

LE

LE SALON
DES "2 ROUES"



MOTOS-CYCLOMOTEURS-SCOOTERS

KARTING



N° 51 - OCTOBRE 1964

PRIX : 2 F

LA REVUE PROFESSIONNELLE ET INTERNATIONALE DES "DEUX-ROUES"

Voici PEUGEOT 1965

PEUGEOT, cela signifie :

- un cyclomoteur toujours prêt à rouler, sans ennui et sans frais d'entretien, d'un emploi aussi simple et aussi sûr qu'une bicyclette
- un moteur à la robustesse légendaire, de même puissance exactement sur les modèles les plus simples que sur ceux de confort et de luxe supérieurs
- une accélération nerveuse et une tenue en côte brillante
- une sécurité totale en ville et sur la route grâce à une stabilité et à un freinage exceptionnels
- une construction d'une résistance et d'une simplicité uniques grâce à la technique du tube d'acier indéformable
- le fonctionnement le plus doux et le plus silencieux à puissance et allure équivalentes
- une propreté et une légèreté de conduite inégalées
- une ligne pure, jeune et moderne grâce :
 - à un cadre surbaissé, par ailleurs tellement plus agréable à l'usage
 - à un réservoir incorporé, tellement plus harmonieux
 - à des capotages aux lignes tendues, avec repose-pieds chromés adaptables
 - à un porte-bagages stylisé et en même temps si solide et si fonctionnel
- en bref, la beauté des formes alliée à la perfection technique
- et, qui plus est, un prix imbattable à qualité donnée, à la portée de chacun, et, pour ceux qui le désirent, payable mois par mois avec seulement 20 % comptant.



CT



LT



104
M



883
K

Oui, vraiment,
PEUGEOT, *c'est autre chose!...*

Les modèles PEUGEOT sont en vente chez tous les agents des marques associées PEUGEOT et TERROT

SALON DU CYCLE — STAND 92 — HALL S

PubliCycle



TECHNIQUE
RÉVOLUTIONNAIRE!
L'ensemble
"Prestige"
est une création
Lucien JUY



LE DÉRAILLEUR
"Prestige"
L'APPAREIL INCOMPARABLE QUI

- ◆ Déraile en souplesse et sans heurt quels que soient les écarts.
- ◆ Fonctionne dans un silence total.
- ◆ Réalise un gain de légèreté de l'ordre de 30 %.
- ◆ Est pratiquement indéformable aux chocs.
- ◆ Ne nécessite aucun entretien et ignore l'usure.

LA PLUS FORTE, LA MEILLEURE PRODUCTION MONDIALE

SALON DU CYCLE - STAND 8 - HALL S
SALON DE L'AUTO - STAND 30 - HALL X - TRAVÉE C

BOYAUX POUR
L'ENTRAÎNEMENT
ET LA COMPÉTITION



WOLBER

PNEUMATIQUES

- VÉLO
- CYCLO
- MOTO
- SCOOTER

S.A.R.L. A. WOLBER au capital de 1 000 000 F
SIÈGE SOCIAL ET USINES
17, rue de Villeneuve - SOISSONS (Aisne)
Téléphone : 1625-1626

SALON DU CYCLE - STAND 81 - HALL S

AU SALON DE PARIS
sur tous les stands
UN BEAU VÉLO
portera le label

REYNOLDS

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE
R. DUPIEUX
31, rue Marx-Dormoy
PARIS (18^e) Tél. : NORD 55-21

SALON DU CYCLE - STAND 9 - HALL S

Pour cueillir
la victoire
il faut
de la classe
et
**UN VÉLO
DE
GRANDE
MARQUE**



et pour éviter
les papillons bleus
sur les pare-brise
de vos clients

Proposez leur
LA BICYCLETTE PLIANTE
qui vous permettra
d'élargir
votre marché
en intéressant
une nouvelle
clientèle



La bicyclette des
**CHAMPIONS DE
L'ÉQUIPE GITANE**

**LÉGÈRETÉ,
ROBUSTESSE**
Modèle
"CHAMPION
DU MONDE"

**UN MODÈLE
POUR CHAQUE ÂGE,
CHAQUE GOUT,
CHAQUE USAGE**

**SOLIDITÉ
RENDEMENT**
La bicyclette du
cyclotouriste qui vous
fera découvrir
les joies de la nature.

ÉLÉGANCE, CONFORT
Avec la bicyclette luxe pour dame,
joignez l'utile à l'agréable...



Plicyclette

Selle souple
grand confort
Éclairage intégré
Frein AR dans le moyeux
Carter
couvre
chaîne
intégral

démontage
remontage
1 minute



Pour le CARAVANING
et le CAMPING :
Idéal pour les petits déplacements.

En ville :
laissez votre voiture au PARKING
la Plicyclette est plus rapide.



Plicyclette
La bicyclette de poche
Production MICMO
MACHECOUL Loire-Atlantique

Gitane
MACHECOUL - Loire Atlantique

Dans un beau local tout neuf, **LE SALON 1964** doit marquer une certaine stabilité de l'Industrie du Cycle

Le nombre des stands est sensiblement le même qu'en 1962, mais on doit regretter plusieurs abstentions difficilement explicables, alors que quelques disparitions, prévues, ne doivent pas inquiéter ceux qui tiennent...

B IEN souvent, nous nous sommes élevés contre l'état lamentable des locaux affectés au Salon du Cycle et du Motocycle, dans le cadre du Parc des Expositions de la Porte de Versailles. Portes ne fermant pas, absence de chauffage, restaurant éloigné, cher et de tenue critiquable, parking insuffisant, encombré, et d'accès compliqué.

Nous constatons tout au moins dans l'état actuel des travaux, que 1964 verra une nette amélioration, au moins pour le local.

C'est en effet dans un hall tout neuf, situé le long de l'avenue Ernest-Renan, que sera installé le Salon cette année.

Constituant un étage au-dessus d'un hall réservé aux « 4 roues », il possède, grâce à de larges passerelles, un accès de plein pied par l'entrée principale de l'Exposition. Au Sud, il est presque bordé par la portion du nouveau boulevard périphérique qui traverse, en pont-route, la Porte de Versailles.

D'aspect moderne, avec ses porches surmontant les portes d'entrée, il est clair, grâce à un toit à moitié composé de verrières.

Deux larges escaliers le réunissent au rez-de-chaussée et sont bordés par certains stands, entre autres ceux réservés à la Presse.

Chauffage par air chaud, et restau-

rant situé à une de ses extrémités assureront un confort auquel nos exposants n'étaient pas habitués.

Est-ce la vieille menace toujours

par Daniel REBOUR

possible, du transfert du Salon à la Défense qui nous a valu ce traitement de faveur ?..

Environ 140 stands seront réunis le 1^{er} octobre, chiffre très légèrement inférieur seulement à celui de 1962.

On peut en tirer une conclusion, ou plutôt une impression générale d'une certaine stabilité atteinte par la profession.

Mais que nous sommes loin des 300 exposants d'il y a seulement quelques années.

Des lois, peut être par ailleurs, nécessaires, mais appliquées maladroitement, ont réussi à tuer la moto et le scooter français ; et par là même, le total des représentants de la profes-

NOTRE COUVERTURE

représente, photographiée quelques jours avant l'ouverture du Salon du Cycle, à la Porte de Versailles, l'entrée principale du hall tout neuf qui nous est heureusement attribué cette année, nous changeant des locaux vétustes, mal clos et non chauffables auxquels nous étions habitués...

sion, aussi bien en tant que constructeurs, qu'accessoiristes, a brusquement baissé.

Il y a aussi quelques « concentrations », euphémisme poli cachant mal le passage d'une marque sous l'autorité pécuniaire et technique totale d'une autre firme, ou simplement la disparition d'un nom qui fut pourtant sur toutes les lèvres. Mais on doit aussi regretter l'absence de ceux qui ne sont pas venus exposer au Salon malgré, ou à cause d'un volume de commandes satisfaisant, et qui n'ont pas jugé utile de se joindre activement à ce rendez-vous d'octobre de la profession.

Ceux-là, nous le croyons depuis toujours et nous le redirons encore aujourd'hui, ont tort, l'absence est toujours une mauvaise politique, même si la présence semble ne rien apporter d'immédiat.

Si nous considérons l'ensemble de la profession du « 2 roues » en France, elle semble bonne. On vend toujours beaucoup de cyclomoteurs, et, malgré un certain ralentissement des commandes, situation d'ailleurs générale dans l'industrie, et qui touche plus durement encore le milieu de l'automobile, nos constructeurs sont assurés d'un volume d'affaires suffisant.

(Suite page 7.)

LE CYCLE
MOTOS-CYCLOMOTEURS-SCOOTERS
KARTING

REVUE MENSUELLE
Rédacteur en chef :
Daniel REBOUR

SIEGE SOCIAL, 7, rue Darbois — PARIS-XI
Tél. : OBE. 27-90
Série mensuelle - NUMERO 51 - 19^e ANNEE

roues
libres
ATOM



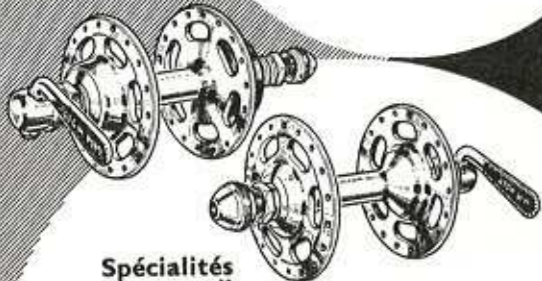
- Simples
- 3 - 4 ou 5 vitesses
- Spéciales pour cyclomoteurs

Faites confiance
aux spécialités

M. MAILLARD

Soyez de votre temps
utilisez nos moyeux
"ATOM" et "NORMANDY"

en alliage léger traité
Aussi résistants
que l'acier et tellement
plus faciles d'entretien.



Spécialités
"course"

moyeux NORMANDY-SPORT

Moyeux sport à blocages Pédales n° 120 et 440 à corps en
rapides (3 types) "alliage léger traité"

Jeux de PÉDALIERS

Zingués
ou chromés
D'une présentation
impeccable. Avec
portées de manivelle
rectifiées.

Toutes
catégories
PÉDALES

Acier ou à blocs
caoutchouc.

Exigez nos articles garantis 1^{er} choix

M. MAILLARD

INCHEVILLE
Seine-Maritime

SALON DU CYCLE - STAND 28 - HALL S

un compteur

Huret

est synonyme de

précision



parmi ses fabrications HURET vous conseille
la vente des dérailleurs ALLVIT et SVELTO



Pour cycles, cyclomoteurs, vélomoteurs

60, Av. FELIX-FAURE

NANTERRE - SEINE

SALON DU CYCLE - STAND 33 - HALL S

Deux Roues
MAGAZINE

HONDA INVITE AU JAPON
CINQUANTE DE SES
DISTRIBUTEURS SELECTIONNES

HONDA va organiser un concours afin de désigner cinquante de ses distributeurs du Benelux en vue d'un voyage en avion jusqu'au Japon. Ce concours annoncé aux journalistes spécialisés dans les « 2 roues » portera sur la vente des machines HONDA et l'effort de présentation, publicité, étalage, de chacun, sans que l'importance de l'agent intervienne dans le classement.

JEAN CHAPOTOT,
40 ANS DE CONDUITE
SANS ACCIDENT
NI CONTRAVENTION

JEAN CHAPOTOT, représentant dans notre industrie, est bien connu de tous par sa compétence, son amabilité et ses qualités commerciales.

Nous sommes heureux de signaler qu'il a reçu la « Palme de platine »

pour 40 ans de conduite sans accident ni contravention.

Couvrant au volant de sa voiture une moyenne de 6.000 kilomètres par mois, il aura dépassé à la fin de cette année, le total de 1 million 350.000 kilomètres sans commettre la moindre faute de conduite.

Professionnel du « deux-roues », Jean Chapotot prouve qu'on peut être un automobiliste pratiquant et prudent, respectueux des droits des autres usagers et, nous en sommes sûrs, des cyclistes et cyclomotoristes.

Que son exemple serve à de trop nombreux conducteurs, méprisant les faibles « deux-roues », et terminant leur carrière parfois dans un arbre... ou en correctionnelle.

LES ORGANISATEURS
DU TOUR DE FRANCE
REVIENNENT A LA FORMULE
PAR EQUIPES DE MARQUES

Il est évident que, pour le grand public, le Tour de France disputé par équipes nationales est plus

attrayant, et les organisateurs l'ont tellement bien compris qu'ils avaient décidé de revenir à cette formule, en 1965.

Malheureusement, il est bien difficile d'accepter, pour un constructeur, de payer toute l'année une équipe de coureurs, et de les voir pendant l'épreuve la plus publicitaire, s'entre-battre parce qu'ils font partie d'équipes nationales différentes, ou même de formations régionales.

Et puis, on peut penser que la venue d'une grande firme automobile, prenant la place d'une marque d'apéritif, a incité les organisateurs à revoir cette question.

Toujours est-il que voici le texte d'un communiqué des deux journaux organisateurs.

Les organisateurs du Tour de France, « LE PARISIEN LIBERE » et « L'EQUIPE », ont eu au cours des semaines écoulées, différents contacts avec les membres de l'A.F.C.A.S., conduits par leur président, M. Robert Leroux.

A l'occasion de ces contacts, les deux parties sont convaincues qu'elles étaient prêtes à appliquer intégralement le programme sur lequel elles étaient tombées d'accord il y a trois ans, à savoir :

— Retour à la formule par équipes de marques ;

— Reprise de la formule par équipes nationales pour 1965, la périodicité de quatre années étant dès lors de règle.

Les organisateurs du Tour de France :

— prenant toutefois en considération l'état d'esprit des dirigeants des firmes groupées au sein de l'A.F.C.A.S. et la qualité sportive des trois derniers Tours de France disputés selon la formule par équipes de marques ;

— prenant en outre en considération, plus particulièrement, l'exceptionnel succès du Tour 1964, ont décidé les mesures suivantes :

1. Le Tour de France 1965 sera disputé par équipes de marques et il en sera de même en 1966, 1967 et 1968, sauf cas de force majeure ou événement imprévu ;

2. A dater de 1969 et dans toutes les années post-olympiques, c'est-à-dire tous les quatre ans à partir de 1969, le Tour de France deviendra « le Tour de France international ». Il sera couru selon la formule des équipes nationales et il empruntera un parcours européen élargi ;

3. En créant ce « Tour de France international », les organisateurs de la compétition souhaitent que la formule définissant les catégories de coureurs soit aménagée de telle sorte qu'elle

LE SALON 1964

(Suite de la page 5.)

Alors que l'on a eu l'impression, il y a 2 ans, que le cyclomoteur de sport pouvait devenir une quasi-exclusivité italienne, nos grandes marques ont vigoureusement réagi, et les modèles français ont gardé chez nous la prédominance.

Rappelons que, heureusement pour nous, la limitation de vitesse de nos cyclomoteurs est la plus haute d'Europe, ce qui place notre production dans une meilleure situation vis-à-vis des modèles importés.

Quant à nos vélomoteurs légers, sans limitation de vitesse mais nécessitant le permis de conduire, leur technique et leur aspect n'ont rien à envier aux productions italiennes et allemandes.

Et puis, bien qu'enterré périodiquement par certains, la bicyclette en France est toujours bien vivante, et constitue encore une industrie vigoureuse et prospère.

Avec les nouvelles générations de jeunes, on assiste à l'amorce d'un engouement pour le vélo, plus sportif, moins cher, et aussi moins dangereux, tout au moins aux yeux de nombreux parents, que les véhicules motorisés.

Constatons que le constructeur de « 2 roues » qui a su garder à la production cycliste une grande importance a su voir clair et aujourd'hui ne peut que s'en féliciter.

Rappelons aussi que l'exportation,

dans ce domaine, représente pour certains un débouché important, et qu'à l'étranger, la bicyclette française jouit toujours d'un prestige enviable et, disons-le, mérité.

Et nous avons nos spécialistes d'accessoires et pièces détachées.

Pour eux, il n'y a aucun doute, la qualité de leur production est à l'avant-garde de la technique mondiale, c'est vrai et ça se sait dans tous les pays.

Aussi, même dans les expositions étrangères, on reconnaît sur les plus belles machines de très nombreux noms français signant les plus beaux accessoires et pièces détachées.

L'exportation est donc une excellente carte à jouer parallèlement à celle du marché intérieur, et pour plusieurs de nos spécialistes, elle constitue une très imposante partie de leur chiffre d'affaires.

Nous devons donc avoir, cette année, un beau et bon Salon, marquant sans aucun doute, non pas un tournant de la production nationale, mais une affirmation dans une politique bien définie, peut-être difficile à suivre, mais saine et somme toute, fructueuse.

Avant l'ouverture des portes du Salon 1964, souhaitons donc à tous les membres de la corporation de recueillir, dans le cadre des conversations commerciales, le juste fruit de leurs efforts.

BOYAUX

Canetti

LES MEILLEURS BOYAUX DU MONDE !

N°	SEMI-VULCANISE - ROUTE	POIDS GRS
142	STRADA RINFORZATA, demi-couvert	380/400
143	STRADA RINFORZATA, tout couvert	430/450
144 N	SPORT, tout couvert noir	430/450
144 B	SPORT, tout couvert noir et rouge	430/450
145	SPORT, demi-couvert	380/400
140	VULCAN, grand sport	330/350
147	SUPER STRADA	340/370
149	SPECIALISSIMO, léger	300/320
160	CROSS, chape Championnat du Monde	340/360

COLLES MAIN - ROUTE

112	GIRO D'ITALIA, super course	260/280
108	CRITERIUM, super course noir	220/240
108 B	CRITERIUM, super course orange	220/240
109	CRITERIUM, super course extra-léger	190/200
104	IMPERFORABLE, super course	260/280
101	IMPERFORABLE, super course soie	200/220
158	LEGER en coton	180/220
156	EXTRA LEGER en coton	160/180

COLLE A BOYAUX

M.G. MASTICE GUTTA en boîtes de 12 tubes N° 9
M.G. MASTICE GUTTA en boîtes de 500 g

j. e. canetti & cie - société anonyme au capital de 1.000.000 de Francs
16, rue d'Orléans - NEUILLY (Seine)

TÉLÉGRAMMES : TIGOCANET-PARIS TELEX 22-999 CANETTI NLLSN TÉL. : MAILLOT 54-00

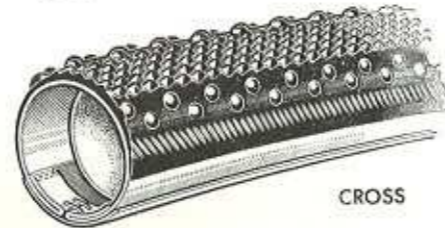
SALON DU CYCLE : STAND 14 - HALL S



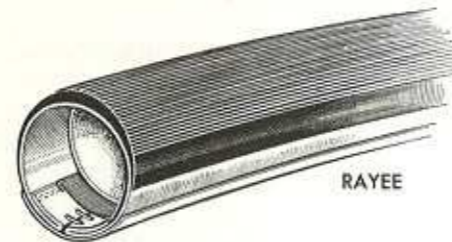
DIAMANT



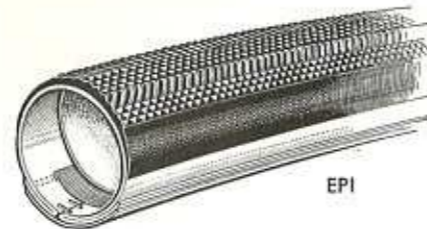
SPORT



CROSS



RAYEE



EPI

DEUX-ROUES MAGAZINE -- DEUX-ROUES MAGAZINE.

leur permette l'établissement d'une formule libre comparable à celle qui régit la Coupe du Monde de Football, formule autorisant la participation de toutes les équipes nationales intéressées par le sport cycliste sur route, quel que soit leur propre statut.

En adoptant ces dispositions, les organisateurs du Tour de France ont pris en considération les arguments apportés par le président et les membres de l'A.F.C.A.S., ainsi que l'évolution heureuse qui se manifeste actuellement, tant en France qu'à l'étranger, en faveur des formations nouvelles d'équipes et de groupes sportifs à caractéristiques nationales.

Ils ont été sensibles au fait que l'intervention des groupes sportifs dans le cyclisme sur route a pris une forme sportive nécessitant des efforts de longue haleine pour le recrutement, la préparation des coureurs et la formation d'équipes homogènes.

Il leur est apparu, d'autre part, que des nations comme la Hollande et

l'Allemagne, qui sont aujourd'hui en état de présenter des groupes sportifs à caractère national, le doivent à leur participation éventuelle à un Tour de France par équipes de marques.

Les organisateurs du Tour de France, en reculant la reprise de la formule des équipes nationales ont tenu à apporter leur contribution au développement harmonieux des groupes sportifs existants et à la naissance de nouveaux groupes tant en France qu'à l'étranger.

Ils se proposent de mettre à profit les années prochaines pour obtenir en vue du « Tour de France international » l'élargissement unanimement désiré.

Il est entendu, toutefois, que les organisateurs du Tour de France se réservent le droit de revenir, à tout moment, à la formule des équipes nationales, dans le cas où la formule des équipes de marques donnerait, et pour quelque raison que ce soit, des résultats jugés décevants.

fèrent d'un vélo à l'autre quand ils changent de machine.

Il existe, à Biarritz, à côté de la gare de la Négresse, un personnage pittoresque dont la passion est de « travailler » les selles de bicyclettes.

UNE SELLE AUX FORMES EMOUVANTES

Joseph Borthayre est un des derniers « marchands de cycles » à aimer la bicyclette. Il s'occupe bien un peu des pétroleuses parce qu'il faut vivre, mais arrive chez lui avec un vélo à réparer, il abandonnera aussitôt l'engin à moteur (et son propriétaire pas content) pour se consacrer exclusivement à votre bicyclette, qu'il réglera avec des soins minutieux et bien plus complètement encore que vous ne lui demandiez. Si votre vélo est de qualité, vous avez droit, en outre, à sa considération. Mais si vous avez une selle de bonne marque, abandonnez tout espoir d'aller vous baigner l'après-midi. Vous êtes devenu un ami de Joseph Borthayre, et vous entendrez sa conférence sur les selles de vélo en général et celles traitées par ses soins en particulier.

Donnez-lui une selle neuve (la vôtre, par exemple. Mais si ! mais si ! Croyez-moi... vous finirez par la lui donner !). Il la démonte, la fait macérer dans du vin rouge, la pétrit dans de la graisse, la rogne, la découpe, la repasse au fer chaud, la comprime dans des courroies, l'imperméabilise, la remonte, et vous rend quelques jours plus tard une selle toujours (miraculeusement) neuve mais remodelée à la perfection et aussi « faite » que si vous l'aviez chevauchée pendant dix mille kilomètres. Les plus grands champions cyclistes lui envoient leurs selles neuves à travailler et quand Joseph Borthayre décroche du mur la selle de Darrigade et, les yeux brillants, vous la présente en caressant de la paume ses formes pures, vous jurez de ne plus jamais vous asseoir, même au bureau, que sur des selles de bicyclettes.

UN MONDE PLEIN DE SURPRISES

Le cyclisme est un monde qui réserve à ceux qui s'y plongent autant de surprises que le fond des mers aux chasseurs sous-marins. Il faut avoir vu un banquier, un directeur de société, un journaliste et un chirurgien discuter gravement une soirée entière des mérites comparés du boyau et du pneu démontable pour comprendre qu'il y a là autre chose qu'un engouement passager. Mieux, je connais un haut fonctionnaire dont la bicyclette, recouverte d'une housse, passe l'hiver sur le divan du salon.

Jacques FAIZANT.

Dans les pages suivantes, nous publions deux autres extraits de presse, tous deux reconnaissant les bienfaits de la bicyclette.

A TRAVERS LA PRESSE

NOUS avons déjà, à plusieurs reprises, publié des articles extraits de nos confrères quotidiens, et ayant trait à la bicyclette.

C'est avec plaisir que nous retrouvons, dans le FIGARO du 19 août, ce savoureux papier du dessinateur Jacques Faizant, Cyclotouriste convaincu.

Alors qu'il y a encore quelques journalistes de la presse écrite ou parlée qui semblent vouloir enterrer le vélo, il convient de signaler la place importante que le Figaro accorde souvent au vélo, et l'en féliciter.

POUR ROULER SANS DOULEUR, FAITES MACERER LA SELLE DANS LE VIN ROUGE

Il faut reconnaître qu'analyser les joies du cyclisme pour les faire connaître à qui ne les partage pas est aussi difficile que d'expliquer le Saint-Emilion à un buveur d'eau. Nos contemporains, qui marinent dans le dunlopillo et la suspension oléopneumatique, conçoivent mal qu'il puisse y avoir un plaisir quelconque à propulser dix kilogrammes de métal sous le soleil et la pluie, et parfois au sommet de cols plus pentus qu'il n'est raisonnable.

C'est oublier qu'il y a de grandes satisfactions, en quelque sport que ce soit, à sentir ses muscles travailler et son corps obéir. Le cyclisme (nous ne disons pas la course cycliste), qui n'est pas un sport violent mais un exercice continu, procure mieux que tout autre cette sensation d'euphorie corporelle et, partant, intellectuelle en vertu du principe bien connu : « Quand le bâtiment va, tout va. » Le cycliste en randonnée, qui traverse la campagne à 25 à l'heure (20 m/s), sans grand

effort et dans le silence le plus absolu, n'est pas simplement un homme monté sur une machine. Il devient, par quelque magie, positivement un autre homme.

De toute la bicyclette, c'est la selle qui fait le plus frissonner d'horreur les vélophobes. Que de fois des curieux ont tâté nos selles étroites et dures d'un index incrédule et déclaré en ricanant que rien au monde ne leur ferait faire dix kilomètres « là-dessus » ! C'est tout ignorer de la question. Une bonne selle, loin d'être inconfortable, est un objet si précieux que les cyclistes professionnels (qui passent dessus les trois quarts de leur vie) la trans-



L'INDUSTRIE FRANÇAISE DE LA BICYCLETTE REMONTE LA PENTE

En 1963, la production est passée de 800.000 à 850.000, et pourrait atteindre le million en 1964

(Extrait de « FRANCE-SOIR » du 18 juin 1964)

Le cinquante et unième Tour de France a pris le départ le lundi 22 juin. Et, pendant trois semaines (jusqu'au 14 juillet exactement), les foules se sont passionnées pour les exploits des géants de la route.

La bicyclette mérite à nouveau son nom de « petite reine ». Mais l'a-t-elle jamais perdu ?

Le Tour de France et les grandes épreuves cyclistes connaissent toujours la même faveur, en dépit des pronostics pessimistes de quelques esprits chagrins.

Bien mieux, auprès des usagers, la bicyclette est en nette reprise. Tous les chiffres l'indiquent.

On la croyait détrônée définitivement par l'automobile et le cyclomoteur. La production restait néanmoins importante : 800.000 machines par an contre un million et demi sous l'Occupation. En 1963, on avait déjà fabriqué 850.000 bicyclettes, soit 7 à 8 % de plus.

Les chiffres du premier trimestre 1964, pour les trente-trois plus gros fabricants, montrent un progrès de 20 %. S'ils se confirmaient et si les achats se maintenaient, on devrait atteindre le million pour cette année.

Nos importations étaient pratiquement nulles. Nous avions acheté, dans le premier trimestre de 1963, 18 bicyclettes à l'étranger. Dans le premier trimestre 1964, nous en avons acheté 634 (dont 429 italiennes et 127 belges).

Mais nous ne craignons pas la concurrence étrangère. Sur les 850.000 bicyclettes fabriquées en 1963, 120.000 ont été vendues hors de France et elles ont représenté une rentrée de devises étrangers de 67 millions de francs (6,7 milliards d'anciens francs).

30.000 MARCHANDS ET REPARATEURS

Il n'y a pas une industrie de la bicyclette et une industrie distincte des cyclomoteurs. Ce sont les mêmes entreprises qui fabriquent les deux catégories d'engins. En 1963, nous avons produit 1.250.000 cyclomoteurs contre 1.150.000 en 1962.

Cette industrie du cycle, avec ou sans moteur, est une industrie de montage. Il n'y a pratiquement pas d'entreprises qui fabriquent toutes les pièces. C'est une industrie dispersée, encore

que 40 % des bicyclettes produites passent par deux affaires de cycle, l'une fixée dans la région parisienne, l'autre dans le Doubs. La ville de Saint-Etienne a perdu la royauté qu'elle avait conservée jusqu'en 1939.

A la production des cycles travaillent 6.000 ouvriers et 1.500 employés. En outre, existent dans le Nord, l'Est et la région stéphanoise, 150 grossistes monteurs, qui emploient trois ou quatre personnes.

La réparation et la vente font vivre beaucoup plus de monde que la production. La France a un « parc » de 8 millions de bicyclettes et de 6 millions de cyclomoteurs. C'est ce qui explique l'importance d'un artisanat, qui vit d'ailleurs modestement. Il y a actuellement 30.000 marchands et réparateurs de cycles payant patente. La plupart d'entre eux ont un compagnon et certains deux et trois.

LE CYCLISME : UNE THERAPEUTIQUE

Cette reprise de la bicyclette est-elle de pure circonstance ?

Sera-t-elle éphémère ? Est-elle liée à un événement aussi fortuit que l'apparition de Jeanne Moreau, faisant du vélo dans le film « Jules et Jim » ?

Il y a de grandes chances que la reprise soit durable. Dans l'évolution

des sociétés industrielles, il y a une phase où la motorisation paraît devoir détruire à jamais la bicyclette. Puis surgit une nouvelle phase où les exigences de la santé et les abus de la motorisation restituent à la bicyclette une fonction thérapeutique.

C'est ce qui s'est passé aux Etats-Unis. Ils sont le pays le plus motorisé du monde. Mais on y fabrique, en moyenne, chaque année, 2.750.000 bicyclettes. Cela ne suffit pas, et de loin, à la demande des acheteurs. Les importations se chiffrent par centaines de mille.

Pourquoi ? Parce que les Américains soignent ou préviennent en pédalant, nombre d'affections dues à leur vie sédentaire et trépidante.

Le docteur Dudley White, le cardiologue qui soigne le Président Eisenhower, n'hésite pas à proclamer :

« J'aimerais voir tout le monde à bicyclette. Cet exercice, accompli régulièrement et non pas une fois en passant, prémunit fort bien contre les maladies de cœur. »

Le Président Kennedy avait, lui, exhorté la jeunesse américaine à pratiquer le cyclisme.

La Hollande, l'Allemagne et la Grande-Bretagne possèdent des sociétés de thérapie par la bicyclette. En 1956, des médecins français ont créé « La Société d'Etudes Médicales du Cyclisme ».

Les communications déjà faites tendent à démontrer que la bicyclette peut aider à la guérison de certaines maladies.

Paradoxalement, les fabricants de bicyclettes comptent sur les médecins pour assurer l'avenir de leur profession, alors qu'autrefois les médecins prouvaient surtout les interdictions contre la bicyclette, en raison même de la fatigue cardiaque qu'elle pouvait entraîner.

Jean MAURICE.

Près d'un million de vélos construits en 1964 La « petite reine » défend sa couronne ailleurs que sur la route du Tour

(Extrait de « SUD-OUEST Dimanche »)

Il y a dix ans, les bons esprits ne donnaient pas cher du Tour de France : « Plus personne ne roule à bicyclette. Qui peut s'intéresser encore à des compétitions utilisant ce mode de locomotion périmé ? »

La pétarade ininterrompue des scooters et la multiplication des cyclomoteurs semblaient leur donner raison.

Depuis, les scooters ont disparu et, si les cyclomoteurs n'ont cessé de poursuivre leur progression — 1.250.000 fabriqués en 1963 contre 1.125.000 en 1962 — la bicyclette a parfaitement sauvé sa mise.

La production, qui était d'un million par an avant la guerre, d'un million et demi sous l'Occupation, après être tombée à 800.000, est remontée déjà, en 1963, à 850.000 et, cette année, elle ne sera pas loin à nouveau d'un million.

A noter qu'il est difficile de donner des chiffres exacts en matière de construction de cycles, car 30 % des constructeurs sont des artisans qui travaillent à partir de pièces détachées. Avant guerre, leur proportion était de 60 %.

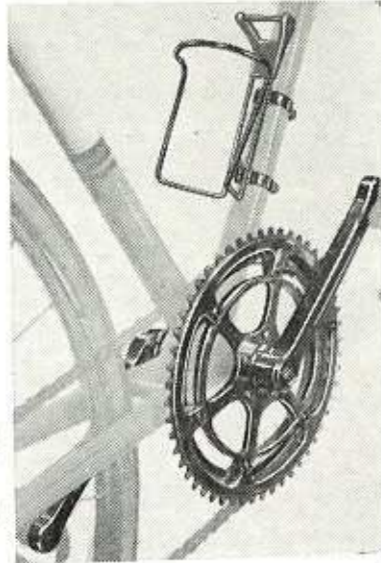
Mais, où sont donc toutes ces bicyclettes, puisque sur les routes on n'en voit guère (ce qui vaut mieux d'ail-



MATERIEL PROFESSIONNEL
PAUL BARBIER
29, rue du 11-Novembre - SAINT-ÉTIENNE

PÉDALIER ADAPTEUR et MANIVELLES
INTERCHANGEABLE EN DURALUMIN

T.A.



JEUX
de DIRECTION
PORTE-BIDON
BIDON ET TOPETTE
en plastique
CALE-CHAUSSURES
GUIDGAINÉ

Envoi du nouveau catalogue 1963 sur demande à

Spécialités T. A.
25, Rue de la Gaité - CLAMART (Seine) FRANCE

SALON DU CYCLE - STAND 54 - HALL S

Clients toujours contents...



AVEC LES
PRODUCTIONS

MAFAC

MAFAC C'EST TELLEMENT PLUS SUR !

SALON DU CYCLE - STAND 11 - HALL S

PROMOTEUR DE L'APPLICATION
DES ALLIAGES LÉGERS AU CYCLE

STRONGLIGHT

LE PÉDALIER

SUPER COMPÉTITION 63

MANIVELLES - PLATEAUX
ROULEMENTS DIRECTION & PÉDALIER

COURSE ET
TOURISME

le **Sommet**
DE LA
TECHNIQUE
ET DE LA
QUALITÉ

STRONGLIGHT - ST ÉTIENNE - FRANCE

SALON DU CYCLE - STAND 18 - HALL S

Spécialités course

LUCAS CYCLOMETRE

ALTENBURGER FREIN
"SYNCHROM"

RÉGINA ROUES LIBRES
4, 5 et 6 vitesses
CHAINES 2,38

UNICA SELLE en nylon
indéformable

NITOR TIGE DE SELLE
réglable en dural
extra-léger

AMBROSIO JANTES et
GUIDON dural

Distributeur exclusif

j. e. canetti & cie S.A. 16, rue d'Orléans
NEUILLY (Seine) Stand 14 - HALL S



la technique automobile
au service du cycle



CIBIE
ECLAIRAGE CYCLE ET CYCLOMOTEUR

SALON DU CYCLE - STAND 99 - HALL S

A TRAVERS LA PRESSE -- A TRAVERS LA PRESSE

leurs, car les cyclistes sont constamment en danger et constituent un constant danger) ? Où se cache ce parc (« vélo » français qui est d'au moins 8 millions d'engins, sans compter ceux qui rouillent doucement dans les caves ou les greniers ?

SAUVÉE PAR LES ENFANTS

Eh ! bien, 35 % des vélos roulent sur les trottoirs, non pas sur les trottoirs cyclables ou pistes spéciales, mais devant les maisons, les immeubles, à la rigueur dans les cours et les jardins : ce sont les enfants qui les chevauchent.

