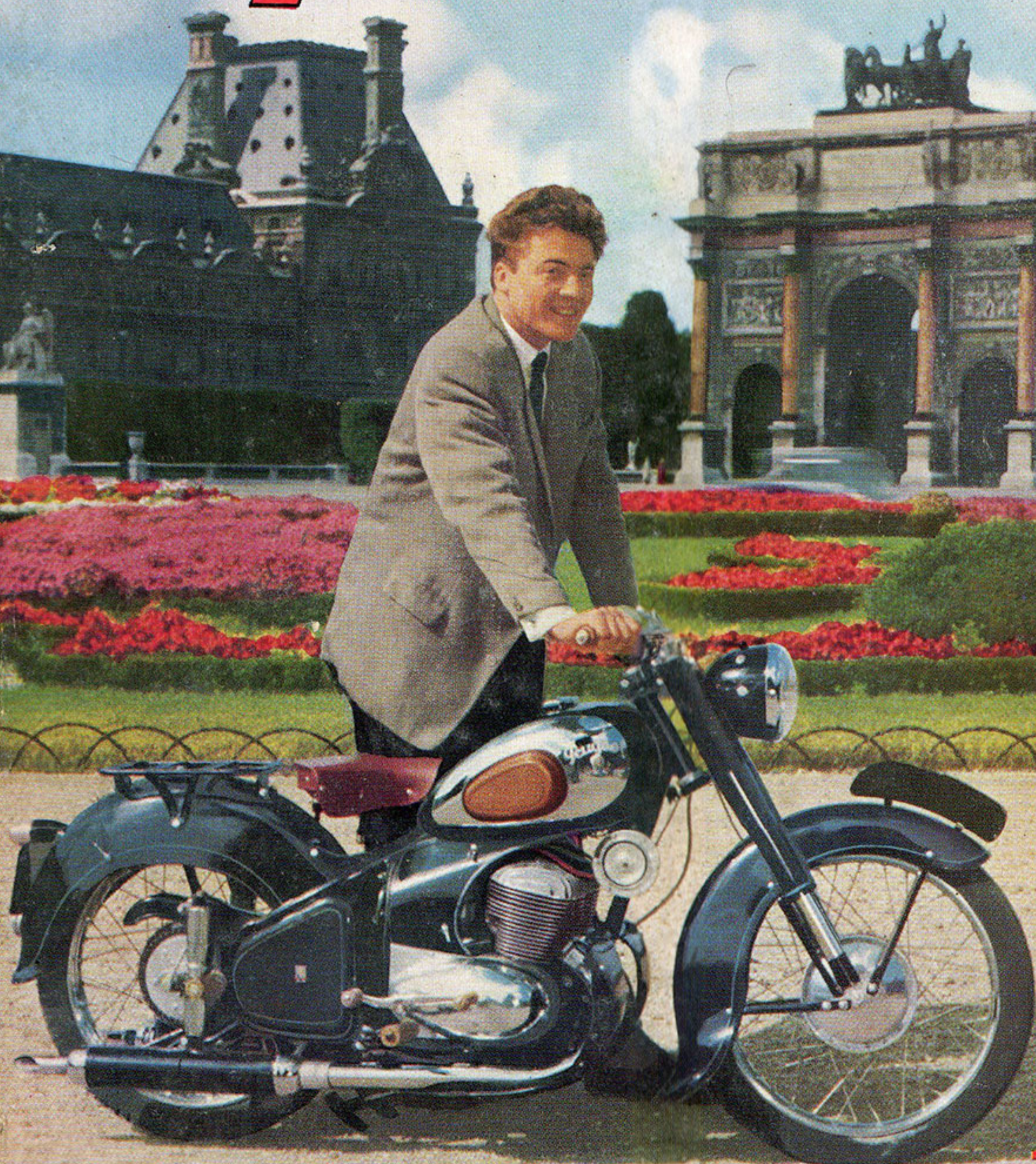


REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE



SALON 1953

n° 69 -

Pour votre moto

ADOPTEZ

la CHAÎNE
YELLOW

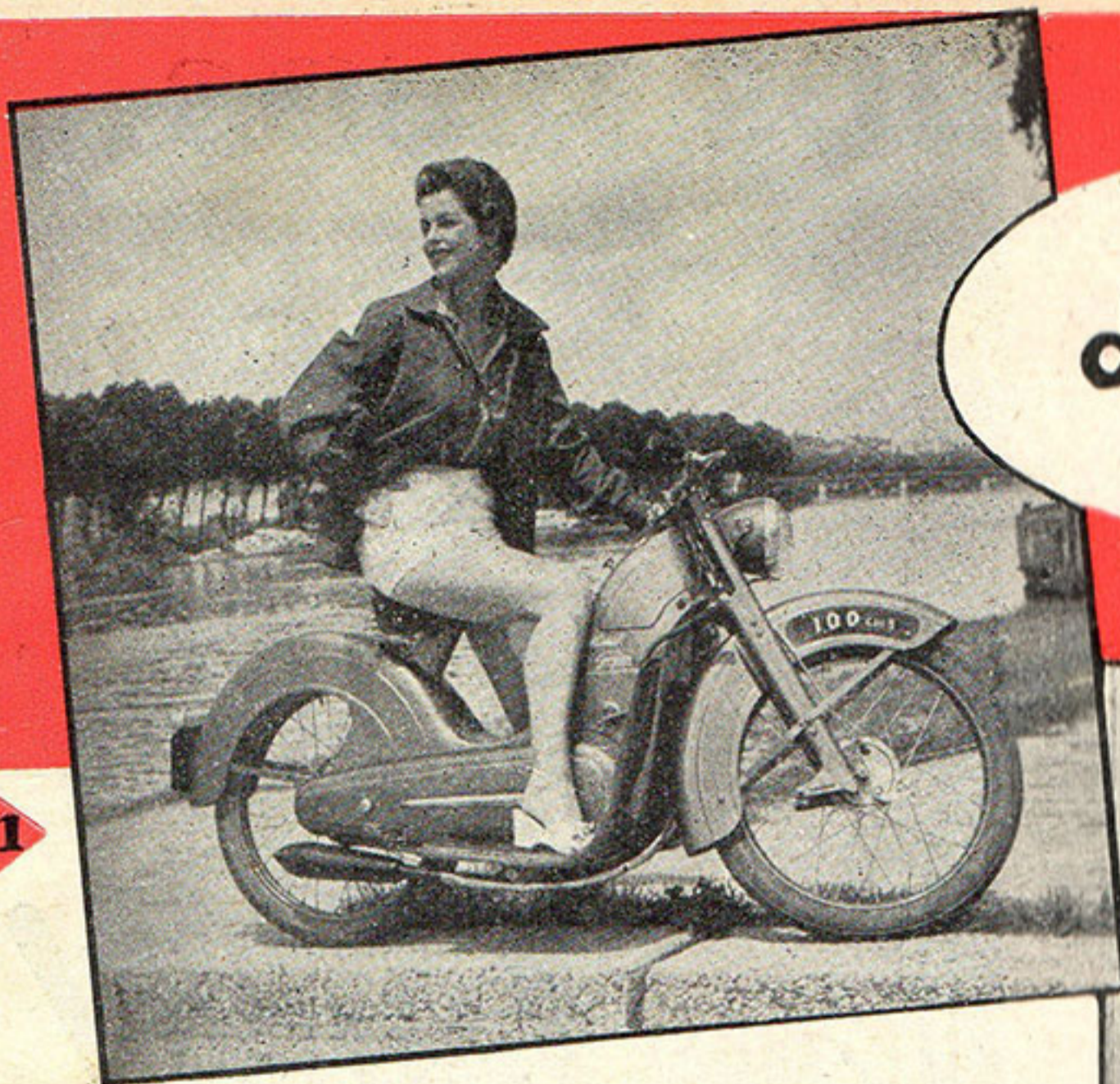
La chaîne française de qualité

C'est une fabrication

SADIS

Salon de l'Automobile - Grand Palais - Stand 37 - Balcon Z
Salon du Cycle - Porte de Versailles - Hall du Cycle - Stand 331

Toute la gamme
des "MOTORISÉS"
1954



1

LES GRANDES MARQUES MACONNAISES
PRESENTENT CETTE ANNEE AU SALON :

DES CYCLOMOTEURS

LES TYPES VEMAR (licence MARQUET) 49 cm³,
transmission chaîne-chaîne, ou courroie-chaîne -
Moteur capoté.

LES TYPES MB (licence MOTOBLOC) 44 cm³, trans-
mission courroie-chaîne.

DES 100 CM³

S2GDC « STARLETT » - 2 temps - 2 vitesses -
Lancement du moteur par levier à main - Chassis
poutre caréné en tôle emboutie, nervurée et soudée -
Réservoir incorporé - Fourche télescopique Grégoire.
S2GD - Même moteur que le précédent, mais mise
en route par kick ; cadre en tubes soudés forme
berceau.

DES 125 CM³

S6VL - GRAND LUXE - 2 temps - 4 vitesses par
sélecteur - Transmission primaire sous carter étan-
che - Fourche télescopique - Roues à broche - Batta-
rie - Avertisseur électrique - Suspension AR Gré-
goire - Garde-boue AR à charnières.
Et des modèles utilitaires ou luxe à 3 et 4 vitesses.

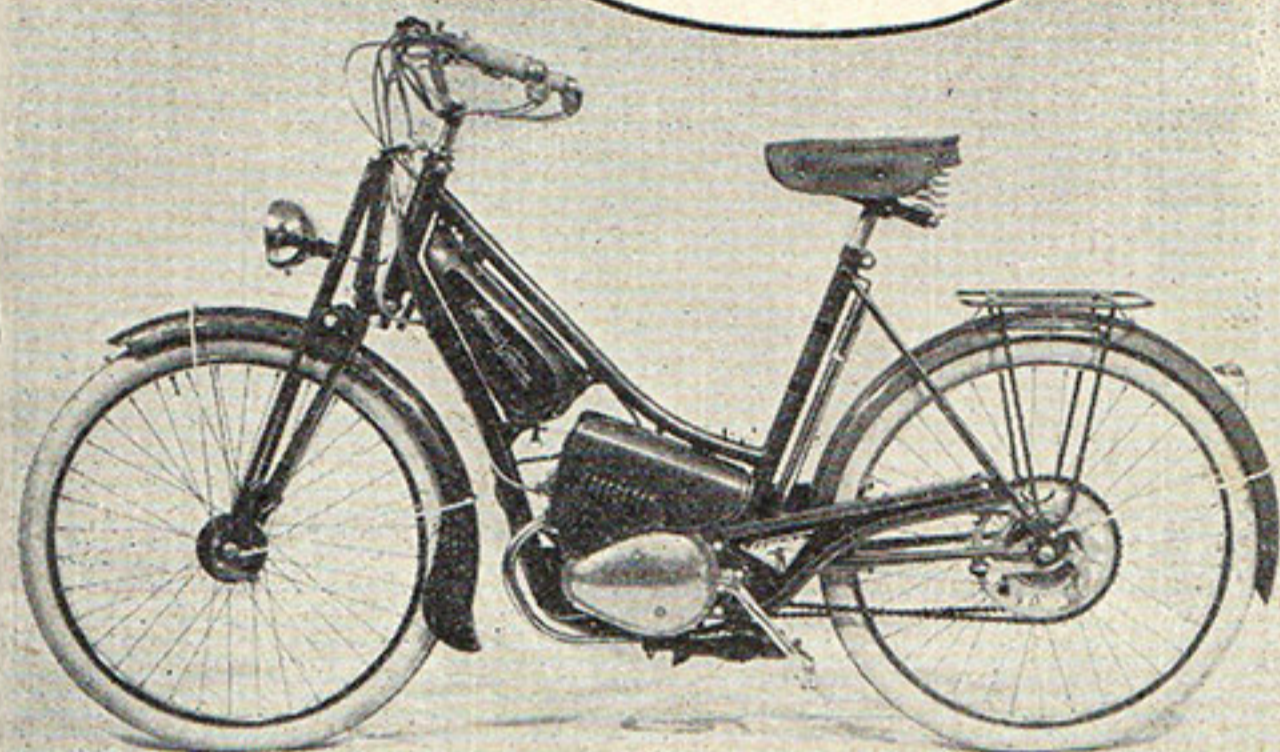
LES 200 CM³ « SHOOTING STAR »

M2VD TOURISME LUXE - 2 temps - 4 vitesses par
sélecteur - Fourche télescopique renforcée - Suspen-
sion AR à correcteurs Grégoire - Transmission par
chaîne enfermée dans carter étanche - Réservoir
évidé - Dynamo-volant, bobine et batterie - Moyeux
à broche.

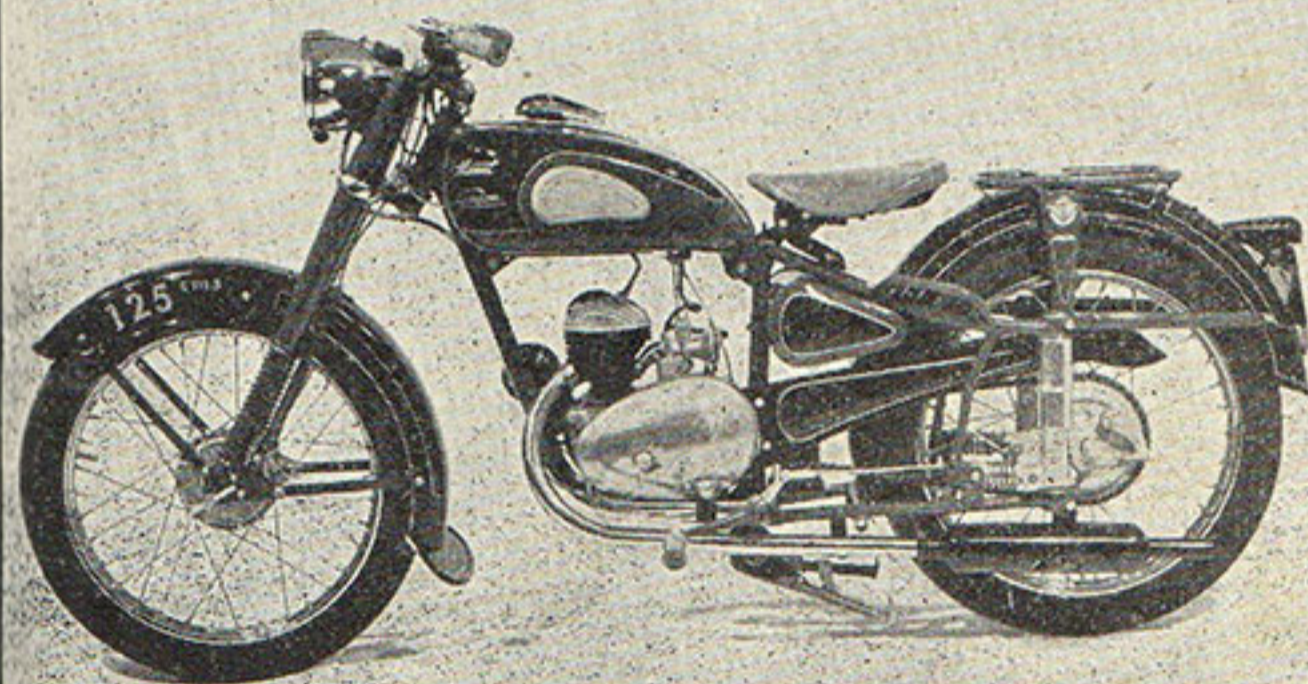
M2VT TOURISME - 3 vitesses.

M2VS SPORT - En cylindrée de 232 cm³ et équipe-
ment grand sport.

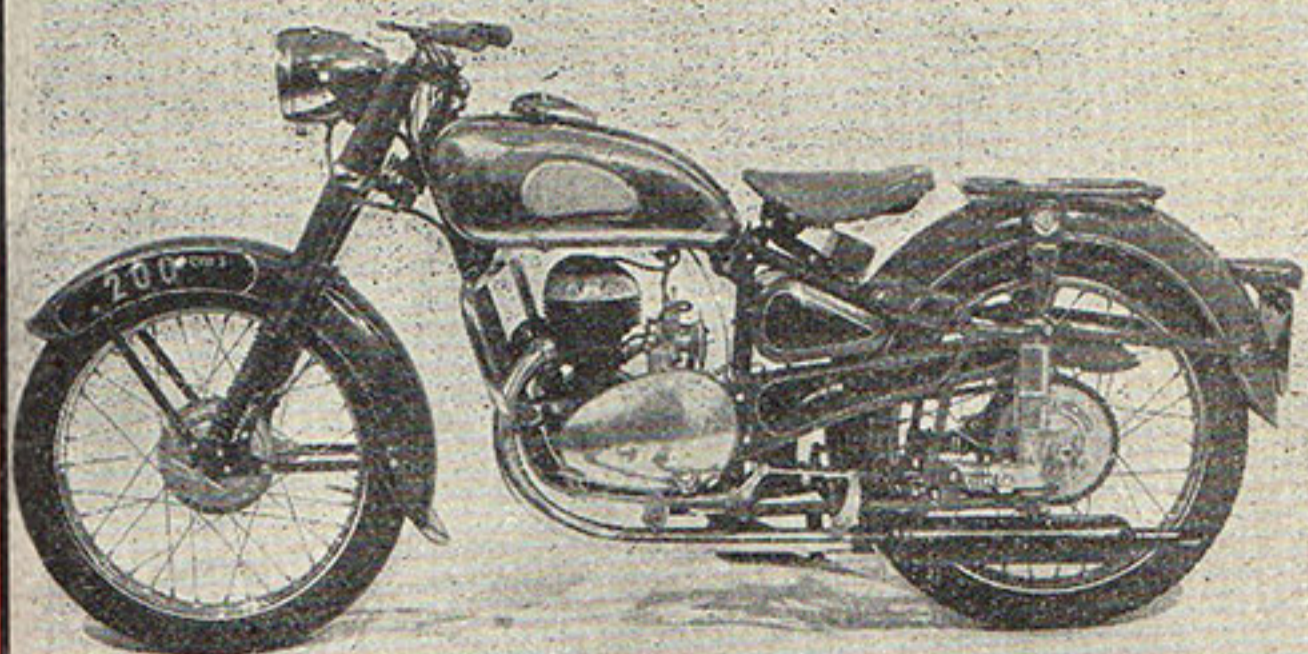
1. La « STARLETT »
2. Le cyclomoteur, type VEMAR FE
3. La 125 type S6VL
4. La shooting « Star » type M2VD



2



3



4

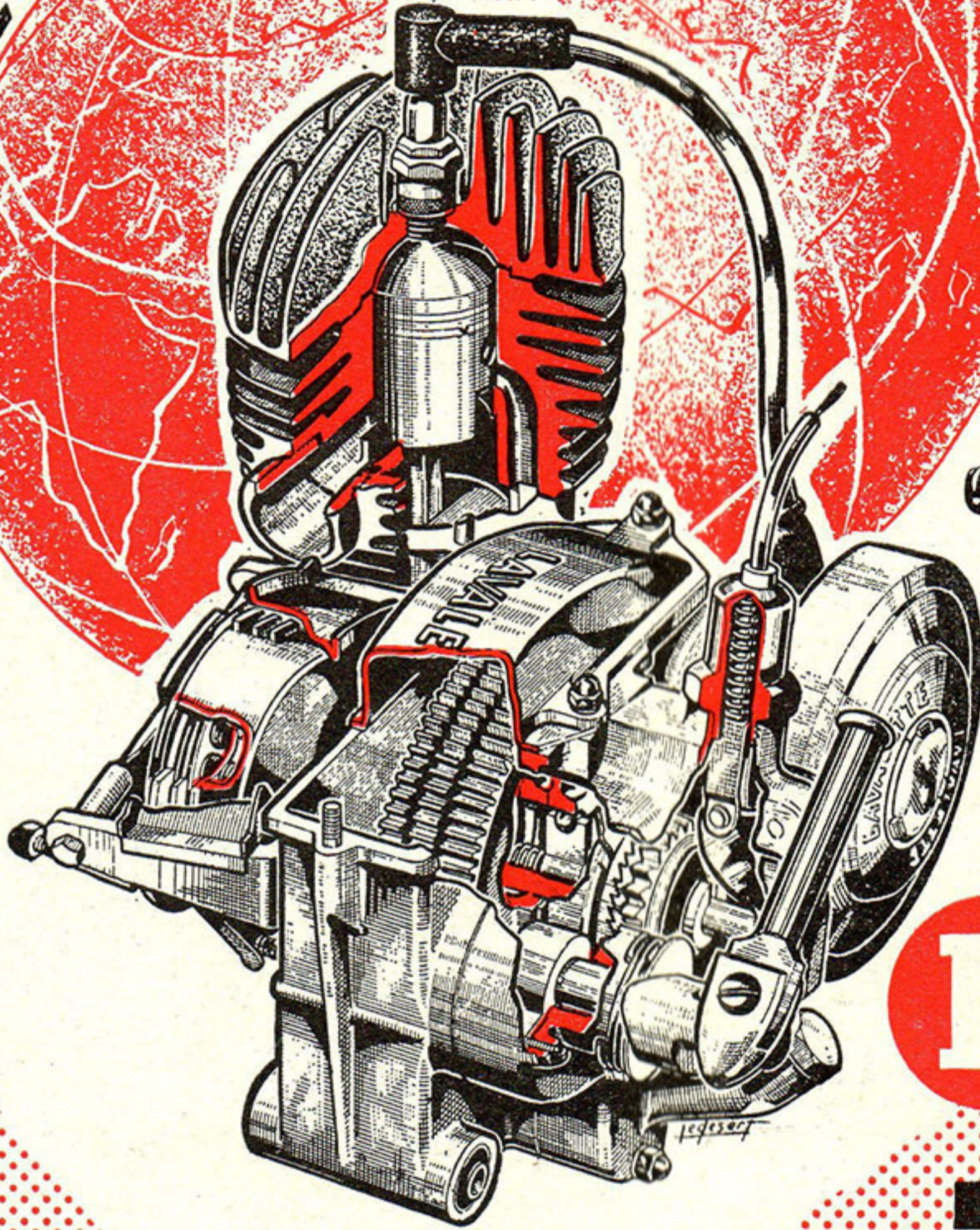
Monet Goyon

KOEHLER ESCOFFIER

USINES ET BUREAUX :
44, RUE RAMBUTEAU A MACON (S.-&L.)
SUCCURSALE A PARIS :
49, RUE DESRENAUDES (17^e)

LE MOTEUR DES GRANDS RAIDS..

..et de
Tous les
Jours!



BMIL

70cc

LAVALETTE

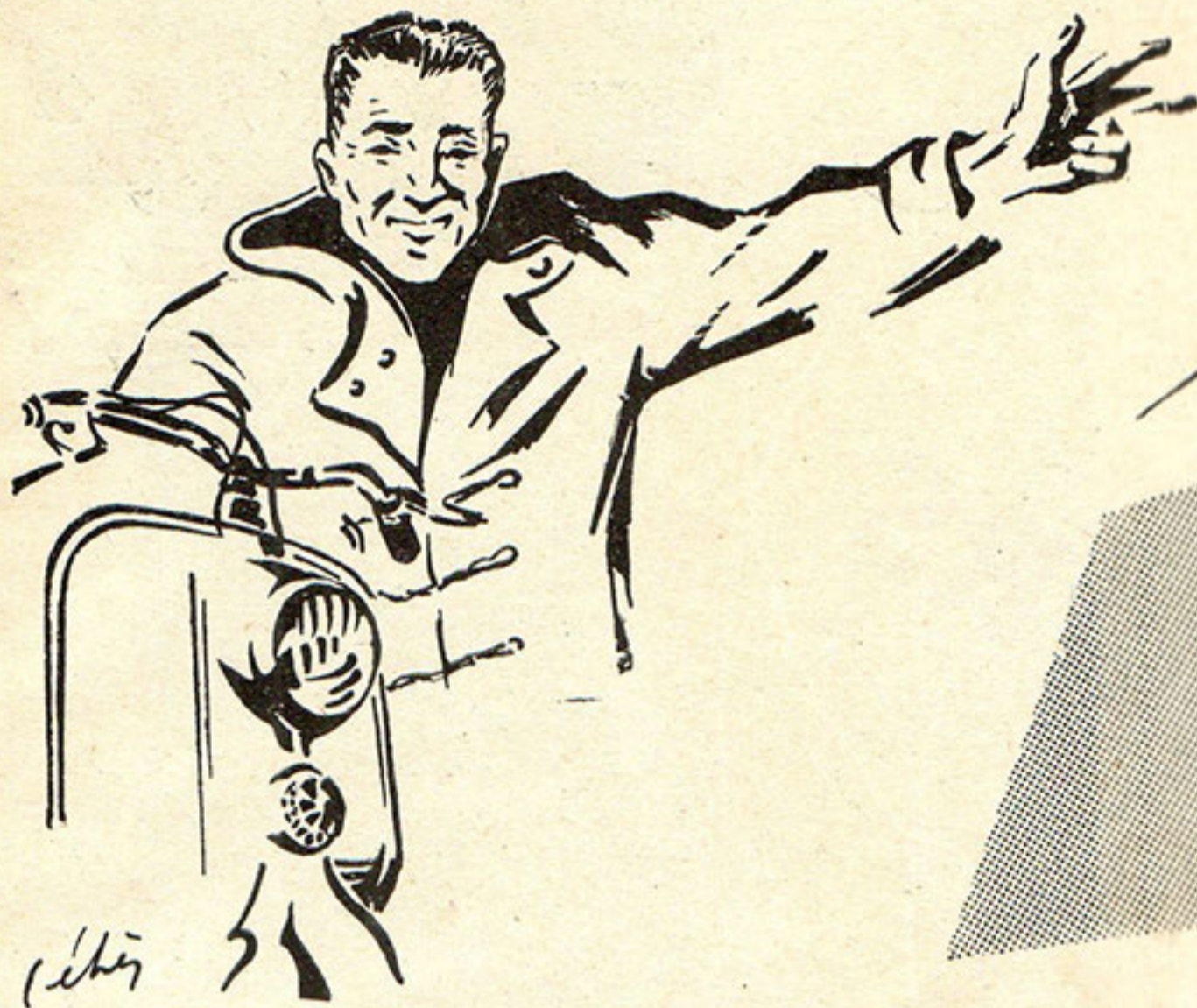
3 VITESSES PRÉSELECTIVES * AVEC OU SANS KICK



32, AVENUE MICHELET * S'-O UEN * (Seine) * MON. 99.60

Salon du Cycle — Stand 91

d



3 bonnes
raisons
de rouler
en

Lambretta

1 LAMBRETTE est le scooter le plus perfectionné. Son moteur central lui confère une tenue de route exceptionnelle. Sa suspension lui permet d'absorber les plus mauvais obstacles grâce à son moteur oscillant à l'arrière et sa roue tirée à l'avant. Sa puissance fait du LAMBRETTE le scooter le plus rapide et le plus nerveux (Puissance 5 HP). Enfin LAMBRETTE possède un châssis en tubes d'acier ; c'est donc le scooter le plus solide.

2 Vous achèterez votre LAMBRETTE à

**LA STATION
LA PLUS MODERNE D'EUROPE**

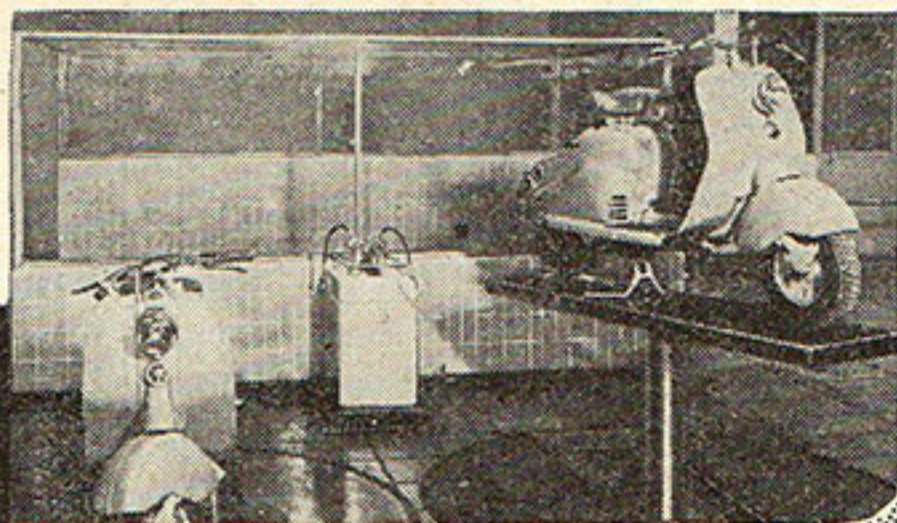
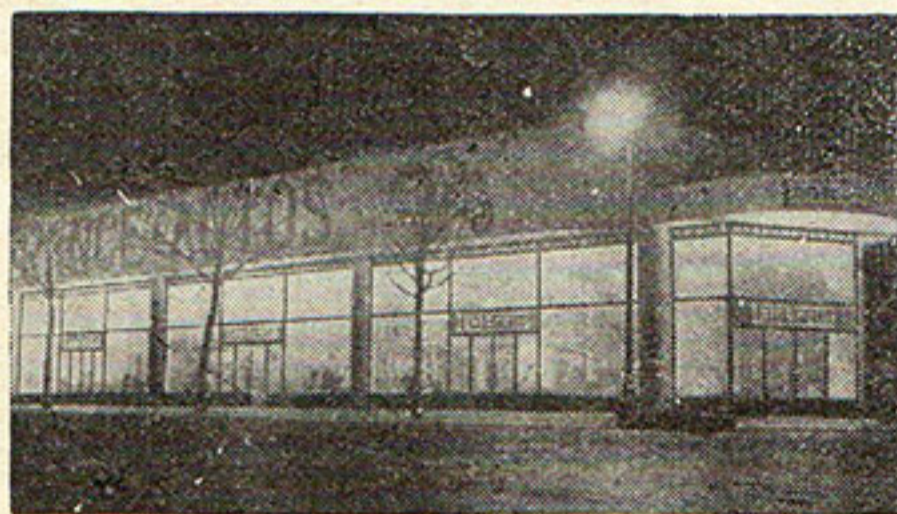
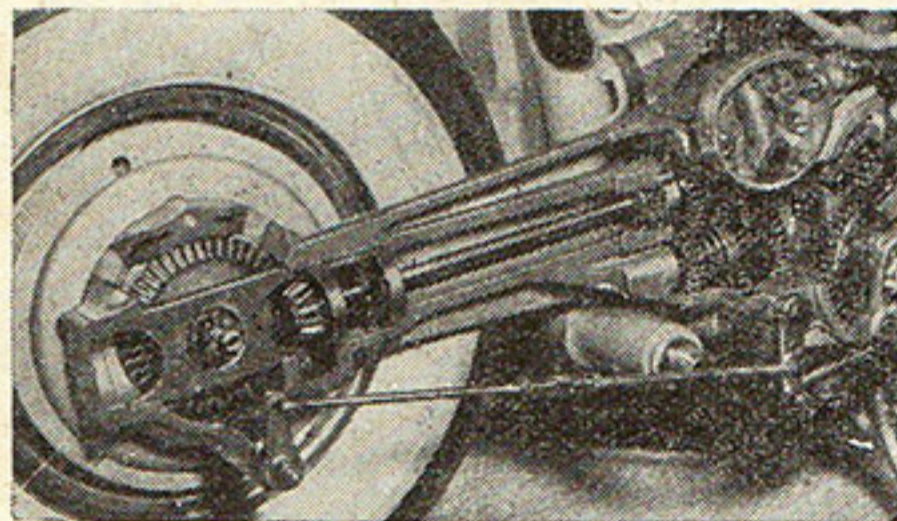
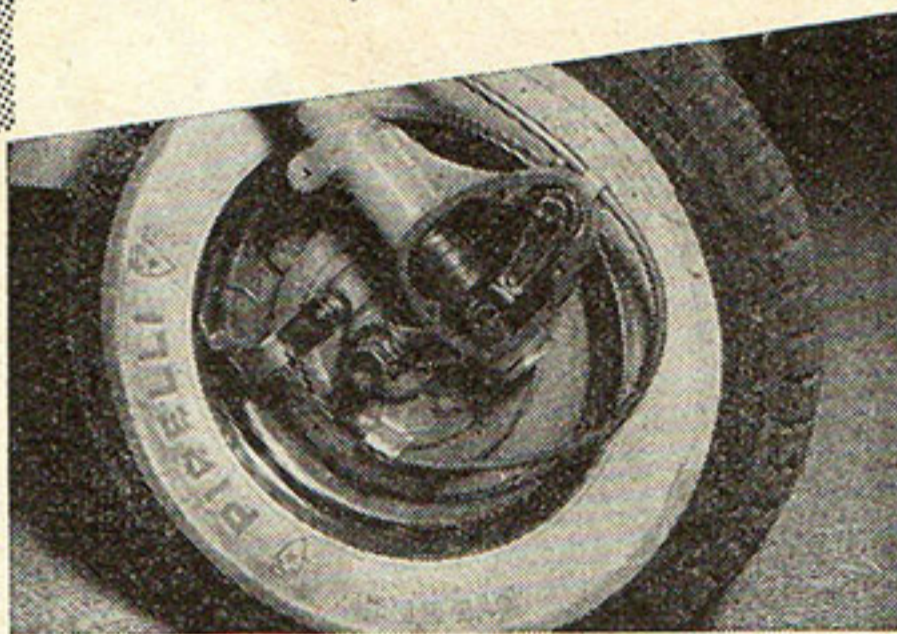
FRANCE-AUTOS met à votre disposition — 148-152, Boulevard Masséna à PARIS — un immense magasin où vous trouverez :

- Le service ventes le plus compétent et le plus serviable.
- Le plus grand choix d'accessoires.
- Un atelier de réparations composé des spécialistes les plus compétents de la marque.
- Une station de lavage d'où votre LAMBRETTE sortira comme neuf en quelques minutes, grâce aux shampooings et pulvérisations. Graissage sur ponts hydrauliques.
- Une pompe à mélange essence-huile (unique en France).

3 Vous achèterez votre LAMBRETTE grâce au

SUPER-CREDIT

de FRANCE-AUTOS — sans que votre trésorerie en souffre, sans même vous en apercevoir.





CYCLOMOTEURS A GRANDE PUISSANCE 6 MODELES

- LUXE TOURISME
- GD TOURETTE
- MOTORETTE
- POPULAIRE
- PORTEUR
- TRIPORTEUR

*Suspension intégrale.
Position, freins, vitesses
et éclairage "moto".*

**48
40 cm³**

*1 litre d'essence
pure aux 100 kms !*

*Utilitaires
charge utile
80 à 150 Kgs.*

moteur *ucciaolo* - M.ROCHER
4 TEMPS (sans mélange) 2 VITESSES (monte toutes les côtes) | CHAÎNE

**LE MOTEUR DES GRANDES
PERFORMANCES :**

PARIS - NICE 1951 - 52 - 53
TOUTES LES PREMIERES PLACES ET
TOUTES LES COUPES DE L'ÉPREUVE
GRAND PRIX INTERNATIONAL
DE LA MADONE DES CENTAURES
GRAND PRIX D'OSTENDE
RALLYE DU NORD DE LA FRANCE
PARIS - HELSINKI - PARIS
ATHÈNES - PARIS
CHAMPION DU MONDE
DES 24 HEURES, DES
12 HEURES, ET
DES 500
KMS

Siège Social et Magasin d'Exposition
106, BD RICHARD LENOIR, PARIS-XI'

P

CHACUN A SES RAISONS

**... mais
tous les deux
préferent**

Lambretta

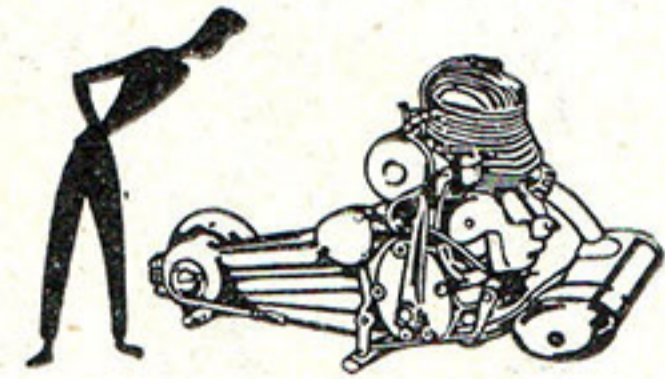


un

Lambretta

ça n'est pas la même chose!

LUI



parce qu'il aime la mécanique sûre
et les performances brillantes de son
LAMBRETTE.

ELLE



parce qu'elle apprécie les lignes
racées et le confort réel de son
LAMBRETTE.

vous aussi

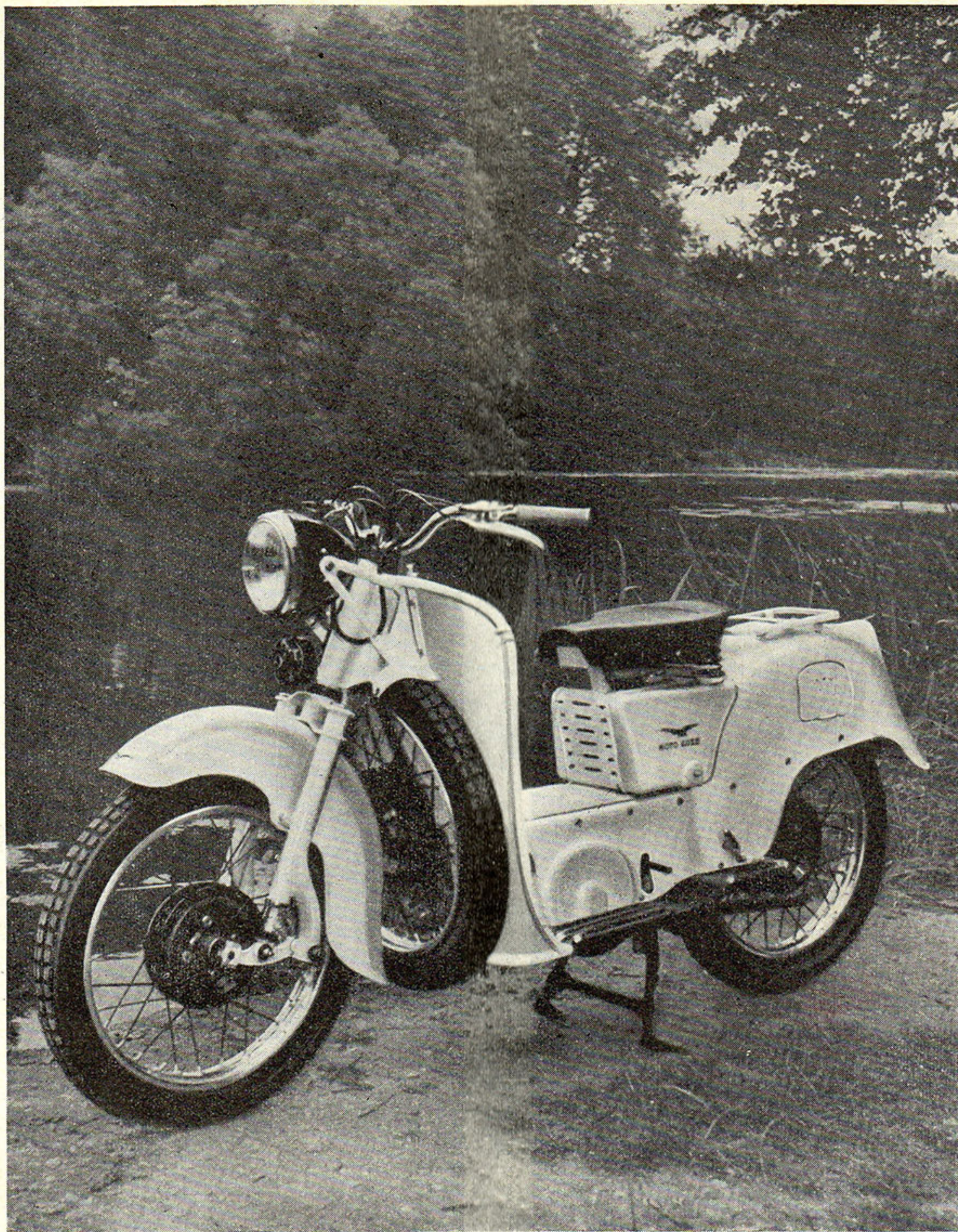
**... vous choisirez un
LAMBRETTE car c'est le seul
scooter qui possède à la fois :**

→ **Châssis en tube d'acier**
- rigidité, robustesse

→ **Bloc moteur central et
transmission par arbre**
- stabilité parfaite et sécurité

→ **Suspension "type automobile"
par barre de torsion**
- agrément et tenue de route

→ **Carénage effilé à l'arrière**
- confort du passager



MOTO GUZZI

IMPORTATEURS - DISTRIBUTEURS

Anc. Ets **PAUL MAURY** - 1, Place d'Estienne-d'Orves - PARIS-9^e - Téléphone : **TRI. 56-77**

Porte de Versailles - Stand 45

SO.PEX 14, PL. DE LA RÉPUBLIQUE, PARIS-X' • LAM. 61-00 • BOT. 77-10
12, AV. DE LA PORTE CHAMPERRET, PARIS-XVII' • GAL. 99-73

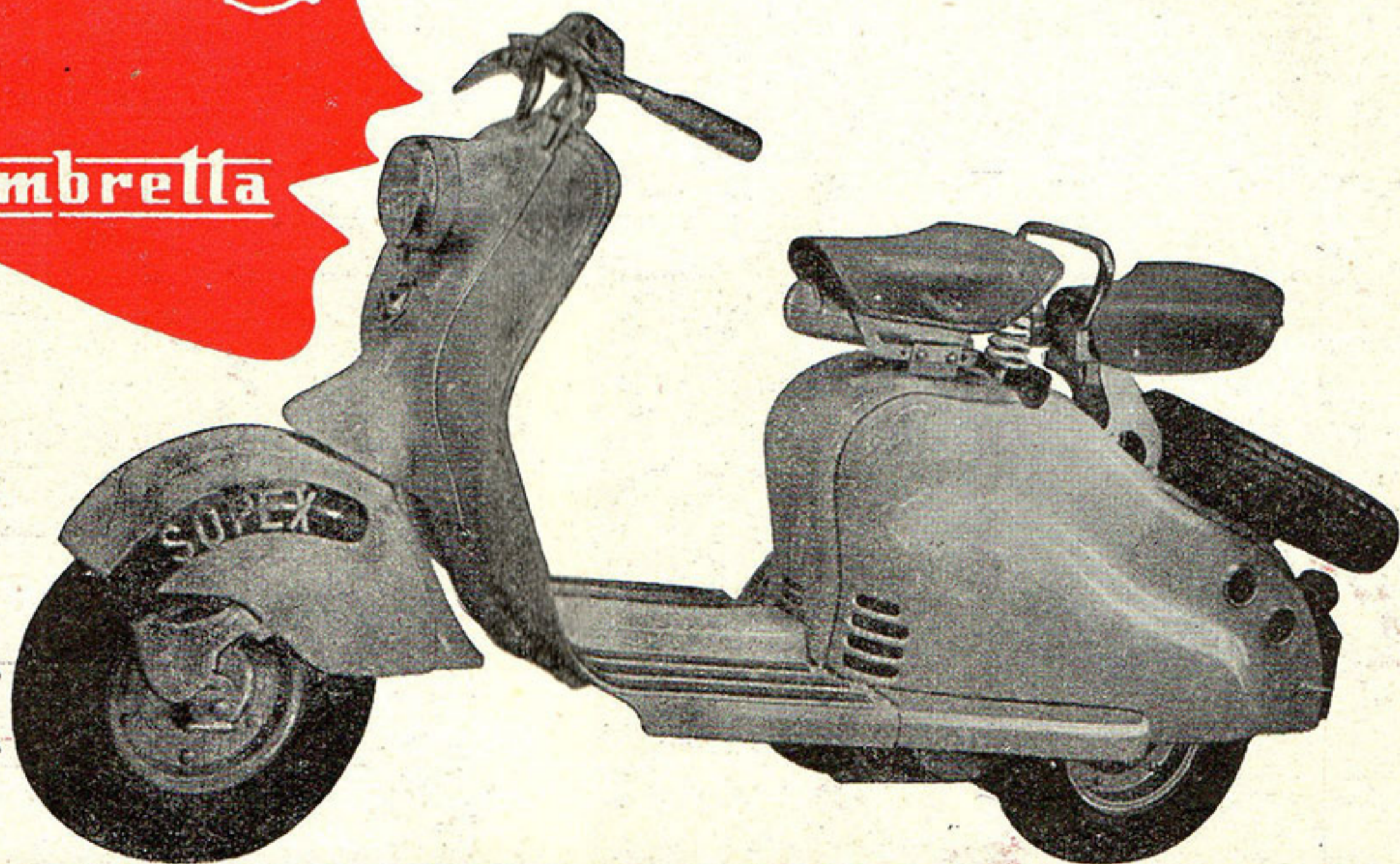
QUI DIT **SCOOTER**

DIT

Lambretta

QUI DIT **Lambretta**

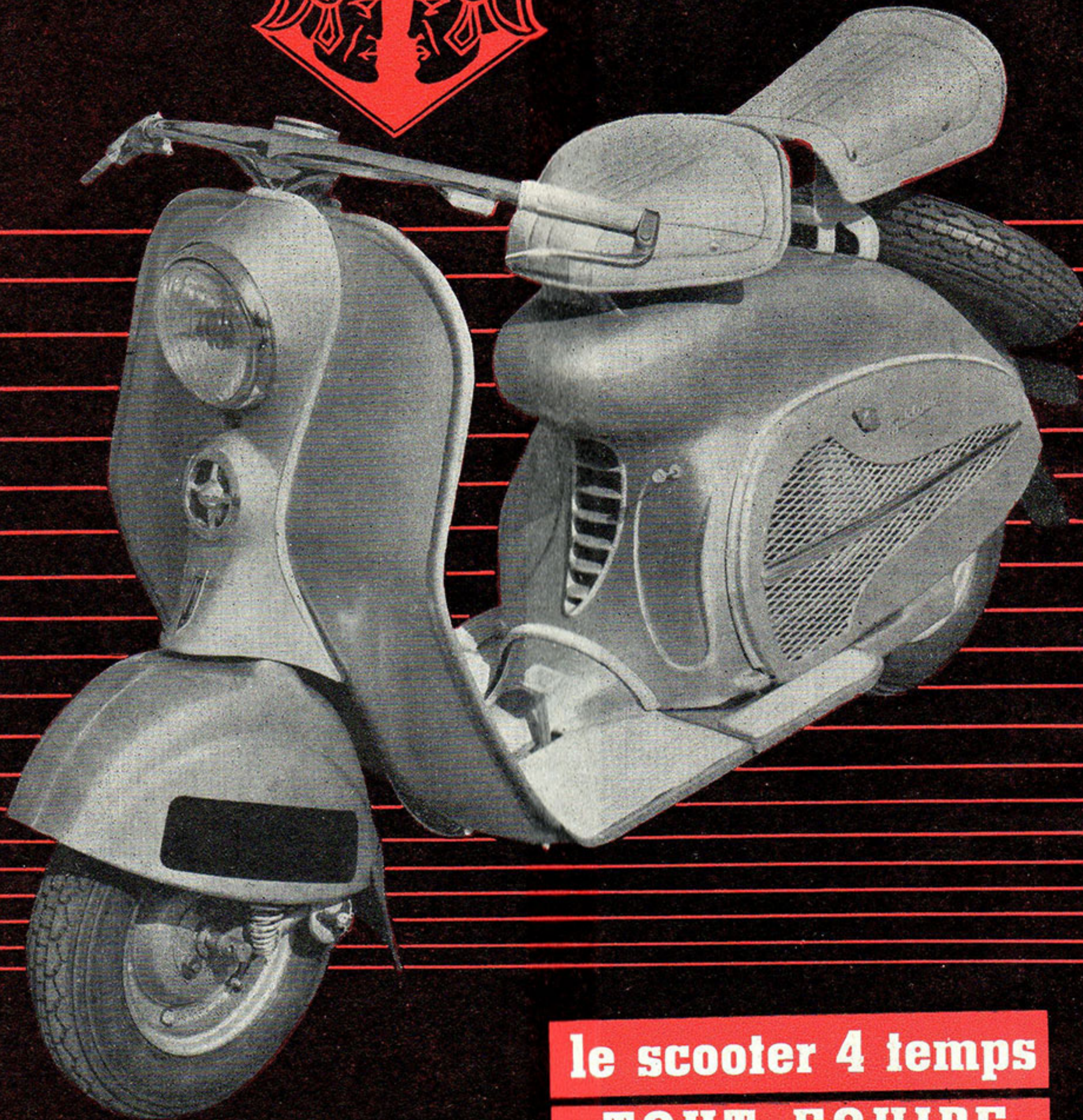
DIT **SO.PEX**



NOVE

20.000 FR.S. A L'ACHAT **CRÉDIT** 6, 9, 12 ou 16 MOIS

MOTOBÉCANE



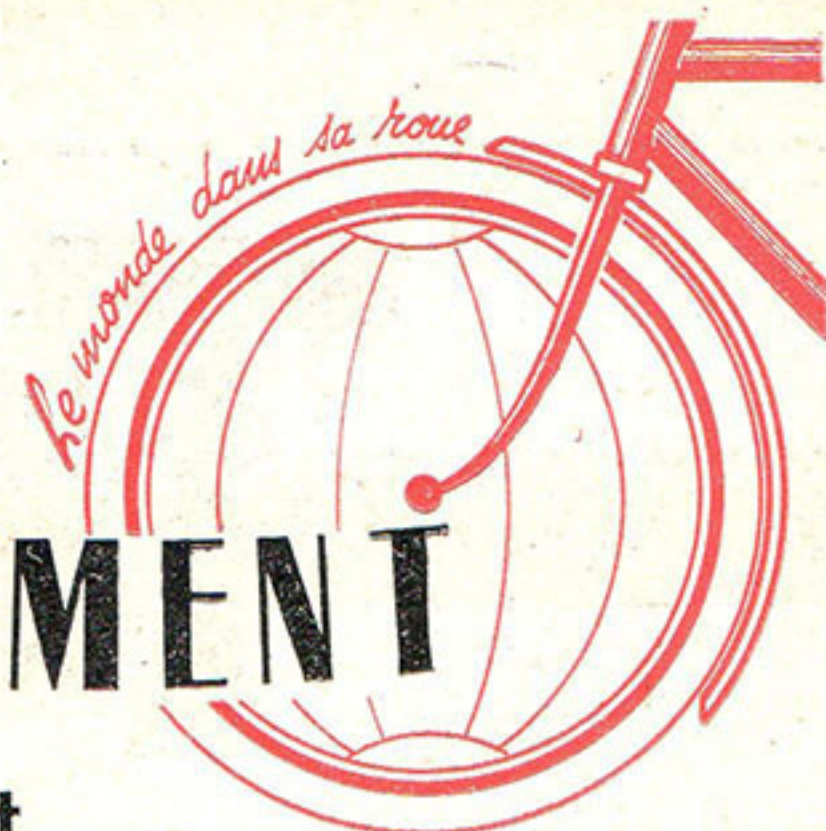
le scooter 4 temps

TOUT EQUIPE

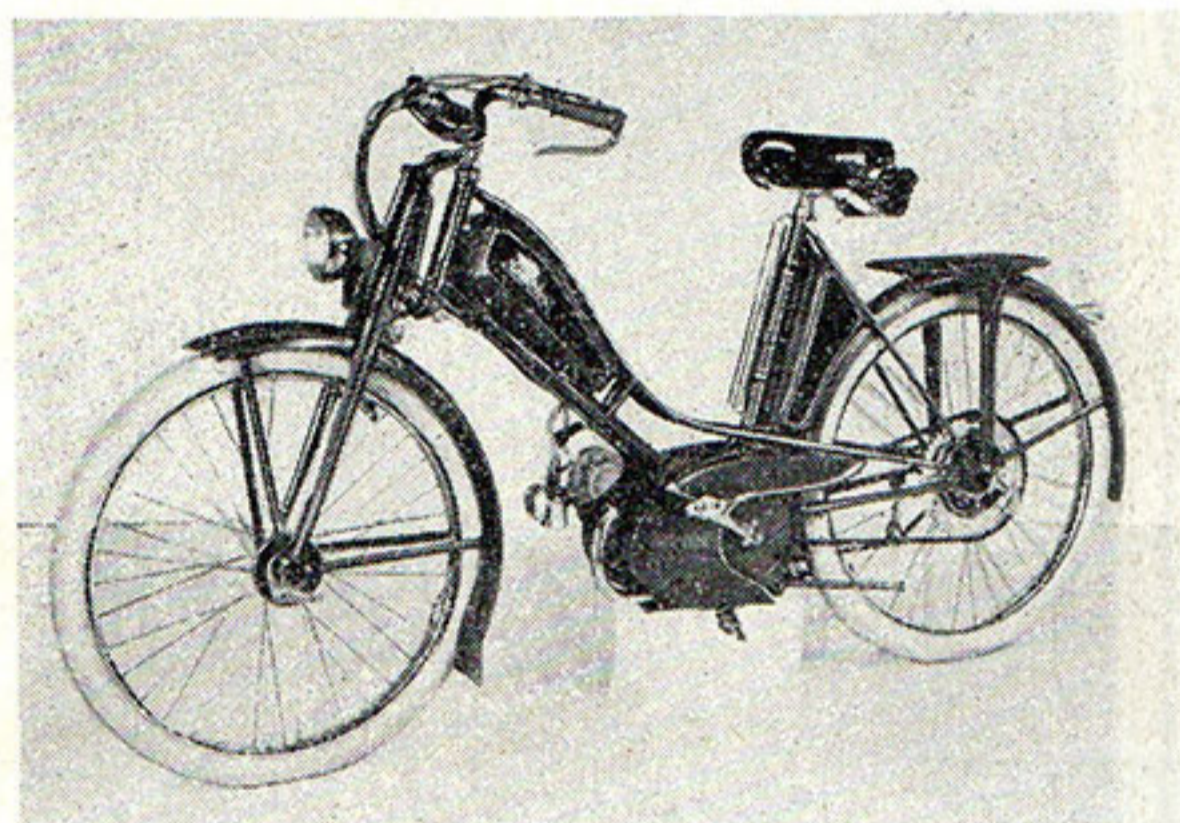
ROUE DE SECOURS
ÉQUIPEMENT BATTERIE
AVERTISSEUR
SIÈGE ARRIÈRE
COMPTEUR ÉCLAIRE

Roulez vite

PAYEZ LENTEMENT

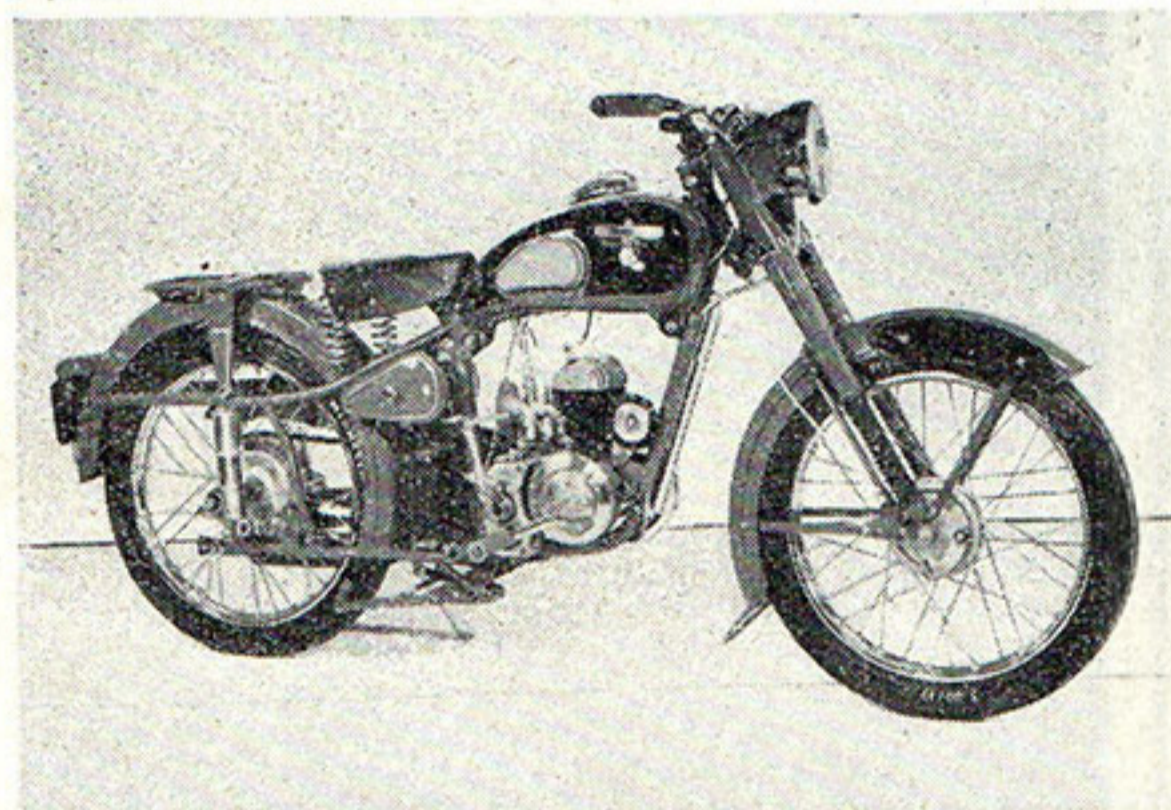


grâce au système de vente à crédit



Cyclomoteur MOTOBLOC Master 2 réservoirs

- moteur MOTOBLOC à double transfert, embrayage commandé
- fourche spéciale, freins tambour avant et arrière
- présentation de haut luxe.

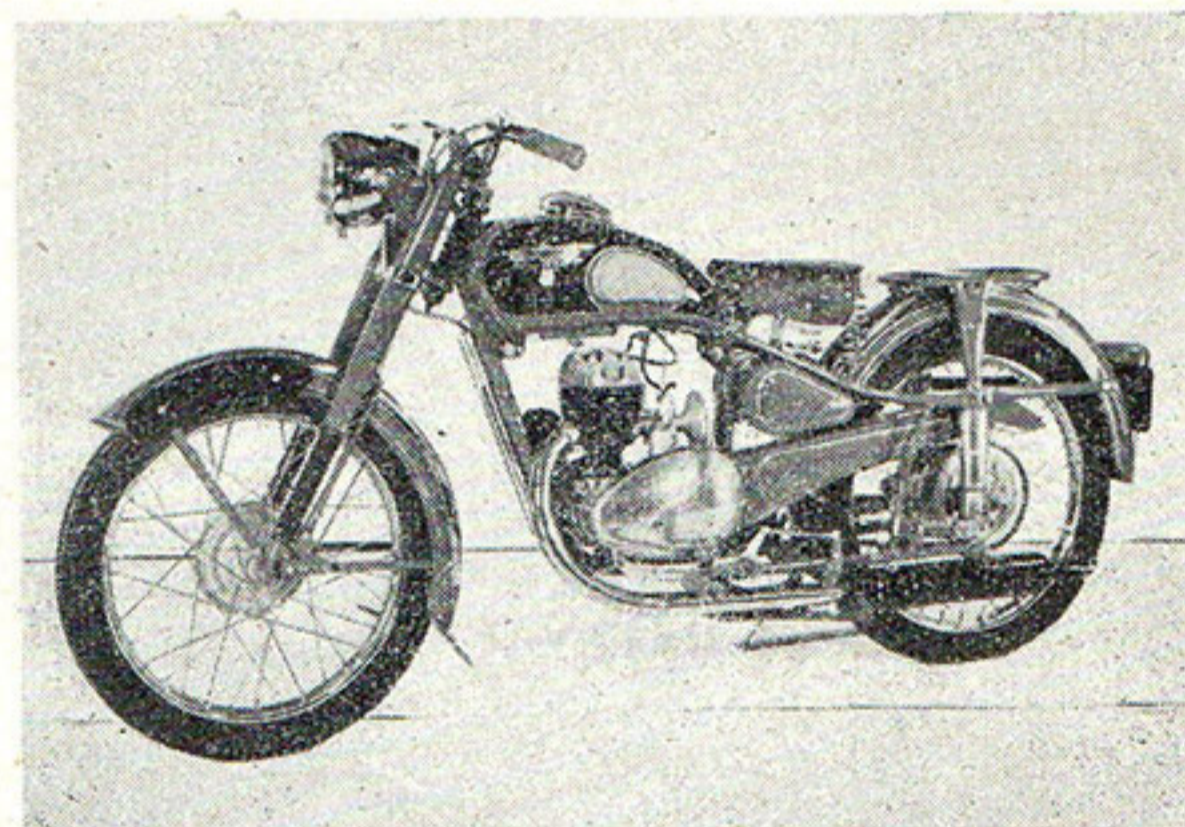


Véломoteur MOTOBLOC - Type M.2-Gl

- Moteur licence VILLIERS 125 cm³ 2 temps - 3 vitesses par sélecteur - suspension AR à correcteur GRÉGOIRE.

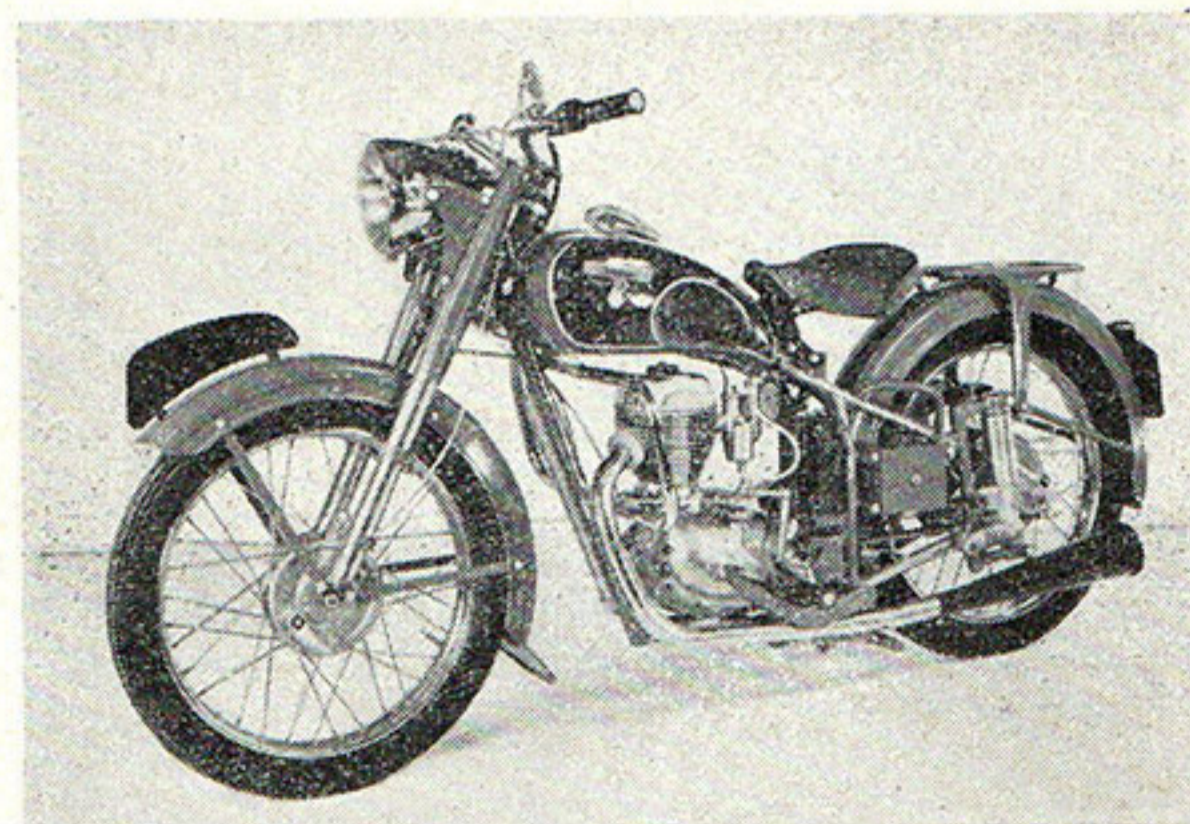
CRÉÉ PAR LA S. C. C. M. ET PRATIQUÉ PAR TOUS SES AGENTS

Motobloc



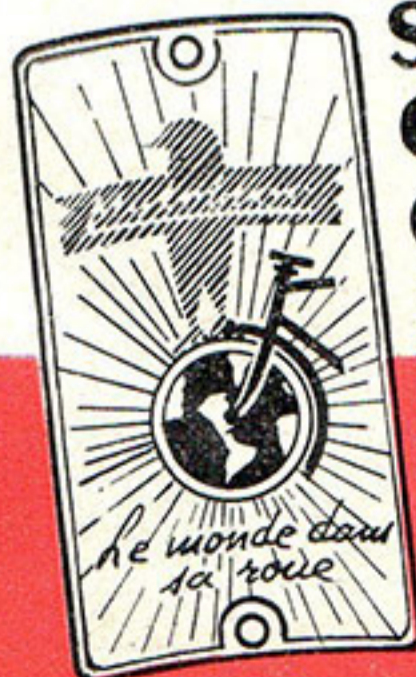
Motocyclette légère - Type M. 200

- moteur licence VILLIERS 200 cm³ 2 temps - 3 vitesses par sélecteur - suspension AR à correcteur GRÉGOIRE.



Motocyclette légère - Type M. 475

- moteur AMC 175 cm³ 4 temps - 4 vitesses par sélecteur - suspension AR à correcteur GRÉGOIRE.



**SOCIÉTÉ
CENTRALE DE
CONSTRUCTIONS
MÉCANIQUES**

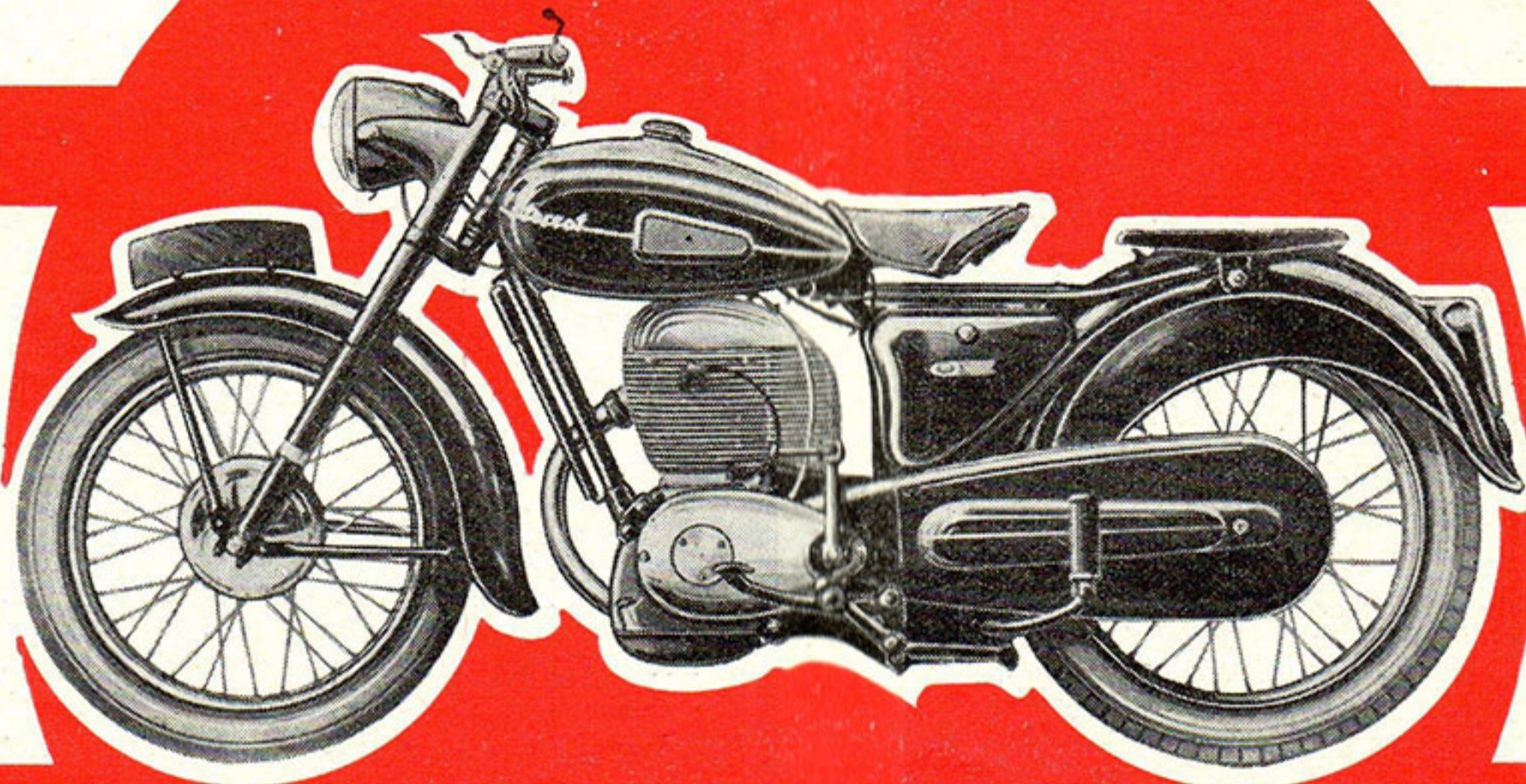
14-16-18, rue de Madrid
VICHY (Allier)

Service Exportation : 134, Av. MALAKOFF, PARIS 16^e - KLÉBER 69-14 & 61-80 +

TERROT

Seul.

CONSTRUIT EN
GRANDE SÉRIE
TOUS LES MOTORISÉS
DE 50 A 500 CM³



MOTO 250 CM³ TYPE OSSD

Alésage 68. - Course 68 mm. - Graiss. à circul. par pompe noyée. - Réserv. d'huile incorporé au bloc, capac. 2 litres. - Allum. par bobine et batterie. - Avance automat. - Carburateur à 2 manettes. - Silencieux tubul. Transmiss. primaire par engren., secondaire par chaîne dans carter étanche invis. - Boîte à graiss. séparé 4 vit. à point mort, rapp. 17,8, 11,05, 7,82, 6,18. - Débrayage très souple. - Sélect. au pied. - Freins centr. de 150 mm. - Pneus AV 25 x 3 strié, AR 26 x 3,25 pavés. - Moyeux alum. AR à broche faisant amort. de transmiss. - Fourche télescop. avec amort. hydraul. à double effet. - Suspens. arrière réglable. - Guidon av. poignée tournante gaz à droite et poignée commutatrice à gauche. - Selle suspendue réglable. - P.-b. amovible. - Béquille centrale. - Plaque de police AR lum. - Réserv. essence 12 litres. - Genouillères - 2 sacoches avec trousse d'outil. - Pompe à air. - Eclair. électr. par dynamo en bout d'arbre et batterie Avertiss. électr. - Indicat. de vitesse incorporé dans le phare avec prise dans le bloc. - Poids 120 kgs. Vitesse 115 kms h. environ.

SPECIFICATIONS : Bloc-moteur 4 temps à soupapes en tête, totalement encloses, commandées par culbut. - Culasse all. léger. - Cylindr. 250 cm³.

le triomphe de la qualité

ÉTABLISSEMENTS **TERROT** - 2, Rue André-Colomban - **DIJON**

MAGASIN D'EXPOSITION A PARIS : 72, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

CSEPEL

ROBUSTE
CONFORTABLE
ÉCONOMIQUE

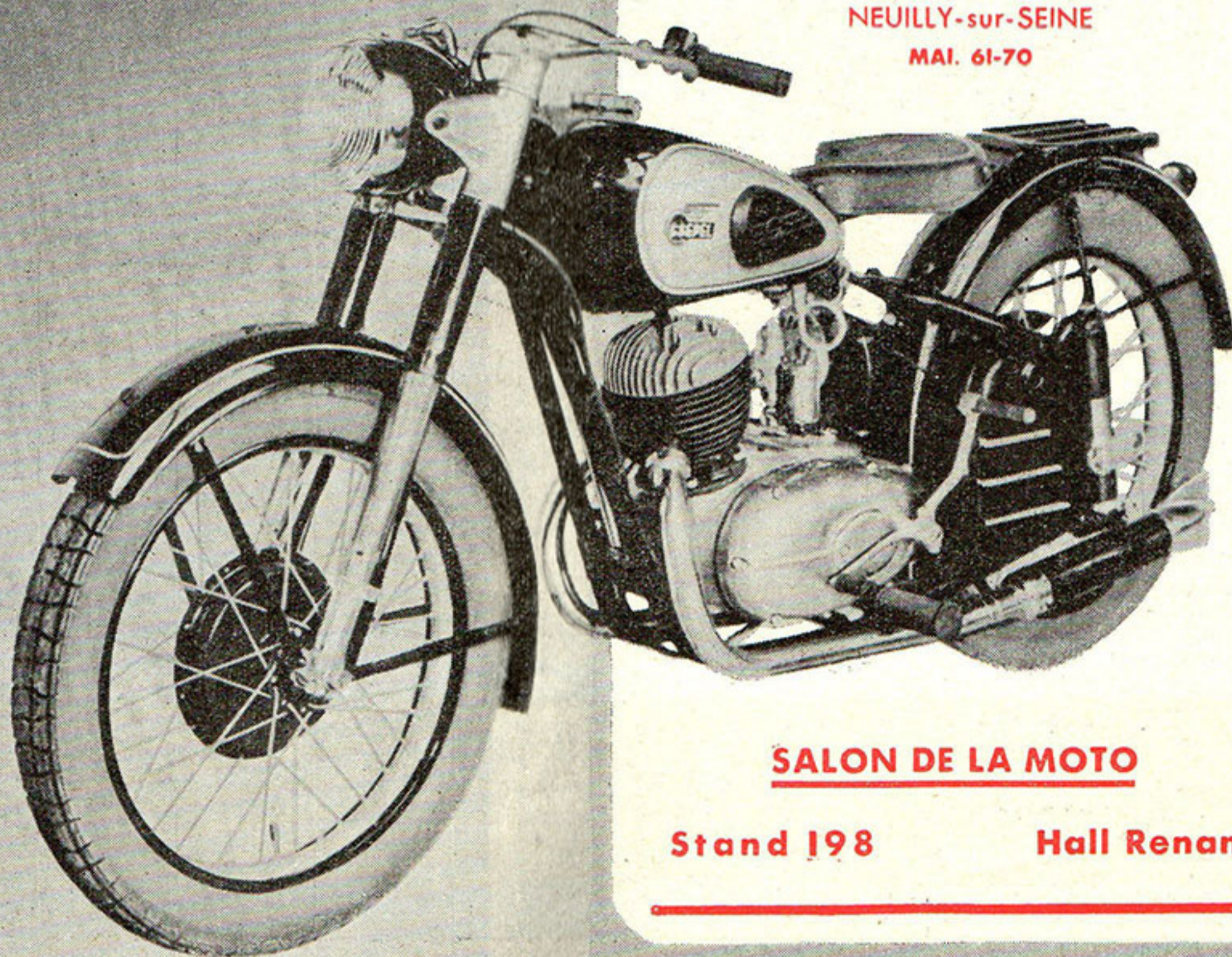
●
LIVRABLE IMMÉDIATEMENT

●
Agent général pour la France et l'Algérie :

E^{TS} J. POCH

127, Av. de Neuilly
NEUILLY-sur-SEINE

MAI. 61-70



SALON DE LA MOTO

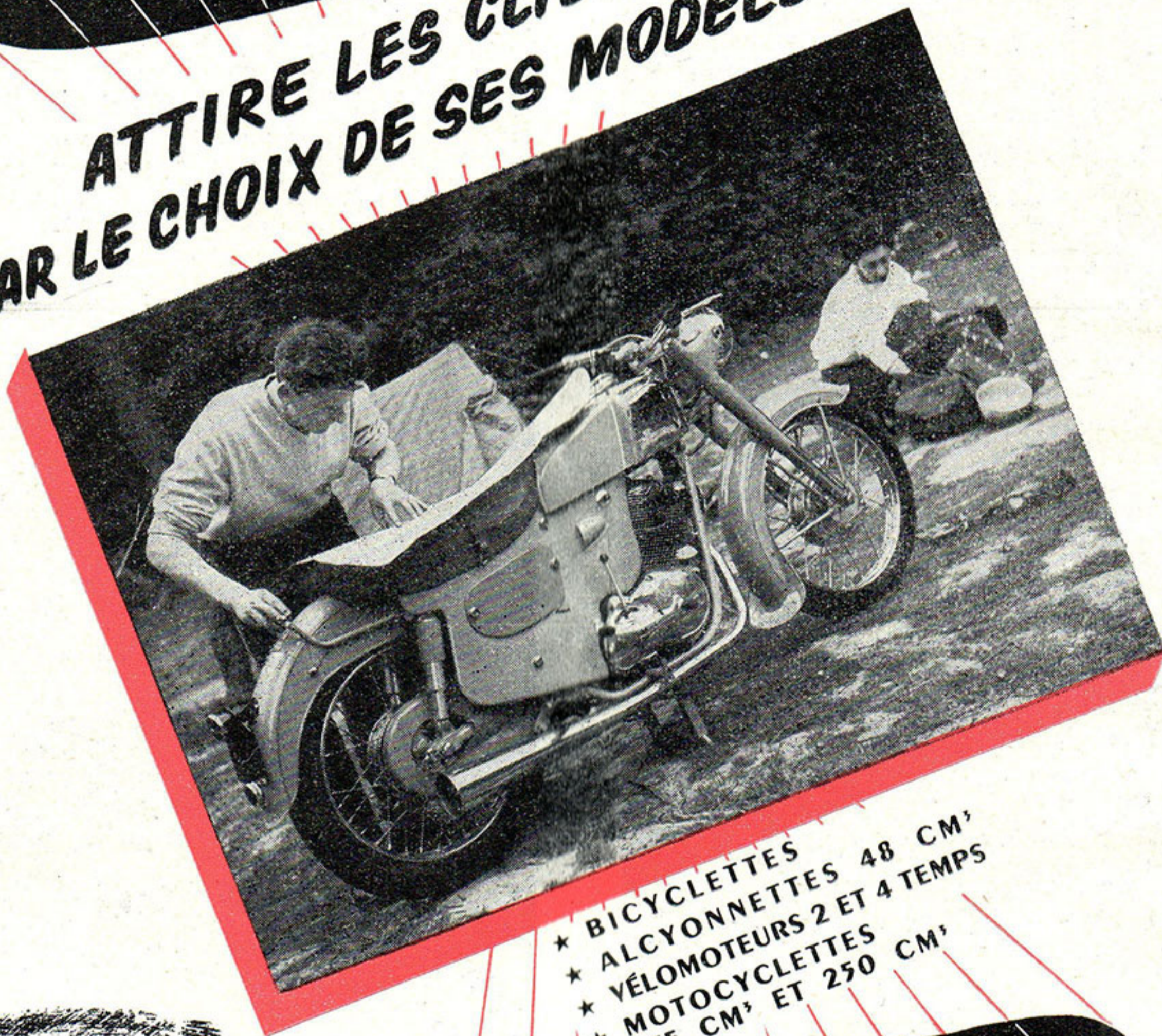
Stand 198

Hall Renan

ALCYON

**SALON DU CYCLE
STAND 47**

**ATTIRE LES CLIENTS
PAR LE CHOIX DE SES MODELES**



- * BICYCLETTES
- * ALCYONNETTES 48 CM³
- * VÉLOMOTEURS 2 ET 4 TEMPS
- * MOTOCYCLETTES
175 CM³ ET 250 CM³

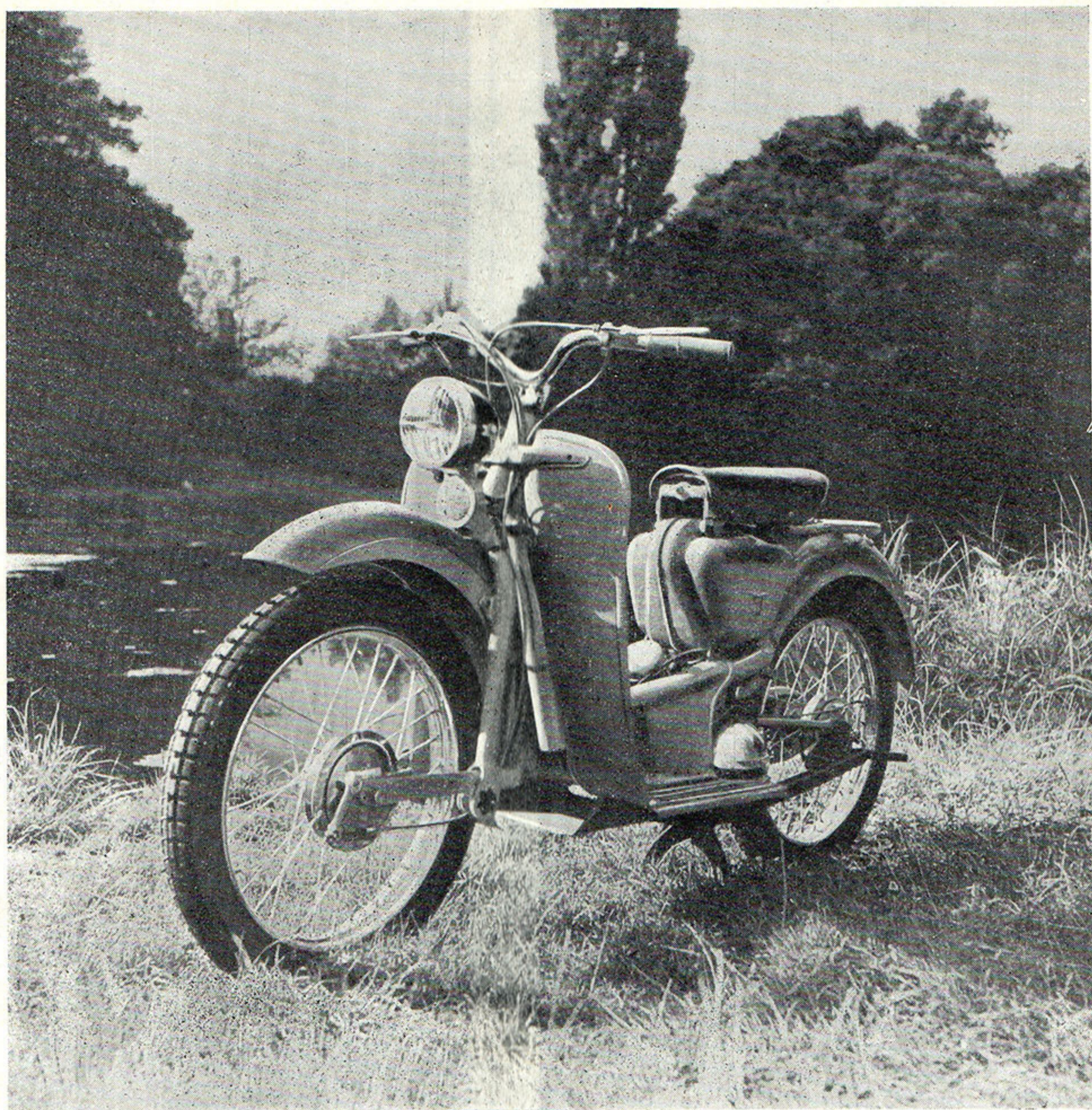
VENTE A CRÉDIT

9 et 12 MOIS

ALCYON

Renseignez-vous

AUPRÈS DES 2.500 AGENTS RÉPARTIS DANS TOUTE LA FRANCE



SCOOTER "AER MACCHI" TYPE 125 U

CARACTÉRISTIQUES

Moteur : 2 temps - 1 cylindre horizontal.
Puissance : à 4.500 tours-minute 5 CV.
Lubrification : mélange à 6 %/o.
Allumage : par volant magnétique.
Boîte de vitesses : séparée à 3 rapports avec prise directe sur l'arbre moteur, commandés par poignée sur le guidon.

Transmission : par chaîne à tension constante.

Roues : 2.75 × 17 ou 3.00 × 17.

Vitesse : 72 km/heure.

Consommation : 2 lit. 1/2 aux 100 kms.

