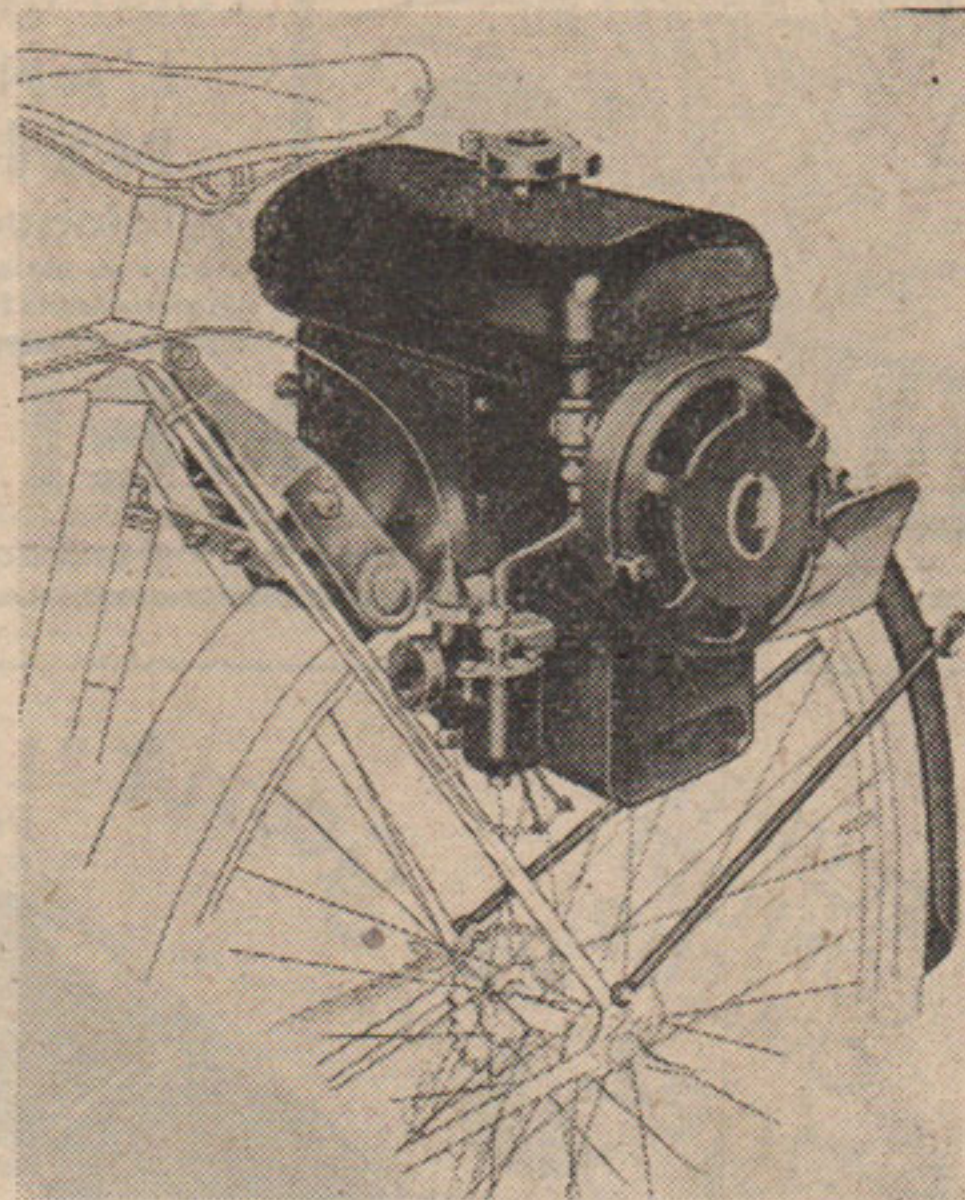
UNE CONCEPTION FRANÇAISE

SIMPLE
ROBUSTE
LÉGER
PUISSANT
VENTILÉ

...

MONTAGE
INSTANTANÉ
SUR TOUS
VÉLOS

...



MOTEURS CYCLEX

26, Rue Bayard - PARIS (VIII^e)

TÉLÉPHONE : ÉLYSÉES 87-35

SALON DE L'AUTO : Rez-de-Chaussée - Salle M - Stand 5

BERNARDET SIDE CARS FRÈRES

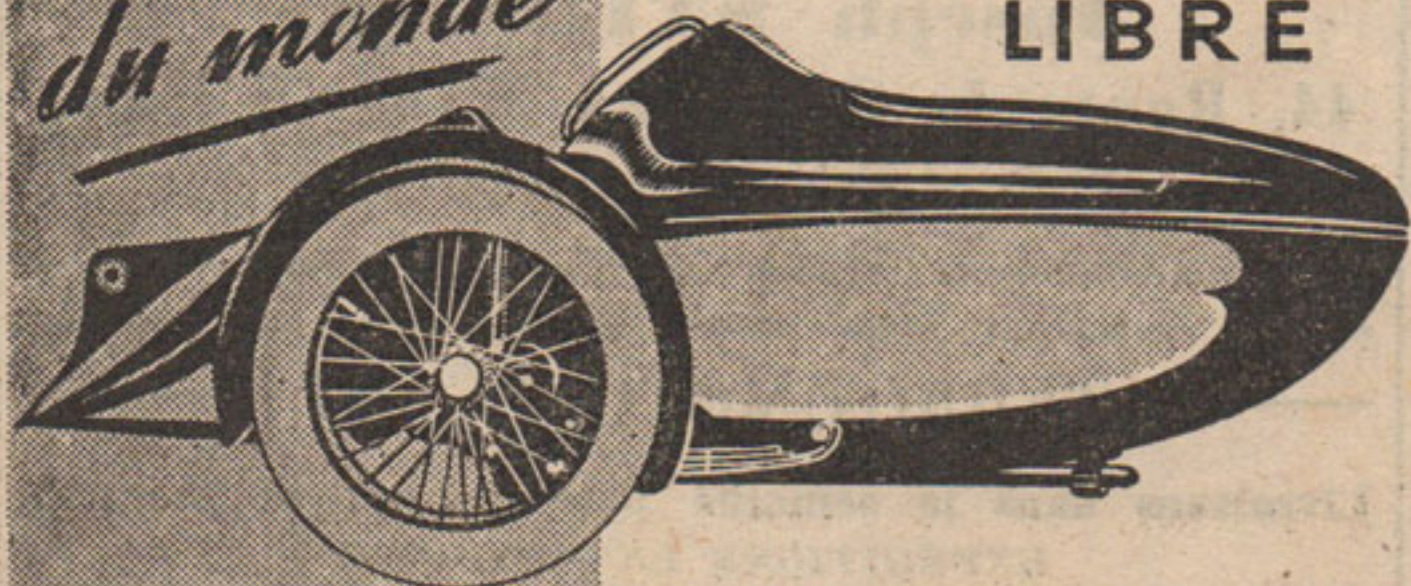
22

RECORDS

du monde

*grand routier
grand sport*

VENTE
LIBRE



LES SCOOTERS

ET

SIDE-CARS

BERNARDET

SONT EXPOSÉS

AU SALON

SOUS-SOL C — STAND 3

FIX-MASSEAU



Votre Véломoteur
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

ANTIVOL
S^{TE} **NEIMAN**

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

SÉCURITÉ
CONFORT
CHALEUR.



PRODUCTION **AMFD**

EN VENTE CHEZ LES BONS SPÉCIALISTES DE LA MOTO

avec son isolant
MYTRAM
à haute teneur en alumine
SURCLASSE PARTOUT
LES MEILLEURES TECHNIQUES
adopté par l'Aéronautique
militaire

EYQUEM

50 ANNÉES D'EXPÉRIENCE... DE SUCCÈS

191-195 B^P PÉREIRE . PARIS . TÉL. ETO. 15-60.4 LIGNES.

SALON DE L'AUTO : STAND 197, BALCON Z

irrenversable

ACCU SEC INSULFATABLE
DARY
MOTO

40 RUE VICTOR-HUGO · COURBEVOIE · SEINE · DÉF. 23-37

ROBERT KIÉNÉ

les meilleures
marques de
SIDE-CAR,
toutes
PIÈCES DÉTACHÉES
Françaises et Étrangères
ACCESSOIRES
Pour Motocyclettes

BILLANCOURT 73 QUAI DU POINT DU JOUR
MOL: 21-26

N'attendez plus !!!

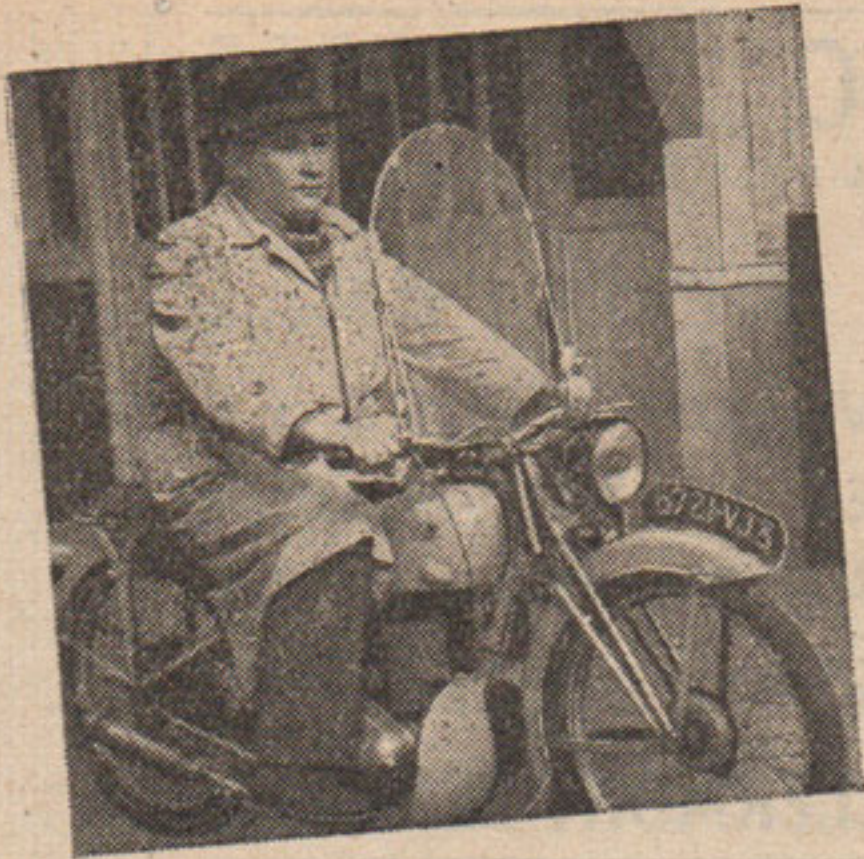
Joseph STIGNANI
44, Route de Gonesse - STAINS (Seine)
-:- -:- Téléphone : 98 à Stains -:- -:-

Fera immédiatement l'ECHANGE STANDARD des embiellages
et des réalésages (avec pistons Borgo) pour tous modèles

TERROT-MOTOBÉCANE

Livraisons dans la semaine pour les autres marques
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

Tarif syndical, remise aux mécaniciens patentés



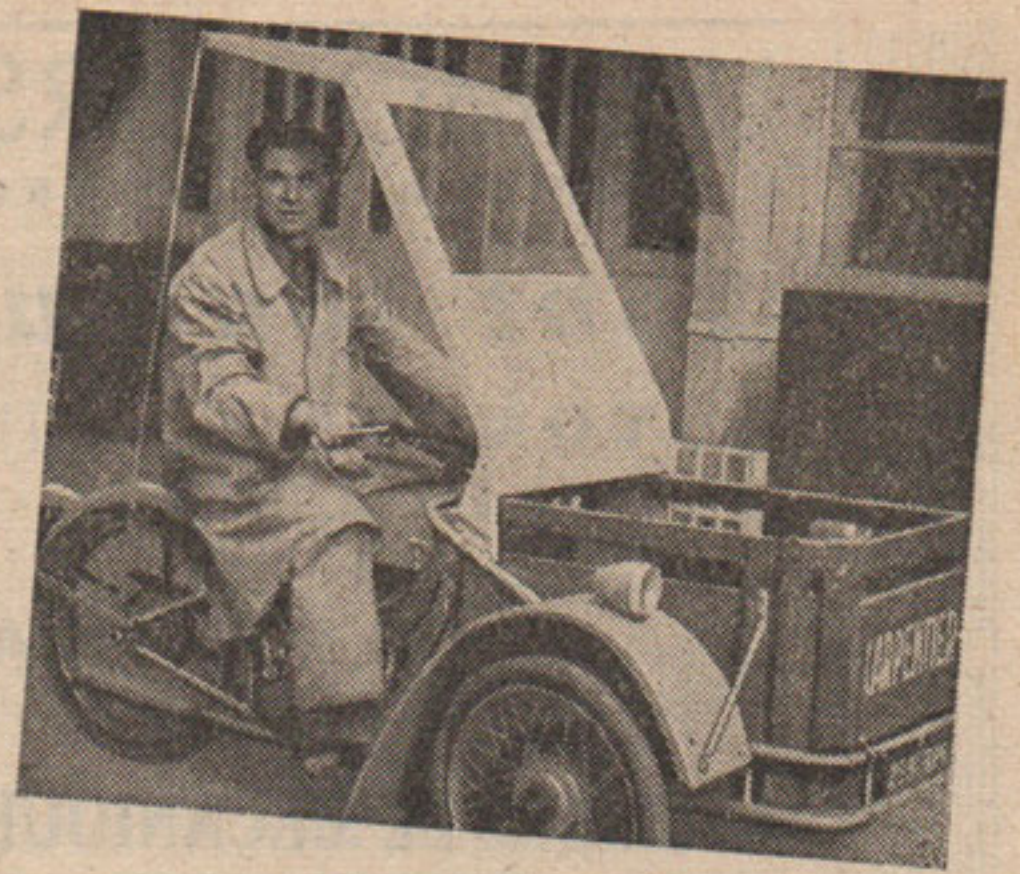
PARE-BRISE

CARPENTIER

Modèle standard en rhodoïd
Modèle LUXE en plexiglass avec essuie-glace

Dépôt : **MOTO-BASTILLE**
6, Boulevard Richard-Lenoir -- PARIS

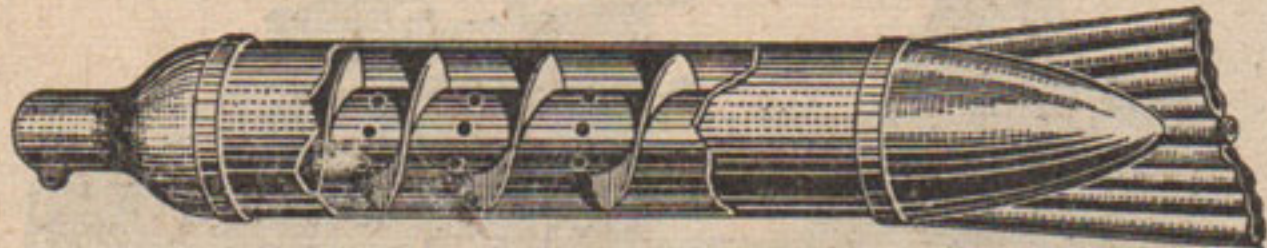
Remise habituelle aux Agents de Cycles et Motos



SILENCIEUX WILMAN

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

SILENCE PARFAIT sans diminution de puissance

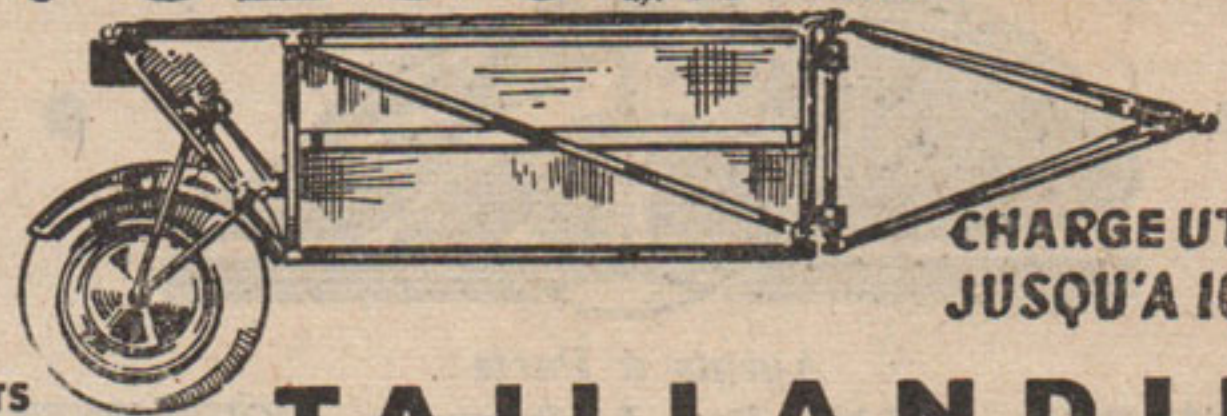


A spirale démontable pour NETTOYAGE
adaptable à toutes motos FRANÇAISES
ANGLAISES et ALLEMANDES 2 et 4 temps

3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)
Salon de l'Auto : stand 32, salle R

Le problème des bagages est résolu
PAR LA REMORQUE

FULGUR-M-100

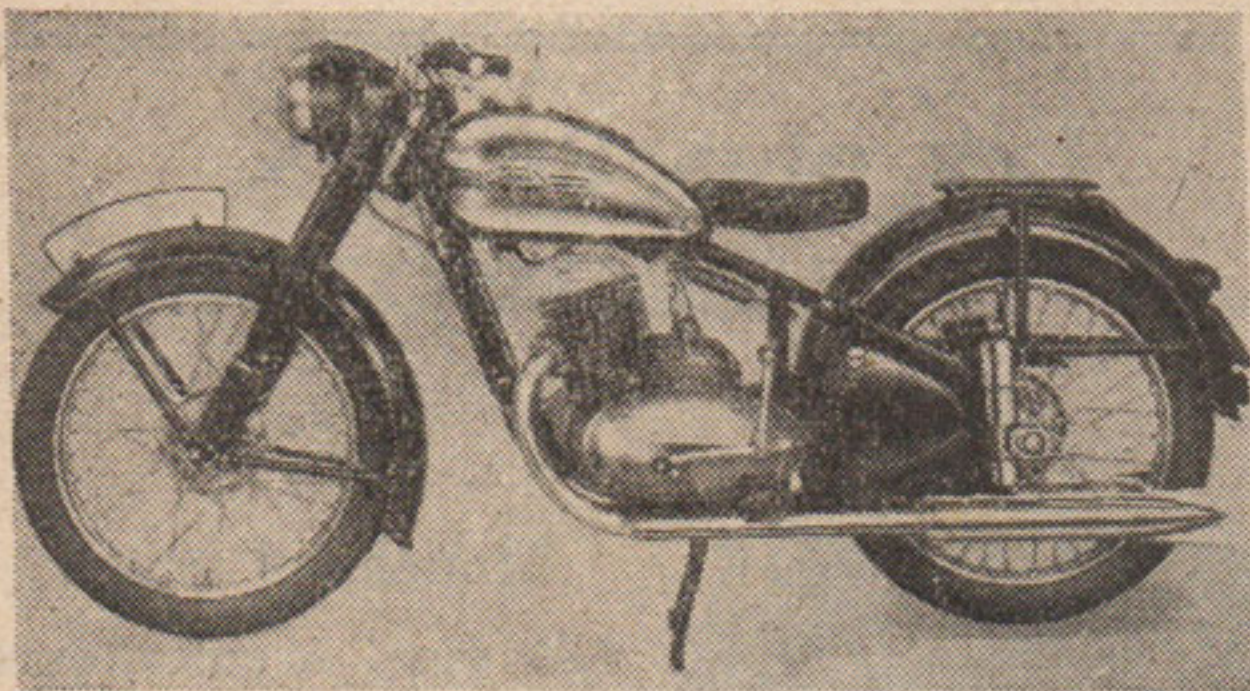


CHARGE UTILE
JUSQU'À 100^{KG}

E^{TS}

TAILLANDIER

61, RUE DE PRÉVOYANCE - VINCENNES (SEINE)



JAWA 125 cmc

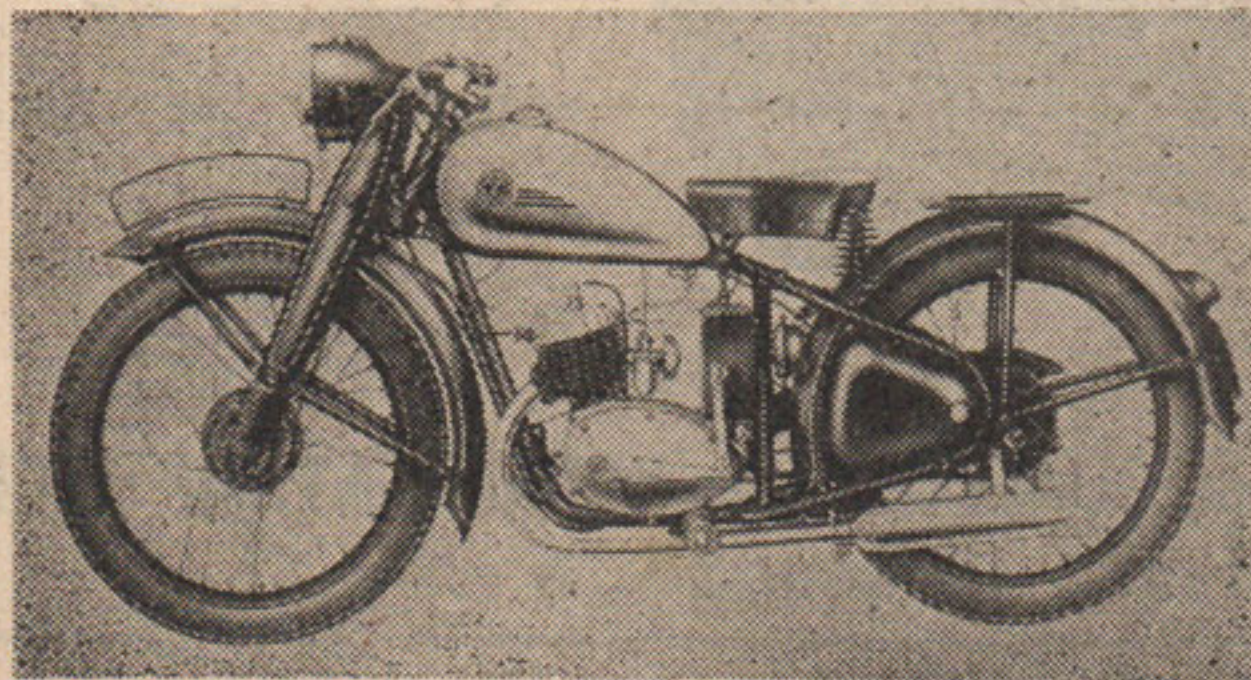
Fourche avant télescopique

Suspension arrière

Changement de vitesse par sélecteur

Vitesse : 100 km. heure

Consommation : 3 litres aux 100 km.



CZ 125 cmc

Fourche avant emboutie

Silencieux réglable à la main

Vitesse : 80 km. heure

Distributeur pour la France : **É^{ts} POCH**, 127, Av. de Neuilly, **NEUILLY-s-SEINE**

STAND N° 10 — SOUS-SOL C

Téléphone : SABLons 61-70

LES MOTEURS A.M.C. 125 et 150 ^{CM³} **BREVETS**
4 TEMPS A CULBUTEURS - 4 VITESSES - SÉLECTEUR AU PIED **CHARTOIRE**

Sont toujours à l'avant du progrès...

AUTOMOTO
G U I L L E R
G I M A
N E W - M A P
R A D I O R

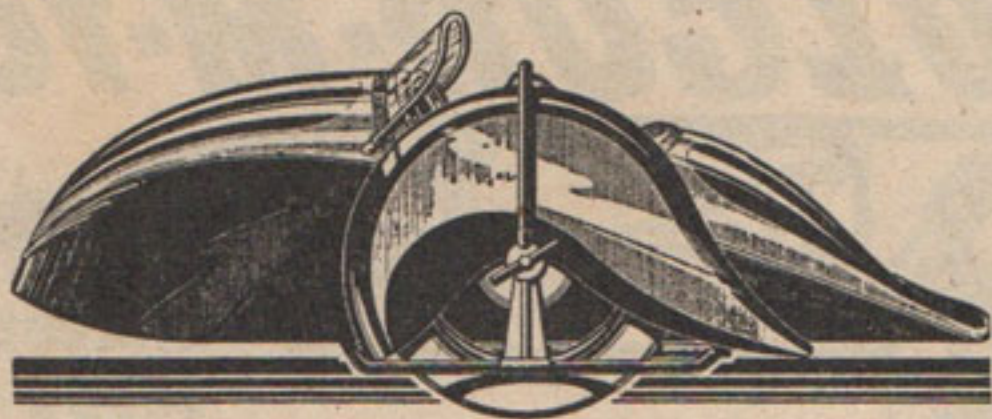
ÉQUIPENT LEURS VÉLOMOTEURS ET
 MOTOS LÉGÈRES AVEC CE MERVEILLEUX
 RACER DE RÉPUTATION MONDIALE

Construit par les

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE 9, R. AGRIPPA-D'AUBIGNÉ **CLERMONT-FERRAND**
 TÉLÉPHONE : 46-20 - 46-21

ELEGANCE • SECURITE • CONFORT

Une seule " **BUFLIER** " 31, Cours Emile-Zola
MARQUE **VILLEURBANNE**

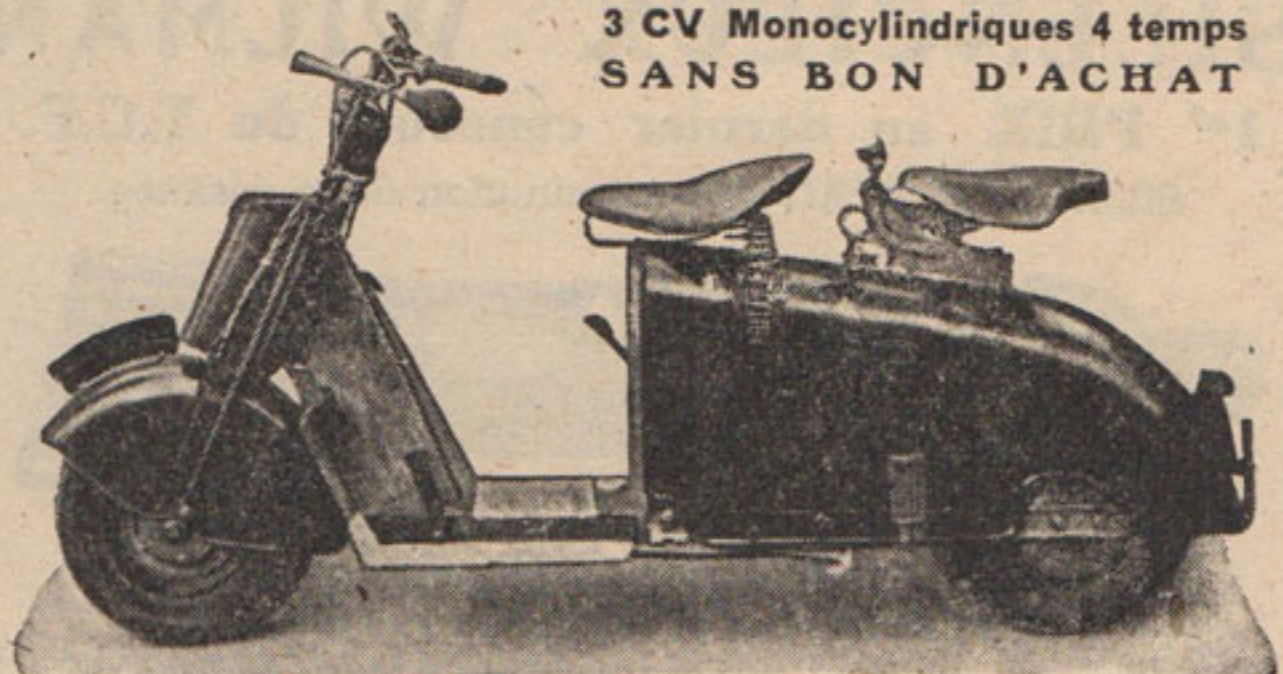


Agents à Paris

DESPREZ, 187 bis, Rue A. Sylvestre, **COURBEVOIE**
BAZIN, 15, Rue Pasteur, **PUTEAUX** ○ ○ ○ ○

CUSHMAN MOTO-SCOOTER

3 CV Monocylindriques 4 temps
SANS BON D'ACHAT



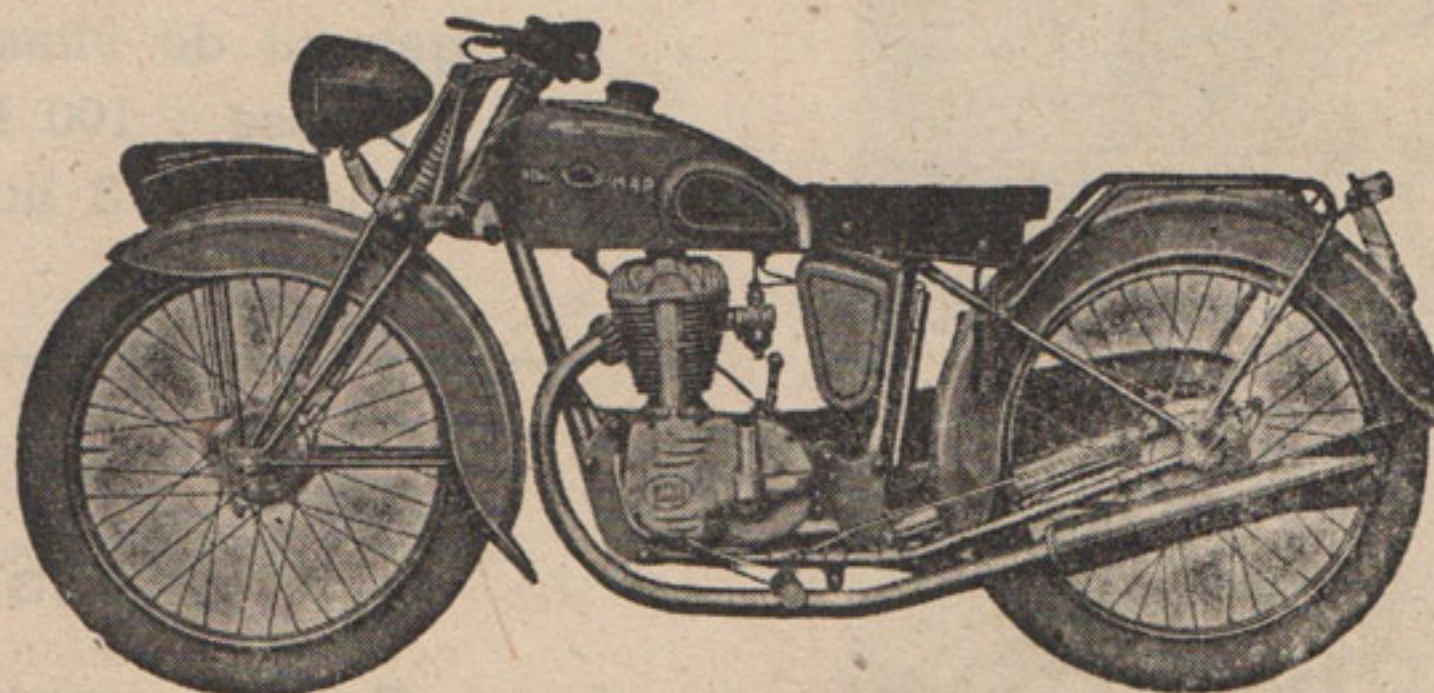
LE MATÉRIEL MOTORISÉ DE QUALITÉ
 54, Avenue du Capitaine Glarner - **SAINT-OUEN** - Tél. : CLI. 09-21

NEW-MAP

"La Motocyclette de grand luxe"

Les plus BEAUX
VÉLOMOTEURS

Modèles 2 temps
 125 cmc.
 3 et 4 vitesses
 Sélecteur au pied



Modèles 4 temps
 125 cmc. à culbuteurs
 Suspension AR
 réglable et brevetée

3 SUPÉRIORITÉS
 INCONTESTÉES

Une **CONSTRUCTION SOIGNÉE** - Des **MOTEURS de QUALITÉ** - Une **PRÉSENTATION RACÉE**

SALON DE L'AUTOMOBILE - STAND 4 - SOUS-SOL B

Motocyclettes NEW-MAP

Bureaux et Usines

122-124, Avenue Lacassagne - **LYON** (Rhône)

PARIS - 30, Rue de Charenton

BORDEAUX - 63, Rue de Bègles

ALGER - 1, Rue du 4 Septembre

CYCLES
MOTOS & VÉLOMOTEURS

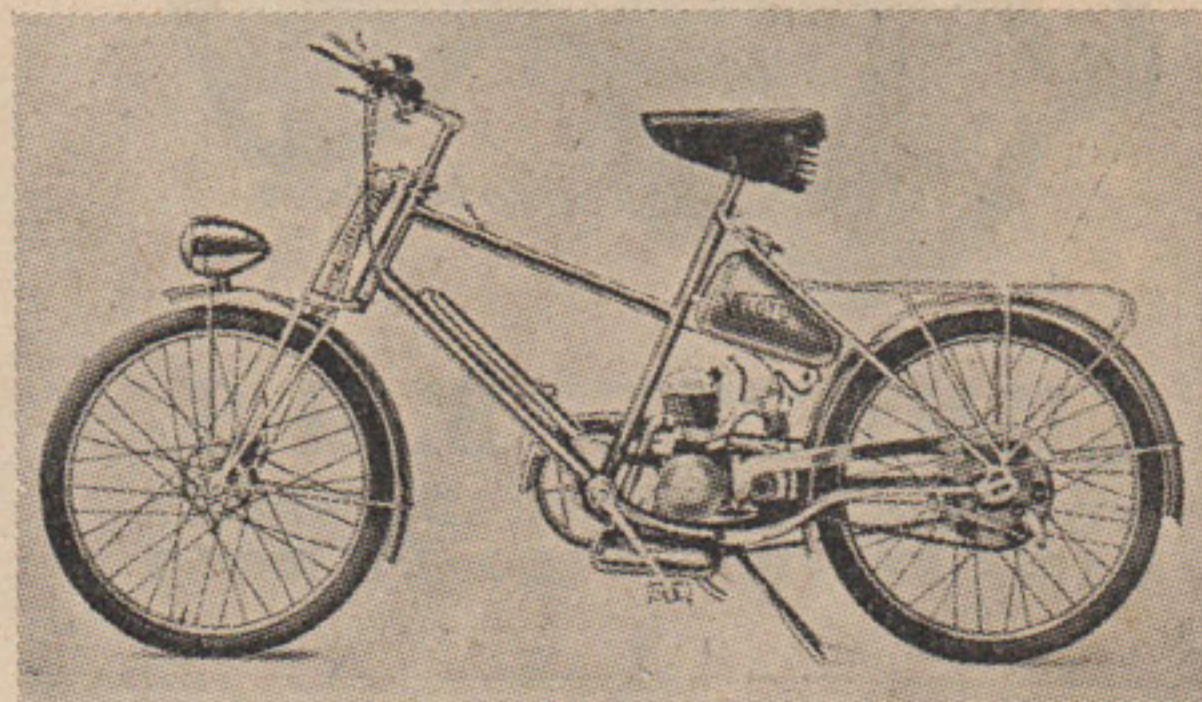
RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme
CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

VELOTO

LE VÉLO A MOTEUR IDÉAL



MOTEUR A 2 TEMPS — 50 CMC DE CYLINDRÉE
DEUX VITESSES SILENCIEUSES
VOLANT MAGNÉTIQUE "NOVI"
POIDS : 28 KGS — VITESSE : 60 KM./HEURE
CONSOMMATION : 1 L. 1/4 AUX 100 KM.
PNEUS SPÉCIAUX RENFORCÉS BALLON 550

LÉGÈRE - RAPIDE - SOUPLE - RÉSISTANTE

Établissements VELOTO

6, Rue de Richemont - 59, Rue de Domrémy - PARIS-13^e
Tél. : GOB 06-06

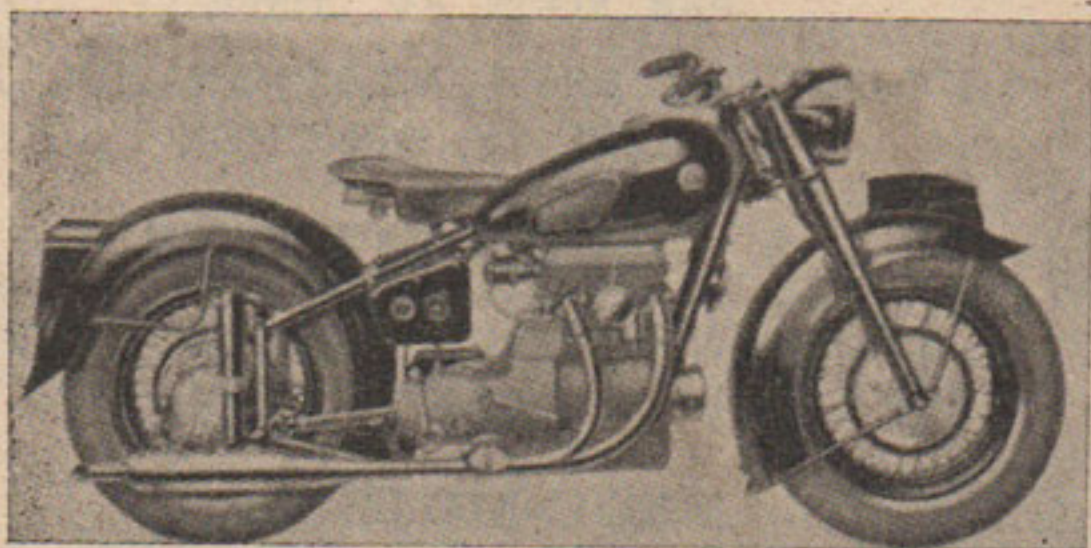
Salle d'Exposition : 120, Champs-Élysées, PARIS - Tél. : ÉLY 31-53

La Société MOVÉA

importateur exclusif pour la France des marques

B.S.A. - SUNBEAM NEW - HUDSON

Présente au STAND 14 - Sous-sol E
les derniers modèles B.S.A. et SUNBEAM

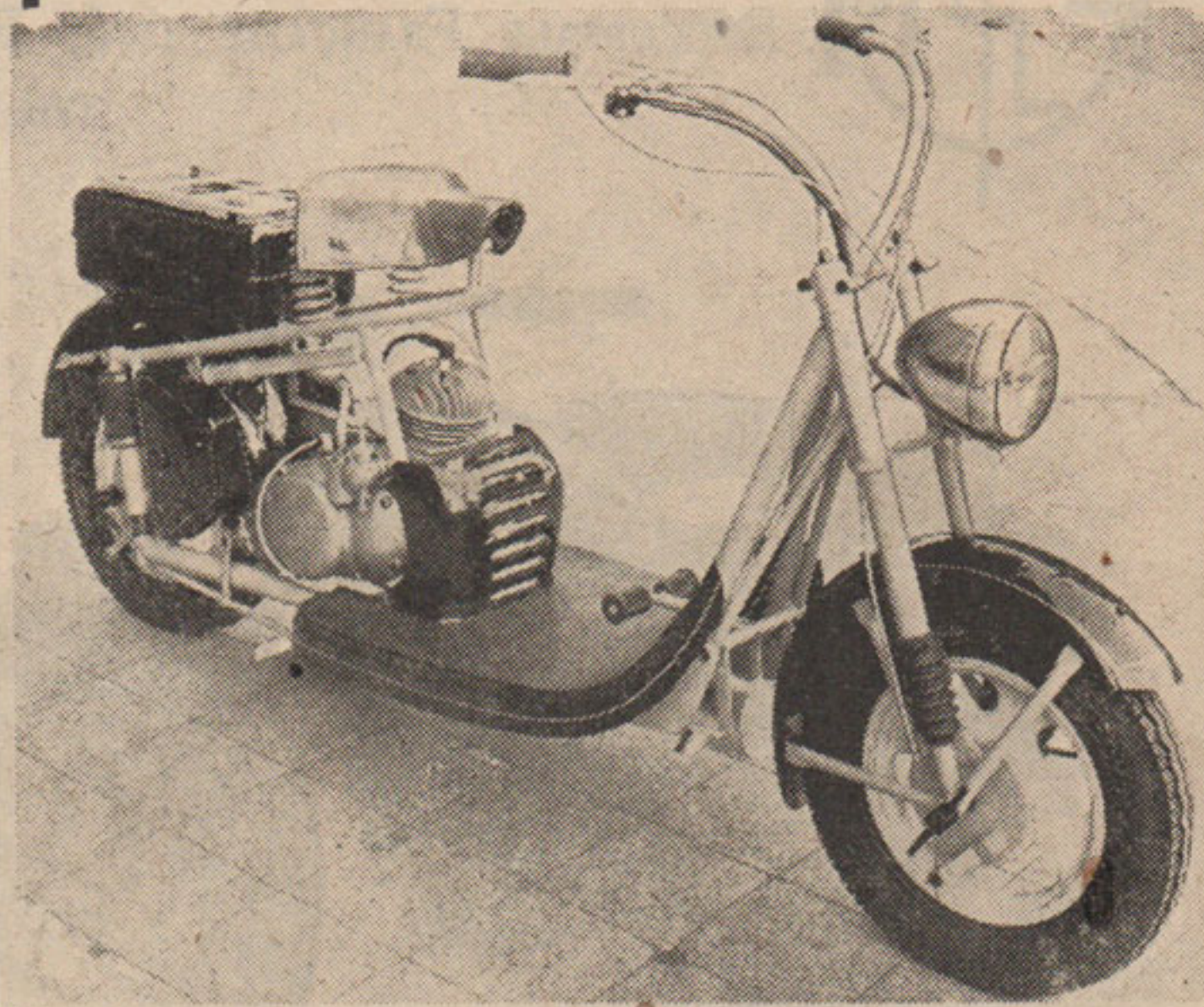


DIRECTION ET MAGASINS :

25, rue Duret - PARIS (XVI^e)

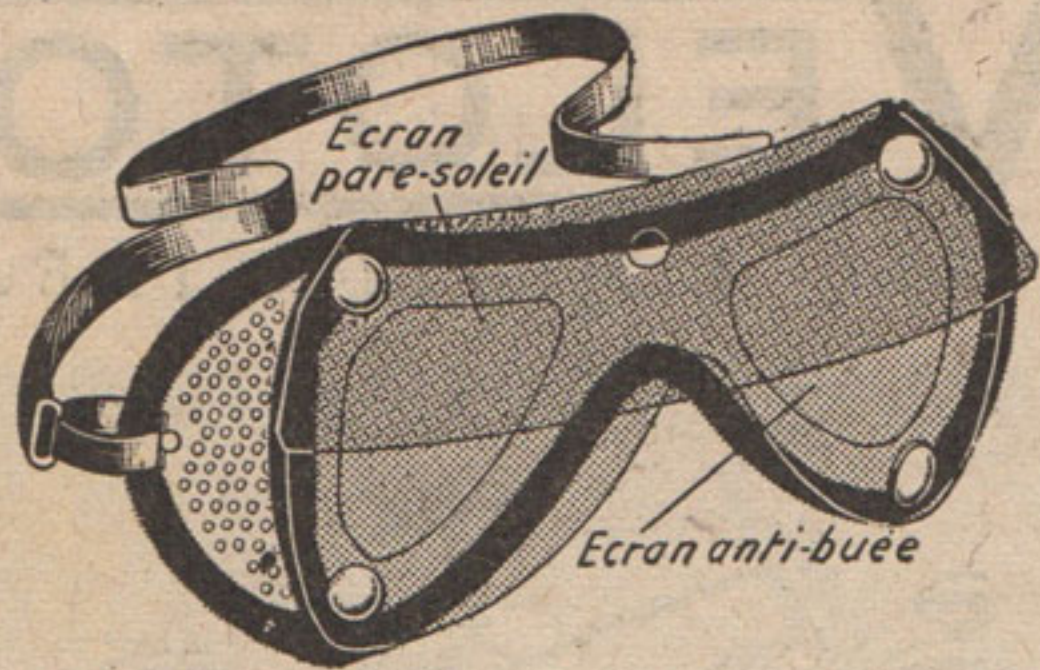
L'A.G.F. Le premier scooter français

EN VENTE LIBRE



42, Rue Hoche, COLOMBES (Seine)

LIVRAISON RAPIDE



LUNETTE B. II S.

NOUVELLE LUNETTE DE SPORT
PARFAITE POUR VELO ET MOTO

LÉGÈRE - CONFORTABLE
CHAMP DE VISIBILITÉ 100 %
ANTI-BUÉE - A PARE SOLEIL

Nouvelle formule de construction protégeant
PAR TOUS LES TEMPS, A TOUTES LES VITESSES

Échantillon sur demande à la Fabrique

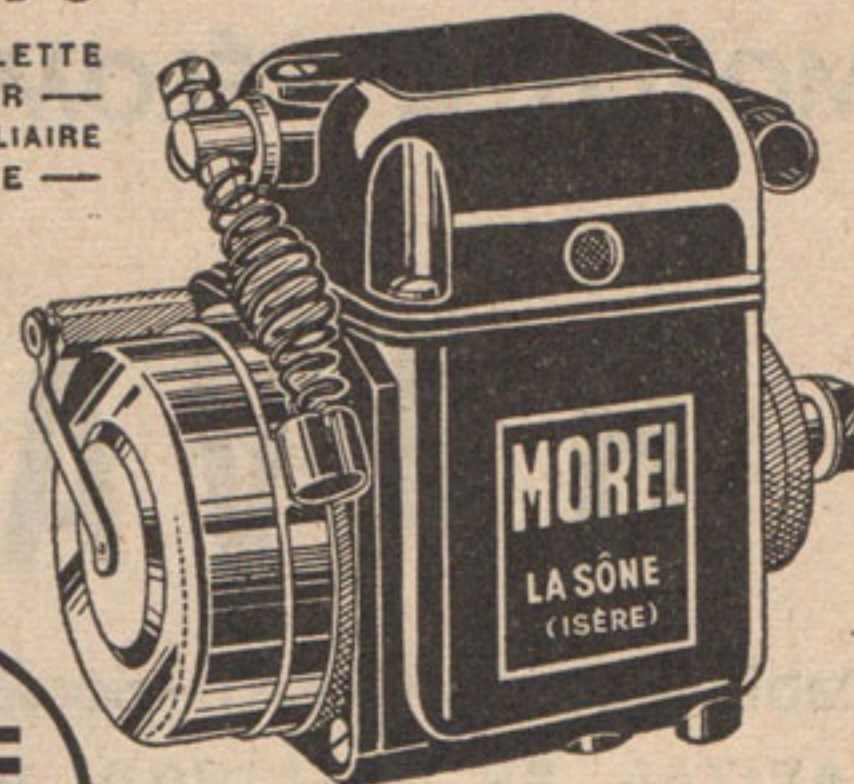
H. GRAND-CHAVIN-LAMY

:- :- :- LES ROUSSES (JURA) :- :- :-

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

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



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES :

LA SONE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISÈRE) TEL. 19

AGENCE A PARIS : 49^{bis}, AV. HOCHÉ - TÉL. WAGRAM 65.23 ET 65.24

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

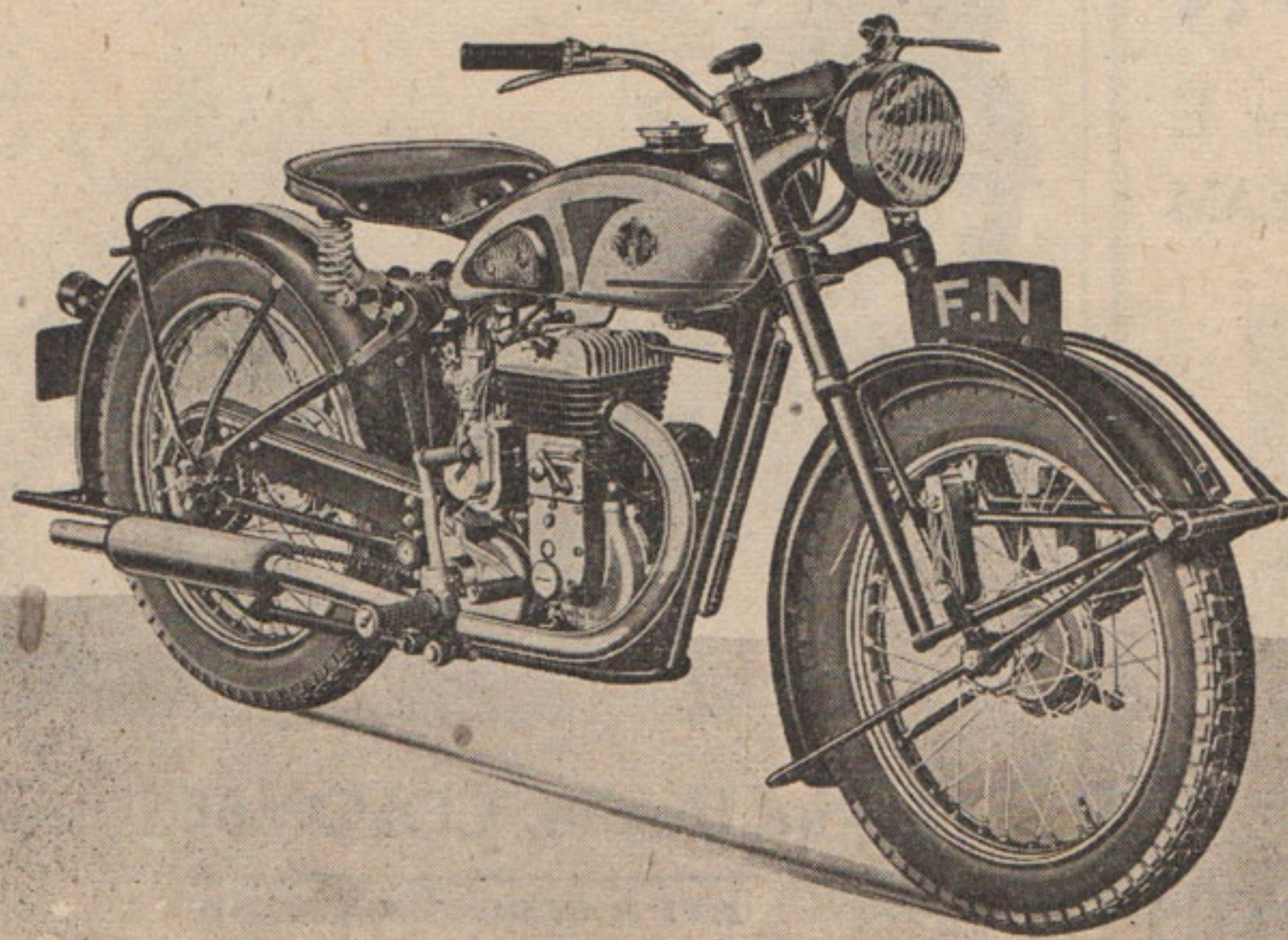
Matières plastiques - Ebonites - Rivets



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL

SUCCURSALE FRANÇAISE : 4, Rue Pierret - NEUILLY-SUR-SEINE

TÉLÉPHONE : MAILLOT 94-27



NOUVELLES SÉRIES M. 13 1949

A SUSPENSION INTÉGRALE AV. & AR.
PAR ANNEAUX NEIMAN

CONFORT ET SÉCURITÉ ABSOLUS
PAR ROUE AV. TIRÉE

NOUVELLE PRÉSENTATION DE LA
FOURCHE DE DIRECTION

4 COMPOSITIONS

250 cm³ et 350 cm³ A CULBUTEURS
350 cm³ et 450 cm³ LATÉRALES :: ::

BLOC-MOTEURS

4 TEMPS, 4 VITESSES A SÉLECTEUR

GRAND-PALAIS

SOUS-SOL A :- :- :- STAND 4

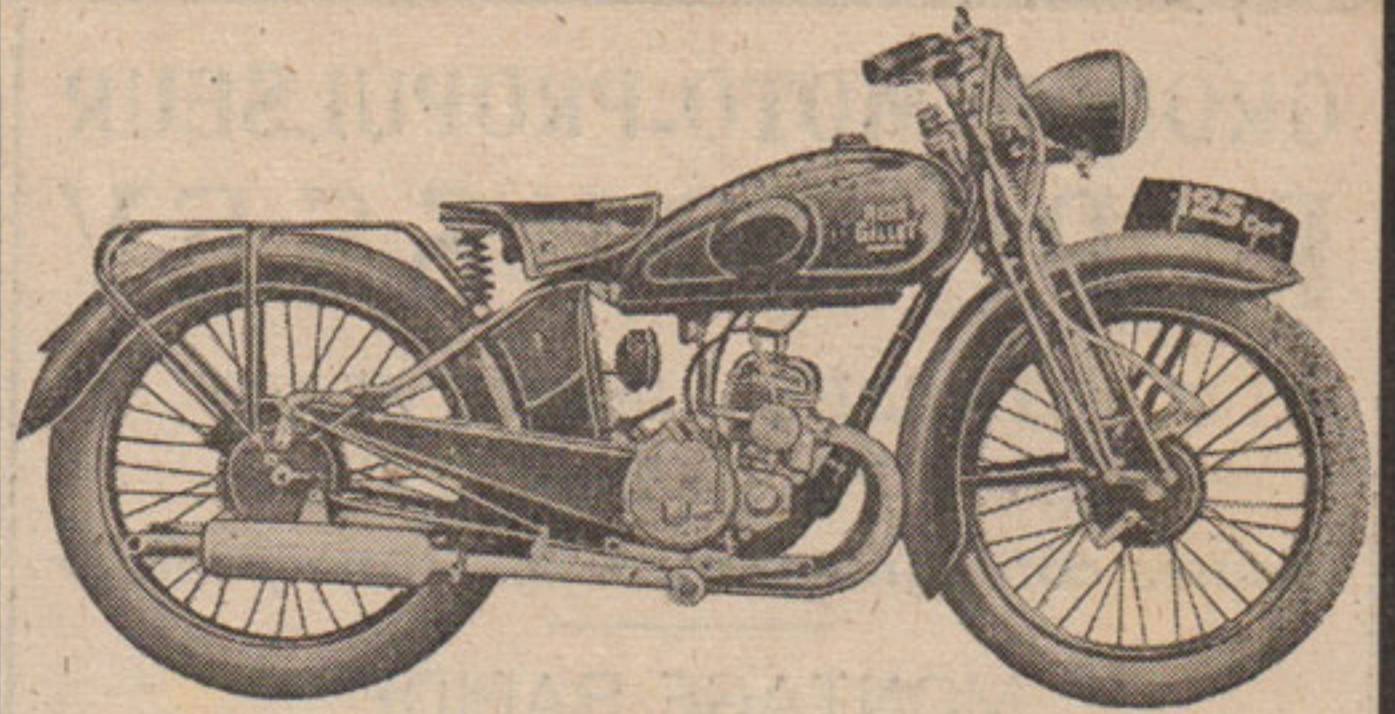


Un demi-siècle d'expérience au service du cycle

*Agents, demandez les conditions
d'exclusivité de vente aux*

Usines à CLERMONT-FERRAND

Au Salon : stand N° 6 sous-sol, salle D (à côté du Bar)



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) -

AU SALON : STAND 16 - SOUS-SOL C

MAISON
FONDÉE
EN
1904

RADIOR

MAISON
FONDÉE
EN
1904

J. CHAPOLARD & GOUBET, Père et fils, Constructeurs

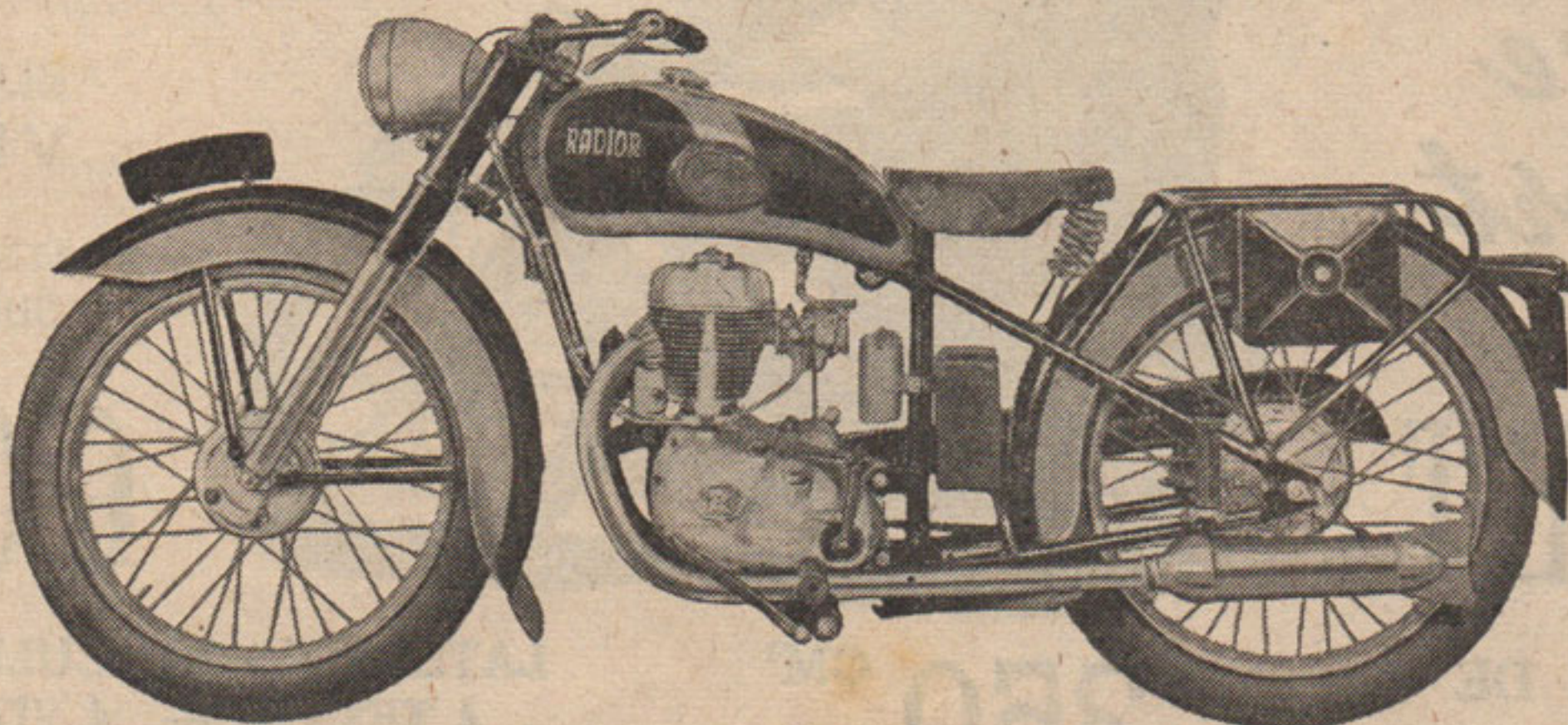
9, Avenue Pierre Bernard - BOURG (Ain)

VELOMOTEURS ET CYCLES DE PRECISION

FOURCHE
TÉLESCOPIQUE

ÉQUIPEMENT
DE
GRAND LUXE

Catalogue franco
sur demande



MOTEURS
2 et 4 TEMPS
3 et 4 VITESSES

PRÉSENTATION
SOIGNÉE

Exclusivité
pour agences

MODÈLES EXPOSÉS AU SALON DU CYCLE, GRAND PALAIS - 7-17 OCTOB. - STAND 1, SOUS-SOL « A »

GROUPE MOTO-PROPULSEUR P. P. ROUSSEY

2 VITESSES - POINT MORT

49 c. c. - Vit. : 45 km. à l'heure

Toutes côtes jusqu'à 14 %... sans pédaler

MONTAGE RAPIDE

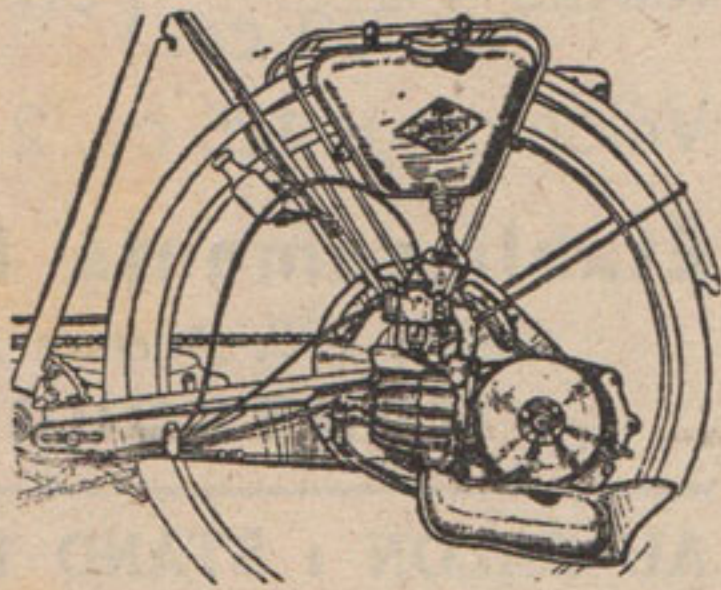
PRIX { Moteur avec embrayage 26.000 fr.
" sans " 23.000 fr.

SALON DE L'AUTOMOBILE — STAND 27 - SALLE R

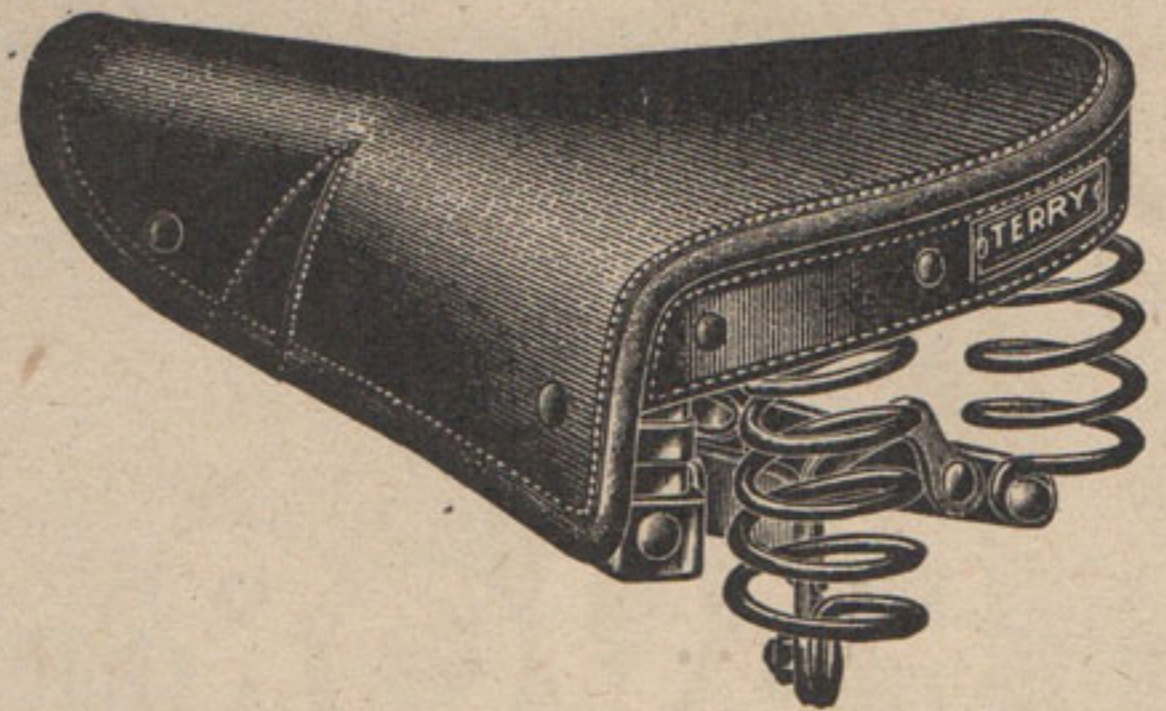
Livraisons : à lettre lue

AGENCES :
Quelques régions encore libres

Écrire pour renseignements :
SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES
BREVETS ROUSSEY
34, boul. du Parc, 34
NEUILLY (Seine)



Pour Motos & Vélomoteurs



LA SELLE

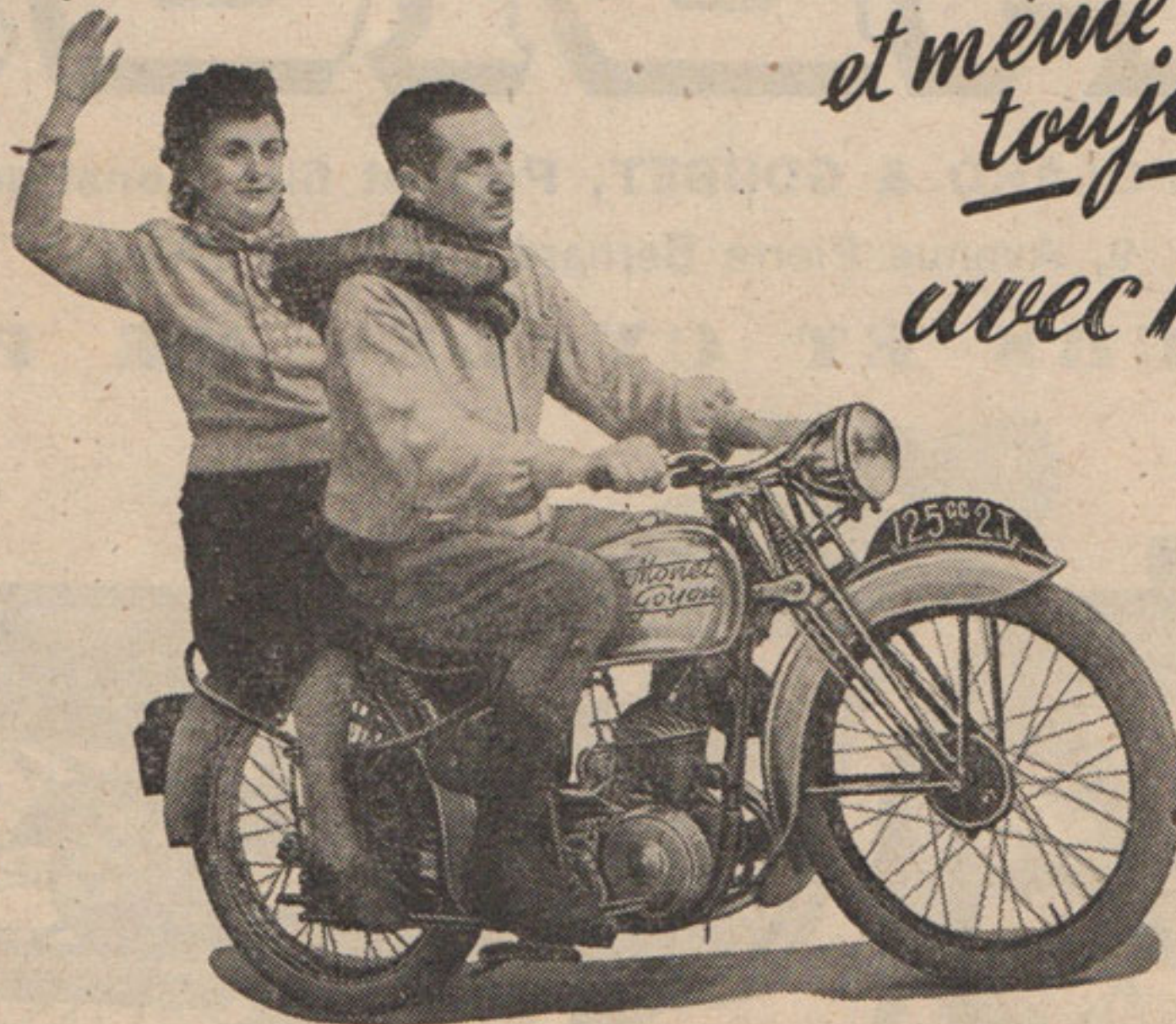
TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

*du plus léger
au plus rapide
à votre choix....*

*Sécurité
Vitesse
Confort*



*et même, a deux
toujours en prise!*

avec le nouveau

BLOC-MOTEUR
VILLIERS

3 VITESSES A SÉLECT.
SUSPENSION AR.

GOYON

MONET

SES MOTOS DE
GRAND TOURISME

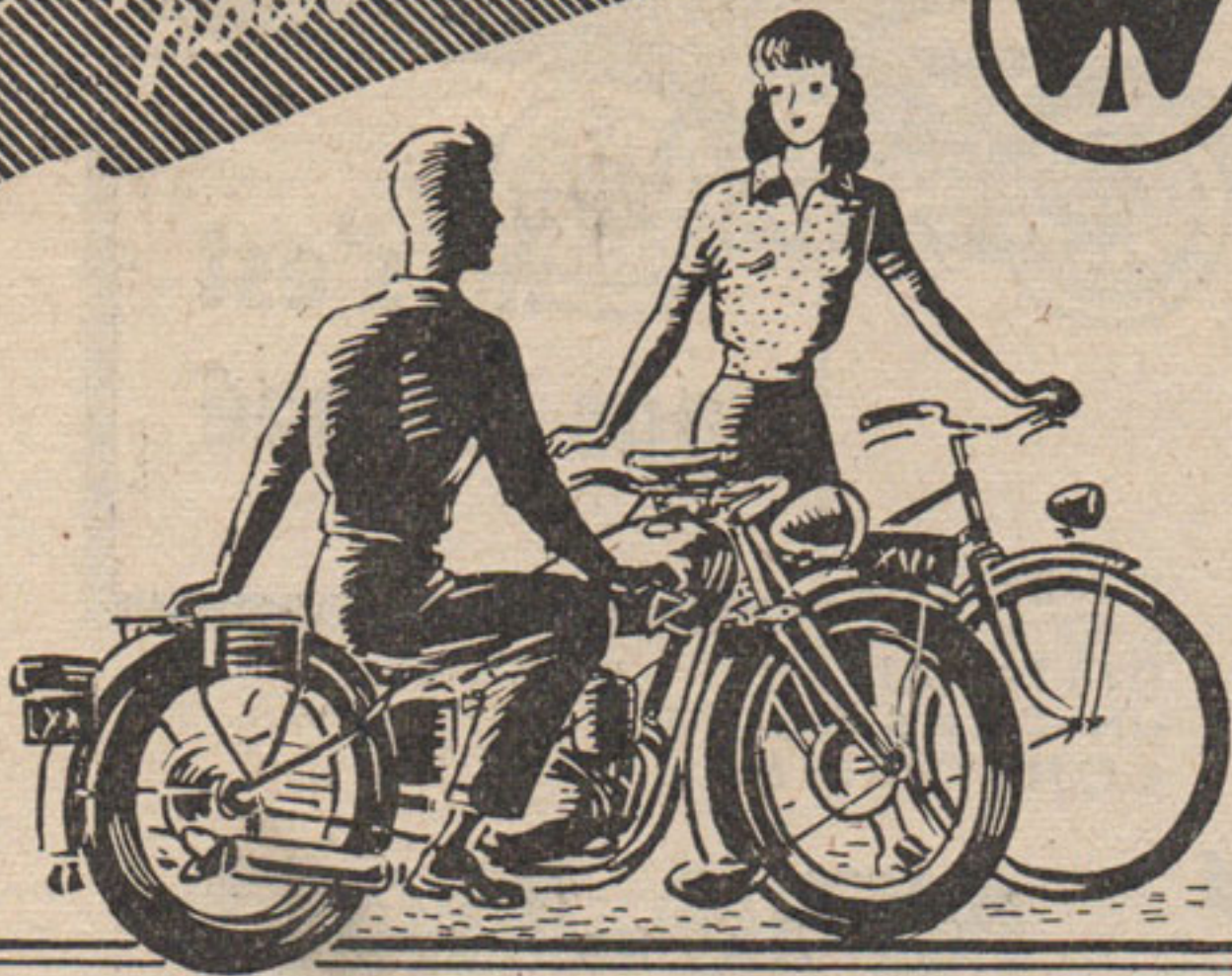
350 CM³

LATÉRALES ET CULBUTEURS
4 TEMPS — 4 VITESSES
AVEC SÉLECTEURS ET SUSPENSION AR.