Les enfants ont sauvé la bicyclette ! Jadis, elle était la récompense familiale du Certificat d'Etudes. Aujourd'hui, elle salue le passage de la maternelle au cours préparatoire. Elle est alors toute petite et sa roue arrière s'accompagne de stabilisateurs. Puis l'enfant grandit : il lui faut la taille au-dessus. Les modèles sont robustes, chromés, éclatants. Le vélo fait partie du standing.

Restent les autres 65 %, les vélos de taille normale. Là encore, les enfants — mais plus grands — interviennent. Comment, dans nos campagnes, l'élève du Collège d'Enseignement général du chef-lieu de canton se rend-il en classe ? A bicyclette ! Elle assure le meilleur ramassage scolaire.

Dans les villes « plates », la bicyclette est encore le moyen de transport le plus rapide, le plus économique, le plus indépendant. Le matin, à midi, à 2 heures, à 6 heures, elle fait la loi. Au milieu du flot des pédalants, l'automobiliste se sent désemparé : il a perdu son insolente priorité.

C'est pourquoi le Tour de France conserve tant d'amoureux. Seul, d'ailleurs, le cycliste est un bon supporter : lui au moins sait apprécier la douleur des mollets engendrée par l'ascension des cols. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle seuls les grimpeurs enthousiasment vraiment les foules. Si Anquetil gagnait plus d'étapes de monta-

gnes et moins de courses contre la montre, il aurait déjà sa statue.

UNE SOURCE DE JOUVENCE

Mais voici que la bicyclette n'est pas seulement un jeu ou un moyen de transport pratique : elle est devenue un instrument de la bonne santé.

Terminé le temps où les médecins l'interdisaient sous prétexte qu'elle fatiguait le cœur.

Elle fatigue bien toujours le cœur si l'on en abuse et si l'on appuie trop sur les pédales sans entraînement. Mais son usage « raisonnable » est désormais vanté comme un bienfait des dieux.

Voici les merveilleuses thérapeutiques que l'on peut attendre du vélo : — Il assouplit les muscles de la jambe, des cuisses, des reins, de l'abdomen ;

— Il active la respiration. A condition bien entendu, de ne pas posséder un guidon si bas que le derrière du cycliste soit plus haut que sa tête ;

— Il fortifie le cœur. A condition, comme l'on dit, de ne pas « forcer ». Il faut que chacun suive son rythme et son âge. Le docteur Dudiey White, le cardiologue d'Eisenhower, a conseillé à son patient de faire de la bicyclette : « J'aimerais voir, dit-il, tout le monde à bicyclette. Cet exercice, accompli régulièrement et non pas une fois en passant, prévient fort bien contre les maladies de cœur. »

Des déclarations de ce genre suffisent à mobiliser les Américains. Dans ce pays des grosses voitures et des longues autoroutes, on fabrique 2 millions 750.000 vélos chaque année :

— Il combat le rhumatisme et restaure les articulations ankylosées. Il vient au secours des gens qui ont de la peine à marcher, car il délivre les jambes du poids du corps ;

— Il permet, dans certains cas, de lutter contre les déplacements des disques vertébraux ;

— Il est parfois un remède contre le diabète. Des médecins ont constaté qu'après des randonnées à bicyclette,

le taux de sucre dans les urines diminuait ;

— Enfin, suprême mérite : il fait maigrir. Marilyn Monroe le disait : « J'ai pris du ventre, je le perdrai en pédalant. »

SUR LES PETITS CHEMINS

En fait, pour le citadin en vacances ou en week-end, la bicyclette est certainement un excellent exercice. Certes, son emploi est limité par la circulation routière : il est difficile de pédaler tranquillement au mois d'août sur une nationale encombrée. Mais toutes les routes ne sont pas nationales et, si l'on veut bien, on trouvera de nombreux circuits encore tranquilles.

Simplement, il faut s'entraîner. Pour un bureaucrate, le jour de l'arrivée en vacances, se lancer rageusement à l'assaut d'une longue côte à 7 %, c'est la certitude de se retrouver en haut — s'il y parvient — à la limite de l'infarctus. Au contraire, un entraînement progressif permettra rapidement les salutaires et utiles performances. Il n'y a pas d'âge pour rouler à bicyclette. A la campagne, il n'est pas rare de voir passer allègrement ainsi de vigoureux octogénaires.

Toutes les régions en France ne sont pas montagneuses, et la bicyclette représente encore souvent le meilleur moyen d'aller faire des courses à la ville voisine, de rejoindre la baignade ou simplement d'aller acheter un paquet de cigarettes.

A l'ère de la mécanisation et de la vitesse, il faut des outils de détente. La bicyclette est cela. Elle est, en outre, parce qu'elle oblige à fuir les grands itinéraires, un excellent moyen de pénétrer au cœur d'un pays, elle aime les petits chemins et les sentiers paisibles. Et elle laisse à l'esprit toute liberté pour penser.

Quoi d'étonnant dès lors si, discrètement, elle garde sa couronne de petite reine ?

Georges DOISY.

PARMI LES STANDS... GITANE

MARQUE prestigieuse au nom si souvent cité en tête dans le compte-rendu des compétitions cyclistes, **GITANE** a encore cette année remporté le Tour de France avec Jacques Anquetil, dont c'était la 5^e victoire dans la grande épreuve.

Une si grande constance dans le succès est un sûr garant d'une fabrication impeccable, et **GITANE** a placé sa grande expérience au service de sa clientèle, en fournissant une gamme de machines, tant pour le sport que pour la ville le travail et le tourisme, dont chaque modèle est soigneusement étudié et parfaitement adapté à l'usage prévu.

Rappelons également que, parmi les spécialités construites par **MICMO**, il y a toute la gamme des bicyclettes pour enfants et juniors sous la marque **BABY-STAR**, et dernière née, la **PLICYCLETTE** vélo démontable dont

l'encombrement extrêmement réduit en fait le véhicule d'appoint tout désigné pour le coffre de la voiture, le bateau, le camping, l'avion... (Voir notre planche « vue explosée » page 23).

N'oublions pas de parler des cyclomoteurs **GITANE** dont les divers modèles sont très appréciés par les usagers qui désirent des machines robustes, stables, sûres et rapides.

En raison de l'augmentation du volume d'affaires traité par **MICMO** dans la région parisienne, la surface du dépôt de Paris, avenue Jean-Jaurès, ainsi que ses possibilités de service dans les domaines administratif et commercial n'étaient plus au niveau indispensable ; aussi, de nouveaux locaux plus vastes ont reçu les stocks et un service commercial, ouvert tous les jours, samedi excepté, de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 h. 30.

Cette nouvelle adresse est la suivante : 48 et 50, rue Surmelin - Paris-20^e, au coin des rues Etienne-Marey et Haxo, près du métro Saint-Fargeau, à 600 mètres de la Porte des Lilas - Téléphone : 636-87-38.

Les Etablissements
SAUVAGE-LEJEUNE

exposent
AU SALON DU CYCLE
Stand 41 - Hall S
les bicyclettes victorieuses
aux
CHAMPIONNATS DU MONDE
1964

Route Professionnels **1^{er} Jan JANSSEN**
Vitesse Amateurs **1^{er} TRENTIN**
2^e MORELON
(U.S. Créteil)

du groupe sportif **PELFORTH**
et des cycles

SAUVAGE-LEJEUNE

montés en tubes REYNOLDS 531 et équipés avec les spécialités
WOLBER, MAFAC, MAVIC, BRAMPTON, ATOM, PIVO, T.A.,
CHRISTOPHE, C.T.S.I., JANTEX, IDEALE
et dérailleurs et spécialités

CAMPAÑOLO



Venez voir
au stand SAUVAGE-LEJEUNE
les nouvelles productions :

VELO-SANTE
VELO DEMONTABLE
VELO de course
"enfant"

Toute la gamme de
BICYCLETTES de
course et
d'entraînement



Etablissements SAUVAGE - LEJEUNE
190, bd de Charonne - PARIS-XX
Téléphone : 636-30-46

Une cause accidentelle ayant
entraîné l'annulation du Stand
prévu au Salon du Cycle
et du Motocycle,

Les Etablissements
ROBERGEL

PERRUEL-SUR-ANDELLE (Eure)
RAYONS ET ECROUS
POUR
CYCLE, MOTOCYCLE ET AUTO

seront heureux de recevoir
votre visite au

SALON DE L'AUTOMOBILE

Stand N° 1 - Travée F - Hall 6
Téléphone : 828-47-60

Toujours...
RAYONS des Champions
CHAMPIONS des rayons

RÉPAREZ
à froid
avec

PIECES A BORDS MINCES
DISSOPLAST
AUTOVULCANISANTES

PROTECTION
PAR FEUILLE
D'ALUMINIUM

et avec

Super
Dissolution
QUALITE ECONOMIQUE
DISSOPLAST
VULCANISANTE

NE SECHE PAS DANS LE TUBE
SALON DU CYCLE - STAND 69 - HALL S

Pendant les vacances, à l'église et sur la plage,
FETE DE LA BICYCLETTE ET DU CYCLOMOTEUR
à CABOURG

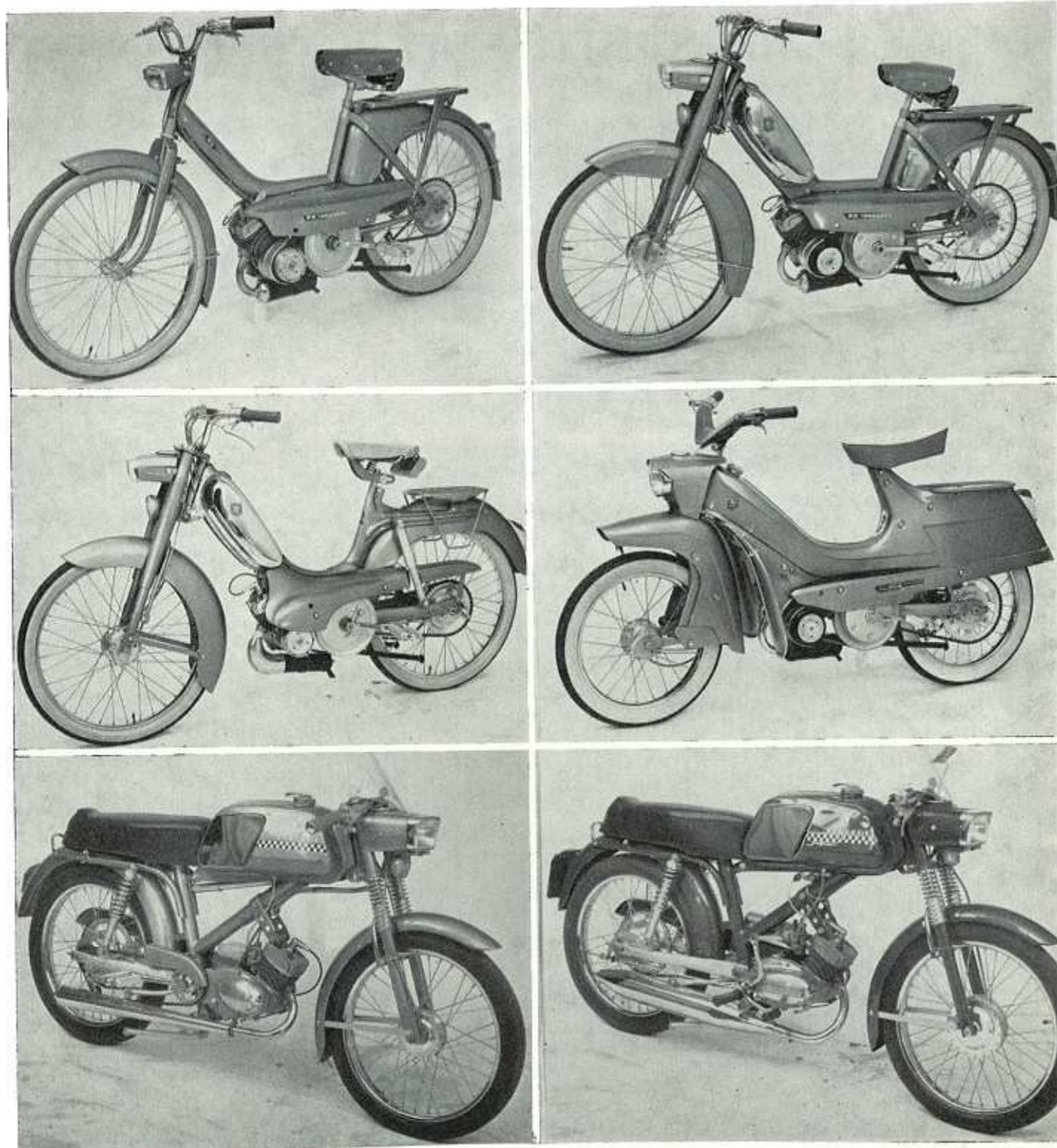


Le dimanche 26 juillet fut, à Cabourg, la
grande journée des deux-roues.

Le matin, devant les marches de l'église, les
« deux-roues », motorisés ou non, purent être
bénédictés en grande cérémonie comme nous le
voyons sur les photos en bas de la page.

Et l'après-midi, sous les auspices d'une marque
de jus de fruits, il y eut sur la plage toute une
série de matches acharnés sur home-trainer.
Fête bien sympathique et publicité intelligente,
ne trouvez-vous pas ?

(Photos R. GESLIN.)



En haut, à gauche : Le cyclomoteur type C dont le châssis en tôle emboutie présente une ligne toute nouvelle ; le réservoir sous selle contient 3,2 litres de carburant ; l'embrayage de départ est à masselottes, jumelé à un embrayage de marche automatique à disque.

A droite : Le VLT, équipé d'un moteur et d'un châssis semblables, a un réservoir en selle de 3,7 litres et une fourche télescopique ; vaste coffre sous la selle et phare moderne.

Au centre, à gauche : Le TLS a une suspension arrière oscillante et un large capotage profilé sur le moteur. - A droite : Le 104 MV

équipé du changement de vitesses entièrement automatique par variateur (breveté) est un luxueux cyclomoteur à grand confort, suspension avant et arrière oscillante à grand débattement par anneaux NEIMAN ne nécessitant aucun entretien.

En bas, à gauche : Le cyclomoteur sport BB 3 SP, boîte à 3 rapports, est doté d'un réservoir de 10 litres à flancs chromés ; vitesse limitée à 50 km/heure. - A droite : Le vélomoteur léger de 50 cmc type BB 3 K est capable d'atteindre 70 km/heure ; il est également équipé d'une boîte à 3 rapports, mais commandés par sélecteur au pied ; la mise en marche s'effectue par kick-starter.



Une vue des chaînes ultra-modernes d'assemblage des cyclomoteurs à l'usine de Valentigney.

Au Salon 1964, **PEUGEOT et TERROT** ont modernisé la ligne de leurs cyclomoteurs

SOUS le signe de la qualité, qu'ils considèrent à juste titre comme leur carte maîtresse, les CYCLES PEUGEOT poursuivent avec un succès croissant leur activité industrielle et commerciale dans le domaine de la bicyclette et du cyclomoteur.

Il n'est sans doute plus personne aujourd'hui qui ne sache combien cette réputation de qualité est justifiée et tout ce que sa réalité implique de satisfactions à l'usage

pour tous les clients de l'une ou l'autre marques associées PEUGEOT et TERROT.

Si dans la bicyclette la présentation, particulièrement élégante, allait déjà de pair avec la qualité mécanique, il était assez généralement admis cependant que celle de certains cyclomoteurs de type classique manquait parfois un peu d'attrait.

Mais voilà qu'en ce Salon 1964, PEUGEOT et TERROT offrent au visiteur la révélation d'une gamme aux lignes pures et modernes qui, à la perfection technique, allie beaucoup de beauté, de jeunesse et de personnalité dans les formes.

Si l'ensemble des modèles en bénéficie, y compris les modèles sport, vraiment très attirants c'est principalement les cyclomoteurs légers à réservoir arrière incorporé qui retiennent l'attention par l'élégance de leur silhouette.

Un examen plus poussé montre qu'il ne s'agit pas uniquement d'ailleurs d'esthétique pure, mais que — comme c'est toujours le cas dans le domaine de la technique — ce sont les meilleures caractéristiques fonctionnelles qui conduisent aux formes les plus harmonieuses.

Nul doute, donc, que cette nouvelle gamme PEUGEOT-TERROT ne rencontre une grande faveur auprès de tous les usagers et ne soit appelée à une très belle carrière.



Un des élégants modèles PEUGEOT parmi la gamme très étendue des bicyclettes de la marque ici un demi-course fort bien étudié et réalisé, le type PX 8.

ANTIVOL NEIMAN
BLOQUANT LA DIRECTION
LE SEUL LIVRÉ EN SÉRIE SUR LES VÉLOS
PEUGEOT

AU SALON DU CYCLE

Stand : n° 6 - Hall S

MOYEU 3 VITESSES

Jorpedo

D'ORIGINE

PRODUCTION FICHEL et SACHS
SCHWEINFURT / ALLEMAGNE

Renseignements :

Ets NAUDER, 23, rue Boissière
PARIS (XVI^e) Tél. KLE. 49-66

LES BILLES DE PRECISION



...en acier au chrome, forgées,
trempées rectifiées au 2/1000 mm.
équipent les grandes marques
françaises de cycles,
motos et scooters.

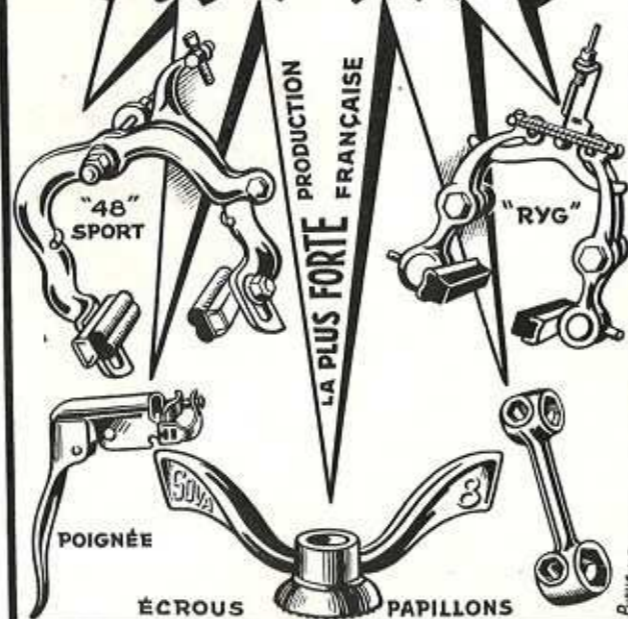
STÉ INDUSTRIELLE DE MÉCANIQUE

83, Chemin de Saint-Priest - LYON (8^e) - Tél. 72-75 44 (4 lignes)
Agence de Paris : M. FAUVET, 12, rue Camulogette (15^e) - Tél. LEC 20-51

SALON DU CYCLE - STAND 72 - HALL S

SPÉCIALITÉS

SOVA



THONON-LES-BAINS (H^e SAVOIE)

SALON DU CYCLE - STAND 133 - HALL S

82

4^e étage



"Ils"
n'ont pas
d'ANTIVOLS

NEIMAN

SALON DE L'AUTOMOBILE : HALL X - TRAVÉE F - STAND 18 - TEL. : 250-68-58
SALON DU CYCLE : HALL S - STAND 55 - TEL. : 828-38-17

la plus forte production française de bicyclettes !

la puissance industrielle de

MOTOBÉCANE * MOTOCONFORT

garantit la perfection de ses bicyclettes

**NOUVEAU
MINI**

CHAÎNE SOUS CARTER :
PROTECTION TOTALE

ENFANTS



125 F.
128,53 F. (T. L. comprise)

MINI

CADRE MIXTE
PORTE-BAGAGES
FREINS AV ET AR
CATAPHOTE
LEVIERS DE FREINS INVERSÉS



TYPE MAG

EMAIL BLEU, VERT,
ROUGE TRANSPARENT
ET PASTEL BLEU, VERT ET CRÈME.
4 TAILLES (35 - 40 - 45 - 48)

à partir de :
145 F

149,10 F. (T.L. comprise)

ADULTES



TYPE RS

8 VITESSES PAR DERAILLEURS AV ET AR "ALLVIT"
FREINS CANTILEVER
MOYEURS NORMANDY A GRANDS FLASQUES
GUIDON CYCLOTOURISTE 3 POSITIONS
DYNAMO NOVI 8 POLES

285 F.
293,06 F. (T. L. comprise)



TYPE MCR

CYCLOTOURISTE
DERAILLEUR HURET "TOUR DE FRANCE" 3 VITESSES
ECLAIRAGE

238 F.
244,73 F. (T. L. comprise)

la plus *complète* et la plus *belle* gamme
de *bicyclettes* enfants et adultes

MOTOBÉCANE * MOTOCONFORT
20 000 POINTS DE VENTE ET D'ENTRETIEN A VOTRE SERVICE

POUR LES TRES JEUNES
André BERTIN

présente au Salon
une gamme complète
de ses tricycles à pédales
modèles qui remportent
dans le monde entier
un succès sans précédent.



Rendez visite,
au
SALON
DU CYCLE
allée centrale
stand N° 103

à **André BERTIN**
Constructeur de cycles St-LAURENT-BLANGY
Importateur et distributeur pour le Nord des
cyclomoteurs TESTI

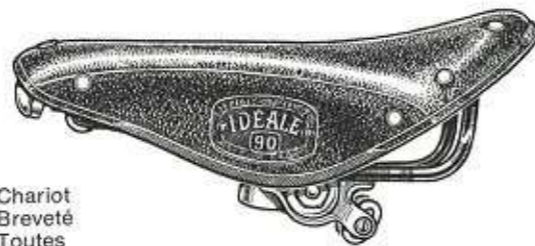
nouveau !

Un retour aux sources...

La SELLE DE CHEVAL
était anatomiquement
bien conçue...

La nouvelle

IDÉALE "90"



Chariot
Breveté
Toutes
Positions

... est bien ensellée !

« Un modèle dicté par le coureur
au fabricant »

SALON DU CYCLE - STAND 30 - HALL S

**BOULONNERIE-VISSERIE
DECOLLETAGE**

CYCLES

CYCLOS

INOX

BRILLANT

MOTOS

SCOOTERS

CORBELETTA & C^e

129, BOULEVARD DE CHARONNE - PARIS-11-
Tél. : VOL. 80-85

VELOX

pour la réparation
des chambres à
air, des boîtes,
des matelas,
pneumatiques,
et de tous objets
en caoutchouc;
pour le collage
des semelles, etc...

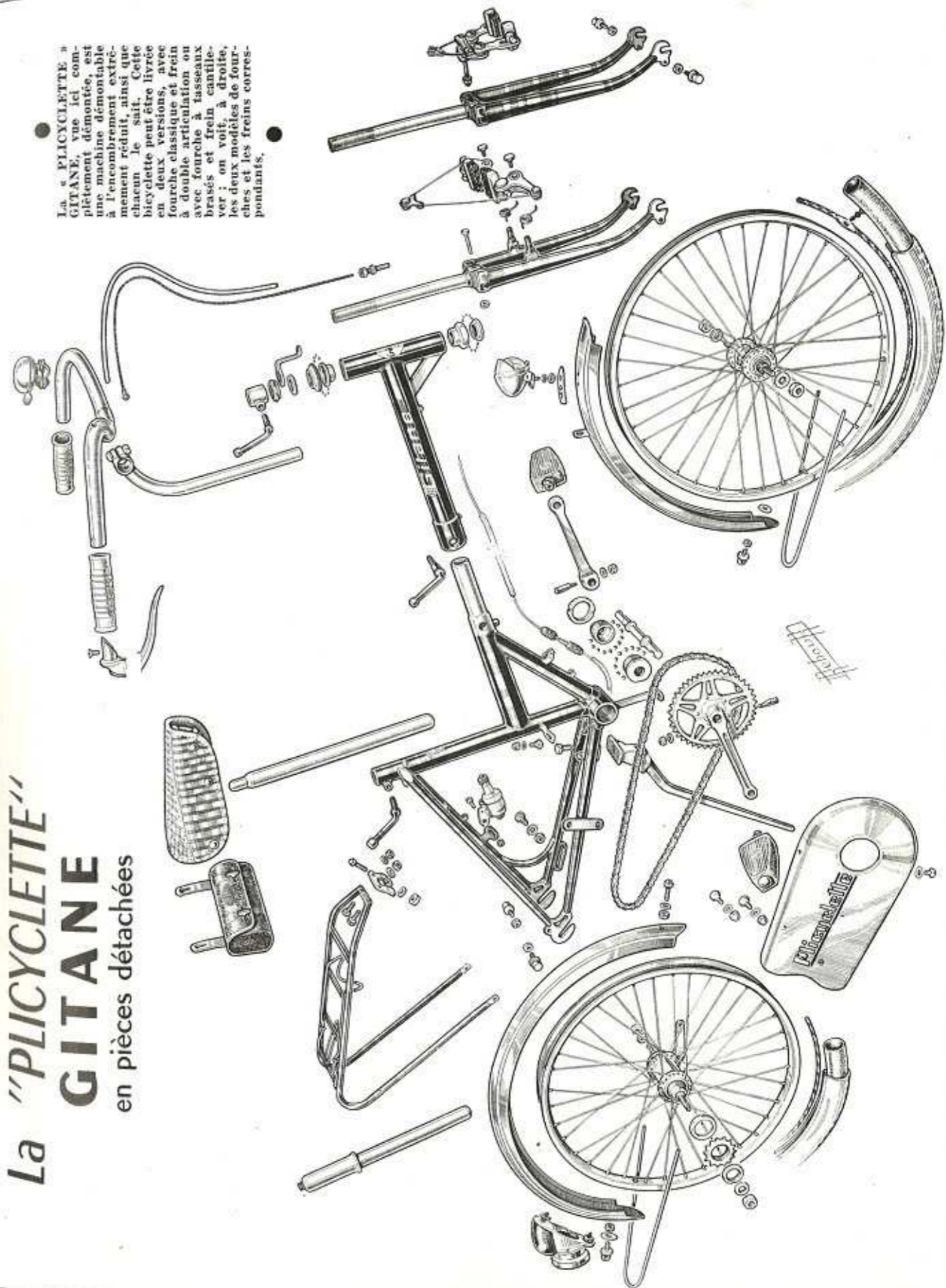


QUALITÉ FRANCE

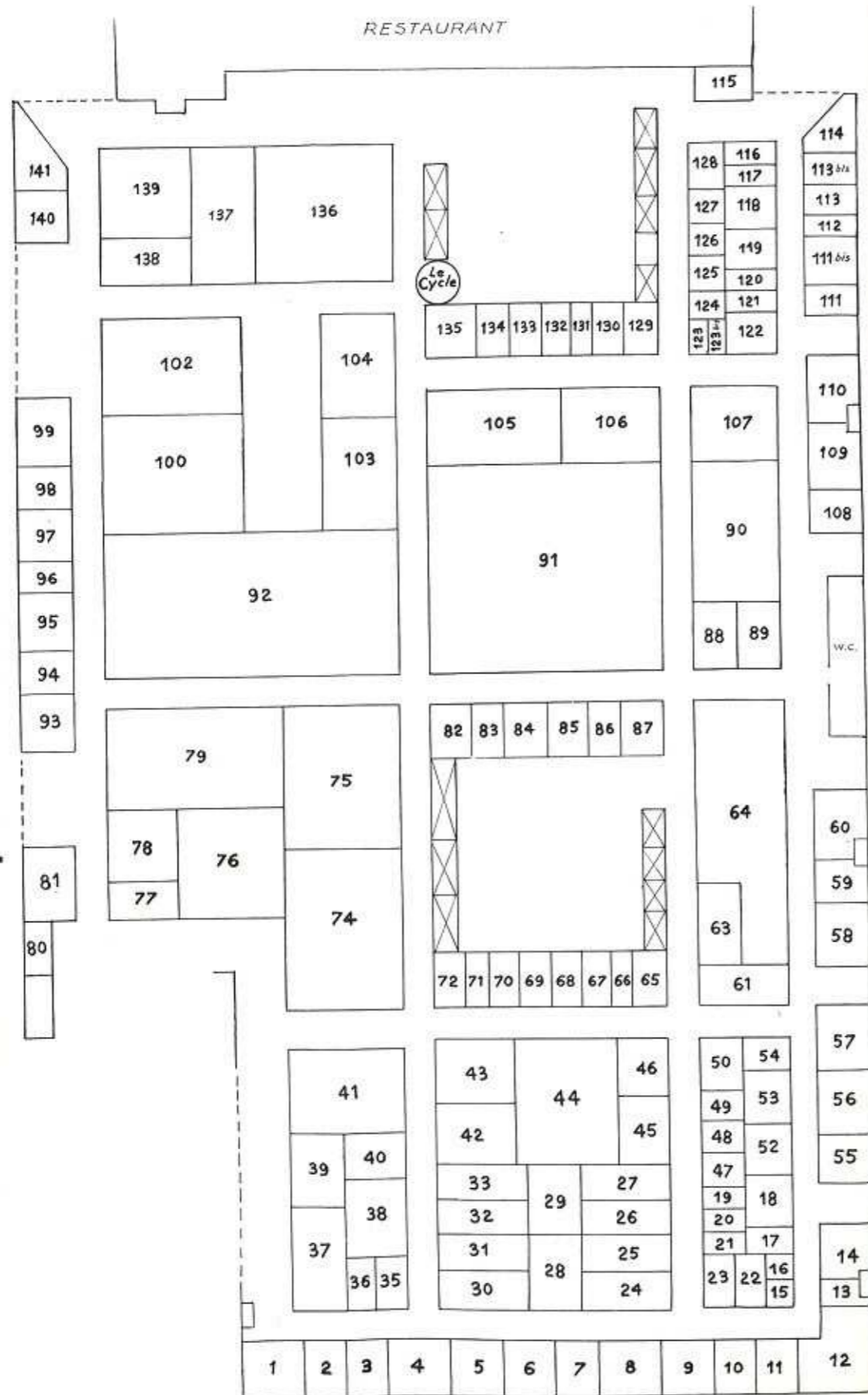
SALON DU CYCLE - STAND 23 - HALL S

La "PLICYLETTE"
GITANE, vue ici com-
plètement démontée, est
une machine démontable
à l'encadrement extrê-
mement réduit, ainsi que
chacun le sait. Cette
bicyclette peut être livrée
en deux versions, avec
fourche classique et frein
à double articulation ou
avec fourche à tasseaux
brasés et frein cantile-
ver : on voit à droite,
les deux modèles de four-
ches et les freins corres-
pondants.

La "PLICYLETTE"
GITANE
en pièces détachées



LE PLAN DU SALON ET LA LISTE des EXPOSANTS, tels que LE CYCLE les a établis pour faciliter votre visite



LISTE DES EXPOSANTS en suivant l'ordre des numéros des stands

(dans les pages suivantes, liste des exposants par ordre alphabétique)

- | | | |
|---|--------------------------------------|----------------------------|
| 1. Michelin | 48. Savoye | 97. Novi |
| 2. Alles (Pivo) | 49. Ducati | 98. Dunois |
| 3. Rustines | 50. Stella | 99. S.E.P.C. |
| 4. Hutchinson | 52. Rodriguez | 100. B.M.W. |
| 5. E.D. | 53. Castres (Pryma) | 102. Vespa |
| 6. Fichtel et Sachs | 54. T.A. | 103. André Bertin |
| 7. Roberge | 55. Neiman | 104. Motokov |
| 8. Simplex | 56. BP | 105. Favor |
| 9. Reynolds | 57. Dunlop | 106. Supéria (Rémy Claeys) |
| 10. Traizet (Luxor) | 58. Marchal | 107. Chaplait |
| 11. Mafac | 59. Porterie (Saker-Beru) | 108. Supra Penn |
| 12. GEFFAC | 60. Gurtner | 109. Sablé |
| 13. Huet | 61. Yamaha | 110. Brampton-Renold |
| 14. Canetti | 63. Royal Enfield | 111. CTA |
| 15. Decalcor | 64. Claeys-Flandria | 111 bis UFAC |
| 16. FB-VEB | 65. Ruhier | 112. AVA-MAVIC |
| 17. Reydel | 66. Cagnion | 113. Brooks |
| 18. Verot-Perrin (Stronglight) | 67. Atay | 113 bis Sturney-Archer |
| 19. Testard | 68. Moto-Pièces | 114. Chromeclair |
| 20. Rampinelli | 69. Chimiplast | 115. Prosac |
| 21. Continental | 70. Seda | 116. R.F. |
| 22. Pareffex | 71. Rollet | 117. Abco |
| 23. Velox | 72. Sim | 118. Dupuy-Chautard |
| 24. Maillard | 74. Cazenave | 119. Marolla |
| 25. Soubitez | 75. Paloma | 120. Legnis |
| 26. Pourtrait-Morin | 76. Chiechery (Dilecta) | 121. Lefol |
| 27. Rigida | 77. Lutetia | 122. Marby |
| 28. Lam | 78. Berbi | 123. Vipère |
| 29. Frexa | 79. Mercier | 123 bis B.C.E. |
| 30. Huret | 80. Campagnolo | 124. Janot-Gadet |
| 31. Sedis (Yellow) | 81. Wolber | 125. Bermascope |
| 32. Tron et Berthet (Idéale) | 82. Var | 126. Sanor |
| 33. Peyrard | 83. E.T. | 127. Wicky |
| 35. Souvignat (Sovexia) | 84. Ardor | 128. Proux |
| 36. Beley Bourquin | 85. Gallet | 129. Cantrel |
| 37. Chambre Syndicale des Constructeurs de Cycle et Moto-cycles | 86. V.W. | 130. Pratic |
| 38. Liberia | 87. Herold Praezision | 131. Perrier |
| 39. Malagutti | 88. Hercule-Prior | 132. Lambert |
| 40. M.Z. | 89. Morini-Motobi | 133. Sova |
| 41. Sauvage-Lejeune | 90. Gitane | 134. Arvernoise |
| 42. Giulietta | 91. Motobécane - Motoconfort - Gorin | 135. Orlove |
| 43. Suzuki | 92. Peugeot | 136. Vélosolex |
| 44. Honda | 93. Englebert | 137. Triumph |
| 45. Garelli | 94. Huyghe | 138. René Herse |
| 46. Mondial | 95. Robert Bosch | 139. Lambretta |
| 47. Vickers | 96. Rasquinet | 140. Rousson-Chamoux |
| | | 141. Arpel |

LISTE DES EXPOSANTS

par ordre alphabétique

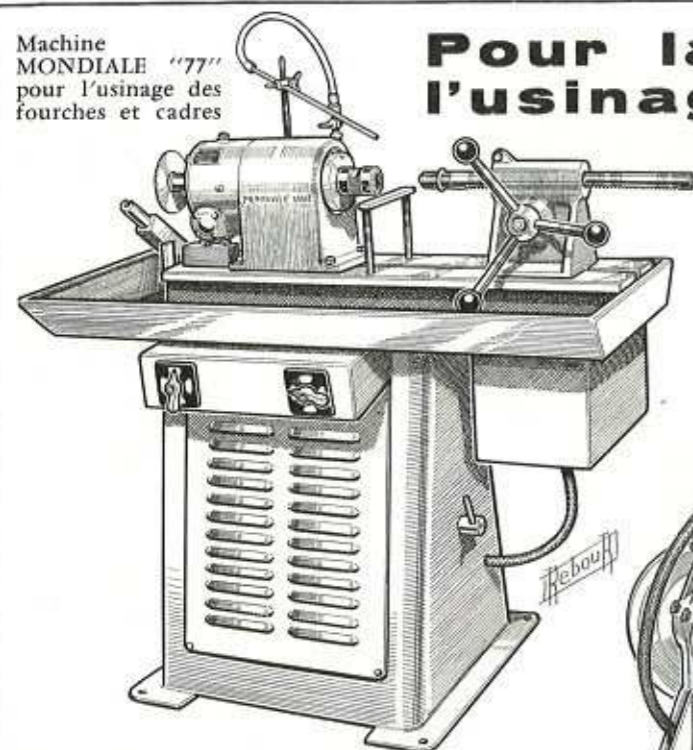
Abco	117	tracteurs	37	Garelli	45
Alles	2	Chaplaît	107	Garin	91
André Bertin	103	Chichery	76	GEFFAC	12
Ardor	84	Chimiplast	69	Gitane	90
Arpel	141	Chromeclair	114	Giulietta	42
Arvernoise	134	Claeys-Flandria	64	Gurtner	60
Atay	67	Claeys (Rémy)	106		
AVA-MAVIC	112	Continental	21	Hercule	88
		C.T.A.	111	Herold	87
B.C.E.	123 bis			Herse (René)	138
Beley-Bourquin	36	Decalcor	15	Honda	44
Berbi	78	Dilecta	76	Huet	13
Bermascope	125	Ducati	49	Huret	30
Bertin (André)	103	Dunlop	57	Hutchinson	4
Beru	59	Dunois	98	Huyghe	94
B.M.W.	100	Dupuy-Chautard	118		
Bosch (Robert)	95			Idéale	32
BP	56	E.D.	5		
Brampton	110	Englebert	93	Janot-Gadet	124
Brooks	113	E.T.	83		
				Lam	28
Cagnion	66	Favor	105	Lambert	132
Campagnolo	80	F.B.-V.E.B.	16	Lambretta	139
Canetti	14	Fichtel-Sachs	6	Lefol	121
Cantrel	129	Flandria	64	Legnis	120
Castres	53	Frexa	29	Libéria	38
Cazenave	74			Lutetia	77
Chambre Syndicale des Cons-		Gallet	85		

(Suite page 27.)