Poids : 70 kgs.

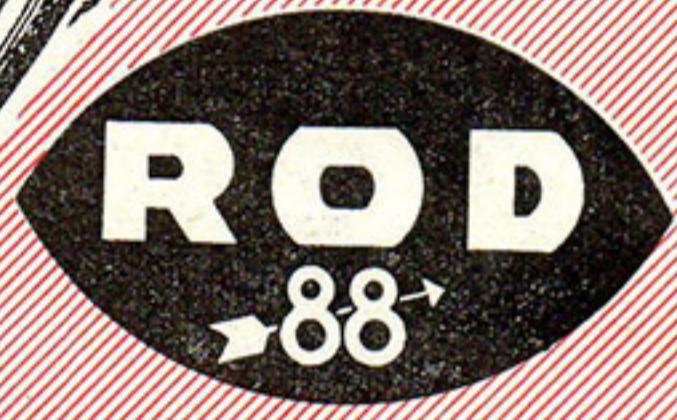
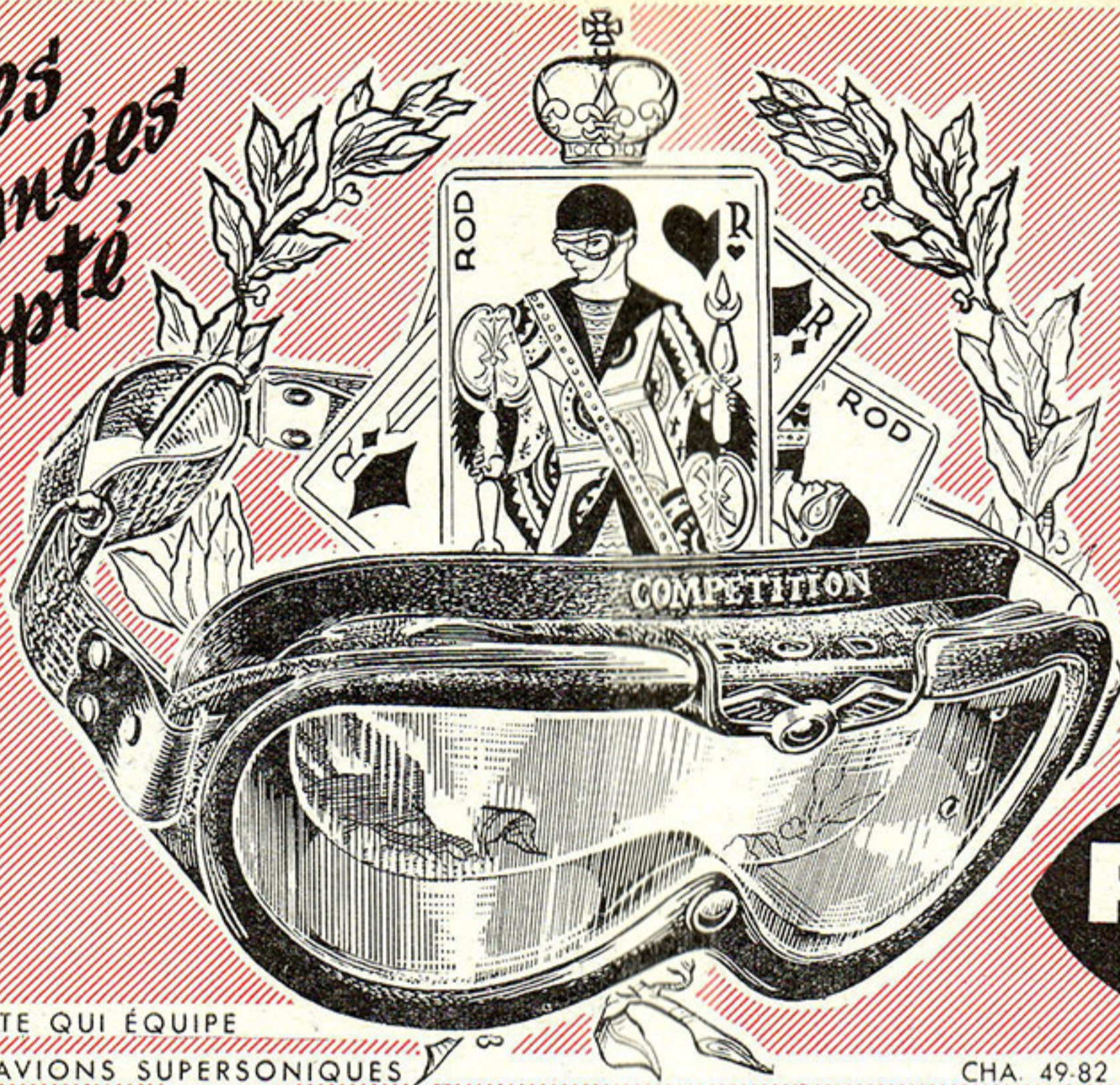
IMPORTATEURS - DISTRIBUTEURS

ANCIENS ÉTS PAUL MAURY - 1, PLACE D'ESTIENNE-D'ORVES - PARIS-9^È

TÉL. : TRI. 56-77

Porte de Versailles - Stand 34

*les Têtes
Couronnées
ont adopté...*

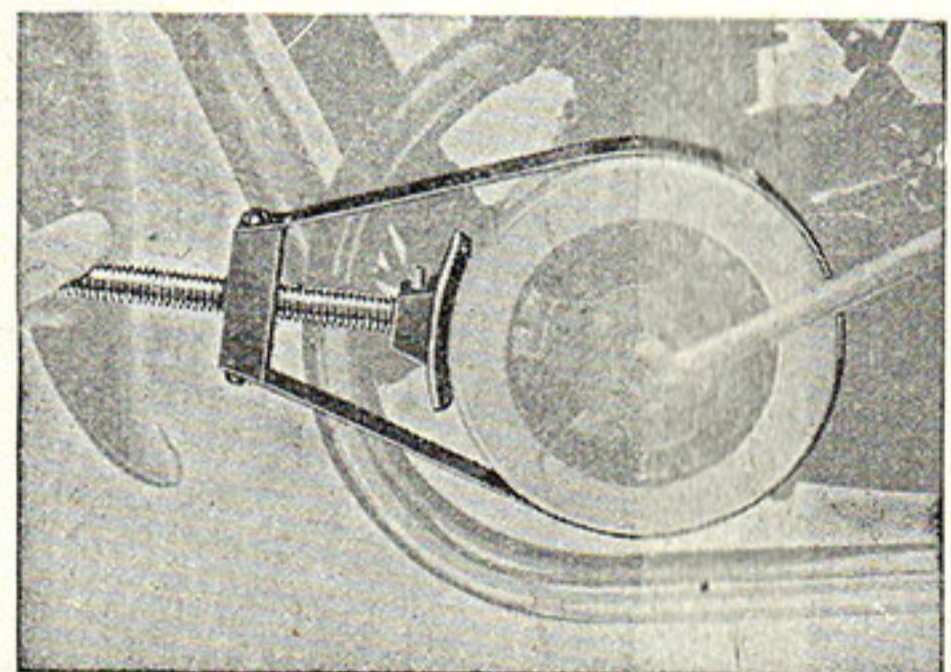


LA LUNETTE QUI ÉQUIPE
LES PILOTES DES AVIONS SUPERSONIQUES

CHA. 49-82 COLOMBES - CHA. 49-09



CONTROLEUR ÉLECTRIQUE
pour la vérification des Bobines de Volants-
Magnétiques, Condensateurs, Bornes de sorties, etc...

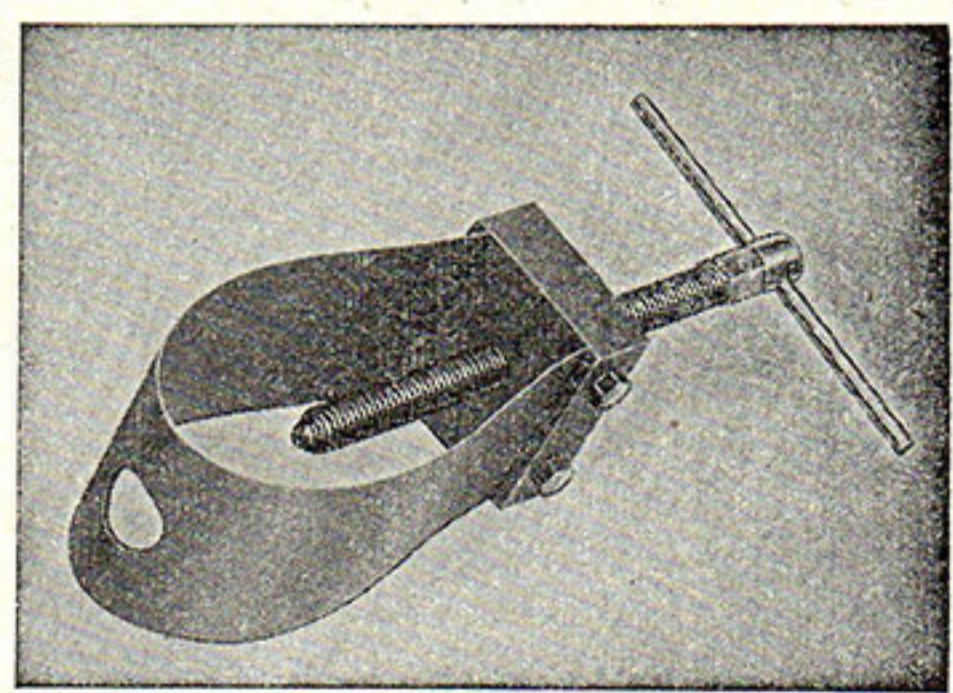


DÉMONTE-VOLANTS MAGNÉTIQUES
s'adapte sur tous les diamètres de volants

**Constructions Électriques
MARBON**

26, Rue Poncelet, PARIS-17^e
Tél. : **WAGram 78-60**

**TROIS APPAREILS INDISPENSABLES
AUX MOTOCISTES**



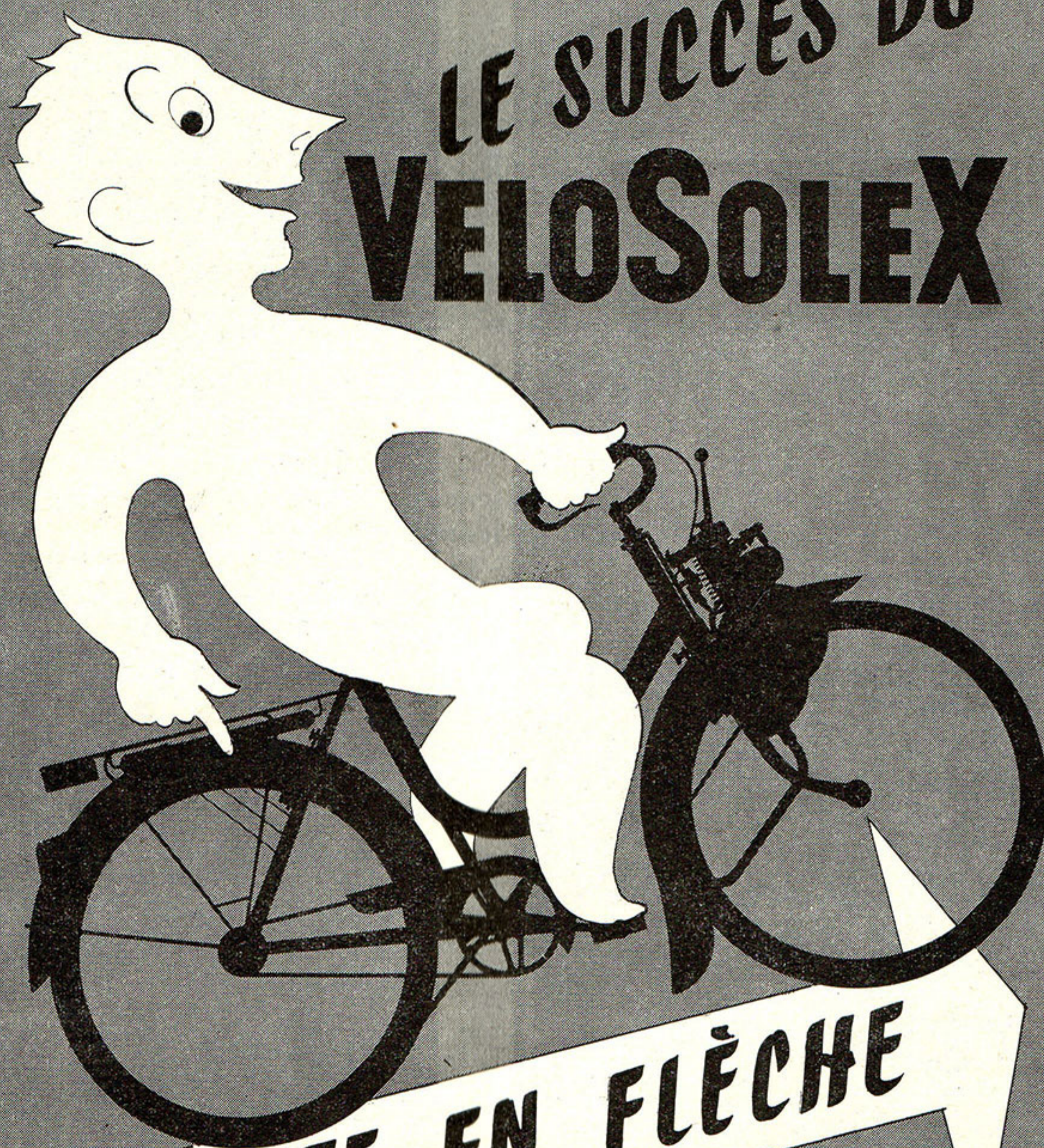
DÉMONTE-AXES-DE-PISTONS
pour démonter et remonter facilement et rapidement
les axes de pistons

**LA
MEILLEURE
TECHNIQUE**

VÉLOMOTEURS & MOTOS
Genqueot

**LA
PLUS GROSSE
VENTE**

LE SUCCÈS DU VELOSOLEX



MONTE EN FLÈCHE

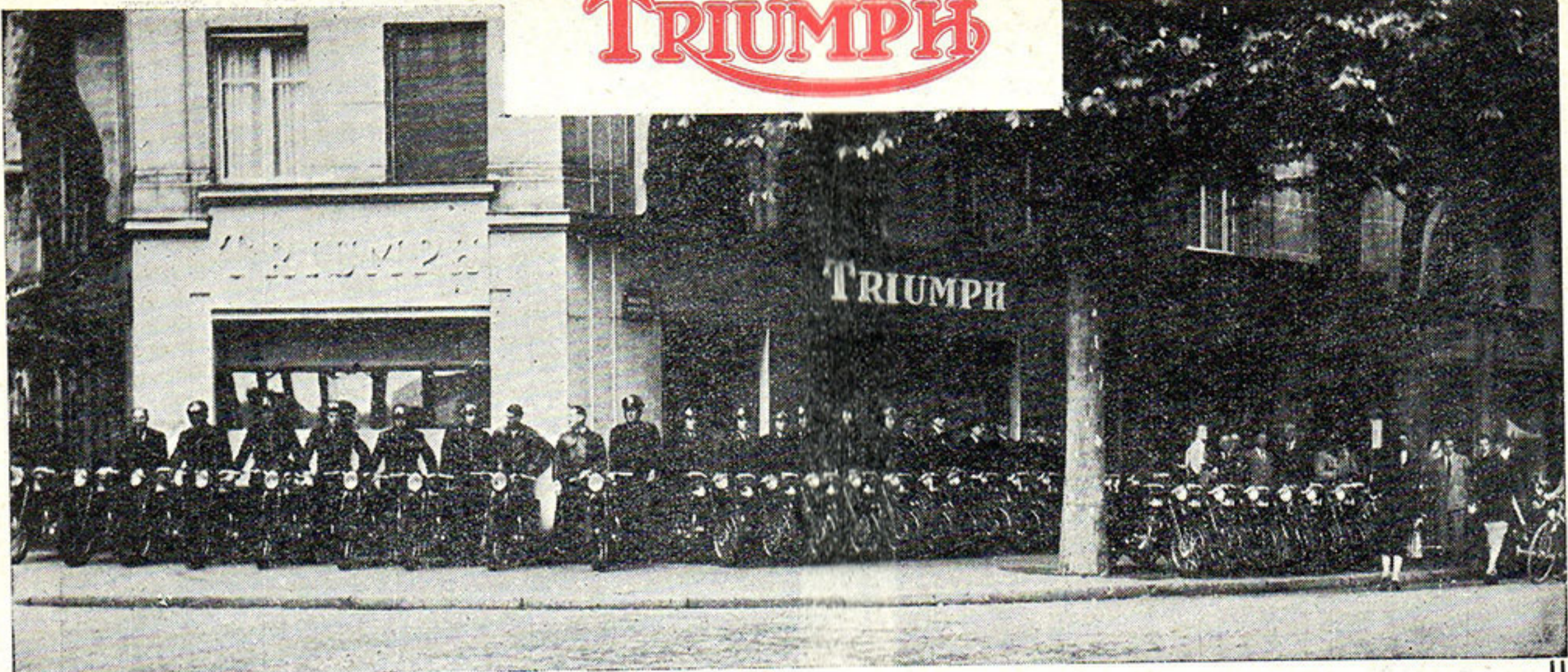
Motoristes, vous avez intérêt à vous rallier
à l'Equipe de Distribution VELOSOLEX.

Documentez-vous auprès de
VELOSOLEX, Courbevoie (Seine) - Déf. 37-15

Le nouveau VELOSOLEX (modèle 1954) est au Stand 251, Hall Renan, Salon du Cycle — Porte de Versailles

*Dené
Lavo*

TRIUMPH



LA MEILLEURE MOTO DU MONDE

DISTRIBUTEUR
POUR LA FRANCE

6, Bd Pershing - PARIS

STAND 70

Téléphone : ÉTOILE 11-83

Novi
DEP. VOLANTS MAGNETIQUES
DANTIN SEINE

PRODUCTION JOURNALIERE
MOIS de *juillet* 195

FABRICATION ANTERIEURE		1.506.370
<i>Mercredi</i>	<i>1 juillet</i>	2.052
<i>Jeudi</i>	<i>2 "</i>	2.074
<i>Vendredi</i>	<i>3 "</i>	1.830

VOLANTS MAGNETIQUES

NOVI

S.A. au CAPITAL de 150.000.000 de Frs
8-20 Chemin des Vignes DANTIN - SEINE
Nord 66-71

DOCUMENTATION GRATUITE S/DEMANDE

N538

Stand 90 - Porte de Versailles

MOTO-HALL

présente

LA NOUVELLE 350 cm³ **VÉLOCETTE**
(Suspension AR réglable)

Une GAMME COMPLÈTE
de la CYCLOLETTE à la 500 cm³ **TERROT**

LES SCOOTERS
BERNARDET et TERROT
LE CYCLOMOTEUR **VÉLOSOLEX**

Accessoires

CRÉDIT

Réparations

PIÈCES DETACHÉES

TERROT (Anciens et nouveaux modèles)

VÉLOCETTE (Angloises d'origine)

H. HABERT 78, Av. des Ternes, PARIS-17^e

Téléphone : **GAL. 78-95**

UNE RÉALITÉ
INDISCUTABLE

PLUS DE
100.000
VÉLOMOTEURS

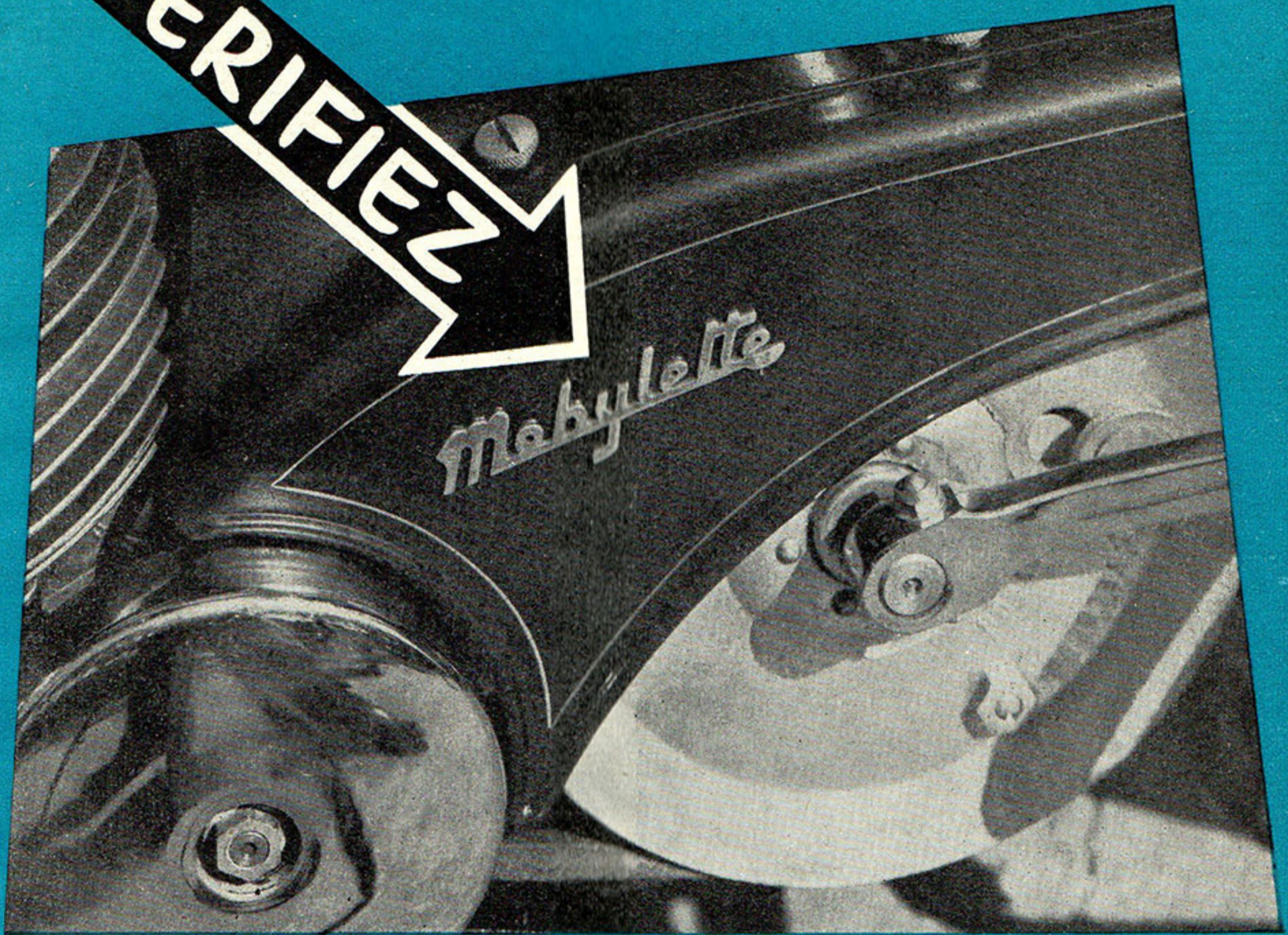
Geugeot

EN
CIRCULATION

EST CE BIEN UNE **Mobylette**?

MARQUE DÉPOSÉE

VERIFIEZ



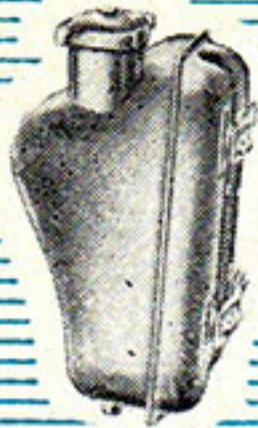
Mobylette

LA BICYCLETTE MOTORISÉE

Brevets Français et étrangers

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





ÉTABLISSEMENTS
MOTTAZ

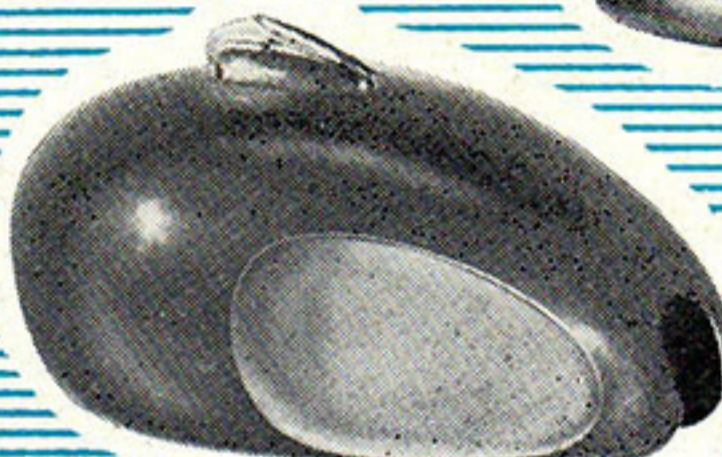
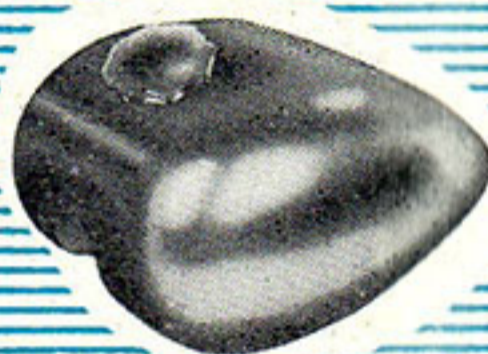
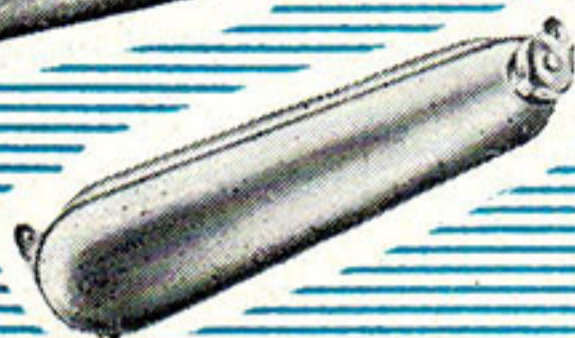
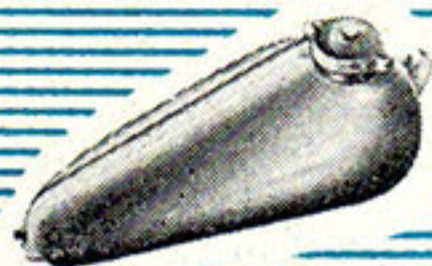
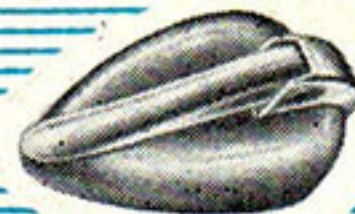
307 à 311, Rue de la Garenne - NANTERRE



Specialités de Réservoirs

ET ACCESSOIRES DE TOLERIE POUR
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS & MOTOS

FABRICATION EXCLUSIVE
POUR CONSTRUCTEURS & GROSSISTES



- ❏ LES MEILLEURS SCOOTERS AUX PRIX
LES MEILLEURS DANS LES MEILLEURES
CONDITIONS.
- ❏ VESPA ET LAMBRETTA D'OCCASION,
RÉVISÉS. GARANTIS 3 MOIS.
- ❏ LE PLUS LARGE CRÉDIT.
30.000 COMPTANT. SOLDE EN 10 MOIS.
- ❏ ACCESSOIRES D'OCCASION.
- ❏ ACHAT — DÉPOT — VENTE

TRO. 62-84

SÉLECTION - SCOOTER

46, Rue Sainte-Anne — PARIS (2^e) — Téléphone : RICHelieu 49-17

Stand 90 - Porte de Versailles

Pierre Monginet

9, Boulevard Murat - Paris (XVI^e) Porte d'Auteuil

Spécialiste A.M.C.



GIMA

AUTOMOTO



présente au
salon
...

LES NOUVEAUX MODÈLES 1954

LES MOTORISES 2 TEMPS

- 100 VML** : Moteur 98 cm³, licence Villiers, 2 vitesses, commande au guidon. Fourche télescopique. Kick-starter.
- 125 AP** : Moteur 125 cm³. 3 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique.
- 125 APL** : Comme le précédent, avec suspension AR.
- 125 AV4** : Moteur 125 cm³, licence Villiers. 4 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique. Suspension AR.
- 200 AGL** : Moteur 200 cm³, licence Villiers. 4 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique. Suspension AR, correcteurs Grégoire. Allumage et éclairage par dynamo-volant Morel.

LES MOTORISES 4 TEMPS A MOTEUR A.M.C.

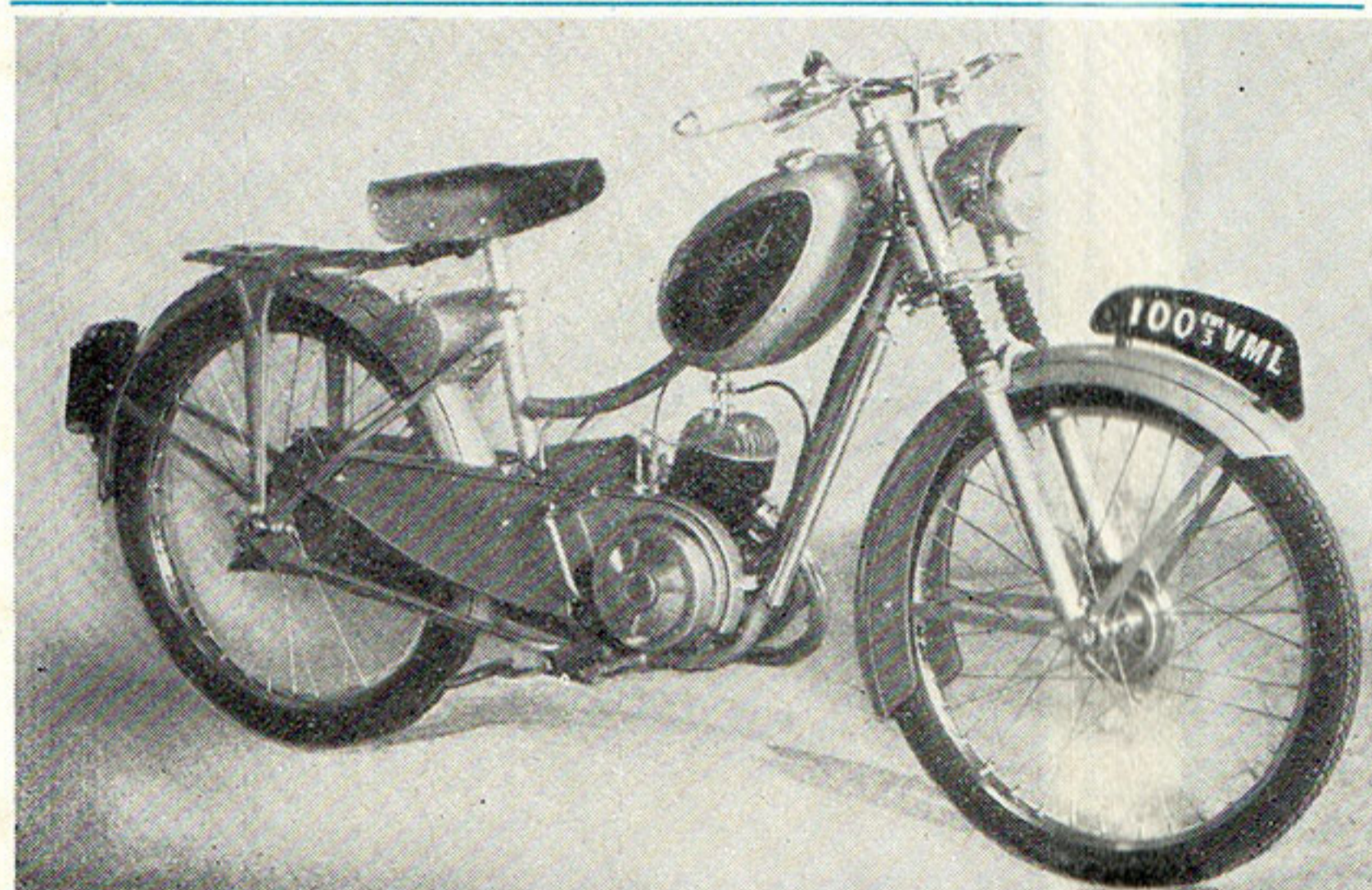
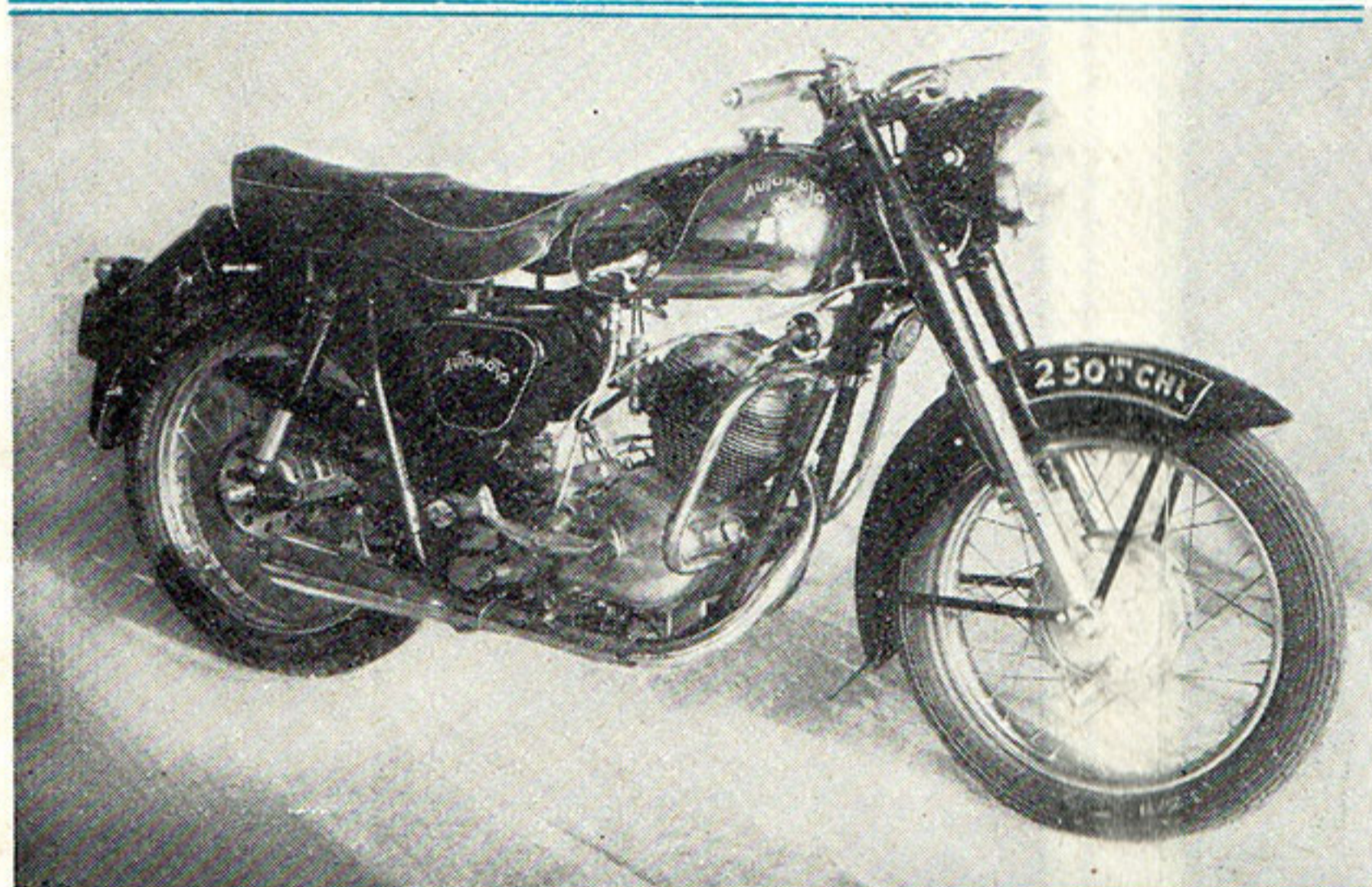
- 125 MCSN** : Moteur 125 cm³, culbuté. 3 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique.
- 125 MCSNL** : Comme le précédent, avec suspension AR et correcteurs Grégoire.
- 175 CH6** : Moteur 175 cm³, culbuté. 3 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique. Suspension AR, correcteurs Grégoire.
- 175 CH8** : Comme le précédent, en 4 vitesses.
- 250 CHL** : Moteur 250 cm³, arbre à cames en tête. 4 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique. Suspension AR par bras oscillants. Moyeux-freins à serrage central.

LES CYCLOMOTEURS

- CMS** : 2 temps, 48 cm³. Transmission courroie. Chaîne.
- CMLEFE** : Bloc-moteur 2 temps, 48 cm³ à embrayage. Transmission AR par chaîne. Fourche élastique.
- VBL** : 2 temps, moteur 49 cm³ à double transfert. Transmission par deux chaînes. Fourche élastique.
- VGL** : Comme le précédent, en 2 vitesses.
- MBS** : 2 temps, 44 cm³ mono-vitesse. Embrayage. Transmission courroie-chaîne.
- MBL** : Comme le précédent, avec fourche élastique.

LES BICYCLETTES

Toute la gamme en modèles route, tourisme, randonneurs, course, sport, porteurs et enfants.

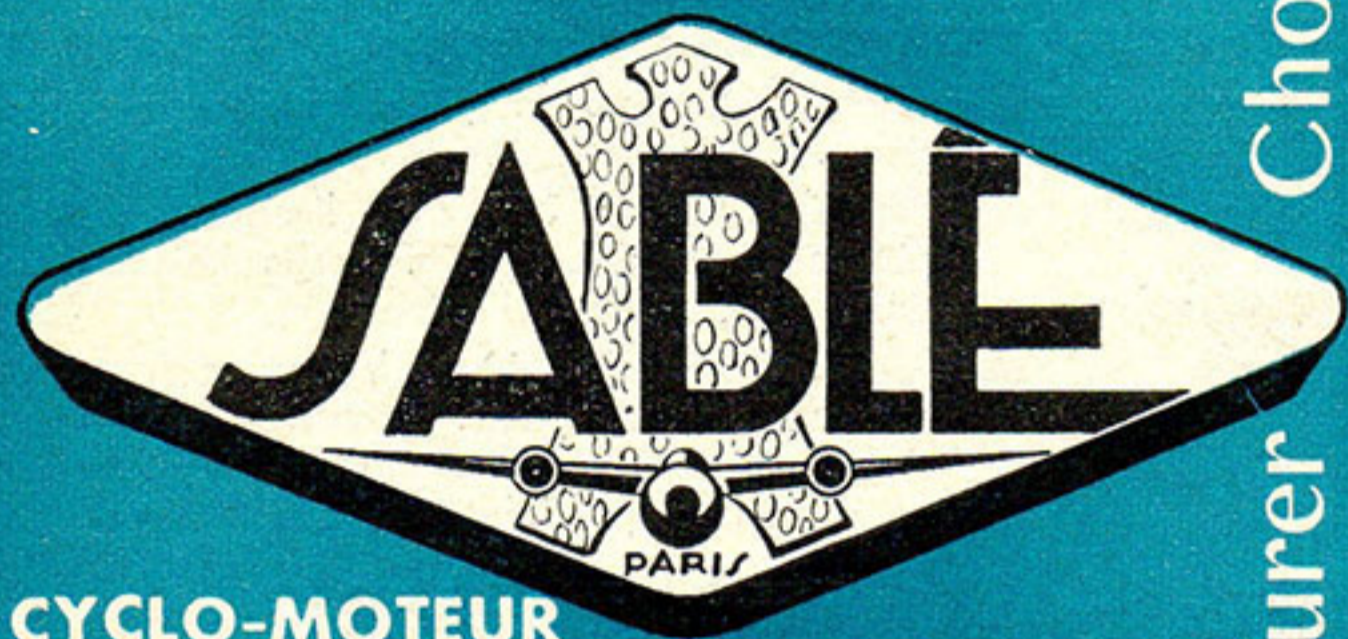


CYCLES AUTOMOTO — 61, Avenue de Rochetaillée, **SAINT-ÉTIENNE** (Loire)
Magasin d'Exposition à **PARIS** : 62, Avenue de la Grande-Armée (17^e)

SCOOTER



pour
LAMBRETTA-MOTOBÉCANE-VESPA
Tous autres modèles cuir et divers
pour toutes marques de scooters

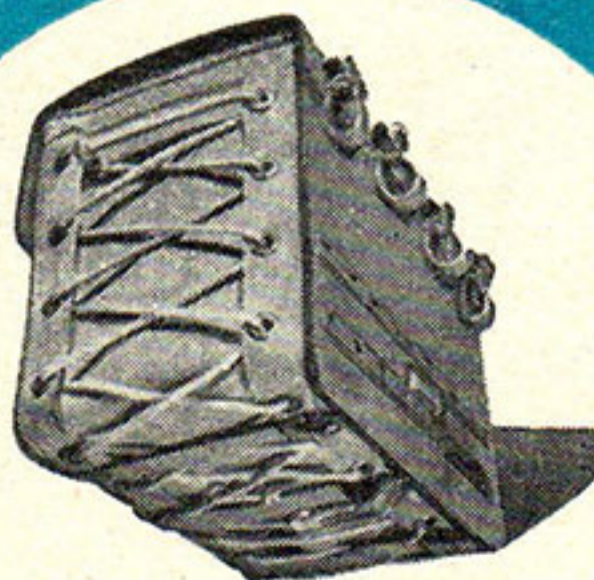


CYCLO-MOTEUR
& CYCLES



Nombreux modèles courants et de
luxe en cuir et toutes autres matières
pour tous usages utilitaires et
camping.

MOTO

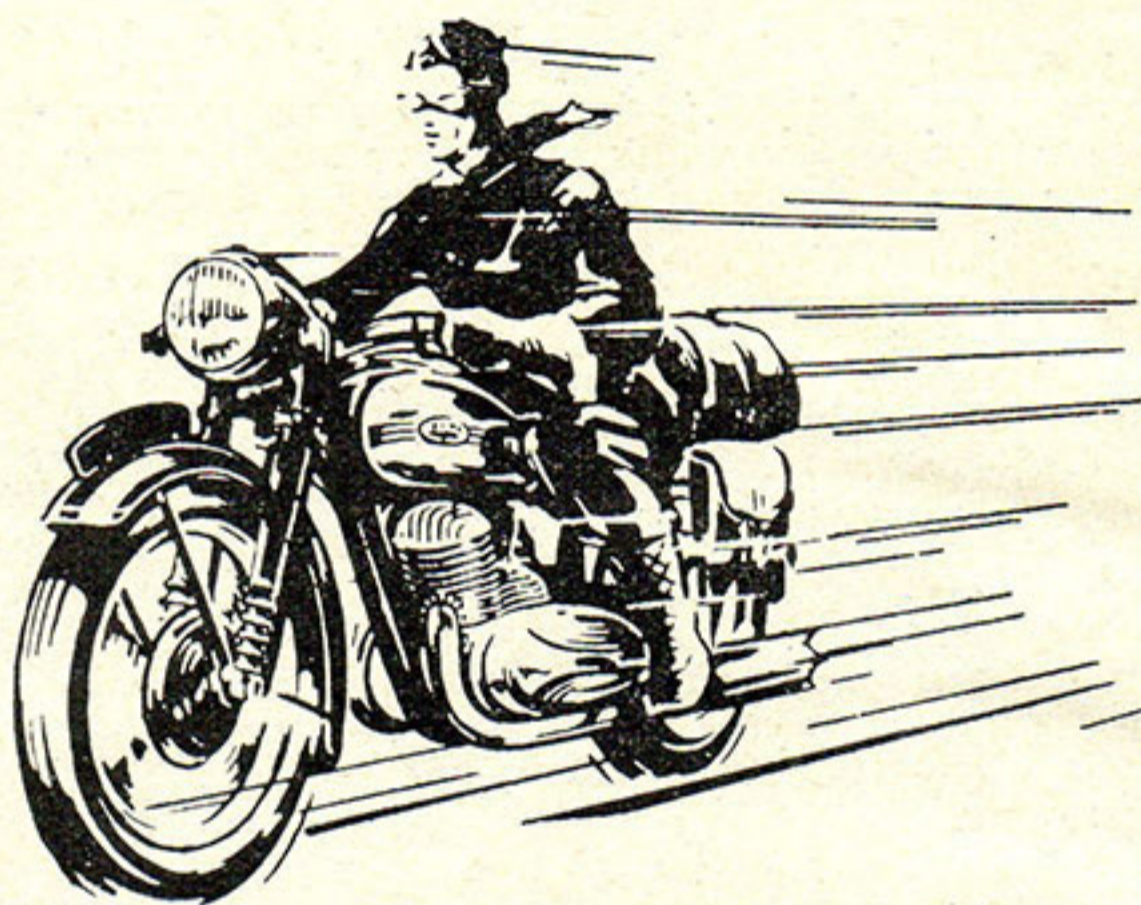


Équipement idéal p' moto-camping
Modèle spacieux, confortable, tout
cuir 1^{er} choix. — Tous articles cuir et
divers pour motos

Choix incomparable
Un modèle SABLÉ est conçu pour durer

CHOISISSEZ UNE
JAWA

Sa brillante renommée
grandit avec les années!



Consommation réduite

Entretien minime

Qualités exceptionnelles



AGENT GÉNÉRAL
POUR LA FRANCE ET L'ALGÉRIE
ÉTABLISSEMENTS
J. POCH

127, Avenue de Neuilly, NEUILLY-s-SEINE

Téléphone : MAI. 61-70

SALON DE LA MOTO

Stand 198

Hall Renan

22, Rue du Pré Saint-Gervais - PANTIN (Seine) - NOR 84-93

CONSTRUCTEURS LES ÉTABLISSEMENTS R. BRIBAN

vont présenter..

LEUR GAMME DE MOTEURS pour VÉLOMOTEURS & CYCLOMOTEURS

BLOC MOTEUR Type S.A.B.B. 2 temps
à balayage par 2 canaux opposés - 3 vitesses

MODÈLE 100	MODÈLE 125
Puissance 4,3 CV - Course 50	Puissance 5,2 CV - Course 50
Alésage 50 - Cylindrée 98 cm ³	Alés. 56 - Cylindrée 123 cm ³ 15
Compression 7,2	Compression 7,8

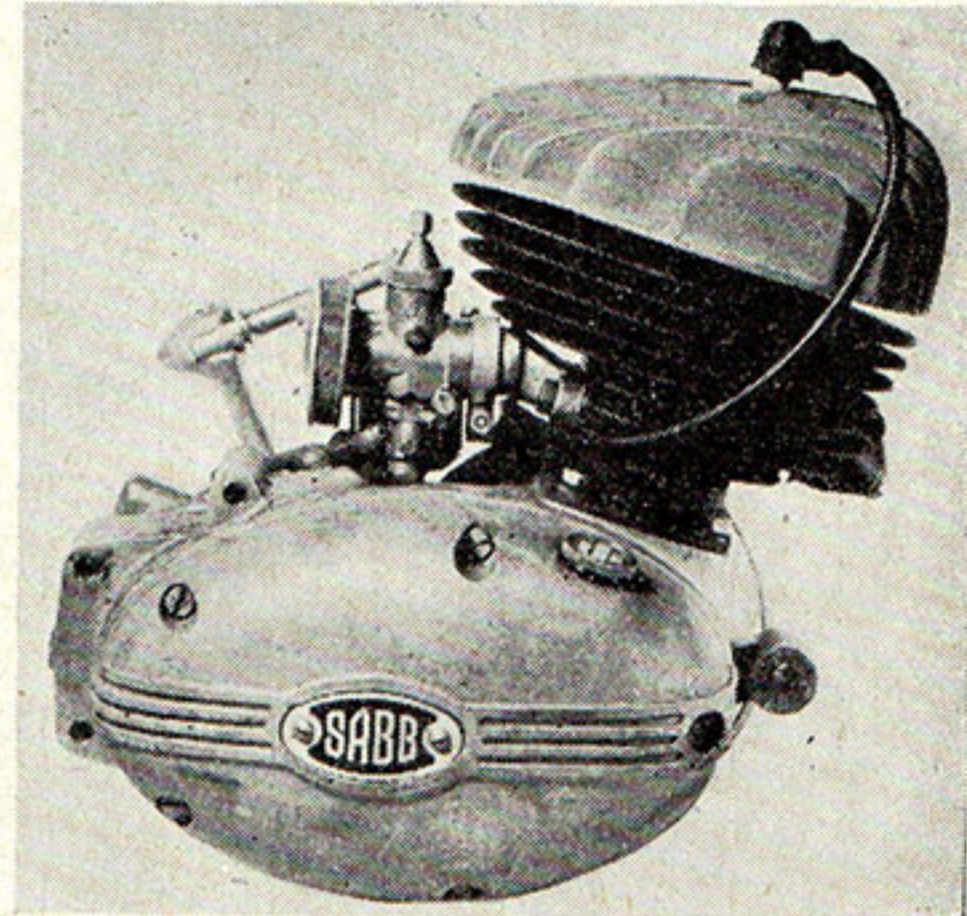
CYLINDRE en alliage de fonte spéciale, muni d'ailettes.

PISTON en alliage hypersilicé, 3 segments d'étanchéité : fond bombé.

BOITE DE VITESSES 3 vitesses silencieuses, toujours en prise et point mort.

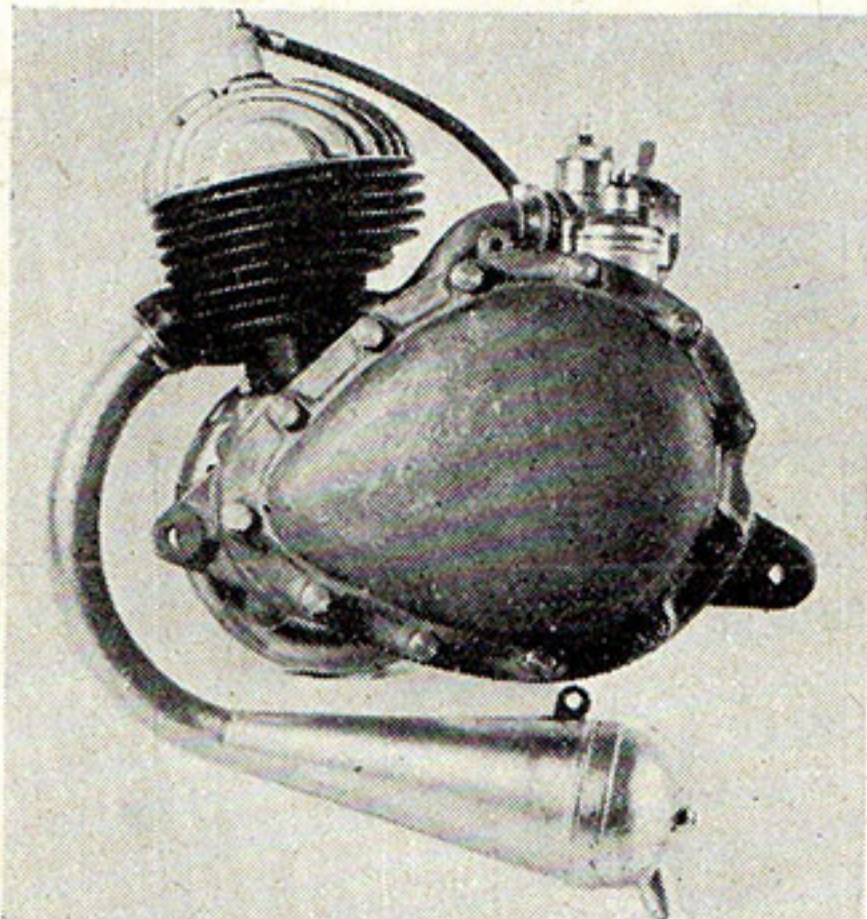
CONSOMMATION 2 l. 1/2 de mélange aux 100 km.

VOLANT MAGNETIQUE assurant l'allumage et l'éclairage.



TYPE S.A.B.B. 100-125 cm³

LE MOTEUR 100-125 cm³ avec soufflerie EST ADAPTABLE
aux SCOOTERS, CYCLECARS, MOTOS CARROSSÉES



BLOC-MOTEUR 49 cm³

BLOC-MOTEUR auxiliaire adaptable 49 cm³ se montant sans modification sur les pédales de série

2 temps à balayage par 2 canaux opposés
Alésage 40 - Course 39,7 - Cylindrée 49 cm³ 88
Compression, 7,5

CYLINDRE en alliage de fonte spéciale, muni ailettes.

PISTON alliage léger hypersilicé, muni de 2 segments, étanchéité, fond bombé.

CULASSE hémisphérique en alliage léger.

VOLANT MAGNETIQUE assurant l'allumage et l'éclairage.

EMBRAYAGE, type conique, garniture spéciale travaillant dans l'huile ; aucune résistance au pédalage pour l'utilisation sans moteur.

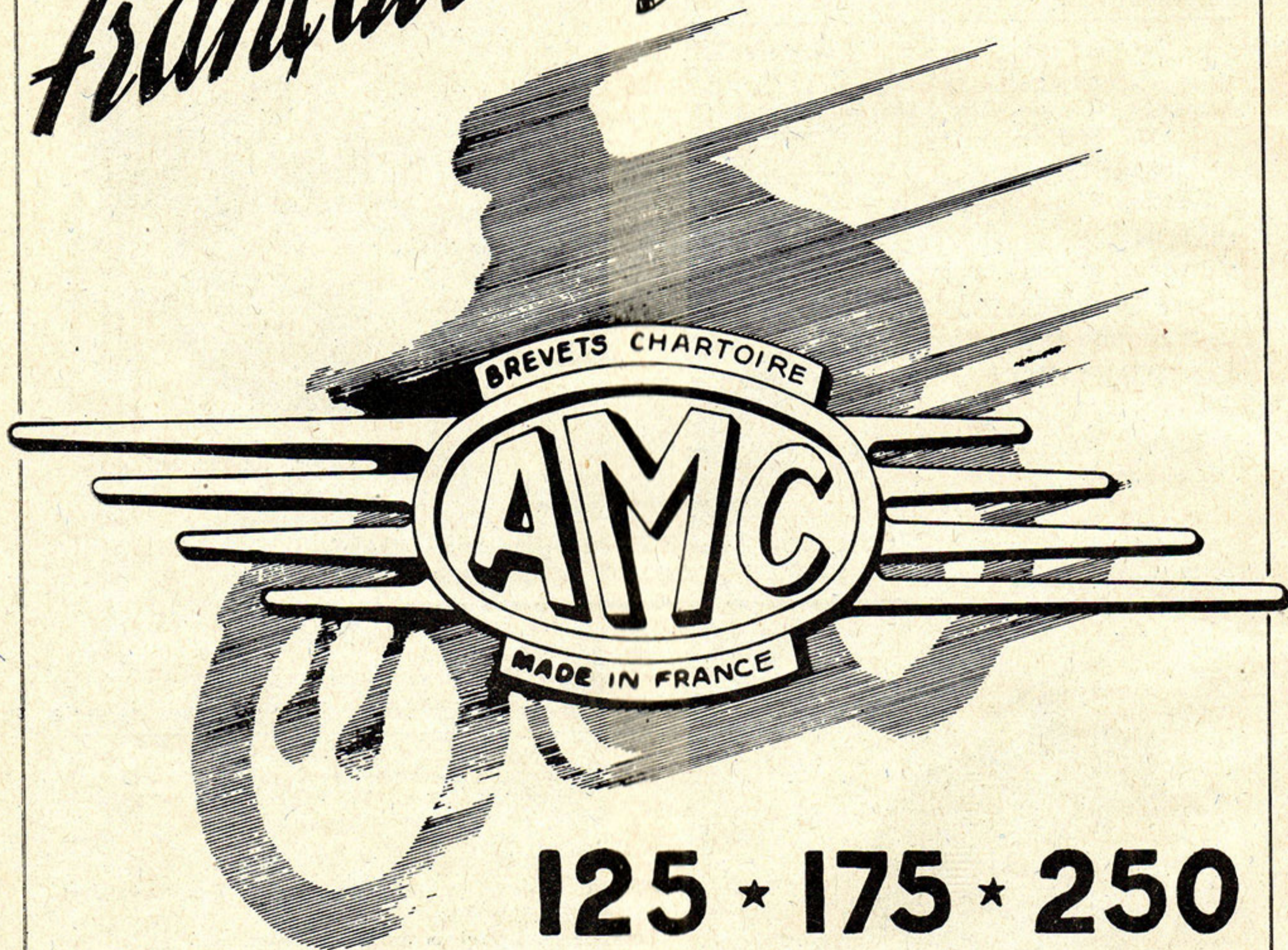
CONSOMMATION : 1 l. 1/2 de mélange aux 100 km.

MOTEUR TRÈS ROBUSTE, TRÈS SILENCIEUX
grâce à sa chaîne primaire travaillant dans l'huile

14. RUE PALESTRO - PANTIN - NORD 02-55

Hall du Cycle - Porte de Versailles - Stand 134

*Les moteurs
français de grande classe*



125 * 175 * 250

A SOUPAPES EN TÊTE

Équipent les grandes marques ...

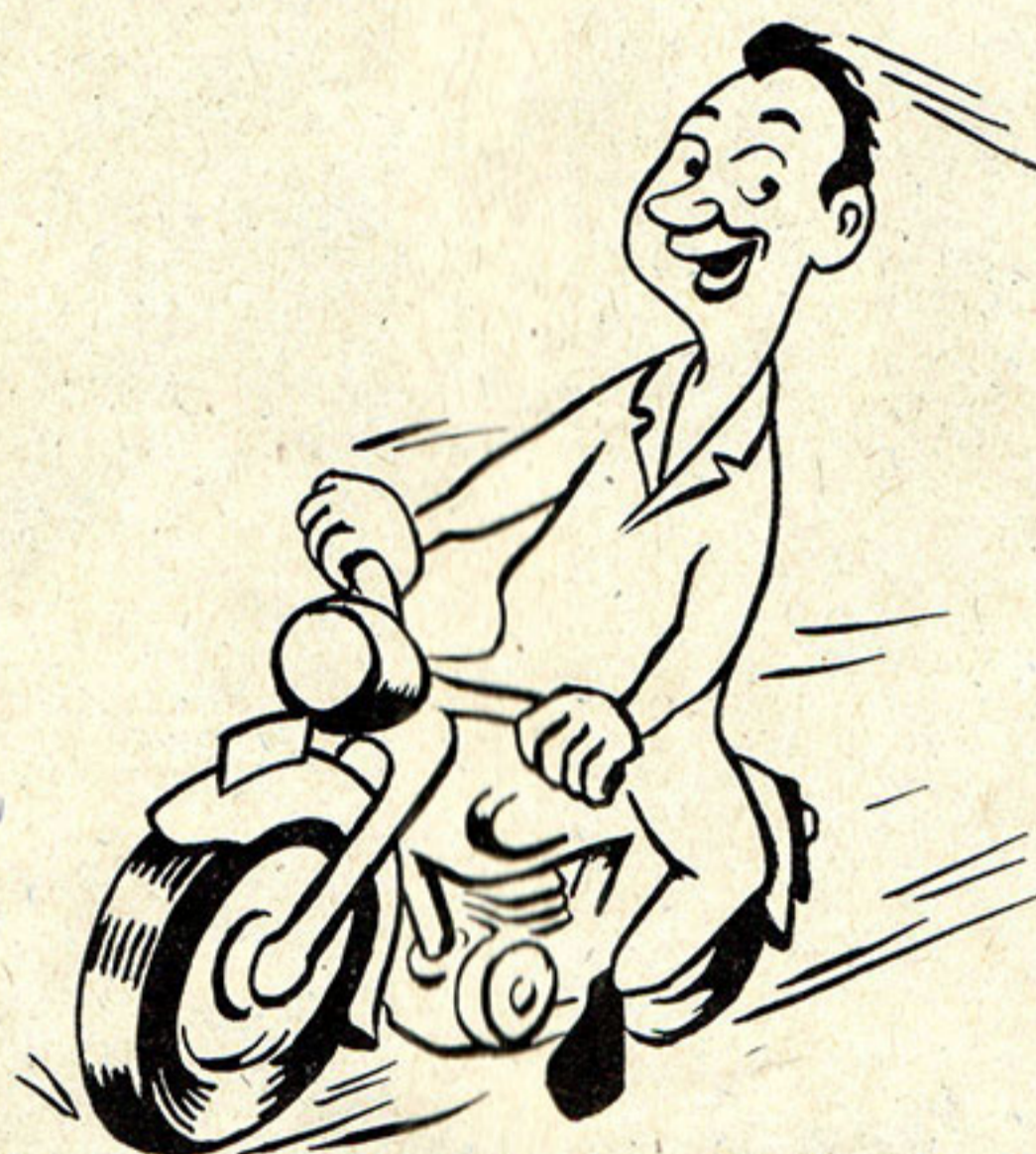
**ALCYON • AUTOMOTO • FAVOR • FOLLIS • GIMA • GUILLER
MALTERRE • MOTOBLOC • NEW-MAP • RADIOR • SICRAF • SYPHAX**

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND



L'HOMME S'EST TOUJOURS VÉHICULÉ.

L'ÈRE DE LA MOTO EST ARRIVÉE...



ET PROSPÈRE GRACE AU...

CRÉDIT

SOCODEC

ÉTABLISSEMENT FINANCIER
4, PLACE GAILLETON - LYON

- FINANCE LES MOTOCISTES -

★ TOUTES LES MARQUES dans TOUTE LA FRANCE ★



CASI

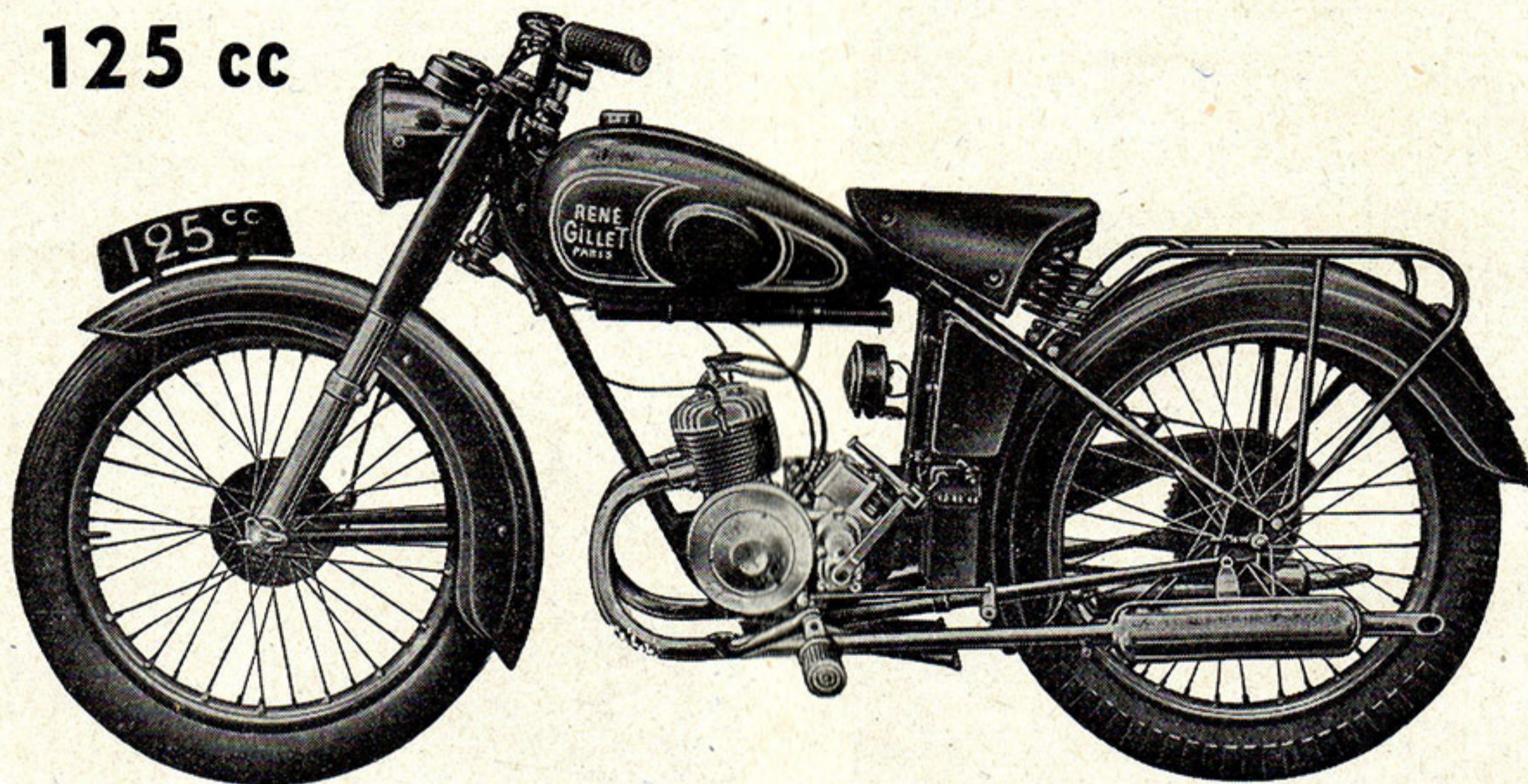
RENÉ GILLET

FOURNISSEUR DE LA POLICE ET DE LA GENDARMERIE NATIONALE

126 bis, AVENUE ARISTIDE - BRIAND

MONTRouGE (SEINE)

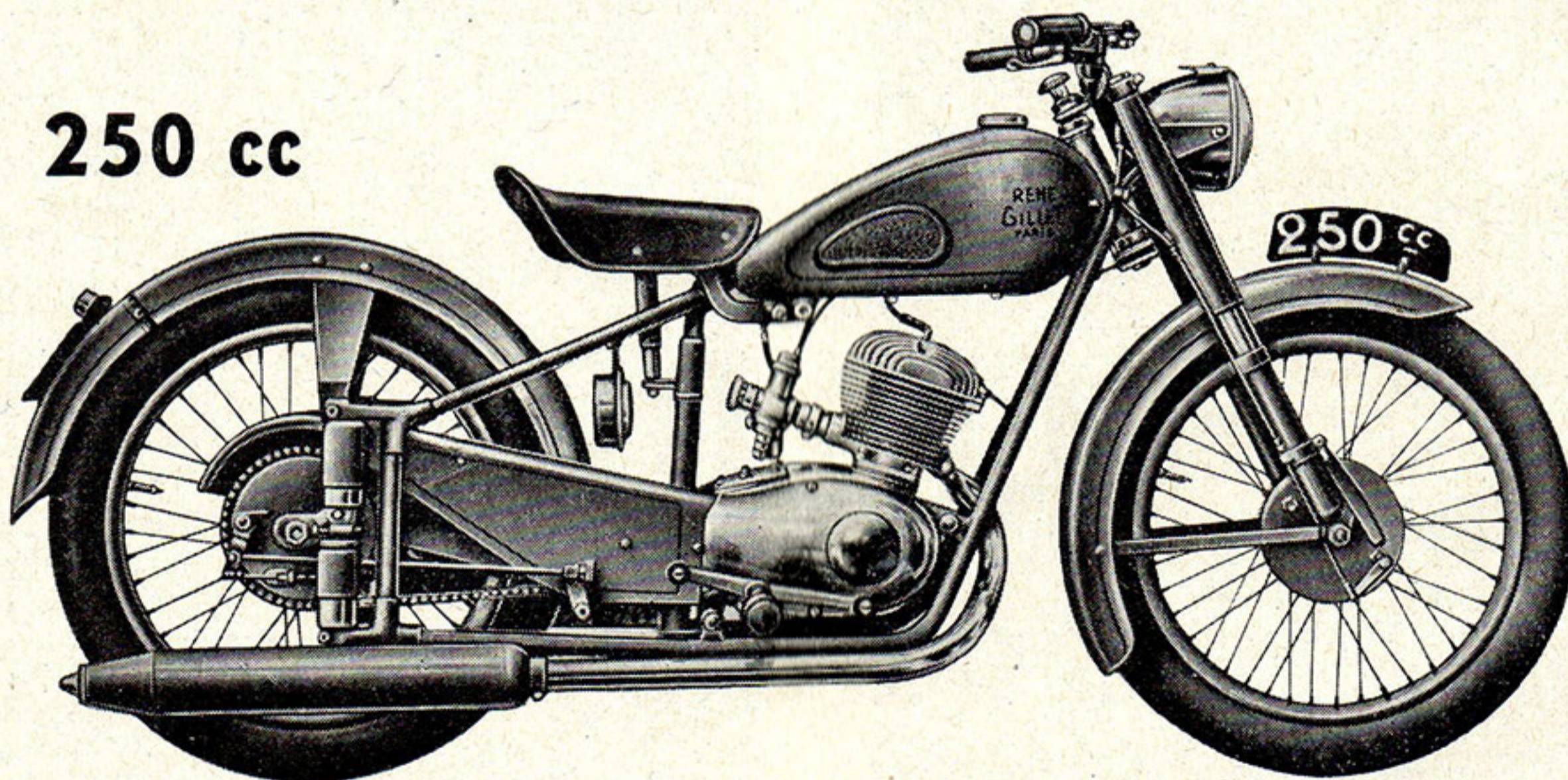
125 cc



MOTEUR 2 TEMPS - BOITE 4 VITESSES - SÉLECTEUR AU PIED AVEC PASSAGE DIRECT DE 4^E AU POINT MORT
ROUES A BROCHES INTERCHANGEABLES - FOURCHE TÉLESCOPIQUE TYPE RENÉ GILLET - PNEUS 25 X 3,00 - RÉSERVOIR
12 LITRES - CONSOMMATION 2 L. 5 AUX 100 KM.

VITESSE 75 Km. H.

250 cc



MOTEUR A 2 TEMPS - ALLUMAGE PAR BATTERIE-DYNAMO - BOITE 4 VITESSES - SÉLECTEUR AU PIED AVEC PASSAGE DIRECT
DE 4^E AU POINT MORT - ROUES A BROCHES INTERCHANGEABLES - PNEUS 25 X 3,00 - RÉSERVOIR 17 LITRES - SUSPENSION AR.
RÉGLABLE - FOURCHE TÉLESCOPIQUE - AMORTISSEURS A HUILE - SELLE A RESSORT CENTRAL

Agences demandées : PROVINCE et UNION FRANÇAISE - VITESSE 105 Km. H. - CONSOMMATION 3 l. 5 aux 100 Km.

*Confortable * Robuste * Tenue de route Impeccable*

Stand 14

125 cm³

VAINQUEUR
AU BOL D'OR
1947

YDRAL

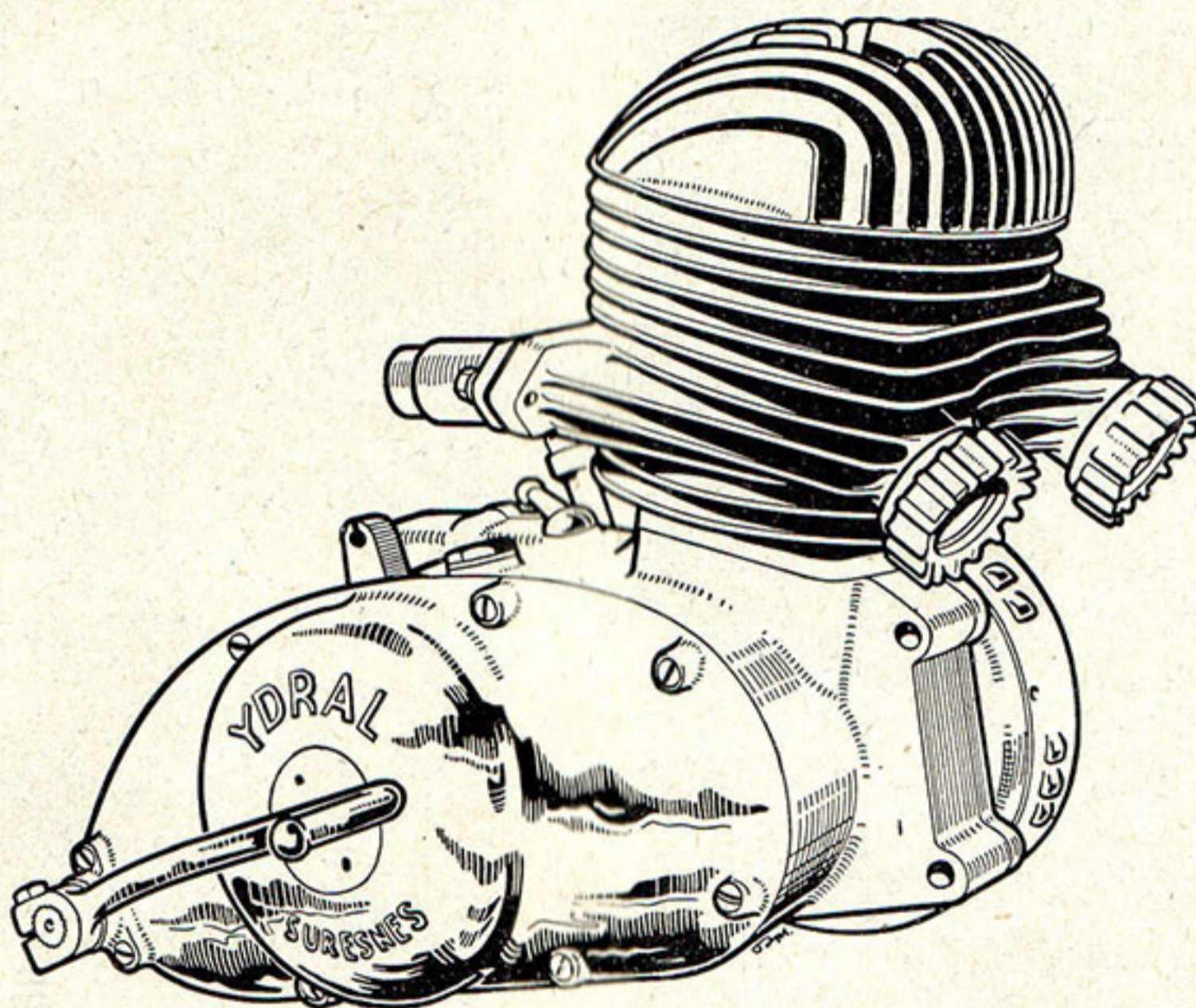
175 cm³

1^{er} COTE LAPIZE 1953
1^{er} CIRCUIT de VITESSE
de PROVINS 1953

BOL D'OR 1953

1^{er} TANO sur MACQUET-YDRAL 175 cm³

2^e DELAUNÉ sur YDRAL 175 cm³



Les MOTEURS YDRAL confirment par cette nouvelle victoire leur qualité et celle des machines qu'ils équipent :

Véломoteurs, Scooters, Motos, Triporteurs, Utilitaires, Voiturettes...