USINES et BUREAUX à MACON (Saône-et-Loire) — Succursale : 49, Rue Desrenaudes, PARIS (17^e)

AUTOMOTO

*Les plus belles fabrications
pour l'année 1949*



Des usines modernisées et des moyens techniques de plus en plus puissants permettent à la grande marque **STEPHANOISE** de présenter aux **AGENTS** et au Public toutes les nouveautés de sa production pour 1949.

- ⊗ **SES VÉLOS RANDONNEURS ET COURSE SPÉCIAUX**
Légers et extra-légers — 3 et 4 vitesses
- ⊗ **SES VÉLOMOTEURS 125 cm³ A. S. ET A. D.**
2 temps — Bloc moteur — 3 vitesses
- ⊗ **SON VÉLOMOTEUR 125 C. H.**
4 temps — Bloc moteur — Culbuteurs
4 vitesses — Sélecteur au pied
- ⊗ **SA MOTO 150 cm³ - 4 TEMPS**
Bloc moteur — Culbuteurs — 4 vitesses
Sélecteur au pied — Moyeu AR démontable

AUTOMOTO

CYCLES AUTOMOTO

61. Av. de Rochetaillée St-ETIENNE (Loire)

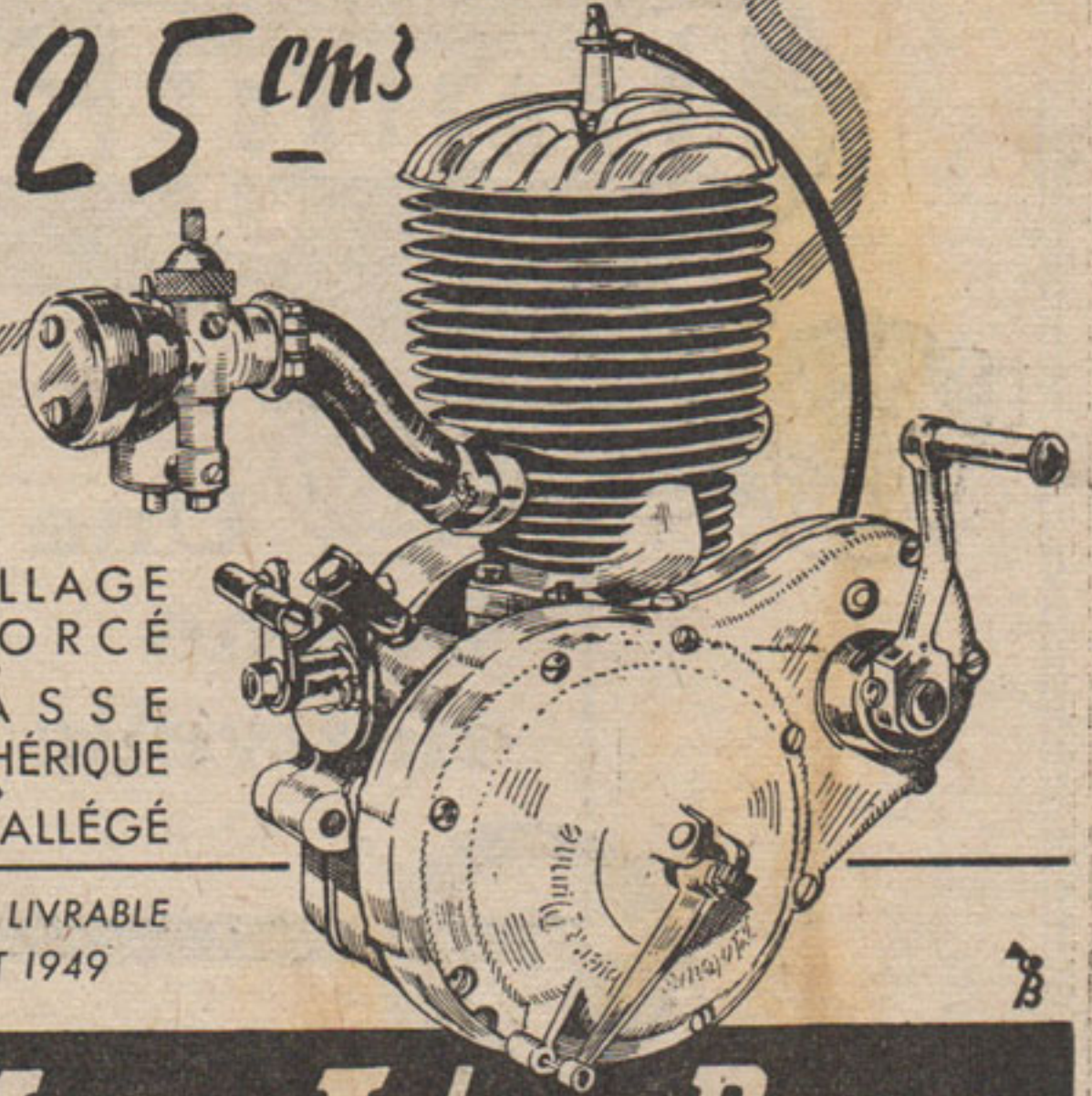


SALON DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE: Sous-sol A, Stand 14

Moteurs Aubier & Dunne

Leur nouveau 2 TEMPS

125 cm³



EMBIELLAGE
RENFORCÉ
CULASSE
HÉMISPHERIQUE
PISTON ALLÉGÉ

MODÈLE LIVRABLE
DÉBUT 1949

Moteurs Aubier & Dunne

S.A.R.L. CAPITAL 6.900.000 FR\$

63, Rue de Condé, ST-AMAND-LES-EAUX (Nord)



L'ACCUMULATEUR HUITRIC MOTO

équipe les Grandes Marques

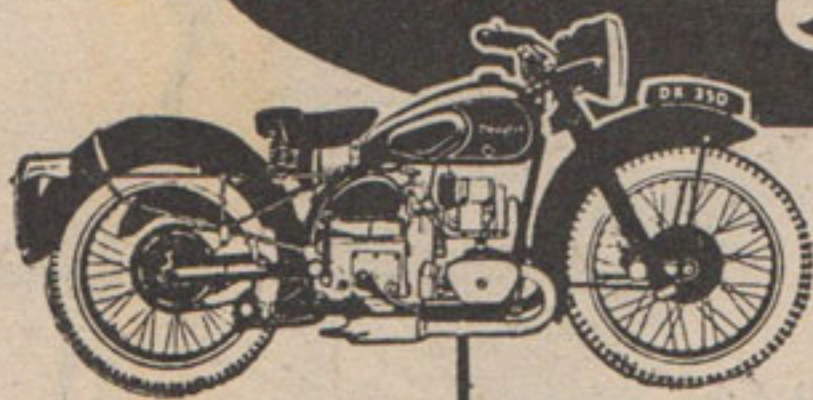
20 ANS DE SPÉCIALISATION
EN FONT LA MEILLEURE BATTERIE
DE MOTOCYCLETTES

ACCUMULATEUR

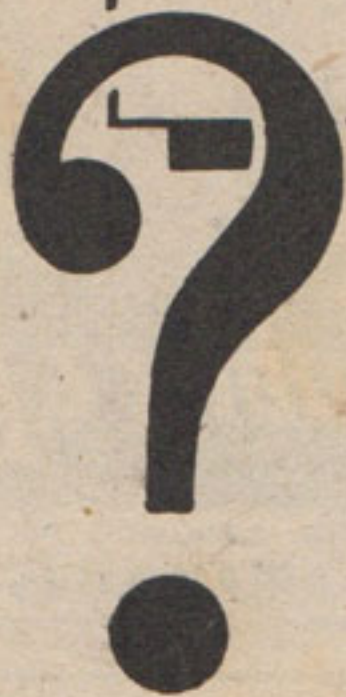
Huitric

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

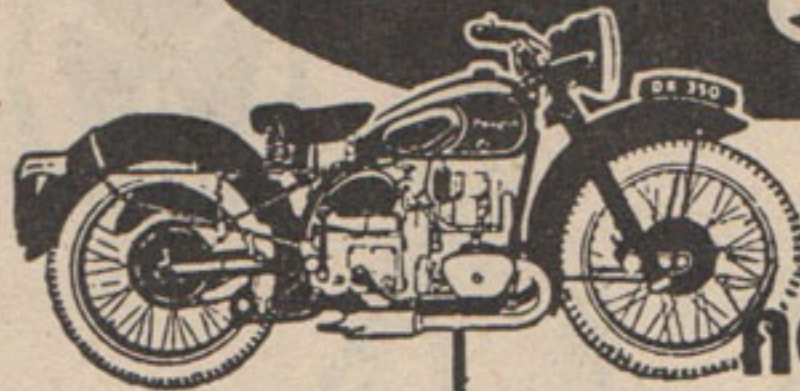
Douglas



Une
bonne
nouvelle



Douglas



ne s'est
pas trompé

IL A DÉSIGNÉ
C O M M E
DISTRIBUTEUR EN FRANCE
UN CONSTRUCTEUR QUI SAIT
CONSTRUIRE :

NEW-MAP

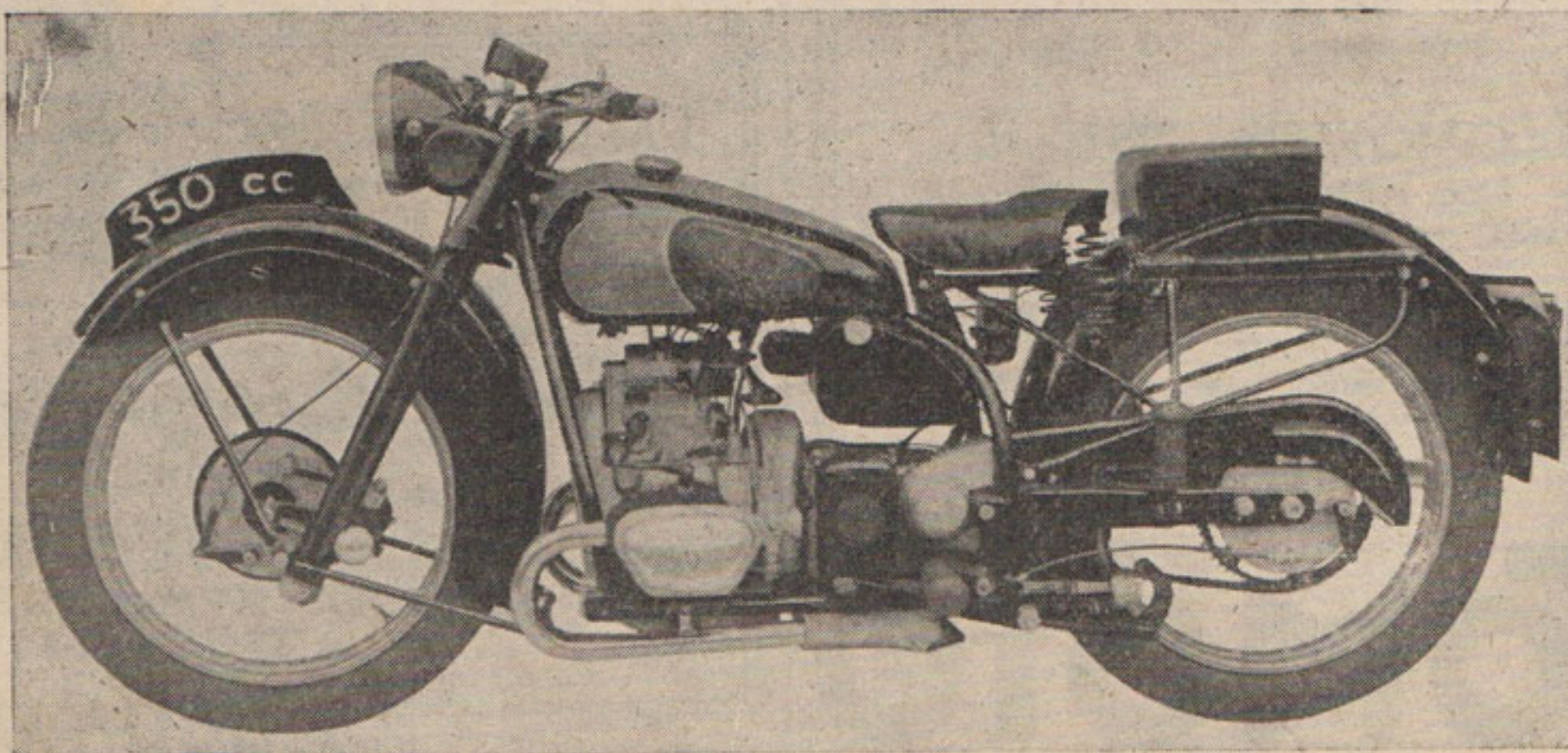
LE SPÉCIALISTE DE LA MOTOCYCLETTE
DE GRAND LUXE

FABRIQUE LYONNAISE
DE MOTOCYCLETTES
124, Avenue Lacassagne
— LYON —



DOUGLAS :

SALON DE L'AUTOMOBILE
Au Stand NEW-MAP
Stand 4 — Sous-sol B



A nulle autre pareille sur le marché mondial

Distributeur exclusif
en FRANCE

NEW-MAP

et tous les Agents
NEW-MAP

En vente libre



Les journaux se sont fait l'écho de conversations assez avancées entre les constructeurs et le gouvernement, à la suite desquelles aurait été décidée la suppression des bons d'achat pour les automobiles qui deviendraient ainsi en vente libre.

Tant mieux ! diront certains.. Grand bien nous fasse ! gémiront ceux qui ne peuvent s'offrir une voiture.

Accueillons, avec satisfaction, à condition qu'elle soit confirmée, cette nouvelle pleine de promesse en souhaitant que ce soit une étape de plus vers la liberté absolue pour tout ce qui roule à l'aide d'un moteur.

Car, s'il en est ainsi, il n'y aura plus qu'un véhicule motorisé soumis à contrainte et ce serait ridicule qu'on ne le libérât pas, lui aussi : le vélomoteur.

Jusqu'à présent, il n'en a pas été question, et pourtant...

A la libération, je m'en souviens, j'avais travaillé avec des techniciens et des experts à la rédaction d'un rapport bien documenté faisant valoir, preuves à l'appui, l'intérêt du vélomoteur sur le plan du rééquipement national.

Pour le minimum de matières premières, disions-nous, c'est le mode de transport motorisé susceptible d'occuper pour sa fabrication le plus d'ouvriers ; à l'usage et à égalité de travail c'est lui qui consomme, et de loin, le moins de carburant... d'autres arguments tout aussi indiscutables constituaient un plaidoyer si probant que les Services compétents déclarèrent : « Il faut faire quelque chose pour le vélomoteur. »

Ce travail n'a pas été tout à fait inutile : par paliers les attributions de matières ont été relevées et les cadences de production accrues.

La distribution dirigée reste cependant arbitraire et favorise le marché noir au détriment de toute une classe modeste et d'autant plus intéressante qu'elle est constituée de travailleurs de multiples corporations.

N'élevons pas aujourd'hui de récriminations. Si la bonne voie est ouverte, on peut espérer qu'elle le sera bientôt pour tous.

On nous avait déjà laissé espérer cette liberté ; ce n'est sans doute que partie remise... Souhaitons-le.

Enders Max.

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

★ ★ ★

Sommaire

OCTOBRE 1948 - 2^e ANNÉE - N^o 16

	page
● LES ÉCHOS DU MOIS.....	16
● EN ESPAGNE ET PORTUGAL, par Sauton.....	19
● ENTRE DEUX SALONS.....	24
● STAND APRÈS STAND.....	25
● LA " 150 RADIOR ".....	27
● DÉBUTS DE LA " 150 PEU- GEOT ", par le D ^r Prévost.....	30
● L'ILE DE BEAUTÉ, par M. Weber.	38
● LE " PONEY ", par R. Faure....	42
● PARMIS LES ACCESSOIRES.....	50
● VACANCES 48 SUR " 150 AUTO- MOTO ", par Bonnier.....	61

AVEC NOS EXCUSES

Ce numéro spécial a été bloqué en plein essor par suite des grèves de l'imprimerie. Nous nous en excusons auprès de nos lecteurs. Cet ouvrage quoique tardif leur témoignera néanmoins, nous l'espérons, de l'effort que nous avons fait pour les bien documenter.

Les ECHOS du MOIS

A quoi tient l'infériorité de notre industrie ?

Nous relevons chez un de nos confrères techniques, dont le sérieux et l'autorité sont indiscutables, cette interrogation angoissante : « La cause première n'en serait-elle pas, se demande-t-il, d'abord et surtout l'infériorité de nos méthodes politiques et administratives si tant est que nous ayons des méthodes et un système... » Il semble qu'on ne puisse mieux résumer la situation ni exprimer plus clairement et plus brièvement une opinion assez générale.

Carburant synthétique.

En Amérique, plusieurs usines seraient en construction pour la fabrication d'un carburant synthétique, partant du gaz naturel et destiné à remplacer l'essence. Pour les débuts, 100.000 litres de carburant pourront être produits par jour.

Cette nouvelle donne un singulier relief à un de nos échos récents au sujet de notre politique de l'essence. On se souvient qu'un de nos interlocuteurs, chimiste distingué, assurait que les carburants de remplacement ne manqueraient pas et que rien n'empêchait d'en produire chez nous. Cette affirmation vient, on le voit, d'être confirmée par les faits; malheureusement ce n'est encore pas en France que l'initiative en a été prise.

Barème des salaires.

Ces lignes sont à l'usage des industriels et commerçants pour leur signaler que les Etablissements H. Morin, 11, rue Dulong, Paris (17^e), viennent de publier un barème des salaires de minute en minute jusqu'à un quart d'heure, puis de un quart d'heure en un quart d'heure jusqu'à 100 heures, et de centime en centime, ce qui simplifie considérablement le calcul et l'établissement de la paie du personnel.

Aidons-nous.

L'idée d'entraide a eu beaucoup de succès parmi nos lecteurs et particulièrement les suggestions de M. Rivière dont nous avons fait mention dans notre numéro d'août.

Si ce mouvement est appelé à connaître une certaine envergure, il est indispensable qu'il ne soit pas compromis par une préparation hâtive. Nous allons donc profiter des jours à venir et du repos relatif de l'hiver pour faire, avec l'aide de nos abonnés, une mise au point sans aléas.

Par la même occasion nous remercions, ici, tous ceux qui nous ont déjà offert leur concours et à qui, vu le nombre, nous n'avons pu répondre individuellement.

Puch.

Puch sortira au printemps une 250 cmc. 2 temps, 2 pistons, 1 tête de cylindre, tel le 125 détenant actuellement le record du monde pour le kilomètre et le mille arrêtés et lancés.

L'accessoire motocycliste.

On retrouve sur ce stand toute la série des fameuses poignées tournantes « Magura », dont quelques modèles inédits.

Un autre article à sensation : une béquille latérale adaptable à toute machine, sans soudure, mais simplement à l'aide de deux boulons. Cette béquille est, de plus, automatiquement réglable en hauteur.

Enfin pour les cyclomoteurs et bicyclettes à moteur auxiliaire (ou ordinaires), le bloc-bagages AMO dont le modèle 1948 se fixe instantanément et sans aucun outil sur tout porte-bagages de vélo. Ce bloc-bagages métallique est vraiment d'un usage aisé et sûr pour les formats et volumes de colis les plus divers, depuis la serviette jusqu'au sac à dos.

Gillet-Herstal

Orienté la majorité de sa production du 250 cmc. 4 temps vers l'Argentine.

On nous réserve du nouveau pour fin 1949, certains milieux mieux informés annoncent même avec plus de précision une 500 cmc. vertical-twin, née du jumelage des 250!

L'Angleterre

Vit la grande épidémie du vertical-twin lancé par Triumph, suivi successivement par B.S.A. et Ariel; c'est maintenant le tour à R. Enfield et A.M.C. (A.J.S.-Matchless). Le montage des premières machines est en train, elles seront le clou du Salon de Londres en novembre. On parle de 160 kilomètres en 500 cmc.

pour 8 à 1 de compression. Elles sont équipées de fourche télescopique, de suspension télescopique arrière telle sur l'A.J.S. course 350 cmc. dont elle aura les mêmes performances. Dotée d'un réservoir de 20 litres, d'une double selle fendue et d'un porte-bagages, elle pourrait être la révélation de la saison ou plutôt le rêve fait motocyclette!... pour le touriste amoureux de sport, bien entendu.

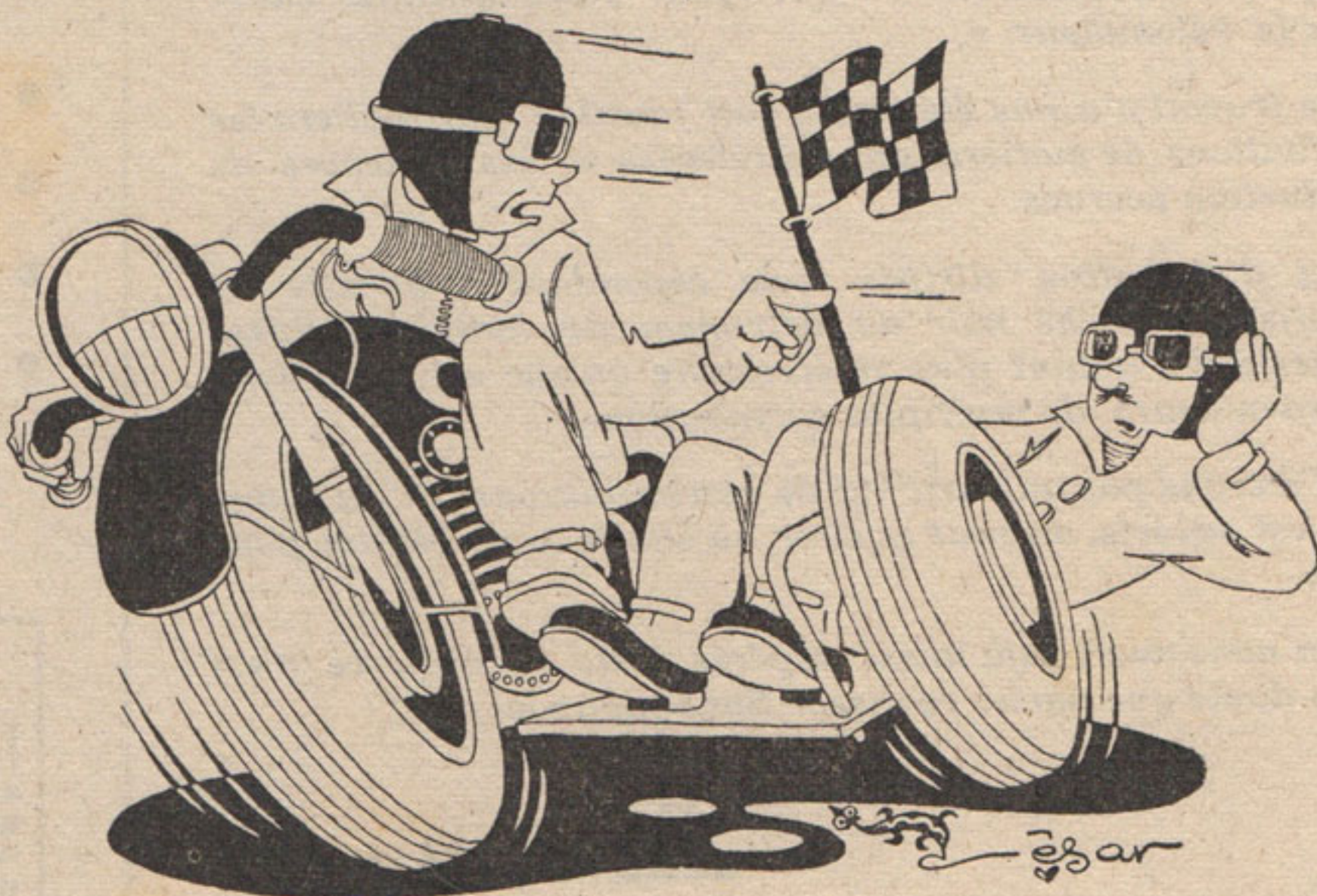
Pour protéger les chromes

Nous trouvons dans la *Mécanique Populaire* une recette pour l'entretien des chromes qui, en principe, doit être efficace et qui est d'un emploi facile; la voilà : avec un pinceau enduire les pièces chromées d'une solution composée d'une partie de laque transucide pour trois parties de diluant. Une seule précaution : faire ce travail par un temps chaud et sec pour éviter l'irritation du produit qui devient opaque si on fait le traitement par temps humide ou froid.

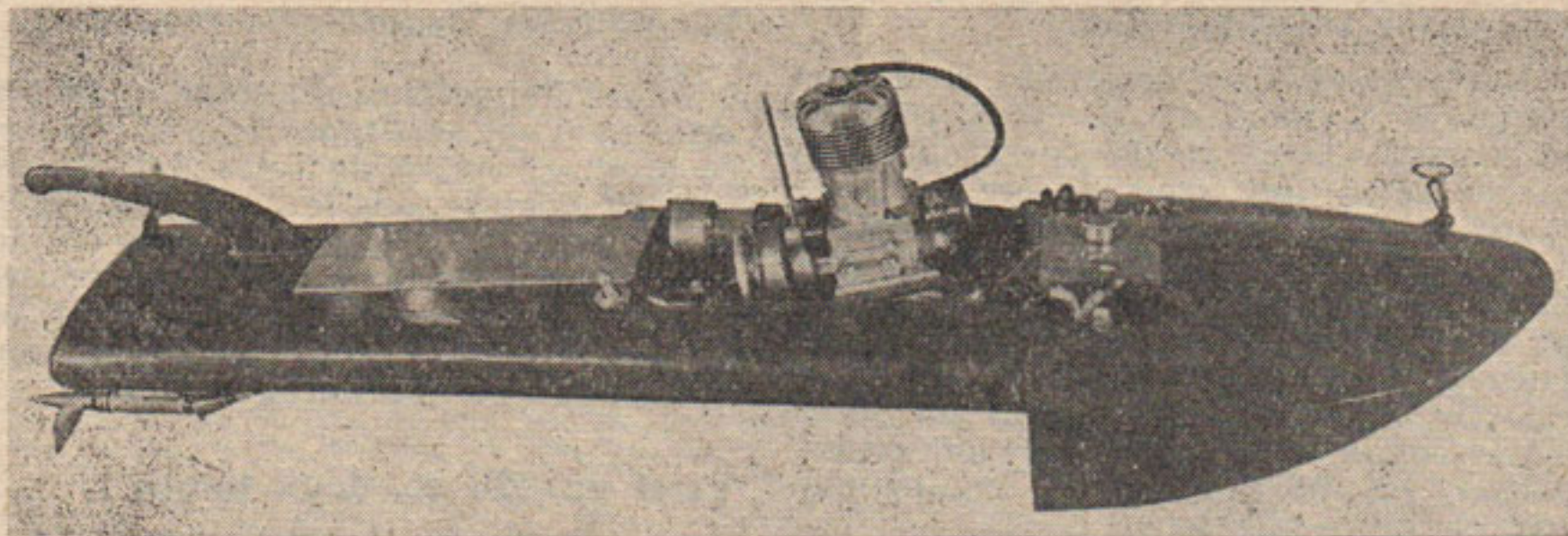
Un cadre « tous terrains ».

C'est pour l'instant un cadre de vélo mais si nous le signalons c'est qu'il est dû aux recherches d'un motocycliste ingénieux, M. Spada, dont *Motocycles* a déjà eu l'occasion de parler en présentant son amortisseur de suspension arrière.

Ce cadre original ne se différencie extérieurement des autres et c'est à peine visible, que par un tube télescopique, celui qui va du guidon à la selle et une articulation à hauteur du pédalier. D'après ceux qui l'ont essayé le rendement n'en souffre pas et l'on est comme sur du velours.



Le side oscillant : Réveille-toi, on a gagné.



Ci-dessus le moteur 2 temps de 10 cm³ de cylindrée. Le 30 cm³ 4 temps ci-dessous.

Scooters français

Les visiteurs du Salon y trouveront au moins deux scooters réalisés en France, celui déjà connu sous la marque A.G.F. et celui que vient de créer Bernardet. Nous pouvons annoncer dès aujourd'hui qu'une troisième marque compte se mettre sur les rangs au cours de l'année 1949. Les études sont déjà très avancées à ce point que nous pouvons dès aujourd'hui en donner les caractéristiques essentielles :

Il se composera d'un cadre, en tôle, soudé avec fourche télescopique à l'avant et, à l'arrière, suspension sur caoutchouc avec réglage au guidon. Le bloc-moteur sous capotage sera un 125 cc. deux temps à refroidissement par air canalisé, d'une puissance suffisante pour ne nécessiter qu'une boîte à deux vitesses avec changement par poignée tournante au guidon.

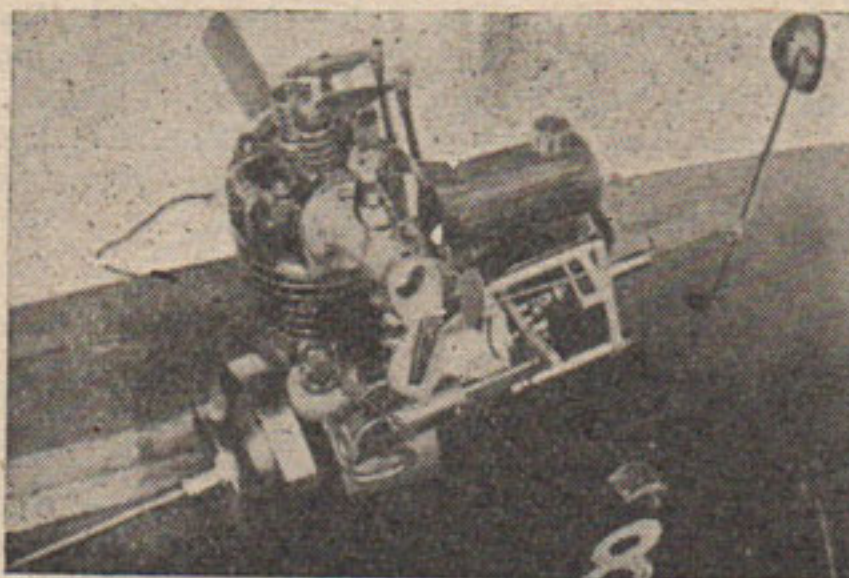
Les roues interchangeables en aluminium seront avec pneus de 270x90. Le poids à vide ne dépassera pas 45 kilos. Une silhouette élégante contribuera à confirmer sa légèreté. Quelques particularités très caractéristiques de ce petit véhicule doivent encore être passées sous silence ; nous les révélerons en temps utile.

Une victoire de plus à l'actif de B.W. Hall.

Le champion de moto-cross, Hall, vole de victoire en victoire; les lecteurs qui ont assistés au dernier cross international de Montreuil ont pu juger que cette expression est très exacte, car il planait après chaque « bosse ». Il vient de remporter une magnifique victoire au scramble de Kidston (Angleterre) mais cette fois sur une 350 Matchless.

Bouteilles de gonflage pour motos.

Toutes les motos anglaises des Six Jours Internationaux étaient équipées de bouteilles d'air comprimée; ces bouteilles munies d'un long raccord permettent le gonflage d'un pneu en un temps record, nul doute que ce système sera adopté sur une plus grande échelle dans un proche avenir et que les grosses machines en seront presque toutes équipées: c'est certainement ce qu'il y a de mieux après la roue de secours que nous, pauvres motards, ne pouvons emmener en solo.



Modèles réduits.

Quoiqu'ils n'aient que de lointains rapports avec la moto, sinon le moteur, cylindrée mise à part, nous ne pouvons pas ne pas signaler les performances formidables accomplies par des modèles réduits de bateaux à moteur au cours de la Coupe Hispano-Suiza, courue au Vésinet.

Nous devons au modèle Yacht-Club de France les quelques précisions suivantes : Record battu par Eole : 500 mètres en 19 secondes, moyenne 94 km. 737.

Ces performances ont été accomplies, tenez-vous bien, par des moteurs de 10 cmc. de cylindrée; ce sont des 2 temps à distributeur rotatif, allumés par de minuscules magnétos et dont le régime, en charge, se situe entre 12 et 18.000 tours-minute.

Un 30 cmc. en 4 temps à culbuteurs, allumé par une magnéto de 80 grammes, tourne, toujours en charge, à 10.000 tours-minute. Sur le Arkie 8, il a battu le record des 24 kilomètres à 79 km. 500 de moyenne.

Ces deux recordmen sont français. Toutes nos félicitations à ceux qui ont établi d'aussi parfaits mécanismes.

Cyclecar ou voiturette.

Les frères P.-P. Roussey, réalisateurs du moteur auxiliaire bien connu, exposent une voiturette 2 cylindres 2 temps à traction avant. Ce modèle est en 4 places, avec un moteur de 700 cmc. Nous donnons le tuyau aux amateurs qui espèrent toujours un véhicule se rapprochant de leur conception du cyclecar.

Une nouvelle victoire de Whitworth.

Le Grand Prix de Bruxelles a été remporté par Whitworth sur une 500 bicylindre Triumph. Son compatriote F. Anderson termina troisième sur sa Guzzi.

Record battu en Belgique.

Le record de Belgique du mille départ arrêté a été battu par Delabarre, en catégorie 350 cmc., sur une A.J.S.

Mariage d'un grand champion.

A. Diest (Belgique) a eu lieu le 18 septembre le mariage de Peter Goodman avec Mlle Nadia Lamot. Rappelons que P. Goodman est le fils du directeur des Etablissements « Véloce » de Birmingham.

Un match original entre autos et motos.

Au cours des épreuves d'une course de côte disputée à Lhelsley-Walsh (Angleterre) les trois pilotes d'autos suivants : R. Mays (E.R.A.), F. R. Gerard (E.R.A.) et Poore (Alfa-Roméo) disputèrent un match contre la montre avec les trois motocyclistes : F. Frith (500 Triumph), H. Daniell (Norton) et R. L. Graham (Matchless). Les six coureurs, qui sont certainement les meilleurs que l'on puisse actuellement aligner en Grande-Bretagne, firent des montées à des allures fantastiques malgré un virage en S situé à mi-côte.

La victoire revint au team des pilotes d'autos, les temps de leurs montées une fois totalisés étant inférieurs de 3 minutes 41 secondes au temps total des motos.

Nouveautés chez Villiers.

Cette vieille firme anglaise, spécialiste du deux-temps depuis toujours, sort actuellement deux nouveaux moteurs de petite cylindrée à transmission primaire par engrenages, et sélecteur incorporé. L'un de ces moteurs est un 122 cmc., l'autre est d'une cylindrée de 197 cmc. Nous vous en donnerons la description dans un prochain numéro.

Le sport an Australie.

Cette année les épreuves du « Victorian Tourist Trophy » se sont disputées sur un nouveau circuit situé à 3 kilomètres de la ville de Melbourne. Le circuit est formé par trois pistes d'envol d'un aérodrome et mesure environ 3 kilomètres au tour. Les prix distribués se monterent à la coquette somme de six cent mille francs.

La course des 250 cmc. a été remportée par H. Hinton sur une B.S.A. La seconde place revint à Elsbury (Vélocette).

En 350, le même Hinton, sur une Norton cette fois, prit la tête dès le départ et gagna aisément devant le vainqueur de l'an dernier, F. Musset, sur Vélocette.

En 500 on s'attendait à une lutte sans merci entre Musset qui pilotait une Vélocette officiellement préparée par la maison et Hinton (Manx-Norton) et tous les meilleurs pilotes australiens. A mi-course Hinton abandonna, son carburateur étant défectueux, Osborne (Vincent H.R.D.) le remplaça au commandement, mais abandonna par suite d'ennuis d'embrayage. A l'avant-dernier tour Kavanagh (Norton) réussit à passer Blythe (Norton à moteur Jap) et gagna de peu devant ce dernier.

En sidecars la victoire revint à F. Pratt (Vincent H.R.D.) devant Mack, sur B.S.A.



Mlle Mireille Douchet, fidèle lectrice, qu'une paralysie partielle n'empêche pas de pratiquer de longues randonnées.

Les photos que nous avons reçues.

Au retour des vacances, nous avons reçu une certaine quantité de photos prises par nos lecteurs au cours de leurs voyages dans les régions les plus diverses de France.

Nous avons été surpris du nombre restreint de clichés satisfaisants; nous ne comprenons pas qu'un motocycliste qui, par définition est un gars adroit, pondéré, contrôlant ses réflexes, sache si mal se servir de son appareil. Certaines vues prises sous un ciel des plus favorables et qui auraient dû être impeccables présentent des défauts impardonnables.

Nous allons essayer de porter remède à tout cela par quelques conseils dictés par l'expérience.

Nous nous efforcerons dans nos numéros à venir de les exprimer clairement et simplement, en décomposant, si l'on peut dire, les temps.

Constatation curieuse, la plupart des défauts ne résultent pas, comme on le croirait, d'une appréciation erronée du temps de pose, mais de manœuvres mal assurées. Nous avons remarqué une majorité de photos « bougées » et beaucoup de mal cadrées. Ceci semble indiquer trop de hâte de la part des opérateurs. L'instantané ne nécessite pas la précipitation surtout s'il s'agit de fixer un paysage ou des personnages au repos. Il faut d'abord apprendre à se servir de son appareil, à le bien tenir et à déclencher posément; ce sera l'objet de notre première leçon, comme on apprend à manier le fusil avant d'y glisser les balles.

Bloc 50 cmc. 5 vitesses.

Le pédalier « Buec » présenté parmi les accessoires de cycle a la particularité de contenir 5 vitesses du type épicycloïdal, un frein interne et la commande de la dynamo d'éclairage. On peut passer les vitesses comme on veut, sans à-coups et sans bruit (nous l'avons essayé); mais pour nous, il y a mieux, cet organe est également prévu pour s'appliquer à un moteur auxiliaire dont le prototype figurera sans doute sur le stand.

Nous avons déjà fait une brève allusion à ce dispositif et constatons avec plaisir qu'il est entré dans la phase des réalisations pratiques.

Courroies trapézoïdales.

Les possesseurs d'anciennes motos se plaignent à nous de ne plus trouver de courroies trapézoïdales; perdre l'usage d'une moto qui rend encore service, faute d'une courroie, c'est navrant.

Pour les dépanner nous nous sommes mis en rapport avec les fabricants. Voici le résultat de notre petite enquête: Hutchinson fabrique toujours la courroie trapézoïdale; il livre sous un petit délai: comme il ne peut vendre aux particuliers, lui faire passer la commande par un agent officiel.

Dunlop possède encore en ce moment un petit stock et livrera volontiers le mètre désiré aux motocyclistes qui s'adresseront à lui en se recommandant de « Motocycles ».

Kléber-Colombes enfin continue la fabrication des courroies trapézoïdales. Comme pour Hutchinson, passer la commande par l'entremise de l'agent.

Espérons qu'avec ces précisions les intéressés pourront bientôt reprendre leur vieille mais fidèle machine.

Bravo Cerdan !

Cerdan nous ramène d'Amérique un Championnat du Monde... C'est magnifique ! Les applaudissements de tous nos lecteurs se joignent à ceux qui ont scandé son cortège triomphal. On n'a pas tellement de satisfaction dans cette vie.

Splendide récompense d'un exploit individuel, tant de grands héros n'en ont pas eu autant.

Cerdan en fut sans doute le premier surpris; ce n'est pas lui qui a imaginé cette parade, il l'a subie avec joie, c'est légitime.

Mais nous nous demandons, toutes proportions gardées, quelle serait l'apothéose d'un champion de notre bord, un as du manche, du guidon ou du volant s'il nous revenait auréolé d'une victoire qui serait non seulement celle d'un individu, mais d'une équipe, ingénieurs et ouvriers ayant tous œuvré pour imposer le génie de la race.

Ce jour-là, notre champion aurait droit à l'accueil délirant... ou à dix lignes dans la dernière page des quotidiens.

Un nouveau caoutchouc-mousse.

Ayant l'apparence du crêpe, mais plus léger et d'une résistance bien supérieure, ce produit, dérivé du latex, est exploité par les Anglais sous le nom d'écume de caoutchouc. Il est utilisé de plus en plus dans les industries automobiles d'outre-Manche pour les sièges et coussins et est tout indiqué pour faire d'excellents tapis de selles ou de sièges arrière.

Voici un 125 cc. deux temps

Il ne sera pas au Salon, n'ayant pu être terminé à temps, mais les derniers essais s'achèvent.

Il est prévu pour résister aux durs travaux et pour des usages multiples: vélomoteur, triporteur, monocar, applications industrielles, etc... Il doit travailler dans toutes les conditions grâce à son refroidissement à air forcé. Sa construction très simple doit permettre une production au plus bas prix.

Ce 125 cc. développe 4 CV. 5 à 5.000 tours-minute; il possède un cylindre chemisé, un piston bombé et est allumé par volant magnétique.

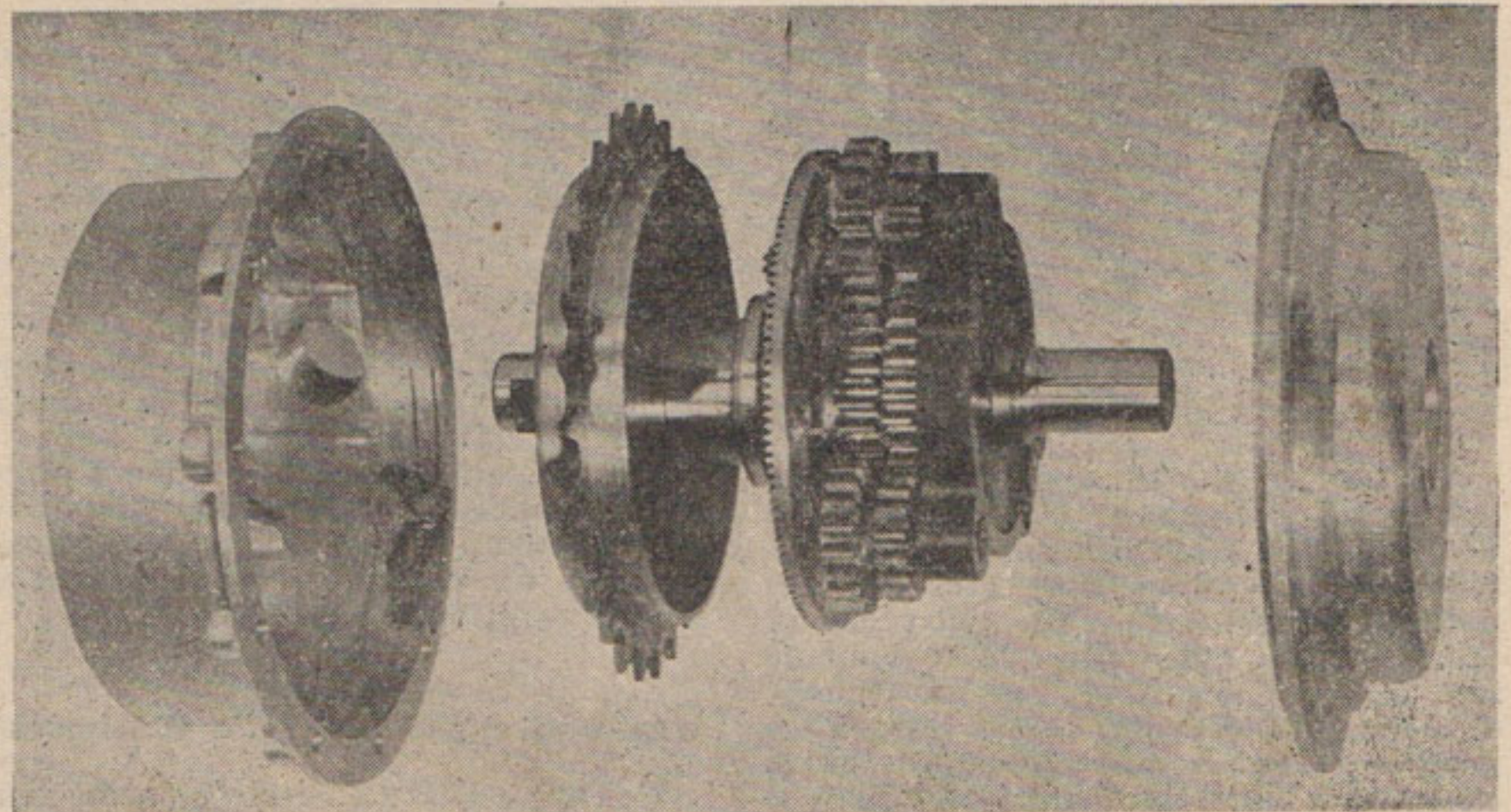
Nous verrons sans doute ce moteur sur le marché au printemps prochain.

Motos et autos 500 cmc. Racing.

L'un de nos lecteurs, retour d'Angleterre où il a assisté à des courses de voitures 500 à moteur de motos, nous fait savoir que la vitesse de ces engins est sensiblement égale, en circuit, à celle des sidecars de cylindrée égale, mais que les dérapages en virages sont plus nombreux et la casse plus fréquente.

Une bougie blindée pour motos.

K.L.G. fabrique actuellement en Angleterre une nouvelle bougie blindée, elle est munie d'ailettes de refroidissement. Le fil de bougie est fixé au moyen d'un petit capot étanche qui coiffe la bougie. Des essais rigoureux, tel celui qui consiste à arroser au jet la bougie d'un moteur en marche, ont démontré l'efficacité du blindage. Cette bougie n'est pas encore vendue en France.



Détail du moyeux BUEC 5 vitesses.

EN ESPAGNE



ET PORTUGAL

Le voyage est long et le cours de la peseta m'oblige à ne pas flâner. Voyage sans histoire avec la Gnome-et-Rhône R3 125 cmc.

Que de côtes, que de côtes en Espagne! avec un pourcentage plus élevé qu'ici. En plus, toutes les routes ne sont pas bonnes et la prudence commande de n'emprunter que des routes de grande circulation. Celles-ci sont très irrégulières.

De la Junquera à Figueras — d'abord bonne route — première entrevue des carabineros avec leur coiffe rigide en ciré; première entrevue aussi avec les carrioles à mule qui vont tranquillement à gauche. La mule va et le conducteur somnole sur le fond tressé. Plus loin, très mauvais tronçon de plusieurs kilomètres, ensuite route potable jusqu'à Figueras (hôtel Condal). De là jusqu'à Barcelone la route est passable sauf à l'entrée et à la sortie de Gerone, très mauvais. Les

derniers kilomètres, route en corniche le long de la mer, sont agréables. Mais attention motocyclistes amis, même sur les bonnes routes il y a toujours des nids de poules qui vous guettent.

Barcelone (hôtel Condal, calle Buqueria, prix modeste, y coucher seulement et manger calle Union à 12 pesetas). Ville agréable, mais tout comme Paris, moins gaie qu'autrefois. Les difficultés économiques se font sentir ici aussi.

Attributions minimales: 150 gr. de pain, un peu d'huile et de pâtes; le reste au marché noir qui est presque officiel, carte de tabac. Le pain blanc se vend au vu de tous, les cigarettes et le reste de même. Ce qui fait que la vie est assez malaisée pour le petit ouvrier. Et ceci malgré les 80% du salaire que les patrons paient pour leurs employés. Ceux-ci, dans certains cas, vont à la ruine quand les affaires

ralentissent, car ils n'ont pas le droit de congédiement.

Parlons moto. L'Espagne fabrique une 350 (Sanglas), copie de la B.M.W qui est un véritable désastre mécanique; une 125 (Montesa) très légère, copie de la 2 temps Motobécane; la Lube, idem et la Soriano de même cylindrée, copie de la M.R. à petits pneus de grosse section. Toutes celles-ci sont de qualité moyenne, mais roulent!

Quant à importer des motos ici en se fiant au traité commercial: plaisanterie amère pour celui qui a risqué le voyage, et pour les maisons qui l'ont aidé.

Barcelone-Saragosse. — Route acceptable, assez accidentée, mauvais tronçons courts. Eviter Saragosse, hôtels chers.

Saragosse-Madrid. — Parcours accidenté dans les deux premiers

tiers du parcours, mais paysage à pic et sauvage, saisissant dans les lointains, route bien meilleure. Repas sur ce parcours, chers. Que dire de Madrid ? sinon que c'est une ville comme les autres, avec des sens interdits et les « avantages » de la civilisation.

J'écrirai bientôt de Lisbonne où j'aurai peut-être le temps de vous griffonner un croquis.

P. S. — Attention au changel

La route de Madrid à Badajoz est bonne jusqu'à Merida, après, nids de poule à profusion.

Je passe sur Badajoz qui est une ville pauvre et n'est chef-lieu de province que grâce à son évêché. Cigognes sur les tours des vieilles églises et beaucoup de mendiants. Je suis effaré du nombre d'aveugles qui parcourent les rues accompagnés d'enfants. C'est une véritable industrie. Mais où diable vont-ils dénicher une telle production industrielle d'aveugles ? Ils vendent des billets de loterie. Les cafés ont toujours du monde qui consomme souvent... de l'eau et quelquefois du café.

Mon entrée au Portugal a réveillé mes vieux souvenirs de 1929 et 1930. Je revois les cheminées typiques (dont vous aurez croquis à Paris). Jusqu'à Elvas et plus loin, sable répandu sur le goudron, c'est désagréable. Après 40 kilomètres, bonne route et, en approchant de Setubal, tronçons d'autostrade; puis chênes-lièges, chaleur, voilà mon résumé. A ce propos, au contraire du Portugais qui reboise, l'Espagnol s'est acharné à déboiser (vieille habitude des Maures) et des contrées autrefois fertiles sont aujourd'hui arides. J'ai retrouvé cette frénésie jusqu'au

Mexique où ils ont opéré en partie les mêmes ravages.

Setubal : nombreuses industries de conserves de sardines et de thon.

Mon arrivée sur les bords du Tage ne m'a pas produit le même enthousiasme qu'autrefois, mais, répétition d'années antérieures, je suis abordé sur le ferry-boat qui me transborde par un Portugais qui a fait la guerre 14-18 en France. Sur ses indications je loge à la pension Tomarense, rua dos Correiros; bon marché et bonne nourriture, chambre propre.

Quelle animation à Lisbonne. (J'ai oublié de dire qu'en entrant au Portugal on est frappé par la vue du pain blanc et des cigarettes de toutes sortes.) Voitures américaines et anglaises dernier cri. Pas un tacot. Motos, rien que des 500 culbutées, pas un vieux modèle — toutes anglaises naturellement. Le club motocycliste a été dissous pendant la guerre et il va se reconstituer sous l'égide de mon agent et ami, Manuel Gueudeville Lauer, habitant 12, rua Vale-do-Pereiro, (Lisbonne).

Lisbonne est bâtie sur les bords du Tage sur un amoncellement rapproché de collines, ce qui, à part l'avenue de Liberdade et quelques autres, lui

donne des rues escarpées où il faut souvent aller en première.

A part quelques mécontents grincheux qui existent dans tous les pays, l'ensemble des Portugais vénère le nom de Salazar comme l'exemple vivant de la pondération et de la sagesse. On lui sait gré d'avoir su manœuvrer pour rester neutre et permettre ainsi au pays de devenir riche — et ironie du sort — de devenir créancier de l'Angleterre — rôles séculaires renversés.

Que de stocks dans toutes les boutiques ! que de fruits, d'ananas, de viandes (en moyenne 15 esc., soit 150 fr. le kilo).

Malgré tout on sent que cette vie est un peu factice (je parle de celle qui touche le luxe) et que cet enrichissement a devancé son évolution. Les femmes restent à la maison, à part quelques exceptions (sportives et intellectuelles).

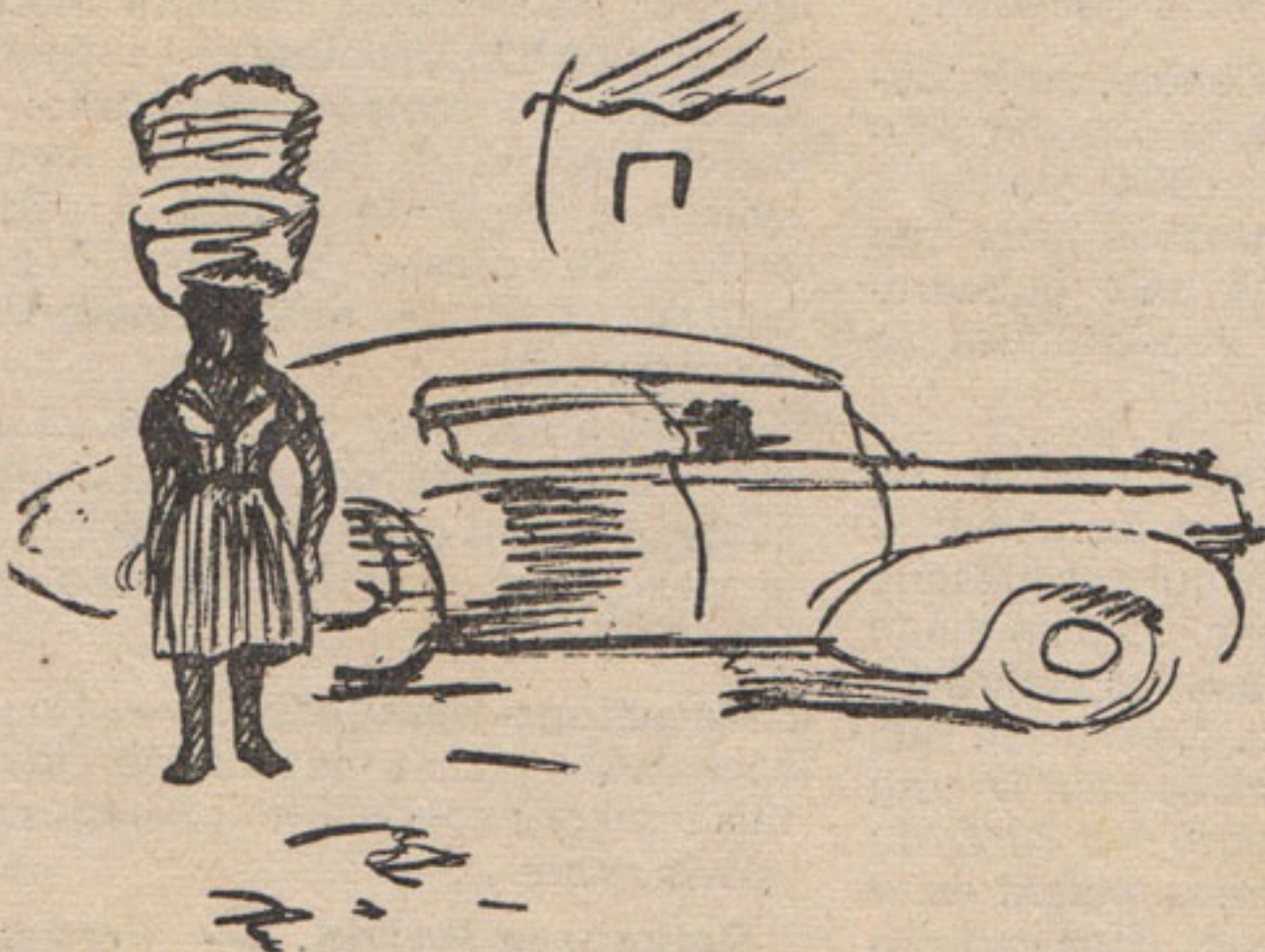
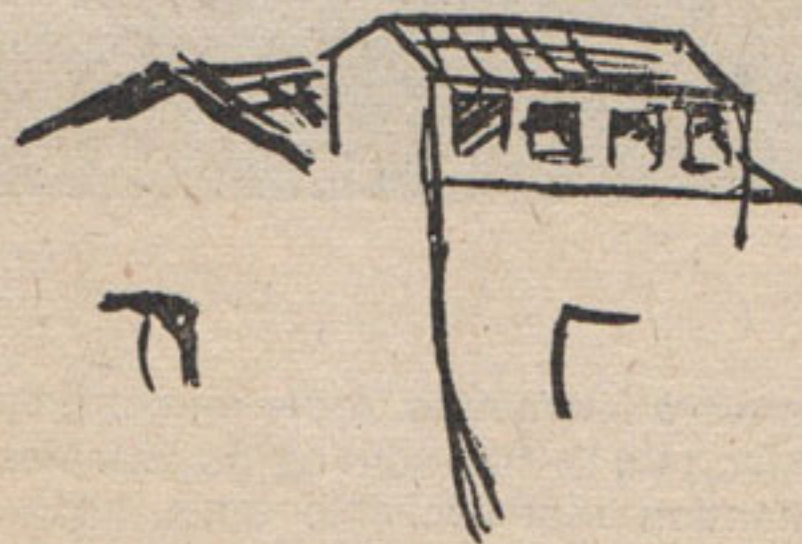
Enormément de tramways, tout comme à Barcelone.

M. Lauer, avec sa charmante femme en tansad, m'a accompagné sur sa 500 A.J.S. jusqu'à Coïmbre et à Figueras-de-Foz.

Coïmbre est la ville universitaire du Portugal et les bacheliers en sortent avec le titre de docteur. Sous toutes réserves je me suis laissé dire que l'enseignement s'étendait sur des sujets trop vastes, mais donnait peu de spécialistes.

Porto : la route a été bonne d'un bout à l'autre, à part quelques réfections.

J'y ai retrouvé les porteuses typiques portugaises. Alors qu'à Lisbonne c'était surtout des paniers de poissons, fruits ou légumes qu'elles por-



Vieille
cheminée

Jeune
porteuse
d'eau

Porto



taient sur la tête. Ici ce sont de véritables échafaudages, quelquefois d'un poids respectable.

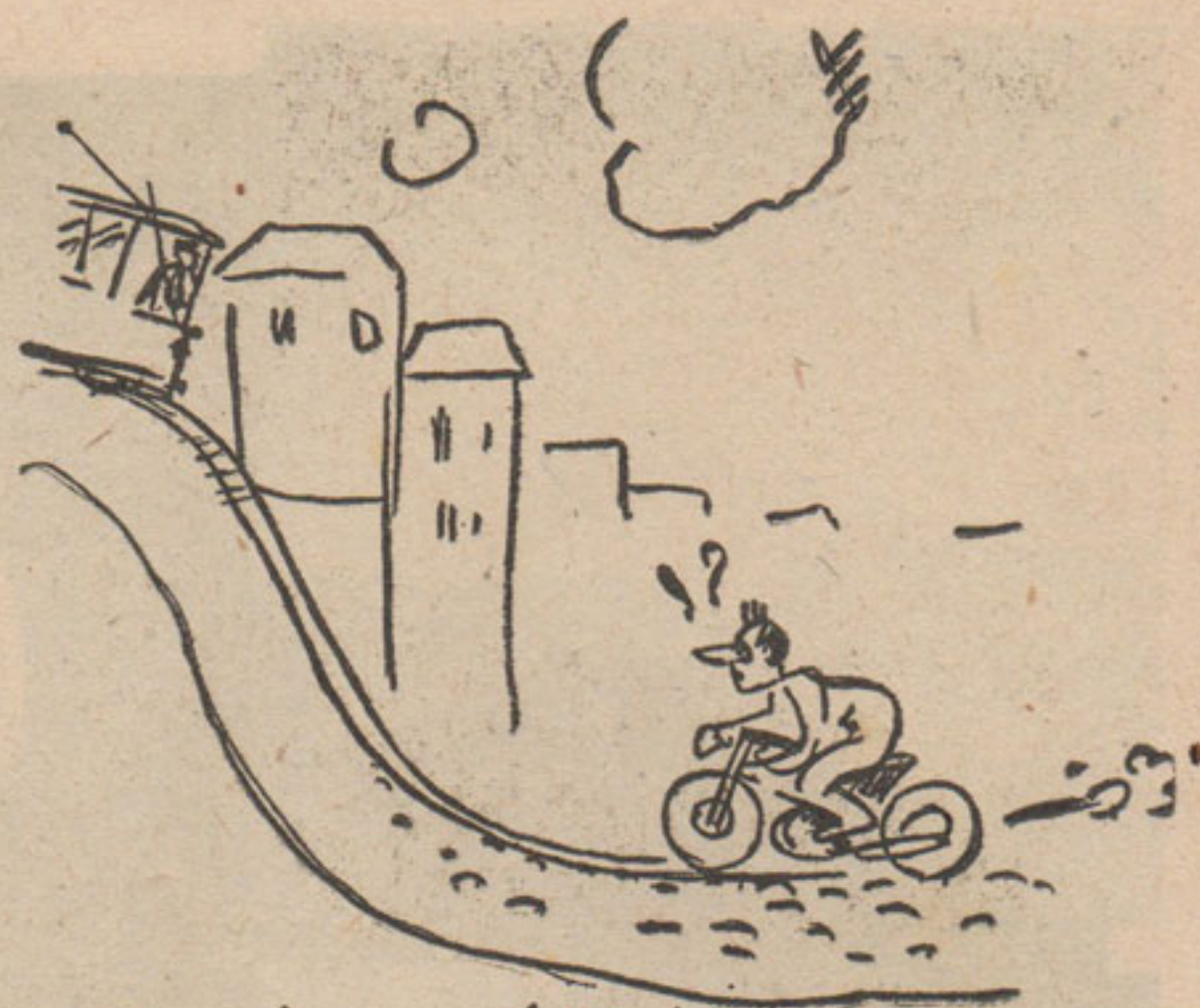
En tout cas, les marchés sont propres et bien agencés.

Porto est bâtie sur le même modèle que Lisbonne, sur des rues escarpées aussi, moins animée, mais aussi riche d'autos derniers modèles.

Dans quelques jours je reprendrai la route avec ma vaillante petite moto 125, toujours aussi chargée. Pas un pépin! — et miracle pas une crevalson depuis Paris — je touche du bois. Il va falloir reprendre les séances de selle de douze heures, et retraverser l'Espagne à fond de train. Je n'ai plus rien à y faire. Et j'ai beau ne pas avoir été longtemps dehors, je reverrai la frontière avec plaisir. Suis-je en train de vieillir?

J'ai quitté aujourd'hui Porto à destination d'Aveiro. Pour ce, j'ai rebroussé chemin vers Coïmbre, partout campagne avenante, et j'ai obliqué vers la mer quelques kilomètres avant. Bonne route d'un bout à l'autre. Mais je n'ai pas regretté ce crochet car Aveiro est charmant. Une sorte de Venise, sans exagération, puisque ses canaux ne sont pas nombreux. Après une heure de conversation avec mes clients, ceux-ci m'emmenaient déjeuner à la Costa-Brava. Au bout de cette lagune en étoile au fond de laquelle se trouve Aveiro. Trajet en auto à travers les salines. Des salines comme partout ailleurs si vous voulez, mais les cônes de sels sont impeccablement formés et ornés! La route jusqu'à Costa-Brava est un enchantement, elle côtoie l'eau où glissent des embarcations aux extrémités recourbées, qui, vent arrière, chargées de sel à ras-bord, remontent jusqu'à la voie ferrée loin à l'intérieur. Déjeuner excellent. Et il faut tout de même que je parle de l'hospitalité portugaise. Ce n'est pas la reconnaissance du ventre qui me fait parler. A Lisbonne, M. Gueudeville Lauer; à Porto, M. Viena; à Aveiro, MM. Triudade et Santos, tous se sont ingéniés avec la plus parfaite courtoisie à me faire oublier les fatigues de mon voyage. Comment ne pas aimer le Portugal, un peu plus, puisque d'autres randonnées antérieures me l'avaient fait connaître sous ce jour.

La circulation est intense, mais la réglementation des agents est splendidement faite. Un agent de chaque côté de chaque passage (sans clous), un au milieu, casqué de blanc, qui commande impérativement du gant



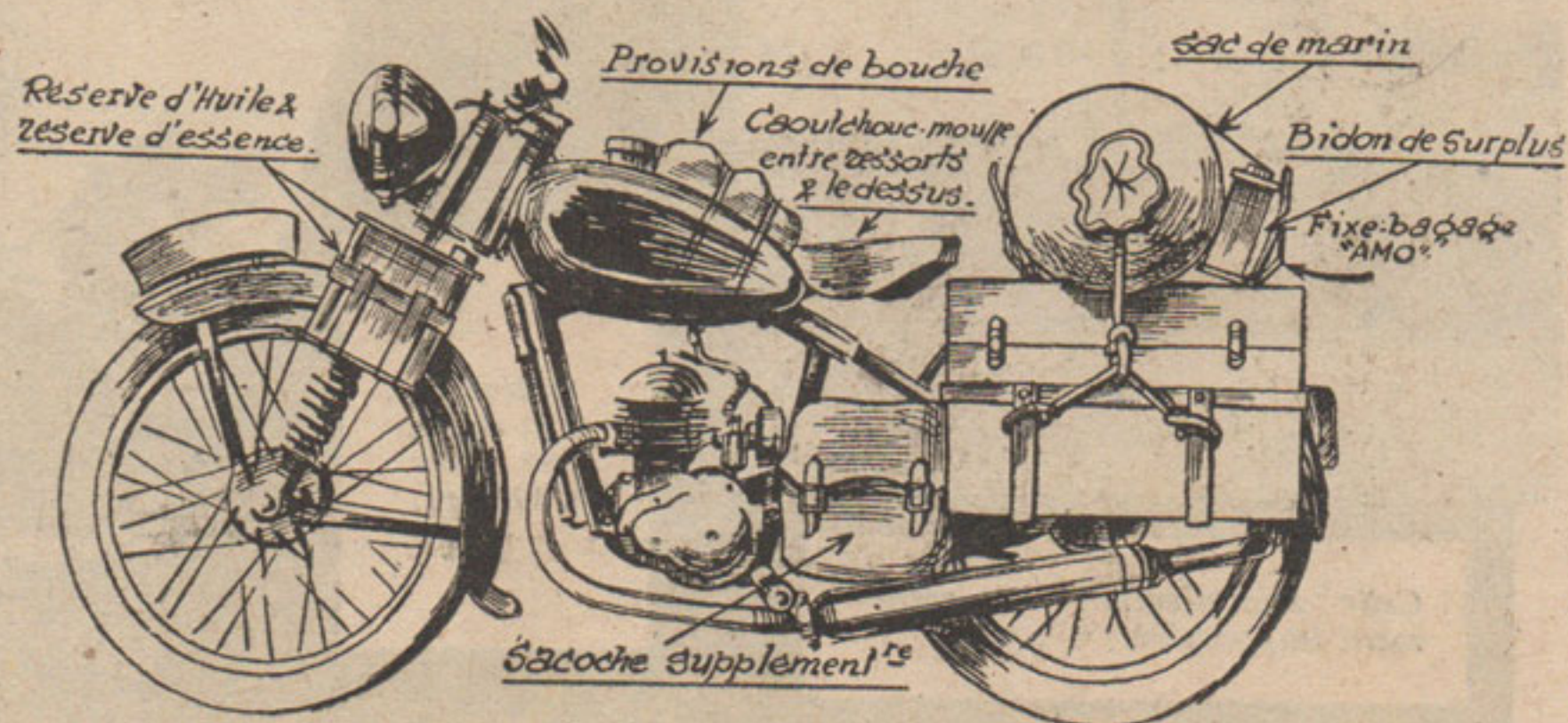
Vous les voyez à Lisbonne!



blanc chaque voiture. A l'arrêt il se place au milieu de la chaussée (pas de sifflet), une file de piétons passe devant lui dans un sens, derrière lui une autre file dans le sens contraire. Dès qu'il fait signe les autos s'élancent et lui se retire. Personne ne traverse en dehors des passages. Et mieux! presque tous jettent leurs papiers dans les corbeilles visibles et nombreuses. Qui disait que le latin ne savait pas se discipliner de bonne grâce? Il n'y a aucune contrainte. On y est habitué.

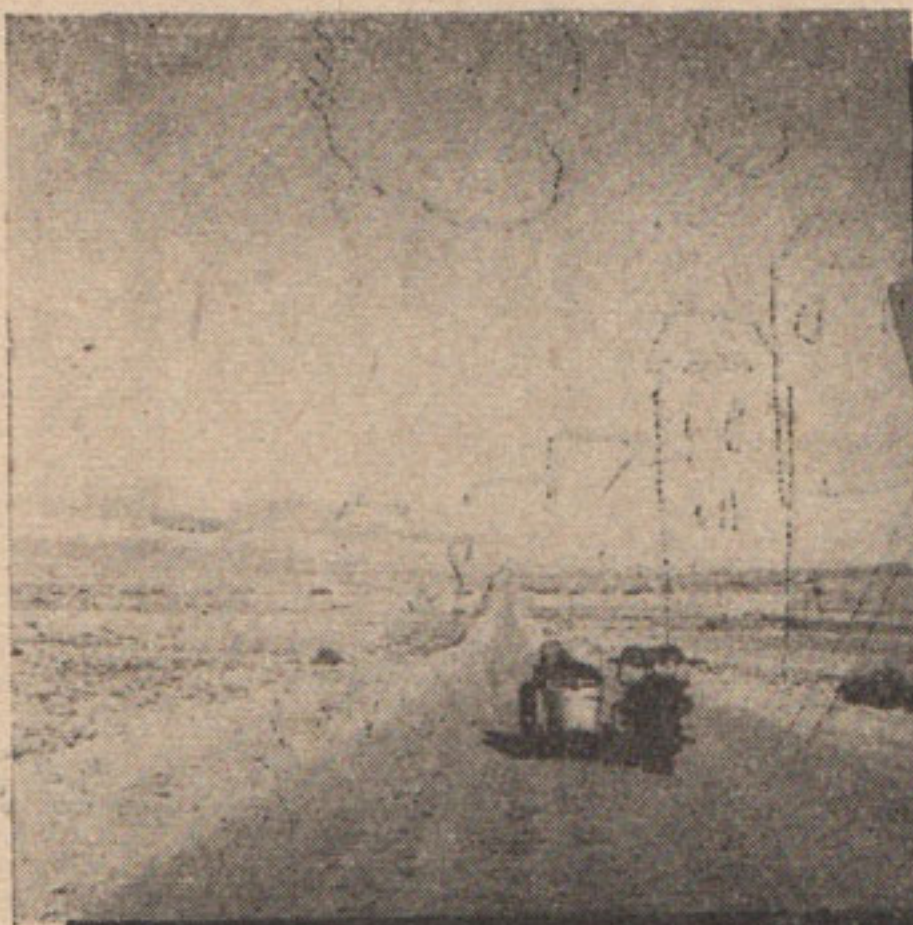
Hélas! il a fallu que je m'arrache de ces lieux enchanteurs, de cette plage magnifique où je n'ai même pas eu le temps de me baigner. Et en route pour Pedro-do-Sul. Que de montées et de descentes! ma pauvre moto chauffe et peine (j'en aurai l'explication plus loin). Le lendemain, j'ai recommencé mes ascensions pénibles et suis arrivé à Vilar-Formosa, village frontalier, en première! Soulagement: j'ai l'explication de mes ennuis: la lumière d'échappement est bouchée ou presque. Mais j'ai occasion de constater qu'il n'y a pas un poil de jeu dans la bielle. Je roulerai désormais en étant moins généreux en huile.