LISTE DES EXPOSANTS PAR ORDRE ALPHABETIQUE

(suite de la page 26.)			
Luxor	10	Poutrait-Morin	26
		Pratic	130
Mafac	11	Prosac	115
Maillard	24	Proux	128
Malagutti	39	Pryma	53
Marby	122		
Marchal	58	Rampinelli	20
Marolla	119	Rasquet	96
Mercier	79	Rémy Claeys	106
Michelin	1	René Herse	138
Mondial	46	Reydel	17
Morini-Motobi	89	Reynolds	9
Motobécane	91	R.F.	116
Motoconfort	91	Rigida	27
Motokov	104	Robergel	7
Moto-Pièces	68	Rodriguez	52
M.Z.	40	Rollet	71
		Rousson-Chamoux	140
		Royal Enfield	63
Neiman	55	Ruhier	65
Novi	97	Rustines	3
Orlove	135	Sablé	109
		Sachs	6
Paloma	75	Saker	59
Pareflex	22	Sanor	126
Perrier	131	Sauvage-Lejeune	41
Peugeot	92	Savoie	48
Peyrard	33	Seda	70
Pivo	2	Sedis	31
Porterie	59	S.E.P.C.	99
		Sim	72
		Simplex	8
		Soubitez	25
		Souvignet (Sovexia)	35
		Stronglight	18
		Sturney-Archer	113 bis
		Supéria	106
		Supra-Penn	108
		Suzuki	43
		T.A.	54
		Testard	19
		Traizet	10
		Triumph	137
		Tron et Berthet	32
		U.F.A.C.	111 bis
		Var	82
		Vélosolex	136
		Velox	23
		Vérot-Perrin	18
		Vespa	102
		Vickers	47
		Vipère	123
		V.W.	86
		Wicky	127
		Wolber	81
		Yamaha	61

Machine MONDIALE "77" pour l'usinage des fourches et cadres



VAR

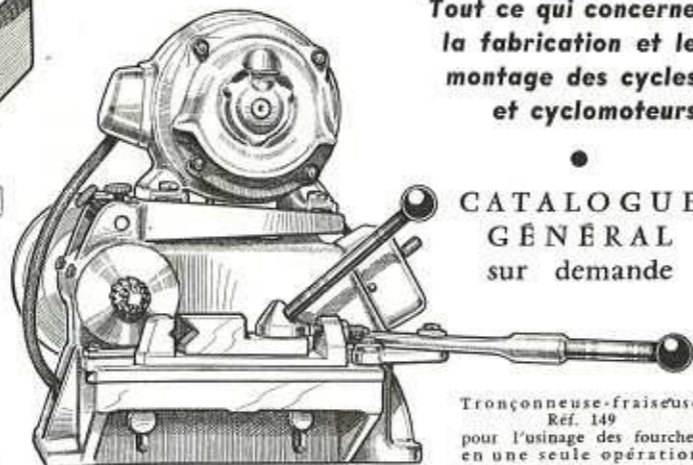
6, rue Pasteur - PARIS-XI
Téléphone : ROQ 03.88

Pour la fabrication et l'usinage des cadres,

MACHINES SPÉCIALES

VAR

Tout ce qui concerne la fabrication et le montage des cycles et cyclomoteurs

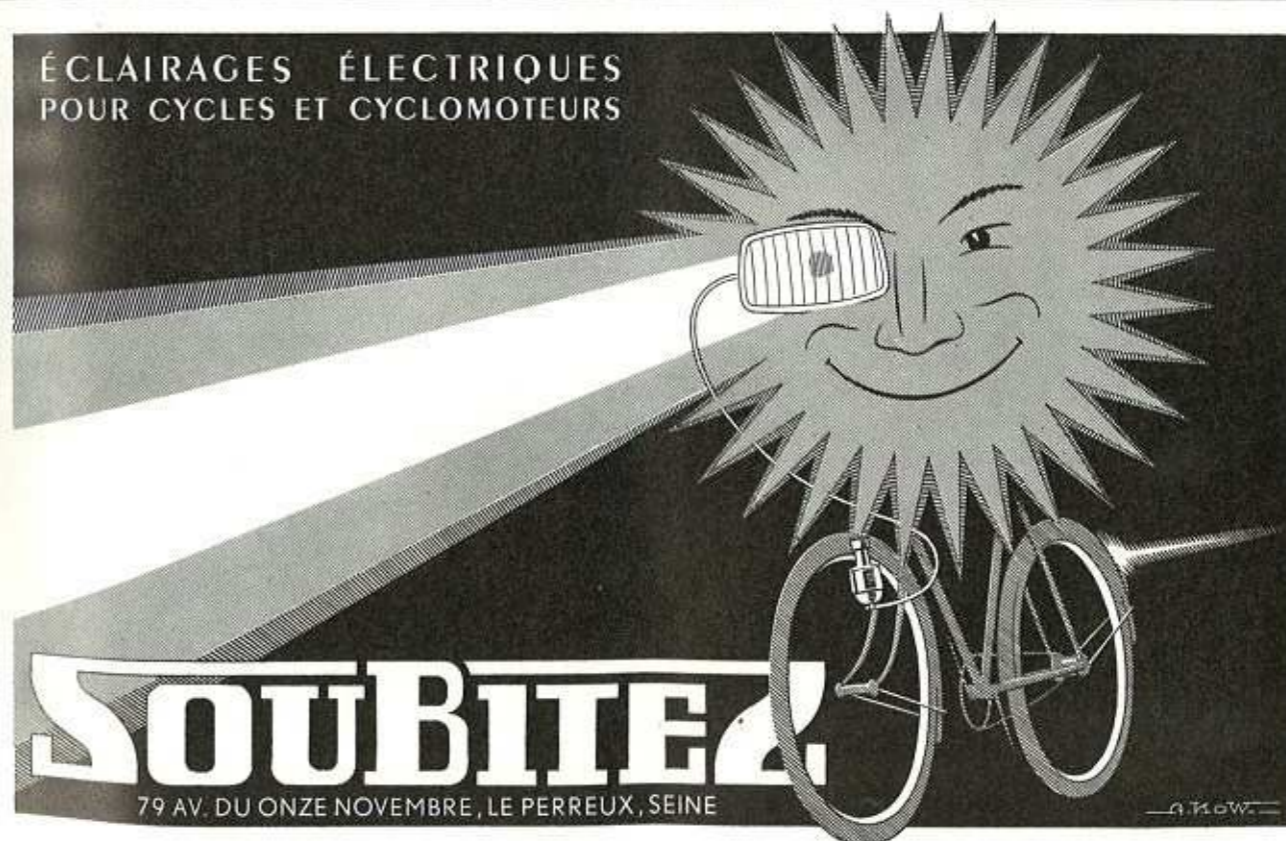


CATALOGUE GÉNÉRAL sur demande

Tronçonneuse-fraiseuse Réf. 149 pour l'usinage des fourches en une seule opération

SALON DU CYCLE - STAND 82 - HALL S

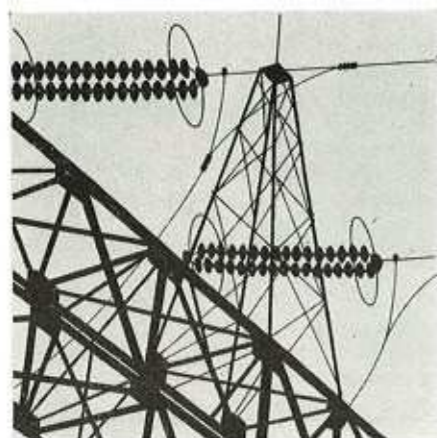
ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES POUR CYCLES ET CYCLOMOTEURS



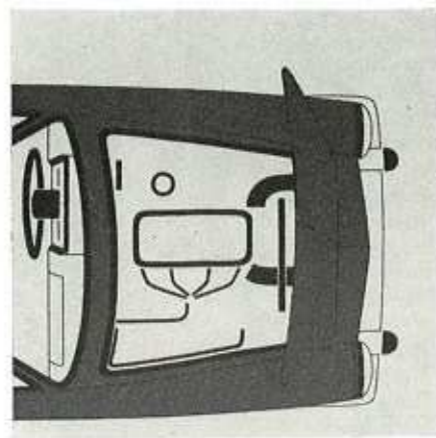
SOUBITEZ

79 AV. DU ONZE NOVEMBRE, LE PERREUX, SEINE

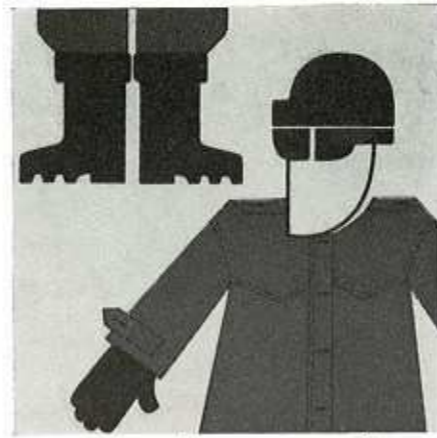
SALON DU CYCLE - STAND 25 - HALL S



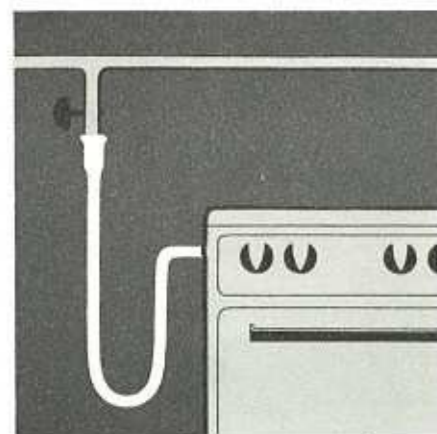
Butyl ou pas ?



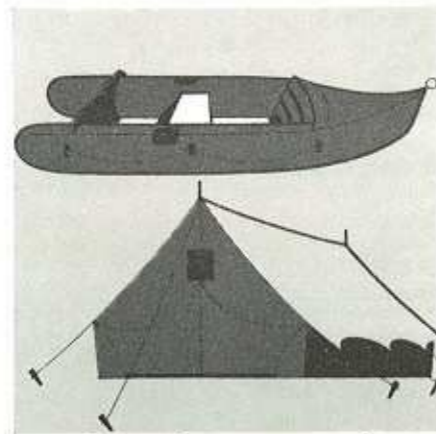
Butyl ou pas ?



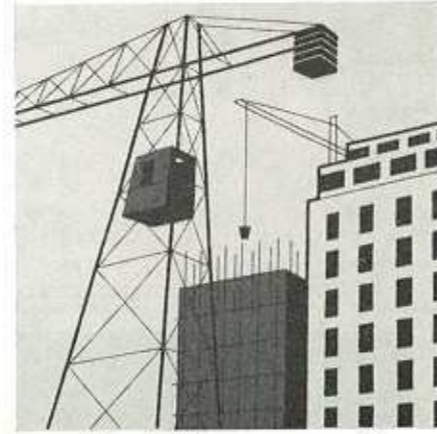
Butyl ou pas ?



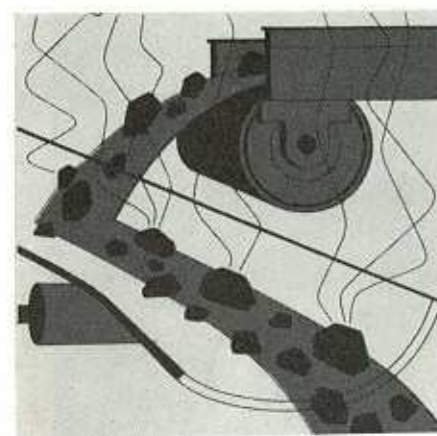
Butyl ou pas ?



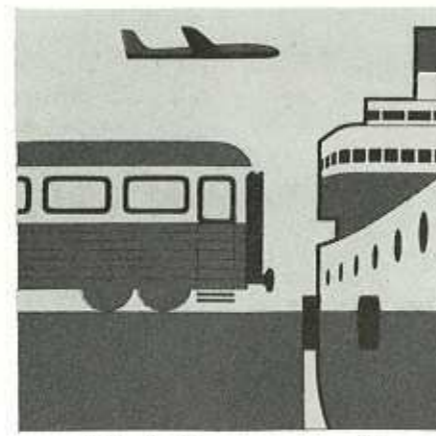
Butyl ou pas ?



Butyl ou pas ?



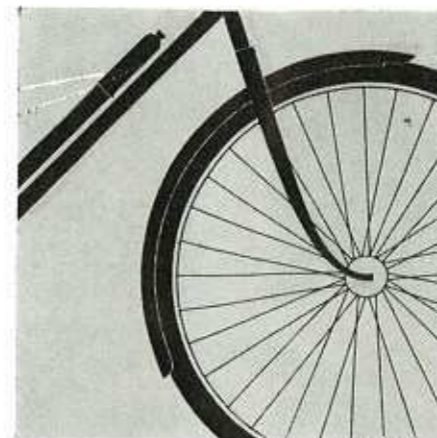
Butyl ou pas ?



Butyl ou pas ?



Butyl partout !!!



Butyl partout !!! Beaucoup moins de "coups de pompe" !

Autrefois, les automobilistes étaient obligés de regonfler leurs pneus tous les 8 ou 15 jours. Maintenant, ils ne le font plus en moyenne que 2 fois par an. D'où vient cette amélioration considérable?

Réponse : Autrefois, les chambres à air d'automobiles, de motos, de vélos étaient exclusivement fabriquées avec du caoutchouc naturel généralement coloré en rouge. Elles avaient l'inconvénient de retenir l'air pendant un temps limité d'où la nécessité d'un gonflage périodique. De plus, elles devenaient souvent poreuses en vieillissant.

Maintenant, partout dans le monde, les chambres à air d'automobiles, de motos, de scooters, de couleur noire, ne se dégonflent pratiquement pas, grâce à un caoutchouc synthétique spécial, le Butyl, qui est 12 fois plus étanche que le caoutchouc naturel et ne s'altère pas en vieillissant.

Les chambres à air de couleur noire en caoutchouc Butyl, pour bicyclettes, cyclomoteurs, vélo-

moteurs et scooters sont fabriquées couramment en France et cependant, de nombreux cyclistes s'astreignent encore au gonflage hebdomadaire... ou usent leurs pneus par un gonflage insuffisant.

Le caoutchouc Butyl a été inventé et mis au point aux Etats-Unis par Esso. Il est produit en France depuis 1959 et Esso Standard S.A.F. assure sa distribution aux fabricants français sous la marque Esso-Butyl.

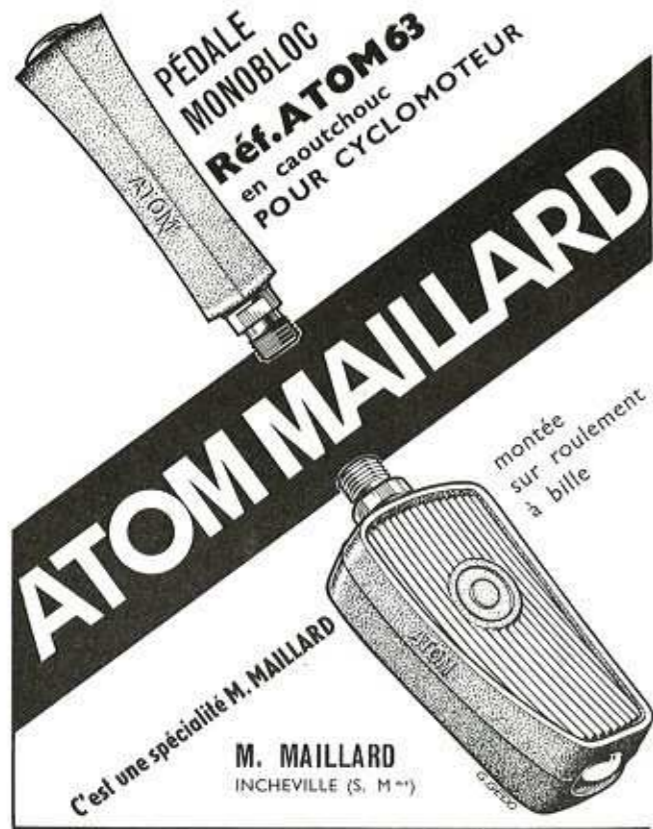
Cyclistes, cyclomotoristes exigez de votre fournisseur habituel des chambres à air noires en caoutchouc Butyl.

Avec Esso-Butyl l'air ne passe pas !

Esso Standard S.A.F.
Direction Produits Chimiques
6 avenue Gambetta, Courbevoie, Seine.
Tél. 256 50 00



PÉDALE MONOBLOC
Réf. ATOM 63
 en caoutchouc
 POUR CYCLOMOTEUR



ATOM MAILLARD

C'est une spécialité M. MAILLARD

M. MAILLARD
 INCHEVILLE (S. M^{me})

montée sur roulement à bille

POIGNÉE DE FREIN
 course ou route
 en acier chromé
 cocotte à serrage
 invisible



ATOM LAM

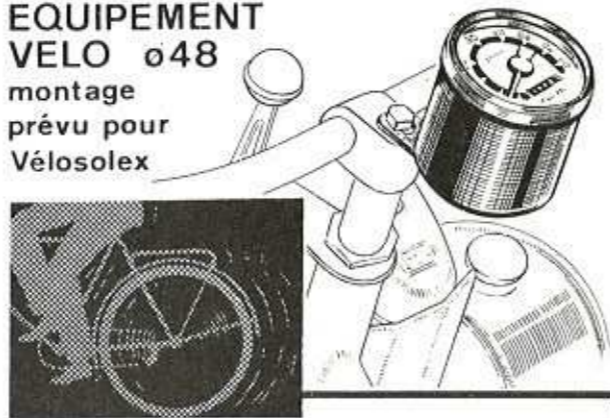
FREIN 650 1/2 B ou 700
 acier chromé
 pour 1/2 course
 et Randonneur
 frein à tirage central
 synonyme de qualité

LAMARQUE INCHEVILLE (S. M^{me})

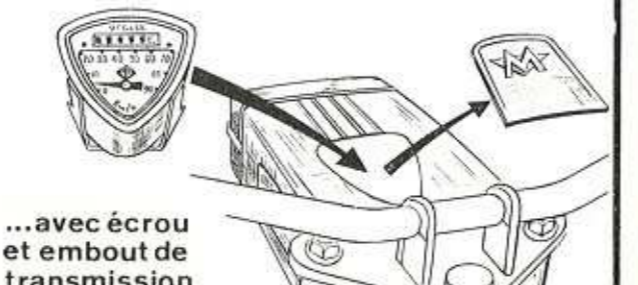
SALON DU CYCLE - STAND 28 - HALL S



EQUIPEMENT VELO ø48
 montage prévu pour Vélosolex



EQUIPEMENT CYCLOMOTEUR



... avec écrou et embout de transmission au B N A se monte immédiatement dans les projecteurs rectangulaires à la place du cache-trou



Nous informons notre clientèle de la sortie prochaine d'un nouveau compteur destiné à équiper les plus récents cyclomoteurs

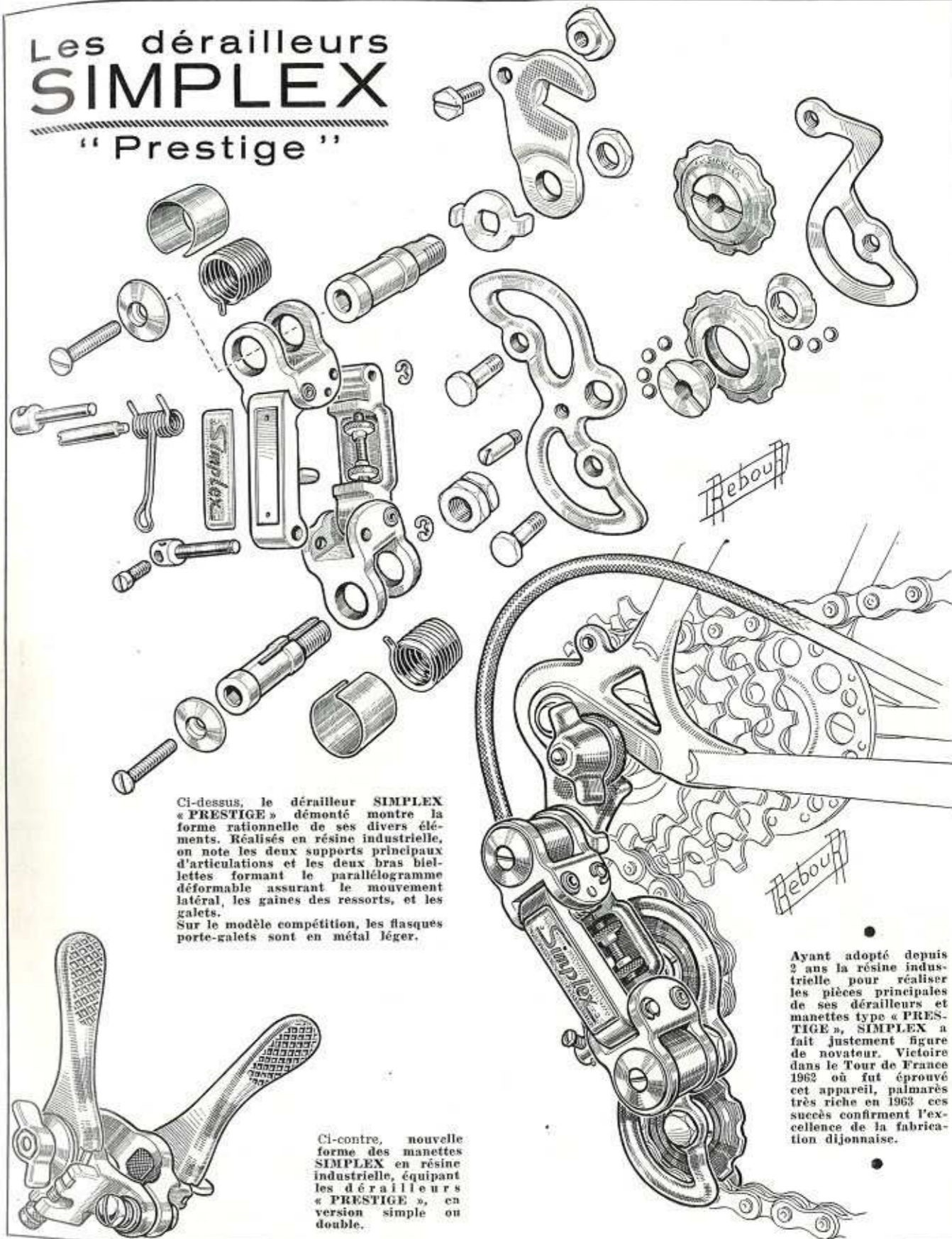
Agent général exclusif des compteurs ED/VEGLIA
C. E. C. A.
 125 rue de Montreuil Paris 11^e
 Tél: 307.97.05



DEER

SALON DU CYCLE - STAND 5 - HALL S

Les dérailleurs **SIMPLEX**
 "Prestige"



Ci-dessus, le dérailleur SIMPLEX « PRESTIGE » démonté montre la forme rationnelle de ses divers éléments. Réalisés en résine industrielle, on note les deux supports principaux d'articulations et les deux bras biellettes formant le parallélogramme déformable assurant le mouvement latéral, les gaines des ressorts, et les galets. Sur le modèle compétition, les flasques porte-galets sont en métal léger.

Ci-contre, nouvelle forme des manettes SIMPLEX en résine industrielle, équipant les dérailleurs « PRESTIGE », en version simple ou double.

Ayant adopté depuis 2 ans la résine industrielle pour réaliser les pièces principales de ses dérailleurs et manettes type « PRESTIGE », SIMPLEX a fait justement figure de novateur. Victoire dans le Tour de France 1962 où fut éprouvé cet appareil, palmarès très riche en 1963 ces succès confirment l'excellence de la fabrication dijonnaise.

MILREMO

BOYAUX « MILREMO »		
Réf.		
4320	SPORTIVO vulcanisé	450/460 gr.
4321	CADETTI	330/340 —
4322	LEGGERRISSIMO collé main, tresse gommée	280/290 —
4323	CONTINENTAL collé main, Quadrillé tresse gommée	235/240 —
4323 bis	CONTINENTAL collé main, Lisse tresse gommée	235/240 —
4324	CRITERIO léger collé main, tresse gommée	235/240 —
4325	SUPER CROSS - tresse gommée, Fabrication italienne	290/300 —
4326	CRITERIO grosse section - collé main	310 —
4327	NORMAL CROSS - tresse gommée, Fabrication italienne	380 —
4328	INVULNERABLE - tresse gommée	235/240 —
4329	INVULNERABLE - tresse gommée - Coton réf. 606, Fabrication italienne	250/260 —
4330	SPECIAL SPORT VULCANISÉ COMPETIZIONE R. 403, Fabrication italienne	280 —
4331	PISTE Chape Continental collé main	170/180 —
4332	PISTE Chape Noire	—
4333	CRITERIUM Coton réf. 602, tresse gommée, Fabrication italienne	220/230 —
4334	INVULNERABLE Soie réf. 607 S tresse gommée, Fabrication italienne	230/240 —
4340	SUPER RECORD route, Tresse gommée	220/240 —
4341	SUPER RECORD Soie 604 S, Tresse gommée, Fabrication italienne	180/200 —



POMPES « MILREMO »



Garde-boue course
MILREMO
(en matière plastique)
Et tous les articles
MILREMO

Tels que :

FREINS
ROUE LIBRE
MANIVELLES
CALE-PIEDS

CHAINES CYCLO et VÉLO de 1^{ère} Qualité

Vente exclusive aux grossistes et agents du cycle

ANDRÉ BERTIN Constructeur de Cycles
EXPORT — IMPORT

SAINT-LAURENT-BLANGY (Pas-de-Calais)

Tél. : Arras 3.77 et 19.54

AU SALON : ALLÉE CENTRALE - STAND 103

La Marque qui s'impose
par sa qualité

Dilecta

- Tourisme
- Cyclotourisme
- Course

SALON DU CYCLE - Stand N° 76 - Hall S

Ets A. CHICHERY - LE BLANC (Indre)



Toujours...
La plus importante exposition de
son genre du monde

Le Salon International du Vélo et de la Moto 1964

14 - 21 NOVEMBRE
EARLS COURT, LONDRES

Organisé par: The British Cycle and Motor Cycle Industries Association Ltd
Sous les auspices du journal "The Daily Mail".

Après deux ans de progrès technique
depuis la précédente exposition parisienne

les principales nouveautés au SALON 1964

porteront sur des améliorations de détails,
résultat du travail incessant de nos constructeurs
et fabricants, plus que par la présentation
de créations spectaculaires

Les vélomoteurs légers de 50 cmc, dotés de moteurs
spécialement conçus, affirment leur personnalité de
véritables petites motos

par Daniel REBOUR

AINSI que nous l'écrivions dans les pages précédentes, le Salon du Cycle et du Motocycle 1964 semble devoir être plus une manifestation de stabilité et de prise de position qu'une démonstration de l'évolution qui entraîne sans cesse le « 2 roues », mais à des rythmes plus ou moins rapides suivant les époques, vers la perfection technique.

Depuis le dernier Salon, en 1962, il ne semble pas, à première vue, que de nombreuses nouveautés aient vu le jour dans notre corporation.

Lors de cette manifestation, et en reprenant le compte-rendu de notre technicien des motorisés, Paul Boyenval, on y notait les ententes commerciales CAZENAVE - DUCATI et MERCIER - BERINI, la présence de nouveaux étrangers, SUPERIOR et DERBI, les perfectionnements apportés au VELOSOLEX grâce à sa commande de gaz couplée avec celle du frein avant, les gammes très importantes présentées par VAP et par CLAEYS-FLANDRIA, les PALOMA sport et utilitaires.

On y notait la promesse du 5 vitesses SACHS sur les GITANE et les VAP-MONNERET, le succès des PEUGEOT nouveaux modèles, BB 104 capoté et BB 3 SP sport, les deux cyclomoteurs inédits de MOTOBECANE, la molybdelette SPR à cadre fermé et la AV 98 « Sommet » avec nouveau moteur refroidi par turbine et doté d'un allumage « électronique », les FAVOR équipées du moteur BENELLI, le BERTIN à cadre en tôle, et la présence de nombreux étrangers, NSU, KREIDLER, CECCATO, HONDA, ITALJET, SUZUKI, ITOM, AQUILA, MONDIAL, etc.

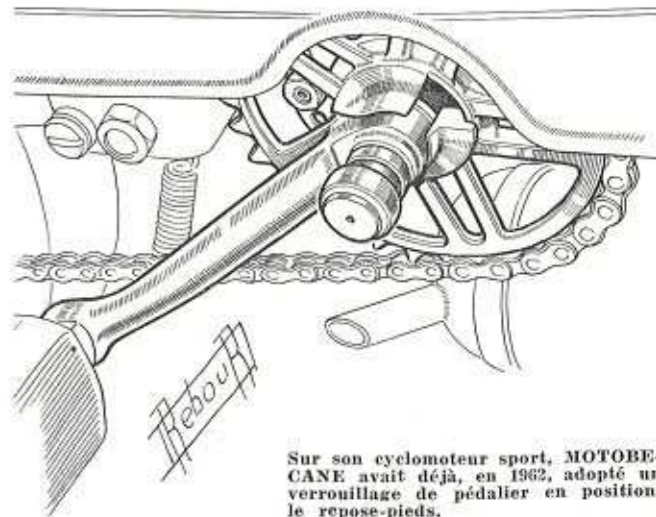
On constatait la généralisation des cadres en tôle emboutie, dont la fabrication ne peut évidemment être envisagée que par des firmes aux puissants moyens, MOTOBECANE sur toutes ses machines, sauf une, PEUGEOT sur de nombreux modèles, dont le nouveau 104, MERCIER pour ses « Super-Sport » à moteur BERINI, BERTIN à

moteur SACHS, PALOMA sur ses cyclomoteurs de tourisme. Mais le tube restait habituellement employé pour la réalisation des cadres « Sport ».

Venons-en à la bicyclette.

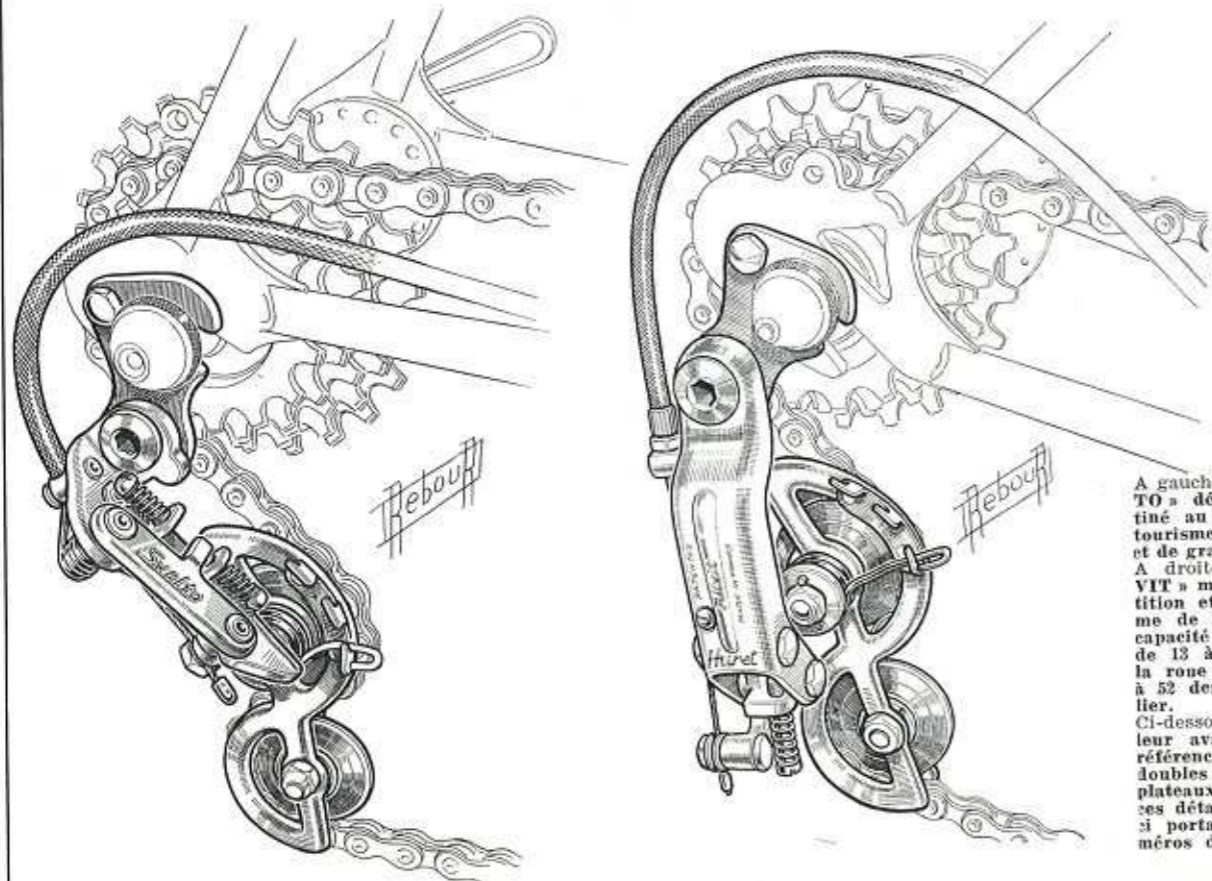
Tout d'abord, nous signalons quelques expositions massives de machines, 71 chez SAUVAGE-LEJEUNE, 52 chez MOTOBECANE, 48 chez MERCIER, 37 chez BERTIN, 34 chez PEUGEOT, 31 chez CAZENAVE, etc.