A.G.F. - ALMA - BABY-STAR - BERNARDET - BUYDENS - GIMA - GITANE
GUILLER - HELYETT - LIBERIA - MACQUET - MALTERRE - MANUFRACTANCE
M.R. - MERCIER - MOCHET - NARCISSE - NEW-MAP - POIRIER - ROLUX
SICRAF (P. VALLÉE) - STERLING

STATION - SERVICE

STÉ AMI

RÉPARATION

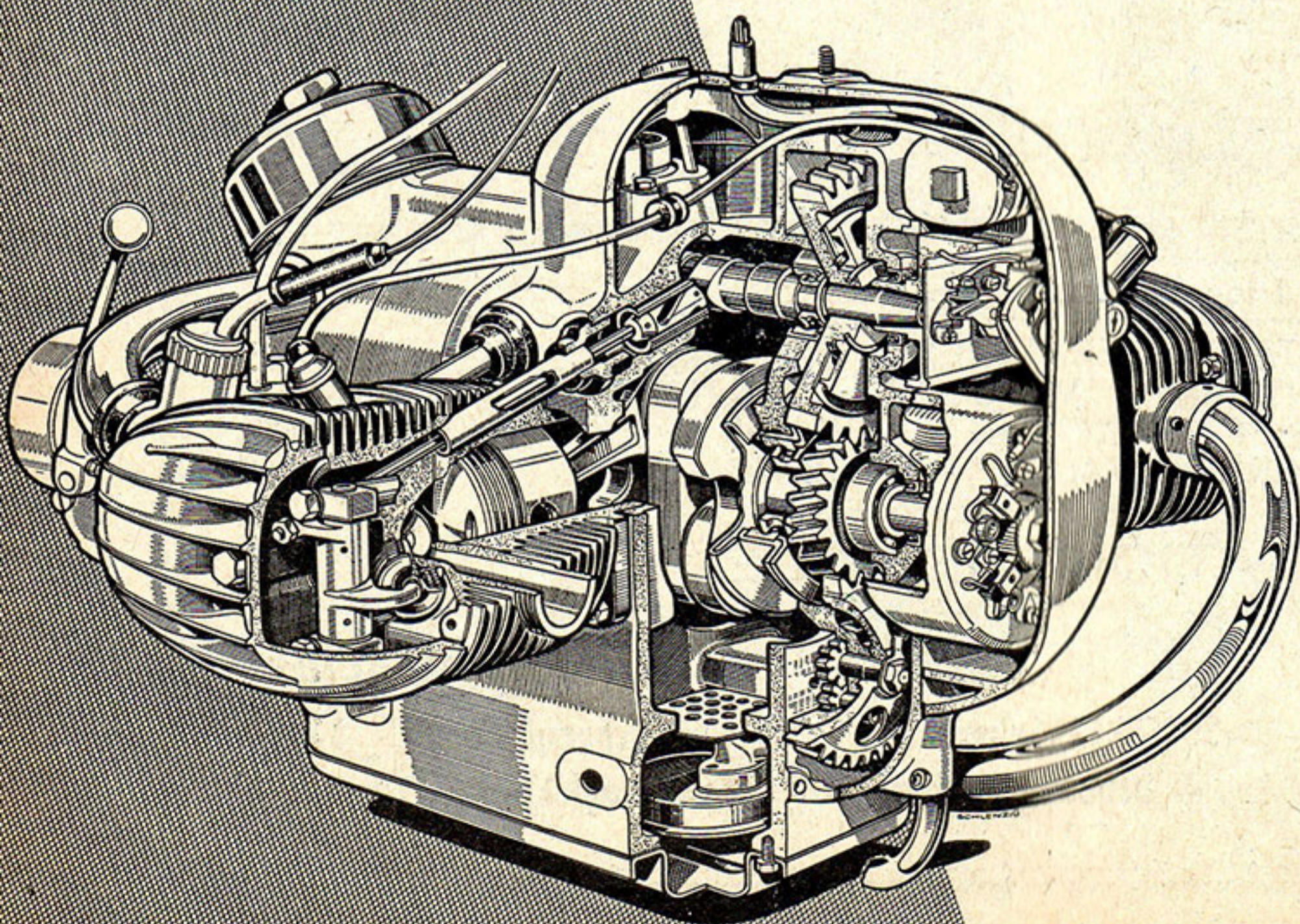
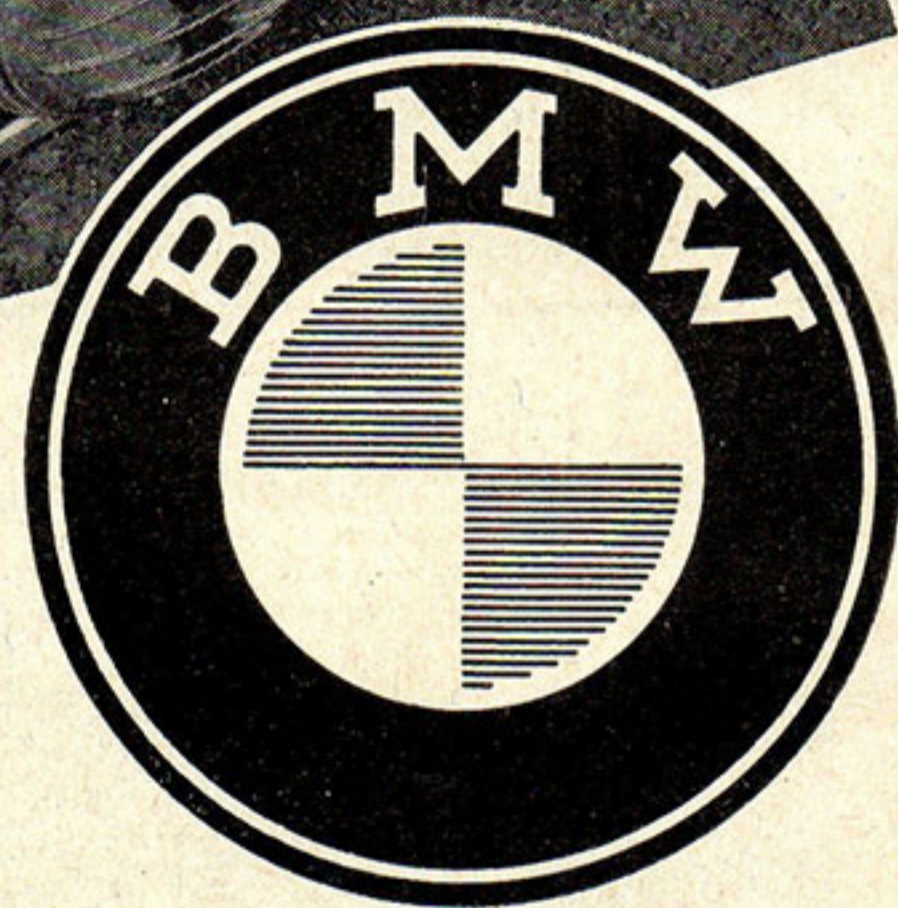
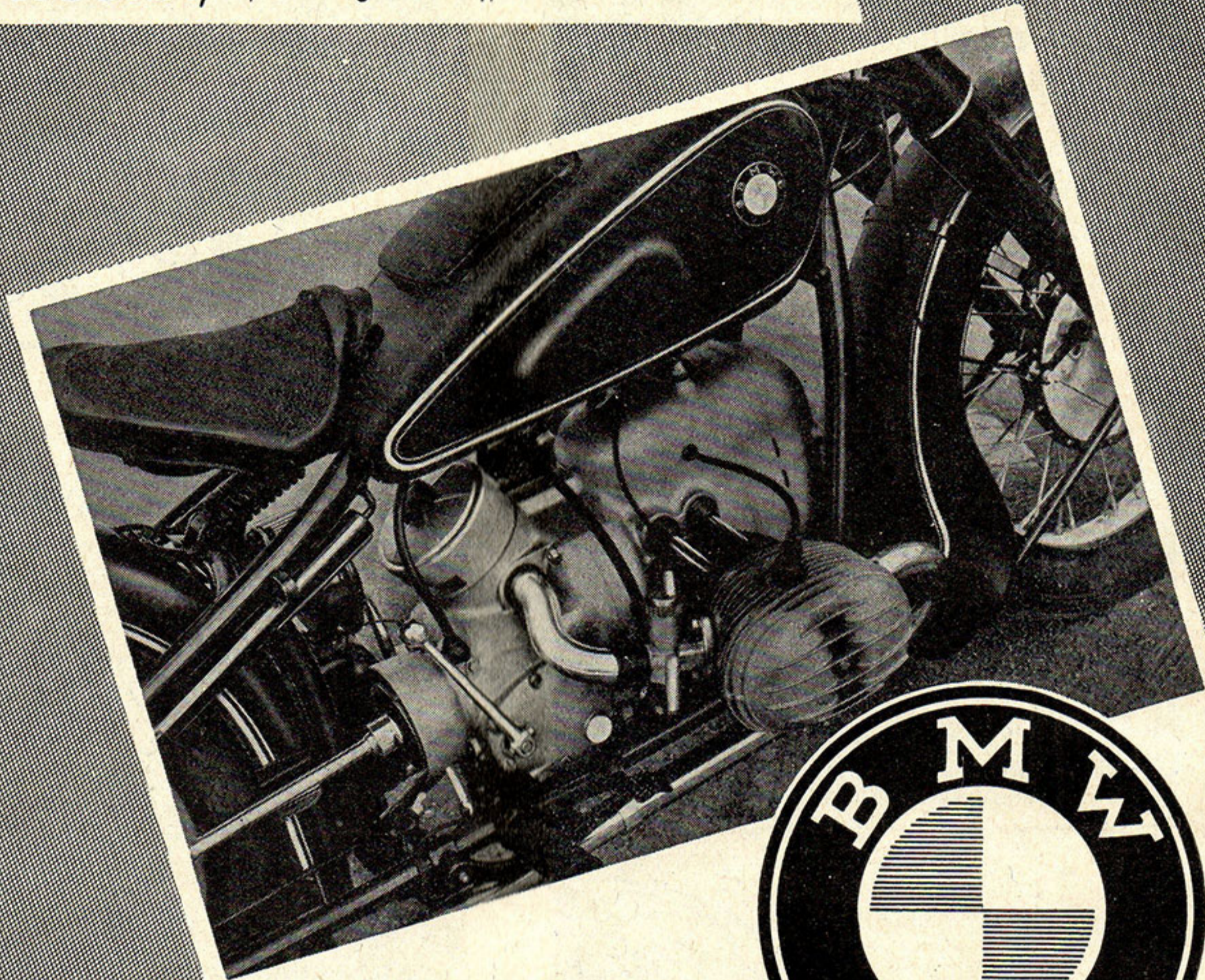
PIÈCES DÉTACHÉES

USINES : 83, Rue Carnot — SURESNES (Seine) — Tél : LONGchamp 31-50 - 31-51

STATION-SERVICE : 20, Rue du Débarcadère - PARIS-17^e (Porte Maillot) Tél. : ÉTO. 77-46

BMW

Perfectionnées pendant 25 ans d'expérience
FOURNISSEUR DE L'ARMÉE D'OCCUPATION EN ALLEMAGNE
AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE :
LATSCHA, 16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES - GRE. 17-93



LES BICYLINDRES

BMW TYPE R. 67/2 SPORT

2 cylindres - 28 cv. - 600 cm³

BMW TYPE R. 68 SUPER-SPORT

2 cylindres - 35 cv. - 600 cm³

BMW TYPE R. 51/3

2 cylindres - 24 cv. - 500 cm³

MONOCYLINDRE

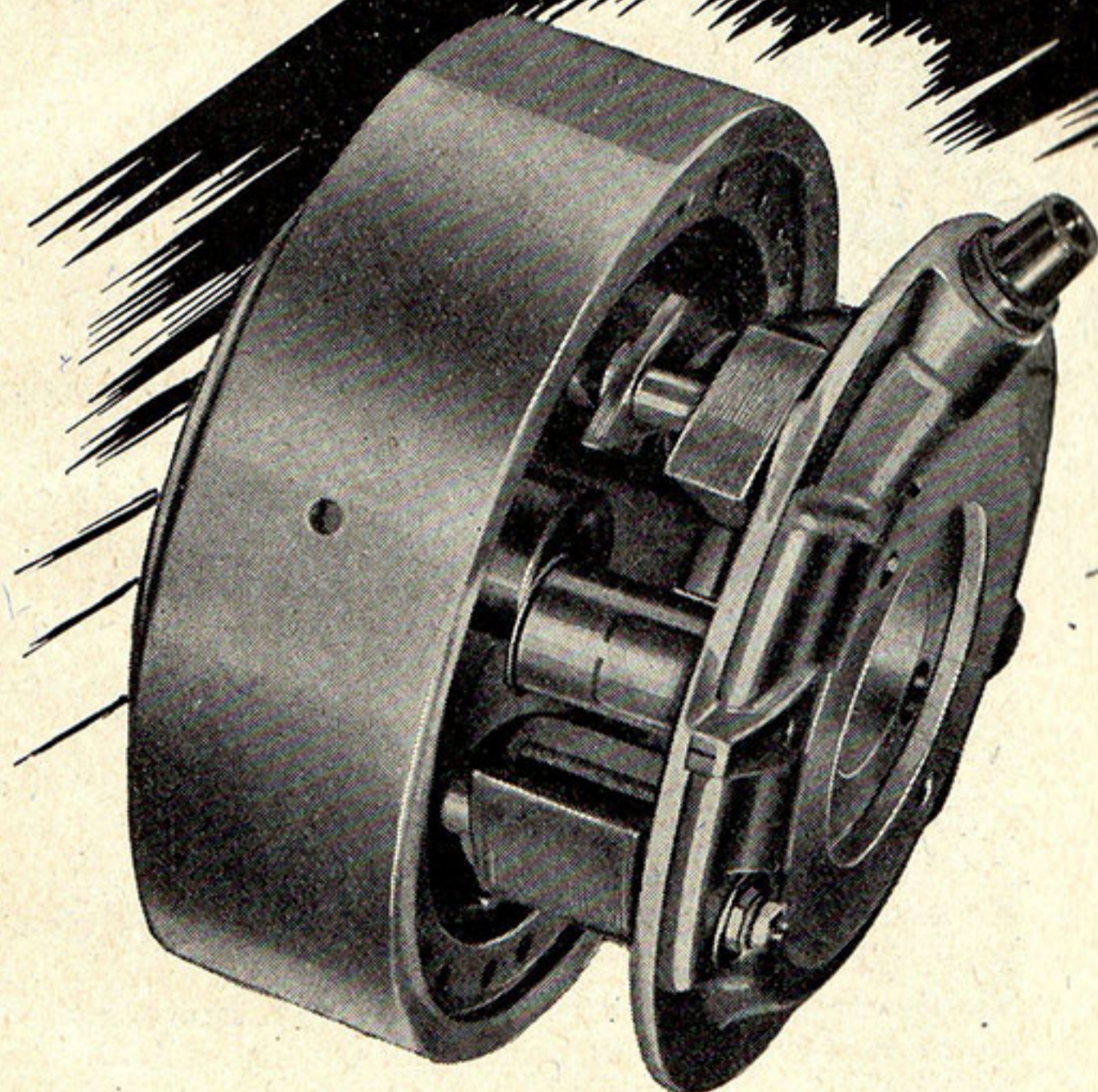
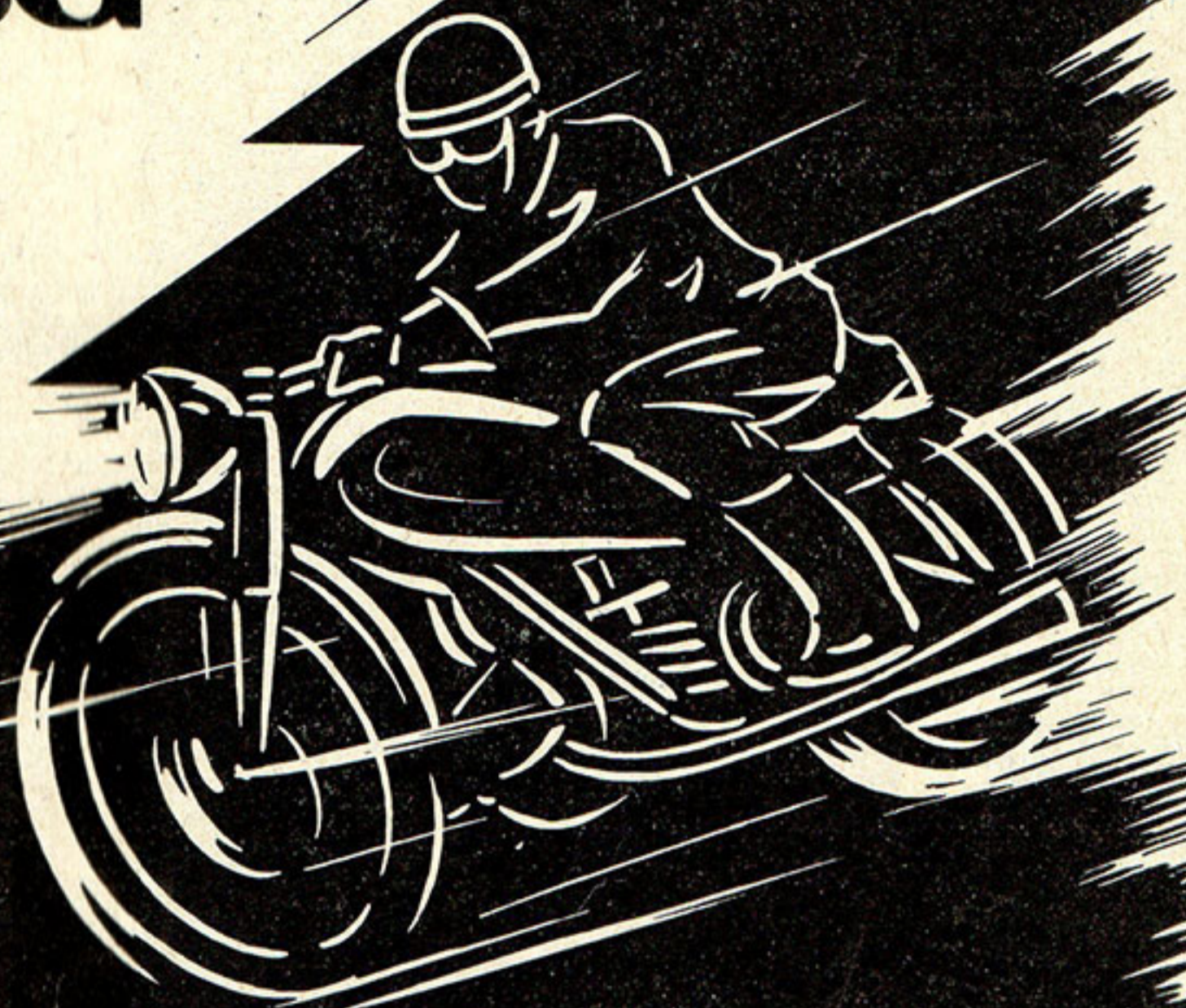
BMW TYPE R. 25/2

1 cylindre - 12 cv. - 250 cm³

Stand 285

A tous Moteurs de Qualité VOLANTS **ABG**

ALCYON, AUBIER-DUNNE
GNOME ET RHONE
MONET-GOYON, PEUGEOT
ULTIMA, VELOCAR



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

ALLUMAGE

Mise en route immédiate
Ralentis très bas
Reprises énergiques
Insensibilité à l'humidité
Rupteur indérégable
Bobine et condensateur à l'abri de
tout claquage

ÉCLAIRAGE.

Puissant à tous régimes
Pas de surtension
Régulation automatique

ENTRETIEN

Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

W. PERA

Rendement incomparable!



ROBUSTE
SOUPLE
SIMPLE - SUR

MODERNE

AU MEILLEUR
PRIX DE LA
CONCURRENCE
ETRANGÈRE

Type 125 cm³ Course 58 - Alésage 52 - Puiss. 5,7 cv.
Type 175 cm³ Course 58 - Alésage 62 - Puiss. 8,1 cv.
qui offrent les avantages suivants :

D'une construction extrêmement soignée ces blocs-moteurs ont la culasse hémisphérique en alpac, la cylindrée en fonte nitrurée, le piston bombé en alliage hyper-silicié, muni de 3 segments d'étanchéité, l'embielage est en acier nickel-chrome et monté sur 2 roulements à bille à gorge profonde.

Le volant magnétique : ses 3 éléments sont protégés par des carters.

La puissance d'éclairage du volant magnétique est de 40 watts.

Le carter Alpax sans aspérités est d'un démontage facile.

Embrayage : très doux et pratiquement inusable.

Transmission primaire par engrenages. La boîte à 4 vitesses silencieuses et point mort est à pignons toujours en prise. Rapport 1 - 1,4 - 2 - 2,7. Pignon de sortie 14 dents pour chaîne 12,7 x 7,75 x 8,51.

Sélecteur extrêmement robuste et indé réglable incorporé dans la boîte.

Un indicateur de vitesse très visible permet le contrôle des manœuvres du sélecteur.

Prise de compteur de vitesse incorporée.

Consommation : 2,6 litres de mélange à 5% d'huile aux 100 kms.

Graissage de l'ensemble embrayage, boîte kick de lancement et sélecteur assuré par 0,5 litre d'huile semi-épaisse.

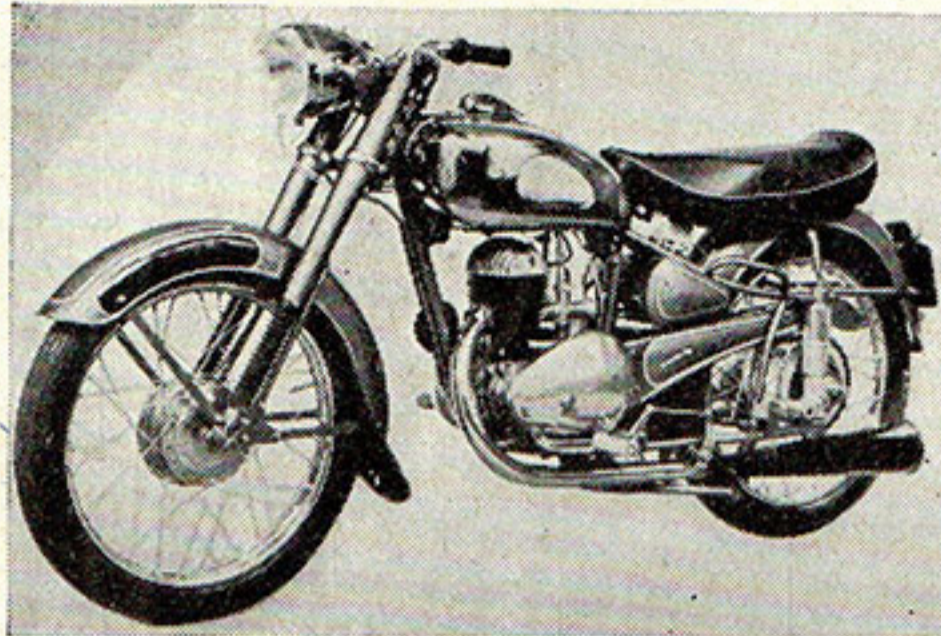
SOTECMA

SERVICE COMMERCIAL : 31, RUE DE STALINGRAD - LE PRÉ SAINT-GERVAIS - VILLETTE 19-99
USINE : 67, RUE LAMARTINE - DRANCY (SEINE) - TÉL. : AVIATION 12-20

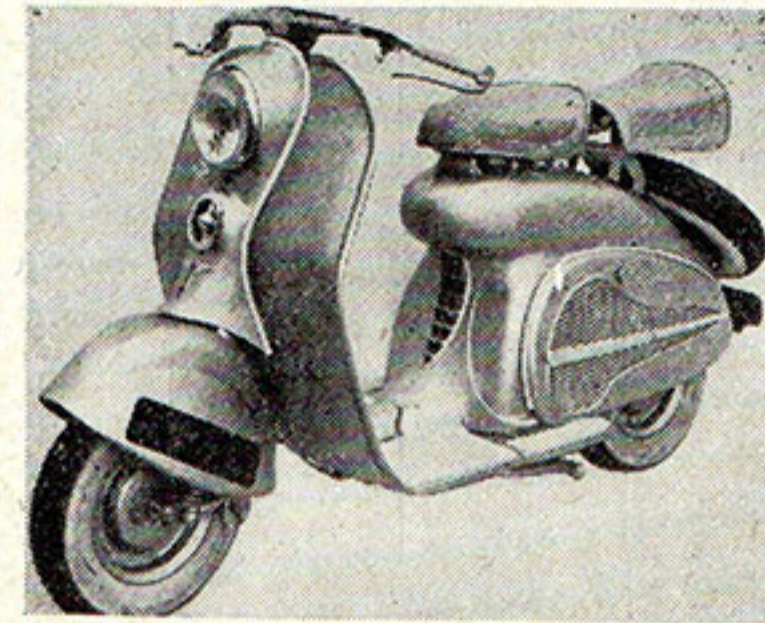
MOTOS STATION - SERVICE

144, Rue de Crimée, PARIS-19^e

4, Rue de Stalingrad, STAINS (Seine)



L
R
O
Y



AGENT OFFICIEL

MONET-GOYON - GNOME-ET-RHONE - GILLET-HERSTAL - RENÉ GILLET - M. R.
TERROT - BERNARDET - MOTOBECANE

TOUTES MOTOS DISPONIBLES

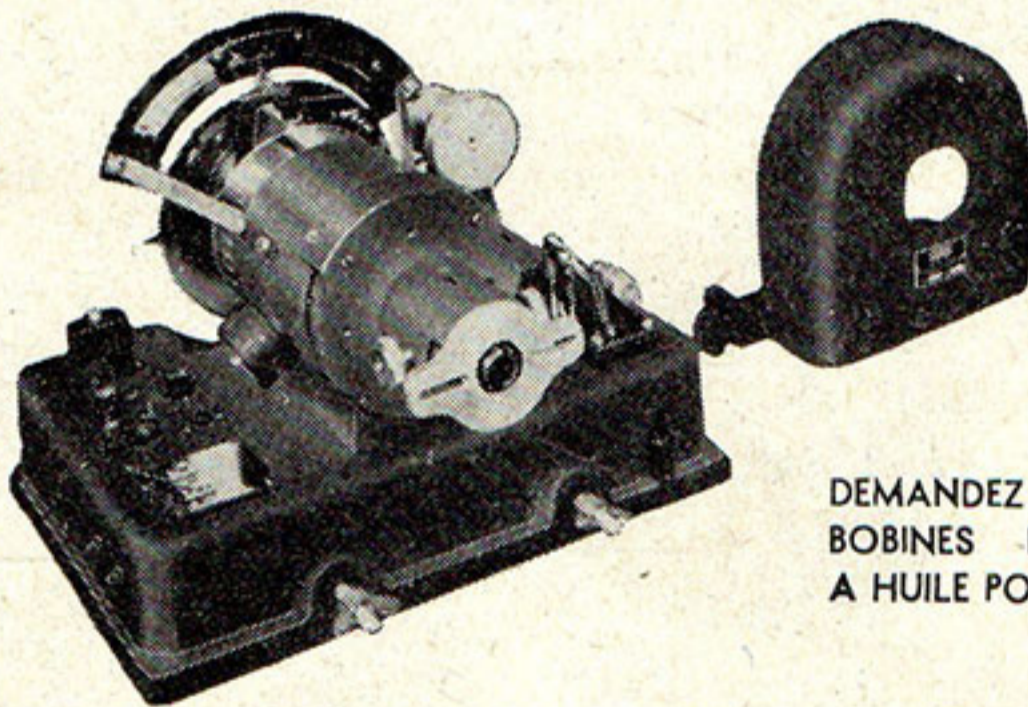
PIÈCES DÉTACHÉES

CRÉDIT IMMÉDIAT

ACCESSOIRES

EXPEDITION LE JOUR MÊME

MOTOCISTES, MECANICIENS,
SPECIALISTES DU VOLANT MAGNETIQUE
UN BANC D'ESSAIS VOUS EST INDISPENSABLE
DEUX MODELES SONT A VOTRE DISPOSITION

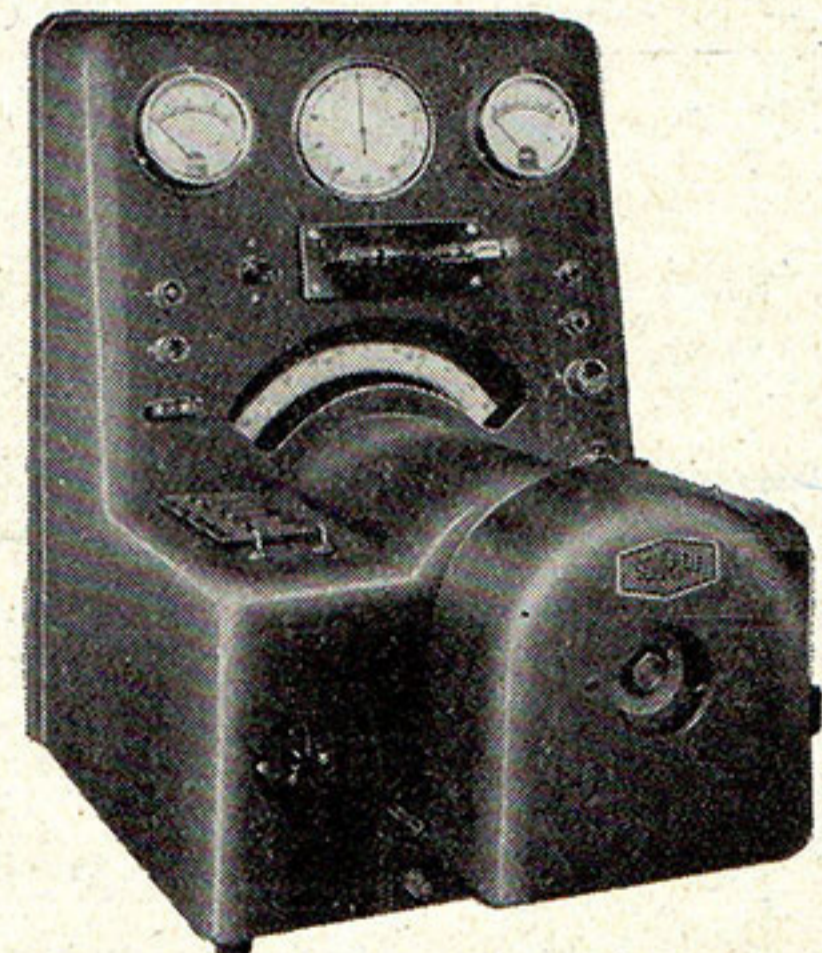


N° 1320

DEMANDEZ NOS CATALOGUES DE
BOBINES ET DE CONDENSATEURS
A HUILE POUR VOLANTS MAGNETIQUES

SOURIAU & C^{IE}

9 & 13, RUE DU GÉNÉRAL-GALLIÉNI
BILLANCOURT (SEINE)-MOLITOR 26-75



N° 1311

Stand 122 - Hall du Cycle

LA SELLE SOUPLE
A SUSPENSION SANDOW

REYDEL

St PAUL - MOTOS

1, Rue de Rivoli - PARIS-4^e
Métro St-PAUL Tél. ARC. 71-46

Le SALON PERMANENT de la MOTOCYCLETTE

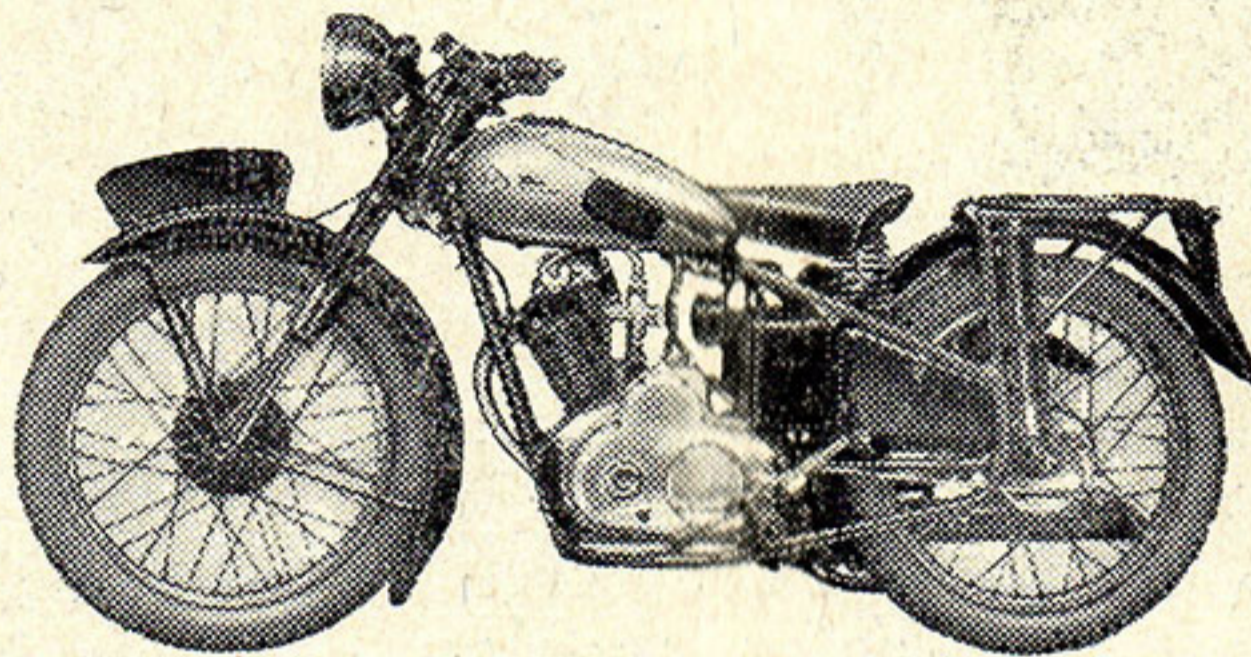
DKW - TRIUMPH - JAWA - NSU

Terrot - Motoconfort - Monet-Goyon - Gnome-Rhône - Alcyon - Ravat
Guiller - R. Gillet - Jonghi - M. R. - A. G. F - Deryn - Mosquito - Mobylette

SCOOTERS : Bernardet - Speed - Terrot - Motoconfort

Réparations par
Spécialistes

Tous les accessoires
- Equipement -
- Tous modèles de -
- combinaisons -
SAN-REMO



et la moto GILLET d'HERSTAL

VENTE A CRÉDIT

Renseignements
contre 50 Fr. en timbre

Magasins

ouverts tous les jours
de 9 h. à 12 h. 30
sauf Dimanches
et de
14 h. à 19 h. 30

Voyez au SALON : Hall du Cycle, Stand 116, et

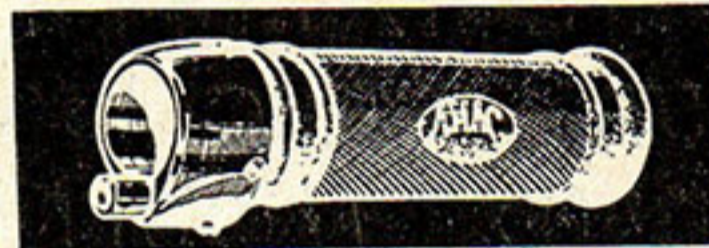
EXIGEZ SUR VOTRE MACHINE LES ACCESSOIRES



GUIDON pour Motos
Vélocycleurs et Scooters

AMAC

LA GRANDE MARQUE
DE RENOMMÉE MONDIALE

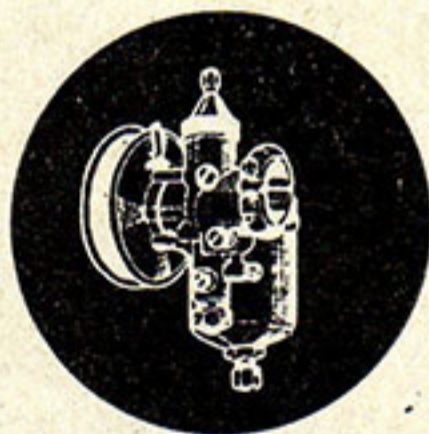


NOUVELLE POIGNÉE TOURNANTE
Tirage rectiligne et rapide
Fixation du câble sans soudure

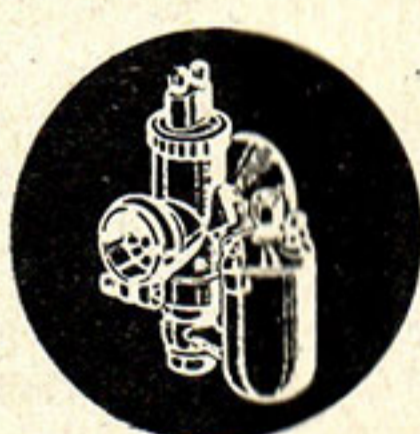
CARBURATEURS



pour Motos, Vélocycleurs
et Cyclomoteurs



VELOMOTEURS



MOTOS



CYCLOMOTEURS

AUTRES SPÉCIALITÉS : Manettes, Leviers, Robinetterie, Épurateurs d'air, Transmissions

Et, pour les Motocistes, les

← **COFFRETS DE PIÈCES DE RECHANGE** →



Spécial pour
Cyclomoteurs

STATION-SERVICE AMAC

21, rue Collange, 21
LEVALLOIS (Seine)
Tél. : PER. 06-02

SONECLAIR AVERTISSEUR NOUVEAU - PUISSANT - ÉLÉGANTE
POUR SCOOTERS ET TOUS VÉHICULES LÉGERS

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF : **SOPRADIO**, 55, rue Louis Blanc, Paris X^e - NOR. 76-20

P. LISITA

94, Bd MAGENTA

PARIS - 10^e

MOTOBÉCANE

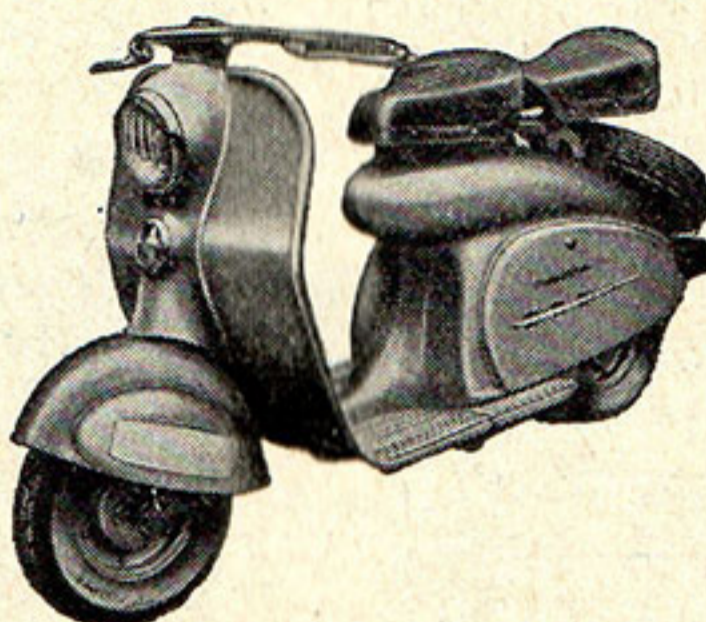


Entre la gare du Nord
et la gare de l'Est

TÉLÉPHONE : NOR 65-25

STOCK COMPLET

PIÈCES DÉTACHÉES



RÉPARATIONS

ACCESSOIRES

SCOOTERS - MOTOCYCLETTES - VÉLOMOTEURS - MOBYLETTES

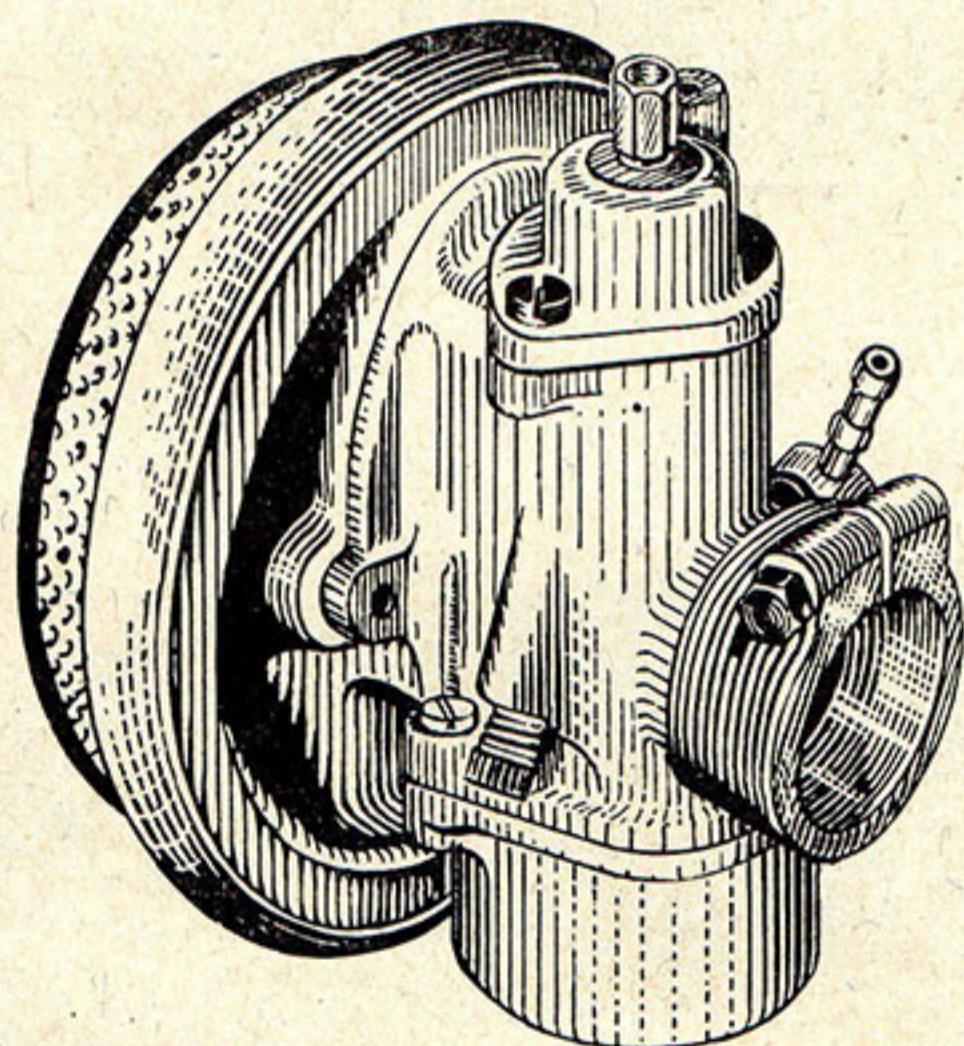
Dépôt : Combinaisons San Remo & Maccombyn — Gants Gamet

Vente à crédit 6-9-12 mois

Renseignements contre 50 frs de timbres - Magasin ouvert tous les jours, sauf dimanche, de 9 heures à 12 h. 30 et de 14 heures à 19 h. 30

Prière de se recommander de la Revue Technique Motocycliste

Le NOUVEAU CARBURATEUR **ZENITH**



spécial pour

CYCLO-MOTEURS

VELOMOTEURS

et SCOOTERS

Société du Carburateur ZENITH

26 à 32, rue de Villiers, LEVALLOIS-PERRET (Seine)
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

SALON DE L'AUTOMOBILE

Grand Palais : Stand n° 7, Balcon E
Porte de Versailles : Stand n° 110

Toujours 100 motos et voitures d'occasion sélectionnées

REPRISE TOUTES MOTOS SUR VOITURES

ROGER SCEAUX

Valqueur de 15 Grands Prix INTERNATIONAUX
RECORDMAN Bol d'Or 1947-1951 (Catégorie Side-car)

CRÉDIT 6 MOIS

4, Rue Beaurepaire - **PANTIN** - NORD 15-18 - Métro : Hoche

LA présentation d'une **DOCU-
MENTATION** relative à
l'équipement des **FREINS** et
EMBRAYAGES de Motos, Vé-
lomoteurs et Scooters ne pouvait être
faite que par un spécialiste.

Il appartenait à

FLERTEX

d'établir ce document à l'intention
des nombreux Réparateurs spécialisés
dans ce domaine. Consultez-nous.

FLERTEX

GARNITURES de FREINS et D'EMBRAYAGES

65, Rue Jacques-Dulud - NEUILLY-s/-SEINE

Segments noirs

Surface :

traitée au Parcolubrite
épaisseur : 3 microns

• moins dure que la fonte
elle est vite rodée

• cristalline
elle accroche l'huile

• glissante
elle est douce au
frottement

Segments Amédée Bolée (LE MANS)

face chromée et rodée
dure, lisse, étanche.

Segments chromés

1954

LA MARQUE QUI S'IMPOSE
PAR LA QUALITÉ DANS LA SÉRIE ET
LA PERFECTION DE SA FABRICATION

MAGNAT-DEBON
LA MARQUE
DE QUALITÉ

SCOOTER 125 cm³
2 vitesses type S 25

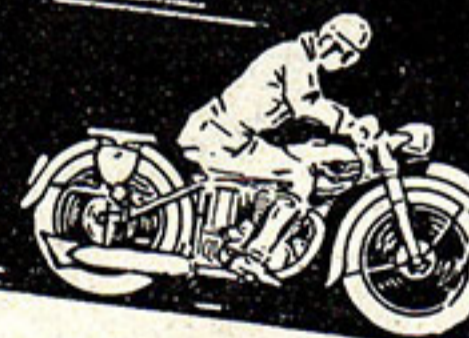
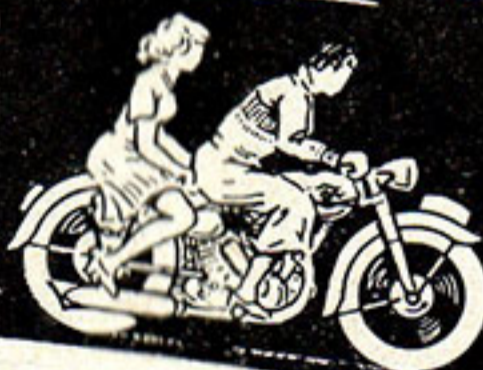
VELORETTE 50 cm³
type VR2

VELOMOTEUR
125 cm³ type M4TM

VELOMOTEUR
125 cm³ type M4TDS

MOTO 250 cm³
type MOD.

MOTO 500 cm³
type C4TS



SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO
PALAIS DES EXPOSITIONS - STAND 236

★

MAGASIN DE VENTE ET D'EXPOSITION
30, Avenue de la Grande Armée - Paris

MAGNAT-DEBON - 51 bis, Boulevard Thiers - DIJON (Côte-d'Or)

**RELIURES
PORTE-DOCUMENTS**

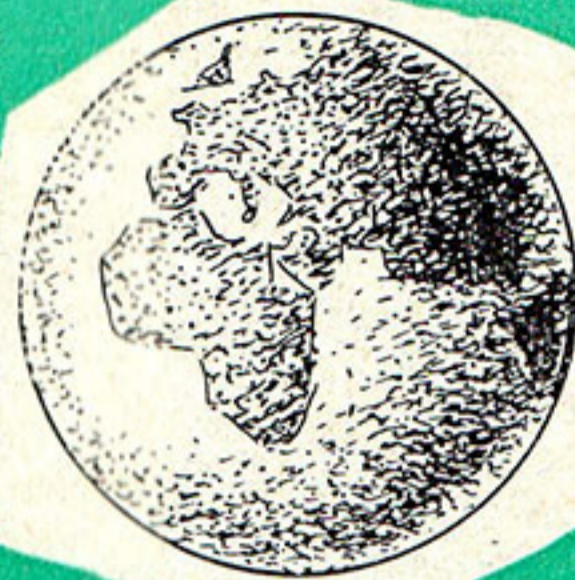
PRO·DOC

26, Rue CHALGRIN, 26
PARIS 16^e
KLE.76.63

Le Poulain

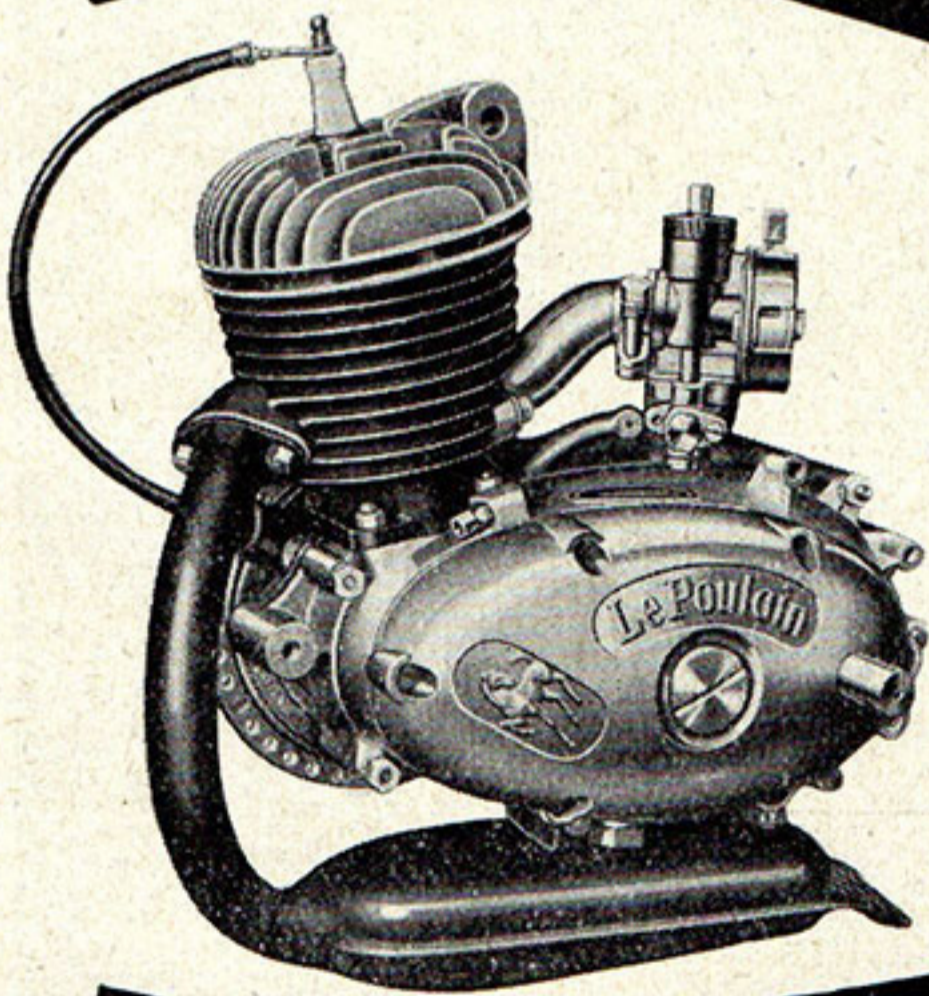
LE PUR SANG DES MOTEURS AUXILIAIRES

le seul moteur



au monde...

A CHAÎNE UNIQUE
3 VITESSES
1 EMBRAYAGE



49^{cc}

85^{cc}

incomparable...

PAR SA CONCEPTION
PAR SA ROBUSTESSE

83 CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
LE MONTENT EN SÉRIE • 7 PAYS
ÉTRANGERS LE FABRIQUENT
SOUS LICENCE.

200.000 USAGERS ENTIÈREMENT SATISFAITS !

GARANTIE TOTALE
PENDANT 6 MOIS.

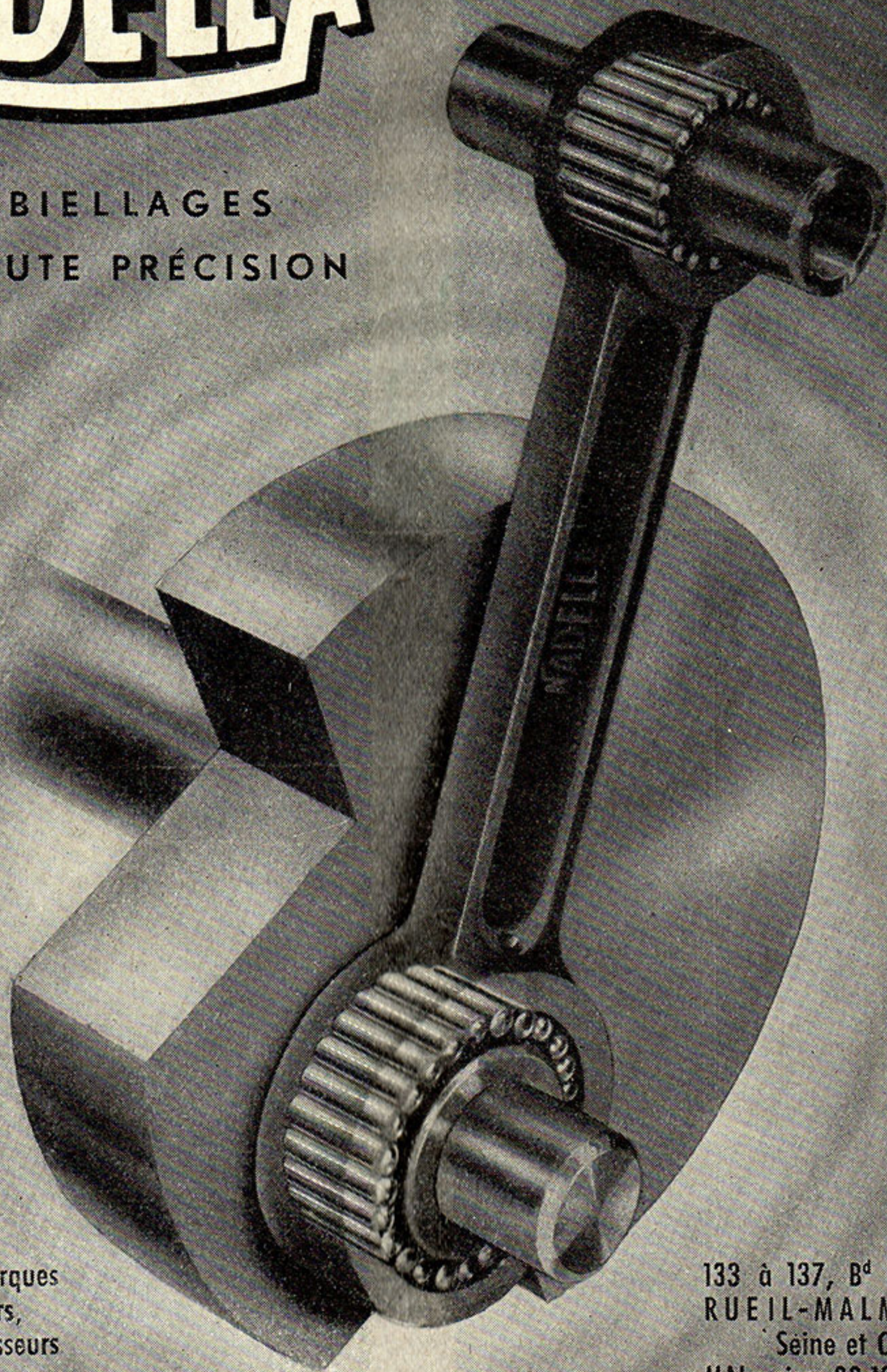
ETS LE POULAIN - 74 à 78, RUE DANTON - LEVALLOIS

LE PLUS AVANTAGEUX ET LE PLUS SÛR
CRÉDIT SANS FORMALITÉ
par la D.A.M.I.C.
81, rue Laugier - Paris-17^e

Stand 27

NADELLA

EMBIELLAGES
DE HAUTE PRÉCISION



Les plus grandes marques
de petits moteurs,
pompes et compresseurs
les ont adoptés.

AGIA

133 à 137, B^d NATIONAL
RUEIL-MALMAISON
Seine et Oise
MALmaison 30-19 (6 lignes)

PLUS DE 800.000 EN SERVICE

A. MAGNIER



présente

AU SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO

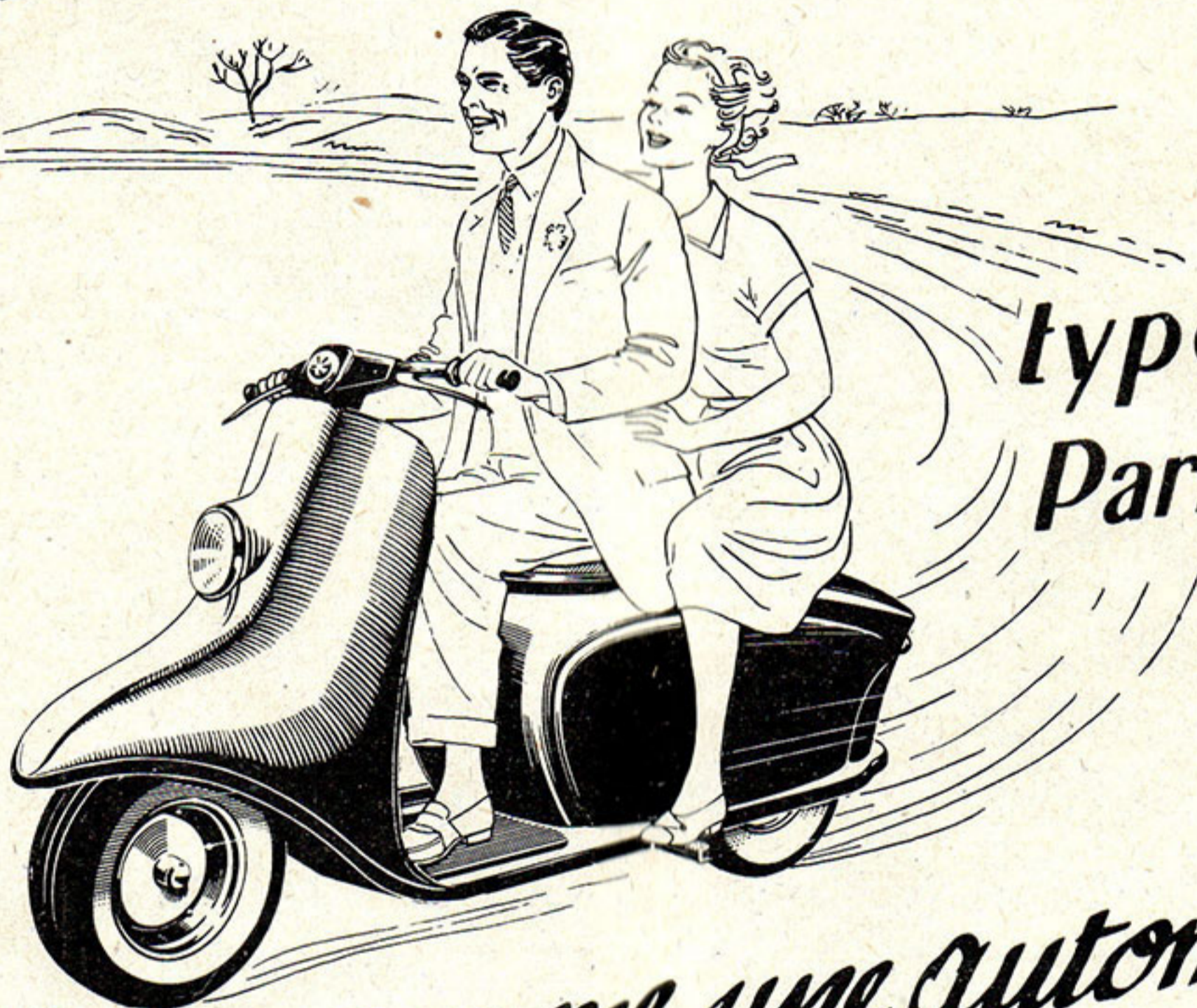
Vespa 1954
LE SCOOTER LE PLUS DIFFUSÉ DANS LE MONDE

Tri Vespa
LE TRANSPORT UTILITAIRE DE 300 Kgs, LE PLUS MANIABLE

*
PORTE DE VERSAILLES
STAND N° 100

ACMA 5, Rue de TILSITT - PARIS-VIII^e
Usines à FOURCHAMBAULT (Nièvre)

une nouvelle création!
le MORS SPEED



*type
Paris Nice*

... Conçu comme une automobile

**Vous permet de rouler à 75 km.lheure
en toute sécurité, économiquement et confortablement
par tous les temps, sur toutes les routes.**

- Bloc moteur **MORS** silencieux 125 cm³ 3 vitesses
- Transmission sous carter hermétique à bain d'huile
- Entretien nul - ne nécessite aucun graissage
- Nouvelle suspension arrière auto-compensatrice, assurant un amortissement permanent
- Accès immédiat à tous les organes

Désormais le nouveau modèle PARIS-NICE s'ajoutera à la fabrication en Série du Scooter léger Speed dont les qualités d'endurance et de maniabilité se sont affirmées depuis 2 ans

CONCESSIONNAIRES DANS TOUTE LA FRANCE

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

Distributeur pour le monde entier
37, Rue des Acacias - PARIS (17^e) - Tél. ÉTOile 16-23 et 16-24

Salon de l'Automobile - Porte de Versailles
Hall RENAN - Stand 57

REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE

REVUE MENSUELLE ILLUSTRÉE

DIRECTION · ADMINISTRATION ·
22, RUE DE LA SAUSSIÈRE
BOULOGNE SUR SEINE

TÉL. : MOLITOR 29-23, 67-15, 75-82 ET 76-11
C. C. P. : 5390-18 PARIS · R. C. 351.180 B

DIRECTEUR :
JEAN CHATELAIN
RÉDACTEUR EN CHEF : J. SCHNITZER

LE NUMÉRO : 200 FR.
ABONNEMENT : 1.900 FR.

- DOCUMENTATION TECHNIQUE - INFORMATION - TOURISME - SPORT -

6^e année. — N° 69

NUMÉRO SPÉCIAL SALON

Octobre 1953

SOMMAIRE

Bulletin de santé de la Construction Française	35
Le Salon 1953.	37
Répertoire des motos	49
Étude du moteur 250 cm ³ A. M. C.	57
36 hommes dirigent en France le Sport motocycliste . .	78
“ En ce temps-là, ce pays ” (Tourisme)	81
Chez les constructeurs	87



ABONNEMENTS : SUISSE : M. POILLOT, 3, rue du 31-Décembre,
Genève. Tél. : 6.30.07.

BELGIQUE : M. KRAFT DE LA SAULX, 208, rue de la Loi,
Bruxelles.

ITALIE : L'Editrice Sportiva, Via O. Da Tresseno 2, Milano.

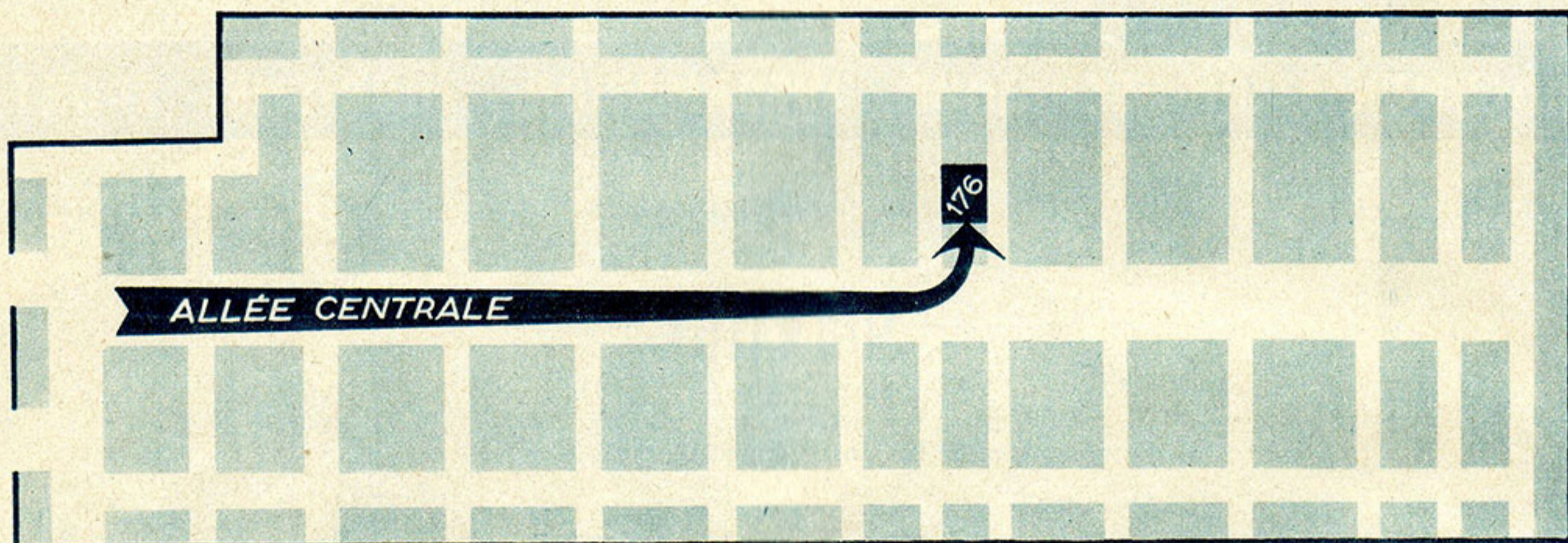
PUBLICITÉ : RÉGIES REVUES, M. R. COIRAT, 203, rue de Courcelles,
Paris (17^e). Téléphone : ETOile 64-40 et 64-41.

La reproduction des articles ou dessins est formellement interdite,
sauf accord préalable avec la Direction
de la “Revue Technique Motocycliste”.

LA PLUS FORTE VENTE DES REVUES MOTOCYCLISTES FRANÇAISES

Lisez la

REVUE TECHNIQUE
MOTOCYCLISTE



Visitez notre Stand

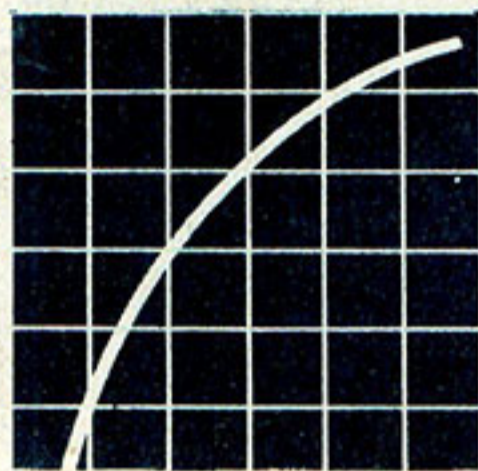
Vous y trouverez l'étude complète de votre machine.



Abonnez-vous

Vous aurez la certitude de réunir la documentation technique la plus complète sur la production motocycliste mondiale. En devenant notre abonné vous aurez gratuitement à votre disposition notre service des conseillers techniques et vous recevrez, à un prix réduit, la revue des deux roues la meilleure au monde.

Bulletin de santé de la Construction Française



*Encore quelques poussées de croissance.
Surveiller état général.
Essais sportifs concluants.*

La statistique offre ceci de commun avec le bon vin — et ceci seulement, hélas — qu'à petite dose elle éclaircit l'esprit et l'embrume dès qu'on en abuse.

Aussi pour faire le point de la construction motocycliste française à l'occasion du Salon 1953 ne citerons-nous que les chiffres qui nous paraissent rigoureusement indispensables. Le moment semble en tous cas venu où l'essor extraordinaire du motorcycle, enregistré depuis la Libération ne peut plus se continuer, à la fois dans toutes les cylindrées et tous les types sans certains risques de mévente. Le marché demande à être étudié scrupuleusement bien que les besoins soient encore considérables. Mais les temps sont révolus où l'on pouvait vendre n'importe quoi à n'importe qui. Si la lutte n'est pas encore engagée apparemment avec vigueur sur le plan des prix, elle l'est quant à la qualité, à l'esthétique et aux perfectionnements.

Côté cyclomoteurs, pas d'inquiétudes. La bonne vieille bicyclette, en cessant de séduire les « plus de vingt ans » a laissé le champ libre à sa sœur motorisée, étoffée et renforcée. Bientôt, le cyclomoteur sera le cadeau-type pour candidats heureux au certificat d'études. Pour comparer ce qui est comparable, nous constaterons que le 1^{er} semestre de 1952 indiquait une production de 225.000 et qu'on en était déjà à 242.000 cyclomoteurs à fin juin 1953. Pour les vendre, le crédit a joué un rôle considérable. Mais, s'il est certain que le chiffre de 382.560, fabriqués en 1952 sera largement dépassé à la fin de cette année, l'accroissement des années précédentes est révolu (1950 : 94.000 ; 1951 : 287.000). Quoiqu'il en soit, la stabilisation 1954 sera extrêmement honorable et elle peut laisser de très beaux jours aux commerçants réparateurs prévoyants qui organiseront, là aussi, un large marché du véhicule d'occasion.

Le vélomoteur, lui, a dû céder du terrain. Déjà l'an dernier, les chiffres de production s'étaient tout juste maintenus : 143.124 en 1951 et 144.120 en 1952. Mais on constate une baisse sérieuse du premier semestre 1952 (83.133 unités) au premier semestre de cette année (68.721). Pourquoi? Ici, qu'on ne voie pas je ne sais quelles préférences personnelles ou l'affirmation d'un quelconque parti pris : nous enregistrons des chiffres officiels, ceux-là mêmes de la Chambre Syndicale Nationale du Motorcycle. Et ces chiffres montrent clairement que l'acheteur d'un véhicule de 125 cc a tendance à présent à choisir de plus en plus le scooter. Entendons-nous bien : il a été produit 46.628 scooters durant les six premiers mois de l'année contre 68.721 vélomoteurs. Ces derniers conservent encore une très large avance. Ils garderont certainement leurs partisans parmi la jeunesse sportive. Mais la montée du scooter correspond aux besoins d'une vaste clientèle dont l'étendue est loin d'être stabilisée. Et voici d'où nous tirons cette affirmation : Production 1952 : 50.820 unités. Production 1953 détaillée : Janvier 5.335, février 6.113, mars 8.002, avril 8.680, mai 8.828, juin 9.670. Total du 1^{er} semestre : 46.628, soit presque autant que durant toute l'année

PAR AN • UN PROBLÈME PAR AN • UN PROBLÈME PAR AN

• UN PROBLÈME PAR AN • UN PROBLÈME

PAR AN • UN PROBLÈME PAR AN • UN PROBLÈME PAR AN

dernière. Or certaines grandes firmes ne vont commercialiser leurs nouveaux modèles qu'à partir du présent Salon, ce qui nous vaut l'assurance d'un essor continu pendant un temps assez long.

Restent les motocyclettes proprement dites, qui commencent, pour la classification légale à 126 cc et se terminent, en matière de construction française à 750 cc. De 1951 à 1952, leur production avait été portée de 27.580 à 36.540. On pouvait espérer que le rythme continuerait. Mais les chiffres 1953 démentent : 20.964 unités pour le premier semestre contre 20.566 au premier semestre de l'année précédente. Autrement dit stabilisation. Sans doute le client français ne trouve-t-il pas exactement ce qu'il cherche dans les modèles qu'on lui fabrique. Pourtant le contingentement des importations n'a jamais été aussi sévère. Voici deux ans, à fin juillet, 9.277 motos avaient été achetées à l'étranger. A la même date de 1952, on n'en était plus qu'à 5.461. Et cette année, nous n'en avons plus acheté que 5.299. On nous permettra de trouver ces restrictions nettement exagérées puisque, de toutes façons, elles ne provoquent pas un surcroît des ventes de motos fabriquées en France. Et en outre elles défavorisent également nos exportations (831 motocycles en 7 mois et 6.560 cyclomoteurs vers l'étranger). Que retenir de ce bilan? Qu'au total la construction française se porte bien. Qu'elle aura vraisemblablement obtenu en 1953 des résultats encore plus satisfaisants qu'en 1952, ce qui n'est pas le cas pour l'automobile, par exemple. Mais aussi que la recherche technique va devenir indispensable pour séduire un client qui maintenant n'a plus que l'embaras du choix.

Déjà bien des maisons importantes tiennent à participer à des épreuves sportives parce que c'est là le banc d'essai le plus sûr avant l'adaptation d'un modèle au stade du tourisme.

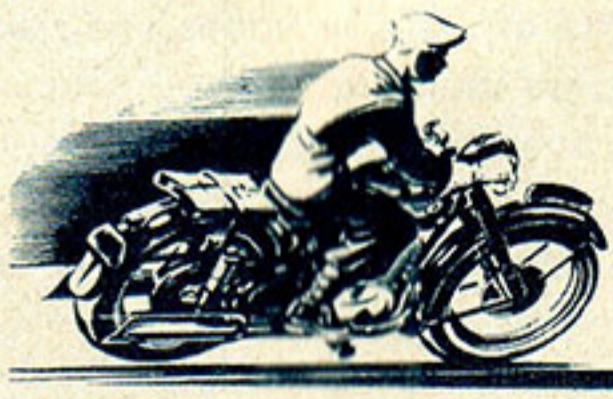
Ainsi Peugeot, qui l'an dernier remportait le Bol d'Or avec un 175 cc deux temps, a construit en série son modèle 176 Grand Sport et n'a pas hésité à le confier à des pilotes amateurs pour de longs circuits de régularité. Monet-Guyon, avec son 232 cc deux temps a fabriqué un modèle vitesse et un modèle cross. Dans les deux spécialités, les résultats ont étonné les connaisseurs, tant pour la rapidité de la machine que pour sa résistance. Ydral avec son moteur 175 cc à culasse fraisée dans la masse et son cylindre en bronze a enlevé les deux premières places de sa catégorie au Bol d'Or 1953. A. M. C. a étendu ses efforts à deux modèles à double arbre : un 175 et un 250. Comme ce dernier ne donnait pas encore toutes les satisfactions qu'on en pouvait attendre, l'usine n'a pas hésité à réétudier l'ensemble en pleine saison Elle a trouvé les améliorations nécessaires et actuellement Malterre, Guiller, Alcyon et Automoto, pour ne parler que des premières marques qui l'ont adopté, vont offrir à leur clientèle sportive un 250 cc capable de dépasser largement les 120 kmh. sur routes ordinaires.

En grosses cylindrées, la vaillante firme C. E. M. E. C. a poursuivi des études personnelles pour mettre au point une 500 cc et une 750 cc à culbuteurs. La 500 s'est classée seconde de sa catégorie au Bol d'Or, immédiatement derrière la Norton de Lefèvre, recordman de l'épreuve.

Tous ces efforts, toutes ces recherches paieront un jour. Les constructeurs français ont des traditions et une expérience suffisamment riches pour ne pas redouter le retour d'un climat de saine concurrence. Et rien ne peut autant leur donner confiance que de comparer les 700.000 engins à deux roues qu'ils auront fabriqués à la fin de cette année aux 10.702 produits en 1938.

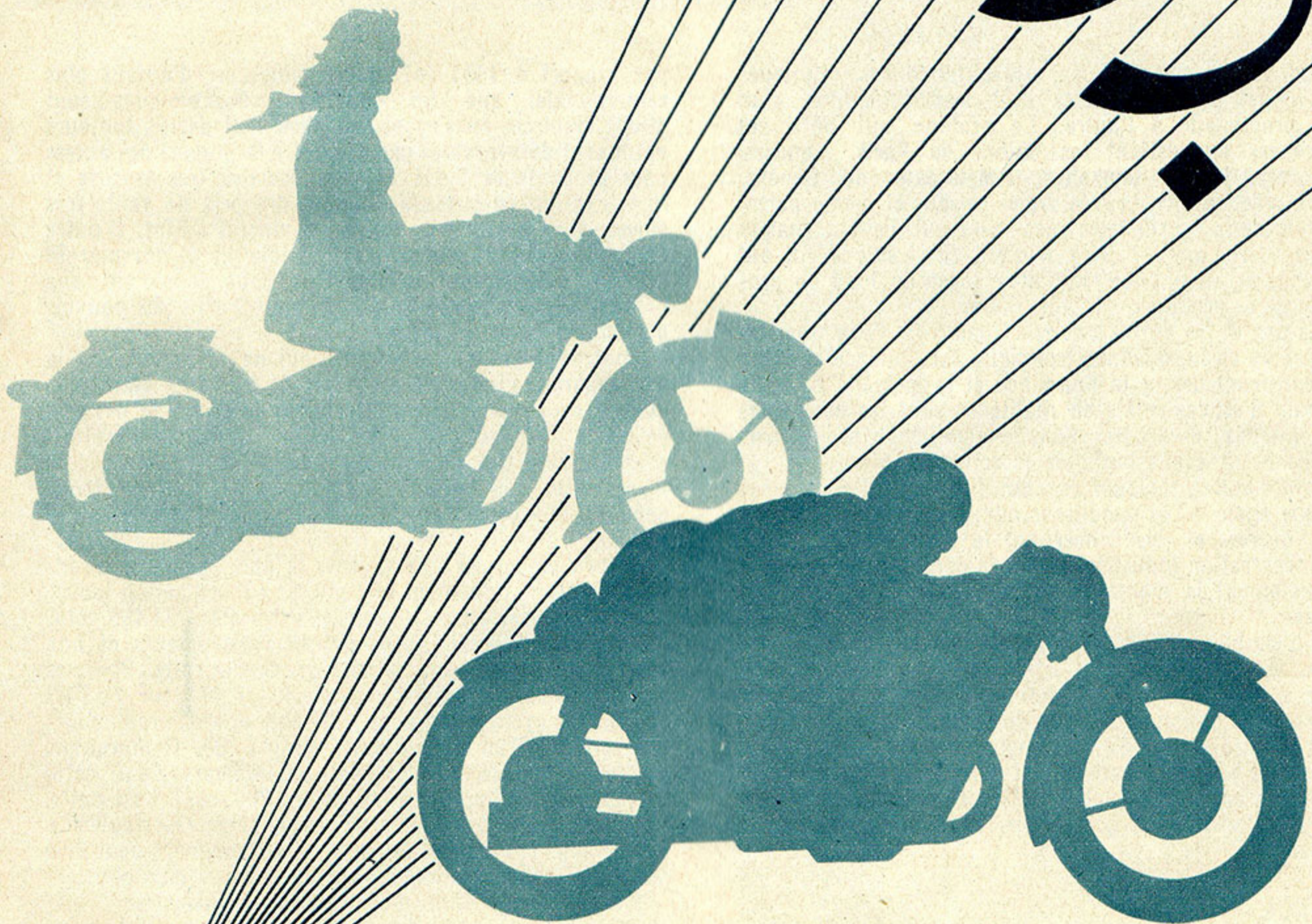
Le progrès, auquel ils ont vaillamment collaboré dans le passé travaille à présent pour eux.

Maurice CAZAUX.



AN • UN PROBLÈME PAR AN • UN PROBLÈME PAR AN

SALON 1957



TENDANCES TECHNIQUES
ET CONDITIONS ÉCONOMIQUES
DE L'INDUSTRIE MOTOCYCLISTE

Tendances techniques et conditions économiques de l'industrie motocycliste

Il est un fait incontestable, que les tendances techniques de l'industrie motocyclistes sont très différentes d'un pays producteur à l'autre. Le profane qui note ces différences en visitant les Salons de Paris, Londres, Francfort, Milan, Bruxelles, Amsterdam ou Genève, ignore presque toujours les vraies raisons et même parmi les nombreux journalistes spécialisés qui visitent chacun de ces Salons après l'autre, il n'y a que très peu qui ont le temps et les possibilités d'aller jusqu'au fond du problème de la production motocycliste.

Les uns et les autres ont pris l'habitude d'expliquer les différences de la tendance technique par l'audace et l'élan des constructeurs et la puissance et la capacité de leurs bureaux d'études, mais en réalité ce sont les conditions économiques, différentes dans chaque pays producteur, qui imposent avant tout une direction à suivre.

Mais d'autres facteurs ont une influence d'une valeur presque égale : Les conditions administratives de chaque pays, décrets et lois concernant la circulation routière, la concentration industrielle dans le domaine motocycliste et finalement la mentalité de la population et sa façon de vivre.

Afin de bien définir les bases de la technique motocycliste, la R. T. M. a jugé utile de la soumettre à une étude analytique en prenant comme point de départ les chiffres de production détaillés de chaque pays. La plupart étant publiés en fin d'année, nous sommes donc obligés de prendre en considération la production de l'année 1952.

Comme cette étude doit paraître au moment du Salon de Paris, nous nous permettons de commencer par la France.

FRANCE

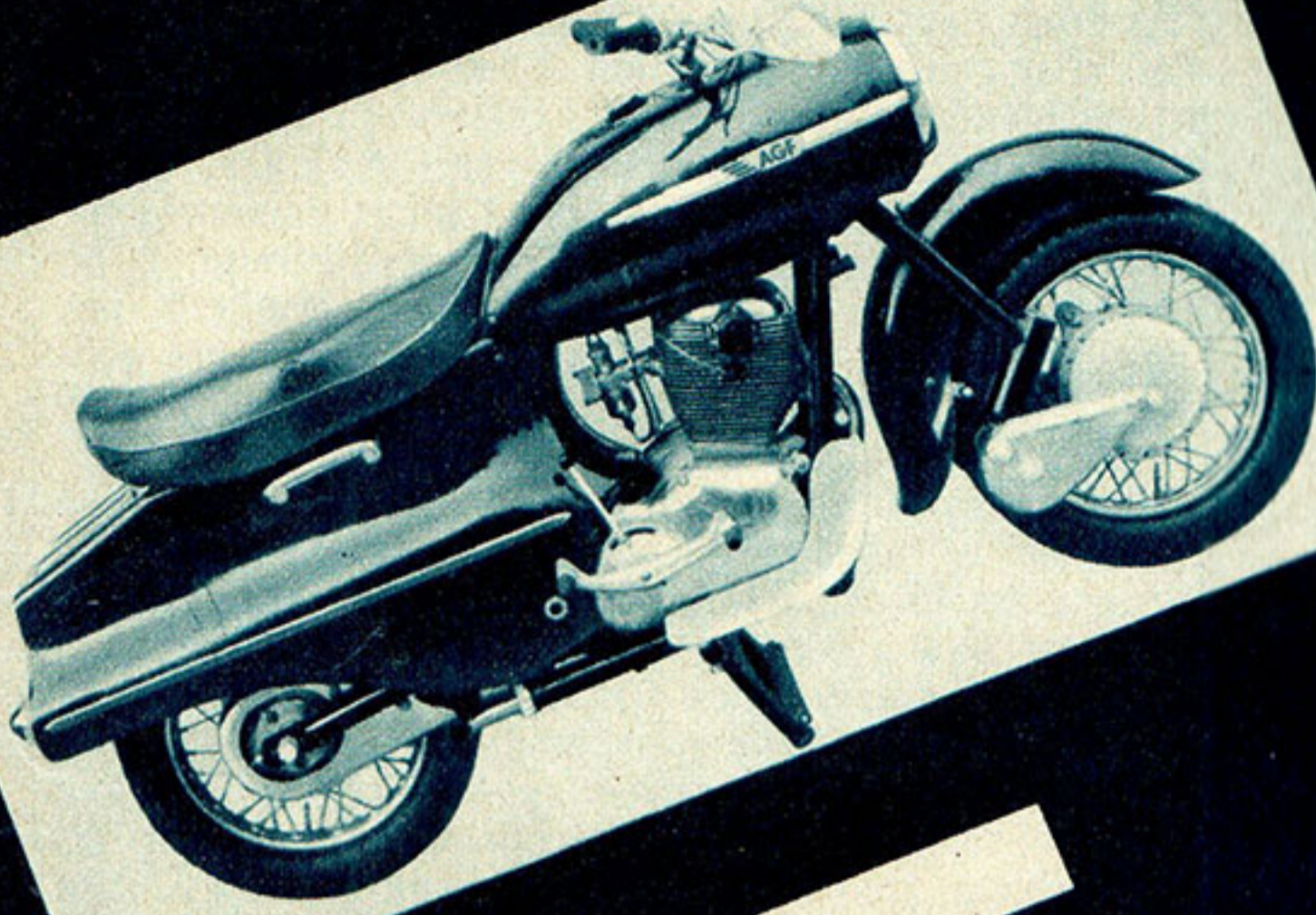
En 1952, 614.273 engins motorisés à 2 roues furent produits en France (à part les 5.521 triporteurs, 809 sidecars et 340 cyclecars), dont 384.196 cyclomoteurs, 144.129 vélomoteurs, 49.401 scooters et 36.457 motocyclettes. Encore une année, la France avait la plus grande production motocycliste du monde (voire R. T. M., n° 55 d'octobre 1952) sans que le motocycliste français moyen soit devenu plus fier pour cela. La progression

par rapport à 1951 (478.080 engins) est d'autant plus remarquable, que les conditions économiques sont plutôt empirées en France, où elles sont depuis toujours nettement défavorables par rapport à la plupart des autres pays producteurs : des charges sociales très lourdes et une taxation en cascade donnent des prix de vente très élevés, dont presque la moitié va ainsi à l'Etat. D'autre part, un nombre exagéré d'intermédiaires et des marges abusives augmentent tellement le coût de la vie, que l'alimentation absorbe la plus grande partie du pouvoir d'achat du français moyen.

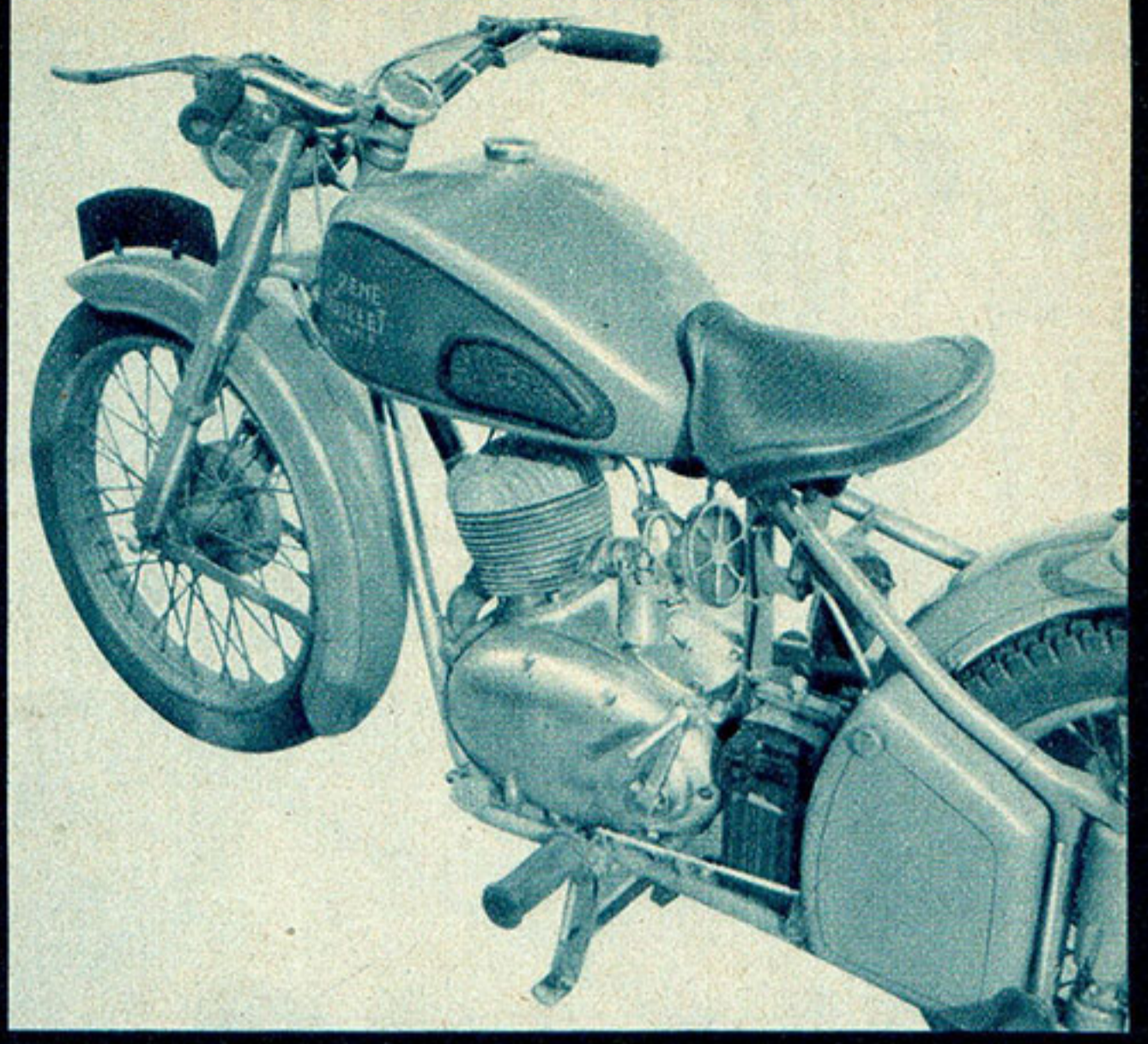
Contrairement à nos voisins, qui ne regardent que la performance, l'industrie motocycliste française était donc obligée de concentrer ses efforts sur le domaine des prix de vente, et il faut lui rendre hommage, car des résultats sensationnels ont été obtenus. Ainsi on trouve sur le marché un vélomoteur quatre-temps à fourche télescopique et suspension arrière pour un peu plus de 100.000 francs.

Naturellement les efforts dans le domaine du prix ont amené automatiquement une grande concentration industrielle. Ainsi les « trois Grands » ont produit 94.495 vélomoteurs sur 144.129, les 8 autres constructeurs et une trentaine d'assembleurs se partageaient le reste. Pour les motocyclettes, la proportion est de 26.481 sur 36.457, et pour les cyclomoteurs les trois plus grands producteurs ont sorti 273.725 sur un total de 382.768. Remarquons d'ailleurs que le nombre des assembleurs dans cette catégorie doit s'approcher du chiffre 200, ce qui est naturellement trop. L'avenir verra sûrement des nouveaux efforts dans le domaine des prix, ce qui amènera peut-être aussi une concentration industrielle encore plus poussée.

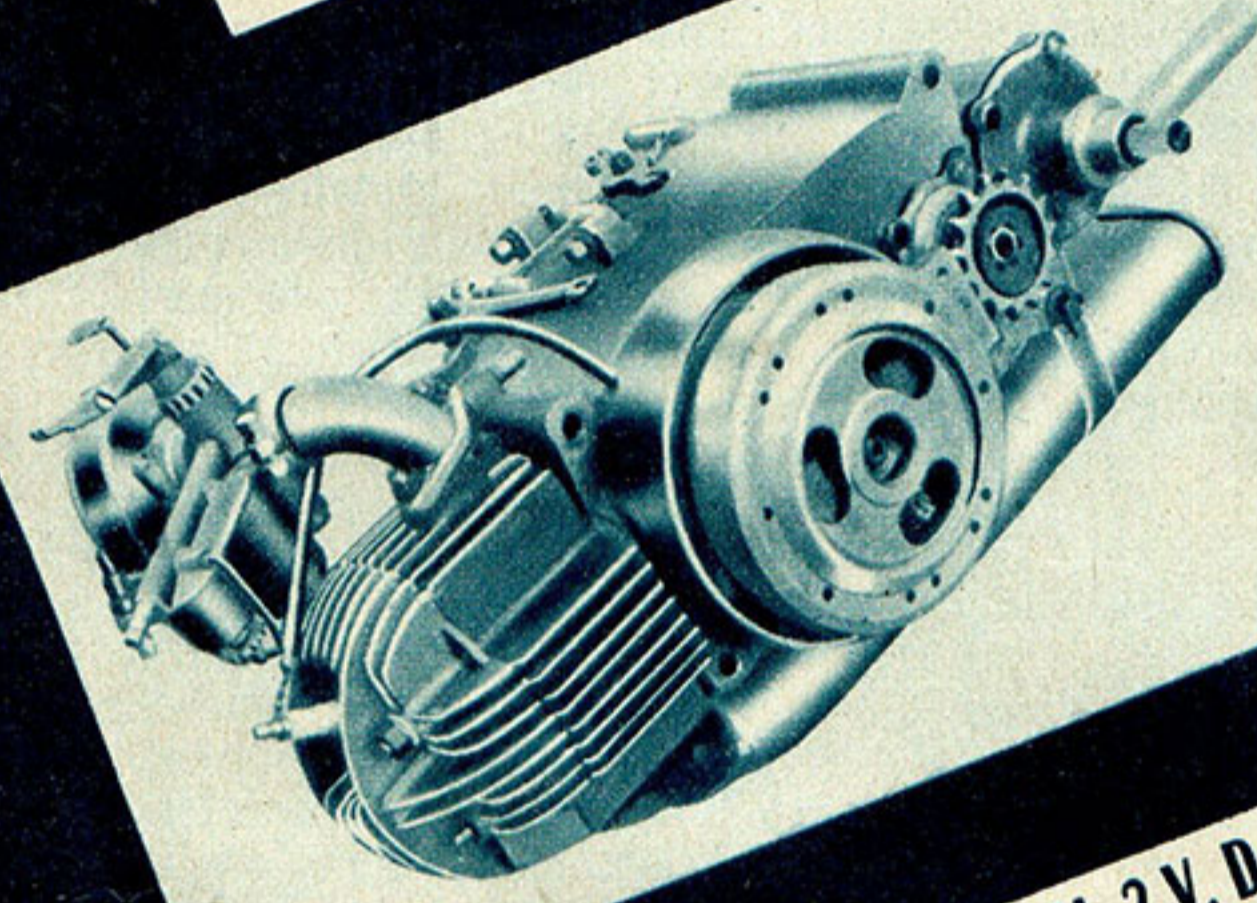
Heureusement l'industrie française trouve, pour l'instant au moins, sa tâche facilitée par la législation en vigueur, qui a immédiatement classé le cyclomoteur dans la catégorie des bicyclettes, et qui conserve la dispense du permis de conduire pour les engins au-dessous de 125 cc. Ainsi, ces deux catégories ont pu prendre un essor particulier, ce qui a permis le lancement de très grandes séries, indispensables au bas prix de vente. Espérons que l'avenir ne nous oblige pas à réviser notre opinion au sujet de la position de l'Etat.