Que dire de la traversée d'Espagne? Salamanque, Valladolid, Burgos, bonne route dans l'ensemble. Le froid des hauts plateaux s'y fait déjà sentir le soir. Saint-Sébastien, nous sommes presque en France, Bayonne. J'apprends que nous avons eu plusieurs ministères. Faut-il que nous soyons riches!



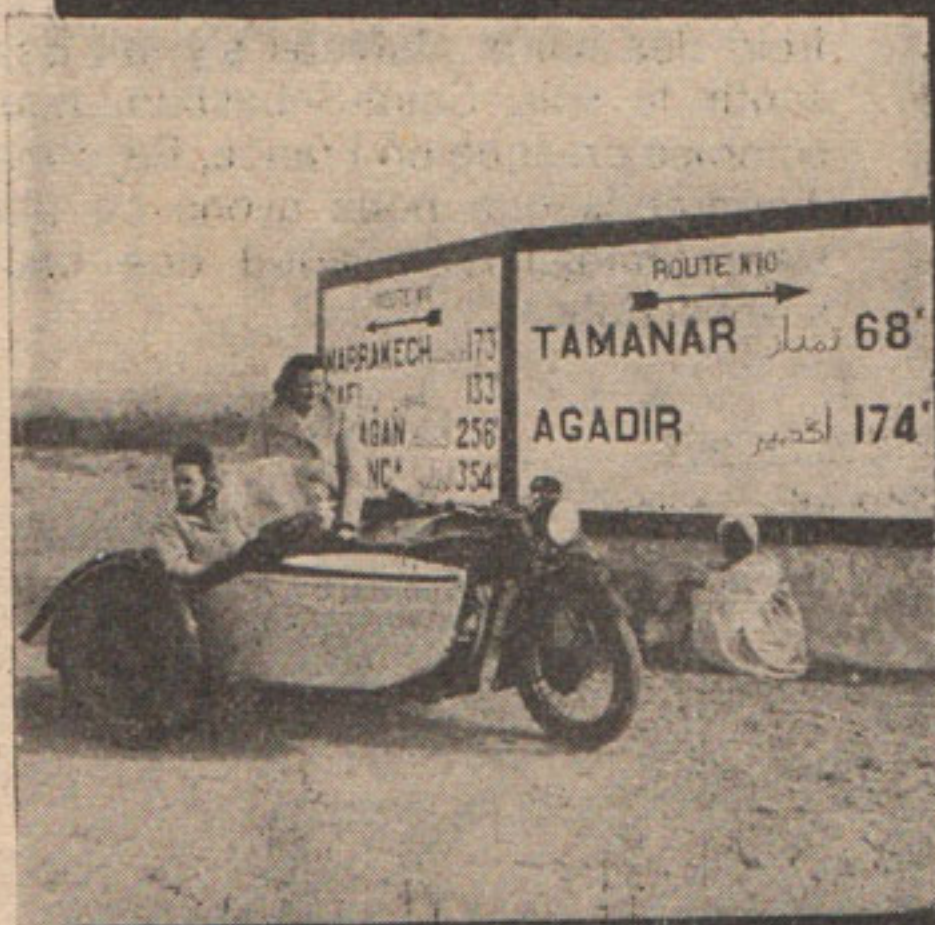
(Suite page 60.)

Sur les routes du MAROC



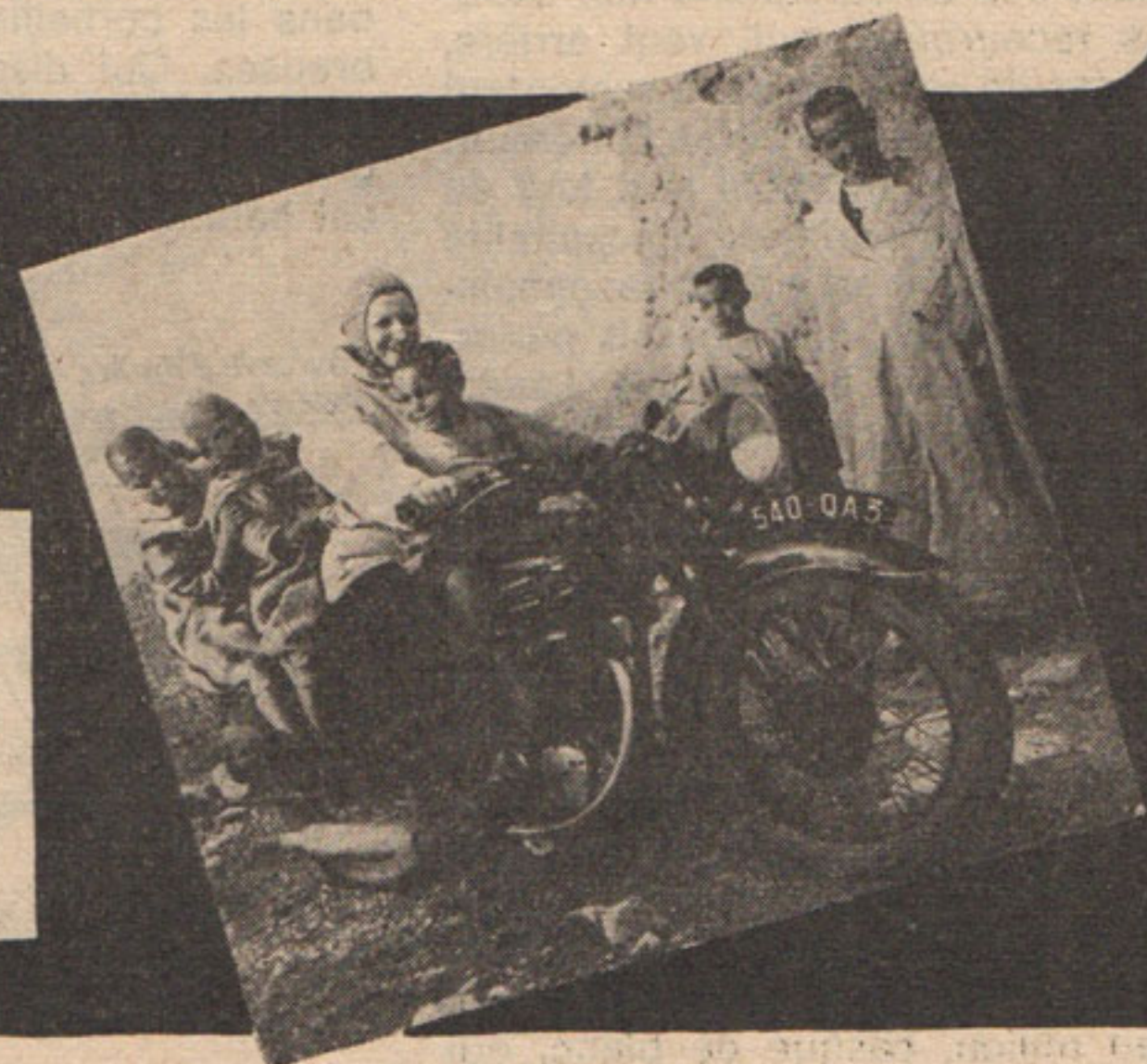
Pays des contrastes. De longues lignes droites puis des virages interrompus, mais dont le touriste est averti.

Aussi bon photographe que motocycliste, l'ami Gillot nous a confié ce film de sa dernière tournée au Maroc, un beau pays pour lequel il se sent une attirance toute particulière. Les grands horizons, la variété des sites, les scènes imprévues, le ciel magnifique sont autant d'attractions pour le voyageur.



Cette signalisation est réellement impeccable.

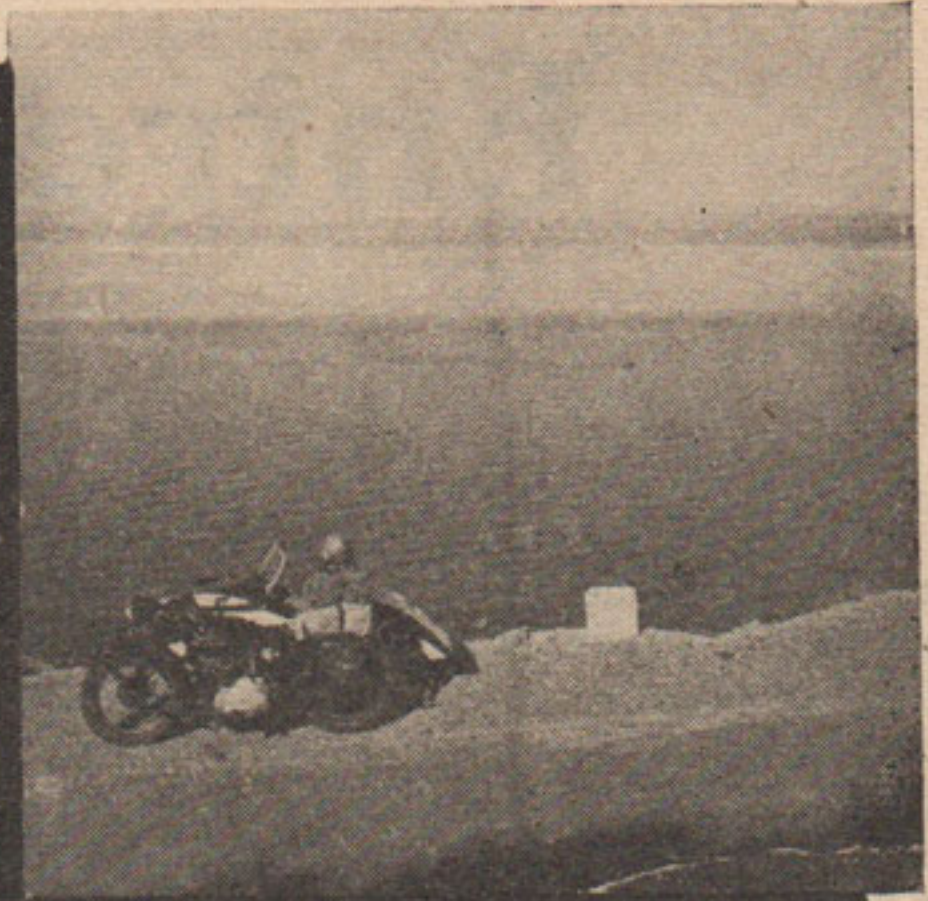
Initiation à la molo, tous avec le sourire.



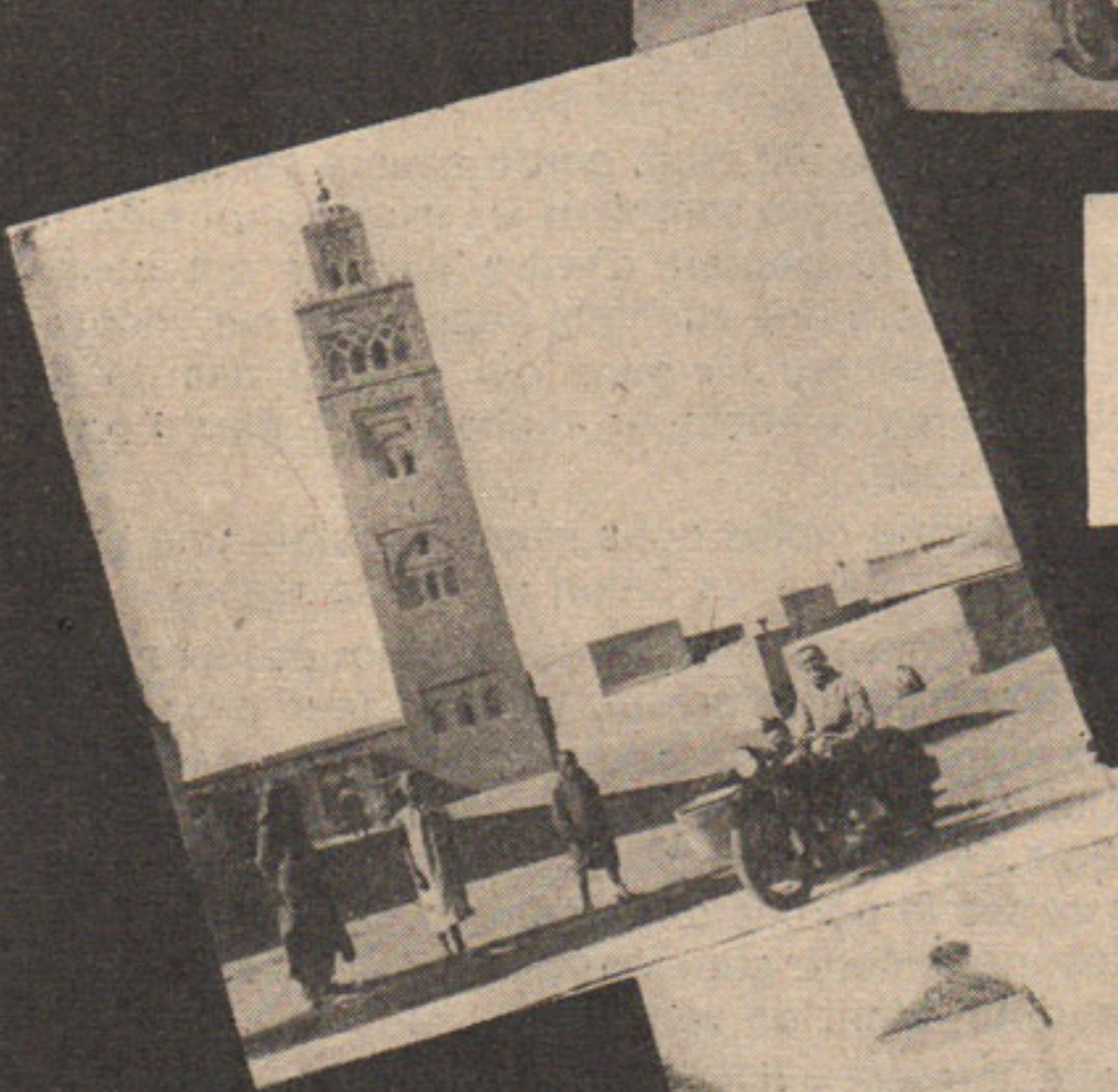
Le Maroc est un pays magnifique et les routes du Maroc sont vraiment remarquables.



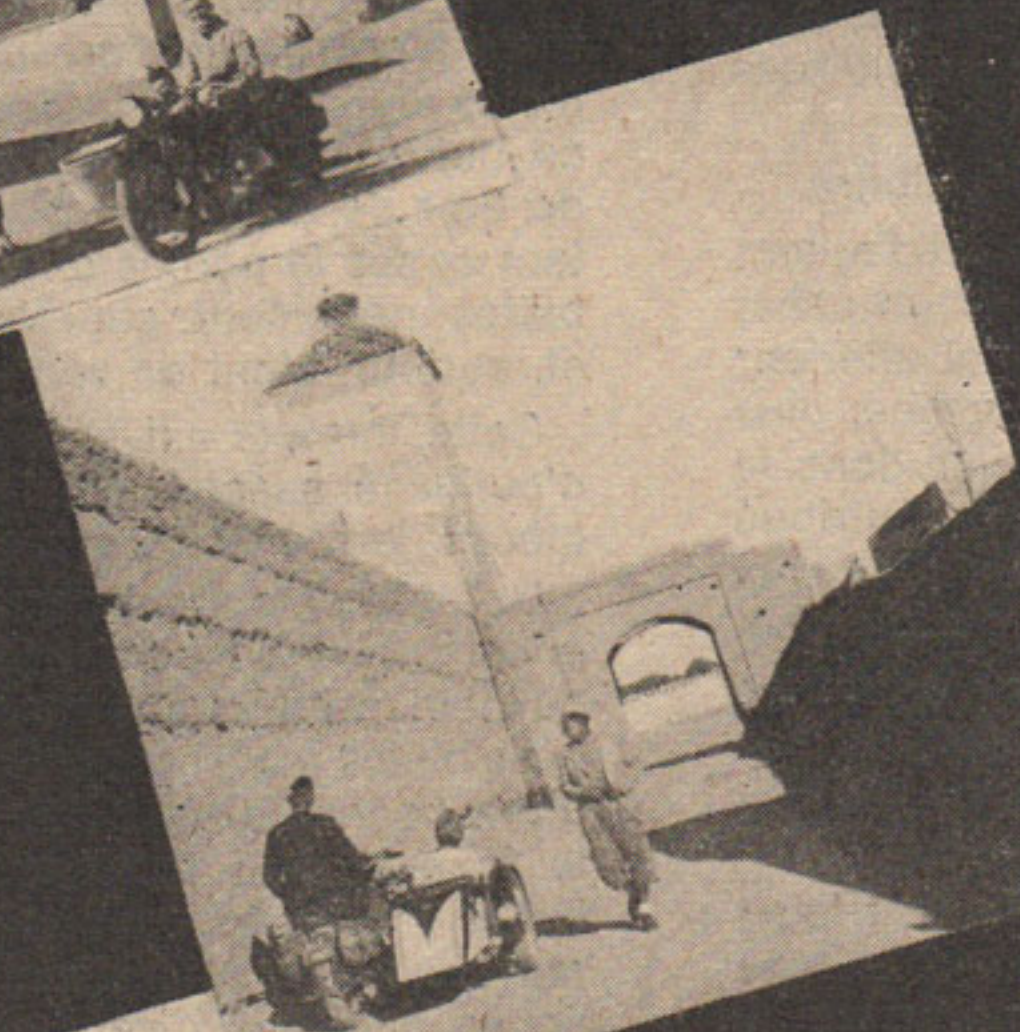
*La palmeraie
de Marrakech
par un beau
soleil de
janvier*



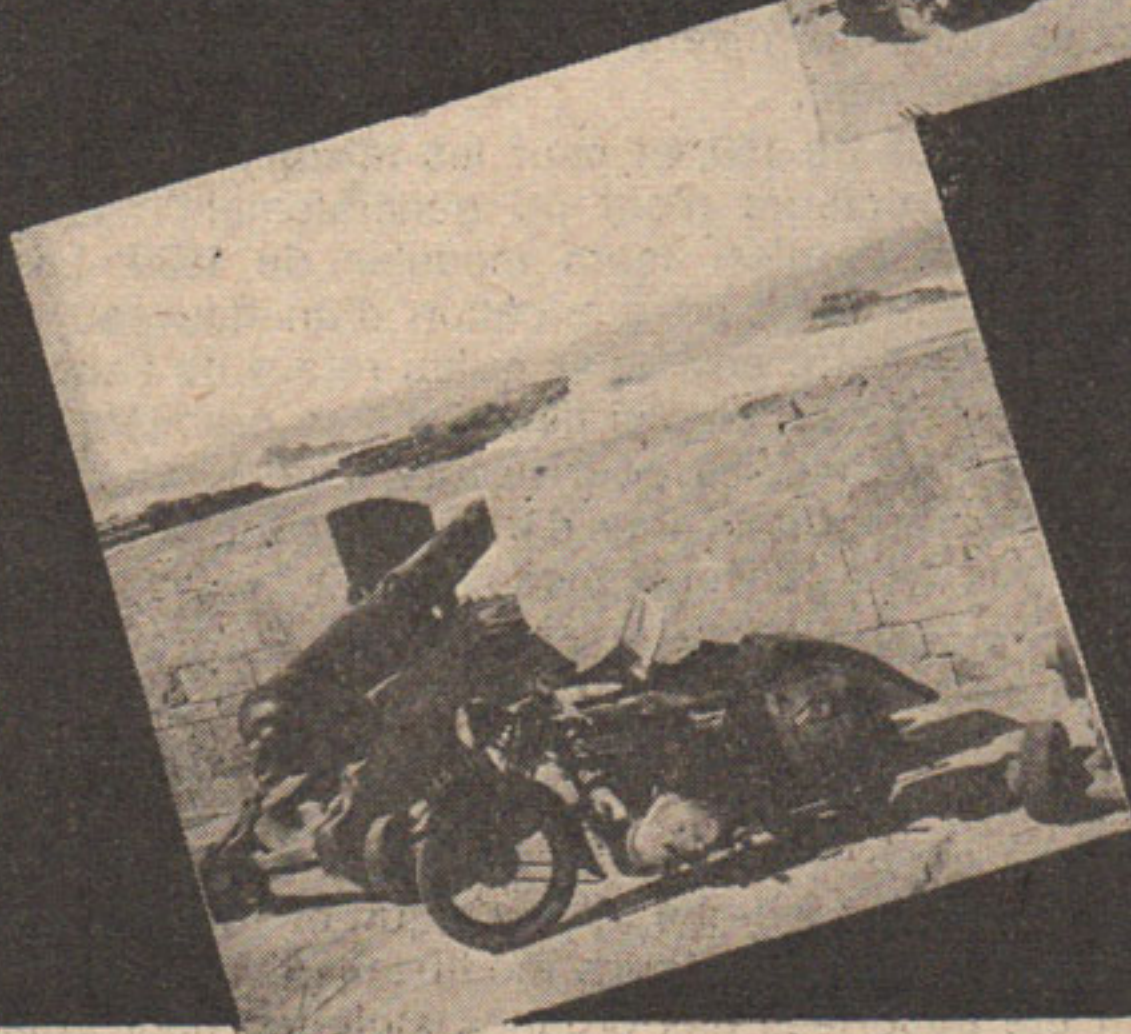
*La méditerranée entre
Cherchell et Ténès*



*Marrakech :
le Koutoubia*



*Le barrage du N'Fis,
au fond l'Atlas*



*vers les
jardins
de
l'Aguedal*

*Les canons
armoriés
de la Skola*



Le report ou l'absence de tout autre élément de la scène est à éviter. Le sujet principal doit être le plus net possible.

Le report ou l'absence de tout autre élément de la scène est à éviter. Le sujet principal doit être le plus net possible.

Entre deux Salons

L'année qui vient de s'écouler nous a tout de même apporté quelque chose : les cadences de production se sont sensiblement améliorées et s'il y a toujours une distribution des vélomoteurs qui ne satisfait pas tout le monde, ce n'est pas aux constructeurs qu'il faut s'en prendre mais à un système que l'on pourrait considérer comme périmé.

Le maintien du bon d'achat pour le vélomoteur, alors que cyclomoteurs et motos sont de vente libre, correspond à l'on ne sait quelle nécessité. On a maintes fois entendu dire que cette contrainte allait disparaître, mais les mois passent et la chose subsiste.

La liberté de vente des moteurs auxiliaires et des cyclomoteurs leur a donné un nouvel essor. Il faut bien dire aussi que le succès des 50 cmc. est dû à leurs qualités propres et que les services qu'ils rendent sont incontestables. La diversité des formules satisfait toutes les tendances des amateurs. On trouve des moteurs auxiliaires utilisables par le plus timoré des cyclistes, le moins apte à faire de la mécanique, jusqu'à des groupes à 2 vitesses et débrayage très propres au grand tourisme.

De ce côté nous n'avons donc pas à nous plaindre.

La qualité générale de ces petites machines est d'autant plus précieuse qu'elle amène ses usagers, par un palier facile, à envisager sans appréhension l'emploi ultérieur d'un véhicule plus complet, plus rapide et, même, plus confortable pour les longs déplacements. Ainsi donc le cyclomoteur, au lieu de nuire à la moto, aura contribué grandement à lui recruter nombre d'adeptes; ceux-ci n'attendent que de trouver des machines sur le marché.

Les vélomoteurs ont sensiblement évolué entre les deux Salons : les 125 cmc. commencent à sortir et pas seulement des modèles de transition, mais de vrais 125, de conception originale.

La plupart des marques nous livrent maintenant leurs modèles 4 vitesses à sélecteur, certains avec fourche télescopique ou suspension arrière, la plupart avec moyeu à broche.

Ce sont des machines qui dépassent nettement, mais avec plus d'économie, de confort et de sécurité, les 175, 250 d'avant-guerre.

Dans cette catégorie la lutte est engagée entre 2 temps et 4 temps, chacun d'eux ayant ses chauds partisans.

Quoique récent, le 4 temps a conquis ses lettres de créance; les moteurs à culbuteurs sont aussi sûrs et robustes désormais que ceux à soupapes latérales d'avant-guerre; les premiers ont l'avantage d'un meilleur rendement avec une consommation moindre. Avec leur culasse sous carter étanche ils sont parfaitement lubrifiés tout en conservant une propreté scrupuleuse. De ce côté les progrès réalisés sont incontestables.

Les 2 temps ne sont pas restés à la traîne; aiguillonnés par la poussée des 4 temps, ils ont remarquablement évolué vers le mieux : leur ralenti et leur silence ont été améliorés, leur consommation et leur lubrification réduites. Le report du carburateur à l'arrière du cylindre élimine les suintements néfastes pour la propreté du conduc-

teur. Avec un rendement qui fait leur force ils ont l'avantage de la simplicité mécanique.

Pour les uns comme pour les autres, les lignes sont arrivées à un équilibre et à une harmonie qui caractérisent le génie français. Plus de bosses disgracieuses, plus de recoins inaccessibles : beauté et facilité d'entretien sont deux avantages à ne pas dédaigner.

Cependant le 100 cmc. garde encore sa vogue. Si certains constructeurs semblent les avoir supprimés de leur programme, la plupart d'entre eux les ont conservés. Le 100 a encore une clientèle importante car, moins cher, il suffit à nombre de gens qui n'ayant pas de grands déplacements à effectuer recherchent plus l'économie que la vitesse.

En catégorie motos nous avons constaté une tendance qui va s'affirmer à ce Salon : la moto légère.

Pour des raisons maintes fois expliquées ici nos industriels n'ont pas encore pu réaliser leur programme de motos de moyenne puissance. Mais, sachant combien ce genre de machines nous manque, ils ont eu l'idée de tirer de leur 125 une moto légère 150 cmc., nécessitant certes le permis de conduire, mais ayant des possibilités nettement supérieures à celles du vélomoteur et, surtout, étant de vente libre, sans bon d'achat.

Cette formule est heureuse car elle ne nécessite pas d'outillage spécial, celui-ci étant, pour la majorité des pièces, le même pour les deux cylindrées.

Une 150 cmc. peut paraître insuffisante à ceux qui ont encore en tête les 350 et 500 d'avant-guerre, mais si elle ne peut prétendre à remplacer les grosses motos, ses possibilités sont pour le moins équivalentes à celles d'une bonne 250 cmc. du temps passé. Sa vitesse avoisine le 85 avec une consommation inférieure à 3 litres; la boîte 4 vitesses, généralement adoptée, autorise des moyennes fort satisfaisantes; nos lecteurs en auront des échos dans les divers essais que nous allons publier successivement.

Au-dessus de 150, et pour les raisons déjà évoquées, nos constructeurs n'ont pu généralement mieux faire que de moderniser leurs modèles de 1939. Les frais énormes de mise en fabrication d'un nouveau modèle ne pourront être envisagés qu'au retour de l'abondance et de la liberté d'emploi des matières premières, conditions indispensables pour assurer une production susceptible d'amortir les frais d'établissement tout en conservant à la vente un prix acceptable.

Ces modèles 1948 ont été mis au point au cours de cette saison; nous en présentons la plupart dans ces pages; nos numéros de compte-rendus les détailleront plus complètement.

Cette mise à jour porte principalement sur le cadre qui reçoit une fourche télescopique et souvent une suspension arrière. Quelques modifications peu apparentes ont été apportées aux organes moteurs, pour améliorer le rendement ou réduire la consommation.

Le sidecar, lui aussi, a connu un regain de vogue; il

reste le véhicule familial le plus économique et réalisant de loin les meilleures moyennes au meilleur compte. Les voiturettes dites populaires n'approchent pas encore les performances d'un bon sidecar et leur prix les met hors de portée des bourses moyennes. Ajoutons que leur délivrance est toujours subordonnée à la remise d'un bon d'achat, plutôt difficile à obtenir.

Ce qui freine le nouvel essor du sidecar c'est indubitablement le manque de motos de cylindrée correspondant à son emploi rationnel. Les 350 et 500 neuves sont une rareté, et celles qui ont pu être reconstruites, rénovées ou réparées, celles d'occasion, celles issues des stocks des domaines, ne forment pas une masse suffisante pour donner aux fabricants de sidecars le minimum de travail nécessaire à la mise en fabrication de séries raisonnables et suffisantes pour établir un prix de vente normal et stable.

Nous avons vu paraître l'année dernière un nouvel engin : le Scooter. Parmi quelques productions italiennes de haut-luxe, un seul scooter français, bien traité du reste, et qui s'est déjà acquis une clientèle que seuls limitent les moyens de production fort limités en raison des faibles attributions de matières premières.

Il peut se faire que cette année de nouveaux scooters tentent leur chance auprès des visiteurs. Ce véhicule qui se développe remarquablement en Italie et qui est exporté dans certains pays, intéresse vivement ceux qui recherchent pour circuler la protection, le confort et la propreté : médecins, représentants ayant à effectuer des parcours réduits mais continus. Les femmes aussi ont un faible pour le scooter.

Il est même curieux de constater le nombre de per-

sonnes qui n'oseraient jamais enfourcher un vélomoteur et qui s'asseoient sans appréhension sur un scooter de même cylindrée, alors qu'un motard hésiterait à se lancer sur cette machine et se considérerait comme perdu parce qu'il n'a plus un réservoir à serrer entre ses genoux. C'est d'ailleurs une idée fautive, ceux que nous avons essayés ont une stabilité surprenante et se conduisent avec aisance.

Nous ne pouvons arrêter ce regard à la fois sur le passé et sur l'avenir sans évoquer un autre genre de véhicule cher à beaucoup de sportifs et réclamé en vain : le cyclecar!

Toujours rien à l'horizon... Si deux marques se partagent la clientèle des motocars de 125 cmc., si l'on a vu quelques prototypes ou quelques ancêtres de 350 à 750 dans certaines épreuves, si l'on rencontre parfois un cyclecar fabriqué tant bien que mal par son propriétaire, personne jusqu'à ce jour n'a envisagé sa fabrication commerciale.

Les voiturettes de course 500 cmc. nous vaudront-elles un jour prochain que des répliques en soient tirées à l'usage des amateurs? La réalisation n'est pas impossible; l'une d'entre elles débarrassée de son compresseur tape encore allégrement le 110 à l'heure. Créée en deux places avec son bicylindre 2 temps elle ferait la joie de bien des sportifs. Le tout est de savoir à quel prix elle pourrait être sortie et si on la laisserait, comme les motos, de vente libre.

On le voit, il reste encore beaucoup à faire, quoique cette année ait marqué un net avantage sur la précédente. Ayons l'espoir que la prochaine saison nous fera gravir un nouvel échelon.

STAND

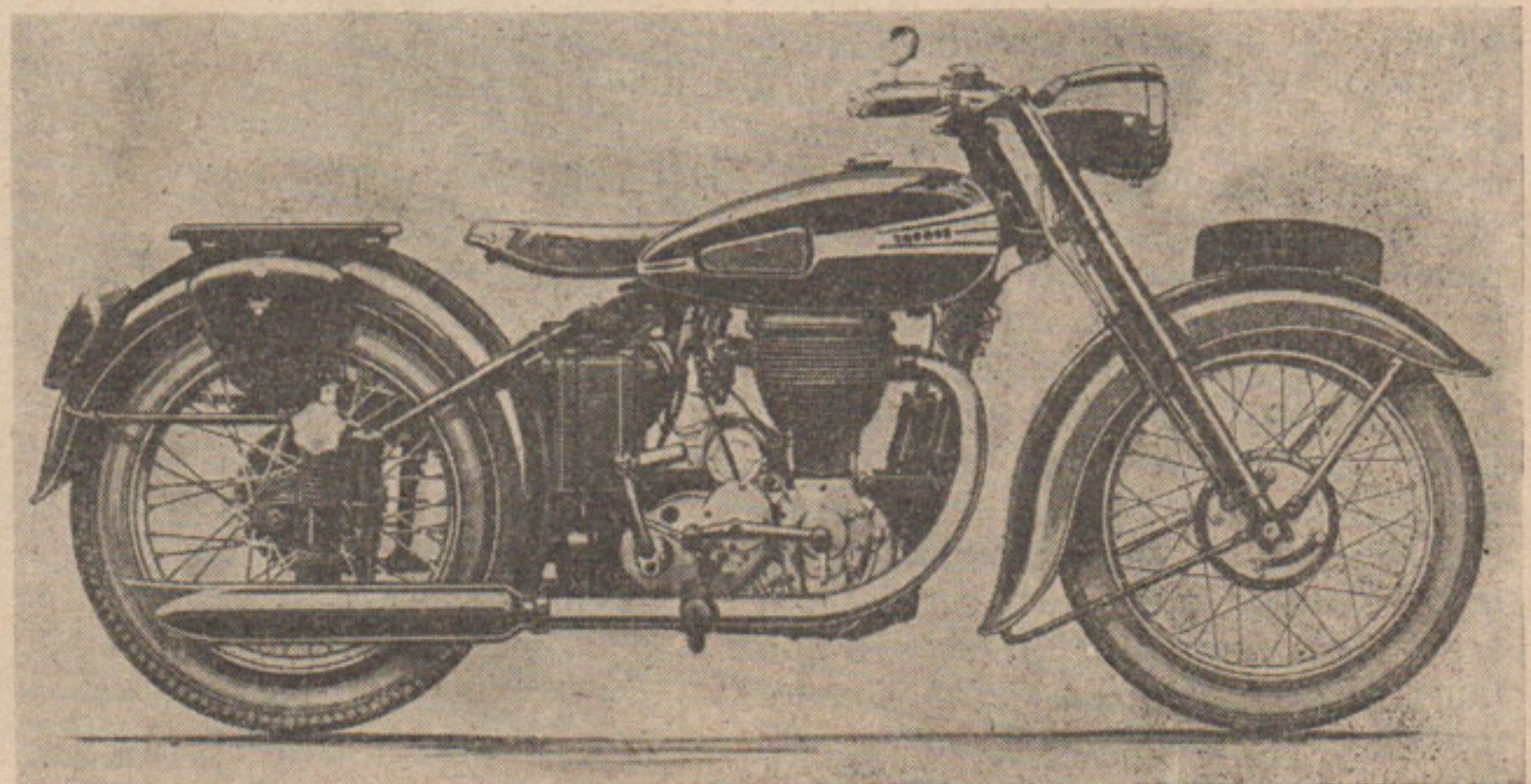
après

STAND

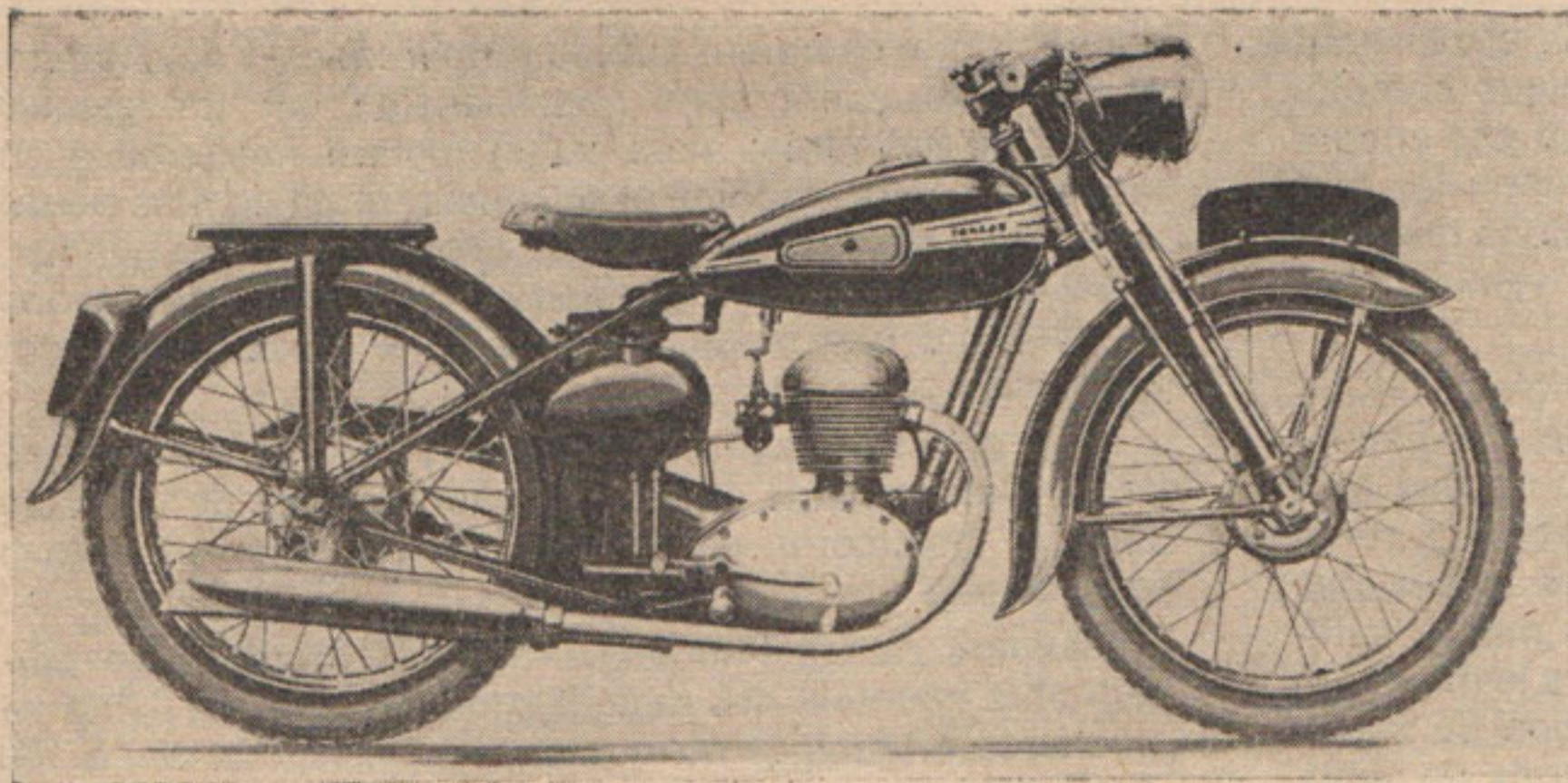
PROGRAMME TERROT

La production Terrot pour 1949, tout en conservant le programme de base établi soigneusement depuis plusieurs années, se signale à l'attention des motocyclistes par un certain nombre de modifications importantes ayant pour but d'accroître à la fois le confort du pilote, la tenue de route des machines et la présentation. Ces perfectionnements étaient à l'étude depuis longtemps déjà; il en a été décidé l'application pratique lorsque les essais eurent démontré que le but poursuivi était définitivement atteint. Seuls les délais de fabrication avec lesquels il faut toujours se débattre à l'époque actuelle obligeront à échelonner la sortie des différents modèles.

Machine essentiellement utilitaire, réalisée en vue d'un service quotidien



La nouvelle 500 Terrot



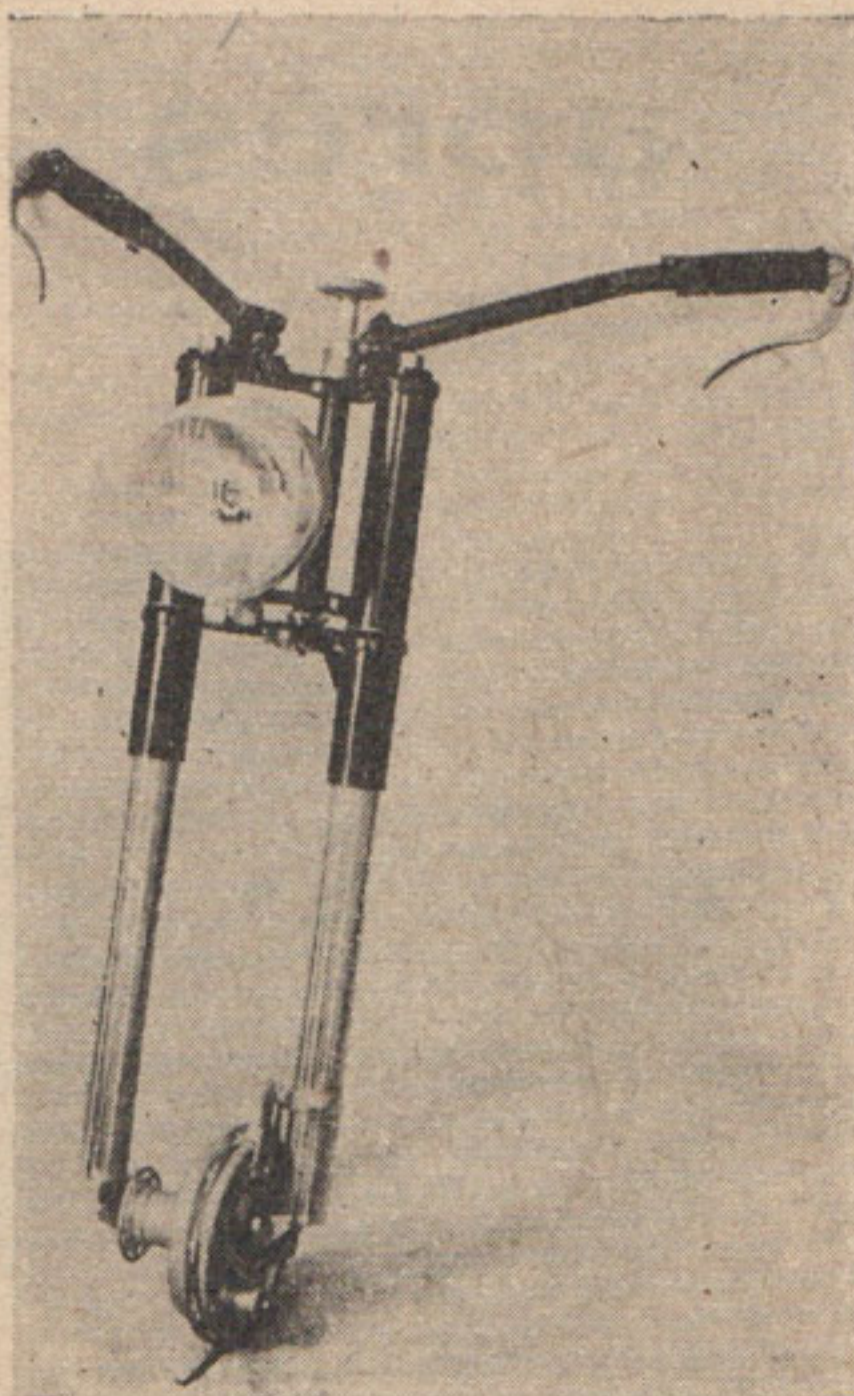
Une fourche télescopique équipe la 125 Terrot

régulier pour le minimum d'entretien et une consommation excessivement faible, le 100 cmc. M.349 conserve son moteur deux temps à reprises très franches, aux accélérations brillantes et dont le graissage par mélange assure une longévité exceptionnelle. Boîte 3 vitesses, freins à tambour AV et AR, fourche à parallélogramme déformable avec amortisseurs incorporés et frein de direction. La selle suspendue identique à celle de la motorette 125 cmc. permet d'obtenir au pilote le même confort, quel que soit son poids.

La motorette 125 cmc., type E.T.P., fabriquée en grande série, connaît une grande vogue parmi la clientèle. Elle présente une technique particulièrement évoluée et se signale, notamment, par son moteur à soupapes en tête, dont la culasse en alliage léger assure une égale répartition de la chaleur sur toute sa surface et confère à ce moteur un rendement thermique exceptionnel qui se traduit par une faible consommation d'essence et une vitesse de croisière élevée. Le graissage par circulation continue par une pompe double à engrenages permet d'enclôtre tout le mécanisme de distribution sous carter étanche et de le graisser convenablement, double avantage qui explique la bonne conservation du mécanisme. Enfin une boîte 4 vitesses commandée par sélecteur au pied complète le bloc aux lignes très pures. La silhouette déjà populaire de cette machine va se trouver modifiée par la substitution à la fourche classique à parallélogramme déformable, d'une fourche télescopique à freinage automatique des oscillations qui entraînera un perfectionnement réel de la tenue de route. Terrot espère pouvoir

livrer ce modèle ainsi équipé sur le programme de décembre 1948.

La 350 H.C.T., robuste routière à moteur à soupapes latérales, sobre d'essence, à fonctionnement régulier et distribution pratiquement indéglable, à boîte 4 vitesses à sélecteur incorporé au bloc, bénéficie d'une présentation nouvelle qui porte, à la fois, sur l'esthétique, le confort et la stabilité. Les deux modifications les plus importantes sont : une fourche télescopique à l'avant et une selle suspendue avec tension du ressort réglable, ajoutons un porte-bagages et une plaque lumineuse complète-



La fourche Radior

ment réétudiés; cette 350 cmc. se présente sous les auspices les plus favorables.

Enfin, la 500 cmc. R.G.S.T. va bénéficier d'une étude très poussée du cadre qui en fera le type même de la motocyclette de grand tourisme moderne, apte aux moyennes commerciales les plus élevées grâce à ses accélérations exceptionnelles et à sa tenue en côte parfaite. Ce cadre comporte à l'avant une fourche télescopique à freinage automatique des oscillations et à l'arrière une suspension du type breveté réglable suivant le poids transporté. La selle également suspendue complète l'ensemble. Bien entendu, le modèle conserve son bloc à soupapes en tête culbutées et sa boîte 4 vitesses incorporée et commandée au pied par sélecteur, qui a fait ses preuves depuis plus de deux ans. Enfin, une béquille centrale remplace l'ancienne, ceci afin de faciliter la mise au repos d'une machine qui présente nécessairement un certain poids.

Les nouveaux décors de réservoirs, apportent à l'ensemble une note pimpante qui est à signaler.

RADIOR

« Radior » présente à son stand la gamme complète de sa production cycles, vélomoteurs et motos légères.

En vélomoteur, deux modèles...

— Un 125 cmc. 2 temps, moteur « Nervor », double échappement, cylindre Alpax chemisé, montage semi-bloc, 3 vitesses. Réservoir 12 litres. L'ensemble monté dans un cadre semi-berceau renforcé à fourche télescopique hydraulique. Pneus 600 x 65.

— Un 125 cmc. 4 temps, bloc « AMC » à culbuteurs, 4 vitesses commandées par sélecteur au pied, réservoir 12 litres, moyeu AR à broche. L'ensemble monté dans un cadre semi-berceau renforcé à fourche télescopique hydraulique. Pneus 19 x 3 ou 25 x 3.

— Une moto légère 2 CV, moteur bloc « AMC » 150 cmc. 4 temps à culbuteurs, 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Moyeu AR à broche, réservoir 12 litres, large selle. L'ensemble monté dans un cadre semi-berceau renforcé à fourche télescopique hydraulique. La machine est livrée de série avec équipement électrique; batterie; redresseur de courant; klaxon, etc... Pneus 19 x 3 ou 25 x 3.

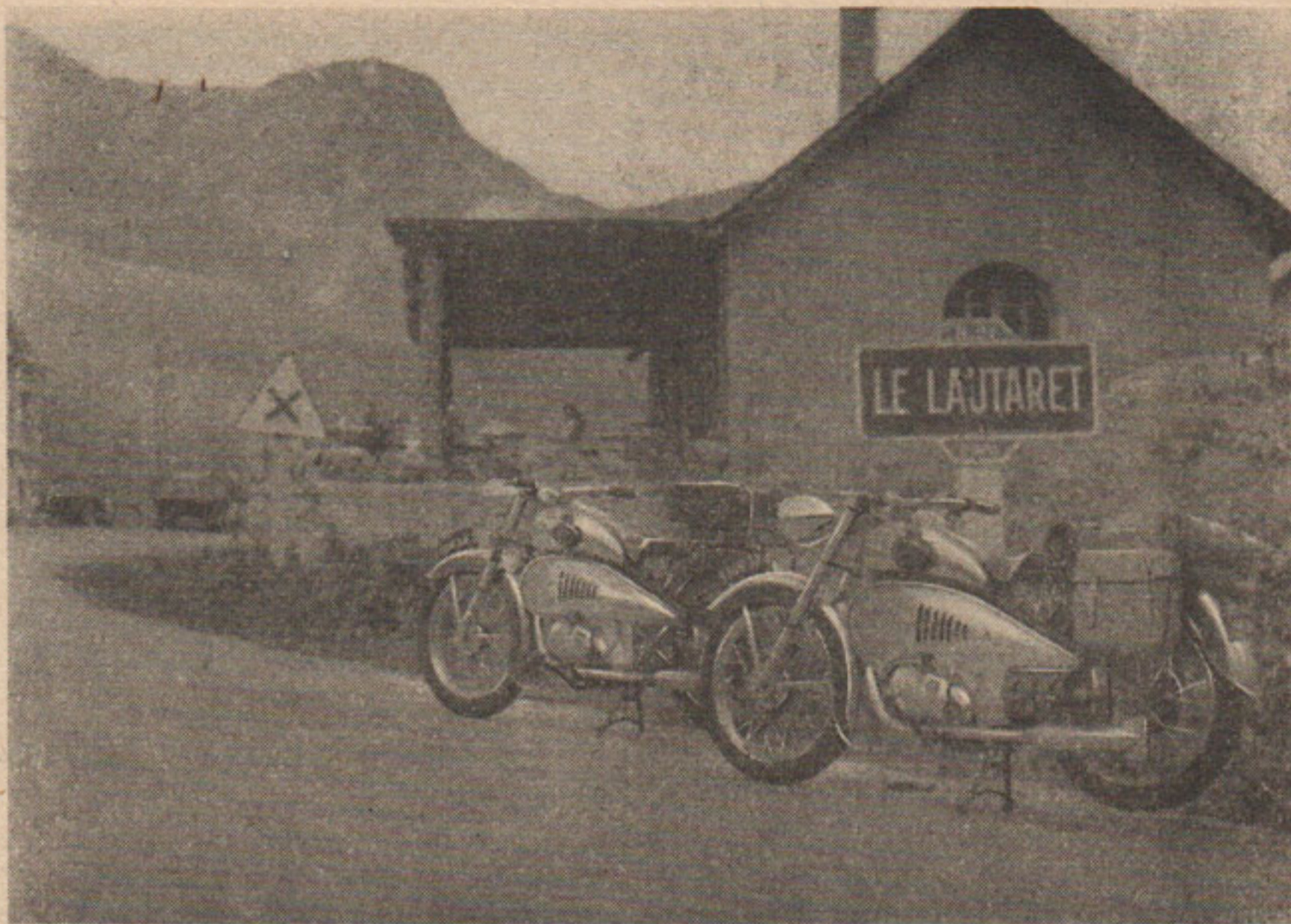
La 150 cmc. RADIOR

Le soleil enfin revenu, et mettant à profit la période des vacances, « Radior » a voulu mettre à l'épreuve ses nouvelles 150 cmc. en montagne et sur longs parcours.

Deux 150 cmc. 4 temps culbutées prenaient la route le 1^{er} août en direction de Grenoble pour affronter les cols alpestres... et pas les moindres : Lautaret, Galibier, Télégraphe, monts Cenis, Iseran, Croix-de-Fer, Glandon, etc... sans compter à l'aller un crochet par Pont-en-Royan, les Grands Goulets, le Vercors, Villars-de-Lans, et reprenant à Grenoble l'itinéraire précité, ces deux « Radior » s'en allaient vers les hautes cimes, sans défaillance, l'une d'elles effectuant la moitié du parcours avec passager en tansad.

C'est dire les possibilités de ces nouvelles 150 cmc. « Radior » strictement de série, qui se sont montrées, sur le parcours, chez tous les agents de la marque, pour leur permettre d'apprécier les qualités et la présentation des « Radior » du prochain Salon.

Le banc d'essai ne pouvait être mieux choisi : étapes de distance,



Les 150 RADIOR au col du Lautaret.

pourcentage en côte, effort soutenu sur le kilométrage d'un dur parcours, maniabilité éprouvée dans les virages en haute montagne... et quels virages!

La nouvelle « Radior », de ligne très sobre, représente bien la technique moderne, partie cycle et partie mécanique.

Cadre renforcé semi-berceau monté avec fourche télescopique hydraulique, guidon de forme nouvelle, orientable, canalisant intérieurement toutes les commandes de gaz, frein, débrayage, avance à l'allumage, etc.

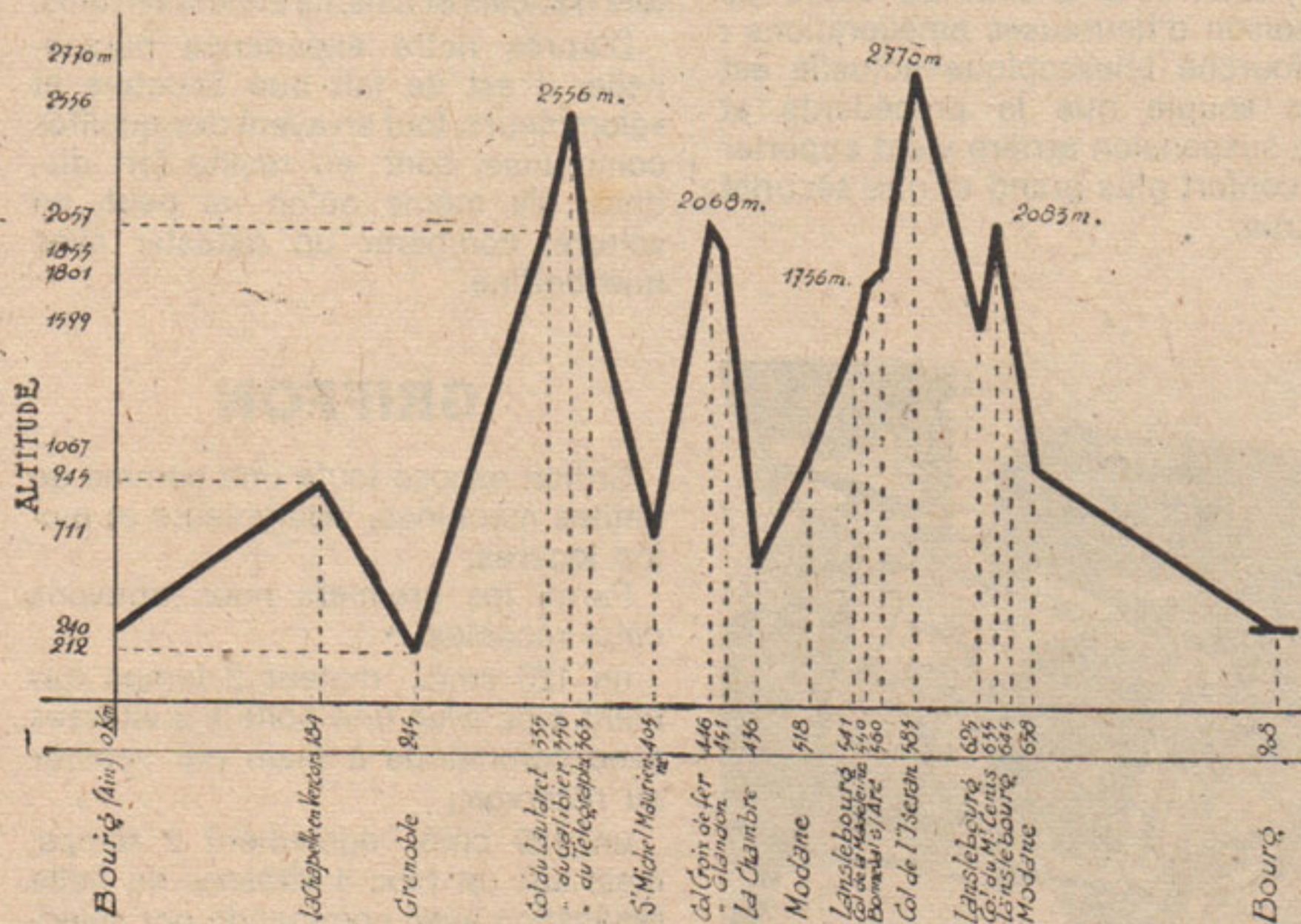
Position surbaissée et adaptable à la taille du pilote de par le guidon et les repose-pied. — Réservoir de grande contenance, rayon d'action : 450 kilomètres. — Freins sur tambour de grand diamètre. — Moyeu arrière à broche. — Freins de direction dont l'utilisation est d'ailleurs négligeable étant donné l'impeccable tenue de route de la machine à toutes les allures.

Quant au moteur, un A.M.C. culbuté 4 temps à 4 vitesses commandées par sélecteur au pied et levier de point mort pour chaque vitesse, sa conception, ses qualités... les 900 kilomètres d'une randonnée comme celle que nous venons de décrire attestent sans commentaire l'excellence d'une fabrication et d'une mise au point de haute précision.

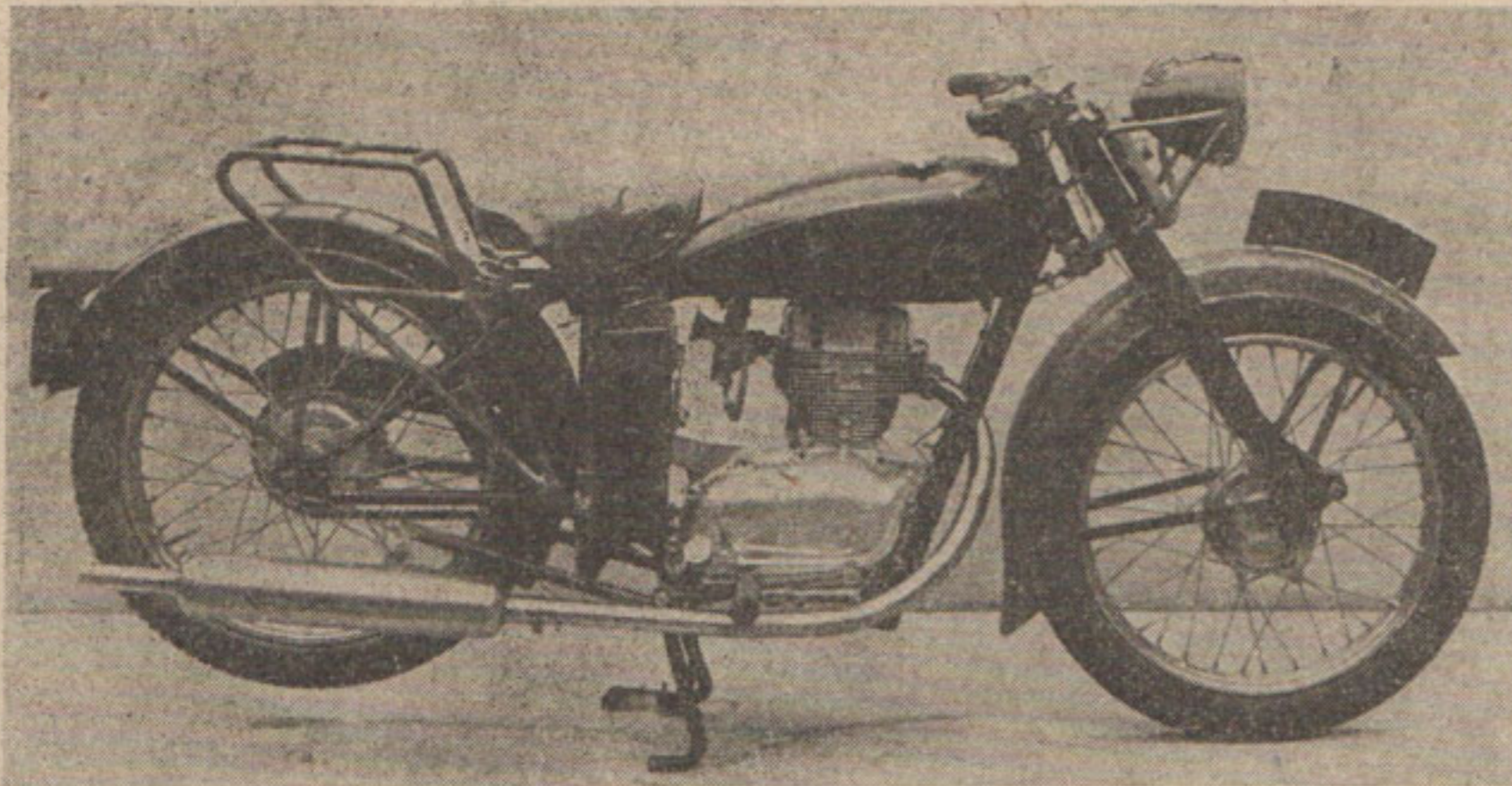
L'ensemble de la construction et de l'équipement permet de réaliser un rapport puissance-poids (au frein 6 CV, poids 87 kilos) de l'ordre de 15-kilos au cheval, rapport qui voisine avec le rendement des voitures de compétition les plus rapides.

Il en résulte pour une consommation réduite, 2 l. 3/4 aux 100 kilomètres, un rendement exceptionnel, 80 à 85 kilomètres-heure.

Ces avantages classent incontestablement la 150 cmc. « Radior » comme moto du sportif soucieux de son confort, de sa sécurité, et, ne pas négliger, de son économie de temps et de carburant.



Graphique des altitudes atteintes.



La 125 A.C.T. Jonghi qui vient de battre quelques records du monde en catégorie 125 à plus de 122 à l'heure.

DEUX JONGHI 125

La Satam expose deux vélomoteurs 125 cmc., un à bloc moteur 2 temps, l'autre à bloc 4 temps.

Sur le premier, le moteur est différent des modèles antérieurs, le cylindre a un aspect tout différent par suite du principe adopté pour l'alimentation. C'est un double échappement avec piston à double déflecteur parfaitement équilibré. Le carburateur a été reporté à l'arrière.

L'ensemble est plus étoffé et meuble davantage le cadre, quoique le carter du bloc soit à peu près le même qu'antérieurement avec sa boîte si bien au point, silencieuse à souhait, et dont les trois vitesses bien étagées sont commandées par un sélecteur souple et précis.

Le moteur est puissant : 5 CV à 6.500 tours.

La machine a un aspect plus compact que la 100 cmc. bien connue. Son réservoir en crosse et ses roues à pneus de 24x2,375 lui donnent un bel aspect de moto légère et robuste.

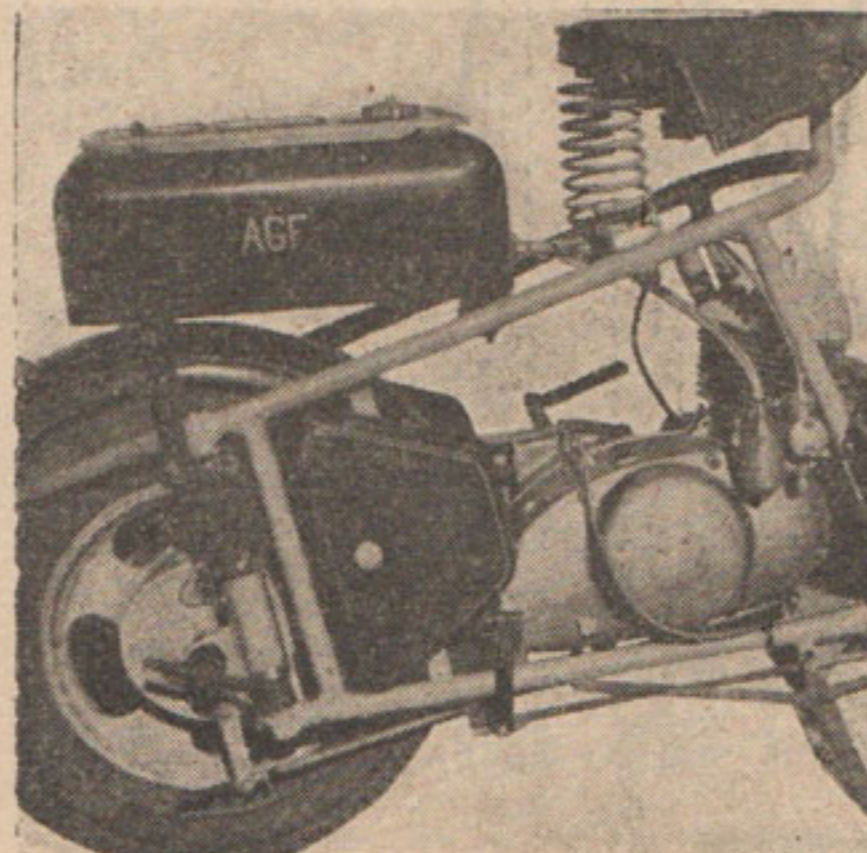
Le 125 cmc. à bloc moteur 4 temps, exposé l'année dernière, a séduit bien des jeunes par son allure très racée et très sport. C'est un arbre à cames en tête, de lignes très attrayantes sur un bloc à quatre vitesses et sélecteur au pied. Ce moteur développe 7 CV à 7.500 tours. Il est placé dans un cadre suspendu, l'arrière étant articulé. La fourche avant est du genre télescopique, mais avec un seul ressort central. Elle est établie suivant le principe : roue tirée.

Un essai du 125 cmc. deux temps est en prévision.

SCOOTER A.G.F.

M. Faizant, en réalisant et en exposant l'année dernière un Scooter, a eu une excellente idée qui lui a réussi. Les Italiens avaient de leur côté présenté de luxueux engins qui furent beaucoup remarqués, mais au superluxe près, l'A.G.F. soutenait la comparaison, avec cet avantage marqué qu'il était mieux approprié à nos besoins et qu'il pouvait affronter même de mauvaises routes. L'A.G.F. avec son moteur Lardy à 4 vitesses par sélecteur et ses roues de bonne dimension n'est pas uniquement un véhicule pour la ville, mais convient parfaitement, il l'a prouvé, au tourisme en solo et au duo.

L'A.G.F. 1948 a subi au cours de la saison d'heureuses améliorations : la fourche télescopique actuelle est plus souple que la précédente et une suspension arrière vient apporter un confort plus grand et une sécurité accrue.



DES SIDECARS ET UN SCOOTER CHEZ BERNARDET

Ce sera une grande surprise de rencontrer sur ce stand, parmi les derniers modèles de sidecars, un élégant Scooter 125 cmc. d'une réalisation très étudiée. Les photographies que nous avons prises du prototype après un court essai sont malheureusement périmées, déjà, car il s'agissait d'un modèle dont l'aspect extérieur et celui de la roue avant plus spécialement ont été sensiblement modifiés.

Ce Scooter est équipé d'un 125 Lardy 4 vitesses par sélecteur; la commande au pied a été réalisée très agréablement.

La suspension avant est établie sur le même principe que celui du sidecar; le protège-jambes sert de support à la roue de secours. Ce Scooter est à double selle en Dunlopillo; sous la selle et à l'intérieur du carénage se trouve le réservoir d'essence, complètement isolé des passagers; l'arrière constitué comme un capot se relève pour l'accès au moteur. La protection est parfaite, complétée d'ailleurs par un pare-brise très efficace.

Le Scooter Bernardet sera une des attractions du Salon. Ce genre de véhicule intéresse en effet très vivement une clientèle très importante qui, à tort ou à raison, n'est pas attirée vers le vélomoteur classique. Cet engouement a déjà été constaté au dernier Salon où les stands des Scooters français et italiens étaient envahis.

D'après notre expérience personnelle il est de fait que Scooters et vélomoteurs, tout en ayant des qualités communes, sont en réalité fort distincts, de même qu'on ne peut, en voiture, comparer un roadster avec une berline.

GRIFFON

Griffon expose toute une gamme de petites machines, vélomoteurs et motos légères.

Parmi les premiers nous trouvons deux modèles :

un 125 cmc., moteur 2 temps formant bloc avec une boîte à 3 vitesses avec commande à main par secteur au réservoir;

un 125 cmc. également 2 temps, mais sur un bloc 4 vitesses de belle réalisation avec commande par sélecteur au pied; cette machine est parti-

culièrement réussie et ceux qui ont déjà eu l'occasion de l'essayer en disent grand bien.

Enfin, en moto légère, une 150 cmc. de présentation parfaite : elle est également pourvue d'un moteur 2 temps à haut rendement sur un bloc 4 vitesses au pied par sélecteur, moyeu à broche et pneus de 25x3.

Ce modèle convient pour le travail quotidien comme pour le tourisme, en solo ou en duo.

F. N.

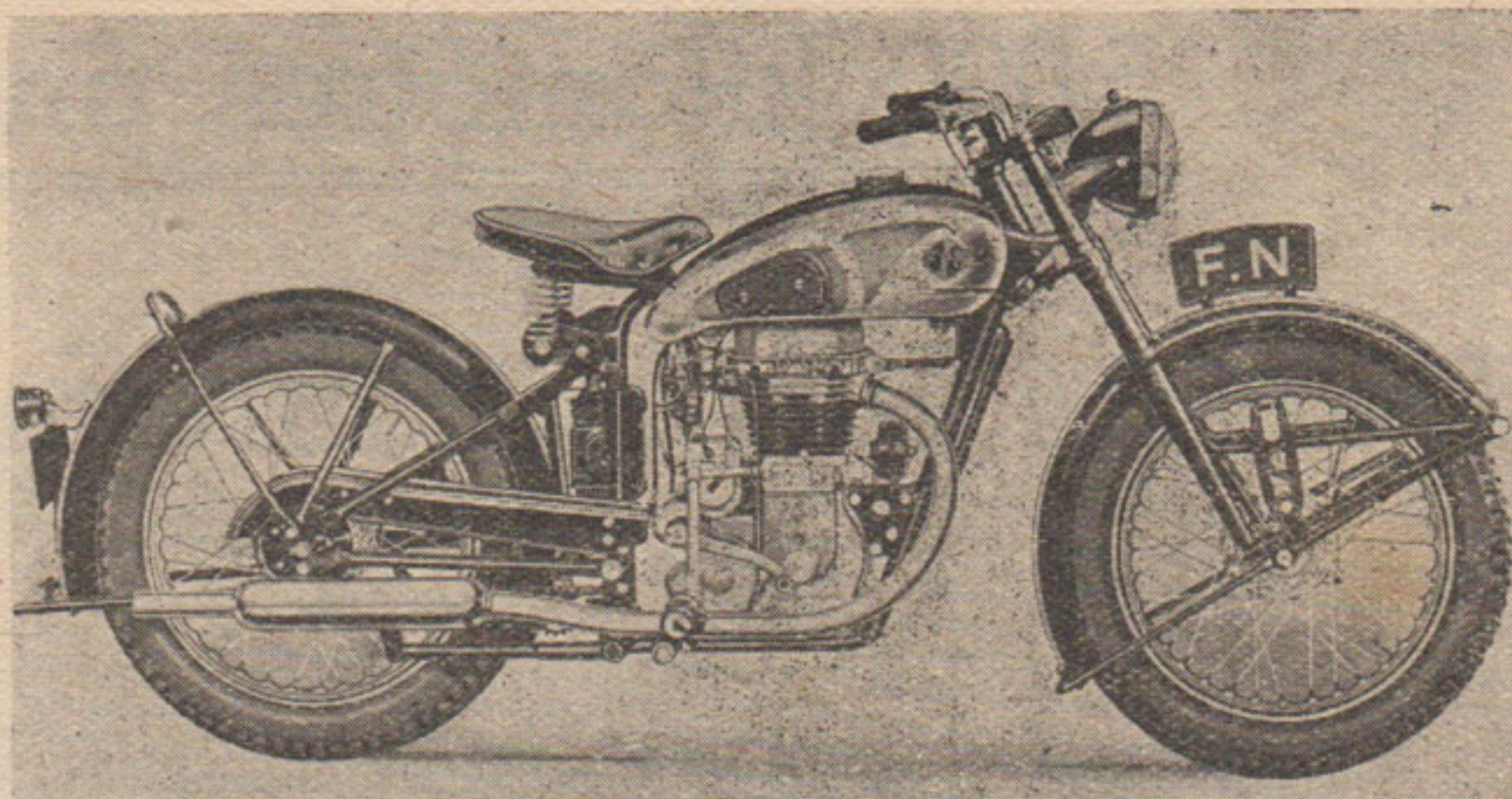
Ce qui sautera aux yeux des visiteurs, c'est la modification apportée à la fourche avant des divers modèles.