Puis les beaux modèles de course, machines commerciales pouvant réellement être utilisées par des coureurs,



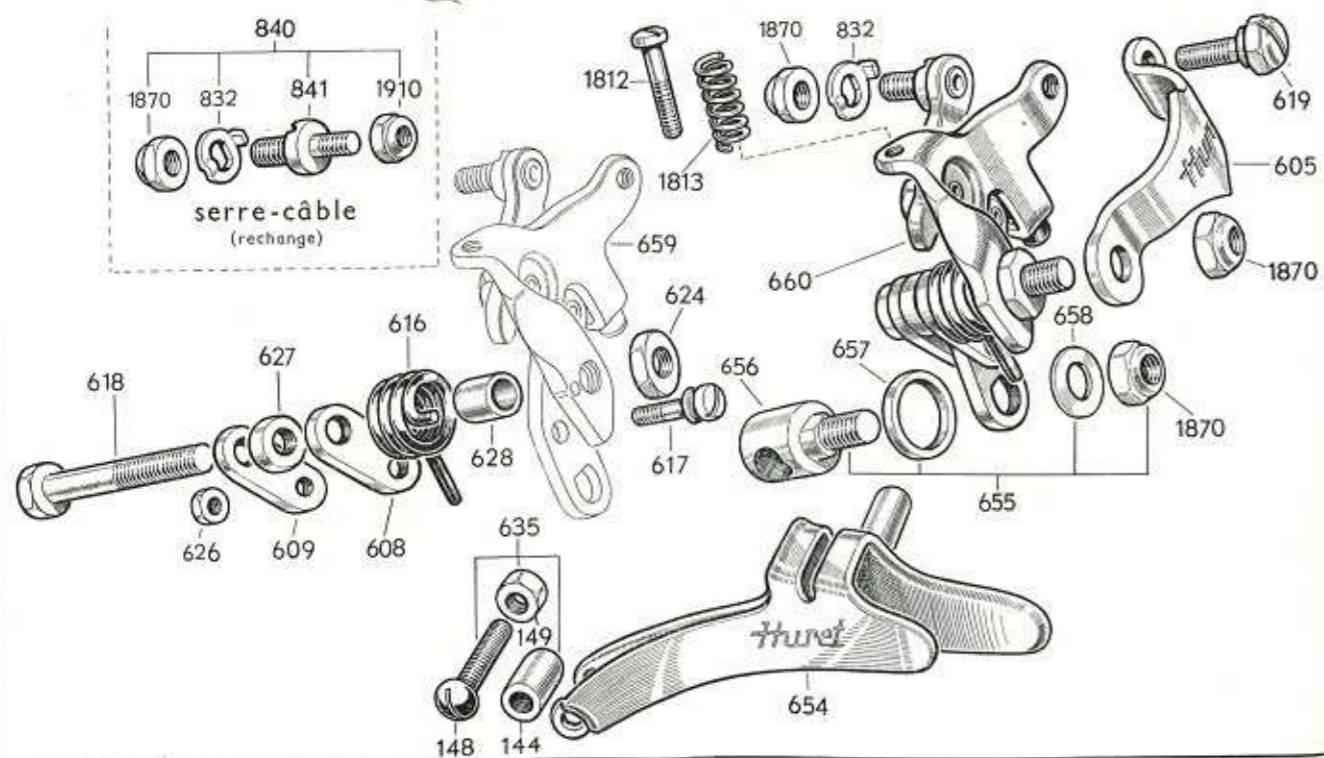
Sur son cyclomoteur sport, MOTOBECANE avait déjà, en 1962, adopté un verrouillage de pédalier en position, le repose-pieds.

Les dérailleurs HURET



A gauche, le « SVELTO » dérailleur destiné au sport et au tourisme, très léger et de grande capacité. A droite, le « ALL-VIT » modèle compétition et cyclotourisme de haute classe, capacité très étendue de 13 à 30 dents à la roue libre, de 36 à 52 dents au pédalier.

Ci-dessous, dérailleur avant à câble, référence 600, pour doubles et triples plateaux, vu en pièces détachées, celles-ci portant leurs numéros de références.



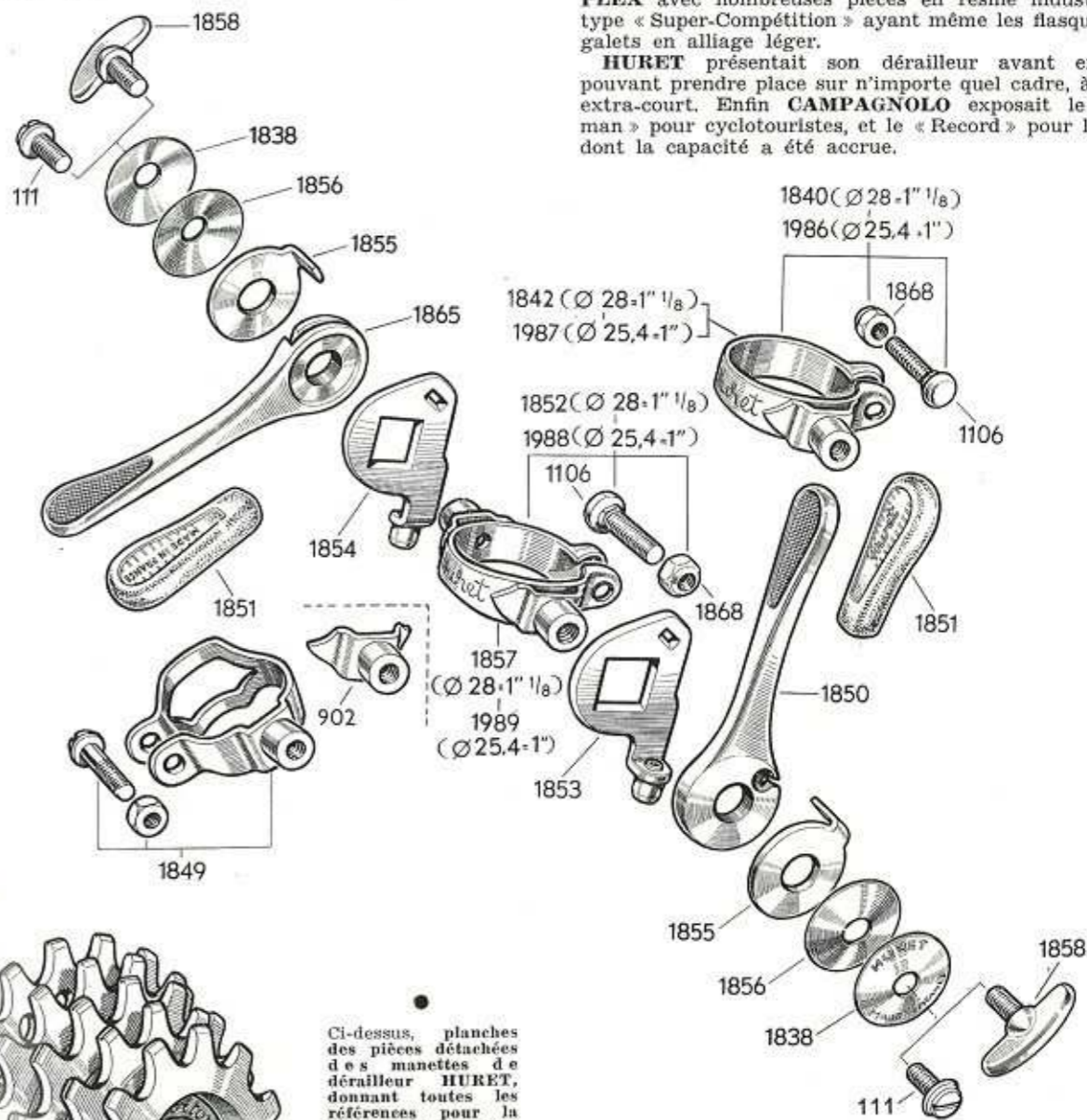
TENDANCES AU SALON 64 -- TENDANCES AU SALON 64

comme aux stands BERTIN, CAZENAVE, DILECTA, FAVOR, GITANE, HERSE, MERCIER, PALOMA, PEUGEOT, SAUVAGE...

Mais comme à tous les Salons, ce n'est pas chez les constructeurs que l'on trouve les nouveautés, mais chez

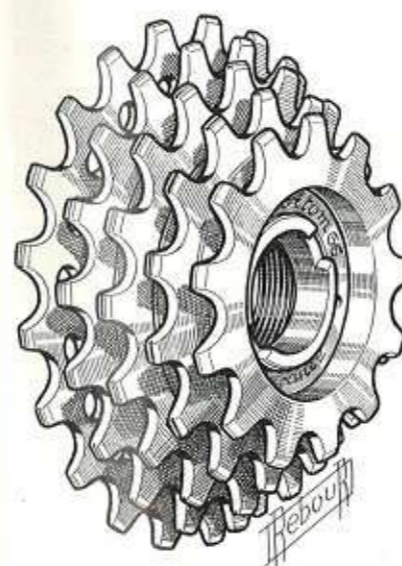
les fabricants de pièces détachées et d'accessoires. Nous allons donc consulter notre second numéro de compte-rendu du Salon 1962, et y chercher les nouveautés. Parmi les dérailleurs, on y notait la présentation commerciale des nouveaux modèles « PRESTIGE » SIMPLEX avec nombreuses pièces en résine industrielle, le type « Super-Compétition » ayant même les flasques portegalets en alliage léger.

HURET présentait son dérailleur avant extra-plat, pouvant prendre place sur n'importe quel cadre, à l'arrière extra-court. Enfin CAMPAGNOLO exposait le « Sportman » pour cyclotouristes, et le « Record » pour la course, dont la capacité a été accrue.



Ci-dessus, planches des pièces détachées des manettes de dérailleur HURET, donnant toutes les références pour la composition de tous les modèles de manettes simples et doubles.

Ci-contre, la roue libre ATOM, création des Ets MAILLARD existe en toutes dents, jusqu'à 6 vitesses.



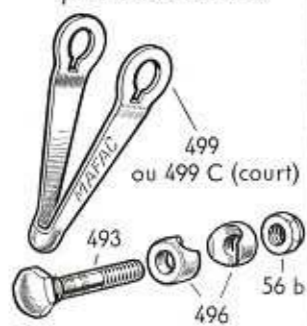
Dans le domaine de la roue libre, MAILLARD et REGINA au stand CANETTI exposaient chacun un modèle à 6 dentsures, le premier nommé offrant également la version définitive des moyeux « Normandy » compétition à blocage rapide.

PIVO commercialisait ses jantes à boyaux « Ruban bleu », en tube soudé, après des essais heureux et concluants dans le Tour de France.

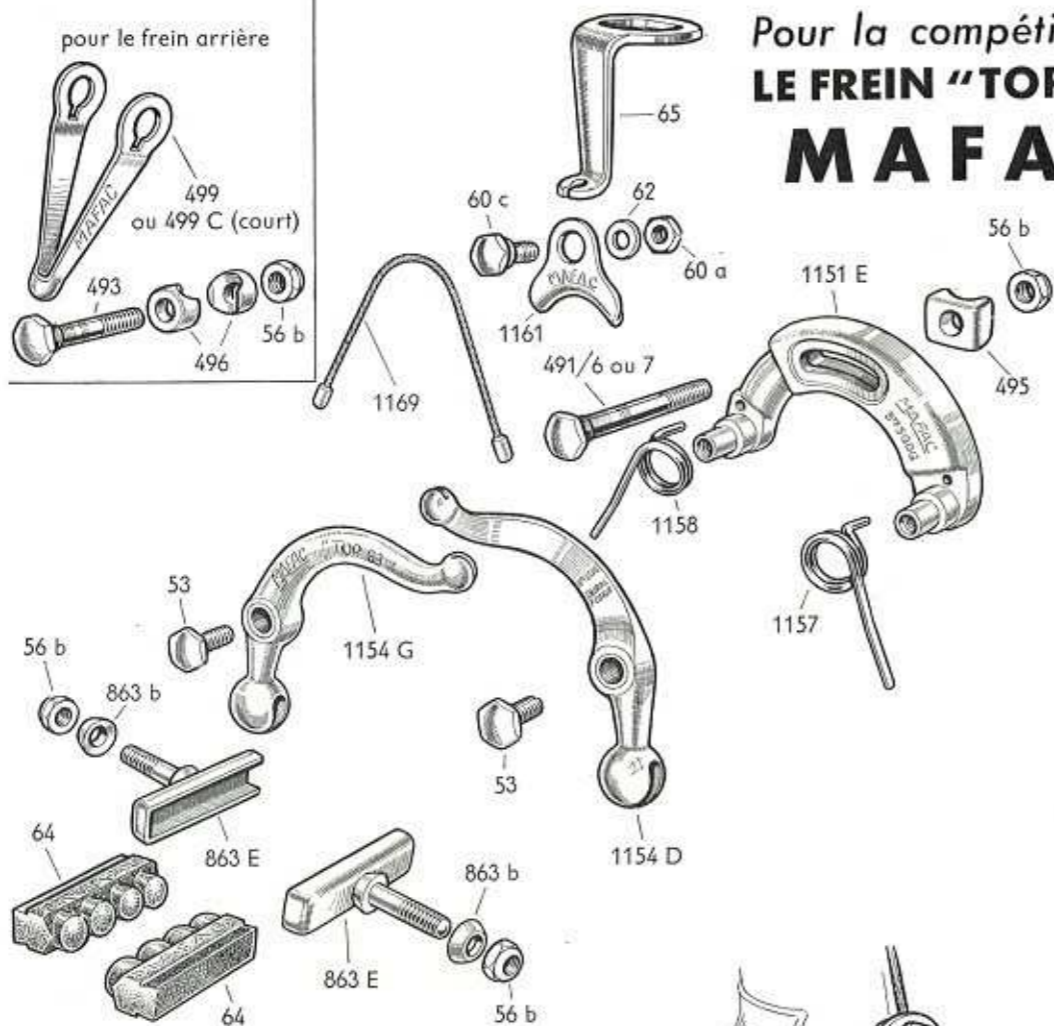
Nouvelle potence pour la course, en acier, chez AVA, alors qu'ATAX proposait des formes carrées au dessin moderne pour certaines potences.

STRONGLIGHT avait modernisé le dessin de son ensemble de pédalier « Super-Compétition » à 1, 2 ou 3 plateaux et adopté une boulonnerie noyée à vis avec têtes 6 pans

pour le frein arrière

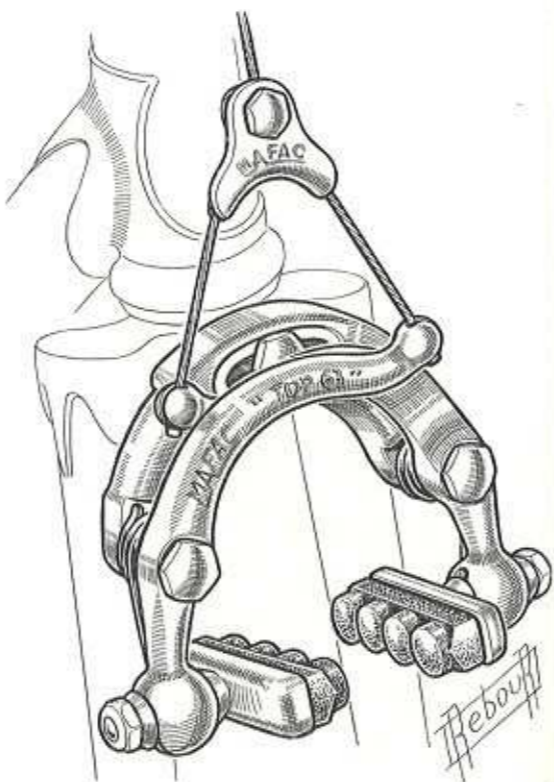


Pour la compétition : LE FREIN "TOP 63" MAFAC

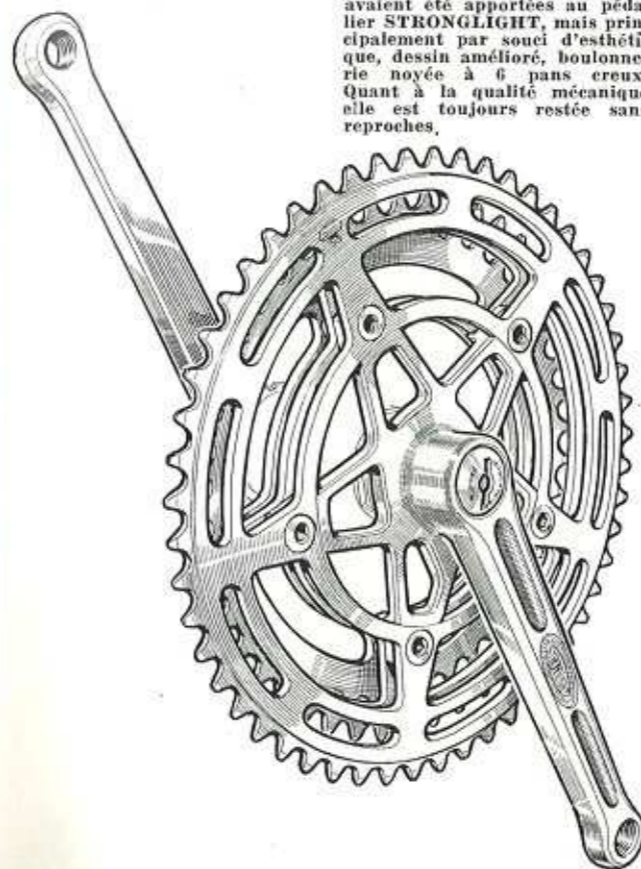


Ci-dessus planche des pièces détachées, avec leurs numéros de référence, composant le frein de compétition MAFAC modèle « TOP 63 » ; on remarque le détail des porte-patins fixés sur rotule et l'étrier 1.151 E réglable en hauteur.
A droite, le « TOP 63 » monté ; ce frein est l'un des plus puissants qui existent, en raison du très grand rapport de ses bras de levier. Rappelons qu'il est en alliage léger AG 5 forgé et traité, lui assurant une résistance à toutes épreuves.

Ci-contre, le dernier levier de frein avec cocotte monobloc en DELRIN, rendant inutile l'adjonction d'un repose-main en caoutchouc. Notons que la vis de tension du câble est réalisée avec cette même résine industrielle.



Quelques petites modifications avaient été apportées au pédalier STRONGLIGHT, mais principalement par souci d'esthétique, dessin amélioré, boutonnerie noyée à 6 pans creux. Quant à la qualité mécanique elle est toujours restée sans reproches.



creux ; une petite butée empêchant la chaîne de se coincer entre plateau et manivelle avait été adoptée.

Au stand T.A., deux nouveautés, un jeu de manivelles à emmanchement classique carré, et un roulement de direction de haute qualité.

Pour MAFAC, un frein course à étrier support réglable en hauteur le « Top 63 », et un levier de frein pour la



Trousse de réparation FLAC contenant 7 grandes pièces vulcanisantes à froid, un tube de dissolution et une râpe.

ville, en « Delrin » armé ; chez CLB, série de freins en acier, tirage central et double articulation pour tous types de cycles, et, chez CANETTI, présentation du frein AL-TENBURGER « Synchron » à double articulation mais commande latérale sans butée fixe.

BEBO avait un nouveau frein acier à tirage central, et INDECA une goupille inédite, de forme arrondie, améliorant le tirage rectiligne sur ses câbles de sécurité.

Deux nouvelles chaînes chez SEDIS, la « Course » 2,38, bénéficiant du traitement « Delta » et la cyclomoteur « Delta-Record » garantie 20.000 kilomètres.

BRAMPTON et VITA avaient également chacun des



Les dernières réalisations CIBIE pour les cycles : De haut en bas : Projecteur à couvercle en matière plastique, optique rectangulaire et forme profilée très moderne, projecteur de 40 à bloc optique étanche, combiné arrière de forme moderne, et dynamo 6 V 3 W à 8 pôles, assurant un éclairage constant à toutes les allures.

chaines pour cyclomoteur à traitement spécial, la « Super-chaîne » chez le premier et la « Spéciale-Cyclo » chez le second.

Selles inédites créées par IDEALE et complétant une gamme déjà très riche, la « 75 » modèle sport assez court, et la « 38 » course junior bon marché.



Pour son pédalier à axe carré, T.A. est resté fidèle à sa solution d'adaptateur rapporté par 5 vis sur la manivelle droite, et supportant les couronnes.

Parmi les éclairages, phare profilé en matière plastique au stand CIBIE, projecteur à optique rectangulaire destiné à MOTOBECANE et porte à réglage du faisceau lumineux pour la BB 104 PEUGEOT.

LUXOR avait également un projecteur rectangulaire, gros projecteur visible sur la Mobylette « SP 50 » et une plaque de police nouvelle.

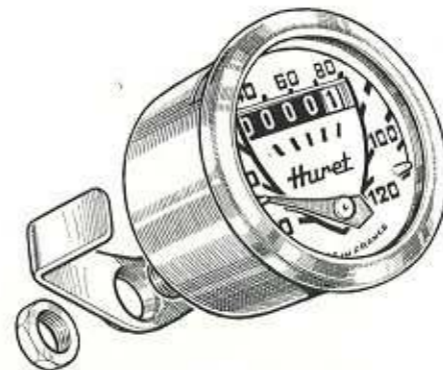
Deux inédits au stand SOUBITEZ, projecteur rectangulaire pour Mobylette et petit phare pour cycles et cyclomoteurs PEUGEOT.

Signalons encore, la gamme très complète des boyaux CANETTI pour la compétition et l'entraînement, les pompes sport ZEFAL avec bagues couleurs en plastique, les garde-boue CAGNION de grand luxe, les bavettes RUHIER, la super-dissolution VELOX et FLAC « Qualité France », et de nouveaux outillages pour l'usinage, la fabrication et la réparation, étudiés par VAR, ainsi qu'un petit chalumeau portatif à gaz butane, le « Gazecom-VAR ».

Pour les motorisés, nous avons signalé le moteur SACHS à 5 vitesses; nouveau silencieux d'aspiration, créé par GURTNER, ainsi que la bougie « Mullitherm » pour 2 et 4 temps, la fourche SOVEXIA type sport à ressorts extérieurs, l'amortisseur SUSPA à long guidage sur matière plastique, un guidon sport adaptable sur Mobylette, étudié par SAKER, un pare-brise de luxe avec tablier chez PARE-FLEX, les antivols NEIMAN pour cycles et motorisés, et l'application de sa suspension par anneaux de caout.



Série de boyaux CANETTI pour la compétition et l'entraînement sur route, piste, et cyclo-cross.



Ci-dessus et ci-contre les compteurs HURET, ronds et triangulaires ont vu la dimension de leur carter extrêmement réduite; en haut, modèle rond à encastrer; à gauche, modèle triangulaire avec collier de fixation au guidon.

A droite, phare SOUBITEZ de ligne moderne, type « 661 », présenté avec son capot ouvert.

Ci-dessous, frein cantilever MAFAC, type « DRIVER », en Alpac coulé en coquille, avec bagues bronze aux articulations, montage sur tasseaux brasés.

chouc sur la BB 104 PEUGEOT. Enfin, les compteurs de vitesse HURET, ronds ou triangulaires, dont la hauteur de carter a été très fortement diminuée.

NOUVEAUTES DEPUIS LE SALON 1962...

Peu après la fermeture des portes du Salon du Cycle 1962, on notait d'autres nouveautés.

René HERSE présentait un vélo démontable, type porteur, dont la ligne restait exactement semblable à celle d'une machine classique.

A Francfort, le constructeur espagnol BEISTEGUI exposait des cycles dont le cadre était soudé électriquement par rapprochement à haute pression.

Nous présentons les détails d'un vélo de course SCHWINN, « made in U.S.A. » à la ligne très séduisante, équipé des dérailleurs HURET et des freins WEINMANN, mais conservant le pédalier américain classique, bien que doté de triples plateaux; rappelons les dentures: à l'avant, 40 - 47 - 52 et à la roue libre, 14 - 15 - 18 - 22 - 28!

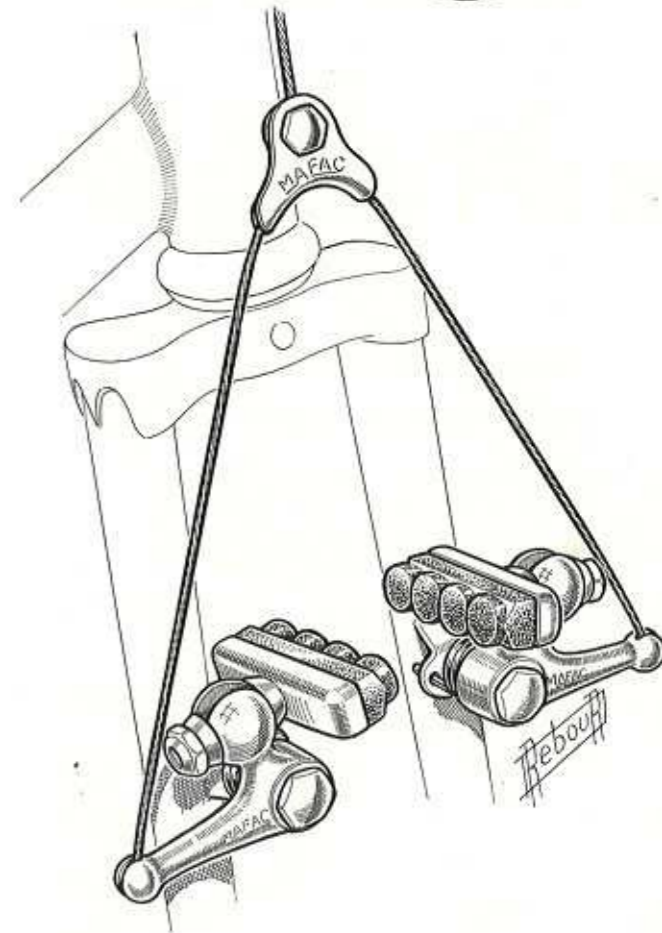
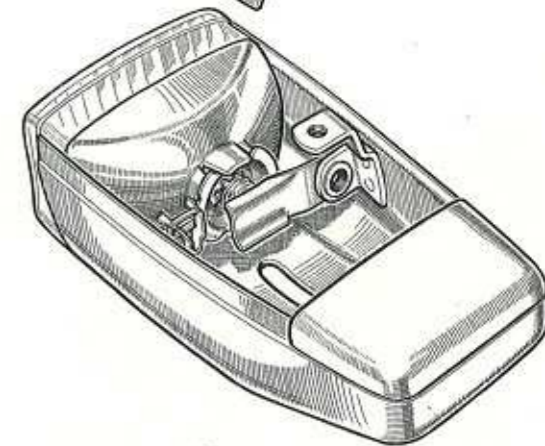
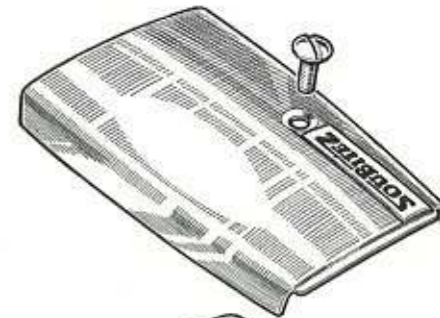
Un nouveau frein CLB en acier, à double articulation et tirage central, mais montage sur tasseaux brasés.

Nous voici au Salon de Bruxelles 1963. Ligne alors nouvelle des cyclomoteurs de ville, mieux capotés et se rapprochant de la silhouette scooter, et des modèles sport, assez semblables à ce que nous voyons maintenant.

On comptait encore quelques nouveaux scooters, de 50 à 150 cmc.

Sur le cyclomoteur sport hollandais BATAVUS, manivelles verrouillables en position de repose-pieds. Notons qu'un système analogue avait été présenté au dernier Salon de Paris par MOTOBECANE.

Pour la bicyclette, une nouvelle selle BROOKS « pro-



RUSTINES

RAPIDE... ÉCONOMIQUE
1ère Vulcanisation
A FROID
VÉLO

M.G. 87

PORTE BAGAGES
pour Cycles

MODÈLE SPORT MODÈLE ROUTE

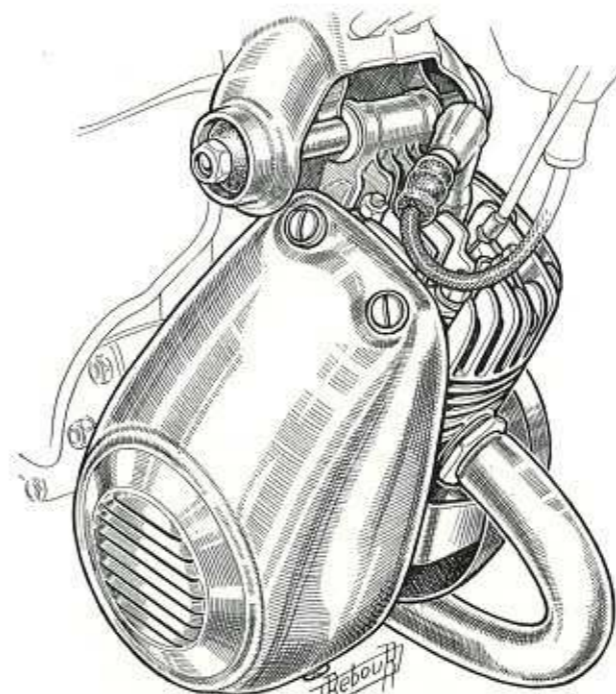
MODÈLE SUPER-SPORT

TOUS MODÈLES
PRYM

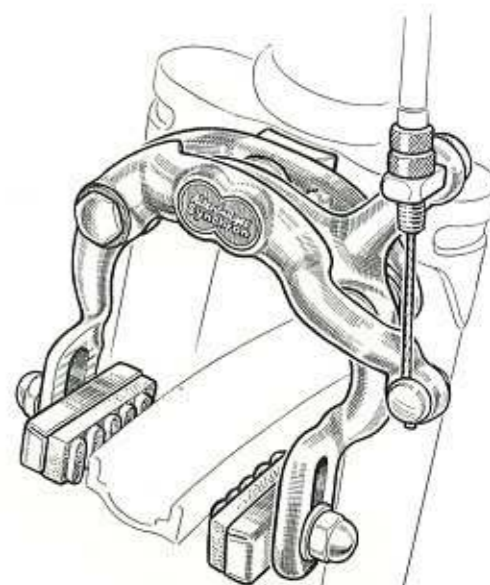
PLATEAUX EMBOUTIS
EN ACIER BRUT, CADMIÉ,
OU CHROME

Production des
ATELIERS ROGER POUILLAIN
rue Pierre Curie - LES MUREAUX (S.-&O.)
TÉL. : 490 MEULAN S.-&O.

TENDANCES AU SALON 64 -- TENDANCES AU SALON 64



Ce moteur refroidi par turbine et doté de l'allumage « ELECTRONIC », équipant le cyclomoteur « SOMMET » MOTOBECANE, fut lancé au Salon dernier.

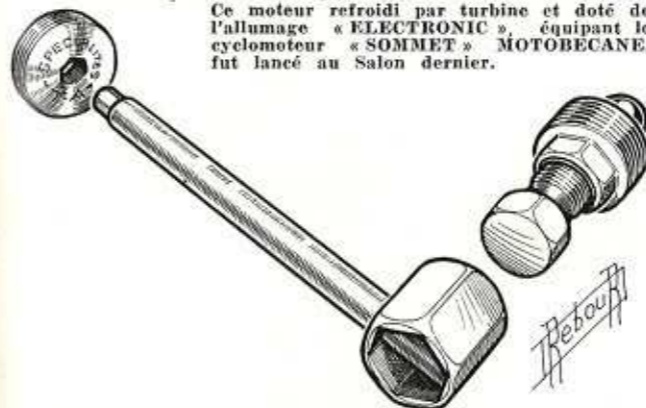


Le frein « SYNCHRON » ALTENBURGER à double articulation et commande latérale sans butée séparée est représenté en France par les Ets CANETTI.

crans de la tension sur les dérailleurs « SUPER-PRESTIGE » SIMPLEX, et une roue-libre CYCLO 6 vitesses, denture fixe de 14 dents supportant la denture vissée de 13 dents.

T.A. présente son bidon « officiel » en matière plastique avec bouchon étanche, et on voit la potence italienne T.T.T. avec expandeur à tête à 6 pans creux.

Chez VAR, quelques nouveaux outils, un tarreau de pédalier et un bloque-cuvette sur support fixe d'établi, une pince dérive-chaîne, une pince ronde pour cuvette



Pour monter et démonter ses manivelles à emmanchement carré, dont la vis 6 pans est de 15 mm sur plats, T.A. vient de créer un petit outillage très pratique. On remarque que l'extrémité de la tige de la clé en tube est à 6 pans, afin de pouvoir bloquer ou débloquer le cache-vis dont les manivelles T.A. sont désormais équipées.

professionnelle » à gros rivets cuivre, leviers de frein WEINMANN avec bouton commandant une détension instantanée de la transmission et remise automatique de la tension initiale, et cuvettes de pédalier DUBIED avec joint étanche.

HURET présente un tout nouveau dérailleur arrière à parallélogramme, tout en acier, le « SVELTO » ultra-léger (240 g) dont la capacité est de 32 dents.

Chez IDEALE, sortie de la selle « 88 » professionnelle avec monture en dural, et chez JOS, projecteur vélo rectangulaire, profilé, avec corps en matière plastique et monture orientable spéciale.

V.W. sort un pare-jambe métallique et une bavette arrière à pose instantanée sans perçage pour Mobylette, et PHILIPPE réalise un guidon sport pour cyclomoteurs, avec poignées orientables.

Signalons également un nouveau dessin de cadre surbaissé sur les BABY-STAR fillette.

Au départ du Tour de France, on note un réglage par



Nouvelle application du Delrin en technique cycliste, réalisée par MAFAC, boule relais de câble sur le frein « TOP 63 ».

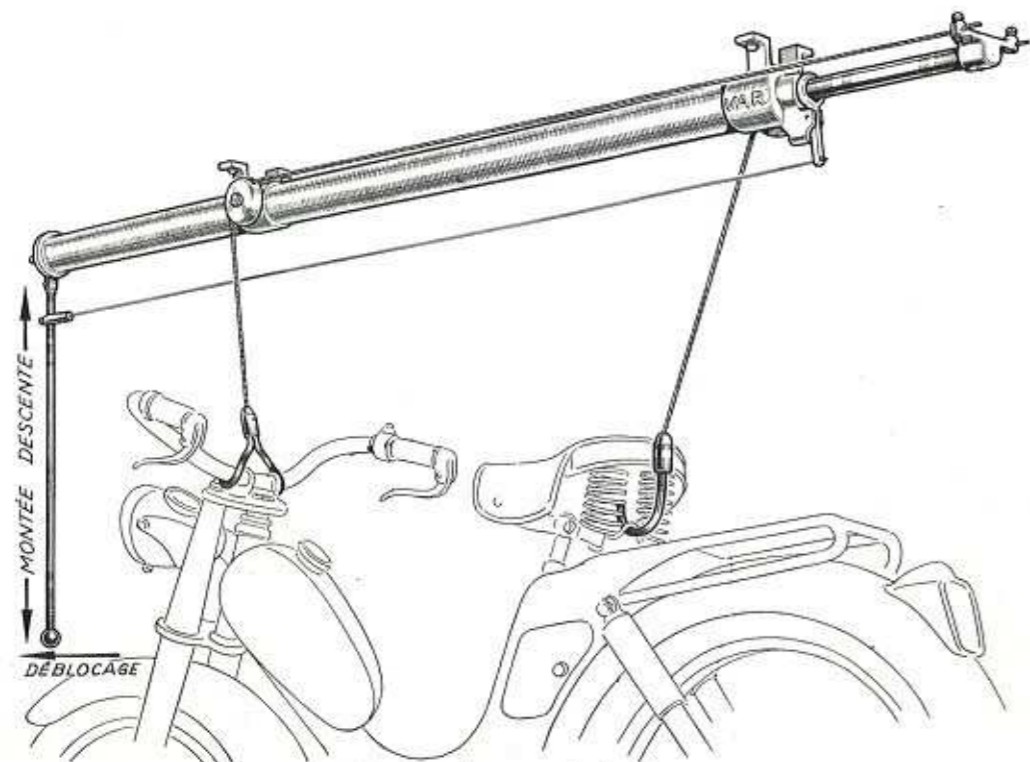
HUTCHINSON

les nombreuses
victoires en course
d'HUTCHINSON
vous garantissent
une qualité
toujours constante



PNEUS

VELO
CYCLOMOTEUR
MOTO SCOOTER



L'élevateur VAR était exposé au Salon d'Amsterdam, et il y reçut un accueil très favorable. On en connaît les caractéristiques, fonctionnement par air comprimé de 4 à 8 kg, montée et descente instantanées, avec arrêt à la hauteur désirée par commande à tige, sécurité absolue par verrouillage automatique du piston, puissance de 80 kg, fixation aisée.



