

MOTOCYCLES *et Scooters*

9^e ANNEE

N^o 160

REVUE BIMENSUELLE

1^{er} DÉCEMBRE 1955

DIRECTEUR: MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR: M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS



40f

Équipements d'hiver

ESSAIS " MOTOCYCLES " 1953-54-55

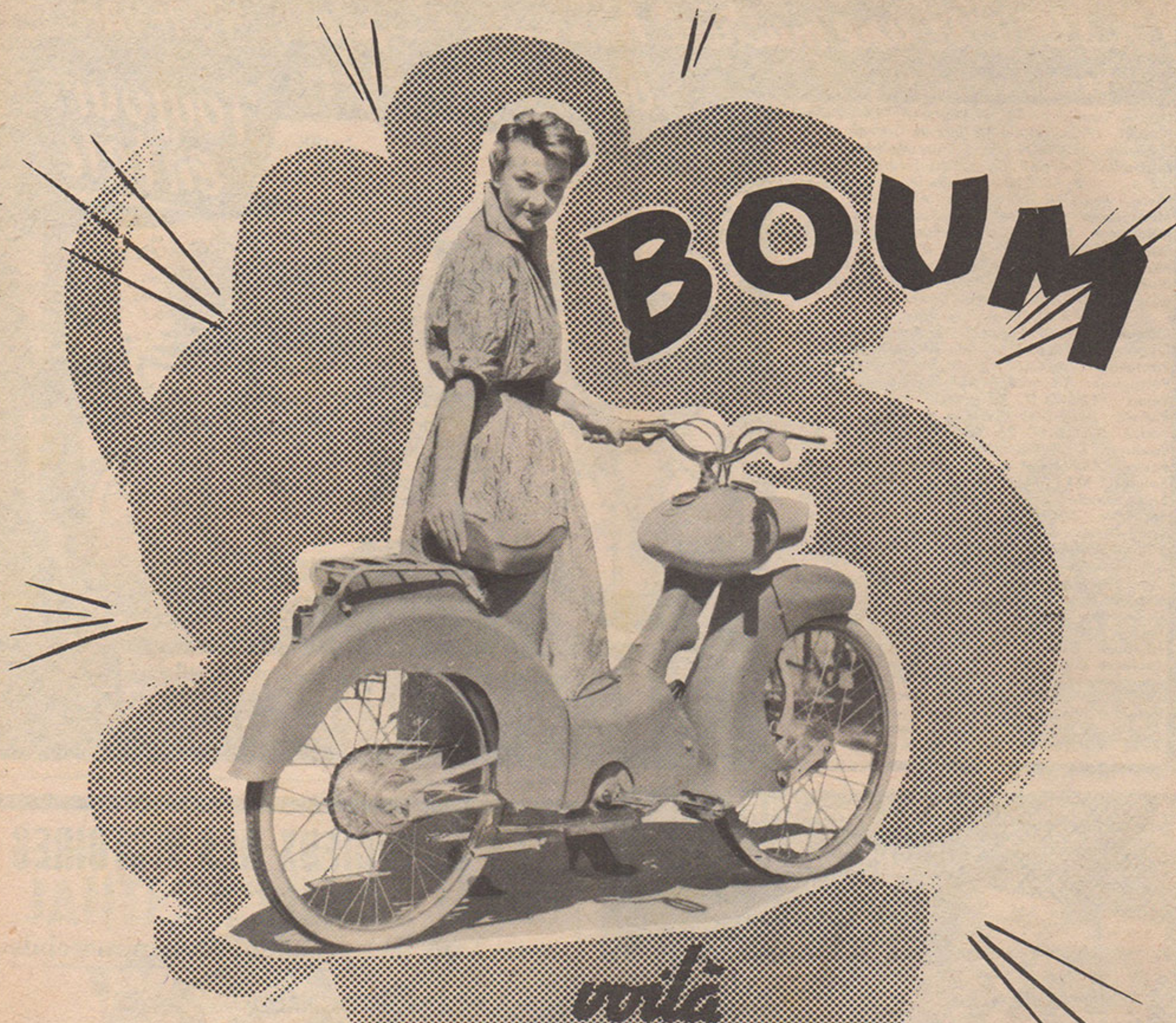


Nos

- 92 Scooter Bernardet 125.
- 93 500 Norton « Dominator ».
- 94 Scooter Lambretta.
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne.
- 96 350 Jawa.
- 97 125 Gnome-et-Rhône R.4.
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet.
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G.S. ».
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 108 250 A.M.C.
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 115 125 Ydral « Sport ».
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 123 250 Adler.
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.

Nos

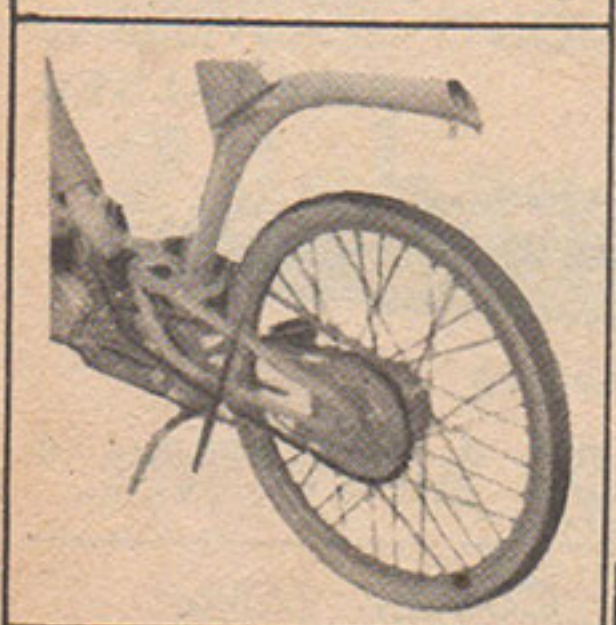
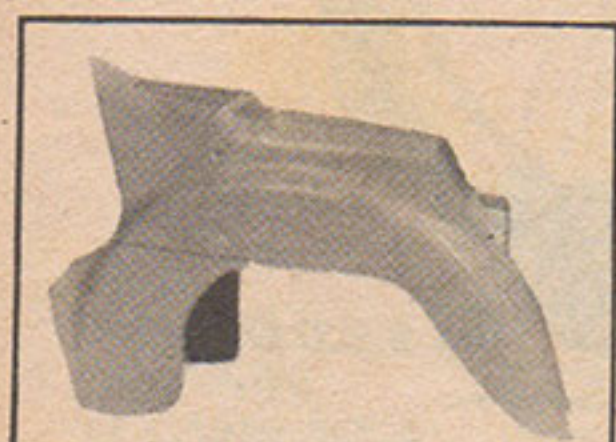
- 130 175 Motobécane Z-22-C.
- 131 250 Peugeot.
- 132 500 Norton « Daytona ».
- 136 Voiturette Inter ; 125 Ydral A.J.55.
- 137 500 B.M.W. R.51-3.
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 140 100 Sterling.
- 141 250 Terrot O.S.S.D.
- 142 50 Britax.
- 143 Vespa 55.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 145 250 B.M.W. R.25-3.
- 146 350 Motobécane ; Mobylette « Moby-matic ».
- 147 500 B.S.A. « Shooting-Star » ; 125 Automoto A.M.C.
- 148 350 Motobécane : essai routier, entretien.
- 149 BIMA Peugeot, 300 Gilera.
- 150 125 Terrot.
- 152 350 Maïco.
- 153 175 Magnat-Debon.



Londine

LE PREMIER CYCLOSCOOTER
CARROSSÉ EN MATIÈRE PLASTIQUE

- bloc moteur 2 vitesses à pédalier incorporé et chaîne unique.
- à suspension intégrale, à l'avant par anneaux Neiman à l'arrière par silent-blocs.
- réservoir 7 litres.
- livré avec avertisseur.



UNE PRODUCTION DES Ets LUCER, HAZEBROUCK (Nord)



Vous voulez une machine moderne, élégante, INCROYABLE,

PRINCIPAUX AGENTS

Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette
 Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel
 Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire
 Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud
 » A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)
 Metz : MANINI 120 Rue des Allemands
 Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac
 Montluçon : LABRANCHE 53, Rue de la République
 Moulins : DARSON 16, Place d'Allier
 Nancy : P. LEFÈVRE 3, Rue Léopol-Lallement
 Nantes : DUMERY 29, Route de St-Joseph
 Nice : DEGIOANNI 5, Rue Dante
 » BUFFA AUTO 5, Rue Verdi
 Orléans : BOURNAVEAUX 98, Rue de Bourgogne
 Oyonnax : BERLIOZ 15, Rue Anatole-France
 Pontarlier : JACQUIN 2, Rue Sainte Anne
 Perpignan : TIGNIÈRES 34^{bis} Av. Louis Torcatis
 Reims : PERARD 17, Bd Pasteur
 Rennes : DEBROISE 159, Rue de Paris
 Rodez : GUIZARD 25, Bd Laromiguière
 Roubaix : OOSTERLINCK 198, Rue de l'Ommelet
 Rouen : ABRAHAM 41, Avenue Gustave-Flaubert
 Saintes : BERTHELOT Place de la Prison
 Saint-Claude : MOTO-SPORTS 13, Rue Carnot
 Saint-Die : GEORGEL 21, Rue des Trois Villes
 Saint-Dizier : SARREY 9, Place Aristide Briand
 Saint-Gaudens : LASSALLE 34, Bd Charles de Gaulle
 Saint-Lo : DUBOIS Place Ste-Croix
 Saint-Quentin : THIEBAUT 87, Rue de Paris
 Strasbourg Shiltigheim : DILIGENT-HIRT 27, R. de Brumath
 Thionville : VOHNER 1, Rue de Verdun
 Toulon : AUDEMAR 13, Place d'Armes
 Toulouse : GINESTET Jeune 8, Place Dupuy
 Toulouse : GINESTET Aîné 8, Pl. Lafourcade St-Michel
 Tourcoing : GERARD 21, Rue de Dunkerque
 Tulle : ORLIAGUET, 2, Rue du Docteur Valette
 Valence : VALLA 29 Rue Faventines
 Vesoul : COURTOIS 41, Rue G. Genoux
 Vichy : DUMAS 65, Avenue de Gramont

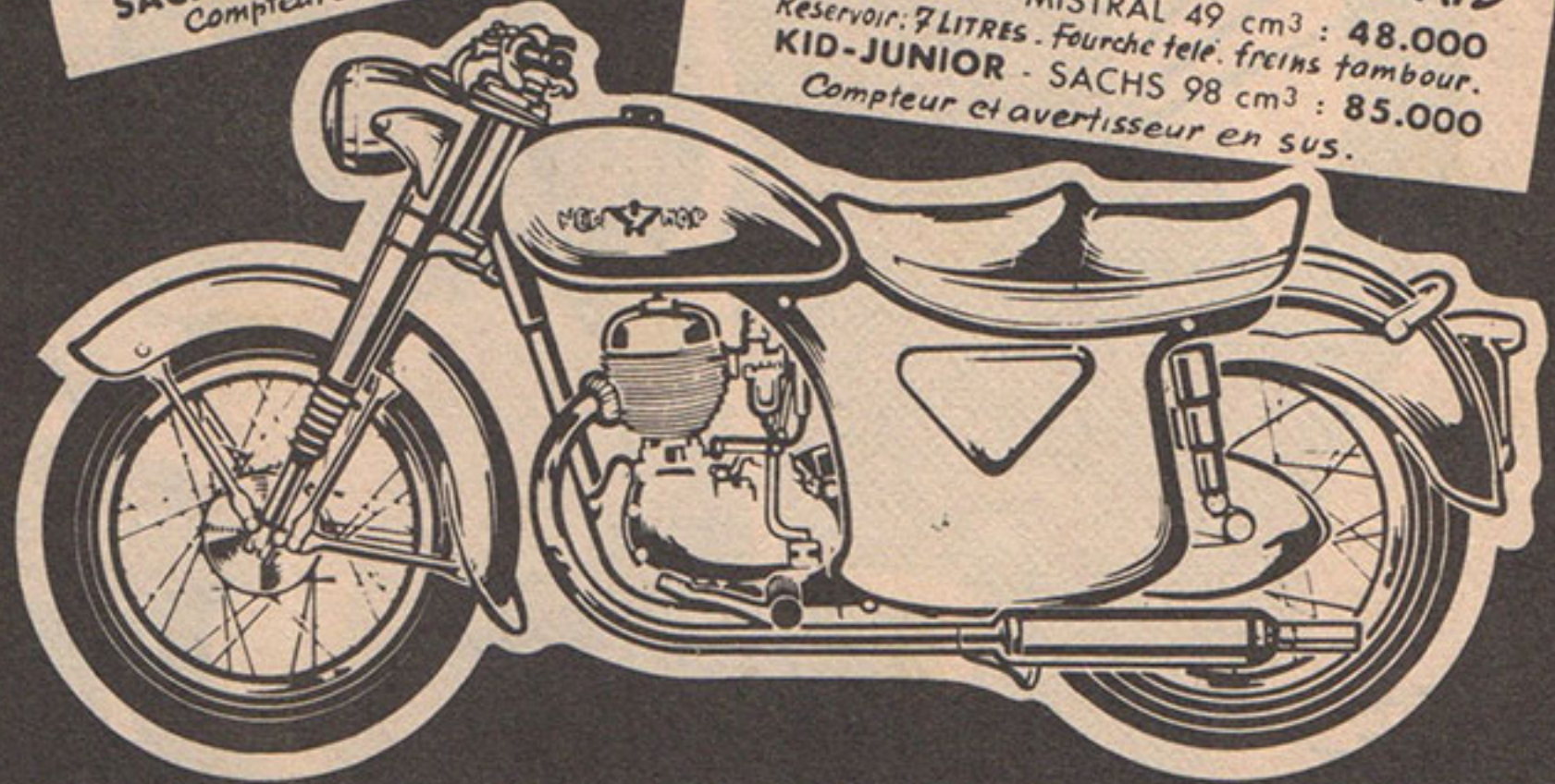
VOYEZ NEW-MAP: Toujours

entête

Ses prestigieuses "LEADER"
 YDRAL 125 cm³ : 134.500 - 175 cm³ : 149.500
 A.M.C. 125 cm³ : 139.500 - 175 cm³ : 149.500
 SACHS 175 cm³ : 169.500 (Selle monoplace)
 Compteurs et avertisseur en sus

Ses cyclomoteurs "KID"

BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ : 48.000
 Réservoir : 7 LITRES - Fourche télé. freins tambour.
 KID-JUNIOR - SACHS 98 cm³ : 85.000
 Compteur et avertisseur en sus.



NEW-MAP 124, Ave.
 Lacassagne
 LYON

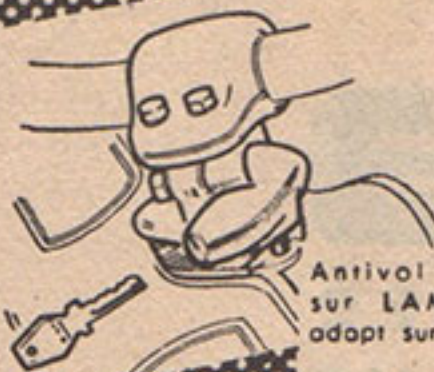
ANTIVOL DE DIRECTION
 ET
 SUSPENSION CAOUTCHOUC

Auto-progressive, auto amortie
 sans ressort ni amortisseur

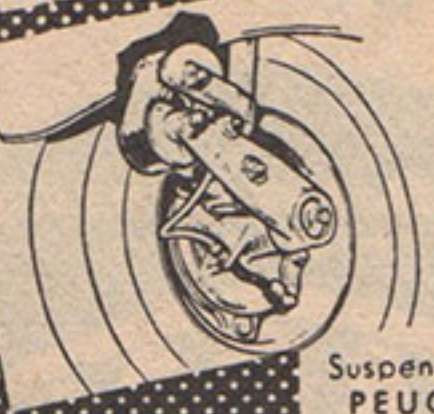
ANTIVOL VÉLO



ANTIVOL-VÉLO



Antivol NEIMAN
 sur LAMBRETTA
 adapt sur anc. mod.



Suspension Av.
 PEUGEOT

PRINCIPALES RÉFÉRENCES
 FRANÇAISES

VÉLOS

Aiglon
 Griffon
 Météore
 Peugeot

MOTOS

Aiglon
 Automoto
 Bima Peugeot
 Gnôme-et-Rhône
 Griffon
 Météore
 Peugeot
 Riva-Sport
 Terrot
 Trophée de France

SCOOTERS

Lambretta
 Magnat-Debon
 Motobécane
 Peugeot
 Terrot
 Bernardet
 Speed-Mors

LES FABRICATIONS

NEIMAN

51, Av. de Neuilly, NEUILLY s/SEINE - Tél. MAI. 64-88

LES SILENCIEUX DES VICTOIRES

(cylindrée 50 cm³)

sont aussi

ceux de la production commerciale

1^{er} PARIS-MONTE-CARLO

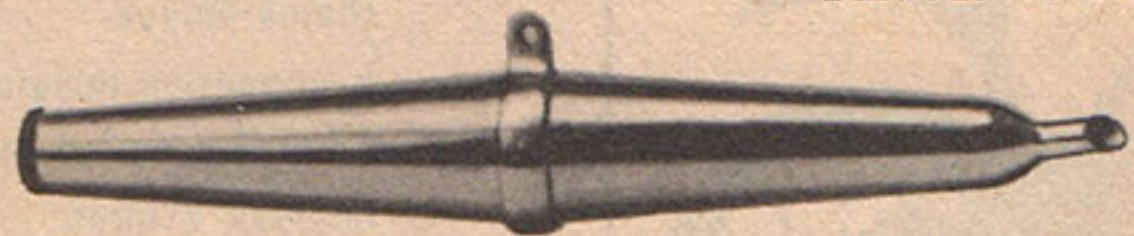
1^{er} PARIS-BREST-PARIS

(C.N.C.-MISTRAL)



Bté S.G.D.G.

1^{er} DU RALLYE DES MONTS D'AUVERGNE
 FAVOR-AL'TER



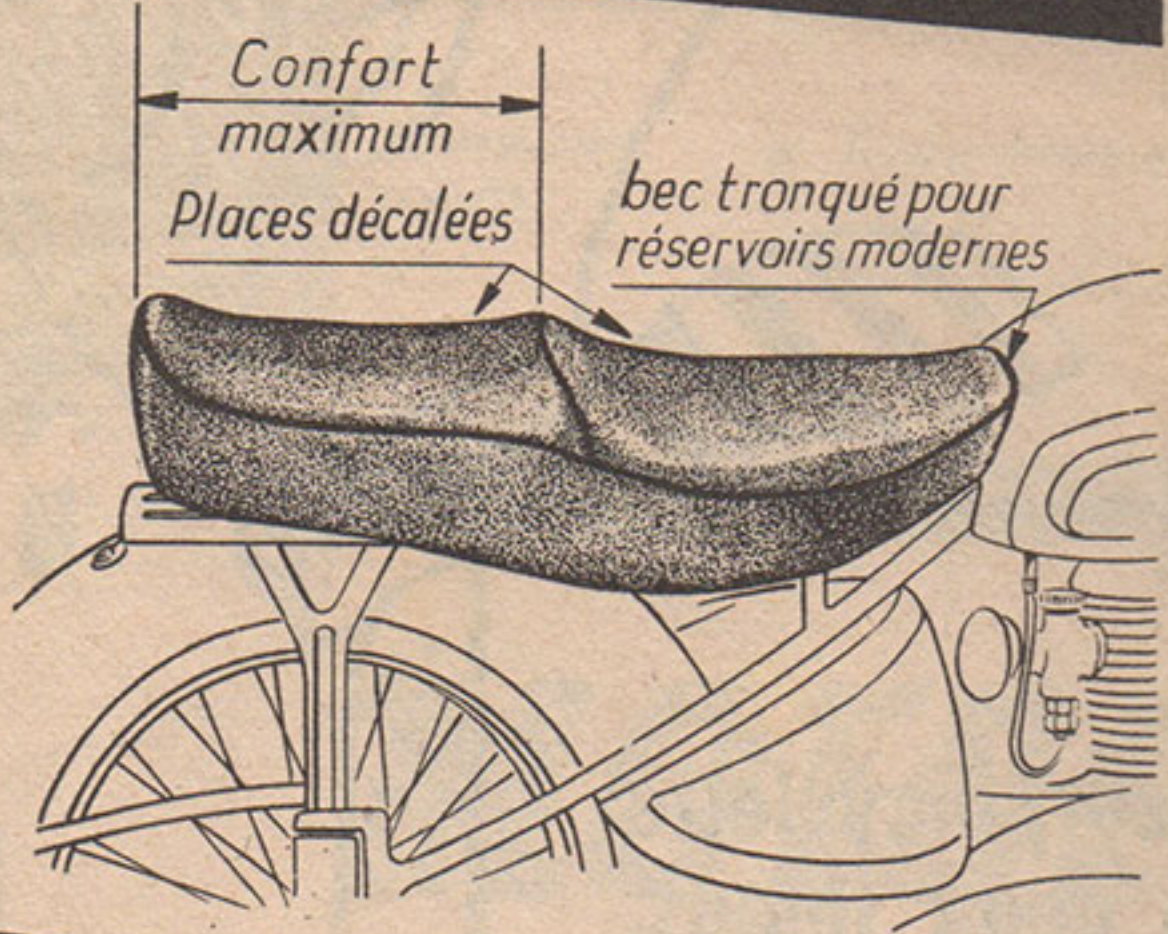
modèle déposé

Ces modèles sont conformes à ceux soumis à
 l'U.T.A.C.

Société GAMA, à CUSSET (Allier)

Dans la gamme de nos 10 modèles
le n° **7** décalé - **FIXATION DIRECTE**
sur porte-bagages d'origine

Expérience et Qualité



Service après vente
GARANTIE
Prix: 9980 Frcs

Société BIPLEX - AURORA
36, Rue de Bagnole - PARIS (20^e) ROQ. 69-30

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER

propre et
inaltérable



TOUS
MODÈLES
DE JANTES
ET GARDE-BOUE

Reinhard et Chapuiset

207, AVENUE PASTEUR - BAGNOLET (Seine)
Tél. AVRON 31-94

Avec la célèbre

MACOMBYNN 55

BREVETÉ S. G. D. G.
Le survêtement
du motocycliste
Tellement
plus pratique



2 nouvelles créations
toujours aussi pratiques

et toujours

FABRIQUÉ EN
CORDOUAL
SPORT



MONMANTO

vêtement mixte
"ville route"
avec vaste pli creux
derrière qui permet
sur machine d'enve-
lopper et protéger
les cuisses.



SURJAMB

complément de
MONMANTO
pour la protection
totale des jambes
toujours propre,
s'entretient aussi
facilement que la
botte caoutchouc.



Un vêtement
pour chaque usage
Moto ou Scooter - Ville ou sport
...créé par un motard
pour des motards

Tous renseignements et liste des
dépositaires chez le seul fabricant :

MACOMBYNN

2, RUE DE LA PLUMETTE, AMIENS - TÉL. 41-72
EN VENTE CHEZ LES PRINCIPAUX MOTORISTES DE VOTRE RÉGIO

CHANTELUNE-FOZ

scooter

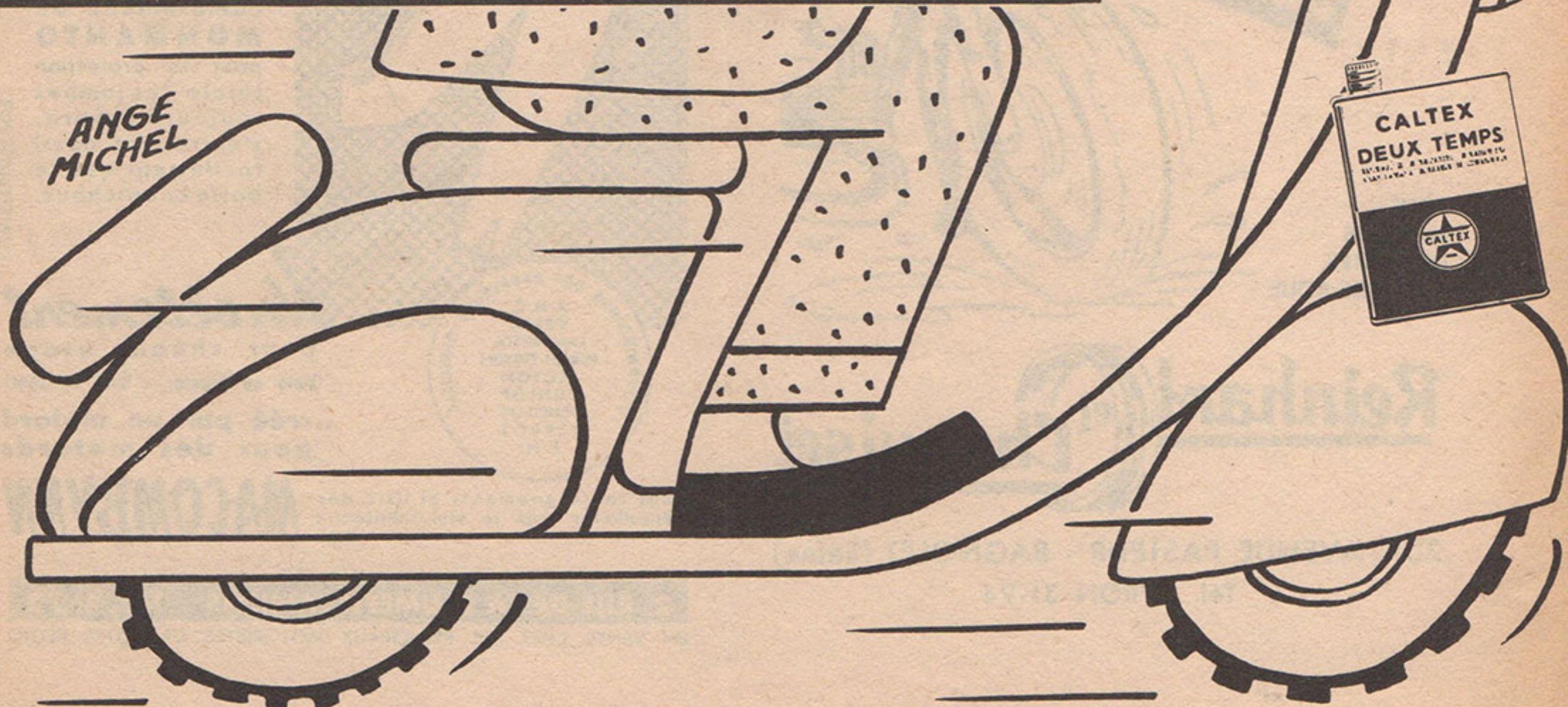
...aussi bien que vélomoteur, bicyclette
à moteur, moto et voiture à deux temps.

avec l'huile **CALTEX**
DEUX TEMPS
ça tourne rond!

- ★ Pas besoin de secouer la "machine", la dilution de l'huile dans l'essence est instantanée.
- ★ Pas de bougie encrassée et le moteur reste toujours propre.
- ★ Décalaminages très espacés.
- ★ Vie du moteur prolongée.



ANGE
MICHEL





A U S O M M A I R E :

ÉQUIPEMENTS
D'HIVER.

- | | | | |
|-----------------------------------|----|---|----|
| ★ Échos..... | 8 | ★ Prix après le Salon... | 30 |
| ★ Salon de Londres... | 11 | ★ Grasse, haut lieu de
de la côte..... | 36 |
| ★ Équipements d'hiver | 18 | ★ Vu pour vous..... | 39 |
| ★ Le 150 cm ³ Gilera.. | 28 | ★ Programme Gnome et
Rhône..... | 40 |

9^e ANNÉE

N° 160

1^{er} DÉCEMBRE 1955

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS * 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05-50 * DIRECTEUR : MAX ENDERS

**Autos
contre
Motos**

La Prévention routière qui tient régulièrement la presse au courant de ses travaux, de ses initiatives, de ses suggestions et de ses interventions, voit vraiment le problème de la circulation sous son angle exact et complet. C'est dire qu'elle accorde la même attention à tous les véhicules qui roulent en ville et sur routes. Bien loin de considérer comme négligeables ou même indésirables les deux-roues, fussent-ils de populaires vélos, elle examine avec scrupule et impartialité leur situation et celle de leur pilote qui, non protégé par une carrosserie, risque corporellement plus que les automobilistes.

Mais, au lieu de traiter les cyclistes et motars comme des parasites néfastes, c'est aux automobilistes qu'elle fait la leçon : « Ces gens-là, leur dit-elle, ont le droit de circuler comme vous, mais n'oubliez pas qu'ils sont plus vulnérables et que ce n'est pas une raison, parce qu'ils tiennent peu de place, pour les serrer sur des bas côtés souvent pierreux ou ensablés et de compromettre ainsi leur équilibre et leur sécurité. »

Tout cela, pour nous, c'est d'un bon sens évident dont nous nous faisons volontiers l'écho, mais sans profit puisque les organes et revues spécialisés ne peuvent prétendre atteindre la totalité des conducteurs d'autos.

Cette éducation, pour être générale, c'est aux quotidiens qu'il appartiendrait de la faire.

Mais, en raison du peu de considération qu'ils ont pour la moto, on n'ose espérer que, d'eux-mêmes et sans contrainte, ils donnent, à ces utiles et même nécessaires conseils, toute la diffusion souhaitable.

Max Enders

Motocycles

Schod

M. René Guiller n'est plus.

M. René Guiller est décédé le 25 octobre à l'âge de cinquante-quatre ans.

Chevalier de la Légion d'Honneur, croix de guerre 1914-1918, membre de la Chambre de commerce de la Vendée, il avait été, sans aucun doute, depuis la Libération, un des animateurs du motocyclisme français, tant par les solutions neuves qu'il avait apportées à la construction que par une active et constante participation de sa marque à de multiples compétitions sportives.

Nos bien vives condoléances à sa famille et à ses collaborateurs.

Marchal et ses 200 victoires.

Avec ses divers équipements électriques : bougies, condensateurs, projecteurs, etc., Marchal est à même de certifier qu'il a remporté, pour sa part, deux cents victoires et qu'il a équipé tous les champions de France. C'est, dans le genre, un palmarès sans doute unique et l'on a plaisir à constater qu'une maison ayant d'énormes débouchés dans l'automobile, n'en dédaigne pas pour autant la moto, mais participe activement et sportivement à ses progrès.

Salon de la moto !

Cette année on a compté sur les doigts d'une main, à la Porte de Versailles, les stands n'exposant que des vélos ; sur les autres, les engins motorisés éclipsaient ceux à pédales qui étaient quelque peu relégués au second plan.

Le Salon prochain sera-t-il celui de la moto et du cycle ou restera-t-il celui du cycle et de la moto ?

Un Salon tous les deux ans !

On doit reconnaître qu'on ne s'est pas écrasé cette année dans le hall de la moto ; on doit constater ainsi que si apparaissent quelques solutions nouvelles, en général, à part ces exceptions, l'exposition 1955 était assez semblable à la précédente. Les évolutions rapides, comme celles des années précédentes sont presque toujours suivies d'une période de calme ; on ne peut innover sans cesse et, parfois, sans raison. En face de ces constatations nombre d'exposants se sont demandé s'il ne serait pas préférable, pour le constructeur comme pour l'usager, de ne pas s'en tenir à un Salon tous les deux ans.

Une voiturette Peugeot 3 ch.

Certaines publications ont dernièrement avancé que Peugeot avait en préparation une voiturette populaire d'une puissance de 3 ch, le moteur étant un deux-cylindres opposés.

D'aucuns se demandent à ce sujet, comment les usines de Sochaux pourront entreprendre en grande série cette nouvelle fabrication, alors que les 203 et 403 absorbent tous les moyens de cette grande maison, en raison d'un succès tel que les délais de livraison sont encore très longs.

Cette voiturette, ne serait-elle pas celle envisagée par la nouvelle Société que Peugeot et Terrot ont fondée, justement pour le lancement d'une voiturette populaire, le plus possible à la portée des motocyclistes et scooteristes ?

Lumière jaune et lampes Norma.

Il a été remarqué, tant sur le stand auto que sur le stand cycle et moto de la Lampe Norma, une gamme complète des lampes destinées à équiper les motos, scooters, vélomoteurs, cyclomoteurs et cycles.

La qualité reconnue de ces lampes est due aux soins apportés à leur fabrication et aux contrôles sévères dont elles sont l'objet avant d'être vendues à la clientèle.

Norma est d'ailleurs fournisseur de la plupart des constructeurs de motocycles, scooters, vélomoteurs, cyclomoteurs et cycles, et de la majorité des constructeurs français d'automobiles et de projecteurs pour automobiles.

La lumière jaune, création Norma, a du reste été rendue obligatoire par décret, applicable au 1^{er} juillet 1956, sur les cycles et cyclomoteurs, en spécifiant, par l'arrêté du 13 septembre, que cette lumière doit être obtenue par une ampoule sélective jaune conforme aux normes du B.N.A.

Transport des enfants sur motocycles.

A la suite de l'intervention de M. Grousseau, conseiller municipal, au sujet du transport d'enfants sur des véhicules à deux roues, voici la position du ministère responsable :

Les conditions de transport de plusieurs personnes sur les cycles avec ou sans moteur auxiliaire et les motocycles avec ou sans side-car ou remorque arrière sont réglementées par un arrêté en date du 15 juin 1936, rappelé dans l'ordonnance générale de police du 18 février 1948. Cette réglementation « interdit le transport de personnes ou d'enfants s'il n'existe pas un siège pour passager ; en outre, tout enfant en bas âge doit être placé et assujéti dans une corbeille solidement fixée au véhicule ». Les services de police ne manquent pas de réprimer les infractions commises : pour l'année 1954 ils ont dressé 231 procès-verbaux à Paris

et 696 en banlieue ; pour les six premiers mois de l'année en cours ces chiffres sont respectivement de 146 et 308. Pour répondre au désir exprimé par M. Grousseau l'attention de M. le Ministre de l'Intérieur a été attirée sur cette question.

Alors, parents, respectez bien ces observations, d'ailleurs fort sages, convenez-en.

Pédale suspendue.

Un original cyclomoteur présenté par Deryn était équipé de pédales suspendues Iso. Ces pédales articulées sur la manivelle ont l'aspect d'un large étrier arabe ; elles donnent incontestablement un meilleur repos aux pieds, mais surtout leur articulation a pour but d'éviter le point-mort et de faciliter démarrage et pédalage.

Le fabricant nous a expliqué sa théorie que nous développerons plus amplement dans un prochain *Motocycles*.

L'Amicale motocycliste Hyéroise nous communique.

Dimanche 23 octobre, deux membres de l'Amicale Motocycliste Hyéroise, revenant de Saint-Tropez à Hyeres sont tombés en panne entre La Londe-les-Maures et Hyères, vers 18 h 15.

Il faisait nuit et la pluie tombait.

Deux scooteristes, montés sur la même machine, ont stoppé et se sont offerts pour prêter leur concours aux deux membres de l'Amicale Hyéroise.

Ils ont rebroussé chemin, retournant au village de La Londe-les-Maures, accomplissant ainsi un parcours de plusieurs kilomètres également sous la pluie battante.

Leur geste de camaraderie a permis à nos deux Hyérois de rentrer assez rapidement à Hyères.

Nous n'avons pu savoir l'identité des deux scooteristes, mais nous savons que leur véhicule est immatriculé à Paris (n° 75).

Il serait très intéressant de publier ces lignes afin que ces scooteristes, qui doivent certainement lire votre revue, puissent y trouver l'expression de tous les plus sincères remerciements de tous les membres de l'Amicale Motocycliste Hyéroise.

Enfin des carters (qui en sont), pour la chaîne secondaire.

Nous avons pleuré, d'année en année, à chaque Salon, sur le pauvre sort de nos chaînes secondaires. Nous n'avons pas l'outrecuidance de croire que nos grands et petits constructeurs nous ont écouté, mais nous constatons avec grand plaisir que le carter de la 250 Terrot a fait école sur sa grande sœur la 500, que Motobécane

M M O C C L E S

Echos

qui en équipait sa twin 350, l'applique aux cylindrées inférieures et que le carter étanche apparaît sur un modèle Peugeot. Jonghi en a toujours équipé son « Polo ». Les Ariel du Salon, qui étaient des modèles 1955, en étaient par conséquent dépourvues alors que les modèles 1956 peuvent en être équipés moyennant supplément, de même pour les B.S.A. qui étaient les modèles 1956, à carter étanche. Le fait que deux constructeurs anglais y viennent autorise à penser que les autres Britanniques ne pourront faire autrement que de suivre, l'an prochain, et il en sera vraisemblablement de même « cheu nous ». En tout cas, espérons que les ramasse... boue que sont certains faux carters étanches que nous avons revus encore cette année passeront de vie à trépas, pour le plus grand bien des chaînes... et des motars qui s'y sont laissés prendre.

Les futurs « Sunbeam M. C. C. Run ».

On se souvient qu'en mai dernier eut lieu un rallye de vieilles motos organisé par le Sunbeam M.C.C. britannique, avec pour objectif Paris. Le président de la section « ancêtres » de ce club nous informe que l'an prochain la sortie aura lieu sur Bruxelles; en 1957, sur Amsterdam et que, malheureusement, nous

devrons attendre 1958 pour revoir à nouveau cette sortie sympathique sur Paris. L'opération « Rodage » étant terminée, cette promenade devrait obtenir un succès populaire encore plus grand, grâce à une meilleure connaissance des aptitudes de ces ancêtres dans le trafic parisien!

Un bon tuyau.

Ce Salon a révélé une certaine désaffection des constructeurs à l'égard des tuyauteries souples d'essence en vinyl transparent. Les prix alléchants de ce récent produit ont été, à l'usage, compensés par de nombreux déboires; la transparence ne fut que très éphémère, l'élasticité très provisoire et l'étanchéité très illusoire.

On ne s'étonnera donc pas que, parmi bien d'autres, nos deux plus importantes marques de scooters aient adopté, depuis, des tuyauteries en caoutchouc synthétique, perbunan, néoprène ou autre qui sont insensibles à l'action des hydrocarbures et conservent indéfiniment leur souplesse et leur élasticité, malgré les écarts de température.

M. Georges Barthez tient le coup, ... et sa machine aussi.

La presse locale a fait état de la performance réalisée par M. Georges Bar-

thez, de Pont-Saint-Esprit (Gard), à bord de son vélomoteur 98 cm³ à moteur Villiers.

M. Barthez, âgé de cinquante et un ans, a voulu prouver que l'on peut, à tout âge, faire du tourisme à bon marché avec une machine n'excédant pas 100 cm³.

Restant en selle dix heures consécutives, le ravitaillement étant assuré en marche, M. Barthez a bouclé un circuit de 566 km, partant de Pont-Saint-Esprit et passant par Bourg-Saint-Andéol, Pierrelatte, La Croisière, etc.

Bravo, M. Barthez, pour votre endurance celle de votre machine et la brillante démonstration que vous avez faite!

L'Ondine vogue bien.

La sortie en série de l'Ondine, dont le châssis-carrosserie en plastique, marque une étape dans l'évolution du motorcycle, est prévue pour fin décembre, la production étant déjà absorbée jusqu'en avril 1956.

L'outillage, nécessaire pour la fabrication des trente-quatre pièces découpées ou embouties, représente, à lui seul, 5 t d'acier spécial.

Les Etablissements Lucer sont, par ailleurs, en pourparlers pour la fabrication sous licence de leur Ondine, avec la Belgique et la Suisse.

Premiers résultats du Concours Motocycles

Les délais de dépouillement de notre concours se sont trouvés augmentés du fait du nombre des ex aequo, auxquels il a fallu poser des questions subsidiaires conformément à ce que prévoyait notre règlement en pareil cas. Un second dépouillement, toujours sous contrôle d'huissier, a donc été nécessaire, afin d'établir le classement final.

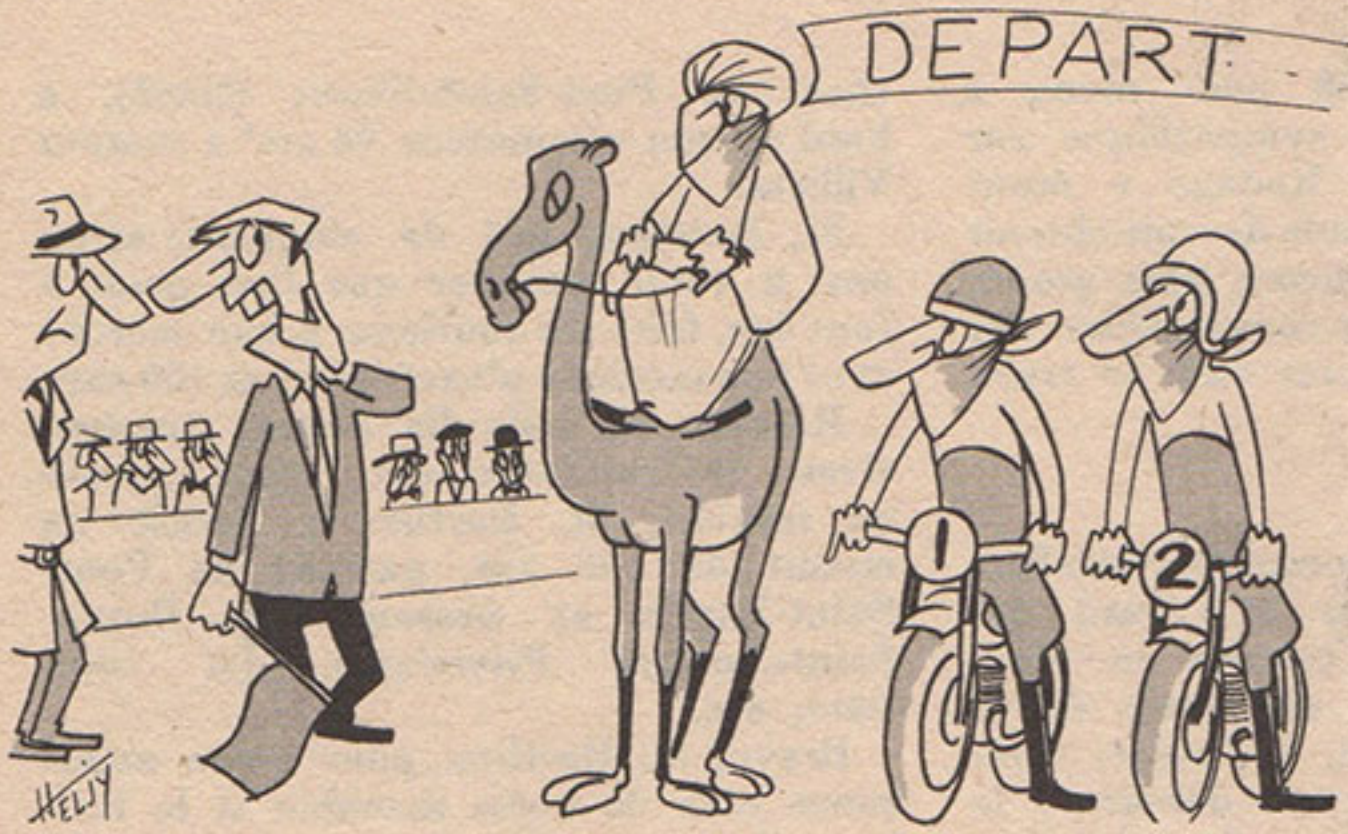
Nous donnons aujourd'hui les noms des cinq premiers, auxquels nous présentons nos plus vives félicitations pour leur perspicacité.