Tout en conservant intact le principe de la roue tirée, F.N. a modifié la forme de sa fourche d'une façon très heureuse en lui donnant un aspect plus classique.

On conviendra, d'après les illustrations ci-contre, que l'allure actuelle de la machine ne peut plus soulever de critiques; les haubans sont disposés de telle sorte qu'ils épousent le cintre du garde-boue dans leur partie supérieure et que le triangle inférieur ne présente rien qui puisse rompre l'harmonie de l'ensemble.

Non seulement l'aspect a été modifié, mais la suspension est désormais assurée par des anneaux de caoutchouc, prévus à l'origine, mais que les ingénieurs avaient différé d'adopter, n'étant jusqu'alors pas certains de la qualité de ce produit.

Avec cette nouvelle fourche F.N. présente donc les 350 et 450 soupapes latérales et les 350 et 250 à culbuteurs; ces quatre types sont avec bloc



La F.N. 350 cmc. à nouvelle fourche AV.

moteur (les culbuteurs avec superculasse), quatre vitesses et sélecteur au pied.

La qualité F.N. est assez connue pour qu'il soit utile de la rappeler ici. Elle est d'ailleurs confirmée ainsi que l'excellence du principe de la fourche avant par un éloquent palmarès : plus de 15 places de 1^{er} et une dizaine de places d'honneur (2^e ou 3^e) dans les épreuves les plus diverses et les plus probantes, telles que moto-cross, courses de régularité dont l'Etoile du Hainaut, le Championnat de Hollande, la Course de la Meuse (1^{er} du classement général).

LES C.Z. ET LES JAVA

Ces motocyclettes tchèques ont fait sensation lors de leur apparition en France; même les profanes étaient séduits par la sobriété de leur ligne et leur technique extrêmement étudiée

Cette année les Etablissements Poch distributeurs pour la France, qui représentent également dans leurs locaux du 127 de l'avenue de Neuilly les voitures Skoda, Tatra et Minor, présenteront sur les stands motos les modèles 1948; la petite Manet, simple et robuste, les C.Z. et les Jawa.

Parmi ces modèles, les C.Z. 125 B. et 125 T. retiendront plus particulièrement l'attention des vélomoteuristes puisqu'elles correspondent à notre cylindrée sans permis. Ce sont des 2 temps à piston plat d'une puissance effective de 4 CV. en monobloc 3 vitesses commandées par sélecteur.

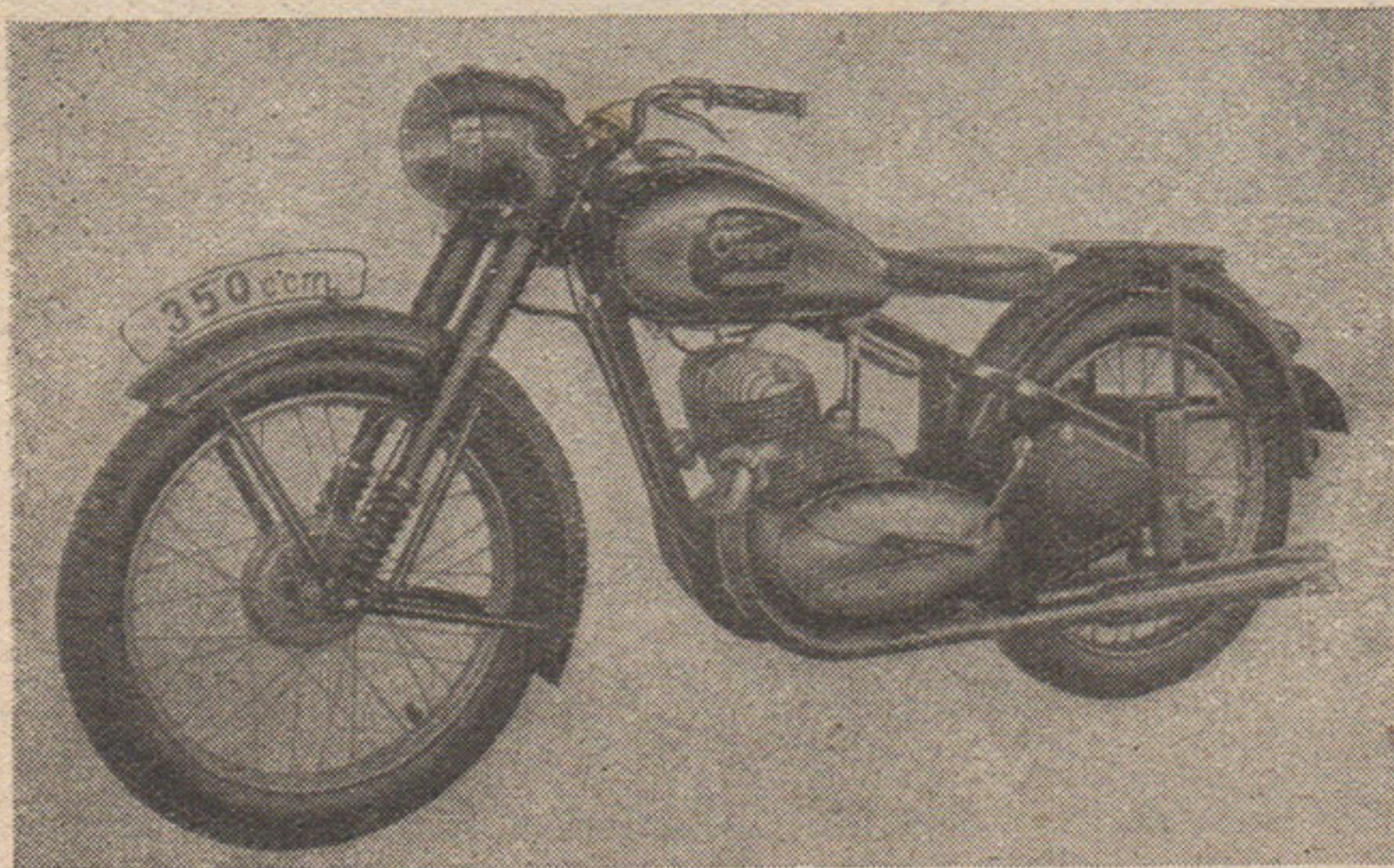
La présentation est luxueuse et l'équipement des plus complets.

Dans la catégorie supérieure, la Jawa 250 cmc. 2 temps est un modèle d'esthétique motocycliste par ses lignes harmonieuses, parfaitement équilibrées, avec son moteur si net et si compact que même le carburateur, sous carter, est invisible. C'est surtout cette machine qui tente la clientèle. Son bloc à sélecteur, sa fourche télescopique et sa suspension arrière en font une moto des plus modernes.

La particularité de la boîte est que le sélecteur et combiné avec l'embrayage de telle sorte qu'il n'est pas besoin de se servir du levier de débrayage pour passer les vitesses.

En plus forte cylindrée c'est la 350 cmc. bicylindre côte à côte, également à bloc-moteur 2 temps, d'une souplesse et d'un silence impressionnants : la « Ogar ».

Nos lecteurs savent qu'un certain nombre de ces machines vont pouvoir être vendues sur le marché français; la quantité étant toutefois limitée, il est à craindre que tous les amateurs ne puissent satisfaire leurs aspirations.



La Ogar 350 cmc. bicylindres 2 temps.

5.000 kilomètres en 16 jours

Débuts de la 150 c/m³ PEUGEOT

Il était préférable d'aller présenter la nouvelle moto légère Peugeot de 150 cmc. aux agents de la marque, à domicile, au cours d'un petit « Salon ambulant » qui en même temps mettait la machine à l'épreuve et attestait sa robustesse.

C'est Robert Pahin, le coureur bien connu de la maison et moi-même qui furent désignés pour cette longue randonnée de 5.000 kilomètres.

Partis de Cannes le 4 août, nous rentrions à Nice le 20 en passant par Perpignan, les grands cols des Pyrénées, Saint-Jean-de-Luz, Bordeaux, Brest, Le Havre, Calais, Metz, Genève, col d'Aclos, en longeant les frontières maritimes et terrestres de France, au plus près selon un horaire détaillé envoyé depuis vingt jours aux divers agents.

Nous avons mis seize jours pour faire le Tour de France, plus un jour de repos en deux parties : au Mont-Saint-Michel et à Calais.

Le mauvais temps et la neige qui avaient obstrué les cols de l'Iseran et du Galibier sous 30 centimètres de neige le 19 août nous procurèrent une matinée de repos supplémentaire à Chambéry; elle fut très appréciée, en particulier par nos cheveux rares et déjà gris qui avaient quand même bien besoin d'un petit tour chez le coiffeur.

La machine de Pahin avait été montée à la série, la mienne montée aux études n'avait de spécial qu'un filtre à air de grosses dimensions et une selle de cuir d'ancienne 350 cmc.

Seuls les gicleurs des carburateurs Gurtner étaient plus gros que la normale : 38 et 40, afin d'avoir un supplément de puissance, de graissage et de refroidissement; malgré cette suralimentation, la consommation ne dépassa guère les 3 litres pendant l'ensemble du parcours.

Il ne faut pas croire que gros gicleur signifie forcément grosse consommation. Pour la même vitesse avec un petit gicleur, il faut ouvrir d'avantage le boisseau de gaz et l'équilibre se rétablit presque. Lorsque l'économie réalisée par un petit gicleur se traduit à la fin du compte par une fraction de litre aux 100 kilomètres, cela n'est vraiment pas payer cher les avantages d'un gros gicleur. Sur ces machines le 36 est à recommander sur un parcours normal.

De grosses sacoques en tôle d'aluminium nous avaient permis d'emporter le matériel et les affaires personnelles nécessaires pour un aussi long trajet,

cela nous alourdissait considérablement à l'arrière et nous enlevait beaucoup de souplesse dans les virages des cols; malgré cela nos Hutchinson, dont nous avions pris à tout hasard une paire de rechange, ne laissèrent filtrer qu'un seul clou près de Saint-Brieuc.

Pour ma part, ma machine a 6.404 kilomètres et les moulures sont presque intactes. Nous sommes donc loin des pneus « ersatz » de sinistre mémoire.

Partis de Cannes avec des machines non rodées (en dernière minute nous dûmes monter des cylindres dont la chemise était emmanchée selon un nouveau procédé), nous avons été ennuyés au début par des collages de segments au fond des gorges du piston,

imputables à la mauvaise qualité d'essence et d'huile dont tout le Midi est gratifié et dont ne sont même pas exemptes les formidables voitures américaines des nababs de la côte.

La machine se rodant, les qualités d'huile et d'essence s'améliorant, ces petits ennuis n'ayant rien à faire avec la fabrication de la machine disparurent complètement. Plus nous allions, mieux cela marchait; pour peu, avec plus d'élan, nous étions partis pour un deuxième tour...

La seule véritable panne fut provoquée, 20 kilomètres avant Nantes, par un grippage sur son axe du petit marteau-rupteur en fibre qui supporte une des vis platinees du volant magnétique.



Pahin sourit à l'objectif heureux de son ascension.

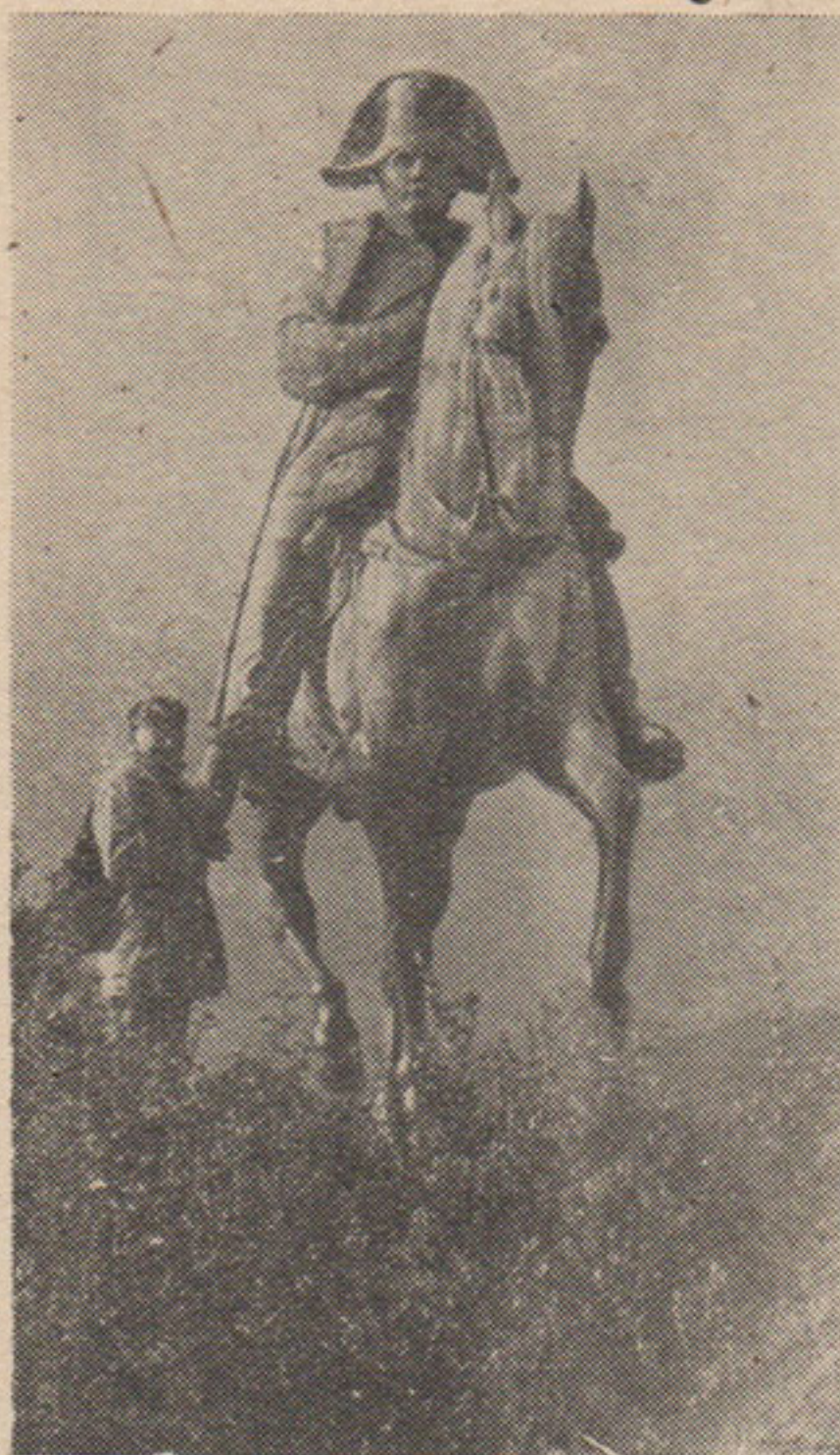
La béquille, toujours trop faible, a dû être remplacée une première fois et la deuxième est arrivée faussée à Nice; c'est pourtant un défaut bien connu de la Maison dont l'ingénieur n'est cependant pas breton.

Une percussion dans un gros chien un peu avant Perpignan me fit tomber, nécessitant le redressement de la fourche, le changement du ressort et du phare, ma carrosserie personnelle s'en tirant à bon compte.

Tels furent les seuls incidents de ce long parcours.

Il faut reconnaître que si l'on additionne le trajet effectué par les deux machines, cela nous donne 10.000 kilomètres, soit Lisbonne, les monts Oural et retour et que l'on pourrait avoir les mêmes ennuis au cours d'un petit week-end à Pithiviers.

L'horaire étudié pour une seule machine s'est avéré trop serré pour deux, Pahin connu comme le « loup blanc » n'arrivait pas à s'échapper des réceptions parfois trop sympathiques et gastronomiques des agents; de plus il répondait avec une telle bonne grâce aux questions des clients éventuels convoqués, que les retards s'infiltraient insidieusement. En circuit de tourisme l'heure c'est l'heure; ici il ne pouvait être question d'un départ brusqué; de plus, de Quimper à Cherbourg par Calais, le mauvais temps presque continu nous accompagna, si bien que cette tournée prévue comme demi-touristique s'avéra exclusivement sportive.



Notre Pahin national vient chercher un peu de gloire près de la statue de Napoléon à Laffrey.

cols d'Aspin et du Tourmalet, nous ressentons jusqu'ici l'épouvantable tempête qui a endeuillé la Bretagne ce même jour et c'est par un vent très violent et sous les nuages bas que nous franchissons ces cols par Arreau. A Lourdes, c'est la cohue habituelle. Nous arrivons assez fatigués à Pau pour coucher.

Le dimanche 8, par Orthez et Cambo, nous gagnons Saint-Jean-de-Luz où notre secrétaire général est en vacances. Nous lui exprimons notre confiance avant de repartir déjeuner à Bayonne où le doyen de nos agents, M. Gambade, nous attend, précédé par une très sympathique équipe du Moto-Club de Bayonne qui nous offre un apéritif d'honneur que nous devons malheureusement écourter, car il reste de nombreux kilomètres à faire pour compléter les 390 kilomètres de cette longue et monotone étape des Landes; et nous couchons à Bordeaux.

Le déjeuner du lendemain à La Rochelle, juste au pied d'une des deux vieilles tours historiques qui rétrécissent l'entrée du port, fut pour nous un véritable moment de détente. Un petit muscadet bien frais accompagnait un repas uniquement composé de poissons; il faisait beau, la vie était belle et les fatigues oubliées.

Cet enthousiasme devait se tempérer 20 kilomètres avant Nantes par la seule panne vraiment sérieuse du voyage: le grippage de l'axe de rupteur du volant magnétique de ma machine. Heureusement en gens prévoyants nous en avions un de rechange et grâce à Pahin j'étais dépanné au bout d'une heure.

Nantes, avec ses grands pans de murs de maisons à demi-écroulées, nous fait

une très triste impression dans le jour qui tombe.

Le lendemain 9 nous broyons du kilomètre dans un paysage bien neutre, seul le pont de bateaux de la Roche-Bernard qui a remplacé le grand pont à arche unique détruit par la guerre coupe un peu la monotonie de la route.

A Vannes, en face de l'agent Peugeot, nous trouvons une auberge unique en France. Voici le menu: palourdes, langoustines, sauté de mouton aux haricots frais, raisin, cidre à volonté, pourboire compris pour... 120 francs!!! (je dis bien cent vingt francs): philanthropie, folie, honnêteté??? Inutile de dire qu'il y avait trois services et que l'on faisait qu'œ.

A Quimper, terminus de notre étape, nous avons bien ri. Un reporter sportif du journal du cru, facétieux ou plus simplement étourdi, avait fait un petit article sur notre passage avec un en-tête digne d'un match de Cerdan: *Le Tour de France à Quimper*. Evidemment, il y avait foule à notre arrivée, manifestant son enthousiasme que deux petites motos fussent en tête d'une telle compétition. Lorsque ces braves badauds se furent aperçus qu'à nous deux nous constituions la tête, le centre et la queue de la colonne, il y eut un certain désappointement; quelques rouges camions du cirque Pinder venant juste à point absorbèrent comme un buvard la curiosité inassouvie; et tout rentra dans l'ordre, sans carreaux cassés.

Le 10 au matin nous entamions l'étape typiquement bretonne dans un véritable crachin breton qui paraît monter au lieu de descendre, comme projeté au vaporisateur. On dégouline de partout, ce n'est qu'à grand-peine que nous distinguons la mer dans les criques déchiquetées de la pointe du Finistère. Dans Brest dévasté, nous perdons trois quarts d'heure à chercher l'agent Peugeot, le nom des rues est changé, les quartiers aussi, quand nous arrivons au bout de nos peines c'est pour trouver collée sur la devanture une étiquette « Fermeture annuelle, congé payé ». Nous fulminons sous la pluie et Pahin résume notre état d'âme par une réflexion désabusée: « Quand on pense que nos femmes se figurent qu'on s'amuse! »

A Guingamp nous traversons les caractéristiques marchés bretons, puis c'est notre seule et unique crevaillon. La réparation nous paraît bien pénible, aggravée par un abus de melon qui nous tiraille sournoisement les intestins.

A Chatelaudren, j'ai grand plaisir à revoir mon vieil ami le docteur Pellan dont la maman en vieille coiffe bretonne nous apporte la saucisse du pays arrosée de cidre, que de souvenirs des jours heureux!

Le soleil se met de la partie, nous en profitons pour changer d'équipement à Saint-Brieuc où nous ne nous arrêtons qu'un instant! Rennes est encore à 100 kilomètres.

Le lendemain matin, grasse matinée, je révisé un peu ma machine, graissage, vidange, tension des chaînes, des freins. Nous partons assez tard pour le Mont-Saint-Michel.

Il y a beaucoup de vent, les nuages lourds vous glissent sur la tête, la mer est basse, cela sent le pipi chaud, le long

Le 4 à 7 heures du matin, assis sur le parapet du quai de la Napoule, près de Cannes, Pahin m'attendait par un temps radieux. (Départ un peu triste où la perspective de 5.000 bornes avant le retour à Nice nous paraissait pleine d'embûches.) Le dos un peu voûté, selon sa position favorite en selle, Pahin me précède dans les virolets de la côte rongée et déchiquetée de l'Esterel.

Avec nos machines non rodées, nous nous contentons de rouler à 55 par Toulon, Aix-en-Provence et Montpellier où nous arrivons vers 5 heures.

Le lendemain 5, Béziers, Narbonne, Perpignan et le soir au Canet.

Nous ne sommes pas assez élégants pour oser inviter à danser une de ces radieuses estivantes bronzées à point par une laborieuse exposition au soleil, elles sont pourtant bien jolies à voir. Pahin, toujours chanceux, gagne 300 fr. à la roulette.

Le 6 c'est le départ pour les Pyrénées par la splendide route de Mont-Louis, assez encaissée, qui fut une belle transition avec les larges horizons du plateau d'où l'on découvre Font-Romeu et les premières hauteurs des Pyrénées. Bourg-Madame. Le col de Puymaurens, totalement dénué d'intérêt, est monté sans encombre. Déjeuner, coup de fusil à Ax-les-Thermes et c'est la route fastidieuse jusqu'à Toulouse avec les Pyrénées qui s'estompent au loin.

Le lendemain matin 7 nous repartons sur les Pyrénées pour ascensionner les



Pour égayer une bonne randonnée sans histoire une bonne crevaillon s'impose !!!

des remparts. On se fait racoler par les soubrettes le long de l'unique rue du Mont, comme dans feues les rues chaudes de Marseille, l'omelette célèbre n'est pas bonne, les mouettes font une jacasse du diable, le tablier de la cheminée n'arrête pas de battre de la nuit; je ne reconnais plus le Mont-Saint-Michel qui par une belle journée de septembre 1933 m'avait laissé un délicieux souvenir, et je le quitte le 11 au matin sans aucune mélancolie.

La route jalonnée des bornes américaines de la Libération nous conduit, par Avranches, jusqu'à la ville martyre de Saint-Lô dont tout le centre n'est occupé que par des lignées bien symétriques de baraques en bois.

Nous traversons la région des champs de batailles célèbres du débarquement : Carpiquet, Caen, Troarn; le vent se met à souffler en véritables rafales, accompagné de pluie, venant comme à plaisir encore attrister le décor. Le temps devient tellement mauvais que le bac de Nouvelle, à l'embouchure de la Seine, refuse de nous prendre pour traverser et il nous faut aller jusqu'à Quillebœuf pour passer. Les 40 kilomètres du trajet Quillebœuf au Havre, avec la bourrasque vent debout, sont très pénibles. Nous arrivons trempés au Havre et passablement fatigués.

Pahin gagne Amiens et Lille où se fait son terminus d'étape. Pour ma part je gagne Calais par Abbeville et Boulogne-sur-Mer, dont le quartier du port est méconnaissable.

Les abris et les vestiges des formidables blockhaus abritant les canons à longue portée qui tiraient sur l'Angleterre m'intéressaient beaucoup, je gagne donc Calais par la côte, soit par les falaises de Gris-Nez et Blanc-Nez. Si les blockhaus sont encore là, gros comme des maisons de quatre étages, un seul sur les quinze a encore son canon, en triste état d'ailleurs, mais toute la tourelle de pointage est visible, donnant une impression de force colossale.

A Calais, la réception familiale vient trancher, par son calme, sur le tohu-bohu des hôtels et le repos du lendemain

matin avec la visite de la plage en voiture me remet en pleine forme.

Dans Calais-Nord, complètement rasé : la maison de ma sœur fait un petit monticule de pierres à côté d'autres petits monticules. Devant un paysage aussi désertique, on ne peut s'imaginer qu'une ville aussi importante ait pu tenir dans un emplacement aussi exigu. Seuls émergent de tout ce gravas un tronçon de phare, les restes de l'église Notre-Dame, de l'immeuble de la Chambre de Commerce et deux vagues pyramides de pierres qui furent le Beffroi et la Tour du Guet. Au milieu de ce cataclysme, absolument intact, le marin en bronze du monument « Aux Sauveteurs du Calais » jette son filin de sauvetage à la pauvre humanité. Voilà un bel emblème pour l'O.N.U.!

Vers 4 heures je pars pour Lille, par Cassel retrouver Pahin afin d'être à pied d'œuvre pour l'étape du lendemain qui doit nous conduire à Metz, le 16 à Charleville.

Le 17 vers 9 h. 30 nous sommes à Nancy. Mme Noirtin, en tenue d'amazone, nous pilote avec maestria dans les rues, montée sur un vieux clou bien sale qu'elle n'avait pas hésité à emprunter; je lui souhaite de n'avoir pas eu trop à payer, benzine en main, cette gentille intention.

A Strasbourg, également, de nombreuses personnes nous attendent, nous les laissons examiner les machines pendant que nous dégustons la traditionnelle choucroute.

A Colmar, c'est presque la foule. Nous avons grand plaisir à y trouver quatre amis dont notre inspecteur général venu en voiture nous souhaiter la bienvenue.

A Beaulieu, au dîner du soir, mille et une questions des techniciens sur nos impressions et les incidents de route. On nous change nos pots d'échappement engorgés d'huile, les culasses et cylindres sont décalaminés et ma béquille changée.

Le lendemain matin nous partons pour Chambéry par la Suisse; la descente dans les nuages par les gorges du Doubs,

depuis Charquemont sur la frontière suisse située au bord de la rivière, est assurément ce que nous avons vu de plus beau depuis notre départ. La Chaux-de-Fonds, puis la vue des Alpes sont avalés sans douleur, malheureusement la vue est complètement bouchée.

A Chambéry, nous apprenons que l'Iseran et le Galibier sont bloqués par 30 centimètres de neige fraîche tombée il y a deux jours. Le col de Port disparaît dans les nuages, l'humidité sort de partout. Aussi sommes-nous heureux de faire la grasse matinée. Un coiffeur à l'allure de dentiste américain nous refait une beauté; pour compléter l'illusion, l'addition équivaut à l'extraction de deux grosses molaires.

Déjeuner parfait à Chapareillan (toujours bon à connaître) et nous sommes de bonne heure à Grenoble. Ce sera notre dernière soirée sur la route, car le lendemain nous devons être à Nice, terminus de notre Tour, et 356 kilomètres dont pas mal de montagne nous attendent.

Nous sommes obligés de monter les 14% de la côte de Laffrey en première, car nous sommes lourdement chargés. Pour laisser souffler nos machines, nous allons caresser, au haut de la côte, la croupe du cheval de bronze de Napoléon. A Barcelonnette, en plein midi, l'agent nous remercie d'une bonne poignée de main d'avoir fait un tel détour pour passer le voir, nous lui en sommes particulièrement reconnaissants! En pleine chaleur nous atteignons le col d'Allos, aussitôt après le déjeuner. Tout le monde transpire, machines et pilotes. Au sommet je prends quelques photos qui viendront grossir ma collection et c'est la descente sur Nice par la Colle-Saint-Michel et Puget-Théniers.

Nous dépassons une équipe d'automobilistes qui nous redépassent ensuite en agitant un journal, nous comprenons que nous sommes attendus à Nice et qu'on y a parlé de notre équipée.

Effectivement, au croisement de la route de Cannes, M. Sasso, l'agent de Nice, accompagné d'une nombreuse et pétaradante caravane de vélomoteurs Peugeot, nous accueille, et c'est le grand cirque Barnum jusqu'à la promenade des Anglais où une vraie foule nous attend, sous la banderole d'arrivée. Photos, bouquets de fleurs... mais pas de Niçoises pour le baiser final sur nos joues tannées d'une crasse sportive.

Ce sera notre seul regret de ce beau voyage de près de 5.000 kilomètres, représentant la distance de Lisbonne à l'Oural par Moscou, dont la deuxième partie s'est effectuée sans le moindre incident technique, prouvant qu'il est possible, à peu de frais et sans entraînement spécial, de faire du très grand tourisme avec un petit engin qui est encore à la frontière du vélomoteur.

Docteur PREVOST.



PEUGEOT

Les modèles que nous verrons sur le stand, quoique de fabrication toute récente, ont été déjà présentés à nos lecteurs car dès leur début ils se sont imposés à l'attention générale par un ensemble de qualités sur lesquelles les premiers et heureux bénéficiaires sont unanimes.

Les vélomoteurs 100 type 54 et 125 type 55 circulent déjà à des quantités d'exemplaires; ce sont les 3 vitesses à main, le dernier avec carburateur à l'arrière du cylindre.

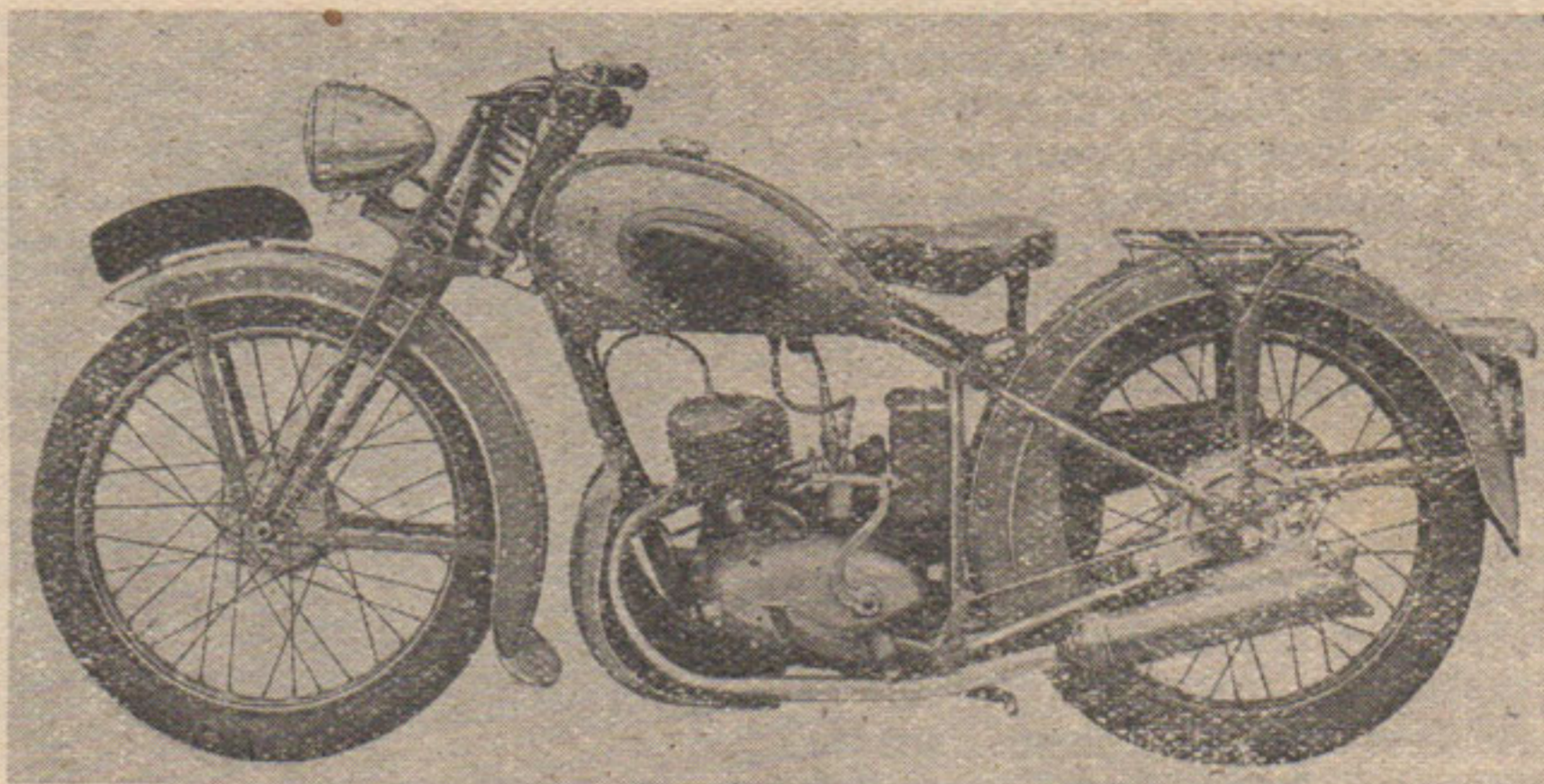
Le 125 type 56 est le 4 vitesses à sélecteur figurant déjà au Salon 1947 et dont la livraison a commencé ces temps derniers.

Nous avons eu à son sujet maints échos louangeurs pour sa nervosité et son fonctionnement particulièrement sûr.

A la cylindrée près (25 cmc. de moins) il a les mêmes caractéristiques que la moto légère 150 cmc. type 156 dont un brillant essai a été publié dans « Motocycles » de juin, intitulé : « Moto-ski de printemps en Tarentaise ». au cours duquel le Peugeot s'est remarquablement comporté dans les cols et sous la neige.

Insistons sur le fait que si le 156, en raison de sa cylindrée, est classé moto légère et par suite nécessite le permis de conduire, il a néanmoins l'énorme avantage d'être de vente libre est de ne pas nécessiter de bon d'achat. Or il est plus facile de passer son permis que d'obtenir un bon; il faut donc faire des vœux pour que Peugeot puisse sortir ce modèle en grande série.

Voici les caractéristiques communes au vélomoteur 125 et à la moto 150 :
Bloc-moteur 4 vitesses, sélecteur au pied.



La 150 cmc. Peugeot 4 vitesses sélecteur.

Moteur 2 temps à haut rendement avec culasse brevetée et cylindre aluminium chemisé. Double échappement et silencieux démontables. Embrayage à disques métalliques. Allumage et éclairage par volant magnétique 40 watts. Cadre en tube soudé. Frein de direction. Amortisseurs de fourche réglable. Selle à ressort central avec biellettes réglables 3 positions. Réservoir grande capacité. Moyeu AV. à roulements annulaires, frein diamètre 130. Moyeu AR. à broche instantanément démontable sans toucher à la chaîne. Chaîne renforcée 12,7 type moto. Pneu AV. 25 x 2,75, pneu AR. 25 x 3. Garde-boue AV. élargi et garde-boue AR. articulé. Sabots protège-jambes. Verrou antivol « Neiman ». Béquille centrale. Porte-bagages. Nourrice essence. Guidon à poignée tournante. Email couleur (mastic, beige ou gris argent) 2 tons avec bandeaux assortis sur garde-boue, coffre à outils et pare-chaîne.

M. R.

Les constructeurs Mandille et Roux exposent deux modèles de vélomoteurs particulièrement étudiés et d'un équipement très moderne :

Le type Y.4 est un 125 cmc. équipé du fameux moteur Lardy 2 temps à 4 vitesses au pied. C'est un vélomoteur prévu pour le grand tourisme avec son réservoir de 12 litres, sa selle confortable, son cadre en semi-berceau renforcé et ses pneus de 25 x 3.

Le type ADK.3, plus rustique, comporte un moteur Aubier-Dunne également apprécié. C'est un bloc 3 vitesses 100 cmc. avec commande à la main dans un cadre en semi-berceau sur pneus de 600 x 65.

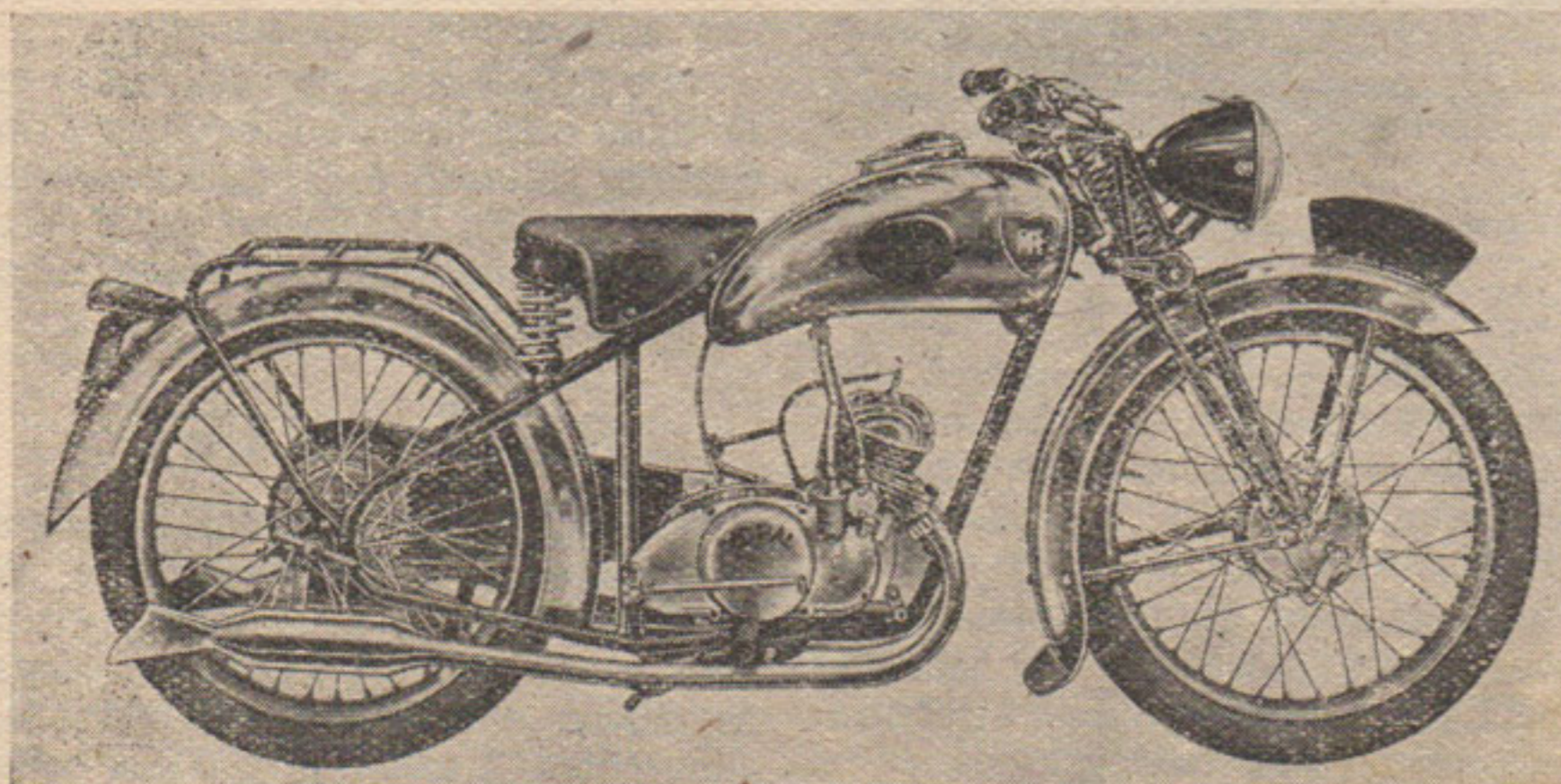
Ces deux modèles sont bien finis et d'excellente présentation.

Rappelons que M.R. dans les petites cylindrées peut être considéré comme ayant acquis le plus beau palmarès sportif.

MONET-GOYON

Monet-Goyon est une marque représentative de la construction française. Depuis plus de vingt-cinq ans elle a contribué à la diffusion de la motocyclette en France, non seulement par la vente, mais par une participation sportive intense qui lui a valu dans les épreuves les plus diverses un palmarès de course édifiant.

Comme toutes les grandes entreprises, Monet-Goyon a connu la période difficile d'après-guerre, mais depuis peu le rythme de sa production s'accélère pour atteindre bientôt celui d'avant-guerre.



La 125 M.R. moteur Lardy

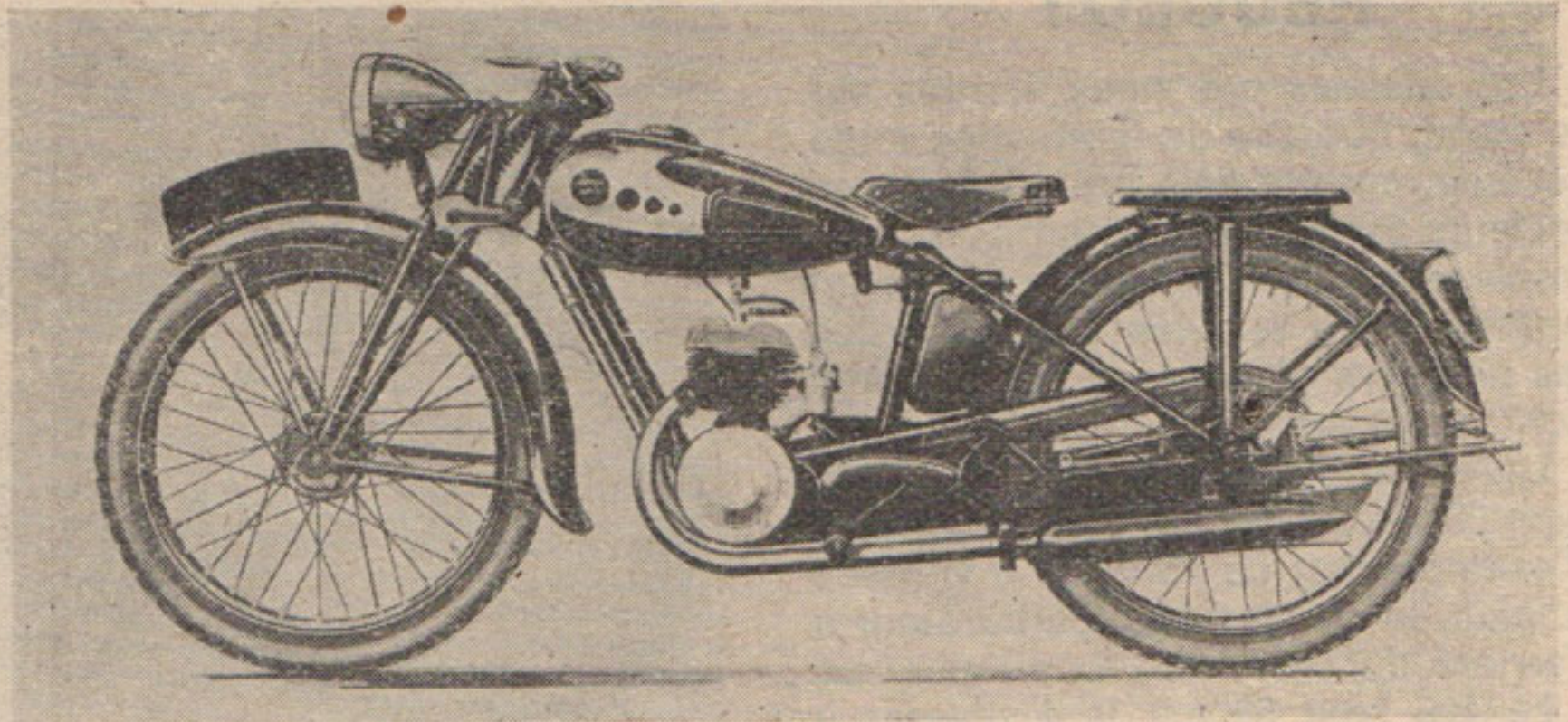
Les amateurs de moteurs auxiliaires avaient particulièrement remarqué au dernier Salon son Motorox 34 cmc. placé sous le pédalier; nous avons été fréquemment interrogé à son sujet au cours de l'année et nous pouvons dire que s'il n'a pas été copieusement diffusé dans la région parisienne, plusieurs milliers de ces moteurs circulent déjà en province; notre tour viendra bientôt.

La nouveauté de cette année sera le 125 cmc. type S.6.V. à bloc Villiers, 3 vitesses et sélecteur, dans un cadre à suspension arrière très souple.

Toujours fidèle aux 2 temps dans les petites cylindrées, Monet a réalisé avec ce modèle confortable, rapide et sûr une parfaite machine de route.

Le vélomoteur 100 cmc. S.3.G. intéressera également comme modèle populaire d'un prix abordable et cependant robuste et capable de bonnes performances.

Prévue pour sortir en 1949, voici enfin une moto de grand tourisme, la 350 cmc à culbuteurs, 4 vitesses et sélecteur au pied. Elle est dotée d'une nouvelle suspension arrière et de moyeux à broche. Avec elle le grand tourisme, en solo ou en duo, à moyennes élevées est de nouveau possible.



La 100 cmc. Magnat-Debon.

sur le Vélomoteur 2 temps, 100 cmc. type M 3 R que doivent se porter vos suffrages. La saison nouvelle voit l'apparition sur ce « modèle », déjà si populaire, d'une selle suspendue.

Si, au contraire, vous préférez un véhicule qui à la fois concentre en lui-même les avantages de la moto et du vélomoteur, étudiez : Le 125 cmc., 4 temps à culbuteurs, type M4T dont l'ancêtre (le M4) fut en vedette la saison écoulée.

Les innombrables exemplaires de moto 350 qui sillonnent nos routes, nous autorisent à passer sous silence les caractéristiques et les performances de cette machine qui, signalons-le toutefois, comporte notamment une boîte 4 vitesses à sélecteur au pied et une fourche télescopique.

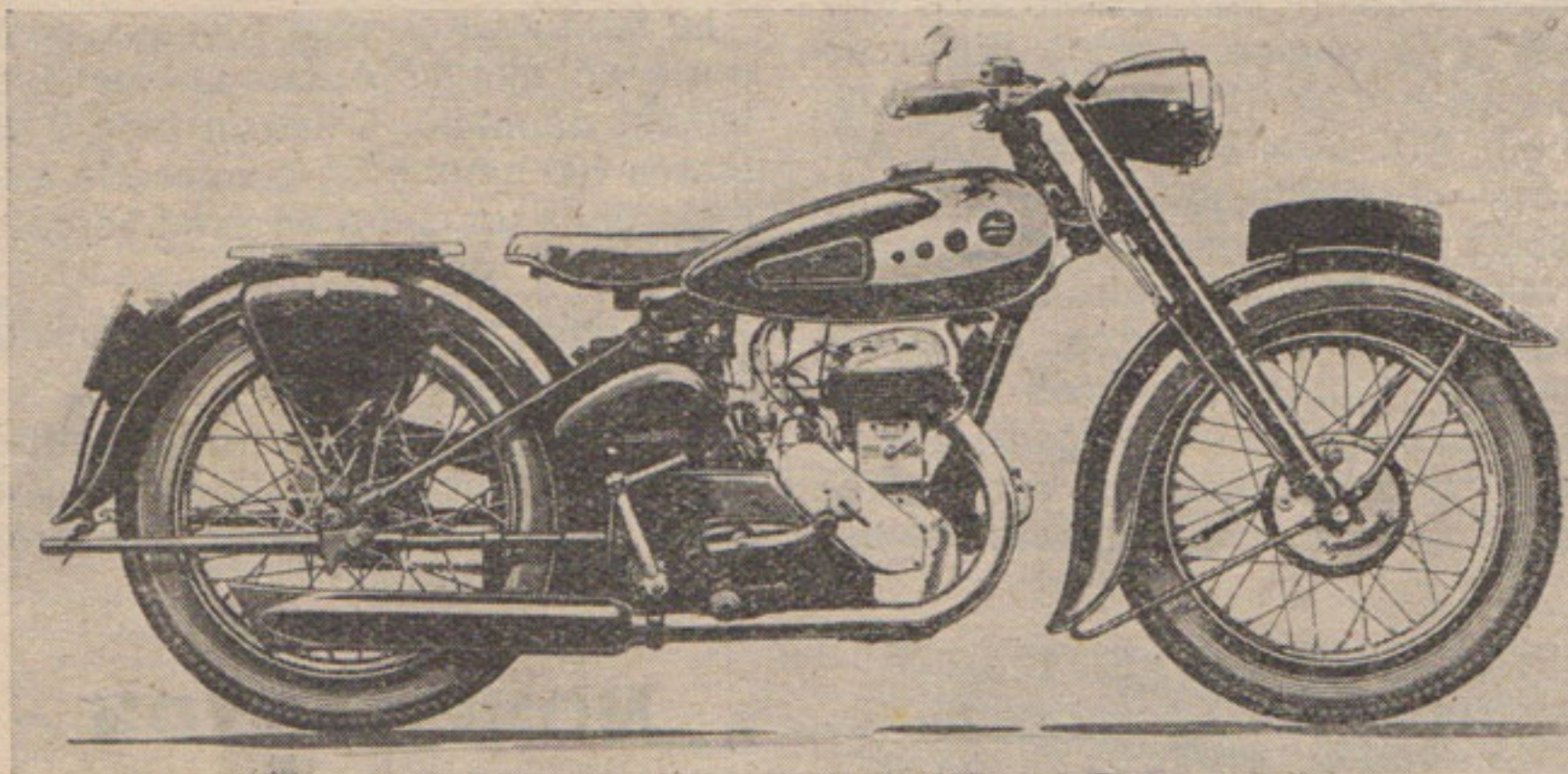
Puis la 500 cmc. 5 CV culbuteurs, type C4T S, qui rassemble tous les perfectionnements modernes : fourche télescopique, à amortisseurs hydrauliques, suspension arrière réglable suivant le poids transporté et selle suspendue.

Ces trois éléments procureront au pilote le maximum de confort et une tenue de route parfaite.

En outre, le constructeur a eu l'heureuse initiative de prévoir sur ce modèle une béquille centrale.

Les succès que les champions de « Magnat-Debon », Onda et Maison-neuve, ont connu avec leur 500 et qui cependant à l'époque ne comportait pas de tels perfectionnements, sont suffisants pour nous dispenser de tous commentaires sur les ressources que procure une telle machine.

Tous les modèles de vélomoteur et de moto présentés sont équipés d'un superbe réservoir à essence de vaste capacité, avec décors en relief très réussis, donnant aux machines une ligne agréable et nouvelle.



Une fourche télescopique complète de 350 cmc. latérale Magnat-Debon.

MAGNAT-DEBON

Nous ne pouvons, dans le cadre étroit de cet article, décrire dans leurs détails chacune des machines exposées. Nous nous bornerons donc à en signaler les améliorations saillantes.

Si votre choix est arrêté sur une machine utilitaire, économique aussi bien à l'achat qu'à l'entretien, c'est

Pour 1949 — peut-être même dès décembre prochain — il sera pourvu d'une fourche télescopique à freinage automatique, créant une amélioration notoire de la « tenue de route ».

Si, délaissant le vélomoteur, vous rêvez d'une monture plus robuste, vous trouverez chez « Magnat-Debon » deux modèles de motocyclettes.

En premier lieu la 350 4 CV latérale, type B4T.

RENÉ GILLET

René Gillet avait été des premiers constructeurs à commercialiser le vélomoteur 125 cmc. Ce modèle dont nous avons publié un essai en cours de saison est équipé, rappelons-le, d'un moteur à piston plat, d'une boîte à 4 vitesses et sélecteur au pied et d'un moyeu à broche à l'arrière. Le

125 cmc. de cette marque doit remplacer définitivement le 100 cmc. Il est nerveux à souhait et apte au grand tourisme. A ses côtés nous retrouvons les grosses motos bien connues, la 750 et la 1.000 bicylindre, machines classiques et sûres en solo comme en sidecar. Le modèle à suspension arrière permet les plus longs et les plus durs parcours avec le maximum de sécurité et de confort.

CHEZ GIMA : UNE 125 ET UNE 150 CMC.

Nos lecteurs sont déjà familiarisés avec cette jeune marque qui s'est imposée à l'attention, dès sa parution, par son cadre d'une conception originale, sa fourche télescopique et son beau moteur AMC. Nous avons ici publié l'essai d'un des premiers modèles, le 108 cmc. 3 vitesses à main.

Depuis, le 125 cmc. est sorti avec son bloc 4 vitesses avec commande au pied par sélecteur.

Un magnifique exemplaire rouge et chrome attirera tous les regards au Salon dernier.

Depuis cette époque les cadres Gima, et particulièrement les fourches avant, ont subi quelques modifications et quelques améliorations.

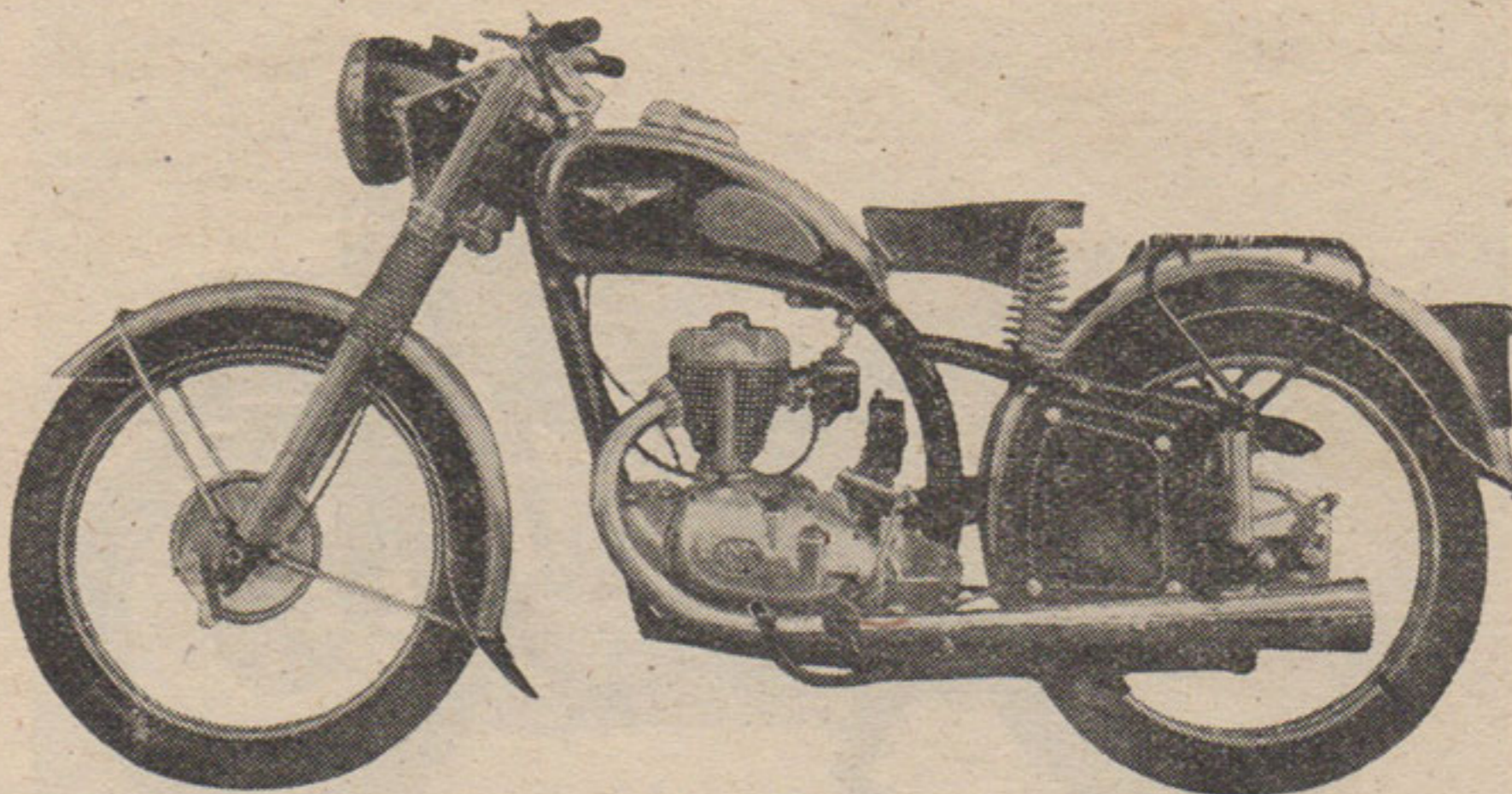
Les mêmes difficultés qui assaillent toute notre industrie ont empêché la sortie en plus grand nombre de ces belles machines et particulièrement de la moto légère 150 cmc., toujours avec bloc AMC, dont un exemplaire nous est promis pour essai. Nous espérons l'avoir après le Salon et en passerons la description en attendant de pouvoir donner nos impressions.

Si nos renseignements sont bons, les Gima pourront être également livrés avec suspension arrière; sans doute verrons-nous ce modèle sur le stand.

GNOME-ET-RHONE S.N.E.C.M.A.

La S.N.E.C.M.A. n'expose cette année que des vélomoteurs et particulièrement le nouveau modèle type R. 3 qui se distingue spécialement des vélomoteurs antérieurs par son cadre en tubes d'acier assemblés par soudeuse électrique et par sa fourche avant télescopique.

Le moteur est un deux temps à piston plat de 125 cmc. avec carburateur à l'arrière du cylindre et formant bloc avec une boîte à 3 vitesses commandées par levier à main.



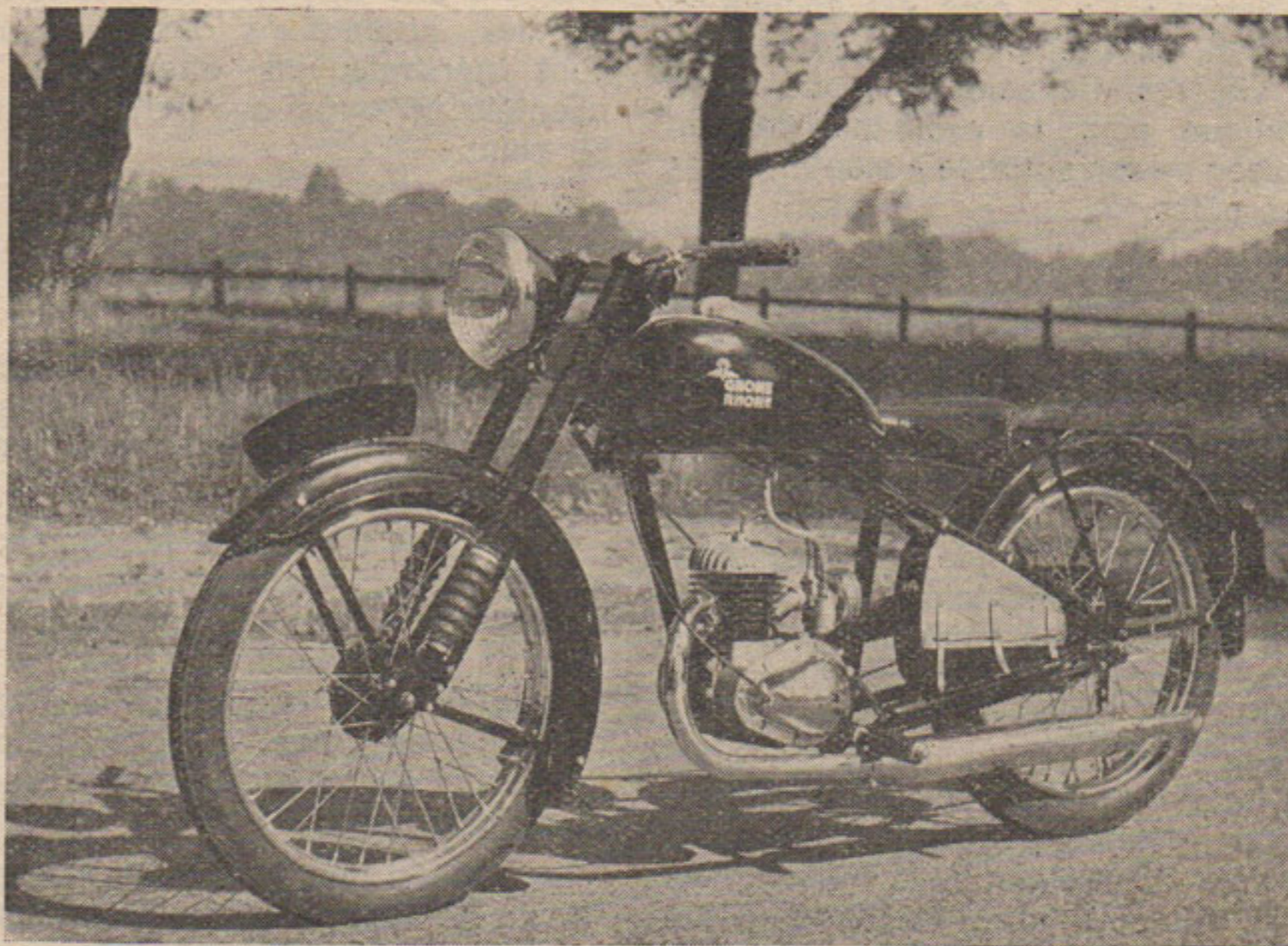
La nouvelle 150 Gima à suspension arrière klaxon, batterie.

La machine est montée sur pneus de bonnes dimensions : 24, 2,375 à l'avant, 25x3 à l'arrière. Une selle à articulation unique, à suspension réglable, ajoute au confort procuré par les pneus.

Grâce au réservoir de 12 litres, on

peut faire de longs parcours sans ravitaillement.

Le moteur est particulièrement nerveux et puissant. Apte aux grands trajets, on en verra la preuve dans ce même numéro qui relate le voyage en Espagne et au Portugal de M. Sauton.



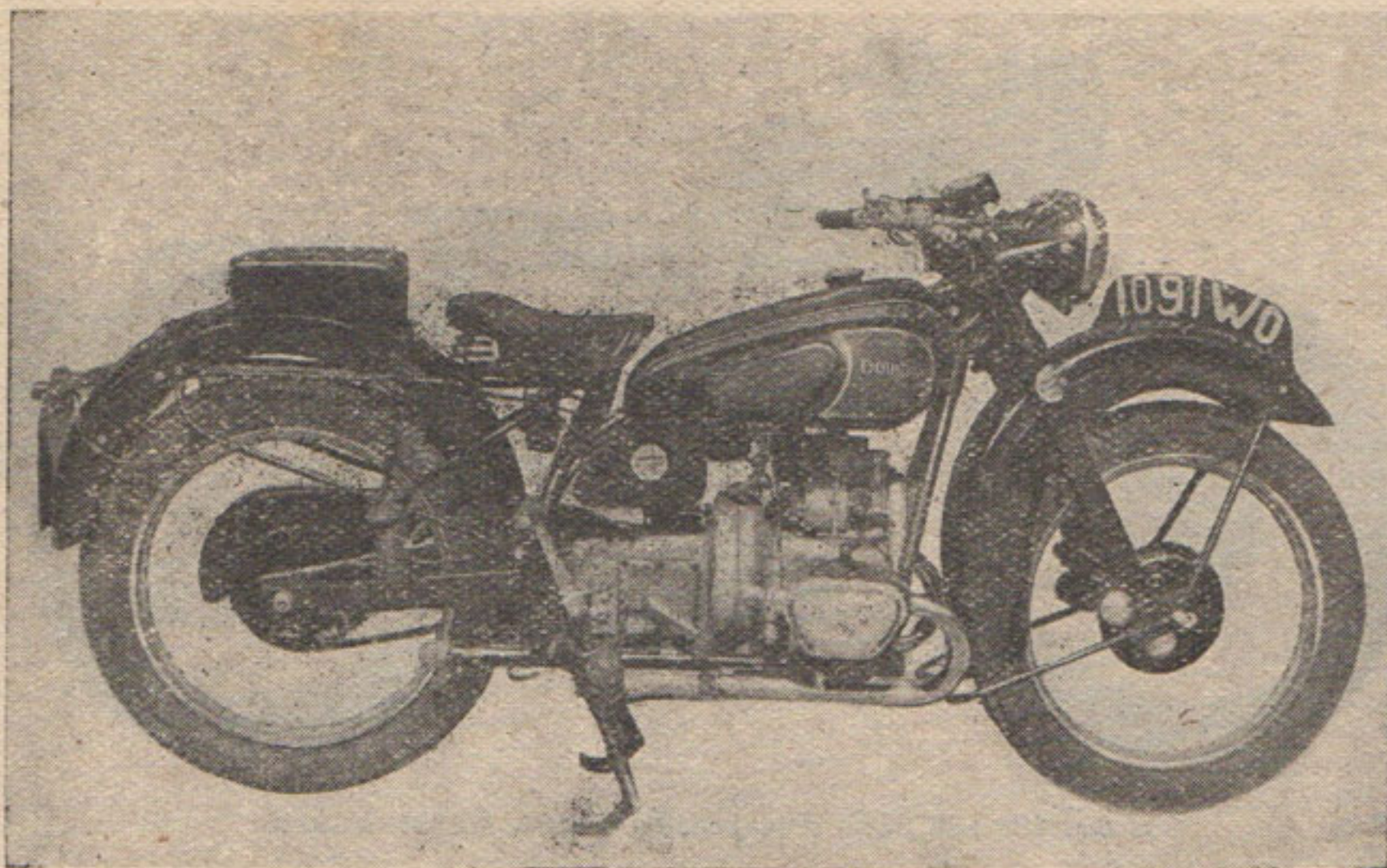
La Gnome 125 cmc.

ALCYON

Quatre modèles sont présentés par cette marque dont un cyclomoteur. Un vélomoteur 125 cmc. à boîte séparée 3 vitesses qui sera, en quelque sorte, le modèle classique.

Puis le 125 2 temps bloc-moteur à 4 vitesses au pied par sélecteur dont

nous avons remarqué le prototype au Salon dernier. Entre temps le moteur a non seulement été mis au point, mais son aspect extérieur a été quelque peu modifié. C'est ensuite un 125 4 temps à culbuteurs, moteur AMC à 4 vitesses au pied. Les deux modèles 2 temps sont équipés du moteur Zürcher dont le rendement



La 350 Douglas

et l'endurance n'ont plus besoin d'être soulignés.

Enfin, c'est un cyclomoteur à cadre mixte renforcé équipé du groupe « Serwa ». Ce 50 cmc. est, comme on le sait, un 4 temps à culbuteurs avec 2 vitesses. Ce sera un modèle très indiqué pour le cyclo-tourisme en raison de son aptitude à monter toutes les côtes.

DOUGLAS ET NEW-MAP

L'essai que nous avons publié de cet agréable flat-twin nous a valu pas mal de demandes de renseignements complémentaires. Il y a pour lui de nombreux amateurs en France. Malheureusement, comme toute machine étrangère, son importation est encore très limitée. Cette 350 cmc. à deux cylindres opposés et suspension intégrale pourra être examinée à loisir sur le stand de la Maison New-Map qui en a la représentation générale pour la France. Notons en passant qu'il existe deux modèles, communs dans l'ensemble mais distincts pour leur utilisation : un type normal et un type sport à échappements relevés pour les trials.

Voisineront avec cette moto anglaise les fabrications nationales New-Map, toute une gamme de modèles parmi les différentes classes de vélomoteurs : des modèles 125 cmc. 2 temps, dont un populaire ; un 125 cmc également 2 temps mais à 4 vi-

tesses à sélecteur au pied ; enfin un 125 cmc., moteur à culbuteurs, 4 vitesses, sélecteur suspension arrière brevetée. Ce dernier modèle méritera une attention toute spéciale car les productions New-Map ne sont généralement offertes à la clientèle qu'après une parfaite mise au point.

GULLER

Cette année, comme les précédentes, la belle plage des Sables-d'Olonne a attiré de nombreux estivateurs.

Il convient de rendre hommage à M. Rousseau, député-maire qui a su agrémenter de nombreux coins de la ville et en particulier le Remblai si particulier avec la plus belle plage d'Europe, en créant de jolis jardins, fleurissant les squares, lieux de repos et de détente.

La grande marée d'août rendant l'accès de la plage impossible, les estivateurs, pour passer le temps, ont pu visiter après le port la vieille ville des pêcheurs, le village de la Chaume, l'exposition de la marine si intéressante et pour terminer les rues commerçantes avec leurs vitrines.

Dans la rue nationale, nombreux sont les amateurs qui ont examiné les jolis modèles de vélomoteurs et motos légères « Guiller Frères » exposés chez Maurice Le Roch, le spécialiste sablais pour la moto : quatre modèles munis de tous les

perfectionnements, un modèle deux temps avec bloc moteur Aubier-Dunne 100 cmc. double échappement, le vélomoteur G.7 équipé avec bloc moteur A.M.C. 4 temps 108 cmc., soupapes en tête culbutées 3 vitesses, le cadre à double berceau avec sa fourche à parallélogramme classique.

Mais le plus large succès a été obtenu par le vélomoteur 125 cmc. et sa grande sœur la moto légère 150 cmc., toutes les deux équipées avec le bloc moteur A.M.C. à 4 temps, monobloc poli d'un très bel effet, avec sa suspension amortie par 3 points silentbloks, ses 4 vitesses avec sélecteur ; le cadre constitue un châssis robuste et d'une assise parfaite, l'éclairage est assuré par volant magnétique, ces machines sont munies d'une batterie d'accumulateurs avec redresseur et klaxon.