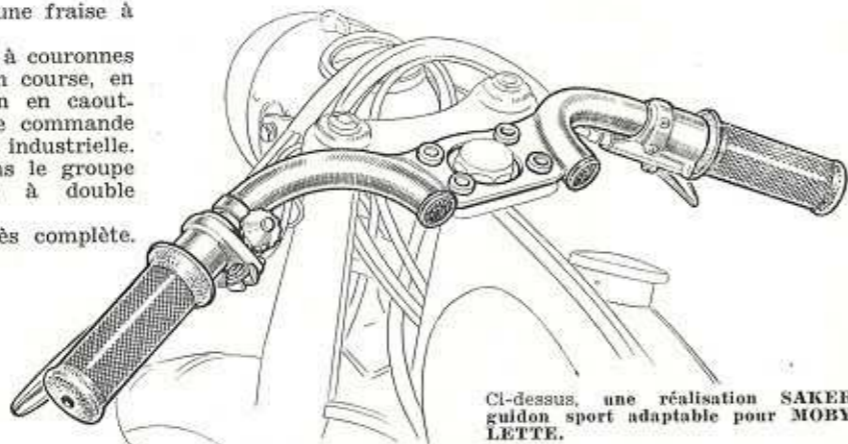
Nouveau combiné arrière JOS.

réglable de direction, un pistolet à graisse, une fraise à ongles pour machine à couper les tubes.

HURET présente un triple plateau en acier à couronnes démontables, et MAFAC une cocotte de frein course, en « DELRIN », évitant l'emploi de l'appui-main en caoutchouc, ainsi qu'une boule relais du câble de commande sur le « TOP 63 » réalisée dans la même résine industrielle.

Voici, à la suite du passage de LAM dans le groupe MAILLARD un nouveau frein en acier à double articulation.

WOLBER sort une gamme de boyaux très complète.



Ci-dessus, une réalisation SAKER, guidon sport adaptable pour MOBYLETTE.

A gauche, exemple de suspension de fourche à balanciers par anneaux NEIMAN en caoutchouc, ici sur une fourche SOVEXIA.

GITANE réalise une élégante bicyclette démontable de très faible encombrement, la « PLICYCLETTE ».

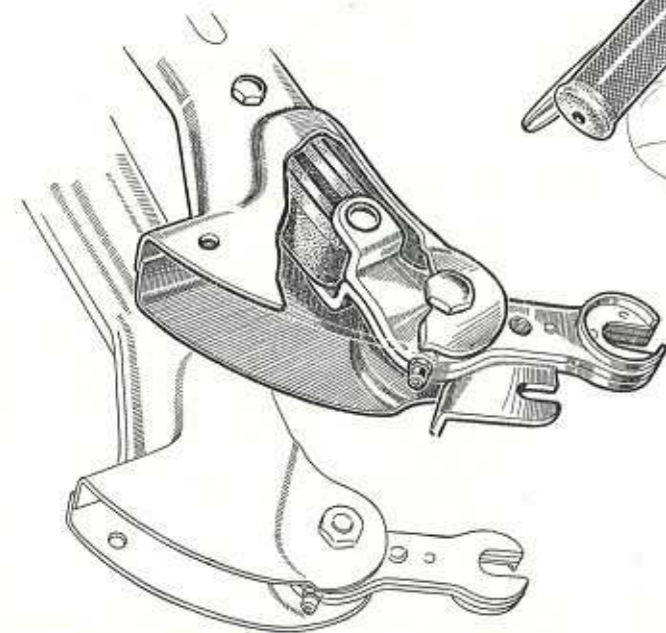
Chez T.A. porte-boyau ou sacoches avant, en fil chromé, adaptable sur frein MAFAC.

SIMPLEX a étudié deux outils de déganchage, un pour les pattes arrières de cadre, l'autre pour le support même du dérailleur, et modifié la forme de ses manettes en résine industrielle.

WEINMANN livre un outil en fil d'acier, très simple, facilitant le réglage de la commande des freins et CLB présente un frein spécial en métal léger pour machines équipées en 700 C.

Chez BABY-STAR nouvelle patinette et pied support de présentation.

Encore des outils VAR, mais ceux-ci destinés au réglage

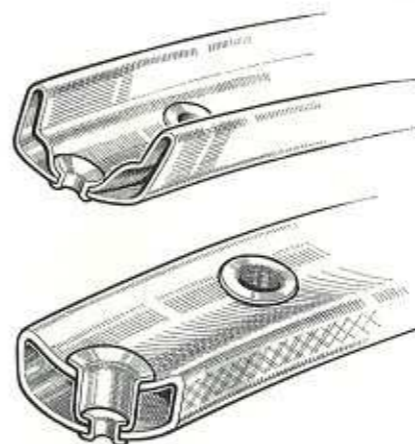


et à la réparation des Mobylette, et un élévateur à air comprimé pour le travail sur cyclomoteurs et motos légères, gamme très complète de bavettes pour cyclomoteurs PEUGEOT, créée par RUHIER.

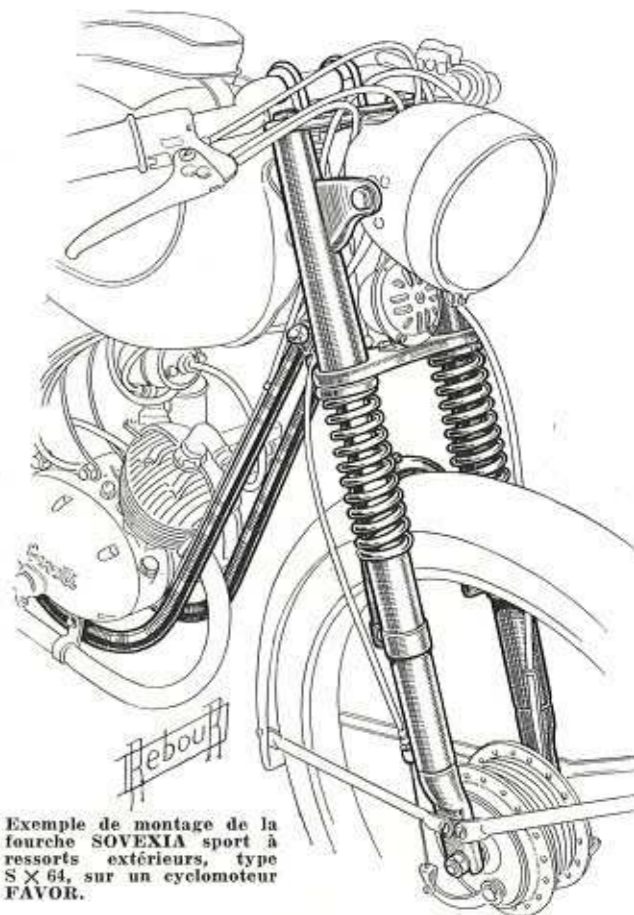
IDEALE complète sa gamme de selle en cuir pour cycles par 3 modèles, la « 60 » compétition à montage en dural, la « 47 » avec boucles arrières porte-boyau ou sacoches, et la « 40 » type « BENELUX ».

Le chariot de sécurité est également amélioré, l'axe nettement plus court ne pouvant plus gêner entre les jambes et permet désormais de réduire la largeur centrale de la monture.

En Angleterre, deux motorisés inédits sont mis sur le marché, tous deux équipés de moteurs semblables, à part la cylindrée, 4 temps, 4 vitesses, sélecteur au pied et kick,



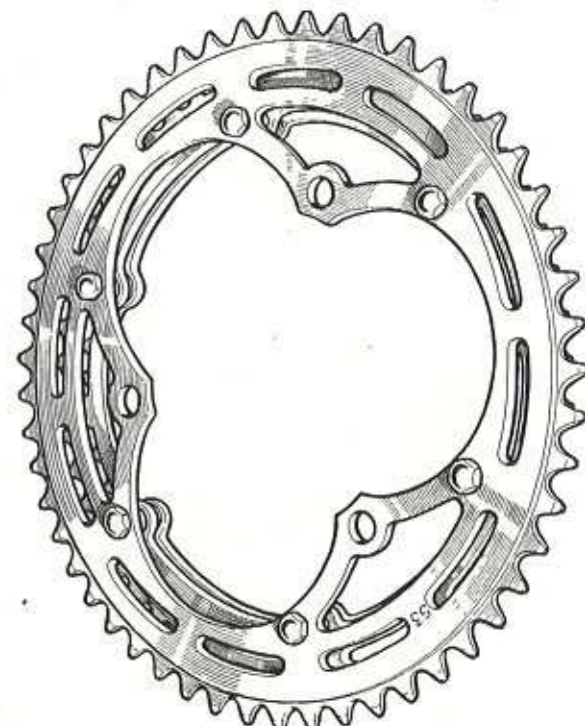
Les jantes MAVIC, en alliage léger, pour boyaux ou démontables sont parmi les plus réputées par leur faible poids et leur grande solidité.



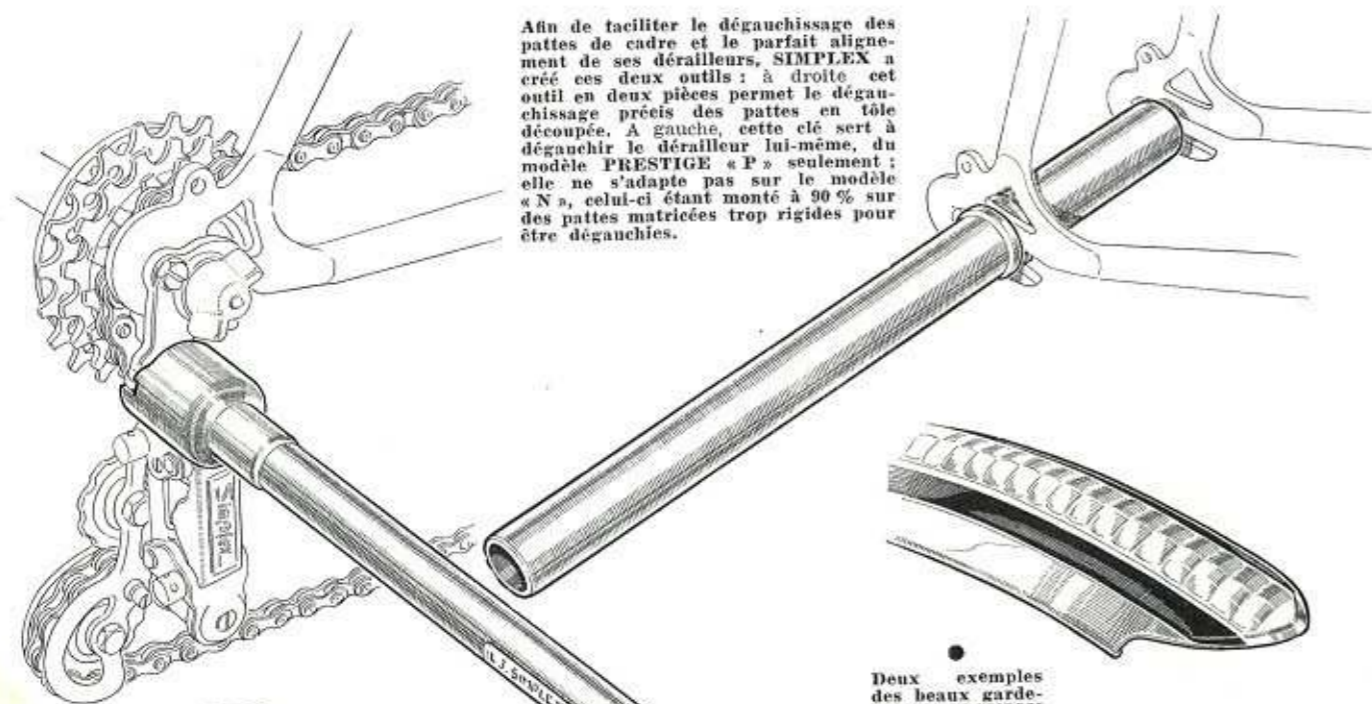
Exemple de montage de la fourche SOVEXIA sport à ressorts extérieurs, type S X 64, sur un cyclomoteur FAVOR.



Coffret d'atelier DISSOPLAST contenant 170 pièces à bords minces, autovulcanisantes et un pot de dissolution spéciale, pour la réparation des chambres de cyclomoteurs, scooters et motos.



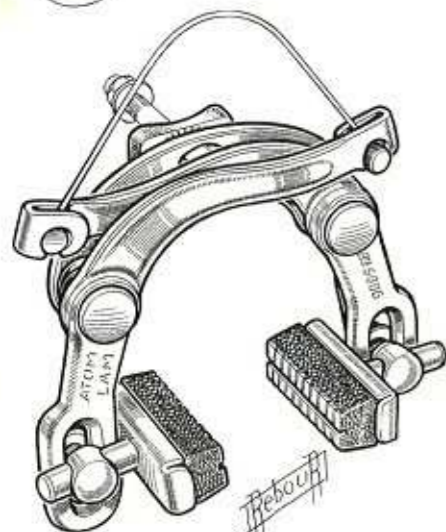
Triple plateau HURET en acier, entièrement démontable, montage à 3 attaches, grande couronne porteuse jusqu'à 53 dents.



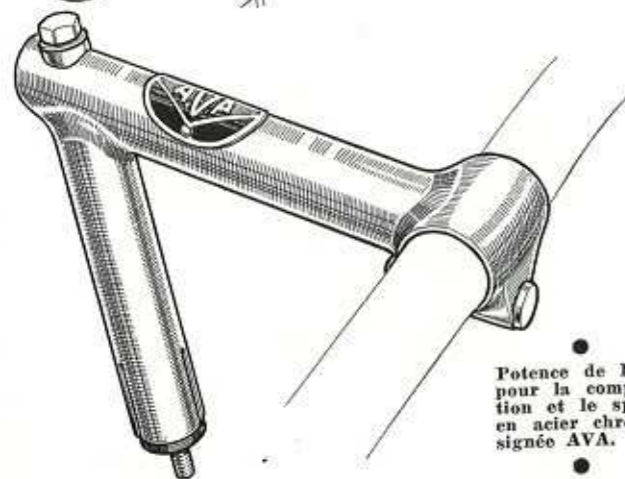
Afin de faciliter le dégauchissage des pattes de cadre et le parfait alignement de ses dérailleurs, SIMPLEX a créé ces deux outils : à droite cet outil en deux pièces permet le dégauchissage précis des pattes en tôle découpée. A gauche, cette clé sert à dégauchir le dérailleur lui-même, du modèle PRESTIGE « P » seulement ; elle ne s'adapte pas sur le modèle « N », celui-ci étant monté à 90 % sur des pattes matricées trop rigides pour être dégauchies.



Deux exemples des beaux garde-boue CAGNION gullochés, avec ou sans bandeaux couleur.



Frein ATOM-LAM, réalisé par MAILLARD, modèle en acier, articulations rivées, très robuste.



Potence de luxe, pour la compétition et le sport, en acier chromé, signée AVA.

L'ARIEL « Pixie » de 50 cmc et la BSA « Beagle » de 75 cmc.

Au Salon d'Amsterdam, vogue des vélos pliants, nombreux modèles dont un japonais !

ESGE y présentait un porte-bagage avec ressort sous cache en plastique ; WEINMANN avait amélioré son frein « 999 » créé une butée avant formant porte-phare, adapté une tension réglable sur ses leviers ville, et réalisé une fixation originale du fil électrique allant au feu rouge, passant dans une gaine en matière plastique fixée sur une bande d'acier épousant le dessous du garde-boue.

Signalons aussi une selle pour femme, signée LEMET, sans bec, d'aspect curieux.

T.A. adopte un bouchon cache-axe de pédaler sur ses manivelles, et présente un petit outillage pour serrer ce bouchon, ainsi que pour monter et démonter ses manivelles.

Terminons par la seule nouveauté au Tour de France 1964, une jante en métal léger, en tube soudé, pesant moins de 300 grammes et ayant remarquablement tenu ! On la verra au Salon.

NOUVEAUTES AU SALON 1964

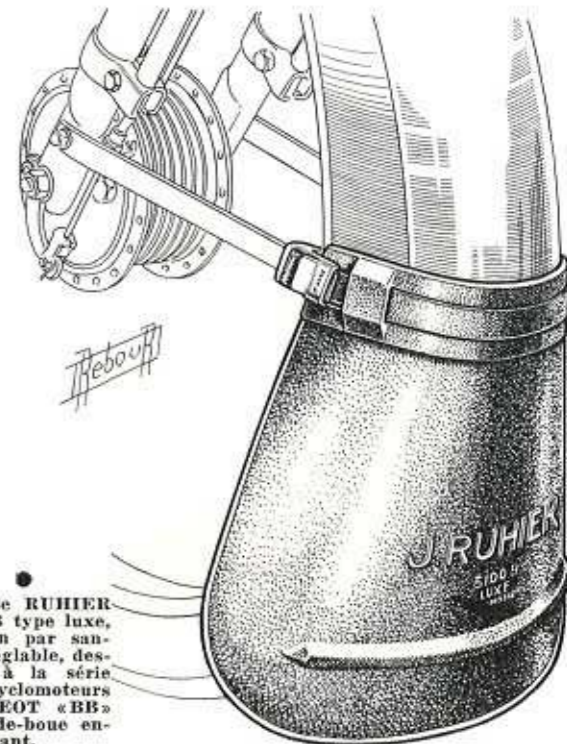
Nous n'avons, au moment où nous écrivons ces lignes, que bien peu de précisions.

Dans le domaine des motorisés, notre spécialiste, Paul Boyenval donne par ailleurs quelques rares indications.

Pour la bicyclette, nous venons de parler de jantes à



Quelques exemples de la très complète gamme de boyaux présentés par WOLBER, et dont chaque type est parfaitement adapté à sa tâche particulière.



Bavette RUIHER 5 100 B type luxe, fixation par sandow réglable, destinée à la série des cyclomoteurs PEUGEOT « BB » à garde-boue enveloppant.

boyaux légères, solides et meilleur marché.

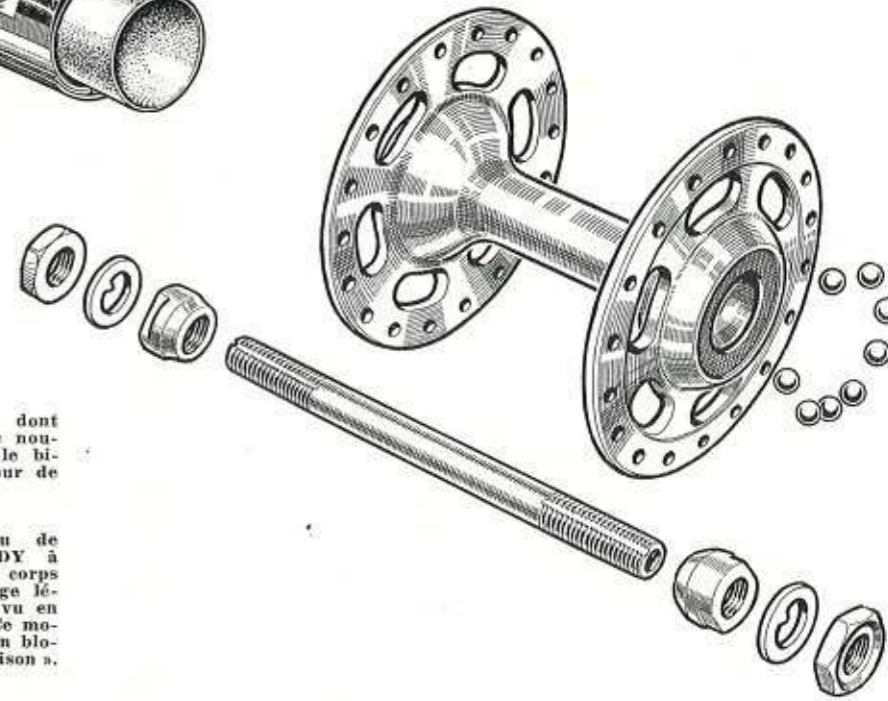
Dans le domaine des dérailleurs, améliorations de détails, efficaces mais peu visibles chez HURET, nouveaux modèles SIMPLEX pour les machines de prix étudié et pour les vélos d'enfants, toujours réalisés en résine industrielle.

Peut-être une pédale de course, en tout cas à l'étude, au stand MAILLARD.



Le bidon T.A. dont voici à gauche, le nouveau décor, était le bidon officiel du Tour de France 1964.

A droite, moyen de course NORMANDY à grandes joues, corps monobloc en alliage léger et axe creux, vu en pièces détachées. Ce modèle est équipé d'un blocage rapide « maison ».



Incasable, Inoxydable. **O.G.i.**



56 Avenue Carnot. Tél. 94. NEMOURS

SALON DU CYCLE - STAND 66 - HALL S

PÉDALES

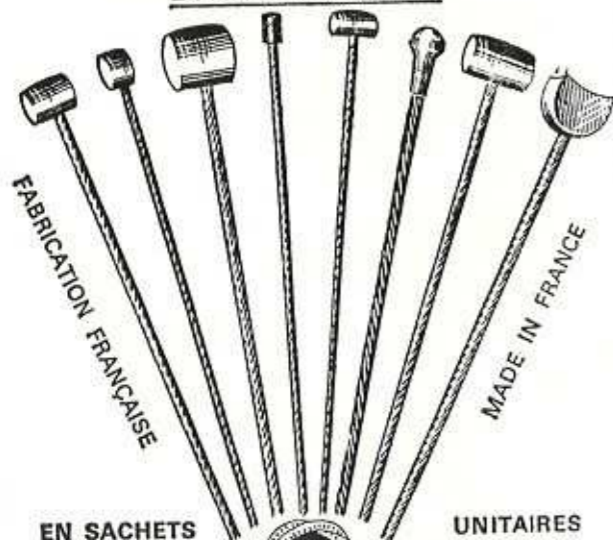


Etablissements LANDON Père et Fils
SURY-LE-COMTAL (Loire)

CABLES "INOX"

ACIER GALVANISÉ A HAUTE RÉSISTANCE

LA MEILLEURE QUALITÉ



FABRICATION FRANÇAISE MADE IN FRANCE
EN SACHETS UNITAIRES
FABRICATION SUPÉRIEURE

Ets J. JEUNEHOMME à CHAGNY (S.-&L.)

ACCESSOIRES POUR CYCLOMOTEURS ET MOTOS

SAKER

Etablissements André PORTERIE
43, Rue Voltaire - LEVALLOIS
Tél. : PEReire 16-06 (Seine)

spécialités adaptables pour
MOBYLETTE



Guidon net spécial équipé de bloc
SAKER. Réf. 51-915/MB.



Bloc gauche deux
commandes. Réf.
A. 3790 SG.

Bloc droit trois
commandes
Réf. 4722 DD.

QUALITE-SECURITE
SAKER

CATALOGUE GENERAL SUR DEMANDE

Professionnels du cycle et
moto...

Vous figurez gratuitement au

BOTTIN DU CYCLE

vérifiez votre inscription... Si vous ne figurez
pas encore, demandez votre inscription...

LE BOTTIN DU CYCLE

est le guide indispensable de votre profession, il contient:

- La liste des fournisseurs d'accessoires, les commerces annexes, les marques de fabriques, etc ..
- Tous les constructeurs, carrossiers, agents, marchands, réparateurs (Paris, départements, F.O.-M.)

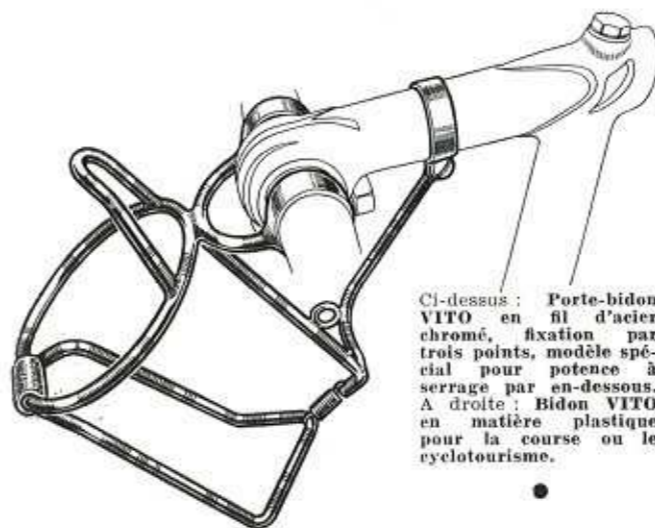
Un volume de 1.500
pages environ,
format 14 x 22...

BOTTIN

1, Rue Sébastien Bottin, PARIS (7^e)
Babylone : 00-80



TENDANCES AU SALON 64 -- TENDANCES AU SALON 64



Ci-dessus : Porte-bidon
VITO en fil d'acier
chromé, fixation par
trois points, modèle spé-
cial pour potence à
serrage par en-dessous.
A droite : Bidon VITO
en matière plastique
pour la course ou le
cyclotourisme.



Ci-dessous : Détail du nouveau
levier MAFAC avec cocotte
monobloc et vis de tension,
réalisés en DELRIN.

En bas de la page : Belle
bicyclette pour la randonnée
sportive, réalisée par le con-
structeur niçois URAGO et utili-
sée par René Bernard dans la
récente « Journée VELOCIO ».

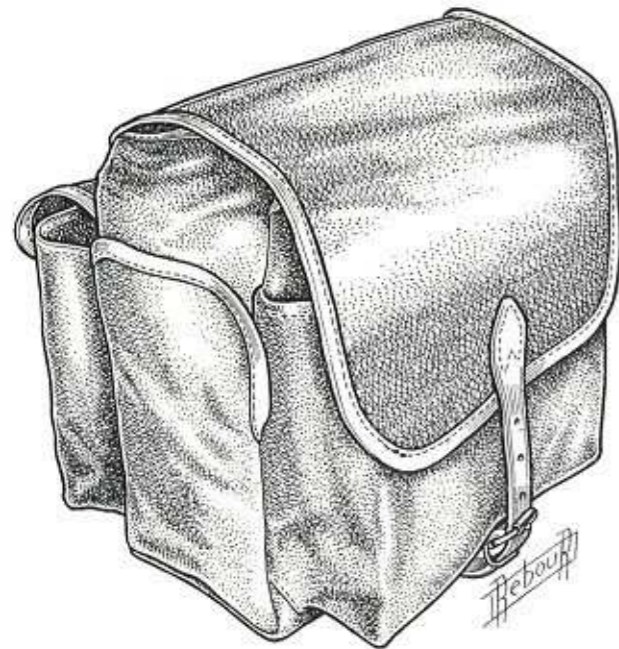
Une vraie selle pour coureurs, dont le dessin suit la mode actuelle, la « 90 » IDEALE, des sacoches de guidon maintenant réalisées par T.A., de nouvelles potences PIVO en alliage léger, voilà les quelques indiscretions que nous pouvons commettre avant l'ouverture du Salon.

Et la présentation complète de toutes les nouveautés sera réservée à nos numéros de compte-rendu.

Mais, que cela ne nous empêche pas de citer dès à présent, les très intéressantes réalisations de certains, les compteurs E.D. VEGLIA, les papillons et freins SOVA, les pneus et boyaux WOLBER, les câbles « INOX » des Etablissements JEUNEHOMME, les spécialités DISSOPLAST, pièces, dissolution, nécessaires de réparation, rubans collants, bavettes, etc., les tubes REYNOLDS, les potences, guidons et papillons ATAX, les garde-boue CAGNION, les selles REYDEL, les guidons et poignées SAKER, les pompes BLUEMELS, les billes de précision SIM, la belle boulonnerie CORBELETTA, les gaines et transmissions ESTRA, les pédales LANDON, etc.

Que ceux que nous n'avons pas cité veuillent bien nous





Un des modèles de sacs de guidon que réalisent depuis peu les Etablissements T.A.

en excuser, nous nous efforcerons d'être plus complet dans notre prochain numéro.

Mais aussi, nous devons, dans le domaine du pneumatique, rappeler l'effort réalisé par ESSO qui a créé et mis au point le « BUTYL », caoutchouc spécial étanche à l'air et qui évite depuis plusieurs années à de nombreux usagers, la corvée fréquente du gonflage des pneus, aussi bien pour les bicyclettes que pour les deux-roues motorisés et les voitures.

D. REBOUR.

PARMI LES STANDS

ANDRÉ BERTIN

Le grand constructeur du Nord de la France, André BERTIN, s'est créé une grande réputation entièrement justifiée, dans le domaine de la belle bicyclette, aussi bien de compétition — noblesse oblige ! — que pour le tourisme et la ville.

Il vient d'augmenter la gamme de ses modèles, déjà très complète, par une série de tricycles pour enfants, d'excellente qualité et de présentation impeccable, devant faire la joie des jeunes bénéficiaires.

En plus de son activité de constructeur, André BERTIN, comme chacun le sait, distribue en France et à l'étranger où ils jouissent d'un succès depuis longtemps affirmé, les spécialités MILREMO pour la compétition, le sport et l'entraînement.

Rappelons entre autres, la gamme de boyaux de tous types, les freins, guidons, plateaux et manivelles, les pompes, les garde-boue légers, les cale-pieds et courroies, etc.

Quelques exemples de la gamme très variée de tricycles à pédales pour enfants que présente au Salon le grand constructeur nordique André BERTIN.



IDEALE

SE spécialisant de plus en plus dans la très belle selle en cuir pour cycles, et sans pour cela négliger ses beaux modèles à fond souple pour cyclomoteurs, ainsi que sa série à dessus en matière plastique, IDEALE complète sans cesse sa gamme déjà très importante et apporte à ses réalisations des améliorations incessantes.

Nous avons cité par ailleurs quelques-unes de ses plus récentes créations.

Mais, en rappelant le succès remporté depuis trois ans par sa selle de course pour professionnels, type « 88 », réalisée en cuir embouti et non pas simplement « formé », ce qui assure une tenue parfaite, même sous la pluie, sans aucune déformation, signalons aux coureurs et aux sportifs la naissance de la « 90 » COMPETITION, dont la forme a été étudiée pour satisfaire le goût moderne des usagers, tout en conservant les qualités de souplesse et de résistance des modèles précédents.

Rappelons que les selles IDEALE pour la course et le sport sont équipées du chariot de sécurité, permettant un réglage des plus précis, puisque l'usager n'est plus tributaire d'un crantage imposant une position donnée et risquant de s'user à la longue.

VELOX ET FLAC

Il n'est pas besoin de rappeler la qualité des pièces, nécessaires de réparation et dissolution signés VELOX et FLAC. L'usager et le réparateur professionnel est certain de trouver la légère trousse pour la poche ou la sacoche, ainsi que le coffret d'atelier et le pot de dissolution, garants de réparations indécollables, grâce au grand spécialiste d'Argenteuil.

Signalons pourtant la création récente de boîte de graisse et d'huile légère en facon ou bidon-burette étudiés et commercialisés par VELOX, par conséquent de haute qualité et donnant entière satisfaction à l'utilisateur.

Au stand CANETTI, on peut examiner, entre autres belles spécialités, la tige de selle NITOR en alliage léger, et blocage de la selle sur bague nylon, et cette robuste pédale CZ à blocs moutchou.



Deux aspects de la nouvelle selle IDEALE créée pour les coureurs, la « 90 », monture acier non démontable, et chariot de sécurité. On remarque la forme « en-selle » sur la vue de profil. Dimensions : largeur 15 cm, longueur : 26 cm.

CANETTI

IMPORTATEUR spécialisé dans les articles de haute qualité, CANETTI est également le fabricant des réputés boyaux CANETTI dont la gamme très complète aux modèles nombreux et parfaitement étudiés pour chaque usage jouit, auprès des coureurs et des sportifs, d'une réputation justifiée, que ce soit les boyaux à tissus en coton ou en soie, pour la compétition sur route et piste ou l'entraînement. Rappelons que, lors d'un très récent Tour de France, une équipe disputa toute l'épreuve sans aucune crevaison, grâce au modèle « IMPERFORABLE ».

Citons maintenant, les principaux articles d'importation. Les roues libres REGINA, qui furent les premières à présenter des modèles à 6 vitesses, sont livrables en 4, 5 et 6 vitesses, toutes dentures interchangeables.

Sous la marque AMBROSIO, le coureur et l'usager sont certains de trouver les jantes, potences et guidons alliant la légèreté à la plus haute qualité et au fini le plus irréprochable.

Réalisées en nylon, les selles UNICA sont légères, indéformables, insensibles à la pluie et sont remarquablement souples, dès le premier jour ! Donc, plus question de souffrir pour « faire » la selle.

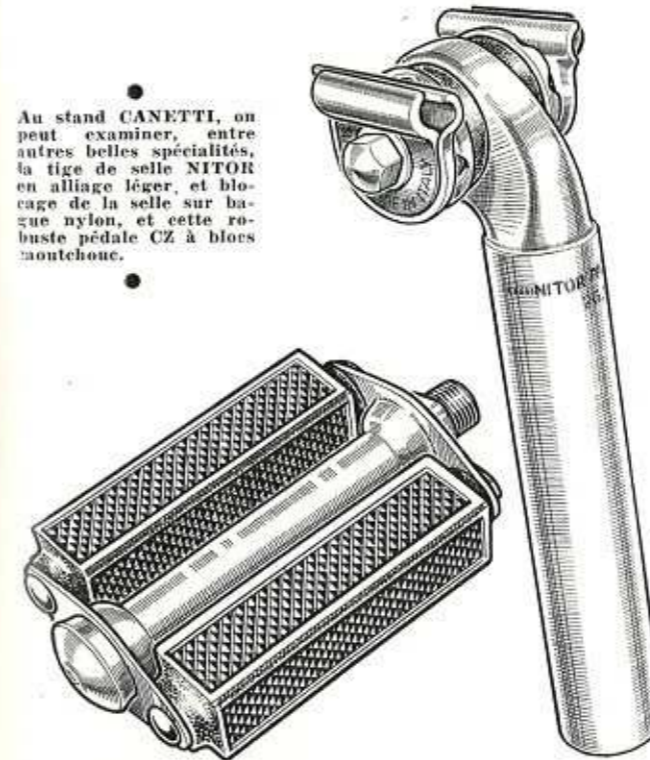
Elles peuvent être montées sur tige de selle courante et, mieux, sur la tige NITOR en alliage léger, formant chariot, équipée de bagues en nylon assurant un blocage puissant et un réglage précis.

Les compteurs kilométriques LUCAS pour cycles, légers et solides, indiquent avec la plus parfaite exactitude la distance parcourue.