Dans notre prochain numéro, nous publierons la réponse-type ainsi que la liste des ex aequo qui durent se départager en répondant aux questions subsidiaires.

Voici donc les cinq premiers :

- | | |
|---|---|
| 1. GOULESQUE René, instituteur, 96, avenue Dembourg, Albi (Tarn) | 200.000 fr. en espèces. |
| 2. ROFFIDAL Michel, 2, rue R.-Bizet, Haybes-sur-Meuse (Ardennes) | Une moto Gnome et Rhône 175 cm³ d'une valeur de 178.117 fr. |
| 3. MEYER Jacques, 6, place Charost, Versailles (Seine-et-Oise) | Un scooter Motobécane d'une valeur de 103.000 fr. |
| 4. RISPAL Ivan, La Scala, avenue Joffre, El Biar (Algérie) | Un vélomoteur Paloma d'une valeur de 36.000 fr. |
| 5. GUYON Jean-Maurice, 57, rue Pointelin, Dôle (Jura) | Un cyclomoteur Mobylette d'une valeur de 33.000 fr. |

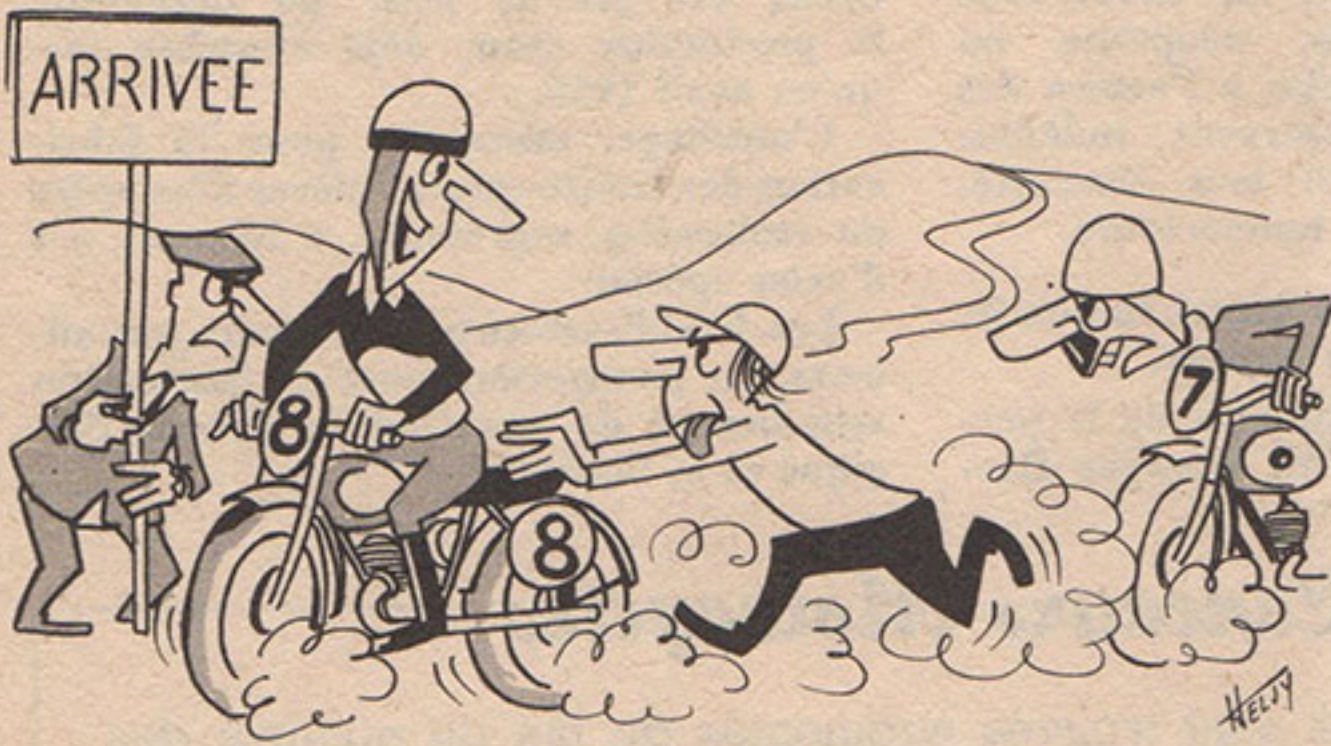
MOTO-CROSS HUMOUR



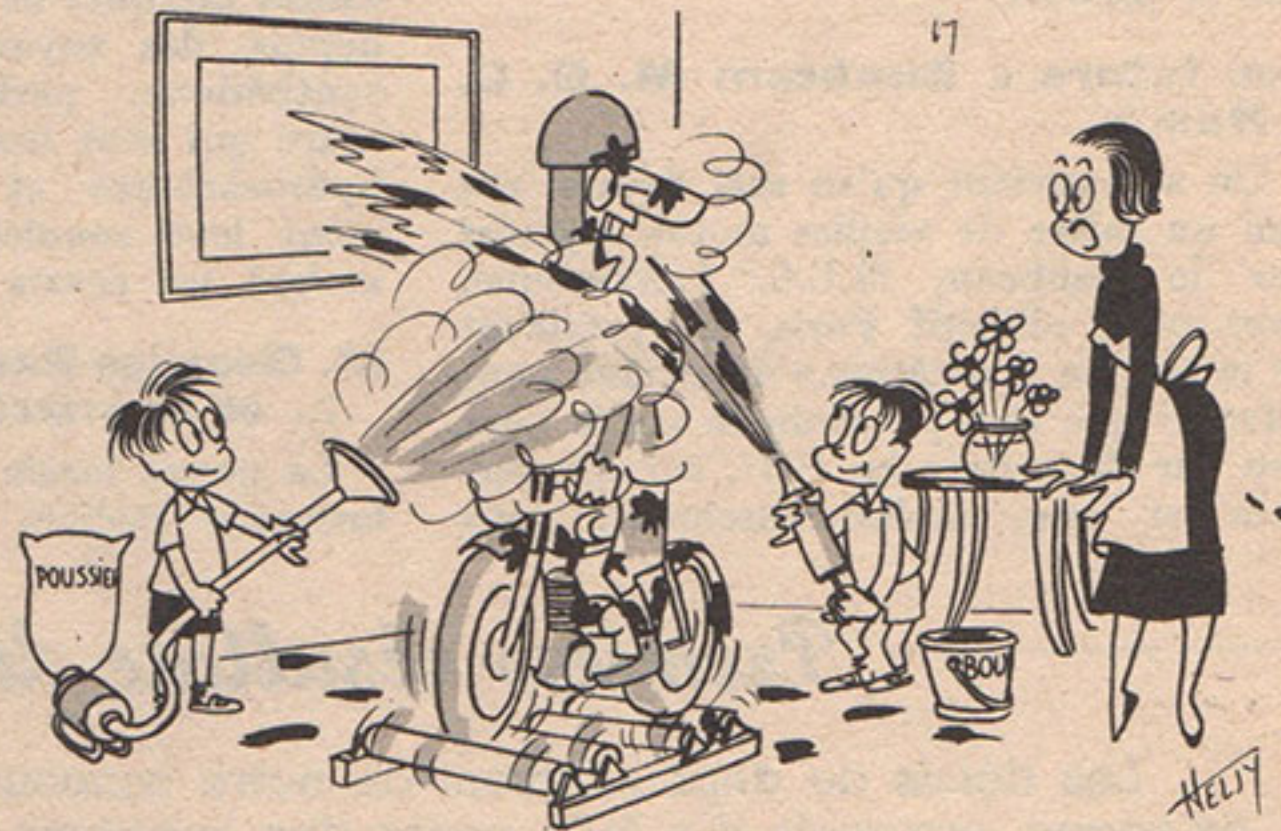
Il paraît qu'il n'a pas son pareil pour courir sur un terrain poussiéreux!



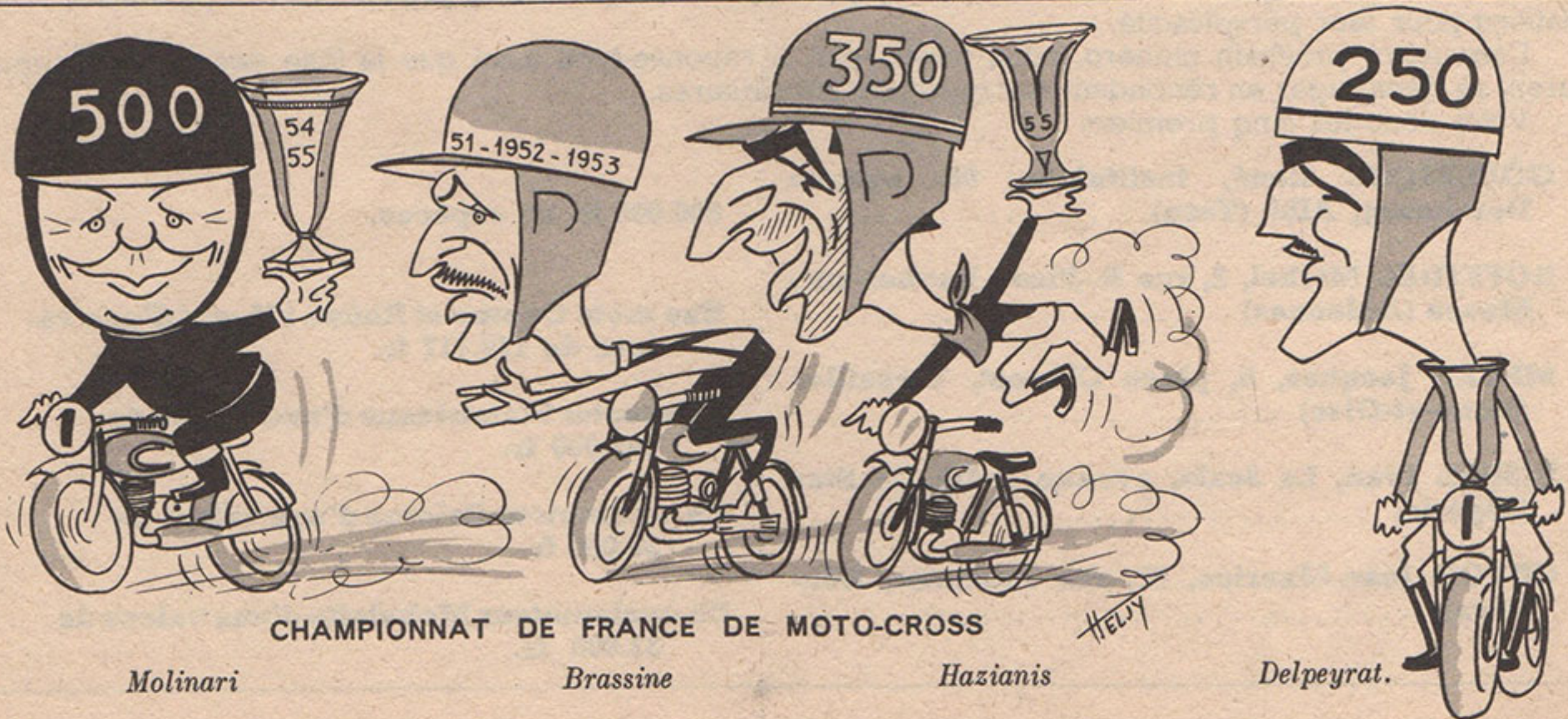
Est-ce que vous avez pied?



Que voulez-vous ce n'est pas de ma faute si je n'ai pas pu démarrer.



Je tiens à retrouver les conditions du terrain pour l'entraînement!



CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-CROSS

Molinari

Brassine

Hazianis

Delpeyrat.

Dessins Motorcycle.

programme TRIUMPH :

DEUX MONOCYLINDRES DE FAIBLE CYLINDRÉE ET SEPT BICYLINDRES

Le nouveau cheval de bataille chez Triumph semble, cette année, être la 200 cm³ Tiger Cub (monocylindre à culbuteurs). Cette machine était mise en vente, depuis quelque temps déjà, au Danemark pour « tâter » la clientèle continentale et juger de ses possibilités en face des productions concurrentes. L'accueil favorable de la clientèle danoise va lui valoir d'être construite en grande série.

C'est une petite moto très nette d'aspect, avec des roues de 16, des pneus de 3,25 de section et un nouveau réservoir qui, bien que contenant près de 15 l, s'harmonise avec les lignes de la machine ; en bref, une moto qui plaît au premier coup d'œil.

La bobine d'allumage et le redresseur

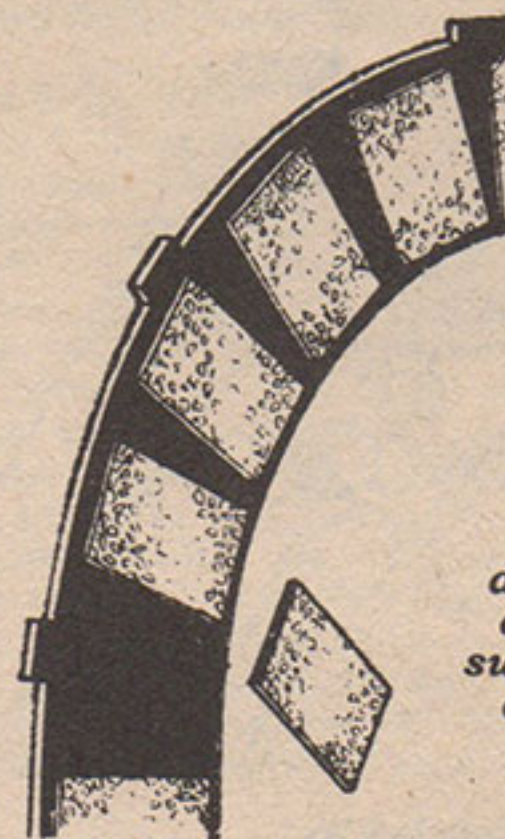
métallique sont dissimulés sous le siège biplace et enfermés dans un couvercle en plastique rapidement détachable pour les visites d'entretien.

Les modifications apportées au moteur comprennent des volants plus lourds et un embiellage renforcé. Le débit de la pompe à huile a été augmenté. Tout le harnais de fils électriques est maintenant enclos dans un seul tube de plastique.



La 150 cm³ Terrier (monocylindre à culbuteurs) est pratiquement inchangée, mais, sur ce modèle également, le débit de la pompe à huile a été augmenté. De même que pour tous les modèles

1956, un nouveau type de disque d'embrayage est monté. Sur les deux faces des disques de friction, des rectangles d'un nouveau produit, appelé Néolangite, sont collés. Ces disques remplacent les disques percés munis de bouchons de liège. Le nouveau produit est un mélange de liège et de Néoprène et il est, paraît-il, presque indestructible, et se libère plus rapidement que le liège. De plus, le coefficient de friction du Néolangite et du liège étant presque identique lorsqu'ils baignent dans l'huile il est inutile d'augmenter le tarage des ressorts d'embrayage.



Disposition des rectangles de Néolangite sur les disques d'embrayage.



Parmi les sept bicylindres, il y a quatre modèles de 498 cm³ et trois de 649 cm³. Dans le premier groupe figurent la Speed Twin, le Tiger 100 de haute performance et deux Trophy TR 5, une prévue pour le moto-cross et l'autre pour le trial. Dans le second groupe, nous avons le Thunderbird et son dérivé très rapide, la Tiger 110 et, finalement, la nouvelle Trophy TR 6 qui est surtout prévue pour le marché américain. L'alésage et la course des deux moteurs sont respectivement 63 x 80 et 71 x 82.

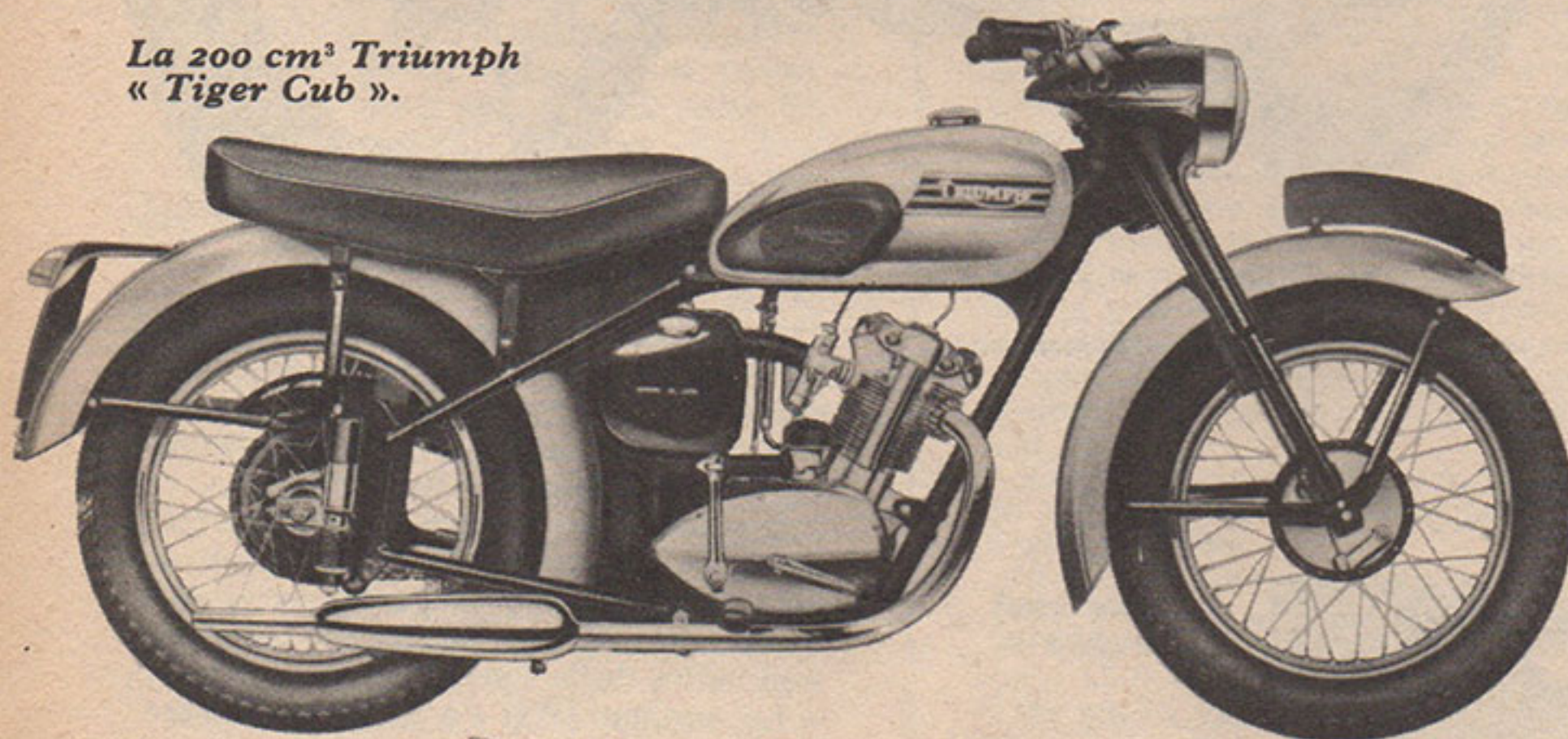
Les Speed Twin et les Thunderbird ont des cylindres et culasses en fonte, des générateurs A.C. et allumage par bobine.

Les Tiger 100 et les modèles TR 5 ont des blocs-cylindres et des culasses en alliage léger, cependant que les Tiger 110 et les TR 6 utilisent des blocs-cylindres fonte et une nouvelle culasse en alliage léger.

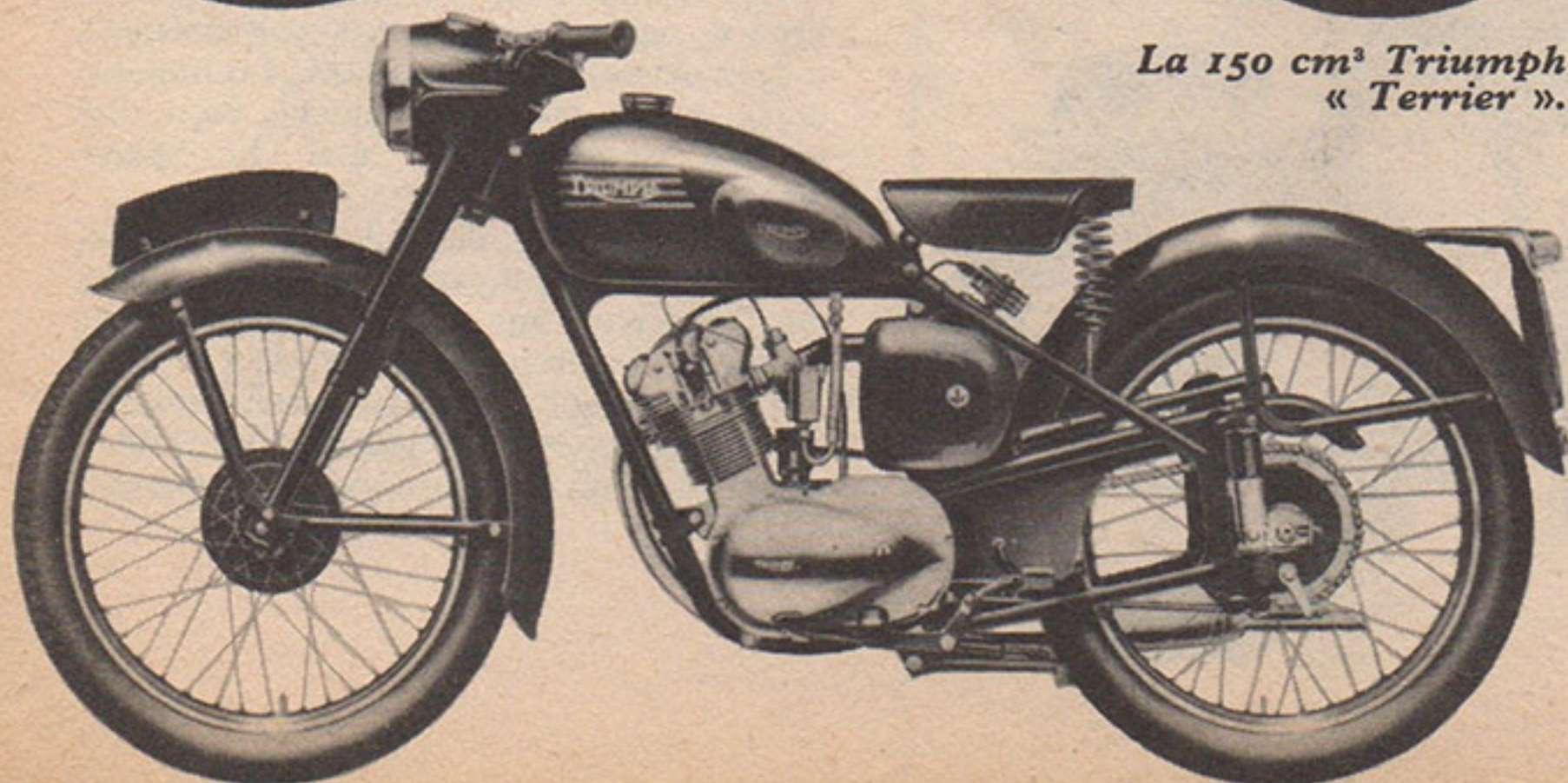
Les machines bicylindres ont reçu de nombreuses améliorations en plus des nouvelles garnitures en Néolangite.

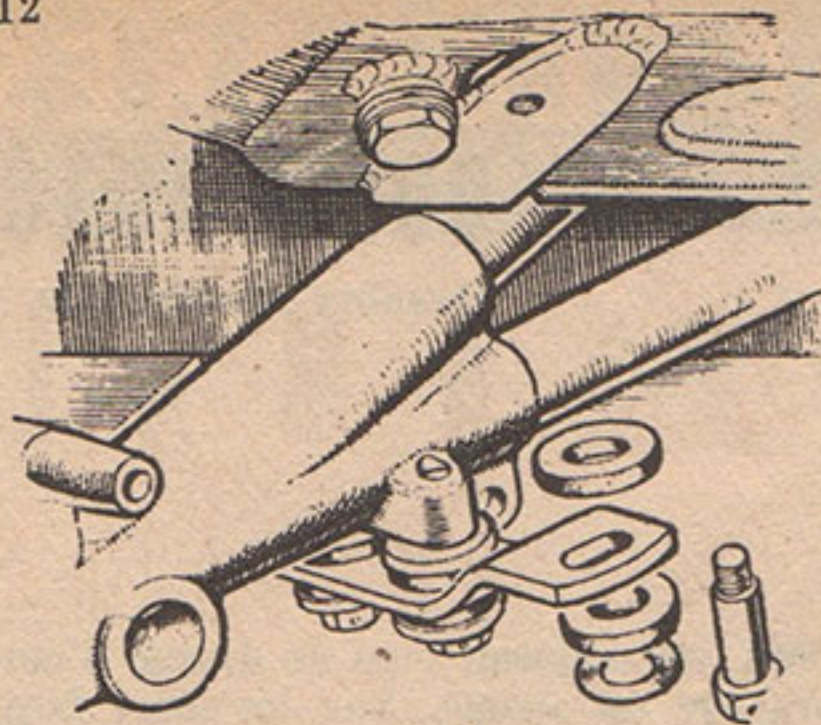
Un flash stylisé en métal chromé couvre maintenant la soudure supérieure

La 200 cm³ Triumph « Tiger Cub ».



La 150 cm³ Triumph « Terrier ».

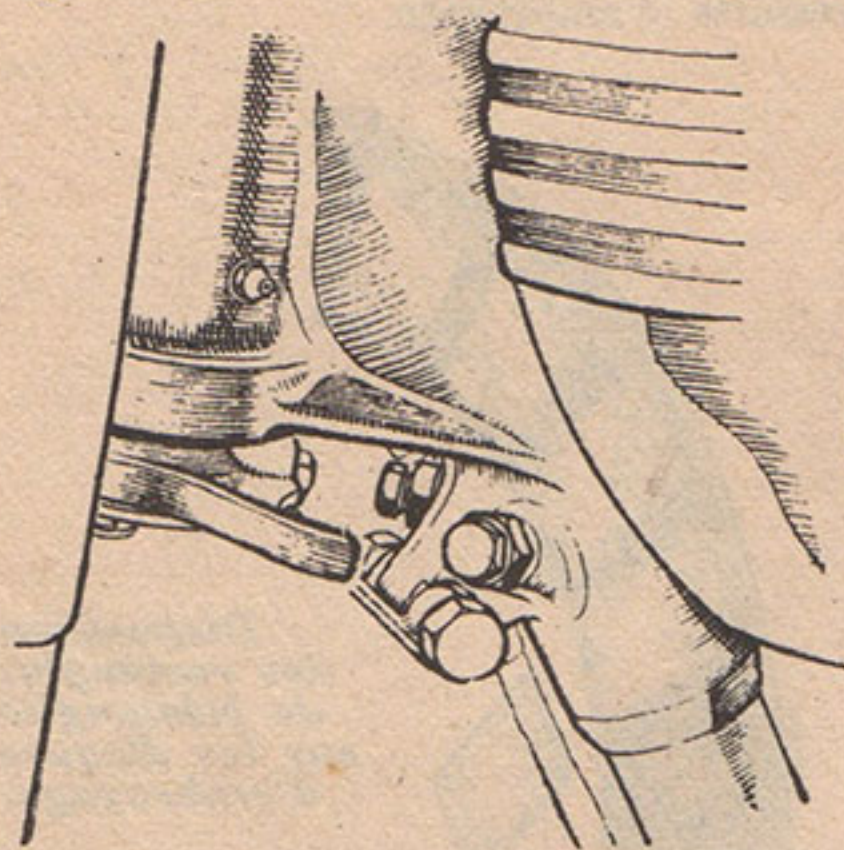




**Montage sur caoutchouc
du réservoir sur les Twin.**

du réservoir d'essence et la fixation arrière de ce réservoir a été modifiée de façon radicale, pour permettre un montage souple réalisé par des rondelles de caoutchouc, afin d'amortir les vibrations qui risqueraient d'occasionner des fuites à la partie inférieure.

La lampe veilleuse est maintenant logée à l'intérieur du réflecteur du phare.



**Butées
de direction réglables.**

La position qu'occupait cette lampe sous le phare est cachée par une petite grille chromée qui dissimule l'avertisseur électrique.

Une nouvelle pipe d'admission et un filtre à air sont maintenant standardisée sur les Twin et l'embellage est monté sur des coquilles antifricition extraminces.

Au point de vue cadre, le fait à signaler est l'adoption d'un nouveau tube de

direction qui est plus épais que le précédent et qui utilise le même genre de roulements en haut et en bas. De plus, les butées de direction sont réglables.

Pour éviter le talonnage de la fourche télescopique sur un coup de freinage énergique, de nouvelles butées de choc ont été fixées.

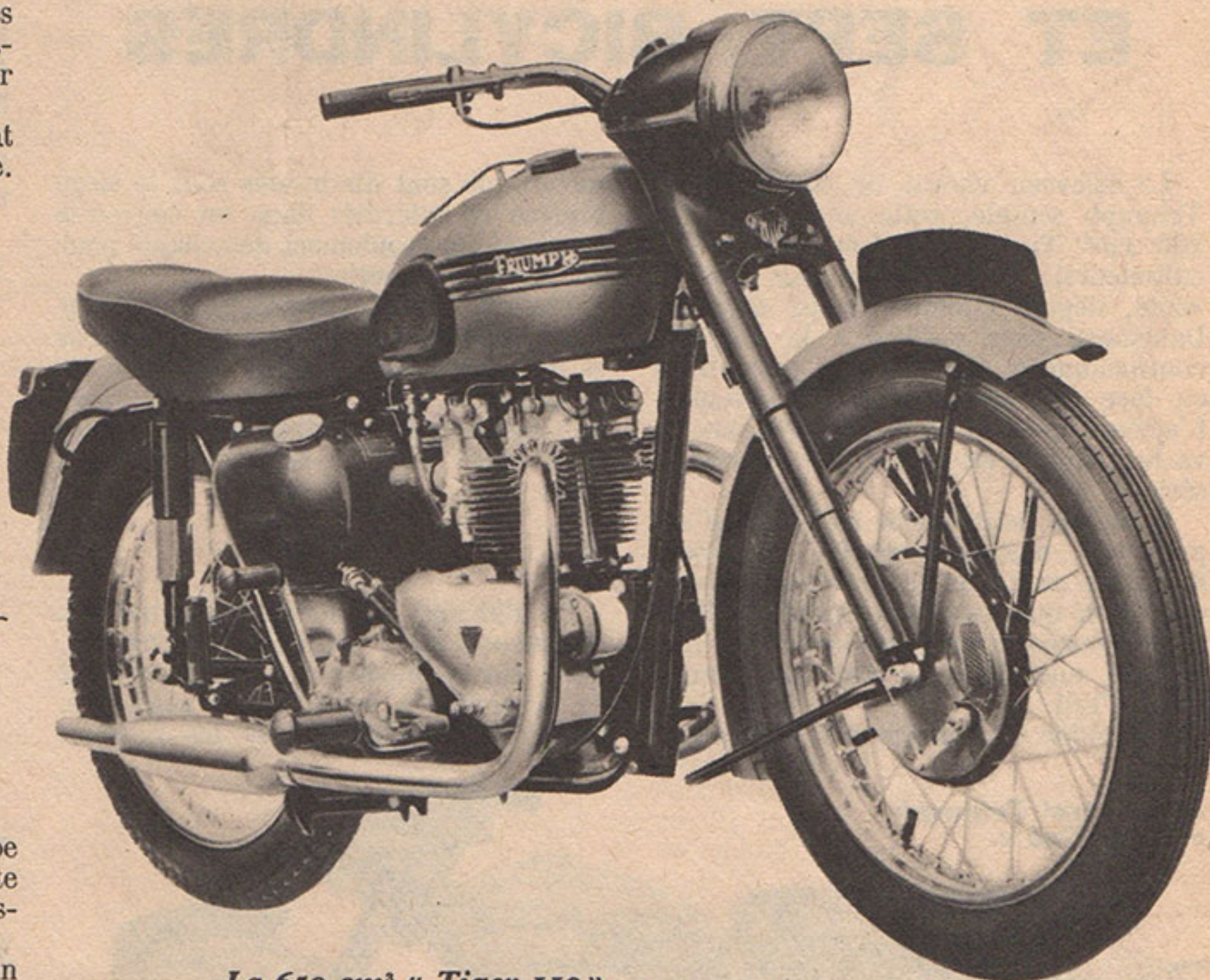
La 500 Speed Twin a vu le dessin de l'embase des cylindres modifié de façon à utiliser le même carter que les 650 Thunderbird. La Speed Twin est certainement une des machines les plus utilisées par la police dans le monde entier, aussi ne faut-il pas s'étonner de voir dans la gamme Triumph une moto spécialement prévue pour la police et équipée d'un

nouveau type de radio émetteur-récepteur.

La 500 de haute performance Tiger 100 reçoit évidemment les améliorations déjà mentionnées et, de plus, les jantes et les rayons sont chromés brillant. Ceci s'applique également à la 650 Tiger 110 et aux 500 et 650 modèles Trophy. L'émail de tous les modèles Tiger et Trophy est, comme auparavant, bleu métallisé.

La 500 Trophy a maintenant un angle de braquage plus court et un nouveau réservoir étroit. Le phare, ainsi que sur la nouvelle 650 Trophy, est rapidement démontable et il est entièrement chromé.

La 500 Trophy qui est très populaire



**La 650 cm³ « Tiger 110 »,
machine
de haute performance.**

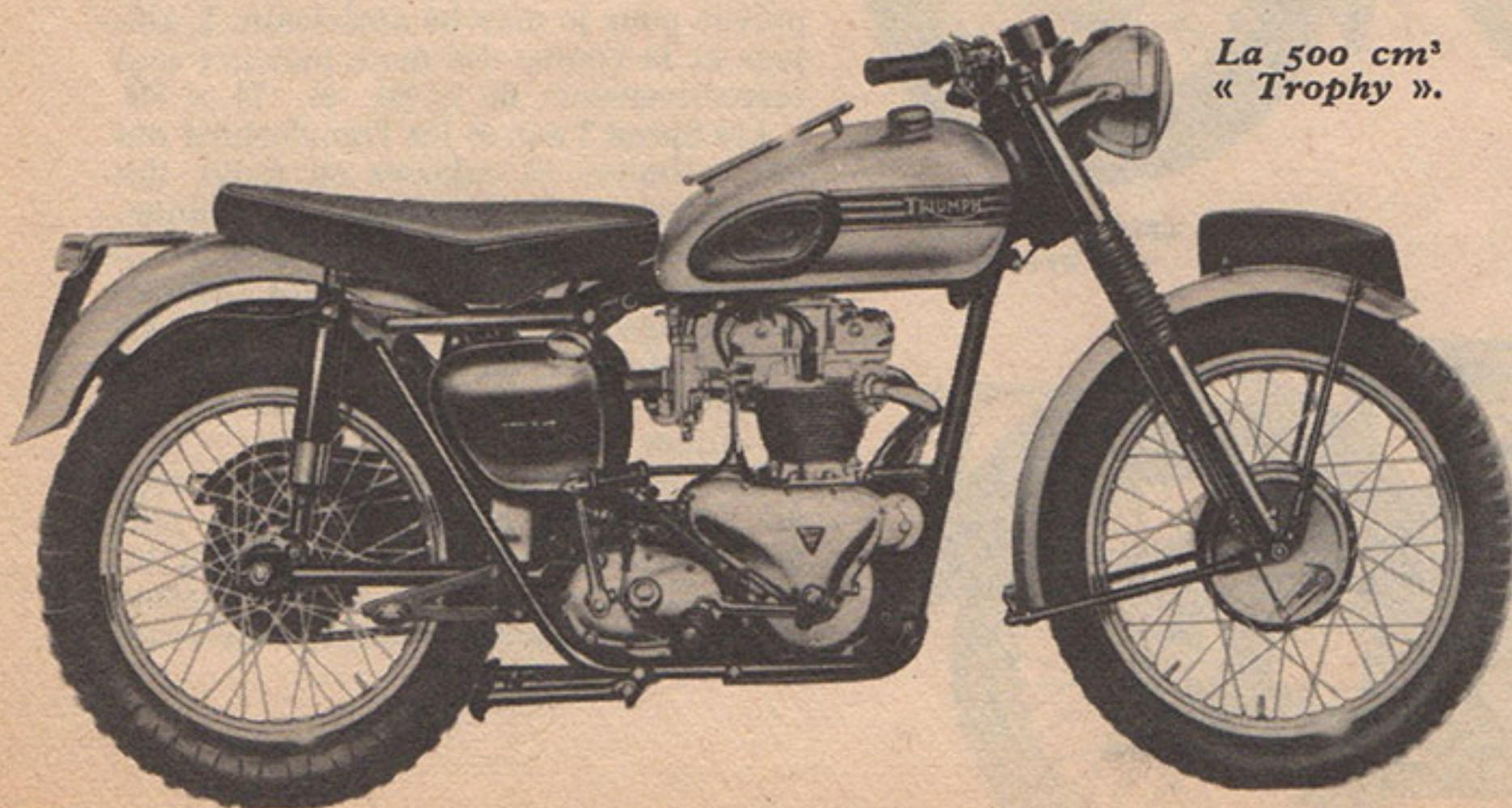
dans les compétitions genre moto-cross sera équipée avec des leviers de débrayage et des freins se terminant par des boules, ceci en accord avec le règlement moto-cross en vigueur en Angleterre.

Il existe une version trial de cette machine. Son taux de compression est plus bas (6 à 1), la boîte de vitesses a des rapports plus espacés et les comes sont celles de la Speed Twin.

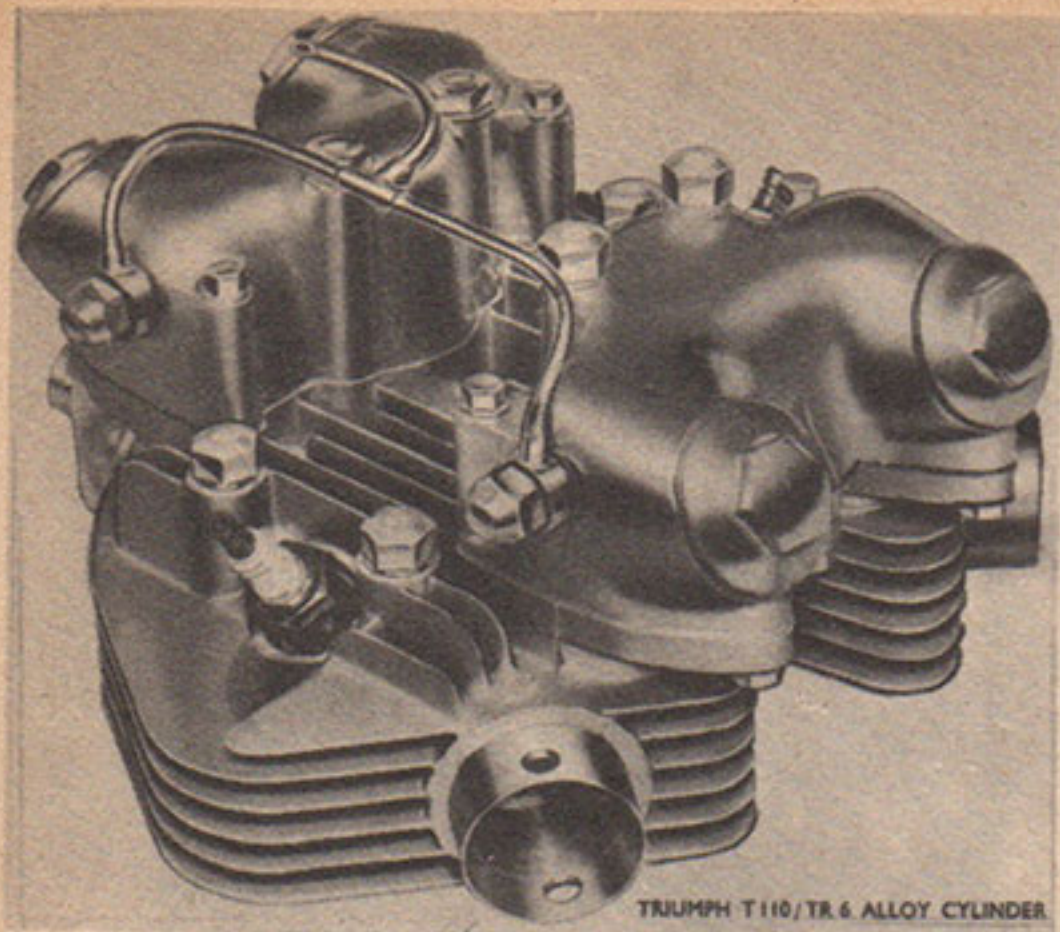
La version 1956 de la 650 Thunderbird se caractérise par un nouvel émail « gris cristal » très brillant. Le moteur et le cadre ont évidemment reçu les mêmes améliorations que la Speed Twin.

Les Tiger 100 et 110 sont équipées d'un frein avant ventilé de 203 mm de diamètre. Sur les autres Twin, le diamètre des freins avant est de 178 mm.