De l'avis général, le constructeur vendéen avait fait au mieux pour faire apprécier dans ce domaine l'industrie régionale. La moto légère étant en vente libre, les demandes ont été nombreuses, il est regrettable que la vente des vélomoteurs soit toujours soumise à un bon d'attribution, cela ne s'explique guère, la production actuelle étant supérieure du double à celle de 1939.

Nous regrettons de ne pas voir ces machines au Salon, mais les amateurs pourront les détailler à loisir chez l'agent parisien Moto-Bastille.

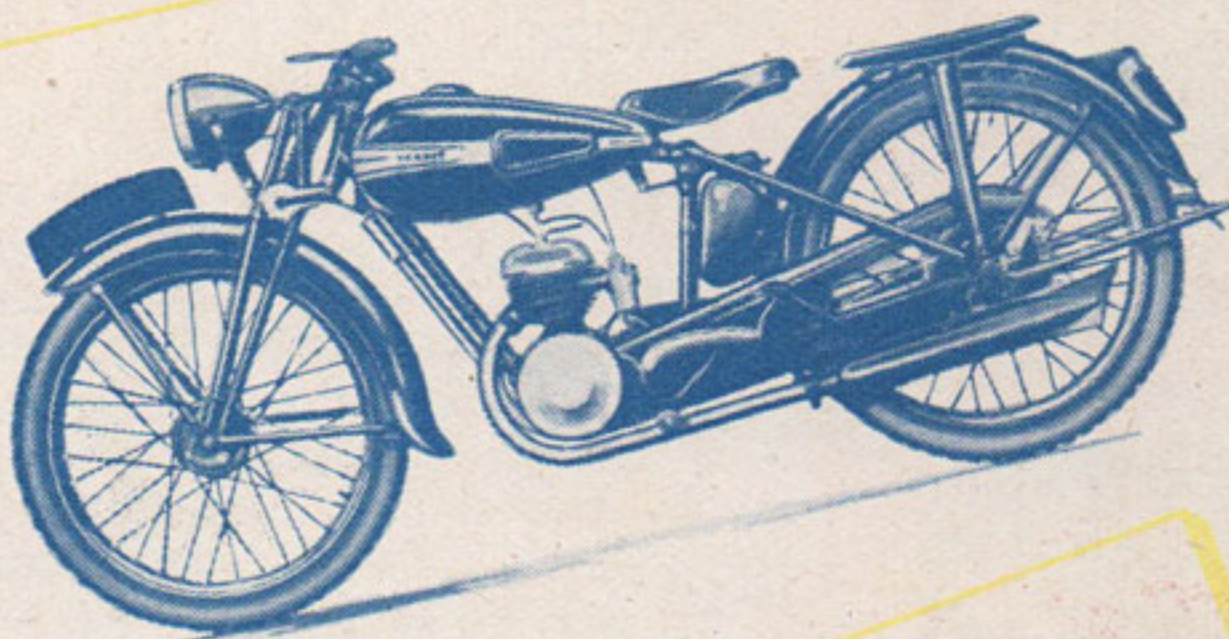
AUTOMOTO

La plus récente production Automoto est la moto légère 150 cmc. à moteur A.M.C., culbuteurs et 4 vitesses au pied, dont on lira dans ce même numéro le compte rendu d'essai effectué au cours d'une longue randonnée de vacances. On remarquera, aux côtés de cette agréable petite moto, les différents modèles de vélomoteurs en 125 cmc., soit avec moteur Automoto, soit avec moteur Aubier-Dunne.

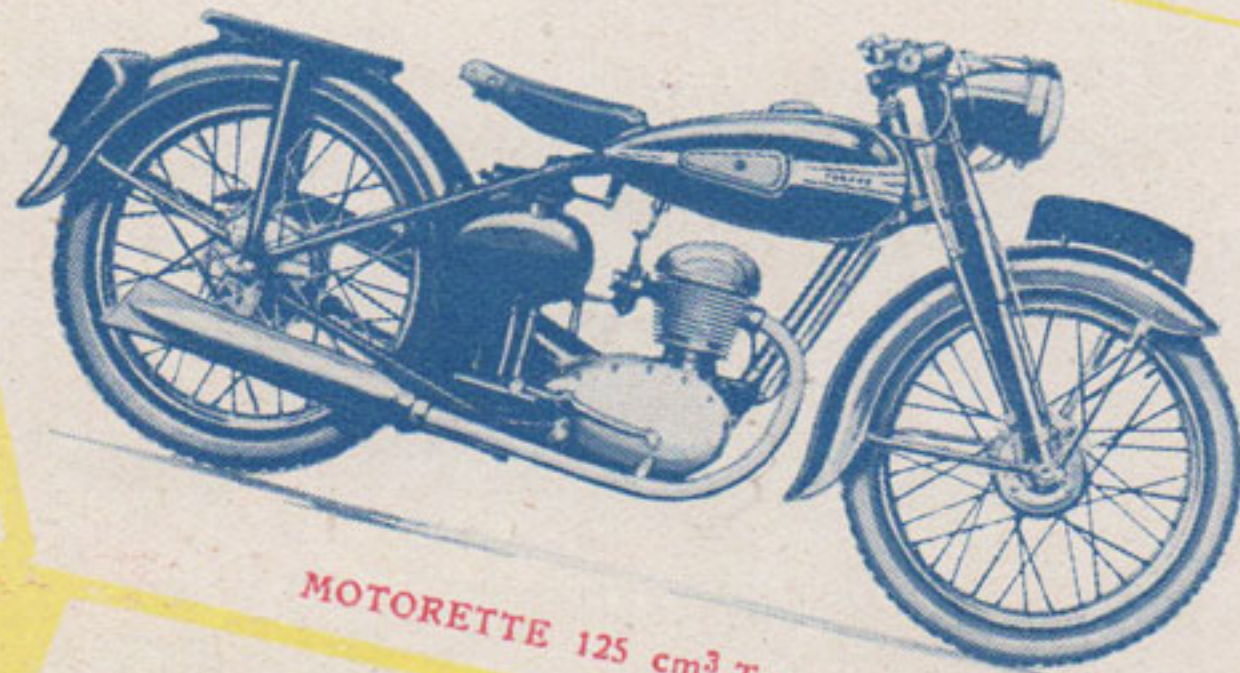
Le cyclomoteur n'a pas été oublié ; sur un cadre mixte spécialement renforcé est monté le 50 cmc. P.P. Roussey à 2 vitesses et débrayage, dont le succès va croissant en raison de ses excellentes aptitudes au cyclo-tourisme. Automoto est une marque de plus en plus appréciée qui prend sur le marché français une place méritée en raison de la qualité et du fin de ses productions.

TERROT

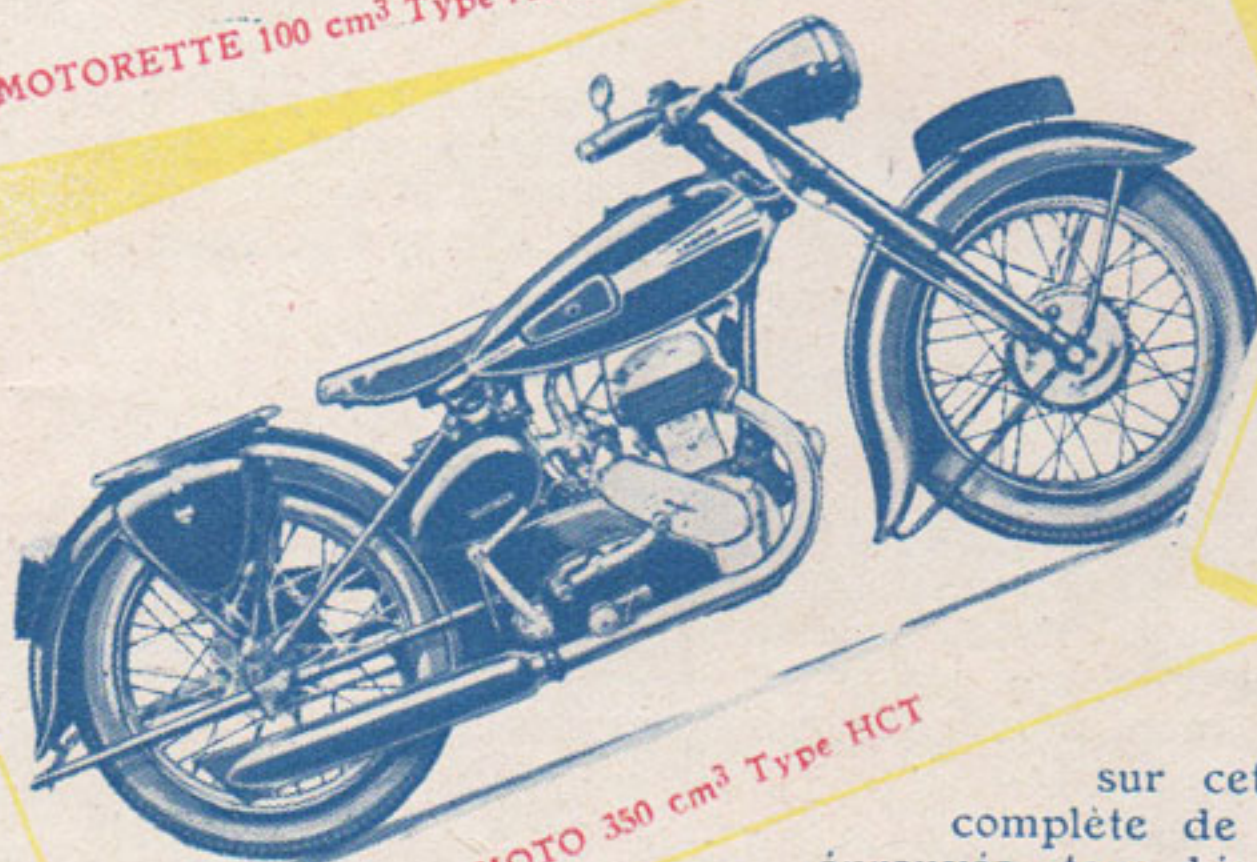
présente une gamme complète de
4 MODÈLES
 capables de satisfaire toutes les demandes



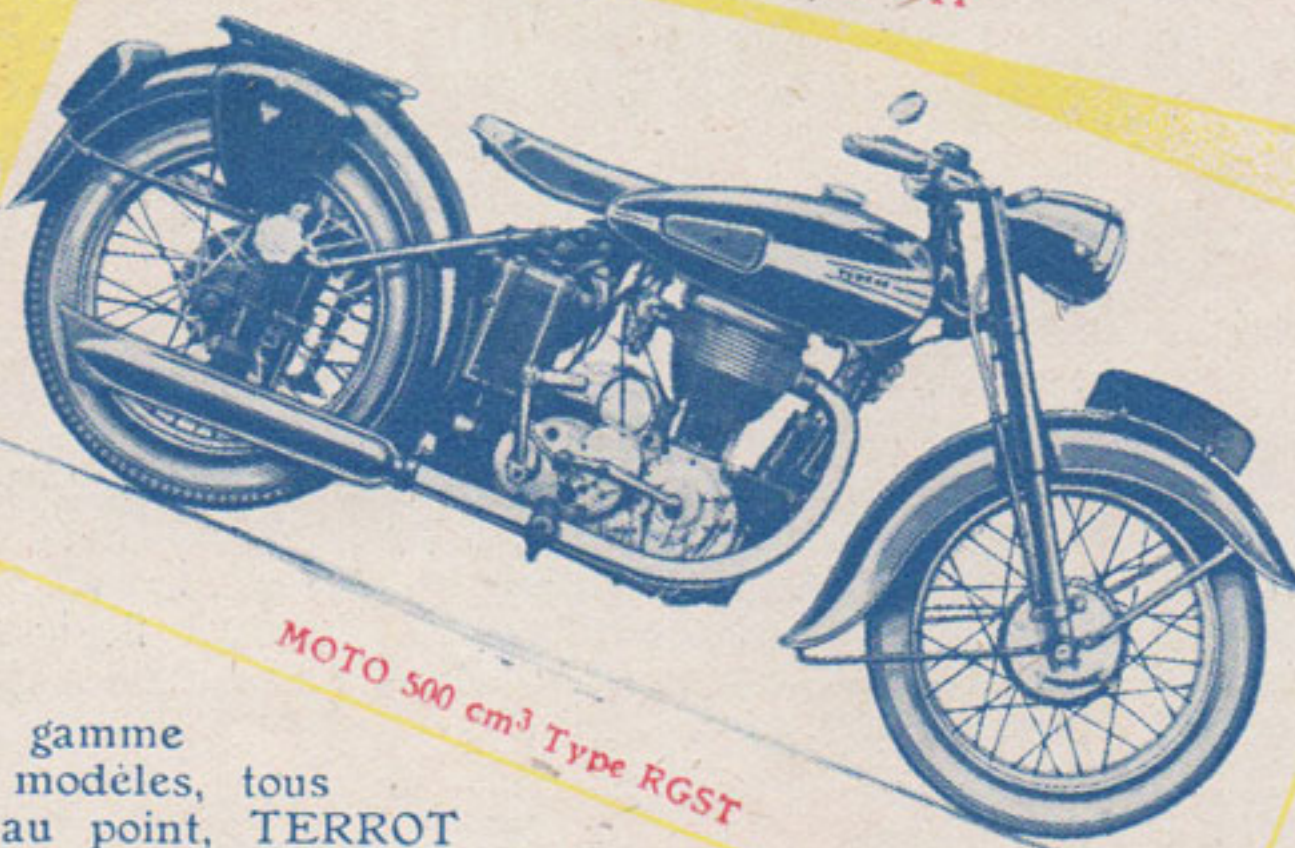
MOTORETTE 100 cm³ Type M. 349



MOTORETTE 125 cm³ Type ETP



MOTO 350 cm³ Type HCT



MOTO 500 cm³ Type RGST

sur cette gamme
 complète de 4 modèles, tous
 éprouvés, tous bien au point, TERROT
 appliquera en 1949 les résultats de 40 années de
 recherches incessantes sur l'amélioration de la suspension.
 Confort augmenté sur les 4 modèles par la généralisation de la
 selle à grand débattement et oscillation contrôlée.
 Meilleure suspension avant et encore plus parfaite tenue de route
 grâce à une nouvelle fourche télescopique à partir de la 125 cm³ et sus-
 pension arrière sur la 500 cm³ autorisant les moyennes les plus élevées.

Terrot justifie sa réputation par sa qualité

ÉTABLISSEMENTS TERROT, 2, rue André Colombar - DIJON



La première vision que j'eus de la Corse fut au printemps 1946 du haut de la corniche supérieure, entre Nice et Monaco. Ce point de vue est devenu célèbre du fait que, par temps parfaitement clair, il est possible de distinguer une ombre au milieu de la haute mer. Parlant surtout à l'imagination, telle une roche dans les nuages elle apparaît à peine et vous laisse rêveur... Une envie intense de parcourir l'île peut naître à ces moments.

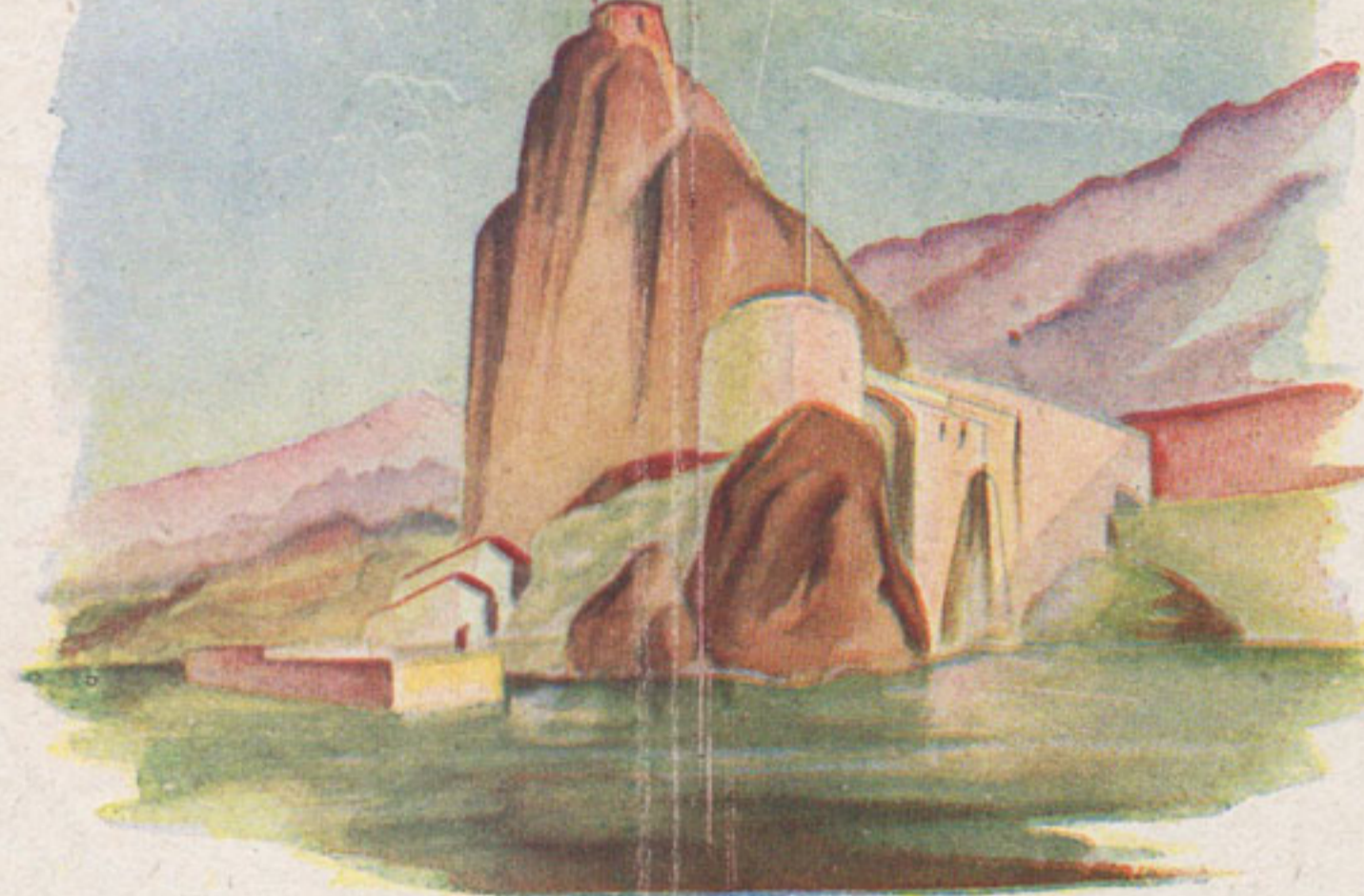
Au point de vue historique, la Corse a une évolution très complexe : envahie et dominée successivement par les empires colonisateurs et les peuples du bassin méditerranéen (Romains, Pisans, Génois) ses populations furent abondamment massacrées, éprouvées et occupées.

La Corse est un pays de montagnes au milieu de la mer et c'est ce relief qui a fait du Corse un montagnard et un berger avant qu'il soit pêcheur, marin ou agriculteur. Agriculteur, il ne pourrait subsister à cause de la pauvreté du sol. Pour entretenir une marine, il faudrait une puissance commerciale basée sur les échanges de production, or le Corse n'a rien à exporter, ayant déjà trop peu pour vivre. Pêcheur, il avait perdu l'habitude de se fixer au bord de la mer par suite des invasions nombreuses et pénibles, aussi se retirait-il dans la montagne, vivant de troupeaux.

Tous ces caractères se retrouvent encore actuellement en Corse (ainsi je n'ai eu que deux fois du poisson aux repas en dix jours de voyage, par contre le mouton, les haricots secs et les lentilles abondaient).

Parlons du pays : à l'extrême nord et l'extrême sud les côtes sont élevées. A l'est elle est marécageuse et plate, on ne la visite pas. Une épine dorsale très élevée et fort

L'Île de Beauté



Les villages ont un trait commun qui frappe : les maisons sont hautes, étroites ou cubiques, bâties en grandes pierres grises telles des citadelles. Elles sont plantées sans ordre autour d'une sorte de forum entourant une fontaine, lieu de réunion des anciens du village.

LE PAYS

Nous arrivons par Bastia, la métropole corse, le port le plus actif de l'île. Face à l'Italie, elle en rappelle certaines cités ligures ou campaniennes par ses ruelles pauvres qui courent tortueuses et sombres entre les très hautes maisons dont le sommet s'éclaire des couleurs criardes du linge pendant aux persiennes éternellement closes.

Rappelant plutôt l'Afrique que l'Europe, une population indolente et colorée stagne à l'ombre des venelles et sous les portiques en ruine, témoins d'une splendeur éteinte.

Au nord de l'île est le cap Corse, imposante masse rocheuse tombant à pic dans la mer par une série de conques parallèles où grondent des torrents. Ça et là, de jolies maisons font ressortir leur blancheur sur les bouquets d'oliviers, de vignes et d'orangers. Suivant alors la côte ouest, par une route très pittoresque, on arrive à l'île Rousse, port le plus proche du continent. Ce petit havre tient son importance du fait qu'il est le débouché de la Balagne, l'une des régions les moins pauvres de la Corse. C'est un ensemble de plaines et de vallées, de collines adossées à la haute montagne et qui renferme entre autres richesses des oliviers tout à fait remarquables par leur vieillesse, leur grosseur et leur forme. Des plantations de cédratiers, d'orangers, de figuiers et quelques champs de céréales achèvent la nomenclature de ses ressources.



découpée la domine. La côte ouest est déchiquetée à l'excès et c'est là toute sa beauté sauvage : ce ne sont que calanques, rivages dentelés, articulations profondes qui se fondent vers les cimes par des vallées de torrents.

Le centre du pays est un dédale de vallées, de chaînes, de sierras, dont les crêtes rocheuses, rayonnantes de neige, étincellent au soleil dans un ciel bleu indigo. Les flancs couverts par le célèbre maquis cachent des roches-rouge violacé sous un revêtement d'un vert des plus sombres. En bordure de la mer, le rocher réapparaît pour affronter l'assaut des vagues et les étendre ensuite sur des grèves de sable fin où l'hiver est un éternel inconnu.

LA VÉGÉTATION

Sur la côte, le climat méditerranéen se prête à la culture des citronniers, oliviers, cédratiers, ainsi qu'à celle de la vigne.

Plus haut, nous avons soit le maquis, soit des forêts aux essences variées parmi lesquelles dominent les pins, les hêtres, les chênes-lièges, les châtaigniers. Le parfum de lavande, de thym, de jonquille, de narcisse asphodèle, que dégage le maquis en fleurs, est pénétrant au point de pouvoir être perçu de la mer par vent doux et chaud.

Un fait semble assez curieux « a priori », le littoral ne paraît pas attirer l'indigène. En réalité, les fièvres des marais et notamment la malaria, qui désolent la côte orientale, la lui font plutôt considérer comme un lieu à fuir.

De l'île Rousse à Calvi, située sur un promontoire entre deux golfes, on ne quitte pas les bois d'oliviers. Puis la vision se modifie peu à peu et on entre dans une véritable steppe qui s'étend jusqu'à Porto. Le maquis, absolument désert en été, envahit des kilomètres carrés. En hiver, quelques troupeaux le parcourent. Cependant la côte est superbe avec ses roches de granit rouge qui se dressent vers le ciel. Nous approchons d'un des plus beaux coins de Corse : la baie de Porto et les calanques de Piana.

Hélas, le golfe de Sagone qui fait suite à ce paysage unique ne montre que des côtes désertes et marécageuses, où quelques rivières forment des deltas sans beauté.

Mais déjà la silhouette des îles Sanguinaires nous fait deviner toute proche la patrie de l'Empereur : au fond de son golfe, Ajaccio somnole. C'est une capitale bourrée de souvenirs : musées, maisons historiques... Nous sommes entourés de beaux jardins, tandis que le maquis règne sur les collines toutes proches et qu'au loin la forêt s'étend entre le monte de Oro et le monte Renoso. Le col de la Vizzavone est le passage le plus aisé entre les deux versants de l'île.

D'Ajaccio à Bonifacio, la côte, découpée par une infinité de golfes, continue d'être solitaire et inhabitée. Ces rivages sont superbes et couverts par le maquis qui descend jusqu'à la mer. Le seul port de la région est Propiano, au fond du golfe de Valinco. Ce petit port de pêche, où les maisons ont une architecture identique à celle de Bastia, est incontestablement une charmante station de villégiature.

A flanc de montagne, dominant la côte, Sartène, jadis florissante, a perdu toute activité touristique. On est forcé de loger chez l'habitant, les quelques hôtels existants étant désaffectés.

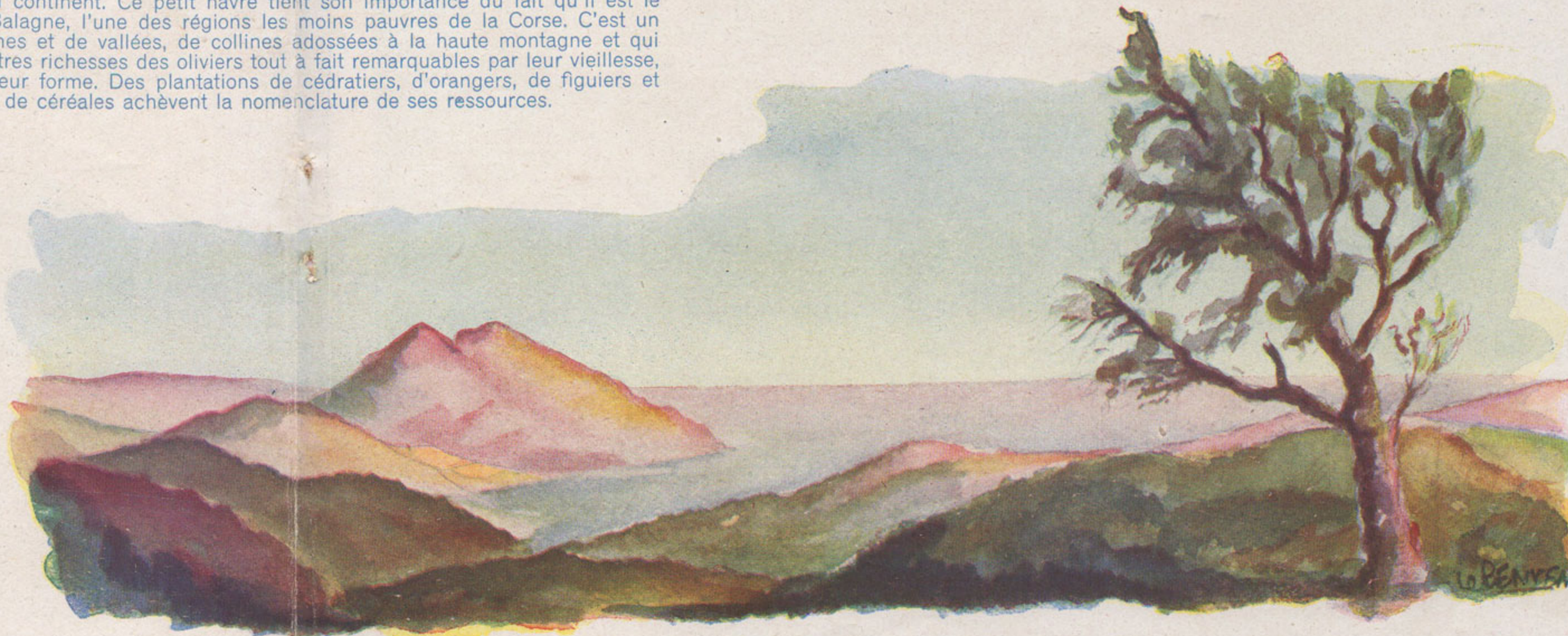
Entre Sartène et Bonifacio, le paysage change assez brusquement. Lumière ardente, végétation luxuriante, couleurs violentes donnent l'impression d'être en Afrique. Cette ville de l'extrême sud, accrochée à une falaise en surplomb, a, avec ses ruelles étroites bordées de hautes maisons, un aspect particulièrement farouche et désolé qui m'a fortement impressionnée. A l'heure de midi, tout est désert et sur les remparts de l'ancienne citadelle, dans le silence brûlant d'un soleil tropical, on peut se croire dans la kasbah d'un village berbère, dans quelque paysage mouvant des sables d'Atlantide.

En quittant Bonifacio, il vaut mieux prendre la route des crêtes qui suit l'épine dorsale corse et éviter la côte orientale avec ses marais à moustiques, laquelle est d'ailleurs sans beauté. Les défilés impressionnants, les forêts profondes ne manquent pas et, après une vue sur le monte Rotondo encore couvert de neige en cette époque, on arrive à Corte. Du haut de la crête, entre les immenses forêts, on aperçoit la côte par de longues échappées aux contours de ravins.

De Corte, on gagne la vallée du Golo, séparée de la mer par les monts de Castagnecia. Cette région est relativement peuplée. La châtaigne et le « bruccio » (fromage de chèvre) forment la base de l'alimentation de l'autochtone.

A la descente de ces monts, je retrouve Bastia d'où la « Ville-d'Ajaccio » me ramène dans une Europe plus familière en m'arrachant à un rêve plein de couleurs, de sonorités étranges et de sensations d'un autre monde.

Mariane WEBER.



HB

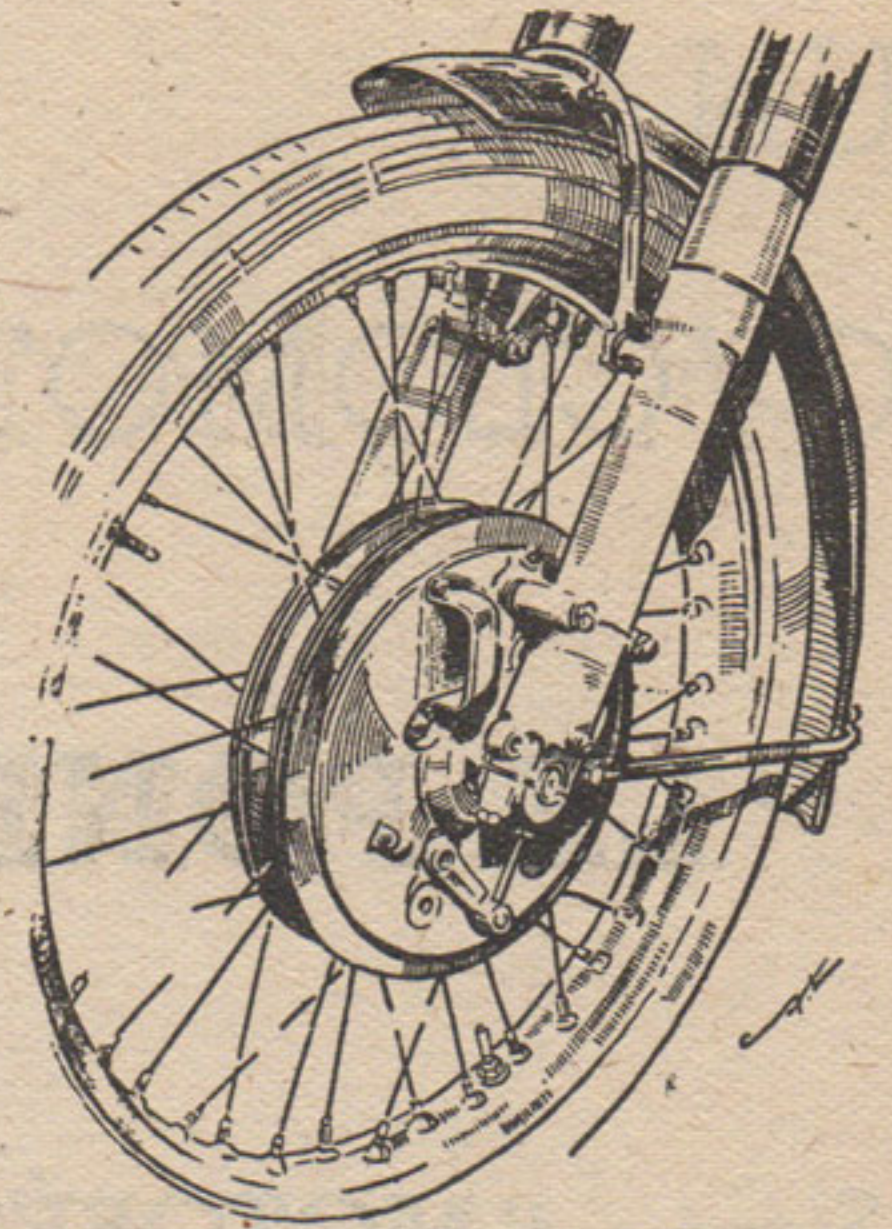
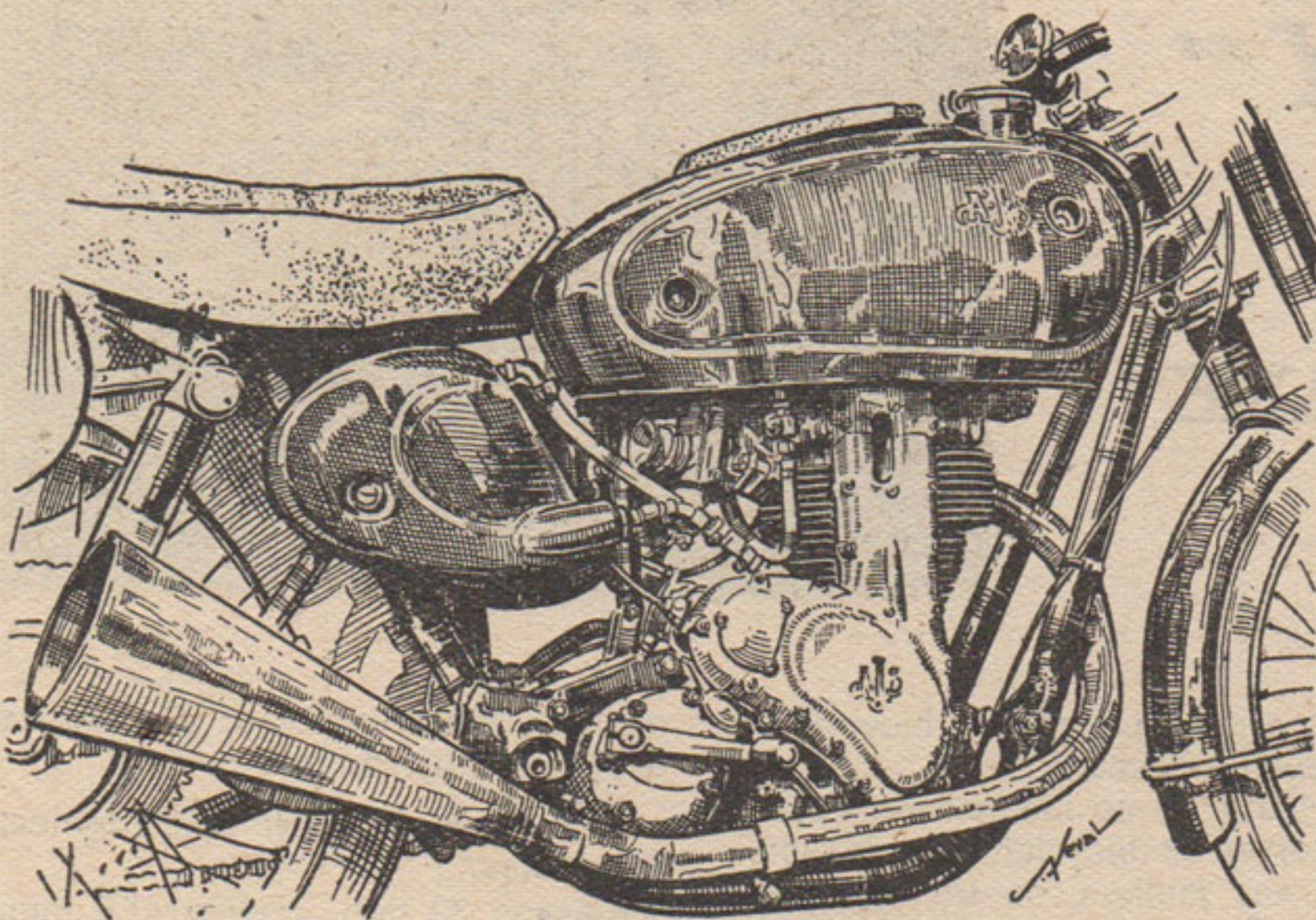
SIDE-CARS



ET^S P. HUMBLLOT 72, 79 & 81, RUE DU F^S ST-JACQUES - TÉL. GOB. 24-32 - 31-24

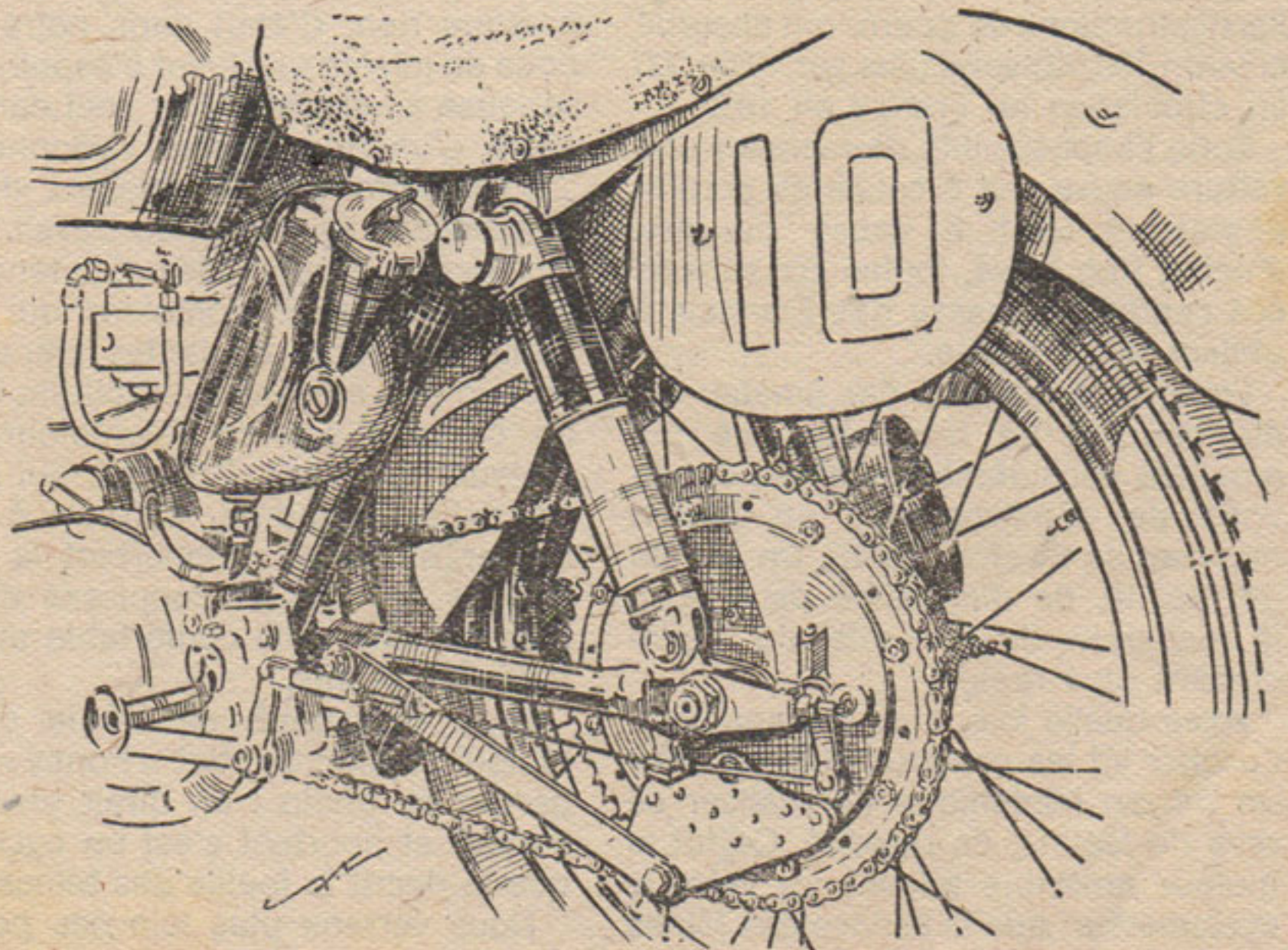
La 350^{cm³} AJS de compétition

Voici quelques dessins de cette belle machine de course, qui vient au cours de la saison sportive, de confirmer les espoirs suscités dès son apparition.



*Ci-dessus : la fourche et le tambour avant bien refroidi.
Les segments de freins sont commandés par deux cames.*

*Notez ci-dessus :
les réservoirs à grande contenance
la longue selle en caoutchouc mousse,
les dimensions du mégaphone
et le carter de distribution
A droite : la suspension arrière,
remarquer l'ancrage du frein et les
deux bielettes de commande de frein.*



UN CYCLOMOTEUR

"LE PONEY"

Signé : "MOTOBÉCANE"



La guerre récente avait rendu impossible en France, à certaines catégories d'usagers, l'utilisation de la voiture par suite de la pénurie d'essence, des dépenses exorbitantes d'entretien, de réparations, du prix des pneus, de l'assurance.

D'autre part, la réquisition, les vols, les destructions de guerre ont absorbé environ 700.000 véhicules sur 1.800.000 en circulation en France en 1939.

Enfin l'impossibilité de racheter une voiture neuve soit à cause du contingentement, soit à cause du prix d'achat trop élevé, toutes ces raisons ont conduit la masse des Français à utiliser la bicyclette.

Lorsque la majorité des amateurs a été pourvue de bicyclettes, ce qui améliora considérablement les conditions de déplacements, un besoin nouveau se fit alors sentir, un besoin de facilité, de diminution de l'effort, la recherche du plus vite, du déplacement plus rapide.

Avec quelle joie, quel soulagement, l'utilisateur vit les constructeurs lui offrir un moyen mécanique de réaliser ce rêve de facilité, de rapidité. Ce fut le moteur amovible adjoint au vélo, le cyclomoteur, que le service des Mines

appelle avec précision : bicyclette à moteur de secours.

A partir de ce moment on pouvait conserver sa bicyclette en économisant ses jambes, on irait plus vite sans effort, mais aussi sans le danger d'une trop grande vitesse (voir vélomoteur, moto), on ne consommerait presque rien. C'était dans notre période de misère une lueur d'espoir, une sérieuse amélioration, et ceci dans le cadre d'un prix d'achat raisonnable.

C'est alors que les ateliers de la Motobécane se mirent au travail. Ses techniciens eurent l'idée et la ténacité de réaliser un cyclomoteur qui soit homogène, créé de toutes pièces et non un vélo mécanisé. Introduire dans un cadre allégé de vélomoteur, un moteur type cyclo, 2 temps, qui avec sa petite cylindrée, suffirait à entraîner un engin comportant la solidité de la moto, la souplesse de sa fourche, une selle confortable et des freins puissants.

Ils y réussirent, ce fut le cyclomoteur 50 cmc. baptisé « Poney ». Regardez sa photo : on dirait un vélomoteur et pourtant c'est un cyclo tel que le décrit la feuille des Mines.

Nous verrons plus loin ses perfor-

mances, mais voici tout d'abord sa description mécanique :

Le moteur. Monocylindre, 2 temps, 3 lumières.

Alésage 39 mm., course 41,8 mm.

Cylindrée 49 cmc. 933 (n'exigeant donc pas de carte grise).

Refroidissement par air.

Allumage par volant magnétique.

Carburateur à niveau constant, commandé par manette au guidon à main droite.

Embrayage à pastilles, commandé par manette au guidon à main gauche.

Boîte de vitesses comprenant une première vitesse, une prise directe et point mort, commandée par levier à main droite.

La boîte de vitesses est munie d'une pédale de mise en marche.

Rapport de démultiplication : prise directe 13,77; 1^{re} vitesse 27.

La transmission se fait par chaîne partant d'un pignon de 11 dents, solidaire de l'arbre moteur, allant entraîner la roue de 34 dents, solidaire de l'arbre de la boîte de vitesses.

Un pignon de 11 dents à la sortie de boîte entraîne par chaîne la roue de 49 dents du moyeu de roue arrière.

Le réservoir d'essence contient 6 litres.

Le silencieux d'échappement à 2 chicanes, percé de 12 fentes et terminé par une queue de poisson.

Poids du moteur : 5 kg. 700.

La partie cycle. Le cadre est en tube d'acier soudé, extrêmement robuste. La fourche élastique à parallélogramme déformable et les roues munies de pneumatiques de 600 x 55 permettent de rouler avec le maximum de souplesse.

Les freins à tambour de 90 mm. de diamètre à l'avant et de 100 mm. à l'arrière, sont commandés par manettes au guidon.

Le guidon, genre vélo, est à potence avec plongeur, imposé par les normes pour le cyclomoteur. Il supporte les manettes des freins, du débrayage, la commande des gaz et le commutateur des lumières.

Le projecteur phare et code, diamètre 100 mm., permet de rouler la nuit avec lampe de 6 volts 1 ampère.

La machine est munie d'une selle spacieuse et d'un porte-bagage très robuste.

Le pédalier est obligatoire et les pédales servent de repose-pieds. Dans ce but, un système très ingénieux de déclenchement permet de porter la manivelle de pédale gauche à la position identique de la manivelle droite, c'est-à-dire que l'on met les deux pédales à la position avant. En cas de besoin de pédalage, on déclenche la manivelle gauche et on lui fait faire un demi-tour en arrière, la remettant à la position opposée à la manivelle droite.

Et maintenant examinons les possibilités du Poney 50.

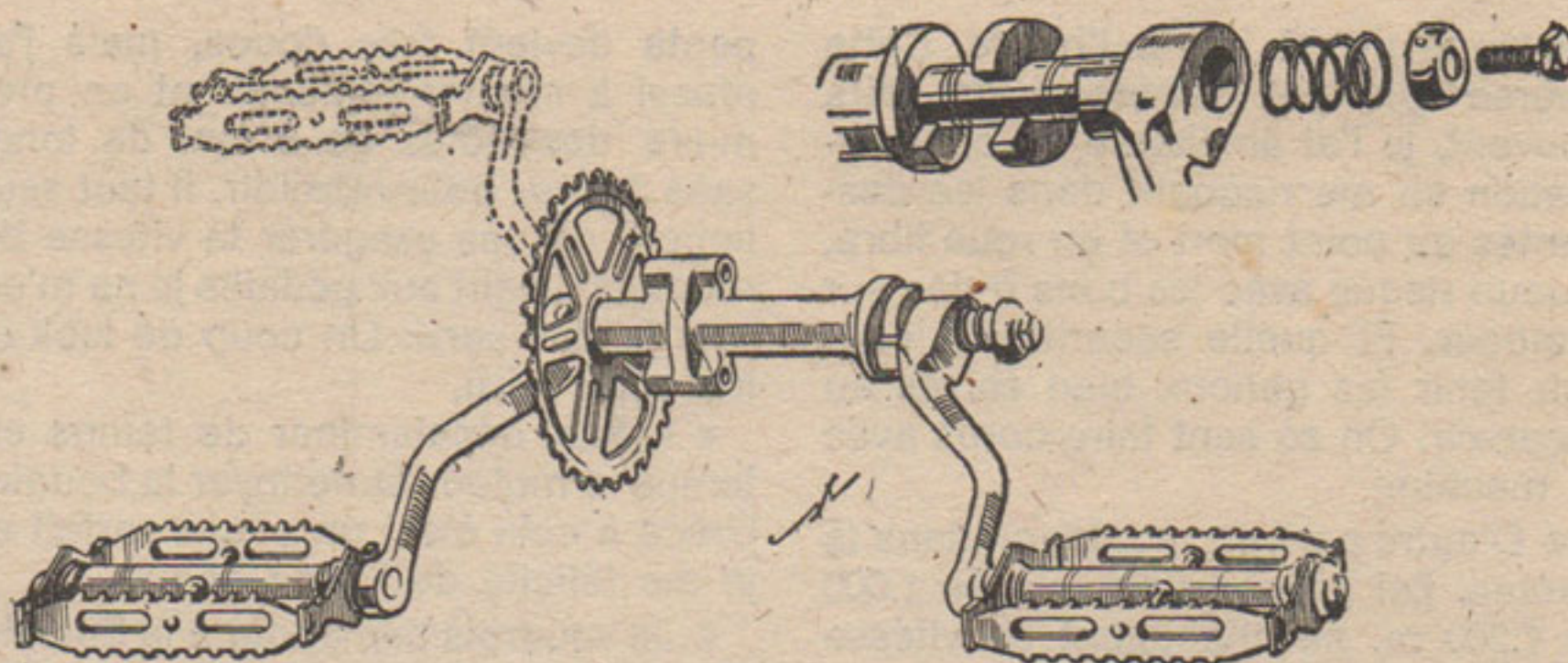
La Société Motobécane a confié une machine d'essai au C.T.A. (Centre d'Etudes Techniques de l'Automobile et du Cycle) afin de déterminer les performances du cyclomoteur sur route et les courbes caractéristiques du moteur au banc.

Au banc d'essai le moteur a été essayé avec freinage dynamométrique Ragonot. Il fonctionnait à l'essence ordinaire additionnée de 4% d'huile.

La puissance maximum obtenue a été de 1,265 cheval à 4.750 tours-min.

Sur route, le programme comportait trois recherches :

1° La détermination de la consommation aux 100 km. sur circuit-type de 71 km. 5. Résultat : 1 l. 755 aux 100 km. pour une vitesse moyenne de 37 km.-h. 2.



Détail du dispositif de blocage des pédales.

2° Consommation sur circuit de 28 km. : Résultat : 1 l. 66 aux 100 km. pour une vitesse moyenne de 33 km.-h. 9.

3° Détermination de la vitesse maximum, sur une base de 500 m. Résultat : vitesse maximum 45 km.-h.

Ces essais ont été effectués avec pilote et machine pesant 118 kg. au total.

Le cyclo Poney pèse environ 32 kg., réservoir vide.

Pour conclure, voici les confidences d'un amateur, indiquant ses expériences :

« Depuis dix-huit mois, je roule sur un Poney 50 cmc. strictement de série. Grâce au bon de bicyclette dont je disposais à l'époque j'ai pu obtenir cette machine et dispensé de permis de conduire et de carte grise, celle-ci exigée seulement au-dessus de 50 cmc., je me suis lancé dans la ville et sur la route.

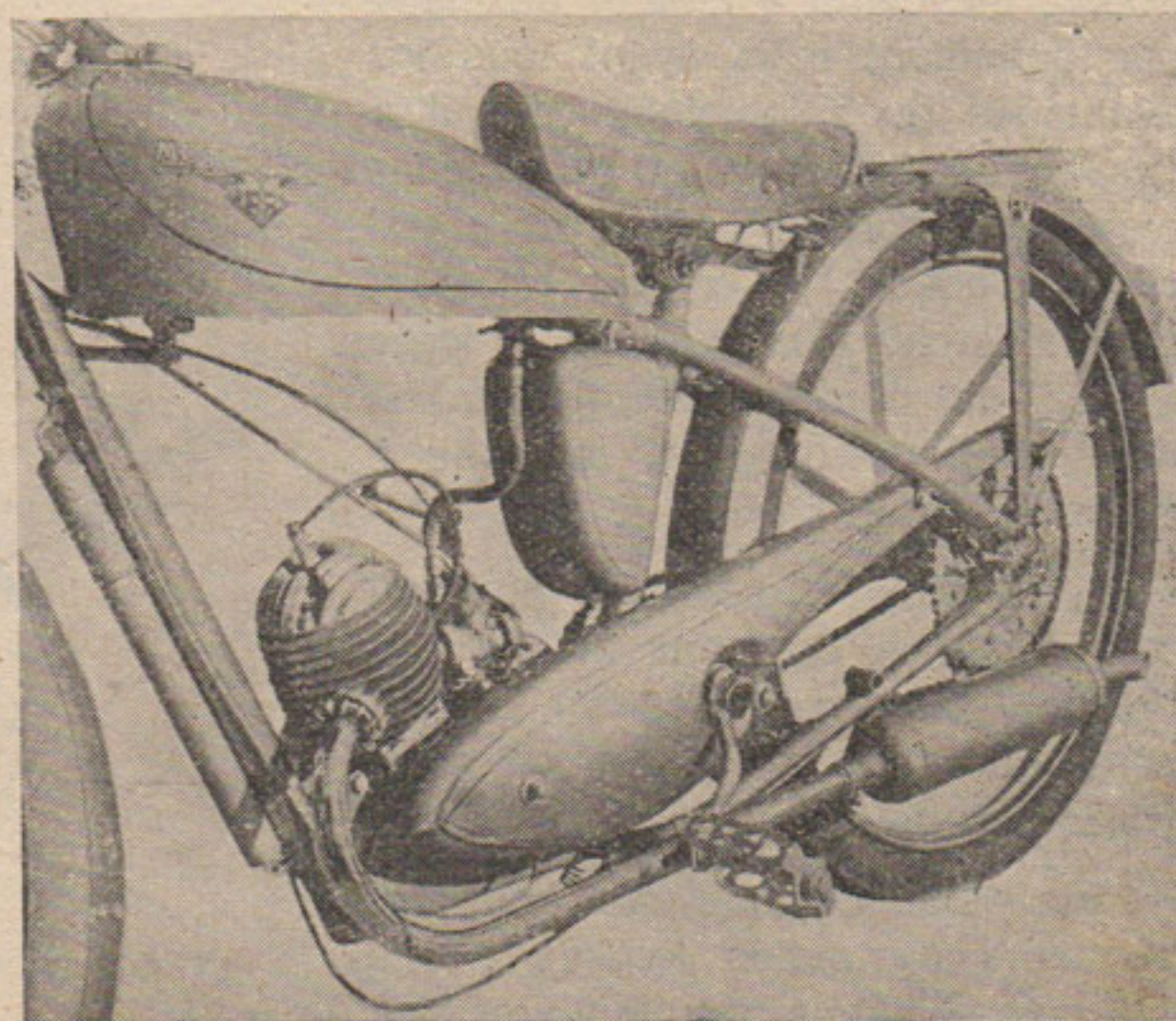
« En ville, je puis dire par expérience que l'on se faufile très facilement entre les voitures. La rue La-Fayette, l'Opéra, rien de plus facile en tenant sa droite.

« Le Poney est très maniable, en freinant avec les mains, on peut s'arrêter en pleine voie aux signaux ou aux barrages d'agents en posant les pieds à terre et repartir en première en donnant deux ou trois poussées au sol pour accélérer le départ. Par cette méthode je réussis à démarrer en tête au signal de départ.

« Consommation minimale en ville. Il m'est arrivé de mettre 2 litres dans mon réservoir et rouler toute la semaine sans me réapprovisionner.

« De plus, l'emplacement du carburateur, non pas sur le côté, mais à l'arrière du cylindre, dispense de tout jet d'huile sur les vêtements. Mes pantalons sont impeccables. Je prends soin de nettoyer les traces de vapeur d'huile sur le carter de chaîne et le dépôt d'évaporation d'essence grasse autour du bouchon de réservoir.

« J'ai fait de la route avec mon Poney. Sur la route de Paris à Marseille, en Beauvaisis par Méru, route accidentée avec de nombreuses côtes j'ai réalisé les 110 km. en 3 h. 10 avec 1 l. 3/4 de consommation totale à la



L'ensemble mécanique est parfaitement équilibré.

moyenne de 33 km. à l'heure. Cette course que j'ai l'occasion de faire souvent, je l'ai améliorée en consommation en me risquant dans les descentes au point mort et en roue libre. Aucun risque avec les bons freins sur tambour. Et quelle sécurité de pouvoir tenir les genoux bien serrés au réservoir. On se sent faire corps avec la machine.

« D'autre part, en montagne dans la Drôme, j'ai grimpé des cols de 1.000 et 1.200 m. ne changeant de vitesse que dans les lacets. Bien entendu on ne peut reprendre la prise directe que dans une ligne droite lorsque la

pente devient très douce, mais j'ai réussi à monter patiemment en première des côtes de 8 km. de long, sans arrêter pour refroidir. Il faut seulement ne pas exagérer la vitesse de rotation. Quant aux pédales je ne m'en suis jamais servi. Un coup de kick et me voilà parti.

« Il faut décalaminer de temps en temps le moteur et nettoyer la bougie. Grâce à cela c'est un engin parfait et je me félicite de l'avoir acquis.

« Je voudrais demander à la Société Motobécane d'étudier un point sensible : créer un pot d'échappement silencieux, ce serait parfait.

« Le réservoir est suffisant, un de mes amis a fait Paris-Chalon-sur-Saône avec son plein fait à Paris : 345 km.

« Pour le reste, innover, améliorer cette machine, c'est affaire des techniciens. Pour ma part je les félicite du résultat obtenu, pour le prix raisonnable de présentation à la clientèle. »

Sans commentaires. La formule du cyclomoteur Poney 50 est bonne et la Société Motobécane doit aller de l'avant pour satisfaire les demandes.

R. FAURE.



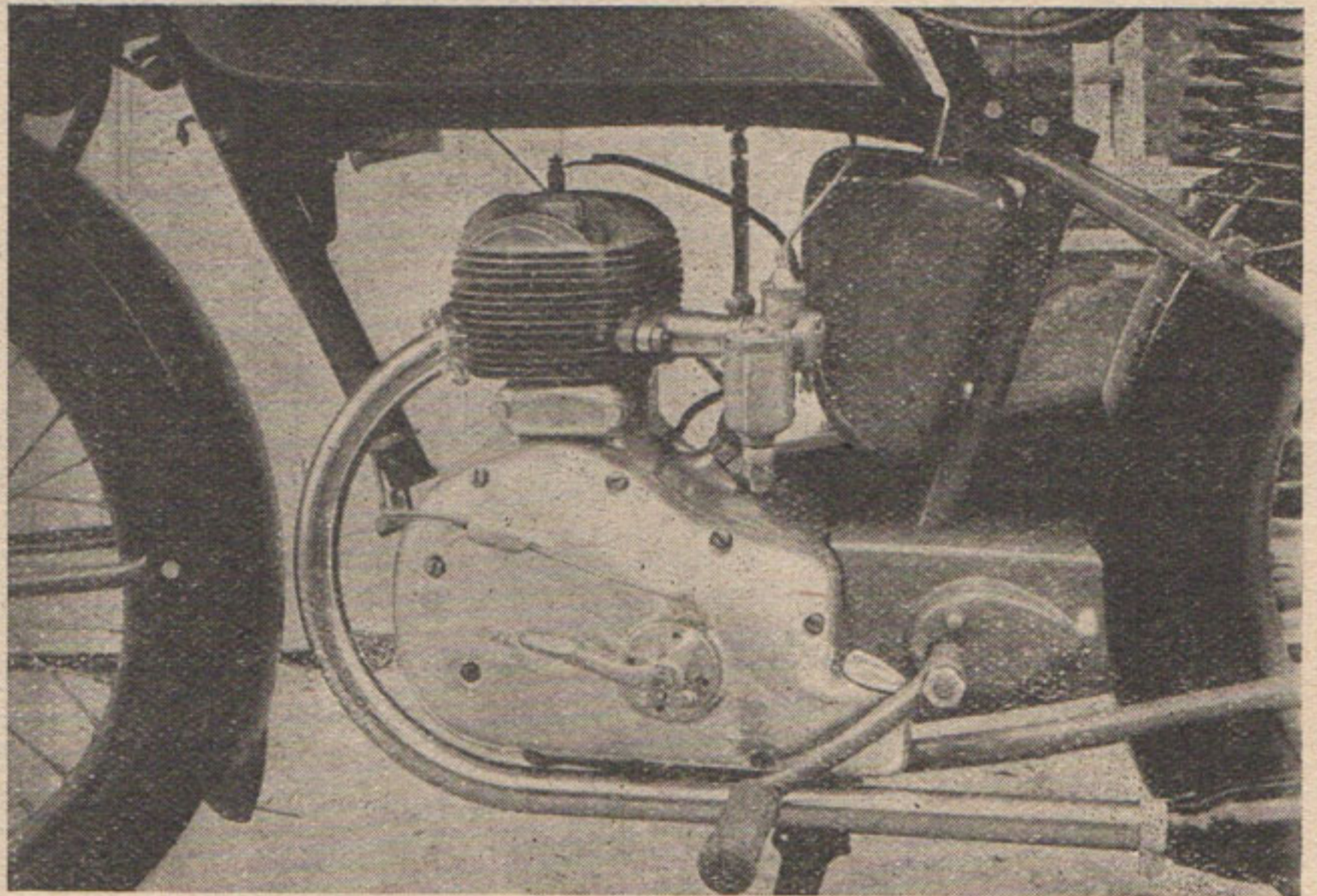
MOTOBÉCANE

Les 125 4 temps bloc-moteur à soupapes latérales, et celles à culbuteurs et suspension arrière auront leur place attitrée sur le stand. Quelques modifications légères y ont été apportées, mais dans leurs grandes lignes ces machines gardent leur silhouette déjà bien connue du public. La présence de la 125 culbutée avec son beau bloc à 4 vitesses ne sera plus, cette fois, pour l'amateur un supplice de Tantale. La chaîne de fabrication est bien en route. Après les quelques hésitations du départ, la production a pris sa cadence correspondant aux attributions faites pour ce modèle.

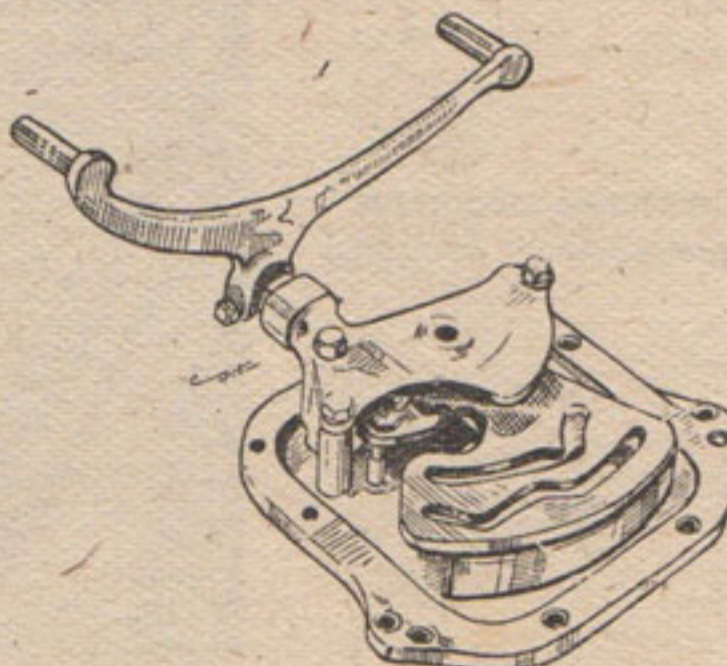
Nous retrouvons avec plaisir le Poney, bicyclette à moteur auxiliaire par définition, mais ayant tous les avantages du vélomoteur dont il a l'aspect général et dont il possède les organes apportant confort et grand rayon d'action, le confort résultant de la fourche élastique, de la large selle et des pédales fixes, l'utilisation étant étendue grâce à la boîte à 2 vitesses et au kick.

La 350 bicylindre sera à nouveau très entourée. Espérons qu'elle sortira pour la prochaine saison. Le brève essai que nous en avons fait étant très prometteur.

Mais voici du nouveau pour les amateurs de motos légères : une 175 cmc. 4 temps à culbuteurs, bloc



Le nouveau bloc du 125 cmc. à soupapes latérales

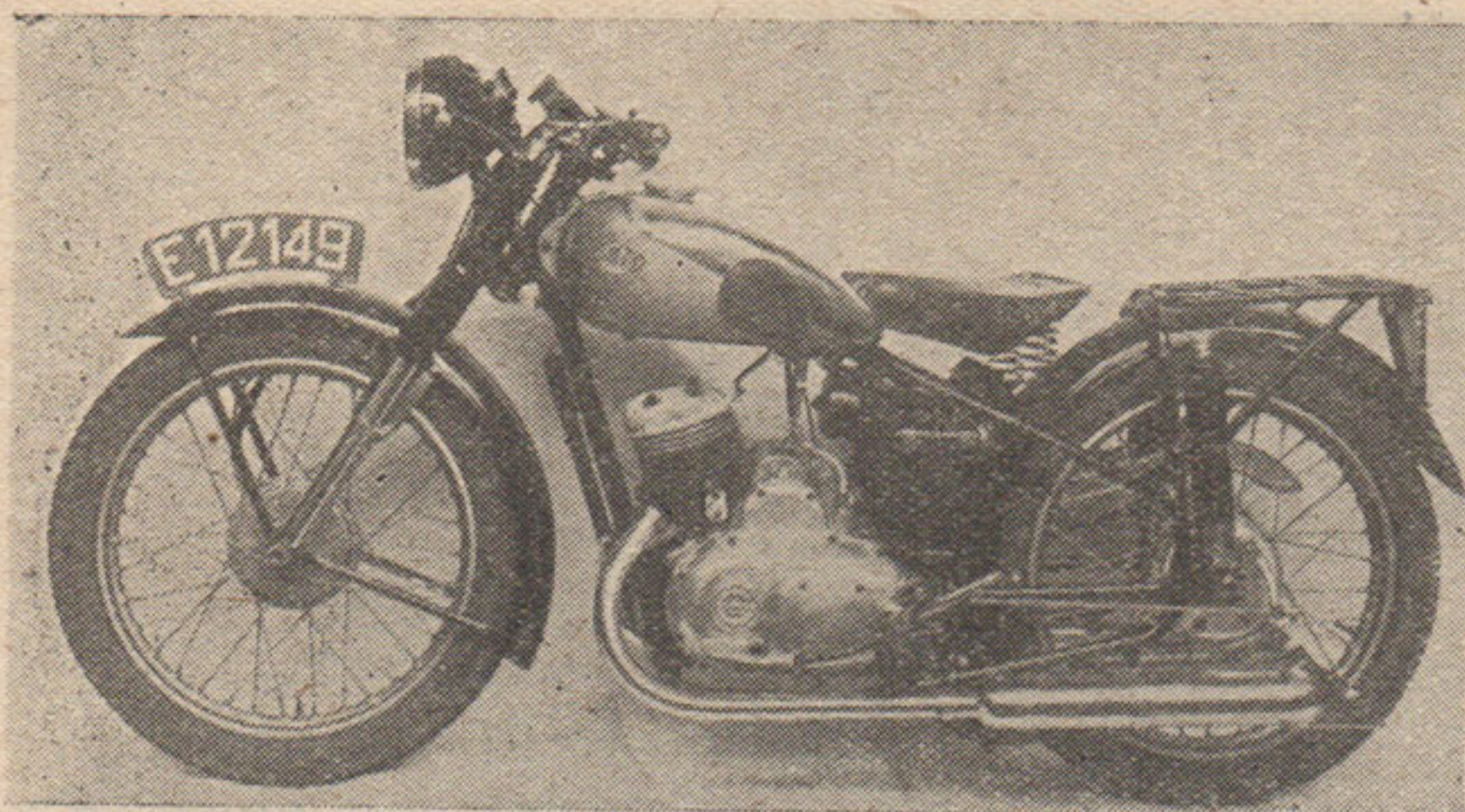


Le sélecteur de la 175 cmc. « Motobécane »

4 vitesses à sélecteur au pied, fourche télescopique, suspension arrière et moyeu à broche.

Cette 175 est une réplique de la Mobyclub 125 cmc. Aussi maniable et économique qu'un vélomoteur, elle est brillante comme performances et donnera en ville comme sur route bien des satisfactions à ceux qui, titulaires du permis de conduire, aspirent aux bonnes moyennes de route en solo comme en tansad.

Nous présenterons cette 175 en détail dans nos comptes rendus.



La 250 deux temps Gillet-Herstal

GILLET-HERSTAL

Nous reverrons avec agrément les principaux modèles avec le regret que notre satisfaction soit toute platonique et se borne au plaisir des yeux.

Marianne Weber vous a présenté en détail dans « Motocycles » d'avril la 250 à moteur 2 temps dont le moteur développe une puissance de 9 CV. et qui connaît en Belgique un succès justifié.

Un essai de la 250 cmc. 4 temps à culbuteurs est en préparation pour paraître ultérieurement. Voici les particularités de ces deux modèles :

1° Touriste : 250 bloc-moteur 2 temps, à admission au carter par valve rotative tournant à demi-vitesse, assurant un remplissage aussi complet qu'un 4 temps. Allumage par batterie avec rupteur séparé à avance automatique; boîte à 4 vitesses commandées par sélecteur au pied. Fourche avant télescopique avec réglage des ressorts, réglage du centrage par rapport au cadre et réglage de la chasse au gré du client, suspension arrière également réglable.

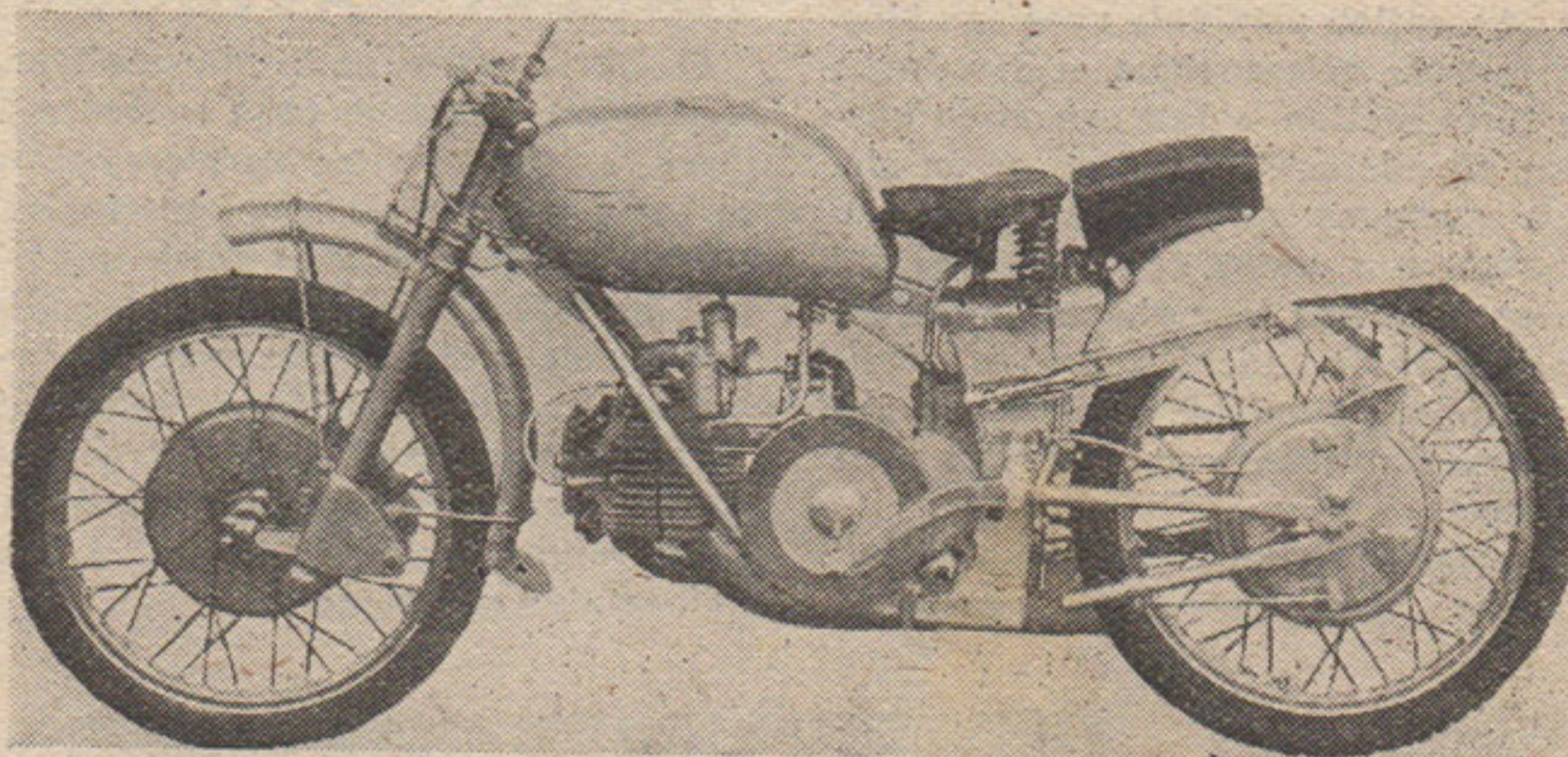
2° Sport : 250 cmc. bloc-moteur 4 temps. Alésage : 65 mm., course : 72 mm. Puissance : 10 CV. à 4.200 tours. Commande des soupapes par culbuteurs sous carter étanche. Graissage des culbuteurs supérieurs sous pression. Arbre à cames disposés à l'arrière du cylindre commandant les soupapes situées dans un plan perpendiculaire à l'axe de la moto, disposition permettant un passage d'air entre les soupapes. Graissage du moteur par double pompe à engrenage et circulation continue. Vilebrequin sur 3 paliers. Bielle sur roulement à galets. Graissage de la tête de bielle sous pression. Allumage par batterie

avec rupteur séparé, à avance automatique.