250 cm³ A G F



250 cm³ RENÉ GILLET TYPE A. 51

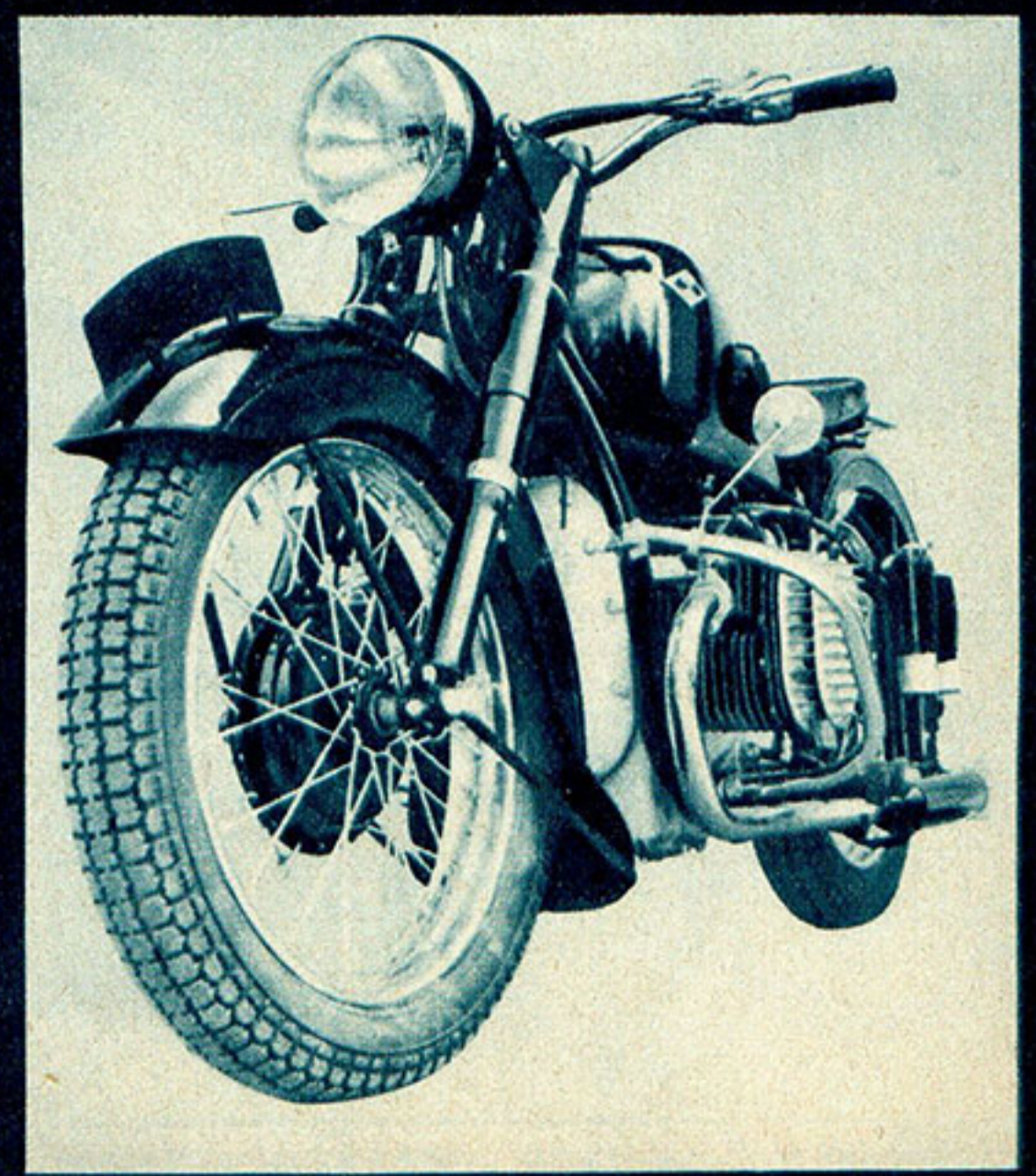
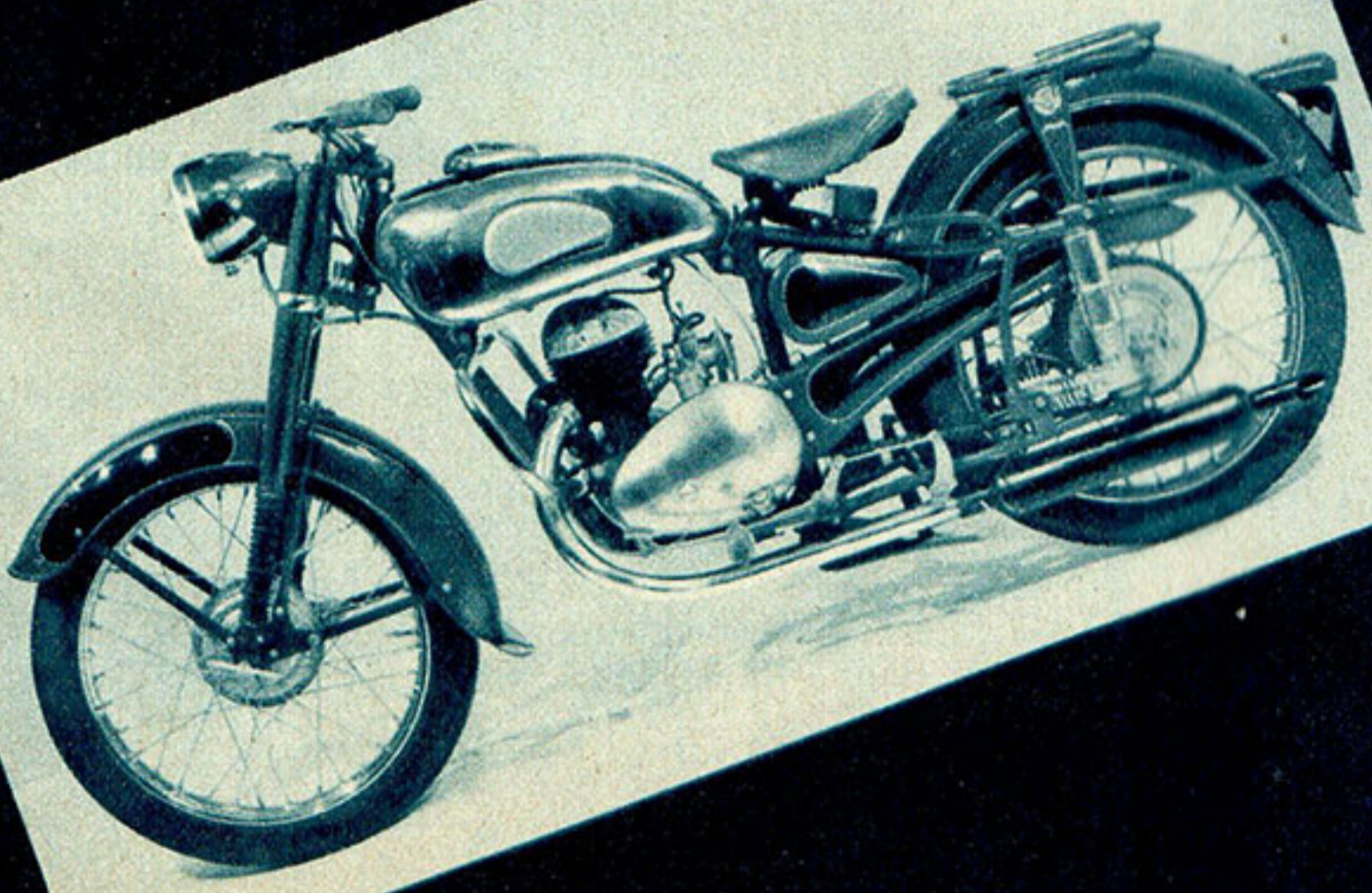


125 cm³ MOTO SCOOTER JONGHI

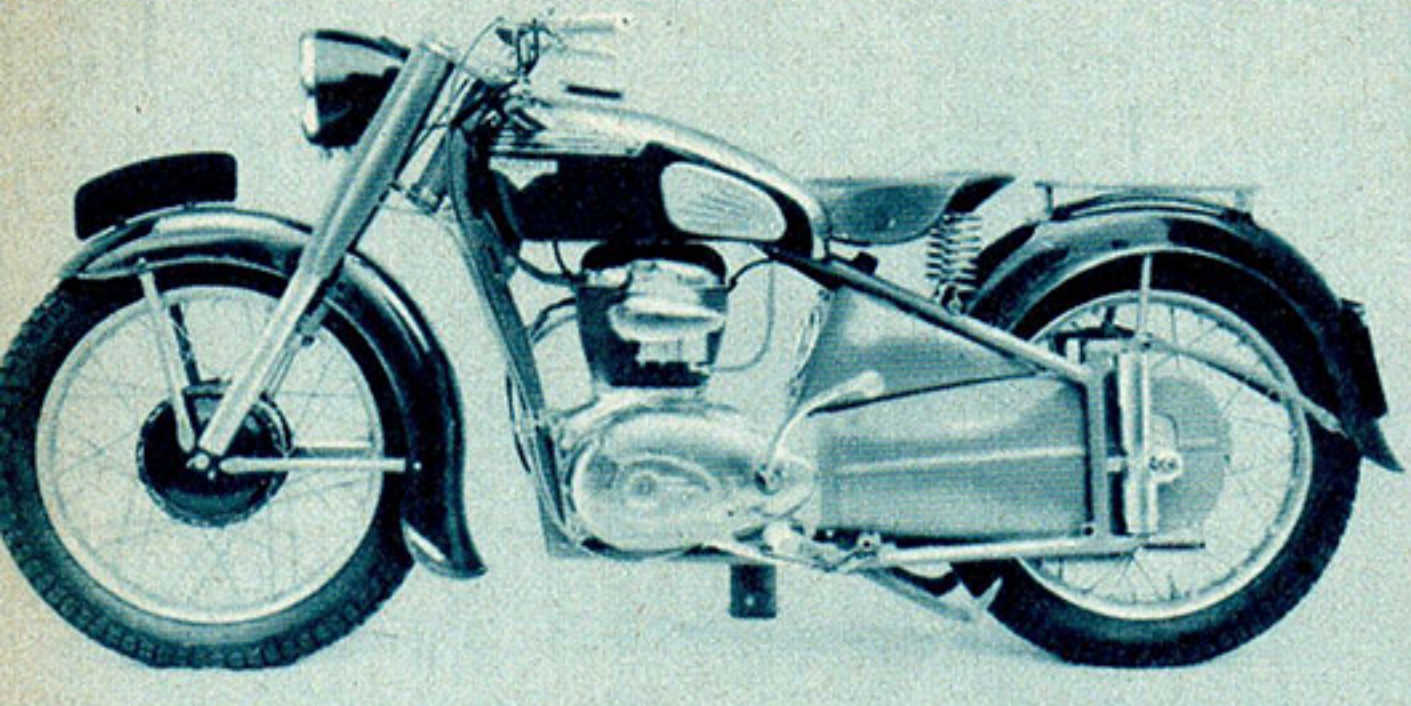
200 cm³ MONET-GOYON TYPE M. 2 V. D.

FRANCE

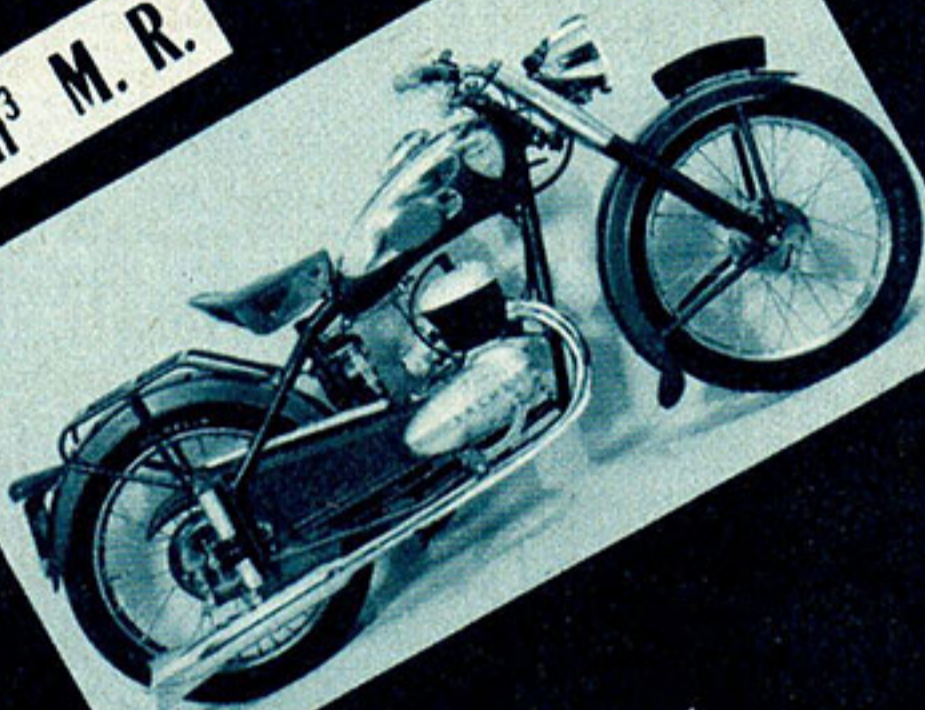
750 cm³ C.E.M.E.C. TYPE L. 7



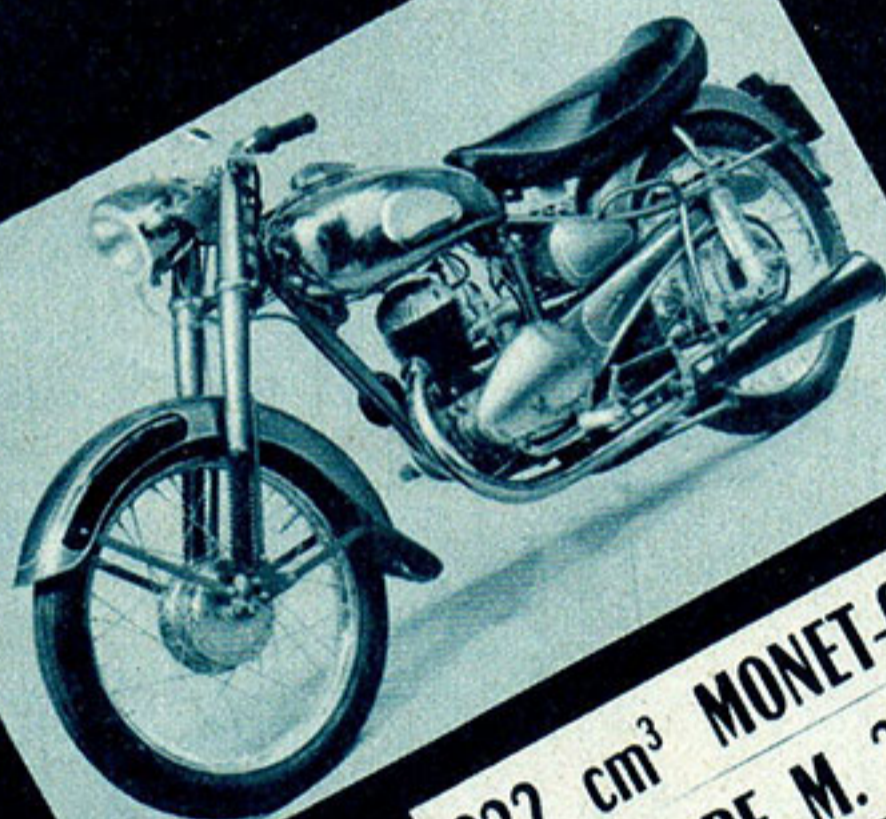
350 cm³ MOTOBECANE TYPE L. 4 C.



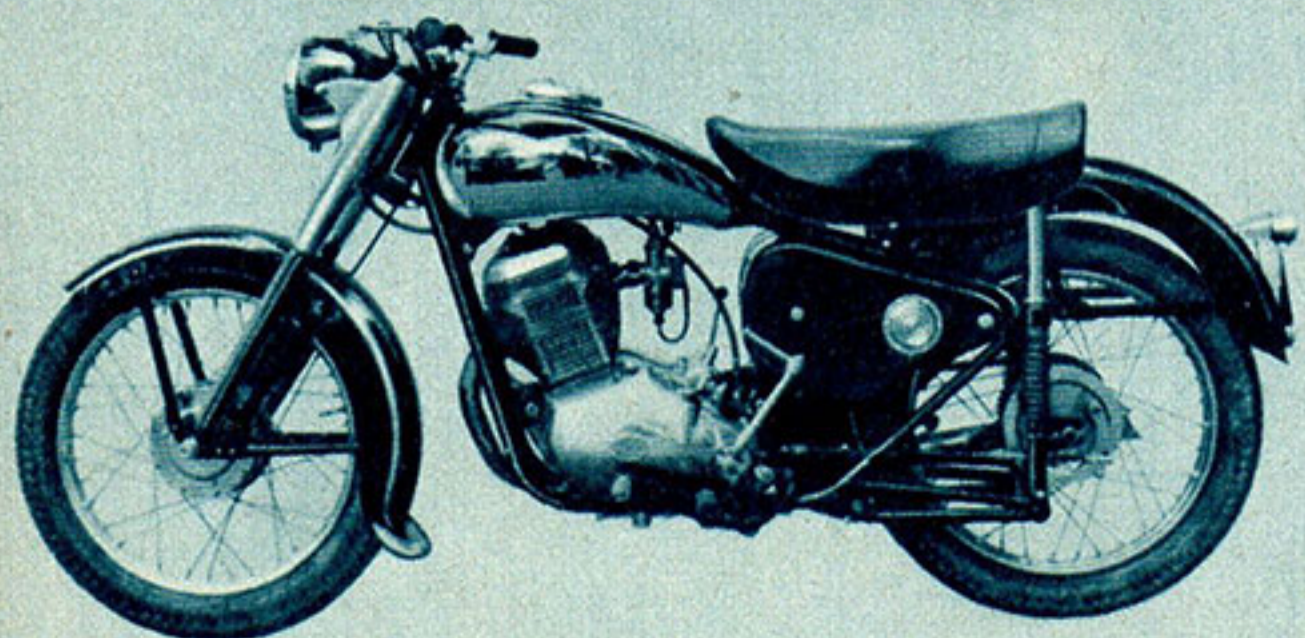
150 cm³ M. R.



232 cm³ MONET-COYON
TYPE M. 2 V. S.



250 cm³ D. S. MALTERRE TYPE M. 13



Nous avons déjà énuméré quelques facteurs responsables des prix élevés en France par rapport aux autres pays producteurs, charges sociales et taxations en cascade. Mais si on pense à l'exportation et aux luttes que se livrent actuellement nos voisins sur les marchés ouverts, il faut songer aussi, que les salaires français sont plus élevés les matières premières plus chères, l'amortissement autorisé plus lent qu'ailleurs, et le crédit très restreint. Si on tient compte de l'encouragement dont profitent nos concurrents de la part de leurs gouvernements dès qu'il s'agit d'exportations, il devient tout à fait évident, qu'il n'y a pour la France aucun espoir de pouvoir exporter des motocyclettes ou engins similaires.

L'industrie française n'a que peu d'intérêt à participer aux courses et compétitions internationales, car elle ne peut tirer aucun bénéfice de la publicité internationale, qui est le but de ces luttes. Car, vu les formules de course actuelles, les compétitions ne produisent plus de renseignements utiles à la construction en série, et toute les maisons fidèles à la course (Norton, N. S. U., B. M. W. Guzzi, Gilera, etc.) avouent franchement, que la publicité à l'étranger est le seul but recherché. De demander la participation de la France, c'est méconnaître entièrement la situation.

Si nous regardons l'avenir, il semble qu'en face des grands chiffres de production, une saturation prochaine du marché serait à craindre. Heureusement pour l'industrie motocycliste, le nombre de voitures en circulation en France est relativement faible (1.296.000 automobiles pour 42.600.000 habitants, contre 43.232.000 automobiles pour 156.981.000 habitants aux Etats Unis). Toutefois le désir d'un français d'avoir en sa possession un moyen de transport autonome est aussi impératif que partout ailleurs. Mais son faible pouvoir d'achat orientera encore longtemps de larges masses peu fortunées vers les deux roues.

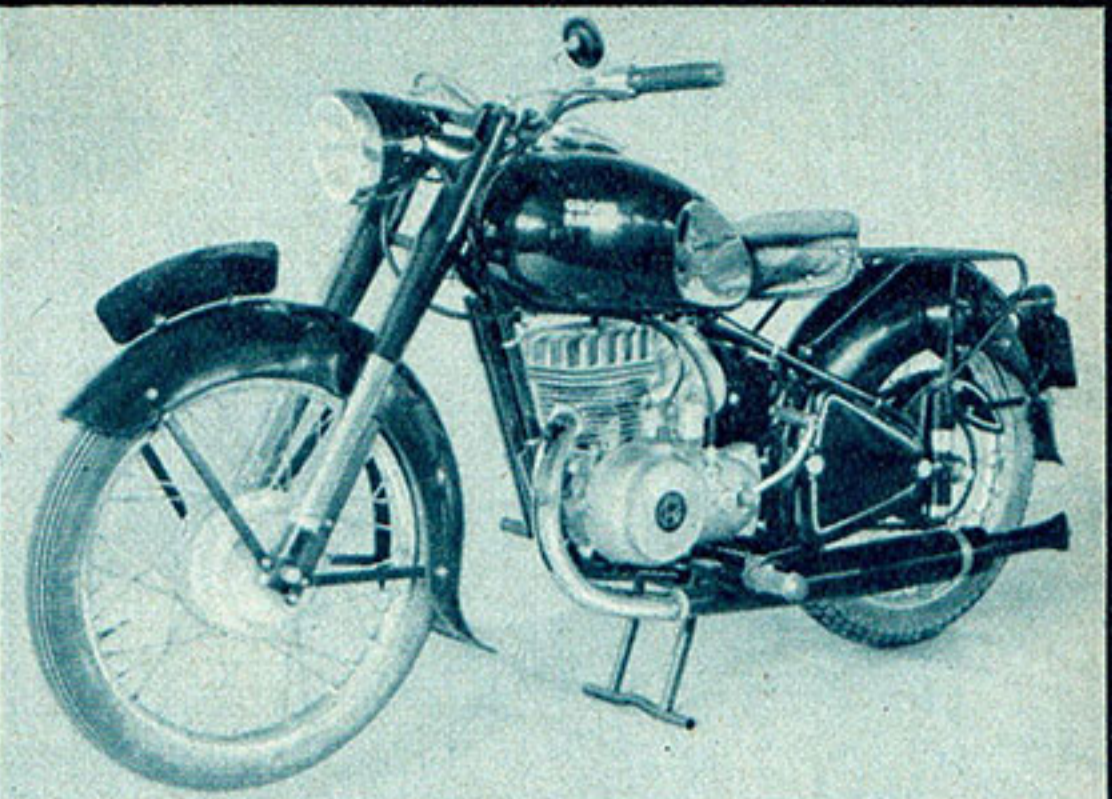
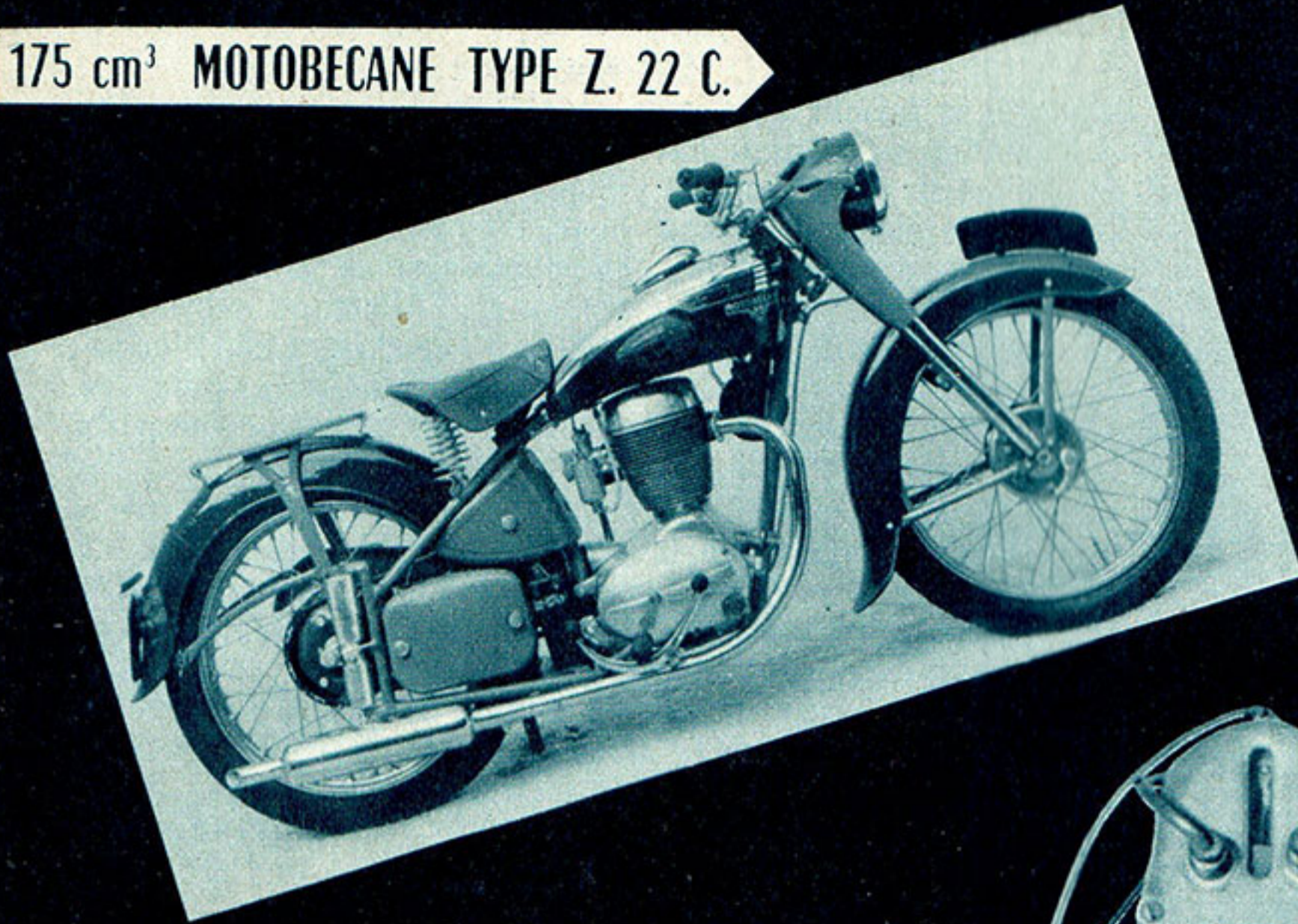
ALLEMAGNE

C'est en Allemagne, que la production motocycliste a fait les plus grands progrès. Si le chiffre total de 559.913 engins avec 418.715 motocyclettes scooters et vélomoteurs, et 141.198 cyclomoteurs, était, en 1952, encore inférieur à celui de la France, il a marqué une nette progression par rapport à 1951 (358.172 + 71.216 = 409.386). Pour l'année 1953, l'Allemagne prendra sûrement la première place, car à un nombre vraisemblablement égal de vélomoteurs et motos, s'ajouteront environ 300.000 cyclomoteurs.

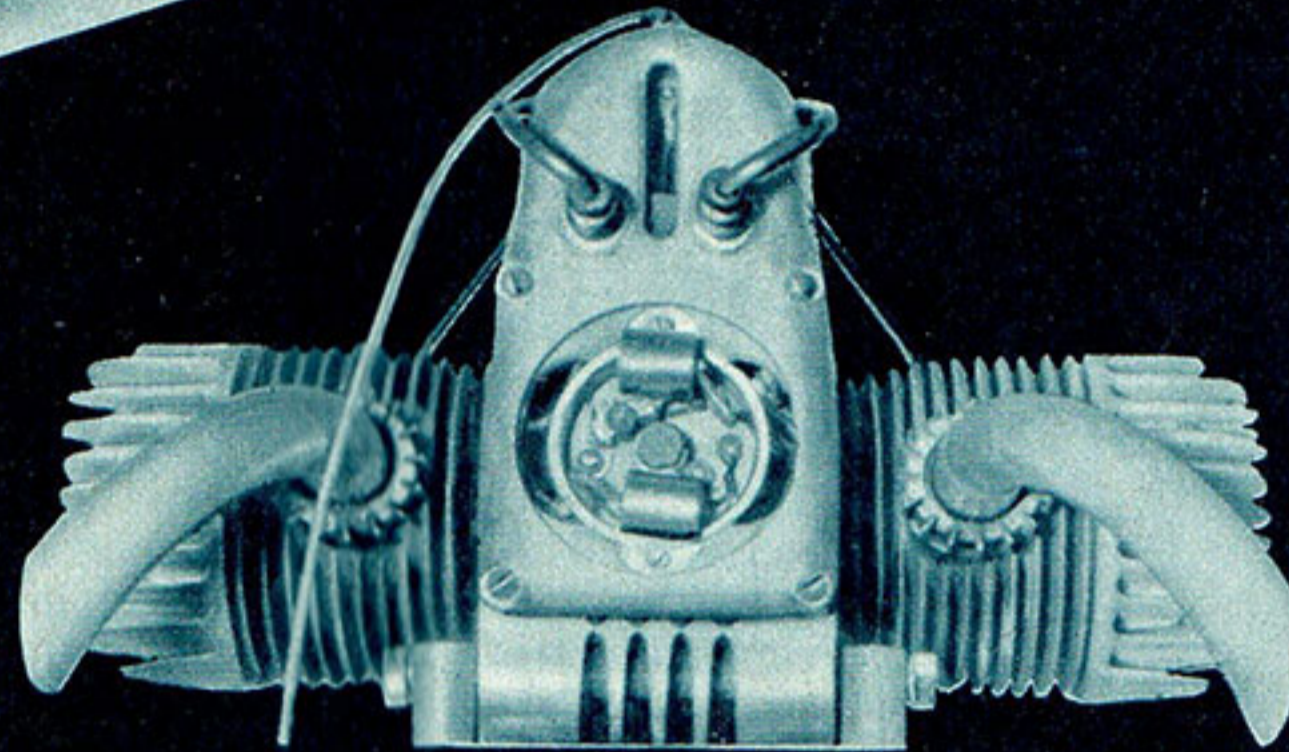
Car jusqu'ici, l'industrie allemande des cyclomoteurs était pour ainsi dire en sommeil, en attendant que les pouvoirs publics spécifient les caractéristiques de l'engin exempt de permis de conduire, d'immatriculation et d'impôt et considéré comme bicyclette motorisée. Après des longues hésitations, ce fut chose faite au début 1953 et les fabricants de moteurs de 50 cc type « constructeur » ont pu démarrer (Ilo, Fichtel et Sachs, Zundapp, Rex, Victoria, Nordap, etc.) et alimenter les nombreux fabricants de bicyclettes.

La concentration de l'industrie motocycliste allemande n'est pourtant pas grande. Des 418.715 motos, vélomoteurs et scooters environ 314.000 sont sortis des usines des 10 constructeurs, dont NSU : 88.881 ; DKW : 61.822 ; Zündapp : 58.572 ; BMW : 28.310 ; Ardie.- Dürkopp : 22.167, etc. ; 56 assembleurs se sont partagés les autres 105.000, dont Rabeneick : 9.551 ; Hercules : 8.608 ;

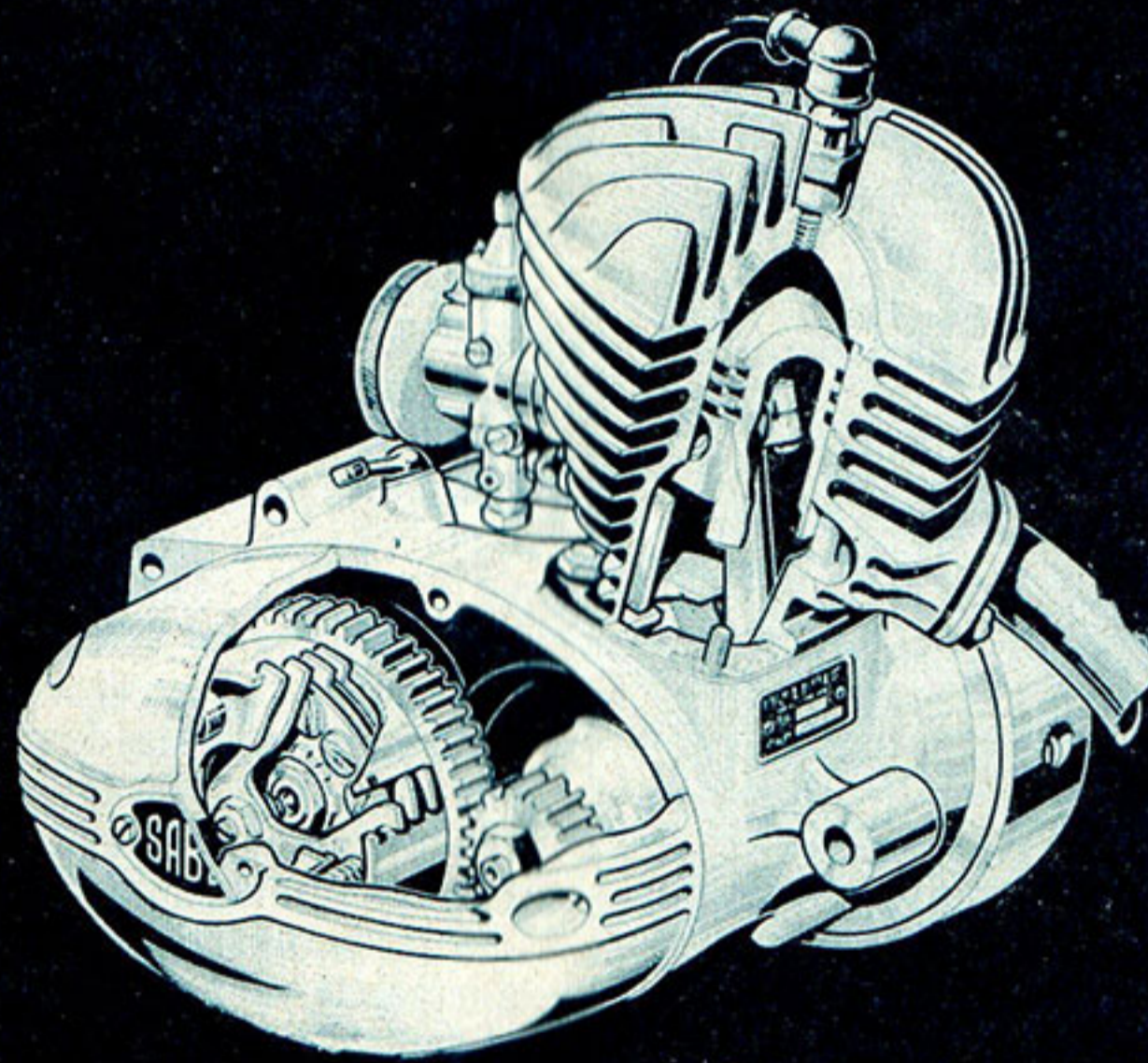
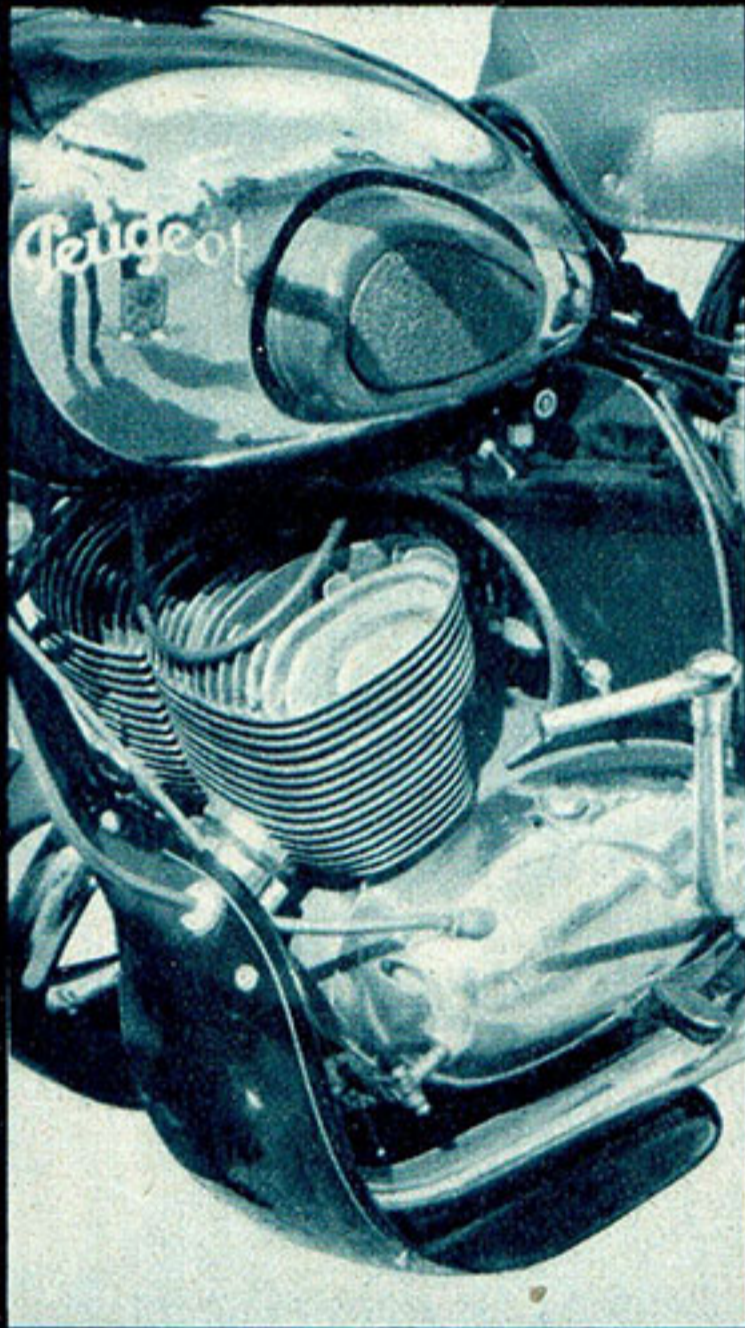
175 cm³ MOTOBECANE TYPE Z. 22 C.



175 cm³ GNOME ET RHONE TYPE L. 53



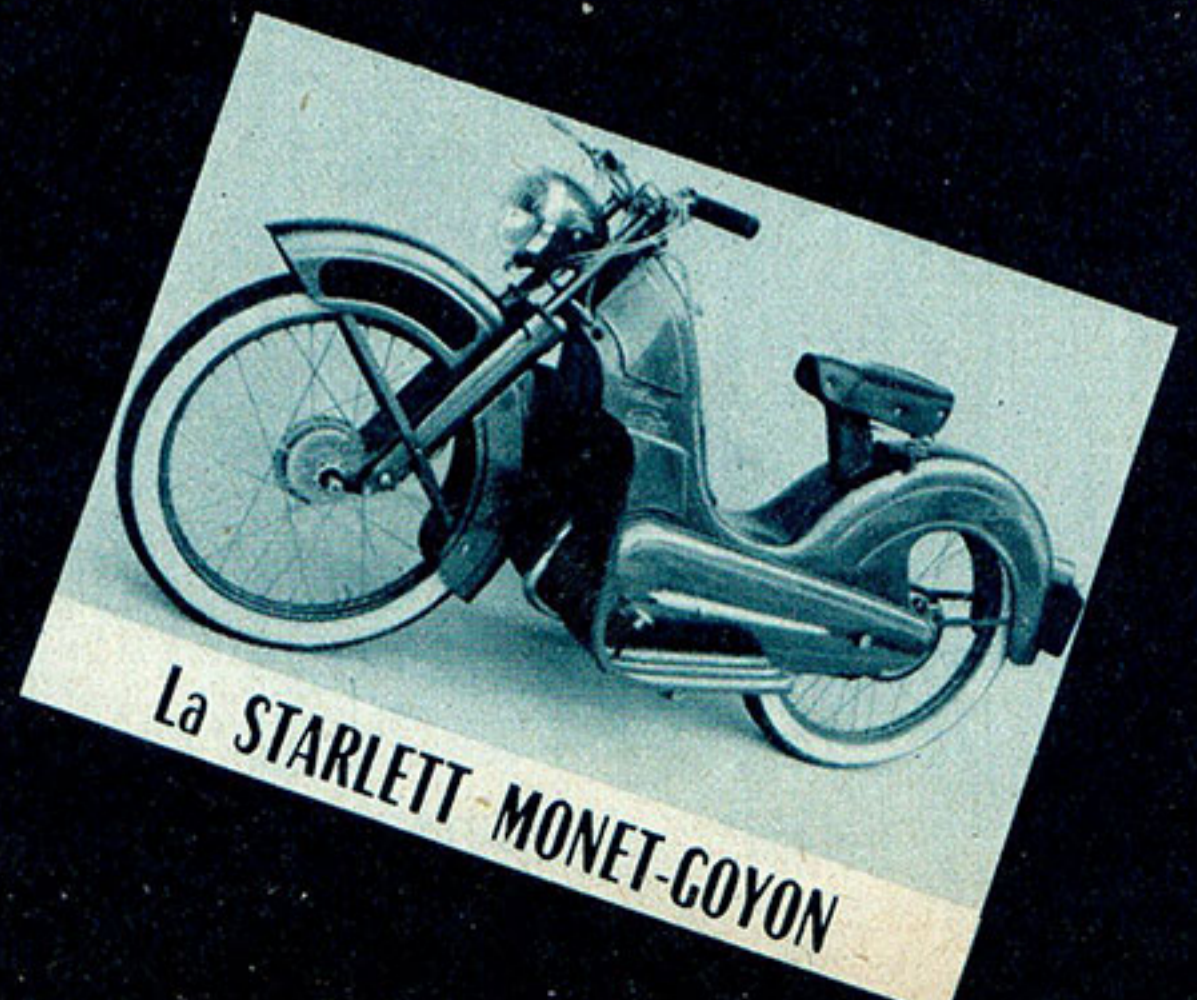
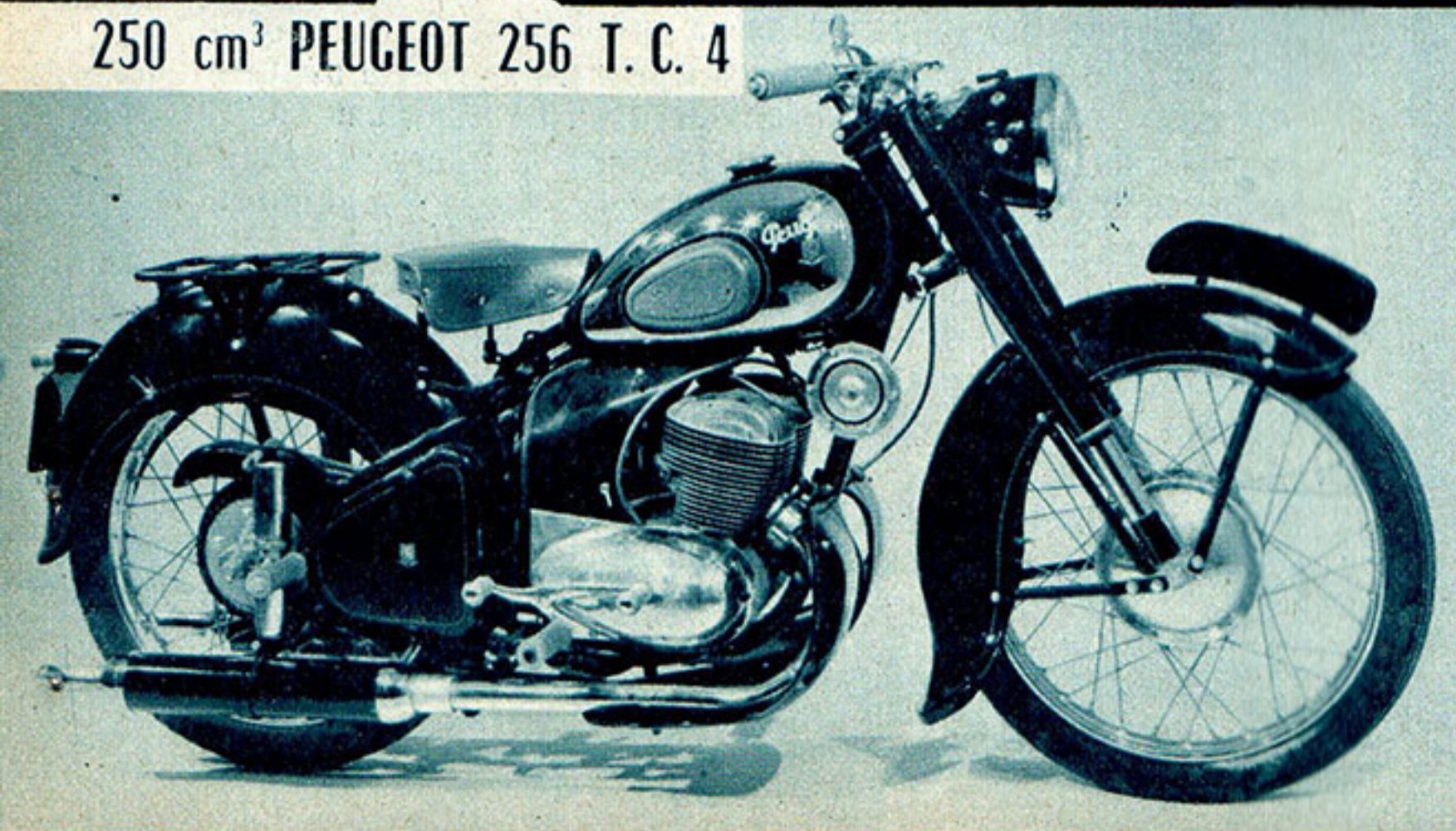
125 cm³ B.M.
Deux Temps



125 cm³
S. A. B. B.

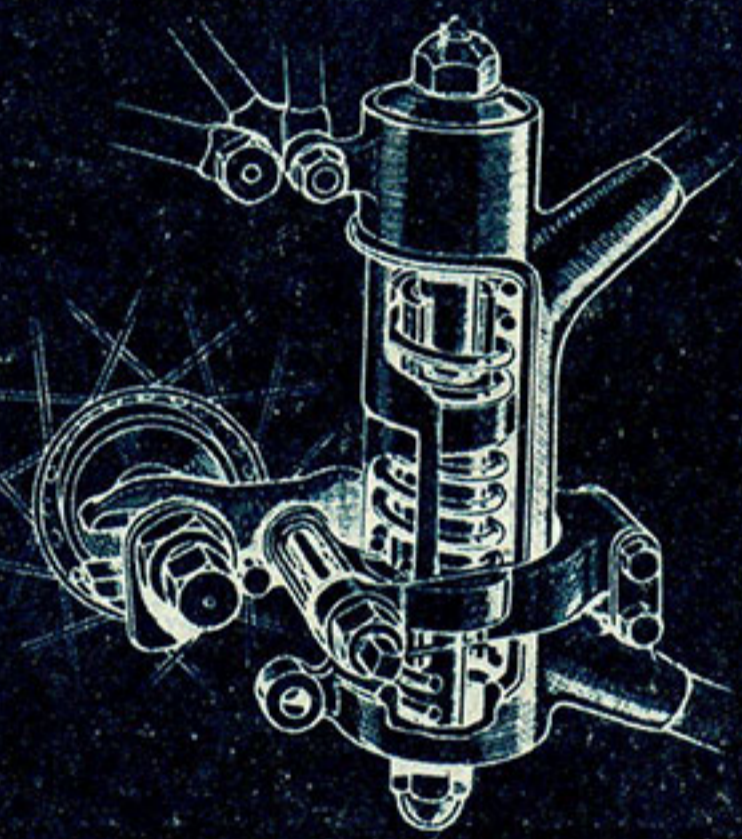
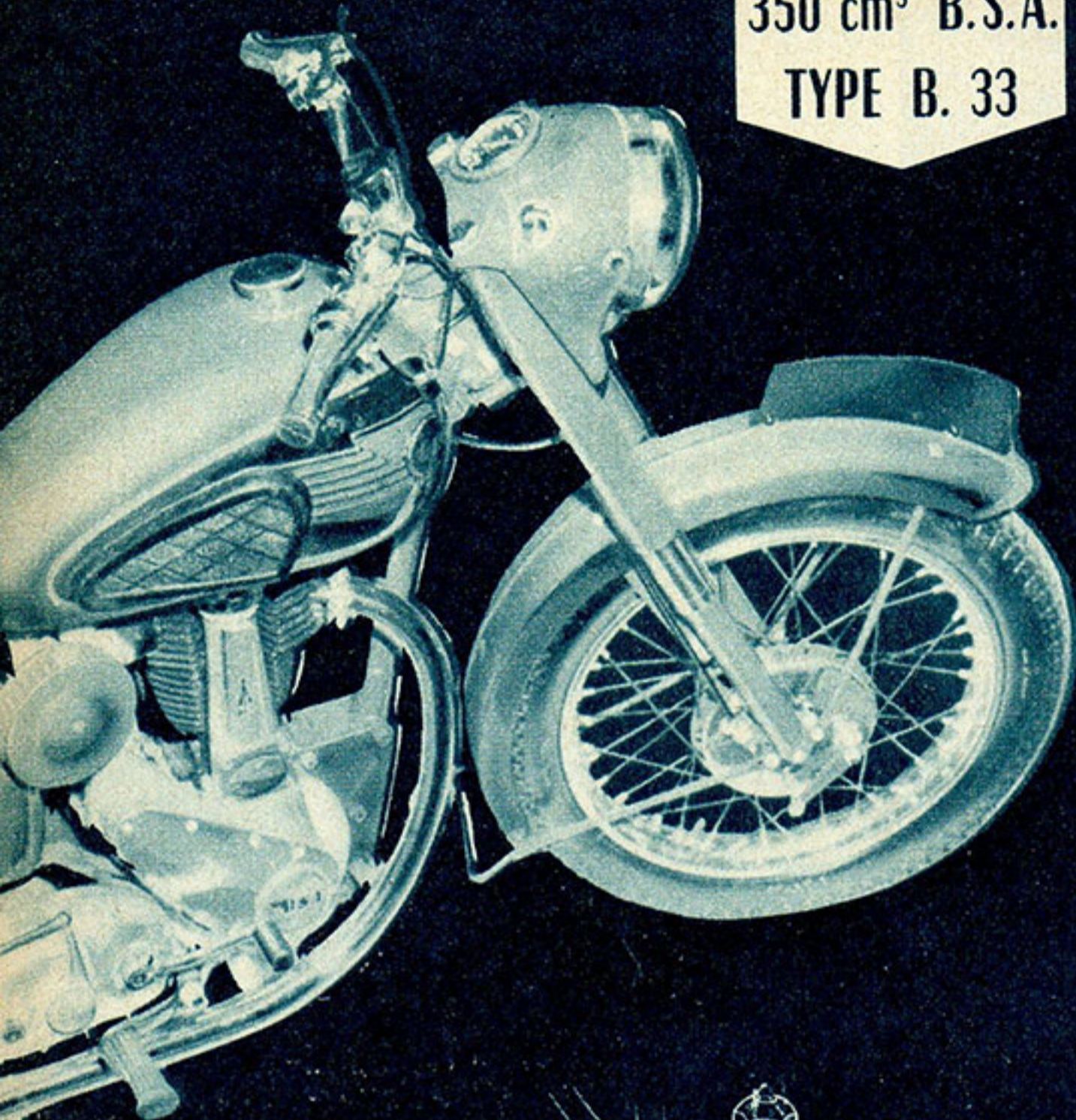
FRANCE

250 cm³ PEUGEOT 256 T. C. 4

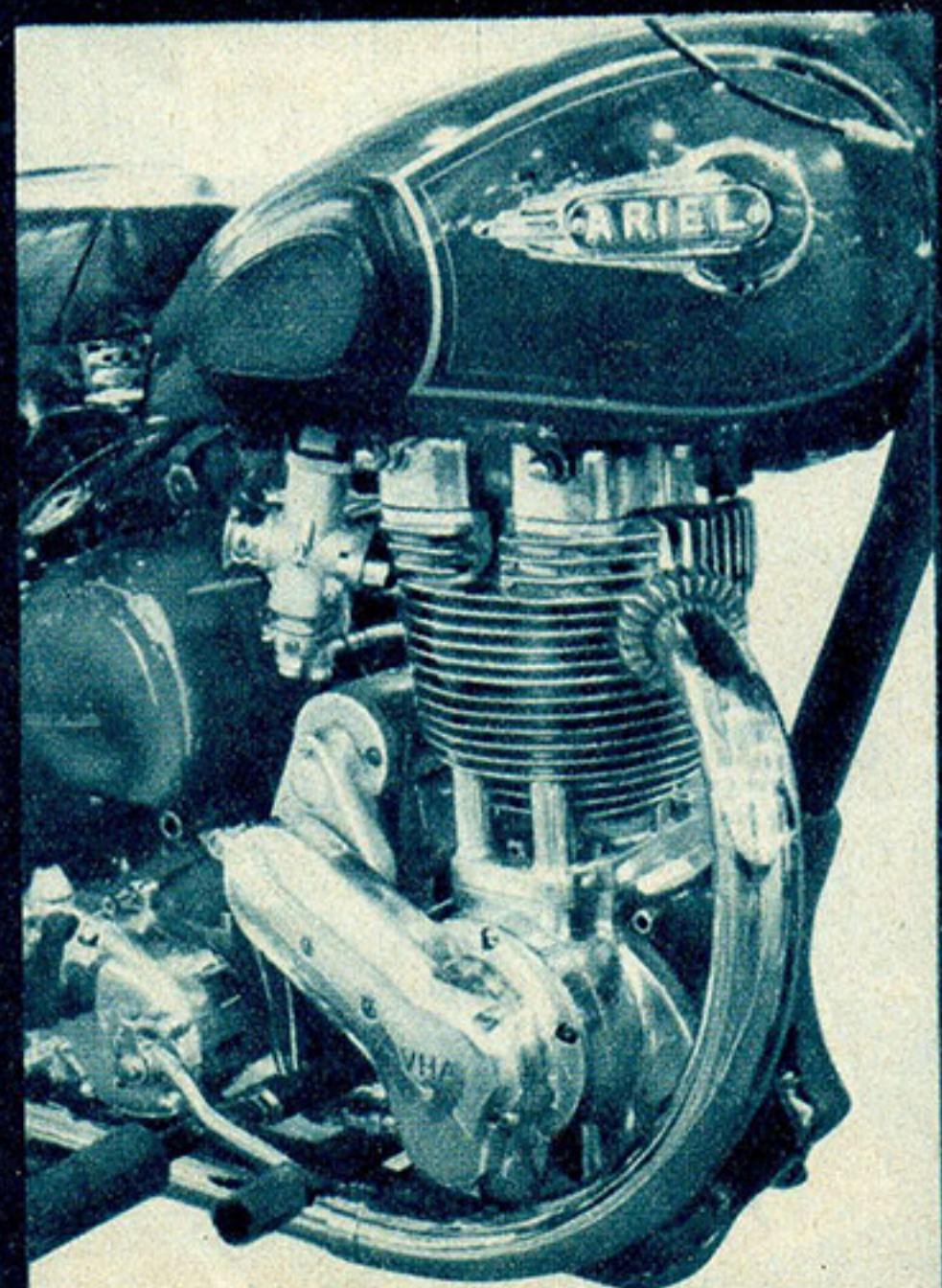


La STARLETT-MONET-GOYON

350 cm³ B.S.A.
TYPE B. 33



SUSPENSION
A.R. ARIEL



500 cm³ ARIEL TYPE V.H.

Hoffmann: 8.011 ; Express: 6.868 ; Tornax: 5.679, etc.

Les raisons de l'essor considérable de l'industrie allemande sont multiples: tout d'abord, l'excellent pouvoir d'achat de la population qui ne dépense qu'une faible partie de son revenu pour l'alimentation (une faible marge entre les prix de production et de consommation rend les vivres bon marché) et l'Allemand moyen se prive facilement de la qualité de sa nourriture afin d'acheter le plus bel engin accessible à sa bourse. Ensuite, les produits industriels ne supportent que quelques pourcents de taxation et leur prix de vente reste assez bas.

Contrairement à la France, où l'engin de 125 cc reste le roi incontesté de la production, c'est vers les 200 et 250 cc que se dirige l'acheteur allemand. Car, le permis de conduire classe 4, d'une acquisition très simplifiée, qui est exigé pour chaque engin au-dessus du cyclomoteur (50 cc, 33 kgs) est valable jusqu'à 250 cc. C'est aussi la raison pour laquelle nous trouvons tant de moteurs gonflés dans cette cylindrée (NSU - Max 18 CV, Adler 16 CV, Ilo-Twin 15 CV, et on parle de 100 CV au litre).

Naturellement, ces belles performances ont provoqué l'enthousiasme d'une bonne partie de la presse allemande et étrangère, mais il ne manque non plus de voix, et nous citons avec plaisir notre célèbre confrère « Das Motorrad », qui rappellent que les moteurs réputés par leur longévité ne dépassent guère 25 CV au litre, et que seules quelques machines exceptionnelles possèdent une embiellage dont la durée atteint 30.000 km.

Un autre côté un peu absurde du problème des 250 cc gonflés est démontré par le fait que ces engins sont plus lourds que des 350 cc correspondantes, mais la popularité du permis de conduire classe 4, pousse les constructeurs dans cette voie.

Sinon, les machines rustiques et bon marché de 200 à 250 cc présentent quand même les plus beaux chiffres de production: Zundapp DB 202: 36.922, NSU - Lux: 30.660. BMW: 22.050. DKW: 18.886 + 14.441 = 33.327, etc. Mais il semble, que depuis 1953, l'acheteur se laisse de plus en plus abuser par les puissances au litre étalées à grands frais de publicité, et tous les constructeurs seraient obligés à suivre le train et à gonfler leurs moteurs. Nous verrons les résultats au prochain Salon de Francfort, mais en partie seulement, car bon nombre de constructeurs semblent pris de court.

Cette conception sportive du client allemand se répercute également dans le domaine du cyclomoteur, et sur ces engins on sacrifie souvent la simplicité de conduite, le silence, et autres facteurs qui ont assuré son succès en France au dieu tout-puissant de la vitesse.

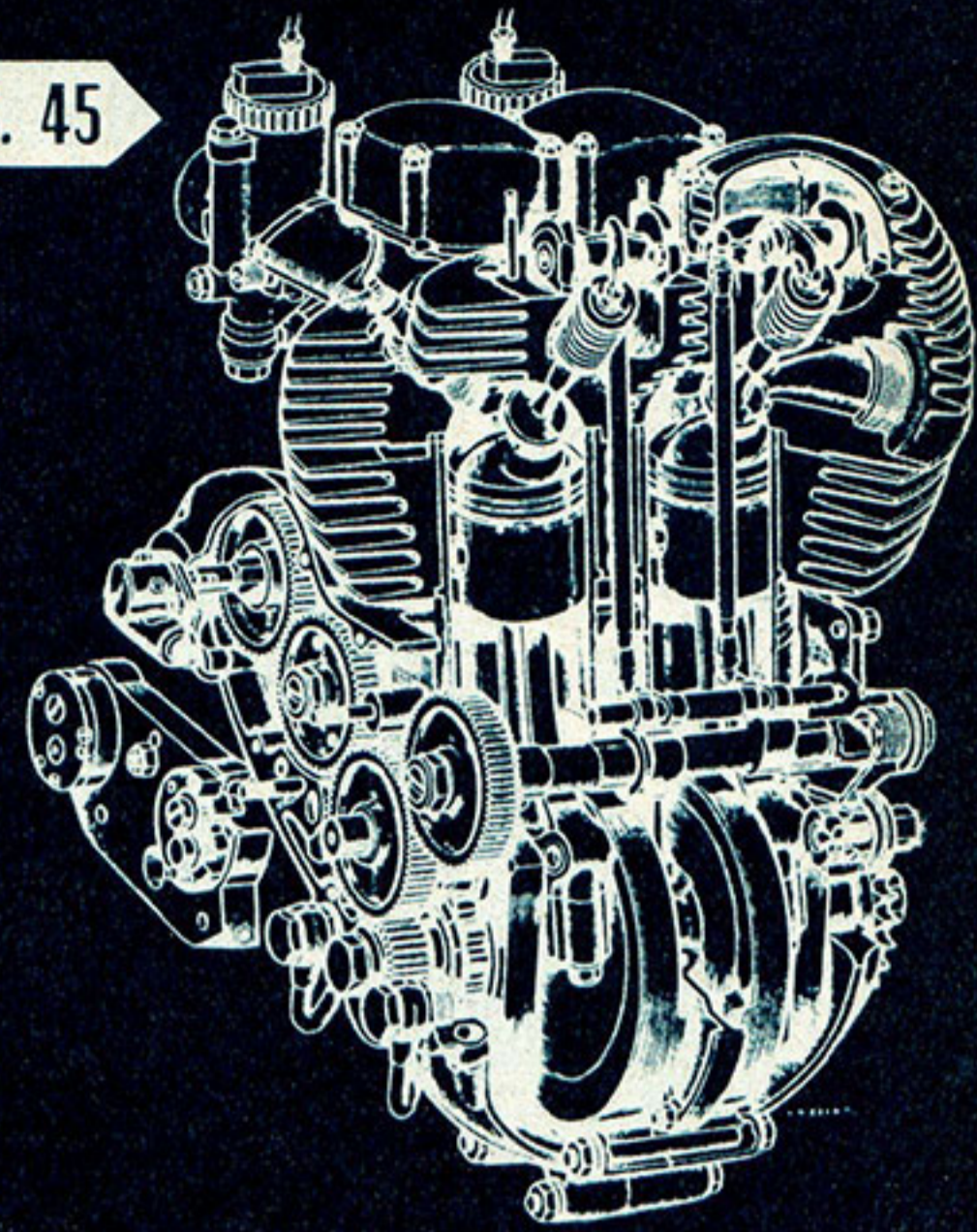
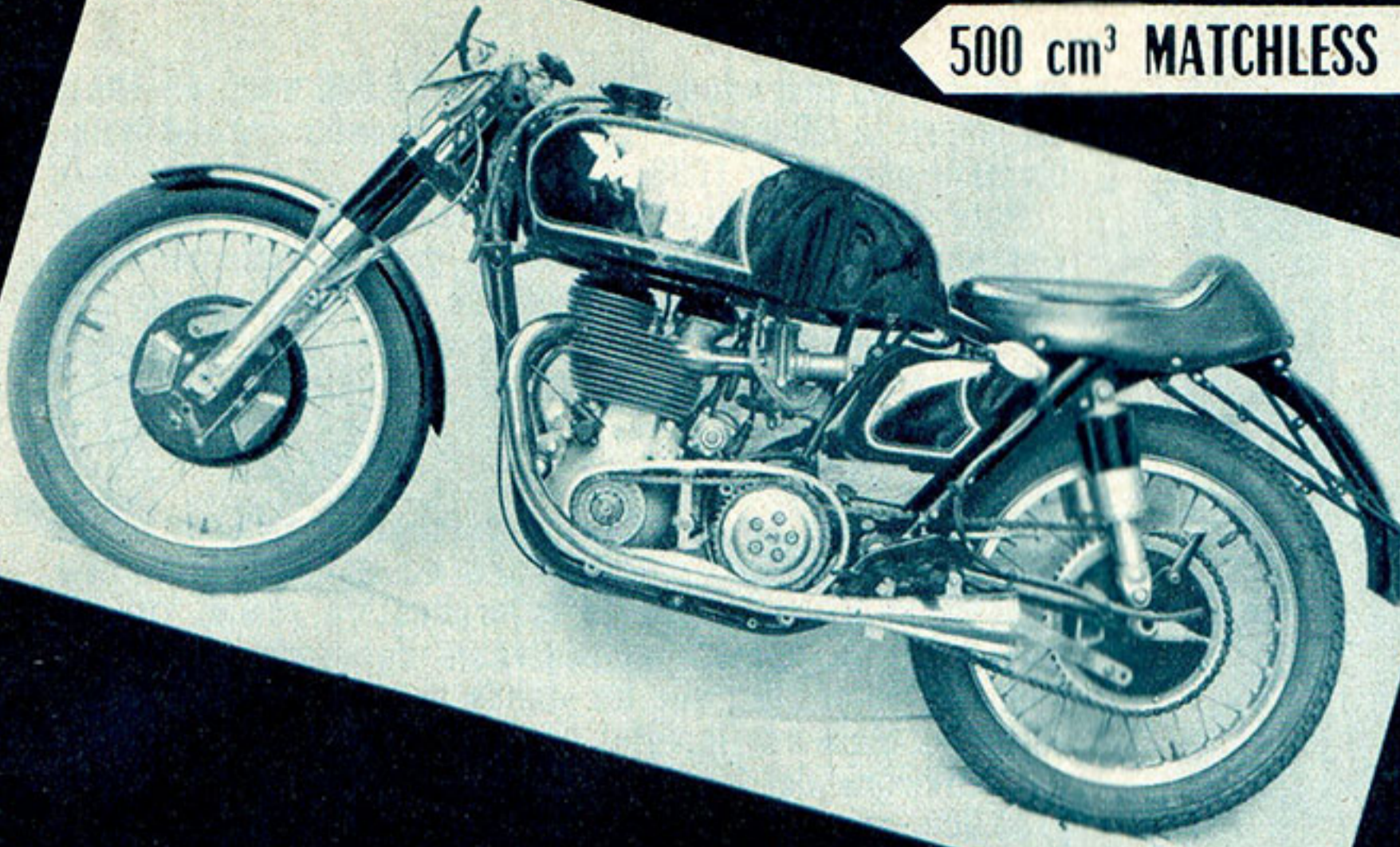
Vue la mentalité de leur clientèle, les constructeurs allemands sont obligés de participer à toutes les courses et compétitions afin de trouver des possibilités de publicité.

Celle-ci est également nécessaire pour l'exportation à laquelle une bonne partie de la production Outre-Rhin est destinée. Car, contrairement à la France, l'Allemagne est très bien placée pour pouvoir exporter (salaires bas, charges sociales minimales, exonération de taxes et d'impôts, amortissement rapide toléré, prestige de la technique allemande, etc.).

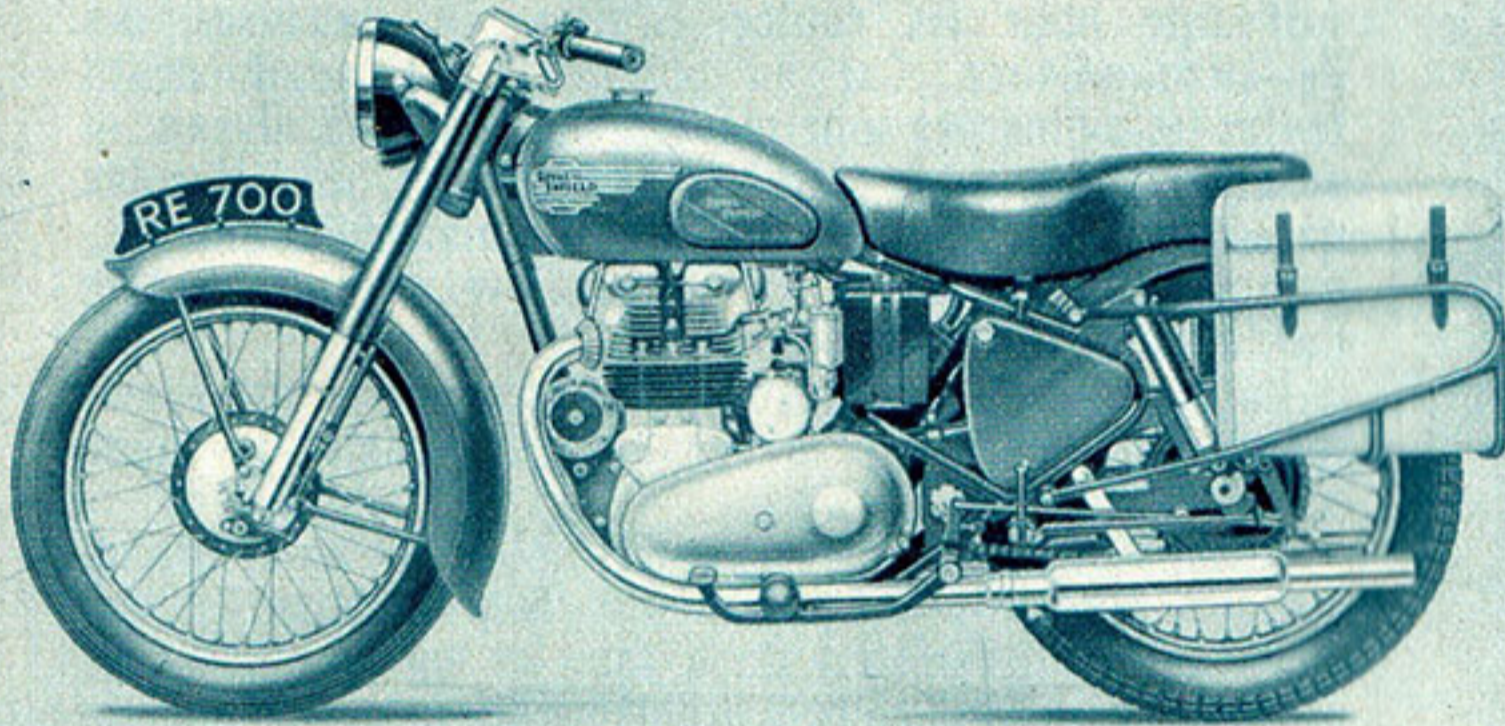
C'est ainsi que la production de motocyclettes de grosse cylindrée reste importante en Allemagne (30.306 machines, dont 16.390 Horex « Regina ») qui livre ainsi une sévère bataille contre l'industrie anglaise sur tous les marchés d'exportation.

Mais malgré toutes les conditions favorables, la saturation du marché s'approche aussi en Allemagne, et le nombre

500 cm³ MATCHLESS TYPE G. 45

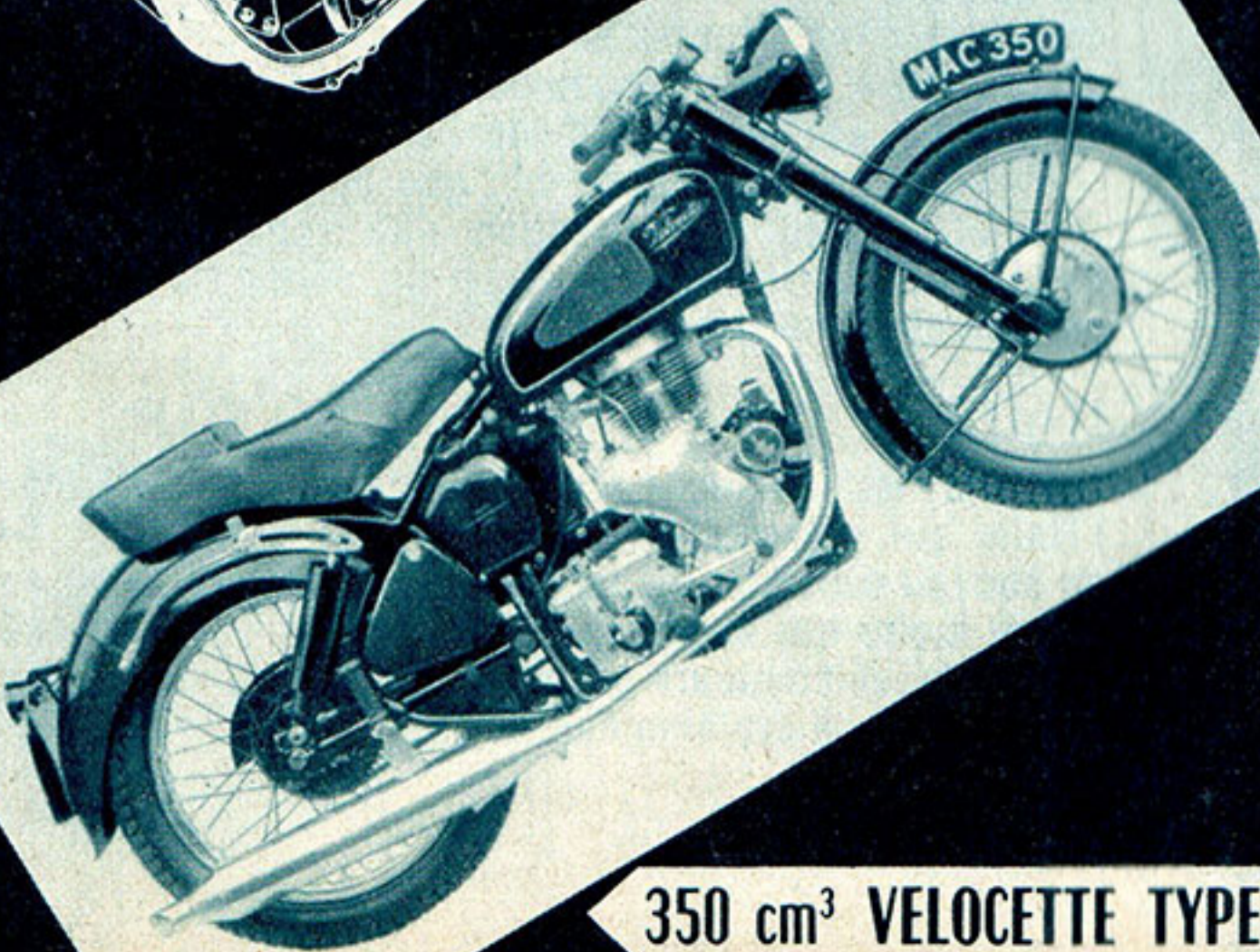
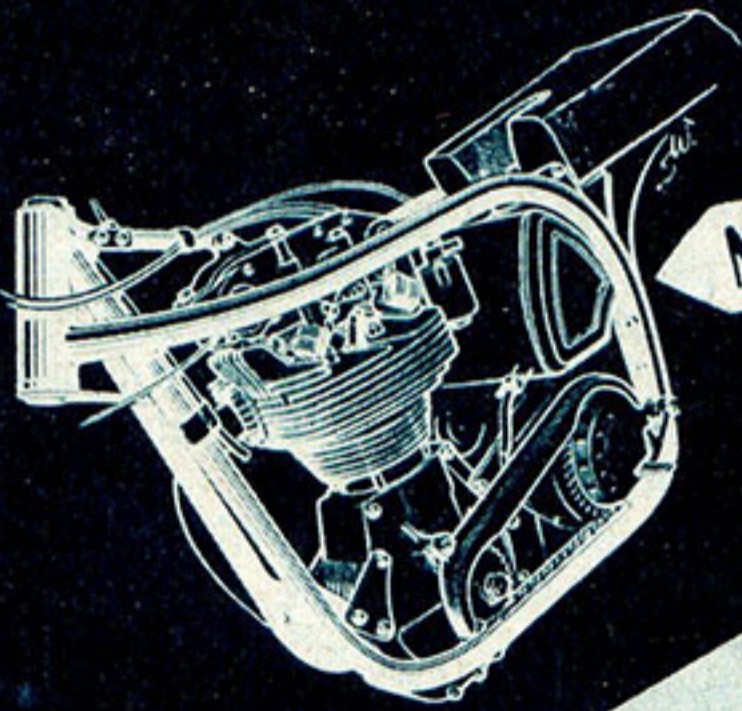


700 cm³ ROYAL ENFIELD TYPE R. E. 700



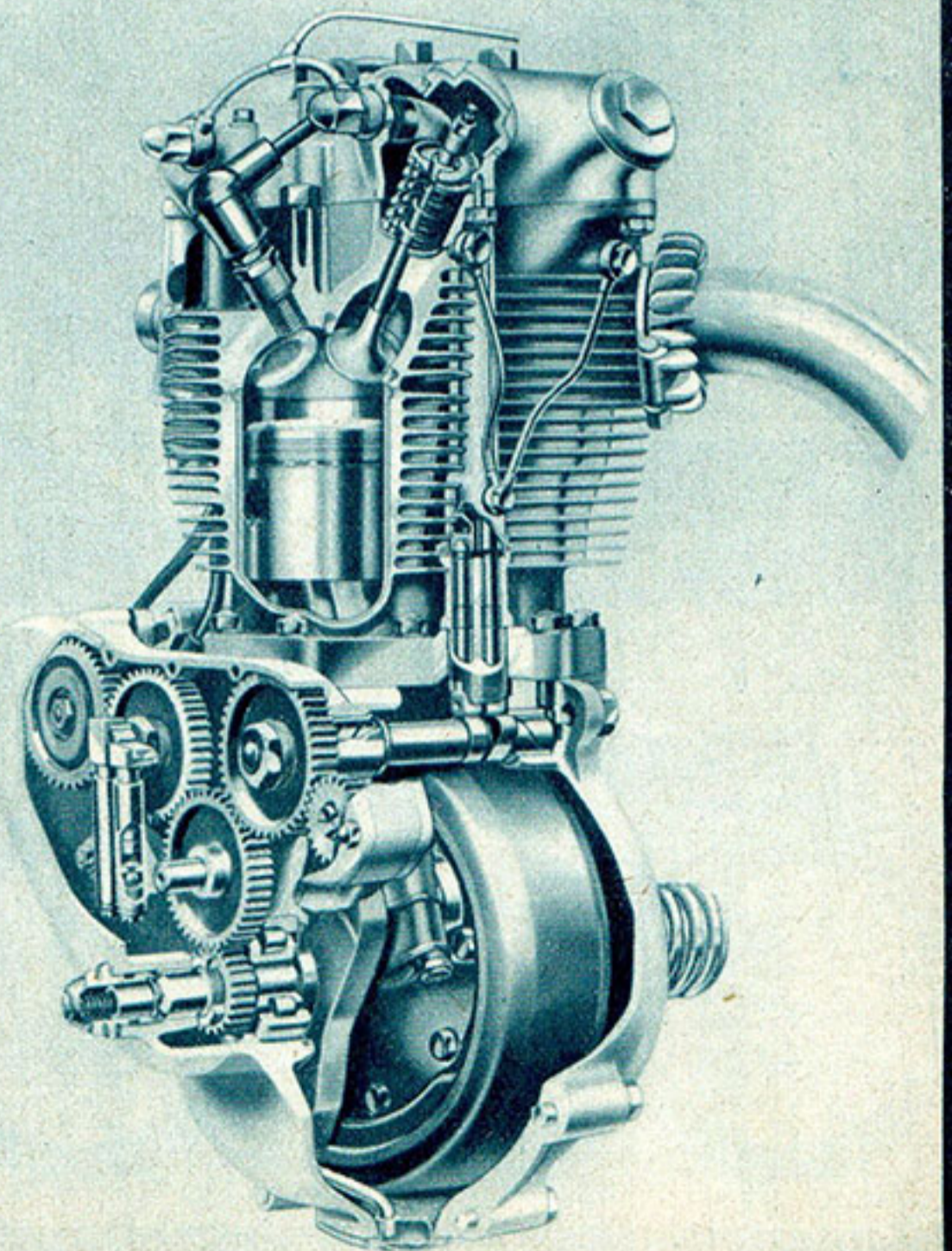
ANGLETERRE

NORTON 350 cm³ TYPE 40 M.