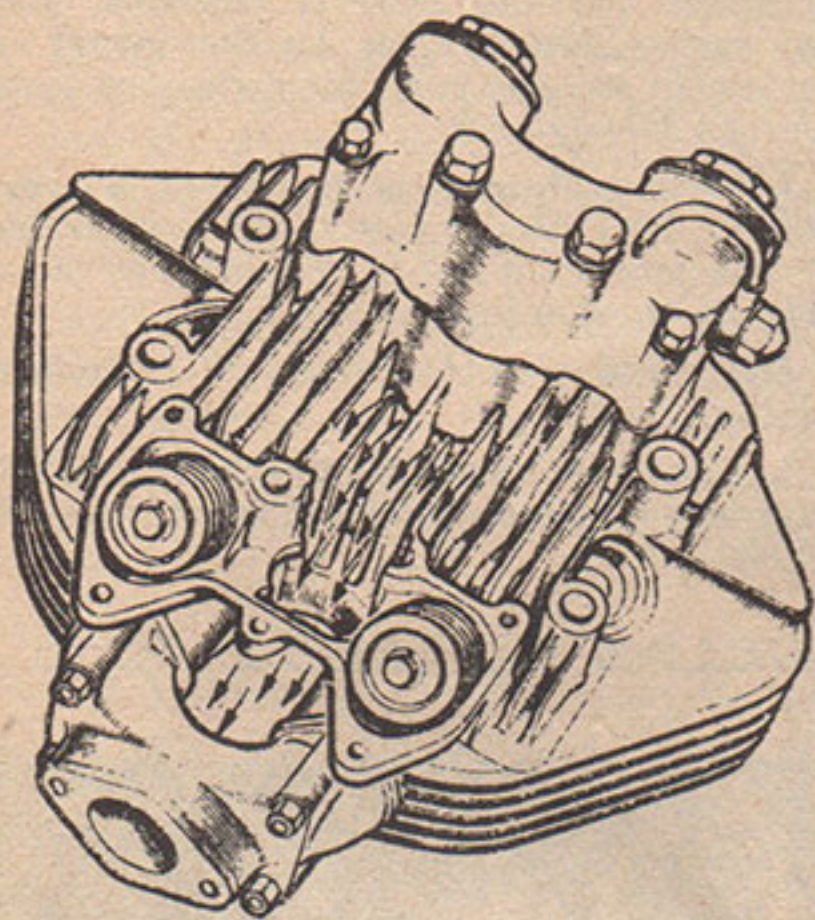
Pour la Tiger 110, une nouvelle culasse en alliage léger a été adoptée. Le refroidissement est amélioré par un ailetage



**La 500 cm³
« Trophy ».**



TRIUMPH T110/TR6 ALLOY CYLINDER



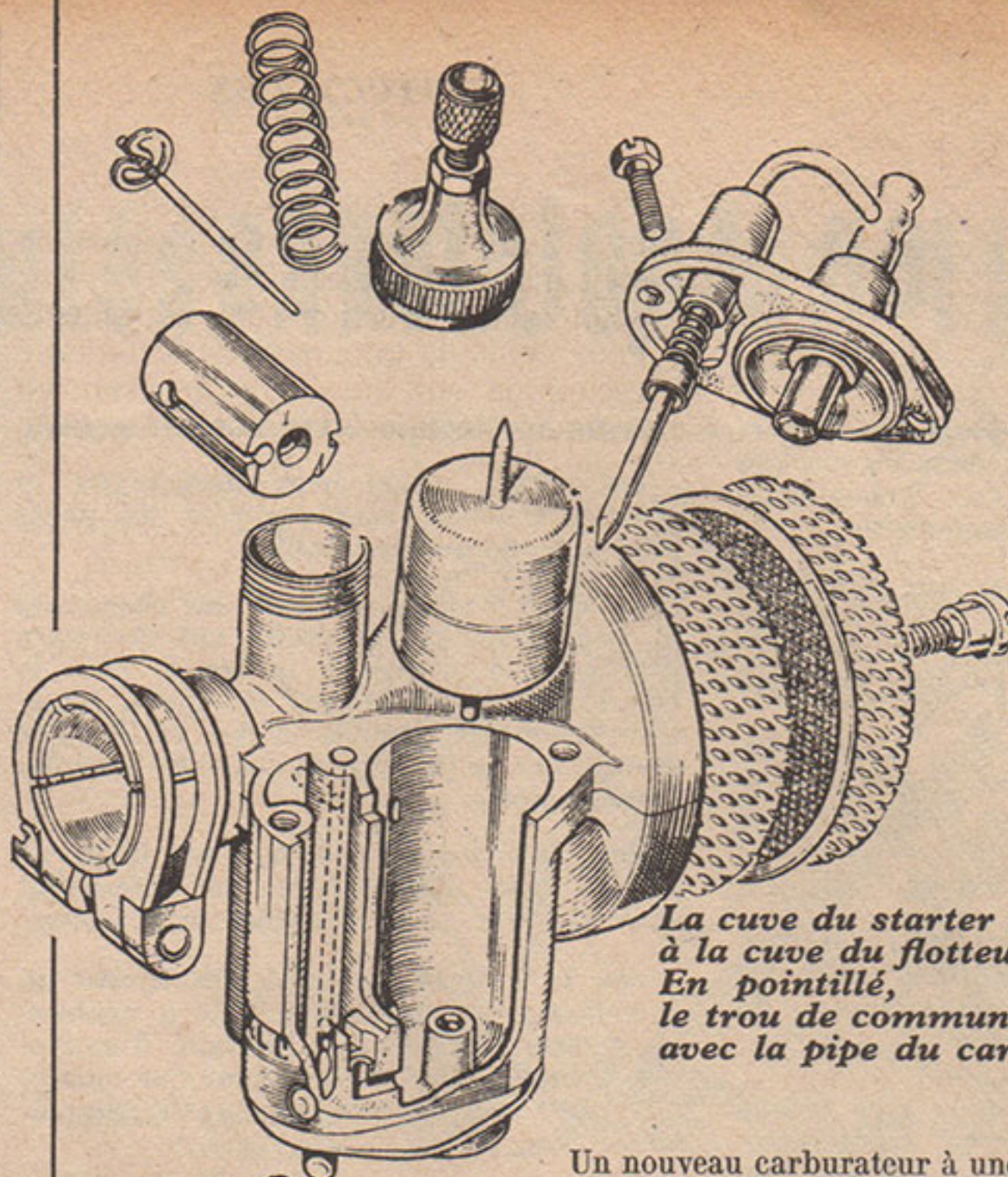
Nouvelle culasse de la Tiger 110, avec passage de l'air de refroidissement entre la pipe d'admission et le boîtier de distribution.

généreux et par des passages d'air allant des tubes contenant les tiges des culbuteurs à la partie supérieure de la culasse. L'élimination des tubulures extérieures a été rendu possible en faisant passer l'huile de retour directement dans les tubes des tiges de culbuteurs. Au lieu d'avoir chaque soupape dans une chambre séparée, comme sur les autres Triumph Twin, les deux soupapes d'admission sont disposées dans une chambre et les deux d'échappement dans une autre. Les tubes des tiges de culbuteurs se fixent à la partie inférieure de ces chambres et non plus dans les boîtiers des culbuteurs. Un des avantages de ce système est qu'un goujon supplémentaire a pu être employé au centre pour maintenir chaque boîtier de culbuteurs sur la culasse et ceci afin de réduire les possibilités de fuite d'huile.

Des carburateurs « Amal monobloc » sont standardisés sur toutes les Twin, à part la Thunderbird vendue en Angleterre qui est, elle, équipée d'un carburateur S.U.

La Tiger 110 et la Trophy R 6 ont un joint isolant entre le carburateur et le collecteur d'admission, à cause de la plus grande conductivité thermique de la nouvelle culasse.

Toutes les Twin ont des suspensions à fourche oscillante et des amortisseurs Girling réglables.



La cuve du starter est contiguë à la cuve du flotteur. En pointillé, le trou de communication avec la pipe du carburateur.

Un nouveau carburateur à une seule commande, destiné aux moteurs auxiliaires, vient d'être présenté par Amal, en Angleterre.

Appelé « type 360 », il peut être fourni avec des passages allant de 8 mm à 12 mm.

Une des nouveautés est l'emploi d'un starter destiné au départ qui fournit automatiquement le mélange correct pour les départs à froid et supprime l'obturateur d'air. La cuve du starter est remplie de carburant par l'intermédiaire d'une aiguille manœuvrée à la main, mais, lorsque cette chambre se vide, c'est-à-dire lorsque le moteur a tourné environ une minute, le système se met hors circuit automatiquement. L'ensemble est réalisé en Zamac, alliage à base de zinc.

Le corps, la cuve du flotteur et le logement du starter viennent d'une seule pièce de fonderie.

Le logement du starter communique avec la cuve du flotteur par un petit trou. La sortie du conduit est fermée par une aiguille maintenue par un ressort. La partie recourbée de cette aiguille apparaît au-dessus du couvercle de la cuve.

Pour faire marcher le starter, l'aiguille est soulevée de son siège pendant quelques secondes, de façon à faire pénétrer le mélange dans la cuve du starter. Le niveau est alors évidemment le même dans les deux cuves. Lorsque le moteur tourne, le carburant contenu dans le corps du starter est aspiré par un conduit débouchant dans la pipe, derrière le boisseau, c'est-à-dire entre ce dernier et le moteur, et fournit le mélange riche nécessaire à un départ à froid.

Pour le reste, le fonctionnement est le même que celui des carburateurs Amal classiques, c'est-à-dire que le carburant venant de la cuve du flotteur (qui peut être fourni pour alimentation à la partie supérieure ou à la partie inférieure) est aspiré dans la chambre de mélange à travers un gicleur calibré et une aiguille de gicleur. L'aiguille de gicleur est conique et sert à contrôler le débit de carburant à travers le gicleur. Cette aiguille est supportée par un boisseau du type piston, qui est commandé par un câble.

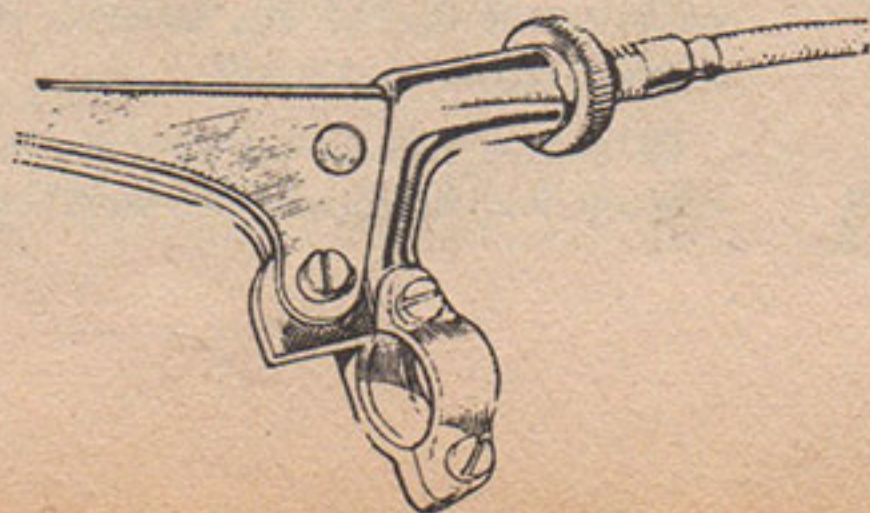
Cinq positions différentes sont possibles grâce à des encoches dans lesquelles vient se loger la pince à ressort et toute une gamme de gicleurs et de boisseaux différents sont disponibles.

De plus, pour éviter les impuretés, le carburant n'arrive au gicleur qu'après avoir passé à travers un filtre tubulaire en gaz métallique.

De façon à réduire la hauteur totale du carburateur, le filtre à air monté sur la prise d'air est légèrement déporté sur la gauche par rapport à l'axe de la pipe.

Le filtre à air, maintenu par une seule vis, comprend un disque de gaze métallique placé entre deux disques perforés, réalisés en métal étiré, qui imprime un certain mouvement à l'air.

De plus, Amal présente au Salon de Londres des leviers de guidon se terminant par des boules et comportant des boutons moletés pour le réglage facile des câbles de frein et de débrayage. Ces boutons moletés comportent une rampe en forme de came qui correspond à une rampe de contour semblable sur la partie fixe de la poignée. Cela permet un blocage rapide et aisé, une fois terminé le réglage qui peut s'effectuer avec un seul doigt.



Bouton moleté permettant un réglage rapide et précis, sur les leviers AMAL

nouveauté
AMAL
au Salon
de Londres

HEINKEL en Angleterre

La fabrique de motos Excelsior importera et distribuera en Angleterre les scooters allemands Heinkel et les cyclomoteurs Perle. La vente vient de commencer.

Propulsé par un moteur de 175 cm³ à soupapes en tête et refroidi par une turbine, le scooter Heinkel possède un combiné dynamo-démarrateur Siba de 12 V.

La boîte à quatre vitesses, commandée par poignée tournante, est logée dans le bloc moteur. La transmission finale s'effectue par chaîne en bain d'huile, sous carter étanche en aluminium coulé.

La carrosserie en acier embouti comporte une plate-forme en aluminium coulé. Le châssis se compose d'un tube d'acier de 6,35 cm de diamètre.

La suspension arrière est du type à bras oscillant, un ressort et un amortisseur hydraulique contrôlent le débattement.

La suspension avant est assurée par une

fourche télescopique à amortisseurs séparés.

Les roues, rapidement détachables et interchangeables, sont équipées de pneus 4.00 X 8, de marque Dunlop.

Le siège biplace s'articule sur charnières et, en le basculant, on accède aux réservoirs d'huile et d'essence, à la bougie et à la batterie. Un emplacement est prévu également pour les paquets et les outils. Une serrure met le contenu du coffre à l'abri des vols possibles.

Pour faciliter l'entretien, toute la partie arrière peut être enlevée en desserrant deux boulons et en enlevant un troisième.

Sur le tableau de bord, on trouve un compteur de vitesses, une boîte à fusibles, un verrou de direction servant d'antivol et un emplacement réservé pour une montre qui peut être fournie moyennant supplément.

L'émail est beige clair ou vert cactus, avec siège biplace rouge.

La roue de secours et le porte-bagages sont également fournis contre supplément.

**

Le cyclomoteur Heinkel Perle pèse environ 35 kg et utilise une technique révolutionnaire.

Le cadre, formé par un caisson, est en aluminium coulé.

La suspension arrière oscillante est contrôlée par des ressorts enfermés dans des caches télescopiques. La roue avant est également amortie par l'intermédiaire d'une fourche télescopique.

Le bloc moteur deux temps, de 50 cm³, possède deux vitesses avec pédalier incorporé et transmission finale par chaîne sous carter étanche en aluminium coulé.

Les roues sont à broche et interchangeables.

Le scooter est vendu en Angleterre 240.000 fr environ, le cyclomoteur un peu moins de 80.000 fr.

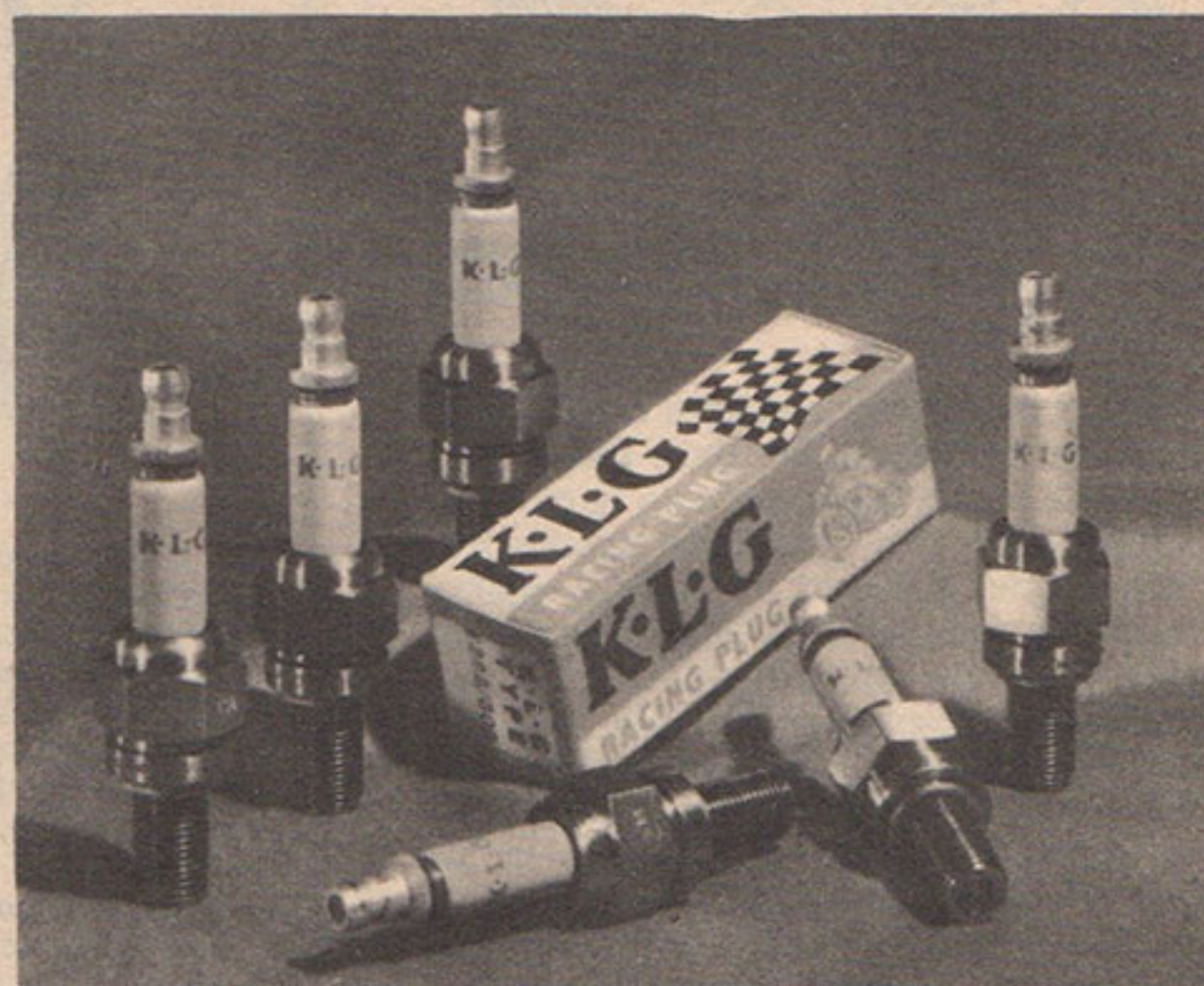
nouvelles bougies K.L.G.

K.L.G. qui depuis la guerre ne fabriquait plus de bougies à pointe platine vient de présenter deux gammes de bougies : l'une comportant des pointes en platine et l'autre étant une nouvelle série de bougies de course de 10 mm à long filetage, du même modèle que celles employées sur les Gilera 4 de course.

Les bougies à pointe de platine comportent quatre types différents qui, par leurs caractéristiques, couvrent les besoins de la plupart des machines sport et tourisme. Ce sont des bougies de 14 mm, à filetage long ou court. Sur ces bougies, les électrodes, centrale et de masse, se terminent par des pointes de platine.

Ces pointes permettent, d'après leur constructeur, des départs plus faciles, un ralenti plus régulier et une amélioration de la performance à bas régime. L'utilisation du platine double en quelque sorte la gamme, étant donné la plus grande résistance à l'auto-allumage et à l'encrassement. C'est pour ça qu'il n'y a que deux types de degrés thermiques dans ces bougies. Les caractéristiques électriques du platine et la faible épaisseur des électrodes favorisent un voltage inférieur de l'étincelle et l'étincelle est elle-même moins masquée que par les électrodes épaisses des bougies normales.

Le platine est également très résistant à la corrosion et, par cela même, la durée des bougies devrait être augmentée et les réglages plus espacés.



Nouvelles bougies de course K.L.G., diamètre 10 mm et culot long. L'isolant est constitué par une céramique spéciale dénommée « Hylumina ».

De plus, les pointes se refroidissent beaucoup plus vite entre chaque temps d'allumage et, en conséquence, la bougie peut être utilisée à une température moyenne plus haute sans auto-allumage, tout en ayant une plus grande résistance à l'encrassement.

chez ARMSTRONG

Les « Amortisseurs Armstrong » sortent actuellement un nouvel amortisseur plus spécialement destiné aux scooters et moto légères, référencé AP 5/6.

Ce nouvel élément est du type classique télescopique, comportant un ressort hélicoïdal

et un amortisseur hydraulique, identique à celui utilisé sur les autres amortisseurs Armstrong.

La course du nouvel amortisseur est de 8 cm et le diamètre maximum du cache métallique 6,35 cm.

Nouveautés ARIEL pour 1956

Dessins
Motorcycle.



DES carters de chaîne secondaire à graissage automatique, des freins centraux en alliage léger et un capotage de phare comprenant un tableau de bord sont les détails les plus marquants parmi les nouveautés offertes par Ariel.

Comme tous les motocyclistes le savent, les chaînes arrière enfermées offrent de grands avantages, tant au point de vue espacement des réglages que longévité mécanique.

D'autre part, en isolant complètement la chaîne, il est possible de la lubrifier convenablement sans que l'arrière de la machine ou le passager soient recouverts de taches au bout de quelques kilomètres.

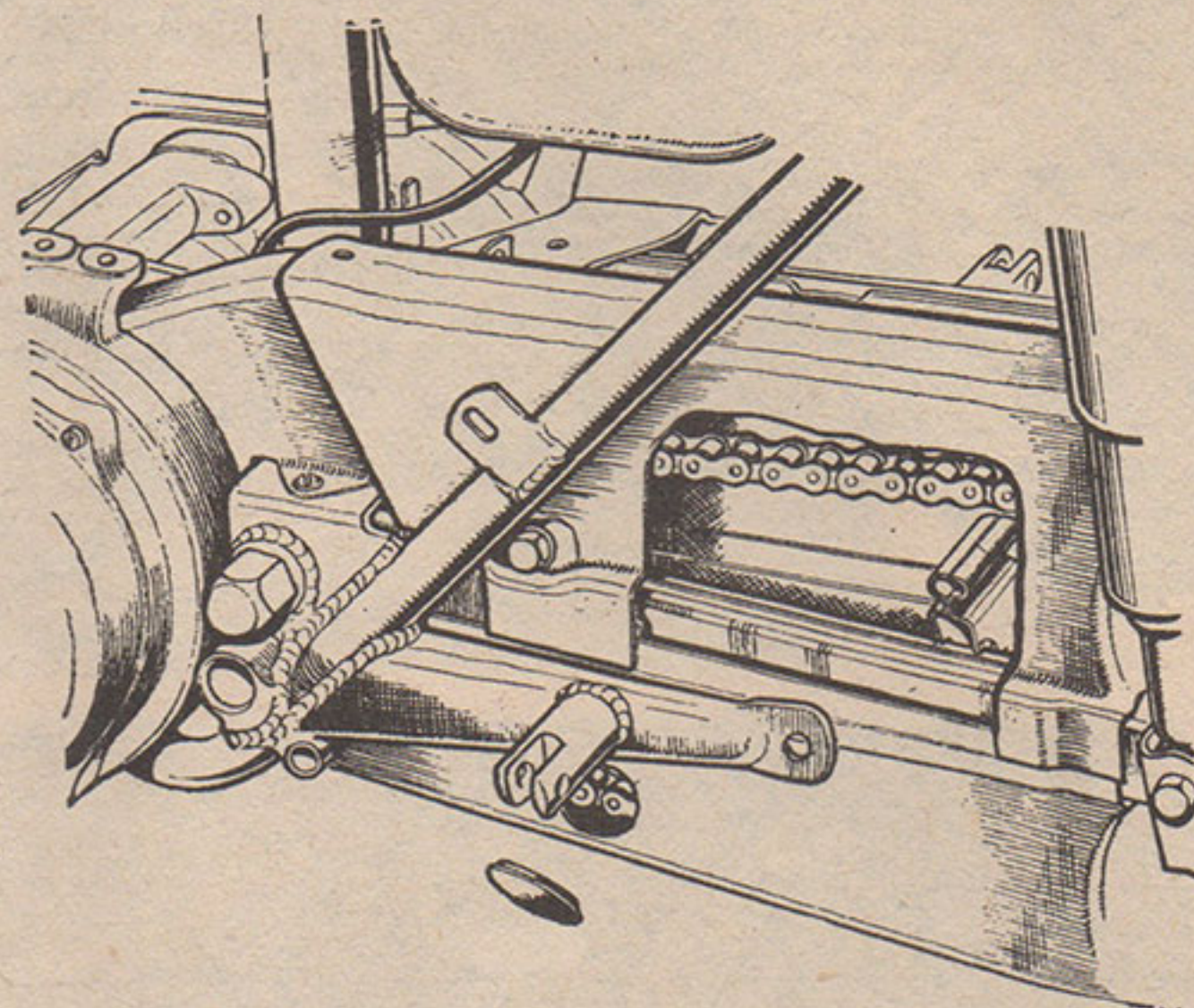
Le carter de chaîne étanche avec lubrification automatique équipée, moyennant supplément, tous les modèles munis de la fourche arrière oscillante qui disposent également du nouveau capotage de phare et des freins centraux à l'avant et à l'arrière.

La fameuse Square Four 997 cm³ possède le nouveau capotage et phare, mais n'a qu'un seul frein central, à l'avant. Par contre, la capacité de son réservoir d'huile est maintenant portée à plus de 4,5 l. Pour cela, il a fallu reporter sur le côté gauche de la machine la boîte à outils. Le carburateur est toujours un S.U.

Les carters de chaîne secondaire sont réalisés en acier embouti, en quatre parties. La section avant recouvre le pignon de sortie de boîte et une faible longueur de chaîne, et est vissée sur le cadre et la boîte de vitesses. Les parties médianes, supérieure et inférieure, sont maintenues par des écrous sur le bras de la fourche, tandis que la partie arrière qui recouvre la couronne se rattache sur les parties médianes par deux vis. Les joints sont réalisés métal contre métal, aussi bien pour la partie arrière qu'entre les deux éléments centraux, pour permettre les mouvements de la fourche arrière. Les parties centrales du carter chevauchent la partie avant et un certain jeu est laissé entre les deux.

Un bouchon de visite, en caoutchouc, placé à la partie inférieure de l'élément central, permet de vérifier la tension de chaîne.

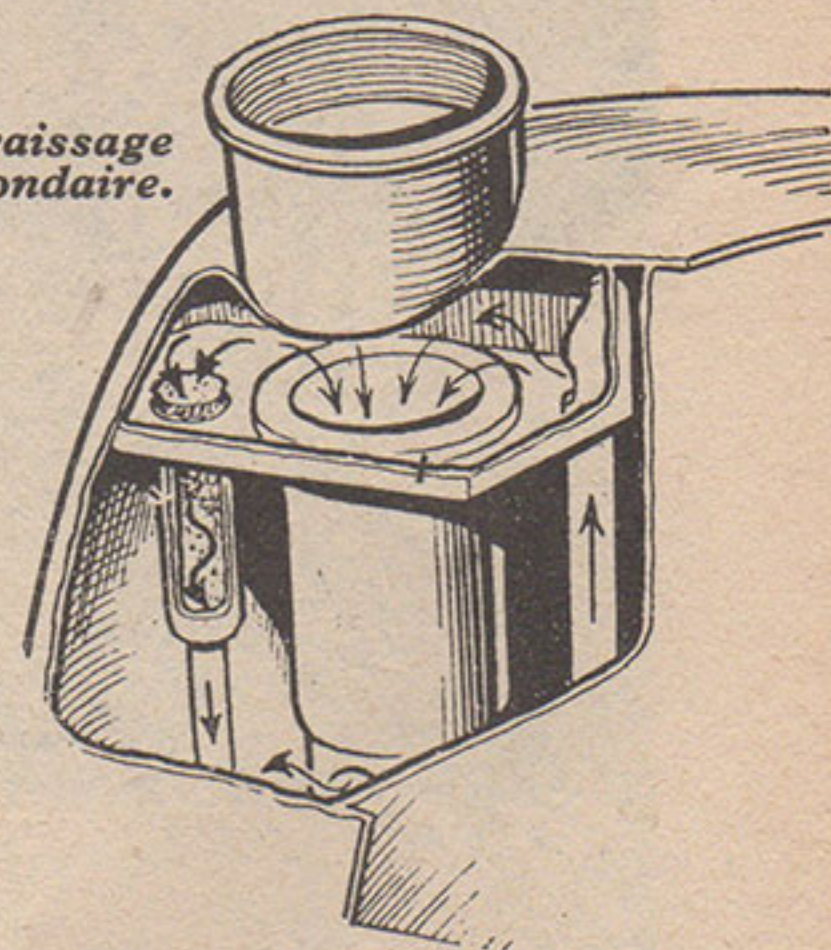
La partie arrière du carter est percée d'une fente assez longue pour le passage de l'axe de la roue et on peut ainsi tendre la chaîne sans toucher au carter. La ten-



Les sections centrale et avant du nouveau carter étanche.



Système de graissage de la chaîne secondaire.



sion de chaîne s'effectue par des réglages à vis.

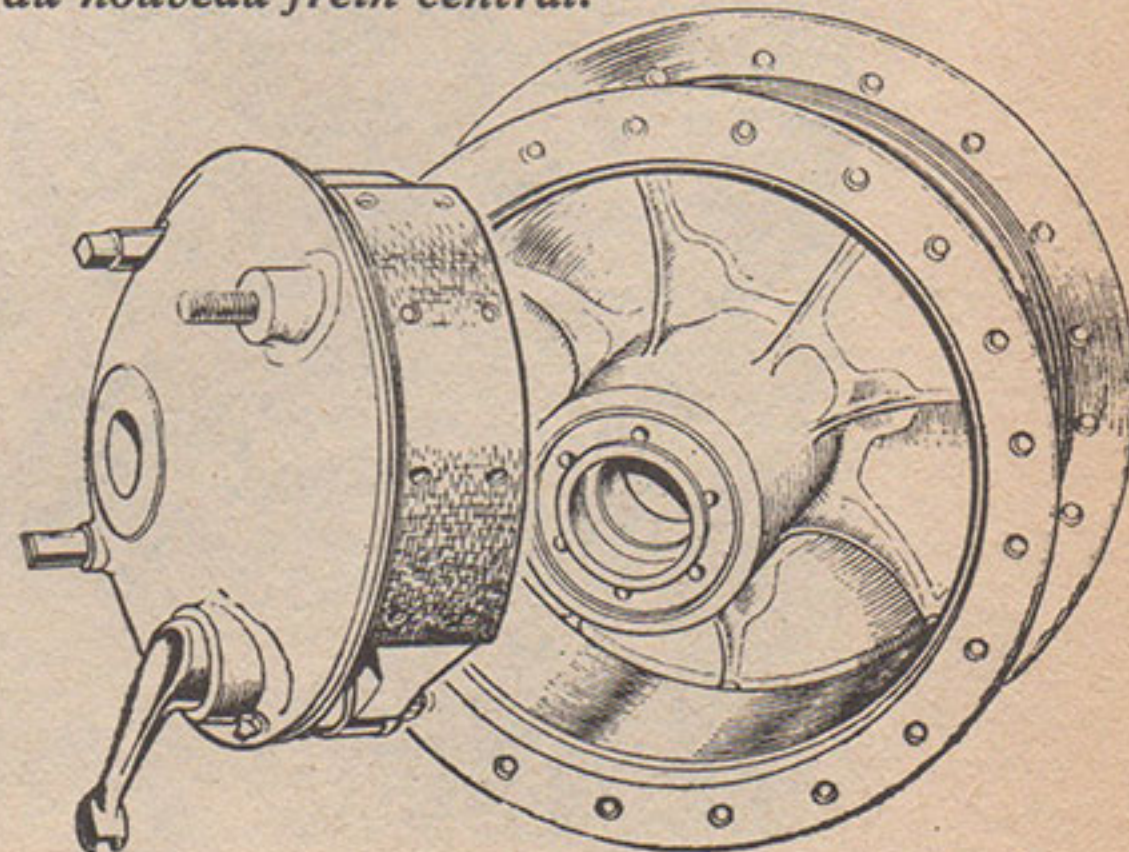
Le graissage de la chaîne, automatique, a été réalisé d'une façon originale et extrêmement simple. L'huile arrivant dans la partie supérieure du réservoir d'huile par le tuyau de retour est dirigée sur une mèche tubulaire très courte. Cette mèche permet à une petite quantité de lubrifiant de pénétrer dans un tuyau qui débouche à la base du réservoir d'huile. L'extrémité inférieure de ce tuyau passe à travers le carter de chaîne et l'huile est dirigée sur le brin inférieur de la chaîne. En utilisation normale, ce tuyau débite environ deux à trois gouttes par minute et ce, dès que le moteur tourne. L'excédent d'huile peut s'échapper sur la route par un faible interstice existant à la base de la partie avant du carter.

Tous les modèles à fourche oscillante sont maintenant équipés d'une roue rapidement détachable. L'enlèvement n'est pas gêné par la présence du carter. On accède aux écrous maintenant la roue contre le tambour par un bouchon en caoutchouc. Il suffit ensuite d'enlever l'axe par le côté droit et de détacher le câble de frein arrière pour retirer la roue.

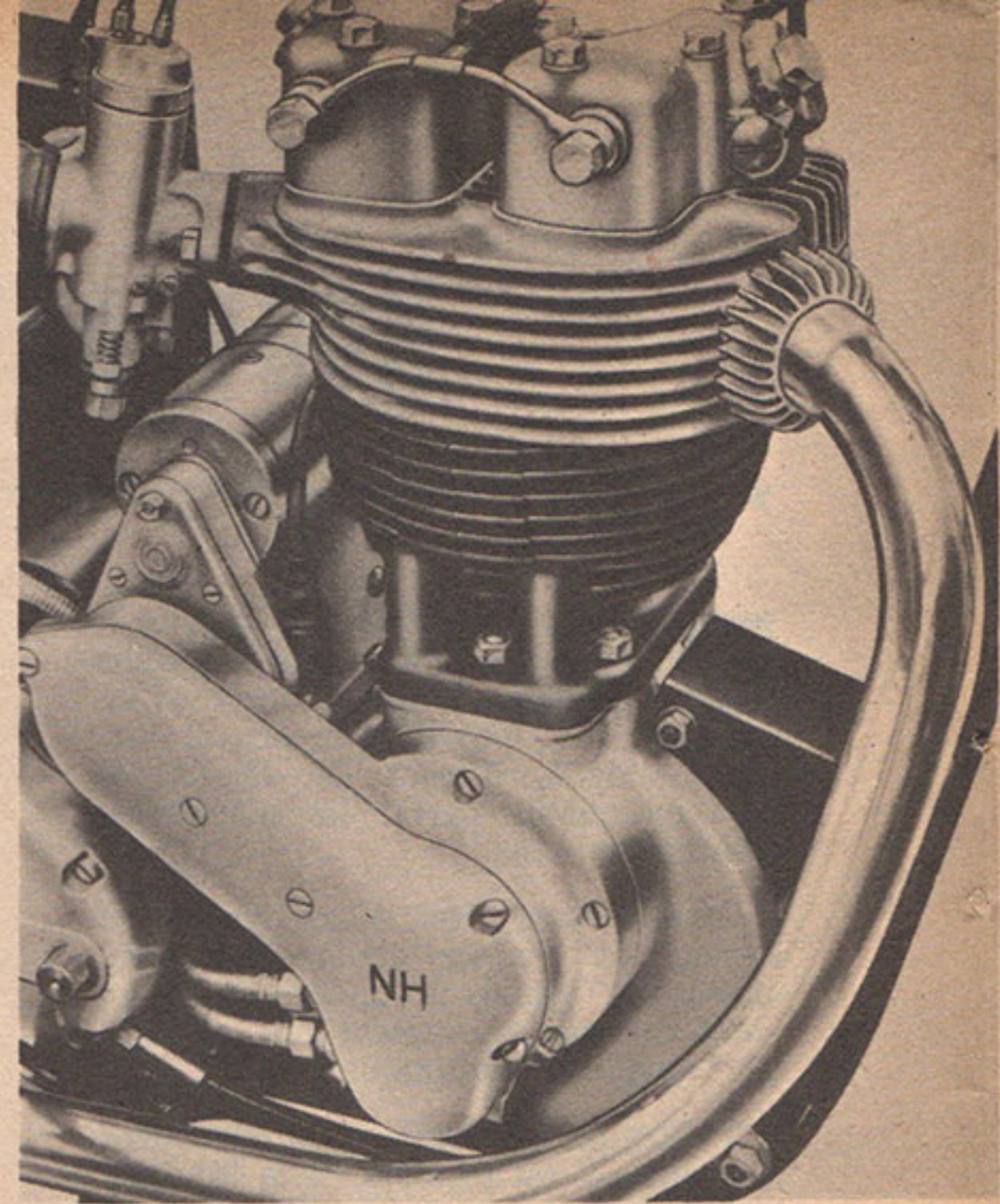
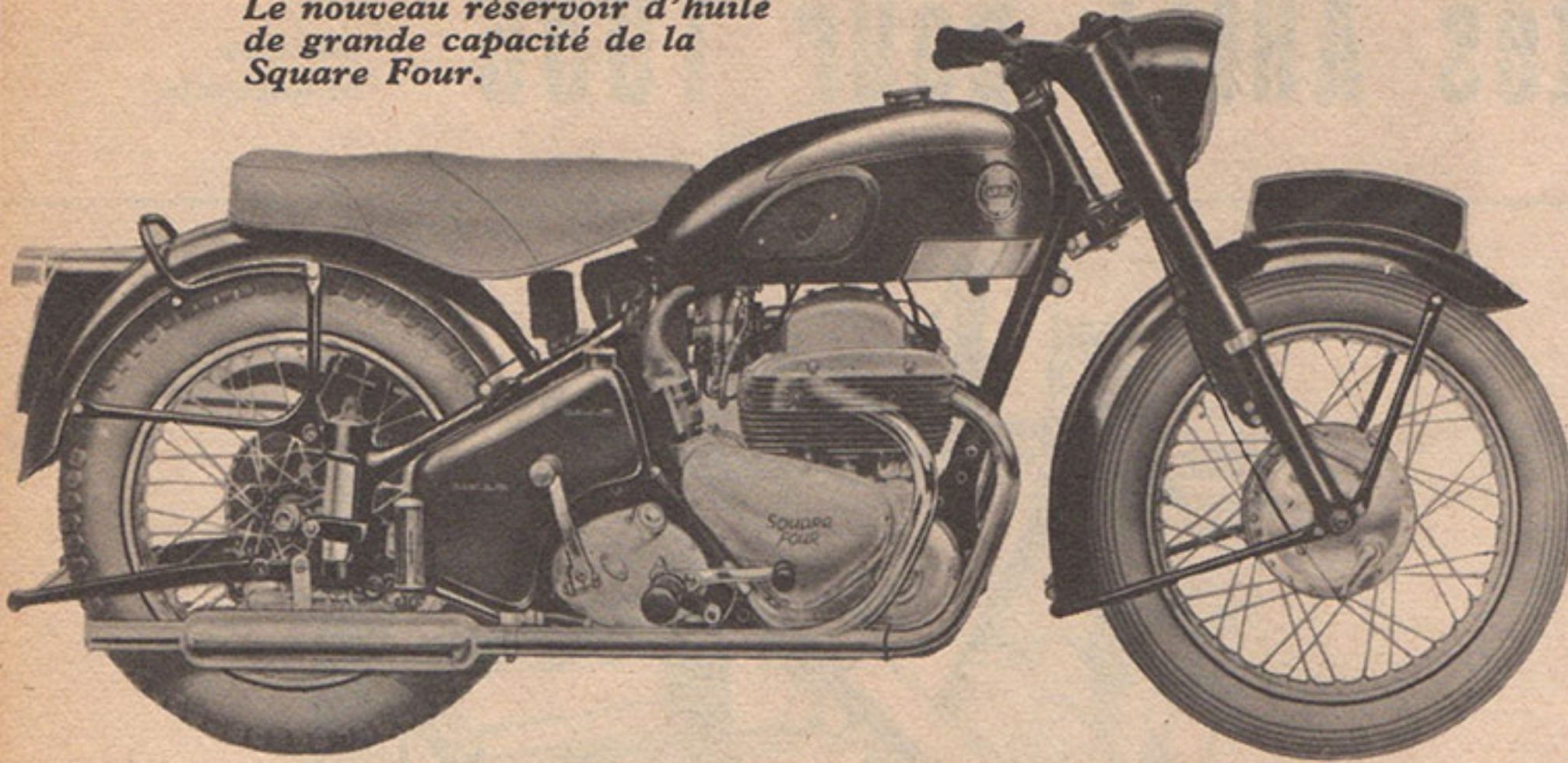
Les nouveaux freins centraux, en alliage d'aluminium fondu, extrêmement nets d'aspect, ont 178 mm de diamètre. Les mâchoires placées au



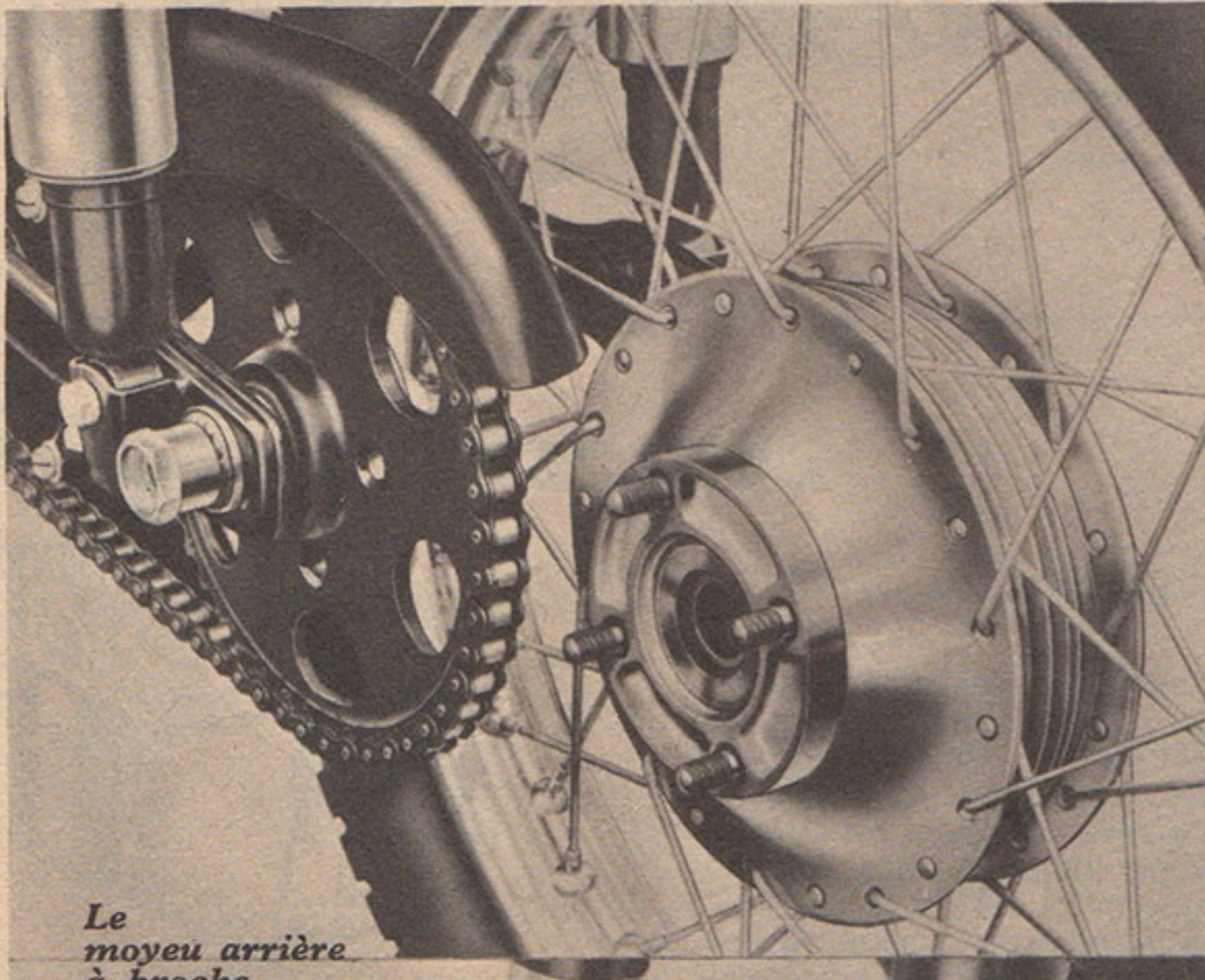
Nervures internes et ailettes externes du nouveau frein central.