Carburateur « Amal » automatique avec poussoir de mise en marche. Kick starter commandant directement le moteur sans passer par la boîte.

Pour le reste, mêmes caractéristiques que le modèle à 2 temps.

3° Moto 150 cmc. 2 temps, 3 vitesses par sélecteur, cadre en berceau avec fourche élastique à ressort central.



La Guzzi-Gambalunga

LES GUZZI

Nous reverrons cette année sur le stand tenu par M. Olivari ces prestigieuses machines dont le palmarès sportif s'est enrichi, depuis la dernière saison, de quelques nouveaux et glorieux fleurons.

Sur notre sol c'est avec une 500 cmc. Guzzi « Dondolino » que notre coureur Behra a remporté son titre de champion de France 1948. Sur le stand on retrouvera avec intérêt les divers modèles de course, d'allure si personnelle.

UN SCOOTER DES SURPLUS

Les armées alliées ont beaucoup utilisé les scooters pour différentes missions; ils faisaient entre autres, partie du matériel de parachutage. Ces machines étaient d'une simplicité d'emploi qui n'empêchaient pas leur exceptionnelle robustesse et leur sûreté de fonctionnement; elles ont rendu d'inestimables services et peuvent encore en rendre de très grands dans un domaine plus pacifique.

Le « Cushman » en est un exemple. Présenté par le Matériel Motorisé de Qualité, il offre à l'utilisateur une excellente protection, le moteur étant abrité sous un capotage arrière et l'avant formant un efficace pare-jambes.

Grâce à son moteur d'excellent rendement ce petit véhicule peut transporter deux personnes, l'emplacement d'un siège arrière étant d'ailleurs prévu.

MOTEURS A.M.C.

Fabriqué à Clermont-Ferrand par les Ateliers mécaniques du Centre, le moteur A.M.C. a, dès sa parution, suscité un gros intérêt. C'était en effet

un des premiers 100 cmc. pour vélomoteurs qui fût un 4 temps à culbuteurs.

L'A.M.C. s'est rapidement imposé; nous nous rappelons avec plaisir l'essai que nous avons fait du 108 cmc.

D'autres modèles sont nés depuis : un 125 et un 150 cmc., tous deux avec boîte à 4 vitesses et sélecteur au pied. Ces deux modèles avaient jusqu'alors la même culasse, mais on nous a assuré qu'au Salon nous verrions le dernier type 150 cmc. avec une culasse particulière.

Dans ce même numéro, une performance accomplie par Radior et une autre par Automoto mettront en valeur les qualités de ces moteurs.

LES TWIN TRIUMPH

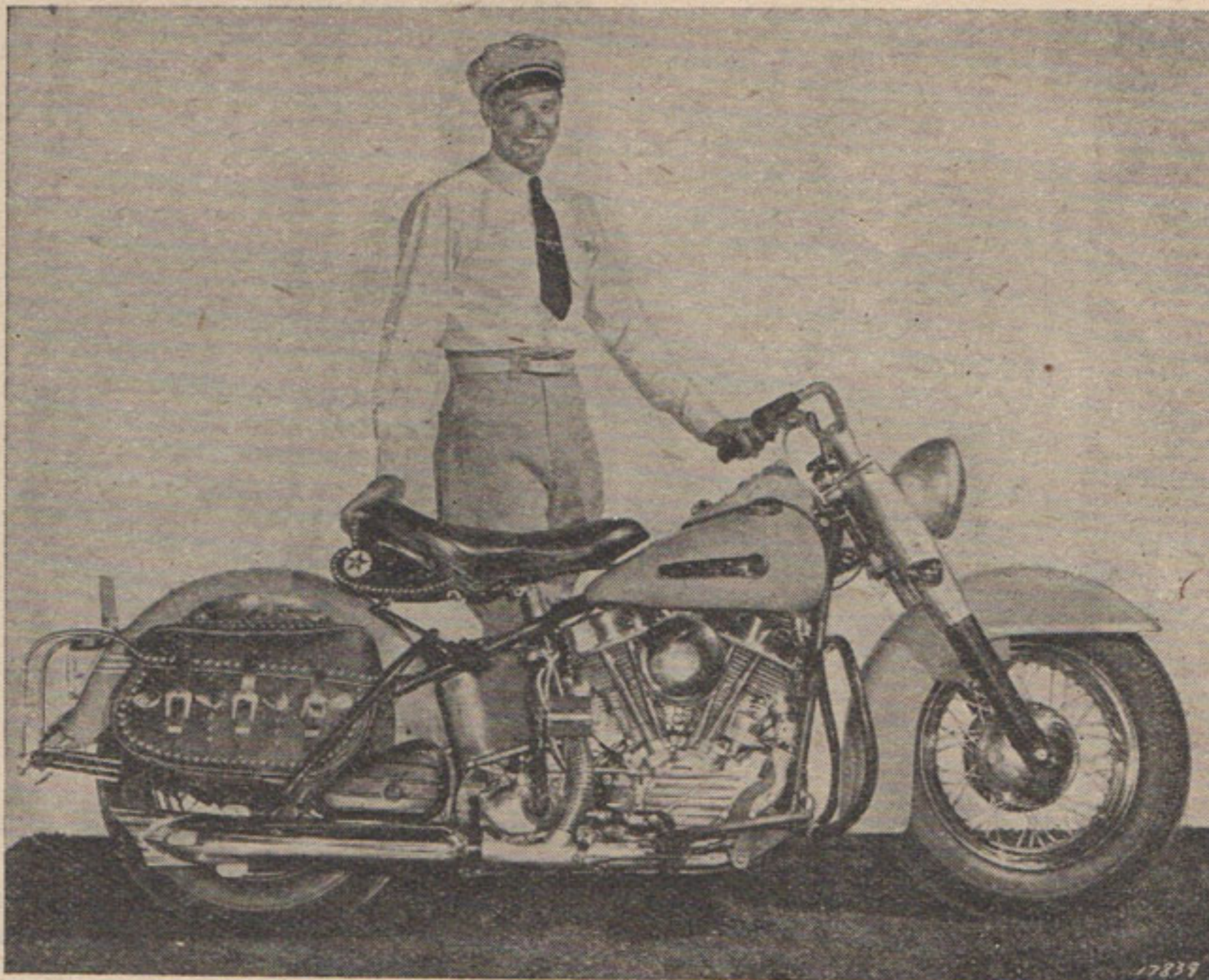
Sur le stand de Triumph-France nous reverrons avec plaisir et envie la série « Twin » qui, dès sa parution en course et sur le marché a révolutionné le monde motocycliste.

Les 350 et 500 bicylindres sont des machines de grande classe à la fois souples et rapides, d'un silence impressionnant, et qui conviennent magnifiquement au grand tourisme. Un seul ennui pour les amateurs, la quasi-impossibilité d'acquérir l'une de ces machines si l'on n'est pas titulaire d'un compte en livres en Angleterre.

B.S.A. ET SUNBEAM CHEZ MOVEA

L'agent général pour la France de B.S.A. présente les différents modèles de la grande marque, parmi lesquels la nouvelle 500 cmc. deux cylindres verticaux sera particulièrement entourée. Une autre solution du bicylindre est celle de la Sunbeam avec son moteur en ligne. Cette machine, de conception originale avec son bloc, sa fourche télescopique et ses pneus de forte section, a fait sensation partout où elle a été exposée. Il en circule quelques rares exemplaires en France, aux mains de privilégiés qui ne cachent pas leur absolue satisfaction de cette machine souple, silencieuse, très maniable malgré son apparence imposante et d'un fini sans critique.

Movéa est également agent de New-Hudson. Mais on ne sait encore à



La nouvelle Harley à fourche télescopique.

l'heure actuelle si ces machines pourront être exposées.

HARLEY-DAVIDSON

M. Borie, agent de la marque Harley-Davidson, s'il ne peut encore diffuser à profusion les dernières nées de cette grande marque américaine, dispose néanmoins d'un stock important de pièces d'origine pour les différents modèles actuellement en service en France. Il possède également l'outillage approprié pour les réparations de ces machines pour lesquelles, vu sa longue spécialisation, il a une indiscutable expérience.

LES SIDECARS H.B.

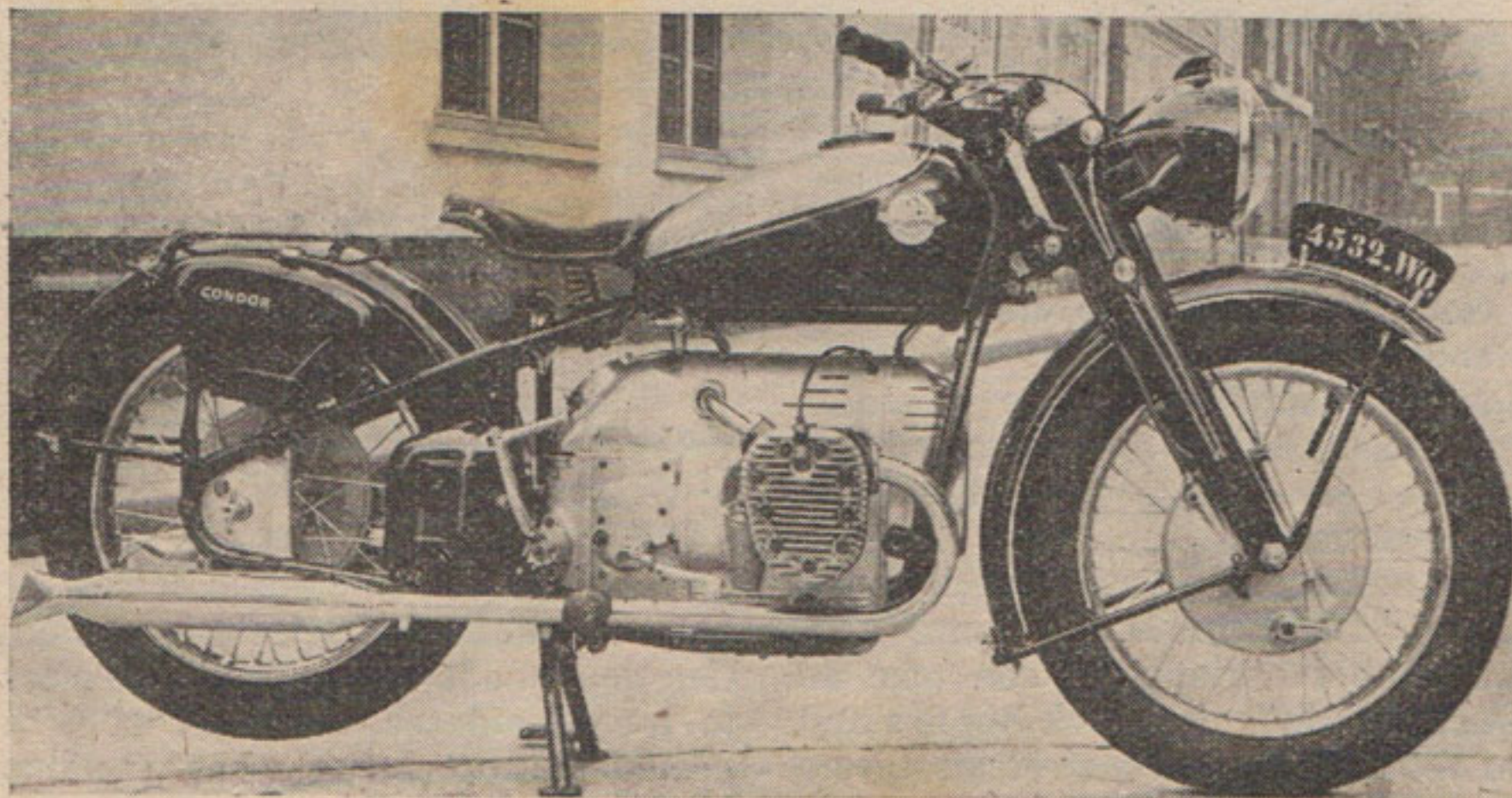
Créés récemment, mais dérivés de prototypes depuis longtemps éprouvés, les sidecars H. B. des Etablissements Humblot sont bien dans la tradition française par l'élégance de leur ligne.

Présentés pour la première fois au Salon de Genève, ils y ont connu un succès immédiat.

Les Etablissements Humblot, qui fabriquent le sidecar H. B., se sont surtout attachés à une production luxueuse jusque dans les moindres détails pour habiller un châssis, robuste, bien conçu et d'ailleurs invisible, ce qui n'est pas un des moindres attraits de cet équipement. Même la suspension, tout spécialement mise au point pour le maximum de confort, est dissimulée dans une partie du large coffre arrière.

Les derniers modèles H. B. sont équipés d'une nouvelle suspension, le parallélogramme que nous avons décrit antérieurement a fait place à deux fourches télescopiques; celles-ci sont également situées à l'intérieur du coffre, mais elles occupent beaucoup moins de place tout en procurant un confort encore accru.

On sait d'autre part que les Etablissements Humblot ne bornent pas leur activité à leurs sidecars, mais qu'ils sont également agents généraux pour la France de la motocyclette suisse « Condor » dont un certain nombre de



Et voici la 750 cmc. Condor avec son bloc.

600 cmc. sont actuellement utilisés par la Police parisienne, mais sur le stand c'est une 750 cmc. à soupapes latérales qui est exposée.

VÉLOSOLEX

Quoique la fabrication de ce cyclomoteur s'intensifie, la demande est telle pour les Vélosolex que malgré la mise en vente libre les délais de livraison sont encore longs et les régions possédant les agences encore limitées.

Le succès de cet appareil est dû à sa simplicité d'aspect et de conduite, à son économie d'emploi (1 litre aux 100 km.) et à son parfait silence de fonctionnement.

La robustesse est désormais contrôlable et évidente, les premiers appareils sortis étant toujours en service et ayant accumulé un nombre impressionnant de kilomètres.

Faire du tourisme avec ce 50 cmc. aurait semblé quelque peu audacieux; nous avons cependant reçu de plusieurs lecteurs des comptes rendus de voyages qui attestent la haute endurance du Vélosolex.

LE MOTEUR AUXILIAIRE VIMER

Motocycle a été le premier à présenter ce moteur auxiliaire conçu et fabriqué par la Société D.F.

C'est un 50 cmc. placé à la base du cadre et utilisant la chaîne de pédalier pour la transmission.

Le Vimer sera visible sur le stand des Cycles Mercier, dans un cadre tout spécialement conçu pour son usage, cadre mixte, spécialement ren-

LE CYCLOMOTEUR VELOTO

Présenté aux deux derniers Salons, ce petit cyclomoteur a séduit par sa présentation très soignée et par sa conception originale. Il est constitué par un cadre mixte, avec fourche avant élastique; le moteur 2 vitesses est placé dans le triangle arrière du cadre, derrière et au-dessous de la selle, mettant le cycliste à l'abri des projections. La machine est montée sur des roues de diamètre plus petit que la normale, avec pneus renforcés 550 ballon; elle est donc assez surbaissée, facile à enfourcher; par là elle plaît aux dames. Le moteur est un deux temps très propre et bien construit.

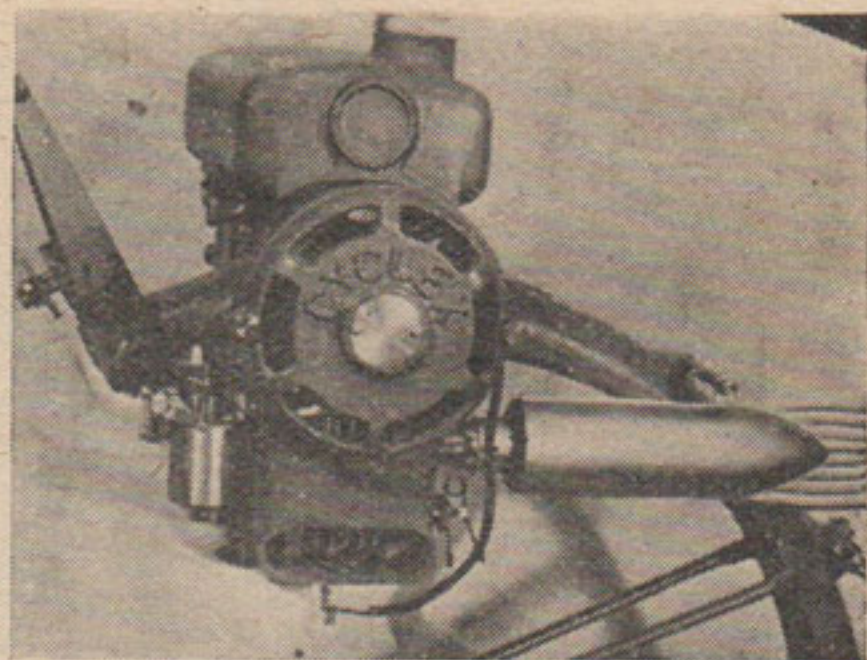
VAP A.B.G.

Pourquoi pédaler? demande Vap. Il est de fait que certains moteurs 50 cmc. sont plus actifs qu'auxiliaires et que les pédales ne viennent que rarement apporter leur secours.

Le moteur Vap est de ceux-là et particulièrement le Vap 4 avec lequel on peut aller loin rapidement et sans fatigue.

Le Vap 4, qui s'adapte à n'importe quel cadre de bicyclette ou de tandem, pourvu qu'il soit en bon état, s'accouple à la roue arrière qu'il entraîne par une chaîne; il est muni d'un débrayage qui en facilite grandement l'emploi.

Autre innovation fort intéressante: il est livré avec un axe spécial en deux pièces qui permet le démontage immédiat de la roue arrière, en cas de crevaison, sans avoir à toucher au moteur. C'est là un incontestable progrès qui supprime la seule objection qu'on pouvait faire à ce moteur.

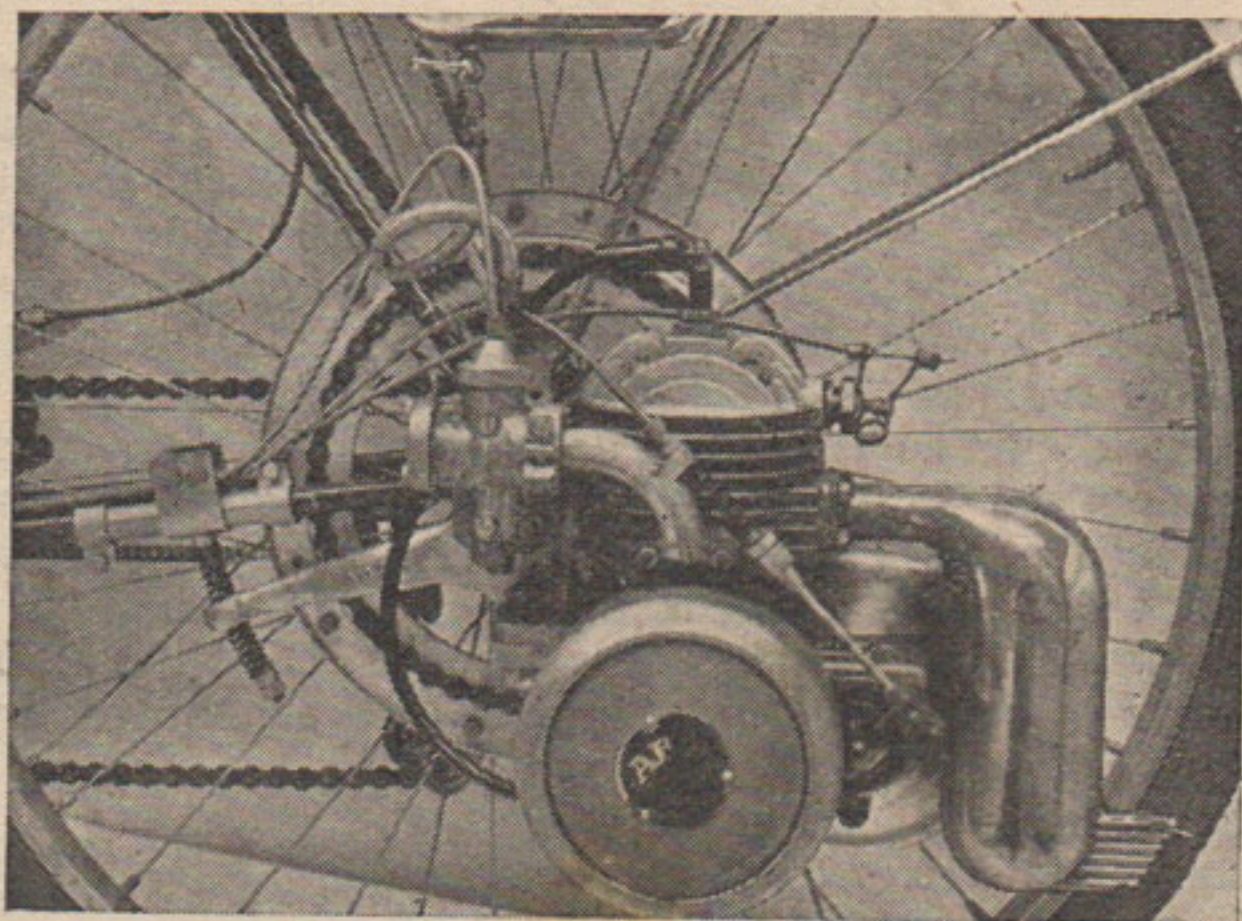


forme extérieure du cylindre formant double paroi.

Une ouverture à la partie basse de l'enveloppe permet l'entrée de l'air frais par suite de la dépression produite par un ventilateur-aspirateur centré sur le volant magnétique. Cet air frais passe entre les ailettes du cylindre et est rejeté à l'extérieur par les orifices latéraux prévus devant le volant magnétique. Bâti-moteur, caré-

Au dessus
le Cyclex 50 cmc. à turbine
de refroidissement

Ci-contre
la Vap 4 à chaîne
et débrayage



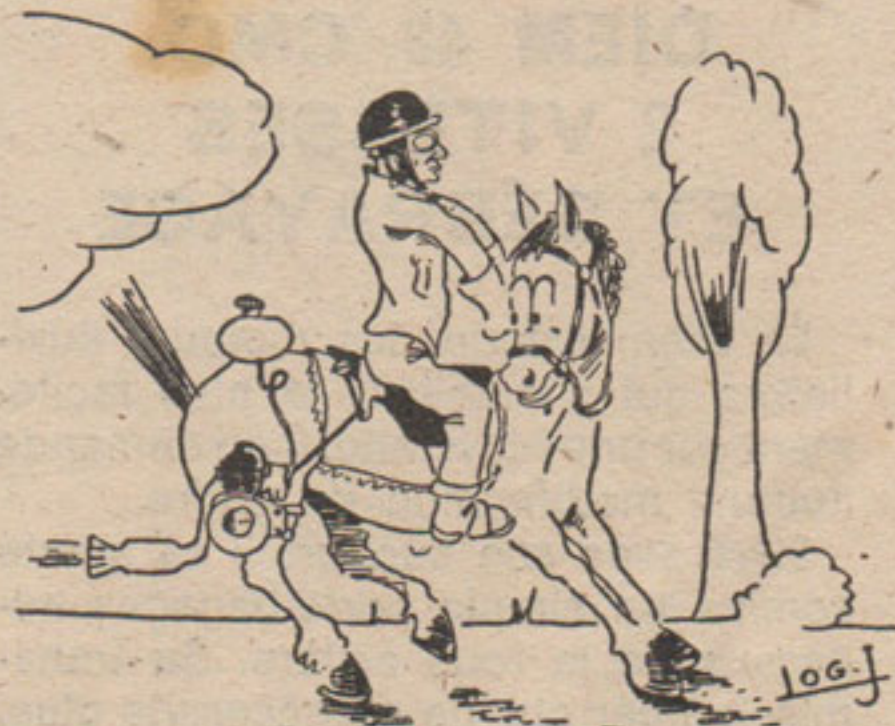
UN NOUVEAU CYCLEX

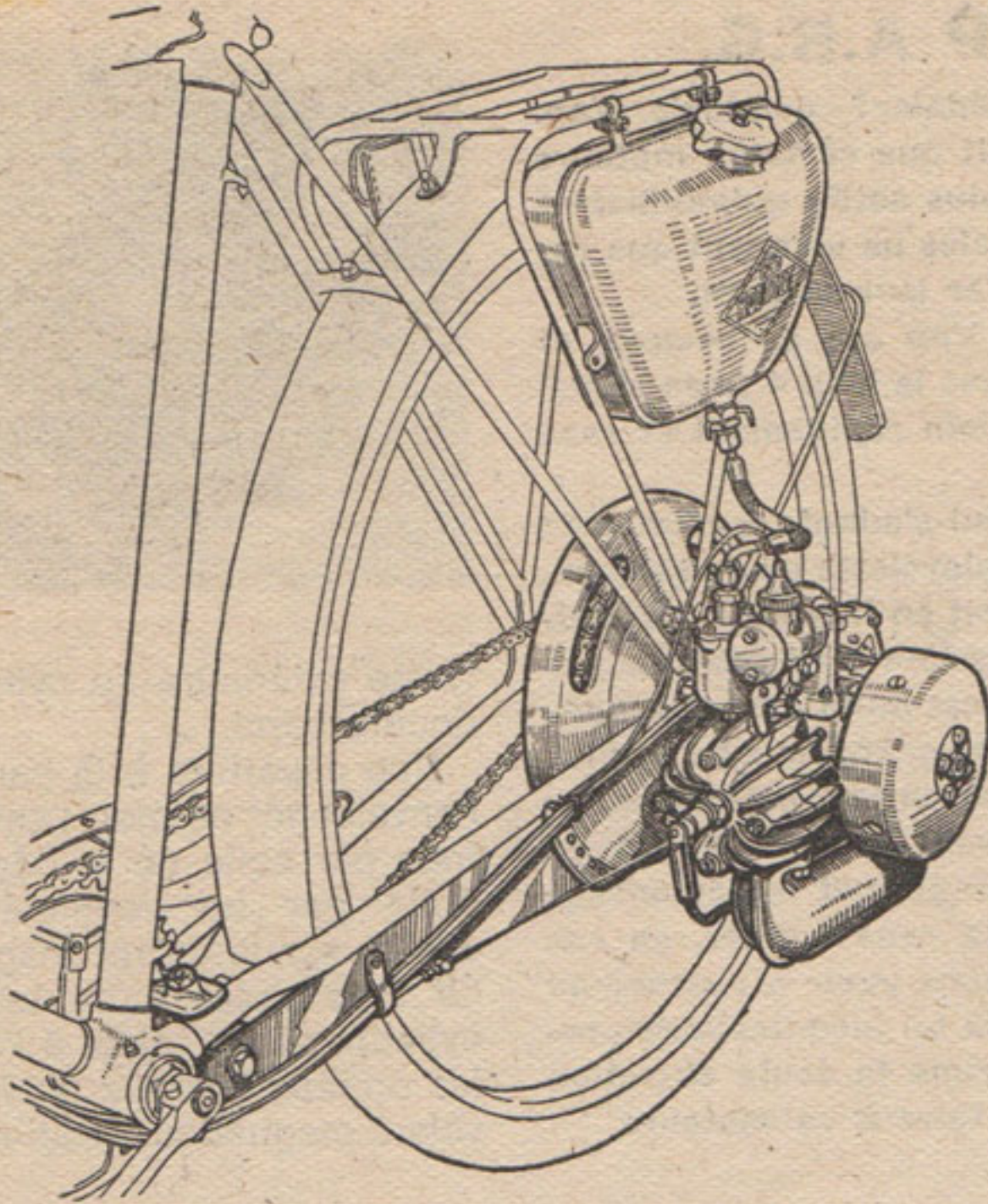
Ce moteur auxiliaire avait été fort remarqué au Salon 1947 en raison de sa conception originale et de sa présentation parfaite. Son auteur, l'ingénieur Gadoux, l'a encore perfectionné au cours de cette année en le dotant d'un système de refroidissement spécial qui fait l'objet de brevets internationaux.

Le moteur, entraînant la roue arrière par galet, est toujours inversé, mais le cylindre actuel est en aluminium chemisé fonte et muni d'ailettes parallèles à l'axe.

Une enveloppe en métal léger épouse dans le plan horizontal la

nage et réservoir d'essence sont en magnésium, d'où la légèreté du groupe dont le poids reste inférieur à 6 kilos.





MOTEUR AUXILIAIRE ROUSSEY

Distribué par la Société d'Exploitation des brevets Roussey, ce moteur de 50 cmc. se distingue de ses confrères du fait qu'il constitue un groupe comportant deux vitesses avec embrayage et un moyeu frein.

Il se monte à hauteur du moyeu arrière par l'intermédiaire d'un flasque formant jambe de force venant se fixer à hauteur du pédalier et absorbant tous les efforts dont pourrait souffrir le cadre. La transmission se fait par une chaîne protégée par un carter.

Le Roussey donne 1 CV. à 4.500 tours; cette puissance le rend tout particulièrement apte au cyclotourisme.

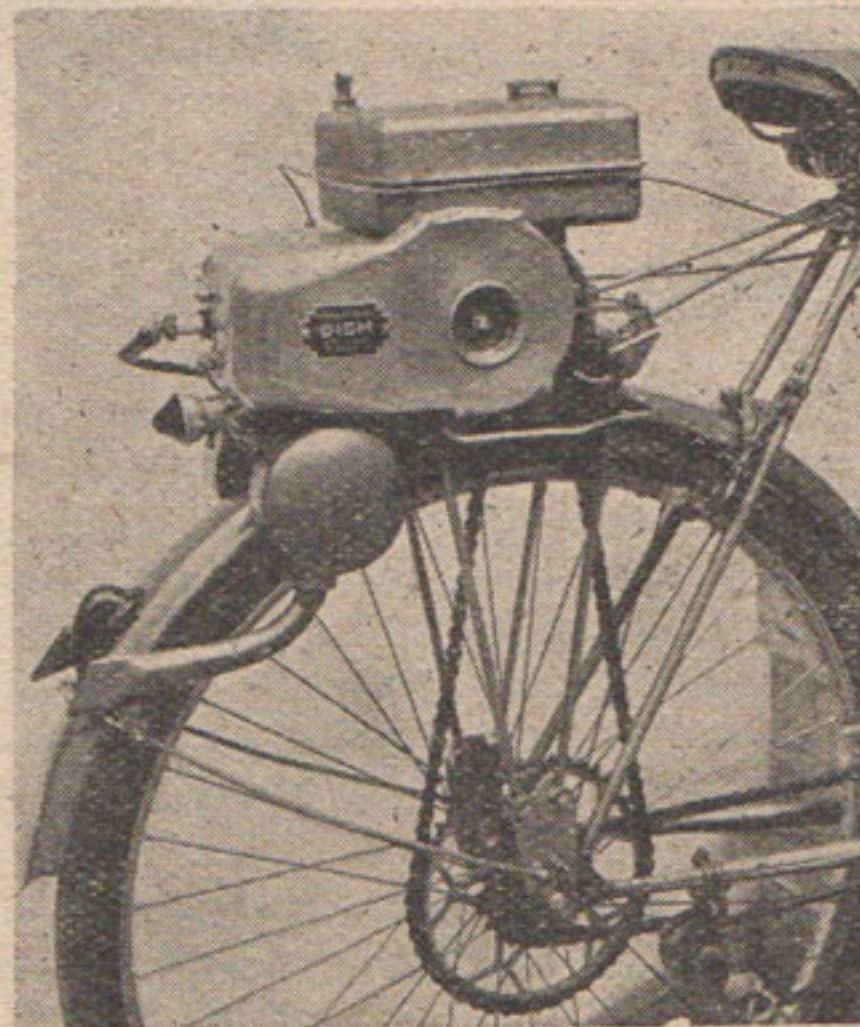
LE DIEM 48 CMC. 2 VITESSES ET DÉBRAYAGE

Le Diem est un des moteurs auxiliaires qui s'installent le plus facilement sur une bicyclette. Il ne demande aucune modification du cadre.

Livré avec son support il se monte comme un simple porte-bagages au-dessus de la roue arrière. Sa transmission par chaîne ne nécessite plus,

comme les modèles antérieurs, un changement de moyeu ni rayonnage spécial, mais le simple remplacement du pignon d'origine par un pignon combiné fourni avec le propulseur.

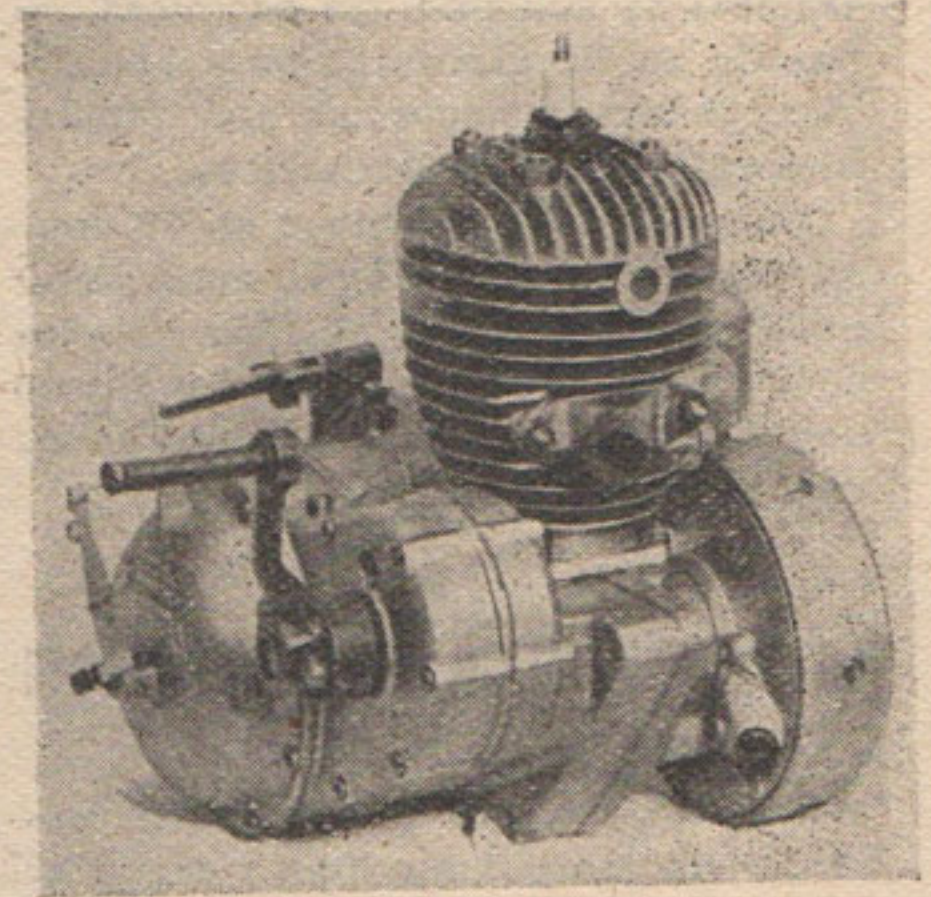
Le Diem est un bloc à 2 vitesses et débrayage, 2 temps à double transfert et double échappement. Une seule manette commande à volonté l'embrayage, le débrayage, la première et la deuxième vitesse ou vice versa. Dans la position débrayée, le vélo est entièrement libéré.



*Le nouveau bloc Diem
à refroidissement par
air force*

MOTEURS AUBIER-DUNNE

Après une année de remise en marche des fabrications et une installation dans une nouvelle usine plus spacieuse, mais toujours située à Saint-Amand, le rythme des fabrications tend à s'accroître progressivement. Un programme d'achat de matériel est en cours d'exécution, qui permettra d'augmenter encore la capacité de production. L'effort se porte actuellement sur le modèle 125 cmc., bloc 3 vitesses dérivé du bloc 100 cmc. Des études sont en cours pour un nouveau moteur de plus grande cylindrée.



Le 125 Aubier et Dunne,

La fabrication du 200 cmc. 2 cylindres a été très retardée par des difficultés d'approvisionnement de certaines pièces, mais il semble que la solution de ces difficultés soit assez proche, et que ce modèle puisse prochainement être porté à des cadences normales.

LES SIDECARS BUFFLIER

Fabriqués à Lyon par la Société **STARC.**, les sidecars Bufflier sont constitués par un châssis tubulaire rigide à quatre attaches, se montant à volonté à droite ou à gauche de la moto, avec moyeu à broche pour le démontage aisé de la roue.

Trois modèles de carrosseries peuvent habiller ce châssis.

Le Super, Aérodyne, tout acier, est robuste et léger; destiné aux machines de sport il ne pèse, complet, que 55 kilos.

Pour le tourisme, le Super-Profil 59 offre une place et demie en tandem avec un spider ouvrant. Il pèse 60 kilos.

Le Super-Profil 54 est un monoplace de tourisme très léger qui, grâce à ses 50 kilos, peut s'atteler non seulement à des 500 mais à des 350 et même à des 250 cmc.

SIDECARS SIMARD FRÈRES

Deux modèles sont à signaler : le Groupe n° 12, modèle grand luxe aérodynamique semblable à celui qui a été classé premier prix hors concours au concours d'élégance de Charbonnières. C'est effectivement une carrosserie très soignée qui le signale à l'attention avec son siège incurvé, son intérieur capitonné, ses mains courantes et enjoliveurs chromés et son pare-brise en glace de sécurité.

Le Groupe 13 est un sport aérodynamique léger convenant à toute moto à partir de 350 cmc., mais de présentation aussi soignée que le n° 12.

Ces deux caisses sont montées sur un châssis très robuste, droite ou gauche, avec articulations sur « Silent-bloc » et suspension par ressorts à lames.

LES SIDECARS « IMPÉRIAL »

Trois modèles de sidecars retiennent l'attention parmi les productions des Etablissements M. Marmonnier :

Un modèle « Grand-Sport » T.35; un modèle « Grand-Raid » T.34 et un modèle « Grand-Tourisme » une place et demie. Ces trois modèles se distinguent par leur carrosserie adaptée à chaque besoin distinct. Sur chacun

d'eux, la carrosserie : monocoque en tôle d'acier, spacieuse, légère, résistante, aérodynamique. Email cellulosique 2 tons. Sellerie grand luxe assurant un confort maximum; la suspension est assurée par 2 ressorts 1/2 cantilever à lames multiples et une roue indépendante, brevetée, entièrement montée sur « Silentblocs ». Attelages sur tous types de motos; le châssis d'une grande simplicité est en tubes acier haute résistance, entièrement brasés. Intervertible pour attelages à droite ou à gauche. Le poids de l'ensemble est de 70 à 80 kilos suivant modèle. La roue est montée sur fusée et roulements à billes annulaires.

De nombreux accessoires sélectionnés complètent l'équipement de ces sidecars, frein sur châssis, roue indépendante, capote et pare-brise, siège Dunlopillo, etc..., grâce auxquels chacun peut équiper son véhicule à sa parfaite convenance.

LES MOTOCYCLISTES TCHÉCOSLOVAQUES

Au Salon de l'Automobile de Paris 1948

La Tchécoslovaquie se classe parmi les plus grands constructeurs de motocyclettes du monde et fabrique beaucoup plus de machines qu'avant la guerre. Elle jouit d'une tradition de presque 50 années dans cette branche industrielle.

Déjà en 1905 les machines tchécoslovaques ont gagné la plus difficile épreuve du monde, la « Coupe internationale de France », devant toutes les autres marques concurrentes. Après la première guerre mondiale ces machines ont pris part à d'autres concours nationaux et internationaux avec le succès le plus complet, et emporté entre 1935 et 1938 des victoires remarquables.

En 1947 les machines tchécoslovaques ont participé au Concours International des Six Jours FICM qui est l'épreuve la plus difficile du monde pour les machines de tourisme, les motos devant prouver leur qualité non seulement au point de vue matériel mais aussi à celui de construction.

Les motocyclettes tchécoslovaques ont triomphé dans toutes ces épreuves en gagnant le trophée international, la grande médaille d'or FICM et même la Coupe d'Argent. L'équipe Jawa a emporté le trophée international et

les équipes CZ ont gagné la Coupe d'Argent et la grande médaille d'or FICM.

Fidèle à sa tradition, l'industrie tchécoslovaque des motocyclettes a toujours appliqué les derniers perfectionnements techniques et n'a pas cessé de s'inspirer des méthodes les plus modernes.

Vu leurs avantages techniques on considère que les machines fabriquées actuellement réunissent toutes les qualités d'une machine parfaite.

Ce sont surtout les motocyclettes CZ et Jawa qui ont établi la renommée de la fabrication tchécoslovaque sur les marchés internationaux.

Ces derniers temps les motocyclettes Jawa ont enregistré de grands succès au Brésil où elles ont gagné les premiers prix dans une course très difficile, et décroché le premier prix dans la course des motocyclettes de Santa-Fé en Argentine. Elles ont également emporté le premier prix au Transvaal dans le Duxbury Trophy et les premier, deuxième et quatrième prix dans le Tourist Trophy au Pérou. La motocyclette CZ a enregistré un grand succès aux Pays-Bas au « Dutch Grand Prix ».

Les motocyclettes Jawa 250 cmc., d'une forme très élégante et d'une

formule technique unique, ont une suspension irréprochable et une conduite parfaite même sur des routes très mauvaises. La fourche avant est télescopique, la roue arrière suspendue, le moteur comprend les derniers perfectionnements. Le moteur, le carburateur, ainsi que tous les mécanismes sont enfermés de sorte que la boue, la poussière et l'humidité ne peuvent pénétrer à l'intérieur. Le changement de vitesse est automatique, à pédale et se fait sans débrayage. L'accouplement est débrayé et la vitesse enclenchée toute seule. L'indicateur électrique de vitesse en prise est situé sur le réservoir et indique par des lumières la position neutre et toutes les quatre vitesses. La suspension arrière est munie de ressorts puissants à boudin recouverts de tubes en acier.

Les motocyclettes CZ 125 sont également exportées dans tous les pays d'Europe et d'outre-mer, par exemple aux Indes, aux Etats-Unis où elles se vendent par milliers, dans l'Union Sud-Africaine et dans l'Amérique du Sud. Les nouveaux modèles CZ 125 sont des machines très sûres donnant satisfaction aux motocyclistes les plus exigeants. Elles sont également munies d'une fourche télescopique,

tiennent bien la route et se caractérisent par une consommation très réduite du carburant. Les tubes porteurs centraux des fourreaux de la fourche sont logés dans des douilles d'une section ovale avec renforcement au milieu. Les fourreaux de la fourche sont facilement échangeables. La fourche télescopique est munie d'amortisseurs pneumatiques. Le moteur de la motocyclette CZ de 125 cmc. de cylindrée est à deux temps. Puissance 4 CV à 4.600 t.m. Le poids de la machine en ordre de marche est d'environ 76 kilos. Vitesse maximum environ 80 kilomètres-heure.

A ces deux modèles se joint la moto-

cyclette Manet 90 cmc. fabriquée à Povazska-Bystrica. Cette machine atteint une vitesse de 60 km.-h, a une consommation de 1 l. 80 par 100 km.; c'est donc une machine idéale pour le travailleur qui veut regagner vite et à bon marché son poste de travail et profiter de ses loisirs. La motocyclette Manet ne pèse que 55 kilos et on la rencontrera bientôt sur toutes les routes européennes grâce à sa maniabilité et sa consommation d'essence très réduite.

La motocyclette Ogar est une machine des connaisseurs. Moteur à deux temps, à deux cylindres en bloc, d'une cylindrée de 344 cmc., 12 CV à

4.000 t.m. Le poids est de 120 kilos sans l'essence. Vitesse 110 km.-h. Montée maximum en tandem 40%.

Les constructeurs tchécoslovaques préparent d'autres modèles de motocyclettes pour le Salon prochain et espèrent pouvoir agréablement surprendre les visiteurs de cette exposition.

Toutes ces marques sont admirées par les techniciens et très appréciées par le grand public. Elles sont exposées au Salon de l'Automobile de Paris. L'industrie tchécoslovaque a pleine confiance dans l'avenir, confiance basée sur le travail consciencieux de ses techniciens et ouvriers.

Parmi les Accessoires

Il est de tradition, dans la presse technique, à l'occasion de chaque Salon, non seulement d'annoncer ce que l'on verra sur les stands, mais de passer en revue, par la même occasion, tous ceux, fabricants ou commerçants, exposants ou non qui par l'entremise de la Revue sont entrés en relations avec les lecteurs et leur ont offert, qui leur travail, qui leur spécialité. Nous ne faillirons pas à cette coutume; elle a du bon car elle réalise une documentation précieuse qui permettra à chacun de savoir où s'adresser pour ses besoins éventuels.

DU NOUVEAU CHEZ AMAC

L'extension considérable du vélomoteur en France a mis en évidence les multiples ennuis occasionnés notamment par la qualité plus que douteuse du carburant mis à la disposition du public. Bon nombre de motocyclistes en ont éprouvé les conséquences et chacun s'efforce d'y remédier en triturant plus ou moins son carburateur ou son système d'allumage.

La Société AMAC expose, cette année, un nouveau modèle de carburateur qui tient compte, non seulement des exigences actuelles, mais d'une longue expérience acquise par quarante années de fabrication en grande série.

Ces nouveaux modèles sont d'un aspect extérieur totalement différent. Ils comportent un filtre à air efficace en forme de cloche qui enveloppe et dissimule toutes les parties mécaniques de l'appareil, ce filtre à air étant en même temps un dispositif silencieux remarquable, un simple écrou molleté permet de l'avoir entièrement dans la main et d'accéder au boisseau des gaz.

La cuve à niveau constant à peine visible, en dessous de cette cloche

est presque en ligne verticalement avec les gicleurs, ce qui rend le fonctionnement à peu près insensible aux inclinaisons latérales de la motocyclette et favorise notamment une mise en route régulière et impeccable.

Un filtre à essence orientable de grande surface et avec cuve de décan- tation transparente met tous les dispositifs essentiels à l'abri des impuretés; la cloche se démonte en un

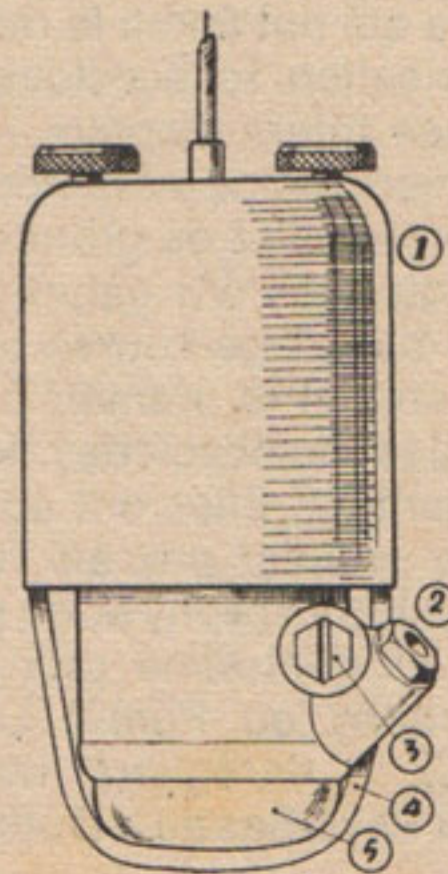
tourne-main toutes les fois qu'il est utile.

Le gicleur principal qui porte également le gicleur de ralenti se dévisse de l'extérieur immédiatement et directement à l'aide d'une simple clé à molette.

Enfin, le réglage du ralenti, complètement indépendant, se fait à l'aide d'une vis d'air moletée au doigt qui ne peut en rien modifier le réglage du gicleur principal.

L'aspect extérieur de ces nouveaux modèles est tellement amélioré que les anciens modèles paraissent, à côté, vieillissés et démodés de plusieurs années. Nous ne serions pas surpris qu'un grand nombre d'usagers, par simple souci esthétique, soient amenés à en prévoir l'échange.

A côté de ce carburateur, AMAC présente également une poignée tournante mécanique à rampe hélicoïdale, assurant le tirage rectiligne du câble caché sous le guidon et l'irréversibilité de la commande en cours de route. L'ensemble des guidons AMAC se rehausse cette année d'un chrome sur cuivre à épaisseur qui nous ramène à l'ambiance d'avant-guerre et qui contribuera à développer chez chaque propriétaire l'orgueil légitime de son cheval d'acier.



Le Amac 48.

A VERSAILLES

Lhuissier est pour la région de Versailles l'agent de Motobécane, Griffon et de Vélosorex. Pour cette dernière marque il a non seulement installé la station-service, désormais classique, pour la vérification immédiate du moteur, mais il a créé et sélectionné pour ce cyclomoteur toute une série d'accessoires bien adaptés. Il a notamment conçu un bidon de secours, de forme triangulaire, qui se fixe sur un des côtés du porte-bagages à l'aide d'un verrouillage rapide, afin d'en rendre l'emploi aisé. Le fait que le Vélosorex consomme peu est pour beaucoup un sujet de panne d'essence, car on accumule des kilomètres avec tant de quiétude qu'on oublie souvent de jeter à temps un coup d'œil sur le réservoir. C'est pourquoi le bidon de secours est utile.

LE SORT TOMBA

Nous nous rappellerons longtemps la surprise de M. Dubuet lorsque nous sommes venus, à l'improviste, emprunter pour un essai la 125 Mobyclub exposée dans sa vitrine. Le sort l'avait désigné. Il accepta d'ailleurs, en vrai sportif qu'il est, et quelques instants après nous filions sur la Motobécane.

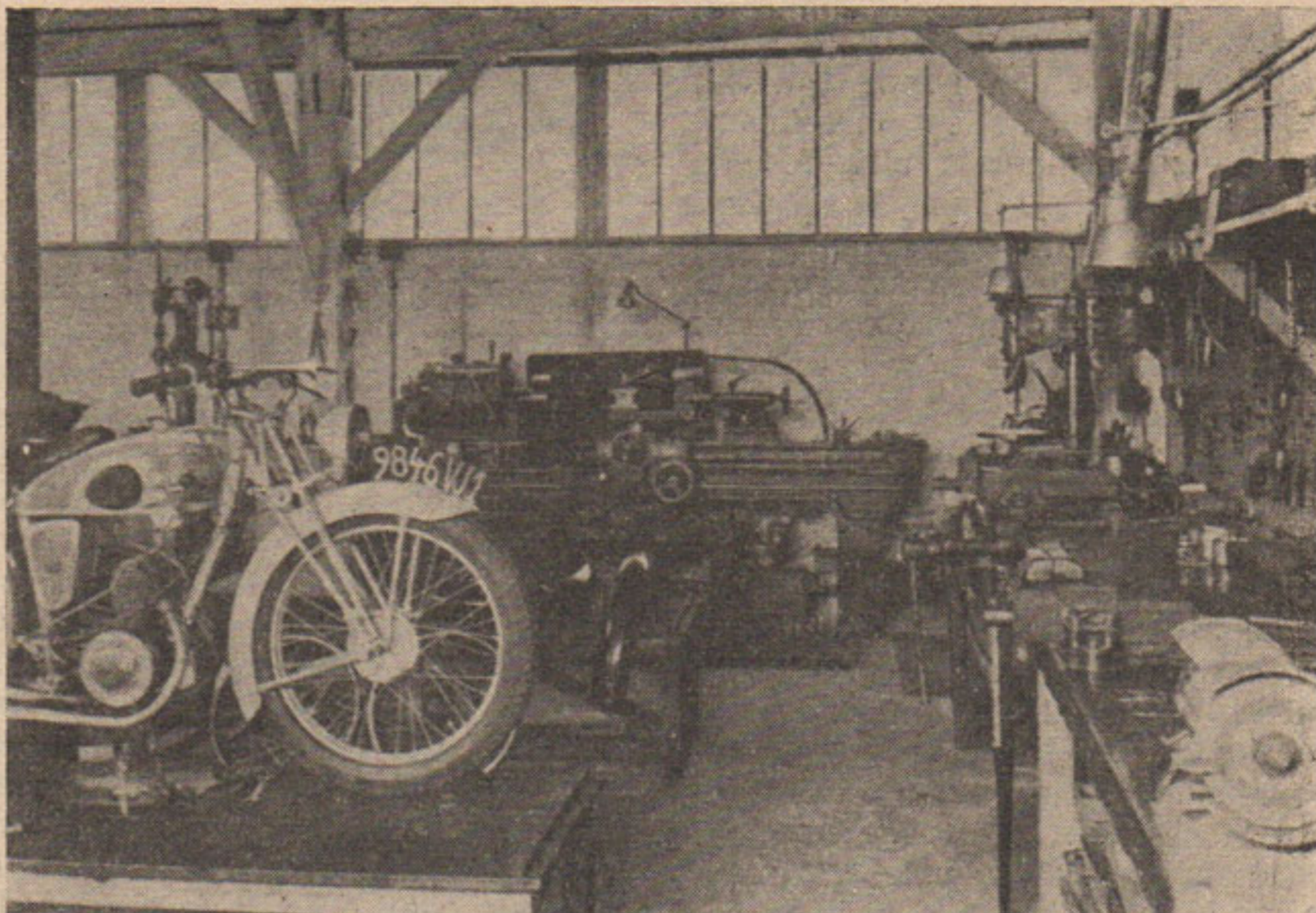
M. Dubuet est en effet agent de cette marque dans le quartier de la Porte Dorée. C'est une bonne recrue pour les Motobécaneistes du quartier, son palmarès sportif étant la meilleure garantie de ses qualités de mécanicien et de metteur au point.

MAGNÉTOS

L'intense diffusion des vélomoteurs et moteurs auxiliaires allumés généralement par volant magnétique, la raréfaction des grosses motos, a fait perdre de vue la magnéto qui reste cependant le mode d'allumage utilisé pour les moteurs de cylindrées supérieures. C'est pourquoi il est utile de rappeler en cas de besoin aux possesseurs de motos ainsi équipées que les usines Morel, de la Sone en Isère, fabriquent toujours leurs magnétos verticales et horizontales, et quoique ayant de très importants débouchés dans l'automobile elles ne négligent pas pour autant nos deux-roues et peuvent toujours fournir la pièce convenant à chaque modèle.

A. BILLANCOURT

Robert Kiéné est l'agent de Gillet-d'Herstal pour son secteur. On peut même y contempler actuellement un des derniers modèles de la marque réputée.



Une partie de l'atelier de réparation de Kiéné.

Il représente en outre les principales marques de sidecars; mais il intéresse nombre de motocyclistes grâce à son stock important de pièces détachées françaises et étrangères, avec lesquelles il peut porter secours à bien des motards embarrassés. Son adresse est bonne à retenir.

LA REMORQUE FULGUR

Techniquement établie par M. Tailandier, cette remorque monoroue à laquelle nous avons consacré une étude pouvait, malgré sa conception et sa réalisation théoriquement exactes, rencontrer un certain scepticisme. Il n'en a rien été. Peu de temps après sa présentation, plusieurs lecteurs nous ont écrit pour nous dire leur agréable satisfaction. Pour le matériel de camping, la Fulgur offre un large abri et laisse la moto intacte pour le passager du tansad.

MÉFIEZ-VOUS DES VOLEURS

Un Antivol est une sécurité indispensable. Il en existe toute une variété par câbles avec cadenas ou serrure de sûreté, d'autres qui se boulonnent sur une des fourches et bloquent l'une ou l'autre roue par une broche.

Un des plus pratiques est incontestablement celui qui reste à demeure sur la machine et qui ne nécessite d'autre manœuvre que celle de la clef.

C'est pourquoi le dispositif Neiman a été adopté par la plupart des constructeurs car il doit être prévu d'origine sur le cadre, ou plutôt sur le

tube de direction qu'il bloque solidement dans une position de braquage léger de la roue, si bien qu'il est impossible de conduire la moto, même à la main. La serrure est inviolable car il y a une infinité de combinaisons de clefs.

Comme on le voit, la manœuvre est simple, aisée, ne nécessite aucune manipulation, et l'efficacité de l'Antivol est absolue.

Pour les motos, vélomoteurs où ce dispositif ne serait pas prévu, Neiman offre un étrier à broche de faible encombrement, d'égale robustesse, avec la même combinaison de serrure.

Neiman est aussi le créateur de la suspension sur anneaux de caoutchouc utilisée dans le monde entier sur des motos, des voitures et des sidecars; cette suspension est simple, elle est automatiquement compensée et, gros avantage, elle ne nécessite aucun entretien.

UNE BONNE TROUSSE

Nous avons insisté à plusieurs reprises pour conseiller aux débutants, les autres le savent, de se constituer une bonne trousse à outils. On ne s'en sert pas souvent avec les machines modernes, mais comme par hasard c'est quand on est démuné d'outils que la panne arrive. D'autre part il est bon de temps à autre de vérifier les serrages de boulons et l'on ne peut le faire qu'avec de bonnes clefs si l'on ne veut pas arrondir les pans des écrous et se créer ainsi des complications pour l'avenir.

Nous avons donné ici la constitution de base d'une bonne trousse; il se trouve qu'elle est maintenant réalisée conformément aux besoins du motocycliste. C'est la Maison Romax, spécialiste de l'outillage, qui l'a constituée avec du matériel de qualité. C'est là une excellente initiative.

POUR TA MOTO VA CHEZ MINOT

Cet amusant slogan a été lancé par les clients de la maison. Il est de fait que certains jours ce coin de la rue Brunel est particulièrement animé, car, depuis ses modestes débuts en 1933, Maurice Minot a su, en satisfaisant la clientèle, conquérir sa place sur le marché motocycliste. Ni la mort de son frère tué à Sedan, ni sa propre mobilisation n'ont entamé sa volonté. Nous le retrouvons aujourd'hui ayant repris toute son activité et l'ayant même accrue grâce aux stocks de pièces de rechange pour toutes marques qu'il a réussi à reconstituer et à l'outillage moderne qu'il a acquis pour tous les travaux de réalésages, de taillage et de réfections nécessaires à la remise à neuf de tous moteurs de motos quels qu'ils soient. M. Minot nous réserve encore d'heureuses surprises avec ses nouveaux ateliers d'Epinau-sur-Orge équipés de machines-outils, tailleuses, fraiseuses, rectifieuses, perceuses, etc... les plus modernes.

SILENCE ET RENDEMENT

Pour éviter la perte de puissance du moteur, le pot d'échappement doit être prévu avec un dispositif de refroidissement qui ne suffit pas toutefois à obtenir un bon silence car, froid ou chaud, l'échappement pulsatoire subsiste.

Le bon silence ne peut s'obtenir qu'en amortissant l'onde sonore. Nous avons déjà traité ici ce problème du silence, expliqué qu'on pouvait amortir les hautes fréquences par des parois absorbantes et les moyennes par la méthode de l'interférence acoustique. C'est la très grande série de fréquences différentes dépendant de la compression et des régimes variables du moteur qui rend le problème délicat à résoudre, si l'on veut conserver autant que possible la puissance intégrale du moteur.

Le Silencieux Wilman a pratiquement résolu cette difficulté. Voici comment :



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

Ainsi la circulation hélicoïdale favorise le refroidissement et la force centrifuge des gaz en rotation produit une dépression au centre qui facilite leur évacuation sans contre-pression.

Les Silencieux Wilman ont d'ailleurs remporté les 1^{er}, 2^e et 3^e prix (sur une trentaine de concurrents) au dernier concours de Silencieux du Touring-Club de France. Ils seront au Salon, stand 32, salle R.

UN AVERTISSEUR PUISSANT

Il faut convenir que nos vélomoteurs modernes sont quelque peu déparés par le cornet à poire qui est un avertisseur d'un autre âge, généralement de puissance insuffisante et dont la manœuvre complique la conduite. Si certains 125 récents sont équipés avec batterie et klaxon, la plupart ne peuvent, sans frais assez élevés, être munis d'un avertisseur électrique.

Les avertisseurs par dépression, si simples en apparence et qui eurent une certaine vogue autrefois, ne furent pas d'un emploi satisfaisant sur les monocylindriques; leur puissance était généralement en fonction inverse de la vitesse du moteur, ils étaient donc assourdis au moment où on avait besoin de toute leur ampleur.

Leur vogue, de ce fait, a été assez éphémère.

Le Rotorson qui a été lancé l'année dernière remédie à tous ces inconvénients et défauts. Il se compose d'un petit compresseur fonctionnant par friction sur le volant magnétique et relié par un tube souple au cornet que l'on fixe généralement sous un

des côtés du réservoir. Il est ainsi presque invisible... mais on l'entend, et de loin. On remarque depuis quelque temps pas mal de 125 cmc. Terrot équipés de cet avertisseur dont le fonctionnement est sans défaillance.

SIEGE ARRIERE

On n'insistera jamais assez auprès des débutants, tentés par le tourisme à deux, de ne pas se laisser tenter par le bon marché relatif d'un tansad : il n'est pas un accessoire quelconque, c'est de lui que dépend le confort et la sécurité de la passagère, sa satisfaction et sa fidélité à la moto.

Parmi les sièges de qualité, le Méral a depuis longtemps fait ses preuves.

Fabriqué dans des produits sélectionnés, avec son dessus de caoutchouc moulé en forme, il est moelleux, sans aspérité. Sa suspension, par ressort horizontal, à grand débattement fait qu'il n'est pas trop surélevé; comme la tension de ce ressort est réglable à la main, même en marche, chaque passager peut, suivant son poids et l'état de la route, trouver la souplesse optimum.

LES PRODUCTIONS NOVI

Les améliorations apportées dans l'équipement électrique sautent rarement aux yeux. D'une année sur l'autre ce sont des transformations sans apparence extérieure qui peu à peu améliorent la qualité et le rendement de ces appareils.

Pour le profane un volant magnétique est toujours semblable à lui-même et cependant des progrès constants lui donnent de plus en plus de sécurité et de puissance, c'est ainsi que depuis quelque temps déjà Novi a réalisé sur ses volants, destinés à certains 125 cmc., une avance automatique fort appréciable avec les moteurs à culbuteurs.

Egalement nous remarquons le volant, également à avance automatique, assurant l'allumage et l'éclairage de la 350 cmc. bicylindre Motobécane, avec un dispositif d'allumage distinct pour chaque cylindre. C'est l'adaptation du volant magnétique à ce moteur qui contribue à lui donner une si grande netteté de lignes.

Mais cette année Novi offre aux possesseurs de Motobécane un dispositif adaptable aux modèles actuellement en service et grâce auquel ils peuvent compléter leur équipement électrique par un klaxon et des feux d'arrêt. Cet appareil, le Redresso-Novu, se compose d'une cellule redresseuse,

d'une batterie Fulmen 7 AH à remplissage latéral (nous l'avons déjà décrite) et d'un avertisseur de la marque « Klaxon », avec tout ce qu'il faut pour une installation très simple que chacun peut réaliser soi-même.

Etant donné le nombre de demandes que nous avons reçues ici pour une installation semblable, nul doute que le Redresso-Novis ne connaisse un succès immédiat.

POIGNÉE DUPLEX

Fabriquée à Marseille par les Etablissements Semonsu et Beraud, les poignées Duplex se présentent sous plusieurs modèles : la plus complète est celle à double commande pour gaz et air. Une simple commande droite ou gauche existe en 25 et en 22. Toutes ces poignées peuvent être livrées chromées. Elles sont d'aspect très soigné. Les sportifs qui en ont fait la mise au point sont une garantie pour leur fonctionnement parfait.

LE MOYEU A SUSPENSION « NIVEL »

Le moyeu Nivel que nous verrons au Salon cette année sera quelque peu différent de celui que nous avons remarqué l'année dernière. De sévères essais ont permis d'en parfaire la mise au point et d'améliorer même le modèle déjà si satisfaisant qui nous avait été confié et dont nous avons parlé dernièrement. Les roulements ont été renforcés, le dispositif assurant la régularité de la tension de chaîne est rigoureusement résolu; le graissage et l'étanchéité ont fait l'objet de soins tout particuliers.

Le moyeu Nivel qui réalise la suspension arrière sans modification du cadre apporte incontestablement une solution pratique, efficace et sûre.

MOTO-PIECES

Les fabricants de pièces adaptables sont actuellement la providence des possesseurs de vieilles motos dont la fabrication a été abandonnée et pour lesquelles il n'est plus possible de se procurer des pièces de rechange d'origine. Longtemps on a cru que ce genre de pièces était généralement de qualité inférieure. Généralement ce discrédit était sans fondement. Il suffit en effet de voir les machines-outils les plus modernes dans les ateliers de Moto-Pièces, par exemple, pour se rendre compte qu'on y peut faire du mauvais travail. Quant aux métaux, ils reviennent eux aussi peu à peu à la qualité d'avant-guerre.

Un usinage précis dans un métal approprié sont une garantie pour les pièces sortant de ces ateliers.

EMBIELLAGES ET GALETS

Les Etablissements Rigà, spécialistes de la rectification industrielle, sont en même temps fabricants de galets grâce à un outillage ultra-moderne.

De ce fait, quand ils refont un embielage, ils calculent cette réfection de telle sorte que les galets s'adaptent parfaitement en nombre et cotes au roulement de bielle à rénover, c'est ce qu'on appelle le « plein de galets ».

Les Etablissements Rigà ne bornent pas leur activité à ce seul travail; ils sont parfaitement outillés pour les réglages, les réalésages et rectifications de cylindres.

PARE-BRISE POUR MOTOS

Les Américains ne sont pas des fous, mais, quand ils sont arrivés sur leurs grosses Harley, la surprise fut grande de les voir toutes munies d'un large pare-brise offrant une protection efficace.

Le pare-brise, prétendait-on, risquait par vent latéral de compromettre le bon équilibre de la moto et de la déporter.

Pour imiter les Américains d'abord et, l'expérience étant concluante, pour améliorer leur confort ensuite, des motards se construisirent eux-mêmes des pare-brise de guidon. Quelques réalisations furent réussies, d'autres moins. Ce qui laissait le plus à désirer, c'était le choix de la matière transparente, car il ne pouvait être question d'employer le verre, même de sécurité. Les demandes se multipliant, un industriel a pris l'initiative de mettre sur le marché un écran standard parfaitement transparent, bien modelé et qui ajoute à l'élégance de la machine au lieu de la déparer. Présenté sous la marque « Para-Glax » il est réalisé dans du Plexiglass moulé en forme, ce qui lui donne à la fois un galbe agréable, une rigidité absolue et toute sécurité puisque le Plexiglass est incassable,

MOTO-BASTILLE

M. Danvignes entre autres activités présente en ses magasins les deux extrêmes existant actuellement en motocyclisme et tous deux en vente libre.

C'est d'une part la moto légère 150 cmc., une belle petite machine

construite par les Etablissements Guiller, et d'autre part le moteur auxiliaire V.A.P., dernier modèle à débrayage. Ces deux productions, rappelons-le, sont de vente libre, mais M. Danvignes représente également les marques principales de vélomoteurs.

Rappelons enfin que, répondant à notre appel « Penser aux mutilés » M. Danvignes effectue sur les véhicules de ces derniers le montage du moteur Vap.

PENSER AUX MUTILÉS

Nous avons suggéré sous ce titre que peut-être le moteur auxiliaire qui s'adapte si facilement aux bicyclettes pourrait de même convenir aux tricycles de mutilés et être pour la plupart d'entre eux, d'un grand secours.

Le problème est plus complexe qu'il n'y paraît; le démarrage peut être une grosse difficulté et, surtout, l'absence de débrayage qui oblige, à chaque arrêt de circulation, à caler le moteur.

Cependant, profitant des améliorations apportées au Vap dont le nouveau type possède un débrayage, M. Danvignes a réalisé un montage correct et pratique que nous avons présenté à l'époque.

Au cours des récentes vacances nous avons vu à la campagne une transformation opérée par un astucieux et adroit mécanicien, M. Robillard, de Savigny. La transformation était, pour cette machine, assez compliquée : en raison du degré d'invalidité du conducteur, la vitesse devait rester assez basse, environ 10 kilomètres à l'heure.

Il s'agissait, en plus d'équiper un vieux tricycle à suspension arrière compliquant le montage de la transmission.



On voit sur les photos ci-contre comment la difficulté a été tournée. Cet appareil était propulsé par un pédalier à dérailleur sur la fourche avant. M. Robillard s'est servi de cet engrenage comme démultiplicateur en le soudant sur le berceau arrière du châssis et en posant un simple guidon à sa place, sur la fourche avant. Le moteur est fixé dans la partie rigide et le tendeur du dérailleur sert ici pour parer à la détente de la chaîne lors de l'affaissement de la suspension.

Nous signalons cette réalisation à titre d'exemple et pour rendre service, le cas échéant, à ceux qui auraient à envisager une semblable transformation.

LES SPÉCIALITÉ SAKER

Saker a toujours fabriqué des accessoires qui augmentent l'agrément de la conduite et le luxe de la machine.

C'est ainsi que les guidons Saker tourisme ou course, de cintres très étudiés, sont livrés chromés sur cuivre.

Ils sont pratiquement complétés par les poignées tournantes à tirage par enroulement pour air et gaz. Les câbles fixés par une vis serre-câble sont faciles à changer, mais leur rupture est rare car l'enroulement est bien calculé.

Ces poignées, droite ou gauche, simples ou doubles (pour l'air), un ressort intérieur les maintient dans la position voulue; elles se montent sans perçage ni usinage.

La plus grande nouveauté Saker est la poignée commutatrice qui commande toutes les lumières et le bouton avertisseur et supprime le commutateur fixé au guidon par collier.

Cette poignée commutatrice est livrée avec le faisceau de câble prêt à la pose. La présentation de toutes ces poignées est parfaite.