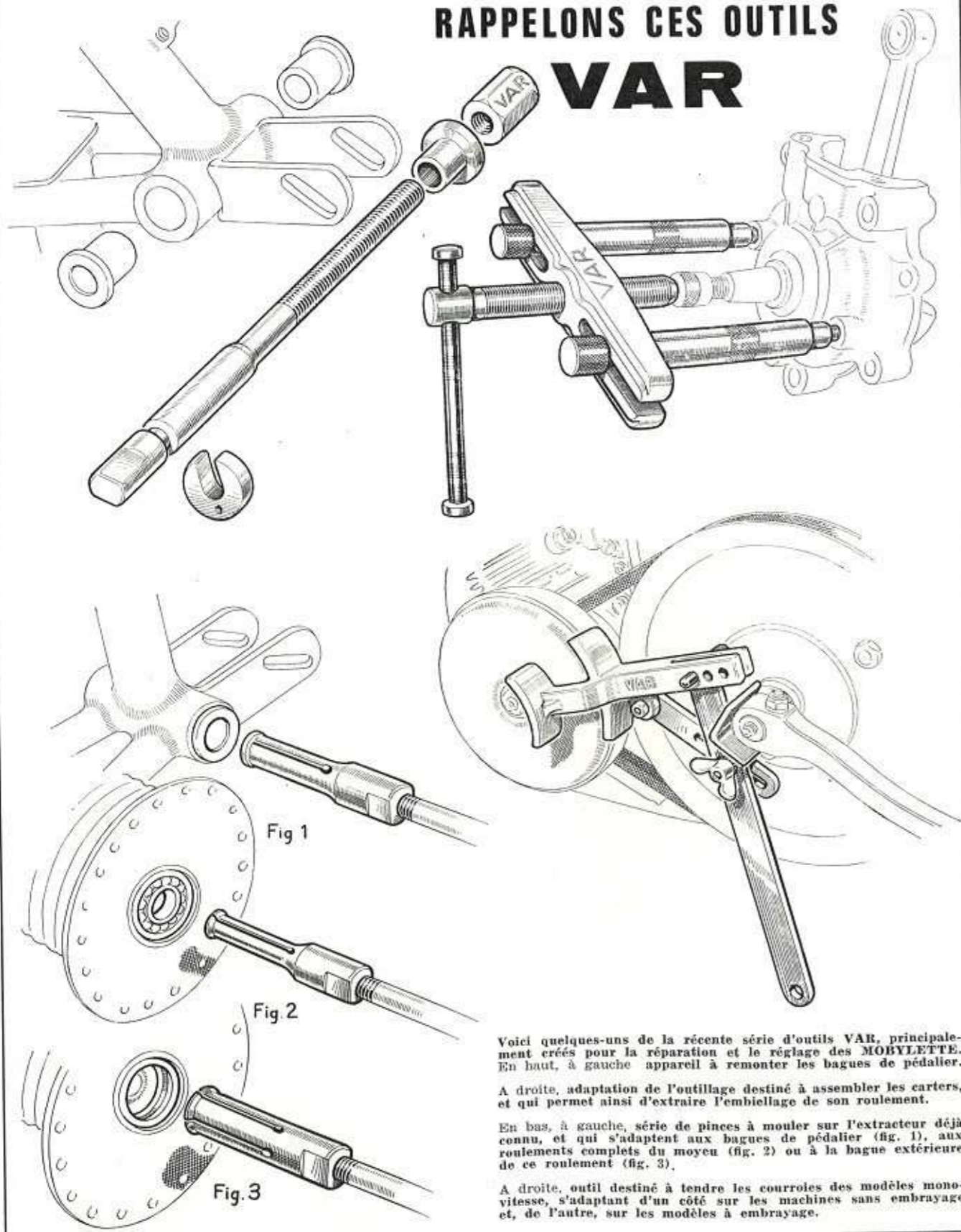
La grande fabrique de lampes de Munich, OSRAM, qui livrait en France les ampoules de haute qualité OSA, continue ces modèles réputés sous sa propre marque OSRAM.

Signalons aussi les chaînes, roues libres et pédales CZ, d'origine tchécoslovaque et le moyeu-frein à rétro-pédalage FAVORIT, ainsi que les compteurs de vitesse O.K., fixation sur le guidon ou encastré dans le phare.

Enfin, nouveauté à Paris, présentation et lancement en France des freins en alliage léger ALTENBURGER dont, entre autres, le modèle « SYNCHRON » est déjà apprécié et adopté par de nombreux coureurs de tous pays.



RAPPELONS CES OUTILS **VAR**



Voici quelques-uns de la récente série d'outils VAR, principalement créés pour la réparation et le réglage des MOBYLETTE. En haut, à gauche appareil à remonter les bagues de pédalier.

A droite, adaptation de l'outillage destiné à assembler les carters, et qui permet ainsi d'extraire l'embiellage de son roulement.

En bas, à gauche, série de pinces à mouler sur l'extracteur déjà connu, et qui s'adaptent aux bagues de pédalier (fig. 1), aux roulements complets du moyeu (fig. 2) ou à la bague extérieure de ce roulement (fig. 3).

A droite, outil destiné à tendre les courroies des modèles mono-vitesse, s'adaptant d'un côté sur les machines sans embrayage et, de l'autre, sur les modèles à embrayage.

Deux grandes nouveautés chez **FLANDRIA** bloc moteur 5 vitesses 5 CV freins à disque

Il existe, sur le marché français du cyclomoteur, trois tendances techniques principales.

La première, avec le moteur à galet, existe depuis plus de 20 ans, et tout porte à croire que son succès auprès d'une certaine clientèle ne diminuera pas dans les années à venir.

La seconde, avec la transmission par courroie, a été adoptée par deux des principaux constructeurs nationaux, lesquels d'ailleurs réalisent également des machines de conception différente, et ce mode de transmission, parfaitement au point, donne entière satisfaction aux usagers.



Mais, avec l'augmentation de la puissance du moteur, du poids de la machine et de sa vitesse, il fallait améliorer également la puissance du freinage.

Aussi **FLANDRIA**, suivant ainsi la technique automobile d'avant-garde, a créé et mis au point un frein à disque, longuement étudié au point de vue protection, progressivité, douceur et efficacité.

C'est donc sur le vélomoteur léger type « CONCORDE » que l'on verra au Salon ces deux révolutionnaires nouveautés. Mais au même stand, les amateurs de machines aux conceptions plus rustiques ou plus classiques, trouveront toujours les modèles bien connus, dont la qualité et les prix très étudiés permettent à l'agent de tenir une place de choix auprès des différentes catégories de clients.

Voici d'ailleurs le tarif au 1^{er} octobre 1964 des modèles **FLANDRIA** :

CYCLOS A GALET, COURROIFS, AUTOMATIQUES.	
GALET LUXE	299 F
ALLOUETTE	499 F
MYSTERE	549 F
FLORIDE MONO	659 F
PRINCESSE MONO	774 F
PRINCESSE VARI	829 F

VELOMOTEURS & CYCLOMOTEURS MULTIVITESSES.	
MIRAGE 3 V. 49 cc Cyclo	831 F
COMET 3 V. 49 cc Cyclo	931 F
COMET 4 V. cc Cyclo et vélomoteur	977 F
PARISIENNE 4 V. Ventilé Vélomoteur	1.325 F

VELOMOTEURS & CYCLOMOTEURS SPORTS.	
SPORTIF 4 V. 49 cc cyclo	1.030 F
ULTRA SPORT 4 V. Ventilé cyclo 49 cc	1.165 F
RECORD 4 V. à la main ventilé 49 cc. cyclo 4,3 CV	1.349 F
RECORD 4 V. au pied, ventilé 49 cc, vél. 4,3 CV	1.369 F
RALLY 4 V. 49 cc, 4,3 CV Cyclo	1.399 F
RALLY 4 V. 49 cc, 5 CV, Vélomoteur	1.459 F
CONCORDE 4 V. 49 cc, 5 CV, Vélomoteur	1.459 F

La troisième tendance est celle du bloc-moteur, et c'est vers elle que s'est tourné **FLANDRIA** depuis bien longtemps, car la grande marque belge estime que c'est vers cette conception que se tournent, et le progrès technique, et les goûts des usagers.

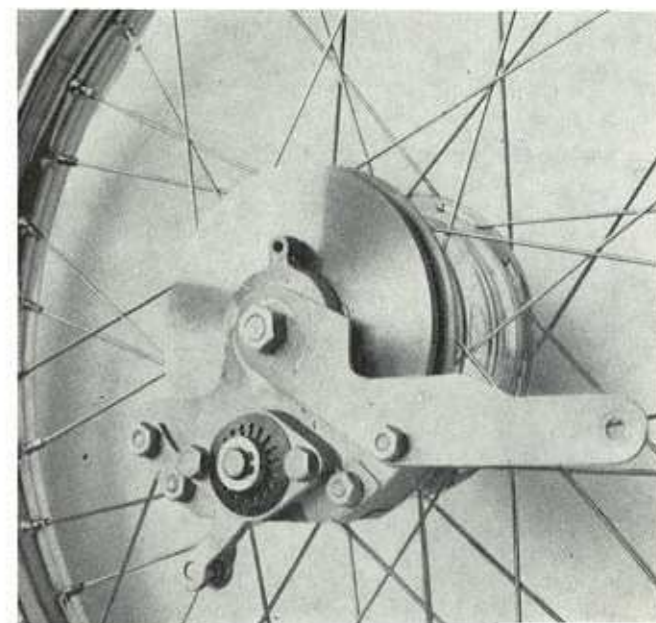
Le progrès en marche est constant ; en inventant le démarreur électrique pour les voitures, on a d'un seul coup fait disparaître tous les lancements du moteur par manivelle.

Il est logique que celui qui achète un véhicule, à 4 ou à 2 roues, le désire le plus près de la perfection possible, tant au point de vue de la solidité et de la sûreté de marche qu'au point de vue agrément d'utilisation.

Comme pour la voiture, si le niveau de vie de la population le permet, ainsi que la diminution du prix de revient par une construction en grande série, on peut penser que, dans un avenir lointain, le démarreur électrique sera généralisé sur les cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters et motos.

Mais en attendant, et afin d'éviter la mise en marche du moteur par le pédalage, toujours pénible pour certains, **FLANDRIA** a créé un nouveau bloc-moteur 50 cmc sans pédalier, et avec kick-starter.

Destiné aux vélomoteurs légers, et suivant ainsi la nouvelle législation relative à ces machines désormais dispensées du pédalier, et non limitées en vitesse, ce bloc-moteur, doté de 5 rapports, développe 5 CV.



Le programme 1964

MOTOBECANE - MOTOCONFORT

L'INDUSTRIE Française du Motocycle a connu au cours des dix dernières années une remarquable période d'expansion ceci grâce à l'immense développement du cyclomoteur, qui joue dans notre pays un rôle social de tout premier plan, en transformant l'existence de millions de Français, dans les grands centres comme dans les campagnes. Ainsi que l'a d'ailleurs fait remarquer le Groupe de Travail « Cycle et Motocycle » dans son rapport au Commissariat Général au Plan, le Cyclomoteur apporte une aide incontestable à la décentralisation industrielle. Il permet à l'employeur le recrutement de sa main-d'œuvre dans un large rayon et facilite le problème du logement en permettant au travailleur de maintenir son domicile en dehors des agglomérations. Il suffit d'ailleurs d'assister à une sortie d'usine pour être persuadé de l'importance du cyclomoteur pour l'ouvrier et l'employé et il suffit de parcourir les routes de campagne pour comprendre ce qu'il représente pour le paysan et l'ouvrier agricole.

On peut considérer qu'à l'heure actuelle, le parc français s'élève à 6 millions d'unités environ. Quant à la production, nous vous indiquons ci-dessous, les productions de cyclomoteurs depuis 1953.

PRODUCTION

1953 : 517.854 ; 1954 : 661.154 ; 1955 : 830.575 ; 1956 : 899.932 ; 1957 : 904.146 ; 1958 : 887.390 ; 1959 : 910.137 ; 1960 : 962.338 ; 1961 : 1.075.001 ; 1962 : 1.149.235 ; 1963 : 1.140.429.

Pour les six premiers mois de 1964, la production s'est élevée à 611.400 unités, dont près de 20 % pour l'exportation (Etranger et Zone franc).

En France, les Sociétés **MOTOBECANE - MOTOCONFORT**, qui occupent d'ailleurs la première place européenne par le nombre de cyclomoteurs construits, ont produit 579.639 mobylettes en 1963 et 318.485 mobylettes pour les six premiers mois de 1964.

Un tel résultat n'est pas le fait du hasard et il est bien certain que le très grand succès du cyclomoteur en France est dû à sa sécurité d'emploi et à sa facilité de conduite, grâce à la structure légère et simple qui lui vient de son apparentement avec la bicyclette. Les Sociétés **MOTOBECANE - MOTOCONFORT**, dans cet ordre d'idées ont notamment toujours conçu leurs divers modèles de Mobylettes de telle sorte que la seule commande supplémentaire par rapport à la bicyclette soit la poignée des gaz, dont la manœuvre est instinctive.

En restant toujours dans la même idée directrice, la simplicité de conduite, **MOTOBECANE** a développé au maximum l'automatisme sur ses Mobylettes. Il n'y a pas un embrayage, pas un changement de vitesses sur une Mobylette, qui ne soit automatique, sans aucune commande. Le conducteur qui roule sur une Mobymatic (Mobylette à variateur automatique) pourrait ignorer qu'il dispose d'un variateur, s'il ne se rendait pas compte des avantages de ce dernier lors des démarrages, ou dans les côtes. La diffusion énorme de ces machines tient donc à ce que le constructeur ne s'est jamais départi de son but, qui est d'offrir à ses clients une machine que l'on sait conduire, du moment que l'on sait monter à bicyclette. (Il suffit, pour démarrer, à Mobylette, d'actionner la poignée des gaz, qui est conjuguée avec le décompresseur, et de pédaler, comme sur une bicyclette, ceci pour le premier démarrage. Après quoi, il n'y a même plus à pédaler. Outre ses avantages de simplicité, ce dispositif (commandes conjuguées de gaz et de décompresseur) présente un intérêt considérable sur le plan de la sécurité. Si l'on

suppose en effet une rupture du câble des gaz, la fermeture de la poignée arrêtera la machine par action sur le décompresseur, sans que le conducteur ait rien d'autre à faire que d'obéir à son réflexe habituel. Des perfectionnements, qui paraissent de détail, sont d'ailleurs apportés à la réalisation de ce dispositif pour le Salon du Motocycle de 1964, assurant à cette poignée une portée accrue ainsi qu'un guidage augmenté des curseurs, qui concourt à la douceur et à la précision de son fonctionnement. D'autres perfectionnements apparaissent d'ailleurs à ce Salon sur les Mobylettes, notamment en ce qui concerne les facilités de démontage de la roue arrière. D'autre part, les lignes des modèles à châssis-coque continuent à évoluer vers l'aspect « tendu » qui caractérise l'esthétique moderne en matière de carrosserie.

Dans un autre domaine, **MOTOBECANE - MOTOCONFORT** expose au Salon les tous derniers perfectionnements de son dispositif d'allumage électronique qui équipe déjà plusieurs milliers de machines livrées à la clientèle. Nous rappelons que ce dispositif est un système à décharge de condensateur, commandé par une diode thyatron, qui se caractérise par l'absence de toute pièce en mouvement (suppression du rupteur et son remplacement par un capteur électro magnétique). Ce capteur comporte notamment deux bobinages, en série par rapport aux flux magnétique utile, et en opposition par rapport au flux parasite provenant de champ magnétique du rotor de volant. Quant au circuit de décharge, il est calculé de manière à obtenir un nombre limité d'oscillations, sans toutefois que ce nombre puisse descendre au-dessous de 3, l'allumage étant ainsi assuré de façon parfaite, et l'usure des électrodes de bougie réduite au minimum. Ce dispositif assure la constance de l'étincelle, à tous les régimes et permet les départs les plus faciles. Tous les inconvénients qui peuvent survenir sur les rupteurs classiques (usure, sensibilité aux poussières et à l'humidité) sont évidemment supprimés.

Il est bien évident que tous les modèles de Mobylettes sont conformes à la réglementation en vigueur. Actuellement, du fait de la nouvelle législation sur les cyclomoteurs (vitesse ramenée à 50 km/h, interdiction de transport d'un passager de plus de 14 ans), le groupe **MOTOBECANE - MOTOCONFORT** a été amené à présenter au Salon un vélomoteur 50 cmc - 2 temps, à cinq vitesses, et boîte séparée, type D52 - C52, qui n'est pas soumis à ces restrictions.

LE VELOMOTEUR

Il s'agit donc d'un véritable vélomoteur, sans pédales ni limitation de vitesse, à mise en route par kick, mais dans une formule nouvelle qui bénéficie de l'expérience acquise au cours des dernières années sur les millions de moteurs de 50 cmc qui équipent les cyclomoteurs **MOBYLETTE**. Auparavant, le vélomoteur français était le plus généralement équipé d'un moteur de 125 cmc et **MOTOBECANE - MOTOCONFORT** offrait à sa clientèle, dans cette cylindrée, des vélomoteurs à quatre temps qui constituèrent pendant de longues années la base de ses fabrications. A l'heure actuelle, les progrès effectués dans la conception des moteurs et des transmissions permettent, avec un 50 cmc, d'obtenir des accélérations et une maniabilité qui confèrent à la machine le plus grand agrément de conduite. Le démarrage notamment, même dans les plus fortes côtes, avec un passager, a fait l'objet de tous les soins de la part du constructeur.

Le moteur comporte une distribution qui permet d'obtenir, aux environ de 7.000 t/mn, une puissance dépassant

LE PROGRAMME 1964 MOTOBECANE - MOTOCONFORT

4 ch. Le vilebrequin et le carter ont été renforcés par rapport aux moteurs de cyclomoteur ; la culasse et le cylindre ont été dotés d'ailettes très largement dimensionnées pour activer le refroidissement.

Mais, pour une telle machine, le problème capital était celui de la transmission, et les techniciens de **MOTOBECANE** se décidèrent à adopter une transmission primaire par courroie, une transmission secondaire par chaîne, et une boîte à cinq vitesses commandée par sélecteur au pied. On obtient ainsi avec ces cinq vitesses, une plage

de vitesses plus étendue, mais avec un étagement correspondant à des démultiplications suffisamment rapprochées entre elles pour qu'il n'y ait pas de « trou » entre deux vitesses consécutives. Indiquons ici à titre d'exemple, les démultiplications extrêmes de la 125 cmc « Spéciale », 4 temps à culbuteurs, 4 vitesses, et celles de la nouvelle 50 cmc.

Pour la ZS 125, la démultiplication correspond à :
pour 1.000 t/mn au moteur 5,29 km/h en 1^{re}
pour 1.000 t/mn au moteur 14,4 km/h en prise

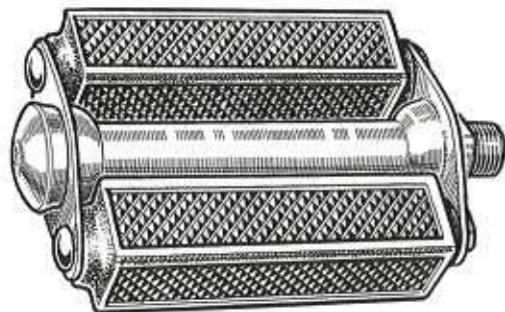


Ce tout nouveau vélomoteur léger de 50 cmc, le D 52, est équipé d'un moteur développant 4 CV à 7.000 tours-minute. La boîte est à 5 vitesses commandées par un sélecteur au pied. La transmission primaire, suivant la formule chère à la grande firme de Pantin est assurée par une courroie, alors que la transmission secondaire se fait d'une façon plus classique par une chaîne. Suspension avant par fourche télescopique et arrière par ensemble oscillant, réservoir de 8 litres avec robinet de réserve, freins de 100 et 115 mm de diamètre, sont les autres caractéristiques principales de ce modèle inédit.



Tous les modèles de Mobylette n'ont pas été modifiés, ainsi qu'en témoigne ce type standard à fourche « vélo » et cadre en tôle emboutie, qui circule à un nombre impressionnant d'exemplaires sur les routes du monde entier et que les amateurs de machine simple, sûre et robuste retrouveront avec plaisir sur le stand de **MOTOBECANE**.

PÉDALES



FAVORIT

ROUE LIBRE



MOYEUX-FREIN

à contre-pédalage

CHAINES

en 3,17 et 2,38 pour cycle
en 4,88 pour cyclomoteur
Livrées en boîte et au mètre

FAVORIT FABRICATION



DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS

J.-E. CANETTI et Cie

16, rue d'Orléans, NEUILLY-sur-SEINE - MAI. 54-00
STAND 14 - HALL S

LE PROGRAMME 1964 MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT

Pour la 50 cmc, D 52, on a les chiffres suivants :
pour 1.000 t/mn au moteur 2,74 km/h en 1^{re}
pour 1.000 t/mn au moteur 10,1 km/h en prise

La différence des démultiplications entre les deux machines est particulièrement sensible en 1^{re}. La 1^{re} basse de la D 52 - C 52 permet des départs, des reprises et des possibilités en côte (seul ou à deux) qui surprennent pour un moteur de cette cylindrée.

En ce qui concerne la transmission primaire par courroie, elle a été choisie, d'une part en raison de la souplesse de la courroie caoutchouc qui constitue un amortisseur de transmission très efficace. D'autre part, elle permet de disposer sur silentblochs caoutchouc, qui filtrent les vibrations éventuelles, le groupe moteur silencieux d'échappement. De la sorte, la partie du véhicule soumise aux vibrations alternatives (moteur) n'est reliée au reste de la machine que par intermédiaires caoutchouc. La courroie, spécialement étudiée en vue de transmettre un couple élevé avec un haut rendement, a une armature en fibres synthétiques. L'embrayage, monté sur la boîte, est monodisque, à sec, du type automobile. La séparation du moteur d'une part, vers l'avant, du groupe embrayage-boîte d'autre part, vers l'arrière, permet de répartir les poids de la manière la plus judicieuse et autorise une chaîne arrière courte, dont le réglage n'est à effectuer que rarement. Cette séparation facilite en outre l'entretien en simplifiant les opérations éventuelles de démontage. A titre d'exemple, l'ensemble du mécanisme sélecteur, formant un tout, se démonte d'un seul bloc, la boîte restant sur le cadre.

Dans la partie « CYCLE », le cadre est, conformément aux plus récentes techniques autorisées par les outillages modernes, entièrement réalisé en tôle emboutie soudée, avec réservoir « à cheval », de contenance 8 litres et muni d'un robinet à réserve. La suspension AV est constituée par une fourche télescopique à bain d'huile, la suspension AR par un bras oscillant, avec amortisseurs télescopiques hydrauliques. A noter que suivant un procédé particulier à **MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT** les repose-pieds du passager sont solidaires des fourreaux supérieurs des amortisseurs télescopiques AR. Ils sont donc suspendus et le débattement de la suspension n'est pas perceptible au passager qui bénéficie d'ailleurs des avantages d'une selle biplace grand confort.

Des pneus du type vélomoteur, des freins de grand diamètre (100 et 115 mm) assurent tenue de route et sécurité. Le moyeu AR, à broche, assure le démontage instantané de la roue AR. L'équipement électrique, avec le phare agréé de 130 mm à 3 positions Lanterne — Code — Phare est évidemment conforme à la législation commune au vélomoteur et à la motocyclette. Un inverseur se trouve au guidon.

Cette machine est présentée en émail bleu métallisé, avec réservoir à flancs chromés.

Ce vélomoteur ne constitue pas le seul modèle de ce genre présenté par **MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT**, car il existe, dérivés des modèles correspondants de Mobylettes, les vélomoteurs des types :

D. 89 — C. 89
D. 50 — C. 50
D. 50 R — C. 50 R
D. 98 — C. 98

La conception de ces machines, avec leurs divers automatismes (embrayage automatique double, variateur automatique), et leur structure générale (présence de pédales) est celle de la Mobylette classique. Toutefois, ces modèles ne sont pas limités en vitesse, et le transport d'un passager est autorisé. L'éclairage est celui qui est exigé par la législation sur les vélomoteurs et motocyclettes (lanterne — phare — code). Ces modèles repré-

LE PROGRAMME 1964 MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT

Ci-contre : On voit le vélo pliant réalisé par **MOTOBÉCANE**. Les roues sont des 600 et malgré cela, l'encombrement de la machine, une fois démontée, et des plus réduit. Le démontage est facile : grâce au levier, on libère le guidon et on retire la fourche, toujours équipée de sa roue avant, le roulement de direction restant sur le cadre grâce à un système spécial de gaines. Constituant ainsi deux parties sensiblement de même importance, la bicyclette démontée tient très facilement dans un espace restreint, le coffre d'une voiture, par exemple, même de faible capacité.



Le vélo enfant type « Mini » que l'on voit ci-contre a un cadre original en tôle emboutie formant un caisson de section ovale ; la grande expérience de **MOTOBÉCANE** dans la fabrication de tels cadres est un sûr garant de parfaite réalisation tant sur le plan de l'élégance que sur celui de la sécurité. A quand le vélo d'homme doté d'un cadre de cette technique ? Notons également, sur ce « Mini », que la chaîne et les pignons sont entièrement enfermés sous carter, assurant ainsi une excellente protection pour la propreté et la sécurité ; et celle-ci est encore accrue par les leviers de frein inversés avec boule de protection.

sentent un Intermédiaire entre le vélomoteur D 52 — C 52 et la gamme classique des Mobylettes.

LA BICYCLETTE

Il ne faut pas oublier d'autre part, que **MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT** a produit en 1963 - 203.000 bicyclettes. A noter comme nouveauté au Salon, la bicyclette d'enfant type « Mini ». Sur ce modèle en dehors des préoccupations esthétiques qui ont guidé le constructeur (notamment cadre de section sensiblement ovale réalisé en tôle emboutie) tous les détails ont été étudiés pour assurer à l'enfant la plus grande sécurité : Chaîne et pignon sont entièrement enfermés sous carter de protection et les poignées de frein sont inversées. Celles-ci sont en outre munies d'une boule protectrice à leur extrémité.

Mais, **MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT** a pensé également aux adultes qui disposent d'une voiture et qui désirent redécouvrir sur les routes de campagne les joies du sport cycliste. Elle a étudié pour eux, et présenté au Salon un cycle démontable. Celui-ci est équipé de grandes

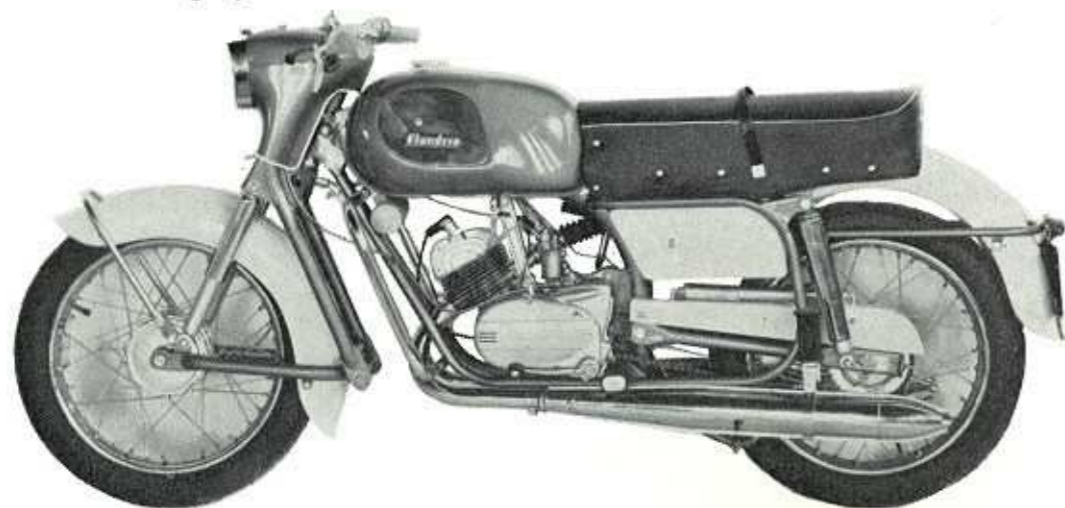
roues (roues de 600). Quant au démontage, il s'effectue d'une manière extrêmement aisée, en enlevant le guidon, bloqué par un levier de serrage, et en retirant très simplement le pivot de fourche, les billes des jeux de direction, montées dans des cages étant retenues dans leurs cuvettes par des bagues d'arrêt et restant ainsi à demeure sur la douille de direction. Le guidon et la fourche d'une part, le cadre et la roue arrière, d'autre part, constituent deux ensembles d'encombrement semblables et trouvent facilement leur place dans un coffre de voiture.

Un tel ensemble de modèles (quinze modèles de Mobylettes, cinq de vélomoteurs de 50 cmc), dans le domaine du deux roues à moteur, complété par la gamme des bicyclettes, qui va de la bicyclette d'enfant à la bicyclette sport, en passant par le cycle démontable permet à **MOTOBÉCANE** d'offrir à l'amateur du deux roues, quel que soit son âge, et quel que soit l'usage qu'il compte faire de sa machine, l'engin exactement adapté à ses désirs, « la mécanique sur mesures ».

Toujours à la tête du progrès,

FLANDRIA

présente au Salon 1964
son vélomoteur léger,
type "CONCORDE"



équipé des freins à disque

et du
nouveau bloc moteur
5 vitesses 5 cv

ALLEZ VOIR CES NOUVEAUTES
SENSATIONNELLES

FLANDRIA

AU SALON DU CYCLE
STAND 64

ainsi que toute la gamme des cyclomoteurs
à galet, courroies et automatiques, les
cyclomoteurs et vélomoteurs multivitesse,
les cyclomoteur et vélomoteurs Sport.



LE SALON 1964 concrétisera la position du Motocycle Français

par Paul BOYENVAL

COMME la « Peau de Chagrin » de Balzac, le Salon de Paris rétrécit avec le temps. D'ores et déjà, on sait que le nombre des exposants sera légèrement réduit, en 1964, par rapport à 1962. En outre, plusieurs noms, certains désignant jadis des chefs de file de notre industrie, auront disparu cette année. Le malaise est évident. Après la moto, le vélomoteur et le scooter ont été frappés. A un degré moindre, le 50 cmc connaît aujourd'hui la même infortune.

A qui la faute ?

On serait tenté, pour définir l'histoire du motocycle français, de considérer deux facteurs en perpétuelle opposition. Le fait positif résiderait dans les efforts des techniciens, dans l'esprit d'entreprise des constructeurs et des agents, dans l'enthousiasme des usagers. Quant au facteur négatif, il serait constitué essentiellement par l'esprit rétrograde de l'administration, par sa malveillance continuelle à l'égard des deux-roues motorisés. Parlons donc des compagnies d'assurances et de l'Etat.

La voracité des assureurs et leur hostilité de principe aux « deux-roues » ont trouvé un remède partiel, avec l'institution de sociétés d'assurances à forme mutualiste, qui pratiquent des tarifs en rapport réel avec les risques couverts. Pour de nombreuses compagnies, le dernier mauvais coup a consisté à taxer du jour au lendemain, au tarif des 125 cmc, ceux des 50 cmc qui sont devenus « vélomoteurs » par la grâce du décret du 12 octobre 1962 ! De tels procédés sont d'autant plus blâmables qu'il s'agit en l'espèce d'une véritable « carte forcée », l'assurance étant une obligation légale pour le conducteur.

Quant à la responsabilité de l'Etat, elle est tout simplement effroyable. Les décrets pris en 1943, qui octroyaient un statut privilégié à tout véhicule d'une cylindrée de 125 cmc maximum, sans autre restriction, représentaient la première mesure intelligente et équitable prise en faveur du motocycle depuis bien longtemps. En l'abrogeant, le gouvernement vouait à la ruine ceux qui avaient mis à fond sur le vélomoteur et le scooter, engins que la loi de finances grevait par ailleurs, presque simultanément, d'une taxe dite « de luxe » ! On connaît la suite. Au lieu de la récession limitée à laquelle on pouvait normalement s'attendre en raison d'une certaine saturation du marché, ce fut la catastrophe pour les industriels dont la 125 cmc était devenue, sous une forme ou une autre, le cheval de bataille. Le plus paradoxal, c'est que l'Etat tuait du même coup une véritable poule aux œufs d'or, qui lui avait rapporté jusqu'à ce jour, en taxes et impôts divers, un appréciable magot. La motophobie est un complexe de vieillards. Les représentants d'une nation qui se dit jeune ne devraient pas l'oublier. Et ceux qui, dans le silence et la pénombre malsaine des bureaux élaborent des textes de cet acabit, pourraient méditer un peu longuement sur les conséquences aisément prévisibles de leur brouillonne activité. Ce n'est certes pas le temps qui leur fait défaut pour cela.

Et pourtant, les mesures prises en 1958 n'étaient qu'une étape du calvaire du deux-roues en France. Le décret du 12 octobre 1962 est venu porter un coup sensible à la

corporation en restreignant le champ d'application du statut du cyclomoteur, jusqu'alors préservé.

Nous venons d'énumérer une partie des causes de la crise actuelle du motocycle. Il en est évidemment d'autres, qui tirent leur origine de la situation économique en général, de la conjoncture, pour employer un vocable pédant cher à nos « officiels ». Certaines disgrâces ne sont d'ailleurs pas exclusives à notre pays. La motophobie des dirigeants sévit chez plusieurs de nos partenaires du Marché Commun qui ont, à des degrés divers, adopté des mesures coercitives à l'encontre des 50 cmc et parfois des autres catégories de motocycles.

En Allemagne occidentale, l'imposition qui frappe les deux-roues est à la fois draconienne et aberrante. Quant à la réglementation applicable aux 50 cmc, elle est comparable à un véritable casse-tête chinois. Parmi les nations voisines, la Suisse a fait exception en promulguant un statut légal du cyclomoteur, d'ailleurs assez étriqué, qui marque pourtant un net progrès par rapport à la législation antérieure. Celle-ci ignorait, en effet totalement, la B.M.A. Ajoutons que la concurrence du quatre-roues est un phénomène quasi-général, dont les répercussions sont très sensibles jusqu'en Italie, pays dont le climat est cependant favorable à l'utilisation normale des motocycles. On se rappelle cette photo (reproduite en son temps par « Le Cycle ») représentant un couple milanais, en tenue de soirée, se rendant à l'Opéra au moyen d'un scooter...

Toute crise appelle un remède. En l'espèce, nous ne pensons pas que ce dernier soit très difficile à découvrir.

D'autres pourront affirmer le contraire. Pour notre part, ainsi que les faits l'ont puissamment démontré, nous avons la certitude que la cause essentielle de la mévente d'une catégorie de motocycles légers est l'obligation de l'examen du permis de conduire. Cette aversion naturelle pour une épreuve qui rappelle de mauvais souvenirs scolaires, cette crainte de l'examineur est peut-être absurde mais, indiscutablement, elle existe et le dérangement, la perte de temps qu'elle entraîne achèvent de décourager les candidats. Il s'agit donc d'obtenir un adoucissement de la formule actuelle, mais dans quelle mesure pouvons-nous l'espérer ?