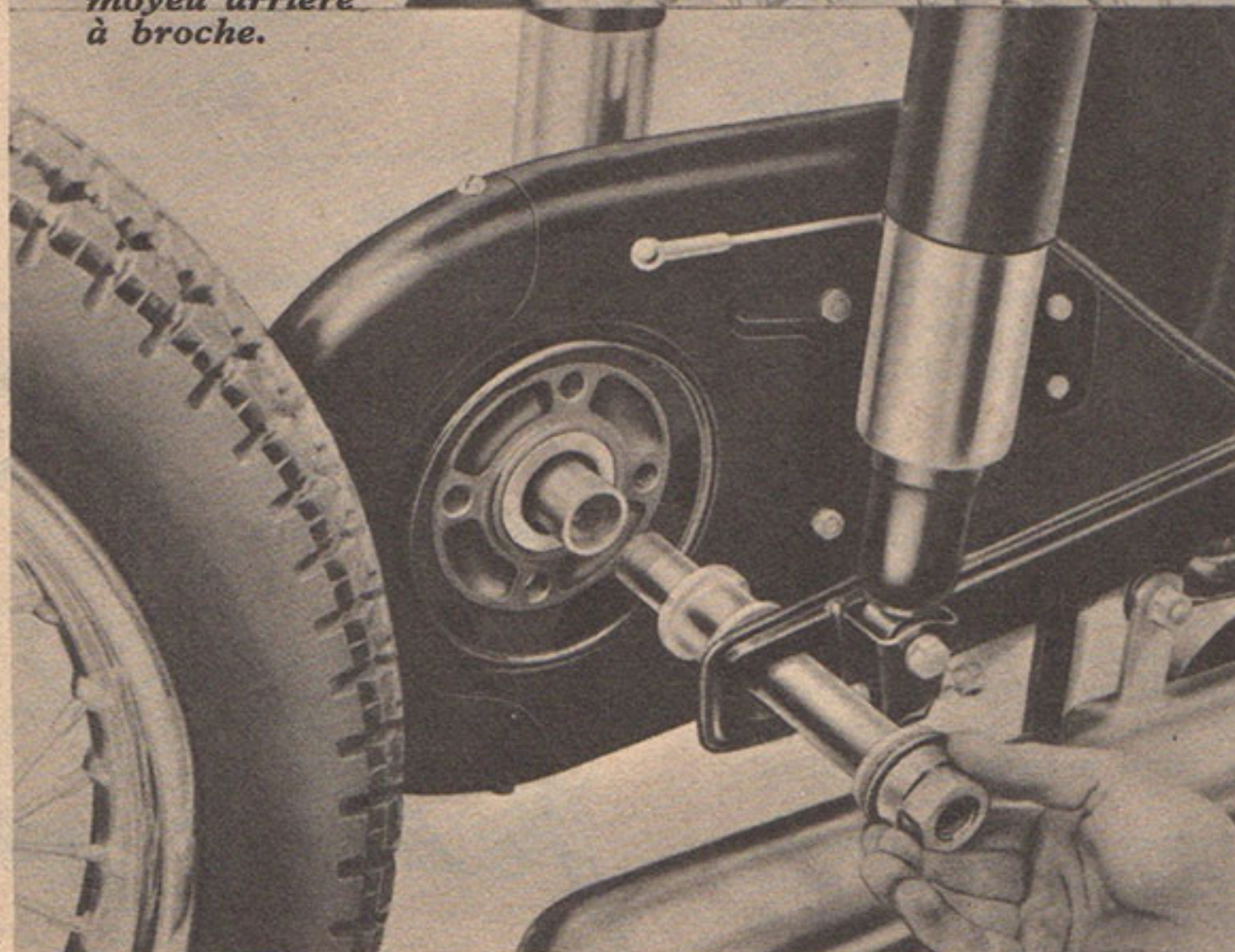
Le nouveau réservoir d'huile de grande capacité de la Square Four.



Nouveau cylindre et nouvelle culasse sur la 350 cm³.



Le moyeu arrière à broche.



centre portent des garnitures de 3,81 cm de large. A la partie interne du moyeu, des nervures assurent une grande rigidité; à sa partie externe, des ailettes dissipent rapidement la chaleur. Les tambours sont chemisés fonte. De chaque côté, un roulement à billes est logé dans un manchon d'acier de 5,715 cm de diamètre. La chemise et le manchon viennent de fonderie avec le moyeu. Les mâchoires et le flasque sont en alliage d'aluminium. En plus des ressorts de rappel des mâchoires, un ressort supplémentaire est fixé à l'intérieur, à angle droit par rapport à l'axe de la came; une de ses extrémités est fixé au flasque, tandis que l'autre est attachée sur l'axe de la came; ce ressort est employé en tension et, lors du freinage, il s'étire légèrement.

Les moyeux avant et arrière sont semblables, mis à part les boulons de fixation sur le moyeu arrière.

Le diamètre des axes de roues est portée à 2,54 cm, donnant une rigidité latérale plus grande à l'extrémité des fourches. Les deux freins possèdent le réglage à vis qui équipe les machines Ariel depuis déjà quelques années. De plus, des tendeurs à réglage manuel sont également prévus; celui du frein avant est fixé près du levier au guidon.

Le capotage de phare est réalisé en une seule pièce et son utilisation n'est pas seulement esthétique car il permet de supprimer les supports de phare et le petit carter qui existait auparavant en haut de la fourche. Sa forme lui permet de servir également de visière. Une vis placée de chaque côté de ce capotage sert pour régler l'inclinaison du phare. Le diamètre de celui-ci est de 178 mm et la lanterne est main-

tenant placée dans le réflecteur. Un petit tableau de bord comporte un compteur kilométrique en son centre, un interrupteur sur le côté droit et un ampèremètre sur la gauche. L'éclairage du compteur illumine également l'ampèremètre.

Le guidon est maintenu par un pontet en aluminium fondu dont les écrous de fixation sont dissimulés. Sur le côté gauche du guidon est fixé un nouveau combiné comportant le bouton d'avertisseur et l'interrupteur code-phare.

La 350 Red Hunter est maintenant livrée avec une culasse en aluminium et son taux de compression est de 7,5 à 1. Les tubes de passage des tiges de culbuteurs passent dans les tunnels venus de fonderie avec le cylindre et non plus, comme auparavant, dans des tubes séparés.

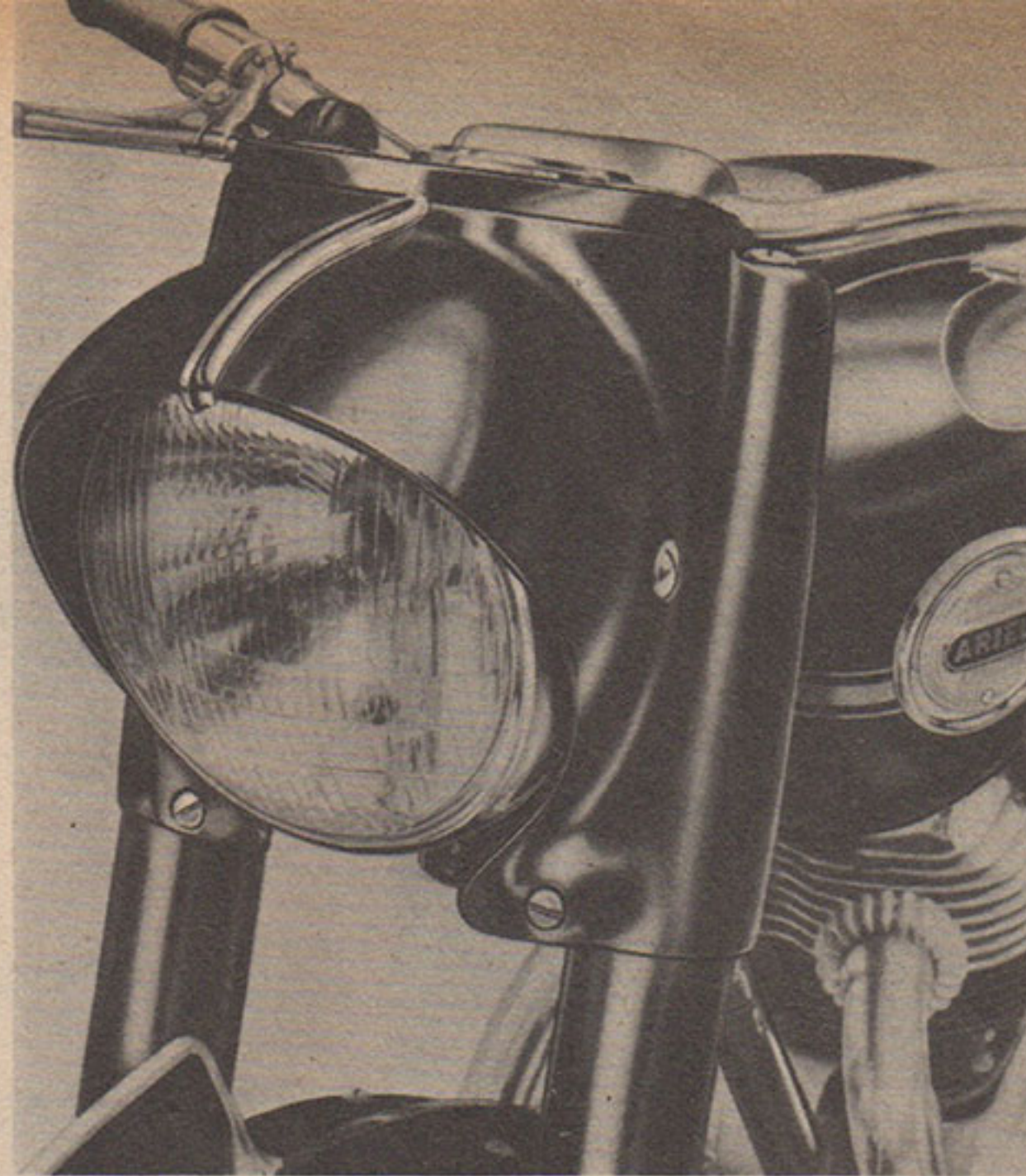
La benjamine de la famille, la 197 cm³ à culbuteurs « Colt » est maintenant équipée d'un carburateur Amal monobloc horizontal et une nouvelle pipe d'admission est prévue pour améliorer les turbulences des gaz, ce qui a pour résultat d'augmenter la souplesse du moteur. Elle reçoit une batterie de 9 Ah.

La maison Ariel fabrique également deux autres modèles : une machine de trial et une machine de moto-cross.

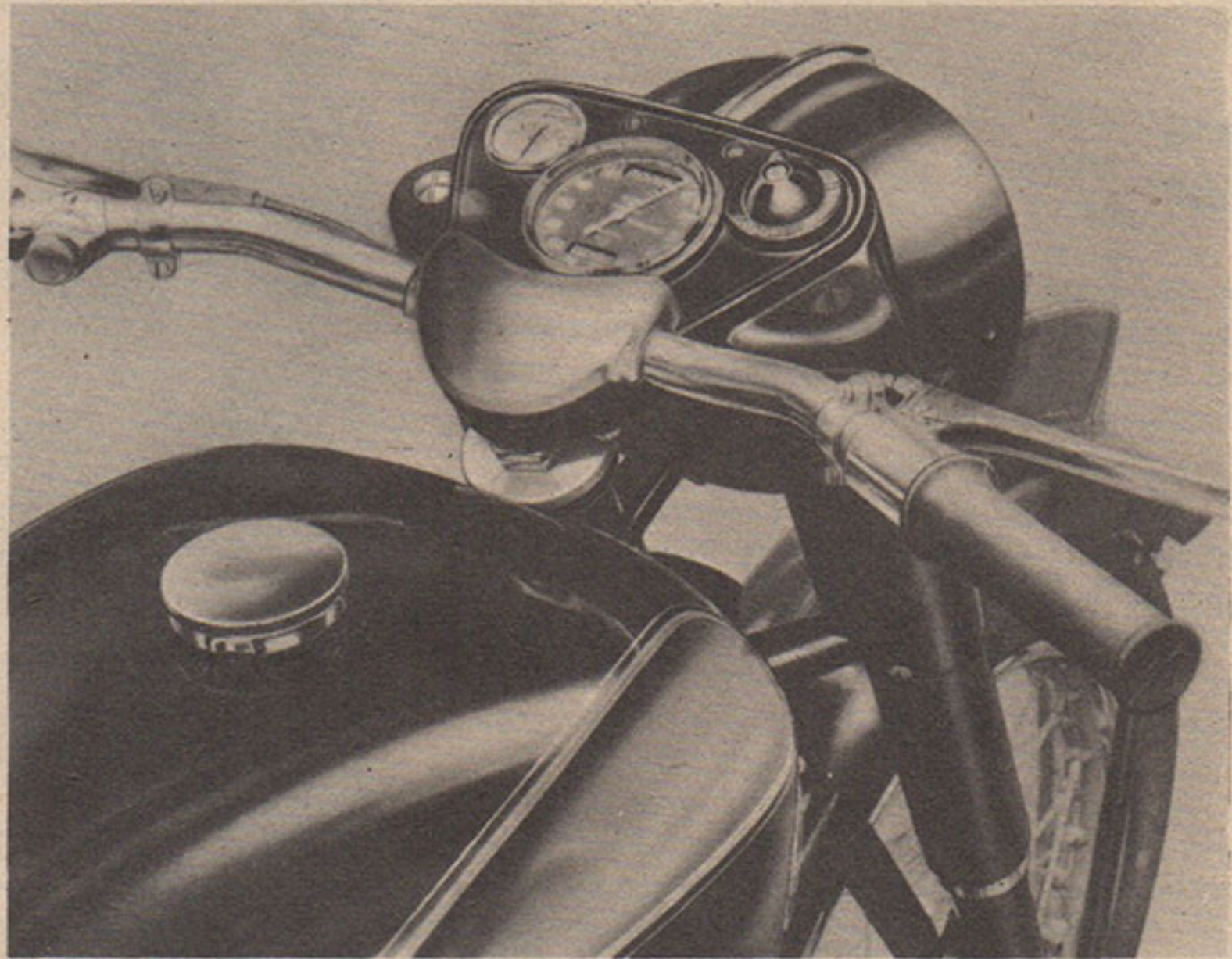
La machine de trial possède un nouveau cadre léger et une fourche oscillante à l'arrière. Elle est du même modèle que celle utilisée par les pilotes de l'usine aux Six Jours écossais et aux grandes épreuves classiques de cette année.

La machine de moto-cross est équipée de moyeux freins et d'un cadre double berceau similaire à celui des machines de série.

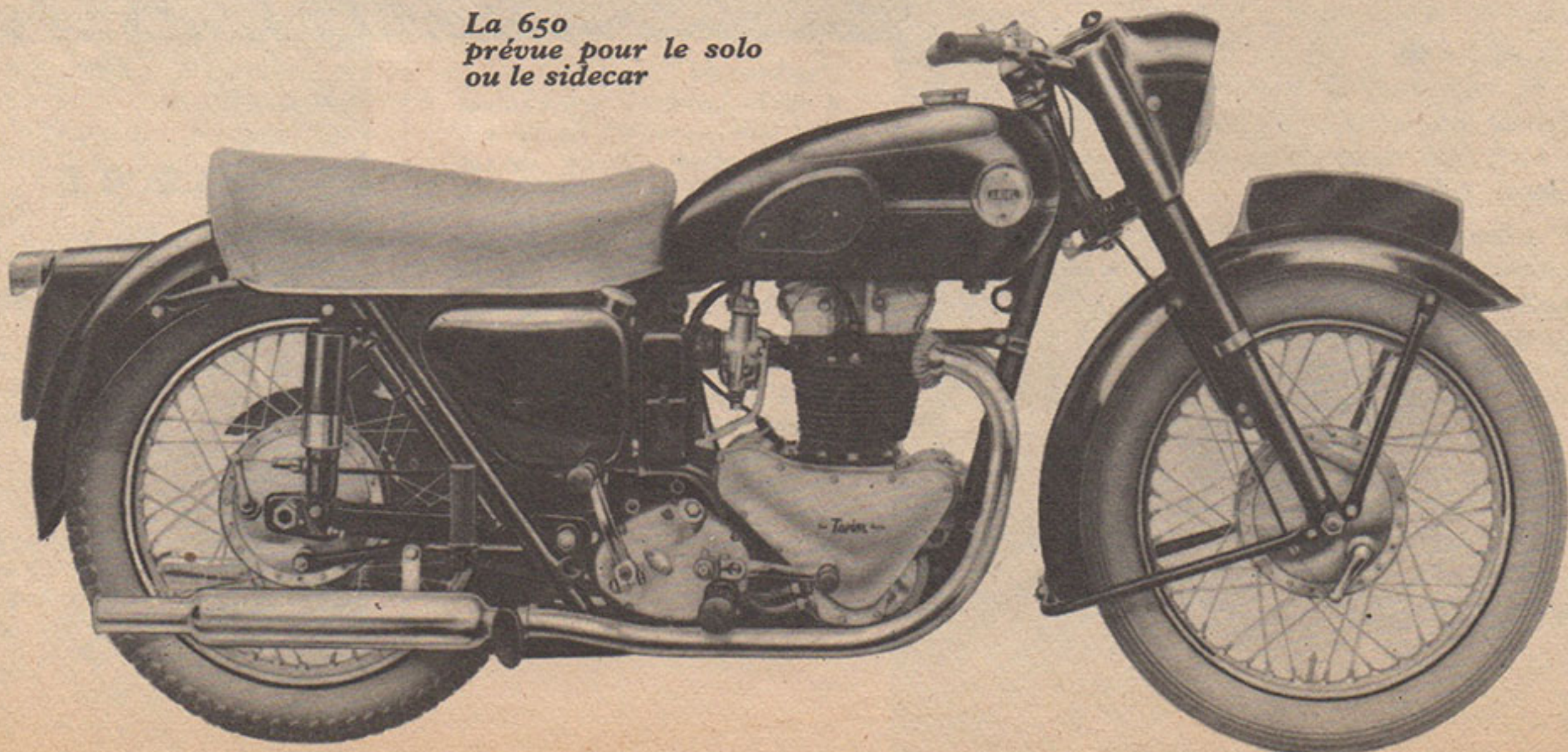
Les nouvelles Ariel, présentées au Salon de Londres, arriveront en France dans les premiers mois de l'année 1956.



*Capotage
et
tableau
de bord.*



*La 650
prévue pour le solo
ou le sidecar*





ÉQUIPEMENT D'HIVER



ÉQUIPEMENTS COMPLETS

CHAQUE année à pareille époque, nous présentons une collection d'équipements d'hiver, classés d'après leur prix. Comme à l'accoutumée, ce sont les établissements Révil, véritable centre de l'accessoire et habillement motocycliste, qui nous ont permis de constituer ce petit catalogue.

Pour le motar qui doit affronter les rigueurs de la mauvaise saison, se pose un problème difficile, s'il ne prend soin de le résoudre en fonction de son activité hivernale. Ainsi pour la ville, un survêtement deux pièces nylon enfilé sur un complet suffira, avec une bonne paire de gants et des botillons imperméables en veau huilé, alors que pour de longues randonnées, il faudra prévoir une tenue plus chaude, peut-être moins pratique d'emploi, mais donnant le maximum de garantie contre le vent, le froid et la pluie. La question de goût intervient également : les tenues de cuir sont très élégantes, mais d'une étanchéité douteuse, alors que les combinaisons, en cordoual ou Sanglar, rigoureusement imperméables, donnent une silhouette un peu scaphandrier.

Il est également possible d'établir un compromis, en adoptant un pare-brise, un tablier protégeant les jambes, des sabots protecteurs pour les pieds, ce qui évite d'avoir recours à une tenue complète.

Au vu des articles proposés par les spécialistes, on notera la place prise par les matières plastiques qui, en ce domaine comme en bien d'autres, tendent de plus en plus à s'imposer. Un certain souci d'élégance se fait jour également, qui traduit l'intérêt que portent aux équipements les maisons spécialisées. Mais en fin de compte, c'est le prix qui opère la sélection et guide l'acheteur. Les prix que nous indiquons sont approximatifs, et situent simplement chaque élément dans l'échelle des équipements.



3.000 F

Anorak et pantalon en plastique transparent, avec fermeture à glissière. Exemple du survêtement pratique, rapidement enfilé, et tenant peu de place une fois plié. Complément indispensable des sorties durant la mauvaise saison (veste : 2.000 fr. ; pantalon : 1.000 fr.). Très étanche, mais un peu fragile.



5.000 F

Deux-pièces R.A.F. en plastylon ; anorak avec fermeture à glissière, et demi-ceinture dorsale caoutchoutée ; pantalon à surpieds. Bonne imperméabilité, résistance moyenne.



9.000 F

Deux pièces Lodhy en plastylon ; anorak avec rabat intérieur protégeant la poitrine, fermeture à glissière, grand col et ceinture ; pantalon avec fermeture à glissière à double curseur, permettant l'ouverture à partir du haut ou du bas. Ensemble rigoureusement étanche, très pratique d'emploi ; résistance moyenne.



A gauche, combinaison Hermétic-Hélios en Sanglar ; fermeture à glissière sur la poitrine, avec double curseur et rabat boutonnant. Petites fermetures à glissière en bas de jambe. Modèle absolument imperméable, très résistant, ayant l'apparence du cuir.

10.000 F

A droite, combinaison Faramaz, en nylon traité ; fermeture à glissière sur la poitrine, avec rabat ; ouverture dorsale pour aération. Ensemble élégant, léger, imperméable et très résistant. Se plie aisément et prend place dans une poche de veste. Réalisation luxueuse mais impeccable.

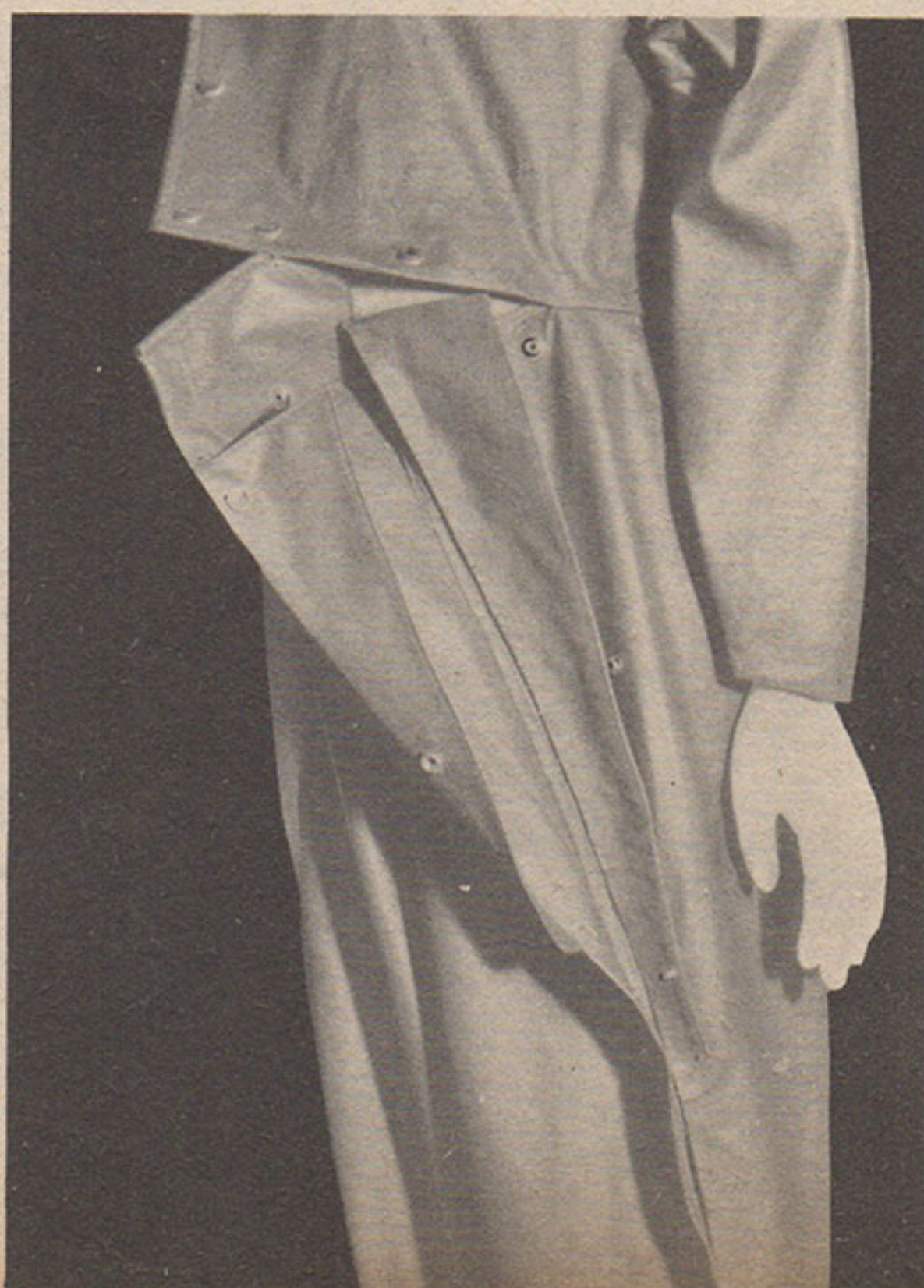
Deux-pièces en Sanglar ; veste boutonnante avec rabat, pantalon à surpieds. Ensemble possédant toutes les qualités du Sanglar et un certain cachet d'élégance.

12.000 F



15.000 F

La fameuse Macombynn, réalisée en Cordoual. Tout a été dit sur l'incomparable protection qu'offre cette combinaison, et sur la facilité avec laquelle elle s'enfile, grâce au jeu de fermetures à glissière prévu sur les jambes, l'abdomen et la poitrine. Tous les joints sont maintenant soudés électriquement à haute fréquence, ce qui supprime les infiltrations éventuelles qui peuvent survenir au travers des coutures piquées. Toutes les fermetures à glissières sont masquées par des rabats boutonnants.



MANTEAUX



6.000 F

Manteau R.A.F. en plastylon avec rabat intérieur et collerette-capuchon amovible ; imperméable et léger.

9.000 F

Manteau Magic, en plastylon, avec rabat inférieur pour transformation en combinaison ; fermeture à glissière avec rabat boutonnant, coupe-vent élastiques aux poignets. Vêtement à usages multiples, ville et route.

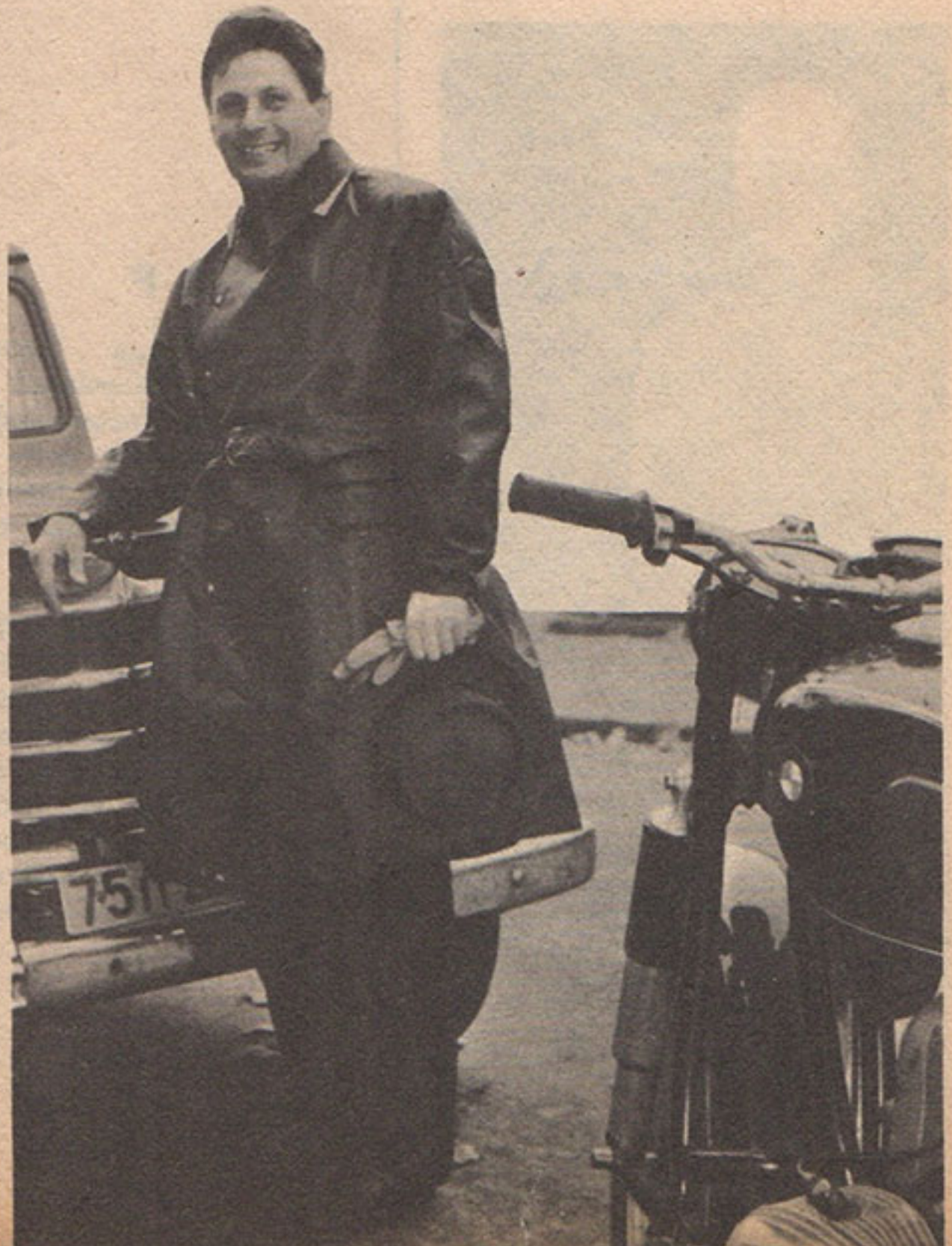


7.000 F

Manteau Hutchinson, en feuille de caoutchouc. Le manteau de pluie par excellence, très solide.

10.000 F

Manteau Monmanto, création Chantrieux et Lefévre, réalisé en Cordoual. De la même veine que la Macombyn, ce trois-quarts, conçu pour les motocyclistes, reste un vêtement élégant.





Manteau en Sanglar, avec rabat boutonnant autour des jambes. Élégant et confortable.

10.000 F



Trois-quarts en loden, très élégant, pour la ville. Vêtement chaud et imperméable. Existe également en lama.

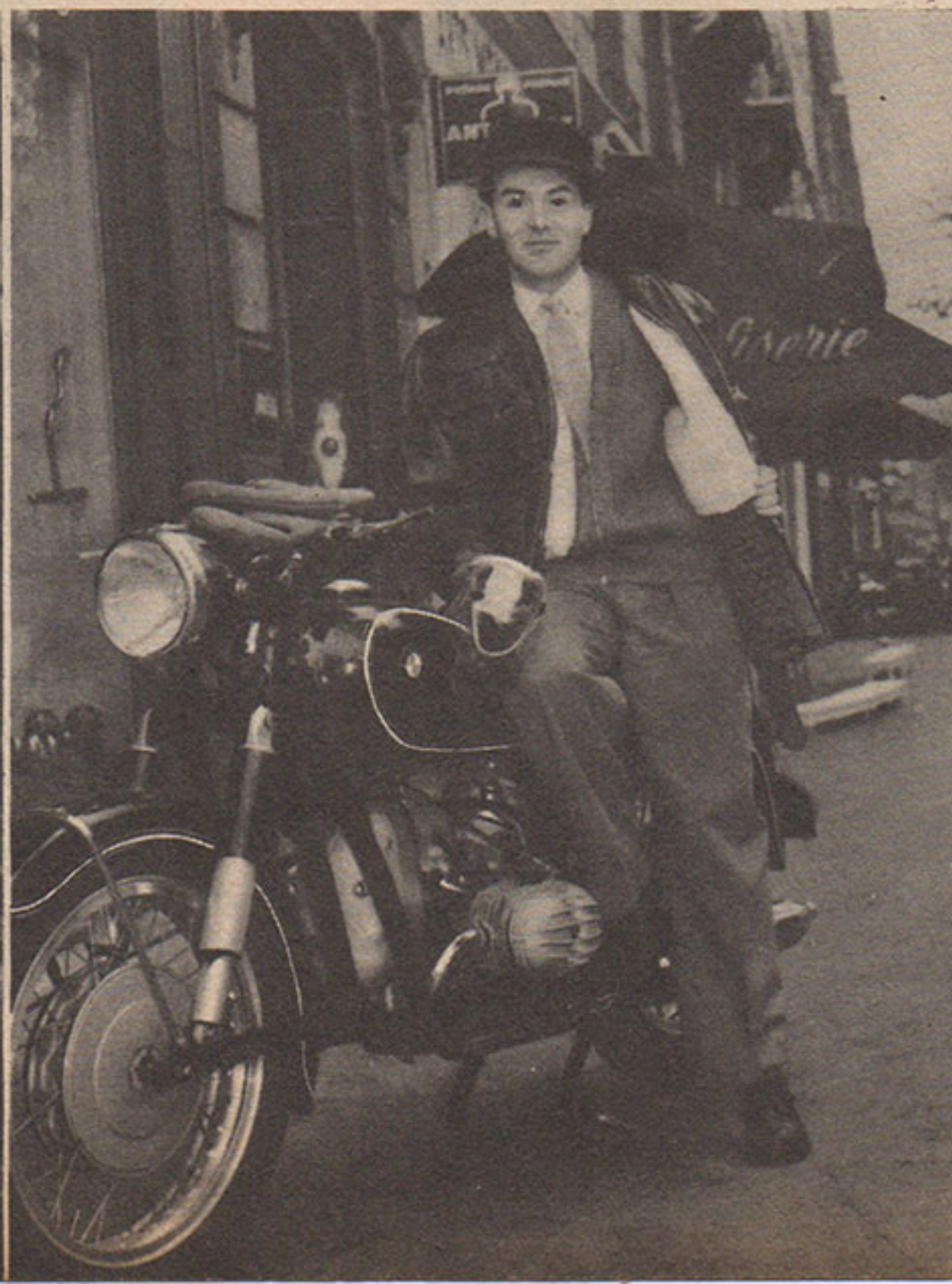
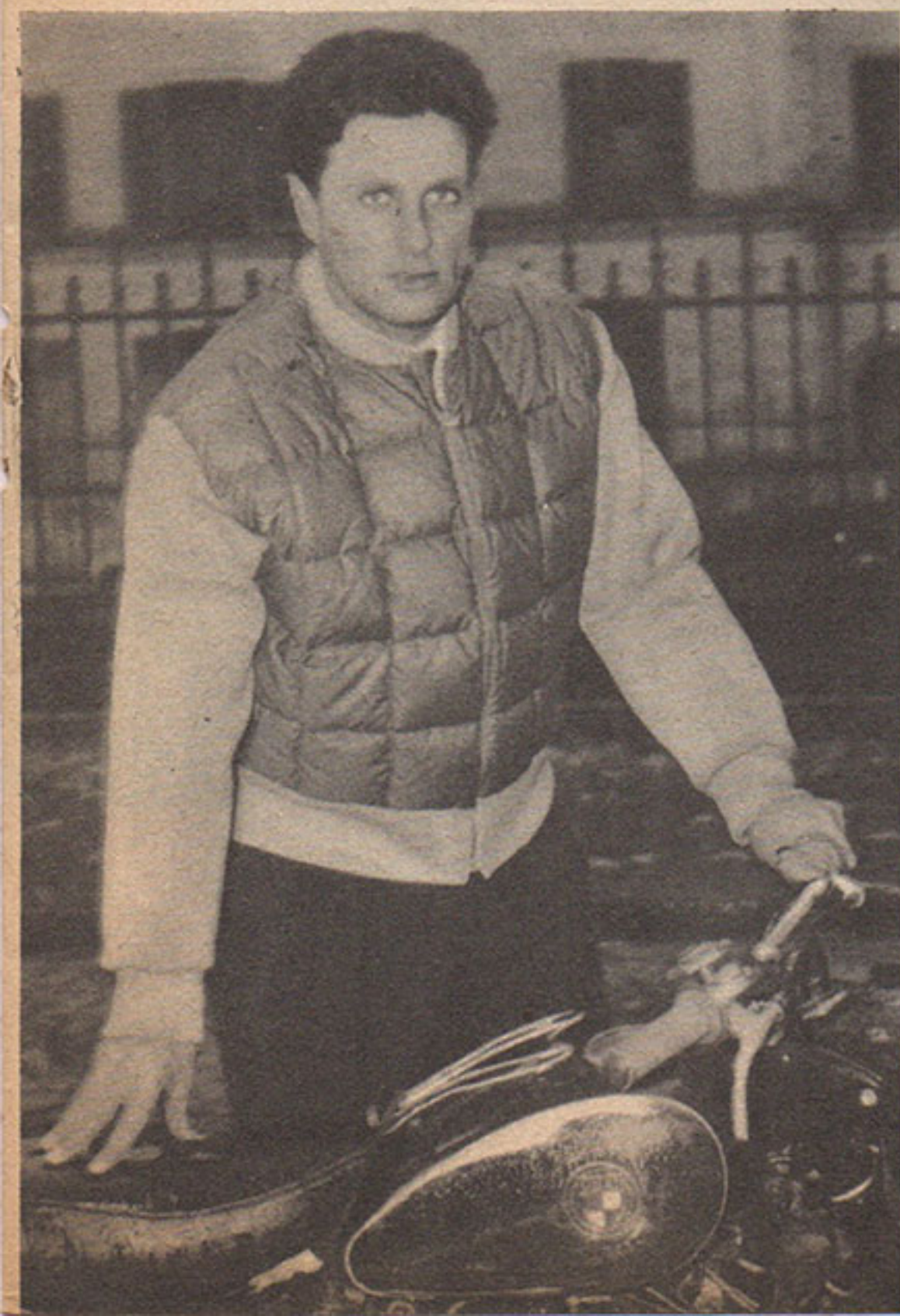
BLOUSONS - ANORAKS

6.000 F

Sous-vêtement Maucler, tricot et duvet. Protège la poitrine et le dos du froid. Très pratique pour les longues randonnées d'hiver.

10.000 F

Anorak cuir, manches pivot, ceinture dorsale froncée ; fermeture à glissière et coupe-vent aux poignets. Existe avec doublure en fourrure amovible. Très chaud et élégant.





BLOUSONS - ANORAKS



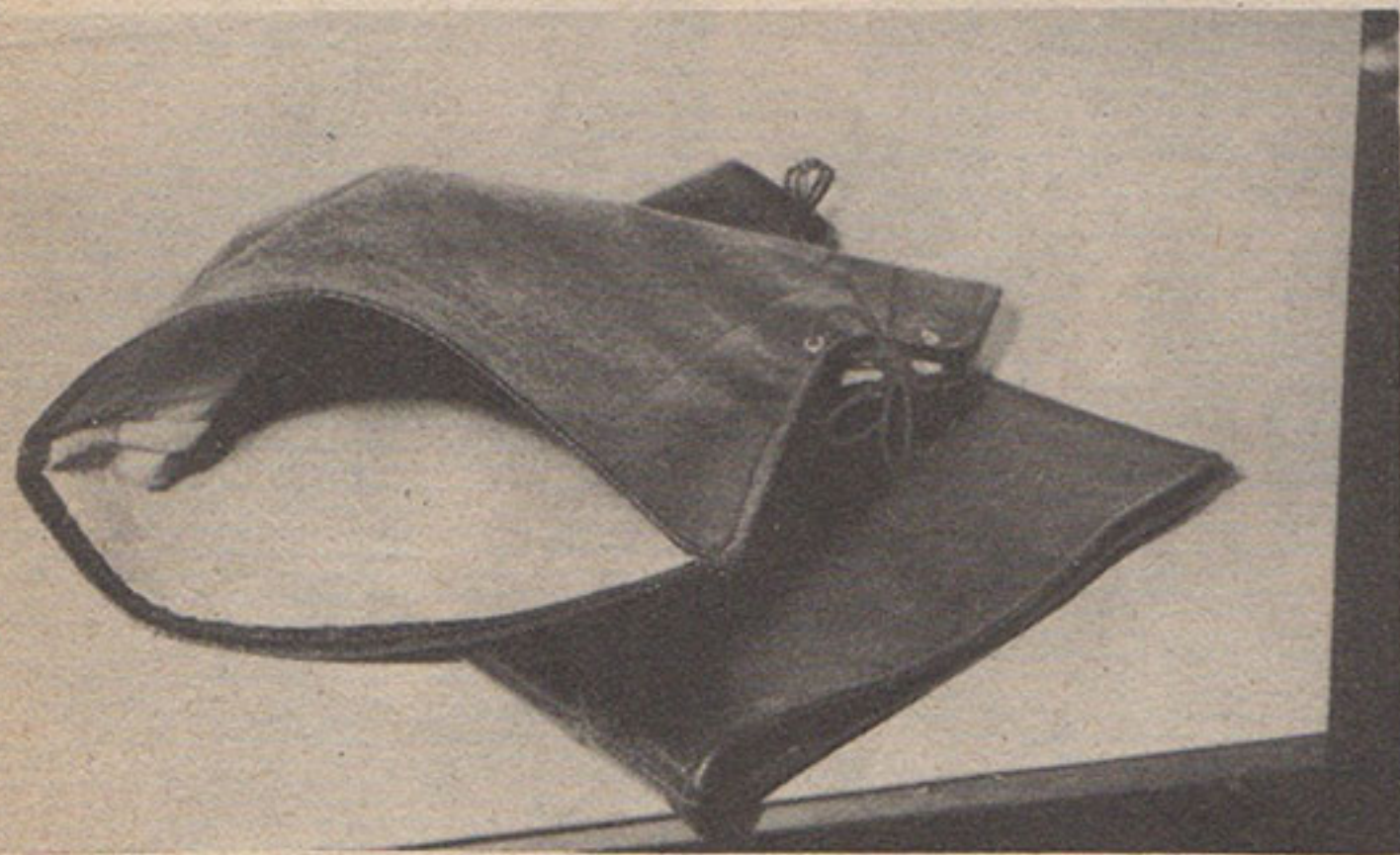
15.000 F

Blouson pilote, mouton retourné, manches avec fermetures sur les poignets. Très chaud, laisse une grande aisance de mouvements.

Blouson cuir, doublure amovible en mouton. Manches pivot, col fourrure.