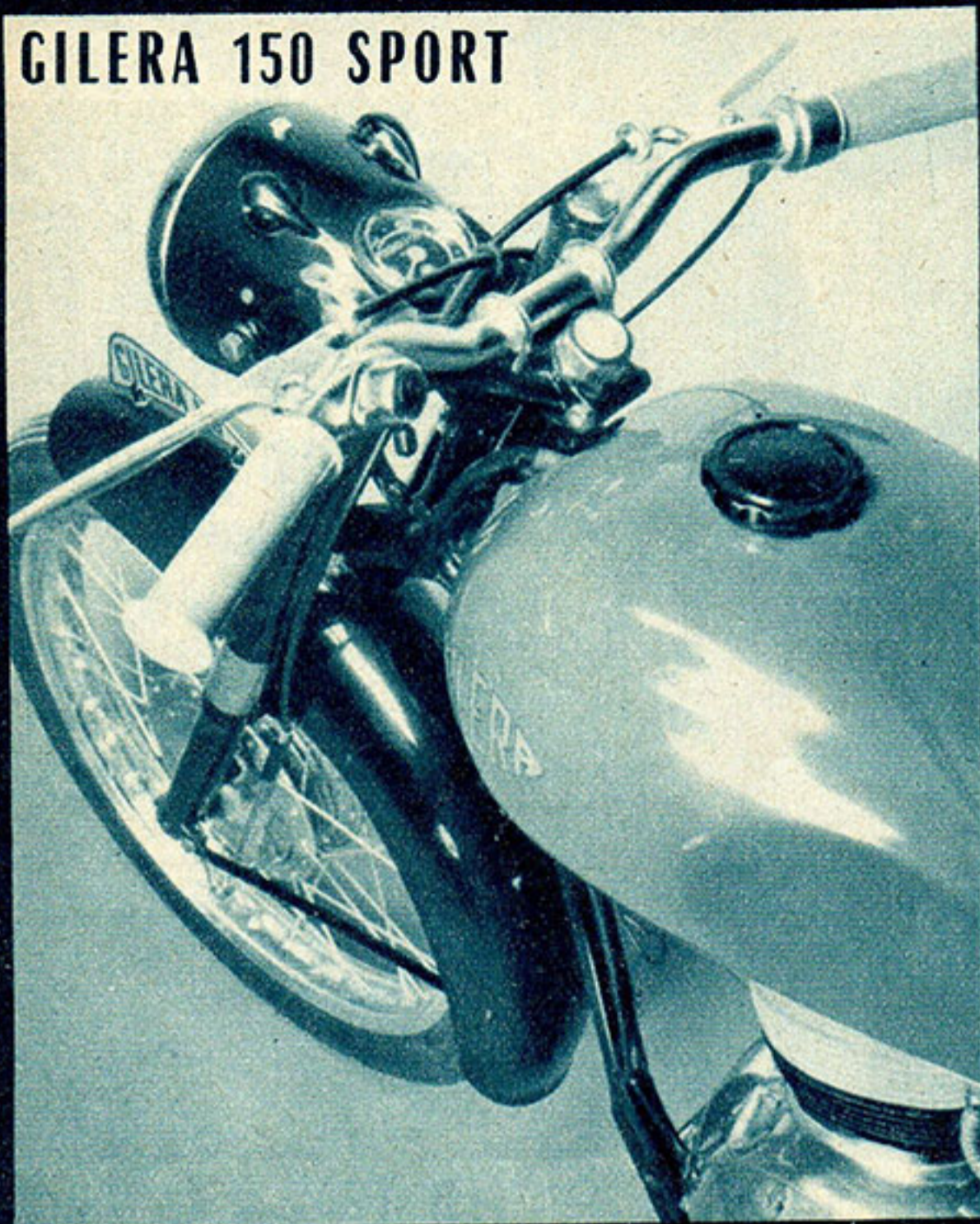


350 cm³ VELOCETTE TYPE MAC

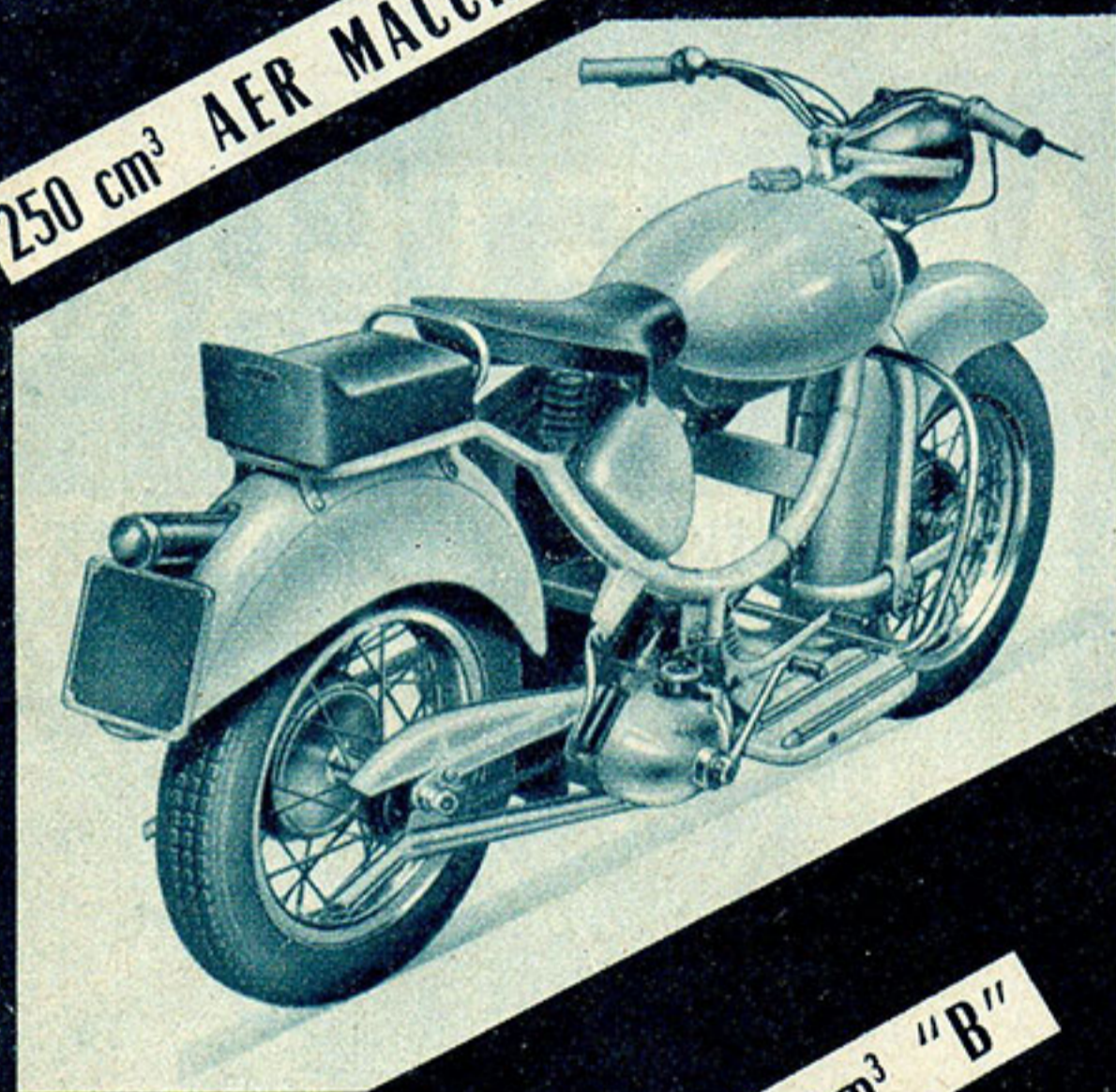
650 cm³ TRIUMPH "THUNDERBIRD"



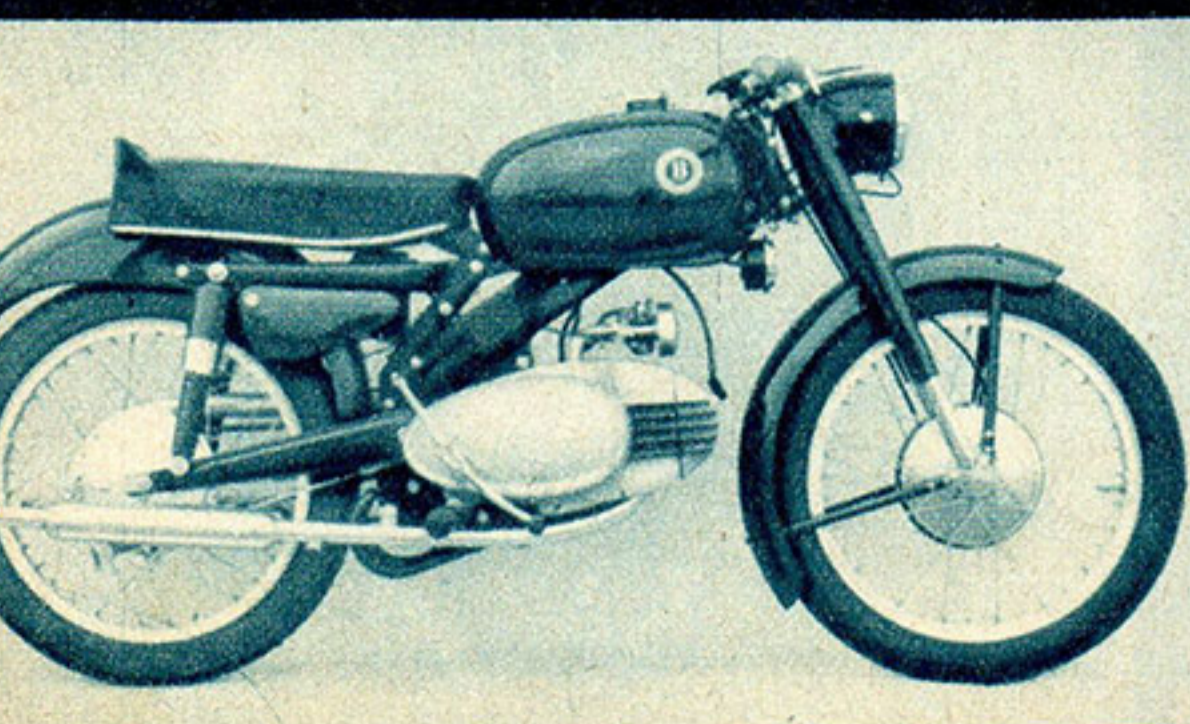
GILERA 150 SPORT



250 cm³ AER MACCHI



200 cm³ "B"



de machines invendues, qui était de 30.000 env., en 1951, est monté à 90.000 en 1952 et augmentera vraisemblablement encore en 1953.

Pour le cyclomoteur, par contre, les beaux jours ne viennent que de commencer, et on prévoit également une forte poussée du scooter, parce que celui-ci ne classe pas automatiquement son pilote dans une classe sociale définie, comme le fait la moto en Allemagne.

ANGLETERRE

La présentation du programme anglais, telle qu'on la voit aux Salons de Londres, Paris ou Genève donne une impression assez fautive de la production réelle. On est ébloui par le nombre considérable de modèles de 250, 350, 500 cc et plus, sur les stands aux noms ronflants et célèbres. Mais sur le total de la production qui se situe aux environs de 225.000 machines, plus de la moitié, (130.000 env.) étaient des 100 et 125 cc et environ 50.000 dépassaient la cylindrée de 250 cc dont un cinquième équipées d'un sidecar.

Ces chiffres reflètent fidèlement toute la sagesse proverbiale de l'Anglais moyen, qui s'est vite rendu compte, que la vitesse d'une 125 cc moderne est largement suffisante pour les routes étroites et sinueuses des îles Britanniques. Car du point de vue administratif toutes les cylindrées sont placées sur le même niveau, et en attendant le futur statut du cyclomoteur, un Vélosolex nécessite le permis de conduire, l'immatriculation, etc., comme une Vincent « Black Shadow » (autre aspect du caractère britannique !)

La concentration industrielle en Angleterre est également plus grande qu'un examen superficiel le laisse paraître.

Ainsi, si le nombre des assembleurs semble assez grand, presque tous utilisent les mêmes bloc-moteurs Villiers, ce qui est d'un grand avantage pour les agents outre-mer, et simplifie énormément le problème des pièces détachées.

D'autre part, une bonne partie des grands constructeurs ont maintenant fusionné leurs entreprises (A.J.S. - Matchless - Norton..., B.S.A. - Sunbeam - Triumph, etc.)

L'Angleterre est donc industriellement bien préparée à la lutte avec la concurrence allemande sur les marchés d'exportation. Des salaires et charges sociales assez bas, des matières premières bon marché, une détaxe complète pour l'exportation, et une position exceptionnelle dans le domaine du fret maritime sont d'autres atouts qu'elle possède dans cette guerre, et on parle même d'une prochaine révolution technique, qui balayera les vieux modèles aujourd'hui complètement démodés.

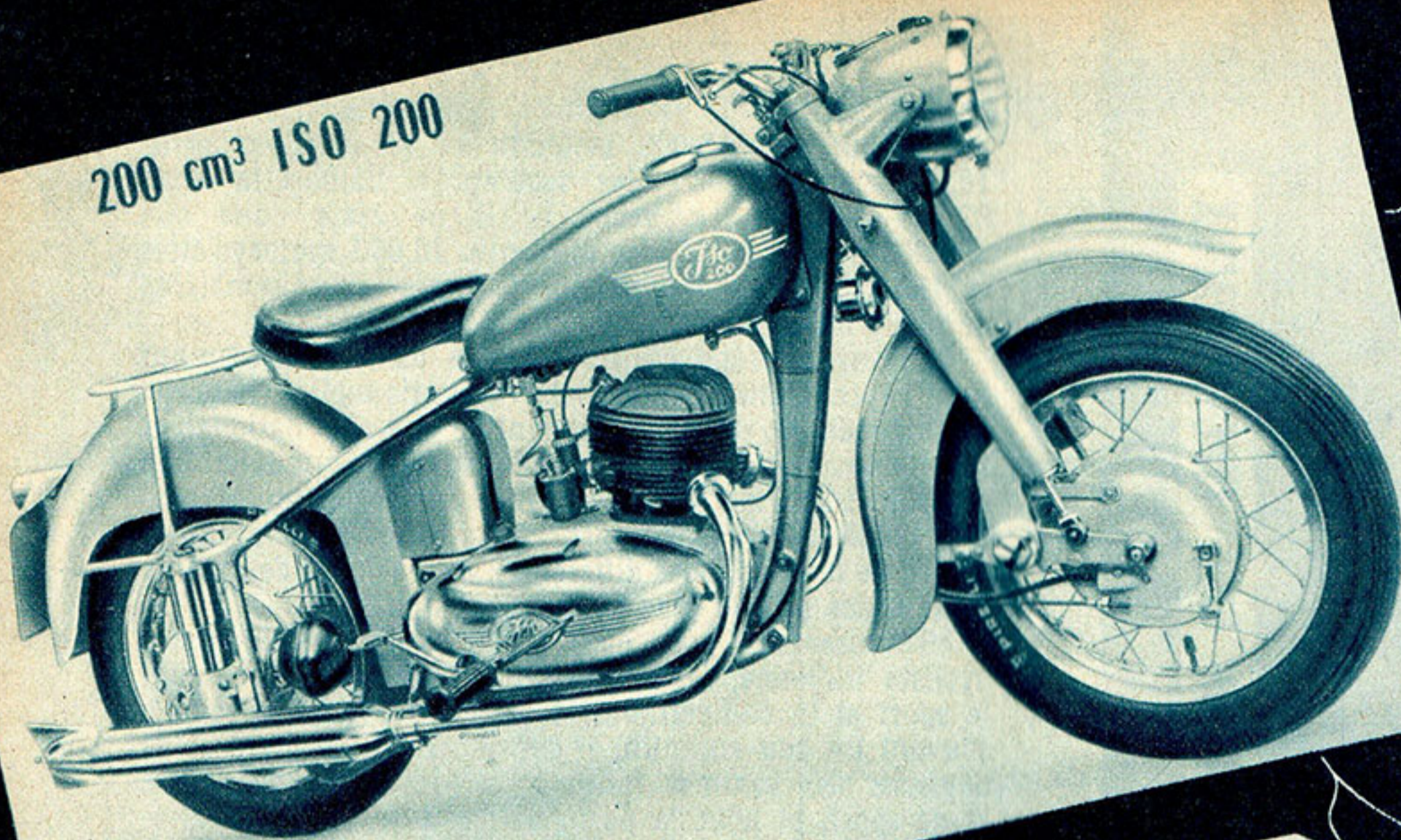
L'effort d'exportation que le gouvernement britannique demande à son industrie oblige, d'autre part, celle-ci à consacrer d'importantes parties de leur budget à la participation aux courses et compétitions internationales afin de pouvoir établir la publicité nécessaire outre-mer.

Mais malgré tout, il semble que pour le moment, les Allemands avec la conception plus moderne de leurs machines, sont en train de gagner du terrain sur la plupart des marchés ouverts.

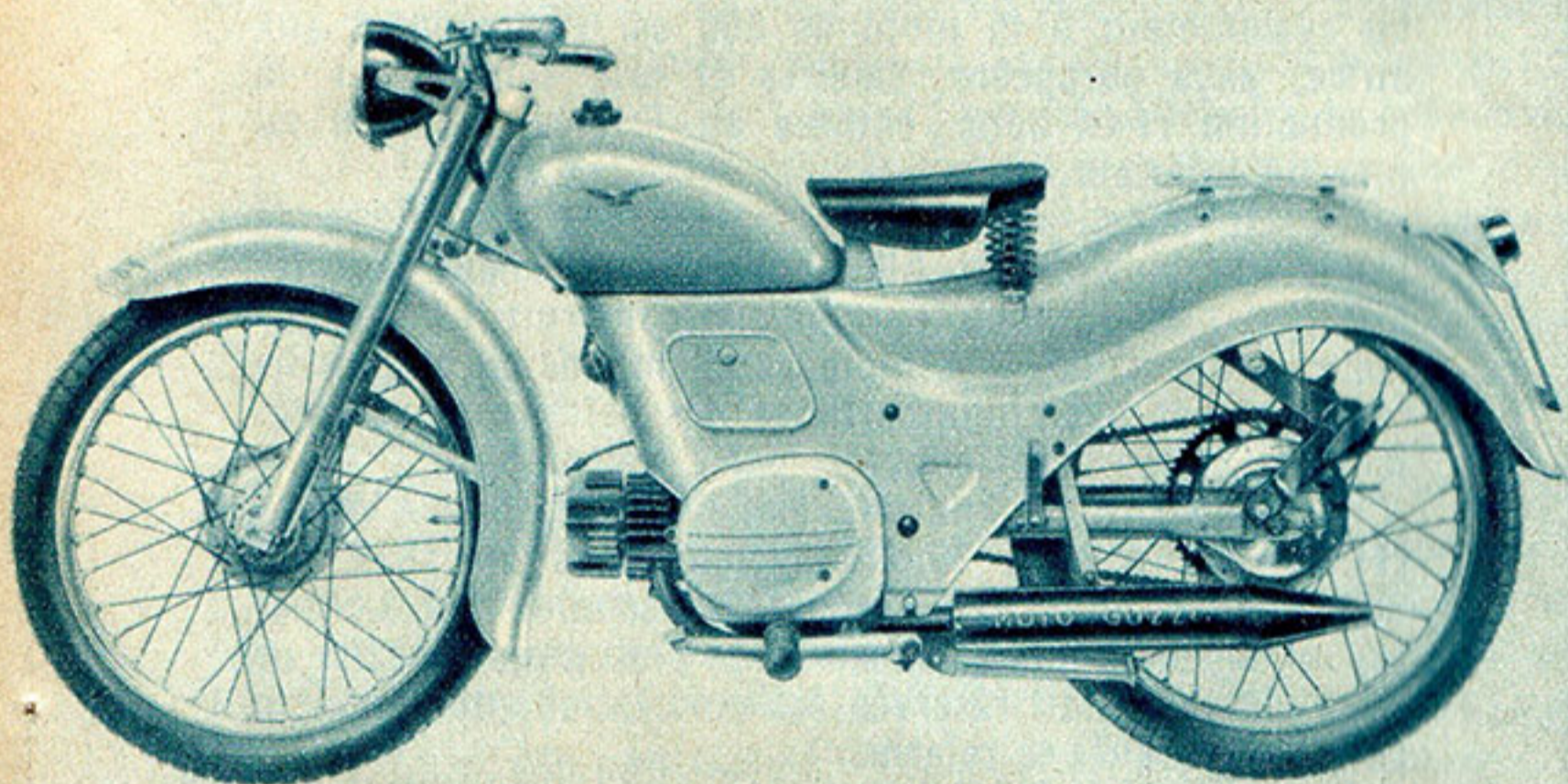
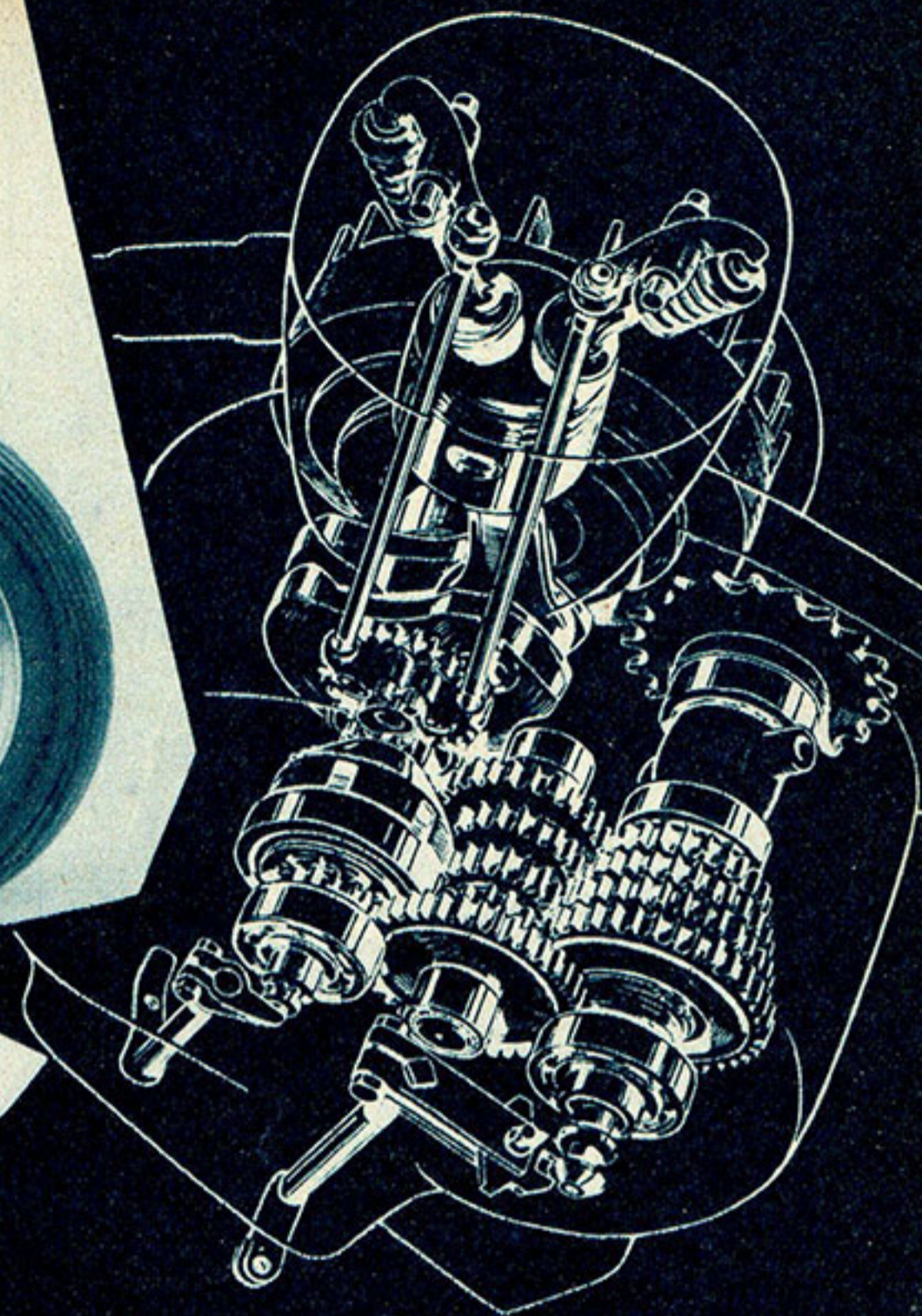
ITALIE

Parmi les grands pays producteurs, c'est sûrement l'Italie qui présente la situation la plus confuse. Ainsi on pouvait constater au dernier Salon de Milan la présence de pas moins que 60 constructeurs, une trentaine d'assembleurs de vélomoteurs et motocyclettes, sans parler des assembleurs de cyclomoteurs.

200 cm³ ISO 200

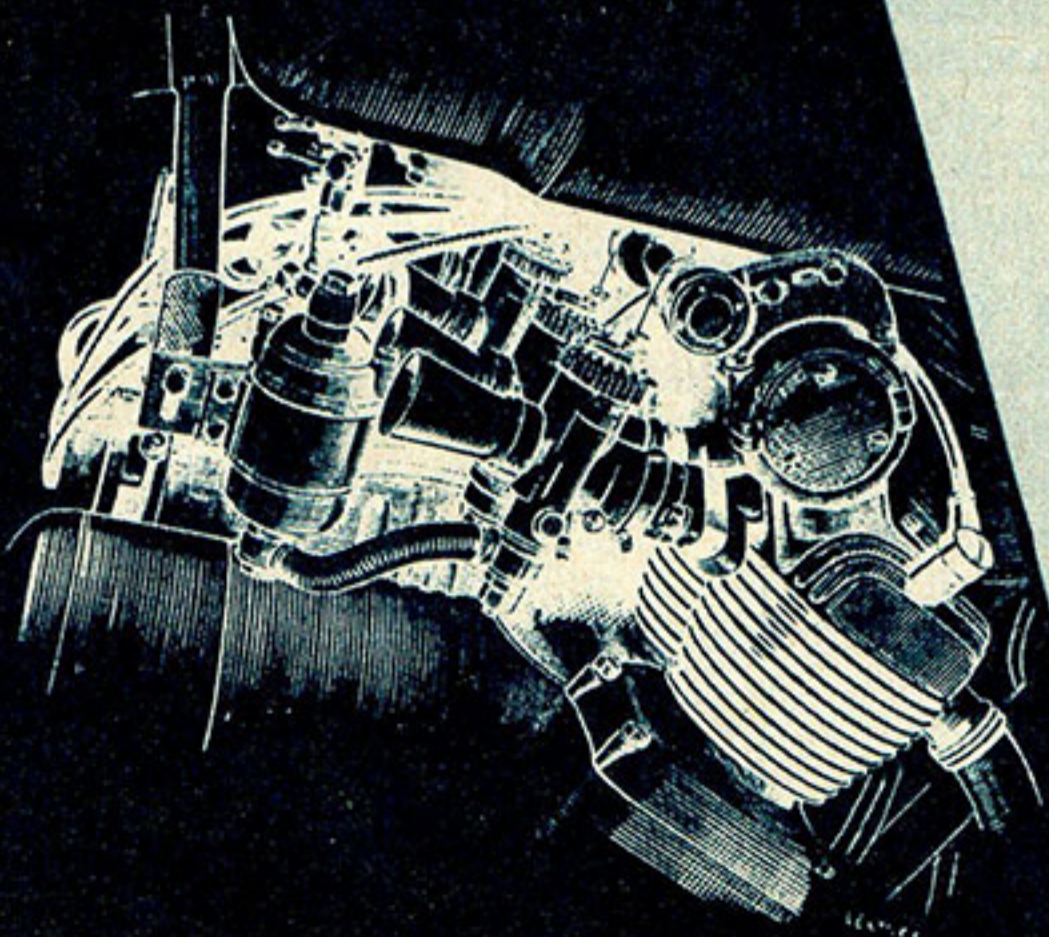


MOTOM "DELFINO" 160 cm³

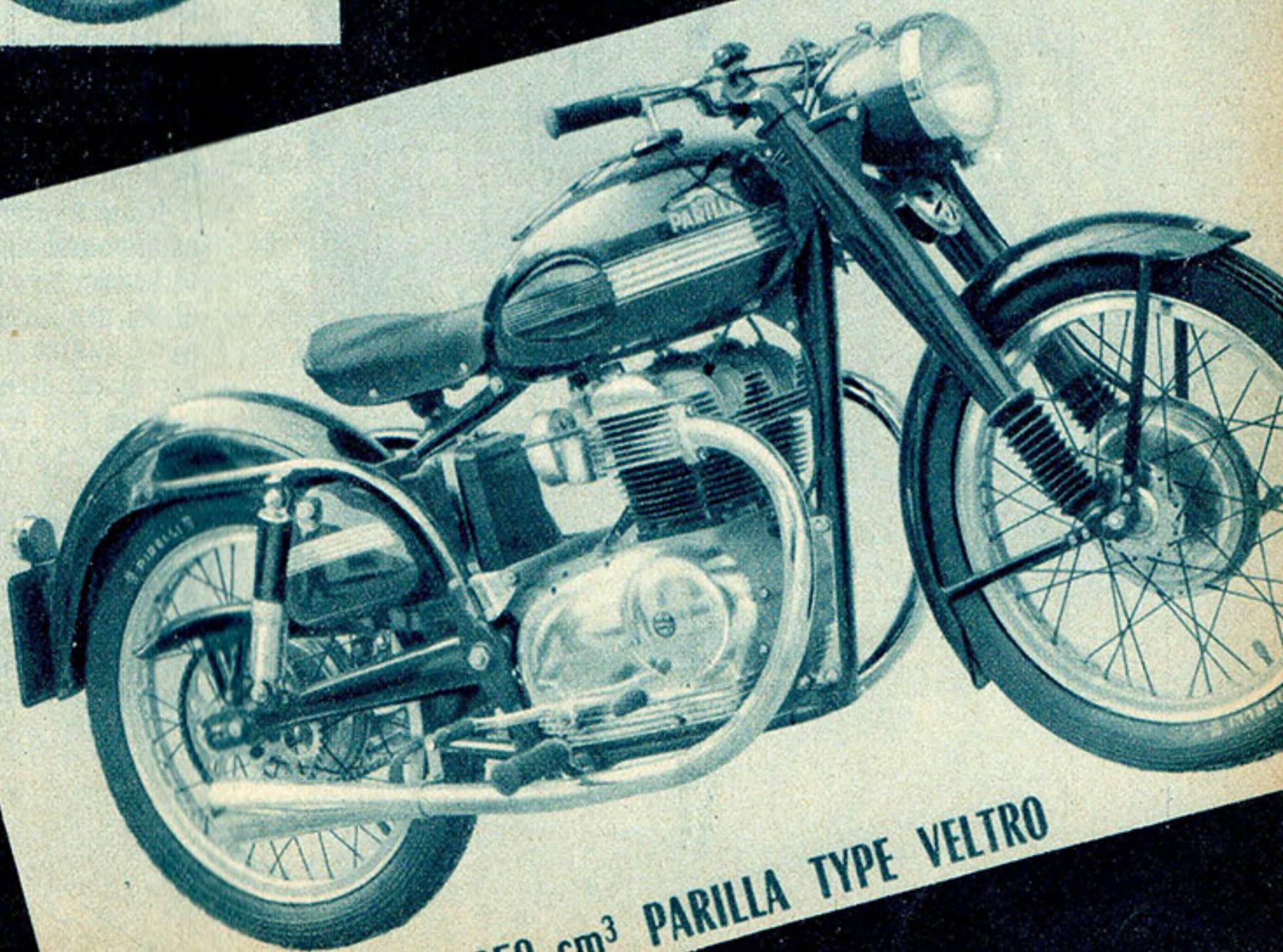


100 cm³ GUZZI "ZIGOLO"

ITALIE

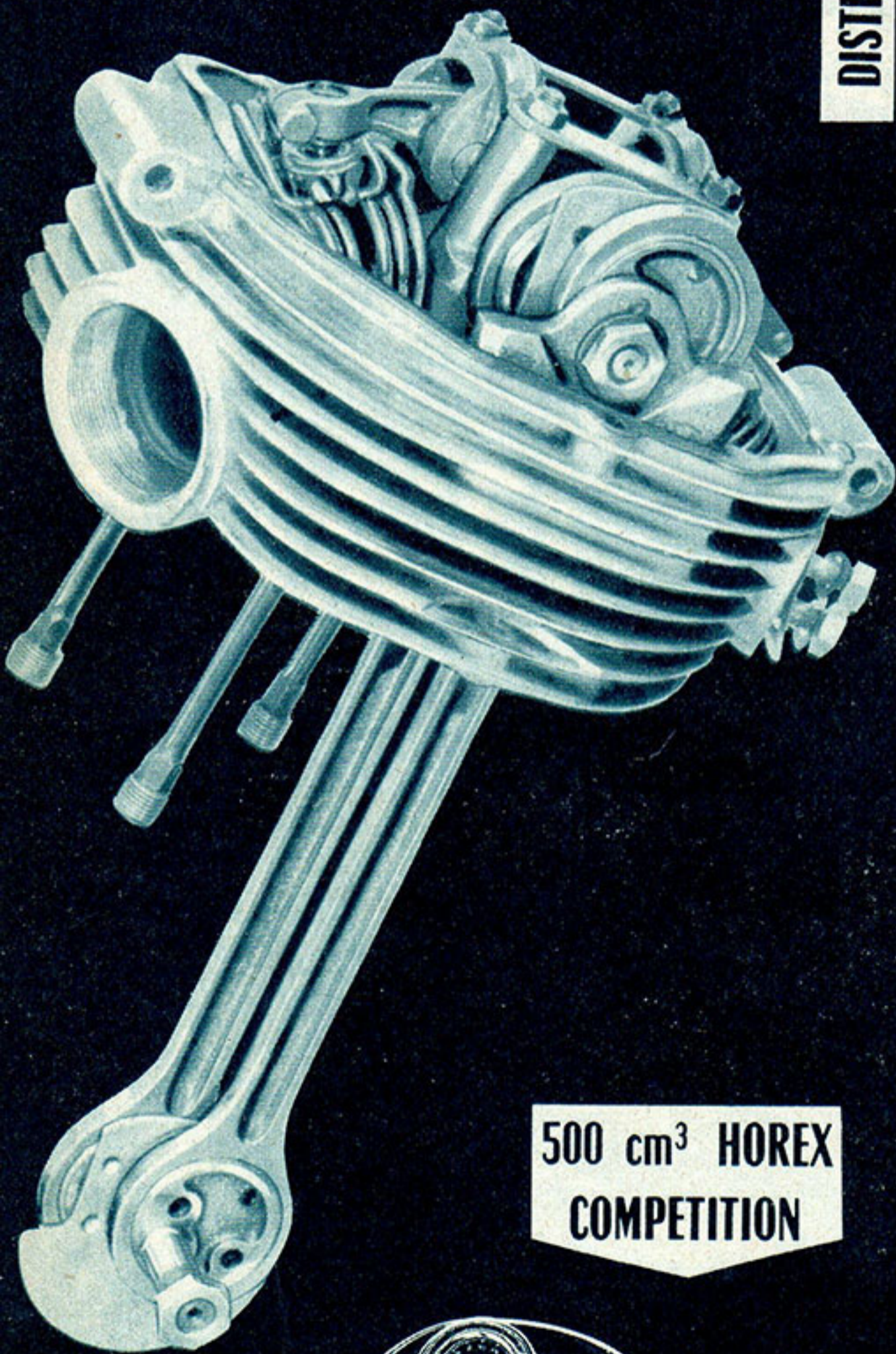


500 cm³ M.V. COMPETITION

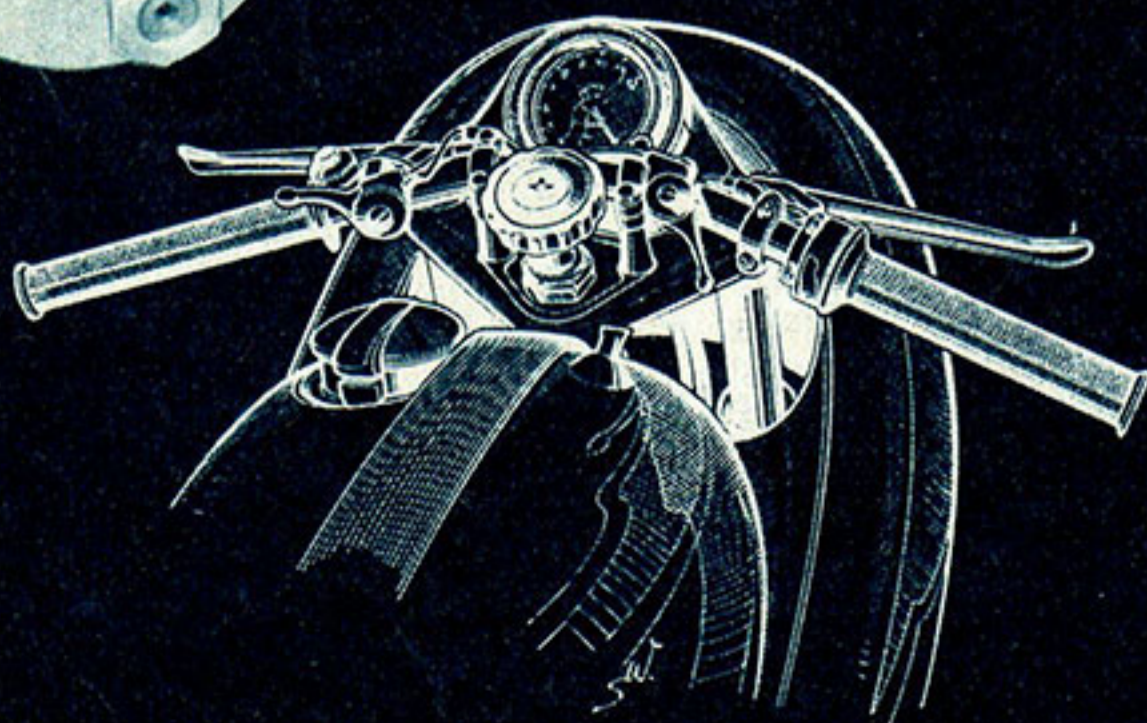


350 cm³ PARILLA TYPE VELTRO

DISTRIBUTION N.S.U. TYPE ULTRAMAX



500 cm³ HOREX
COMPETITION



Mais, en face de ces chiffres, il est utile à remarquer que parmi les 310.000 vélomoteurs et scooters sortis, 102.000 env. étaient des scooters « Lambretta » et 92.000 env. des « Vespa ». Il ne reste donc que 106.000 engins de 125 cc plus env. 16.000 motocyclettes et 150.000 cyclomoteurs pour la masse invraisemblable de constructeurs et assembleurs.

Nous avons donc d'un côté deux usines représentant une concentration industrielle exceptionnelle (heureux héritage de M. Hitler) inondant le marché national et tous les autres pays du monde de leurs produits bon marché, construits en très grande série, de l'autre côté une industrie à l'échelle artisanale, produisant le chiffre record de (297 modèles différents), de machines de qualité, mais à des prix le plus souvent prohibitifs.

Heureusement, pour cette partie de l'industrie motocycliste italienne, le client italien aime passionnément le sport et la compétition, et si cet amour nous semble souvent un peu enfantin, il permet à elle de vivre et de dépenser des sommes folles pour des engins de course et de sport, et pour la participation aux épreuves nationales et internationales. Cette publicité est donc nécessaire à l'intérieur du pays, et elle permet même une exportation limitée vers certains pays étrangers, amateurs de la belle mécanique.

LES AUTRES PAYS EUROPÉENS

Nous possédons peu de renseignements sur les chiffres de production belge, qui englobe tous les modèles allant du cyclomoteur à la moto de 600 cc. Par rapport aux autres pays européens, salaires et prix sont élevés, la production reste donc, comme en France, réservée au marché intérieur.

La Hollande, par contre, possède des conditions de travail semblables aux Allemandes, et elle peut exporter une partie des cyclomoteurs qu'elle construit. Les assembleurs utilisant des bloc-moteurs allemands ou anglais ne semblent pas avoir d'importance, les besoins en vélomoteurs et motos étant couverts par l'importation.

En Autriche, la maison Halleiner Motoren Werke (H. M. W.) a sorti 30.000 cyclomoteurs en 1952, les usines Puch env. 33.000 motos et scooters, et Lohner un millier de scooters. Jusqu'ici la plus grande partie de la production était réservée à l'exportation, mais petit à petit les marchés se referment.

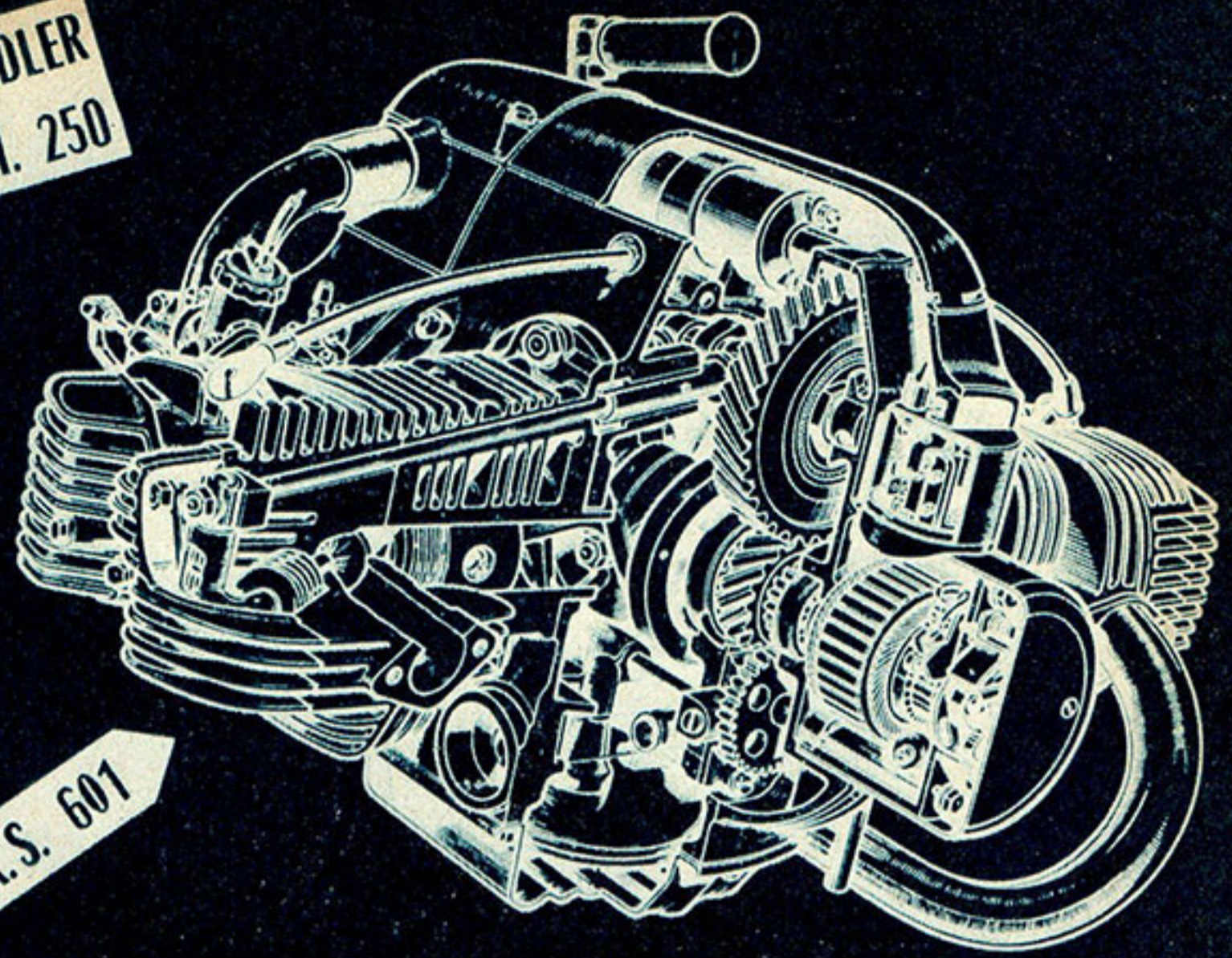
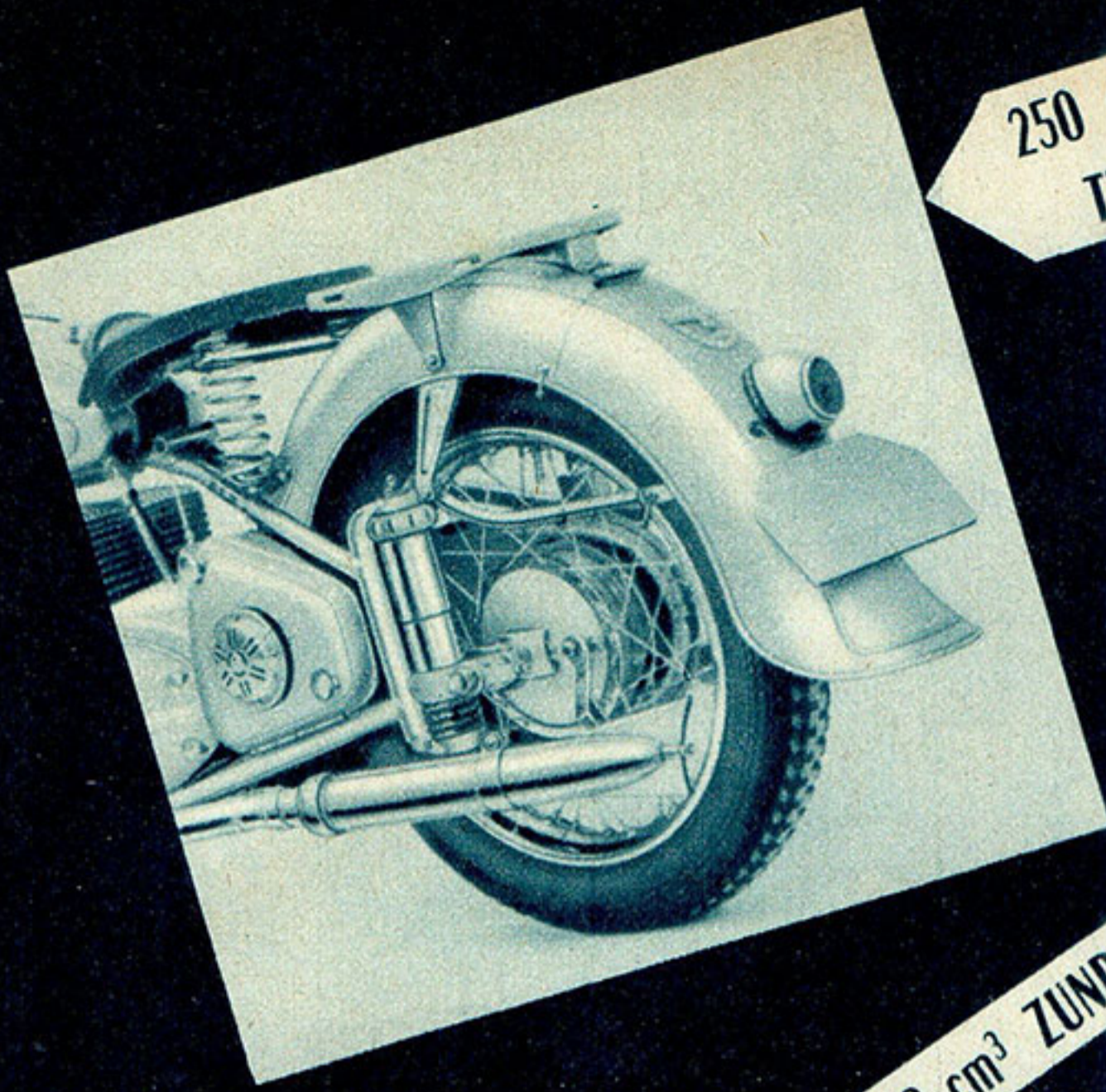
Dans notre liste, l'Autriche est le premier pays où il n'existe aucune industrie d'accessoires, et où l'usine doit tout fabriquer elle-même (carburateurs, chaînes, phares, etc). Ceci limite automatiquement la production, mais garantit la qualité.

Nous avons peu de renseignements sur l'industrie tchécoslovaque de la moto, qui ignore encore le cyclomoteur et le scooter. La situation est semblable à celle d'Autriche et la production voisine (on parle de 118.000 machines pour quatre ans). Les prix de vente assez bas à l'étranger semblent être dictés par les besoins du gouvernement, qui les fixe à sa guise.

La plus bizarre est certainement l'industrie espagnole. Également sans fournisseurs d'accessoires, un assez grand nombre d'entreprises artisanales construisent, en très petites séries, une multitude de modèles entre 38 cc et 500 cc. Aspect particulier du problème, qui illustre bien la mentalité du client : Il exige à partir de 125 cc une vitesse de 100 kmh, malgré qu'il n'y a guère de routes dans ce pays qui permettent de la réaliser !

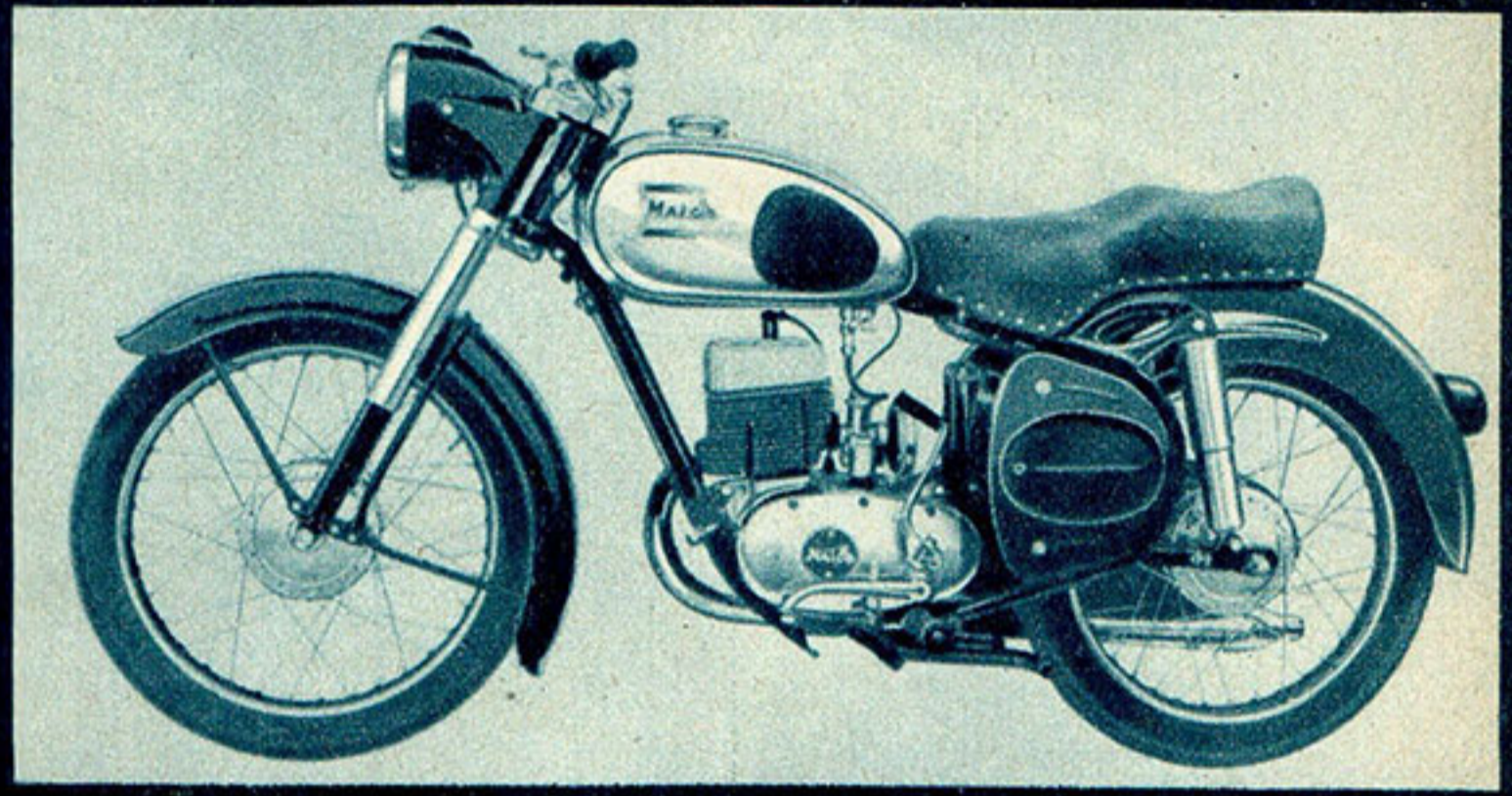
E. M. DRUCKER

250 cm³ ADLER
TYPE M. 250



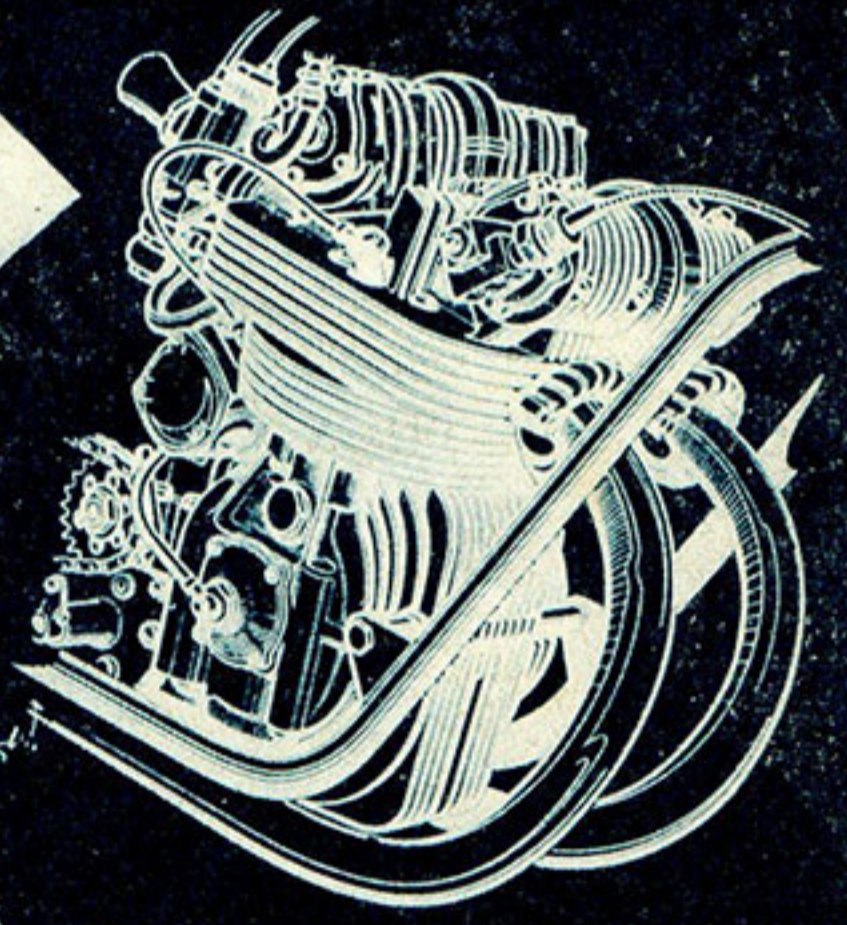
600 cm³ ZUNDAPP K.S. 601

200 cm³ MAICO TYPE M. 200

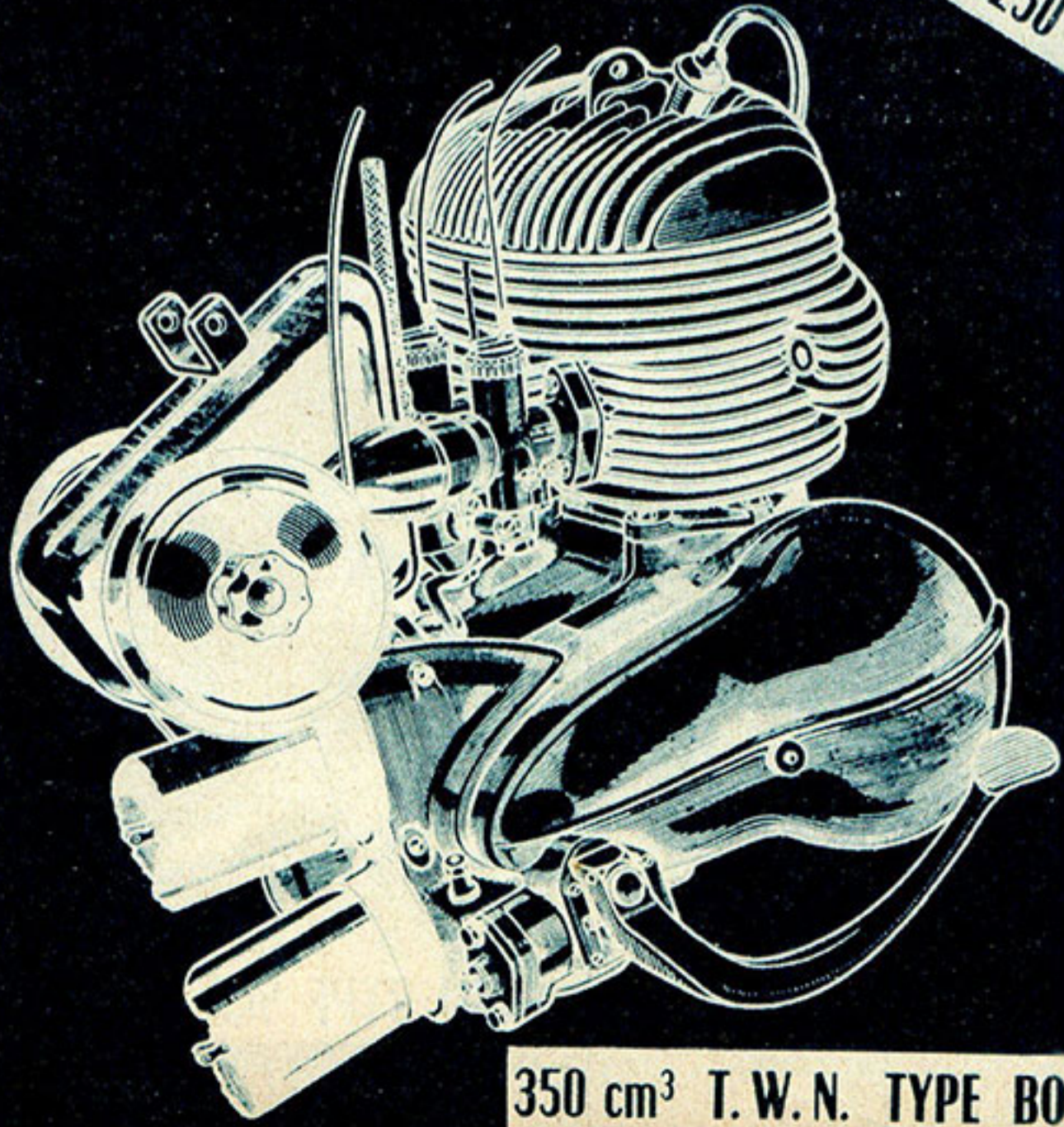


ALLEMAGNE

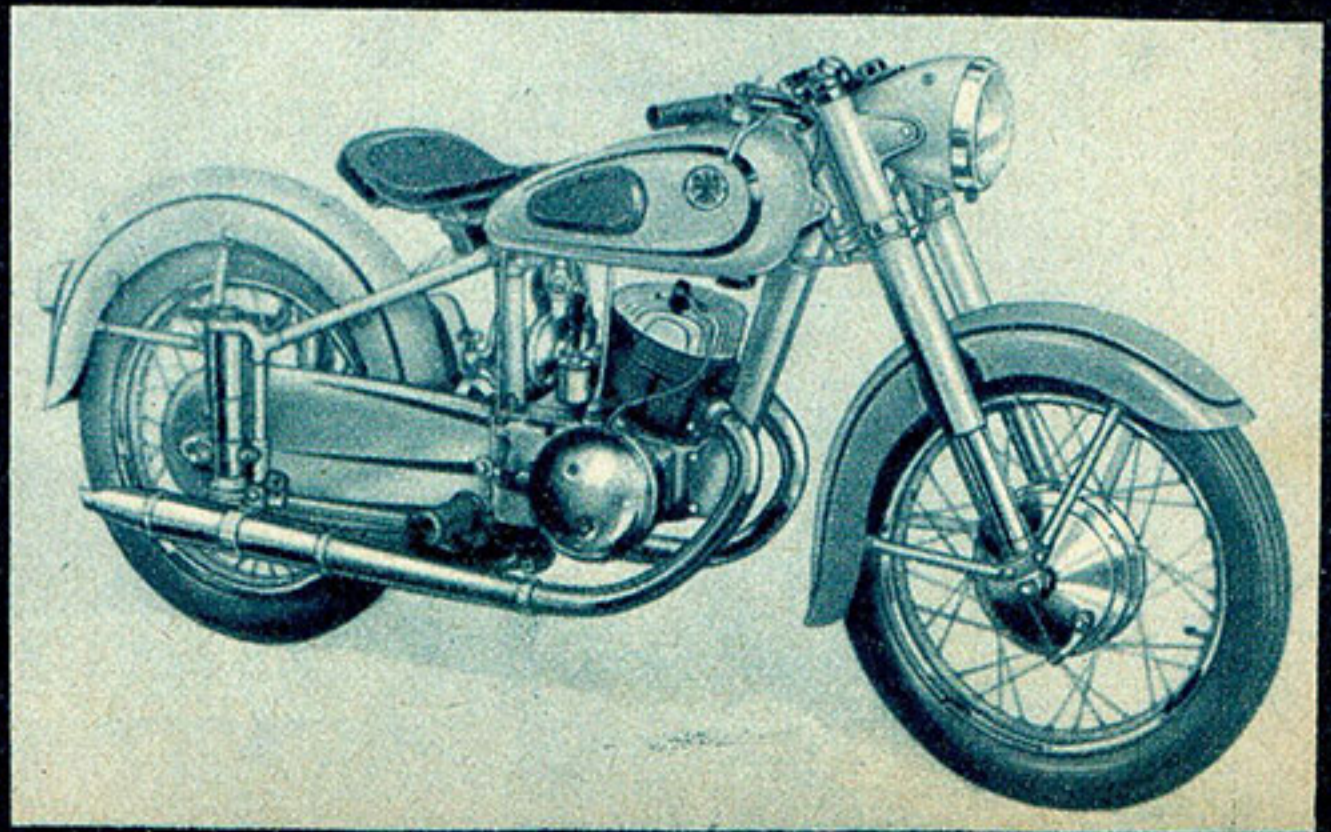
500 cm³ HOREX
COMPETITION

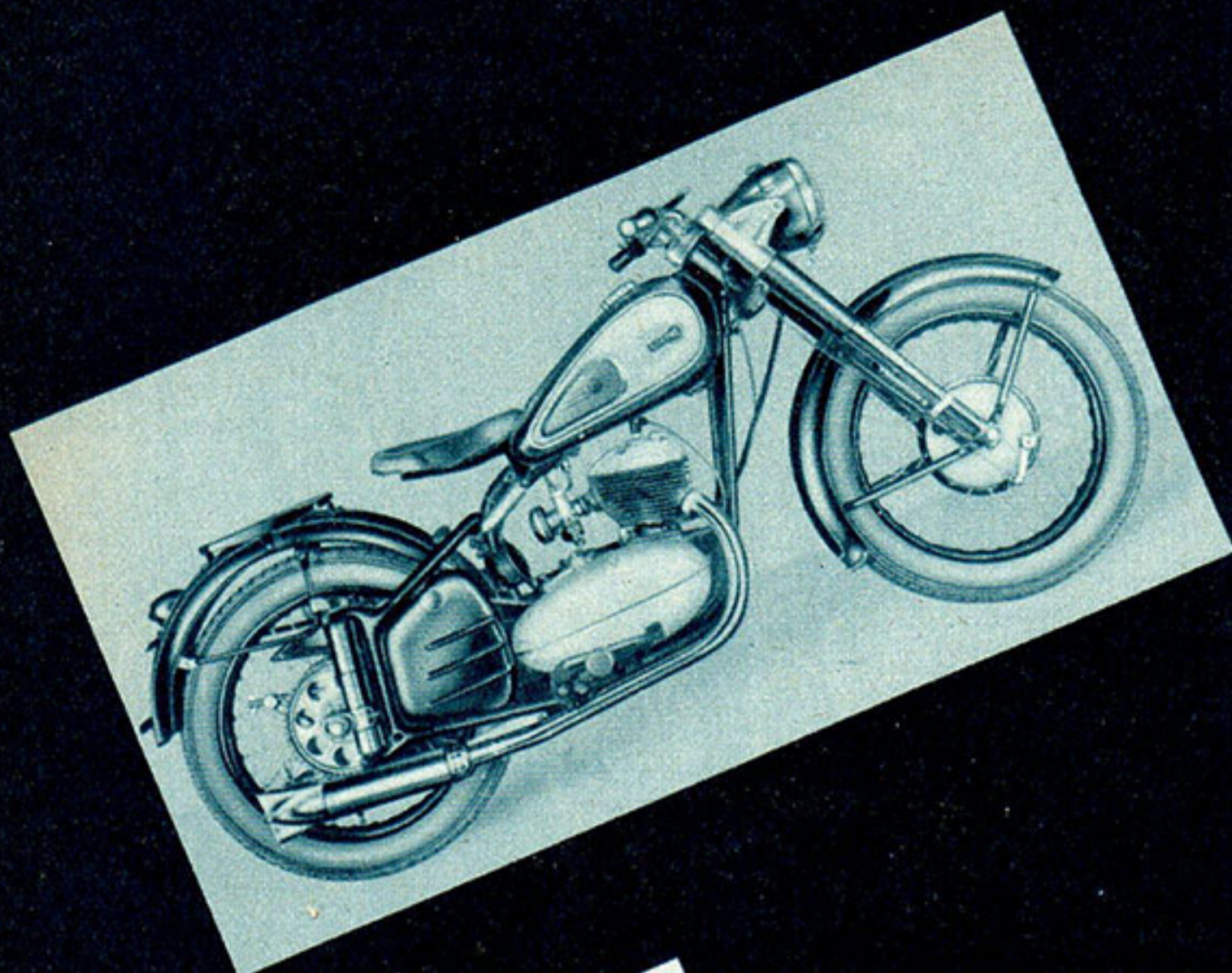


250 cm³ VICTORIA TYPE K.R. 26 AERO



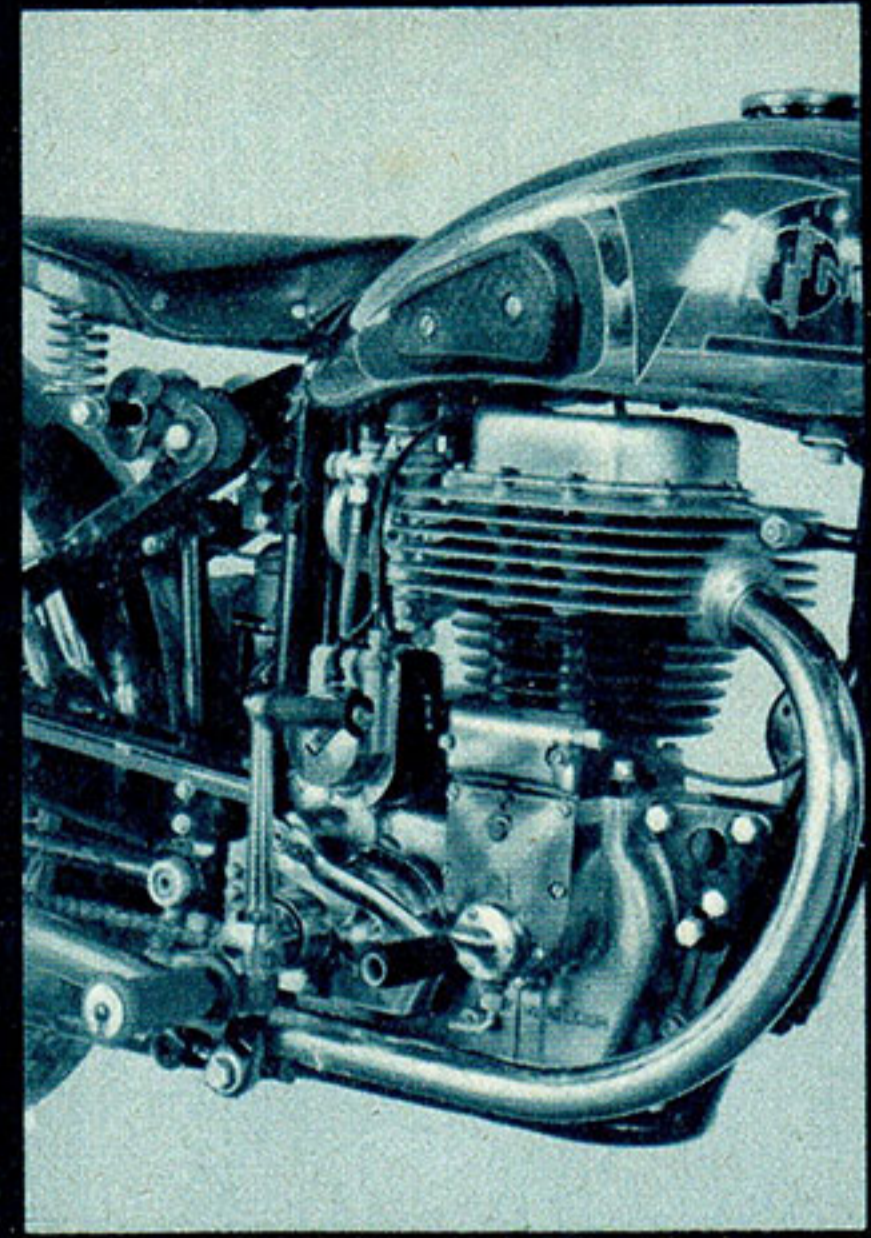
350 cm³ T.W.N. TYPE BOSS



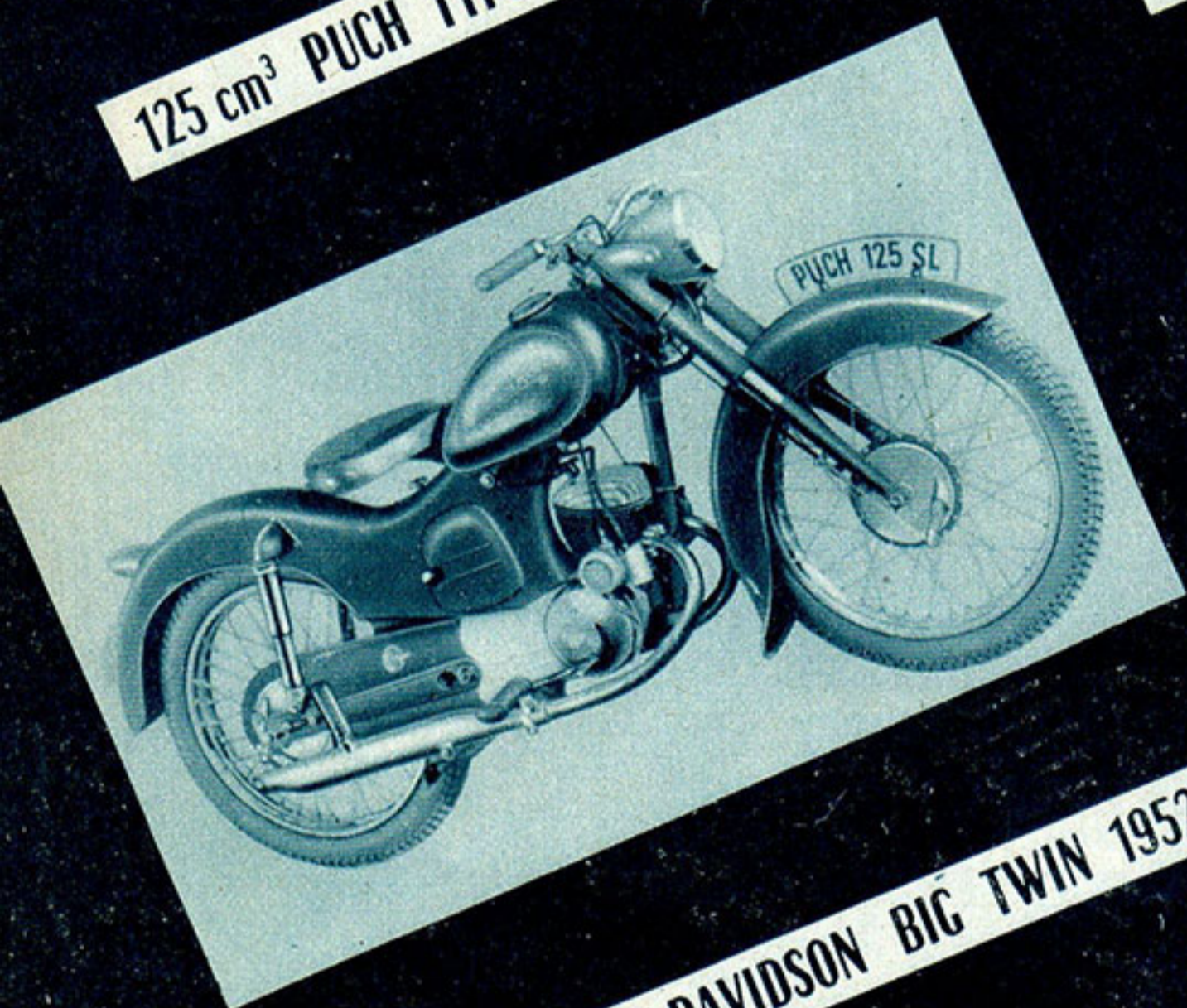


125 cm³ PUCH TYPE 125 S.L.

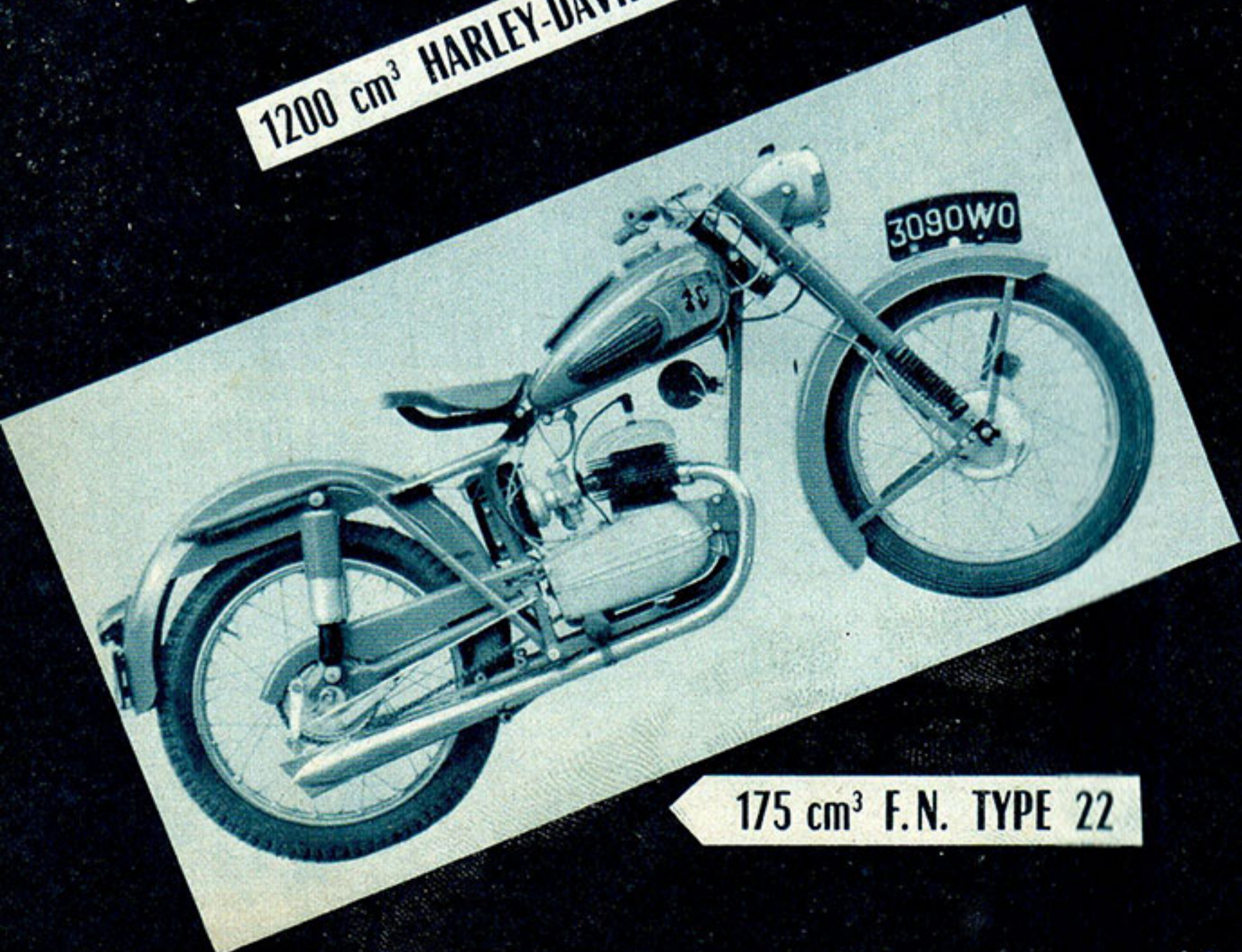
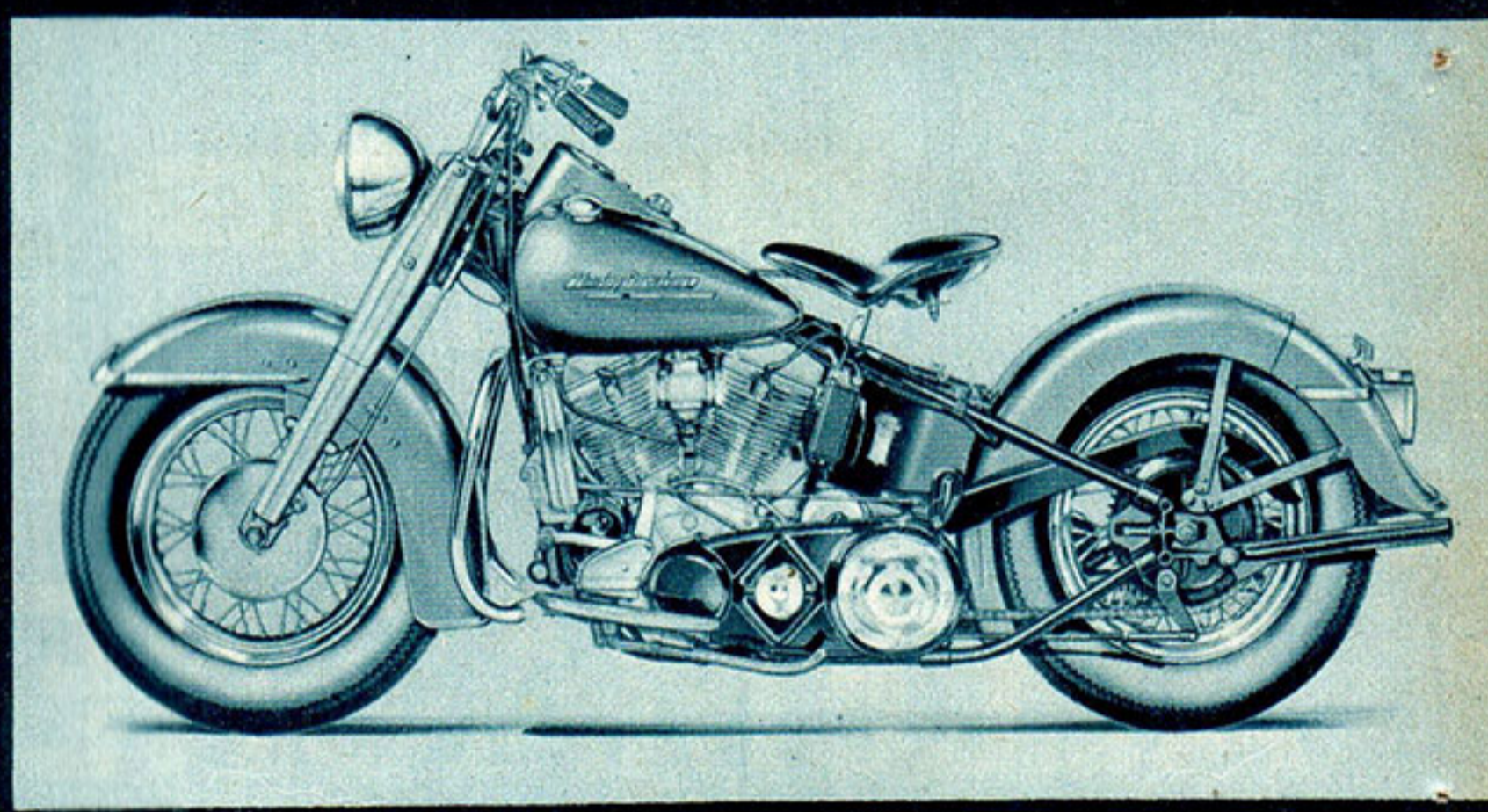
250 cm³ CSEPEL



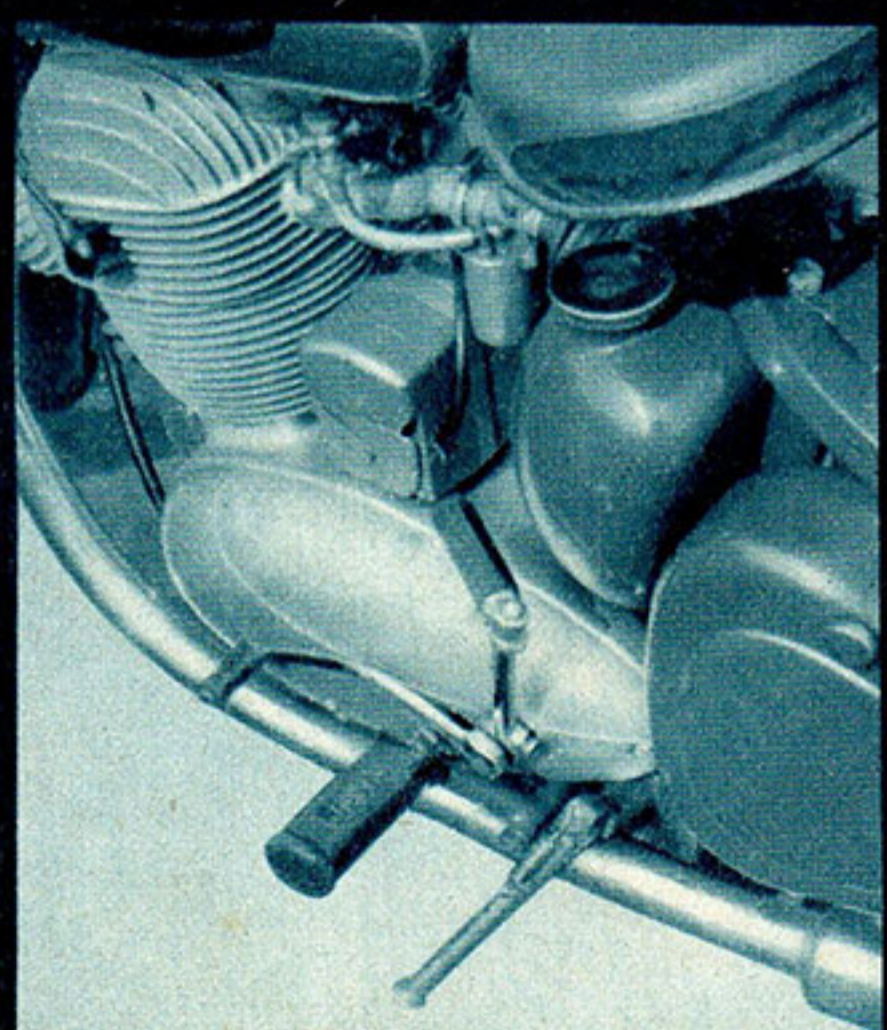
450 cm³ F.N. GRAND LUXE



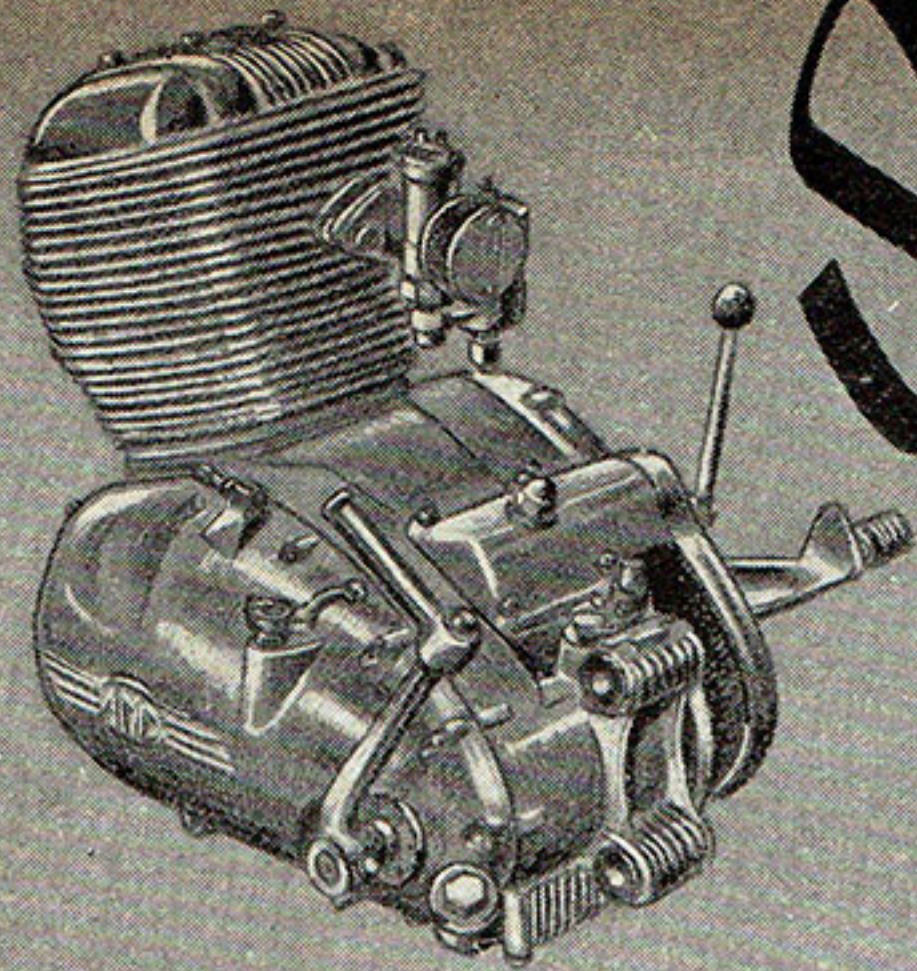
1200 cm³ HARLEY-DAVIDSON BIG TWIN 1952



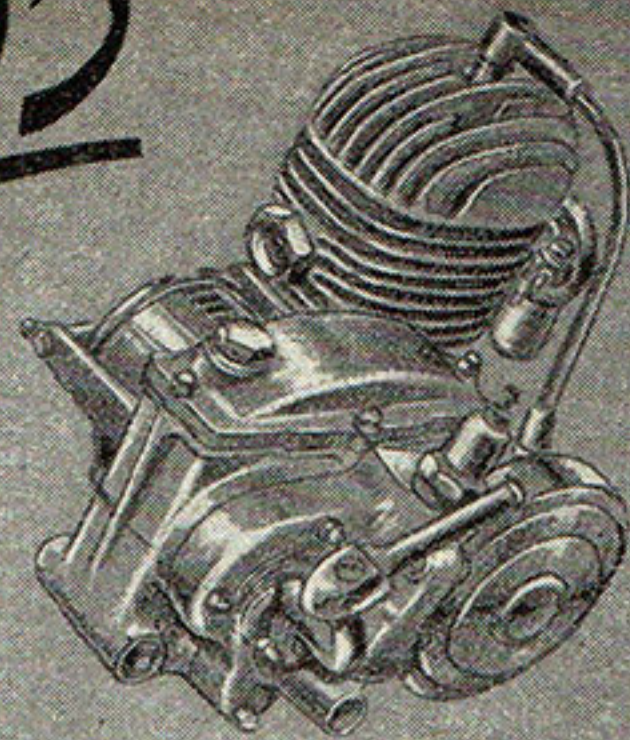
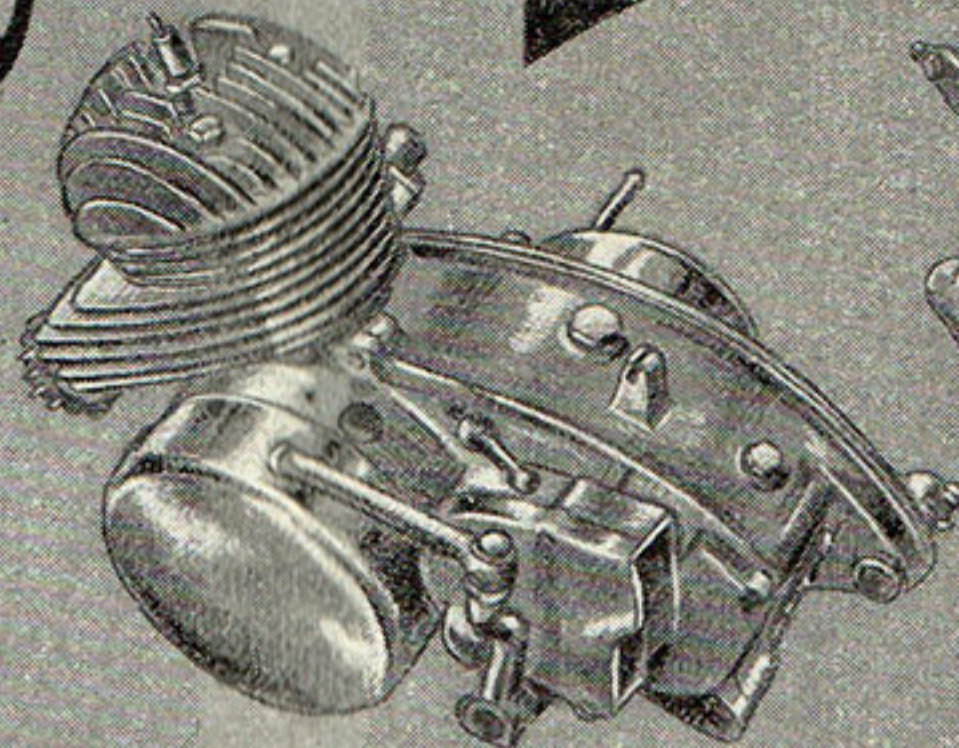
175 cm³ F.N. TYPE 22



500 cm³ JAWA TYPE 500 O.H.C.