Signalons, enfin, un dérive-chaîne universel en acier forgé réalisé pour toutes cotes de chaînes, du vélo à la grosse moto.

MOTO-HALL

C'est l'agence pour le quartier des Ternes de Motobécane et de Terrot. M. Habert et son compagnon Pierre ne chôment pas car la clientèle est fidèle, ce qui laisse penser qu'elle est bien traitée.



TRANSACT-MOTOS

Ce sont des jeunes qui dirigent ce magasin avec une ambition qui semble une gageure : vendre aussi bon marché que possible un matériel de la meilleure qualité possible. C'est-à-dire que toutes les occasions qu'ils offrent à la clientèle ont été revues de près et rénovées avec des gestes précis, seule condition pour réduire les frais de main-d'œuvre au minimum.

Cette expérience est à suivre. Souhaitons qu'elle réussisse, ceux qui en ont eu l'initiative méritent le succès.

JUMEL, LE REDRESSEUR DE CADRES

M. Jumelle a été bien surpris quand il a vu dans « Motocycles » la façon dont on avait habillé les fourches plus ou moins tordues qu'on était allé photographier dans sa « clinique » et qui attendaient leur tour de passer, sinon sur le billard, tout au moins sur le marbre. C'est un spectacle fort intéressant que d'assister au redressage d'un cadre et de voir comment, sous des mains expertes, les tubes les plus chantournés reprennent leur rectitude première et avec elle leur solidité initiale, car l'opérateur garantit son travail et ne se livre pas à des retapages hasardeux.

LE NÉOCOMBUR

Ce produit que nous avons signalé après essais personnels comme remédiant dans la plupart des cas aux pannes produites par la formation de perles aux électrodes des bougies de deux temps, semble être définitivement adopté par les milieux motocyclistes. Nous avons en effet reçu de nombreuses attestations de lecteurs confirmant notre propre impression et une seule lettre accusant un résultat incontrôlable, notre correspondant avouant d'ailleurs une mécanique en état douteux.

UNE GUILLER 150 cc. A FOURCHE TÉLÉSCOPIQUE

C'est M. Danvignes, agent parisien de la marque qui, en modifiant légèrement la 150 d'origine l'a pourvue d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière qui en modifient sensiblement l'aspect.

Rappelons que la moto légère 150 cc. est équipée du bloc-moteur AMC, 4 temps à culbuteurs.

A L'ATTENTION DES FABRICANTS ZAMAK SOUS PRESSION A BREF DÉLAI

La Société AMERO, fonderie de Zamak sous pression, nous prie de signaler aux fabricants d'accessoires utilisant ce produit qu'elle peut désormais fournir toutes pièces jusqu'à 400 gr. sous un délai de six semaines y compris la création de l'outillage.

DE MEILLEURES CHAINES

La médiocrité des chaînes que nous avons eues, souvent au prix de quelques difficultés jusqu'à ces temps derniers, ne provenait pas de méthodes de fabrication défectueuses, mais uniquement de la qualité des métaux octroyés à leurs fabricants. La chaîne, en raison des efforts auxquels elle est soumise et des conditions dans lesquelles elle travaille, nécessite des aciers traités spéciaux pour chacune des pièces composantes : flasques, axes et rouleaux.

Avec le retour des aciers de nuances bien appropriées, la qualité va s'améliorer. Cette période transitoire a été mise à profit d'ailleurs pour moderniser l'outillage et même, comme c'est le cas pour la Société Sedis, qui produit les chaînes Yellow et Yellowrex, de créer de nouvelles usines. L'une d'elles, dans la région de Grenoble, est un modèle du genre. Nous la visiterons prochainement, ce qui nous permettra de faire voir à nos lecteurs comment on fabrique une chaîne.

PERTUISOT

Parmi les maisons spécialisées pour dépanner en pièces de rechange les motocyclistes en difficulté, la Maison Pertuisot est une des plus anciennes sur la place. Principalement pour les pièces Jap et Staub, Pertuisot est bien placé.

En dehors de la fourniture des pièces Pertuisot effectue toutes les réparations d'embellissage, les réalésages avec fourniture des pistons complets.

Son adresse est toujours bonne à retenir.

LES TUYAUTERIES SOUPLES

Les tuyaux souples sont de plus en plus en vogue sur les motos. La plupart de nos machines sont d'ailleurs livrées avec ce genre de tube qui résiste à toutes les vibrations et aux carburants ou lubrifiants les plus excentriques.

Parmi ceux-ci, le Tubotom semble le plus répandu. On dit couramment un Tubotom comme on dit un Amac, un Gurtner, un Klaxon pour désigner l'objet par sa marque la plus connue. La Société Otom qui fabrique ce genre de tuyauterie depuis bientôt 15 ans est adoptée par l'ensemble des constructeurs comme par la plupart des coureurs. Cette fidélité des uns et des autres est la meilleure référence qui soit.

Grâce à sa double étanchéité, à son sertissage très spécial et à l'âme interne plastique qui est inattaquable et imbouchable, Tubotom livré prêt à poser justifie son slogan : « Avec Tubotom, sécurité maximum. »

PROTECTION

Prévoyons le proche hiver; le vent et la pluie rendent parfois pénible l'usage de la moto. Contre le froid on se protège par les survêtements, les manchons, etc...; contre le vent et la pluie, par un pare-brise, naturellement. L'usage de cet utile accessoire se généralise depuis plusieurs années; l'expérience a démontré qu'un pare-brise bien conçu et bien installé ne cause aucune perturbation dans la conduite; on en voit même sur des cyclomoteurs où sa présence pourrait paraître la plus délicate.

Il n'est pas à la portée de tout le monde de se fabriquer un pare-brise; il faut qu'il soit léger, rigoureusement transparent et que sa forme soit étudiée en vue d'une réelle protection. Le « Carpentier » est particulièrement bien conçu et bien réalisé.

SUSPENSIONS

Stignani qui est un coureur réfléchi a mis lui-même au point, sur ses machines personnelles, les suspensions de sa conception et qui sont adaptables à la plupart des motos courantes. On peut grâce à elles moderniser complètement une machine suivant la plus récente technique en adoptant, à l'avant sa fourche télescopique et à l'arrière sa suspension très étudiée.

En dehors de ces organes, Stignani, dans un atelier parfaitement outillé, effectue les travaux de réalésage et toute la réfection et remise à neuf des moteurs.

UN AGENT SPORTIF

C'est de Perrin qu'il s'agit. Agent pour Boulogne des principales marques, Perrin est en même temps un coureur de classe qui fait honneur à notre sport. Il a participé cette année à douze grand prix, ce qui représente un nombre impressionnant d'épreuves. S'il ne remporte pas toujours la victoire, on peut compter sur lui pour animer la course, car il dispute âprement sa chance jusqu'au bout et cette tenacité lui réussit souvent.

A côté de cela, et pour cela, Perrin est pour ses clients de bon conseil. La diversité des marques qu'il représente lui permet d'indiquer à chacun le modèle correspondant exactement à ses besoins, et sa science de mécanicien, de livrer des machines bien au point.

AUX POSSESSEURS DE D.K.W.

Les Etablissements Persin à Bry-sur-Marne ont tout ce qu'il faut en pièces d'origine pour les D.K.W., même pour l'équipement électrique. Ils font en outre, et sérieusement, toutes les réparations de ces machines. M. Persin est un homme très complaisant, nous savons qu'il a rendu service à tous ceux de nos lecteurs à qui nous avons conseillé de le consulter, c'est pourquoi nous ne nous faisons aucun scrupule de le signaler à tous les Dekawistes.

POUR INDIAN

Taury se consacre tout particulièrement à la marque « Indian ». Ces machines américaines demandent à être traitées par des connaisseurs. Non pas qu'elles soient spécialement complexes, mais leur technique étant un peu différente de la nôtre, il faut savoir les prendre et les connaître bien à fond pour éviter au cours des réparations les hésitations et

pertes de temps, fort onéreuses pour le client.

Il est indispensable également que ces mécanismes soient remis en état avec des pièces d'origine; au demeurant il ne doit pas exister beaucoup de pièces adaptables pour cette marque. Taury a un bon stock de pièces de rechange et il travaille vite et bien.

SPÉCIALISTE DU SIDECAR

Beauvais s'est bien spécialisé dans le sidecar; c'est, du reste, lui-même un fervent des « trois roues », tant en course que pour son usage journalier. Le choix d'un sidecar, son montage demandent une attention spéciale; il faut qu'il soit bien approprié à la moto et surtout qu'il soit parfaitement accouplé; le réglage d'un équipage demande un minimum de connaissances qu'on acquiert mieux quand on pratique soi-même. Bien des motocyclistes critiquent le sidecar parce qu'ils ont eu entre les mains des engins mal réglés et mal équilibrés. Ils sont surpris quand on leur garantit qu'un side bien établi « ne tire pas dans les mains » et n'est pas plus fatigant, sinon moins, qu'une moto. C'est cependant la vérité, mais il faut avoir un attelage correct. Alors on est surpris de l'aisance avec laquelle on conduit et on se faufille parmi les encombrements, même sur le sol le plus gras.

GURTNER

La maison de Pontarlier a repris toute son activité; ses carburateurs pour motos et vélomoteurs se fabriquent désormais à cadence élevée, pour la plus grande satisfaction de tous ceux qui apprécient leur excellent rendement et leur présentation très correcte.

Les bougies en superpyrolithe sont aussi parmi les organes sélectionnés pour nos moteurs 2 et 4 temps. Nous pouvons annoncer que le problème du moteur auxiliaire n'a pas été négligé et que Gurtner nous réserve pour ce 50 cmc. un article fort intéressant.

Gurtner ne borne d'ailleurs pas son activité à la motocyclette : ses avertisseurs électriques pour voiture, ses dégivreurs, bien d'autres accessoires encore, sont de grande classe.

REYDEL

Cette marque de selle, si répandue sur nos diverses machines, ne saute pas, si l'on peut dire, aux yeux car la

place qu'elle occupe sous le « séant » du conducteur la met à l'abri des regards. On la reconnaît cependant au confort qu'elle procure. Elle est du type à nappes de ressorts ajoutant à la suspension proprement dite.

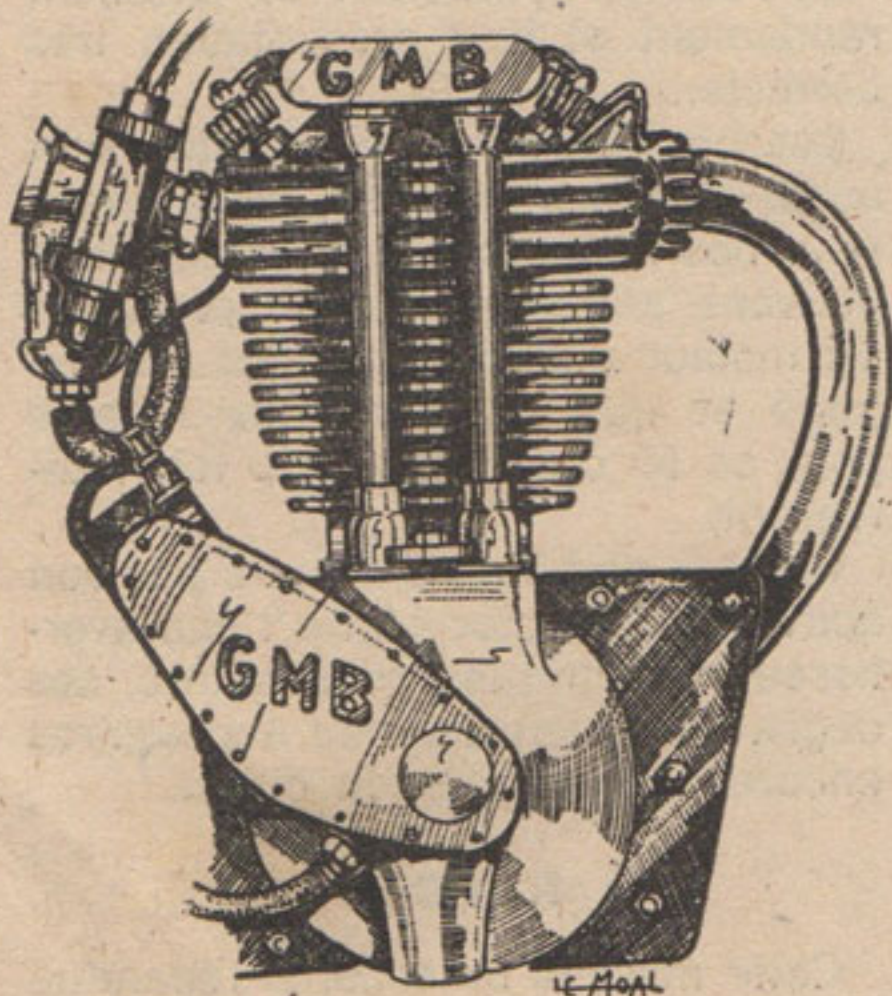
Les Établissements Reydel n'ont pas oublié le rééquipement des motos usagés à la suite d'un long service : non seulement ils vendent des selles complètes, mais c'est utile à retenir, ils fabriquent toute une série de dessus de selles pour motos et vélomoteur, grâce auxquels il est possible de remettre entièrement à neuf un siège par trop usé, le cadre de selle, en effet pratiquement inusable, n'a pas besoin d'être remplacé ; cette solution limite, donc, considérablement les frais de remplacement.

STATION SERVICE 83

C'est encore ici un rendez-vous des motards dans cette avenue de la Grande-Armée véritable centre de la moto. Licencié pour la France de D. K. W. et d'Auto-Union, la Station-Service 83 a toujours en exposition une variété de motos D. K. W., Zündap B. M. W., etc., voisinant avec une sélection de motos d'occasion de marques connues. On trouve également dans cette maison un stock important de pièces de rechange pour les marques précitées.

POUR LE CROSS

Brassine, spécialiste du cross, a établi pour ce genre de compétition, à l'usage de ceux qui veulent se livrer à ce sport, une moto spéciale, la G.M.



Le moteur fabriqué par Brassine.

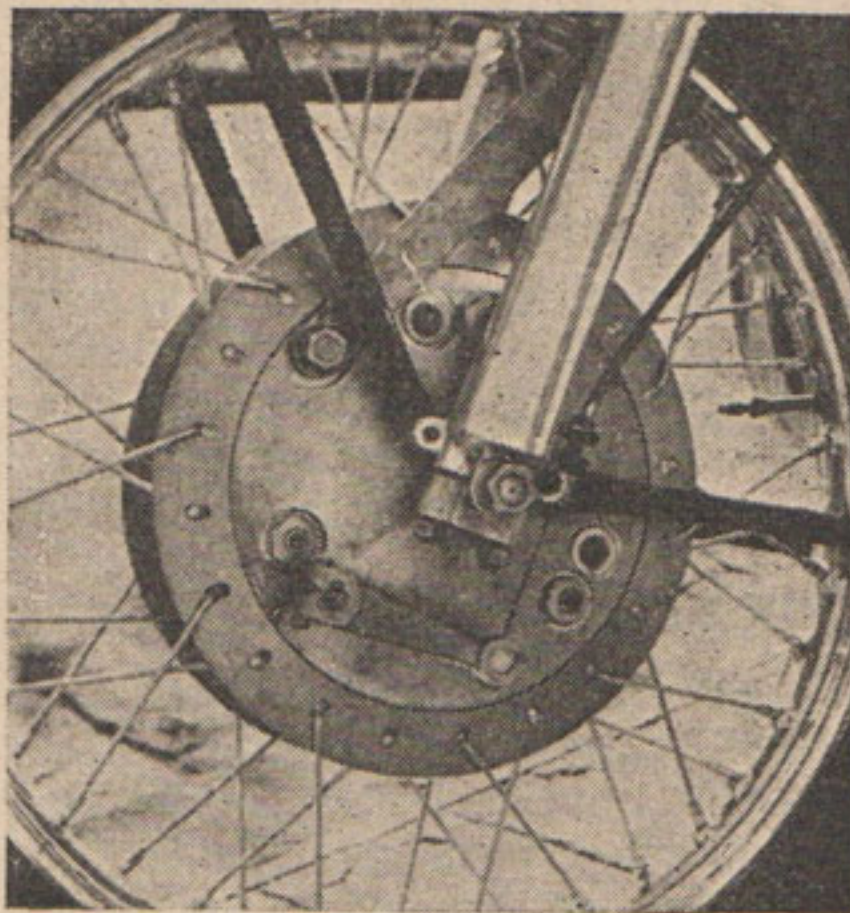
B. Brassine est d'ailleurs spécialiste des motos anglaises : Triumph, Ariel, B.S.A., Matchless et agent régional des moteurs auxiliaires P.P. Roussey.

A ATHIS-MONS

Pour la région d'Athis-Mons, Hordelalay est l'agent Motobécane et le spécialiste du sidecar C'est un sportif qui a prouvé ses qualités de metteur au point par maintes victoires particulières dans les longues épreuves de tourisme.

LA MONTAGNE D'AUBERVILLIERS

Elle n'est visible que de près puisqu'il s'agit en réalité de l'agence Aubervilliers-Motos-Cycles, créée depuis quelque temps par le sympathique coureur Lamontagne aux environs de la station d'Aubervilliers. Lamontagne est agent de Motobécane. Son magasin est également bien achalandé en accessoires. C'est un garçon accueillant et actif.



LES MOYEUX ROSSIGNOL

Rossignol est un dilettante de la moto en ce sens qu'il cherche toujours à améliorer le rendement et la sécurité des machines qui lui passent entre les mains et qu'il traite magistralement grâce à une rigoureuse précision d'usinage. Et il le prouve en gagnant lui-même le Bol d'Or 1947 et en 1948 avec son équipier.

La pratique de la course a conduit Rossignol à étudier spécialement le problème du freinage et à réaliser des freins exceptionnels de douceur et d'efficacité (la main de fer dans le gant de velours) ; ce sont des freins axiaux à trois segments auto-serreurs que nous décrirons bientôt.

GRANDE-ARMÉE-MOTOS

MM. Prévost père et fils se sont depuis des années, presque depuis le début de la marque, consacrés à Motobécane. On peut dire qu'ils en connaissent tous les modèles depuis la première 175 cmc. à prise directe jusqu'à la 125 Mobyclub.

Plus récemment, MM. Prévost se sont, pour la région parisienne, assurés l'Agence Gima. Un Gima dans une vitrine, un Mobyclub dans l'autre, rien de tel pour créer de l'animation devant le magasin : c'est un défilé continu.

Grande-Armée-Motos a également un stock aussi complet que possible de pièces détachées pour toutes ces marques ainsi que pour les carburateurs Amac et Gurtner, les éclairages Novi et Soubitez et les chaînes Brampton et Renold.

DOCKS DE L'OCCASION

C'est ainsi que Bianco appelle ses vastes magasins d'Issy-les-Moulineaux, dans lesquels on trouve en effet tout un stock de machines des marques les plus diverses et de toutes cylindrées. On y trouve également des éléments et des organes séparés grâce auxquels les possesseurs de machines incomplètes peuvent se reconstituer une machine complète.

MACHINES ÉTRANGÈRES D'OCCASION

Ladevèze s'est spécialisé dans les machines étrangères d'occasion, surtout les machines anglaises de réputation bien établie. Notons : A.J.S., Matchless, etc. Il représente en outre pour la région parisienne l'attrayante Douglas flat-twin que nous avons eu plaisir à essayer. A l'occasion, quelques Guzzi figurent parmi la collection. C'est rue Brunel un perpétuel va et vient. La sportivité de Ladevèze, les succès de son écurie de course donnent une ambiance très spectaculaire à ce carrefour de la moto si fréquenté par les motocyclistes sportifs.

QUEL EST LE ROLE DU PISTON ?

Le piston doit transmettre l'énergie due à l'explosion à la bielle avec le minimum de flexions et de déformations, il faut donc qu'il soit suffisamment rigide, tout en étant le plus léger possible. En effet, l'inertie de



l'équipage tournant croît avec son poids, donc la légèreté du piston permettra une augmentation de la vitesse de rotation du moteur, cependant que la conductibilité thermique conditionne le refroidissement de la tête du piston, ce qui permet l'adoption de taux de compression plus élevés sans risque d'auto-allumage, d'où amélioration du rendement.

Résistance, légèreté, conductibilité, ces qualités essentiellement opposées sont obtenues dans le piston « Borgo » grâce à une forme intérieure constituée par un ensemble rationnel de nervures et d'ailettes qui permettent de transmettre directement de la tête à l'axe de la bielle l'énergie utile, tout en évacuant le maximum de calories loin de la chambre d'explosion. L'armature indéformable ainsi constituée permet d'adopter les épaisseurs extrêmement faibles, mais cependant croissantes, ce qui assure l'ensemble de ces propriétés.

Mais ces qualités qui permettent le bon fonctionnement du piston à un instant déterminé seraient insuffisantes si elles n'étaient complétées par un ensemble de dispositions assurant une marche économique et durable du moteur. Ici, interviennent d'une part l'étanchéité qui empêche à la fois la descente des gaz sous pression dans le carter, et la remontée de l'huile dans la chambre d'explosion, tout en assurant le graissage du cylindre; d'autre part la résistance à l'usure, qui doit conserver le plus longtemps possible un bon ajustement entre le piston et les autres organes : cylindre, segment, axe.

Là, aussi, le piston « Borgo » se distingue par des solutions originales et efficaces qui sont d'ailleurs de plus en plus imitées.

Son étanchéité est particulièrement bien assurée par trois segments et deux racleurs d'huiles, dont l'un est disposé au-dessous de l'axe, en même temps que par des jeux de montages très réduits grâce au faible coefficient de dilatation de l'alliage et à la jupe à haute limite élastique; de plus, face

aux alésages d'axe, un détalonnage à rayures, breveté, permet les dilatactions en même temps que le graissage permanent de cette zone.

La résistance à l'usure lui est conférée par sa dureté vraiment exceptionnelle (150 Brinell) et par la structure antifriction de son alliage, formée d'un fond résilient dans lequel sont dissimulés de nombreux points durs d'AL 2 CU, un fort pourcentage de nickel et un traitement thermique spécial lui permettent de conserver cette dureté aux températures atteintes au cours du fonctionnement, à tel point qu'après plusieurs dizaines de milliers de kilomètres parcourus, on trouve encore une dureté moyenne de 140 Brinell.

Dans toutes les propriétés énumérées, le rôle joué par l'alliage est primordial, et celui qui est employé pour la fabrication des pistons « Borgo », le R.B.C. 33, a été particulièrement étudié et son élaboration confiée à l'Aluminium Français, ce qui en garantit la constance. Coulé en moules métalliques brevetés, il est ensuite traité thermiquement par trempe et précipitation, ce qui lui donne un ensemble de caractéristiques mécaniques élevées, en même temps qu'une stabilisation des dimensions.

L'usinage, exécuté avec un outillage ultra-moderne par un personnel spécialisé, est en amélioration constante pour satisfaire un contrôle des plus sévères, conditions essentielles d'une fabrication de qualité.

Pour conclure nous dirons que, de même que les solutions de rendement nées de la compétition sont maintenant adoptées sur tous les moteurs, le piston « Borgo », solution audacieuse, ayant fait ses preuves en course, est devenu l'équipement courant du moteur de série.

BAROCLEM EST SPORTIF

A chaque Bol d'Or les concurrents comptent sur Baroclem pour leur étape de nuit. Leur premier regard quand ils viennent se ranger au long des stands de ravitaillement est de vérifier si celui de Baroclem est bien là, avec toute sa batterie... de batteries. C'est surtout sur les accumulateurs que comptent les coureurs pour assurer la régularité de leur éclairage; certains d'ailleurs s'en contentent à défaut de toute génératrice.

Et durant toute la nuit, quelle que soit la marque, la cylindrée, le cou-

reur, le stand Baroclem débite à tous ceux qui en ont besoin la boîte à lumière qui leur donne toute la visibilité utile. Et pendant ces heures obscures, c'est du grand sport chez Baroclem où personne ne chôme.

C.P.M.

Ces trois lettres signifient : Société Centrale Pièces-Motos, et désignent une maison spécialisée dans la pièce de réparation pour toutes marques. On y pratique les échanges standard de cylindre, les réalésages et remises à neuf des embellages. C.P.M. assure un service rapide pour la province depuis son magasin du 44, rue de La Condamine, Paris.

B.M.W., N.S.U. ZUNDAPP, UNIVERSAL

Les Etablissements Latscha, 16, rue Auguste-Bailly, Asnières, agent général des célèbres motos B.M.W., N.S.U., Zundapp et Universal, nous prient d'informer nos lecteurs que des motos de ces marques seront livrables dans le courant de l'année 1949, et que les clients intéressés seront avisés, comme d'habitude, par voie d'annonces dans les colonnes de notre revue.

L'ÉQUIPEMENT

Certains sports fort différents en réalité ont cependant ceci de commun que le même équipement convient à ceux qui les pratiquent. Ainsi : la moto et le ski.

Skieurs et motards ont à lutter contre les mêmes éléments froids et humidité (pluie ou neige); ils ont besoin d'aide dans leurs mouvements et, en raison de la rapidité de leur déplacement, d'une visibilité parfaite. Les survêtements du skieur, imperméables, bien fermés, légers et chauds sont appréciés du motocycliste qui les a essayés une fois.

Pour la protection des yeux, sans gêne malgré la pluie, avec un champ de vision étendu, les mêmes lunettes conviennent parfaitement. Nous avons présenté récemment celles des Etablissements Grand-Chavin-Lamy, la B.11.S étudiée pour les sports d'hiver; aussitôt elle a été adoptée par nombre de motocyclistes en raison de l'ensemble de ses qualités : avec 100% de visibilité, elle ne se trouble pas sous la pluie, son pare-soleil ou pare-

phare est d'une efficacité absolue; son encombrement est nul; elle est sans danger en cas de chute puisque incassable; son prix, enfin, est des plus modiques.

Pour la protection des mains, les gants de ski conviennent également pour nous; la neige qui est plus pénétrante que la pluie n'a aucune action sur eux; les paumes ont à résister aux bâtons de ski comme aux poignées de guidon; les doigts doivent conserver leur libre jeu. Toutes ces garanties ont été réalisées dans le gant « Le Skieur » des Etablissements Gamet.

Il suffit d'examiner ces deux articles, lunettes et gants, chez un spécialiste de l'équipement sportif pour se rendre compte qu'ils sont parfaitement adaptés à nos besoins.

MAGNÉTO-FRANCE

La Société Magnéto-France expose, **salle R, stand 10**, sa gamme complète d'appareils pour l'équipement électrique des cycles, vélomoteurs et motos : magnétos, magnétos-dynamos combinées, dynamos pour motos, allumage-batterie, etc... et, pour les vélomoteurs, toute une gamme de volants magnétiques.

Rappelons pour mémoire que la grande firme lyonnaise, dont le siège social, usines et bureaux sont : 93, route d'Heyrieux à Lyon (7^e), a son dépôt de Paris : 42, rue Brunel (17^e) Tél. Eto 45-00.

MOTO DANTON

M. Gratecap, directeur de Moto Danton, au 14 de la rue du même nom à Levallois, vient de nous apprendre qu'il était désormais agent officiel d'Harley-Davidson.

Dès la libération, il s'était consacré plus spécialement à cette marque et ses motos, reconstruites avec soin, attiraient l'attention non seulement des amateurs mais aussi des profanes par leur impeccable présentation; on se rappelle qu'une sortie en groupe de ses clients avait éveillé l'attention sympathique des Parisiens.

Cette agence officielle que vient de traiter M. Gratecap va lui permettre de répondre mieux encore aux demandes d'achat, de réparations, de pièces de rechange et de fourniture des accessoires spéciaux à cette marque.

CARBOHYD

Etudié en 1930, lancé en 1932, Carbohyd a connu de suite la notoriété comme superhuilant, décalaminant, antidétonant. Sa fabrication, suspendue durant la guerre, a repris ces temps derniers. Dès qu'ils l'ont su, les anciens motocyclistes se sont empressés de se procurer à nouveau les petites tablettes roses dont ils avaient toujours une boîte dans leur paquetage.

Carbohyd avec les attestations de ses clients s'est constitué un vrai livre d'or fort curieux à parcourir et attestant son efficacité certaine.

Avec les carburants actuels son emploi semble plus indiqué que jamais et sera tout particulièrement apprécié des possesseurs de deux temps auxquels il évitera les inconvénients de carburation (encrassement plus rapide, ennuis de bougies, cliquetis) provoqués par l'essence d'aujourd'hui.



LES BATTERIES HUITRIC

La Société Huitric est très spécialisée dans la fabrication de la batterie de moto depuis le début de leur équipement électrique, ce qui représente plus de 100.000 batteries sorties.

La raison du succès de cette batterie est que son étude a été menée en envisageant séparément chacun des problèmes que pose le cas particulier de la motocyclette, problèmes qui ne concernent nullement la batterie d'automobile, et qui sont les suivants :

1^o Surcharge très importante de la dynamo, nécessitant l'emploi de plaques positives et négatives de qualité exceptionnelle.

2^o Recherche d'un dispositif de montage suffisamment robuste pour résister à l'ébranlement dû aux vibrations du moteur.

3^o Etanchéité : question secondaire pour la batterie voiture, primordiale pour la moto! Combien de motocyclistes ont appris, à leurs dépens, l'action corrosive de quelques gouttes d'acide projetées sur les organes moteurs, pot d'échappement, sur leurs vêtements de cuir... ou sur les bas de leur passagère! Après des recherches suivies, ces difficultés ont été résolues depuis de nombreuses années, de façon rigoureuse, dans la batterie Huitric type MV.6.

Des milliers de ces batteries roulent sur les routes de France et attestent, par leur parfaite tenue, du soin qui a été apporté à leur étude comme à leur fabrication.

LA SELLE TERRY

Depuis la création des motos et vélomoteurs, des améliorations énormes ont été réalisées, tant au point de vue moteur que suspension, transmission et accessoires.

Parmi ces derniers, la selle qui n'est pas un des moindres a subi de profondes modifications. Autrefois, on avait adopté la selle en cuir embouti, semblable à la selle de bicyclette, mais de plus grande dimension et montée sur des ressorts à boudin.

Qui ne se souvient des selles Bauriat 30 et 163 dont un exemplaire était encore exposé sur un tricar au dernier Salon.

Cette selle classique, assez souple et confortable pour les vitesses du moment, présentait une assise insuffisante pour les nouveaux types plus rapides. On a créé des plateaux en tôle incurvée, plus larges, recouverts de feutre et de cuir, sur lesquels le motocycliste était assis.

La vitesse augmentant toujours, ces plateaux se révélaient insuffisamment souples pour des randonnées de plus en plus longues.

C'est alors que fut lancée la selle Terry, véritable révolution : cette selle brevetée dans tous les pays ne ressemblait en rien aux modèles existants et présentait l'avantage inédit d'une double suspension. Le cadre monté sur ressorts et articulé à l'avant était composé d'une nappe de petits ressorts donnant à l'assise une souplesse incomparable. C'est ce confort parfait qui fit adopter par les construc-

teurs de tous les pays ce nouveau modèle, qui donnait tant d'avantages au pilote qu'elle fut même employée dans les avions militaires.

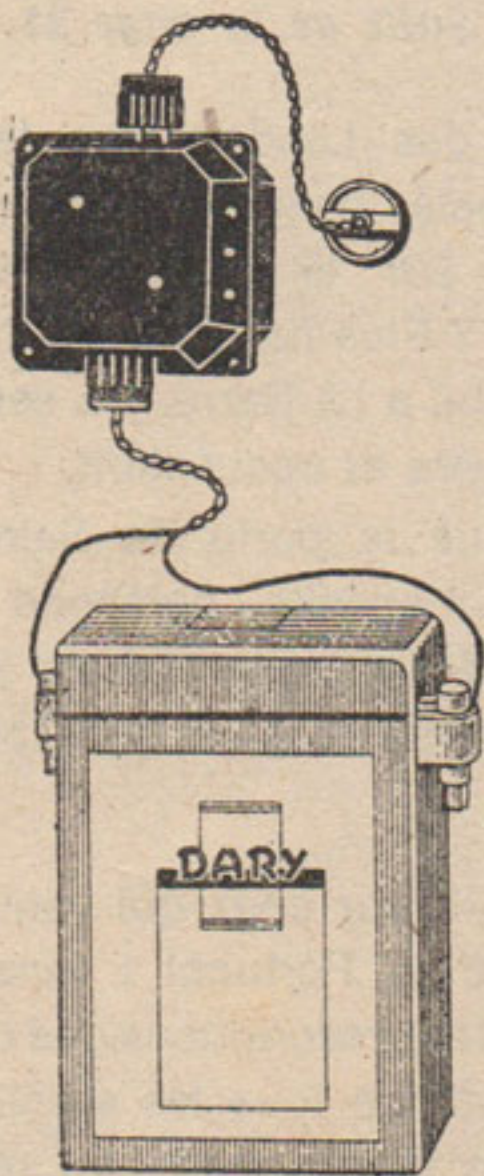
La selle Terry est toujours appréciée, mais son montage sur les machines s'est modifié. Fixée au début sur le cadre par un collier semblable à celui de la bicyclette, elle comporte généralement aujourd'hui un montage dit « en trois points », c'est-à-dire avec trois points d'attache sur le cadre.

Ce montage, qui présente quelques avantages au point de vue souplesse, a également des inconvénients, d'abord une moins grande stabilité de la selle, principalement dans les virages, à moins d'être faite avec un étrier rigide; et celui beaucoup plus grave de la non normalisation.

En effet, ce système de montage dit « 3 points » étant différent suivant les types de machine, impose la fabrication d'autant de pièces spéciales, ressorts, cadres, attaches, dessus, d'où prix de revient plus élevés. Stockage impossible, retards dans les livraisons, etc...

Sans compter la détresse d'un motocycliste qui se voit dans l'impossibilité de poursuivre sa route à la suite de la rupture accidentelle d'un ressort de selle qu'il est incapable de se procurer.

Cette normalisation, dont il a été souvent question, devrait être reprise dans l'intérêt des constructeurs et des utilisateurs.



LES ACCUS « SECS » DARY

Les Accumulateurs Dary sont spécialisés dans la fabrication d'accumulateurs secs, irréversibles, pouvant

fonctionner dans toutes les positions, debout, couchés, même la tête en bas.

Les Accumulateurs secs Dary sont des accumulateurs au plomb, mais dont l'électrolyte est « solidifié » par un procédé spécial de fabrication.

L'utilisation de ce procédé donne lieu à un grand nombre d'applications, et particulièrement pour les batteries moto, puisqu'il évite que les vêtements et pièces métalliques soient détériorés par l'acide sulfurique.

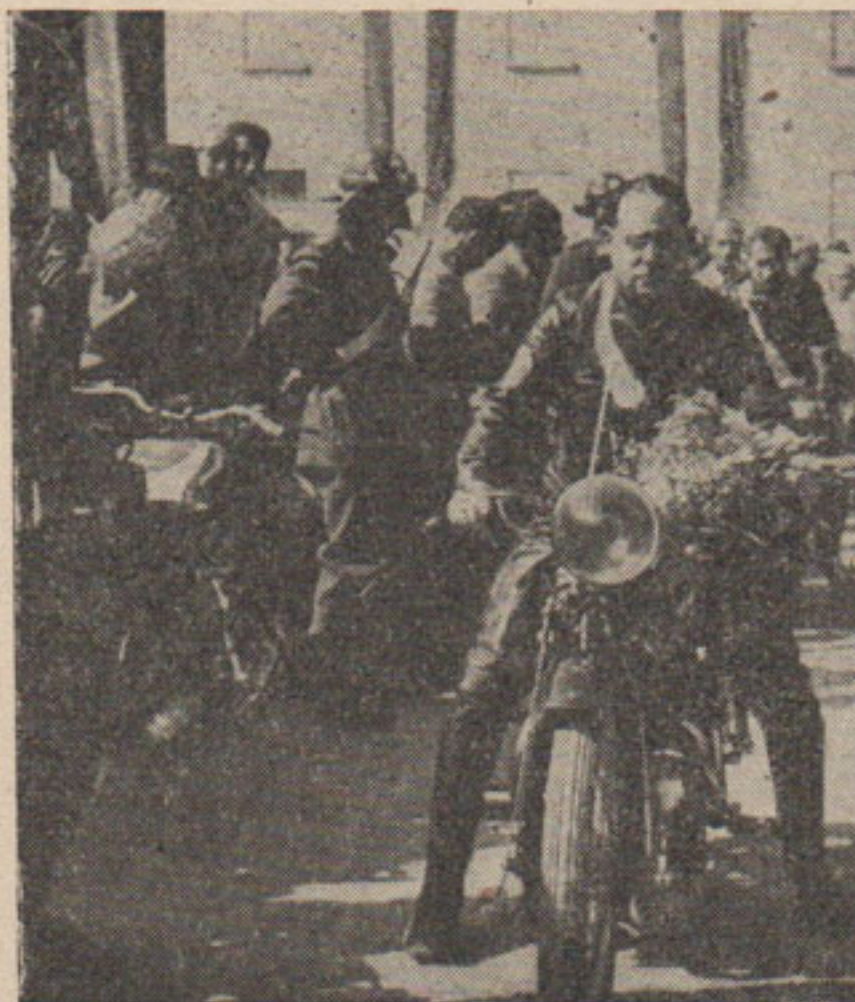
D'autre part la présence de l'électrolyte solidifié étouffe les vibrations des plaques de l'accumulateur, ce qui supprime les chutes de matières actives et empêche les courts-circuits intérieurs qui en résultent fréquemment et rendent la batterie rapidement inutilisable, donc, grande résistance.

Les Accumulateurs Dary fabriquent tous les modèles de batteries pour motocyclettes de toutes marques: françaises, anglaises, belges, allemandes, italiennes, etc.

Ils construisent également un petit chargeur individuel de 6 volts 1 ampère, à un prix très bas, qui permet aux motocyclistes de recharger eux-mêmes leur batterie.

DUMONT A PONTARLIER

F. Dumont, ancien champion motocycliste, toujours dans le sport actif, établi agent régional des cycles et motos Peugeot à Pontarlier, s'est adjoint le dépôt des accessoires et pièces détachées d'accessoires Gurtner: carburateurs, bougies, avertis-



M. Dumont, en Italie cette année, au Rallye international de Castellazo Bormida.

seurs, etc... Etant à deux pas de l'usine Gurtner, il est à même de fournir rapidement tous les motoristes.



LES BOUGIES « EYQUEM »

La bougie Eyquem a 50 ans d'expérience; sa fabrique spécialisée d'isolants céramique est installée depuis 28 ans dans l'usine de Levallois où a été réalisé, dès 1935, l'isolant « Mytram » à haute teneur en alumine (corindon).

Il se caractérise par: sa tenue à chaud; sa résistance aux variations de température: chauffé au rouge et refroidi brusquement, il ne casse pas et conserve ses qualités diélectriques; sa résistance mécanique, supérieure à celle des isolants en porcelaine ou analogues; sa conductibilité thermique (trois fois plus que la porcelaine), il évacue les calories produites par l'explosion, évitant ainsi l'auto-allumage; sa résistance aux agents thermiques fait qu'il résiste parfaitement aux particules de calamine et que les anti-détonants ajoutés éventuellement à l'essence sont sans action sur lui.

Tous les modèles de bougies « Eyquem » motos, autos, tracteurs, moteurs industriels sont montés avec l'isolant « Mytram » qui a été également adopté, après des essais d'homologation extrêmement sévères, par l'aviation militaire.

POIGNÉES SOUPLES

Pour atténuer les vibrations, les Etablissements C.A.C.M.L. ont créé une poignée souple qui est le mode le plus économique et le plus facilement adaptable pour améliorer le confort. Cette poignée qui existe pour

toutes les cotes de guidon est particulièrement indiquée pour les cyclo-moteurs, généralement démunis de suspension avant.

Il est surprenant de constater à l'usage que cette poignée « Soupl », c'est son nom, soit si efficace alors que son aspect extérieur et son volume ne diffèrent guère de ceux d'une poignée courante : ce sont des nervures internes axiales d'une inclinaison opposée l'une à l'autre qui absorbent toutes les vibrations et les amortissements.

La poignée « Soupl » est fabriquée dans une excellente gomme, sa qualité est hors pair.

LE MOTEUR AUXILIAIRE SERWA

Le Serwa est un 50 cmc. 4 temps à culbuteurs qui se place à l'aide d'un bâti spécial, adaptable sans difficulté, sur le côté gauche de la roue arrière. Il comporte deux multiplications qui, par l'intermédiaire chacune d'un galet, attaquent l'une ou l'autre à volonté une poulie-jante montée sur

la roue arrière. Une commande à main fait basculer le moteur autour d'un axe pour embrayer sur cette jante l'une ou l'autre poulie; la position intermédiaire donne le débrayage qui isole le moteur et rend à la bicyclette son autonomie.

DERNY

Cette bicyclette à moteur a une place à part dans la catégorie des 100 cmc.; elle est très appréciée des cyclo-touristes qui conservent avec elle la position et les avantages de la bicyclette, mais avec des possibilités très élevées grâce au Zürcher 100 cmc. qui l'équipe. Cette formule est particulièrement appréciée des tandémistes car ce moteur est assez puissant pour les emmener à des allures qui surprennent les profanes.

Il était question que Derny rééditerait la même formule, mais avec un 50 cmc. pour les gens moins sportifs. A l'heure où nous mettons sous presse nous n'avons pas encore de documents sur le cyclomoteur de cette maison.

GARREAU

Garreau est le spécialiste des machines rapides. On connaît les nombreuses et brillantes participations de son équipe dans les compétitions les plus diverses avec les prestigieuses Norton.

Garreau est également agent pour la France de la moto de tourisme la plus vite à l'heure actuelle, la Vincent H.R.D., bicylindre à suspension intégrale, une machine de tourisme qui a les performances d'un racer sans en avoir la délicatesse. La « Rapide » atteint le 180 et la Black-Shadow qui tape le 200, et ceci à l'essence pure.

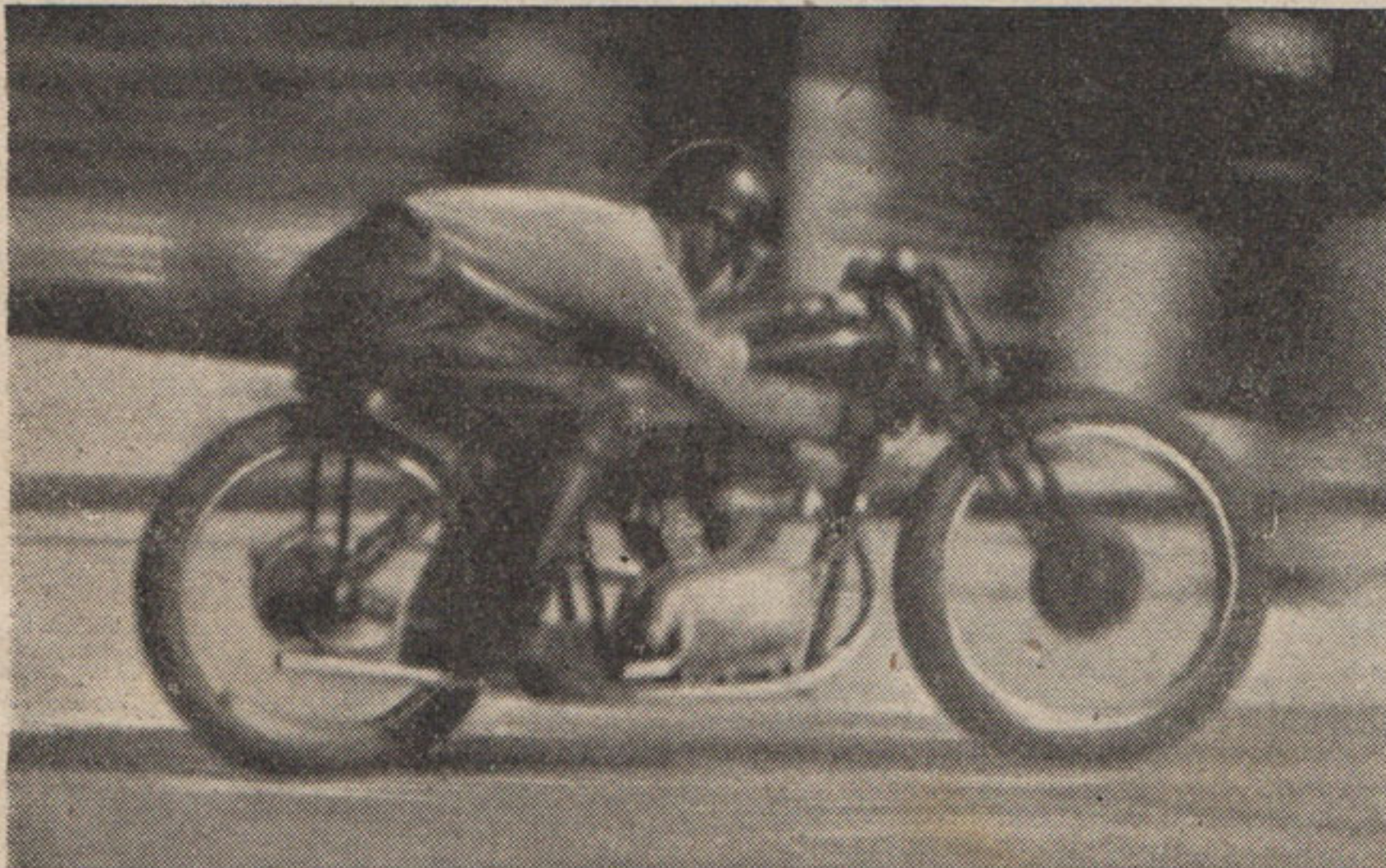
A côté de ces bolides et pour des usages plus courants on trouve à demeure chez Garreau toute une série de 500 cmc. Norton à soupapes latérales, provenant des domaines et entièrement remises à neuf en pièces d'origine. Ces 500 à 4 vitesses et sélecteur atteignent un bon 100 à l'heure et conviennent aussi bien au solo qu'au sidecar.

EN DERNIÈRE HEURE :

La moto légère 125 JONGHI A.C.T.

bat les records du monde suivants :

50 km. à 122 km. 724 — 50 miles à 123 km. 146



EN ESPAGNE ET PORTUGAL

Suite de la page 21.

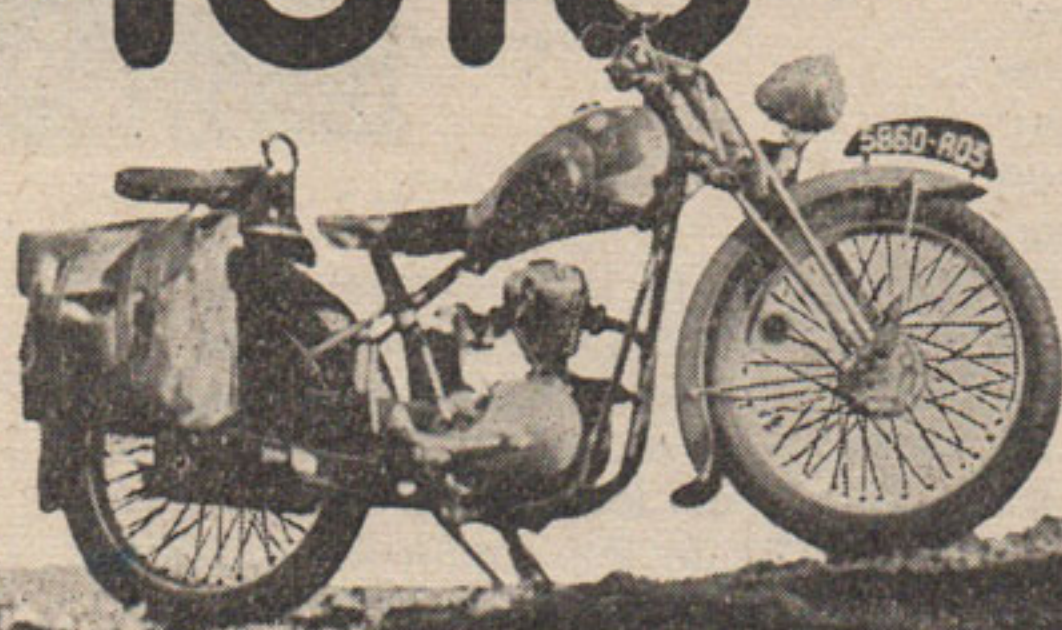
Route des Landes, que je t'aime bien! mais combien souffrent les moteurs sur ta longue allée surchauffée? Plus haut, passé Bordeaux j'ai couché à La Barre. Un seul hôtel, mais propre et accueillant.

Dire que la porte de Saint-Cloud est une merveille, personne ne me croirait! Mais je l'ai saluée joyeusement comme la plus belle porte du monde.

P. S. — Pour ceux qui vont en Espagne et au Portugal : renseignez-vous sur les prescriptions des changes. Il se peut que tous les employés ici ne soient ni arrogants, ni mal renseignés. Fiez-vous le plus possible au Touring-Club de France. Il serait à souhaiter que nos administrations actuelles y puisent inspiration.

SAUTON

Vacances 48 sur AUTOMOTO 150^{CM}



Vacances! Mot image que chacun de nous voit différemment suivant ses goûts, son tempérament et... sa bourse.

Nous nous accordons cependant pour y voir une période de détente, capable de nous distraire, au sens propre, de nos occupations quotidiennes. Les moyens d'obtenir cette détente sont nombreux. Nous en ignorons plus que nous en connaissons. Certains même, comme la moto, que nous croyons connaître soit par ouï-dire, soit par de premières expériences, sont capables de nous révéler de nouvelles sensations pour peu que l'on en poursuive l'essai. Témoin le récit d'un Rodéo-chasse-aux lapins que les lecteurs de « Motocycles » ont pu apprécier dans le numéro de juillet dernier.

Je n'en suis pas encore là. Mon premier contact avec la moto remonte à l'an passé. Ayant reçu quelques jours avant mon départ en vacances, et à titre de prêt, un vélomoteur 125 cmc. 2 temps, j'avais essayé de vous faire partager ces vacances dans un petit compte rendu. Conquis par ce tourisme si agréable, j'étais même résolu à reprendre la route cette année. J'avais donc bien sagement déposé une demande de bon d'achat mais, après plusieurs refus, je dus

renoncer aux vélomoteurs. N'étant cependant pas suffisamment connaisseur en mécanique moto, j'ai préféré attendre la sortie de machines neuves plutôt que de partir avec un engin d'occasion qui aurait pu me jouer de vilains tours sur la route.

Avenue de la Grande Armée, Automoto commençait justement à sortir sa nouvelle moto légère 150 cmc. Son bloc-moteur AMC 4 temps, à culbuteur, dont j'avais déjà entendu dire beaucoup de bien me plût tout de suite. Très sobre de ligne il contient dans sa partie gauche le réservoir d'huile d'où une pompe distribue sous pression le lubrifiant à travers le moteur et la boîte de vitesse. Le volant magnétique à avance variable est enfoncé dans la partie droite. Seuls dépassent la pédale du sélecteur et un levier qui a intrigué de nombreux admirateurs. Ce levier indique au premier regard quelle vitesse est en prise et permet de revenir directement au point mort. Tous ces organes sont cependant très accessibles et un démontage très simple les font immédiatement apparaître. Un seul écrou à dévisser sur la tête du cylindre et la culbuterie, se présente dans sa merveilleuse mécanique.

Le cadre en double berceau, la carrosserie et les accessoires sont

dignes du moteur. Et dans sa présentation métallisée vert clair, avec l'aspect durable du chrome de ses roues, cette petite moto a vraiment belle allure. Il se dégage de l'ensemble une sensation de confort (les 2 pneus en 25 x 3 « flèche d'or » à l'AR. et « Stop » à l'AV.) et une impression de légèreté et de robustesse.

J'ai donc tout de suite fixé mon choix sur ce modèle. J'en ai pris livraison le 10 juin. Une petite ombre à ce tableau : j'avais pu me procurer cette moto sans bon d'achat puisque sa cylindrée était de 150 cmc. Mais il me fallait pour avoir le droit de l'utiliser être reçu à l'examen du permis de conduire.

Eh bien cela s'est déroulé très simplement. La poignée tournante, conjuguée avec le sélecteur, ainsi que les deux vitesses intermédiaires avec lesquelles je m'étais auparavant familiarisé, m'ont permis de passer facilement les petites embûches du parcours demandé.

Je peux donc poursuivre en toute tranquillité côté maréchaussée le rodage de ma machine. Au 500^e kilomètre, vidange d'huile et vérification générale. Réglage des soupapes et des culbuteurs. Les pièces mécaniques ont maintenant pris leur place. Je m'en aperçois tout de suite. Le

démarrage au starter du carburateur Solex est instantané, les reprises sont nettes et le moteur a un bruit plus agréable. Je continue le rodage en faisant de brèves pointes de vitesse. C'est à ce moment que je bleuis le tube d'échappement. Tant pis pour mon brevet de bon conducteur.

La date du départ approche. Pensons à l'équipement. Le problème des bagages a été résolu de la façon suivante : une paire de sacoches que nous avons trouvées chez un accessoiriste situé à l'angle de l'avenue des Ternes et du boulevard Péreire, complétée par une valise expédiée à notre point d'attache : Cros-de-Cagnes. Ces sacoches, d'une très grande capacité et munies de deux poches intérieures à fermeture éclair, tiendront à notre disposition tout le nécessaire pour cinq jours de route, y compris un bidon de deux litres que nous emporterons par précaution. Cette précaution a du reste été superflue car le battement de 1 l. 1/2 a toujours été plus que suffisant pour rencontrer un poste d'essence. Ce battement de 1 l. 1/2 permet en effet de couvrir un minimum de 55 kilomètres.

Le laçage latéral genre sac tyrolien réduit la capacité pour les petites excursions. On peut ajouter qu'elles sont réellement imperméables. Une épreuve de deux jours consécutifs de pluie au retour l'a confirmé : les bobines de photo placées dans une des petites poches étaient absolument intactes.

Un tansad Mérat, dont il est inutile de faire l'éloge, complète l'ensemble. Le 23 juillet je totalise 1.200 kilomètres. Le moteur est rodé, à nous les grands parcours.

La côte méditerranéenne nous attirait, ma femme et moi, depuis longtemps. Ainsi que la vallée du Rhône dont parlent toujours avec enthousiasme ceux qui ont eu le bonheur de la descendre à Pâques, lorsque les pêcheurs sont en fleurs. La route des Alpes fait partie des classiques du

tourisme. Et la traversée de la plus haute chaîne d'Europe devait être capable de s'inscrire profondément dans nos souvenirs. Notre itinéraire était donc tout tracé. Aussi le samedi 24 de bon matin nous prenons la route bleue, la Nationale 7.

La première étape Paris-Moulins nous confirme la tenue de route de la machine. Allure régulière et soutenue à 56 de moyenne. Le lendemain, petit crochet pour visiter Vichy. Premier contact avec la montagne, de Thiers à Saint-Etienne. Le Rhône est atteint et sa majestueuse vallée entre le vieux Massif Central et la jeune chaîne des Alpes s'offre à nous. Valence, Montélimar, Orange, Avignon. Autant de villes dont le nom évoque toute une suite d'idées et qui mériteraient mieux qu'une simple traversée. Mais nous devons être à notre point d'attache ce soir et je force un peu l'allure. Aix-en-Provence-Fréjus est franchi à 61 de moyenne.

La côte nous saisit tout de suite par ses couleurs. Le soleil baisse sur les cimes de l'Estérel, les teignant d'un violet acide. Le ciel au couchant est

encore très lumineux, d'une transparence infinie. Devant nous l'outremer de la Méditerranée contraste avec les roches rouges de la Corniche d'Or piquée de villas blanches. Au détour d'un cap, vers Théoule, des lumières scintillent au fond d'un immense golf : Cannes. Sous les palmiers, des femmes, parées de leur seule beauté, longent la Croisette. La route nous reprend et nous arrivons à Cros-de-Cagnes.

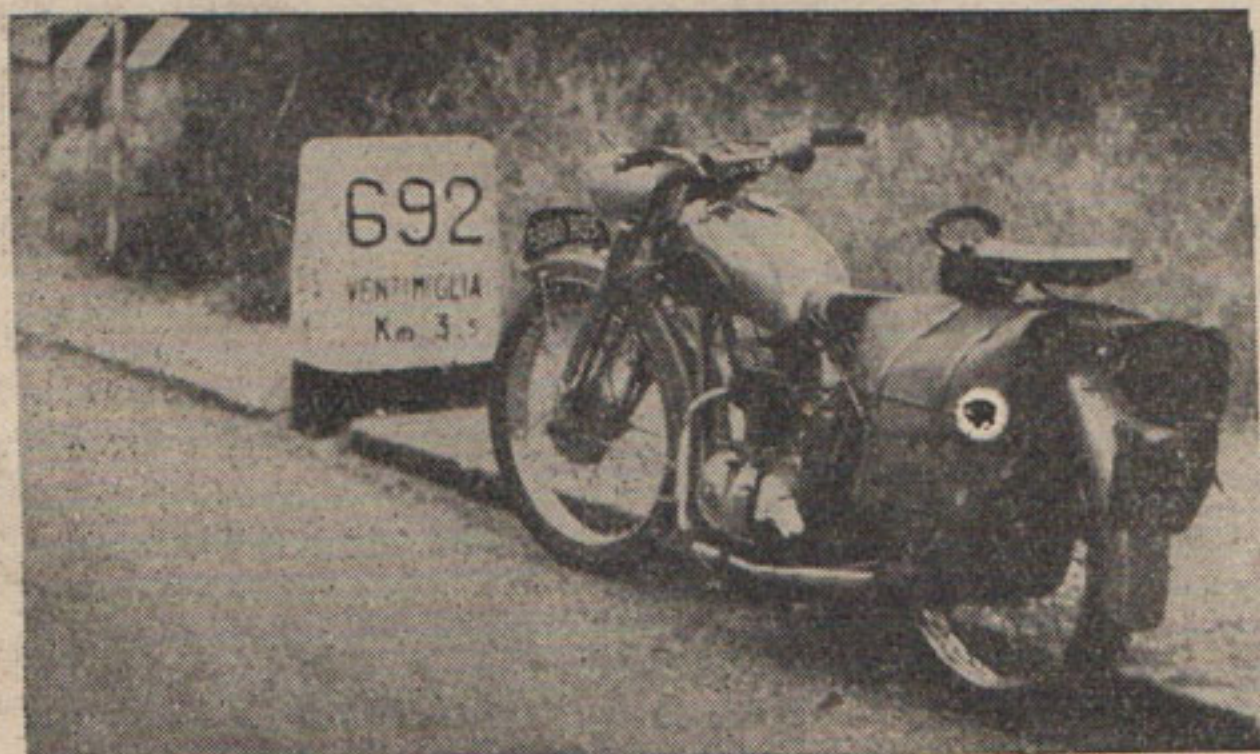
Durant notre séjour nous avons excursionné à travers cette contrée merveilleuse. Nous avons poussé une petite pointe en Italie jusqu'à Sanremo, traversé les gorges du Cians et de Dalnis, visité Monaco, Nice et Grasse, enfin nous nous sommes offert une partie de cross mémorable dans l'Estérel. Les sous-bois rocaillieux au sol dur et roux ainsi que la montagne avec ses montées abruptes et ses descentes en lacets sont autant de terrains où les qualités d'un 4 vitesses équipé d'un sélecteur au pied se font apprécier.

Ce pays béni des Dieux est vraiment inoubliable. C'est du reste le paradis des peintres. Lauriers-roses bordant les routes, mas allongés aux corniches de tuiles claires, noirs cyprès s'élançant vers le ciel, architecture provençale encore imprégnée des sobres lignes de l'art romain auxquelles se mêle la grâce des villas italiennes. Nous sommes tout surpris la veille de notre départ pour le retour d'avoir totalisé 1.300 kilomètres.

Le regret de quitter la côte est atténué par le pittoresque des parcours que nous suivons. Nous remontons en effet par la route des Alpes. Première étape à Grenoble. Une zone



L'Arc de Triomphe d'Orange.



Sur la route de Vintimille.



*Nous trouvons
la neige
à 1.300 mètres
d'altitude...*

de perturbation s'annonce et nous faisons connaissance avec les orages de montagne. Le ciel est complètement bouché. Le froid s'accroît. Nous passons la nuit au pied du mont Blanc, aux Houches. Le lendemain pas d'éclaircies. Et le 14 août la neige tombe à 1.300 mètres d'altitude!

Frontière suisse à Vallorcine. Un dur passage nous attend : le col de la Forclaz et la descente sur Martigny, ravinés et boueux comme un sentier de montagne. Notre moteur peine mais réussit à nous faire passer ma femme et moi. Je le souligne car nous doublons un 125 dont le deuxième passager est à pied.

Le clocher d'un petit village suisse fait résonner la vallée d'un air de « la Paimpolaise ». Déjeuner à Martigny où nous retrouvons la saveur du pain blanc. Un magnifique cigare me fait oublier les péripéties du matin.

Le lac Léman est atteint à Montreux mais l'horizon est fermé par un rideau de pluie. Nous le longeons par Vevey et Lausanne, puis remontons sur Berne par la n° 1. Le soleil sourit à nouveau et nous permet d'apprécier le calme du lac Morat.

Nous connaissons un peu ce pays si accueillant pour y avoir passé deux courts séjours de sports d'hiver. Et la campagne suisse que nous avons admirée en chemin de fer, nous avait fait brûler du désir de parcourir ses routes bordées de chalets bien caractéristiques. Les pompes suisses distribuent de l'essence rose grâce à laquelle les 104 kilomètres de Bâle à Berne sont couverts à 64 de moyenne.

Nous reprenons contact un peu brutalement avec la France au passage de la douane.

Dernière étape : Bâle-Paris. Les 490 kilomètres n'ont été coupés que d'un seul arrêt, celui du déjeuner. Partis tard le matin et ayant trop bien dégusté notre dernier repas en cam-

pagne, il est 9 heures du soir lorsque nous passons les portes de Paris. Promenade à petite allure dans les principales artères du centre. Et c'est avec une certaine fierté que nous retrouvons toute la beauté de notre capitale.

Nous avons donc bouclé notre circuit et parcouru depuis notre départ 3.600 kilomètres. La consommation d'essence, vérifiée sur de nombreuses étapes, n'a jamais dépassé les 2 l. 900. Quant à l'huile, il est presque inutile d'en parler puisque je n'en ai consommé que 3 l. 1/2, ce qui ne fait même pas 1 litre aux 1.000 kilomètres.

Mais ce que je suis heureux de dire, c'est que je n'ai pas eu un seul incident mécanique. J'ai même eu la chance de ne pas crever une seule fois. Et sur un pareil trajet cela peut compter.

Je dois signaler cependant pour être loyal que l'attache rapide de la

chaîne s'est rompue à Cannes lors d'une reprise trop brutale. J'avais oublié en effet d'en vérifier la tension. Signalons également un rayon de cassé au cours de la partie de cross dans l'Estérel.

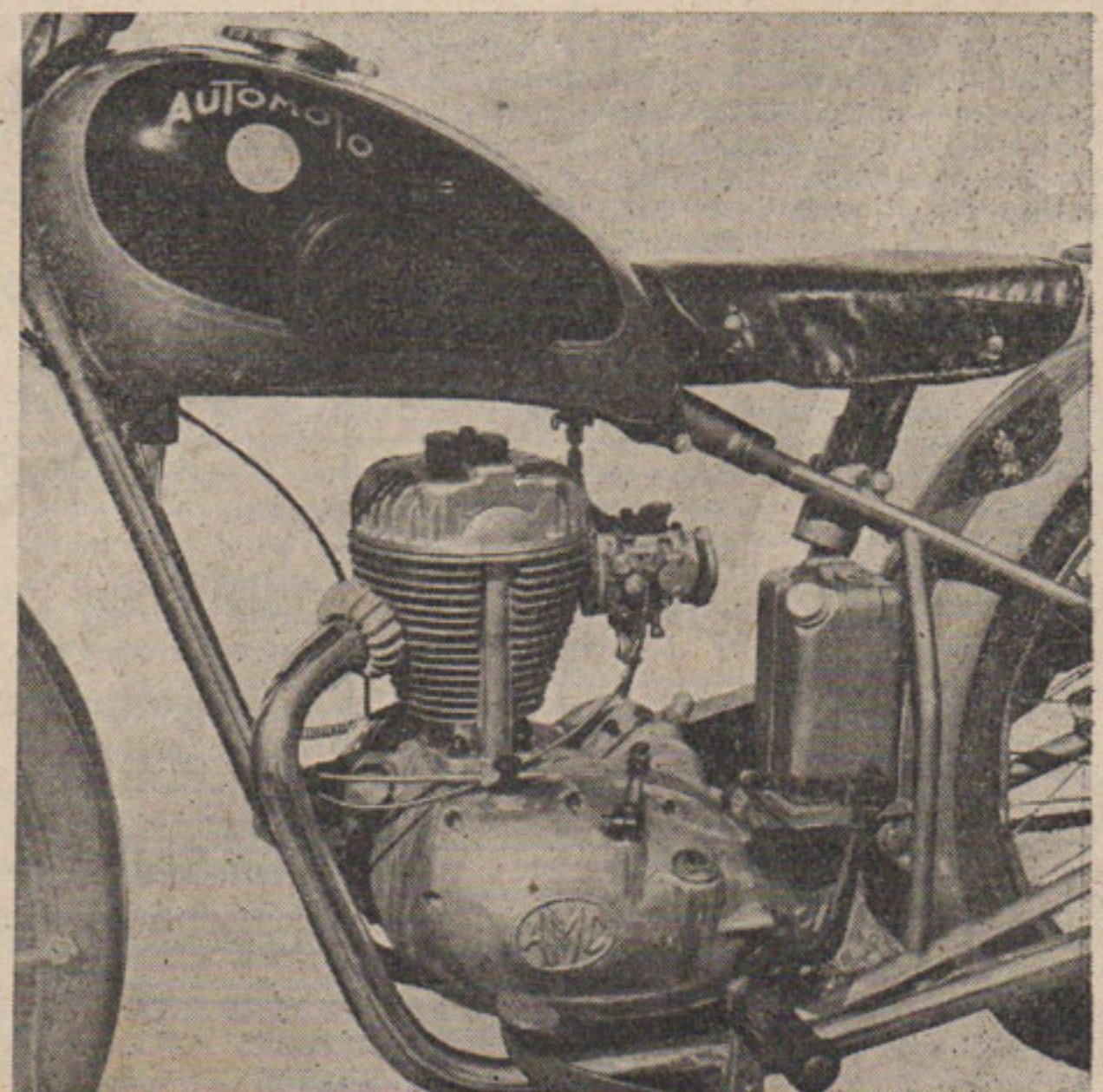
Nous avons aperçu à Saint-Etienne, à Juan-les-Pins, à Cannes, des modèles identiques au nôtre. Les personnes qui les conduisaient semblaient voyager seules. Si ce compte rendu passe sous leurs yeux, qu'elles sachent qu'il nous serait très intéressant de connaître leurs impressions sur ce modèle piloté en solo sur de longs parcours.

Quelques mots encore pour souligner l'extrême propreté de cette machine qui n'a eu besoin, de temps à autre, que d'un simple coup de chiffon pour effacer la poussière ou la boue des routes. Aucun suintement d'huile hors du circuit. Bien serrés les joints sont parfaitement étanches.

Enfin, une dernière remarque : à plein gaz le moteur ne semble pas tourner à son maximum. Peut-être y a-t-il quelque chose à revoir de ce côté, réglage ou rapports. Pour moi sa régularité m'a amplement suffi et les moyennes effectuées en duo m'ont pleinement satisfait.

J. B.

Le réservoir est de proportions harmonieuses; la selle, sur ressorts télescopiques, très confortable...



Le Bloc AMC est net et toujours propre, confortablement installé dans le cadre en double berceau...



PETITES ANNONCES.

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

ACHATS

ACHÈTE occasion, sidecar pour moto Zundapp. Chargeur d'accus. Fortes roues moto pour remorque. — Ecr. POULAIN, 24, rue de la République, GUEBWILLER (Ht-Rhin).

CHERCHE Triumph 100 cmc. 2 cyl. sans papiers ou moteur seul et un moteur 500 Motobécane. — HEERTMANS, 66, rue de France, NICE.

VENTES

F.N. M 70, 350 cmc. lat., mot. neuf, pneus neufs. Px 70.000 fr. — CHAIR 41, rue Boulainvilliers, PARIS (16°).

MOTOBÉCANE 125 trs bon ét. — DECOOL, 144, boul. Saint-Cloud, GARCHES (S.-et-O.).

PEUGEOT 125 cmc., 3 vit., poignée tournante, tansad Mérat. Sacoche, roue à broche (cause double emploi). — ROUCHON Edmond, 8, chemin des Granges, LYON (Rhône).

N.S.U. 350 supercul. équipée course obtenu 3 grands prix 1948, conviendrait amateur ou ferait excellente touriste, et Dresch 250, moteur M.A. G. bon ét. nf. bas prix. — GUIMARD, 16, rue du Minage, ANGOULÈME (Charente).

MOTO-SERVICE, rue des Jardins, DIJON, vend : D.K.W. 500 cyl. 2 temps. Px 110.000 fr. Vélocette 350 A.C.T., 125.000 fr. Motoconfort 500 culb., 110.000 fr. Ferait reprise 125 culbutée.

VEND 2 pneus 19x325, 125x300, 1 guidon moto, accessoires vélo. — Ecr. : PERRONNEAUD, 55, rue Cavaignac à MARSEILLE (B.-du-R.).

BLOC-MOTEUR Peugeot P. 107. Bon état Tandem avec moteur Sachs 60 cmc. — BRONDEL, 87, avenue Wilson, BLOIS (L.-et-C.).

CONSULTEZ
nos Petites Annonces
pour Vendre, Acheter, échanger
Quel meilleur moyen ?

MAGNIFIQUE Indian 1.200, type grand luxe avec side. caisse commerciale très spacieuse. — VIVAT, 118 bis, boul. de la Libération, VINCENNES (Seine).

ROYAL ENFIELD Modèle 48, 500 cmc. 5 CV. culb. fourche télescopique. Neuve, urgent. Px 250.000. Tél. : 49 Lozère (S.-et-O.). — MOREAU, 8, rue de Palaiseau, LOZÈRE-SUR-YVETTE.

500 B.S.A. lat. à remonter avec papiers. 175, 2 tps épave. 1 paire roues complètes 25x3. 1 châssis side avec roue à broche. Dynamo D. Débit Soubitoz. 1 alternateur avec phare. — DOMEQ, 43, rue des Saules, PARIS (18°).

VOITURETTE 125, 3 vitesses, cabriolet, consommation 4 l. aux 100, ét. nf. 4 pns nfs, en rodage. — M. BEAUDOIN, 143, rue d'Alésia, PARIS (14°).

ROYAL ENFIELD 500 culb. sélect. 4 vit. Terrot 500 culb. compét. Terrot 350 lat. Peugeot 350 lat. Nomb. occas. vélomoteurs bas prix. — MOTO-SERVICE, 220, rue Jean-Jaurès, MAISONS ALFORT (Seine).