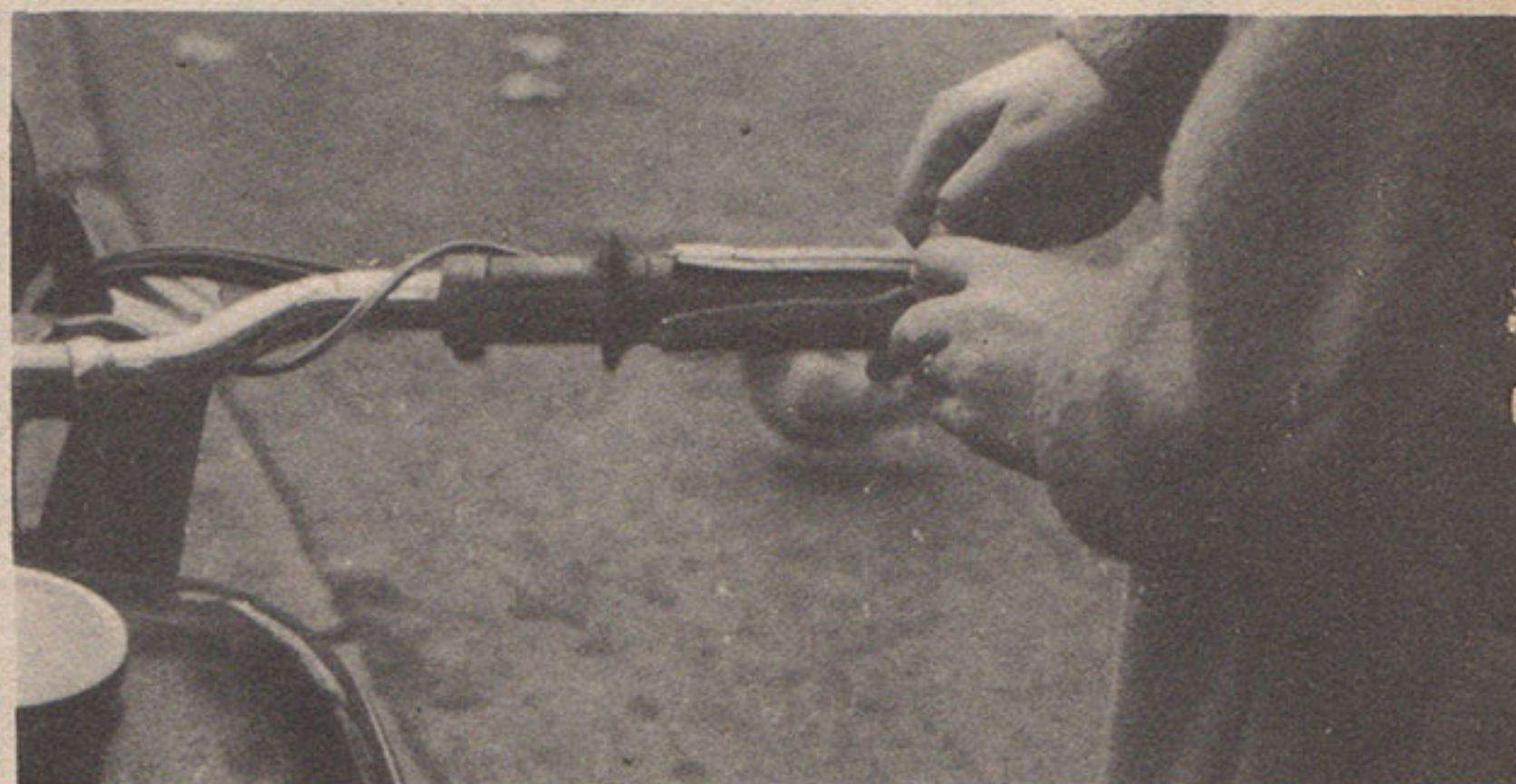
Il existe, dans le domaine de l'équipement de cuir, de nombreux articles, de toutes formes : blousons, culottes, trois-quarts, manteaux, anoraks, etc. Le cuir donne une note élégante, mais demande un entretien assidu pour conserver son imperméabilité. Il a cependant une certaine tendance à se racornir à l'humidité. Son avantage sur les plastiques réside dans une évacuation plus favorable de la sudation, qualité que nous retrouvons dans les chaussures, bottes, etc.

MANCHONS, TABLIERS



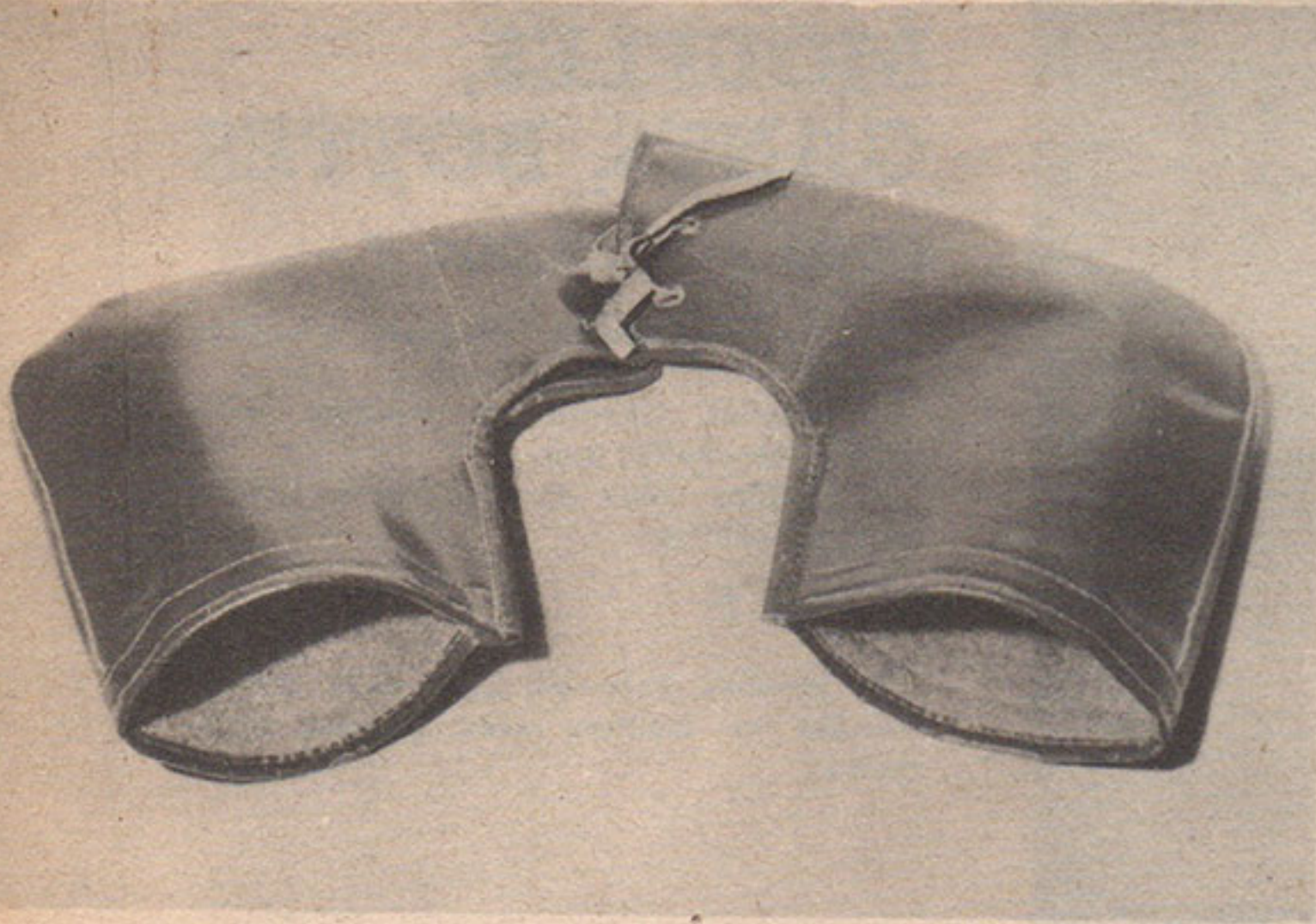
700 F

Manchons en simili-cuir, imperméables. Fixation par lacets.



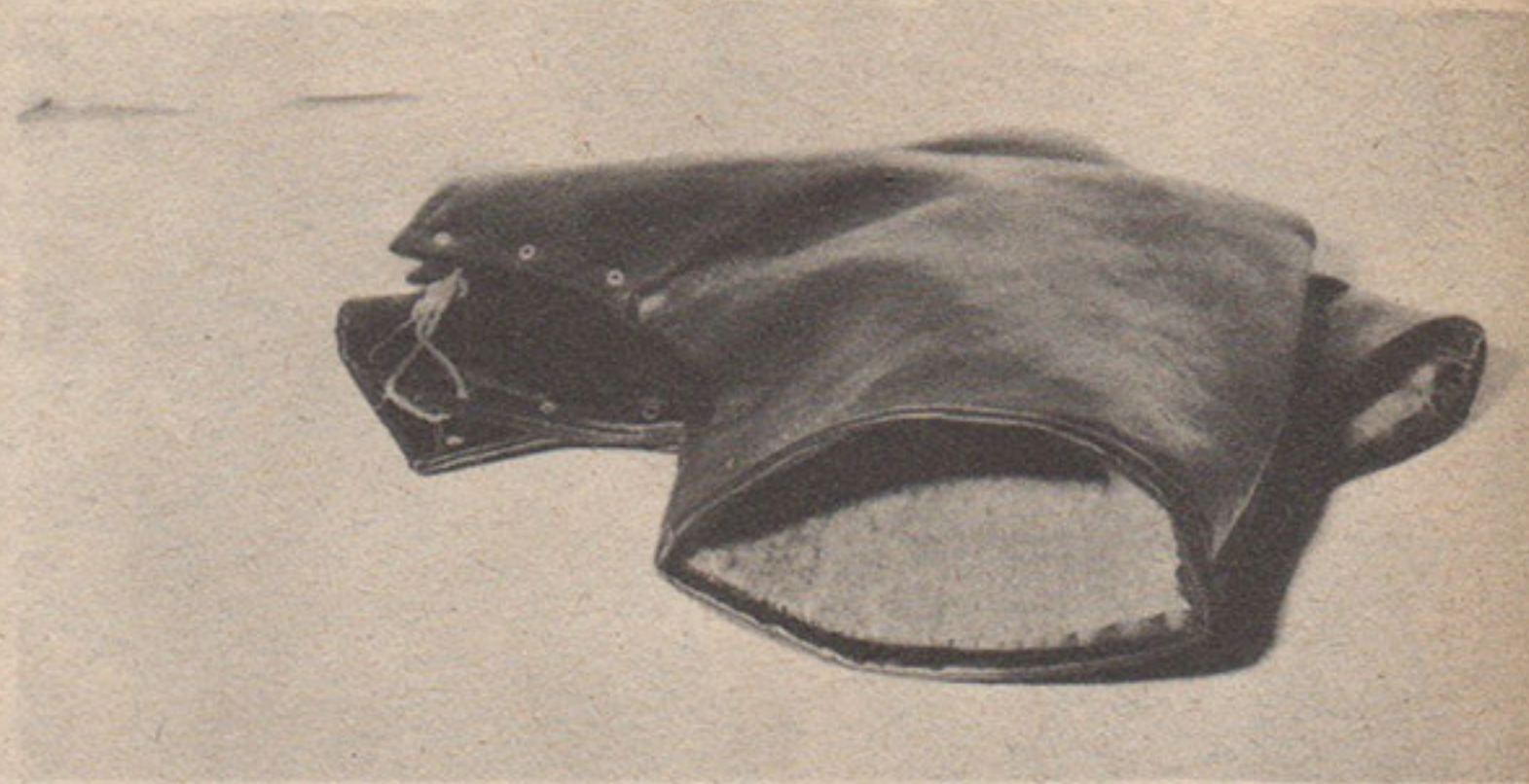
1.000 F

Poignées chauffantes M.I.O., s'adaptant au guidon grâce à une fermeture à glissière. Chauffage efficace, faible consommation de courant (3 W). Se branche sur accu ou volant magnétique.



1.500 F

Manchons en cuir,
avec armature rigide.
Fixation par courroie.



Manchons cuir, Teddy-Bear,
doublés mouton.

2.000 F

Tablier simili-cuir,
doublé moleton.
Protège efficacement les jambes et le bas-ventre
de la pluie et du froid.



6.000 F

Tablier cuir,
doublé
moleton,
avec poche
intérieure.





MOUFLES, GANTS, BOTTES

1.500 F à 2.000 F

1. Moufles mouton, poignets tricotine, Canard.

2. Moufles Canard, en mouton, deux doigts, manchettes cuir.

3. Moufles Ségu en cuir, deux doigts, demi-manchette.

3.000 F

4. Moufles Théo en cuir, deux doigts, fourrées en mouton, avec grandes manchettes.



3.000 F

Gants Gamet, avec bande catadioptrique dorsale, fourré molleton. Manchette cuir ou Cordoual. La bande réfléchissante permet une signalisation efficace des manœuvres la nuit.



1.500 F

Guêtres Lohdi,
en plastique.
Fermeture par agrafes.



1.300 F à 3.000 F

Gants Théo,
cuir fourré molleton,
avec manchettes
de tailles diverses.



4.000 F

5. Botte caoutchouc, forme Saumur, fourrée molleton. Rigoureusement étanche.

6. Demi-botte, cuir gras, fermeture à brides ; avec ou sans fourrure mouton.

6.000 F

7. Botte cuir gras, fermeture à glissière, semelle caoutchouc.

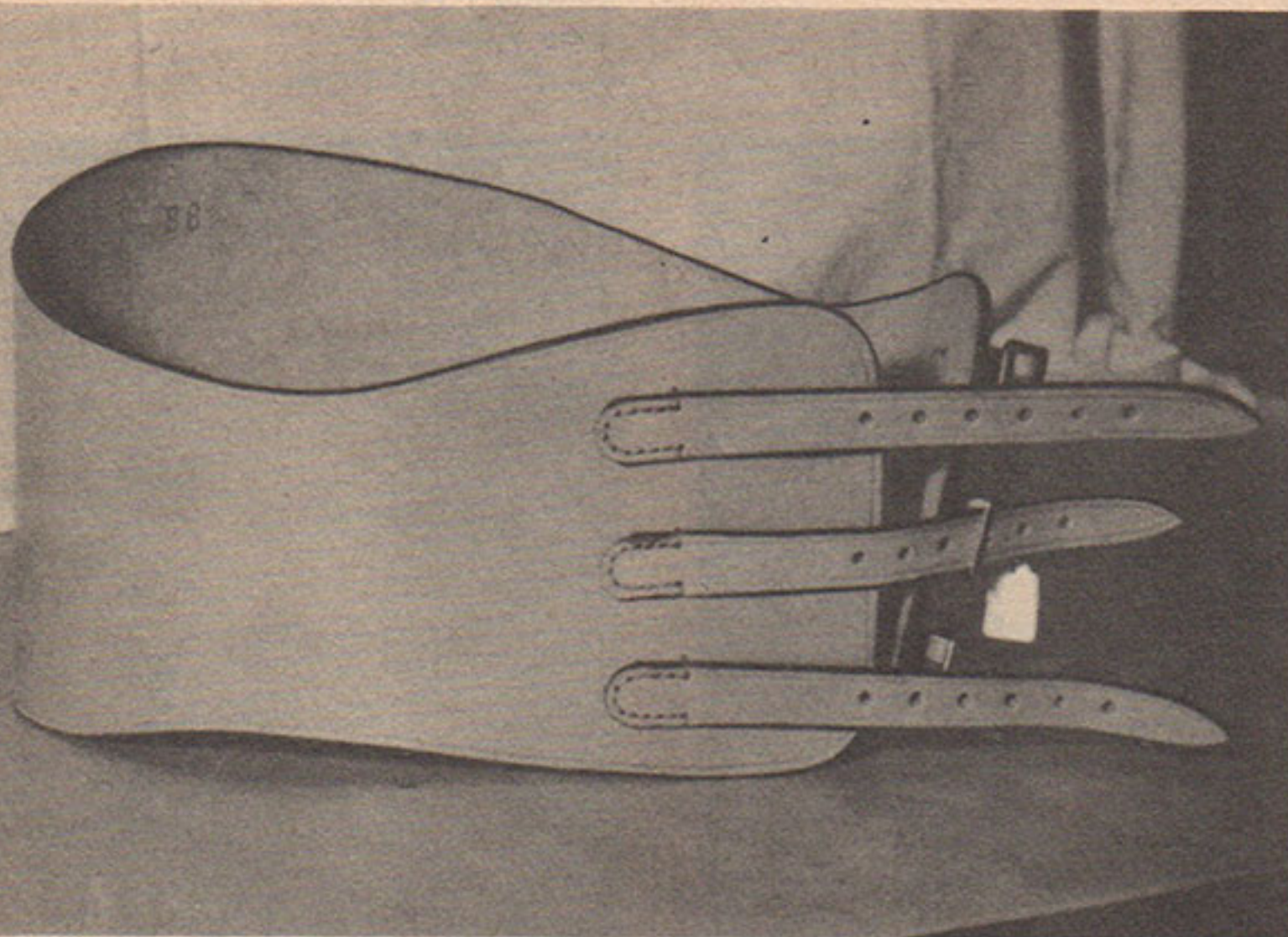
BOTTES DEMI-BOTTES



4.000 F

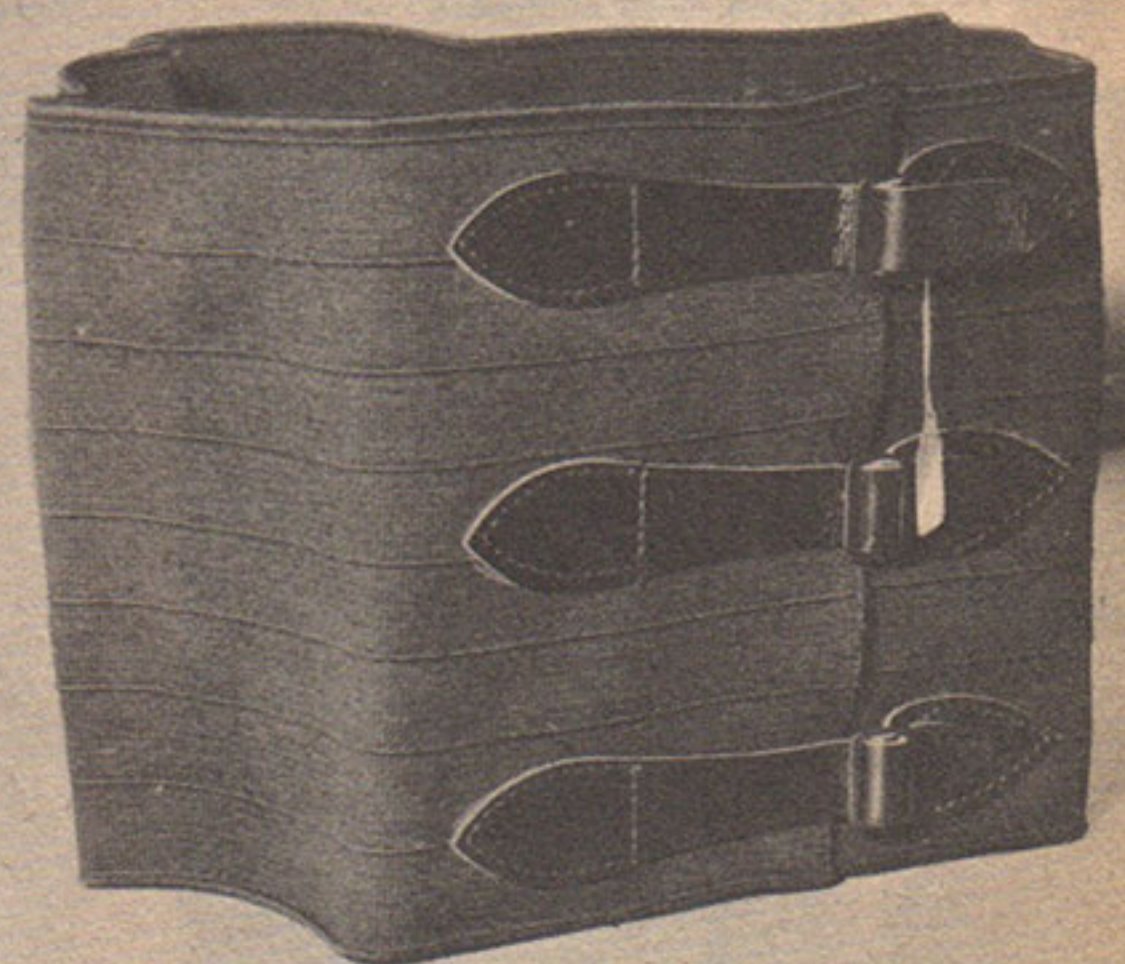
Sur-botte Hutchinson, en caoutchouc ; se porte sur les chaussures.

CEINTURES



2.000 F

Ceinture cuir GENO.



Ceinture « Sportflex » Centauro.

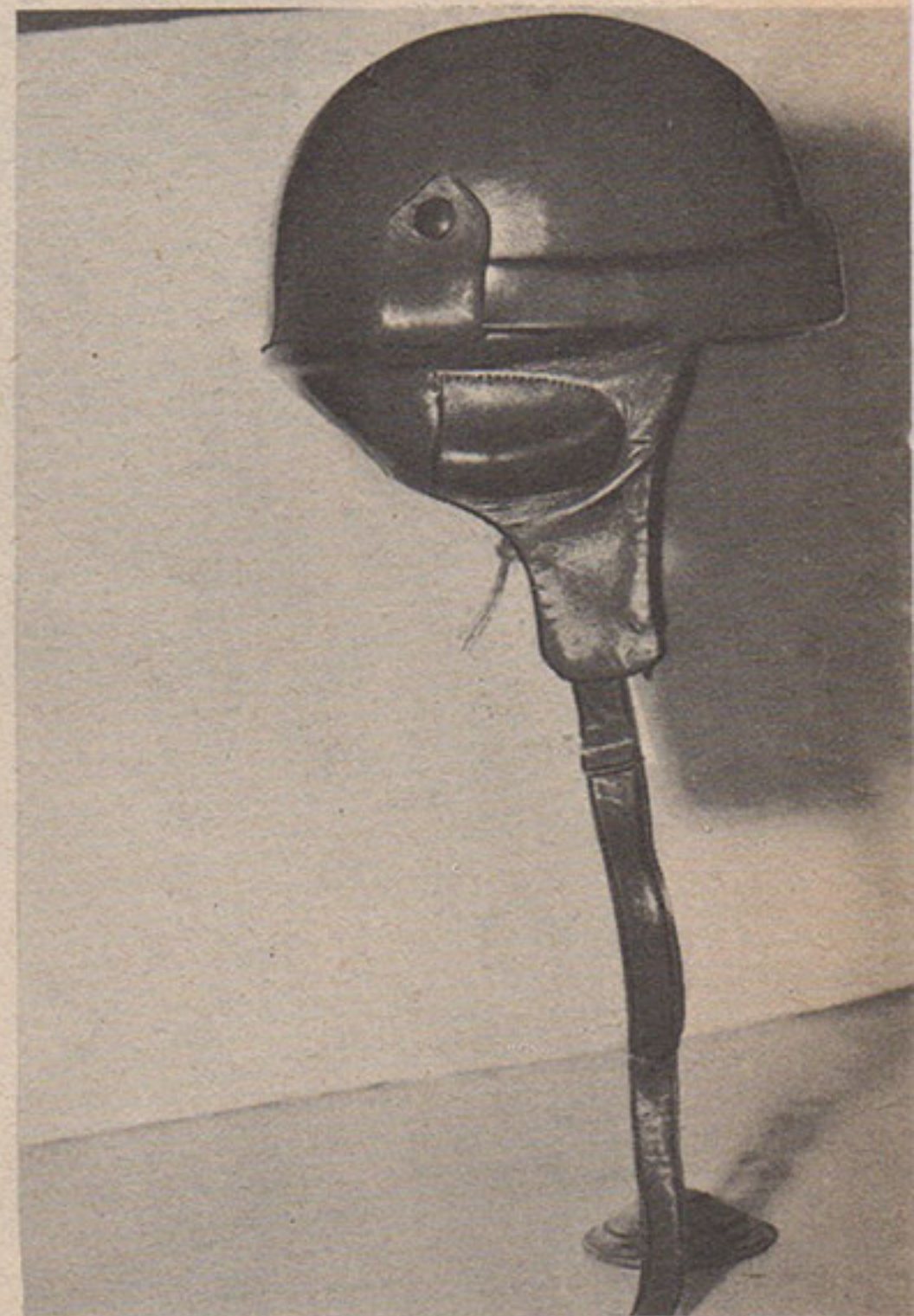
CASQUES

**3.000 F**

Nouveau casque Bayard,
liège-nylon ;
très léger = 200 gr.



Casque Géno,
calotte métallique
et visière cuir.



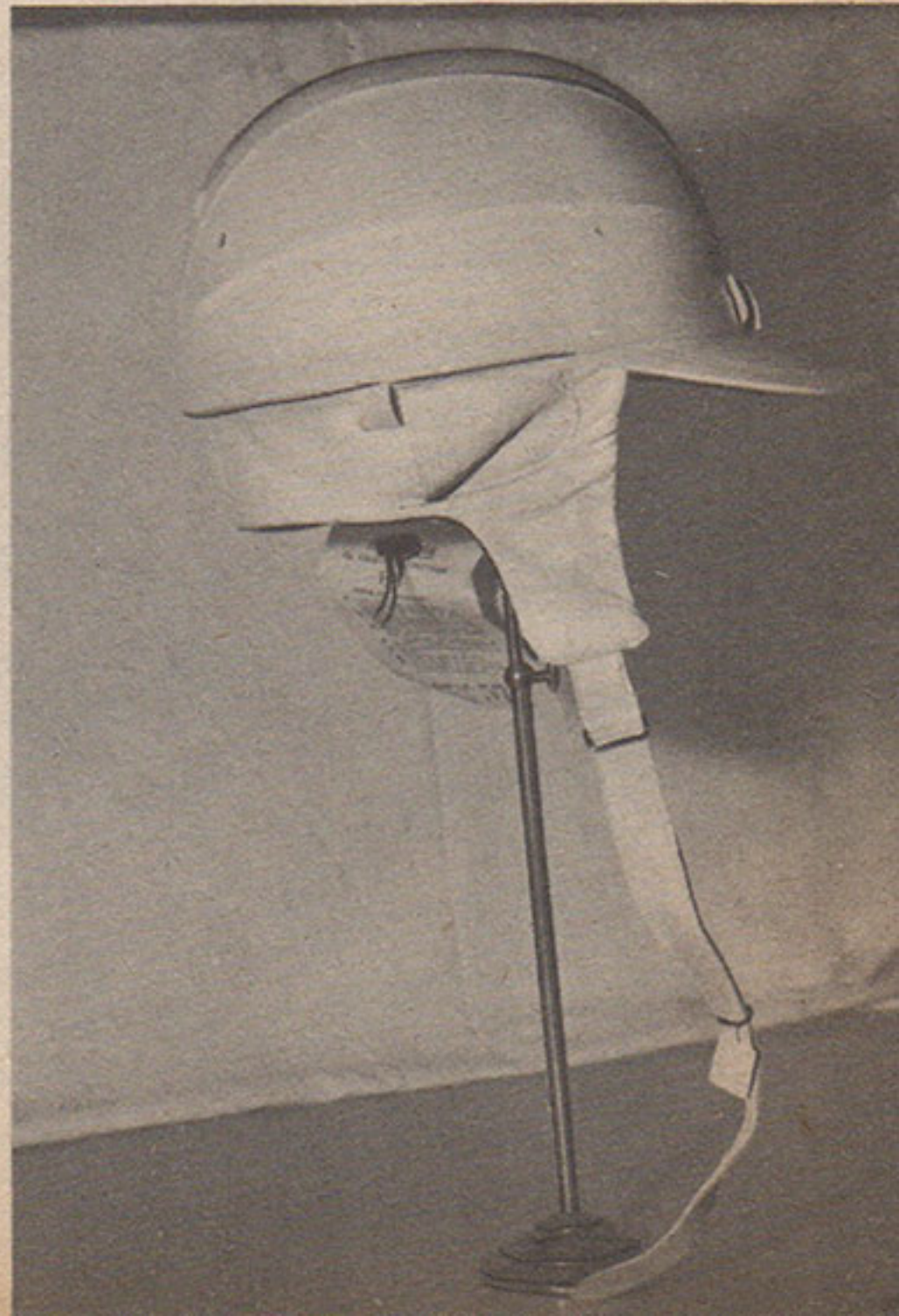
Casque F.N.,
calotte plastique
recouverte cuir.

4.000 F

Casque Bayard,
type stock-car,
calotte liège et visière.



Géno « Record »,
calotte en aggloméré
bois et liège.



Casque F.N.,
avec visière ;
calotte en plastique.



5.000 F et plus

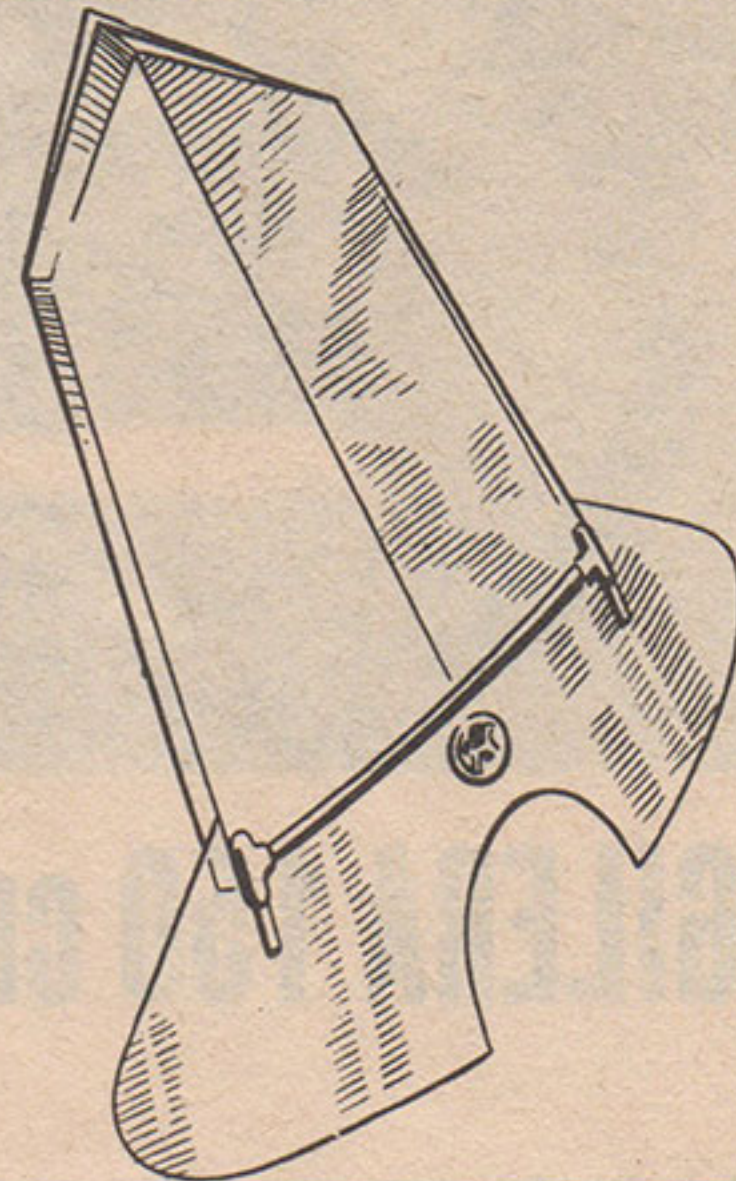
Bayard,
modèle police.



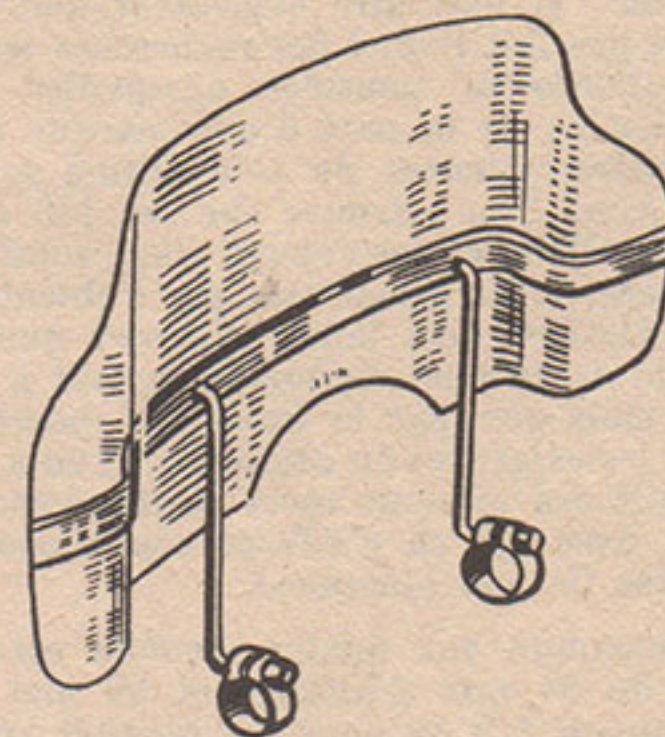
Géno,
type
« Aviation ».



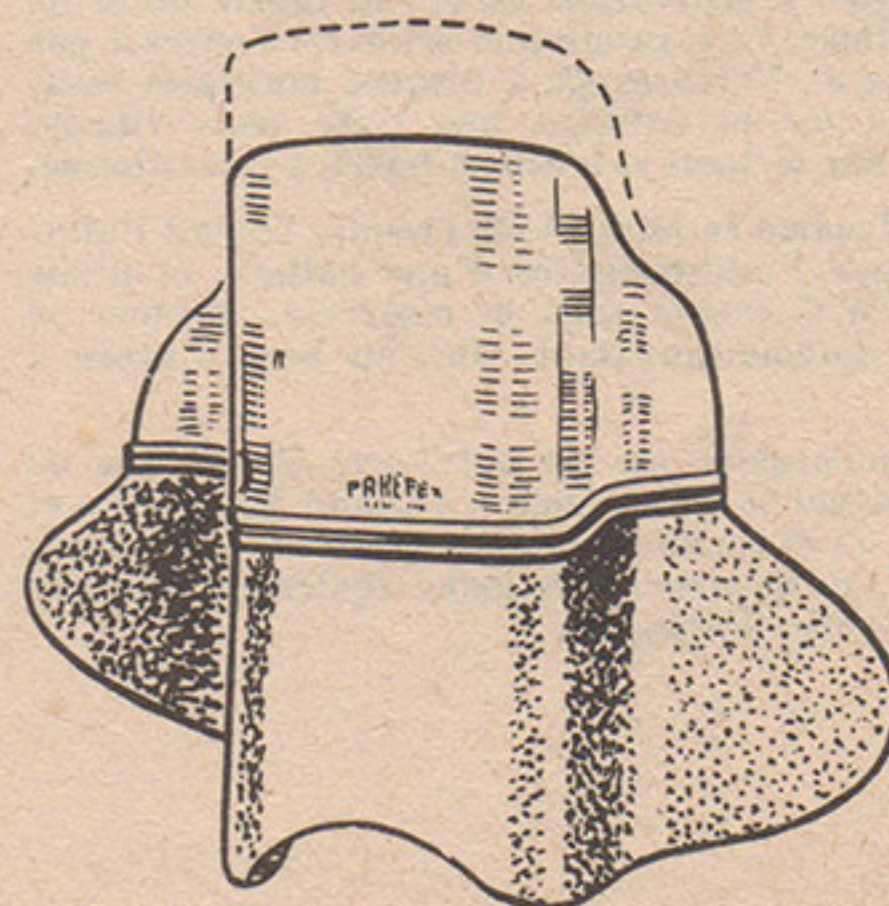
QUELQUES PARE-BRISE



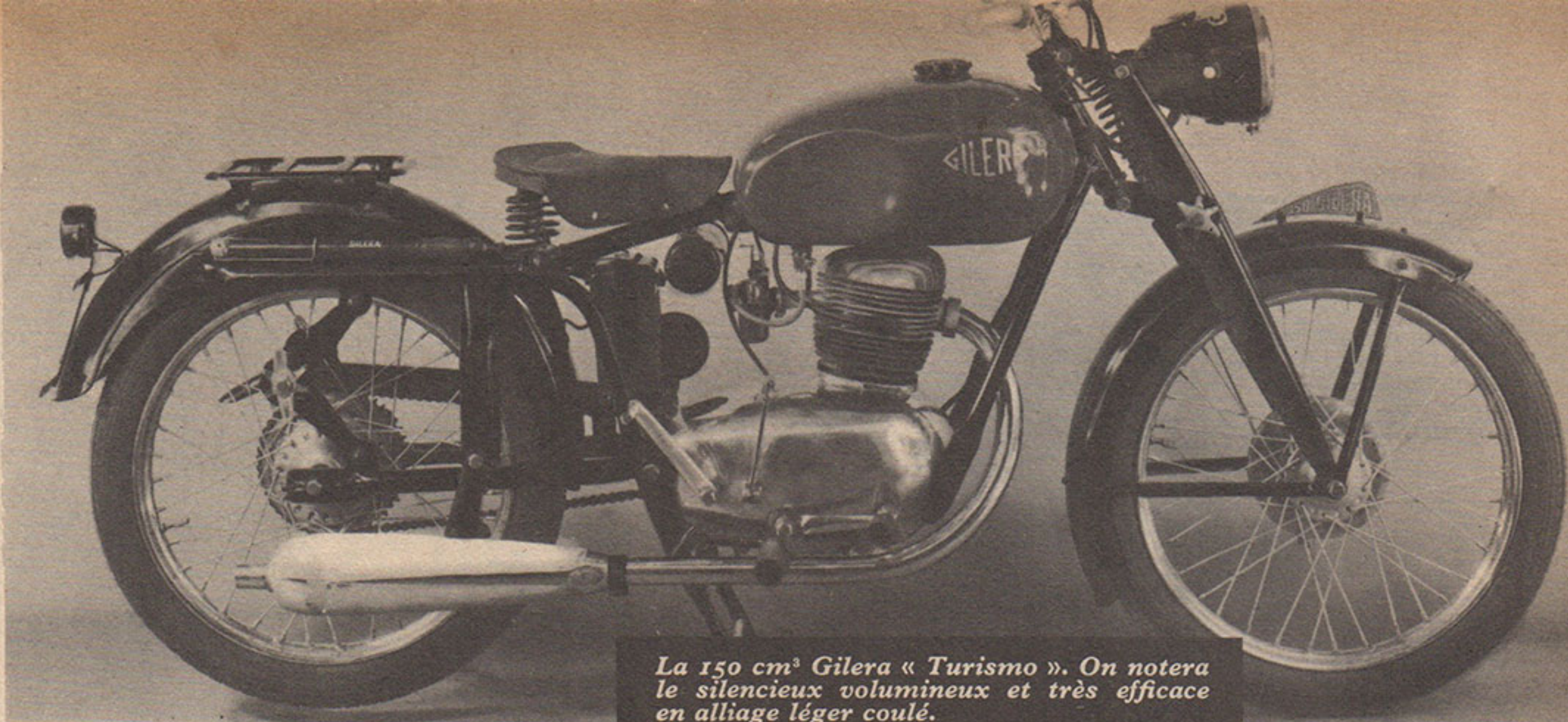
Une
réalisation
Biplex



Pare-brise
Pareflex



Pare-brise
Pareflex



La 150 cm³ Gilera « Turismo ». On notera le silencieux volumineux et très efficace en alliage léger coulé.



Le modèle « Gran Turismo » est équipé d'une fourche télescopique mais conserve les amortisseurs arrière à friction.

la GILERA 150 cm³

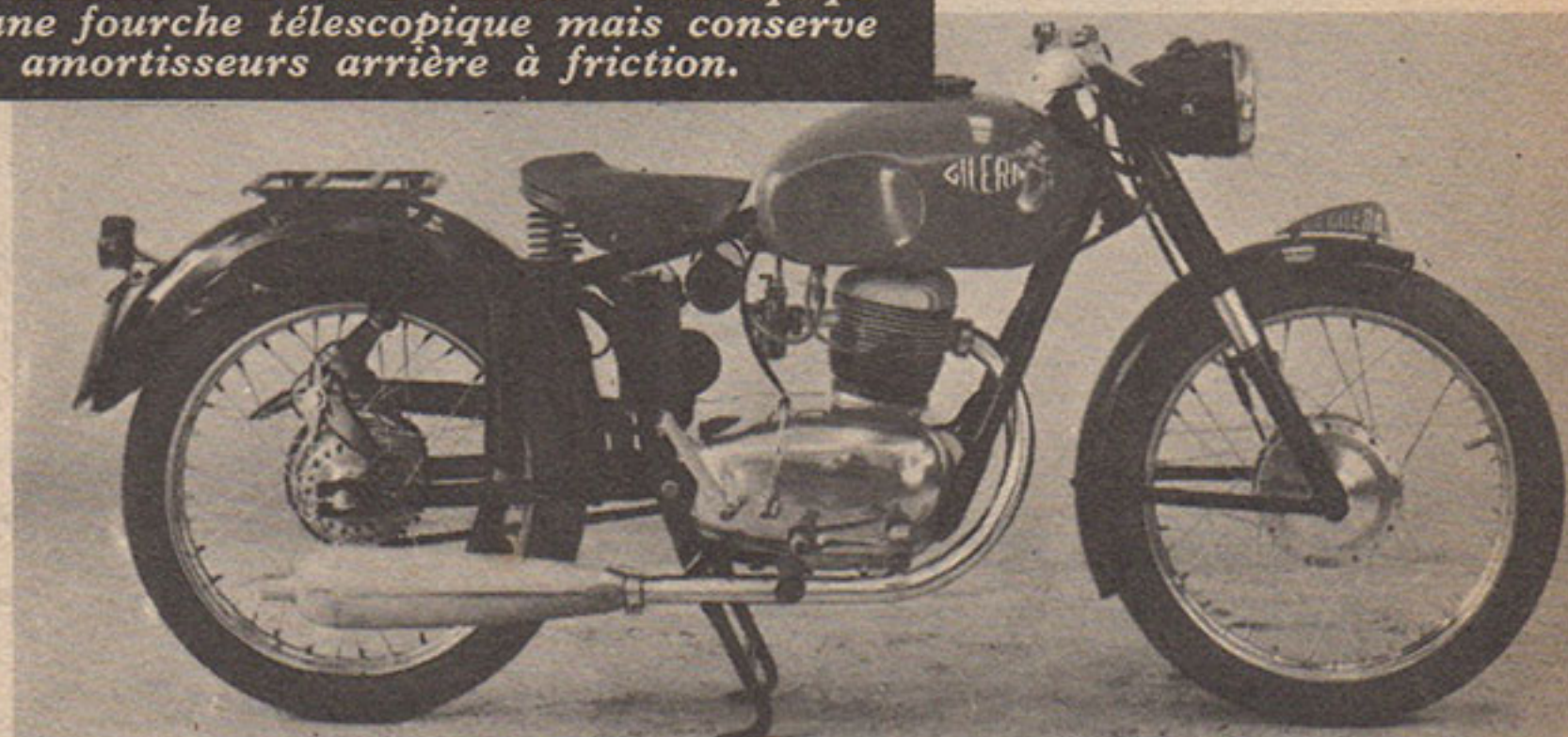
EN Italie plus que partout ailleurs la petite cylindrée est à l'honneur. Ainsi la firme d'Arcore, championne du monde en 500 cm³, n'offre pas moins de quatre modèles 150 cm³. Il faut dire cependant que ces machines n'ont pas fait l'objet des recherches techniques particulièrement poussées auxquelles on aurait pu s'attendre de la part d'une marque qui produit un quatre-cylindres de compétition aussi remarquable. Ainsi l'on retrouve sur ces 150 cm³ des soupapes parallèles et une culasse plate, solution quasi abandonnée, et ne permettant pas l'obtention de puissances élevées. Ceci laisse supposer que le premier modèle de ce type répondait surtout à un but utilitaire, mais que, par la force des choses et pour satisfaire les exigences du catalogue, il en a été ensuite extrapolé des versions sport et grand sport, cette dernière, avec 8,5 ch n'offrant rien d'exceptionnel au point de vue puissance.