SALON 1953



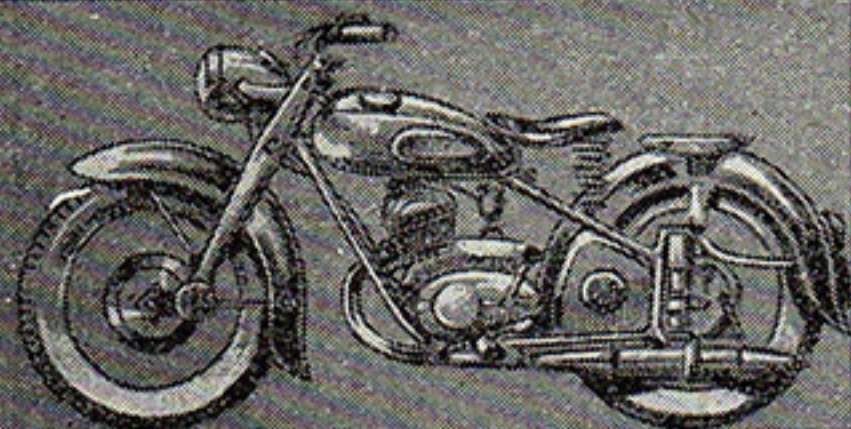
REPertoire DES MOTOS

Les prix ci-dessous sont donnés à titre purement indicatif et n'entraînent en aucun cas la responsabilité de la REVUE TECHNIQUE MOTOCYCLISTE en cas d'erreur ou d'omission

1	MARQUE	Type	Cyl. cm ³	Moteur	Puis. Fisc.	Puis. Maxi.	Régime	R.F.A.	A.O.E.	Boite Vitesse	Avance	Prix
	ADLER	M 100	98	2 T	1	3,75	5.200			B M 3	32°	130.000 *
		M 125	123	2 T	1	6,8	5.750			B M 3	30°	161.000 *
		M 150	147	2 T	2	8,4	5.840			B M 4	32°	200.000 *
		M 200	195	2 T	3	11,4	5.450			B M 4	30°	229.000 *
		M 250	247	2 T Twin	3	16	5.590			B M 4	30°	260.000 *
	A.J.S.	16 M	347	Culbuté	4			63°	65°	B S 4	12,7 mm.	298.700
		18 S	498	Culbuté	5			63°	65°	B S 4	12,7 mm.	324.450
		Sp.Twin	498	Culbuté	5			65°	65°	B S 4	9,5 mm.	381.000
	ALCYON	35	123	2 T	1					B M 3		120.000
		21 SP	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t.retard	182.000
		19 SP	175	Culbuté	2	8,5	6.000	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t.retard	192.000
		39	250	A C T	3	15	6.000	60°	70°	B M 4	3,9 mm.t.retard	266.500
	ALMA	YS	123	2 T	1	5	4.000			B M 4	6,5 mm.	130.750
		M C 2	174,5	2 T	2	7	4.000			B M 4	6,5 mm.	155.000
	AMBASSADOR	Sup. Amb.	197	2 T	3	7,5	4.000			S B 3	4 mm.	188.000
	ARDIE	BD 175	172	2 T	2	9	5.600			B M 3	4,5 mm.	189.000
		BD 252	246	2 T	3	13	5.240			B M 4	7 mm.	268.000
	ARIEL	V B	598	Latérales	6	15,5	4.400	62°	62°	B S 4	6,3 mm.	265.000
		N H	347	Culbuté	4	19,4	5.600	77°	70°	B S 4	12,7 mm.	285.000
		V H	497	Culbuté	5	24,6	6.000	77°	70°	B S 4	12,7 mm.	320.000
		K H	498	Cul. Twin	5	26	6.500	55°	46°	B S 4	OPMH	360.000
		4 G	997	Cul. 4 cyl.	9	34,5	5.400	55°	60°	B S 4	8 mm.	460.000
	AUTOMOTO	100 VML	98	2 T	1	3,2	3.800			S B 2	6 mm.	69.250
		125 ADST	122	2 T	1	4	4.500			B M 3	5 mm.	121.900
		125 MCSGL	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 3	2 mm.t.retard	157.150
		175 CHL4	175	Culbuté	2	8,5	6.000	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t.retard	199.750
		250 CHL	250	A C T	3	15	6.000			B M 4		
	"B" F.A.M.	B 115	115	2 T	1	5,2	5.500			B M 3	5 mm.	154.000 *
		B 125	125	2 T	1	6	6.000			B M 3	6 mm.	162.000 *
		B 200	195,4	2 T Twin	3	9	5.500			B M 4	6 mm.	230.000 *

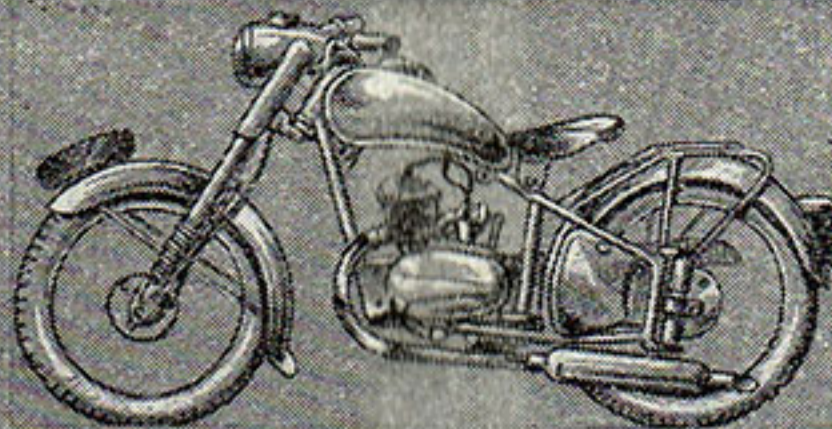
ADLER - M 250

250 cc.



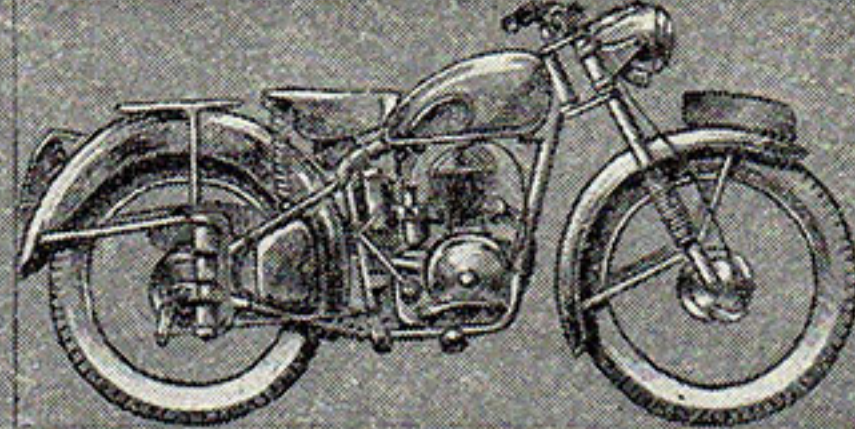
ALMA - S. A.

125 cc.

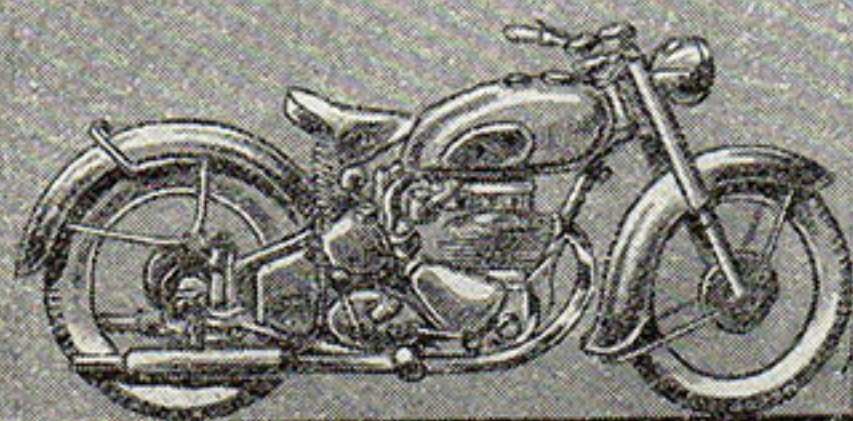


AMBASSADOR - SUPREME

197 cc.

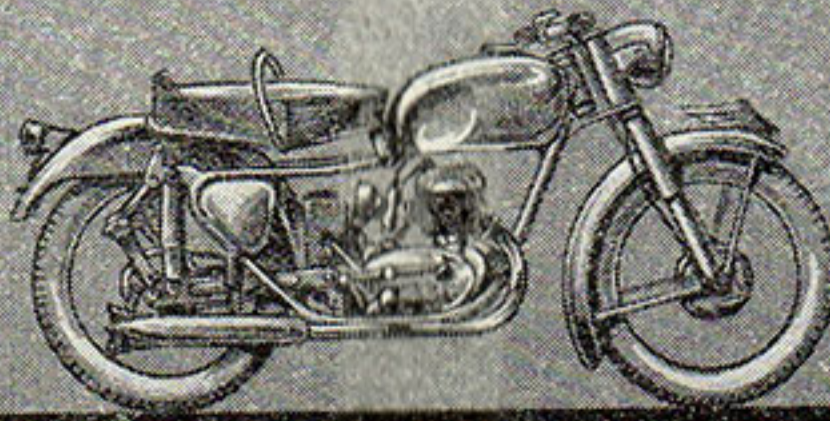


MARQUE	Type	Cyl. cm ³	Moteur	Puis. Fisc.	Puis. Maxi.	Régime	R.F.A.	A.O.E.	Boite Vitesses	Avance	Prix
BIANCHI	S.del Sud	123	2 T	1	6	5.500			B M 3	6 mm.	176.000
	F.Celeste	123	2 T	1	7,5	6.500			B M 3	5 mm.	200.000
B.M.W.	R 25/2	245	Culbuté	3	12	5.800	34°	34°	B M 4	38-41°	270.000
	R 51/3	494	Cul.Flat.Tw.	5	24	5.800	30-35°	31-36°	B M 4	39°	420.000
	R 67/2	594	Cul.Flat.Tw.	6	28	5.600	30-35°	31-36°	B M 4	36°	440.000
	R 68	594	Cul.Flat.Tw.	6	35	7.000	60-65°	59-64°	B M 4	42°	540.000
B.S.A.	D 1	123	2 T	1	4,5	5.000			B M 3	4 mm.	150.000*
	C 10 L	249	Latérales	3	8	5.000	70°	70°	B S 3	0,8 mm.	190.000
	C 11 SL	249	Culbuté	3	11	5.400	70°	70°	B S 4	0,8 mm.	215.000
	B 31	348	Culbuté	4	17	5.500	65°	65°	B S 4	11 mm.	260.000
	B 33	499	Culbuté	5	23	5.500	65°	65°	B S 4	11 mm.	280.000
	B 32 GS	348	Culbuté	4			85°	80°	B S 4	11,9 mm.	345.000
	B 34 GS	499	Culbuté	5			85°	80°	B S 4	11,9 mm.	360.000
	M 33	499	Culbuté	5	23	5.500	65°	65°	B S 4	11 mm.	265.000
	A 7	497	Cul. Twin	5	27	5.800	70°	65°	B S 4	7,9 mm.	320.000
	A 10	646	Cul. Twin	7	35	5.750	70°	65°	B S 4	8,7 mm.	340.000
	M 20	496	Latérales	5	13	4.200	65°	65°	B S 4	11 mm.	250.000
	M 21	591	Latérales	6	15	4.000	65°	65°	B S 4	11 mm.	255.000
	A 7 S.Tw.	497	Culbuté	5	31	6.000	62°	67°	B S 4	9,5 mm.	382.000
	Sup.Flash	646	Culbuté	7	40	6.000	62°	67°	B S 4	9,5 mm.	382.000
CEMEC	L 7	750	Cul.Flat Tw.	7	24	5.800			B M 4	0 mm.t. retard	398.938
	C 9	750	Cul.Flat Tw.	7	40	5.000	130°	133°	B M 4	14 mm.	398.938
	C 8	750	Cul.Flat Tw.	7	52	6.300	130°	133°	B M 4	14 mm.	398.938
	C 5	500	Cul.Flat Tw.	5	32	6.300	130°	133°	B M 4	14 mm.	398.938
CSEPEL	250	246	2 T	3	10	4.900			B M 4	5 mm.	196.000
C.Z.	125	123,2	2 T	1	5	4.500			B M 3	4 mm.	
	150	148	2 T	2	6	4.500			B M 3	4 mm.	
D.K.W.	RT 125	123	2 T	1	5,6	5.000			B M 3	4 mm.	160.000*
	RT 200	191	2 T	3	9	4.300			B M 3	5,8 mm.	190.000*
	RT 250	244	2 T	3	11	4.200			B M 3	5,8 mm.	220.000



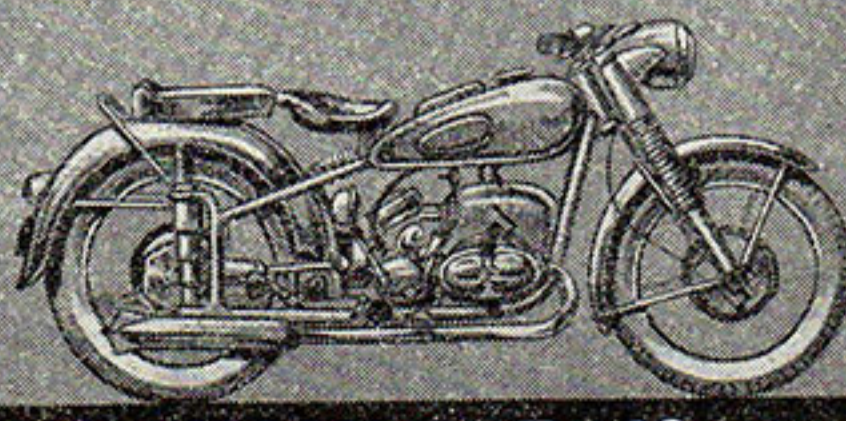
ARIEL - 4 G.

1000 cc.



BIANCHI-FRECCIA. C.

125 cc.



BMW - R. 68

600 cc.

BSA - A. 10

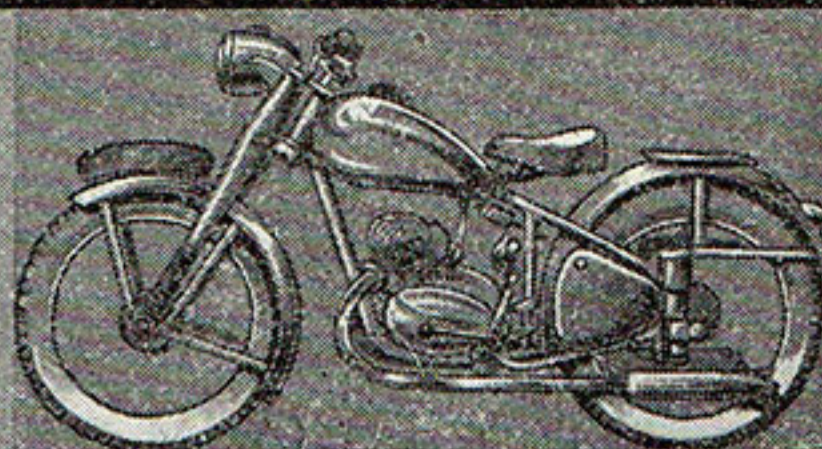
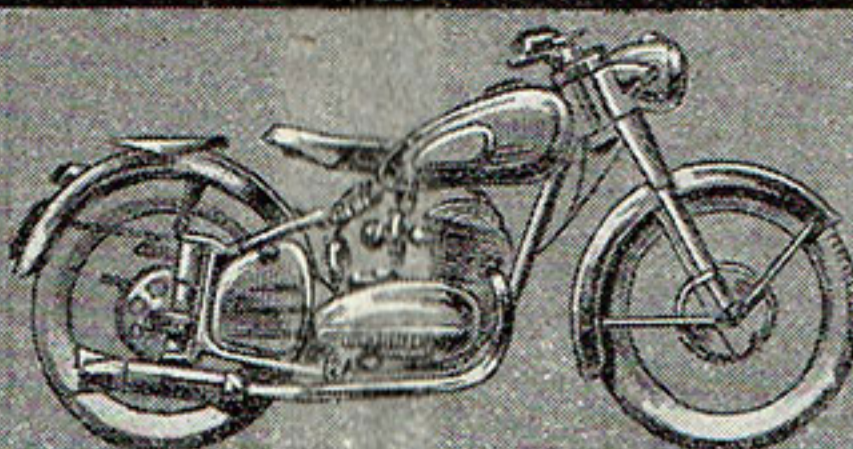
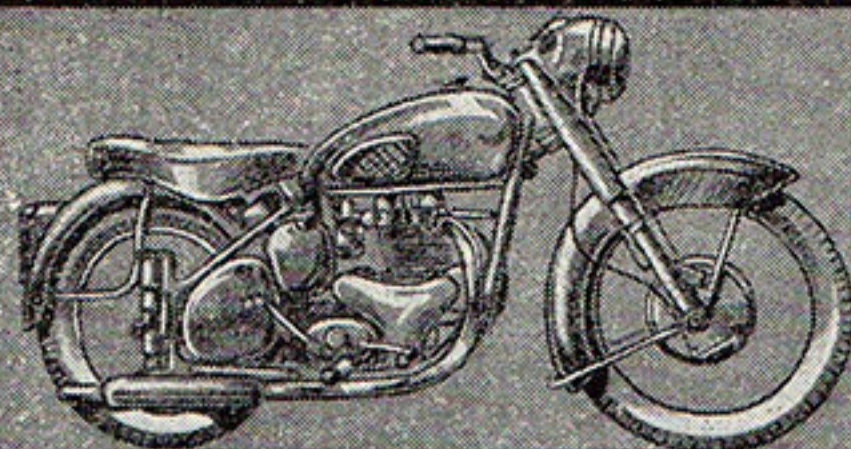
650 cc.

CSEPEL

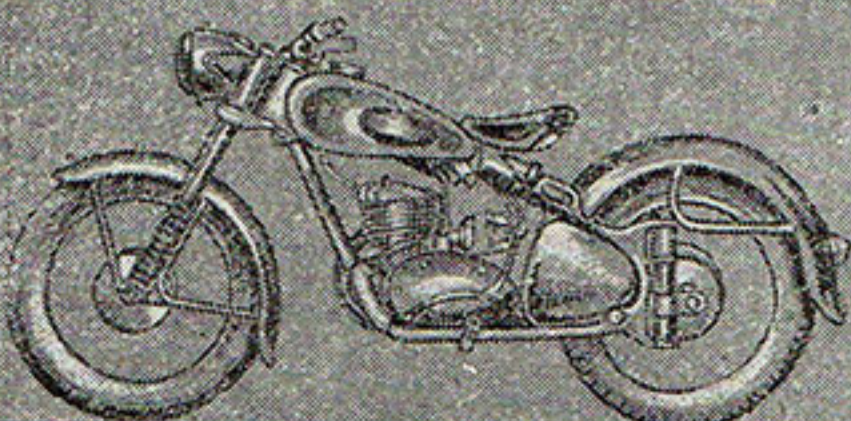
250 cc.

CZ

150 cc.

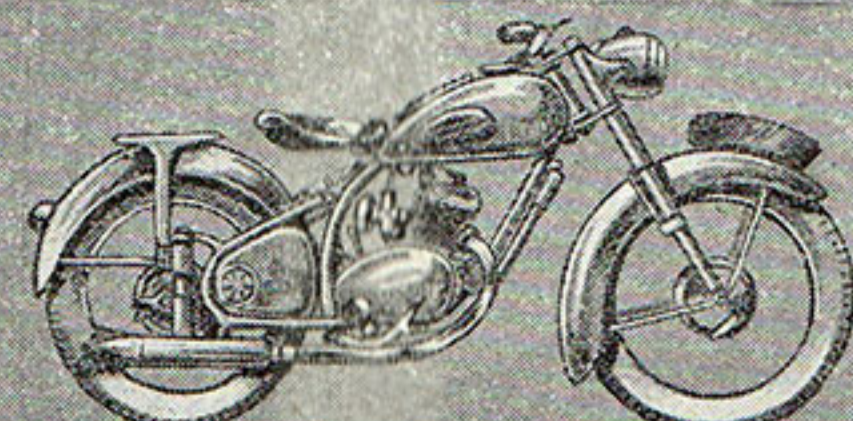


MARQUE	Type	Cyl. cm ³	Moteur	Puis. Fisc.	Puis. Maxi.	Régime	R.F.A.	A.O.E.	Boîte Vitesses	Avance	Prix
DOT	S C	197	2 T	3	+ de 9	5.500			S B 3	6 mm.	210.000
	S H	197	2 T	3	+ de 9	5.500			S B 3	6 mm.	238.000
DS. MALTERRE	M 6	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 3	2 mm.t. retard	145.480
	M 7	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t. retard	168.080
	M 9	175	Culbuté	2	8,5	6.000	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t. retard	181.220
	M 9 S	175	Culbuté	2	10	6.500	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t. retard	212.500
	M 8 Y 130	175	2 T	2	7	5.000			B M 4	6,5 mm.	163.540
	M 8 Y	125	2 T	1	5	5.000			B M 4	6,5 mm.	151.460
	A 10	150	2 T	2	7	5.000			B M 4	2 mm.t. retard	184.000
	M 13	250	A C T	3	15	6.000	60°	70°	B M 4	3,9mm.t. retard	250.000
DURKOPP	M D 150	150	2 T	2	7,5	5.300			B M 4	2 mm.t. retard	150.000*
	M D 200	198	2 T	3	10,2	5.500			B M 4	2 mm.t. retard	200.000*
DOUGLAS	MARK V	348	Cul.Flat Tw.	4	22	6.500	64°	58°	B M 4	35-37°	325.000
FAVOR	M S 5	150	2 T	2	7	5.000			B M 4	2 mm.t. retard	172.000
F.N.	22	175	2 T	2	9	5.000			B M 4	4 mm.	
	250/OHV	250	Culbuté	3	11	4.600	60°	76°	B M 4	36°	245.000
	350/SV	350	Latérale	4	9	4.300	60°	76°	B M 4	30°	265.000
	350/OHV	350	Culbuté	4	13	4.600	60°	76°	B M 4	36°	285.000
	450/SV	450	Latérale	5	11,5	4.300	60°	76°	B M 4	30°	290.000
	450/OHV	425	Culbuté	5	17	4.600	60°	76°	B M 4	40°	305.000
FOLLIS	SAFO 150	147	2 T	2	6	4.500			B M 4	2 mm.t. retard	172.000
	Sport 350	350	Culbuté	4	17	4.000	18°	27°	B M 4	12 mm.	275.000*
FRANÇAISE (La)	23	123	2 T	1	4	4.500			B S 3	5 mm.	106.000
	45	123	2 T	1	4	4.500			B M 3	5 mm.	139.000
	21	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t. retard	156.000
	19	175	Culbuté	2	8,5	6.000	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t. retard	166.000
	39	250	A C T	3	15	6.000	60°	70°	B M 4	3,9mm.t. retard	266.500
GILLET-HERSTAL	Touriste	250	2 T	3	9	4.200			B M 4	0,5mm.t. retard	243.600
	Sport	250	Culbuté	3	11	5.000	15,5mm	18 mm	B M 4	0,5mm.t. retard	245.000
	Sport	300	Culbuté	4	13	5.000	15,5mm	18 mm	B M 4	0,5mm.t. retard	272.000



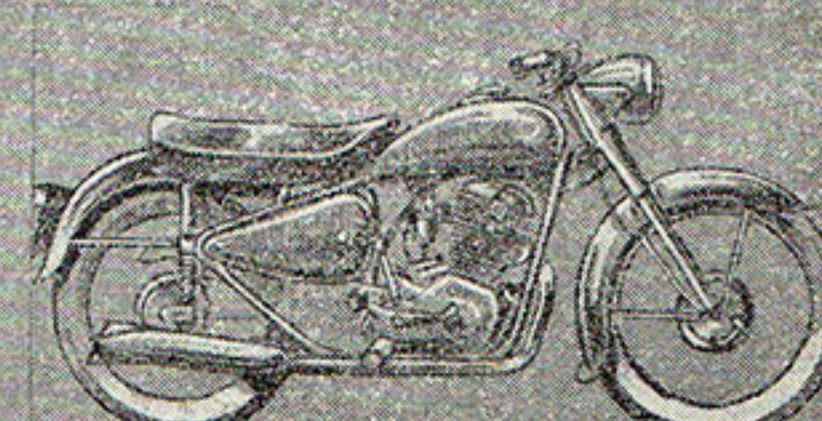
DKW - RT 250

250 cc.



DURKOP - ND 200

200 cc.

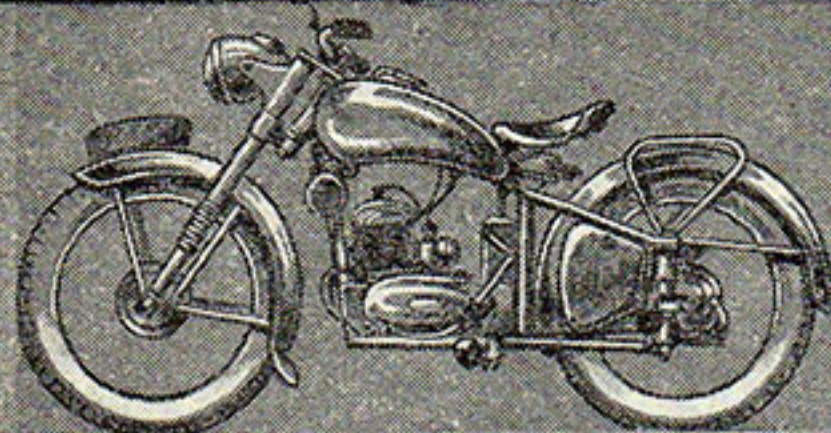


D. S. MALTERRE - M 13

250 cc.

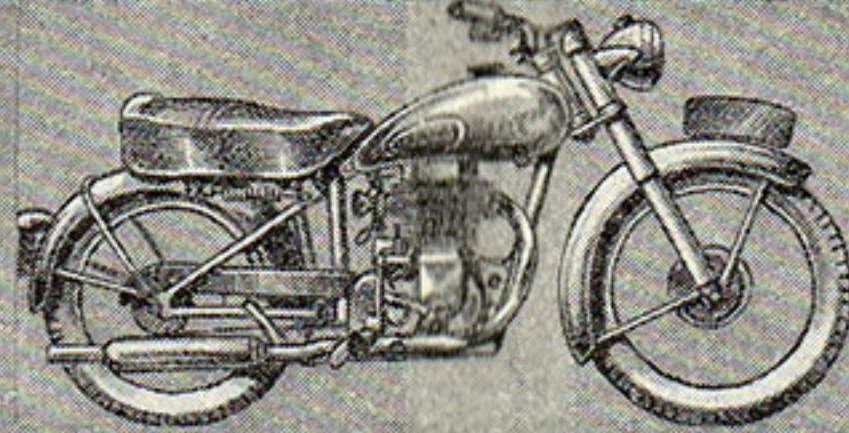
FAVOR - MS 5

150 cc.



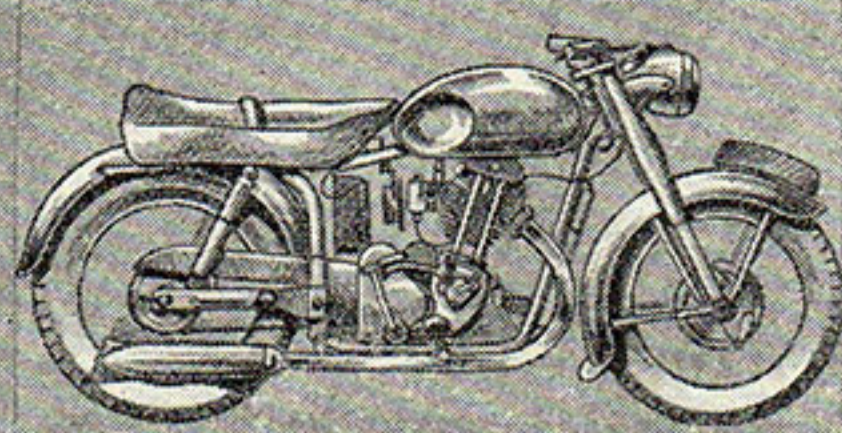
FN - M13

450 cc.

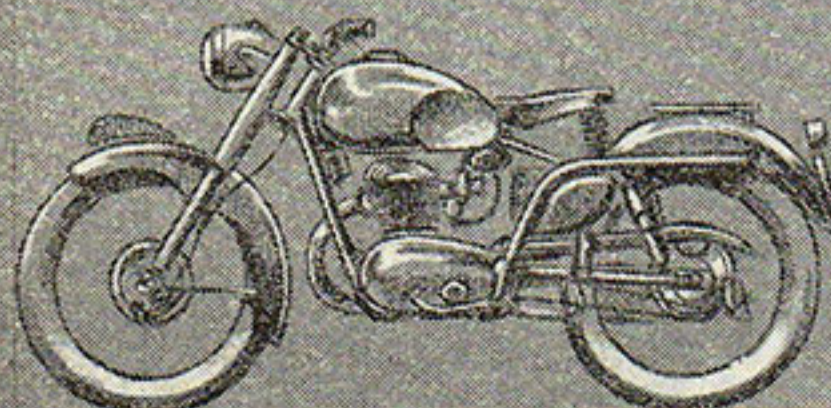


FOLLIS - SPORT

350 cc.

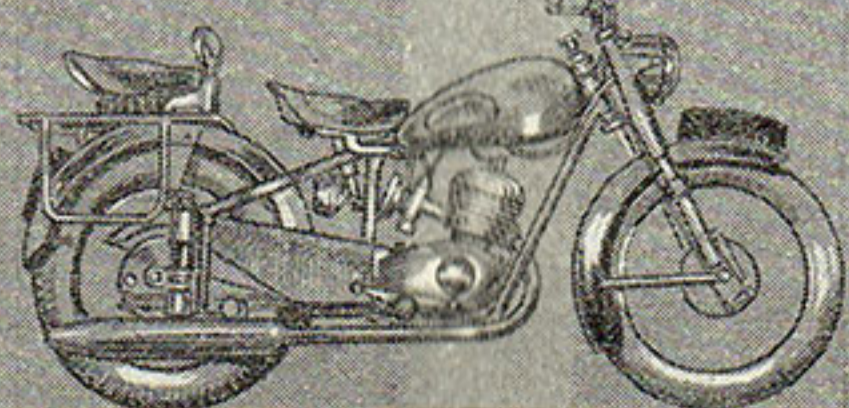


MARQUE	Type	Cyl. cm ³	MOTEUR	Puis. Fisc.	Puis. maxi.	Régime	R.F.A.	A.O.E.	Boîte Vitesses	Avance	Prix
GILLET HERSTAL	400	400	Culbuté	5	15	4.500	19 mm.	22 mm.	B M 4	0,5 t. retard	290.000
	500	500	Culbuté	5	18	4.500	21 mm.	25 mm.	B M 4	0,5 t. retard	298.800
GILLET René	V 1	125	2 T	1	4,75	4.800			S B 4	6 mm.	115.200
	A 51	250	2 T	3	9,5	5.000			S B 4	3,5mm.t.retard	196.000
	G 1	750	Lat. Bicyl.	7	23	3.500	15 mm.	20 mm.	B S 4	11 mm.	218.000
	J	1000	Lat. Bicyl.	9	28	3.500	15 mm.	20 mm.	B S 4	11 mm.	224.000
GILERA	150 Sport	152	Culbuté	2	7,3	6.700	64°	64°	B M 4	12° t. retard	200.000
	NETTUNO Sp.	250	Culbuté	3	14	5.500			B M 4		
	SATURNO Sp.	500	Culbuté	5	22	5.000			B M 4		
GIMA	125-2-Y	125	2 T	1	5	5.000			B M 4	6,5 mm.	135.000
	125-3	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 3	2 mm.t.retard	150.000
	125-4-L	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t.retard	171.500
	175-4-CR	175	Culbuté	2	8,5	6.000	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t.retard	180.000
	175-4-SA	175	Culbuté	2	8,5	6.000	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t.retard	198.000
GNOME-RHONE	R 4 B	125	2 T	1	6	5.900			B M 3	2,5 mm.	127.000
	R 4 C	125	2 T	1	6	5.900			B M 3	2,5 mm.	138.000
	L 53	175	2 T	2	10	5.625			B M 4	3,2 mm.	175.000
GUILLER	G 9 ST.	125	2 T	1	4	4.500			B M 3	5 mm.	106.000
	G9 bis GL	125	2 T	1	4	4.500			B M 3	5 mm.	132.000
	G 10 bis	125	2 T	1	5	5.000			B M 4	6,5 mm.	136.700
	G 87 ter	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 3	2 mm.t.retard	158.000
	G88 bis T	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t.retard	182.000
	G89 bis ST	175	Culbuté	2	8,5	6.000	45-48°	55-58°	B M 3	2 mm.t.retard	156.000
	G90 bis T	175	Culbuté	2	8,5	6.000	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t.retard	196.000
	Sport 52	175	Culbuté	2	10	6.500	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t.retard	212.250
	S.Sport250	250	A C T	3	15	6.000	60°	70°	B M 4	3,9mm.t.retard	250.000
GUZZI	AIRONE Spt.	250	Culbuté	3	13,5	6.000			B M 4	80 mm. s/Volant	
	FALCONE	500	Culbuté	5	23	4.500			B M 4		
	ZIGOLO	98	2 T	1	4	5.200			B M 3	5 mm.	
HOFFMANN	Gouverneur	250	Cul.Flat Tw.	3	13,5	5.800	55°	55°	B M 4	0,5mm.t.retard	298.000



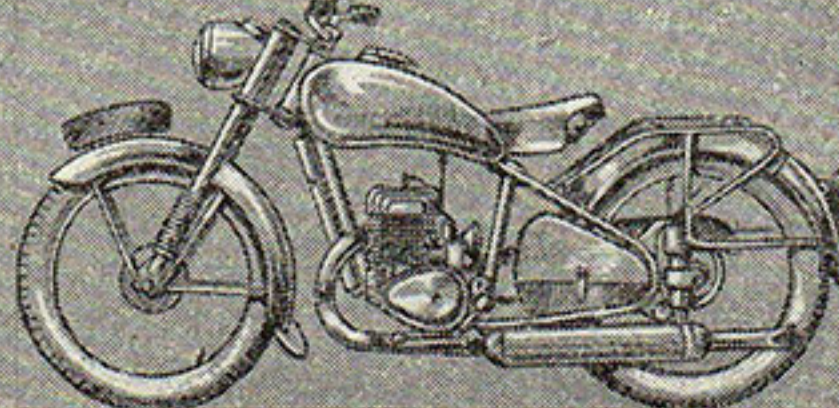
GILERA - SPORT

150 cc.



RENÉ GILLET - A 51

250 cc.

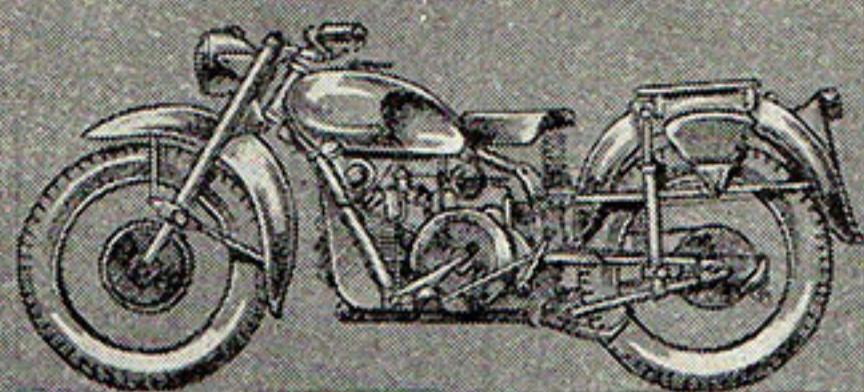


GNOME-RHONE - R 4 C

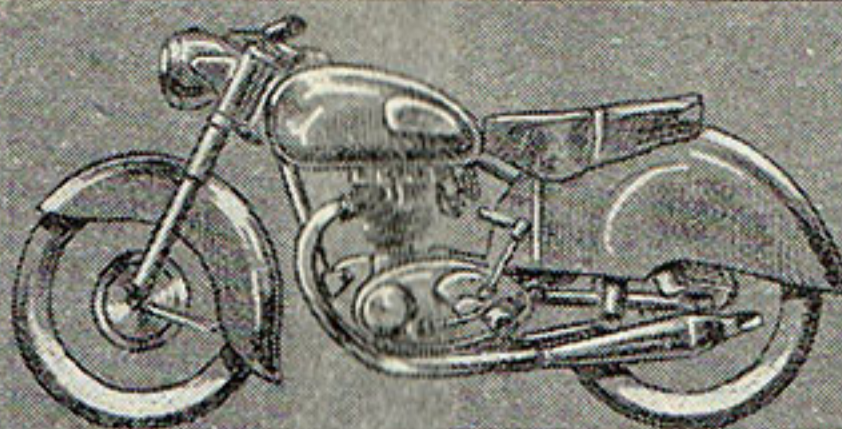
125 cc.

GUZZI - ASTORE

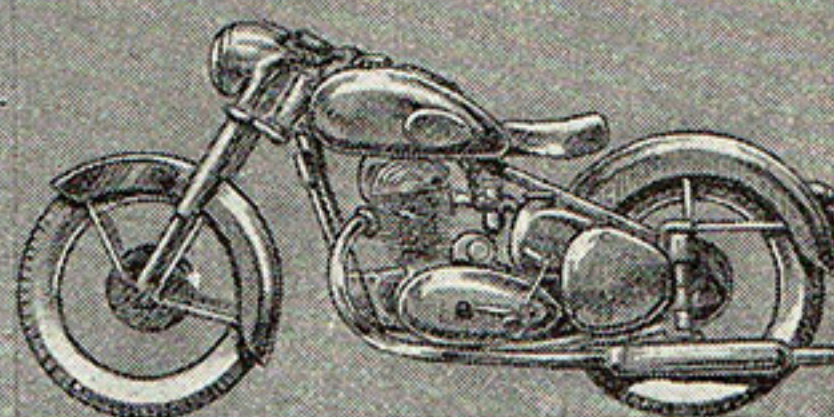
500 cc.


HOREX-IMPERATOR

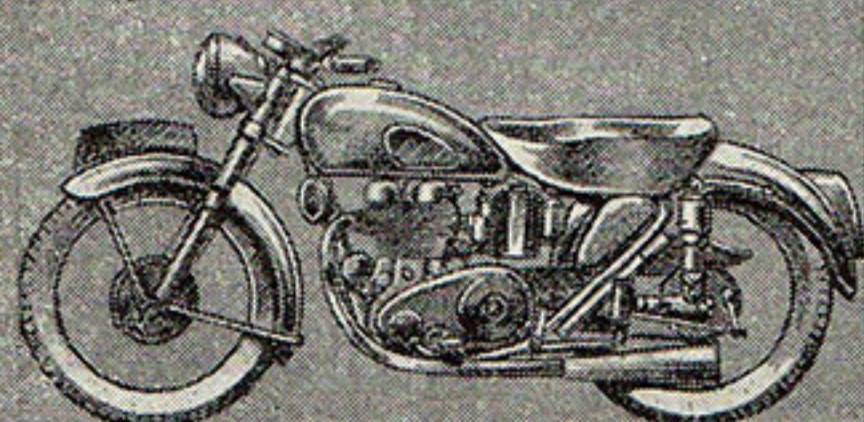
500 cc.


JAWA - ACT

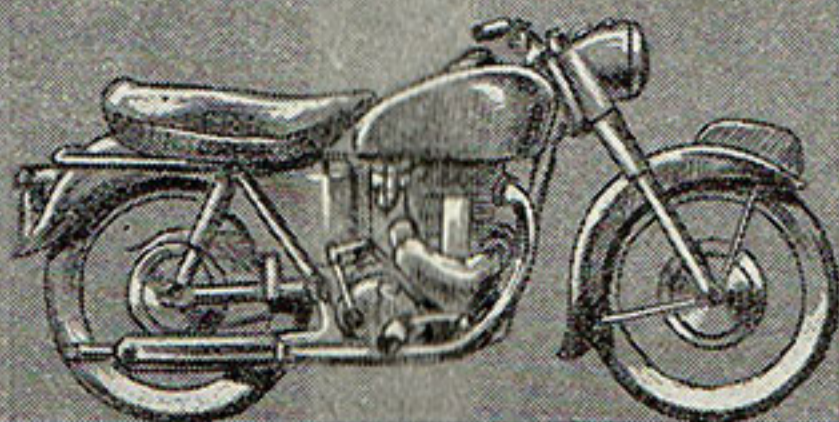
500 cc.



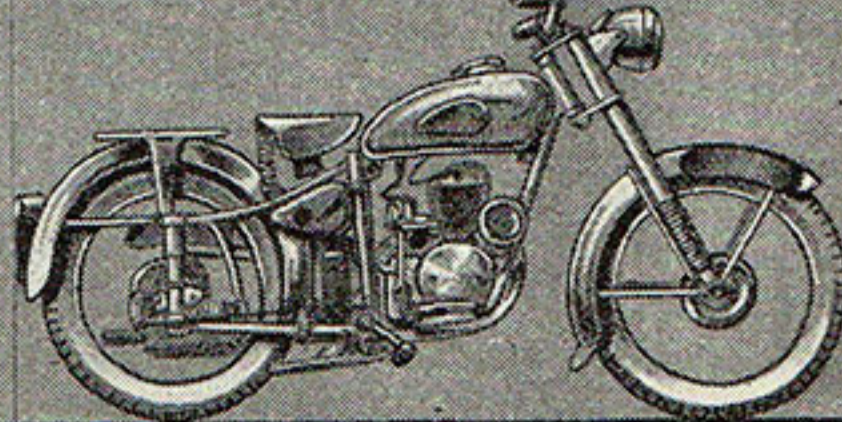
MARQUE	Type	Cyl. cm ³	MOTEUR	Puis. Fisc.	Puis. Maxi.	Régime	R.F.A.	A.O.E.	Boite Vitesses	Avance	Prix
HOREX	Régina	342	Culbuté	4	18	5.000	80-85°	90-95°	B M 4	Automatique	290.000
JAWA	250	248,5	2 T	3	9	4.250			B M 4	5 mm.	205.000
	350	344	2 T bic.	4	14	4.000			B M 4	4 mm.	235.000
	500 OHC.	498	A C T	5	26	5.500	114°	66°	B M 4	23° t. retard	320.000
JONGHY	E	125	2 T	1	5,5	5.900			B M 3	7,5 mm.	115.000
	D	124	A C T	1			68°	73°	B M 4	8,5 mm.	185.000
	H	247	2 T	3	9	4.500			B M 4	6 mm.	190.000
LABOR	23	123	2 T	1	4	4.500			B S 3	5 mm.	106.000
	45	123	2 T	1	4	4.500			B M 3	5 mm.	139.000
	21	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm. t.retard	156.000
	19	175	Culbuté	2	8,5	6.000	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm. t.retard	166.000
	39	250	A C T	3	15	6.000	60°	70°	B M 4	3,9 mm.t.retard	266.500
MAGNAT DEBON	M 4 T M	125	Culbuté	1	5	6.000	61°	61°	B M 4	2 mm. t.retard	123.297
	M 4 T D	125	Culbuté	1	5	6.000	61°	61°	B M 4	1,6 mm.t.retard	146.000
	M O D	250	Culbuté	3	11	5.500	61,30°	61,30°	B M 4	2 mm. t.retard	215.000
	B 4 T L	350	Latérale	4	8	4.000	55°	65°	B S 4	12,98 mm.	189.500
	C 4 T S	500	Culbuté	5	21	5.500	68°	70°	B S 4	11 mm.	259.000
MATCHLESS	G 9	498	Culb. twin	5	30	7.000	65°	65°	B S 4	9,5 mm.	364.000
	G 80 S	498	Culbuté	5	23	5.400	63°	65°	B S 4	12,7 mm.	319.500
	G 3 L S	347	Culbuté	4	16	5.600	63°	65°	B S 4	12,7 mm.	297.500
MAZOYER	T	500	Culbuté	5	25	5.000			B.S.4	0 t. retard	
MONET GOYON	S 3 G D S	100	2 T	1	3,2	3.800			S B 3	5 mm.	78.000
	S 6 V U	125	2 T	1	5	4.800			S B 3	8 mm.	98.500
	S 6 V	125	2 T	1	5	4.800			S B 3	8 mm.	120.000
	S 6 V L	125	2 T	1	5	4.800			S B 4	8 mm.	147.700
	M 2 V T	200	2 T	3	7	4.800			S B 3	6 mm.	144.000
	M 2 V D	200	2 T	3	7	4.800			S B 4	6 mm.	165.000
	M 2 V S	232	2 T	3	10,1	4.700			S B 4	7,5 mm.	195.000
MOTOBECANE	D 45 S	122,5	Latérale	1	4,3	5.000	42°	67°	B M 3	1,8 mm.t.retard	105.000
	Z 46 C	124,8	Culbuté	1	5,5	4.800	45°	60°	B M 4	1,7 mm.t.retard	148.000


MATCHLESS - G 9

500 cc.


MAZOYER - T

500 cc.


MONET-GOYON - M 2 V D

232 cc.

MOTOBECANE - Z2C

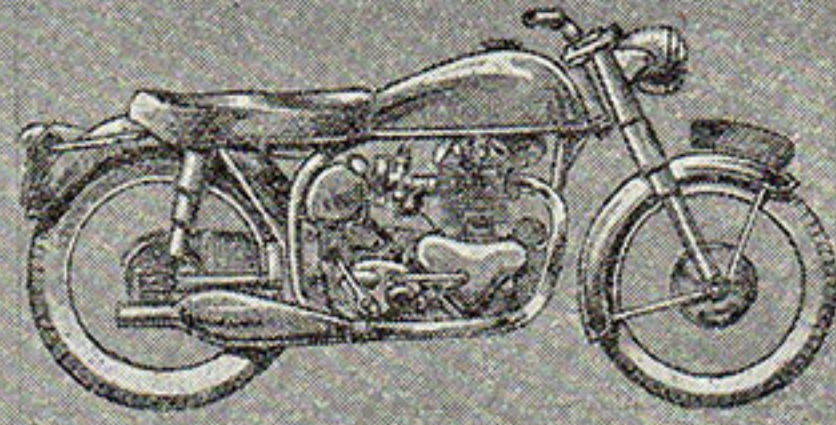
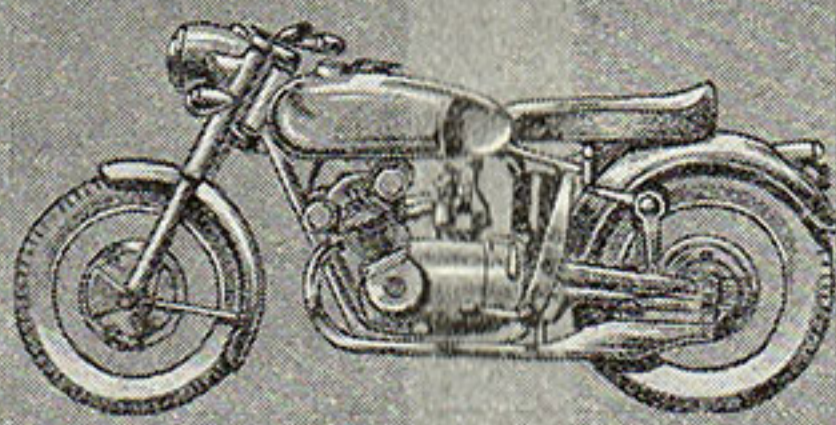
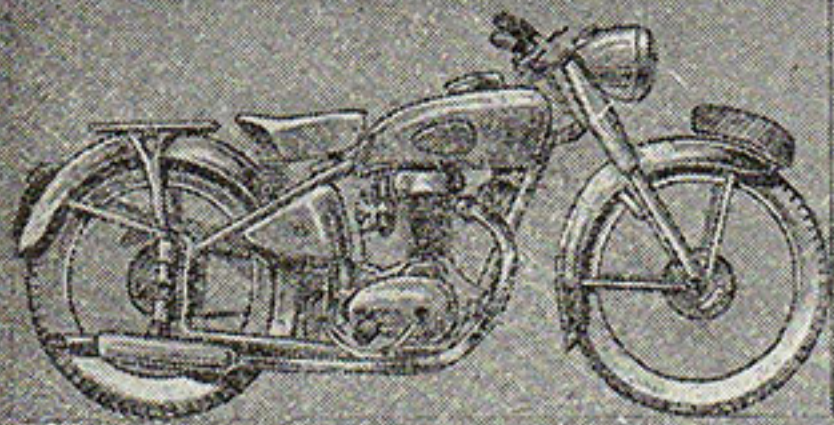
175 cc.

M V - SPORT

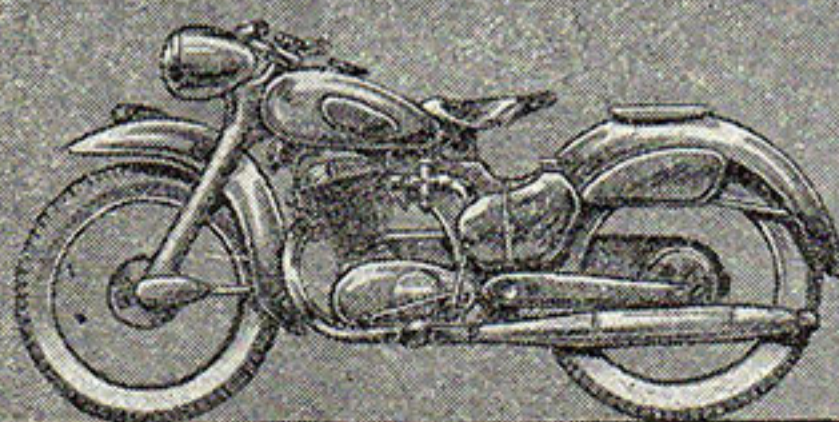
500 cc.

NORTON - 88

500 cc.



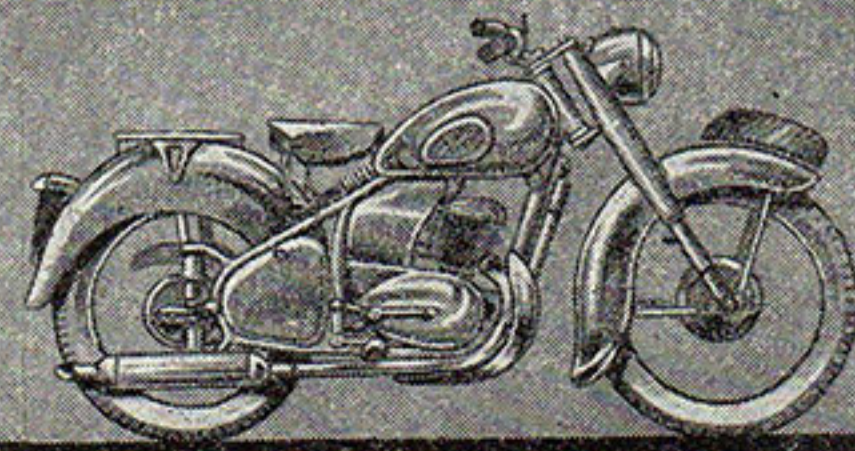
MARQUE	Type	Cyl. cm ³	MOTEUR	Puis. Fisc.	Puis. maxi.	Régime	R.F.A.	A.O.E.	Boîte Vitesses	Avance	Prix
MOTOBECANE	Z 2 C	174,8	Culbuté	2	8	5.500	45°	60°	B M 4	2,1 mm.t.retard	162.000
	Z 22 C	175	Culbuté	2	9,7	6.000	45°	60°	B M 4	20°	178.000
MOTOCONFORT	C 45 S	122,5	Latérale	1	4,3	5.000	42°	67°	B M 3	1,8 mm.t.retard	105.000
	U 46	124,8	Culbuté	1	5,5	4.800	45°	60°	B M 4	1,7 mm.t.retard	148.000
	U 2 C	174,8	Culbuté	2	8	5.500	45°	60°	B M 4	2,1 mm.t.retard	162.000
	U 22 C	175	Culbuté	2	9,7	6.000	45°	60°	B M 4	20°	178.000
M.R.	150	150	2 T	2	7	5.000			B M 4	2 mm. t.retard	180.000
	Y 4	123	2 T	1	5	5.000			B M 4	6,5 mm.	135.000
NEW MAP	L K 127	125	2 T	1	5	5.000			B M 4	6,5 mm.	109.500
	C4T 136	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 3	2 mm. t.retard	119.500
	L K 128	125	2 T	1	5	5.000			B M 4	6,5 mm.	124.500
	C4T 137	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 3	2 mm. t.retard	134.500
	C4T 134	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm. t.retard	149.500
	SSK 151	150	2 T	2	7	5.000			B M 4	2 mm. t.retard	149.500
	C 176	175	Culbuté	2	8,5	6.000	45-48°	55-58°	B M 3	2 mm. t.retard	149.500
NORTON	16.000	175	Culbuté	2	8,5	6.000	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm. t.retard	175.000
	E S 2	490	Culbuté	5	21	5.000	73°	73°	B S 4	45°	
	Dominator	497	Culbuté Tw.	5	39,5	6.200	57,5°	57,5°	B S 4	31°	
	88	497	Culbuté Tw.	5	29,5	6.200	57,5°	57,5°	B S 4	31°	
N.S.U.	M A X	247	A C T	3	18	6.500	70°	75°	B M 4	0,5 mm.t.retard	271.000
	Konsul	494	Culbuté	5	22	5.200	58°	65°	B S 4	1 mm. t.retard	313.000
	45	123	2 T	1	4	4.500			B M 3	5 mm.	139.000
	21	125	Culbuté	1	5,8	6.500	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm. t.retard	156.000
PANTHER	19	175	Culbuté	2	8,5	6.000	45-48°	55-58°	B M 4	2 mm.t. retard	166.000
	39	250	A C T	3	15	6.000	60°	70°	B M 4	3,9 mm.t.retard	266.500
	65	248	Culbuté	3	8,75	5.000	45°	65°	B S 3	35°	225.000
	75	348	Culbuté	4	12	5.000	45°	65°	B S 4	35°	245.000
	100	598	Culbuté	6	23	5.000	55°	70°	B S 4	38°	279.000
	STR 250	248	Culbuté	3	8,75	5.000	45°	65°	B S 4	35°	
	STR 350	348	Culbuté	4	12	5.000	45°	65°	B S 4	35°	


NSU - MAX

250 cc.


PANTHER - 65

250 cc.


PEUGEOT - 176 TC4

175 cc.

PUCH - 150 T L

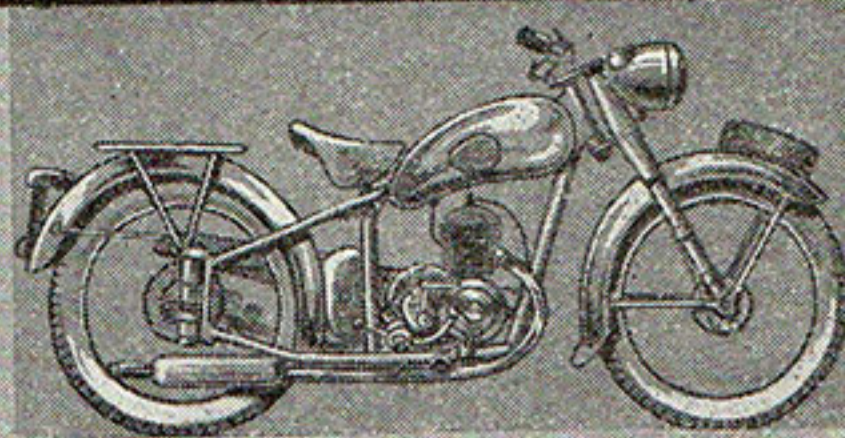
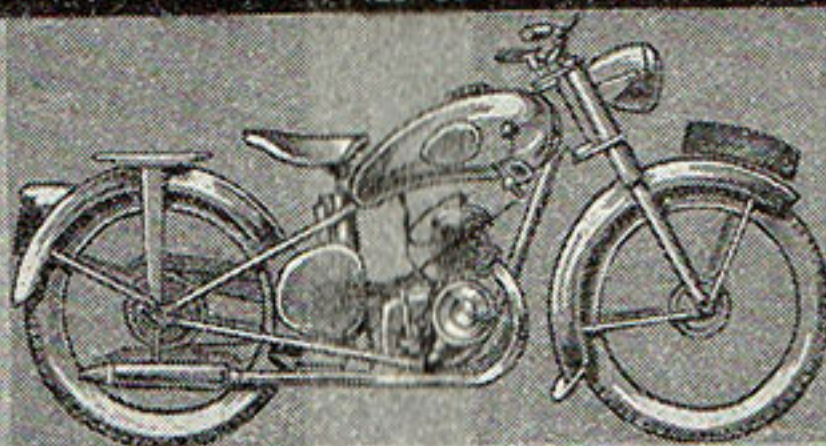
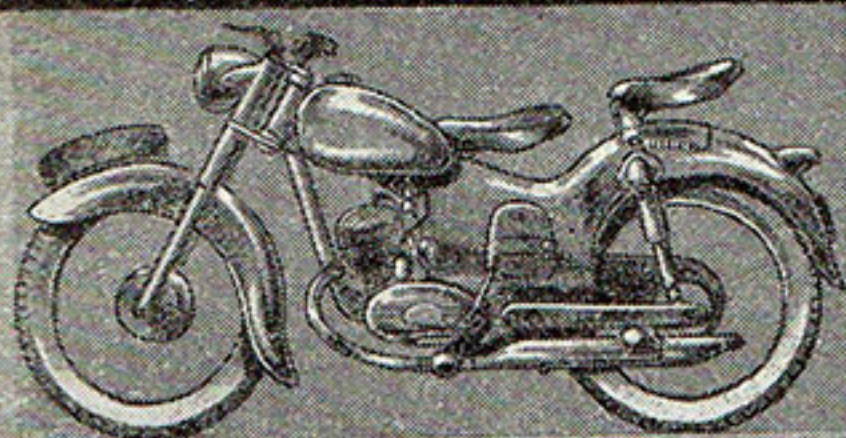
148 cc.

RADIOR - RN 3 T

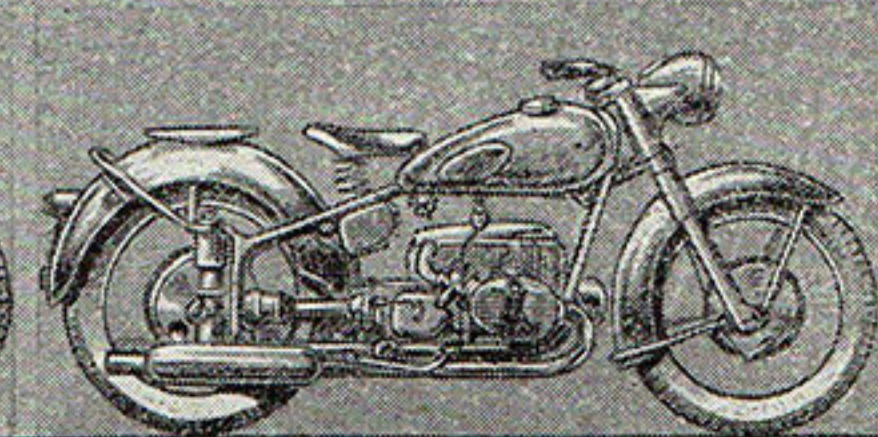
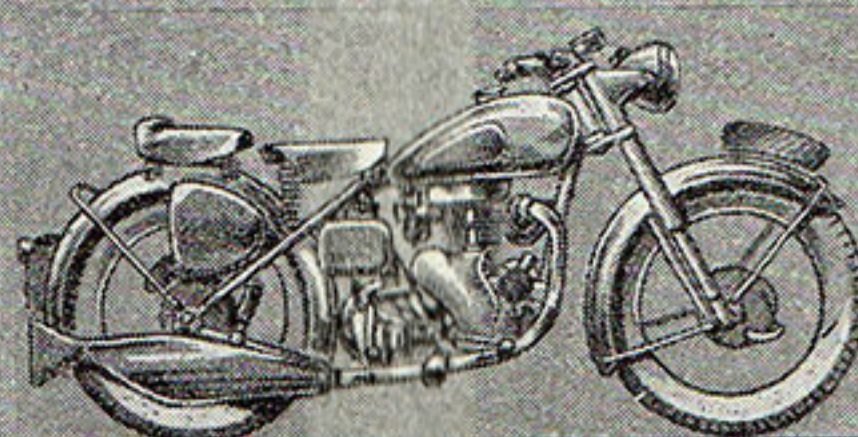
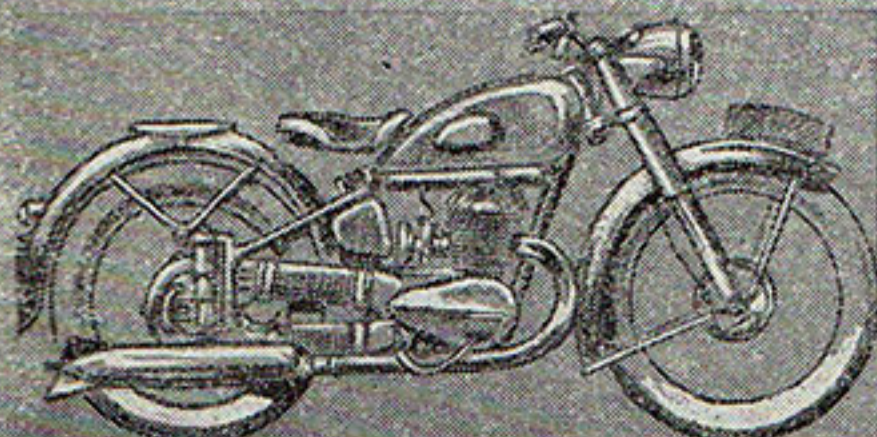
125 cc.

RAVAT - R5G - LUXE

125 cc.



MARQUE	Type	Cyl. cm3	MOTEUR	Puis. Fisc.	Puis. maxi.	Régime	R.F.A.	A.O.E.	Boîte Vitesses	Avance	Prix
PEUGEOT	55 T	125	2 T	1	4,5	4.600			B M 3	5 mm.	101.700
	55 T C	125	2 T	1	4,5	4.600			B M 3	5 mm.	131.200
	55 T C I	125	2 T	1	4,5	4.600			B M 3	5 mm.	138.500
	56 T 4	125	2 T	1	5	5.000			B M 4	4,5 mm.	139.900
	176 A S	170	2 T	2	7,5	5.000			B M 4	4,5 mm.	154.650
	176 TC 4	170	2 T	2	7,5	5.000			B M 4	4,5 mm.	175.000
	176 G S	175	2 T	2	10	6.000			B M 4		195.000
PUCH	125 T L	125	2 T	1	5,7	5.200			B M 4	4,5 mm. Piston AR.	179.300
	125 S L	125	2 T	1	7,6	5.900			B M 4		195.850
	150 T L	150	2 T	2	7	5.500			B M 4	5 mm. Piston AR	179.300
	250 T F	248	2 T	3	12	4.500			B M 4	8 mm. Piston AR	229.600
RADIOR	Tétra	125	2 T	1	4,8	4.500			B M 4	7 mm.	136.860
RUMI	Sport	125	2 T Twin	1	6	6.000			B M 3	5 mm.	200.000
	Gd Sport	125	2 T Twin	1	8,5	6.500			B M 4	3 mm. environ	215.000
ROYAL ENFIELD	350 Bullet	346	Culbuté	3	18	5.750	60°	75°	B S 4	12,7 mm.	296.000
	500 Bullet	499	Culbuté	5	25	5.250	60°	75°	B S 4	12,7 mm.	315.000
	Météor 700	692	Culbuté Twin	7	36	6.000	60°	75°	B S 4	5° t. retard	360.000
	500 Twin	496	Culbuté Twin	5	25	5.750	60°	75°	B S 4	5° t. retard	335.000
	J 2	496	Culbuté	5	21	4.750	60°	75°	B S 4	9,5 mm.	270.000
	G	346	Culbuté	4	15	5.500	60°	75°	B S 4	9,5 mm.	250.000
SAROLEA	Continent.	348	Latérale	4	10,5	4.000			B M 4	30°	293.000
	Vedette	348	Culbuté	4	15	5.000			B M 4	30°	317.000
	Gd Touris.	589	Culbuté	6	25	4.800			B M 4	40°	359.000
	Atlantic		Culb. Twin	5	26						420.000
SUNBEAM	S 8	487	A.C.T.	5	25	5.800	70°	65°	B M 4	PMH. t. retard	370.000
TERROT	E T M	125	Culbuté	1	5	6.000	61°	61°	B M 4	2 mm. t. retard	123.297
	E T D	125	Culbuté	1	5	6.000	61°	61°	B M 4	2 mm. t. retard	146.000
	O S S D	250	Culbuté	3	11	5.500	61,30°	61,30°	B M 4	2 mm. t. retard	215.000
	H C T L	350	Latérale	4	8	4.000	55°	65°	B S 4	12,98 mm.	189.500
	R G S T	500	Culbuté	5	21	5.500	68°	70°	B S 4	11 mm.	259.000



TWINN - BDG 250 H

250 cc.

VELOCETTE - MAC

350 cc.

ZUNDAPP - KS 601

600 cc.

SUNBEAM - S7

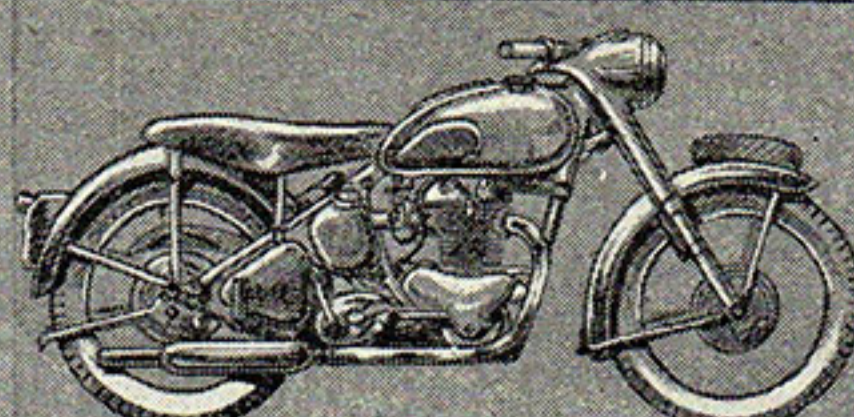
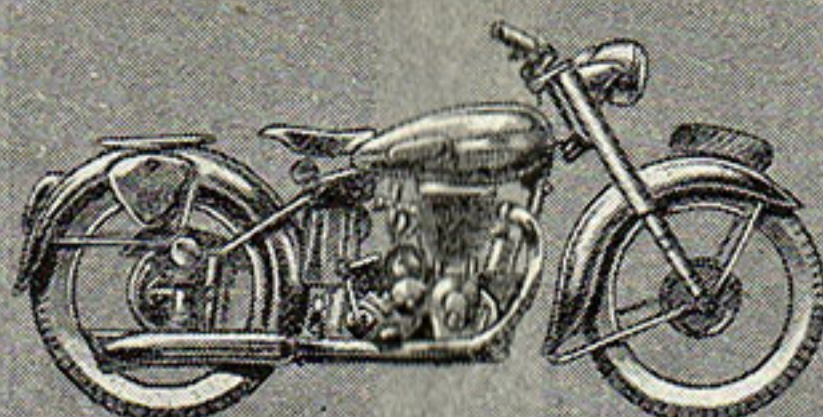
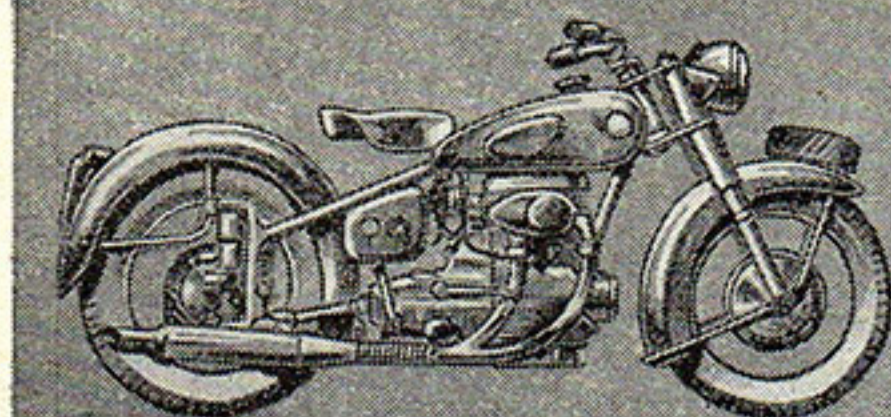
500 cc.

TERROT - R G S T

500 cc.

TRIUMPH SPEED TWIN

500 cc.



8	MARQUE	Type	Cyl.	MOTEUR				R.F.A.	A.O.E.		Avance	Prix
TRIUMPH	Terrier		149,5	Culbuté	2	8	6.500			B M 4		
	Speed Tw.		498	Culb. Twin	5	27	6.300	69,5°	61°	B S 4	37°	320.000
	Tiger 100		498	Culb. Twin	5	32	6.500	69,5°	61°	B S 4	37°	330.000
	Thunderb.		649	Culb. Twin	7	34	6.100	69,5°	61°	B S 4	37°	350.000
T.W.N.	BLG 125		123	2 T.2 Pist.	1	6,5	4.800			B M 3	5 mm.	
	BDG 250		250	2 T.2 Pist.	3	11	4.000			B M 4	10 mm.	
	Cornet		197	2 T.2 Pist.	3	10,1	5.000			B M 4		
	Boss		346	2 T.2 Pist.	4	16	3.800			B M 4		
ULTIMA	F 125		122	2 T	1	5	5.000			B M 3	5 mm.	125.000
	V 8		122	2 T	1	5	5.000			B M 4	5 mm.	160.000
	F 200		196	2 T	3	9	5.200			B M 3	5 mm.	145.000
	M K 2		196	2 T	3	9	5.200			B M 4	5 mm.	180.000
VELOCETTE	L E		192	Lat.Flatt.Tw	3	8	5.000			B M 3		239.000
	M A C		349	Culbuté	4	14	5.000	60°	70°	B M 4	Automatique	292.000
VICTORIA	KR 25 HM		247	2 T	3	11	4.400			B M 4	10 mm.	230.000
VINCENT	Comet		499	Culbuté	5	28	5.800	60-64°	70-72°	B S 4	Automatique	390.000
	Rapide		998	Culb. Twin	9	45	5.500	60-64°	70-72°	B M 4	Automatique	510.000
	Black Sh		998	Culb. Twin	9	55	5.700	60-64°	70-72°	B M 4	Automatique	560.000
ZUNDAPP	Norma		200	2 T	3	8,3	4.600			B M 4	3,5 mm.	
	Confort		200	2 T	3	8,7	4.250			B M 4	3,5 mm.	
	K S 601		600	Cul.Flatt.Tw	6	28	4.700	48°	54°	B M 4	Maxi. 10 mm.	
	K S 601 S		600	Cul.Flatt.Tw	6	35	5.300	47°	65°	B M 4	Maxi. 10 mm.	

L'établissement de ce répertoire a coûté à notre rédaction un long effort. Nous le voulions aussi complet que possible pour que nos lecteurs puissent se faire une idée d'ensemble sur la production mondiale et comparer les dernières réalisations en matière de motocyclisme. La rubrique des prix nous a donné le plus de mal car elle était sujette à des constantes fluctuations. Certaines machines, que nous ne pouvions omettre à cause de leur intérêt n'avaient même pas de prix établis en francs français. Nous avons marqué d'un astérisque les chiffres que nous ne donnons qu'à titre indicatif.

RUMI - 125

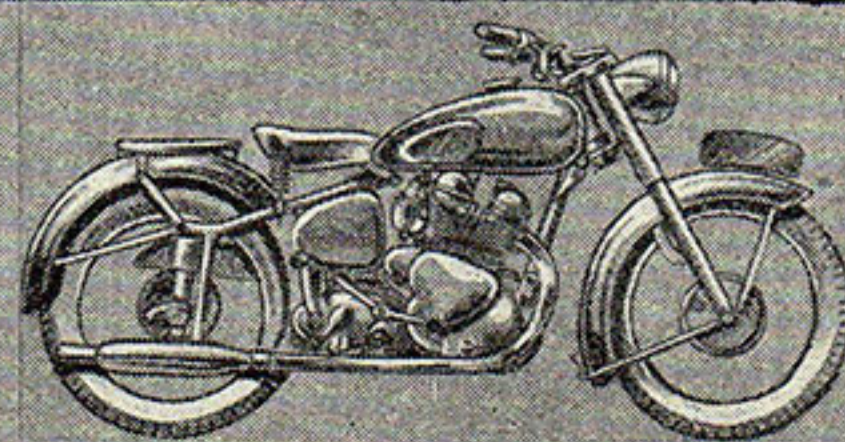
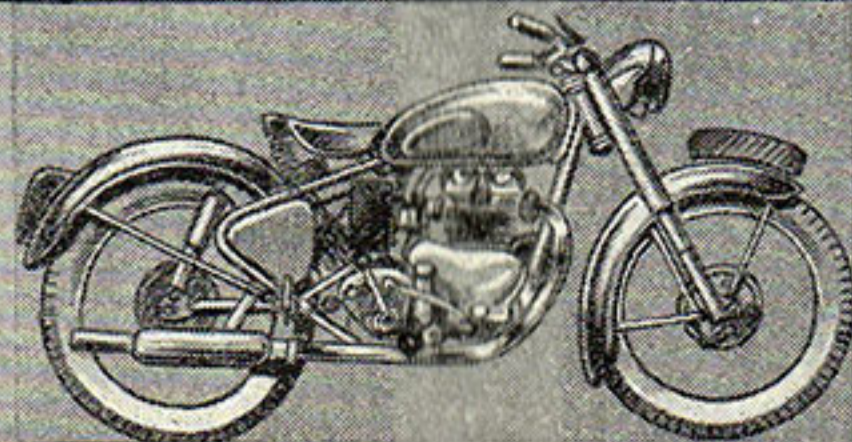
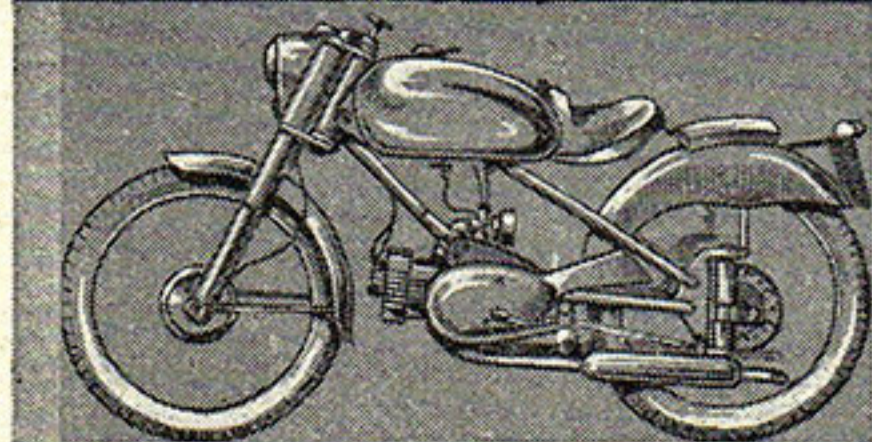
125 cc.

ROYAL ENFIELD - METEOR

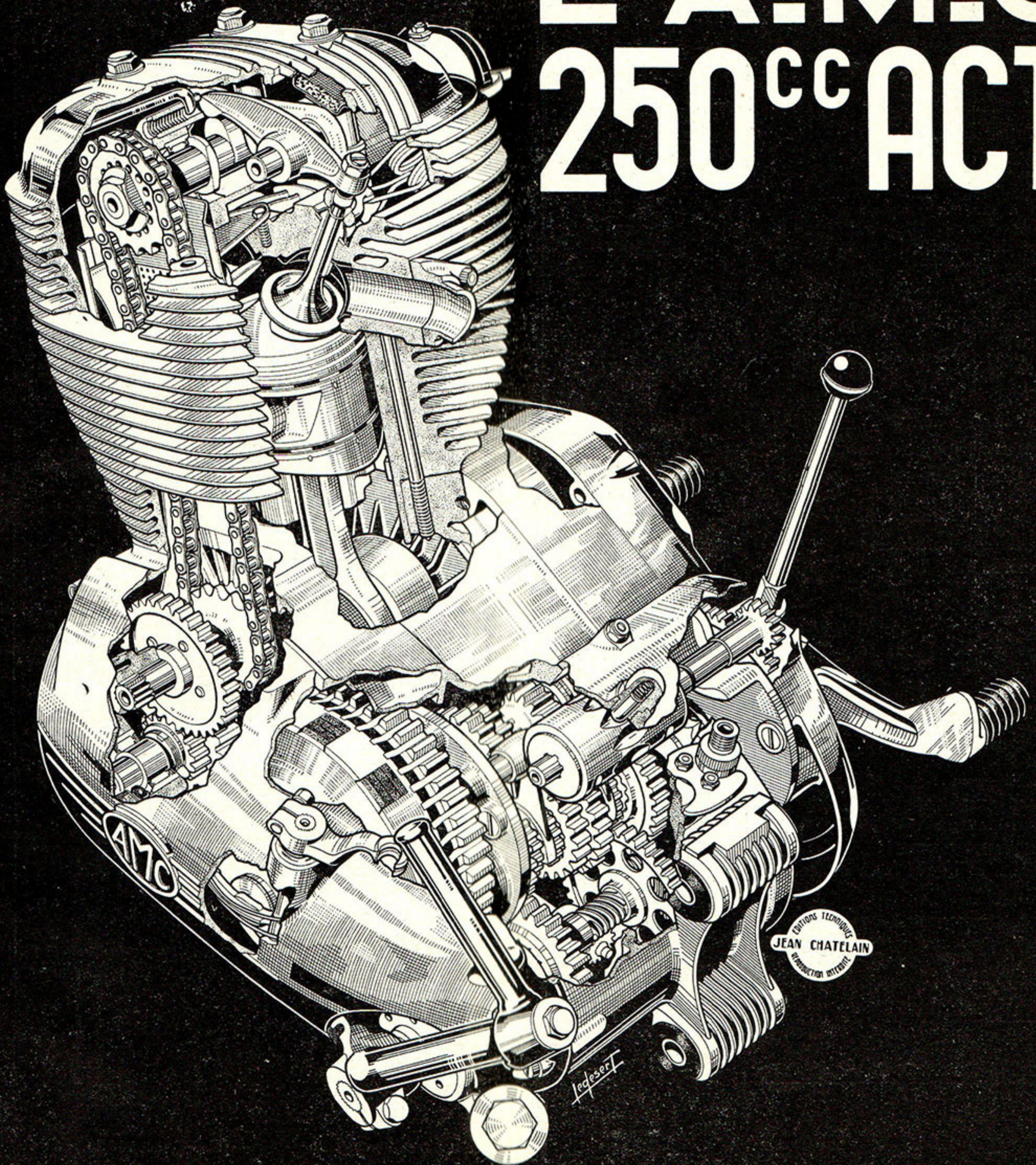
700 cc.

SAROLEA - ATLANTIC

500 cc.