Un retour total au bon sens (c'est-à-dire à la situation de 1958) n'est pas à envisager dans le climat actuel. Ce que nous pouvons par contre demander avec quelque espoir d'obtenir satisfaction, c'est la disparition du statut du cyclomoteur, d'une clause archaïque et injustifiée, qui constitue une entrave inutile à l'évolution du motocycle actuel. Ce qu'il faut obtenir, c'est la suppression de l'obligation du dispositif de pédalage, qui n'a aucune raison d'être, sauf lorsque l'engin est précisément conçu comme une bicyclette à moteur auxiliaire. En revanche, sur un cyclomoteur à réservoir à cheval et selle longue, les pédales sont à la fois irrationnelles, inconfortables et gênantes, « a fortiori » sur un scooter muni de marche-pieds. Que l'on conserve la limitation de cylindrée, soit. Que l'on maintienne la limitation de vitesse, d'accord. Aux

**2 GRANDES MARQUES
DE CYCLOMOTEURS**

MONDIAL 10 fois CHAMPION DU MONDE
11 fois CHAMPION DE FRANCE

GARELLI 230 fois RECORDMAN
DU MONDE

Importées par

B. SAVOYE

7 fois CHAMPION de FRANCE

60, rue Robert - LYON 6^e

SALON DU CYCLE

Stands 45 et 46 - Hall S

j. e. canetti & cie

Société Anonyme au capital de 1.000.000 de francs

DISTRIBUTEURS OFFICIELS
POUR LA FRANCE
DES

LAMPES MINIATURES



LAMPES
POUR CYCLES
ET
CYCLOMOTEURS

**SUPÉRIORITÉ...
PAR LA QUALITÉ!**

16, rue d'Orléans - NEUILLY-sur-SEINE - MAI. 54-00

STAND 14 - HALL S

LA POSITION DU MOTOCYCLE FRANÇAIS AU SALON 1964

yeux de la loi, les conditions de sécurité sont ainsi réunies. Mais la sécurité sera plus grande encore si le conducteur a une meilleure assise au guidon, s'il peut utiliser facilement, sans peine et sans gymnastique, un authentique frein à pied, commandé par une pédale suffisamment longue. Toutefois, qu'on nous comprenne bien. Il ne s'agit nullement, dans notre esprit, de supprimer le cyclomoteur, qui doit demeurer l'engin populaire par excellence. Le but de la réforme préconisée, c'est de permettre la réalisation, plus particulièrement à l'intention des jeunes, de véritables petites motos sans permis, munies d'un kick et, le cas échéant, d'un sélecteur au pied pour le passage des vitesses; c'est de permettre aux scooters 50 cmc, qui atteignent enfin leur maturité et présentent aujourd'hui un confort digne de celui de leurs aînés en 125 cmc, de connaître la faveur qu'ils méritent. Grande est d'ailleurs notre surprise de constater que jusqu'alors, nous avons été les seuls à exposer cette revendication. Il y aurait là, pour la Chambre Syndicale du Cycle et du Motocycle, une belle occasion d'affirmer son désir de faire œuvre utile et de renforcer son audience auprès de ses membres. A la veille de l'ouverture du Salon, nous ne pouvons que souhaiter l'engagement rapide d'une campagne en faveur de cette réforme en apparence modeste, mais dont la prise en considération infuserait au marché français du motocycle le sang nouveau dont il a le plus grand besoin.

LES CYCLOMOTEURS ET VELOMOTEURS 50 cmc

De ce qui précède, on peut conclure que le Salon 1964 ne s'ouvrira pas dans un climat d'optimisme délirant, ce qui ne signifie nullement que l'exposition sera dénuée d'intérêt. Son premier avantage sera de permettre de définir la situation du motocycle 50 cmc, telle qu'elle se présente en France à l'heure actuelle.

On sait que l'intervention du décret du 12 octobre 1962 a créé une scission entre les motocycles mus par des moteurs de 50 cmc.

La première catégorie, celle des cyclomoteurs, concerne les engins « possédant les caractéristiques normales des cycles quant à leur possibilité d'emploi, et dont la vitesse de marche ne peut excéder, par la construction, 50 kilomètres à l'heure ». Ils doivent comporter un dispositif de pédalage permettant d'actionner le véhicule par la force musculaire.

La seconde catégorie s'applique aux 50 cmc qui ne remplissent pas les conditions susvisées (ou seulement l'une de ces conditions). Ces engins sont considérés comme des vélomoteurs et assujettis aux servitudes propres aux motocycles d'une cylindrée maximum de

125 cmc, c'est-à-dire immatriculation et, pour le conducteur, possession du permis A 1.

A de rares exceptions près, tous les constructeurs ont doublé leurs modèles de cyclomoteurs perfectionnés de « vélomoteurs 50 cmc ».

Dans certains cas, la transformation s'est effectuée sans modification de l'aspect extérieur. Les pédales ont même été conservées, la version « cyclomoteur » ayant seulement un moteur un peu moins poussé. Seule, la plaque d'immatriculation différencie les deux modèles.

Ce n'est pas le cas chez PEUGEOT et MOTOBECANE, qui présentent tous deux des vélomoteurs légers, entièrement étudiés, sans pédalier, avec kick et changement de vitesse par sélecteur au pied.

Cette dernière solution est évidemment plus séduisante, et on espère que d'autres constructeurs français s'y rallieront. L'étranger donne l'exemple avec les modèles italiens, belges, allemands et japonais, aujourd'hui couramment importés en France. Le tout est de savoir si une telle fabrication se révélera rentable.

Quelle que soit l'estime que nous portons aux cyclomoteurs 100 % français à cadre fermé, avec réservoir à cheval et selle longue, nous ne pouvons nous empêcher d'admettre qu'il manque, dans la gamme de nos productions, un véritable 50 cmc à caractéristiques sportives, susceptible de s'aligner victorieusement aux côtés des bolides étrangers dans les compétitions, au moins celles de la catégorie nationale. Un tel engin, un peu degonflé et doté d'un équipement idoine, aurait également sa raison d'être sur la route. Normalement gréé, le plus récent 50 cmc MONDIAL 4 vitesses peut atteindre le 90. Même si l'on reste en dessous des possibilités maxima d'utilisation, on peut réaliser avec ce petit bolide italien des moyennes plus que honorables. Le moteur est un très classique deux temps à balayage SCHNURLG, ce qui prouve que ce type de moteur résiste fort bien à l'offensive du quatre temps, menée surtout aujourd'hui par HONDA.

Pour en revenir au MONDIAL, reconnaissons qu'avec son cadre double berceau (authentique), sa boîte commandée par sélecteur, son énorme réservoir, cependant très esthétique et son véritable échappement compétition (au sens rationnel du terme), ce 50 cmc est à l'heure actuelle sans équivalent dans la production intégralement française, et il s'agit seulement d'un exemple parmi d'autres. La marque belge SUPERIA accomplit actuellement un effort très net pour la diffusion, entre autres, de sa 50 cmc « FULLSPEED » à bloc SACHS 5 vitesses. La firme MAICO ouvre même en Allemagne, l'ère de la boîte 6 vitesses, avec une machine que nous verrons peut-être au Salon. Certaines rumeurs ont pu laisser



Exemple de la tendance actuelle, le vélomoteur léger de 50 cmc type « CONCORDE », présenté par FLANDRIA, est doté d'un bloc moteur à 5 vitesses commandées par sélecteur au pied; la puissance est de 5 CV et le freinage a été amélioré, ici par des freins à disque.

**LA VIPÈRE
VOUS PRÉSENTE...**



Son sensationnel
Patin SUPER VYLON
en RÉSINE SYNTHÉTIQUE
SOLKA
Vélo et cyclomoteur.



Ses RALLONGES échappement en caoutchouc à base de néoprène longue résistance à l'huile et à la chaleur.
Couleurs: bleu, noir, chaudron.



**ET
TOUTE LA GAMME
DE SES SPECIALITÉS**

Capuchons dynamos s'adaptant à tous modèles - poignées caoutchouc - enfant - Route et cyclomoteur - Cale-pédales C. FOUCAUX avec son modèle cross à pointes - Bouchons de guidon N 16, le plus esthétique.

Salon du Cycle - Porte Versailles - Stand 123

nouvelles créations

**BAVETTES SPÉCIALES
POUR PEUGEOT**

J. RUHIER

Pour BB I S



Pour BB I TLS
et BB V

Il existe également deux bavettes pour garde-boue enveloppant

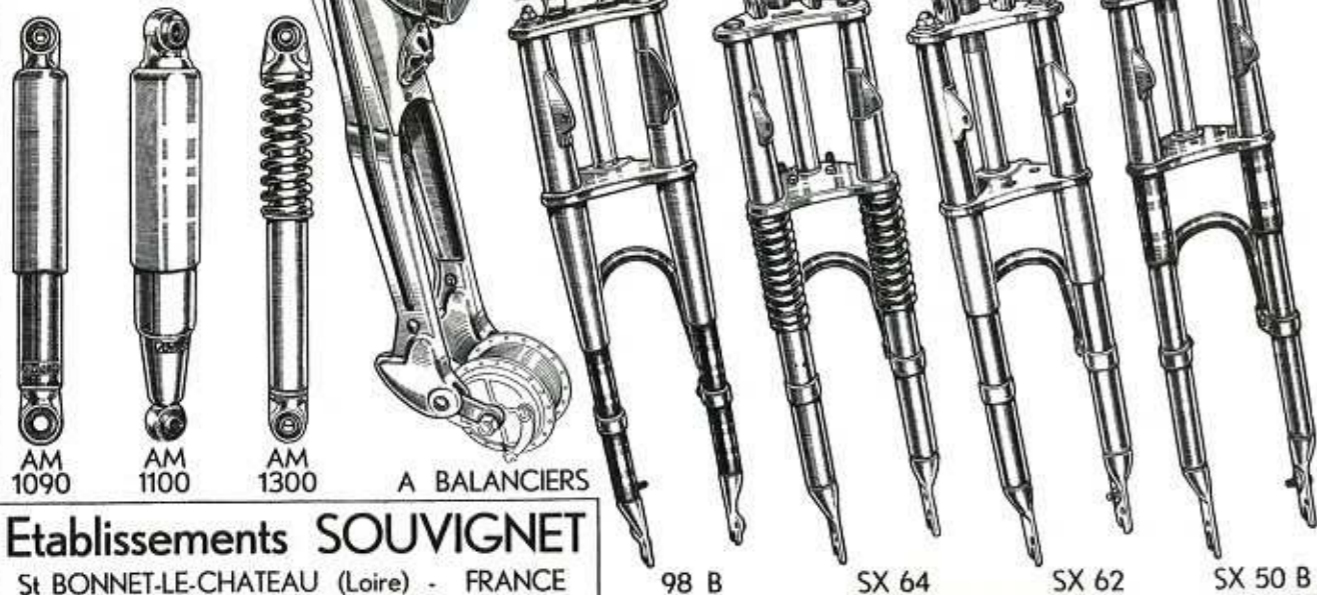
J. RUHIER 4, passage Gauthier
PARIS-19^e-Tél. BOL.72-74

SALON DU CYCLE - STAND 65 - HALL S

Fourches et amortisseurs

SOVEXIA

pour 50 cmc
à 100 cmc



Etablissements SOUVIGNET
St BONNET-LE-CHATEAU (Loire) - FRANCE

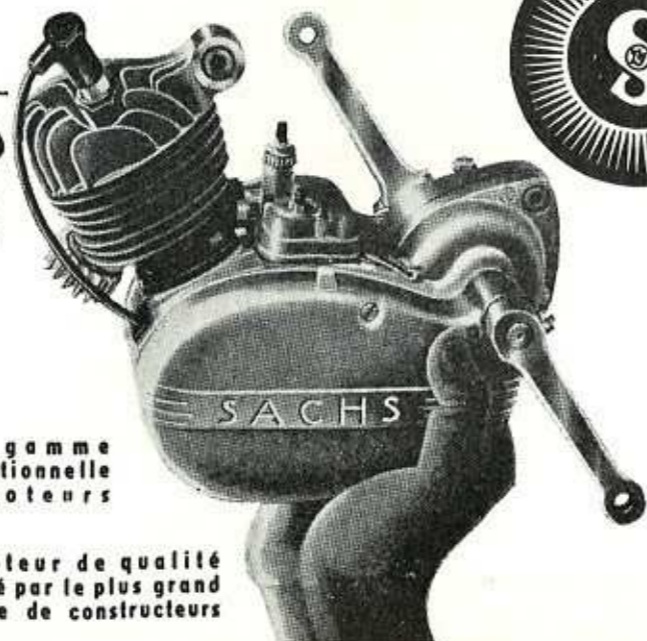
SALON DU CYCLE - STAND 35 - HALL S

moteurs SACHS



une gamme
exceptionnelle
de moteurs

Le moteur de qualité
adopté par le plus grand
nombre de constructeurs



UNE GARANTIE DE QUALITÉ : FABRICATION F&S SCHWEINFURT
ETS NAUDER : 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS 16^e - TÉL. : KLE 49-66

LA POSITION DU MOTOCYCLE FRANÇAIS AU SALON 1964

croire que cette lacune de notre production serait prochainement comblée. En effet, **MOTOBECANE** aurait en chantier un 50 cmc à 5 vitesses et sélecteur étudié en vue d'une utilisation sportive. Si la nouvelle était confirmée, elle annoncerait, chez le premier de nos constructeurs, un retournement complet de sa politique. Révolution technique également, puisque les « **MOBYLETTE** » les plus perfectionnées comportent, chacun le sait, un variateur de vitesse automatique à action centrifuge.

Même s'il ne nous apporte aucune nouveauté à sensation, le Salon 1964 révélera plus d'une amélioration dans le domaine pratique. Renforcement des moyeux et du rayonnage, livraison d'une trousse d'outils affecteront les « **MOBYLETTE** ». Les **PEUGEOT** (et **TERROT**) de ligne sportive reçoivent depuis plusieurs mois un réservoir plus volumineux que l'ancien. Chez **PALOMA**, dont le destin est désormais uni à celui de **CAZENAVE**, la présentation sera différente et permettra de distinguer aisément les modèles 1965 des précédents. Certaines marques étrangères, en soignant plus particulièrement leur participation, témoigneront de leur désir de s'implanter toujours plus profondément sur le marché français. Il en sera ainsi pour **FLANDRIA**, dont les chiffres de vente sont réellement impressionnants, et ses deux nouveautés, bloc-moteur sans pédalier, 5 vitesses à sélecteur au pied, kick et puissance de 5 CV pour son modèle « **CONCORDE** », également équipé de freins à disque « maison » peuvent lui assurer un succès commercial encore accru.

Dans un autre ordre d'idées, la carrière du si populaire **VELOSOLEX** a dépassé maintenant la vingtième année et n'a aucune raison de s'arrêter en si bon chemin. Le plus modeste, le plus économique à tous points de vue des véhicules automobiles est au fond celui dont l'évolution a été la plus passionnante. Son constructeur a misé uniquement sur l'engin de travail, dont l'extrême bon marché et la simplicité de conduite ont été préservés intégralement, malgré les perfectionnements adoptés depuis la sortie du modèle initial.

On peut penser que le nouveau S. 3.300, qui sera présenté à ce Salon à côté du 2.200 remplacera ce dernier très rapidement, ou que, tout au moins, le même cadre, entièrement redessiné pour le S. 3.300, sera généralisé sur les 2 modèles.

Si la réussite a couronné les efforts et la ligne de conduite peu orthodoxe de **VELOSOLEX**, tous ceux qui ont tenté de marcher sur ses brisées se sont cassés les reins. Une leçon à retenir, qui démontre une fois de plus que simplicité et facilité ne sont nullement synonymes dans la construction motocycliste.

LES SCOOTERS LE 50 cmc S'IMPOSERA-T-IL ?

Depuis longtemps, le scooter 50 cmc cherche sa voie. Les réalisations françaises de « cyclo-scooters », les premières remontant à 1947, n'ont guère comblé les espérances de leurs réalisateurs, même ceux nés d'une étude sérieuse et rationnelle. Le plus récent en date, le **PEUGEOT** « **BB 104** », jouit actuellement d'un succès non négligeable, mais peu en rapport avec la diffusion à laquelle on était en droit de s'attendre, pour un engin si pratique et économique.

Aujourd'hui, la situation semble se modifier. L'Italie a

réservé bon accueil à plusieurs modèles de scooters 50 cmc. La sortie, chez **VESPA**, d'un véhicule biplace de cette cylindrée possédant à peu de chose près le gabarit d'un scooter 125 cmc et offrant une protection rigoureusement équivalente, ouvre des perspectives du plus haut intérêt. On sait que **LAMBRETTA** avait précédemment exposé à Milan un engin identique, mais qu'il a mieux aimé, en fin de compte, commercialiser un modèle populaire à moteur 100 cmc.

Cependant, il est certain que **VESPA** n'a pas pris sa décision à la légère. D'ailleurs, **ZUNDAPP** vient de s'engager dans la même voie, avec un scooter dont le moteur développe 4,6 CV (pour le modèle non freiné) et permet de rouler à 65 kmh. Un modèle moins rapide (2,6 CV et 40 kmh) a été établi pour les usagers allemands soucieux de bénéficier du statut des « mokicks ». Si la réforme que nous préconisons plus haut venait à être prise en considération, la vitesse maximum autorisée avec un scooter 50 cmc sans permis de conduire serait en France de 50 kmh, et nous assisterions certainement à un renouveau du succès de cette catégorie de véhicules. Plus que jamais, le scooter constitue l'engin idéal pour la circulation urbaine et il est hors de doute que de nombreux citadins (hommes et femmes) auraient de nouveau recours à ses services, si la possibilité de le conduire sans formalités tracassières leur était à nouveau offerte.

La question est posée. Il appartient aux autorités d'y répondre.

LES VELOMOTEURS 125 cmc ET LES MOTOS

La plupart des représentants des marques étrangères produisant des grosses motos seront absents. Ils préfèrent organiser à leur propre magasin, pendant la durée du Salon, une exposition particulière, ce qui est leur droit absolu. On regrettera toutefois de ne pouvoir contempler, Porte de Versailles par exemple, la 400 cmc bicylindre **NORTON** à démarreur électrique. Dans cette catégorie, les amateurs devront se rabattre sur les **BMW**, les modèles italiens en 125 cmc et, bien entendu, la production japonaise. On parle d'une nouvelle 125 cmc **SUZUKI**, remarquable à bien des égards. Entre cette marque et sa rivale **HONDA**, la compétition n'est pas moins vive sur le plan commercial que sur les circuits de vitesse.

Quant aux vélomoteurs 125 cmc et aux 175 cmc de fabrication française, leur nombre continuera vraisemblablement à s'amenuiser. Il paraît bien difficile de remonter la pente. Cependant, nous ne désespérons pas de voir le vélomoteur et la moto reprendre un jour en France la place qu'ils n'auraient jamais dû perdre, peut-être au prix d'un effort de propagande qui reste à accomplir. L'ennui, c'est que nos constructeurs (et plus généralement les constructeurs européens) se sont laissé largement distancer par leurs collègues japonais et que, dans la meilleure des hypothèses, le handicap sera bien long et bien difficile à combler. Il en serait sans doute autrement si la construction motocycliste avait été encouragée et soutenue, au lieu d'être écrasée par une législation absurde. La crise dont souffre le motocycle est en réalité une crise artificielle et il suffirait, pour la résoudre, d'un peu de compréhension et de bon sens de la part de nos dirigeants.

Est-ce trop leur demander ?

P. B.

PARE-BRISE
LUNETTES
PARE-VISAGE

PARÉFLEX

CYCLOMOTEUR
SCOOTER
MOTO

EXTRAIT DES VICTOIRES

VÉLOS



DUNLOP

TOUR D'ITALIE

Classement général **1^{er}** Jacques ANQUETIL
 par équipes **1^{re}** GITANE - SAINT-RAPHAEL

TOUR DE FRANCE

Classement général **1^{er}** Jacques ANQUETIL
 Groupe sportif GITANE - St-RAPHAEL
 Meilleur grimpeur **1^{er}** Federico BAHAMONTES
 Groupe sportif PALOMA-MARGNAT

TOUR D'ANDALOUSIE
 NICE - GENES
 GAND - WEVELGEM
 CRITERIUM NATIONAL

1^{re} épreuve
 2^e épreuve

TOUR DE L'HERAULT
 TOUR DES FLANDRES
 MONT FARON
 CIRCUIT DE LA VIENNE
 RONDE D'AUVERGNE
 BOUCLES DE LA SEINE
 TOUR DU LUXEMBOURG
 BOL D'OR DES MONEDIERES
 TOUR DU MORBIHAN
 MANCHE - OCEAN
 CHAMPIONNAT D'ALLEMAGNE

1 ^{er} Rudi ALTIG	GITANE - SAINT-RAPHAEL
1 ^{er} A. DARRIGADE	PALOMA - MARGNAT
1 ^{er} J. ANQUETIL	GITANE - SAINT-RAPHAEL
1 ^{er} J. ANQUETIL	GITANE - SAINT-RAPHAEL
1 ^{er} J. NOVALES	PALOMA - MARGNAT
1 ^{er} DEN HARTOG	GITANE - SAINT-RAPHAEL
1 ^{er} Rudi ALTIG	GITANE - SAINT-RAPHAEL
1 ^{er} BAHAMONTES	PALOMA - MARGNAT
1 ^{er} MALLIEPARD	GITANE - SAINT-RAPHAEL
1 ^{er} ROSTOLLAN	GITANE - SAINT-RAPHAEL
1 ^{er} J. ANASTASI	PALOMA - MARGNAT
1 ^{er} DEN HARTOG	GITANE - SAINT-RAPHAEL
1 ^{er} STABLINSKI	GITANE - SAINT-RAPHAEL
1 ^{er} ELLIOTT	GITANE - SAINT-RAPHAEL
1 ^{er} LEBAUPE	GITANE - SAINT-RAPHAEL
1 ^{er} Rudi ALTIG	GITANE - SAINT-RAPHAEL

Championnat de France

sur route, professionnels

1^{er} Jean STABLINSKI
 (Gitane - Saint-Raphaël)

PNEUS



DUNLOP

DUNLOP 64, RUE DE LISBONNE — PARIS-8^e

SALON DU CYCLE - STAND 57 - HALL S



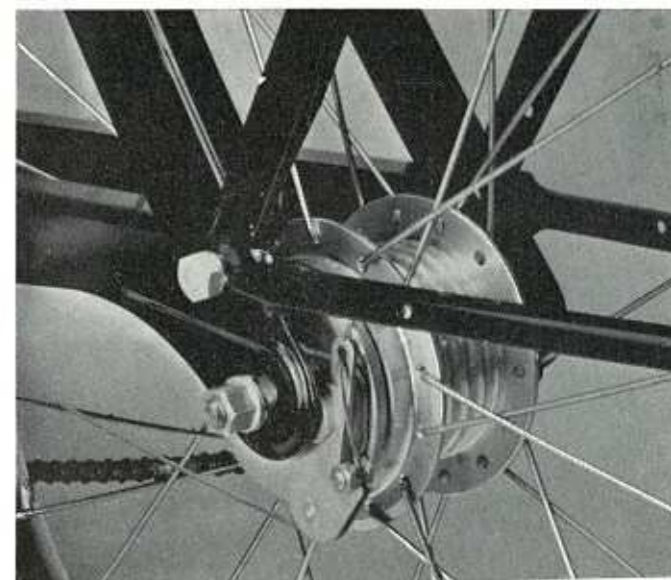
le S. 3.300 VELOSOLEX

PARMI les innovations marquantes du Salon, le Stand VELOSOLEX retient l'attention à un double titre :

1^o La présentation d'un nouveau VELOSOLEX « le S. 3.300 ».

2^o La « coexistence pacifique » du nouveau modèle et du S. 2.200 qui poursuit depuis 1961 une carrière heureuse.

Le VELOSOLEX S. 3.300 marque le souci du constructeur, de rechercher une esthétique bien accordée aux tendances « jeunes » et de faire bénéficier sa clientèle d'une qualité encore améliorée, par l'apport de substantiels perfectionnements visant le confort de la machine et son freinage. C'est l'occasion pour VELOSOLEX de montrer une fois de plus, la maîtrise de ses techniciens, car, malgré ces améliorations appréciables, le prix de vente n'a subi qu'une faible différence par rapport à celui du S. 2.200 — et le prix de revient kilométrique ne varie



En haut : Le nouveau VELOSOLEX « S. 3300 ». Vue générale montrant la nouvelle silhouette ainsi que les perfectionnements fonctionnels apportés à la machine : frein-tambour, phare rectangulaire, selle grand confort et son dispositif d'attache, etc.
 Ci-contre : Le frein sur moyeu arrière du nouveau VELOSOLEX « S. 3300 ». Une manette fixée sur le longeron permet le réglage rapide des mâchoires de frein et un dispositif spécial facilite le démontage de la roue, si nécessaire.

pratiquement pas. VELOSOLEX garantit, traditionnellement le « kilomètre au meilleur prix ».

Reprenons le détail des perfectionnements apportés au nouveau modèle : le S. 3.300 :

Esthétique : La silhouette générale s'est transformée. Le cadre est désormais formé de deux poutres à section rectangulaire, assemblées en V. Une selle plus large, un pédalier de petit diamètre et un phare rectangulaire réglable à grand éclairage complètent l'ensemble qui donne une ligne générale plus nette, plus géométrique, tout en lui gardant sa légèreté bien connue.

Confort : La nouvelle selle du VELOSOLEX S. 3.300, offre par sa largeur et sa souplesse, une assise très confortable, et une meilleure suspension. Ce sont là des améliorations qui répondront aux souhaits de nombreux cyclomotoristes.

Freinage : Encore un point important où les techniciens de VELOSOLEX ont recherché la solution idéale pour une machine à poids réduit (28,500 kg) et à vitesse limitée (30 km/h). De multiples essais sur route, par tous les temps, ont démontré que la formule adoptée sur le S. 3.300, un frein sur jante à l'avant, un frein-tambour, à l'arrière, donnait un freinage puissant et progressif, même sur sol humide, renforçant la sécurité du conducteur.

Une manette fixée au longeron permet un réglage rapide des mâchoires du frein-tambour, et un dispositif spécial facilite le démontage de la roue, en cas de réparation de pneu, par exemple.

Le VELOSOLEX S. 3.300 est garanti un an — et conserve précieusement pour l'agrément de l'usager, toutes les qualités qui ont fait depuis 1946, la renommée des 4 millions de VELOSOLEX déjà en service : simplicité, silence, robustesse, maniabilité, économie.

Les caractéristiques générales du S. 3.300 sont les suivantes :

Moteur : 2 Temps — Cylindrée : 49 cmc — Alésage : 39,5 mm — Course : 40 mm — Traction-avant par galet — Allumage et Eclairage fournis par un volant magnétique (l'éclairage fonctionne machine à l'arrêt) — Embrayage automatique — Commande de gaz synchronisée — Carburateur SOLEX étanche, sans flotteur, ni pointeau — Pneus « ballon » 1,75 x 19 — Freinage : 1 frein avant sur jante — 1 frein arrière sur moyeu.



Le bloc-moteur du nouveau VELOSOLEX « S. 3.300 » avec son phare rectangulaire réglable, à grand éclairage.

PARMI LES STANDS -- PARMI LES STANDS

LA VIPERE

CONNUS et appréciés pour leurs multiples qualités, les patins La VIPERE se devaient, pour suivre l'évolution du marché de présenter un patin à base de résine synthétique « SOLKA ».

C'est ainsi qu'est né le patin SUPER VYLON (pour vélo et cyclomoteur) dont les qualités de freinage et la résistance à l'usure sont **surprenantes**.

S'ajoute à cela le rôle prépondérant des ventouses qui, par temps de pluie, permettent un freinage instantané, classant ainsi ce patin parmi les **meilleurs**.

Les patins de frein La VIPERE existent en 6 modèles différents, destinés à tous les usages.

Pour les jantes de 650 et 700 standard, il y a le patin Havane N° 1, puis citons le « Super Vylon » N° 2, le type « Boa » rouge N° 3, les « Python » noirs et rouges N° 6, toilés ou feutrés pour la course, les « Python » noirs N° 5 et 7, de 50 et 60 mm, également toilés ou feutrés, pour cyclomoteurs, et enfin les N° 9 « Super Vylon » de 55 mm pour cyclomoteurs.

BILLES « SIM »

SPECIALISEE depuis 45 ans dans la fabrication de billes en acier au chrome, la SOCIETE INDUSTRIELLE DE MECANIQUE est le principal fournisseur des constructeurs français de cycles, cyclomoteurs et de pièces détachées pour « Deux Roues ».

Elle compte en outre une importante clientèle dans les industries de l'automobile, du roulement et de la mécanique de haute précision, et augmente régulièrement le volume de ses exportations sur les marchés mondiaux.

Un choix sévère des aciers spéciaux au chrome, des moyens de productions puissants et modernes, des contrôles rigoureux effectués en permanence à chaque stade de la fabrication garantissent aux BILLES « SIM » une qualité indiscutable, conforme aux normes internationales les plus exigeantes.

SOCIETE INDUSTRIELLE DE MECANIQUE
36, avenue Jean-Mermoz - LYON-8°
SALON DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE - PARIS -
Porte de Versailles — Hall S - Stand 72.

LES « 2 ROUES » DEVANT LA LOI

Un peu d'unité...
en matière fiscale

par Legrand-Jacques

AU Journal Officiel une loi a paru dont la dénomination est la suivante : « portant unification ou harmonisation des procédures, délais et pénalités en matière fiscale. »

Ceci mérite d'être souligné, car la législation fiscale a toujours été d'une complexité telle que même certains praticiens avaient du mal à se faire une idée précise de certains points tant les textes s'imbriquaient, se superposaient et s'abrogeaient. Il est en effet, extrêmement difficile d'être à jour dans la connaissance des textes fiscaux, tant ils se modifient rapidement.

Ici nous sommes donc en présence d'un effort certain pour que le contribuable ou du moins ses conseils aient la tâche facilitée.

Jusqu'alors en effet, lorsqu'il s'agissait de formuler une réclamation contentieuse ou gracieuse en matière d'impôts ou de taxes, les procédures, les compétences et les délais variaient avec pratiquement chaque catégorie de taxe ou d'imposition.

Désormais « les droits, taxes, redevances, impositions et sommes quelconques dont la perception incombe aux agents de la direction générale des impôts et du service des domaines sont recouvrés suivant les règles ci-après :

A défaut de paiement, la créance est notifiée au redevable au moyen d'un avis de mise en recouvrement individuel ou collectif, visé et rendu exécutoire par le directeur départemental compétent.

La notification est effectuée par lettre recommandée avec avis de réception... »

Par conséquent plus de titre de perception rendu exécutoire par le Président du Tribunal d'Instance (c'est-à-dire l'ancien Juge de Paix), mais pour tout impôt, un avis de mise en recouvrement.

C'est alors que le redevable qui désire contester la créance du Fisc, en totalité ou en partie doit adresser une réclamation au Directeur Départemental.

Cette réclamation est adressée dans un délai qui pour la plupart des cas, expire le 31 décembre de l'année suivant celle :

— soit de la mise en recouvrement du rôle, de la notification d'un avis de mise en recouvrement ou du versement de l'impôt contesté si cet impôt n'a pas donné lieu à l'établissement d'un rôle ou à la notification d'un avis de mise en recouvrement ;

— soit de la réalisation de l'événement qui motive la réclamation.

Par conséquent ce délai est très vaste : prenons l'exemple d'une notification par lettre recommandée avec accusé de réception d'un avis de mise en recouvrement du 10 avril 1964, le contribuable dispose d'un délai allant jusqu'au 31 décembre 1965 pour adresser sa réclamation au Directeur Départemental.

Il est prévu que « la réclamation n'interrompt pas l'exécution de l'avis de mise en recouvrement pour le principal des sommes y énoncées ; à concurrence de la fraction contestée du principal les amendes, pénalités, droits en sus et tous accessoires sont réservés jusqu'à décision définitive. Toutefois, le redevable peut sursoir au paiement de la somme principale contestée s'il le demande dans sa réclamation en fixant le montant du dégrèvement auquel il prétend, ou en précisant les bases et en offrant des garanties. »

Il n'est pas précisé ce que l'Administration entend par « garanties », mais nous pensons qu'il peut notamment s'agir de garanties immobilières existant dans le patrimoine du redevable !

En conséquence de tout ceci, il suit que nonobstant la réclamation adressée au Directeur Départemental, les poursuites peuvent néanmoins être engagées. Et il est prévu que ces poursuites peuvent être commencées douze jours après notification d'une mise en demeure, par lettre recommandée avec avis de réception.

En matière d'enregistrement, et pour les réclamations relatives à la valeur vénale réelle d'immeubles, fonds de commerce et marchandises neuves en dépendant, clientèle, droits à un bail ou au bénéfice d'une promesse de bail portant sur tout ou partie d'un immeuble, navires et bateaux, le directeur compétent est celui du lieu de situation des biens ou d'immatriculation des navires et bateaux.

« A peine de non recevabilité, toute réclamation en matière fiscale doit être accompagnée soit de l'avertissement, d'une copie de l'avertissement ou d'un extrait de rôle, soit de l'avis de mise en recouvrement ou d'une copie de cet avis, soit, dans le cas où l'impôt n'a pas donné lieu à l'établissement d'un rôle ou d'un avis de mise en recouvrement, d'une pièce justifiant du montant de la retenue ou du versement. »

A tout moment, la réclamation peut être régularisée par la production de l'une des pièces énumérées à l'alinéa précédent. »

« Le Directeur Départemental des impôts statue sur les réclamations dans le délai de six mois suivant la date de leur présentation. S'il n'est pas en mesure de le faire, il doit, avant l'expiration de ce délai, en aviser le contribuable, en précisant le terme du délai complémentaire qu'il estime nécessaire pour prendre sa décision. Ce délai complémentaire ne peut toutefois excéder trois mois... »

En cas de rejet total ou partiel de la réclamation, la décision doit être motivée... »

Il est prévu que sur la réclamation du contribuable, le Directeur Départemental peut d'office soumettre ce litige au tribunal compétent : tribunal civil ou tribunal administratif selon la nature de l'impôt. Il doit bien entendu dans ce cas en aviser l'intéressé afin qu'il puisse assurer sa défense devant cette juridiction.

LE 2-ROUES DEVANT LA LOI -- LE 2-ROUES DEVANT LA LOI

Avant de terminer, un dernier mot sur un point de détail qui s'avère d'importance : il n'est jamais de l'intérêt d'un contribuable de refuser une lettre recommandée émanant du Trésor. En effet, il est de jurisprudence constante que lorsque la lettre recommandée adressée par l'Administration n'a pu toucher le contribuable du fait de ce dernier (or c'est précisément son fait, s'il refuse le pli), la notification contenue dans cette lettre est tout de même valable à la date à laquelle elle a été présentée par les P et T. Or si cette lettre recommandée contenait par exemple notification d'un avis de mise en recouvrement, le contribuable l'ignorant, par son refus, laissera ainsi passer le délai pour présenter sa réclamation au Directeur Départemental.

(Loi du 27 décembre 1963).

PUISQUE nous sommes sur un terrain fiscal, poursuivons par le commentaire d'une décision qui vient d'être rendue par la Cour d'Appel de Caen, le 4 novembre 1963.

Une société dont l'activité est de cautionner sous contrat certaines dettes de ses clients, s'était ainsi portée caution solidaire d'un commerçant à l'égard de l'Administration Générale des Contributions Indirectes en garantie du paiement des taxes sur le chiffre d'affaires. Bien entendu cette société commerciale par l'intermédiaire de ses représentants s'était engagée à régler en principal intérêts et frais à la caution, les sommes qu'elle aurait versées en exécution du contrat.

C'est dans ces conditions, que la société caution réglait ainsi pour le compte de son client, une somme de 10.000 F. L'Administration lui en délivre quittance dans laquelle elle la déclare subrogée dans tous les droits et privilèges du Trésor.

C'est pourquoi la société caution se prévalant des titres de perception émis par l'Administration et rendus exécutoires par le Juge de Paix de Caen, fait procéder à une saisie exécution pour récupérer ce qui lui est dû.

Le saisi demande la nullité de cette saisie et soutient à l'appui de sa demande que la société caution « n'a aucun titre exécutoire... Les titres de perception émis par l'Admi-

nistration des Contributions Indirectes ne pouvant bénéficier à des particuliers ; qu'il s'agit là d'une prérogative exorbitante et exceptionnelle réservée à l'Administration et qui ne saurait être transmise à une société anonyme dont l'objet est commercial. »

Le Tribunal de première Instance l'a débouté de sa demande en nullité.