Le moteur commun aux quatre modèles est un monocylindre de 54 mm d'alésage et 60 mm de course, développant 6,5 ch pour un rapport volumétrique de 6 à 1 (modèle tourisme) et un régime de 6.200 tr/mn. Le cylindre est en fonte, la culasse bi-métal, calotte en fonte et ailetage en alliage léger. L'arbre à cames, placé transversalement à l'avant du bloc, commande les soupapes par tiges et culbuteurs.

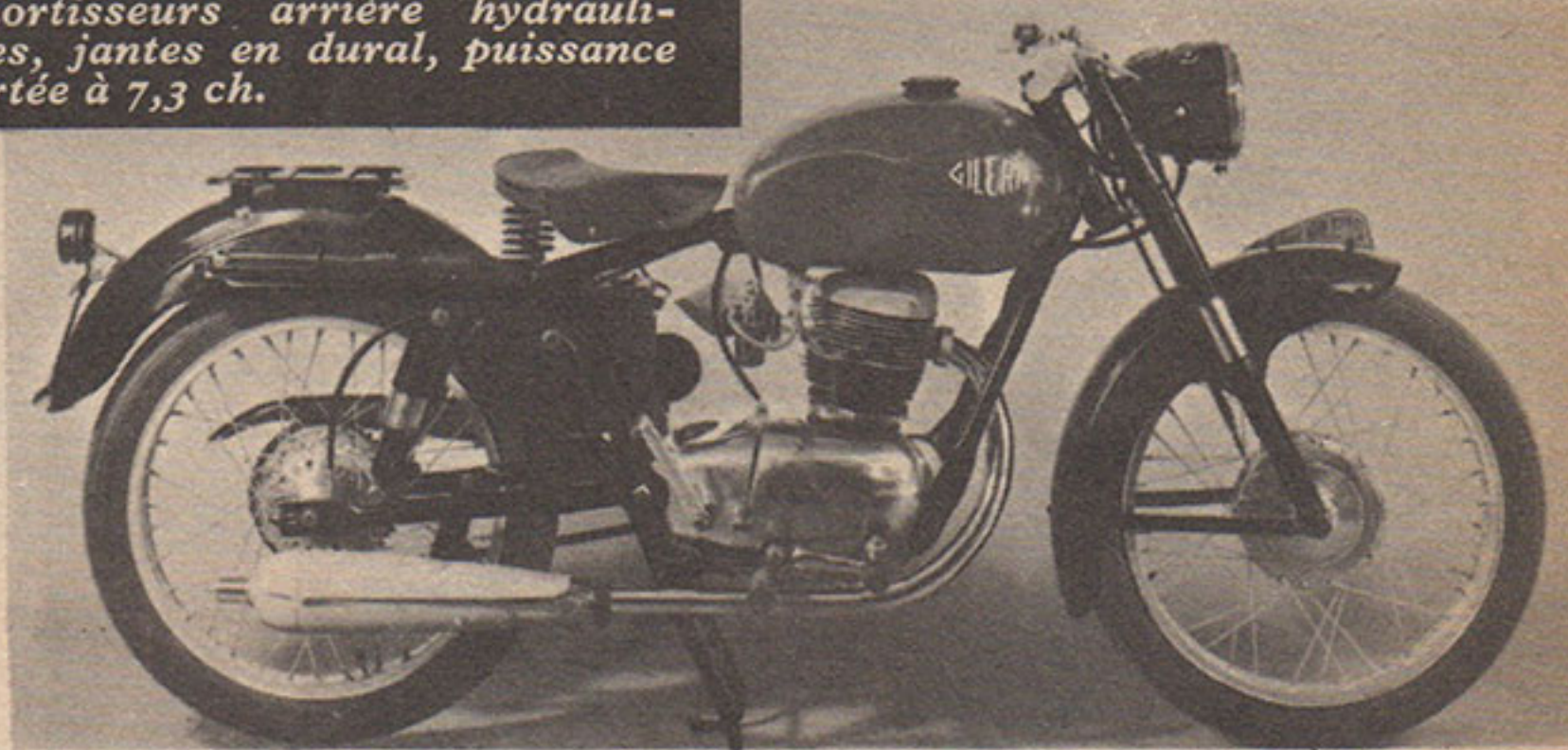
La réserve d'huile est contenue dans le bloc, et une pompe à engrenages assure la lubrification de l'embellage. La transmission primaire s'effectue par engrenages ; l'embrayage à disques multiples fonctionne à sec et entraîne une boîte trois vitesses (quatre sur le Sport et le Super-Sport) à prise directe.

Une dynamo en bout de vilebrequin fournit l'allumage, par l'intermédiaire d'une batterie et d'une bobine H.T. située sous le réservoir. Rupteur et avance automatique sont calés en bout d'arbre à cames.

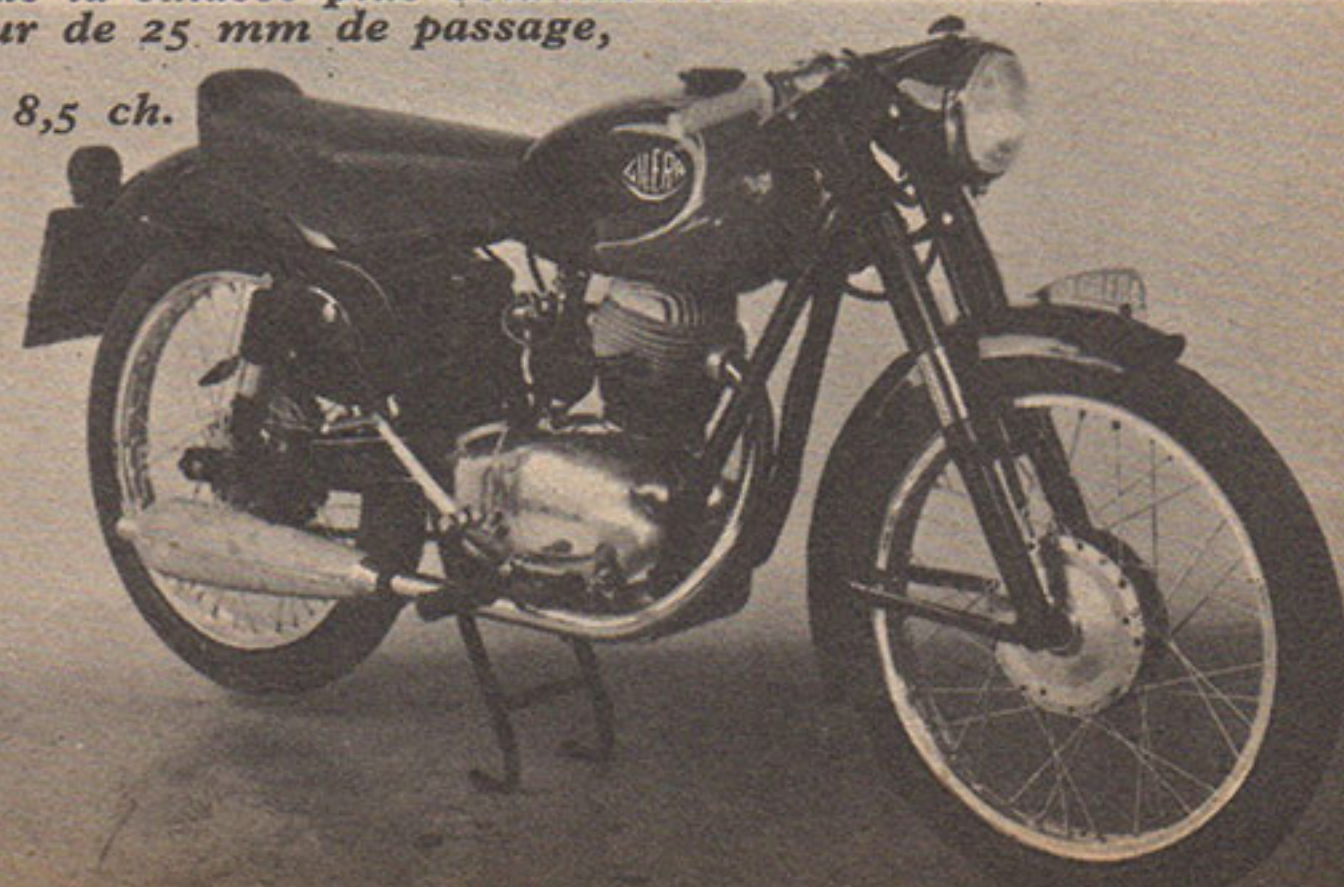
Le carburateur est un Del Lorto de 16 mm de diamètre sur le « Tourisme », « Grand Tourisme » et « Sport » ; et de 25 mm de diamètre sur le « Super-Sport ». Ce dernier se distingue également par une culasse plus développée.



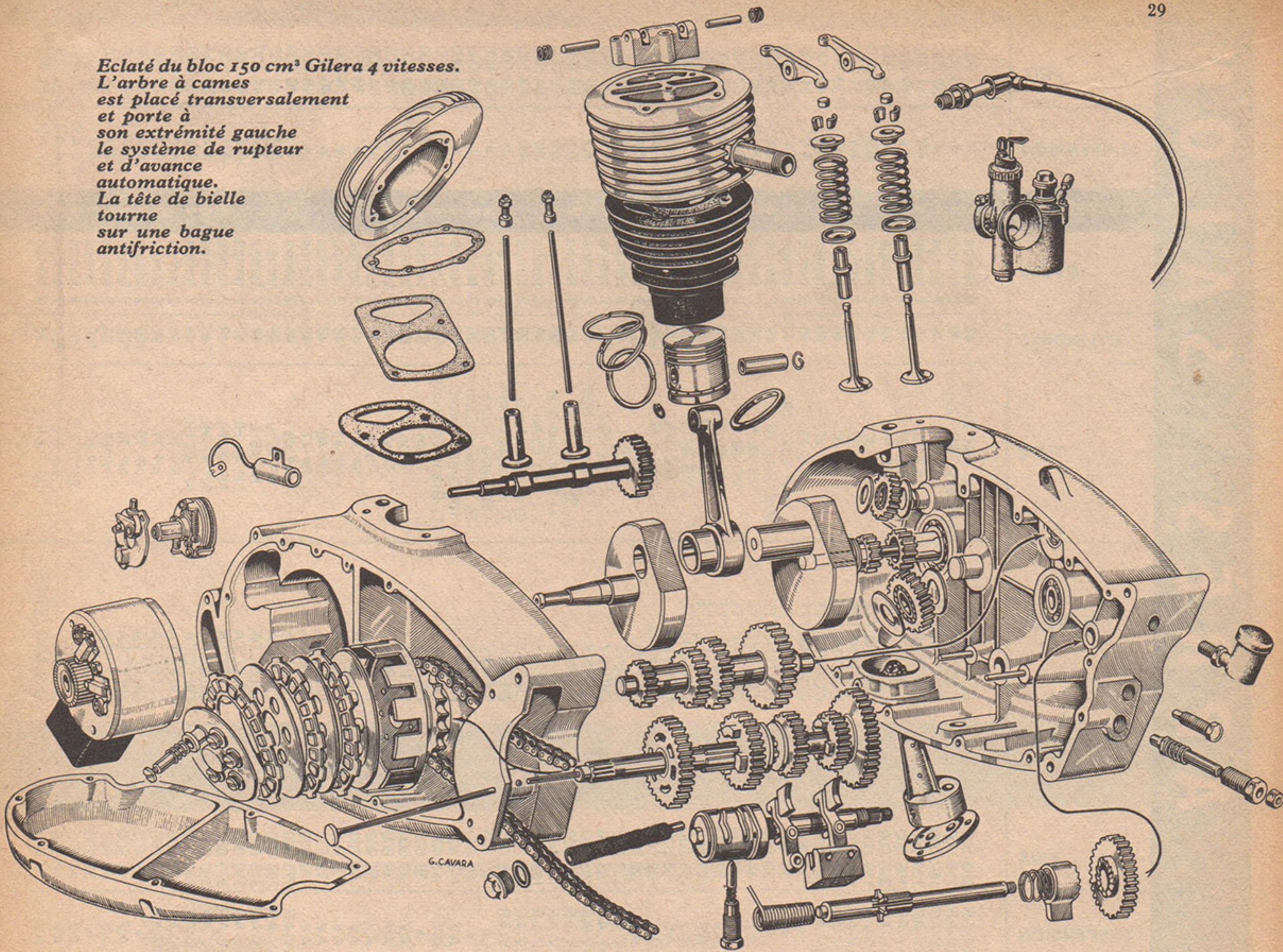
La 150 cm³ Gilera « Sport » ; amortisseurs arrière hydrauliques, jantes en dural, puissance portée à 7,3 ch.



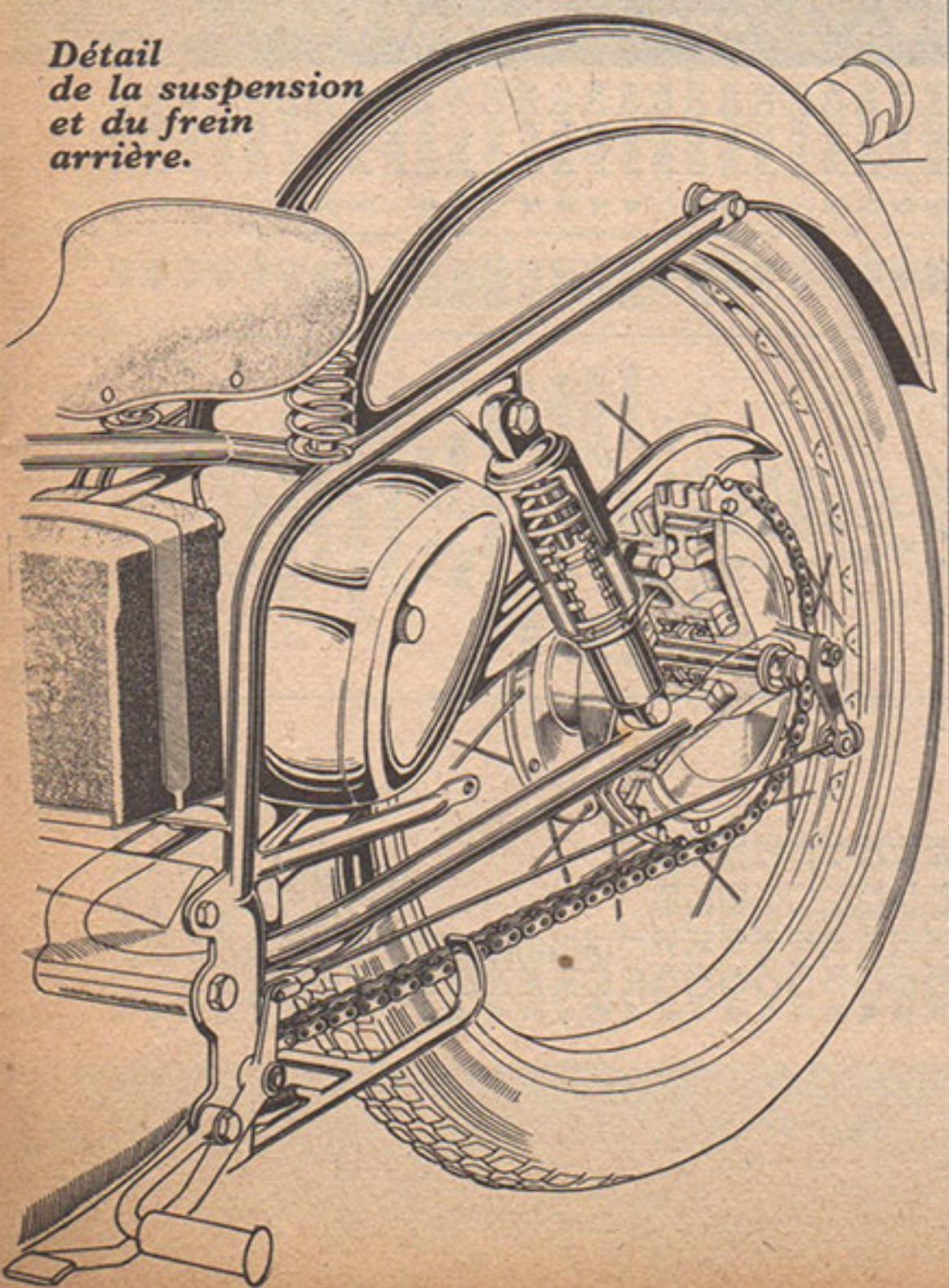
La version « Super-Sport » ; on distingue la culasse plus volumineuse. Carburateur de 25 mm de passage, puissance atteignant 8,5 ch.



*Eclaté du bloc 150 cm³ Gilera 4 vitesses.
L'arbre à cames
est placé transversalement
et porte à
son extrémité gauche
le système de rupteur
et d'avance
automatique.
La tête de bielle
tourne
sur une bague
antifricction.*



*Détail
de la suspension
et du frein
arrière.*



Les cadres sont du type ouvert, à double tube. Le type « Tourisme » possède une fourche parallélogramme en tôle emboutie, et une suspension arrière oscillante, avec amortisseurs à friction.

Freins avant et arrière, en alliage léger, ont un diamètre de 150 mm. Moyeux à broche, pneus de 19x2,50, réservoir à 10 l. Le poids atteint 90 kg, et la vitesse maximum 90 km/h pour une consommation de 2,2 l aux 100 km à 60 km/h et une puissance de 6,5 ch.

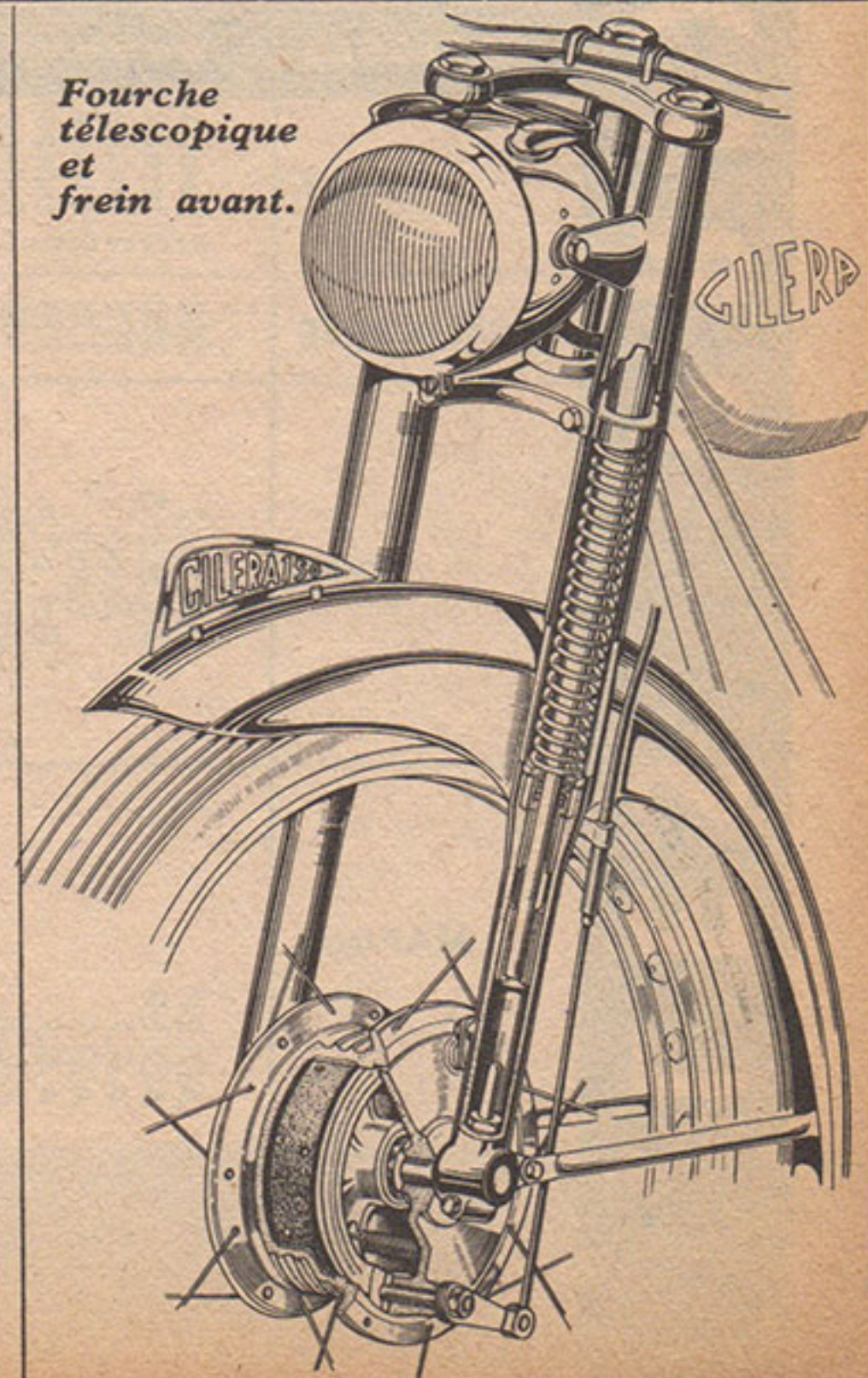
Le type « Grand Tourisme » diffère du précédent par une fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques, et un frein central à l'avant.

Sur le « Sport », des amortisseurs hydrauliques contrôlent le débattement des bras oscillants. La boîte de vitesses comporte quatre rapports, et la puissance, portée à 7,3 ch, permet une vitesse de pointe de 100 km/h.

Le « Super-Sport » se caractérise par une selle double, un guidon « racing », un réservoir de 13 l, et une puissance de 8,5 ch portant la performance maximum à 110 km/h.

Rappelons pour conclure que Gilera prépare un 175 cm³ pour la saison prochaine, répondant aux normes de la formule « Machines sport de série ».

*Fourche
télescopique
et
frein avant.*



LES PRIX APRÈS SALON

MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	VITESSES	SUSPENSION	PRIX
ADLER	MB 250	250	2 temps	4	AV-AR	269 500
ADLER	MB 250 S	250	2 temps	4	AV-AR	310 000
A.G.F.	Sport	125	2 temps	4	AV-AR	169 000
A.G.F.	Sport	175	2 temps	4	AV-AR	189 000
A.G.F.	Bol d'Or	175	2 temps	4	AV-AR	195 000
A.G.F.	Compétition	175	2 temps	4	AV-AR	250 000
A.G.F.	Sport Standard	125	2 temps	4	AV-AR	139 000
A.G.F.	Sport Standard	175	2 temps	4	AV-AR	159 000
A.J.S.	20	498	4 temps	4	AV-AR	350 000
A.J.S.	16 MS	350	4 temps	4	AV-AR	295 000
ALCYON	Z O	48	2 temps	»	»	29 900
ALCYON	Z 1	48	2 temps	»	»	36 400
ALCYON	Z 3	48	2 temps	»	»	39 900
ALCYON	Z 5	48	2 temps	»	»	44 900
ALCYON	Z 6	48	2 temps	»	»	49 900
ALCYON	630	48	2 temps	»	»	52 400
ALCYON	640	48	2 temps	2	AV	53 800
ALCYON	650	100	2 temps	»	AV	63 000
ALCYON	651	100	2 temps	»	AV	66 500
ALCYON	23	125	2 temps	3	AV	98 000
ALCYON	25	125	2 temps	3	AV	90 000
ALCYON	A 1	125	2 temps	3	AV-AR	133 000
ALCYON	A 3	125	2 temps	3	AV-AR	133 000
ALCYON	A 2	125	4 temps	4	AV-AR	153 000
ALCYON	19	175	4 temps	4	AV-AR	170 500
ALCYON	A 6	175	4 temps	4	AV-AR	164 000
ALCYON	B 1	230	2 temps	4	AV-AR	189 000
ALCYON	30	250	4 temps	4	AV-AR	256 500
ALCYON	B 2	250	4 temps	4	AV-AR	228 000
AQUILETTE	1 HU	48	2 temps	»	»	32 900
AQUILETTE	2 M	48	2 temps	»	»	39 800
AQUILETTE	3 MFT	48	2 temps	»	»	43 400
AQUILETTE	4 MRS	48	2 temps	»	»	45 400
AQUILETTE	5 LL	48	2 temps	»	»	38 500
AQUILETTE	6 LFT	48	2 temps	»	»	42 300
AQUILETTE	7 LGL	48	2 temps	»	»	49 800
AQUILETTE	8 MGR	48	2 temps	»	»	51 900
AQUILETTE	9 MGS	48	2 temps	»	»	54 200
AQUILETTE	10 MB 1	48	2 temps	2	AV	59 800
AQUILETTE	VM 100 n° 11	100	2 temps	3	AV	79 575
AQUILETTE	VC 98 n° 12	98	2 temps	2	AV	79 250
ARIEL	VB 600 Side Valve	598	4 temps	4	AV-AR	275 000
ARIEL	NH Hunter-Single	350	4 temps	4	AV-AR	295 000
ARIEL	VH Hunter-Single	500	4 temps	4	AV-AR	315 000
ARIEL	KH Hunter Twin	500	4 temps	4	AV-AR	350 000
ARIEL	FN Huntmaster	650	4 temps	4	AV-AR	370 000
ARIEL	MS Cross	500	4 temps	4	AV-AR	380 000
ARIEL	HT Trial	500	4 temps	4	AV-AR	340 000
ARLIGUIE	Camberra	49	2 temps	»	»	63 500
ARLIGUIE	Ouragan Luxe	98	2 temps	2	AV-AR	91 000
ARLIGUIE	Simoun	48	2 temps	»	»	39 400
ARLIGUIE	Simoun Luxe	48	2 temps	»	»	44 900
ARLIGUIE	Javelin	48	2 temps	»	»	49 800
AUOMOTO	CEH 250	48	2 temps	»	»	36 250
AUTOMOTO	CVT 167	49	2 temps	»	»	44 900
AUTOMOTO	GEGL 171	49	2 temps	»	»	47 350
AUTOMOTO	GEGLS 172	49	2 temps	»	»	53 000

MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	VITESSES	SUSPENSION	PRIX
COCYMO	Mistral BM Zephy	49	2 temps	»	»	36 900
COCYMO	Lavelette BM Zephy	49	2 temps	»	»	36 500
COCYNETTE	SO 21	49	2 temps	»	»	38 500
COCYNETTE	LT 22	49	2 temps	»	»	42 300
COCYNETTE	GL 23	49	2 temps	»	»	49 800
COCYNETTE	SO 31	49	2 temps	»	»	39 900
COCYNETTE	LT 32	49	2 temps	»	»	43 700
COCYNETTE	GL 33	49	2 temps	»	»	51 200
COCYNETTE	SO 41	49	2 temps	»	»	39 900
COCYNETTE	LT 42	49	2 temps	»	»	43 700
COCYNETTE	GL 43	49	2 temps	»	»	51 200
COCYNETTE	VAP Luxe 420	49	2 temps	2	AV	55 300
COCYNETTE	MISTRAL GL 330	49	2 temps	2	AV	59 900
COCYNETTE	VS 98 M	98	2 temps	2	AV-AR	85 900
COCYNETTE	VO 98 C	98	2 temps	2	AV	77 900
COCYNETTE	VS 98 C	98	2 temps	2	AV-AR	84 900
COCYNETTE	VM 2002	100	2 temps	2	AV	89 700
COCYNETTE	VS 98 S	100	2 temps	2	AV-AR	103 900
COCYMO	MC 125	125	2 temps	4	AV-AR	143 000
COCYMO	MC 175	175	2 temps	4	AV-AR	165 000
CSEPEL	Luxe	250	2 temps	4	AV-AR	215 000
DERNY	VBB 1	49	2 temps	»	»	50 800
DERNY	1 bis BBI	65	2 temps	»	»	55 900
DERNY	2) Deryn Baby	48	2 temps	»	»	55 900
DERNY	3) Baby Luxe	65	2 temps	2	AV	64 900
DERNY	4) Motopratique	98	2 temps	2	AV	79 900
DERNY	5) Club	98	2 temps	2	AV	94 300
DERNY	6) Motopratique L.	99	2 temps	2	AV	84 500
DERNY	7) Bordeaux-Paris	98	2 temps	2	»	99 500
DERNY	8) Cyclo Sport	99	2 temps	2	»	109 000
DERNY	9) Tandem Club	98	2 temps	2	»	115 000
DERNY	10) Grand Sport	99	2 temps	2	»	125 000
DERNY	11) Grand Tourisme	99	2 temps	2	»	135 000
DERNY	Taon	65	2 temps	»	AV	63 000
DERNY	Taon	65	2 temps	»	AV	65 000
DERNY	Taon	70	2 temps	3	AV-AR	75 000
DERNY	Taon	100	2 temps	3	AV	84 000
DILECTA	N° 40	49	2 temps	»	»	38 950
DILECTA	N° 43	48	2 temps	»	»	34 950
DILECTA	N° 46	48	2 temps	»	»	40 400
DILECTA	N° 47	48	2 temps	»	»	46 900
DILECTA	N° 48	48	2 temps	»	»	49 900
DILECTA	N° 40 L	49	2 temps	2	AV	42 950
DILECTA	N° 46 L	48	2 temps	»	AV	44 500
DILECTA	N° 40 HL	49	2 temps	»	AV	44 950
DILECTA	N° 46 HL	48	2 temps	»	AV	46 500
DILECTA	N° 47 HL	48	2 temps	»	AV	50 950
DILECTA	N° 48 HL	48	2 temps	2	AV	53 950
DILECTA	N° 70	98	2 temps	2	AV	79 500
DILECTA	N° 71	98	2 temps	2	AV	79 500
DILECTA	N° 75	100	2 temps	3	AV	86 500
DILECTA	N° 76	100	2 temps	3	AV	86 500
DILECTA	N° 80	98	2 temps	2	AV	89 500
DILECTA	N° 85	100	2 temps	3	AV	96 500
D.K.W.	250 RT/2	250	2 temps	4	AV-AR	233 000
D.K.W.	350 RT	350	2 temps	4	AV-AR	289 000
D.S.-MALTERRE	M-7-4-R	125	4 temps	4	AV-AR	157 500

MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	VITESSES	SUSPENSION	PRIX
LUCERETTE	B Luxe	50	2 temps	»	AV	60 950
LUCERETTE	G	50	2 temps	2	AV	58 950
LUCERETTE	H 2	48	2 temps	2	AV	64 500
LUCERETTE	SER 65	65	2 temps	»	AV	63 900
LUCERETTE	SK 2	98	2 temps	2	AV	88 500
LUCERETTE	AK 3	98	2 temps	2	AV	93 500
LUCER	ONDINE	48	2 temps	2	AV-AR	65 900
MAICO	Blizzard	250	2 temps	4	AV-AR	242 000
MAICO	Blizzard Luxe	250	2 temps	4	AV-AR	254 000
MAICO	Taifun	350	2 temps	4	AV-AR	344 000
MAICO	Taifun	400	2 temps	4	AV-AR	354 000
MERCIER	H 1	48	2 temps	»	»	34 900
MERCIER	H 2	48	2 temps	»	»	36 500
MERCIER	H 3	48	2 temps	»	»	36 500
MERCIER	V 2	50	2 temps	»	»	41 900
MERCIER	H 4	48	2 temps	»	AV	48 500
MERCIER	V 3	50	2 temps	»	AV	51 900
MERCIER	V 4	50	2 temps	2	AV	59 800
MERCIER	H 5	48	2 temps	»	AV	50 900
MERCIER	CAL 11	98	2 temps	2	AV	79 900
MERCIER	CAS 10	98	2 temps	2	AV	76 900
MERCIER	VM 20	125	2 temps	»	AV-AR	130 000
MOBYVELO	Bang Normal	48	2 temps	»	»	42 900
MOBYVELO	Bang Parelo	48	2 temps	»	AV	45 400
MOBYVELO	Bang Parotel	48	2 temps	»	AV	46 900
MOBYVELO	Bang Center	48	2 temps	»	AV	52 900
MOBYVELO	Mehari Parelo	65	2 temps	»	AV	59 600
MOBYVELO	Mehari Paratel	65	2 temps	»	AV	61 000
MOBYVELO	Mehari Center	65	2 temps	»	AV	62 500
MONET ET GOYON	Castor	98	2 temps	2	AV	74 500
MONET ET GOYON	Castor	115	2 temps	2	AV	79 950
MONET ET GOYON	Starlett S 2 S	98	2 temps	2	AV	87 500
MONET ET GOYON	Starlett S 2 S	115	2 temps	2	AV	89 950
MONET ET GOYON	Starlett S 2 L	115	2 temps	2	AV	99 950
MONET ET GOYON	S 6 VS	125	2 temps	3	AV-AR	114 500
MONET ET GOYON	S 6 V 40	125	2 temps	4	AV-AR	130 000
MONET ET GOYON	Pullman	125	2 temps	3	AV-AR	135 000
MONET ET GOYON	M 2 VT	200	2 temps	3	AV-AR	135 000
MONET ET GOYON	M 2 VDO	200	2 temps	4	AV-AR	170 000
MONET ET GOYON	M 2 VO	232	2 temps	4	AV-AR	185 000
M.R.	A 1	48	2 temps	»	»	38 000
M.R.	A 2	48	2 temps	»	AV	46 000
M.R.	A 3	48	2 temps	»	AV	47 000
M.R.	G	48	2 temps	2	AV	56 000
M.R.	Sport	98	2 temps	2	AV	100 000
M.R.	»	98	2 temps	2	AV	110 000
M.R.	M 2	98	2 temps	2	AV	125 000
M.R.	Y 4	125	2 temps	4	AV-AR	140 000
M.R.	Scooter	125	2 temps	4	AV-AR	155 000
M.R.	Y 17	175	2 temps	4	AV-AR	160 000
M.R.	S 17	175	2 temps	4	AV-AR	180 000
MOSQUITO	»	49	2 temps	»	AV	41 950
MOSQUITO	Velomosquito	49	2 temps	»	AV	49 950
MOTOBECANE	AV 32 S	50	2 temps	3	»	32 900
MOTOBECANE	AV 32 M	50	2 temps	3	»	34 900
MOTOBECANE	AV 33	50	2 temps	3	»	38 200
MOTOBECANE	AV 31	50	2 temps	3	»	46 800
MOTOBECANE	AV 36	50	2 temps	3	AV	58 000
MOTOBECANE	AV 37	50	2 temps	3	AV	63 000
MOTOBECANE	D 45 S	125	4 temps	3	AV-AR	109 000
MOTOBECANE	D 45 S	125	4 temps	3	AV-AR	116 500
MOTOBECANE	Z 54 C	125	4 temps	4	AV-AR	129 500
MOTOBECANE	Z 56 C	125	4 temps	4	AV-AR	156 000
MOTOBECANE	Z 24 C	175	4 temps	4	AV-AR	135 000

MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	VITESSES	SUSPENSION	PRIX
GEMINIANI	VAP 24	50	2 temps	»	»	40 700
GEMINIANI	VAPLUX 25	50	2 temps	»	AV	46 600
GEMINIANI	VAP-GL 26	50	2 temps	»	AV	49 100
GEMINIANI	MYSTER 27	50	2 temps	»	AV	51 800
GEMINIANI	MYSTER Luxe 28	50	2 temps	»	AV	53 800
GILLET HERSTAL	Touriste	250	2 temps	4	AV-AR	205 000
GILLET HERSTAL	Sport	250	4 temps	4	AV-AR	215 000
GILLET HERSTAL	Sport	300	4 temps	4	AV-AR	230 000
GILLET HERSTAL	Carénée Sport	250	4 temps	4	AV-AR	265 000
GILLET HARSTAL	Carénée Sport	300	4 temps	4	AV-AR	280 000
GILLET HERSTAL	Belgica	250	2 temps	4	AV-AR	235 000
GILLET HERSTAL	Belgica	500	4 temps	4	AV-AR	310 000
GILLET HERSTAL	Culbutée	400	4 temps	4	AV-AR	266 000
GILLET HERSTAL	Latérale	500	4 temps	4	AV-AR	262 000
GILLET HERSTAL	Culbutée	500	4 temps	4	AV-AR	271 000
GILLET HERSTAL	Spéciale	500	4 temps	4	AV-AR	281 000
GIMA	CPJ	50	2 temps	»	AV	44 500
GIMA	CPJ Luxe	50	2 temps	»	AV	45 400
GIMA	CAL	50	2 temps	»	AV	60 350
GIMA	CAL Super Luxe	50	2 temps	»	AV	66 900
GIMA	VAL	70	2 temps	2	AV	66 900
GIMA	VAL Super Luxe	70	2 temps	2	AV	68 700
GIMA	VAK	75	2 temps	2	AV	71 500
GIMA	VSL	98	2 temps	2	AV	94 500
GIMA	VA 2	125	2 temps	4	AV-AR	129 500
GIMA	NY 2	125	2 temps	4	AV-AR	135 000
GIMA	125 4 R S A	125	4 temps	4	AV-AR	149 000
GIMA	125 4 SA	125	4 temps	4	AV-AR	162 000
GIMA	175 4 R	175	4 temps	4	AV-AR	155 500
GIMA	175 4 SA	175	4 temps	4	AV-AR	178 000
GIMA	175 4 OS	175	4 temps	4	AV-AR	184 000
GIMA	250 cc	250	4 temps	4	AV-AR	226 000
GIMA	CAPRI	125	2 temps	4	AV-AR	158 500
GIMA	CAPRI	175	2 temps	4	AV-AR	168 500
GITAN	Utilitaire 41	50	2 temps	»	»	34 500
GITAN	Standard 16 bis	50	2 temps	»	»	39 800
GITAN	Standard 22	50	2 temps	»	»	41 100
GITAN	Luxe 23	50	2 temps	»	AV	47 250
GITAN	Luxe 35	50	2 temps	»	AV	47 250
GITAN	Luxe 43	50	2 temps	»	AV	47 250
GITAN	Luxe 45	50	2 temps	»	AV	47 250
GITAN	Luxe 50	50	2 temps	»	AV	50 250
GITAN	Luxe 55	50	2 temps	»	AV	50 250
GITAN	Luxe 19	50	2 temps	»	AV	54 800
GITAN	Luxe 31	50	2 temps	2	AV	57 800
GITAN	Mistral 98	98	2 temps	2	AV	83 500
GITAN	ABG 100	100	2 temps	2	AV	89 000
GITAN	Mistral 110	110	2 temps	2	AV	89 000
GITAN	YL	125	2 temps	4	AV-AR	144 500
GITAN	GYL	175	2 temps	4	AV-AR	163 500
GNOME ET RHONE	Motavia	98	2 temps	2	AV	77 950
GNOME ET RHONE	R 4 B	125	2 temps	3	AV	109 950
GNOME ET RHONE	R 4 C	125	2 temps	3	AV-AR	119 000
GNOME ET RHONE	R 4 C Caréné	125	2 temps	3	AV-AR	139 000
GNOME ET RHONE	R 5	125	2 temps	4	AV-AR	139 500
GNOME ET RHONE	R 5 Caréné	125	2 temps	4	AV-AR	159 500
GNOME ET RHONE	L 5	175	2 temps	4	AV-AR	159 000
GNOME ET RHONE	L 53	175	2 temps	4	AV-AR	175 000
GNOME ET RHONE	LX 200	200	2 temps	4	AV-AR	198 000
GNOME ET RHONE	L 5 Caréné	175	2 temps	4	AV-AR	179 000
GNOME ET RHONE	LC 531	175	2 temps	4	AV-AR	195 000
GNOME ET RHONE	LX 200 Caréné	200	2 temps	4	AV-AR	215 000
GNOME ET RHONE	L 53 Trial	175	2 temps	4	AV-AR	205 000
GNOME ET RHONE	LX 200 Trial	200	2 temps	4	AV-AR	210 000

MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	VITESSES	SUSPENSION	PRIX
TRIUMPH	TR 5	500	4 temps	4	AV-AR	360 000
TROTTYLETTE	Util	48	2 temps	»	»	32 900
TROTTYLETTE	Util	48	2 temps	»	»	34 900
TROTTYLETTE	Standard	48	2 temps	»	»	37 900
TROTTYLETTE	Luxe	48	2 temps	»	AV	45 900
TROTTYLETTE	Grand Luxe	48	2 temps	2	AV	53 900
T.W.N.	BDG 125 L	125	2 temps	4	AV-AR	183 500
T.W.N.	BDG 250 SL	250	2 temps	4	AV-AR	248 000
T.W.N.	Cornet	200	2 temps	4	AV-AR	247 000
T.W.N.	Boss	350	2 temps	4	AV-AR	292 000
ULTIMA	F-125 St.	125	2 temps	3	AV	107 500
ULTIMA	F-125 Luxe	125	2 temps	3	AV-AR	126 500
ULTIMA	V-8-GL	125	2 temps	4	AV-AR	157 500
ULTIMA	125 Sport	125	2 temps	3	AV-AR	143 500
UTLIMA	F 200 St.	200	2 temps	3	AV	127 500
UTLIMA	F 200 Luxe	200	2 temps	3	AV-AR	141 500
UTLIMA	MK 2 GL	200	2 temps	4	AV-AR	172 500
ULTIMA	Luxe	49	2 temps	»	AV	»
VARIOMATIC	Royal Fabi	48	2 temps	2	AV-AR	65 000
VARIOMATIC	200 Flat Twin	192	2 temps	3	AV-AR	269 000
VELOCETTE	MAC 350	350	4 temps	4	AV-AR	295 000
VELOCETTE	MSS 500	500	4 temps	4	AV-AR	325 000
VELOSOLEX	660	49	2 temps	»	»	32 800
VICTORIA	Swing 200	200	2 temps	4	AV-AR	225 000
VICTORIA	ITR 26 N-Sport	250	2 temps	4	AV-AR	269 000
VICTORIA	Bergmeister V 35 S	350	4 temps	4	AV-AR	379 000
ZUNDAP	Elastic	250	2 temps	4	AV-AR	235 000
ZUNDAP	200 S	200	2 temps	4	AV-AR	227 000
ZUNDAP	KS 601	600	4 temps	4	AV-AR	420 000
ZUNDAP	KS 601 Sport	600	4 temps	4	AV-AR	455 000

SCOOTERS

MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	VITESSES	SUSPENSION	PRIX
ALCYON	Speed	115	2 temps	2	AV-AR	90 000
ALCYON	Paris Nice	125	2 temps	3	AV-AR	139 000
AUTOMOTO	SA 2	125	2 temps	2	AV-AR	118 500
AUTOMOTO	SA 3	125	2 temps	3	AV-AR	146 000
BERNARDET	Cabri	98	2 temps	2	AV-AR	79 500
BERNARDET	Jaguar (Mono)	125	2 temps	4	AV-AR	149 000
BERNARDET	Jaguar (Twin)	125	2 temps	4	AV-AR	166 200
BERNARDET	Jaguar (Twin)	200	2 temps	4	AV-AR	184 200
COCYMO	125	125	2 temps	4	AV-AR	155 000
COCYMO	175	175	2 temps	4	AV-AR	175 000
GUILLER S.A.	Viper	98	2 temps	2	AV-AR	85 000
GUZZI	Galleto	192	4 temps	4	AV-AR	205 000
JONGHI	Polo	125	2 temps	4	AV-AR	155 000
LAMBRETTA	125 LD 56	125	2 temps	3	AV-AR	138 400
LAMBRETTA	125 LD 56 GL	125	2 temps	3	AV-AR	193 000
LAMBRETTA	150 LD	150	2 temps	3	AV-AR	151 400
LAMBRETTA	Fourgonnette	125	2 temps	3	AV-AR	190 200
LEFOL	»	»	2 temps	»	AV	145 000
MAICO	»	»	2 temps	»	AV-AR	250 000
MOTOBECANE	Maicoletta	250	2 temps	4	AV-AR	103 000
MOTOBECANE	Moby SB	125	2 temps	3	AV-AR	103 000
MOTOBECANE	SNB Luxe	125	2 temps	3	AV-AR	117 000