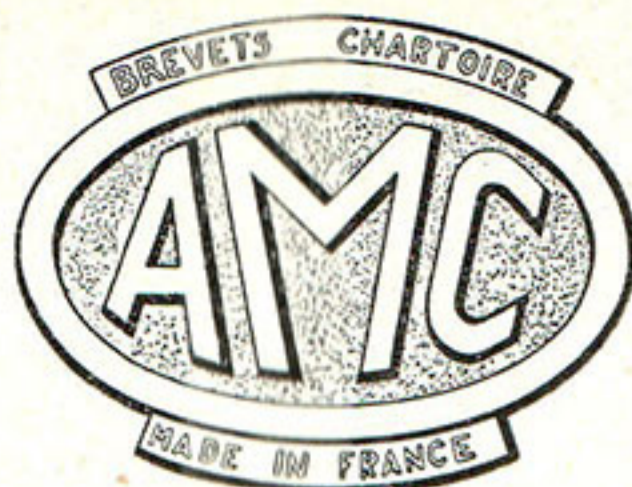


ETUDE DE L'A.M.C 250^{CC} ACT



CARACTÉRISTIQUES - RÉGLAGES

GENERALITES :		Rapports finals :		18/43	19/45
Nombre de cylindres	1	1 ^{re} vitesse	1/17,05	1/16,91	
Alésage	68	2 ^e —	1/ 9,93	1/ 9,85	
Course	68,5	3 ^e —	1/ 7,33	1/ 7,25	
Cylindrée	248,77 cm ³	4 ^e —	1/ 6	1/ 5,94	
Puissance fiscale	3 CV	TRANSMISSION PRIMAIRE :			
Puissance effective	15 CV	Nombre de dents			
Rapport volumétrique	7,3	des pignons			
Régime normal de rotation	4.500	Rapport			
Régime maxi de rotation	6.000	TRANSMISSION SECONDAIRE :			
CULASSE :		Nombre de dents du		18 - 50 dents	
Angle des soupapes	81°	pignon de sortie de		1/2,77	
Profondeur de la chambre	27	boîte		18 - 19	
Volume de la chambre	39 cm ³ 45	Nombre de dents de la		/ /	
CYLINDRE :		couronne roue AR		43 - 45	
Hauteur de la chemise	128	(préconisé)		18/45 ou 19/47	
Diamètre extérieur	78	Recommandé en duo :		3,25×19	
PISTON :		PNEUS :		ou 3,00×19	
Hauteur totale	65,75	CHAINE :		8,51	
Hauteur d'axe	35	Secondaire :		7,75	
Jeu à la jupe	4 à 6/100	Diamètre des rouleaux		12,7	
Poids	0 kg. 230	Largeur intérieure		7	
Axe de piston :		Pas		2 m/m (sur embrayage)	
Diamètre nominal	18	EMBRAYAGE :		6	
Longueur	56	Nombre de disques		24,5 - 45 kg.	
Segments :		Course de débrayage		2 à 3°	
Dimensions :		Nombre de ressorts			
Etanchéité	68×2	Longueur et tarage			
Racleur	68×3,5	Garde à la commande			
Jeu dans les gorges	2 à 4/100	CARBURATEUR :			
Jeu à la coupe	30 à 35/100	Marque		AMAC - GURTNER	
Bielle :		Type		SOLEX	
Entraxe	130	Volet		(à la demande du	
Jeu latéral	4/10	Cheminée		constructeur du véhicule)	
Poids	0 kg. 335	Gicleur rodage		Voir notice spéciale à	
Dimensions des aiguilles	3×19,8	Gicleur après rodage		chaque marque pour	
Cotes « réparation »	intercalaire = 2,88×19,8	Position de l'aiguille		réglage et entretien	
	3,01×19,8 - 3,02×19,8	Ralenti			
Vilebrequin :		Callibreur			
Tolérance de faux rond	2 à 4/100	Emmanchement			
Jeu latéral	Pratiquement nul	Passage des gaz			
Equilibrage (tolérance)	Inférieure à 5 grammes	POIDS DU MOTEUR COMPLET :		48 kg.	
Maneton :		CONSOMMATION MOYENNE :		8 l. 5 à 75 km./h. moy.	
Diamètre :	Pour bague Nadella de	Essence		0 l. 10 à 0 l. 15	
	30×38,2×22	Huile		pour 1.000 km.	
	74				
Longueur					
Soupapes :					
Diamètre de la queue	AD	ECH			
Diamètre de la tête	8	8			
Levée	38	35			
Jeu d'attaque	7	7			
	5 à 7/100	5 à 7/100			
Ressorts de soupapes					
Deux ressorts en épingle à cheveux					
par soupape					
Tarage :	40 kg., soupape fermée				
Basculeurs :					
Jeu à froid :	5/100				
Jeu pour réglage :					
Distribution :	5/100				
DISTRIBUTION :					
Réglage en degrés et en millimètres :					
Avance ouverture	40° ou 9,38 mm				
admission	av. P.M.H.				
Retard fermeture	60° ou 14,39 mm				
admission	ap. P.M.B.				
Avance ouverture	70° ou 19,12 mm				
échappement	av. P.M.B.				
Retard fermeture	40° ou 9,38 mm				
échappement	ap. P.M.H.				
KICK STARTER :					
Rapport entre pédale					
et vilebrequin	1/3,57				
CHANGEMENT DE VITESSES :					
Rapports :					
1 ^{re} vitesse	1 à 7,14				
2 ^e —	1 à 4,16				
3 ^e —	1 à 3,07				
4 ^e —	1 à 2,51				
		BATTERIE :		6 volts	
		Voltage		14 ou 16 A	
		Ampérage			
		DYNAMO :		MOREL	
		Marque		DA. 56	
		Type			
		ALLUMEUR :		R.B.	
		Marque		C1	
		Type		Automatique	
		Avance		25° avant P.M.H.	
		Calage tout retard		3,9 m/m avant P.M.H.	
		Ecartement des contacts		3 à 4/10	
		REGULATEUR :		MOREL pour dynamo	
		Marque		DA. 56	
		Type			
		BOBINE :			
		6 volts, spéciale moto à très faible			
		consommation			
		BOUGIE :			
		Marque :		Type	
		FLOQUET		14 E 1	
		MARCHAL		34 S	
		GERGOVIA		614 X	
		Ecartement des électrodes		4 à 6/10	



Nous connaissons, depuis plusieurs années déjà, les 125 et 175 cc AMC qui ont fait le succès de la marque, non seulement par leurs nombreuses victoires sportives (Bol d'Or, courses de côtes, etc...) mais aussi pour les performances et la sûreté de fonctionnement dont font preuve les nombreuses machines qu'ils équipent en série.

Le nouveau 250 cc ACT est très inspiré de la technique de ces petits moteurs mais avec encore plus de perfectionnements et aussi un excellent rendement, même en rapport avec sa cylindrée (15 CV à 6.100 t/mn).

Le soin qui est apporté à sa fabrication s'inspire directement de la technique "aviation", ceci s'explique facilement si l'on sait que les frères CHARTOIRE sont tous deux ingénieurs de l'aéronautique (et même pilotes de chasse chevronnés).

Tout dans ce moteur a été étudié minutieusement, depuis les bagues en bronze rapportées, pour la fixation des carters, jusqu'à la fonderie sous pression de ces derniers (unique en France pour un moteur de cette cylindrée).

Il suffira, du reste, de parcourir la longue étude qui suit pour se rendre compte immédiatement de la conception "dernier cri" de ce moteur qui, pour un ACT, présente une facilité de démontage et de réglage étonnante.

R. B.

Nous tenons à remercier les A.M.C. pour l'aide qu'ils nous ont apportée dans la réalisation de cette longue étude, en contrôlant nos travaux et en nous prêtant un moteur pour démontage, photos et dessins.

Reproduction, même partielle, des textes et dessins, rigoureusement interdite.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Il s'agit d'un bloc moteur, quatre temps, avec arbre à cames en tête et soupapes disposées en V commandées par basculeurs.

La commande des vitesses est effectuée par sélecteur au pied à pédale double ou par levier à main. Les rapports sont au nombre de quatre.

Une circulation d'huile intérieure, très complète, est assurée par une pompe à engrenages de grandes dimensions, à gros débit.

Allumage par dynamo en bout de vilebrequin et allumeur en bout d'arbre à cames.

Une des particularités constitutives les plus intéressantes de ce moteur, est la grande facilité de démontage de ses divers organes, comme on peut s'en rendre compte dans le chapitre « Conseils pratiques ».

C'est actuellement le seul moteur français dans cette cylindrée et un des rares moteurs mondiaux à être entièrement réalisé en fonderie sous pression.

Ce mode de fonderie, très onéreux, est le seul qui permette une précision aussi grande pour toutes les pièces moulées, même les plus simples.

Un moteur qui a bénéficié d'une étude aussi poussée se devait d'être réalisé par ce procédé ultra moderne.

LA CULASSE

Réalisée par un procédé spécial, cette pièce est, comme le cylindre, constituée par plusieurs métaux.

Elle comporte des sièges de soupapes en acier spécial et un siège de bougie en laiton dur, tous noyés à la coulée, dans l'alpax en fusion.

Les guides de soupapes sont rapportés par emmanchement dur ;

Elle est munie de larges ailettes et porte, en avant et dans l'axe, la pipe d'échappement et l'écrou à ailettes de fixation du tube d'échappement. Le carburateur et la bride d'admission sont également situés dans l'axe de cette culasse, mais en arrière.

Le dessus de la culasse et un très bel exemple de fonderie, de nombreuses ailettes recouvrent la chambre d'explosion qui fait saillie au milieu de la culasse.

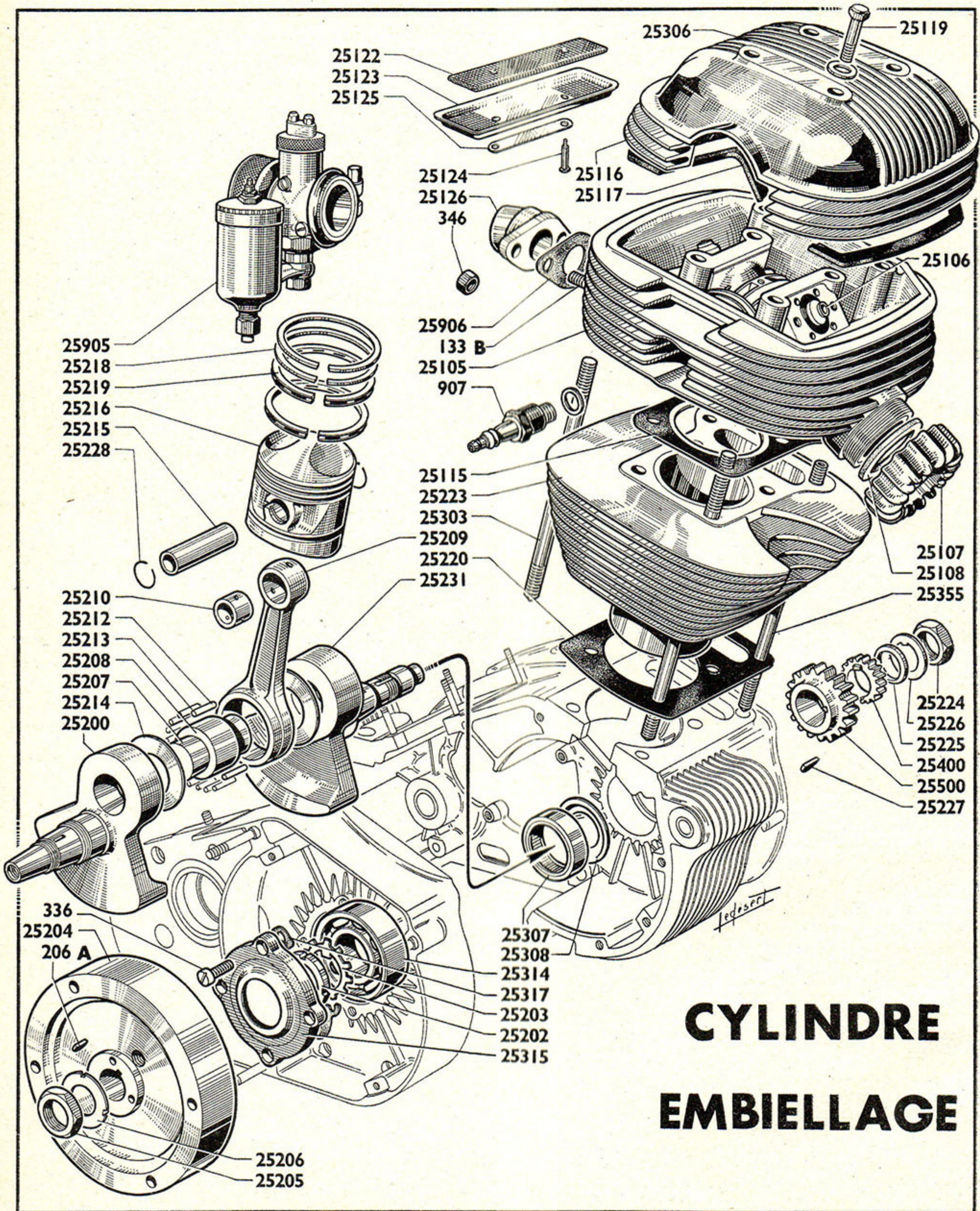
Le refroidissement est donc non seulement assuré par les ailettes extérieures en contact avec l'air ambiant, mais aussi par les ailettes intérieures en contact avec l'huile. D'autres ailettes longitudinales enveloppent presque complètement le logement de la bougie, en assurant là encore, un refroidissement efficace. Notons que ces ailettes sont également utilisées comme renfort de la culasse.

Nous sommes donc en présence d'une culasse de conception ultra moderne dont le refroidissement mixte est assuré, d'une part, par air grâce aux larges ailettes extérieures, et d'autre part, par huile grâce aux ailettes intérieures.

Un couloir prévu sur le côté gauche de la culasse livre passage à la chaîne commandant l'arbre à cames et est également utilisé pour le retour de l'huile au carter.

Un tamis en tôle est fixé par une vis unique placée sur le dessus de la chambre d'explosion. Ce tamis qui enveloppe complètement la chaîne s'oppose au passage des impuretés contenues dans l'huile et surtout, en cas de rupture d'une pièce de la distribution (ressort de soupape, clavette, etc.), il évite à cette pièce de tomber dans le couloir de la chaîne de distribution.

Planche I



CYLINDRE EMBIELLAGE

Une gouttière prévue à la base du tamis récupère les impuretés contenues dans l'huile.

Deux petites plaquettes carrées venant coiffer l'extrémité des guides de soupapes, sont utilisées comme renfort d'ancrage des ressorts de soupapes. Un double bossage plat, prévu dans le centre de la culasse, reçoit le support d'arbre à cames qui porte à son tour l'allumeur.

Un joint d'étanchéité en plastique, armé d'un jone de laiton, est prévu entre le cylindre et la culasse.

LES SOUPAPES

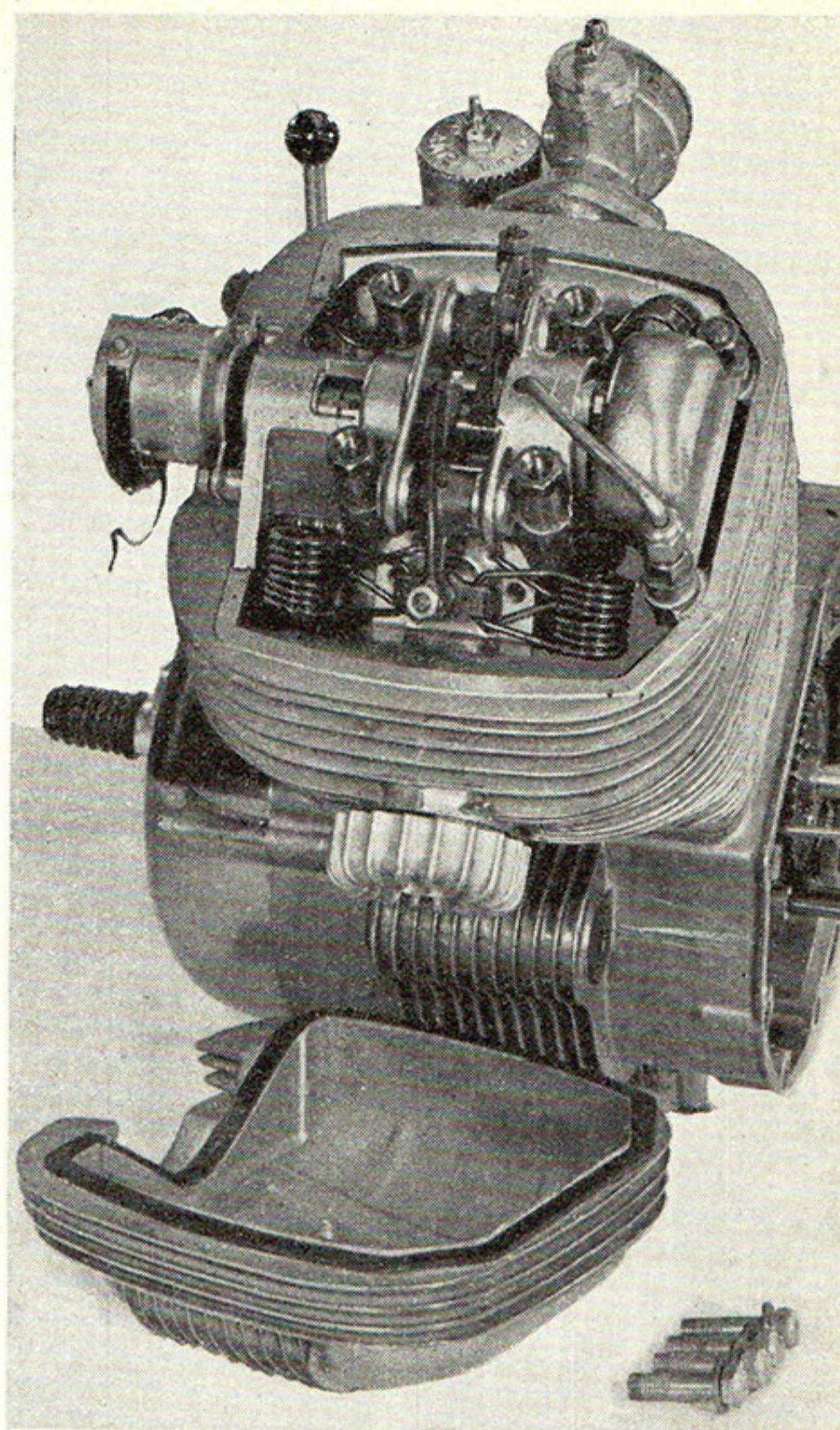
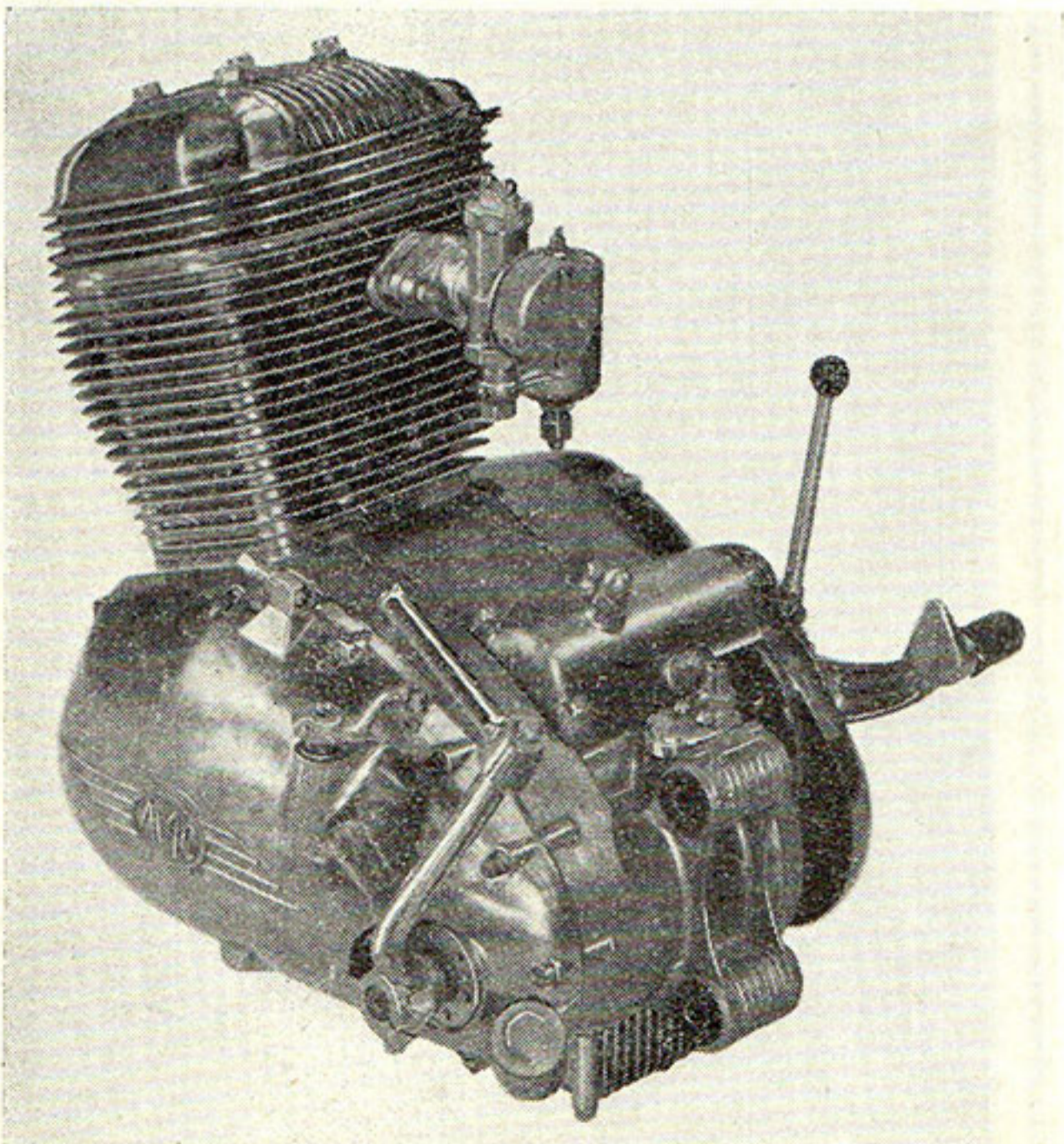
En acier silichrome, leur tête a un diamètre différent pour l'admission et l'échappement. Elles sont rappelées chacune par deux forts ressorts enroulés, du type « en épingle », ces ressorts sont solidement ancrés dans des trous prévus dans la culasse et par une plaquette carrée en acier qui renforce encore cet ancrage, et retient le guide de soupape déjà emmanché dur. L'autre extrémité des ressorts est brisée par un étrier double dont l'alésage central conique maintient prisonnières les pinces de retenue (clavettes en demi-lune), engagées dans la gorge de la queue de soupape.

LE SUPPORT D'ARBRE A CAMES

Cette pièce qui supporte à la fois l'arbre à cames, les basculeurs et l'allumeur, est moulée en alliage léger coquille (A.P.M.). Elle porte les basculeurs oscillant sur leurs axes qui sont emmanchés durs, et reçoit à droite, l'allumeur maintenu par deux goujons passant dans des boutonnières, afin de permettre un réglage de l'avance à l'allumage.

Cet allumeur comporte une bague isothermique engagée dans le support d'arbre à cames. La chaleur de la culasse ne peut donc être transmise à l'allumeur. Le support d'arbre à cames reçoit, à gauche, un roulement à aiguilles et, à droite, un autre roulement à aiguilles ; ce dernier est logé dans un palier démontable. Ces deux roulements supportent l'arbre à cames.

L'arrivée de l'huile de graissage se fait au-dessus du roulement à aiguilles gauche, l'huile remplit un auget central dans lequel tournent les cames ; celles-ci travaillent donc dans un bain d'huile continuellement renouvelé.



LES BASCULEURS

En acier à haute résistance, ainsi que leurs axes, ils sont légers et très robustes. Au-dessus de leur palier est prévu un orifice de graissage.

L'extrémité de chaque basculeur qui est en contact avec les cames, comporte un patin arrondi d'une grande largeur, l'autre extrémité reçoit une vis de réglage avec contre-écrou de blocage.

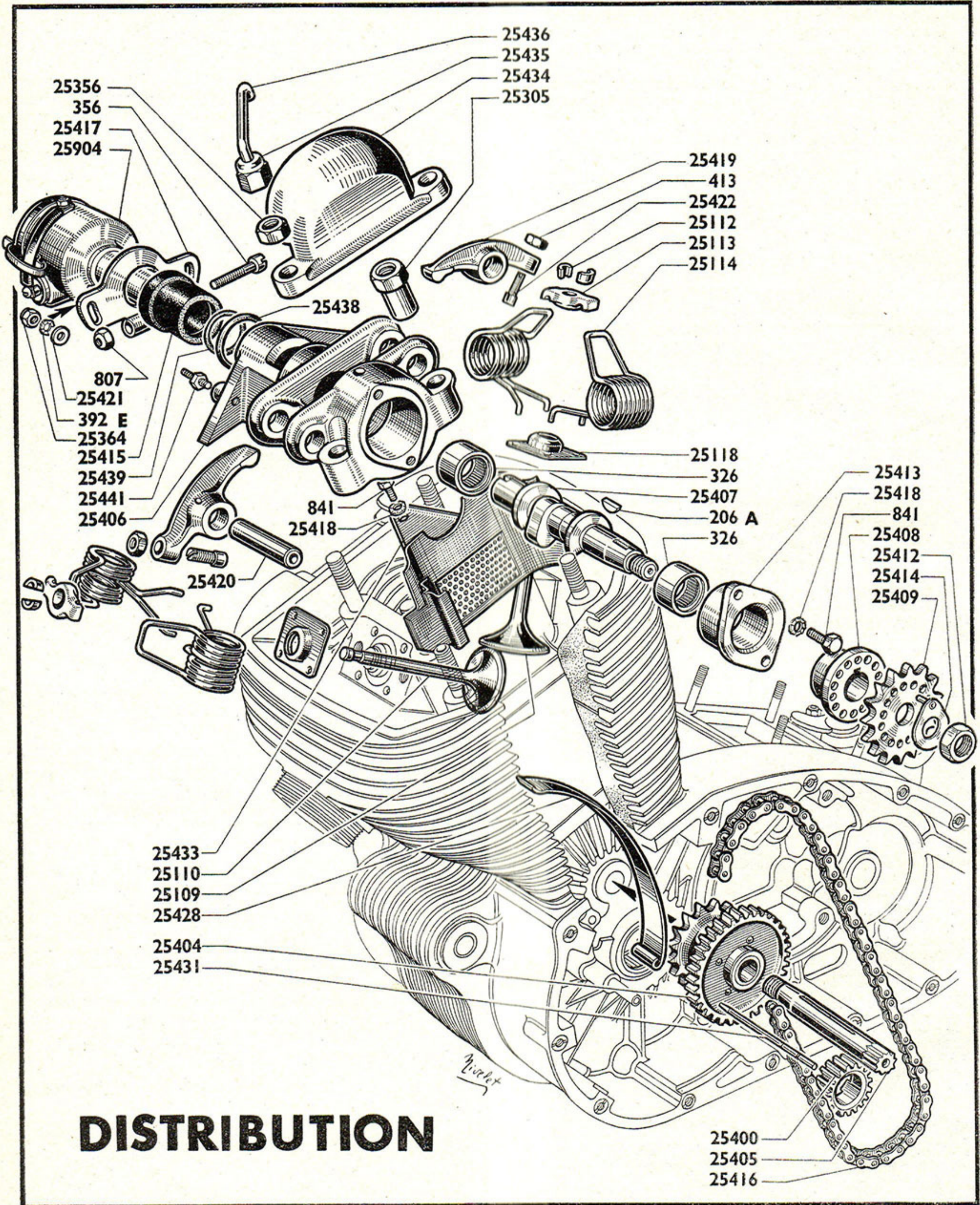
L'ARBRE A CAMES

Il commande directement les basculeurs ; il est supporté par un roulement à aiguilles fixe, côté droit, et par un autre roulement à aiguilles, logé dans un palier amovible, côté gauche ; du même côté, il reçoit le pignon commandé par la chaîne de distribution.

Ce pignon est emmanché lisse sur l'arbre à cames, mais il est verrouillé par un ergot porté par une rondelle frein. Cet ergot pénètre dans un des trous prévus dans le pignon, et en même temps, dans une bague clavetée sur l'arbre à cames ; la combinaison des trous du pignon et de la douille permet un tel nombre de positions possibles du pignon, par rapport à l'arbre, que le réglage de la distribution le plus précis peut être obtenu facilement.

L'autre extrémité de l'arbre à cames reçoit directement, par emmanchement excentré « tournevis » mâle et femelle, l'allumeur fixé sur le support d'arbre à cames, par interposition d'une bague isothermique.

Planche II



DISTRIBUTION

LE COUVERCLE DE DISTRIBUTION

C'est un carter en alliage léger, coulé sous pression, qui ferme complètement le dessus de la culasse, avec joint d'étanchéité, recouvrant les basculeurs, l'arbre à cames et sa commande.

Ce couvercle est abondamment garni d'ailettes circulaires et longitudinales.

Un reniflard constitué par un petit boîtier métallique, est vissé au fond du couvre-culasse. Il comporte deux entrées opposées laissant passer l'air chassé depuis le carter moteur, par la descente du piston dans le cylindre. Les vapeurs d'huile qui règnent dans le couvre-culasse, se condensent au contact de la paroi de ce dernier, refroidie par l'air ambiant ; celles qui pénètrent dans le reniflard se condensent à leur tour, au contact de la fine chevelure de copeaux métalliques qu'il contient. L'air est évacué vers l'extérieur par une ouverture prévue entre les ailettes du couvre-culasse.

Constitué par un assemblage bi-métal, il se compose d'une chemise en fonte spéciale centrifugée, munie de nervures d'ancrage et enrobée, lors de sa coulée, dans l'aluminium en fusion. Elle n'est donc pas amovible. De ce fait, l'évacuation se fait directement entre chemise et cylindre, il n'y a pas de risque de décollement entre la chemise et le cylindre, à haute température, puisque ces deux pièces sont intimement liées, d'où risque de serrage ou pertes de rendement évités.

De très grandes ailettes refroidissent efficacement le cylindre.

Un couloir, prévu sur le côté gauche du cylindre et se prolongeant dans la culasse, laisse passer la chaîne de commande de l'arbre à cames. Un passage d'air est venu de fonderie entre le cylindre et le tunnel de chaîne de distribution ; le cylindre est donc refroidi sur tout son pourtour. L'huile en surplus dans la culasse, retourne dans le carter, en empruntant le tunnel cité précédemment.

La chemise du cylindre pénètre très profondément dans le carter, afin de guider le piston dans sa course descendante.

Un chanfrein intérieur prévu à la base de la chemise, facilite, au remontage, la mise en place du piston, en aidant la compression des segments.

LA DISTRIBUTION

Elle comprend :

- a) Le pignon de commande qui est emmanché sur les cannelures du vilebrequin et engrène dans le pignon intermédiaire.
- b) Le pignon intermédiaire qui est rivé sur le flanc d'une bague portant le pignon de chaîne ; une douille intérieure, en bronze, tourillonne sur un petit axe vissé dans le carter gauche.
- c) La chaîne de distribution non démontable, à simple rangée, au pas de 9,35 et comportant 50 maillons. Elle est munie d'un tendeur à lame, en acier à ressort, agissant sur une grande longueur de chaîne.
- d) Le pignon d'arbre à cames, dont nous avons parlé plus haut, et dont la position est réglable, par rapport à l'arbre qui le porte, grâce aux perforations prévues dans le pignon et dans la bague clavetée sur l'arbre à cames.
- e) L'arbre à cames décrit plus haut et qui porte, taillé dans la masse, la came d'admission et celle d'échappement qui sont, par fabrication, solidaires l'une de l'autre.
- f) Les deux basculeurs décrits plus haut.
- g) Les soupapes et les ressorts décrits également dans un chapitre précédent.

LE CARTER PRINCIPAL

En alliage léger, moulé sous pression ; il contient le vilebrequin, le changement de vitesses et la pompe à huile.

Des fourrures en laiton, vissées dans le carter, sont destinées à recevoir les vis de fixation du flasque de distribution.

Ce carter est chauffé dans de l'huile à 150-180°, pour emmancher les roulements à billes et à aiguilles, et pour visser les bagues en laiton devant recevoir les vis de fixation.

Sur le dessus du carter sont vissées six longues colonnettes fixant, à la fois, le cylindre et la culasse.

Une de ces colonnettes, creuse, amène l'huile dans la partie haute de la culasse.

Au fond du carter est fixée la pompe à huile décrite dans le chapitre « Graissage ». Elle est actionnée par une vis taillée sur l'arbre du pignon d'entraînement de kick.

Le carter principal comporte des pattes d'attache (une en avant et deux en arrière), qui sont venues de fonderie avec lui, et abondamment garnies de nervures de renfort. Ces pattes sont munies d'amortisseurs de suspension, genre « Silentbloks ».

Le bossage du palier de vilebrequin et celui de l'arbre du pignon intermédiaire de distribution sont munis, de part et d'autre, d'un grand nombre de nervures, d'épaisseurs décroissantes, disposées en étoile. Ces nervures ont pour but de renforcer le carter autour des paliers, d'améliorer le refroidissement interne et de faciliter la fonderie, en permettant au métal en fusion de se placer plus aisément.

Sur le dessus du carter principal, et d'avant en arrière, sont situés :

- La patte d'attache supérieure avant, l'embase du cylindre avec, du côté gauche, le passage de la chaîne de distribution ;
- Un compartiment interne, isolé et étanche. L'ouverture formant porte de visite sur le dessus de la pignonnerie de changement de vitesses ;
- La prise de compteur à droite, la prise de compte-tours à gauche ;
- La patte d'attache supérieure et arrière du moteur. Sous le carter principal, et d'avant en arrière, sont situés :
- L'emplacement du carter inférieur d'huile ;
- La patte d'attache inférieure et arrière du moteur.

Une large ouverture circulaire, prévue au centre du flanc du carter, permet le démontage aisé de l'ensemble du changement de vitesses, après démontage du petit flasque circulaire (25334).

LE VILEBREQUIN

Il est formé par l'assemblage de deux volants manivelles coulés en acier dur spécial, évidés intérieurement. Les axes sur lesquels s'appuie le vilebrequin viennent de fonderie sur chaque volant manivelle.

Ils sont portés, du côté distribution, par un roulement à aiguilles (Na 2030), de forte dimension, fixé dans la cloison centrale du carter principal.

Un roulement à aiguilles (25330), de dimension plus réduite, fixé dans le réservoir auxiliaire, soutient le vilebrequin à son extrémité gauche.

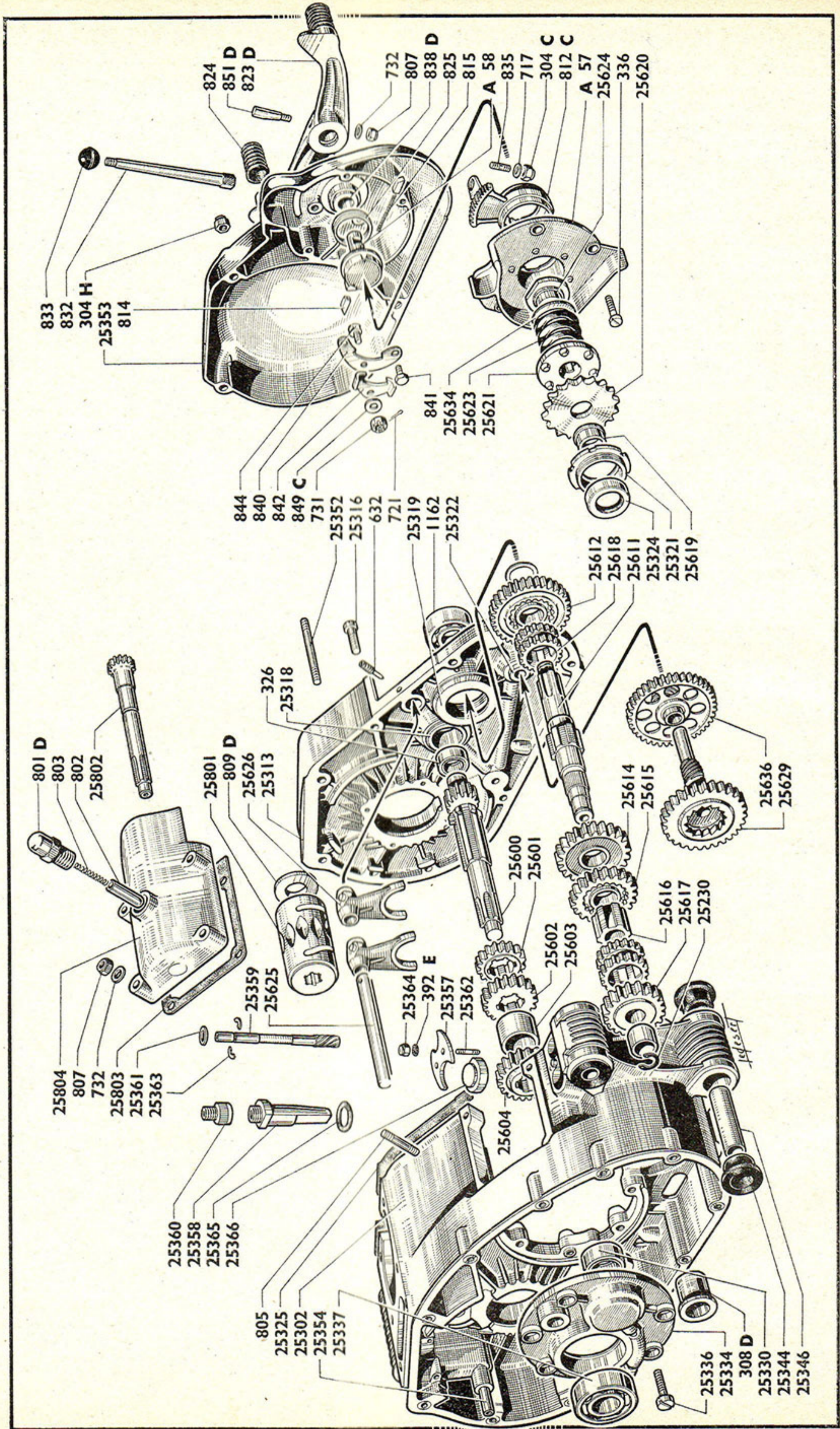
Pour chacun de ces deux roulements, les bagues intérieures sont emmanchées dur sur l'arbre.

Du côté dynamo, l'arbre du volant manivelle est porté par un roulement à billes qui fixe la position latérale du vilebrequin. Tout près de ce roulement et derrière une bague anti-fuite, se trouve bloqué, sur cône claveté, le volant d'inertie et, sur cône lisse, le rotor de la dynamo.

Planche III

BOITE DE VITESSES

Sélecteur, pignon moteur, amortisseur de traction et prise de compteur



LA BIELLE

Forgée en acier spécial, est trempée, cémentée et rectifiée. La tête de bielle est montée sur aiguilles. Le pied de bielle reçoit une bague en métal anti-friction. Le graissage de l'axe de piston se fait par un trou supérieur dont l'orifice est fraisé; un trou identique récupérant les projections d'huile, en provenance du maneton, est prévu de chaque côté, au raccordement du corps et du pied de bielle.

MANETON

Raccordant les deux masses de vilebrequin, par emmanchement à la presse dans les masses préalablement chauffées, le maneton reçoit une bague servant de chemin de roulement à une rangée d'aiguilles « Nadella », avec aiguilles intercalaires.

Des rondelles, disposées de part et d'autre de la tête de bielle, s'opposent à l'entrée en contact des aiguilles avec les masses de vilebrequin.

La masse de vilebrequin gauche et le maneton sont perforés pour assurer l'arrivée de l'huile à la tête de bielle.

LE CHANGEMENT DE VITESSES

Il ne peut être question ici de la « boîte de vitesses », puisqu'il n'existe aucune cloison séparant le vilebrequin de la pignonnerie.

Il est du type à pignons toujours en prise, et se compose de :

1° L'ARBRE PRIMAIRE (25600), en acier à haute résistance, cémenté, traité et rectifié, fait corps avec le pignon fixe de première vitesse.

Les pignons de 2° (25601), de 3° (25602) et de 4° (25604), sont emmanchés sur six cannelures et les deux derniers sont séparés entre eux par une entretoise (25603). Le blocage latéral est assuré par l'écrou (25610) qui retient, en même temps, l'embrayage et qui se trouve placé à l'extrémité gauche de l'arbre.

L'arbre primaire tourne sur un fort roulement à billes (25337), soutenu lui-même par le flasque de boîte de vitesses (25334). Ce roulement est à gorges profondes et largement dimensionné pour supporter la réaction du débrayage.

L'autre extrémité de l'arbre est logée dans un roulement à aiguilles (326).

2° L'ARBRE PORTE-FOURCHETTES (25625), verrouillé dans le flasque droit du carter principal, à l'aide d'une vis, est placé au-dessus et en arrière de l'arbre primaire.

Il supporte deux fourchettes (25626), en acier forgé, cémenté et trempé.

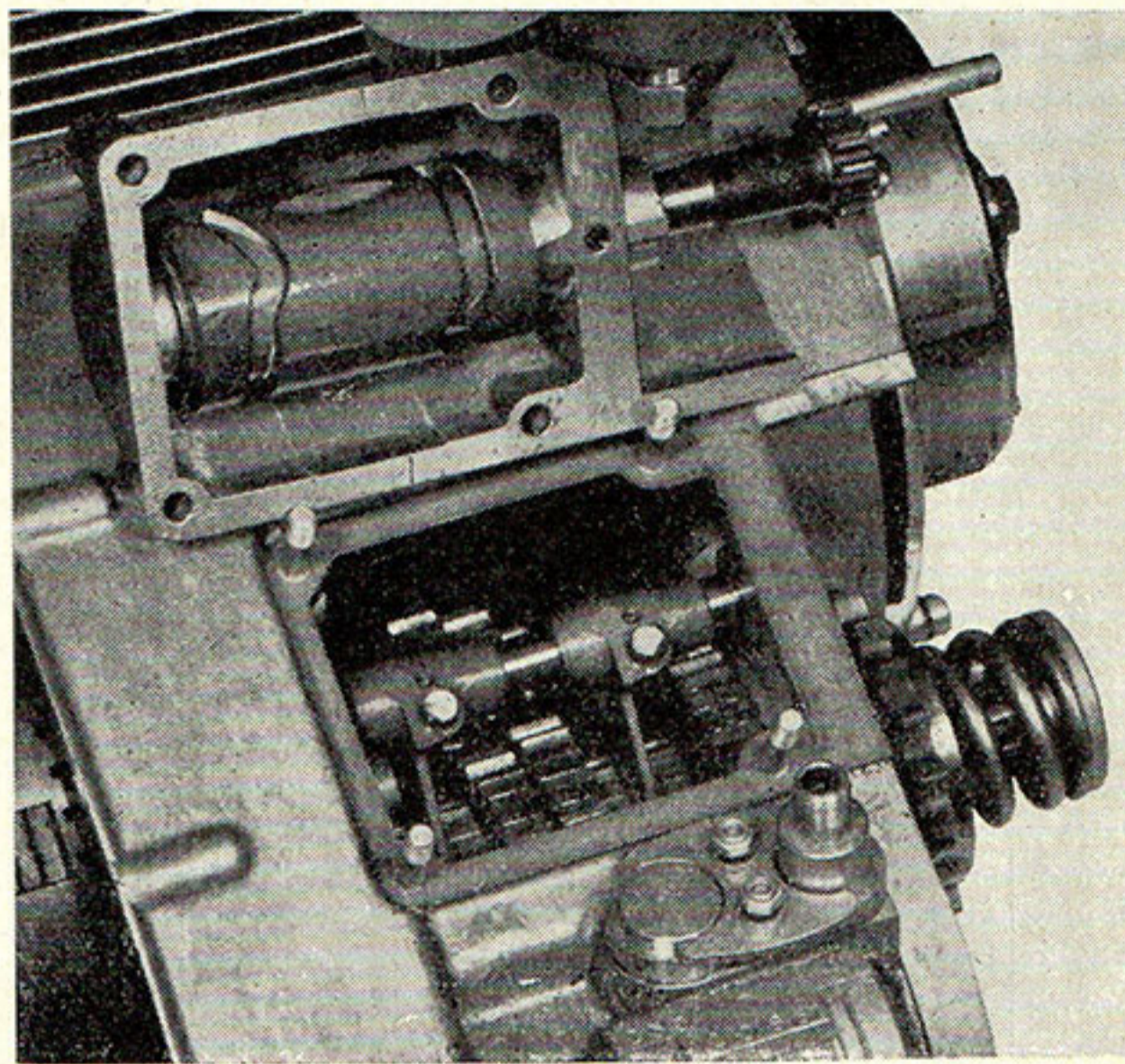
3° L'ARBRE SECONDAIRE (25611), se trouve situé sous l'arbre des fourchettes et porte, tournant librement sur lui, les quatre pignons fous de 1° (25612), de 2° (25614), de 3° (25615) et de 4° (25617).

Les quatre pignons fous peuvent être crabotés à tour de rôle et rendus solidaires de l'arbre par l'intermédiaire des crabots baladeurs (25618), que les fourchettes (25626) peuvent déplacer d'un côté ou de l'autre. Par suite de l'action synchronisée des rampes découpées dans le barillet (25801) qui commande les fourchettes, aucune fausse manœuvre ne peut permettre la mise en prise de deux vitesses à la fois.

L'arbre secondaire, qui est également l'arbre de sortie de boîte, est soutenu, du côté droit, par un roulement à billes qui le positionne latéralement et, de l'autre côté, par un roulement à aiguilles, ce qui permet une mise en place très facilitée des ensembles partiels, au montage, et simplifie le démontage. De plus, les poussées axiales qui pourraient être dues à la dilatation, sont sans effets sensibles sur les roulements à billes, du fait que les arbres peuvent se déplacer longitudinalement dans les portées à aiguilles.

Les pièces 25620, 25621, 25622, 25633 constituent l'ensemble du pignon de chaîne avec son dispositif amortisseur de transmission. Il est clair que l'entraînement de la moto est assuré par la poussée que produit le ressort (25623) sur l'entraîneur (25621). Les six doigts coniques de cet entraîneur peuvent tolérer un certain glissement hors des alvéoles que porte le pignon de chaîne (25620), ce dernier tournant librement et directement sur l'arbre cannelé (25611).

Le nombre de dents du pignon de chaîne peut varier de 18 à 19 et il peut être livré en largeur : 7,2.



Le couvercle supérieur enlevé laisse voir les fourchettes, le baladeur et les pignons de changement de vitesses.

LE CARTER SUPERIEUR DE BOITE DE VITESSES

Il est fixé par quatre écrous sur le carter central, avec joint intercalaire (25803); il s'enlève très facilement et permet de vérifier rapidement le bon fonctionnement et l'état des différents organes de la boîte de vitesses. Une partie importante de l'embellage apparaît également par l'ouverture démasquée.

Le barillet du sélecteur et le doigt de verrouillage des vitesses sont portés par le petit couvercle supérieur.

LA TRANSMISSION PRIMAIRE

Elle se compose du pignon moteur (25500), traité et rectifié, qui transmet son mouvement à la roue démultiplicatrice (25501), laquelle entraîne l'arbre primaire par l'intermédiaire de l'embrayage. Ces deux pièces, qui sont en acier traité, peuvent effectuer un très long service, en raison de leur parfaite lubrification et de leur denture largement calculée.

L'EMBRAYAGE

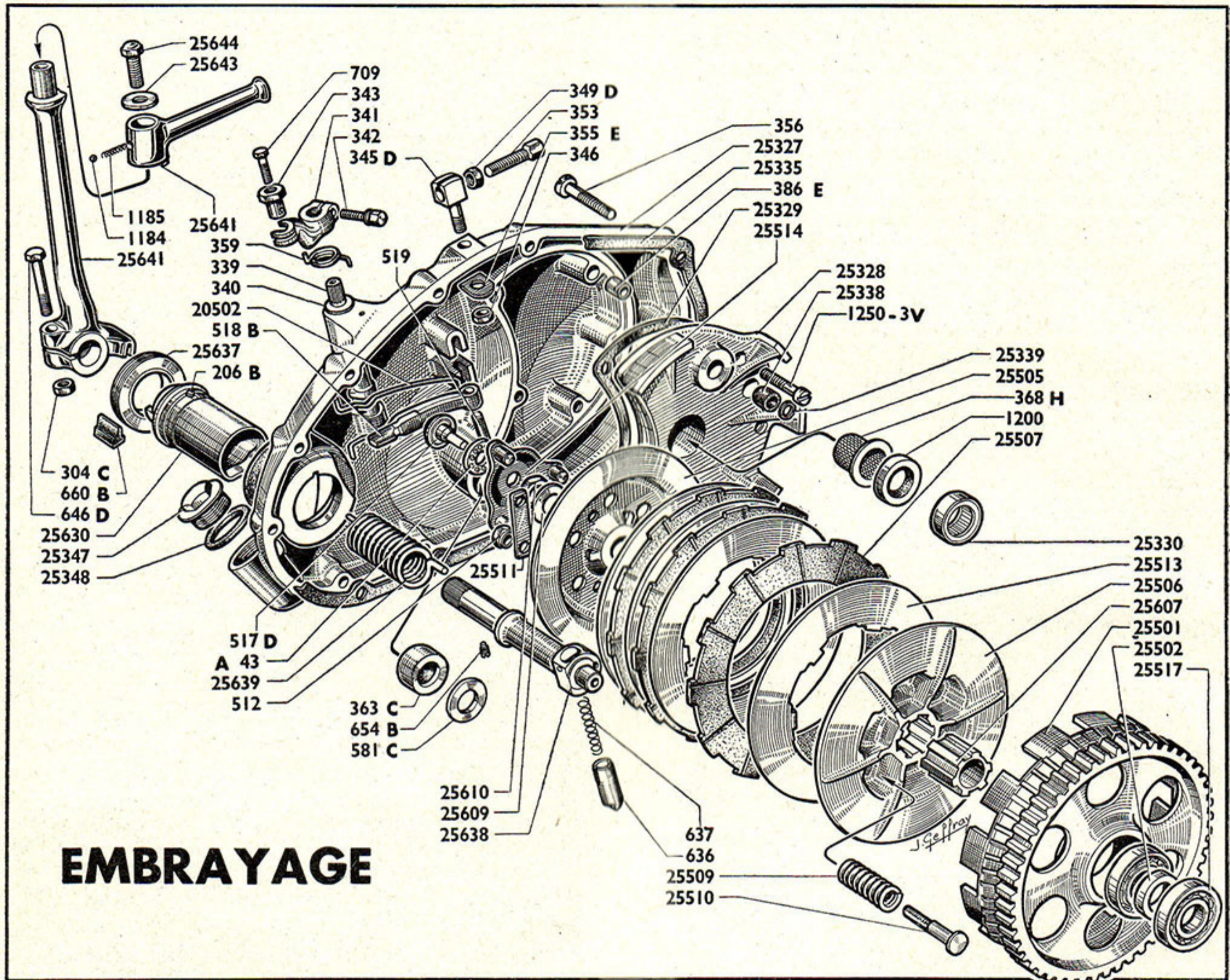
Il est du type à disques multiples, travaillant dans l'huile, et comprend le plateau d'entraînement (25505), bloqué sur l'arbre primaire et le plateau porte-disques (25506), ce dernier coulisse sur un embout cannelé (25607).

Ces deux plateaux sont en alliage léger traité (A.P.M.). Ils sont renforcés et nervurés et compriment entre eux, à l'aide de six ressorts à tension réglable, les disques entraîneurs (25507) et les disques entraînés (25513).

Une butée à billes (A 43), montée sur le trépied (25514), reçoit, par le poussoir central (5170), la poussée axiale qui libère les disques lors du débrayage (course 2 mm).

Planche IV

Embrayage et Kick-starter



LE FLASQUE COTE DYNAMO

En alliage d'aluminium, porte le roulement à billes du vilebrequin, le roulement à aiguilles de l'arbre primaire et le roulement à billes de l'arbre secondaire (1162). Un petit tube (25701), emmanché dur dans le deuxième orifice de sortie du couvercle de pompe, vient aboutir à un centre de répartition d'où l'huile est distribuée dans toutes les canalisations internes venues de fonderie, pour aboutir aux différents roulements et paliers.

De nombreuses nervures, en forme d'ailettes, sont disposées en étoile autour du bossage du roulement de vilebrequin.

Le stator de la dynamo est maintenu à l'extérieur du flasque, dans un petit carter circulaire, par quatre vis engagées dans des bossages. Le départ du fil vers le régulateur se fait par la partie inférieure de ce petit carter.

Le porte-chromex (25315), assure l'étanchéité de l'arbre de sortie de boîte. Un couvercle vissé maintient le joint en place.

LE SYSTÈME DE LANCEMENT OU KICK-STARTER

Est logé dans un petit boîtier indépendant (25630), contenant l'arbre de kick (25638), le ressort de rappel (25639), le doigt d'entraînement (636), et son ressort (637). Le support de came est la pièce maîtresse qui permet de grouper tous les organes constituant ainsi un ensemble très compact fixé dans le carter par un seul écrou (25637), et accessible de l'extérieur sans aucun démontage.

Le cliquet d'entraînement, lorsqu'il n'est pas retenu par la came d'escamotage (au repos), engrène dans le pignon à rochets intérieurs (25629) qui engrène lui-même dans le pignon (25617) de la boîte de vitesses.

Ce pignon est taillé sur l'arbre de commande de la pompe à huile.

Notons que la came d'escamotage du cliquet est constituée par le boîtier de kick lui-même qui comporte un rétreint à son extrémité inférieure.

LE CARTER DE SELECTEUR ET DE DYNAMO

En alliage d'aluminium, il est fixé seulement par trois écrous, donc instantanément détachable du flasque de dynamo. On peut donc vérifier très rapidement le bon fonctionnement de la dynamo et du pignon de chaîne dont le moyeu amortisseur est engagé dans le porte-secteur (A 57).

Le couvercle porte-chromex (25315), retenu par quatre vis, évite les fuites d'huile le long du vilebrequin.

LE SELECTEUR

Il se compose d'un axe porte-cliquets (A 58), sur lequel est calée la pédale double (823 D) ; les deux cliquets (814) sont logés dans le même couloir et compriment un ressort central commun (815). L'axe du porte-cliquets est engagé dans le palier central du carter (25353) ; sa course est limitée par la butée double (840), retenue dans le carter par deux vis (841).

Le ressort de rappel de la pédale (825) est du type à enroulement ; ses deux branches prennent point d'appui fixe sur un pion à double encoche (844), fixé sous la butée (840). Le doigt du porte-cliquets (A 58) est engagé entre les deux branches du ressort de rappel (825). Lorsqu'on appuie sur le patin avant ou arrière de la pédale, le doigt du porte-cliquets comprime l'une ou l'autre branche du ressort. Le rôle de ce ressort est de ramener la pédale en position neutre dès qu'elle est lâchée. Une pièce à ancre formant échappement à double effet (842), est fixée au centre de la butée double (840) ; elle s'engage dans des crans prévus à l'extérieur du rochet de commande.

Les deux cliquets (814) sont engagés à la fois dans les crans du rochet de commande (812 C) et dans la came d'effacement du moyeu de flasque (A 57).

Le rochet de commande s'engage dans le petit pignon (25802). Ce pignon entraîne le barillet de sélecteur dans lequel sont découpées les rampes qui guident les fourchettes.

FONCTIONNEMENT DU SELECTEUR

Le changement de vitesses comporte quatre rapports, séparés les uns des autres par une position « point mort » bien déterminée, contrairement aux autres sélecteurs. Il y a donc, en réalité, sur l'A.M.C., trois points morts qui pourront être utilisés indifféremment ; toutefois, afin d'être prêt à redémarrer, il est recommandé d'utiliser le point mort placé entre la première et la seconde vitesse.

Lorsqu'on appuie sur le patin arrière de la pédale, cette dernière entraîne le porte-cliquets, et le cliquet arrière échappant à la came d'escamotage, vient s'enclencher dans un cran du rochet de commande qui, à son tour, fait pivoter le pignon (25802), en rapport avec le barillet (25801).

Le barillet (25801), dont chaque fraction de tour est verrouillée par un doigt à ressort (802), tourne d'un cran en avant et pousse la fourchette droite (25626) vers la droite, cette fourchette enclenche le crabot (25618) dans le pignon (25612), le rendant solidaire de l'arbre secondaire (25611). La transmission se fait donc par l'intermédiaire de l'arbre (25600) sur lequel est taillé le pignon en rapport avec le grand pignon (25612), lui-même rendu solidaire de l'arbre (25611), comme nous venons de le voir, c'est la première vitesse.

Notons qu'une nouvelle action sur le patin arrière de la pédale est sans effet, car le cliquet arrière ne rencontre plus de cran à entraîner.

Pour passer en deuxième vitesse, il faut appuyer sur le patin avant de la pédale. A ce moment, le cliquet avant entraîne le rochet de commande denté en sens contraire, et le barillet tourne vers l'arrière de deux crans, puisqu'il passe par le point mort intermédiaire,

la fourchette droite dégage le crabot du pignon (25612) pour l'engager dans le pignon (25614) ; pendant ce temps, la fourchette gauche engagée dans une rampe rectiligne, conserve sa position de point mort, en maintenant le crabot gauche dans une position médiane.

Pour passer en troisième vitesse, le processus est le même : le crabot droit est dégagé du pignon (25614) et est maintenu dans une position neutre, tandis que le crabot gauche, quittant son point mort, s'engage dans le pignon (25615).

Enfin, pour passer en quatrième vitesse, la pression exercée sur le bras avant de la pédale permet au crabot gauche de se dégager du pignon (25615), pour s'enclencher dans le pignon (25617).

Pour rétrograder, il faut appuyer sur la branche arrière de la pédale ; dans ce cas, le cycle des opérations est inversé, comme nous l'avons vu pour le passage en première vitesse.

Pour trouver un point mort, il faut :

— Soit appuyer à MI-COURSE sur la branche avant ou arrière ;

A MI-COURSE sur la branche ARRIERE, si l'on est en quatrième vitesse ;

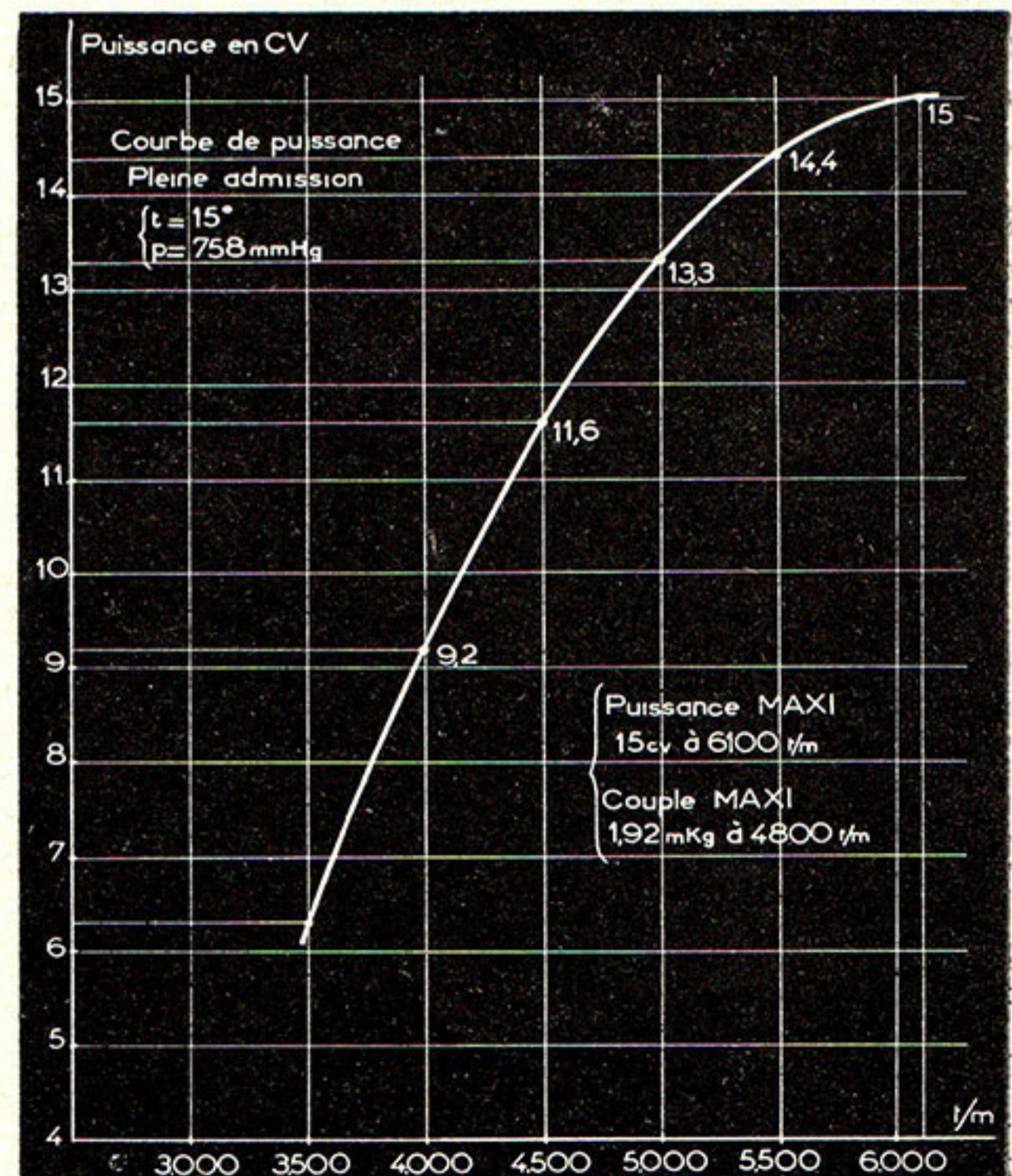
A MI-COURSE sur la branche AVANT, si l'on est en première vitesse.

— Soit, et cette solution est la plus simple, tirer en arrière le petit levier à main à l'avant-dernier cran.

Un dispositif dit « double verrouillage », constitué par le taquet double positionne nettement la vitesse désirée et supprime tout risque de sauter une vitesse ou de retomber dans un point mort.

Il va de soi que le levier à main peut être utilisé à n'importe quel moment, pour changer de vitesse. La pédale de sélecteur étant au repos, les deux cliquets sont escamotés par la came double et le rochet de commande denté se déplace librement, le support de cliquets (A 58) reste fixe.

Autrement dit, dans la commande par pédale, le support de cliquets (A 58) actionne le porte-secteur, tandis que dans la commande manuelle, le porte-secteur est commandé directement sans qu'aucune action soit exercée sur le support de cliquets (A 58).



POMPE A HUILE

Fixée très solidement dans le carter principal par ses deux extrémités, elle reçoit son mouvement de l'arbre de lancement (25.638), par une vis à cinq filets.

Son régime de fonctionnement est très peu élevé et, du fait qu'elle a été généreusement établie, son débit est largement suffisant à tous les régimes du moteur, même au ralenti. Ce débit à 500 tours est de 2 litres à la minute, ce qui correspond à 5000 tours de moteur. Le fond de la pompe qui forme crépine d'aspiration, est entièrement garni d'une toile métallique très fine, à grande surface, destinée à filtrer le lubrifiant.

La forme très creuse du bassin d'huile et la position horizontale et renversée, de la pompe font que l'huile aspirée a déjà été décantée et que les impuretés se trouvent éliminées en grande partie avant d'atteindre la crépine à laquelle elles peuvent difficilement rester appliquées.

Toujours immergée, même si le volume d'huile est réduit de moitié, la pompe est indéamorceable. Dès la mise en marche du moteur, la pompe à huile entre en action et assure le remplissage immédiat du réservoir auxiliaire (25.328). Ainsi se trouve abaissé très rapidement le niveau d'huile, ce qui permet aux organes moteur et boîte, de travailler librement en « carter sec ».

Leur lubrification s'effectue sous pression, par les canalisations aboutissant aux différentes portées.

La pompe est du type à engrenages et puise l'huile directement dans le carter qui sert lui-même de réservoir.

Le refroidissement du lubrifiant est assuré par la conductibilité remarquable de l'aluminium et de ses alliages dont il a été fait un large emploi dans la fabrication des moteurs A.M.C.

Le fond du carter d'huile est, de plus, abondamment garni d'ailettes.

Sont à remarquer également : la fixation de la pompe à huile par la vis (25.702), placée tout près du pignon entraîneur (704 D), à denture hélicoïdale. Son maintien est assuré, à l'autre extrémité, par le couvercle (701), fixé lui-même solidement contre la paroi intérieure du carter, à l'aide d'un boulon tubulaire servant de canalisation d'huile et appelé tube de sortie (25.700). Ce dernier alimente en lubrifiant le réservoir auxiliaire qui graisse abondamment le vilebrequin, la tête de bielle, et par une dérivation particulière, les pignons fous et les portées de l'arbre secondaire.

Une deuxième sortie d'huile, visible sur le couvercle (701) de la pompe et dans laquelle vient s'emmancher le tube (25.701), conduit l'huile à un point central d'où elle est répartie à tous les roulements que porte le flasque (25.313), par les canalisations prévues à cet effet (voir chapitre précédent).

Le palier de la pompe à huile, situé près du pignon hélicoïdal, est graissé par les projections d'huile.

ENTRETIEN - REGLAGES

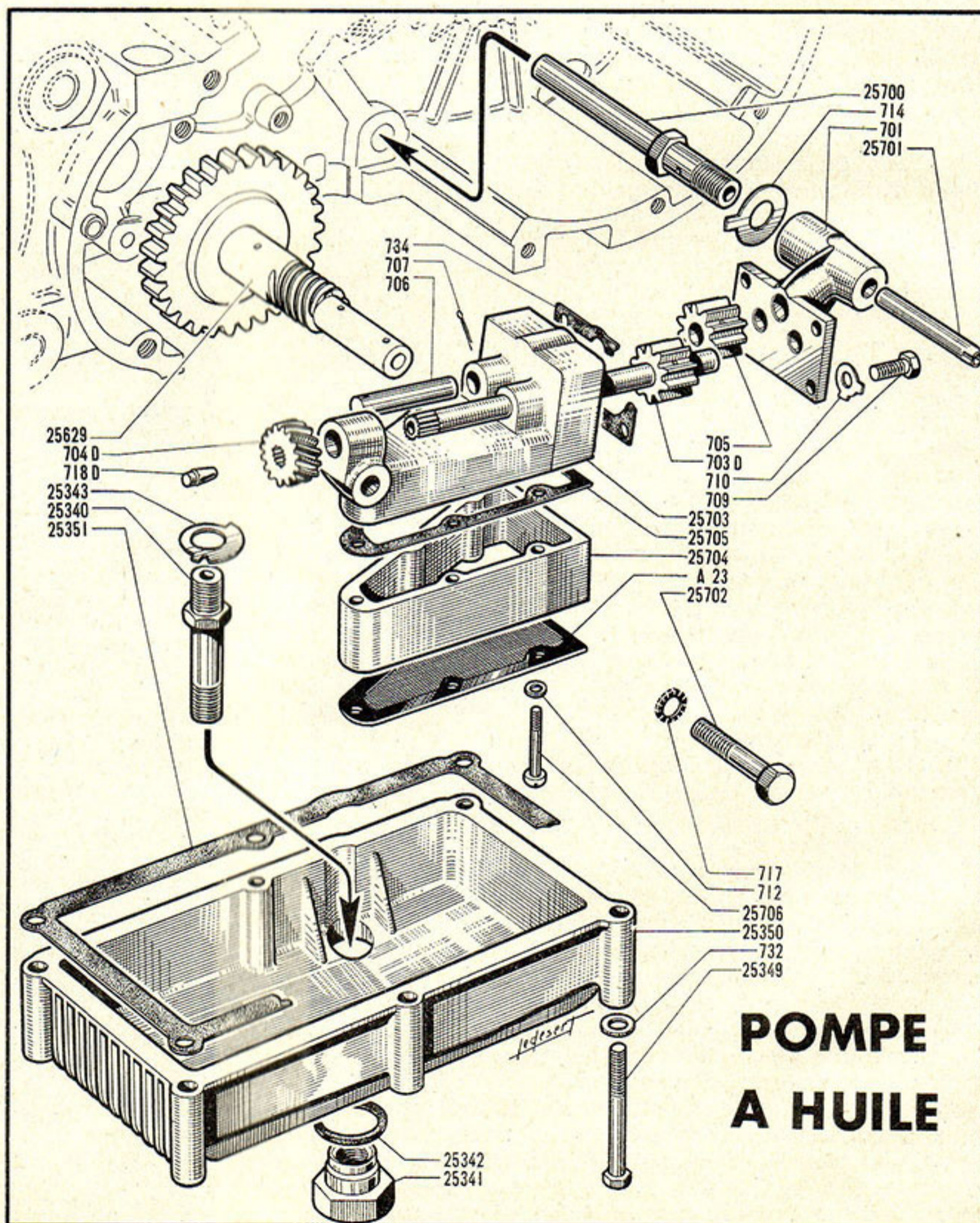
CIRCULATION D'HUILE

I. GRAISSAGE DU VILBREQUIN ET DU CHANGEMENT DE VITESSES :

L'huile est aspirée par la pompe dans la réserve contenue dans le carter inférieur (25350).

Elle parvient sous pression :

- 1° Par une première canalisation, située à gauche du corps de pompe (25700), dans le réservoir auxiliaire (25328), dans lequel règne une certaine pression.
- 2° De ce réservoir :
 - a) A l'arbre perforé du renvoi (25405), portant le pignon intermédiaire de distribution ;
 - b) A un tube (25354) envoyant l'huile dans la culasse,
 - c) A travers un filtre tubulaire, aux roulements à aiguilles gauches de vilebrequin (25231), à la tête de bielle et, par projection, au pied de bielle et au cylindre.
- 3° Par une dérivation de la canalisation, dans le couvercle circulaire de changement de vitesses (25334), au roulement à aiguilles d'arbre secondaire (25330) et aux arbres creux.
- 4° Par une deuxième canalisation (25701), située à droite de la pompe, au centre de répartition.



5° De ce centre :

- a) Au roulement à billes droit du vilebrequin (25314),
- b) Au roulement à aiguilles d'arbre primaire (326),
- c) A la bague d'arbre de kick (25322),
- d) Des roulements ci-dessus, au roulement à billes d'arbre secondaire.

L'huile en surplus retourne au carter où elle est reprise à nouveau.

Une lumière prévue à la base du carter de vilebrequin et deux lumières situées sous le flasque démontable de changement de vitesses, font communiquer le carter principal avec le compartiment réservé à la transmission primaire et à l'embrayage.

II. GRAISSAGE DE L'ARBRE A CAMES ET DE LA CULBUTERIE

La pression qui règne dans le réservoir auxiliaire (25328), chasse une partie de l'huile qu'il contient vers le petit tube (25354) qui débouche dans le carter principal, sous une des colonnettes de fixation de cylindre et culasse (colonnette creuse en avant, à gauche).

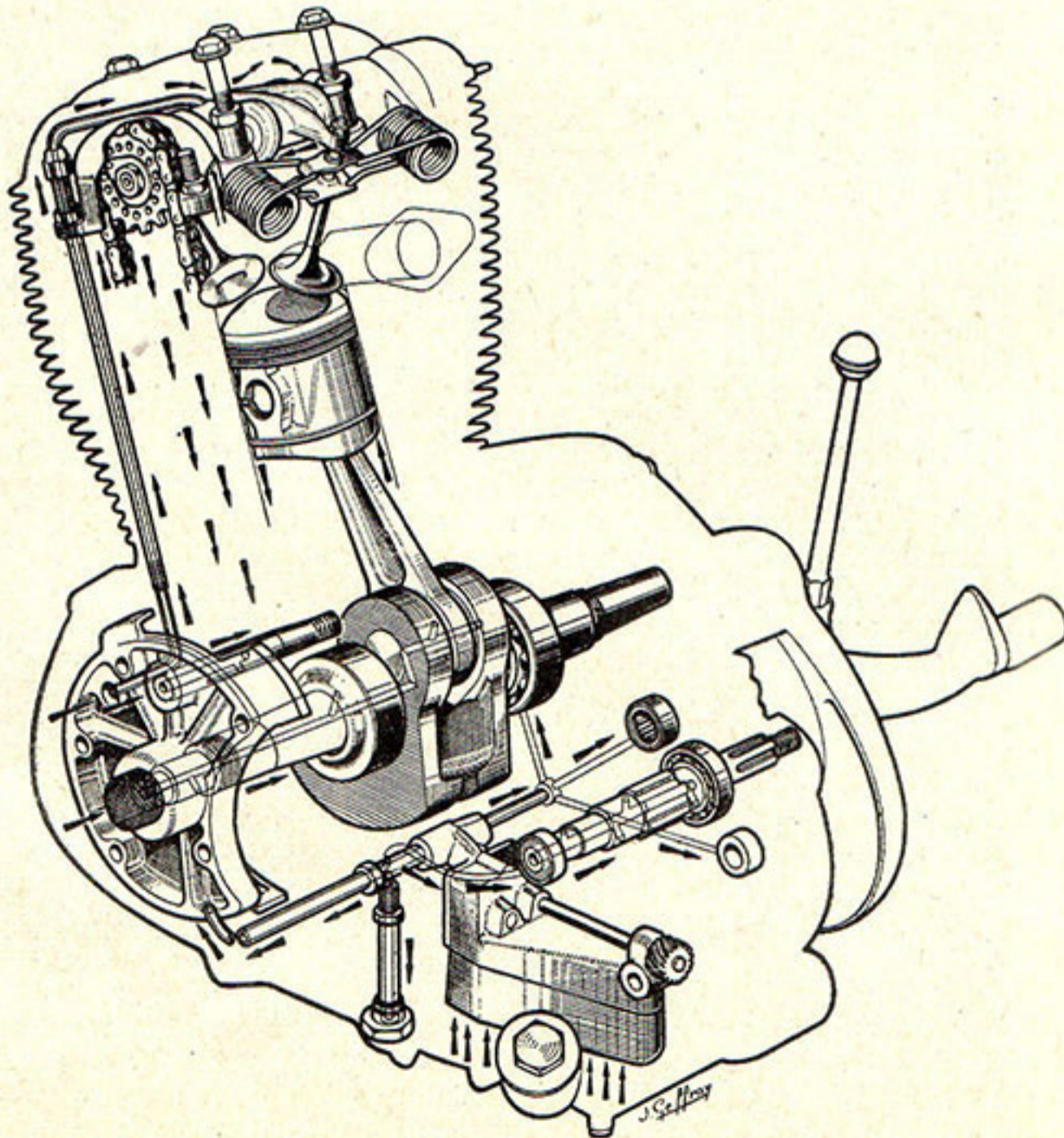
L'huile monte dans cette colonnette et parvient dans un petit tube coudé en cuivre rouge, vissé à son sommet. Ce tube coudé débouche au-dessus du palier à aiguilles, côté pignon, dans un trou horizontal qui déverse l'huile dans un auget ainsi rempli d'huile. Dans cet auget se trouvent immergées les deux cames de l'arbre de distribution, ce qui assure une bonne lubrification des basculeurs et des cames, à tous les régimes du moteur.

Les deux roulements à aiguilles qui supportent l'arbre à cames sont très largement lubrifiés par l'huile débordant de l'auget et dont le passage est facilité par les deux plats exécutés à cet effet sur les collerettes de positionnement de l'arbre à cames.

Les vapeurs d'huile qui règnent dans le couvre-culasse et qui s'y condensent retombent sur les diverses pièces en mouvement, et notamment sur les basculeurs ; un trou de graissage dont l'entrée est fraisée pour mieux recueillir l'huile est prévu sur chaque basculeur.

L'huile baigne complètement le dessus de la culasse où elle est utilisée pour refroidir le logement de la bougie (garni d'ailettes), et le dessus de la chambre d'explosion, (également garni d'ailettes).

Le surplus d'huile retourne au carter inférieur, après avoir traversé un tamis protégeant la chaîne de distribution ; en traversant le canal de cette chaîne, l'huile lubrifie : la chaîne, et ses pignons, le pignon intermédiaire, le pignon moteur et la roue démultiplicatrice portant l'embrayage.



CARTER D'HUILE INFÉRIEUR

Ce carter qui forme « bassin d'huile », comporte extérieurement onze profondes ailettes de refroidissement ; il reçoit le bouchon de vidange qui est vissé sur un tube interne, lui-même vissé sur le carter principal dans un orifice débouchant sous le tube de départ, à gauche de la pompe.

Lorsqu'on enlève le bouchon inférieur, on vide le carter par l'orifice laissé autour du tube fileté central (25.340) et, par ce tube, on vidange en même temps et le réservoir auxiliaire et les diverses canalisations. La totalité de l'huile se trouve donc évacuée.

PÉRIODICITÉ DE GRAISSAGE

Le graissage des moteurs a été particulièrement étudié pendant le rodage, et il a été adopté l'huile LABO.

Pendant la période de rodage, employer : LABO L3, pour l'hiver ; LABO L4, pour l'été, à l'exclusion de tout autre lubrifiant, la garantie ne jouant qu'avec l'emploi de cette qualité spéciale. Par fortes chaleurs et pour le sport, il faut employer LABO Sport R5.

Il est recommandé aux usagers de se tenir au processus ci-dessous :

- Premier remplissage : 2 litres à zéro kilomètre.
- Deuxième remplissage : 1 litre $\frac{3}{4}$ à 200 km.
- Troisième remplissage : 1 litre $\frac{3}{4}$ à 600 km.

Vidanger ensuite tous les 1.000 km et faire le plein avec 1 litre $\frac{3}{4}$.

Dès que le moteur sera entièrement rodé (2.500 à 3.000 km), il n'y aura pas lieu d'ajouter de lubrifiant entre les vidanges. Toutefois, vérifier le niveau de temps à autre, le moteur étant froid et la machine portant sur la béquille et la roue avant (bouchon de remplissage formant niveau).

A chaque vidange, lubrifier les points suivants :

- 1° Le dispositif amortisseur de transmission du pignon de chaîne sur lequel il faut introduire, d'une part, à travers les spires du ressort, quelques gouttes de LABO L30, pour le graissage de cannelures de l'embout, et d'autre part, sur les rampes d'entraînement du pignon et de l'entraîneur coulissant (graisser très légèrement).
- 2° Les organes intérieurs du sélecteur pour lesquels il suffit de verser à la burette quelques gouttes d'huile de vaseline dans le trou situé à l'intérieur du moyeu porte-secteur (829 D) (le carter étant dans la position renversée). On pourra, par la même occasion, mettre une goutte d'huile sur chacun des cliquets (814).

Ces différentes opérations de graissage à la burette se font très facilement, carter de sélecteur enlevé, et n'impliquent nullement le démontage de la plaque support.

Après le rodage, on a intérêt à continuer à graisser le moteur avec l'huile LABO « SOLVA » qui, de par les additifs qu'elle contient, supprime pratiquement la calamine et permettra d'augmenter notablement la durée d'emploi du moteur entre deux révisions.

QUELQUES REMARQUES CONCERNANT LE RENIFLARD

Les crachements et fuites d'huile qui pourraient se produire sur un moteur neuf, ont toujours leur origine soit dans un dépassement de la quantité d'huile indiquée dans le chapitre « Graissage », soit dans une mise en régime prématurée.

Les vapeurs d'huile qui règnent dans le couvre-culasse doivent normalement se condenser au contact des parois de ce dernier, refroidies par l'air ambiant circulant dans les ailettes.

Toutefois, l'air chassé du carter moteur par la descente du piston dans le cylindre pourrait entraîner vers l'extérieur des vapeurs d'huile. Afin d'éviter cet inconvénient, un reniflard à condensation a été disposé en arrière du couvre-culasse. Il est constitué par un petit boîtier à deux entrées, muni d'un tamis métallique et contenant un fin réseau de paille de fer. La sortie, située au centre, est décalée par rapport aux entrées. La paille de fer a pour but de retenir les vapeurs d'huile, tout en laissant passer l'air. L'huile redevenue liquide, sous forme de gouttelettes, retombe sur le dessus de la culasse.

RÉGLAGE DES CULBUTEURS

Premier réglage à : 500 km

Deuxième réglage à : 2.000 km

Vérification tous les 5.000 km et réglage s'il y a lieu.

Pour que cette opération puisse se faire dans de bonnes conditions, il faut procéder comme suit :

- Retirer le couvre-culasse.
- Enlever ensuite la bougie et mettre le piston au point mort haut correspondant au temps « explosion » (soupapes entièrement libérées de toute poussée).
- Introduire ensuite une cale de 5/100, entre le basculeur et la calotte de soupape (ceci à tour de rôle pour chacun des basculeurs).
- Débloquer au besoin les contre-écrous (413) et visser ou dévisser les vis de réglage, de façon à laisser glisser sans jeu la cale de 5/100.
- Bien rebloquer le contre-écrou et remonter le tout.

ATTENTION ! Le réglage des basculeurs doit toujours être fait « moteur froid ». Tout autre réglage risque de provoquer une perte de puissance et d'entraîner une détérioration des soupapes.

RÉGLAGE DE L'A.C.T. ET DE L'ALLUMAGE

Les temps d'ouverture et de fermeture des soupapes ont été ainsi définis :

- Ouverture d'admission : 40 degrés avant point mort haut,
- Fermeture échappement : 40 degrés après point mort haut,
- Fermeture admission : 60 degrés après point mort bas,
- Ouverture échappement : 70 degrés avant point mort bas.

En cas de démontage de la culasse (voir le chapitre « Conseils pratiques »), on a la possibilité, sur ce moteur, d'enlever d'un bloc le support d'arbre à cames sur lequel restent fixés les basculeurs et l'allumeur. On ne risque donc pas de changer la position du pignon de commande par rapport à l'arbre à cames qui le porte.

La chaîne seule étant enlevée, il faudra prendre soin de la remonter dans la même position, en utilisant les repères prévus sur les pignons. Ces repères doivent être en ligne et dirigés face à face.

RÉGLAGE

Après avoir remis le pignon et la chaîne en place sur l'A.C.T., il faudra procéder comme suit pour obtenir la meilleure distribution :

- a) Faire tourner le vilebrequin par le volant d'inertie ou à l'aide d'une clé de 14 sur plats, placée sur la vis 6 pans bloquant l'induit. Amener la lettre A frappée sur le volant d'inertie en ligne avec l'axe du cylindre figuré par un trait sur le carter (voir figure).
- b) L'ergot de positionnement et le frein d'écrou n'étant pas en place, amener en tournant l'A.C.T. le rupteur au décollage.
- c) Mettre l'ergot de positionnement fixé au frein dans les 2 trous qui se superposent (15 trous dans le pignon, 14 dans le moyeu).

Visser à la main l'écrou de blocage sans le bloquer et vérifier, en faisant tourner le vilebrequin, d'abord à gauche et ensuite à droite, si la levée de la soupape admission et la fermeture de la soupape échappement sont bien situées à la bascule, c'est-à-dire si un angle de 40° environ est bien existant pour chacune d'elles, par rapport au point mort haut (H).

Ne pas se soucier de la fermeture de la soupape d'admission et de l'ouverture de la soupape d'échappement qui sont réglées par construction en rapport avec la bascule.

Toutes ces opérations doivent s'effectuer bougie enlevée et jeu de soupape réglé à 5/100 entre basculeurs et soupapes.

Si nécessaire, retirer à nouveau l'ergot de positionnement et faire varier l'arbre à cames par rapport au vilebrequin, de manière à obtenir les angles d'ouverture et de fermeture indiqués ci-dessus.

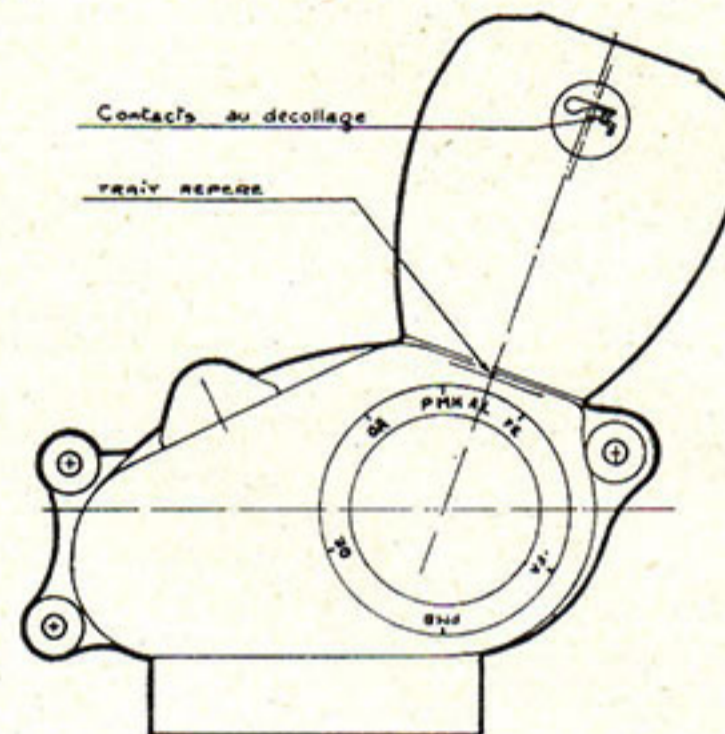
Bloquer et freiner l'écrou de fixation du pignon de chaîne.

En opérant ainsi, on règle, en même temps, les ouvertures et fermetures des soupapes et l'avance à l'allu-

mage, la rainure excentrée entraînant l'allumeur étant positionnée angulairement par rapport aux cames.

NOTA IMPORTANT. — Avant de procéder au réglage de l'A.C.T., dans le cas où l'allumeur aurait été dérégulé, il y a lieu de vérifier si les vis platinees ont bien l'écartement désirable (entre 3 et 4/10), le décollage des contacts devant se produire lorsque le A du volant d'inertie se trouve en ligne avec le trou d'axe du cylindre. Eviter toutefois de desserrer le collier de fixation et jouer de préférence sur les deux mortaises de la plaquette.