DIVERS

POUR VOTRE DRESCH!! adressez-vous au spécialiste. — MOLISSE, MOTOS, 80, boul. Henri-Sellier, SURESNES (Seine). Mise au point, réparations, stock de pièces pour tous modèles.

MOTEUR aux. Vap sur solide vélo Px 26.500 fr. — M. MORINIERE LA HUME (Gironde).

ARTISAN MOTOS capable direction entreprise, recherche emploi rémunéré en Afrique du Nord. — Ecr. au Journal, qui transmettra. N° 0006.

CHAINES pour 350 et 500 cmc. Pneus anglais d'origine pour jantes 19, 20, 21. — LADEVEZE, 50, rue Brunel, PARIS (17°).

DRESCH spécialiste. — MOLISSE-MOTOS, 80, boul. Henri-Sellier, SURESNES (Seine). Mise au point, réparations, vente, achat, échange, stock, pièces détachées tous modèles.

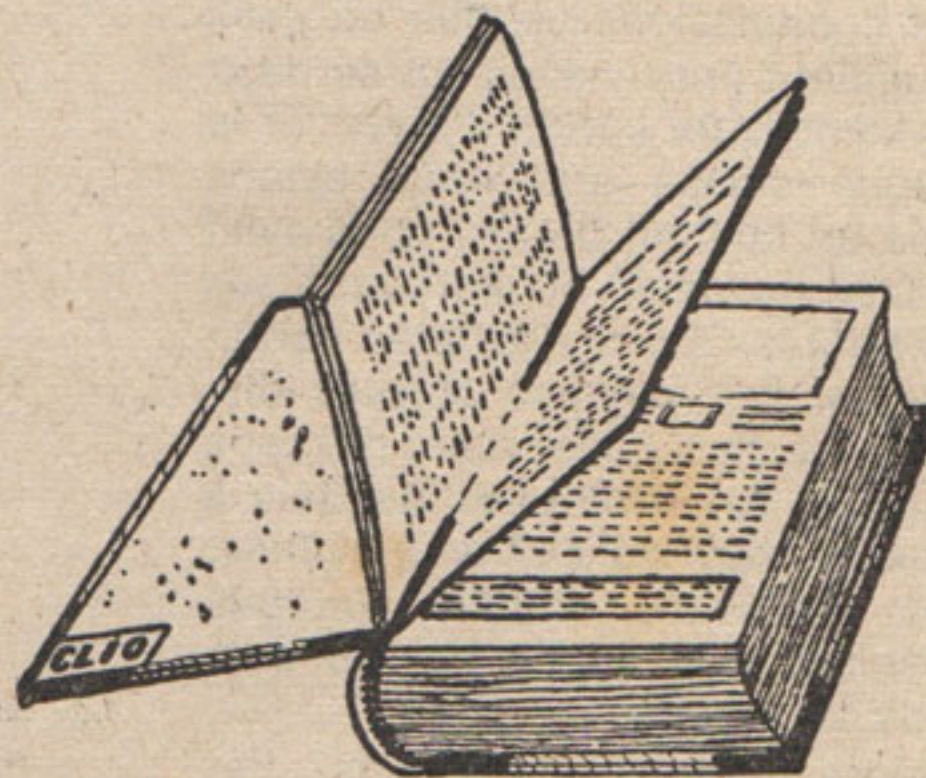
REVEL (Et.), 82, av. des Ternes, Eto. 15-53. — Seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto, Tabliers, cuisards, casques, serre-tête, vestes, sacoches, musettes, sièges arrière, poignées tournantes, silencieux, dessus selle caoutchouc, accus, sélecteurs V.M.

COMMANDEZ

VOS RELIURES " MOTOCYCLES "

Elles vous permettront de
conserver intacte votre
collection de " Motocycles ".

Envoi contre 200 frs à verser au C. C. du
Journal Paris 2834-83 ou contre mandat.



22 ANS D'EXPÉRIENCE EN COURSE
sont votre garantie en vous adressant à

Marcel PERRIN

10 FOIS RECORDMAN DU MONDE

Agence Griffon - Monet-Goyon - Motobécane - Terrot
Jonghi - René Gillet - Gnome-et-Rhône
Sidecars Bernardet - Terrot et P. Humblot
Moteurs auxiliaires P.P. Roussey et Vap 4

LIVRAISON RAPIDE

50, AVENUE EDOUARD-VAILLANT
BOULOGNE-BILLANCOURT - Tél. : MOL. 29-62
MÉTRO Porte de St-Cloud



STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, Rue de la Condamine - PARIS (17°)

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.

ÉTS PERTUISOT

TOUT POUR LA MOTO

Réparation des Embiellages

= Réalésage des Cylindres =

DÉLAIS RAPIDES

Travaux exécutés par Spécialistes

Fournitures de :

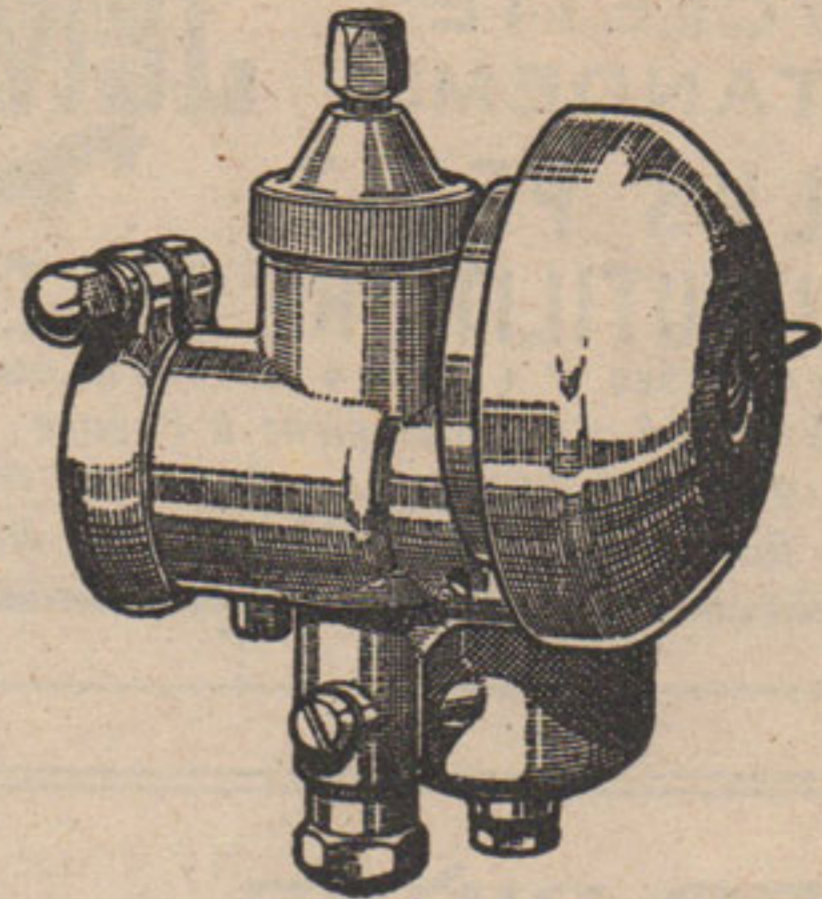
PISTONS COMPLETS
SOUPAPES - SEGMENTS
PIÈCES DÉTACHÉES
= & ACCESSOIRES =

AGENT GÉNÉRAL

des Établis^{ts} STAUB

23, Rue des Acacias, PARIS (17°)

Téléph. : ÉTOILE 12-46



Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE
PUISSANCE

AMAC

ÉCONOMIE
D'ESSENCE

40, rue de Villiers
LEVALLOIS

Etab^{ts} F. DUMONT

Dépositaire des ACCESSOIRES GURTNER

8, Rue du Mont, PONTARLIER (Doubs)

...

CARBURATEURS - BOUGIES - AVERTISSEURS

POMPES A HUILE - MANETTES

ROBINETS A ESSENCE - PIÈCES DÉTACHÉES

...

POUR LA SUISSE :

Ecrire à F. DUMONT, 1, rue J.-J. Lallemand, NEUFCHÂTEL

B. M. W. ZUNDAPP

N. S. U. UNIVERSAL

LATSCHA

Agent général pour la France

16, Rue Auguste-Bailly 16 — ASNIÈRES

GRÉSILLONS 17-93

Groupe auxiliaire
pour

BICYCLETTES
ET TANDEMS



LE PLUS PETIT
MOTEUR UTILITAIRE A 4 TEMPS

1 CV. - 2 VITESSES - 1 LITRE 4 AUX 100 KILOMETRES

VITESSE : 35 kilomètres à l'heure

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL : S. F. M. P. D.

23, Rue de Bagnolet - PARIS (20^e) - Tél. : ROQ. 63-78



CYCLES ET MOTOS
TOUS MODÈLES EN MAGASIN

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
RÉPARATIONS - ACCESSOIRES



AUTO - SERVICE - MOTO

64, Rue de Wattignies
PARIS (XII^e)

Télép. : DIDEROT 19-99

MOTO-PIÈCE

*n'expose pas mais attend votre visite
pour vous présenter toutes les pièces
ADAPTABLES de sa FABRICATION,
en ses magasins :*

30, Rue Auguste-Buisson
LA GARENNE-COLOMBES

Téléphone :
CHA. 18-79

LADEVÈZE

communiqué :

Une saison sportive au
Palmarès éloquent et les
brillantes victoires de
l'écurie :

BEHRA - HOUEL - VERRECHIA
PERLIN - BONIN - LADEVÈZE

confirment la qualité des
Marques sélectionnées
auxquelles s'ajoute

GILERA

(Agence officielle pour la France et Colonies)

qui complètera la gamme
des motos de course en
promettant pour 1949
d'autres succès.

Agents demandés parmi les
spécialistes des machines
étrangères.

50, Rue Brunel
PARIS (17^e)

Étoile
24-66

Pédalez sans effort

avec les merveilleux cycles et tandems

Cylindrée 98 cm³ **DERNY** 2 litres 1/2
aux 100 km.

et le nouveau cyclomoteur

"MOTOPRATIQUE"

Cylindrée 34 cm³ - 1 litre 1/2 au 100 kms

DERNY-MOTOR, 49, Av. de St-Mandé, PARIS-12^e

Robert KIÉNÉ

FRANCE-MOTO

RÉPARATIONS - AUTOS - MOTOS

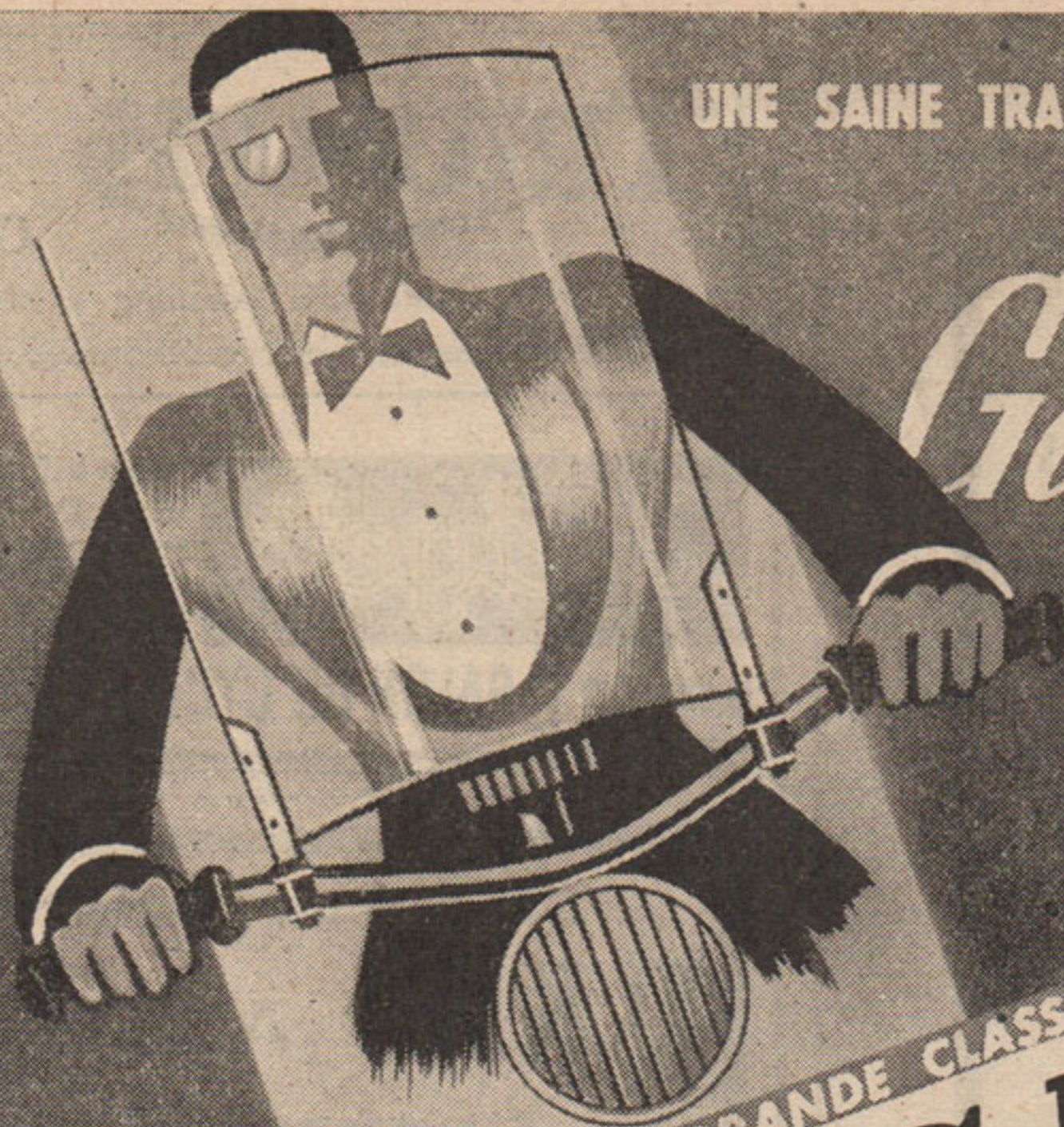
— RECONSTRUCTION —

Tous les accessoires Motos

Téléphone :
MOL. 21-26 et 31-28

73, Quai du Point-du-Jour
BILLANCOURT

UNE SAINTE TRADITION COMMERCIALE RENAIT



LA
Garantie!

LE PARE-BRISE DE GRANDE CLASSE

PARA-GLAX

VOUS L'APPORTE EN LIVRANT TOUS SES MODÈLES AVEC UN BULLETIN DE GARANTIE

ROMPT AVEC L'OPINION QU'UN PARE-BRISE DÉPARE UNE MOTO ET N'ASSURE QU'UNE PROTECTION INSUFFISANTE

Critère:

PARA-GLAX

SE PLACE

**AU PREMIER RANG
DES ACCESSOIRES INDISPENSABLES
A VOTRE MOTO**

**ADAPTABLE A TOUTES MOTOS
MODÈLE SPÉCIAL POUR VÉLOSOLX**

A l'occasion du SALON : 5 % DE REMISE sur toutes ventes ou commandes au détail.

DE LA **QUALITE**
par l'emploi de Plexiglass en
3^{mm} d'épaisseur - **INALTERABLE**
et **INCASSABLE**.

DE L'**ÉLÉGANCE**
par son FINI, la sobriété de sa
Fixation, sa **PURETÉ** de lignes.

DU **CONFORT**
par sa forme galbée et ses di-
mensions étudiées.

DE LA **SÉCURITÉ**
par sa résistance éprouvée
avec succès sur l'Autodrome de
Montlhéry.

EXPOSITION, TOUS RENSEIGNEMENTS

PENDANT LE SALON :

404, Champs-Élysées - ÉLY. 56-11

APRÈS LE SALON :

41^{bis}, Bd Montparnasse, PARIS (6^e)

PARA-GLAX

VENTE AU DÉTAIL

Établis. **RÉVIL**

88, Avenue des Ternes,

PARIS (17^e)

ÉTO. 15-53

NOVI

Équipements Electriques

pour

Vélos - Vélocycleurs - Motos

MAGNÉTOS D'ALLUMAGE

VOLANTS MAGNÉTIQUES

COMBINÉS

ALTERNATEURS

DYNAMOS

12 à 16, Chemins des Vignes - PANTIN

Tél. : NORD 66-71

TRIUMPH

La Moto
de
Grande classe

6, Boulevard Pershing - PARIS (17^e)

Hebeyett

USINES ET BUREAUX
SULLY-SUR-LOIRE (LOIRET)

Vous recevra au

SOUS-SOL B
STAND 3

SALON DU CYCLE ET DE L'AUTOMOBILE

LICENCE FRANÇAISE

D.K.W. AUTO UNION

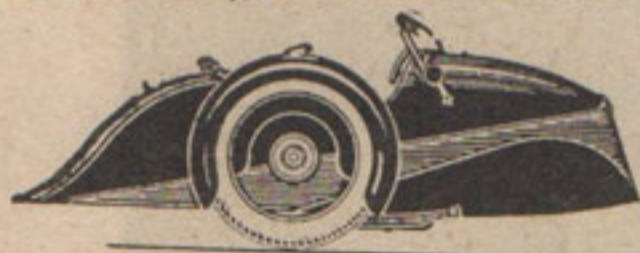
83 STATION SERVICE 83

Avenue de la Grande-Armée

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

PARIS (XVI^e)

VENTE et ACHAT



L. SIMARD

Le sidecar sans concurrence

12, rue Antonin - Primat
VILLEURBANNE (Rhône)

Agent dans toute la France

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

ACCESSOIRES & PIÈCES DÉTACHÉES MOTOS

KERSA



43, RUE VOLTAIRE — LEVALLOIS (SEINE)

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

Robert ADNET

MÉCANICIEN BREVETÉ MARINE & AVIATION

AGENT DES GRANDES MARQUES

TERROT - MOTOBÉCANE - PEUGEOT - MONET

MAGASIN D'EXPOSITION

45, Cours de Vincennes - PARIS (20^e)

TÉLÉPHONE : DID. 12-16

PIÈCES DÉTACHÉES - RÉPARATIONS

LE CATALOGUE DES CATALOGUES

42^e Année

GUIDE PRATIQUE AUTOMOBILE
pour professionnels et usagers EST PARU

1948

IL PUBLIE

PRIX et CARACTÉRISTIQUES de TOUTES les MARQUES
DU MONDE

Voitures Particulières - Véhicules Industriels - Tracteurs Agricoles

CARACTÉRISTIQUES ET N^{os} DE CHASSIS
DES VÉHICULES ANTÉRIEURS A 1948

TABLEAUX DE RÉGLAGE DES MOTEURS
DES PRINCIPALES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

Tarifs d'Assurances

Tous Renseignements concernant la Circulation automobile
Adresses des principaux Fournisseurs de l'Automobile

PLANCHES DESCRIPTIVES des PIÈCES DÉTACHÉES PEUGEOT 202 et 402

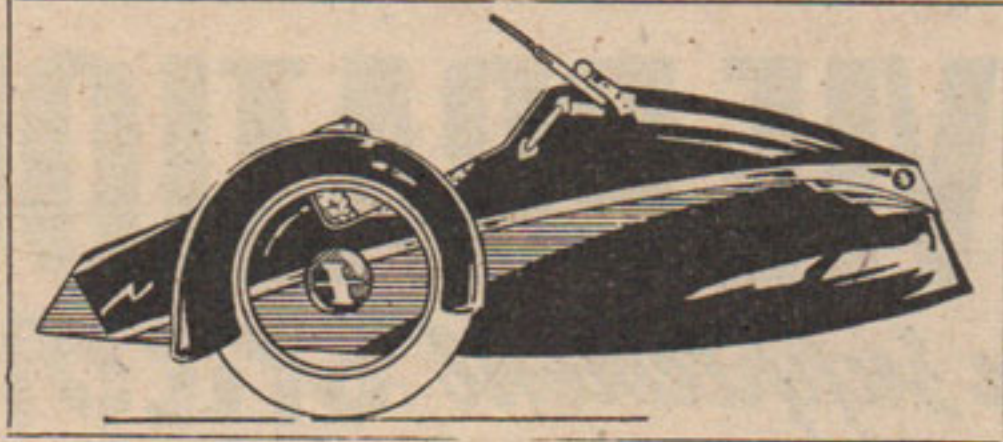
Prix : 450 fr. franco recommandé contre mandat, chèque bancaire ou postal
(Il n'est pas fait d'envoi contre remboursement)

Éditions LEFÈVRE

Tél. : VAUgirard 43-24 1, Av^e Félix-Faure, PARIS-15^e C. P. 268-48 Paris

"IMPÉRIAL"

Les plus beaux sidecars du monde



PRÉSENTATION pendant la durée du SALON :
 VOIVENEL, 34, rue de Charonne. — Tél Roq. 17-13
 Leur fabrication de luxe et leur nouvelle suspension intégrale sur véritables "Silentblocs" (breveté) confirment leur classe internationale.
 Établissements MARMONNIER, 6, impasse du Sablon, LYON (3^e)

Dissolution

QUALITÉ DISSOLUTION ÉCONOMIE

DISSOPLAST

MARQUE DÉPOSÉE DE CAOUTCHOUC

LA PLUS COLLANTE
 DES DISSOLUTIONS

NE SÈCHE PAS DANS LE TUBE

USINES ET BUREAUX
 93, Route d'Heyrieux
— LYON —
 42, Rue Brunel
PARIS
 XXVI

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
 ÉLECTRIQUE
 COMPLET
 des
 CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

AU SALON : Salle R, Stand 10

Tous les PISTONS
 pour MOTOS...

... Et toujours
 les MEILLEURS!

Le Piston
 des Records

BORGO

32-34, av. du Roule, Neuilly-sur-Seine
 Tél. Mail. 55-55 Stand 122 Balcon A

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

ANTIVOL
STE NEIMAN

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

EXIGEZ LA MARQUE

ROMAX Brevetée S.G.D.G.

AUTO — MOTO — AVIATION

TOUT L'OUTILLAGE
 A PORTÉE DE LA MAIN
 GARANTIE DE QUALITÉ

PROPRETÉ - RAPIDITÉ
 OUTILLAGE DE QUALITÉ

12, Rue Anatole-France, LEVALLOIS-PERRET (Tél. Pér. 24-39)

SIÈGES ARRIÈRE
MERAT
 Breveté France et Etranger

Le seul qui
 procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

O.S. COMPTEURS
MONTRES

pour
 MOTO - VÉLO-MOTEUR - VÉLO

ATELIERS SEIGNOL - 12, Avenue de Madrid - NEUILLY-S-SEINE

LA SELLE SOUPLE
REYDEL

LA SELLE SOUPLE
REYDEL

LA SELLE SOUPLE
REYDEL

LA SELLE SOUPLE
REYDEL

LA SELLE SOUPLE
REYDEL

LA SELLE SOUPLE
REYDEL

LA SELLE SOUPLE
REYDEL

LA SELLE SOUPLE
REYDEL

CHAQUE JEUDI

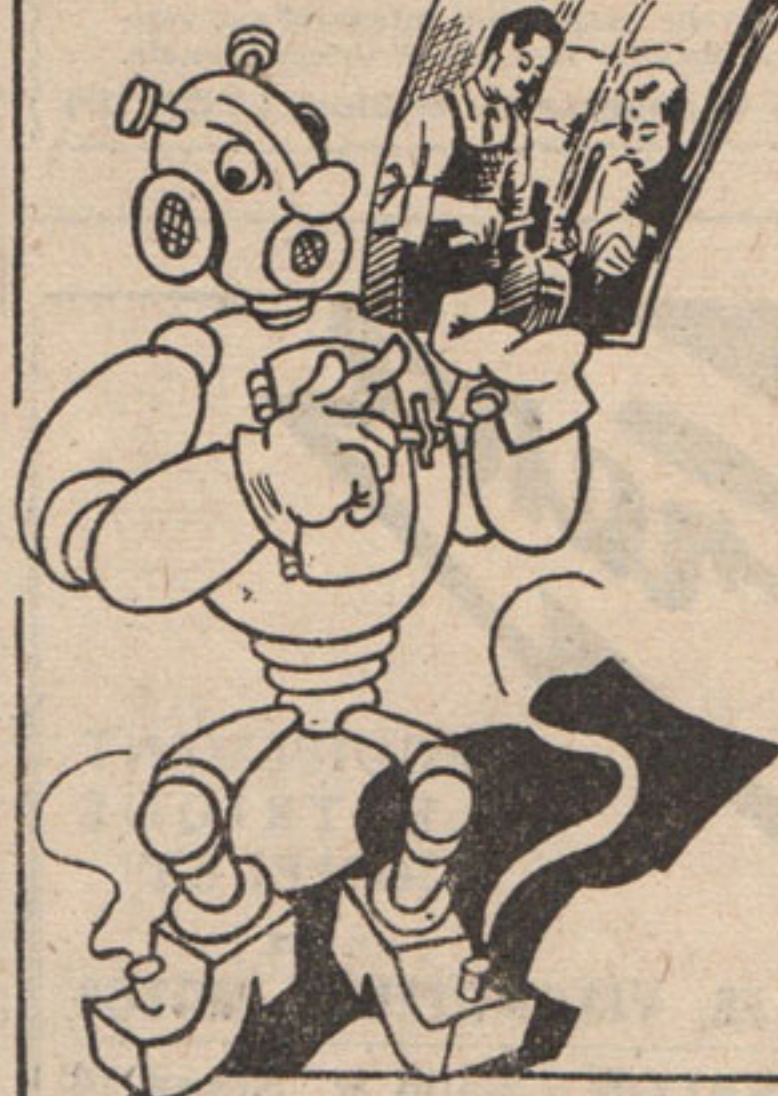
LA VIE PRATIQUE

et son supplément **bricolus**

16 PAGES EN.

LA VIE PRATIQUE

NOIR et en COULEURS



*Vous trouverez
des conseils
indispensables
à la famille*

BRICOLAGE
TOURS DE MAIN
ARTS MÉNAGERS
TECHNIQUE APPLIQUÉE
AUTO-MOTO-VÉLO
JARDINAGE - PÊCHE
CHASSE - ÉLEVAGE - ETC.

En vente partout 12^{frs} seulement

Motocyclistes

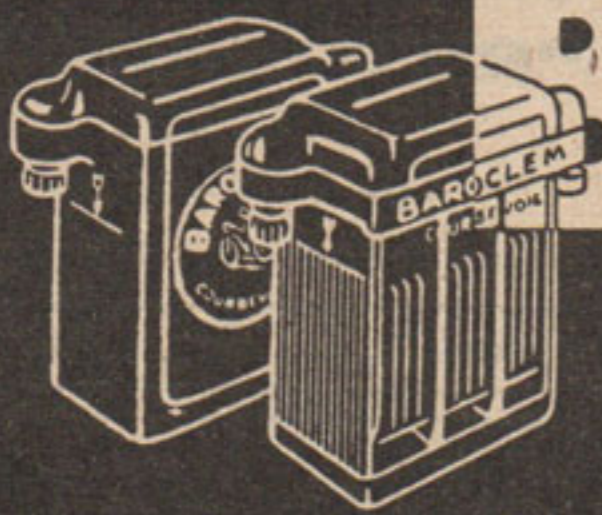
Pêcheurs !

LISEZ

LA PÊCHE
ET LES POISSONS

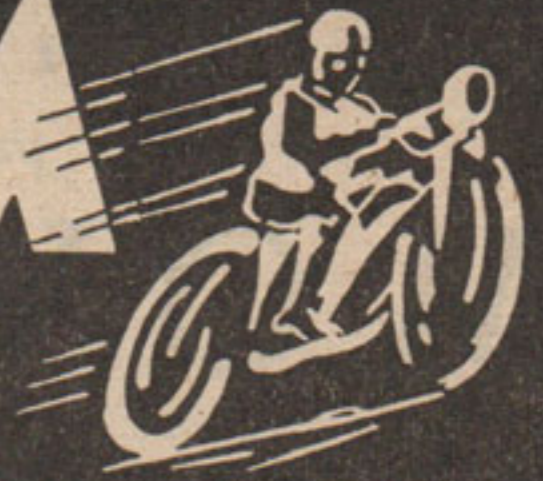


14, Rue Brunel — PARIS (17^e)



BAROCLEM

la Batterie de Qualité



DÉPT. MOTO

USINES A COURBEVOIE (SEINE)

BORIE

LA PIÈCE D'ORIGINE
HARLEY-DAVIDSON

EMBIELLAGE, RÉALÉSAGE, ÉCHANGE STANDARD MOTEURS

22, Rue de Picpus - PARIS (12^e) — DID. 27-44

MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE

Motos GUZZI

74, Rue de Rome - PARIS (17^e)

LHUISSIER à VERSAILLES

Le spécialiste de

VÉLOSOLEX - MOTOBÉCANE - GRIFFON

37, Av. de St-Cloud, VERSAILLES

INDIAN

Pièces détachées pour tous modèles récents

1200 C. A. V.

500 G. D. A.

TAURY, 50, Rue Octave-Mirbeau - ÉTO. 12-30

TRANSAC' MOLOS

La moto la meilleur marché de tout Paris

VENTE, ACHAT DE TOUTES MARQUES

104, Rue Haxo, PARIS (20^e) -- Téléphone : MÉN. 99 86

D.K.W. (190 et 198 cc.)

PIGNONS-TAMBOUR 44 dents pour roue AR. à broche

Pignons de sortie de boîte, Décalques, Bougies, etc...

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES - INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

Le Spécialiste des

"200" D. K. W. : G. PERSIN, 92, av. de Rigny, Bry-s/ Marne (Seine)

BIANCO - 92, Avenue de Verdun - ISSY

300 Sides Bernardet neufs disponibles

100 Moteurs Cacciolo

200 Motos et VéloMOTEURS neufs et occasion

Gros Stock Moteurs et Boîtes pour Motos et Autos - Stock considérable de Pièces détachées

TOUTIN LEBELLE & C^{ie}

149, Bd Jean-Jaurès, CLICHY — Tél. : PER. 10-41

AGENCE TOUTES MARQUES

RÉPARATIONS et MISE AU POINT par SPÉCIALISTES

PIÈCES DÉTACHÉES — ACCESSOIRES — SIDECARS

Le Moyeu ROSSIGNOL

A FREIN AXIAL



AUTO-SERREUR A 3 SEGMENTS
POUR MOTOS DE SPORT



17, Rue de Chateaudun, NANTERRE (Seine)

NÉOCOMBUR

Supprime.

CALAMINE
ENCRASSEMENT DES BOUGIES

Permet.

LE RENDEMENT MAXIMUM
ET ÉCONOMISE LE CARBURANT

Ch. PACAUT et P. VEYRON . 99, RUE DE CHÉZY - NEUILLY-S-SEINE - TÉL. MAILLOT 28-13

Raymond JUMEL

RÉPARATIONS
TRANSFORMATIONS

CADRES ET FOURCHES
DE MOTOCYCLETTES

TOUS TRAVAUX EN TUBES - TRAVAIL A FAÇON

9, Rue Carnot, SURESNES (Seine) - LON. 25-97

M. BEAUVAIS

*"Le spécialiste
du side-car"*

11, Rue Emile-Level - PARIS (XVII^e)

PRÉCISION BERNARDET

Agent des grandes marques de motocyclettes françaises

Réparations rapides et soignées

La suspension arrière de la moto

par les

MOYEURX



TOUTES APPLICATIONS

Autos - Motos - Voitures d'enfants, etc.

NIVEL

S. A. R. L.

225, Rue de l'Université, 225 -- PARIS

Tél. : INValides 56-95

Métro : ALMA-MARCEAU

Pour Véломoteurs et Petites Motos



"ROTORSON"

L'AVERTISSEUR
QUI S'IMPOSE

Breveté S.G.D.G.
Modèle déposé

Le seul à dépression indépendant de l'aspiration du moteur

Pierre PERROTIN fabricant, 1, Bd. Foch, ANTIBES

VÉLOMOTORISTES

roulez en toute sécurité en employant l'

AVERTISSEUR ROTORSON

à entraînement sur volant magnétique

DOCUMENTATION SUR DEMANDE

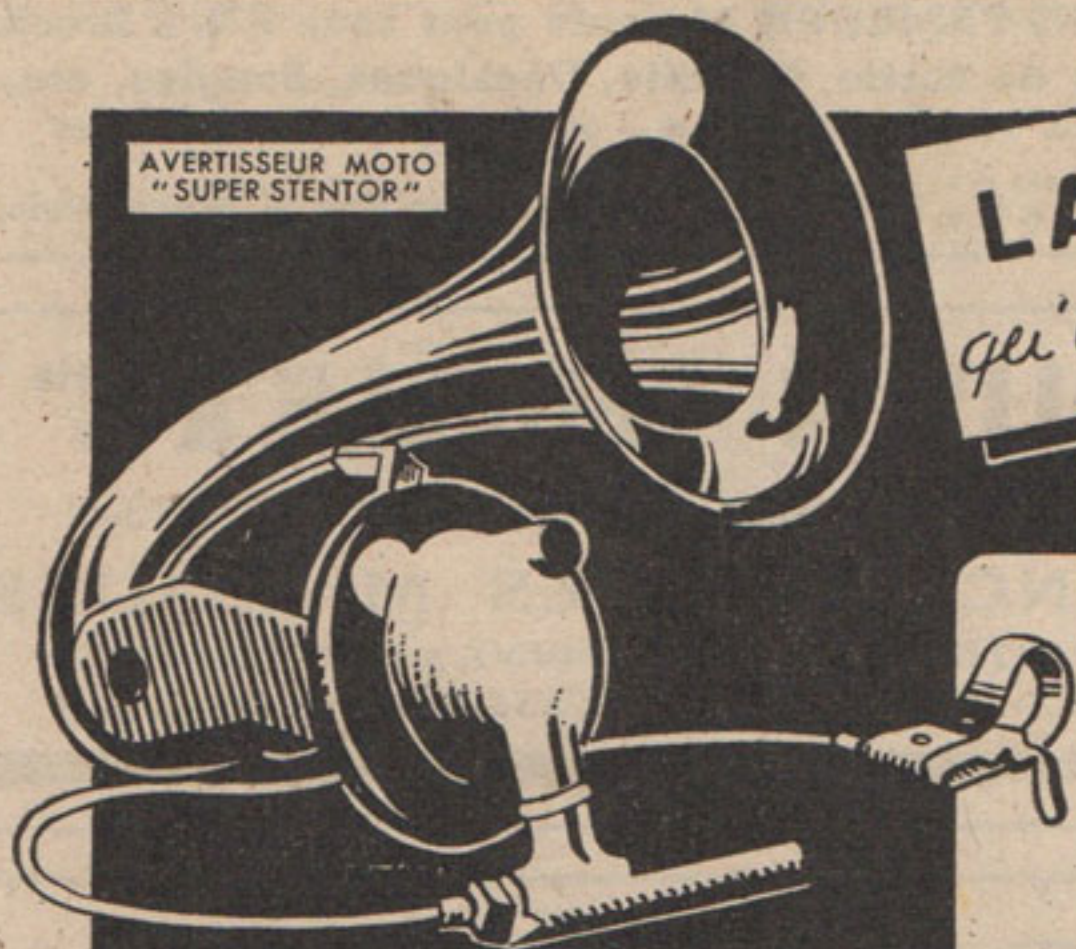
Éts **P. PERROTIN** ANTIBES (A.-M.)

Téléphone 409-02

POSE RAPIDE SUR PARIS

Moto-Bastille, Boul^d Richard-Lenoir

AVERTISSEUR MOTO
"SUPER STENTOR"



LA QUALITÉ
qui'on ne discute pas

BOUGIES & AVERTISSEURS
ÉLECTRIQUES ET A DÉPRESSION



SUPER-PYROLITHE
"Sport"

GURINER

PENDANT LA DURÉE DU SALON ALLEZ ADMIRER LES

IRRÉPROCHABLES

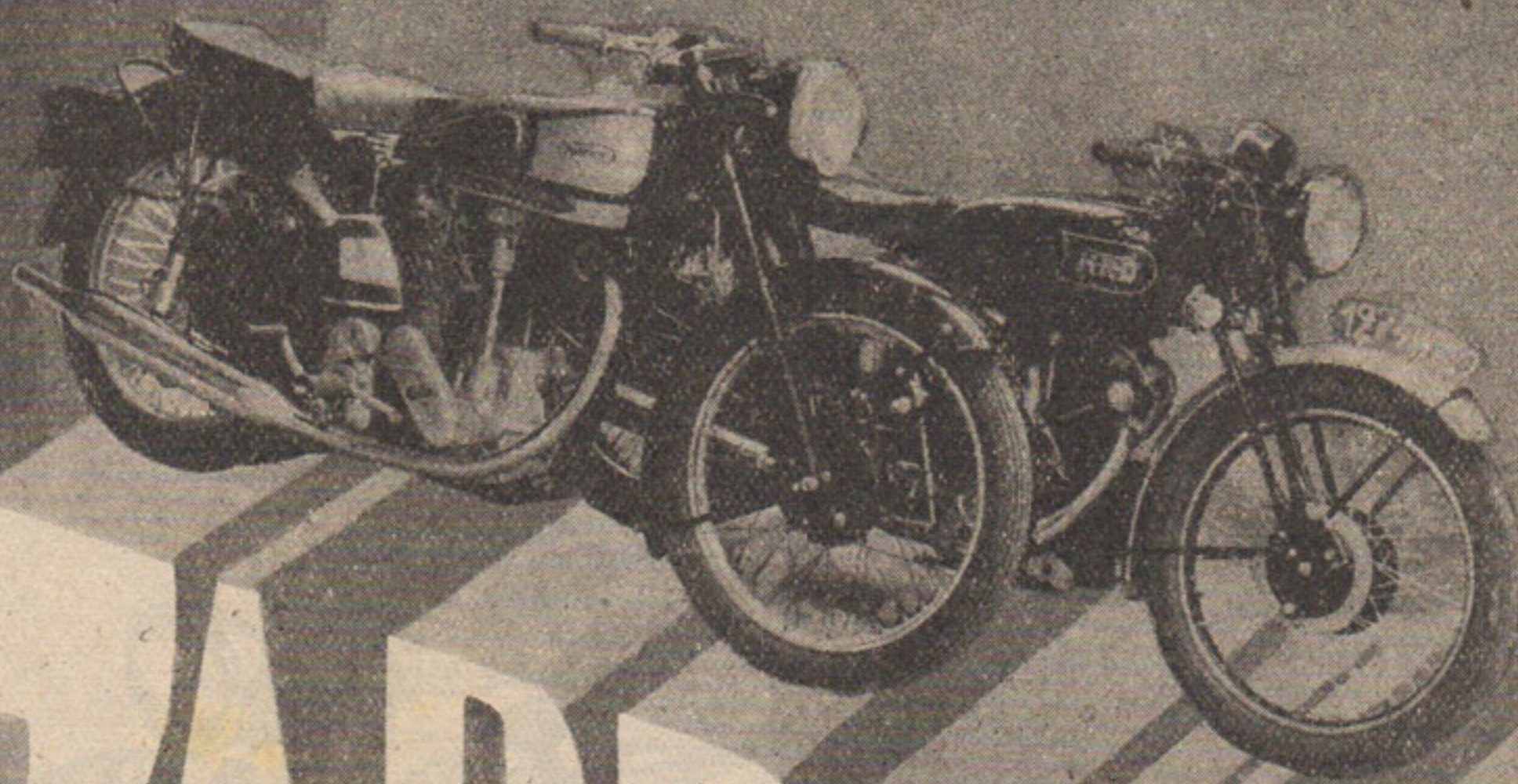
THE VINCENT
H·R·D

"RAPIDE et BLACK-SHADOW"
LES MACHINES DE SÉRIE LES PLUS
RAPIDES DU MONDE

Norton

La 16 H S^D HAND

ET TOUS LES DERNIERS
MODÈLES

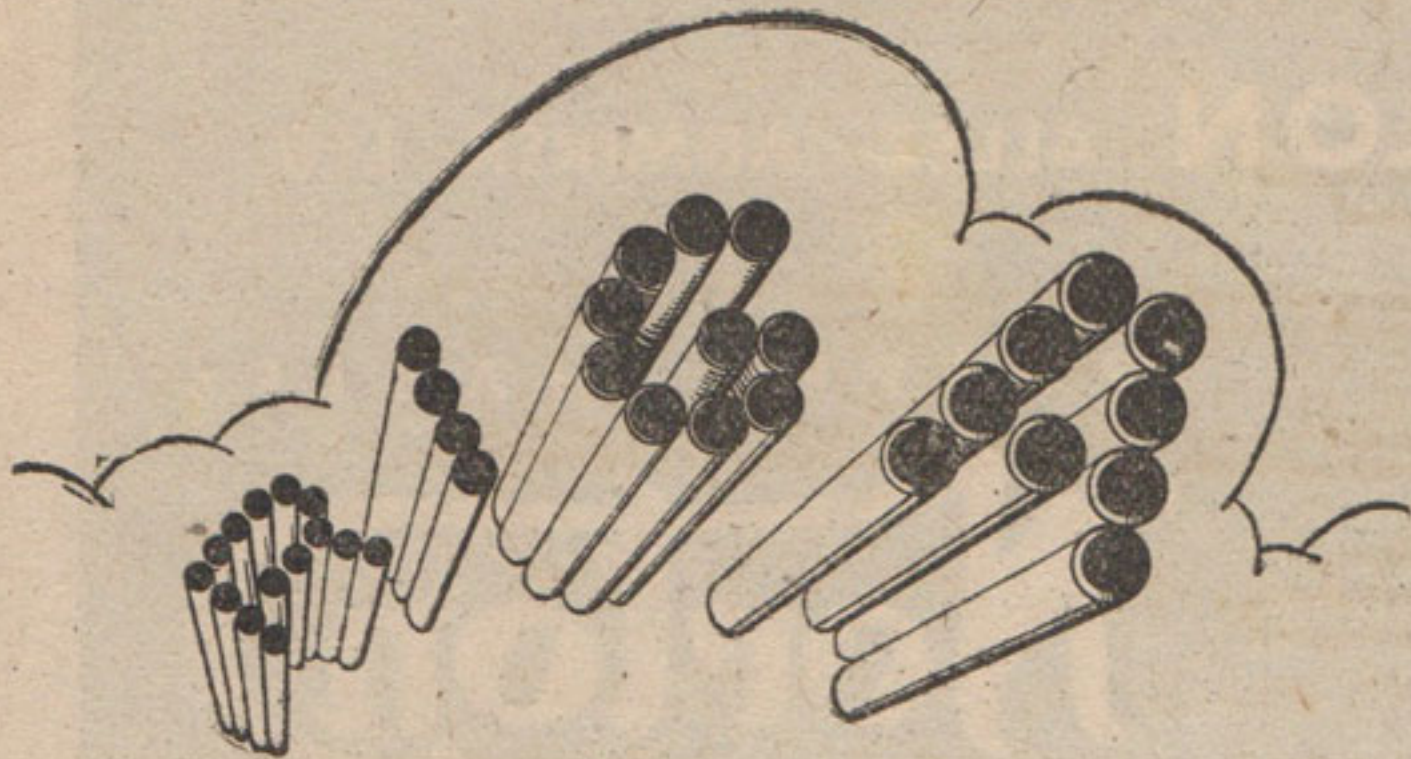


22 RUE ROBERT-LINDET

PARIS (15^e)

TÉLÉPH. : VAU. 07-09

RIC
48



AIGUILLES ET GALETS

NOTRE FABRICATION D'AIGUILLES ET GALETS
EST ADAPTABLE AUX DIVERS TYPES
ET MARQUES DE MOTOS ET INDUSTRIES.

STÉ RIGA

189, Av^e GEORGES-CLEMENCEAU, 189

• NANTERRE - Seine - TÉL. MAL 26-79 •

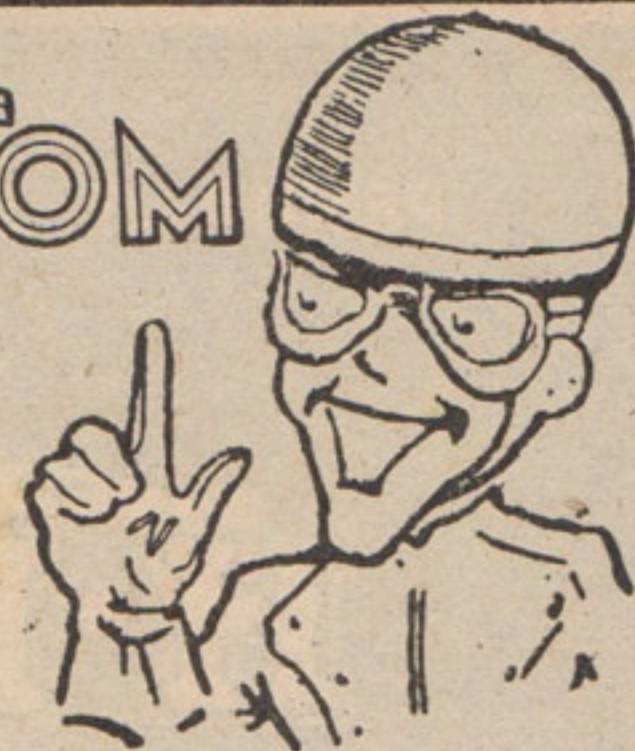
TUBOTOM

LE TUBE SOUPLE
adopté par toutes
les marques

PRATIQUE LA BAISSÉ

OTOM S. A.

5 bis, Rue Franklin - COURBEVOIE - Seine



CONSTRUCTEURS —
FABRICANTS

ATTENTION !

ZAMAK

SOUS-PRESSION

pièces jusqu'à 400 gr.

Délai actuel, création d'outillage comprise :

6 Semaines

Société AMERO : 11, bd Pasteur - Pavillons-sous-Bois (Seine)

" TOUT POUR LA MOTO "

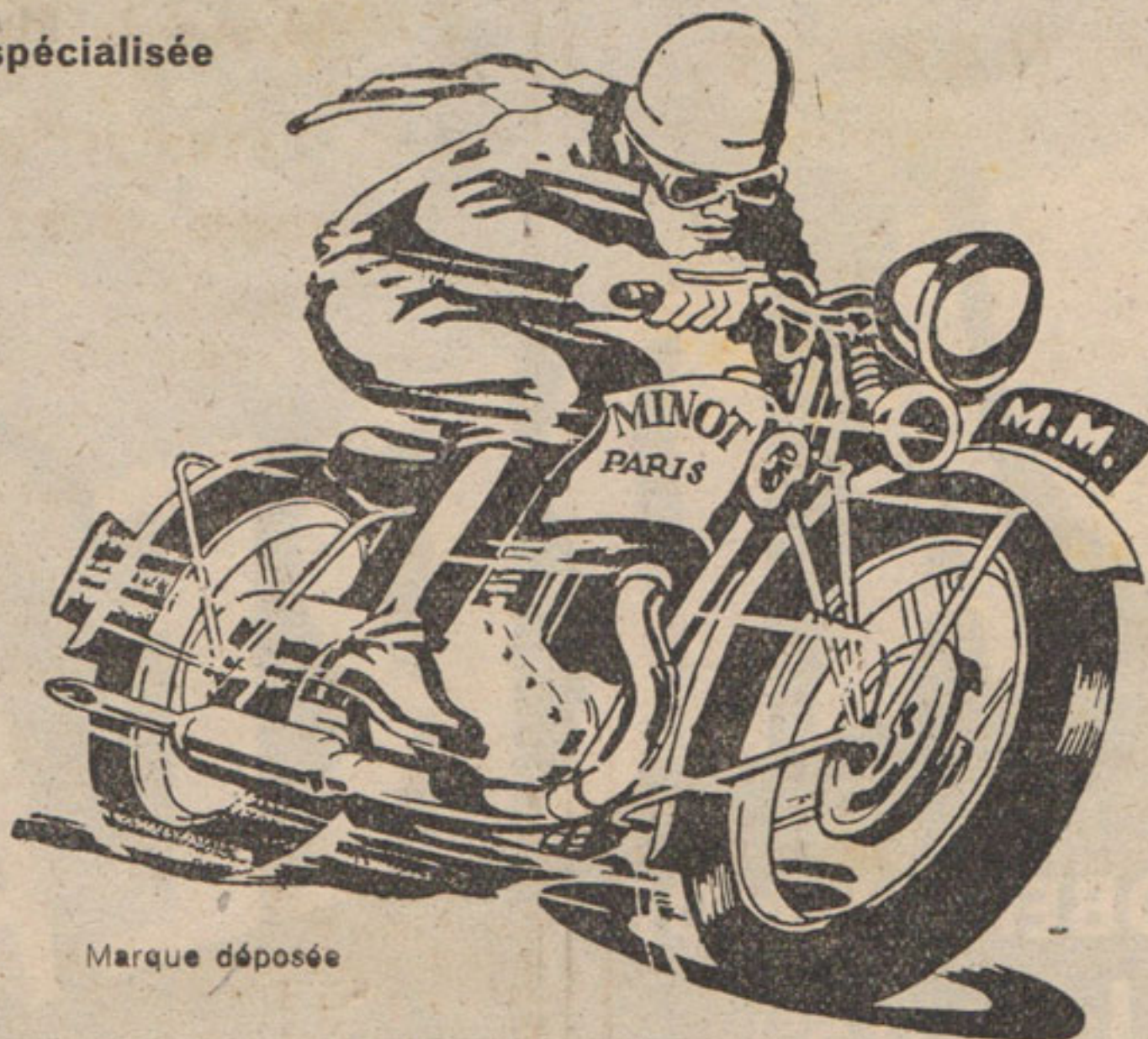
MÉCANIQUE GÉNÉRALE spécialisée

FABRICATION
DE TOUTES PIÈCES EN SÉRIE
ET A FAÇON
SUIVANT MODÈLES
POUR TOUS TYPES DE MOTOS
FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

RÉALÉSAGE — CHEMISAGE
RECTIFICATION
SOUDURE TOUS MÉTAUX

RÉPARATION
DE TOUTS MOTEURS
BOITES DE VITESSES
ET EMBIELLAGES

ÉCHANGE STANDARD
DES
EMBIELLAGES -- RÉALÉSAGES



Marque déposée

VENTE EN GROS

PIGNONS DE CHAINES —
— PIGNONS DE BOITES
PISTONS — SEGMENTS
SOUPAPES — BIELLES
MANETONS — GALETS
CYLINDRES - CULASSES
AXES — CONES — CUVETTES
ROULEMENTS
BAGUES ACIER ET BRONZE
— RESSORTS —
DE FOURCHE - DE KICK
DE SOUPAPES
MOYEUX - RAYONS - JANTES
AVERTISSEURS — DYNAMOS
BATTERIES - CARBURATEURS
RÉSERVOIRS — ROBINETS
POMPES A HUILE
TUYAUTERIES — CABLES
POIGNÉES TOURNANTES
GUIDONS — GARDE-BOUE
SILENCIEUX - ETC. ETC.

Conditions spéciales aux
Revendeurs pour les pièces
de notre fabrication

E^{ts} - M. MINOT

Société
à Responsabilité Limitée
Capital : 1.250.000 Francs

35, Rue Brunel, 35 - PARIS (xvii^e) — Téléphone : GALvani 50-72

MOTOS-DANTON

GRATECAP, AGENT OFFICIEL HARLEY-DAVIDSON



STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES HARLEY-DAVIDSON

14, Rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine) - PÉR. 19-11

VÉLOCISTES - MOTORISTES !!!

Les Ets. C.A.M.C.L. Ferrebœuf frères ne seront pas cette année au Salon de l'Automobile, mais auront plaisir à vous recevoir dans leur magasin de Levallois,

43, rue Marius-Aufan (métro Anatole France.)

Téléphone : PEReire 06. 35

Présentation de leurs Spécialités, notamment toute la gamme de leurs poignées « SOUPL » ainsi que les suspensions Av. CITROEN, et tous accessoires en gros VÉLO-MOTO.

"GRANDE-ARMÉE MOTOS"

MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT
GIMA - Moteur A. M. C.
ET TOUTES PIÈCES D'ORIGINE

.....
Stockiste

AMAC - GURTNER - NOVI - SOUBITEZ -- Chaînes BENOUD et BRAMPTON

.....
A. PREVOT et Fils

TÉL. : ÉTO 54-81

26, Avenue Grande-Armée

PARIS-17° Métro : Argentine

VENTE LIBRE SANS BON

SIDE-CAR BERNARDET

tous modèles exposés et disponibles. Spécial pour 350 cm³
Poids 65 kilos

MOTO LEGERE 150 cm³ SANS BON

4 vitesses - Sélecteur - 90 kms - Délai 1 mois

BICYCLETTE à moteur SANS BON

Pour hommes, dames, mixtes disponibles

VELOCIMANES à moteur SANS BON

Pose de moteurs sur voitures de mutilés ou voitures complètes disponibles

VELOMOTEUR 2 vitesses SANS BON

Kick starter - Délai 5 mois

MOTO- 6, Boul. Richard-Lenoir
PARIS - XI°

R. DANVIGNES
DIRECTEUR

BASTILLE

Tél.: ROQ. 29-28

Expédition Paris-Province

BRASSINE

10, rue de Montreuil — PANTIN

SPÉCIALISTE des Motos Anglaises :

TRIUMPH - ARIEL - B.S.A. - MATCHLESS

Agence régionale des Moteurs Auxiliaires :

P.P. ROUSSEY

Moto spéciale cross G.M.B.

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

SALLE R

STAND 12

Toujours des choses intéressantes
dont

LES POIGNÉES TOURNANTES

MAGURA

9, rue Bélidor - PARIS 17°

JETLAC

MANUFACTURE FRANÇAISE DE
PEINTURES ET VERNIS
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 4.100.000^{FR}



3, av. de Chatou. RUEIL (S.-et-O.)

NOS PAGES D'ANNONCES ?

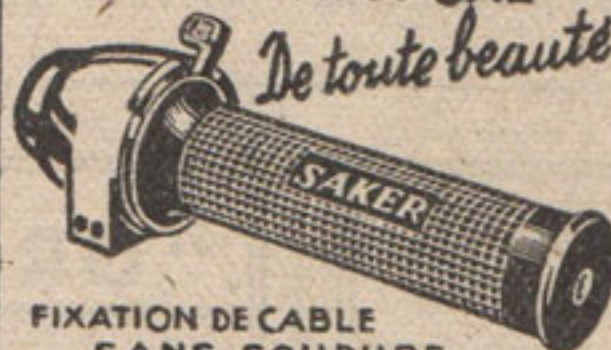
*Un répertoire
toujours à jour*

POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

SAKER

AIR ET GAZ

De toute beauté



FIXATION DE CABLE
SANS SOUDURE
RESTE BIEN EN PLACE
NE COUPE PAS LE CABLE

PRIX DE DÉTAIL : 670 Frs

SAKER LEVALLOIS - R. AUTEUIL

YELLOW

La chaîne française de QUALITÉ

MOTO AUTO

Une fabrication

SEDIS

19, av. du Général-Mangin
PARIS-16^e

TÉLÉPHONE : AUTEUIL 95-55 et 56

MOTO-HALL

Spécialiste des 3 grandes marques

MOTOBÉCANE TERROT VÉLOCETTE

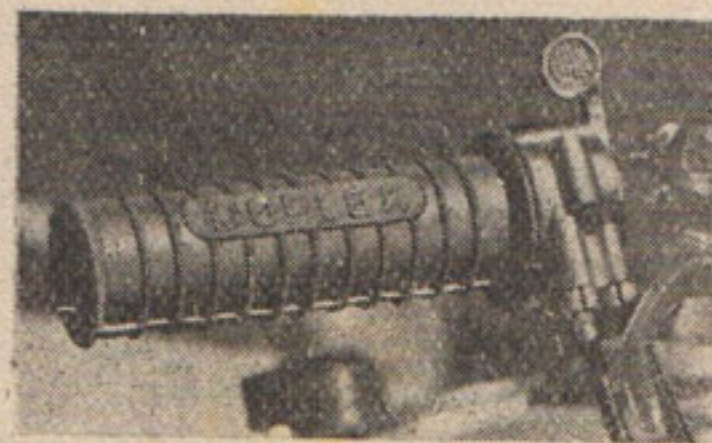
Toujours prêt à vous satisfaire

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

POIGNÉE TOURNANTE " DUPLEX " (Double Commande)

Prix de détail avec poignée caoutchouc : 610 fr.

DUPLEX fabrique aussi une poignée tournante simple 25 et 22
(côté droit ou gauche) : 360 fr.



MODÈLE ET MARQUE DÉPOSÉS

*Ces Modèles
peuvent être livrés chromés*

SEMONSU & BERAUD

48, Rue Sainte - MARSEILLE

Dépositaire régional :

H. PISCAGLIA

95, Rue d'Italie - MARSEILLE

HORDELALAY

SPÉCIALISTE DE LA MOTO FRANÇAISE
AGENT **MOTOBÉCANE**
SPÉCIALISTE DU SIDE-CAR
AGENT **BERNARDET-IMPÉRIAL**

LIVRAISON RAPIDE CONTRE « BON D'ACHAT »

122, route de Fontainebleau, ATHIS-MONS

TÉLÉPHONE : BEL. 46-63

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ECHANGE - REPARATIONS

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

11, avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15^e)
Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-82

AUBERVILLIERS-MOTOS-CYCLES

S. A. R. L. CAPITAL 500.000

AGENCE
PEUGEOT - TERROT
MOTOBÉCANE

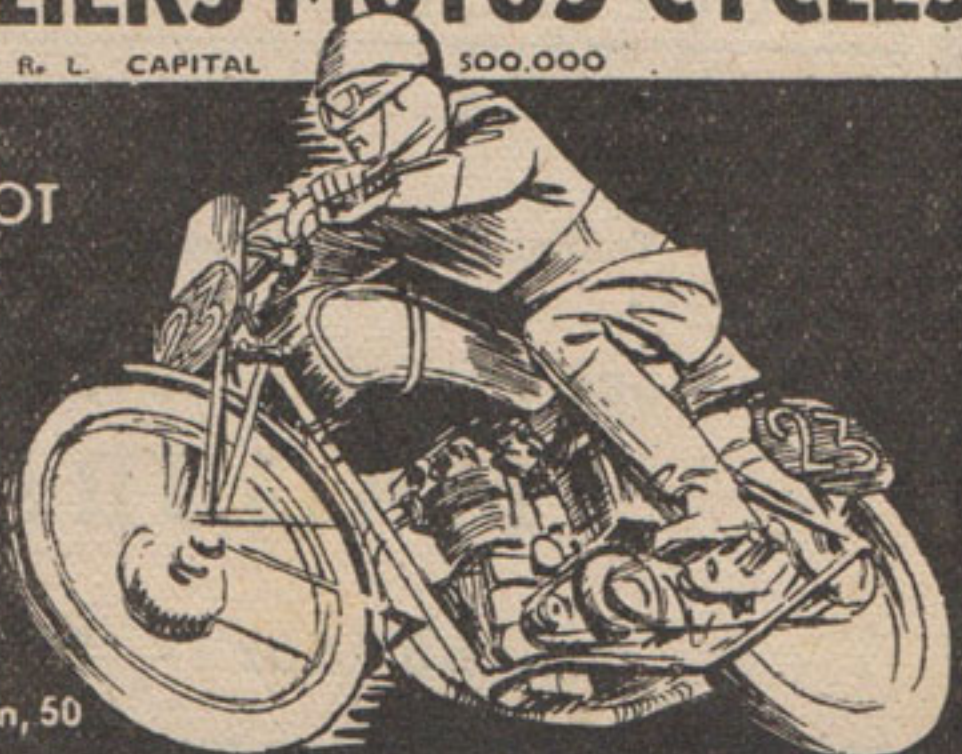
Achat

Vente

Réparations

R. C. 337.972 B
NORD 80-85

50, Rue Chateau-Landon, 50



BULLETIN D'ABONNEMENT à « MOTOCYCLES »

14, Rue Brunel, PARIS-17^e

NOM _____

Adresse _____

Le _____

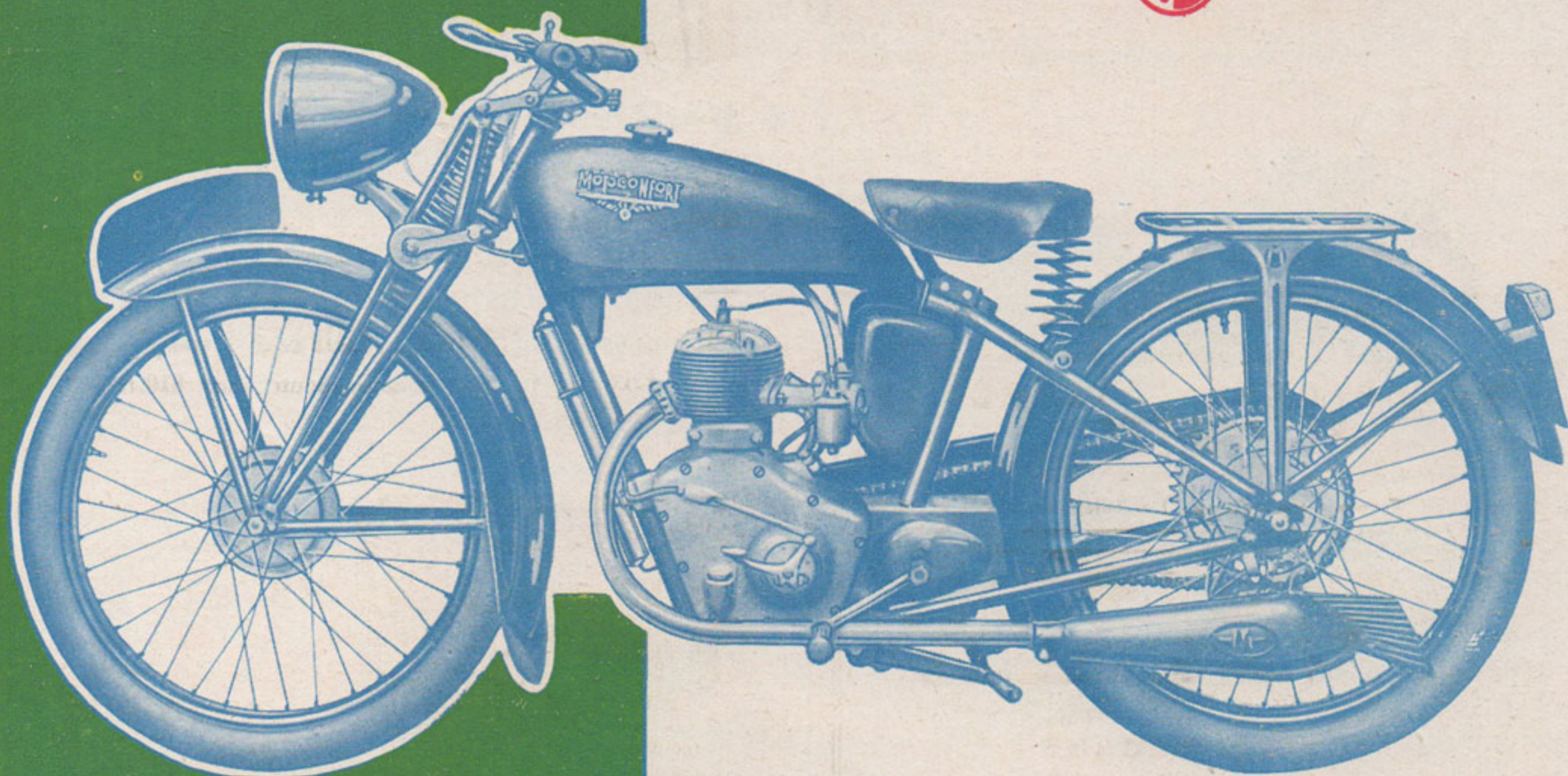
Signature _____

Le montant de l'abonnement, soit 250 francs, est versé ce jour par virement au C. C. P. Paris 2.834-83; ou ci-joint par Mandat-Carte; Mandat-Poste; Chèque bancaire. (Rayer les mentions inutiles.)

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

VÉLO MOTEUR
BLOC MOTEUR 4 TEMPS

MOTOCONFORT



PRIX:
58.800
FRANCS

MODÈLE "STANDARD" LATÉRALES
TYPE C.45.B

*Graissage intégral par
circulation intérieure automatique*

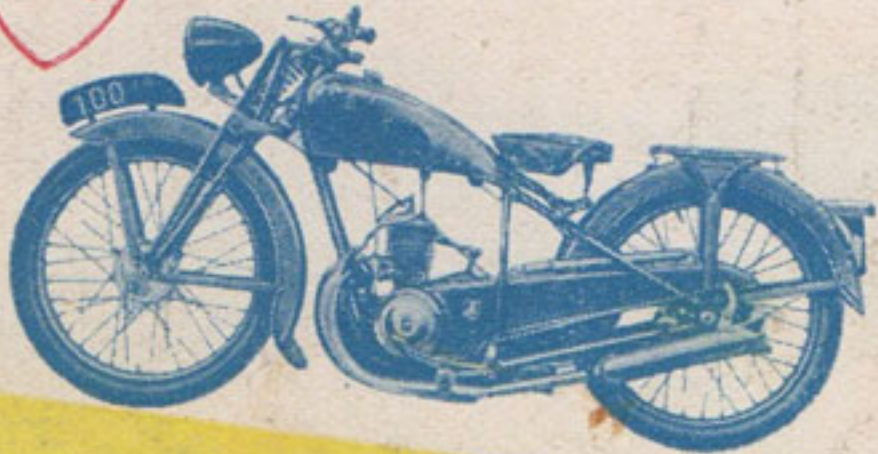
MOTOCONFORT. 19, RUE LESAULT - PANTIN (Seine)

Geugeot présente au Salon...

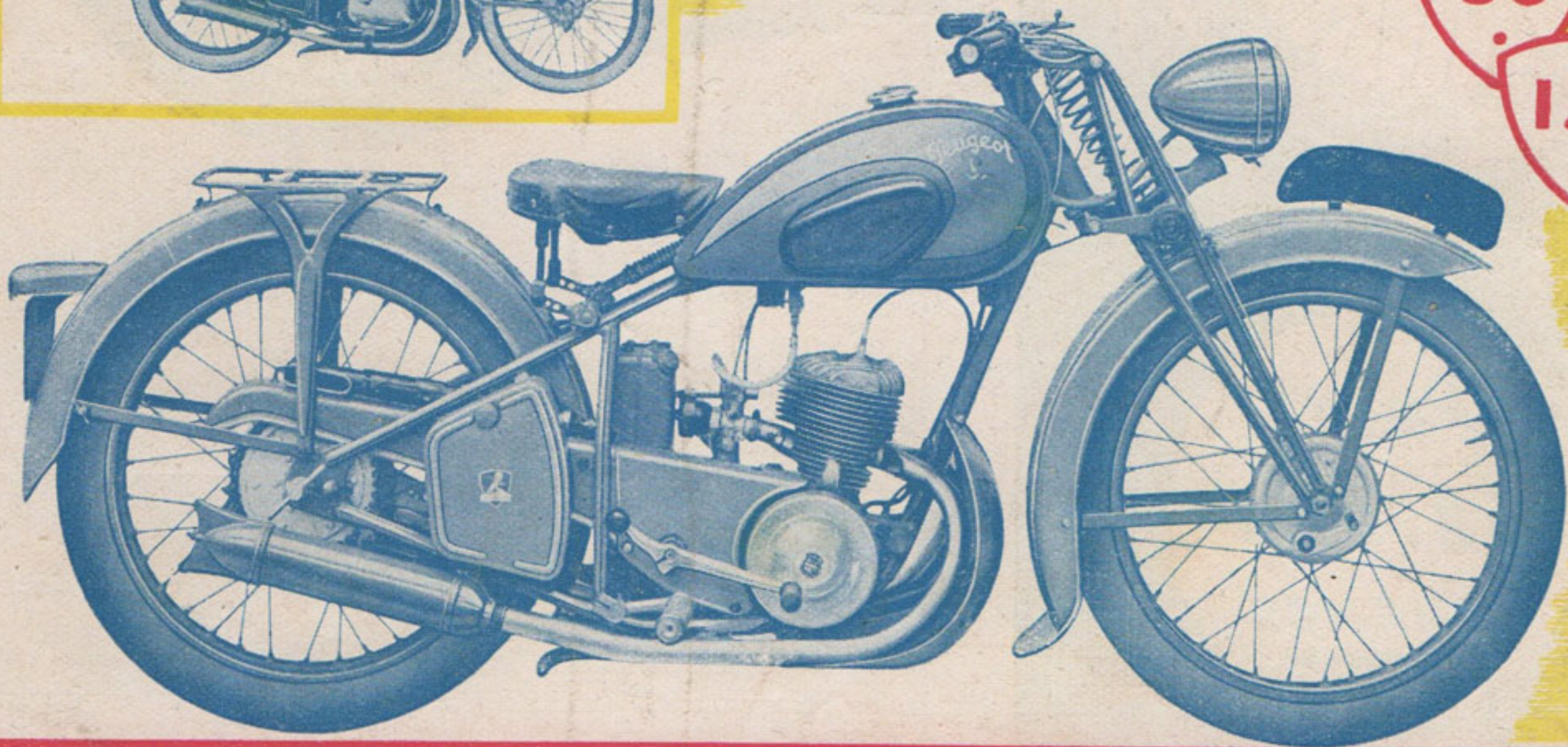
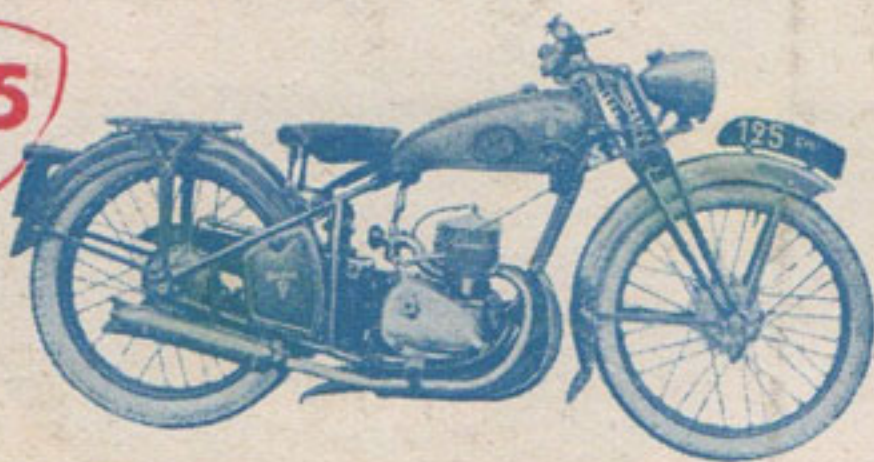


...Une gamme de machines "bien au point", exécutées sur des formules techniques qui ont fait leurs preuves. Ces nouveaux modèles représentent aujourd'hui la consécration d'une fabrication en grande série, sans cesse améliorée depuis plusieurs années.

54



55



56

156

4 Modèles : toute une gamme

- Véломoteur 100 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 54.
- Véломoteur 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 55.
- Véломoteur 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 4 vitesses par sélecteur au pied, type 56.
- Motocyclette légère 150 cm³, 4 vit. par sélecteur au pied, type 156.

SALON DU CYCLE
SOUS-SOL "C"
STAND N°8

Geugeot

BEAULIEU - VALENTIGNEY (Doubs)