MARQUE	TYPE	CYLINDRÉE	CYCLE	VITESSES	SUSPENSION	PRIX
RENE GUILLER	RG 37 U	49	2 temps	»	»	35 950
RENE GUILLER	RG 37 L	49	2 temps	»	AV	42 000
RENE GUILLER	RG 37 SL	49	2 temps	»	AV	52 000
RENE GUILLER	RG 98 L	98	2 temps	2	AV-AR	97 500
RENE GUILLER	RG 58 L	49	2 temps	»	AV	53 300
RENE GUILLER	RG 582 L	49	2 temps	2	AV	56 300
RENE GUILLER	RG 130	125	2 temps	4	AV	127 000
RENE GUILLER	RG 133	125	2 temps	4	AV-AR	139 000
RENE GUILLER	RG 115	175	2 temps	4	AV-AR	153 000
RENE GUILLER	RG Corsaire	125	2 temps	4	AV-AR	148 000
RENE GUILLER	RG Rally	175	4 temps	4	AV-AR	199 000
RENE GUILLER	RG 250	250	4 temps	4	AV-AR	225 000
RENE GILLET	D 6 St	49	2 temps	»	»	36 000
RENE GILLET	D 6 L	49	2 temps	»	AV	42 000
RENE GILLET	D 6 SL	49	2 temps	»	AV	49 000
RENE GILLET	C 5 NS	49	2 temps	»	»	39 000
RENE GILLET	C 5 NL	49	2 temps	»	AV	45 000
RENE GILLET	C 5 N SL	49	2 temps	»	AV	49 000
RENE GILLET	VB	125	2 temps	3	AV	83 200
RENE GILLET	VBS	125	2 temps	3	AV-AR	95 000
RENE GILLET	V 2	125	2 temps	4	AV-AR	136 500
RENE GILLET	A 51	250	2 temps	4	AV-AR	185 000
RENE GILLET	A 545	250	2 temps	4	AV-AR	196 000
RENE GILLET	VB	125	2 temps	3	AV	85 000
RHONSON	N° 6	48	2 temps	»	»	34 500
RHONSON	N° 7	48	2 temps	»	»	40 500
RHONSON	N° 8 FT	48	2 temps	»	AV	45 950
RHONSON	N° 8 ter	48	2 temps	»	AV	50 950
RHONSON	»	100	2 temps	2	AV	86 900
RHONSON	»	100	2 temps	3	AV-AR	»
RIVA SPORT	441 Simplex	44	2 temps	»	»	34 900
RIVA SPORT	442 Business A	44	2 temps	»	»	38 900
RIVA SPORT	443 Master 56	44	2 temps	»	AV	47 900
RIVA SPORT	491 Stand	49	2 temps	»	»	42 900
RIVA SPORT	492 Luxe	49	2 temps	»	AV	48 900
RIVA SPORT	493 President	49	2 temps	»	AV	52 900
RIVA SPORT	RSI	50	2 temps	2	AV	66 900
RIVA SPORT	RSI Utilitaire	50	2 temps	2	AV	60 350
RIVA SPORT	RSI 70 cm	70	2 temps	2	AV	68 700
RIVA SPORT	RSI 65 cm	65	2 temps	2	AV	64 900
RIVA SPORT	Sporting	100	2 temps	3	AV	82 900
RIVA SPORT	Sporting Record	100	2 temps	3	AV	92 900
RIVA SPORT	125 N	125	2 temps	3	AV	118 900
RIVA SPORT	125 GL4	125	2 temps	4	AV-AR	139 900
RIVA SPORT	125 AMC	125	2 temps	4	AV-AR	129 500
RIVA SPORT	200 GS	200	2 temps	4	AV-AR	176 900
ROCKET	»	49	2 temps	»	AV	62 000
ROYAL CODRIX	Populaire 55	48	2 temps	»	»	37 250
ROYAL CODRIX	Populaire	48	2 temps	»	AV	41 500
ROYAL CODRIX	Quotidien	48	2 temps	»	»	39 000
ROYAL CODRIX	Week-End	48	2 temps	»	AV	43 800
ROYAL CODRIX	Royal	48	2 temps	»	AV	43 500
ROYAL CODRIX	Duchesse	49	2 temps	»	AV	58 000
ROYAL CODRIX	Sport 65	65	2 temps	»	AV	61 800
ROYAL CODRIX	Comet "Ville"	98	2 temps	2	AV	79 500
ROYAL CODRIX	Comet "Champion"	98	2 temps	2	AV-AR	87 000
ROYAL ENFIELD	Clipper	250	4 temps	4	AV-AR	260 000
ROYAL ENFIELD	Bullet 350	350	4 temps	4	AV-AR	310 000
ROYAL ENFIELD	Bullet 500	500	4 temps	4	AV-AR	325 000
ROYAL ENFIELD	500 Twin	500	4 temps	4	AV-AR	355 000
ROYAL ENFIELD	350 Scramble	350	4 temps	4	AV-AR	315 000
ROYAL ENFIELD	500 Scramble	500	4 temps	4	AV-AR	335 000
ROYAL ENFIELD	Super Meteor	700	4 temps	4	AV-AR	375 000
RUCHE	Bima-St.	49	2 temps	»	»	39 000

RUCHE	49	2 temps	»	AV	46 000	MORS	115	2 temps	AV-AR	90 000
RUCHE	49	2 temps	»	AV	50 500	MORS	125	2 temps	AV-AR	134 000
SAROLEA	350	4 temps	4	AV-AR	270 000	PEUGEOT	125	2 temps	AV-AR	133 000
SAROLEA	600	4 temps	4	AV-AR	275 000	PEUGEOT	125	2 temps	AV-AR	146 000
SAROLEA	600	4 temps	4	AV-AR	380 000	PEUGEOT	150	2 temps	AV-AR	156 000
SAUVAGE	49	2 temps	»	»	33 900	P.P.-ROUSSEY	170	2 temps	AV-AR	175 000
SAUVAGE	49	2 temps	»	AV	40 900	PUCH	125	2 temps	AV-AR	177 018
SAUVAGE	48	2 temps	»	AV	42 900	RENE GUILLER	125	2 temps	AV-AR	148 000
SAUVAGE	48	2 temps	»	AV	49 900	RENE GUILLER	125	4 temps	AV-AR	179 000
SAUVAGE	65	2 temps	»	AV	56 900	RIVA SPORT	100	2 temps	AV-AR	95 000
SAUVAGE	65	2 temps	»	AV-AR	65 000	RIVA SPORT	100	2 temps	AV-AR	109 000
SAUVAGE	48	2 temps	»	AV-AR	62 900	RUMI	125	2 temps	AV-AR	149 500
SAUVAGE	48	2 temps	»	»	37 900	TERROT	125	2 temps	AV-AR	131 400
SAUVAGE	98	2 temps	2	AV-AR	118 000	T.W.N.	197	2 temps	AV-AR	264 000
SAUVAGE	98	2 temps	2	AV	109 000	VARIOMATIC	100	2 temps	AV-AR	100 000
SAUVAGE	125	2 temps	4	AV-AR	169 000	VARIOMATIC	125	2 temps	AV-AR	115 000
SAUVAGE	175	2 temps	4	AV-AR	178 000	VESPA	125	2 temps	AV-AR	134 600
STARNORD	49	2 temps	»	»	35 950	VESPA	125	2 temps	AV-AR	178 000
STARNORD	49	2 temps	»	AV	44 900	VESPA	200	2 temps	AV-AR	249 000
STARNORD	49	2 temps	»	AV	46 900	ZUNDAPP				
STARNORD	50	2 temps	»	AV	54 900					
STARNORD	49	2 temps	»	AV	52 950					
STARNORD	49	2 temps	»	AV	57 950					
STARNORD	49	2 temps	»	AV	55 950					
STARNORD	49	2 temps	2	AV	60 900					
STARNORD	49	2 temps	2	AV	57 000					
STARNORD	49	2 temps	2	»	59 950					
STARNORD	98	2 temps	2	AV	81 200					
SCOUTEX	49	2 temps	»	AV	48 000					
SCOUTEX	49	2 temps	»	AV	50 900					
SCOUTEX	49	2 temps	»	AV	57 900					
STELLA	48	2 temps	»	»	»					
STELLA	48	2 temps	»	»	»					
STELLA	48	2 temps	»	»	»					
STELLA	48	2 temps	»	»	»					
STELLA	98	2 temps	2	AV	420 000					
SUNBEAM	500	4 temps	4	AV-AR	390 000					
SUNBEAM	500	4 temps	4	AV-AR	40 900					
TALBOT	49	2 temps	»	»	44 900					
TALBOT	49	2 temps	»	AV	48 000					
TALBOT	49	2 temps	»	AV	54 500					
TALBOT	49	2 temps	»	AV	66 500					
TALBOT	49	2 temps	2	AV	76 900					
TALBOT	100	2 temps	2	AV	163 500					
TALBOT	125	2 temps	4	AV-AR	37 800					
TENDILET	49	2 temps	»	»	43 000					
TENDILET	49	2 temps	»	AV	48 500					
TENDILET	49	2 temps	»	AV	58 200					
TENDILET	49	2 temps	»	AV	62 800					
TENDILET	49	2 temps	»	AV	56 900					
TENDILET	49	2 temps	»	AV	56 900					
TENDIL	98	2 temps	2	AV	»					
TENDIL	100	2 temps	3	AV	»					
TENDIL	125	4 temps	4	AV	»					
TERROT	48	2 temps	»	AV	45 000					
TERROT	48	2 temps	»	AV	55 000					
TERROT	125	4 temps	4	AV	117 500					
TERROT	125	4 temps	4	AV-AR	127 000					
TERROT	125	4 temps	4	AV-AR	139 800					
TERROT	125	4 temps	4	AV-AR	152 000					
TERROT	98	2 temps	2	AV	78 150					
TERROT	250	4 temps	4	AV-AR	211 000					
TERROT	500	4 temps	4	AV-AR	259 000					
TERROT	500	4 temps	4	AV-AR	266 000					
TERROT	500	4 temps	4	AV-AR	335 000					
TRIUMPH	650	4 temps	4	AV-AR	350 000					
TRIUMPH	500	4 temps	4	AV-AR	360 000					
TRIUMPH	650	4 temps	4	AV-AR	380 000					

MORS	Speed	115	2 temps	AV-AR	90 000
MORS	Paris-Nice	125	2 temps	AV-AR	134 000
PEUGEOT	S 57 AL	125	2 temps	AV-AR	133 000
PEUGEOT	S 57	125	2 temps	AV-AR	146 000
PEUGEOT	S 157	150	2 temps	AV-AR	156 000
P.P.-ROUSSEY	»	170	2 temps	AV-AR	175 000
PUCH	RLA 125	125	2 temps	AV-AR	177 018
RENE GUILLER	Riviera	125	2 temps	AV-AR	148 000
RENE GUILLER	San Remo	125	4 temps	AV-AR	179 000
RIVA SPORT	Sulky (Solo)	100	2 temps	AV-AR	95 000
RIVA SPORT	Sulky (Duo)	100	2 temps	AV-AR	109 000
RUMI	Formichino	125	2 temps	AV-AR	149 500
TERROT	Scotterrot	125	2 temps	AV-AR	131 400
T.W.N.	Contessa	197	2 temps	AV-AR	264 000
VARIOMATIC	Valmobile	100	2 temps	AV-AR	100 000
VARIOMATIC	Valmobile	125	2 temps	AV-AR	115 000
VESPA	1956	125	2 temps	AV-AR	134 600
VESPA	Tri	125	2 temps	AV-AR	178 000
ZUNDAPP	R 201	200	2 temps	AV-AR	249 000

LES PRIX...

Ces tableaux ont été établis d'après les prix donnés en fin de Salon. Ils sont évidemment donnés sous toutes réserves, étant toujours susceptibles de changement durant la saison.

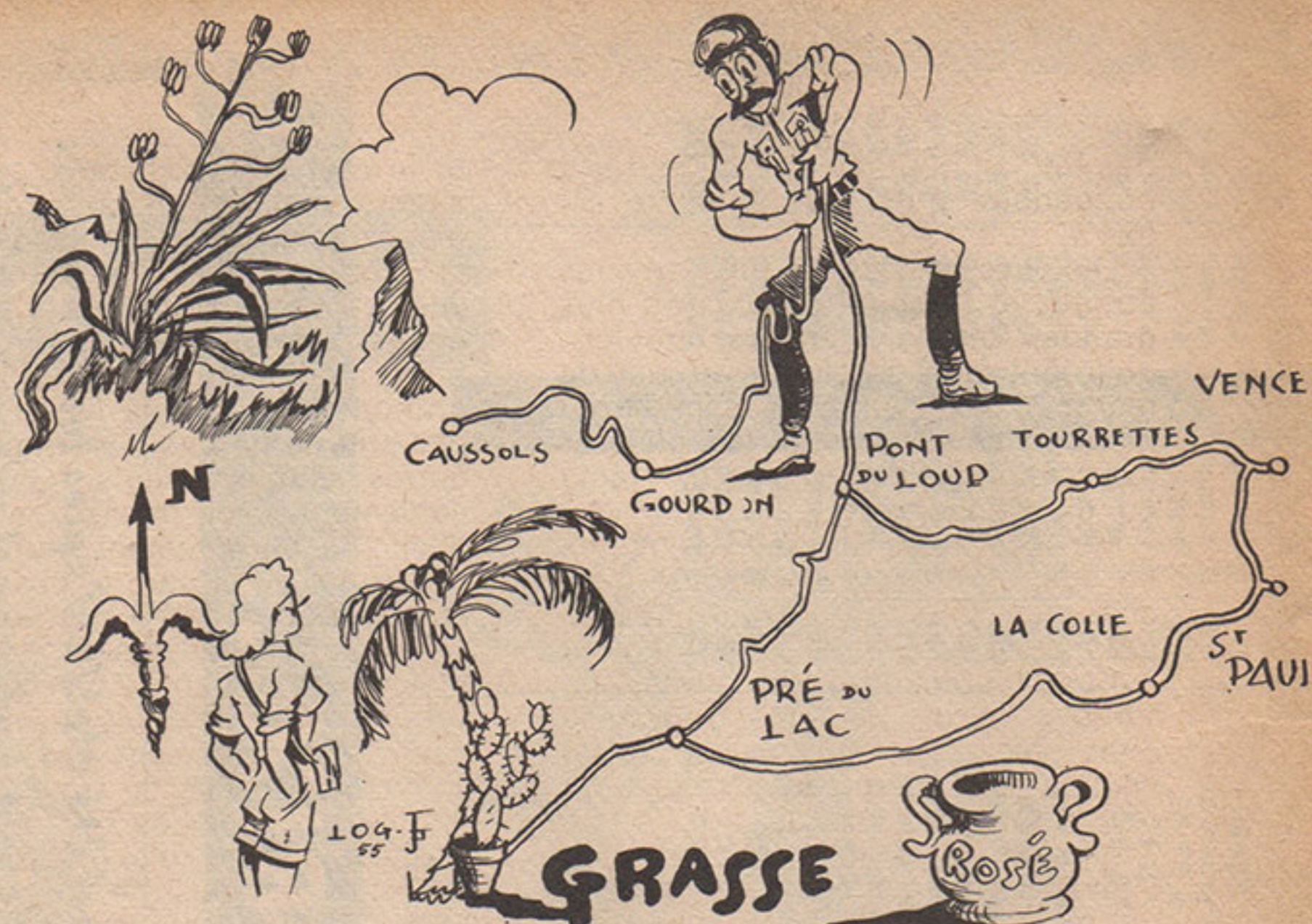
Certaines marques n'ayant pu fournir une indication exacte de leurs prix n'ont pu être mentionnées.

Nous publierons des additifs au fur et à mesure que tarifs manquants nous parviendront.

APRÈS SALON

GRASSE

HAUT LIEU
DE LA COTE



NOUS pourrions dire : « Ce qui surprend dans Grasse... ce sont ses environs. »

La ville elle-même est une station climatique située à une douzaine de kilomètres de la mer.

Elle s'agrippe sur un relief tourmenté, mais ses maisons se perchent sans effort, un peu comme les agaves qui parent ses jardins.

On peut croire, en arrivant, venant de Draguignan ou de Nice, que Grasse se compose de l'unique voie qui la traverse. Si le boulevard du Jeu-de-Ballon réunit les magasins « à la française », c'est-à-dire comme on les voit dans toute grande ville de France, avec de larges vitrines derrière lesquelles s'ordonnent des escouades de flacons, des cohortes de poteries ou des hordes de gâteaux, c'est dans la ville basse que se niche le pittoresque.

L'aimable ordonnance des étalages fait alors penser à quelque organisation scientifique de la fantaisie. Les boutiques y sont, comme les ruelles, « à l'italienne ». Comme dans la plupart de ces villes inondées de soleil, les maisons sont serrées les unes contre les autres, soudées au sol et au paysage pour permettre à l'ombre de s'installer en permanence, comme dans certaines villes du Nord où les habitations sont étroitement liées pour mieux résister au froid.

Grasse porte la marque de toutes les villes du Midi (et nous pensons à Tourrettes, à Eze et à Vence) et ses

habitants ont tout simplement bâti leur maison sur un endroit plat.

Les rues sont les espaces laissés entre les maisons pour pouvoir sortir. Si deux voies ne sont pas sur le même plan, lorsqu'elles viennent à se rencontrer, on place tout simplement un escalier ou une forte pente. Beaucoup de ces étroits lacets, sont d'ailleurs impraticables aux véhicules, à quatre roues du moins.

Dans Grasse, ce n'est plus dans la rue que se tient le haut du pavé, c'est dans toute la ville elle-même. Pour visiter, il faut partir du haut, soit du piton qui surmonte toute la ville.

Dans le haut, nous trouvons les villas et les résidences. Cette fraction aisée de la ville descend pratiquement jusqu'au boulevard du Jeu-de-Ballon qui en marque la frontière. A l'extrémité du boulevard, se trouve le cours Honoré-Cresp d'où l'on a une vue splendide qui, lorsque le temps est clair, s'étend fort loin en mer.

De toute cette partie, il y a peu à dire, sinon qu'on y rencontre les mêmes maisons que l'on voit de Dunkerque à Biarritz ou de Banyuls à Menton. C'est le premier étage de la ville où l'on a pu, malgré l'exiguïté, créer des perspectives assez imposantes.

C'est par un escalier que l'on descend sur la place aux Aires dont le charme est surprenant surtout les matins de marché. Autour de la fontaine, se groupent les marchands

de fleurs et, sous les arbres, les commerçants en légumes et en fruits. Dans cet îlot, où les automobiles n'osent pas trop se risquer, on peut savourer le calme « coloré » qu'apporte la lenteur commerciale du Midi. Les citrons se mêlent aux piments, aux tomates et aux salades.

Pour descendre encore d'un degré de multiples voies s'offrent aux visiteurs. Qu'ils prennent tout simplement à l'extrémité de la place aux Aires, le long de la fontaine, une petite rue qui aboutit à un porche sous lequel se niche un marchand de confection (complets, vestes et pantalons) dont la raison sociale sonne plaisamment : « Au Bonheur

Grasse.
Le porche de la cathédrale
et le clocher.



des Petites Bourses » ! Il ne faut pas en déduire que, plus l'homme est fort ...

Les rues se font de plus en plus étroites et la pente de plus en plus grande. Répétons encore une fois, qu'il faut faire ce circuit un jour de marché. Les éventaires sont largement étalés et il faut parfois pousser avec autorité des groupes d'enfants ou de ménagères.

Par ces voies tortueuses hautes en cris, on arrive à un second marché bien plus pittoresque que le premier et grouillant, à proprement parler, d'humanité, de fruits, de viandes et de légumes. Enchassé dans une gangue de maisons c'est comme une sorte de cratère où remue une lave colorée.

A partir de ce moment d'ailleurs, l'impression qui survient est presque un malaise. Plus l'on descend de ruelles et d'escaliers, plus il semble qu'il en reste à descendre. De temps en temps, un pallier permet de jeter un coup d'œil sur ce qui reste en dessous de soi.

Un plan plus bas, un marché au poisson en miniature surgit comme une rotonde, ou, mieux, comme une sorte de pilori.

Pour la visite de la ville propre-



Grasse.
Porte de l'Hôtel de Ville.

ment dite et de ses curiosités architecturales, il vaut mieux l'effectuer au début de l'après-midi. Plus spécialement, l'église et la porte de la mairie retiendront l'attention. Il y a également un très beau jardin, bien entretenu, et un musée consacré à Fragonard qui recèle bien des œuvres intéressantes. Les parfumeries

décevront certainement bien des visiteurs mais, toutefois, parmi ces magasins de vente (car les fabriques de parfums sont en dehors de la ville et ne peuvent être visitées) il en est un qui possède un magnifique mobilier provençal d'une très grande valeur. Nous ne le citerons pas afin de ne pas désavantager les autres établissements. On pourra également y voir de vieux alambics, d'ailleurs parfaitement inutilisés de nos jours, où le parfum comme tout autre chose se fait industriellement.

Le charme des ruelles de Grasse réside surtout dans la bonne conservation des bâtiments et dans le calme. Elles ne sont pas aussi vivantes que celles de Nice, ni aussi mortes que celles de Tournettes.

Chose appréciable, les erreurs du tourisme français ne les ont pas encore atteints et nous pensons à ce propos à l'ex-charmante ville de Saint-Paul-de-Vence qui est la négation même de la ville du Midi.

Le point touristique le plus important autour de Grasse, est l'ensemble des gorges du Loup, de Gourdon et surtout du désert de Caussols.

Si les deux premiers points sont bien connus des touristes, bien peu suivent jusqu'au bout l'étrange et sauvage départementale 12.

De Grasse, sortir par la route de Nice (N. 85) jusqu'à la sortie de Magagnosc. Prendre ensuite la route se dirigeant sur Bar et le pont du Loup.

L'entrée des gorges est saisissante. On se trouve brusquement devant un mur de rocs fendu par la petite rivière. A noter au passage les restes du pont qui surplombait le Loup et qui est d'ailleurs en voie de démolition. Dès l'entrée on a nettement l'impression de longer un petit Tarn. Beaucoup moins saisissantes, les gorges sont infiniment plus intimes, plus à l'échelle de notre fragilité.

Le gros attrait de ces gorges, c'est une adorable cascade qui est malheureusement gâchée par une marchande de nougats et de cartes postales qu'aucun touriste vindicatif n'a encore eu l'idée de jeter à la rivière. Mais on arrive un peu à s'habituer, à ce que les Pouvoirs publics laissent gâcher des sites naturels par des intérêts purement commerciaux. Il est bon de se munir d'un appareil photographique pour aider ce commerce déplacé à périlcliter.

La cascade en elle-même est un filet d'eau que l'usure de la pierre fait tomber gracieusement. Le rocher à cet endroit a une teinte jaune et verte, assez violente qui permet de bons clichés en couleur.

De cet endroit, la route, toujours sinueuse, passe sur l'autre rive et monte, en lacets, sur Gourdon, au milieu des champs de lavande et de genêts. A Gourdon même, la vue



Les Gorges du Loup :
l'entrée.



Les Gorges du Loup :
la route.



Les Gorges du Loup :
la cascade.





*Vers Caussols :
la route.*

est impressionnante et s'étend jusqu'à Cannes, surplombant le pays de près de 1.000 m.

Quittant ce paysage après une longue station, il faut prendre la départementale 12 se dirigeant sur Caussols et, plus loin, Saint-Vallier.

La végétation est ici formée par... les pierres et l'on y est seul lorsque l'on voyage à motocyclette, car l'étroitesse de la route (d'ailleurs gou-dronnée) n'incite pas les automobilistes à s'y aventurer. Une impression d'étouffement et d'insolite, fait penser que l'on pourrait s'attendre à voir surgir au détour du chemin des Indiens avec des arcs. On s'étonne même que de telles routes puissent être sûres et que les bandits ne s'y réfugient pas. A la réflexion, on

*Tourrettes-sur-Loup :
Vieille maison.*



se demande d'ailleurs de quoi pourraient bien vivre ces bandits-là, si ce n'est en suçant des cailloux et en grignotant la lavande.

Plus l'on avance, plus les cailloux grossissent jusqu'à faire un paysage de dalles coupées de fissures profondes sur le bord desquelles poussent d'admirables lavandes. Les maigres prairies de la vallée qui longe la route, se couvrent au printemps d'une multitude de fleurs sauvages dont la rareté n'égale que la beauté. Il est à noter à ce propos que ce paysage, tant par son relief que par la variété de ses plantes est unique en France. C'est dire que, bien entendu, on n'y rencontre pas un touriste.

Après ce bain de calme et de sérénité, il faut rebrousser chemin et revenir sur Gourdon puis, jusqu'au pont du Loup, c'est dire que l'on repasse devant la très jolie cascade (saut du Loup).

Au pont du Loup prendre la route se dirigeant sur Vence. Assez quelconque, elle offre cependant d'assez beaux points de vue avant d'arriver à Tourrettes-sur-Loup. Ce village ne mérite pas seulement le très joli coup d'œil que l'on en a au détour de la route. Perché sur un promontoire, un peu comme sur le beaupré d'un navire, ses flancs s'ornent d'une couche impressionnante d'agaves. Il mérite une visite très approfondie, à pied.

Pour ce faire, après être entré dans le village, tourner à droite sur la grande place et placer les engins contre le petit trottoir qui la ceinture.

De là, entrer résolument sous une large voûte située à droite au fond de la place.

C'est un village qui n'est pas encore abîmé par le tourisme, et où se livre, avec bonne grâce, toute l'intimité d'une vie. Les rues (c'est un bien grand mot) permettent tout juste de se croiser et les maisons font penser à des tas de pierres où le hasard a créé des ouvertures. En n'étant pas trop indiscrets, mais simplement curieux, on peut encore risquer quelques coups d'œil dans les intérieurs et apercevoir des meubles rares ou simplement une vie que l'on ne soupçonnait pas.

Quittant Tourrettes, la même route conduit à Vence. C'est une station climatique au même titre que Grasse, regorgeant de boutiques richement achalandées, séjour idéal pour les personnes désirant se reposer et avoir la possibilité de rayonner dans la région.

La célèbre fontaine et ce qui reste des remparts sont des choses à ne pas manquer de voir. On peut également jeter un coup d'œil sur les édifices religieux et naturellement visi-

ter la chapelle du Rosaire, œuvre de Matisse. Si l'on veut en admirer les peintures, elle n'est ouverte que les mardi et jeudi aux heures habituelles. Pour l'atteindre, prendre la route de Saint-Jeannet, à 800 m du centre de Vence.

Saint-Paul-de-Vence mérite le détour de 5 ou 6 km, qu'il nécessite. Cette ville dont le passé est très lourd et qui fut la retraite de nombreux peintres et personnalités, est maintenant la proie d'ingénieurs spéculateurs.

Nous ne dirons qu'une seule chose que nous avons vue, c'est que l'on démolit et rebâtit des maisons, pour en faire, au sens propre du mot, des ruines neuves et que l'exploitation du touriste y est poussée jusqu'à un degré que l'imagination peut à peine concevoir. Toute triste, la magnifique fontaine regarde ce spectacle de désolation, de cartes postales, de faux tisserands (il n'y en a jamais eu à l'origine); mais le tour des remparts fait vite oublier, par la beauté du spectacle, tant d'ingéniosité.

Ces remparts auraient pour origine un architecte, qui, parti pour fortifier une ville de la côte, se serait arrêté à Saint-Paul, pour les yeux d'une belle, ceinturant de mur la ville, par substitution. Il aurait eu les yeux crevés à la suite de cette erreur kilométrique et par ordre du roi.

De Saint-Paul-de-Vence il ne reste plus qu'à regagner Grasse par le petit bourg de La Colle, pour admirer encore au passage ce charmant Loup qui donne à toute cette région, un cachet particulier.

LEGRAND-JACQUES.

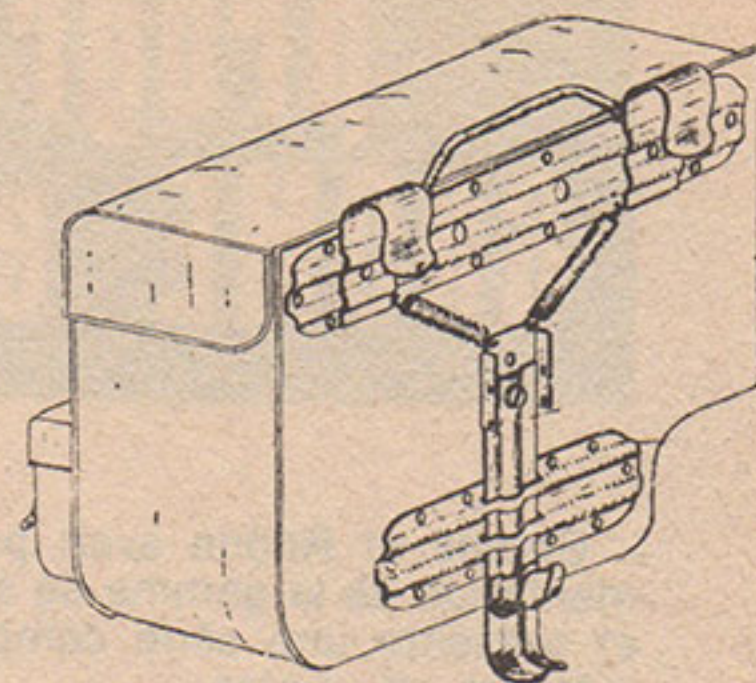
*Vence :
Une porte de l'enceinte.*



VU POUR VOUS VU POUR VOUS

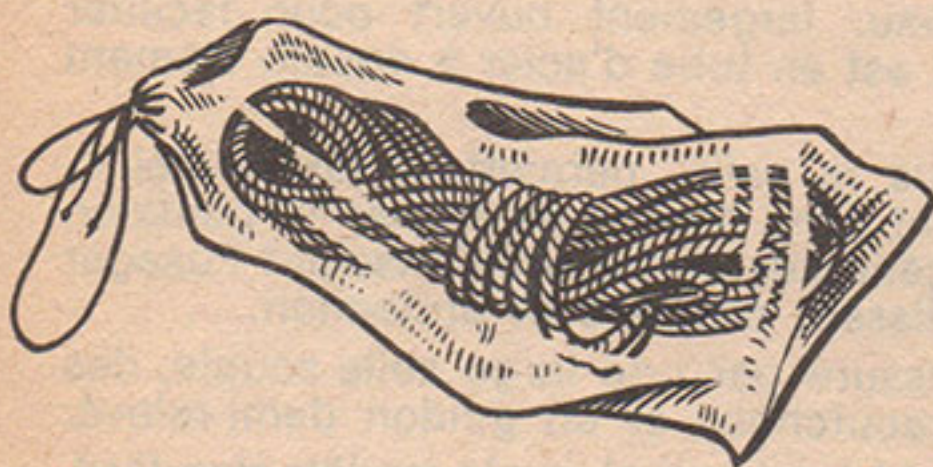
Un accroche-sacoche

Cet appareil, dénommé « Expresse-Sacoche », et fabriqué par les Etablissements Barbazange, se fixe au dos de toutes sacoches et permet de les accrocher et décrocher rapidement du porte-bagages. Il se compose de deux plaques, assujetties par vis ou rivets tubulaires, au dos de la sacoche. La plaque supérieure porte deux crochets, la plaque inférieure une glissière dans laquelle coulisse verticalement une tirette retenue par deux ressorts. Ce système assure une fixation très sûre et très pratique.

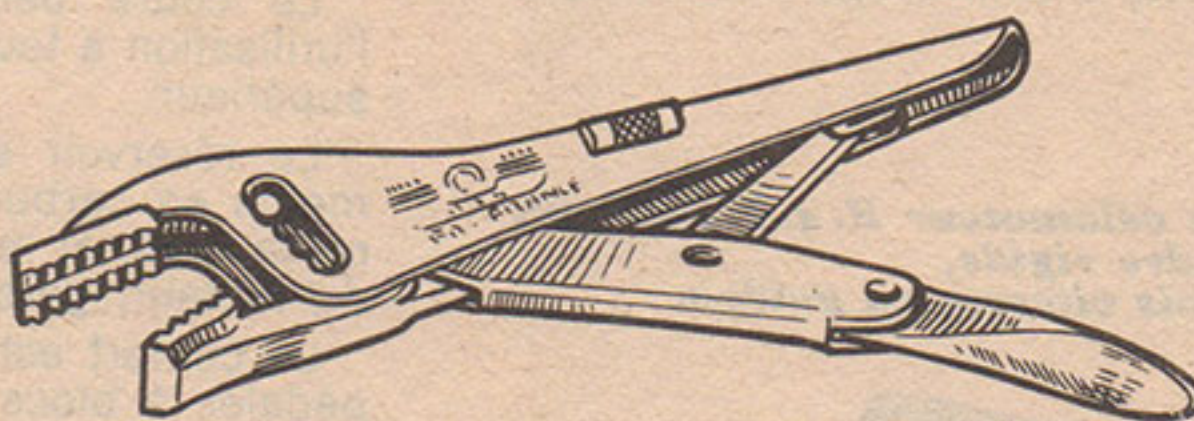


Vu chez Revil :

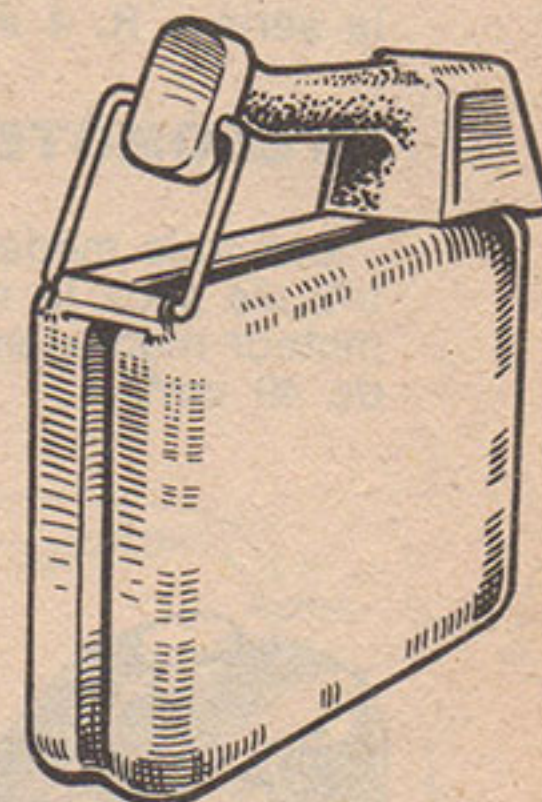
Câble de remorquage en nylon, sous étui plastique.



Pince-étau à usages multiples.



Bidon-verseur, avec bec amovible servant de poignée.

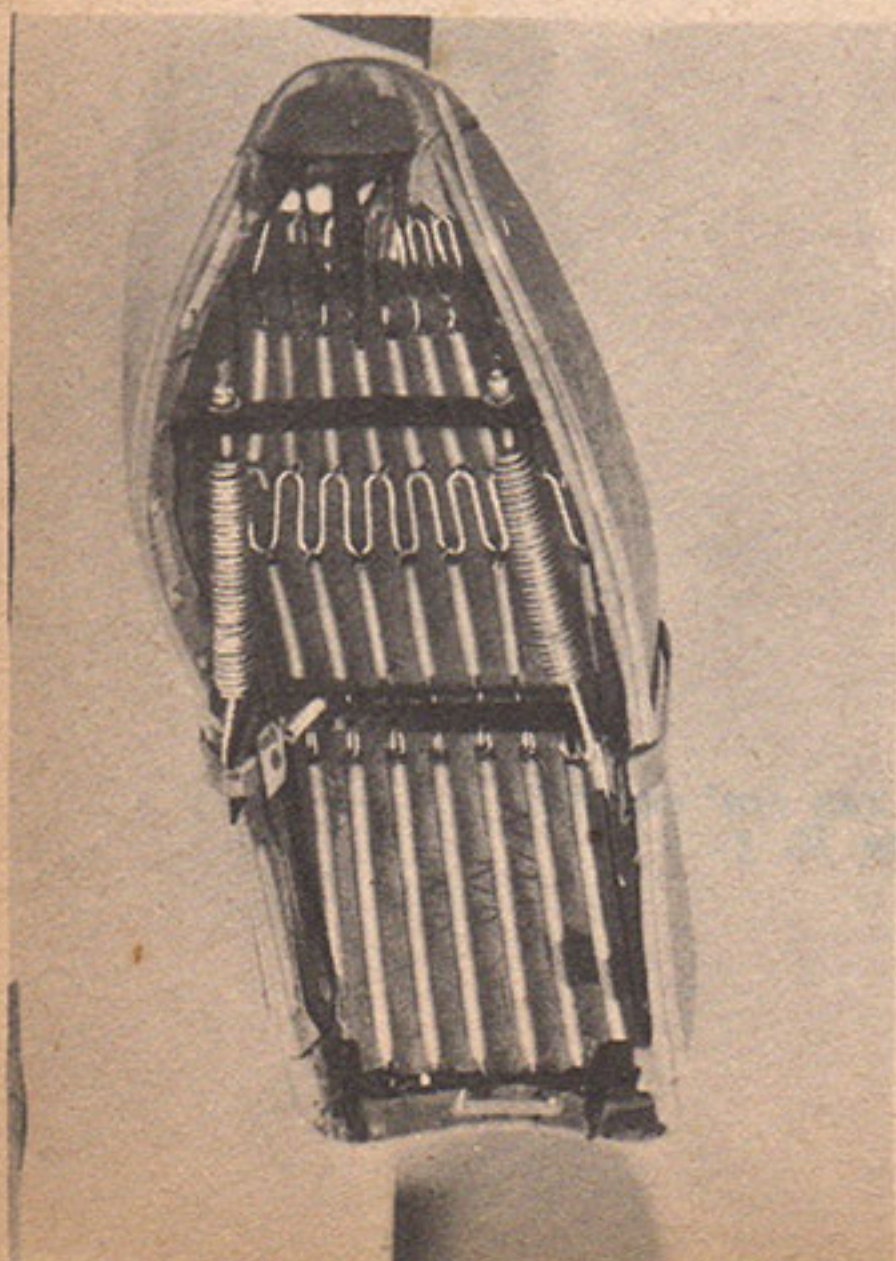


Selle Denfeld

Cette selle biplace, d'origine allemande, possède la particularité d'être articulée au centre, solution augmentant le confort de l'ensemble. Deux ressorts longitudinaux à tension réglable permettent de régler la souplesse de l'articulation.

Livrée avec garniture rouge, beige ou noire, la selle Denfeld s'adapte sur toutes machines courantes.

C'est une exclusivité Grande-Armée Motos.

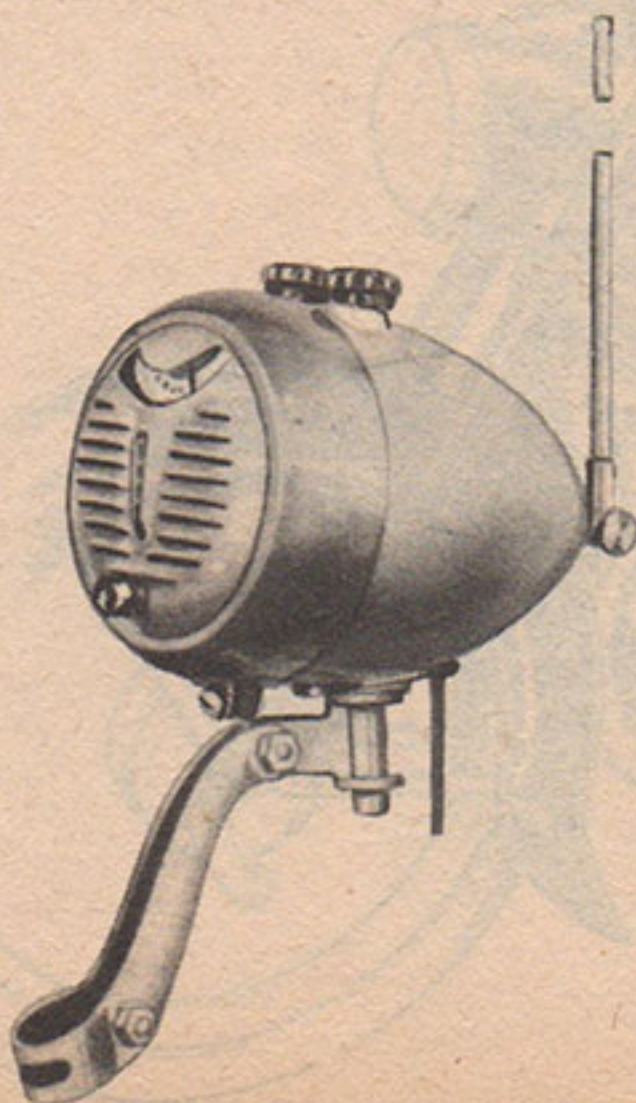


Radio miniature pour cyclomoteurs, motos et scooters

Ce poste, réalisé par la firme allemande Faras, tient dans une nacelle de phare, et se fixe sur le guidon. Il comporte cinq lampes de grande sensibilité, résistant à tous les chocs de la route. Son fonctionnement est assuré par une pile de 75 V et deux piles-torche de 1,5 V. La consommation est des plus réduite, et la musicalité excellente.

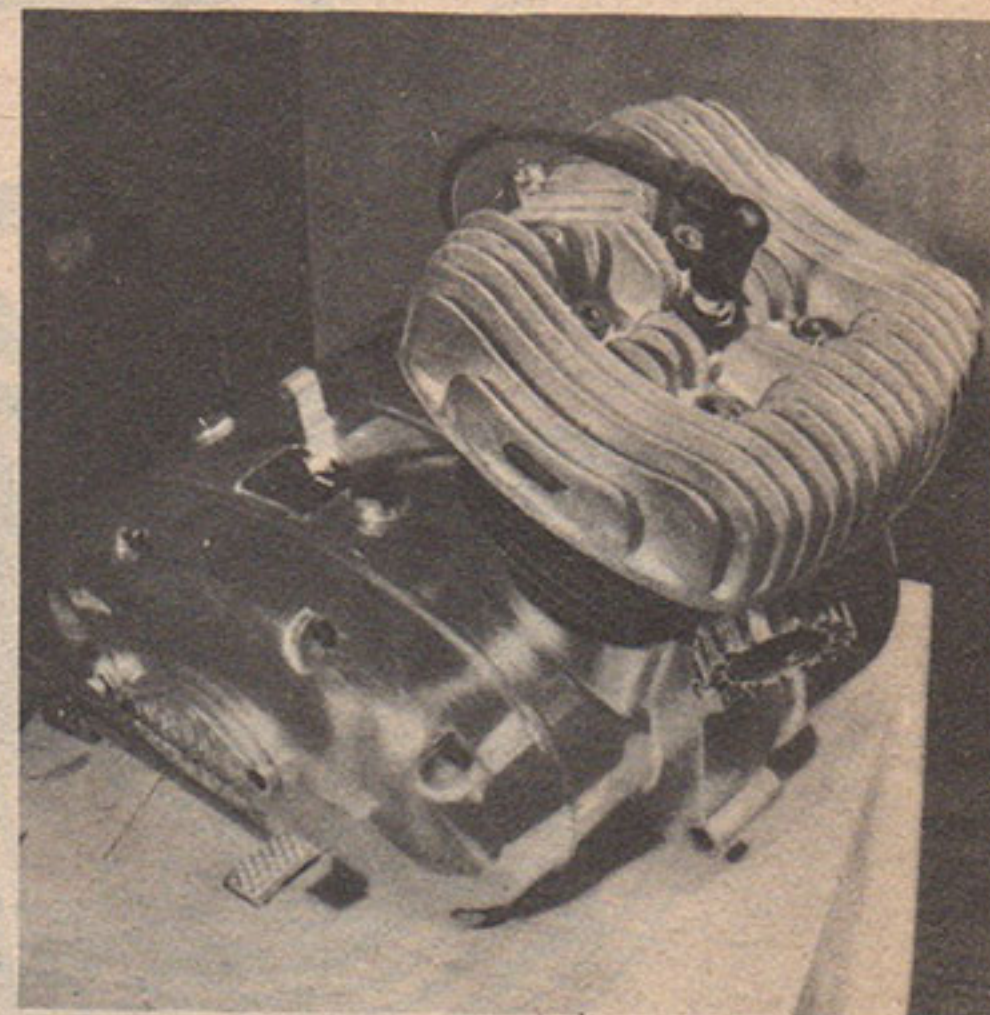
Le haut-parleur de 1 W possède un aimant Alnico; puissance : 10.000 Gauss, fréquence 520 à 1.620 kHz.