C'est ainsi qu'il se trouve devant la Cour d'Appel, demandant la réformation de la décision des premiers juges.

La Cour observe que par le seul fait de la subrogation qui est une notion de droit civil qui veut que celui qui paye pour le compte d'autrui se voit attribuer les mêmes droits et actions que ceux appartenant au créancier initial, la saisie est valable.

Et de plus l'Administration comme nous l'avons vu avait délivré des quittances dans lesquelles il était spécialement indiqué la subrogation.

Celle-ci s'applique en matière fiscale comme en droit commun et il n'y a aucune raison de refuser à la société caution le bénéfice de ce titre de perception.

La Cour confirme donc la décision des premiers juges en déclarant parfaitement régulière la saisie pratiquée et de plus vu l'attitude du débiteur, augmente les dommages et intérêts qui avaient été mis à sa charge en première instance.

LEGRAND-JACQUES.

STATISTIQUES MENSUELLES

INDICES	Base	Mai 1964	Juin	Juill.
Prix de gros				
Ind. gén. prix de gros	100 en 1949	198,3	198,3	195,5
Prod. alim. Ensemble	"	194,0	193,0	186,3
Ind. nat. des prix à la consommation des familles de condition modeste				
Ind. 259 art. (ensemble)	100 en 1962	107,7	107,9	108,2
Prix détail agglomération parisienne.				
Ind. 259 art. (ensemble)	100 en 1962	107,6	107,8	107,9

PARMI LES STANDS -- PARMI LES STANDS

GURTNER

L'USINE de Pontarlier de GURTNER S.A. dont le siège social est à Paris, couvre environ 10.000 mètres carrés et occupe trois-cents personnes.

Elle est spécialisée déjà depuis longtemps dans des fabrications mécaniques de qualité, et en particulier de carburateurs pour motocycles, bougies d'allumage, équipements accessoires et aussi, depuis trois ans de détendeurs pour utilisation domestique de gaz de pétrole liquéfiés.

Son équipement industriel est complet et comprend :
 — une fonderie pour le moulage sous pression d'alliages à base de zinc ou aluminium ;
 — une section décolletage (tours automatiques) ;
 — une section emboutissage et découpage ;
 — une section usinage en ligne pour les grandes séries (machines transfert) ;
 — une section état de surface (polissage, peinture, dépôts électrolytiques) ;
 — une section outillage ;
 — plusieurs ateliers de montage équipés pour les productions de grandes séries.

Les services annexes de fabrication sont très importants en égard à la dimension de l'entreprise et comprennent, en plus de l'outillage et du traitement thermique, un

département de contrôle très bien équipé et plusieurs bancs d'essais. Enfin, les services de fabrication disposent d'un « Bureau d'Etudes Production » avec bureaux de dessin, d'outillage, de préparation technique, d'étude des temps, d'étude de matériels nouveaux, etc.

Quant aux services d'Etudes proprement dits, c'est-à-dire étude des produits, ils disposent à Pontarlier, en dehors du bureau de dessin, d'un laboratoire de recherches appliquées et de cabines insonorisées pour bancs d'essais et d'un important atelier de prototypes.

Enfin, le service après-vente dispose lui aussi, mais à Paris, d'un bureau d'Etudes « Clients » et d'un laboratoire d'essais sur piste à Montlhéry.

C'est en grande partie parce qu'elle s'est équipée pour faire de la qualité d'une manière constante que la Société a pu développer considérablement son activité. Elle couvre actuellement 98 % du marché français pour les carburateurs de motocycles et a confirmé l'excellent développement du département d'appareillage pour butane et propane dont les ventes ont encore progressé de plus de 30 % au cours de l'année 1963.

Mais l'usine se trouvait beaucoup trop à l'étroit dans son implantation.

Et c'est sur un terrain de 40.000 mètres carrés, tout proche de l'emplacement actuel que vient de s'édifier la première tranche d'une nouvelle usine dont la mise en route se fera dans le courant du quatrième trimestre.

NOS INFORMATIONS PROFESSIONNELLES

SEINE

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS

R.C. Mme LEPAGE, née WERMUTH (Yvonne). Réparations automobiles, scooters, motocyclettes et cycles, avec fournitures de pièces détachées ainsi que vente et achat de tous véhicules, carrosseries, 47, rue de Vincennes, à Montreuil. Création d'établiss. à dater du 1^{er} avril 1964.

VENTES ET CESSIONS SOCIETE NOUVELLE DU GARAGE PLEYEL, S.A.R.L. capital 110.000 F.

Garage pour automob., scooters, motocyclettes, station-service, vente de carburants, huiles, accessoires. Siège social : 168, boulevard Anatole-France, à Saint-Denis. Acquiert par apport, prix évalué à 55.000 F, fonds garage pour automobiles, atelier réparat., achat, vente tous véhicules, sis à Saint-Denis, 168, boulevard Anatole-France, exploité à dater du 25 octobre 1960. Apporteur : LEHEUTRE (Roger).

IMBERNOTTE ACACIAS, S.A. au capital de 165.000 F. Tout ce qui se rattache à l'industrie et au commerce de l'automobile. Siège social : 10, rue des Acacias, à Paris. Acquiert par apport, prix évalué 120.190 F, fonds de commerce d'achat, vente, répar. de cycles, motocycles et tous access., sis à Paris, 10, rue des Acacias, et dépôts aux 1 et 4, rue des Acacias, à Paris, exploité à dater du 27 juin 1964. Apporteur : ETABLISSEMENTS IMBERNOTTE ET C, R.C.

GRANDE ARMEE ACCESSOIRES, S.A. capital 4.100.000 F. Commerce en gros, au détail d'accessoires, équipements et pièces détachées pour cycles, motocycles et automobiles. Siège social : 81, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

NOTEZ BIEN CECI...

Nos « INFORMATIONS PROFESSIONNELLES » sont recueillies dans les publications officielles utilisant elles-mêmes les renseignements fournis par les greffes des Tribunaux civils ou de commerce.

Elles revêtent, bien que puisées aux meilleures sources, un caractère purement indicatif, et les lecteurs ou omissions éventuellement relevées par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de notre Revue.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES

R.C. DUPRAT (Jean-Jacques). Radio, télé, électroménagers, garage, cycles, automobiles, voitures d'enfants, 25, avenue Marceau, et 1 et 3, rue Eugène-Sue (angle), à Drancy. Précision d'adresse et d'objet : au 25, avenue Marceau (radio, télé, électroménagers), au 1 et 3, rue Eugène-Sue (garage, cycles, automobiles voitures d'enfants). La partie exploitée au 25, avenue Marceau, à Drancy, est donnée en location-gérance à M. DUPRAT (Jean-Claude), demeurant 25, avenue Marceau, à Drancy. La partie garage, cycles, automobiles, voitures d'enfants est donnée en location-gérance à M. PERUT (Roger) et Mme DUFAYE (Marcelle) demeurant 18, rue Louis-Bliet, à Drancy, à compter du 1^{er} mars 1964.

R.C. PARIS-LOIRE, S.A. capital 72.000 F. Achat, vente, fabrication de tous véhicules et cycles. Siège social : 62, avenue de la Grande-Armée, à Paris. Démission de PEYRON (Guy) de ses fonctions de président. Nomination en remplacement de Mme PEYRON, née PEUGEOT (Christiane), demeurant à Paris, 62, avenue de la Grande-Armée. Nomination en qualité de direct. génér. adjoint de M. PEYRON (Guy), à compter du 4 mars 1964.

R.C. ATELIERS DE LA MOTOCYCLE, S.A. capital 26.411.900 F.

Constructions de cycles et motocycles. Siège social : 16, rue Desaut, à Pantin Capital porté de 26.411.900 F à 29.053.050 F (assemblée générale du 19 juin 1964).

AISNE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES

R.C. RENAULT (Jean), Marchand de cycles, motos, voitures d'enfants, articles de sport, machines à coudre et photos, à Neuilly-Saint-Front, 2, rue Jean-La Fontaine. A compter du 1^{er} mai 1964, adjonction d'un commerce de vente d'essence et carburants. M. RENAULT précise que depuis l'année 1954, il a cessé l'exploitation du commerce de voitures d'enfants, articles de sport, machines à coudre et photos.

ARIEGE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES

R.C. ETABLISSEMENTS RAUZY ET DUPLAN, S.A.R.L. capital de 30.000 F. Achat, vente, réparat. voitures automob., pièces, access. pour cycles, automob., essence, carburants, lubrifiants, gaz butane, pneumatiques, appareils de chauffage. Siège social : à Mazières, 109, faubourg Saint-Jean. Trans-

formation de la S.A.R.L. en S.A. sans modification de la dénomination de la société, de son objet, de son siège social, de sa durée ni de son capital, et sans qu'il en résulte la création d'un être moral nouveau.

BOUCHES-DU-RHONE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES

R.C. VASSIA (Paul), Mécanicien motos, cycles (au détail) access., vélocipèdes, plomberie, à La Destrousse, route Nationale. A compter du 1^{er} août 1964, adjonction d'articles de chasse et ménagers.

CALVADOS

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES

R.C. PALFROID (Roger), Mécanique générale, vente, réparation de cycles et tous articles s'y rattachant, à Huppain, R.N. 814. Extension à vente et réparation de motos et automobiles depuis le 1^{er} avril 1964.

CHARENTE-MARITIME

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES

R.C. Mme Vve GUILLEMARD, née GABORIT (Camille). Vente d'autos, vélos, motos, accessoires, à Royan, 76, avenue Aliénor-d'Aquitaine. Fonds hérité, avec effet du 20 décembre 1963, de GUILLEMARD (René), R.C.

COTE-D'OR

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS

R.C. ROUSSEAU (Rémy). Vente cycles, motos, pièces détachées,

L'AVEZ-VOUS ESSAYÉE ?...



la véritable selle à suspension

Sandow

MONORRESSORT

REYDEL

vos clients en seront enchantés !

Vente exclusivement aux Constructeurs et Commissionnaires

SALON DU CYCLE - STAND 17 - HALL S
SALON DE L'AUTO - STAND 34 - HALL X - TRAVEE A

GROS **ATAX** DFV

30, RUE ORSEL, OULLINS (RHÔNE)

MARQUE

Deux marques de qualité

SALON DU CYCLE - STAND 67 - HALL S

NOS INFORMATIONS PROFESSIONNELLES

tous accessoires et mécanicien, à Dijon, 6 et 8, rue de Gray. Création d'établissement à dater du 1^{er} janvier 1964.

EURE

VENTES ET CESSIONS
R.C. **MICHEL** (Marcel). Acquiert par achat, au prix stipulé de 45.508,25 F, fonds de vente, réparation de motocyclettes, cycles, voitures d'enfants, articles sports, sis à Beaumont-le-Roger, 35, rue Saint-Nicolas, exploité à dater du 4 mai 1964. Vendeur : **BEAUVALLET** (Roger), R.C.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **GUEROUT** (Michel). Vente, répar. bicyclettes, motocycl., etc., à Perriers-sur-Andelle. Fonds acquis par achat.

FINISTERE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **HASCOET** (René). Débit de boissons et quincaillerie détail ; forge, charbonnage, maréchalerie, répar. cycles, etc., vente cycles, cyclomoteurs, access., essence au détail, courtage en machines agricoles, branche d'activité donnée en location-gérance, depuis le 1^{er} janvier 1964. Bourg de Tréogat. Déclare ne plus exploiter le fonds de commerce de débit de boissons et quincaillerie au détail depuis le 31 mars 1964 par suite de mutation entre époux.

GARD

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS
R.C. **COTTE** (Jean-Louis). Mécanique générale, achat et vente au détail access. autos, motos cycles, essences, huiles, à Alès, 17, quartier Bérenguerie. Création d'établissement à dater du 1^{er} mai 1964.

HERAULT

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **PARIEL** (Jean). Cycles et access., voitures automob., chantier naval, répar., transformations de bateaux et moteurs marins, à l'enseigne : Garage de Thau, à Meze, 12, rue P.-et-A.-Massaloup. Cessation de son activité concernant la vente de cycles et access., à compter du 31 décembre 1963 (régularisation).

ILLE-ET-VILAINE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **RENAULT** (Pierre). Mécanicien, garagiste, répar., ventes automobiles, cycles, motos, tracteurs et matériel agricoles, vente de

Etablissements A. HAUBTMANN

ROUES DENTÉES
MANIVELLES
pour Cycles et Cyclomoteurs
Marque

SOLIDA

Dépôt international

★
PROTECTION PARFAITE ET ECLAT
INCOMPARABLE GRACE AU
— NICKEL BRILLANT —

Et. A. HAUBTMANN, 74, r. de Montell - St-ETIENNE

STAND GEFFAC N° 12 - HALL S

produits pétroliers, au bourg de Talencac. Fonds reçu en location-gérance, avec effet du 1^{er} avril 1964, de **LEBORNE** (Rémi), R.C. **LEBORNE** (Rémi). Courtier en voitures d'occasion, mécanique générale, ventes, répar. de voitures automob., motos neuves et occasion, vente d'huiles et pneumatiques, au bourg de Talencac. Activité précise : mécanicien garagiste, répar., ventes d'automob., tracteurs et matériel agricoles, cycles, motos, vente de produits pétroliers. Fonds donné en location-gérance à M. **RENAULT** (Pierre), à compter du 1^{er} avril 1964.

INDRE-ET-LOIRE

R.C. **PORCHER** (Roland). Vente de vélocycleurs, meubles métalliques en tubes, huiles, essence (au détail), voitures d'occasion, vente de voitures neuves à la commission, à Paulmy. Fonds acquis par achat.

ISERE

VENTES ET CESSIONS
R.C. **CLAPERON** (Paul). Acquiert

par donation, prix évalué 5.000 F, fonds garage, automob., motos, vélos, machines agricoles, carburants et tous access., sis à Saint-Albin-de-Vaulserre, exploité à dater du 1^{er} juillet 1964. Donateur : **CLAPERON** (Lucien), R.C.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **CLAPERON** (Lucien). Vente de vélos, autos, essence et tous access., à Saint-Albin-de-Vaulserre. Etabliss. secondaire : à Pont-de-Beauvoisin, rue de l'Ancienne-Hall. La location-gérance consentie à M. **CHABOUD** (Maurice) pour le commerce de Saint-Albin-de-Vaulserre a pris fin le 1^{er} juillet 1964. Fonds de commerce donné à **CLAPERON** (Paul), à compter du 1^{er} juillet 1964. Conserve uniquement le commerce de café, restaurant, hôtel meublé et porte-pot, à Pont-de-Beauvoisin, rue de l'Ancienne-Hall.

LOIRE

VENTES ET CESSIONS
LESCURE PERE ET FILS, S.N.C., capital 68.000 F. Exploitation d'un fonds de commerce de distribution de produits pétroliers au détail,

vente des huiles, pneumatiques et access. pour automob., réparation vente cycles, des pièces détachées et access. pour cycles et toutes opérations industrielles, commerciales ou financières, mobilières ou immobilières se rattachant à l'objet. Siège social : Roanne, 5, boulevard Jules-Ferry. Gérant : **LESCURE** (René), demeurant à Roanne, 5, boulevard Jules-Ferry. Acquiert par apport, prix évalué 68.000 F, fonds de même nature que celui ci-dessus, sis à Roanne, 5, boulevard Jules-Ferry, exploité à dater du 1^{er} mai 1964. Apporteur : **LESCURE** (Auguste), R.C.

LOIRE-ATLANTIQUE

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS
R.C. **BOUTOLLEAU PICARD ET C^e**. Dénomination : **GARAGE BEL AIR**, S.A.R.L. capital 10.000 F. Réparations, vente de voitures automob., motos, access. Siège social : à la Chapelle-sur-Erdre, lieu dit Bel Air. Gérant : **BOUTOLLEAU** (Rabert), demeurant à Nantes, 5, rue Perroult. Cette société se constitue et crée un établiss. à compter du 17 décembre 1963.

HAUTE-LOIRE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. Mme Vve **POINTUD**, née **SIMARD** (Anna). Marchand de cycles, articles s'y rattachant, à Brioude, 30, boulevard Vercingétorix. Fonds hérité, avec effet du 29 février 1964, de **POINTUD** (Jean), R.C.

LOT

VENTES ET CESSIONS
R.C. **BROUQUIL** (Daniel). Acquiert par donation, prix évalué 4.950 F, fonds mécanique, marchand de cycles, access., sis à Luzac, avenue d'Uxellodunum, exploité à dater du 18 mars 1964. Donateur : **BROUQUIL** (Marc), R.C.

MANCHE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **SOCIETE DES GARAGES LEPRINCE ET C^e**, S.A. capital de 12.600 F. Garage, vente, achat et réparation de voitures, motocycles, moteurs canots access., locations de véhicules et d'emplacement, vente en gros des pièces détachées, fournitures, etc. Siège social : à Granville, 15 et 21, rue Clément-Desmaisons. Succursale : à Granville, 67, rue Couraye et boulevard d'Hauteserme. Président dir. génér. : M. **MAZET** (Francis), demeurant à Granville, 15, rue Clément-Desmaisons. Aux termes d'un procès-verbal d'assemblée

générale extraordinaire en date du 29 juin 1964, la dénomination de la société est devenue : **SOCIETE DES GARAGES DU CENTRE**.

MARNE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **CE** (Marcel). Vente, répar. cycles, motos, voitures d'enfants, à l'enseigne : Aux Champions, 14, rue Fladoard, à Epemay. Fonds acquis par achat.

MAYENNE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **VALLIER** (Marcel). Mécanique générale, mécanicien, vente et répar. autos, motos, vélomoteurs, au bourg du Genest. Extension à : vente et réparations de machines et matériels agricoles, depuis le 30 novembre 1961 (régularisation).

MEURTHE-ET-MOSELLE

VENTES ET CESSIONS
NOEL (René) et son épouse, née **BERGER** (Noëlle). Acquiert par achat, prix stipulé 125.000 F, fonds répar., vente automobiles, cycles et motocycles, vente access. pour cycles, motocycles, automob., essence et huile, auto-école, à Pompey, 16, rue de Metz, exploité à dater du 1^{er} avril 1964. Vendeurs : **MARION** (Jean) et son épouse, née **COURTOIS** (Collette), R.C.

MEUSE

VENTES ET CESSIONS
R.C. **RAVEL** (Marguerite). Acquiert par achat, prix stipulé de 15.000 F, fonds cycles, motos et access., sis à Verdun, 2, rue Gambetta, exploité à dater du 15 août 1964 comme fonds de mercerie. Vendeur : **Georges THEODORE**, R.C.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **GIUDICI** (Maurice). Vente cycles, motos, voitures d'enfants, access., répar., 1, rue Chaussée, à Verdun. Fonds acquis par achat.

MORBIHAN

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS
R.C. **LE PENVEN** (Francis). Commerce de cycles, motos, 12, rue des Fontaines, à Vannes. Création d'un établiss. secondaire, à dater du 1^{er} avril 1964, à Vannes, boulevard de la Paix.
R.C. **BOURDIN** (Pierre). Cycles, motos, huiles, machines agricoles et vente de produits pétroliers, au bourg d'Augan. Création d'établissement à dater du 1^{er} juin 1964.

NOS INFORMATIONS PROFESSIONNELLES

LE MATÉRIEL



SALON DU CYCLE - STAND 112 - HALL S

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **ROGNAND** (Hervé). Machines et matériel agricoles, cycles, à Compénéac. Adjonction de mécanique automobile à compter du 1^{er} mai 1964.

NORD

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS
R.C. **CHALABI ALI BEN SAID**. Garagiste, motoriste, achat, vente véhicules automob., à Helesmes, 98 bis, rue Jean-Jaurès. Création d'un établiss. secondaire, à dater du 1^{er} mai 1964, sous l'enseigne : Garage Moderne, pour l'exploitation d'un fonds de garagiste, motoriste, graissage, huiles, essence, access. automob., vente et achat de voitures automobiles, à

Denain, 73, 75 et 77, rue Pierre-Nève.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **DELPORTE** (Jean). Vente access. pour cycles, à Croix, 189, rue des Ogiers. Fonds acquis par donation.

OISE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **VALLEE** (Paul). Garagiste, mécanique automobile et cyclomoteur, à Mouy, 11, rue Cassini. Fonds acquis par achat.

PUY-DE-DOME

VENTES ET CESSIONS
R.C. **FAVOR**, S.A. au capital de 615.000 F. Construction et vente

de cycles, cyclomoteurs, vélomoteurs, ainsi que leurs pièces détachées et accessoires. Siège social : 99, avenue de Royat, à Chamalières. Présid. dir. génér. : **GUILAUME** (René), demeurant 32, avenue Paul-Mert, à Chamalières. Acquiert par apport, prix évalué 165.000 F, un fonds de construction et vente de cycles, cyclomoteurs et vélomoteurs, sis à Chamalières, 85 à 99, avenue de Royat, exploité à dater du 2 janvier 1964. Apporteurs : **GUILAUME** (Etienne), **GUILAUME** (Joseph) et **GUILAUME** (René), R.C.

BASSES-PYRENEES

VENTES ET CESSIONS
DAGORRET (Etienne). Acquiert par donation, prix évalué 1.000 F, fonds quincaillerie, vente machines agricoles, cycles, accessoires, vente, installation matériel, access. électriques, sis à Osses, maison Gure Doya, avec entrée en jouissance le 4 août 1964. Donateurs : **DAGORRET** (Baptiste), R.C. et Mme née **AINHITZEDER** (Amélie).

SAONE (HAUTE-)

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. **BREGY** (Paul). Achat, vente, répar. cycles, autos, motos, machines agricoles, machines à coudre, vente access., huiles, graisses. Enseigne : Garage Moderne, à Faucongnay, quartier de la Gare. A compter du 16 avril 1964, adjonction de l'exploitation d'une pompe à essence.

SARTHE

VENTES ET CESSIONS
COUTABLE (Didier). A acquiert par achat, prix stipulé 20.000 F, fonds mécanicien, garagiste, marchand de motos, cycles, vélos et machines à coudre, sis à Chenu, exploité depuis le 1^{er} juillet 1963. Vendeur : **BIARD** (Alfred), R.C.

SEINE-MARITIME

VENTES ET CESSIONS
R.C. **DELEPINE** (Michel). Acquiert par achat, au prix stipulé de 59.258,34 F, fonds garage, vente, répar., location automob., cycles, appareils de T.S.F., à l'enseigne : Garage Brayon, sis à Gournay-en-Bray, 26, avenue de la 1^{re} Armée-Française, exploité à dater du 1^{er} mai 1964. Vendeur : **CAMIER** (Lucien), R.C.
AUBRY (Jean-Pierre). Acquiert par achat, prix stipulé 80.381 F, fonds vente, achat, répar. cycles, motocycles, scooters, automobiles neuves, occasion, vente essence, huiles, gas-oil, pneus, carrosserie

POMPES
et
GARDE-BOUE

BLUEMEL'S

EN MATIÈRE PLASTIQUE

SPÉCIALE BLUEMEL'S-ROLLET

— 64, rue de la Folie-Méricourt —
PARIS-XI^e ROQ. 90-42

SALON DU CYCLE - STAND 71 - HALL S



QUALITÉ D'ABORD

NOS SPECIALITES

TOUTES GAINES ET TRANSMISSIONS
CABLES A HAUTE RESISTANCE
FILS D'ECLAIRAGE

pour tous engins motorisés

Etab. ESTRA - Boîte postale 14 - BARR (Bas-Rhin)

NOS INFORMATIONS PROFESSIONNELLES

et peinture, à l'enseigne : Etablissements Renova, sis au Havre, 95, rue Jules-Lecasne, et 9 et 11, rue du Général-Sarrail (angle de ces deux rues), exploité à dater du 1^{er} août 1964. Vendeur : Mme Vve SCHULTZ, née POIZAT (Eugénie), R.C.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. LANDRIN (Gaston). Café, épicerie, cycles, gérance de tabac, à Bornambusc. Suppression de cycles depuis le 1^{er} juillet 1964.

SEINE-ET-MARNE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. CENTRAL GARAGE ou AUTO-ECOLE DE CHELLES, S.A. R.L. capital 30.000 F. Garagiste, répar., ventes automob., motocyclettes, cycles et auto-école. Siège social : Chelles, 40, avenue de la Résistance. Gérant : M. MAS (Jean-Claude), demeurant à Gournay-sur-Marne, 38, rue Parmentier. Nouvelle dénomination : CENTRAL GARAGE ou CHELLES AUTO-ECOLE, suivant acte du 16 mars 1964.

R.C. BLANC (Maurice). Vente, répar. cycles, motocyclettes, machines à coudre, voitures enfants, jouets, à Melun, 3, place Praslins, fonds transféré à Melun, 12, avenue Patton, activité réellement exercée : vente et réparation de cycles, voitures d'enfants, jouets, articles pour enfants.

SEINE-ET-OISE

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS
R.C. QUINCY AUTOMOBILES, S.A. capital 20.000 F. Réparation, achat, entretien, location, garage, vente tous véhicules, automobiles, motocyclettes, en gros et au détail de toutes pièces détachées. Siège social : 3, rue Proudhon, à Ville-neuve-Saint-Georges. Présid. dir. génér. : M. FERREYRA (Jacques), demeurant 199, av. du Général-

Leclerc, à Yerres, à compter du 9 mars 1964. Cette société se constitue, mais n'exploite provisoirement aucun établissement.

VENTES ET CESSIONS
HENOT (Gilbert). Acquiert par achat, prix stipulé 170.000 F, fonds cycles, postes graissage en cours d'installation, vente produits pétroliers, access. pour cycles et motos, sis à Beauchamp, 11, avenue de la Gare, exploité à dater du 1^{er} juillet 1964. Vendeur : JOUANNAUD (Auguste), R.C.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. RICHEROLLE (Daniell). Mécanicien, répar. automob., cycles, motocycles, poste essence, station-service, à Dourdan, 30, rue du Puits-des-Champs. A compter du 22 juin 1964 : adjonction de l'activité mécanique agricole, qui devient l'activité principale, d'où activité exercée : mécanique agricole, mécanicien, répar. automob., cycles, motocycles, poste essence, station-service.

R.C. MIRAT (Maurice). Cycles, motos, machines à coudre, radio, télévision, armes, appareils ménagers, 19 bis, rue Nationale, à Beaumont-sur-Oise. Fonds acquis par achat.

DEUX-SEVRES

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. LAQUEILLE (Yvon). Cycles, armes, munitions, voitures d'occasion, à Chef-Boutonne. Suppression du commerce de voitures d'occasion à compter du 6 août 1964.

SOMME

VENTES ET CESSIONS
RENOULT (Pierre) et son épouse, née LESAGE (Nicole). Acquiert par cession, prix stipulé 11.000 F, non compris les marchandises, un fonds vente, répar. autos, cycles, access., avec exploitation de pom-

pes à essence, sis à Paix, exploité à dater du 15 juillet 1964. Vendeurs : MACREZ (Patrice), R.C., son épouse, née CANAPLE (Rachel). HAVARD (Gilbert) et son épouse, née DUFRESNE (Bernadette). Acquiert par achat, prix stipulé 100.000 F, fonds garagiste, mécanicien, pompes à essence, autos, motos, cycles, machines agricoles, sis à Bernaville, route Nationale, exploité à dater du 22 juin 1964. Vendeurs : DELESTRE (Guy) et son épouse, née ROBERGE (Andrée).

TARN

VENTES ET CESSIONS
R.C. FARENC (Jean). Acquiert par achat, au prix stipulé de 34.642,24 F, fond garage, vente, répar. autos, motos, vélos, sis à Albi, 225, avenue Gambetta, exploité à dater du 1^{er} juillet 1964. Vendeur : FAGES (Maurice), R.C.

TARN-ET-GARONNE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. DECAUNES (André). Marchand de vélocipèdes, motos, armurier, articles de pêche, à Valence-d'Agén, place Sylvain-Duman. Déclare adjoindre la vente de tous art. concernant l'enfant et la future maman à compter du 7 avril 1964.

VAR

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. CORTASSA (Jacques). Vente et répar. cycles, motos, à Fréjus, rue de la Juiverie. Fonds acquis par achat.
R.C. Mme PREVOST (Simone), DELLA PIETRA. Cycles, motos, route des Sablottes, Pas-du-Loup, à la Seyne. Fonds donné en gérance à M. DELLA PIETRA (Claude), pour un an à compter du 1^{er} juillet 1964.
R.C. Mme CROVI, née POG-

GIO (Josette). Vente cycles, cycles moteurs, articles de pêche, au Muy, route Nationale. Précise que son commerce a pour objet, avec effet du 1^{er} juillet 1964, vente cycles, cycles moteurs, réparat., vente d'articles de pêche et de chasse, et l'enseigne est : Tout pour la pêche.

R.C. Mme KRENTZ, née AUGER (Paule). Cycles, motos, avenue de la 1^{re}-D. F. L., au Pradet. Déclare adjoindre la profession de courtier d'assurances.

VAUCLUSE

VENTES ET CESSIONS
R.C. VIGIER (Armand). Acquiert par achat, au prix stipulé de 13.272,35 F, fonds vente, achat, répar. cycles, motos, voitures enfants, access., etc., sous l'enseigne : Captivante, sis à Carpentras, avenue F.-Mistral, exploité à dater du 1^{er} mai 1964. Vendeur : LEBRET (Louis), R.C.

VOSGES

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS
R.C. LALANCETTE (Francis). Garage automob., motocycles, bicyclettes, tracteurs, access., huiles, à Grand. Création d'un établissement secondaire, à dater du 1^{er} mai 1964, pour l'exploitation d'un fonds de mécanicien garagiste, peinture, carrosserie, vente, achat de véhicules automob. neufs et occasion, pièces détachées, pneus, access., vente de carbur., lubrifiants, à Neufchâteau-Roueux, angle de la route de Chaumont et de la route de Frébécourt.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. LALANCETTE (Francis). Garage automob., motocycles, bicyclettes, tracteurs, access., huiles, à Grand. Etablissement secondaire : Neufchâteau-Roueux, angle de la route de Chaumont et de la route de Frébécourt. Cessation d'activité en ce qui concerne l'établissement principal, à compter du 1^{er} mai 1964. Vente du fonds. De ce fait, l'établissement secondaire devient établissement principal.

YONNE

VENTES ET CESSIONS
R.C. BAILLARD (Louis). Acquiert par achat, prix stipulé 38.000 F, fonds vente, achat, réparation et échange cycles, motocyclettes, tous access., pièces détachées, sis à Auxerre, 88, rue du Pont, exploité à dater du 1^{er} avril 1964. Vendeur : RIETI (Gaston), R.C.

PETITE ANNONCE

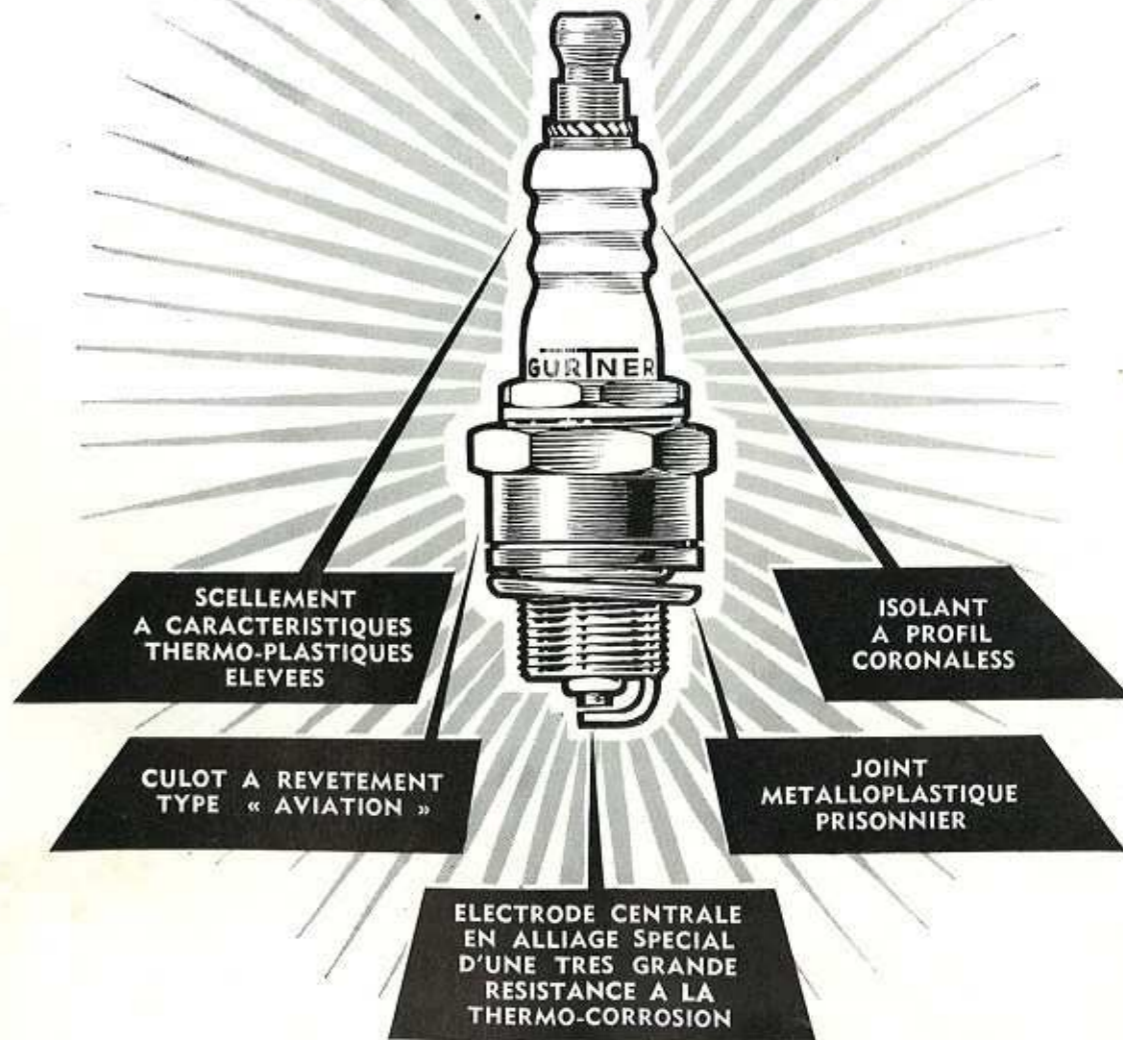
Important grossiste et importateur de province, recherche représentant, introduit auprès détaillant, dans les trois Seine. Ecrire au Journal.

GURINER

SPECIALISTE DE LA CARBURATION ET DE L'ALLUMAGE DU DEUX TEMPS

MET A VOTRE DISPOSITION SA NOUVELLE

BOUCIE X2 spéciale 2 temps



44, RUE LAUGIER (9, VILLA AUBLET) — PARIS-XVII

SALON AUTO : STAND 20 - TRAVÉE F - HALL X — SALON CYCLE : STAND 60 - HALL S

REMPLISSEZ CE BULLETIN ABONNEZ-VOUS !

Veuillez m'abonner pour UN AN à la Revue.

A partir du :

Adresse complète :

Nom : Prénoms : Profession :

Ci-joint : 15 F -:- Etranger : 20 F

(Chèque, chèque postal : C.I.B. Paris 11054.22 ou mandat-poste.)

Adresser votre abonnement à : C.I.B., 7, rue Darboy - PARIS-XI

Plus de
20.000 kilomètres

avec **delta
record**

SEDIS



LA CHAÎNE QUI BAT TOUS LES RECORDS

SALON DU CYCLE - HALL S - STAND 31