Une antenne télescopique complète cette originale réalisation, dont l'importation est assurée en France par les Etablissements Arthur Hérold père.



Superculasse A.G.F.

Cette superculasse en alliage léger est fabriquée par les Etablissements Faizant, et s'adapte sur les moteurs Ydral 125 et 175 cm³ monotube. Elle améliore le refroidissement et permet d'adopter un rapport volumétrique plus élevé. La chambre de combustion est hémisphérique, avec siège de bougie central.



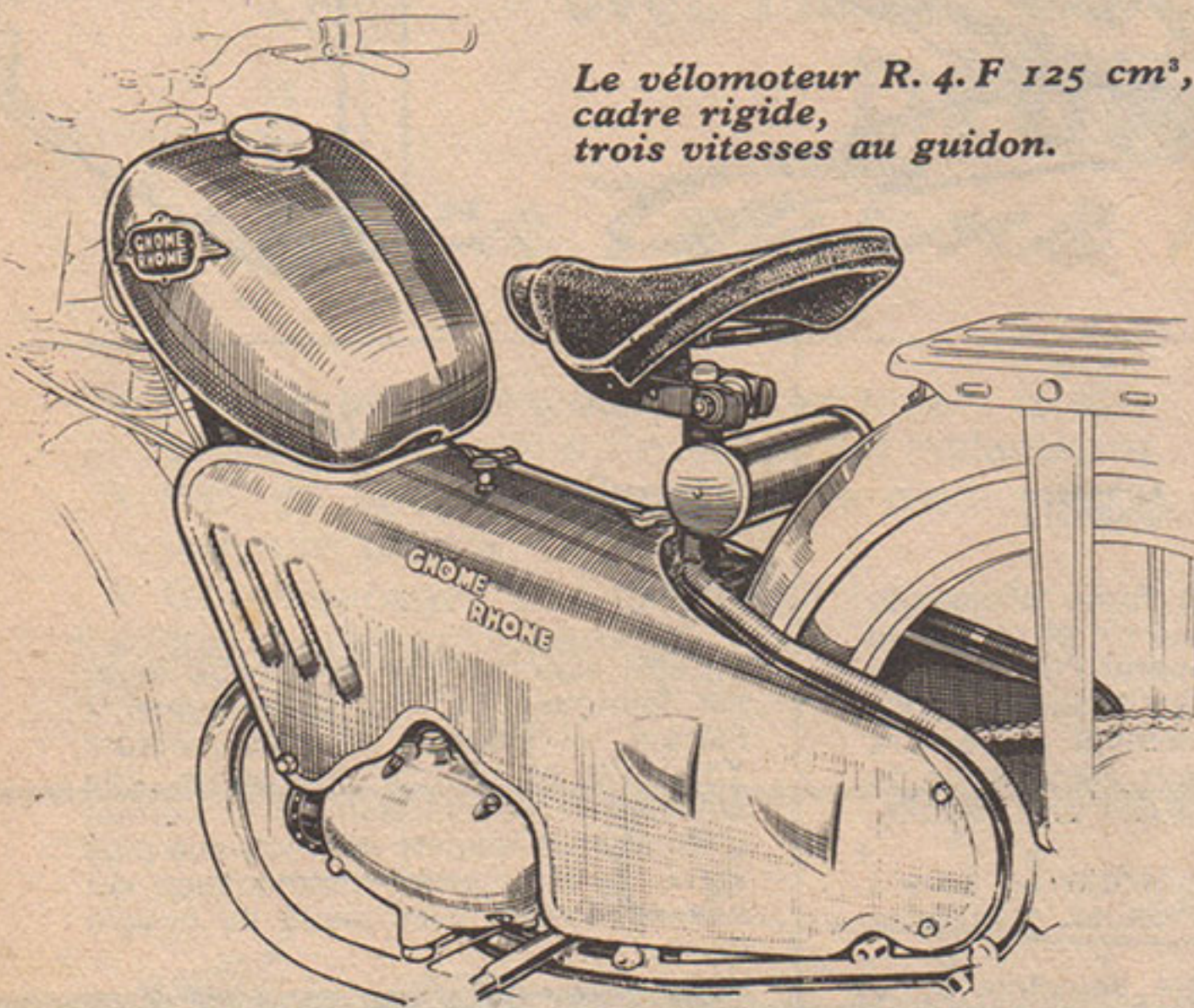
programme GNOME et RHONE

Gnome et Rhône avait promis du nouveau et l'augmentation de la gamme de ses modèles; il a tenu parole et présente une série complète de cyclomoteurs, vélomoteurs et motos.

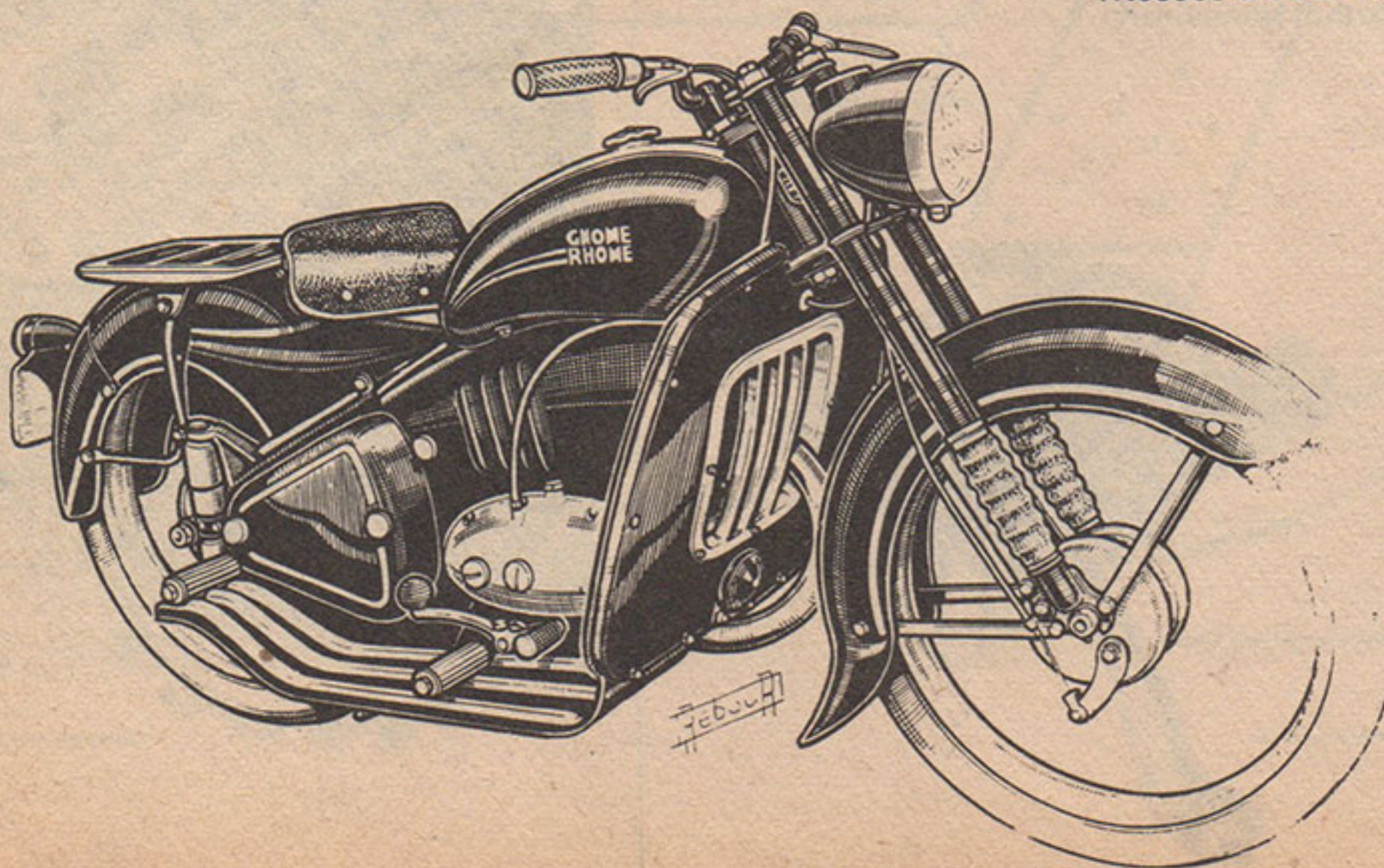
Nous allons examiner chaque modèle et plus spécialement les nouveautés, cyclomoteurs et vélomoteurs de la série « R. 4 ».

CYCLOMOTEURS

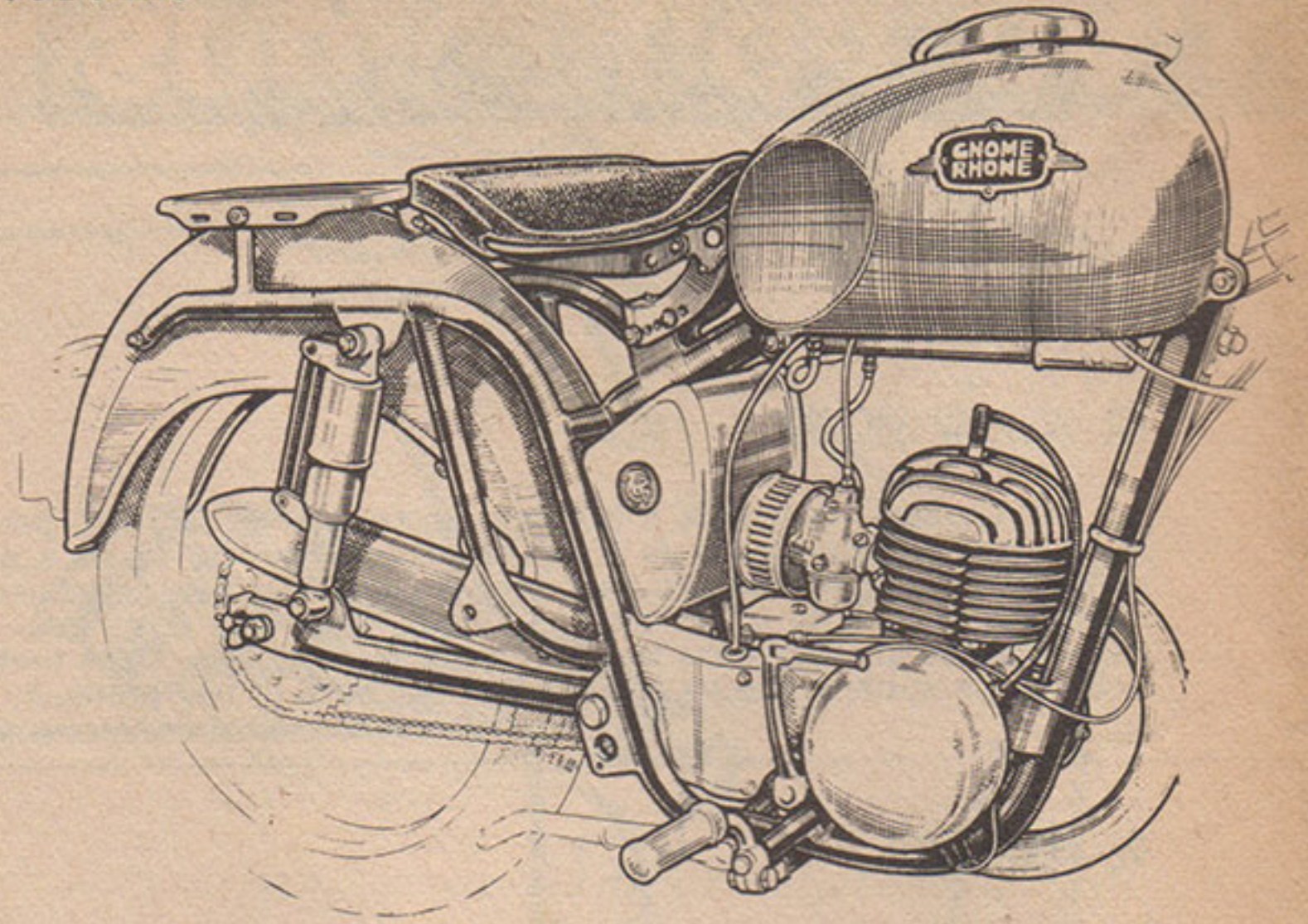
Les trois modèles : standard, luxe et grand luxe distribués sous la marque « Motavia » sont équipés d'un moteur monovitesse Lavalette à embrayage automatique de 49 cm³.



*Le vélomoteur R. 4.F 125 cm³,
cadre rigide,
trois vitesses au guidon.*



*Le 125 cm³ caréné,
type R. 5.*



Le 125 cm³ Gnome et Rhône trois vitesses, type R. 4 D. On notera l'anneau de caoutchouc pour freiner le retour de l'amortisseur à simple effet.

Le cadre berceau, largement ouvert pour faciliter l'utilisation à tous, est en tube d'acier à double élément supérieur.

Le réservoir sous la selle, permettant les ravitaillements en carburant sans crainte de tacher le pantalon ou la robe, et le généreux carter profilé isolant l'utilisateur du moteur, garantissent propreté et protection.

Le confort est assuré par une large selle souple, des pédales à blocs caoutchouc et un guidon demi-relevé.

Le frein arrière est à tambour, et, sur le modèle standard, le frein avant est du type cantilever.

Le modèle luxe est équipé de freins avant et arrière à gros corps, d'une fourche à balanciers, formule adoptée par les machines légères les plus modernes : les biellettes inférieures et les ressorts sont dissimulés dans deux carters profilés en métal léger poli.

La partie supérieure de la fourche, également en métal léger comporte un gros phare dans lequel, sur le type grand luxe, est incorporé le compteur de vitesse.

Ce type est également équipé d'un avertisseur électrique.

Les garde-boue à larges bavolets sont profonds et très enveloppants.

125 cm³

Tous les motocyclistes connaissent le « R. 4 c » trois vitesses à sélecteur au pied, dont des milliers d'exemplai-

res sillonnent les routes ; c'est le prototype de la machine sûre, robuste, et l'un des 125 cm³ les plus rapides.

Un nouveau moteur de 125 cm³ a été créé pour équiper les « R. 4 d » et « R. 4 f ». C'est un deux-temps d'aspect compact, avec cylindre en fonte et culasse en métal léger, dérivant du bloc R. 4.

La boîte à trois rapports est commandée par câble et poignée tournante à gauche du guidon.

Ce mode de commande généralisé sur les scooters donne une conduite sûre et facile.

Le « R. 4 d » est équipé d'un gros réservoir de 11 l environ et de garde-boue avant et arrière très enveloppants.

La suspension arrière du type oscillant est une nouveauté. La partie arrière fixe du cadre est constituée par un double berceau dont les deux tubes remontent sous la selle et se prolongent horizontalement de chaque côté du garde-boue dont ils assurent la fixation, tout en supportant le porte-bagages et les deux attaches supérieures des éléments télescopiques.

La fourche oscillante dont les deux bras tubulaires sont d'une rigidité remarquable s'articule juste à l'arrière du bloc moteur.

La portée d'articulation, très généreuse, a été calculée afin d'éviter toute usure ou flottement.

Près des pattes recevant la roue arrière, est fixée l'attache inférieure des éléments télescopiques.

Si le « R. 4 f » utilise le même moteur, légèrement moins poussé, la partie cycle est très différente, et l'apparente au vélomoteur.

La ligne du cadre berceau remporte un succès justifié auprès des usagers qui désirent une machine permettant une mise en selle et une descente facile.

Le réservoir fortement incliné est prolongé par un grand capotage supérieur et latéral fermant entièrement le cadre jusqu'au moyeu arrière.

La protection égale pratiquement celle d'un scooter et on a l'avantage de garder la tenue de route « moto ».

Le modèle « R. 5 » entièrement nouveau utilise un moteur extérieurement semblable à celui des 175 et 200, la ligne de la machine s'apparentant à celle des « L. 5 » « L. 53 » et « Lx. 200 ».

Le moteur du « R. 5 » est un bloc à deux temps à quatre vitesses commandées au pied par sélecteur. Fourche avant et suspension arrière télescopiques, grand coffre profilé pour l'outillage, garde-boue profonds et enveloppants, selle articulée à l'avant ; c'est le type du vélomoteur rapide, élégant et robuste.

Celui qui désire une protection totale et un aspect plus luxueux choisira le modèle caréné, qui reçoit la même carrosserie que les autres machines carénées de la marque, en 175 et 200 cm³. Rappelons que ce capotage, très efficace, ne gêne en rien l'accessibilité du moteur grâce à un volet de visite ; il est silencieux et favorise le refroidissement en canalisant les filets d'air vers le moteur par une grille avant formant déflecteur.

La protection, sur les modèles carénés, est complétée par des marchepieds passant sous les repose-pieds du pilote et du passager et un tablier pare-jambe.

175 cm³ et 200 cm³

Les 175 cm³ « L. 5 », carénées ou non, ressemblent extérieurement aux nouveaux « R. 5 » de 125 cm³ ; pourtant il existe quelques différences dans l'équipement électrique, avec batterie, et dans les moyeux gros corps Saperli à freinage central.

Le modèle luxe, le « L. 53 » diffère par sa fourche télescopique renforcée, son réservoir de 14 l et ses roues interchangeables avec moyeux Gnome et Rhône à broches.

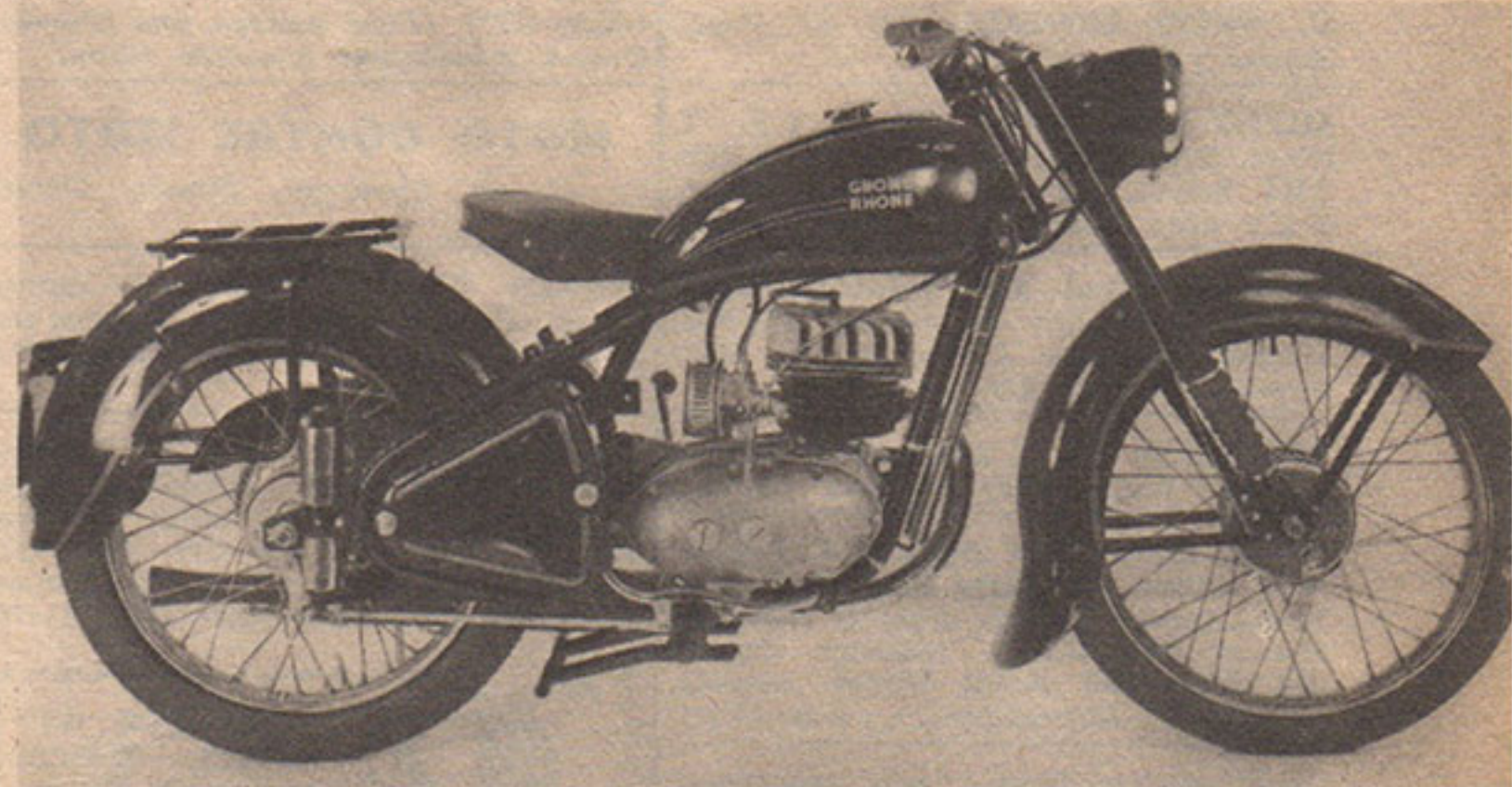
Le modèle caréné correspondant est le « Lc. 531 ».

En 200 cm³, Gnome et Rhône présente ses deux modèles « Lx. 200 », caréné ou non, dont la vitesse atteint 115 km/h.

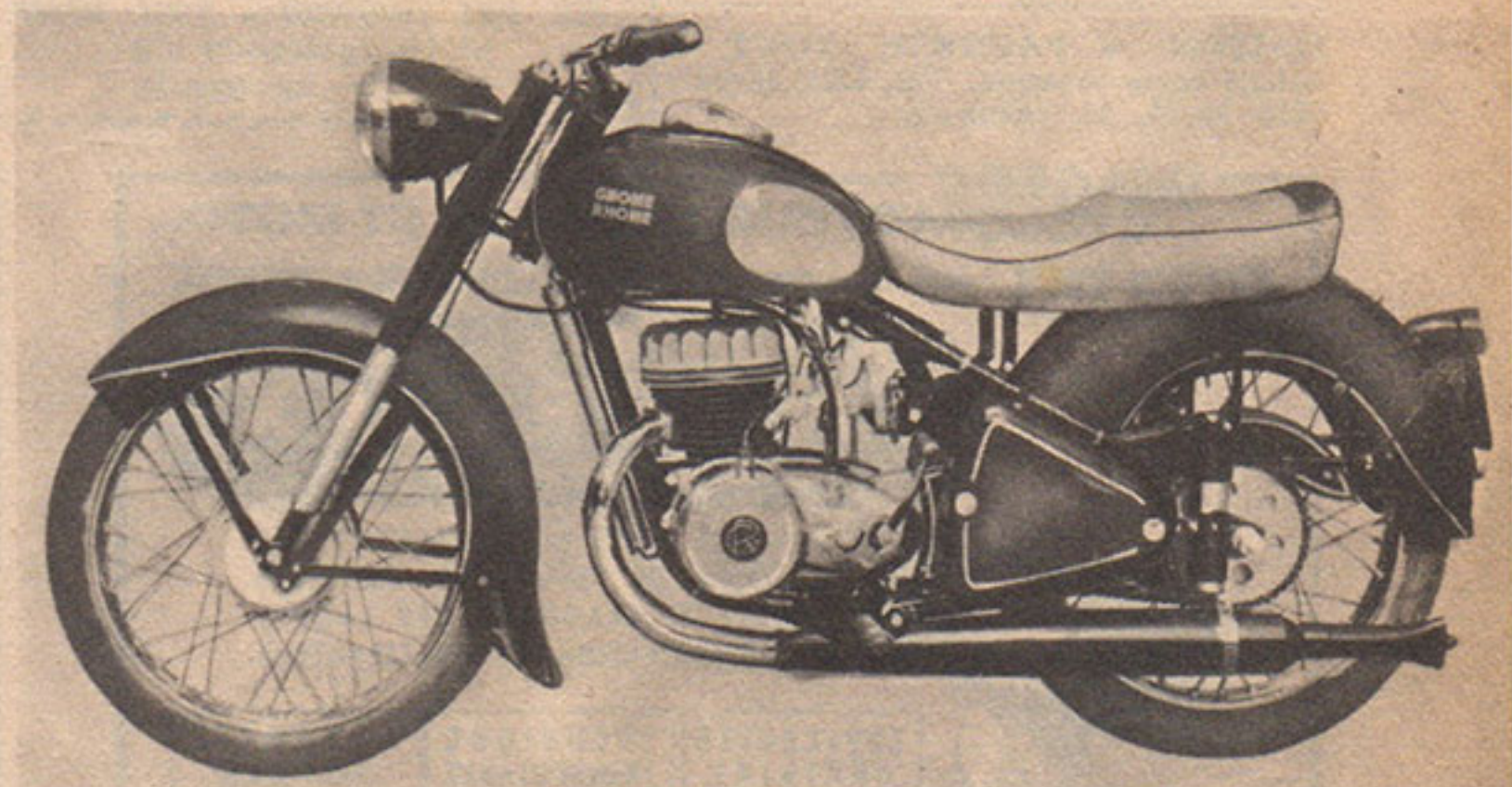
Extérieurement, ils ne diffèrent des « L. 53 » et « Lc. 531 » que par la selle biplace.

Pour ceux qui aiment le sport « tous terrains », voici la Special Trial équipée du moteur 175 ou 200 cm³.

Conçue pour cet usage particulier, la Special Trial, à l'émail rouge vif est équipée à l'arrière d'un pneu à sculptures profondes type « track-gripp », de garde-boue plus petits et dégagés de la roue, d'un tube d'échappement relevé avec chambre de détente et silencieux spécial, et de béquilles à l'avant et à l'arrière.

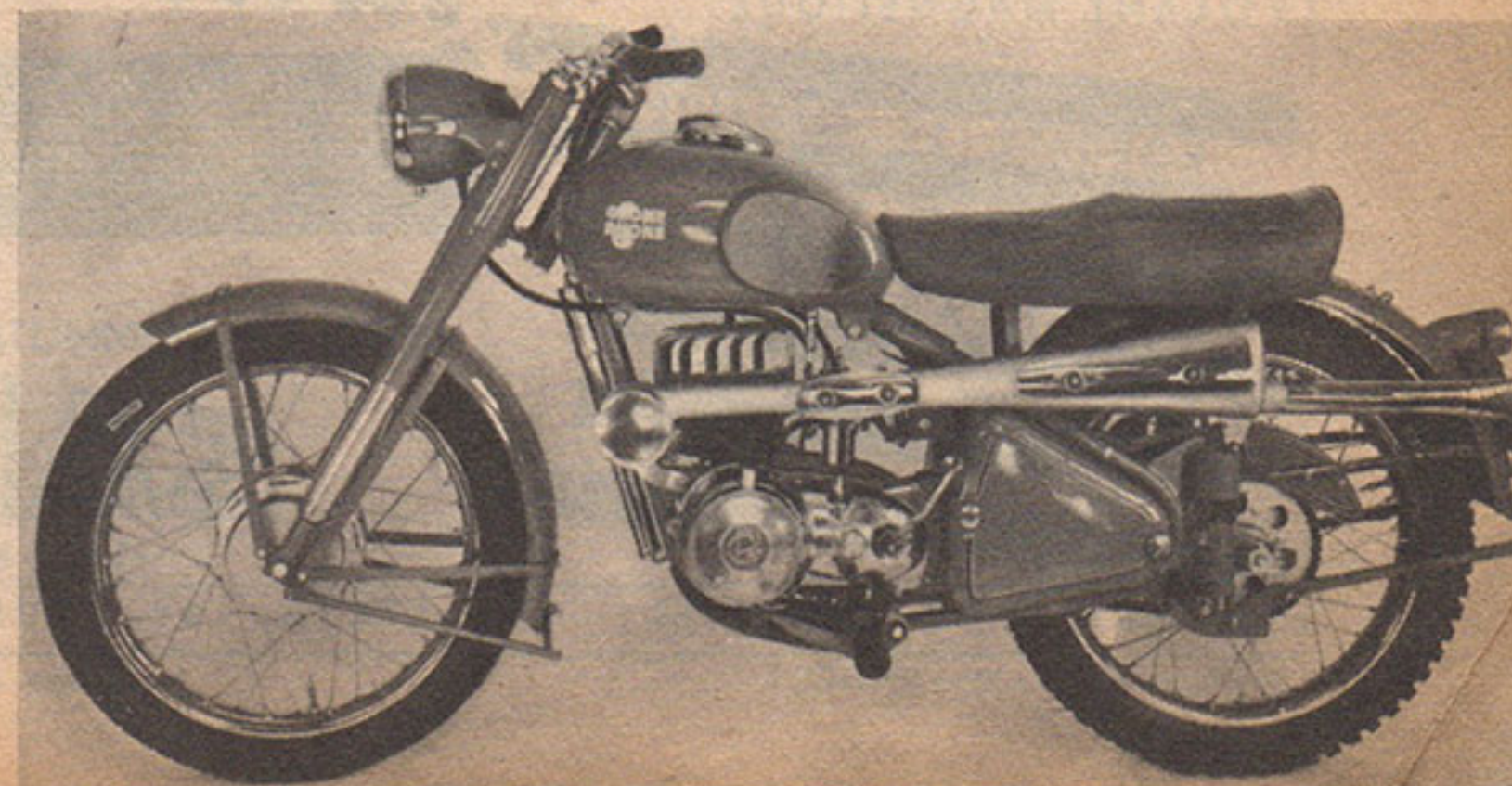


Le 125 cm³ quatre vitesses.



La 200 cm³ quatre vitesses « Lx. 200 ».

Le modèle trial offert en 175 et 200 cm³.



AGENT OFFICIEL
Lambretta

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - GIMA - JAWA - TRIUMPH - VELOCETTE
ROYAL-ENFIELD - HOREX

CRÉDIT

50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine) - MOL. 29-62

Les meilleurs marques sont sélectionnées pour vous chez
marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

DISTRIBUTEUR

ISETTA - VELAM

EXPÉDITION PROVINCE

KOEHLER ESCOFFIER 232 cm³,
bn et., 1953, 20 000 km, px 120 000 f,
moto nf, rodé, photo sur demande.
Varaine Serge, 19, av. Albigny, Annecy
(Hte-Savoie).

Norton 500 Featherbed course.
Velocette 350 K.T.T. course.
Velocette 350 MAC-500 MSS neuves.
Motobécane scooter.
Mobylette, tous modèles disponibles,
quelques machines neuves, soldées.
Cherrier Pierre, 21, boulevard A.-Sellier,
Suresnes. LON 16-29.

V. VELO HOMME, 18, pl Vogel,
Amiens (Somme).

MOTO PEUGEOT 125, G.T.S., f.
télesc. Sél., entier. refaite, 75 000 à déb.
TRI. Solyto, état neuf, 100. Repr. fourg.
2 CV avec soulte. Castel, Savy-Berlette

Particulier vend 650 Triumph 1954,
230.000 f. Crédit et reprise possible,
assurance gratuite. Danre, 28, rue Mar-
timprey, Meaux. Tél. 385.

TRIUMPH, T 110, année 1955. Falaise,
73, av. Joffre, Maisons-Alfort (Seine).

B.S.A. Gold Star cross 350, 1954 et
1955 neuves. 500 Gold Star 1955 cross.
Stock pieces B.S.A. cross et tourisme.
250 et 350 B.S.A. tourisme neuves.
250 F.N. 350 Ariel Sport neuves.
Paul Godey « Mistral-Moto », Pernes (Vse)

Cause départ liquide prix marchand.
GUILLER 175, cul., 4 vit., sél., four.,
tél. N.S.U. 350 cul., 4 vit., sél. B.S.A.
500, 4 vit., s él., av. ou s. side. MOTEUR
MOSQUITO, Side Bernardet. Bergeon,
61, r. Ch.-Shmid, Saint-Ouen.

MAISON « J'ACHETE TOUT ».
Achats toute occasion. Tél. LEC 89-60 -
SUF 36-75. M. Dimitroff.

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult

Tél. DOR 49-42

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs



PARIS
XII^e

PAIE DE SUITE le plus cher. Toutes
Motos et Scooters. Alazard, 47, av. de
Clichy (17^e). (Fond passage, côté cinéma).
Ouvert spécialement dimanche matin.

MOTO CONTRE MOTO

7, av. de Montreuil, Pantin. Ouvert
dimanche.

INDIAN 1.200 et 500 cm³, motos,
pièces détachées, embiellages, pistons, etc.
Taury, 50, rue O.-Mirbeau, Paris (17^e).
ETO 12-30.

MOTOS POHU, SPEC., PUCH,
MOTO SERVICE PALOMA ttes
pièces détachées, accès. livres magasin,
175 SV., 175 SVS, 250 GS, 250 SGS,
carénée sport. Crédit : 7, 9, 12, 15 mois,
52, avenue Foch, Saint-Maur. GRA 51-76.



Clinique des
cadres. Résér-
voirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter
n° 16, la maison n'a
pas de succursale.

SPECIALISTE mach. ang., pièces
détachées orig., réparations sur devis de
ttes marques, attel, side-cars, nbses
occas., ouv. le dim. matin. National
Motos, 66, rue National, Paris (13^e).

Achat paiement immédiat. Scooters,
motos, Moto Record, 151, rue Marcadet,
Paris (18^e). MON 24-40.

150 VELOM., motos, side-cars d'occa-
sion. Crédit 15 mois. Roger Sceaux,
4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

DRESCH Pièces d'origine

Écrire à CHAMARANDE (S. & O.)

VENTE : Garage, 16, rue des Belles-Croix
ÉTAMPES (S.-et-O.)

**SUR VOITURES
NEUVES**

et d'occasion.
REPRISE MOTOS, SCOO-
TERS, SEMA, 10, rue de la
Duée. MEN 23-61.

Toujours 50 voitures tourisme et sport ;
reprise ttes motos et crédit. Roger Sceaux,
4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

JACQUES MOTOS, 116, av. P.-Bros-
solette, Malakoff (Seine) SOLDE cyclo,
vélo., motos nves et occas : Guiller,
Vallée, Monet-Goyon, Paloma, M.R.,
Yonghi, Puch, etc. Crédit ss frais et
garant.

Poignées chauffantes KICHOF. Prat,
Sainte-Terre (Gironde).



TUBO STOP

**LE ROBINET
ÉTANCHE
et
IMBOUCHABLE**

OTOM S.A.

5 BIS, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE
DEF. 21-63 - 25-91

**USAGERS
CYCLOMOTEUR, SCOOTER ET MOTO..**

MÉFIEZ-VOUS DES SOI-DISANT RÉGULATEURS BON MARCHÉ

la Self Régulatrice
INTERLUX
Universelle



ABSORBE SANS ÉCHAUFFEMENT LES
EXCÉDENTS DE TENSION ET D'INTENSITÉ
AINSI : NI CLAQUAGE DES LAMPES
NI DÉTÉRIORATION DE L'ALTERNATEUR

EFFICACITÉ CERTAINE TECHNIQUE INDISPUTABLE GARANTIE TOTALE

Prix de vente au détail : FRS 490
Échantillon contre remboursement de la somme de FRS 500
AFCO S.A. 181, RUE LA FAYETTE, PARIS-10^e - C. C. P. PARIS 4833-78

MÉCANICIEN !

UN MÉTIER PASSIONNANT ET QUI PAIE

Facile à apprendre : en 8 mois d'études chez vous, sans
quitter votre emploi habituel, vous pouvez connaître
l'automobile, le tracteur ou la moto.

Aucune condition d'âge ; pas besoin de diplôme pour
suivre par correspondance les

**COURS TECHNIQUES AUTOS
SAINT-QUENTIN (Aisne)**

Demandez notre documentation gratuite n° 14
en précisant nom, prénom et adresse.
Grandes facilités de paiement.

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

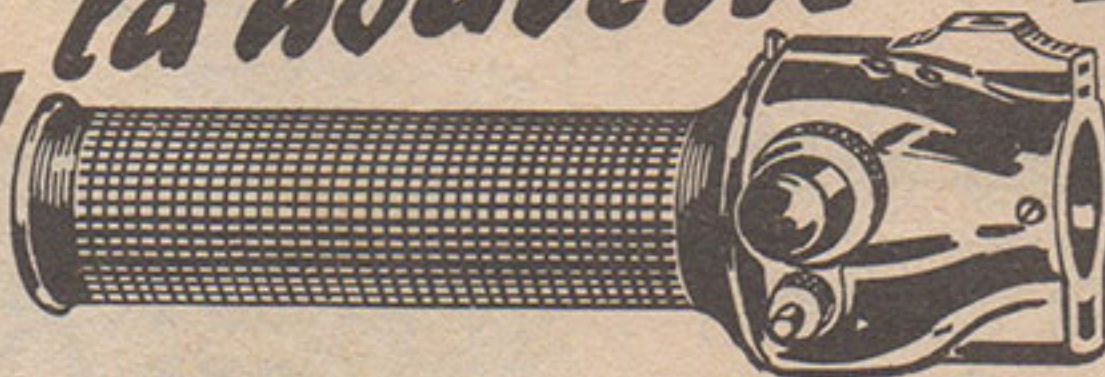
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSÉS

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

TOUTES LES COMMANDES

ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

SAKER Universelle

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

DEPOSITAIRE OFFICIEL : Sté KERSA, 48, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

vient de paraître...

LA PÊCHE

sous la direction de
JÉRÔME NADAUD

Rédacteur en Chef de
" LA PÊCHE ET LES POISSONS "
La grande revue spécialisée
EN VENTE PARTOUT

LES MILLE ET UNE MANIÈRES DE PRENDRE DU POISSON
en rivière et en mer.
UN VOLUME RELIÉ TOILE - 600 PAGES

280 PHOTOGRAPHIES
EN NOIR ET EN COULEURS : **2.545 F.**
taxe locale incluse

Chez tous les libraires,
et

LAROUSSE

Votre Cœur

REPARAIT...

Vous y trouverez :

BELLA DE GORDES

Un passionnant
roman d'amour et d'aventures
par FRANCIS DIDELOT et ANGES GILLES

Son Amour lui vint du Ciel

Un magnifique roman,
entièrement en images

des interviews de vos vedettes préférées,
etc...

CHAQUE SEMAINE

Votre Cœur vous
vous fera passer
des heures agréables
25 francs

Mentionnez

MOTOCYCLES

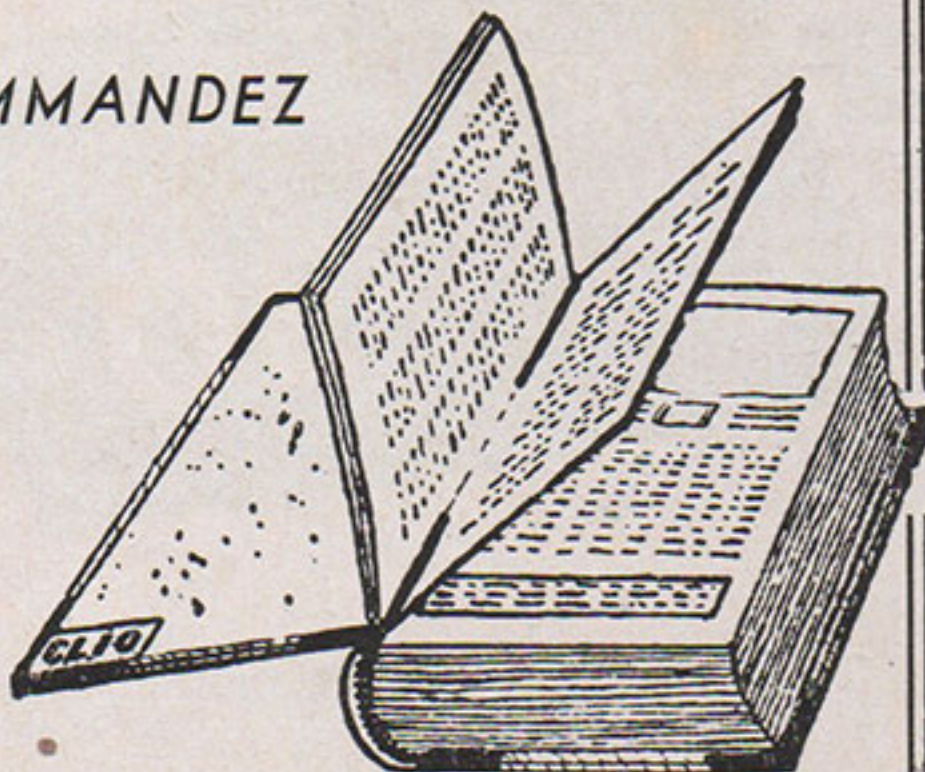
en écrivant aux Annonceurs

COMMANDEZ

VOS RELIURES
" MOTOCYCLES "

Elles vous permettront
de conserver intacte
votre collection de
" MOTOCYCLES "

Envoi contre 500 fr. à
verser au C.C. du journal
Paris 2834-83 ou contre
mandat.



Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17°

24 NUMÉROS PAR AN

UN AN 800 fr.

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux :
Salon et Compte Rendu

Payable par virement au C.C.P. Paris 2.834-83, par
— mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire —

NOM :

ADRESSE :

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue du Marais, Bruxelles
C.C.P. 3-86 - 1 an..... Fr. : 160

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle
C.C.P. V. 10.442 - 1 an. Fr. : 12

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. : 1.100
Changement d'adresse.. Fr. : 30

L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites
annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent
abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modi-
fiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

POUR VOS ENFANTS...



chaque semaine :

- DES CONTES FANTASTIQUES.
- DES HISTOIRES MERVEILLEUSES.
- DES RÉCITS D'AVENTURES.
- DES PAGES COMIQUES.
- DES JEUX, DES DISTRACTIONS, ETC...



un journal sain,
un journal gai,
un journal bien vivant,
un journal pour tous
les enfants.

16 PAGES-GRAND FORMAT
ENTIÈREMENT
DESSINÉES
en noir et en
couleurs.

30 F.