- d) Remettre en place le capot de chaîne, le tube d'amenée d'huile et le couvre-culasse, en bloquant raisonnablement.



RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE

Un certain rodage est nécessaire pour que la souplesse désirable de l'embrayage soit atteinte ; elle doit être satisfaisante à partir de 2.500 à 3.000 km.

Le câble reliant la manette de commande du guidon et le levier (341), doit être monté de manière à ne pas permettre le patinage dans la position embrayée et à favoriser au maximum le débrayage lorsqu'on manœuvre bien à fond la manette du guidon.

Il y a donc lieu, lors du montage du câble, préalablement fixé à la manette du guidon, de faire glisser le serre-câble (343), mis en place dans le levier (341), jusqu'à ce qu'on sente celui-ci buter intérieurement contre la butée à billes de l'embrayage.

Pour obtenir le meilleur réglage, il y a lieu de pratiquer comme suit :

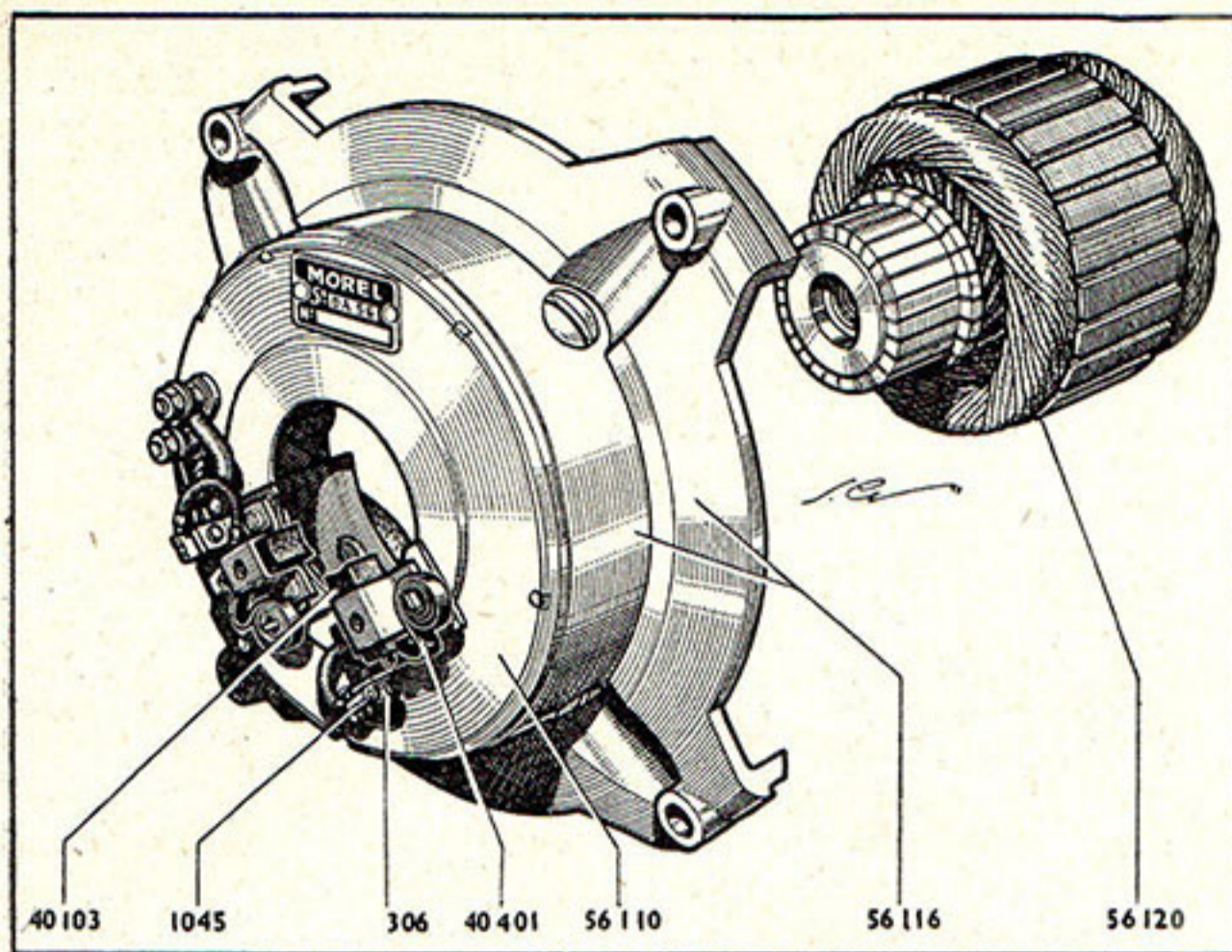
Après avoir bloqué définitivement le serre-câble (avec deux clés), dévisser la vis de tension (709), en donnant quelques coups de lanceur, jusqu'à ce que l'embrayage commence à patiner.

Revisser ensuite de quelques filets la vis, en retenant avec une autre clé l'écrou à face bombée, jusqu'à ce qu'un léger battement soit sensible à la manette du guidon. Le support, sur lequel vient s'appuyer la vis de tension, est fendu, pour laisser passer le câble et permettre de désaccoupler facilement ce dernier du flasque de distribution, en cas de démontage.

QUELQUES RECOMMANDATIONS

- Maintenir toujours les ailettes du cylindre et de la culasse, ainsi que le carter du moteur, en excellent état de propreté, ceci afin d'obtenir un bon refroidissement.
- Décalaminer périodiquement (tous les 10.000 km environ), la chambre d'explosion et le dessus du piston, vérifier le piston, les segments, l'axe de piston et les joncs de verrouillage.
- Profiter du démontage de la culasse pour effectuer un rodage de soupapes, si celles-ci ont leurs sièges « piqués ».
- Il faut apporter les plus grands soins à l'enlèvement et à la remise en place du joint de culasse dont les faces d'appui (cylindre et culasse), doivent être parfaitement nettoyées à l'essence ou au trichlore.
- Si le moteur est destiné à être monté dans un cadre de fabrication spéciale, il faudra tenir compte de la position du moteur qui devra se trouver horizontal, cylindre incliné en avant de 20°.

Ceci est indispensable pour obtenir un fonctionnement correct du système de graissage.



DYNAMO

A courant continu, excitation shunt à 4 pôles.

ENTRETIEN DE LA DYNAMO

Quand le moteur est lancé et tourne à une vitesse d'environ 1.000 tours, la lampe-témoin doit s'éteindre, ce qui indique que la dynamo fournit du courant. Si la lampe ne s'éteint pas, vérifier l'état des balais.

Entretien des balais et du collecteur

Tous les 8.000 kilomètres, après démontage du capot d'aluminium, s'assurer :

- De la pression des ressorts de porte-balais.
- Du bon coulissement des balais dans le porte-balais.
- De la longueur des balais, qui ne doit pas descendre au-dessous de 8 millimètres.
- De l'état du collecteur qu'il faut nettoyer avec un chiffon imbibé d'essence (ne pas employer de toile émeri).

Après vérifications, si la dynamo ne fonctionne pas, la faire vérifier par un électricien spécialiste.

CONJONCTEUR-DISJONCTEUR RÉGULATEUR

Conjoncteur. — Contrôle du fonctionnement de l'appareil :

Mettre le moteur en marche et allumer le phare. On doit observer, à partir d'une certaine vitesse, une augmentation de l'intensité lumineuse qui indique que la

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

dynamo charge la batterie. Le contrôle peut s'effectuer également en notant le changement de son de l'avertisseur. Ceci permet de s'assurer du fonctionnement du conjoncteur qui a bien couplé la dynamo sur la batterie.

Régulateur. — Contrôle du fonctionnement de l'appareil :

Débrancher la batterie, faire tourner le moteur au ralenti, allumer le phare et observer l'intensité lumineuse du phare qui doit rester normale. Si le régulateur est bien réglé, l'électrolyte de la batterie ne doit pas bouillonner et celle-ci doit rester convenablement chargée.

S'assurer que les vis de fixation sont bien serrées, ainsi que les cosses sur les trois bornes.

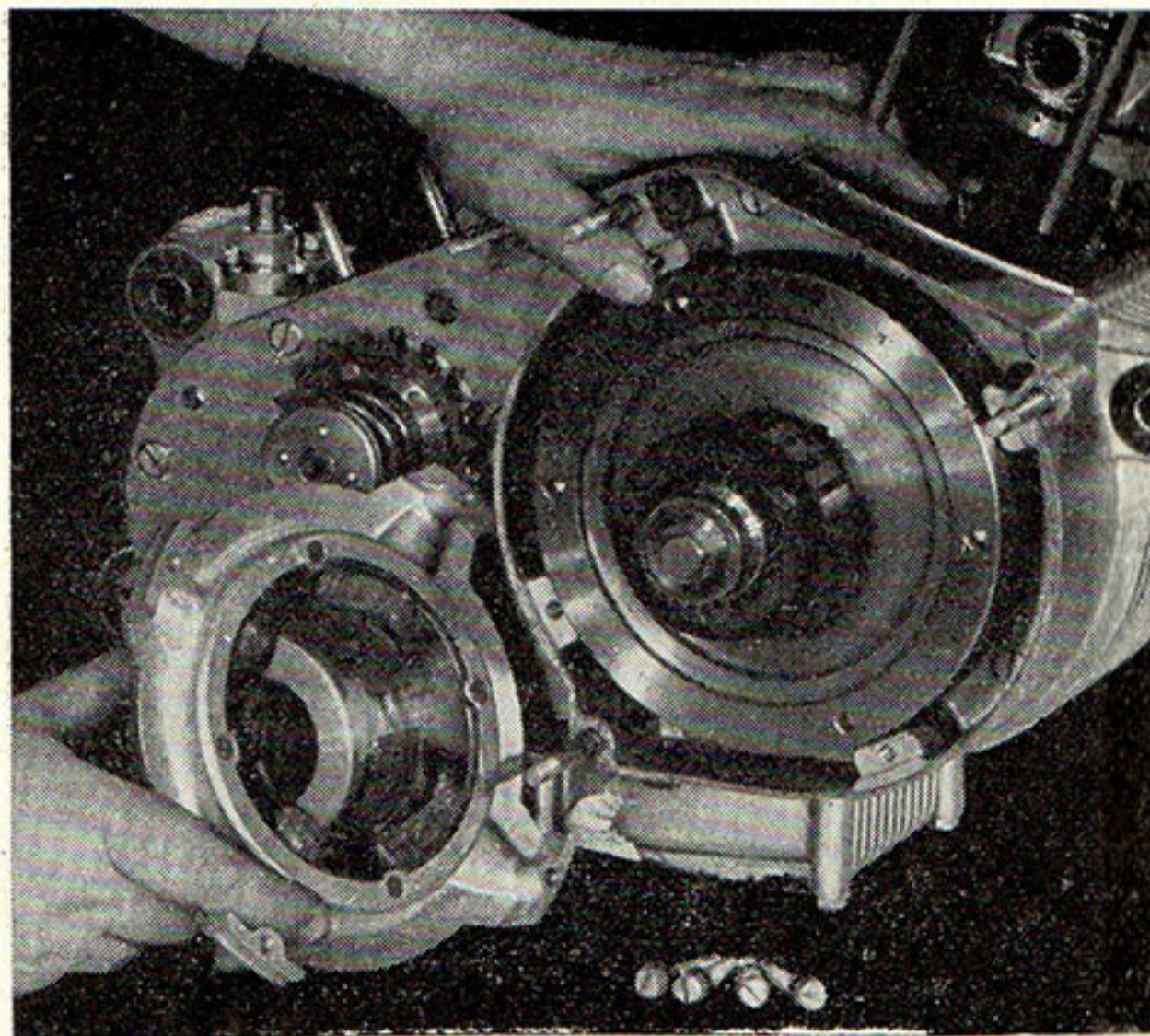
En cas de mauvais fonctionnement, retourner l'appareil à l'usine.

ALLUMEUR

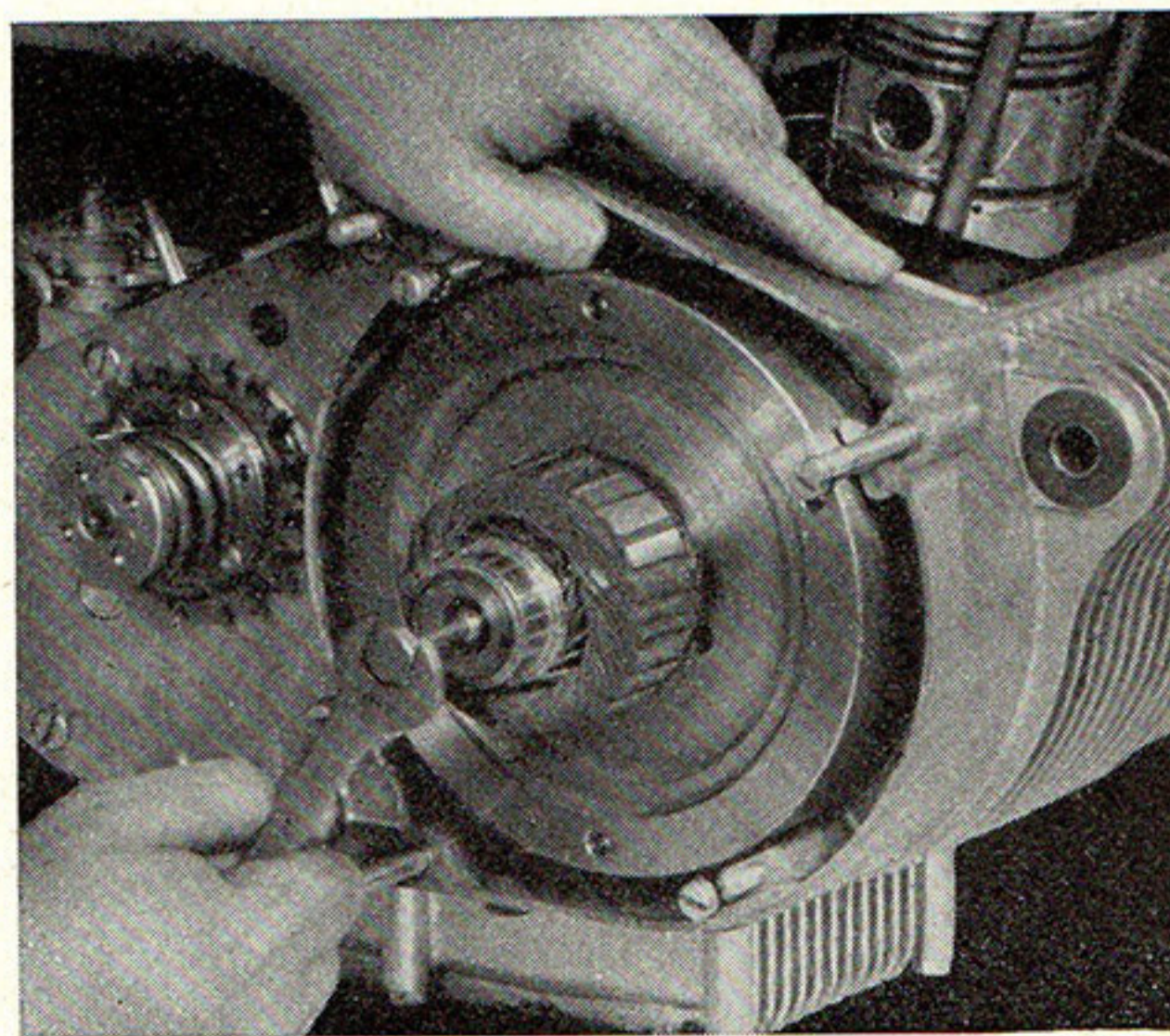
DISPOSITIF DE RUPTURE

Rupteur et graisseur de came

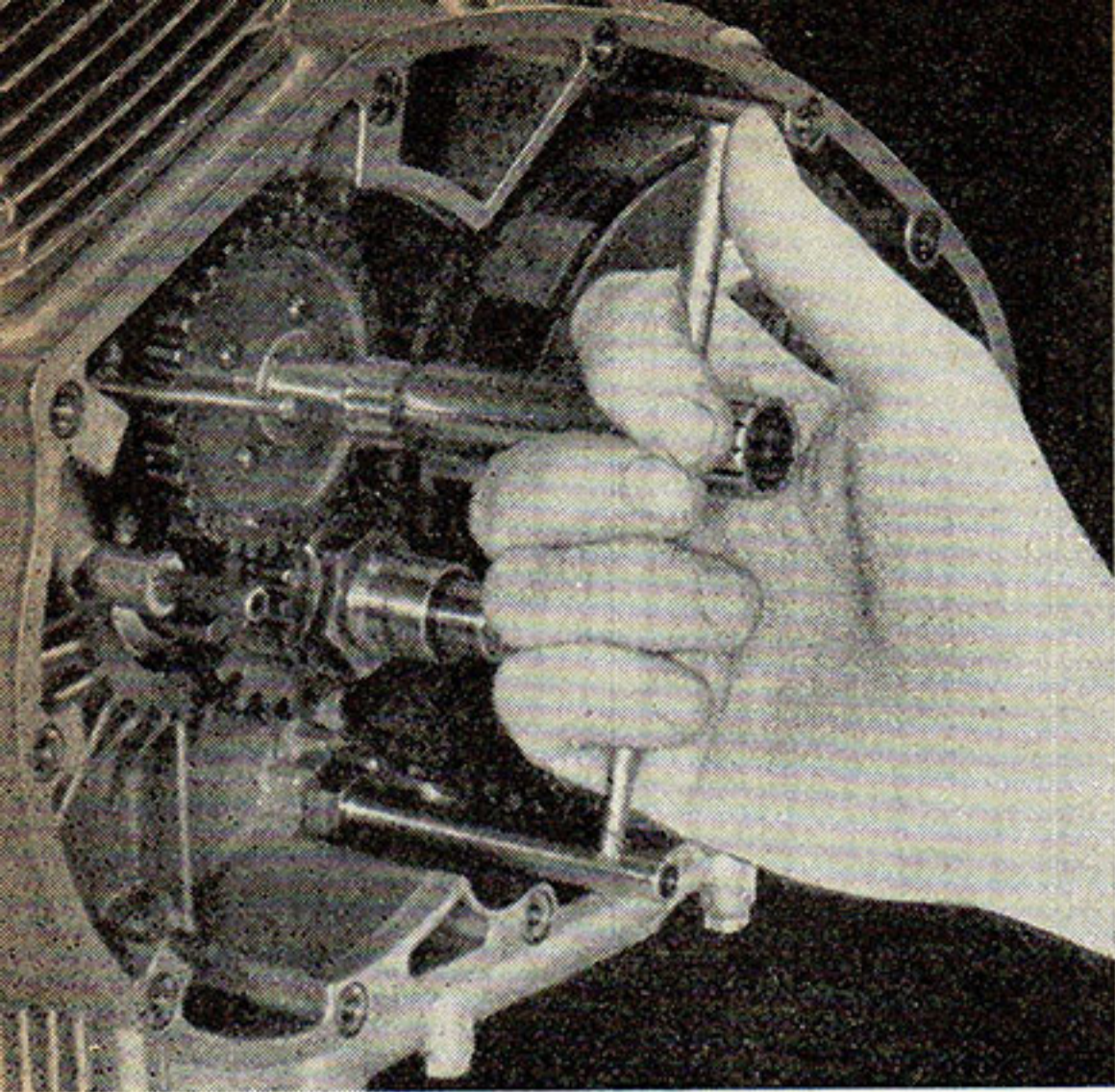
Tous les 2.000 kilomètres, vérifier l'écartement des contacts du rupteur qui doit être de 0,3 à 0,4 mm. Nettoyer les contacts avec un chiffon imbibé d'essence. (Des dépôts blancs jaunâtres sur les contacts indiquent que le condensateur est défectueux). Mettre une goutte d'huile sur le canon isolant du pivot du linguet. Mettre un peu de graisse sur le feutre du graisseur de came.



Démontage du stator de dynamo.



Extraction de l'induit de dynamo.



Démontage de l'arbre du pignon de distribution.

CONSEILS

DÉMONTAGE DU MOTEUR

DÉPOSE DE LA CULASSE

Le moteur A.M.C. 250 cc étant à distribution par arbre à cames en tête, la dépose de la culasse nécessite le démontage des organes indiqués ci-dessous :

Ouverture du flasque de distribution

- Vidanger le moteur, en enlevant le bouchon inférieur.
- Retirer les 12 vis fixant le carter de distribution.
- Dégager le carter en le tirant bien en ligne. Si l'on éprouve des difficultés, on peut frapper tout autour du carter, à l'aide d'un maillet ; tirer sur la pédale de kick qu'on aura laissée en place, et agir, avec une clé à molette, sur la commande de débrayage, pendant qu'on frappe avec le maillet. Le joint doit normalement rester collé sur le couvercle. Tirer bien d'aplomb, dès que l'on peut introduire les doigts entre le carter et le flasque. Eviter l'introduction d'outils entre les deux carters, afin de ne pas détériorer le plan de joint.
- Retirer le couvercle du carter.

Démontage de la distribution

- Débrancher la bougie.
- Dévisser, à l'aide d'une clé tubulaire à douze pans, l'axe sur lequel tourne le pignon intermédiaire de distribution, accolé au pignon à chaîne. Retirer cet axe qui est centré par un cône.
- Dégager le pignon de la chaîne.
- Sortir avec des pinces le petit axe retenant le tendeur de chaîne.
- Retirer le couvre-culasse retenu par 4 vis à tête 6 pans.

- Dévisser les 4 douilles à tête 6 pans retenant le support d'arbre à cames.
- Dévisser les 2 écrous retenant le capot de protection, après avoir enlevé le petit tube d'arrivée d'huile.
- Retirer d'un bloc le support d'arbre à cames, sans toucher à l'allumeur. La chaîne sort sans difficulté de son couloir.

Dépose de la culasse

Frapper à petits coups tout autour de la culasse, pour décoller le joint, et tirer la culasse bien en ligne (attention au joint, ne pas hésiter à le remplacer au remontage s'il paraît douteux).

OUVERTURE DU CARTER DE TRANSMISSION PRIMAIRE

(Voir chapitre précédent « Dépose de la culasse ».)
NOTA. — L'ensemble du kick starter se démontant séparément, il n'y a pas lieu d'y toucher au moment de l'ouverture du carter de transmission primaire.

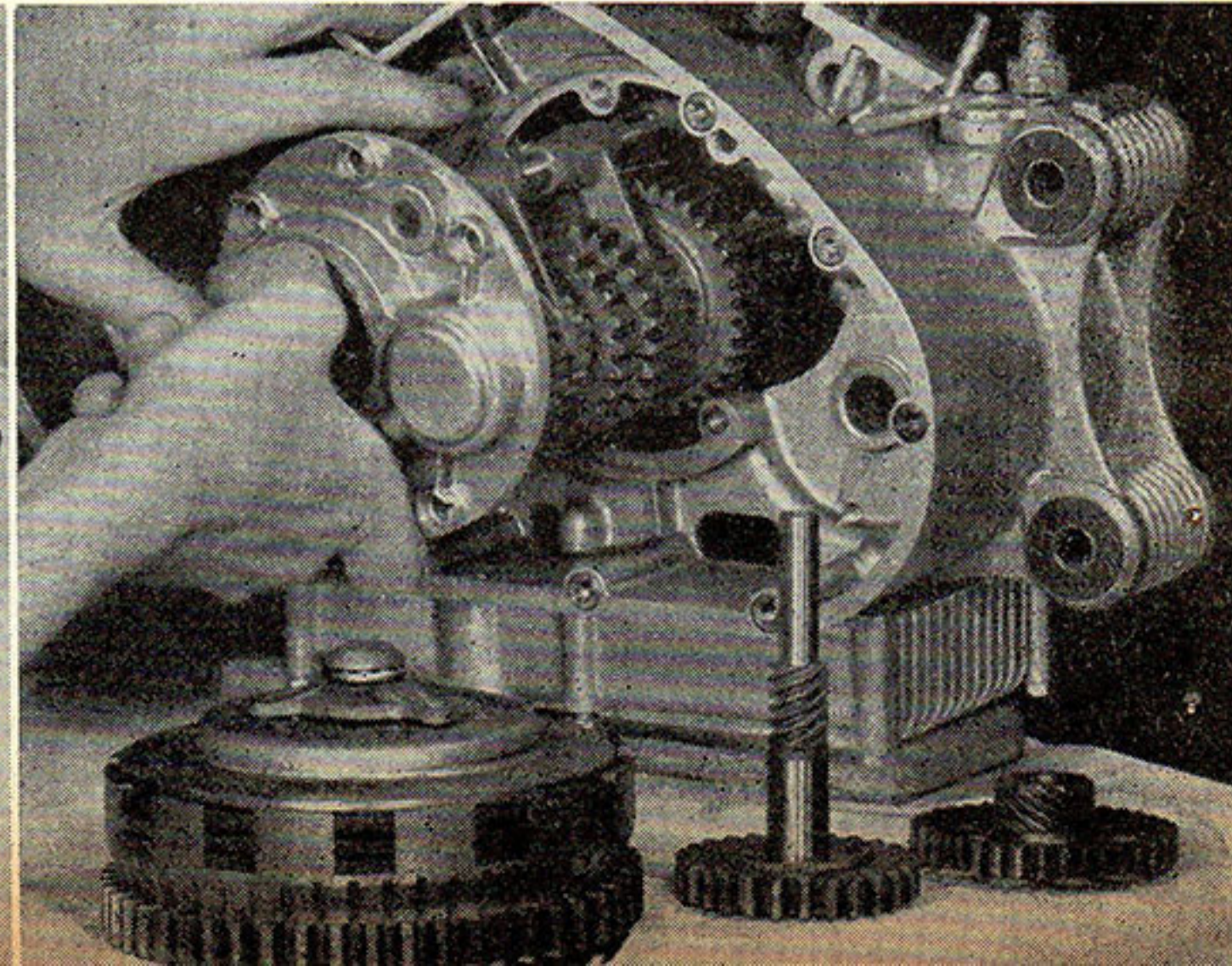
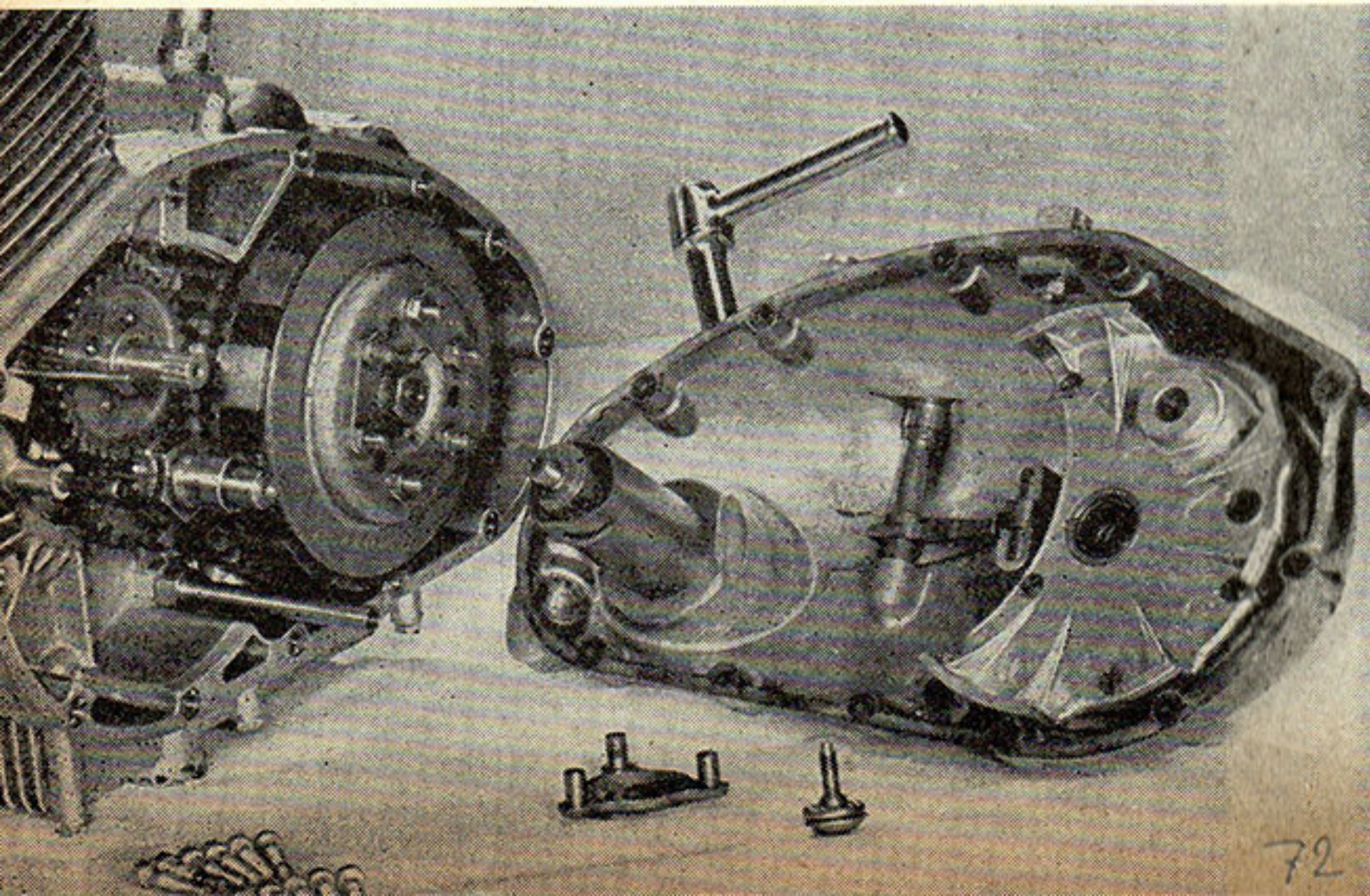
- Le carter enlevé, laisse apparaître :
- 1° La transmission primaire,
 - 2° L'embrayage logé dans la roue démultiplicatrice,
 - 3° Le pignon à rochets du kick.
- Au fond du couvercle, il reste :
- 1° La commande de débrayage,
 - 2° Le mécanisme du kick,
 - 3° Le réservoir d'huile.

DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

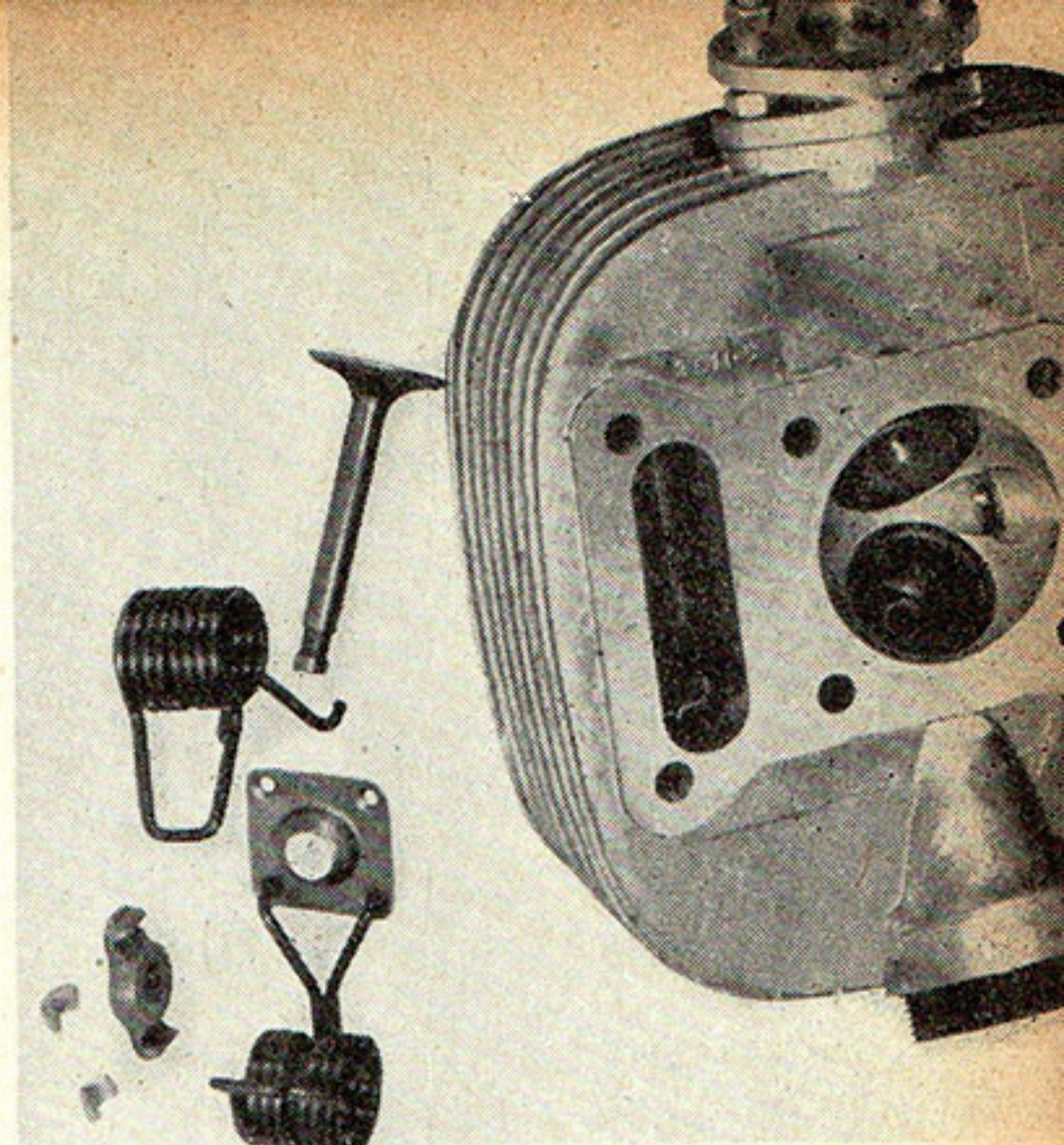
Retirer à la main le doigt de pression de l'embrayage et enlever la butée à billes (10 billes serties). Sortir le trépied dont les trois pieds d'appui sont engagés dans le plateau entraîné. Rabattre le frein de l'écrou central. Dévisser l'écrou (pas inversé), et le retirer avec le frein tôle et la rondelle intermédiaire.

Ouverture du carter de distribution.

Démontage du changement de vitesses.



*La chambre d'explosion,
la soupape d'échappement
est déposée.*



PRATIQUES

NOTA. — Pour faciliter le déblocage de l'écrou central de la roue d'embrayage, on peut s'aider d'une clé à griffes (se procurer clés KAY TORE n^{os} 1, 2 et 3, permettant le démontage de nombreux organes), engagée dans les trous du plateau porte-disques.

Retirer la roue démultiplicatrice contenant l'ensemble de l'embrayage, elle tourne sur 2 roulements à billes emmanchés dur dans le moyeu de la roue. Il existe une rondelle entretoise entre la roue et le roulement du flasque de boîte de vitesses et également une entretoise entre les deux roulements de la roue.

Pour séparer les disques

L'ensemble de l'embrayage étant sorti de la roue démultiplicatrice :

Dévisser et retirer les six écrous six pans placés sur la face du plateau entraîné, après avoir rabattu les freins en tôle retenant les écrous deux par deux.

Par l'intérieur du plateau, retirer les six vis de réglage et dégager les ressorts.

Séparer les disques les uns des autres.

On doit trouver dans l'ordre, en commençant par l'extérieur :

- Le plateau extérieur entraîné.
- 1 disque lisse six crans intérieurs (acier),
- 1 — Necto douze crans extérieurs,
- 1 — lisse six crans intérieurs (acier),
- 1 — Necto douze crans extérieurs,
- 1 — lisse six crans intérieurs (acier),
- 1 — Necto douze crans extérieurs,
- 1 — lisse six crans intérieurs (acier),
- Le plateau intérieur entraîné.

DÉPOSE DU CYLINDRE

Le cylindre étant fixé par les colonnettes de la culasse, sa dépose est très simple :

- Amener le piston au point mort bas.

— Dégager le cylindre en le tirant vers le haut (attention au joint placé à la base du cylindre ; le remplacer au remontage, s'il paraît douteux).

— Boucher l'orifice du carter avec un chiffon et veiller à ce que le piston ne vienne pas en contact avec le bord du carter ou les colonnes de fixation du cylindre et de la culasse.

Dépose d'un basculeur

Les axes de basculeurs sont simplement emmanchés dur dans le support d'arbre à cames. Ils sont, de plus, immobilisés par les écrous prolongés à tête six pans fixant le support d'arbre à cames. Le support d'arbre étant déposé, il suffit de chasser les axes de basculeurs, (avec un chasoir en bronze et un marteau). Celui de l'avant sort vers la gauche, celui de l'arrière sort vers la droite.

Dépose de l'arbre à cames

L'arbre à cames peut être déposé sans enlever le pignon de chaîne. Il suffit de retirer les deux vis du palier démontable et de sortir l'arbre à cames d'un bloc, avec son pignon. Si le pignon doit être démonté, il faut repérer soigneusement sa position, par rapport à la bague-manchon perforée. Dévisser ensuite l'écrou d'arbre à cames, après avoir rabattu la rondelle-frein portant l'ergot d'entraînement.

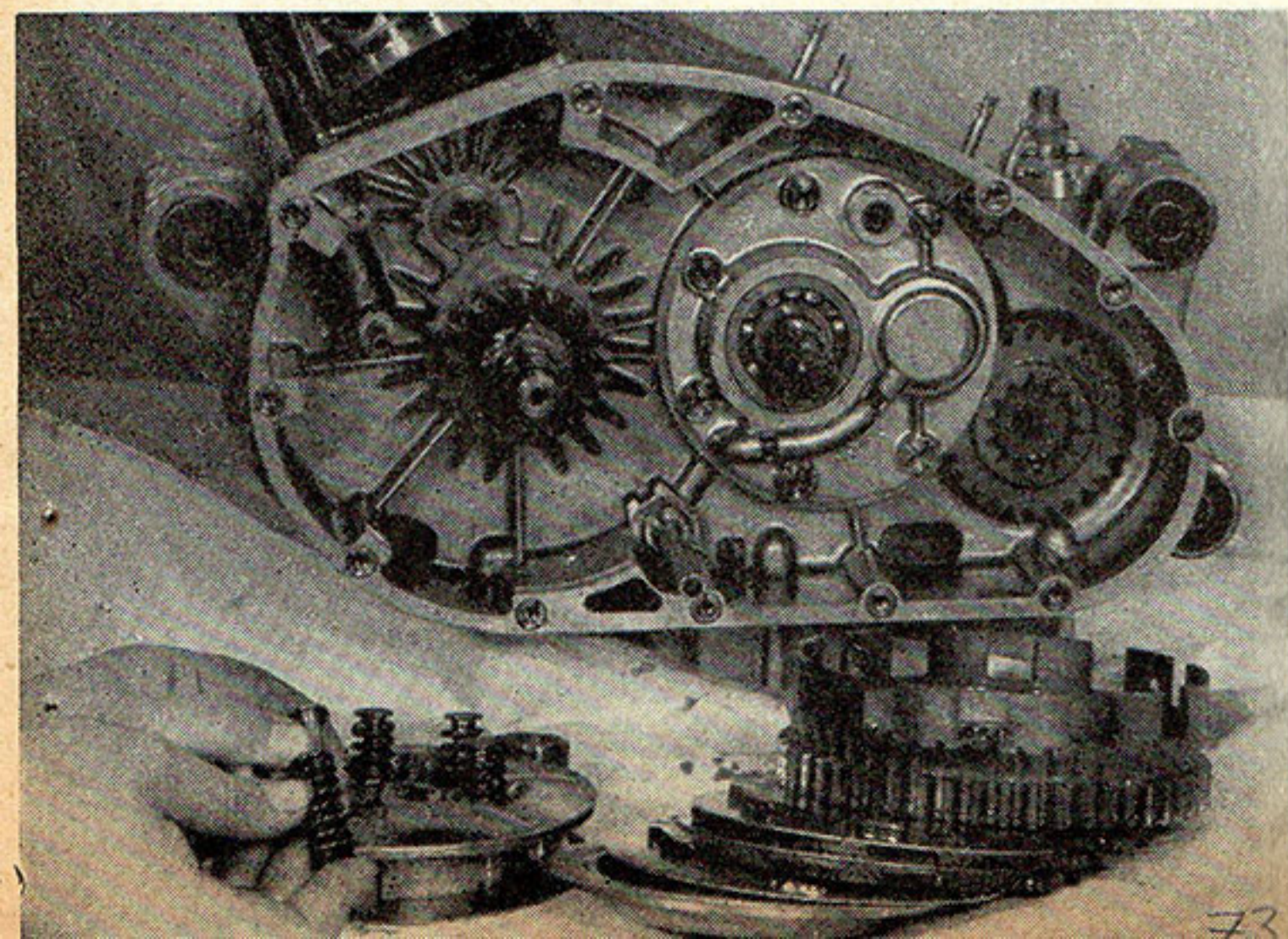
La bague-manchon est emmanchée cône et clavetée ; elle sera sortie avec un extracteur.

Pour enlever l'allumeur, il suffit de dévisser ses deux petits écrous de fixation freinés par des rondelles éventail.

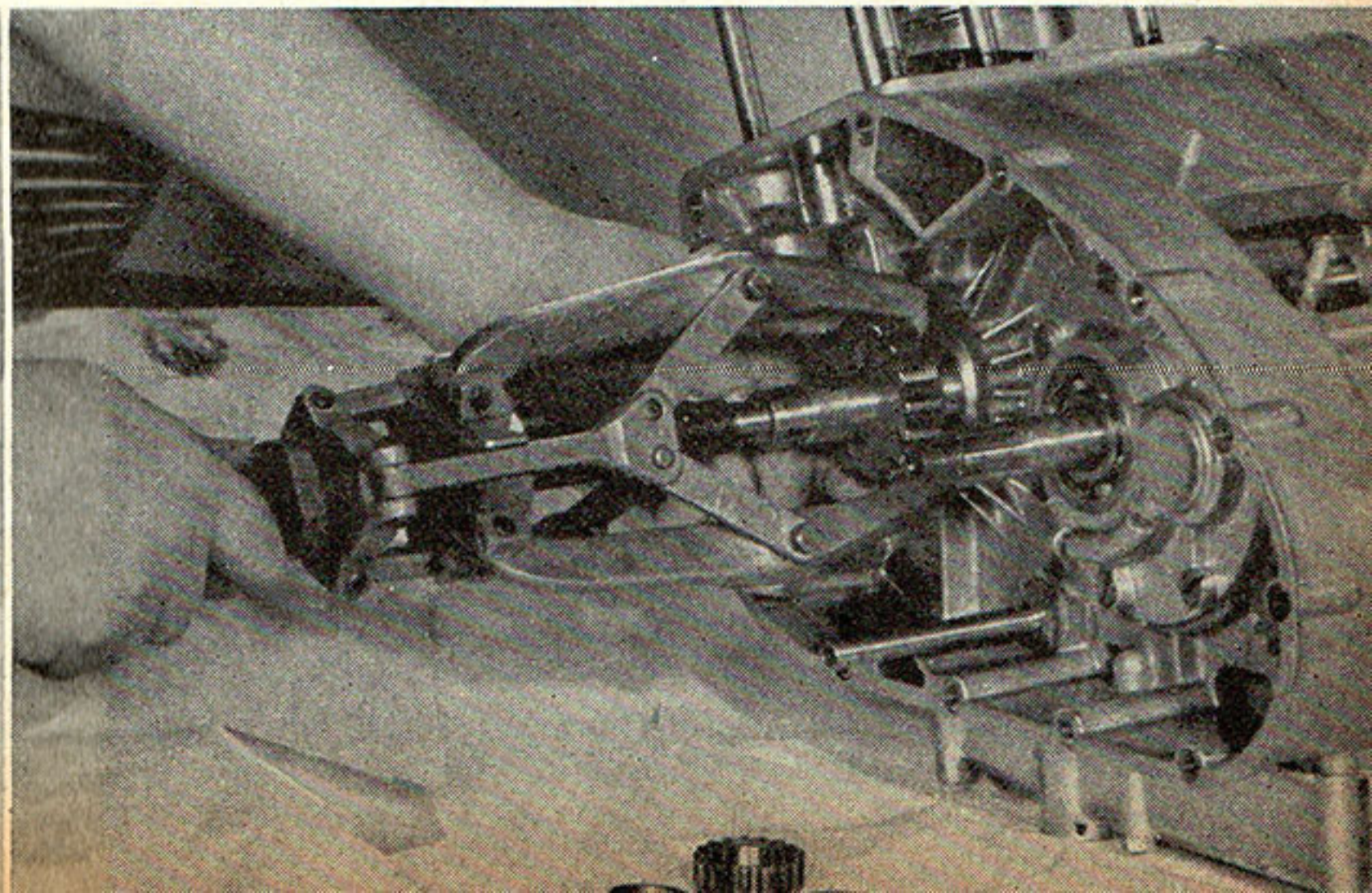
Démontage d'une soupape

Utiliser un extracteur constitué par une plaquette de 60 millimètres de longueur, sur 30 millimètres de largeur environ et 4 à 5 millimètres d'épaisseur. Percer dans cette plaquette deux trous de 8,5 millimètres de

Démontage de l'embrayage.



Extraction du pignon moteur.



Remontage de l'arbre du pignon de distribution. La main droite tient un tournevis qui comprime le ressort de tendeur de chaîne pendant qu'on revisse l'arbre.

diamètre, avec 45 mm pour entre axe. Percer juste au centre de la plaquette un trou de 14 à 15 millimètres.

Placer cet extracteur sur l'étrier raccordant les deux ressorts à la queue de la soupape et engager dans ses extrémités deux vis de 8×125 , de longueur appropriée, qu'on vissera de part et d'autre du guide de soupape dans les trous prévus à cet effet.

Serrer également, et alternativement, ces deux vis pour comprimer les ressorts et pouvoir dégager, par le trou central, les deux clavettes en demi-lune. On pourra s'aider en maintenant la tête de soupape par dessous, à l'aide d'une cale de bois par exemple.

Desserrer ensuite progressivement les vis de la plaquette, en veillant à la détente des ressorts.

Dégager la soupape et retirer les ressorts qui sont simplement accrochés dans la culasse.

Opérer en sens contraire au remontage, mais avant d'enlever la plaquette de compression, s'assurer que les clavettes sont bien en place dans la gorge de la queue de soupape.

NOTA. — Il existe certains modèles de lève-soupape qui dispensent de l'utilisation de la plaquette spéciale décrite ci-dessus.

Démontage de la dynamo

Retirer le carter de sélecteur et de dynamo qui est simplement retenu par trois écrous borgnes.

Débrancher les fils électriques allant vers le régulateur (s'il y a lieu).

Retirer le stator de la dynamo qui est fixé par 4 vis contre le flasque du carter moteur. (Attention aux charbons qu'il est recommandé de dégager au préalable.)

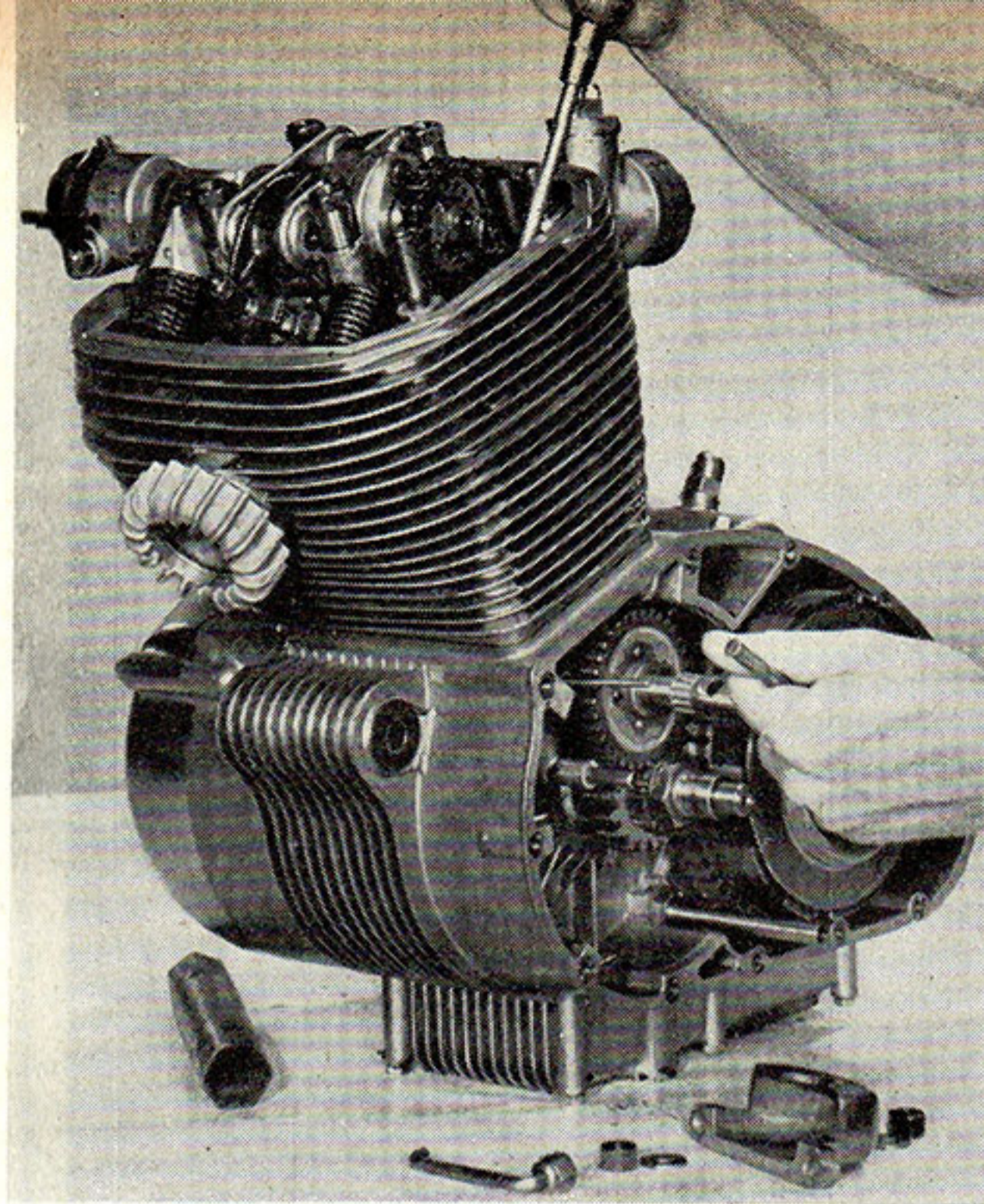
Débloquer la vis située au centre du rotor (attention, pas inversé). Retirer la vis. Extraire l'induit avec la vis de déblocage (56503) — à commander aux Etablissements « MOREL ».

Si l'on ne possède pas la vis d'extraction « MOREL », il faut introduire, dans l'alésage central du rotor, une tige de 30 mm de long sur 7 mm de diamètre.

Puis revisser la vis centrale qui forme extracteur et arrache le rotor de son cône.

Démontage du volant moteur

Le rotor de la dynamo étant enlevé, dévisser l'écrou central du volant (pas inversé), après avoir rabattu la rondelle-frein, et confectionner une plaquette dans le genre de celle ayant servi pour la dépose des soupapes, mais plus importante et sans trou central. Introduire,



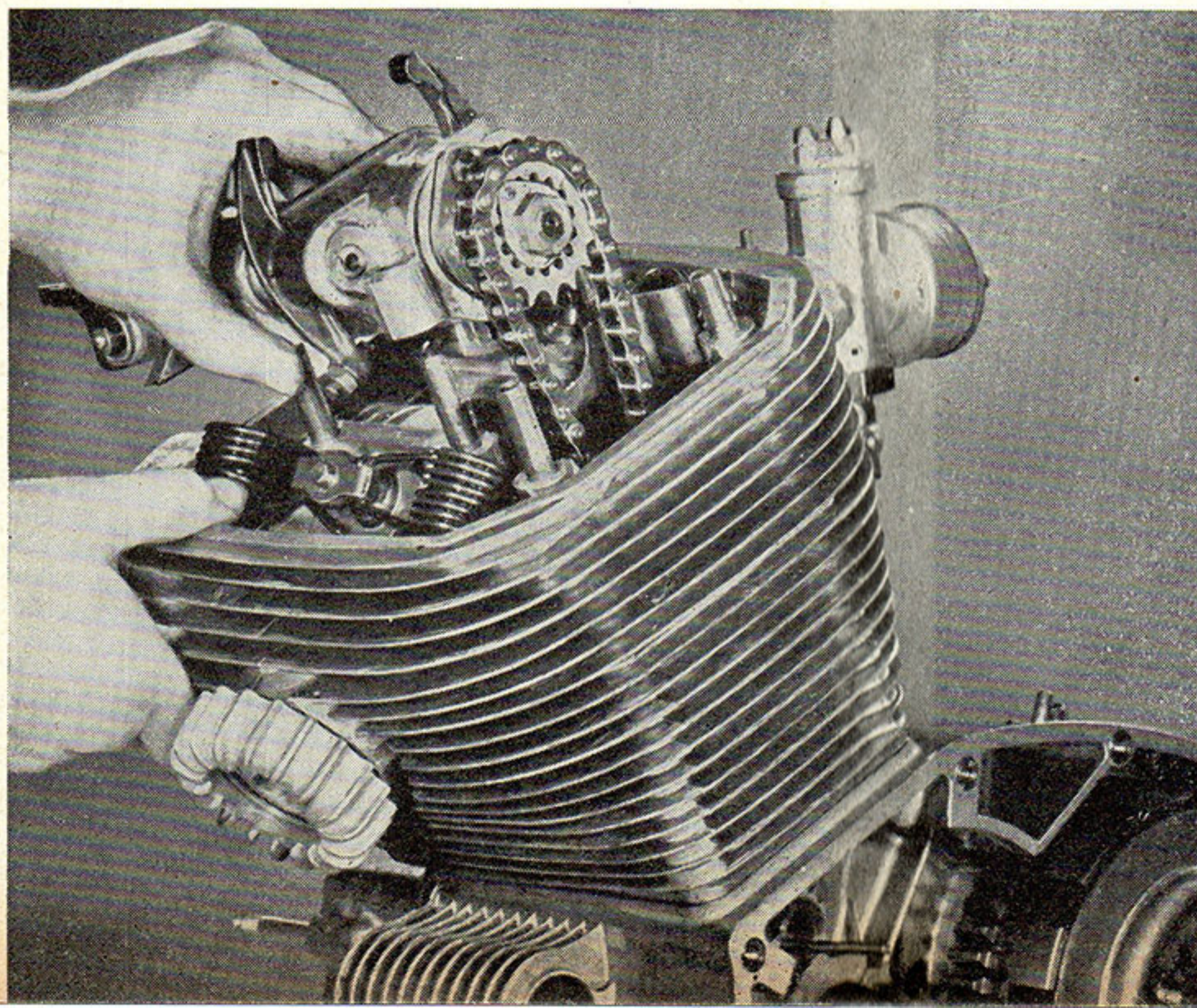
dans les trous prévus aux extrémités de cet extracteur improvisé, deux vis de 10×150 , et les serrer également et alternativement toutes deux, le centre de la plaquette d'extraction étant appuyé sur l'extrémité du vilebrequin. Le volant étant extrait, retirer la clavette restée sur le vilebrequin.

Remontage de la dynamo et du volant moteur

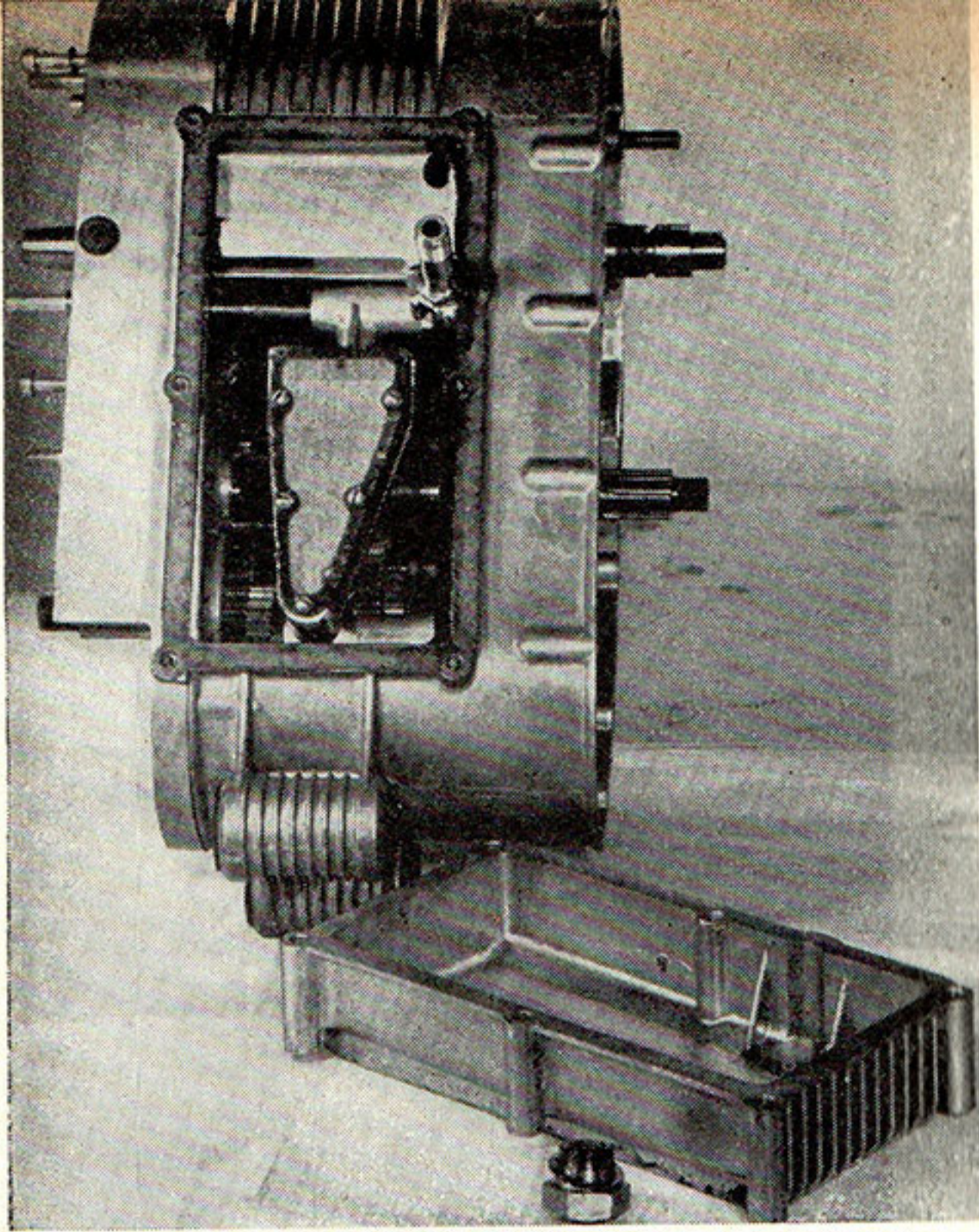
Pas de difficulté spéciale, en dehors du soin nécessaire à apporter au collecteur qui doit être propre et sans rayures. Remplacer les charbons s'ils semblent usés et remonter correctement leurs ressorts.

Remontage du carter de sélecteur

Le carter de sélecteur doit être remis en place avec précaution. Pour obtenir un fonctionnement normal du sélecteur, il faut **RESPECTER RIGOREUSEMENT** au remontage le processus suivant :



Dépose de l'arbre à cames et de son support.



*Le moteur vu par dessous
le carter d'huile étant déposé.*

Retirer le ressort de rappel et repérer sa position.
Sortir le palier en dural qui est engagé à force dans le couvercle du carter, en frappant par l'intérieur de ce dernier.

Le palier étant sorti, soulever légèrement l'arbre de commande portant la came, afin de le dégager du palier intérieur et le sortir par l'intérieur.

DÉMONTAGE DU KICK STARTER

Retirer la vis à tête six pans qui verrouille le levier lanceur sur l'arbre cannelé.

Retirer le levier lanceur.

Avec une clé à ergots, dévisser le grand écrou perforé, vissé dans le flanc du couvercle.

Sortir d'un bloc, par l'extérieur, l'ensemble du mécanisme de lancement.

NOTA. — Ces opérations peuvent être exécutées facilement sans aucun démontage, le moteur étant en place sur la machine.

Pour démonter complètement le dispositif de lancement, il faut :

- Retirer la vis sans tête logée dans la fente semi-circulaire.
- Tenir le cylindre en main et appuyer sur l'arbre cannelé, de manière à dégager le cliquet, celui-ci sera maintenu pour qu'il ne puisse pas sauter par la détente du ressort.
- Sortir le cliquet et son ressort.
- Dégager l'axe de kick du cylindre et retirer le ressort de rappel, dont la position sera repérée.

Ouverture du réservoir d'huile

Dévisser les cinq vis de fixation qui sont freinées par matage du métal du couvercle de réservoir dans la fente des têtes.

Décoller soigneusement le couvercle, nettoyer le filtre central et l'intérieur du réservoir ; ce dernier a pour but de distribuer l'huile sous pression, dans les différents arbres qui y aboutissent.

DÉMONTAGE DU CHANGEMENT DE VITESSES

Pour effectuer ce démontage, il n'est pas nécessaire de déposer le moteur de la machine.

Le soin apporté à l'étude de ce dispositif permet d'y avoir accès d'une part, pour vérification, au moyen du

1° Le repère O du pignon de commande des vitesses devra être placé en bas, comme l'indique la figure ci-contre. Dans le cas où il ne serait pas dans cette position qui correspond au point mort situé entre la 1^{re} et la 2^e vitesse, l'y ramener de la main droite, en manœuvrant le kick ou la roue AR avec la main gauche.

2° Présenter le carter de sélecteur de telle sorte que le bord avant de l'équerre support du levier à main, soit en parfaite correspondance avec le repère PM du carter. Ne jamais essayer de passer les vitesses moteur arrêté.

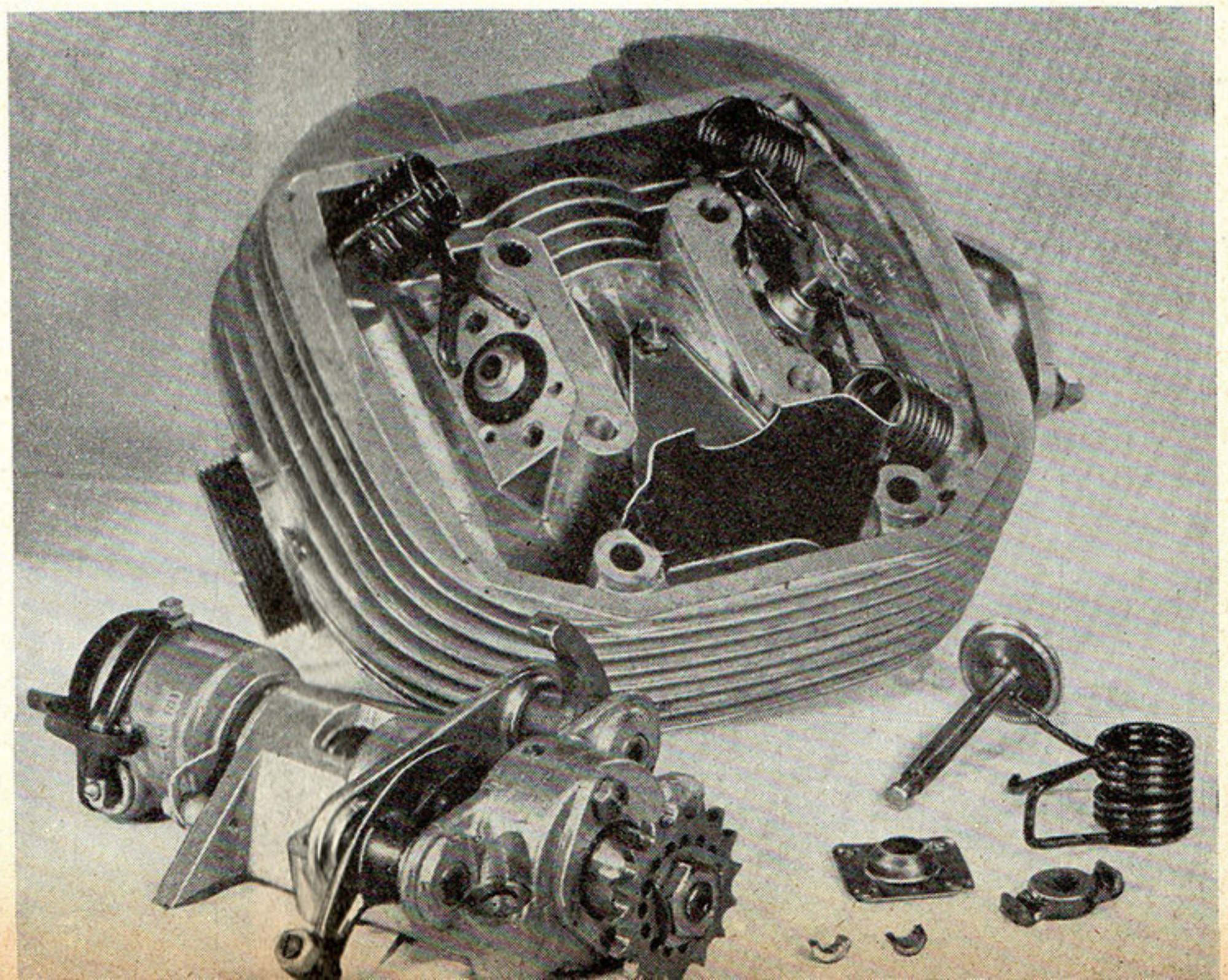
Démontage de la commande de débrayage

Enlever à la main le levier d'appui sur la butée à billes, après avoir dégagé son petit ressort.

Retirer le levier de commande placé sur le couvercle du carter de transmission primaire, en dévissant la vis à tête six pans qui l'empêche de sortir de l'arbre cannelé.

*Le dessus de la culasse
après dépose du support
d'arbre à cames.*

*Remarquer les ailettes
internes de refroidissement.*



couvercle amovible portant le barillet du sélecteur et placé sur le dessus du carter où il est retenu par quatre écrous borgnes seulement et, d'autre part, pour démontage, au moyen d'un flasque intérieur, placé dans le carter de transmission primaire.

Ordre des opérations à effectuer

- Enlever le carter de dynamo et de sélecteur.
- Dévisser, avec une clé à ergots, l'écrou de retenue du pignon de chaîne (attention, pas inversé).
- Retirer l'écrou, le ressort, la came, le pignon et l'embout cannelé qui sera dégagé à l'aide d'un extracteur.
- Retirer le couvercle supérieur portant le barillet du sélecteur.
- Démontez la prise de compteur et, s'il y a lieu, la prise de compte-tours.
- Retirer la vis de verrouillage de l'arbre des fourchettes, du côté droit, sous le couvercle supérieur de boîte.
- Démontez le couvercle du carter de transmission primaire et déposer d'un bloc la roue démultiplicatrice et l'embrayage (ces différents démontages sont décrits dans les chapitres précédents).
- Retirer à la main le pignon à rochets intérieurs servant au lancement du moteur ; son arbre commande la pompe à huile par l'intermédiaire d'une vis en rapport avec le pignon hélicoïdal de la pompe ; il porte également le pignon de commande du compteur. A ce moment, on a accès à un flasque intérieur circulaire portant tous les éléments du changement de vitesses.
- Dévisser les six vis de fixation du flasque et sortir d'un bloc le flasque et l'ensemble du changement de vitesses.

NOTA. — Dans certains cas, il faudra aider le démontage en frappant avec un maillet sur l'extrémité de l'arbre portant le pignon de sortie de boîte. On pourra aussi chasser de l'extérieur vers l'intérieur l'axe portant les fourchettes.

Le flasque étant sorti, tous les pignons peuvent être facilement dégagés à la main ; il en est de même pour les fourchettes et leur axe.

OUVERTURE DU CARTER PRINCIPAL ET DÉPOSE DU VILEBREQUIN

Déposer le cylindre, le couvercle du carter, la distribution, l'ensemble du changement de vitesses, la dynamo. (Ces démontages sont détaillés dans les chapitres précédents.)

Dévisser les vis à tête cylindrique, réparties tout autour du flasque de dynamo.

Retirer le support du joint « Chromex » retenu par quatre vis.

Sortir le pignon d'attaque du vilebrequin.

Chauffer légèrement le carter principal, afin de libérer le roulement à aiguilles.

NOTA. — Tous les roulements qui équipent les moteurs A.M.C. devront être sortis en chauffant les carters ou les couvercles dans lesquels ils sont logés.

Séparer les deux parties du carter en tirant « en ligne » dès que le passage sera suffisant pour introduire les doigts entre les deux pièces.

Le vilebrequin restera engagé dans le flasque droit, pour le sortir, il faudra :

- Serrer le flasque dans un étau dont les mâchoires seront garnies de plomb.
- Dévisser, avec une clé à ergots, l'écrou de vilebrequin (attention, pas inversé).
- Séparer le flasque du vilebrequin, en utilisant une presse, ou mieux, en vissant un extracteur spécial, dans les trous des vis de fixation du porte-joint « Chromex ».

Démontage de l'embellage (1)

Le maneton est emmanché à la presse dans le vilebrequin.

La bague Nadella engagée sur l'arbre moteur, du côté distribution, sera retirée, à l'aide d'un extracteur ; dans ce cas, si le vilebrequin ne peut être tenu à la main, il faut serrer le volant gauche dans un étau, en veillant

(1) Cette opération particulièrement délicate, devra être confiée à un spécialiste, ou mieux, aux Ateliers de Mécanique du Centre, qui sont parfaitement outillés pour ce genre de travail.

à ce que le volant voisin ne touche nulle part, ceci afin d'éviter toute déformation du vilebrequin.

Remontage du piston

Porter le piston à la température de 100 degrés environ, en l'immergeant dans de l'huile chaude, ou de l'eau bouillante.

Introduire au maillet l'axe froid, en maintenant soigneusement la bielle en place.

Replacer les joncs d'arrêt.

Mise en place des segments

Observer les précautions d'usage. Utiliser trois ou quatre lamelles de clinquant appliquées tout autour du piston et sur lesquelles on fera glisser les segments les uns après les autres. Ne pas oublier de tiercer les coupes des segments.

Pour emmancher le piston dans le cylindre, on pourra utiliser une sangle ou un collier en clinquant, destiné à maintenir les segments comprimés au fond des gorges.

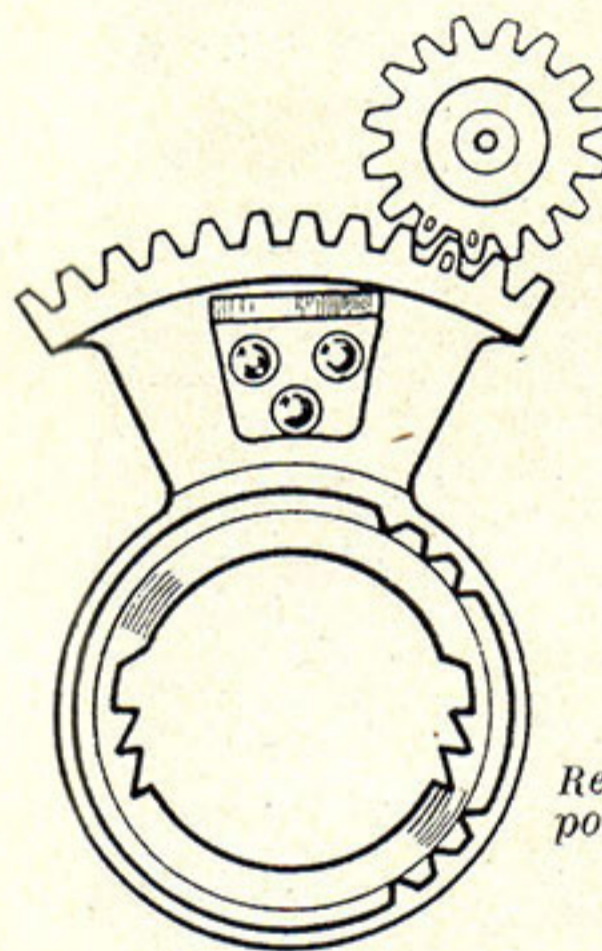
On pourra continuer le démontage, en sortant la pompe à huile du carter. Le démontage de cette dernière ne présente aucune difficulté, son couvercle n'étant retenu que par quatre vis freinées. Au remontage, avoir soin de replacer un joint papier en bon état.

DÉMONTAGE DU SÉLECTEUR

Barillet de commande

Il est simplement logé dans le bossage du couvercle supérieur du carter.

Pour le sortir, il faut tout d'abord dévisser le bouchon six pans du doigt de verrouillage ; enlever le ressort et le doigt ; enlever la vis de retenue d'axe. L'arbre sortira facilement et le barillet sera dégagé.



Remontage du sélecteur. La position des repères doit être observée rigoureusement.

COMMANDE PRIMAIRE ET ENCLIQUETAGE

Cette partie du sélecteur est contenue dans le couvercle du carter du volant magnétique.

Pour démonter, il faut :

- Dévisser par l'intérieur du couvercle le flasque retenu par quatre vis à tête cylindrique.
- Retirer le flasque.
- Dévisser l'écrou maintenant le petit levier de commande manuelle et enlever le levier.
- Retirer le support de secteur denté.
- Dévisser et enlever la clavette maintenant la pédale de sélecteur sur l'axe porte-cliquets.
- Retirer le porte-cliquets par l'intérieur ; récupérer les deux cliquets et leur ressort.
- Démontez le dispositif à échappement, retenu par deux vis et retirer le ressort de rappel.

Engager le ressort de rappel, à la fois dans le doigt à double encoche du support de cliquets, et dans la butée du dispositif d'échappement.

Replacer, dans le couvercle, et d'un seul bloc, le support de cliquets et le système à échappement, et bien bloquer les deux vis de fixation.

Engager d'abord le cliquet avant, en l'introduisant par l'arrière du couloir, le biais sera dirigé vers le haut.

Introduire ensuite le ressort et le deuxième cliquet, le biais également dirigé vers le haut.

Prendre en main le rochet de commande denté, du côté dirigé vers l'extérieur, c'est-à-dire côté support de levier, pour le secteur ; on peut apercevoir des repères constitués par un zéro sur une dent du secteur et par deux zéros, sur deux dents du petit pignon (voir figure).

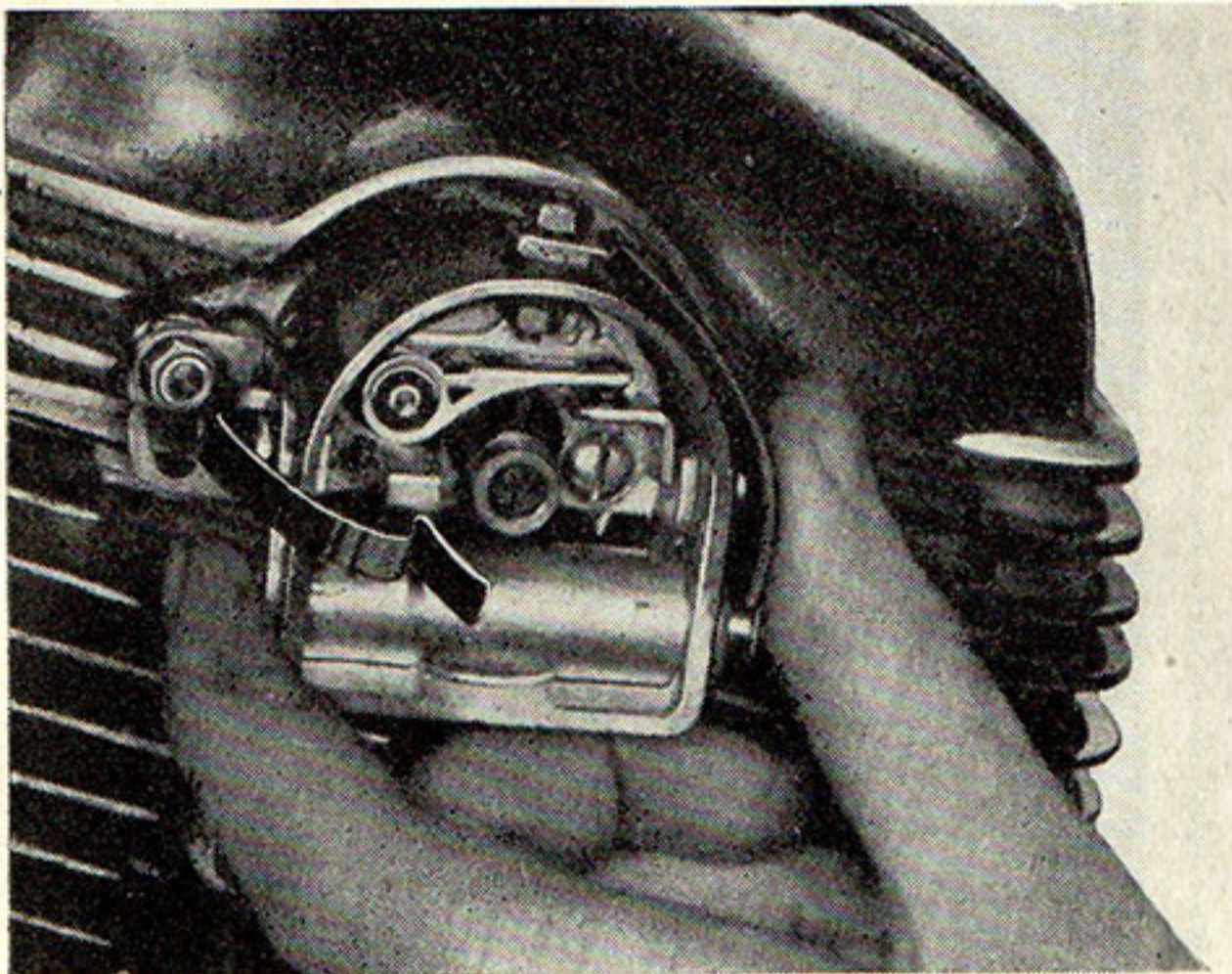
Il faut introduire la dent marquée du secteur, entre les deux dents repérées du pignon, afin d'obtenir un fonctionnement correct du sélecteur.

Sans séparer ces deux pièces, les remettre en place dans le couvercle ; engager d'abord le cliquet avant, dans un des crans du porte-secteur, puis engager le cliquet arrière, à l'aide d'une pointe ou d'un tournevis fin.

Le mieux est de maintenir les cliquets enfoncés à l'aide d'un morceau de corde à piano de 2 mm environ, plié en U, les deux branches de cet U seront aplaties, afin de pouvoir pénétrer dans les rainures prévues à cet effet, dans la pièce (A 58), aussi longtemps que cela peut être nécessaire. Dès que l'accouplement est terminé, on peut enlever le ressort provisoire.

Replacer le flasque intérieur en emmanchant à la fois le petit pignon portant le tournevis et le moyeu d'escamotage des cliquets. Ce flasque devra être replacé avec soin pour éviter le coincement des différentes pièces. (Prendre soin de graisser avant remontage les cliquets, le pignon, les rochets et les divers paliers.)

Roger BRIOULT.



NOTE TRES IMPORTANTE

RODAGE : Si vous voulez que votre moteur vous fasse un long usage et vous donne entière satisfaction, il faut que le rodage qui en sera fait avec l'huile LABO soit réalisé avec le maximum de soins. Un rodage soigneusement fait vous évitera tous déboires.

Le rendement intégral du moteur ne sera pas atteint avant 5.000 kilomètres, et les recommandations suivantes devront être respectées :

1° Jusqu'à 500 kilomètres, limiter l'ouverture des gaz, de manière à ne pas dépasser 65 à l'heure en quatrième vitesse (palier ou légère côte).

Eviter toute montée excessive du moteur en régime, même sur place.

Débrayer et passer en vitesse inférieure dès que le moteur donne des signes de fatigue (cognements).

2° De 500 à 1.500 kilomètres, porter progressivement la vitesse maximum à 80 à l'heure, en observant les mêmes recommandations.

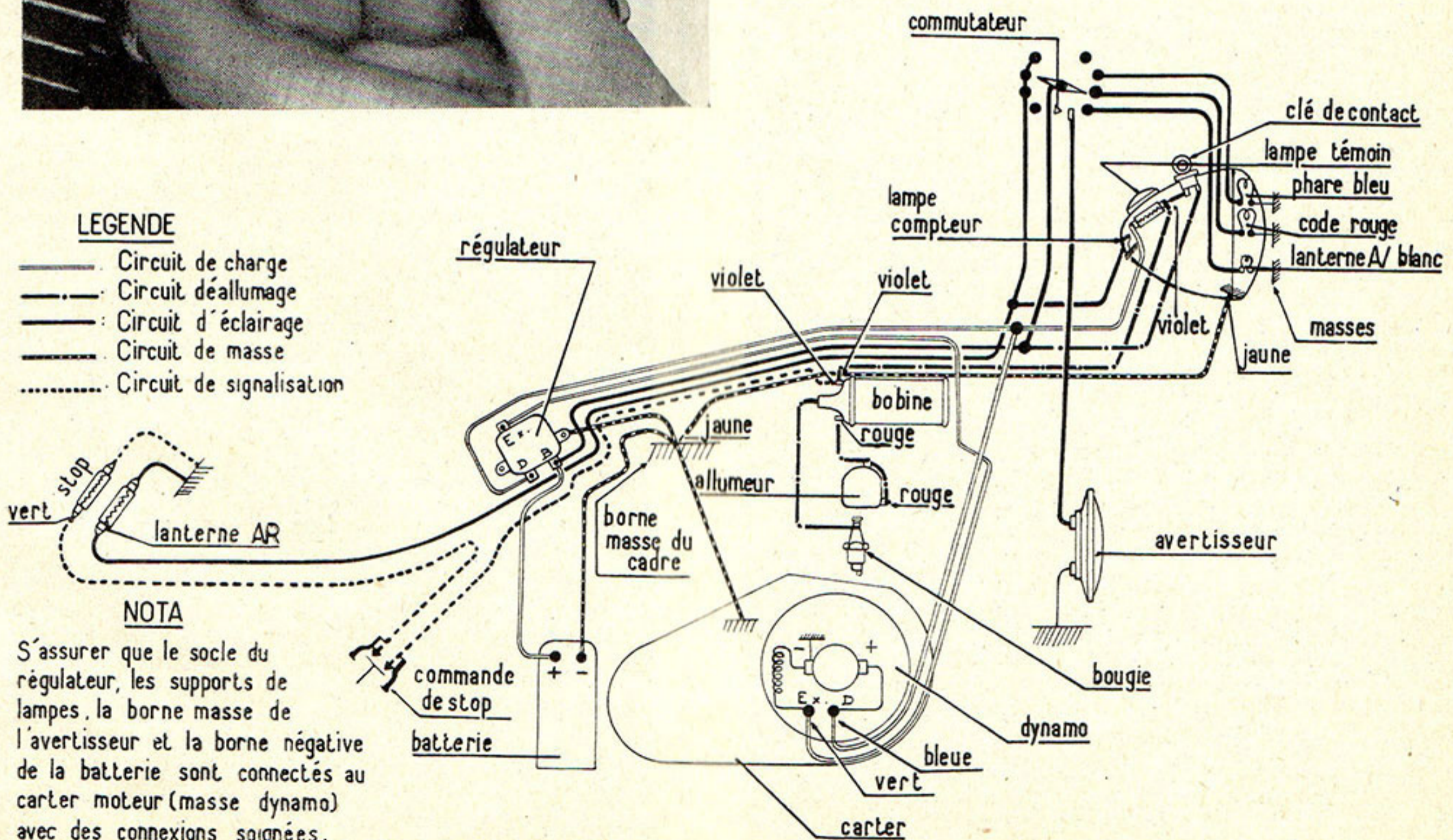
3° De 1.500 à 3.000 kilomètres, procéder peu à peu à une montée en régime maximum de route, en commençant par des pointes de vitesse très courtes que l'on prolongera peu à peu.

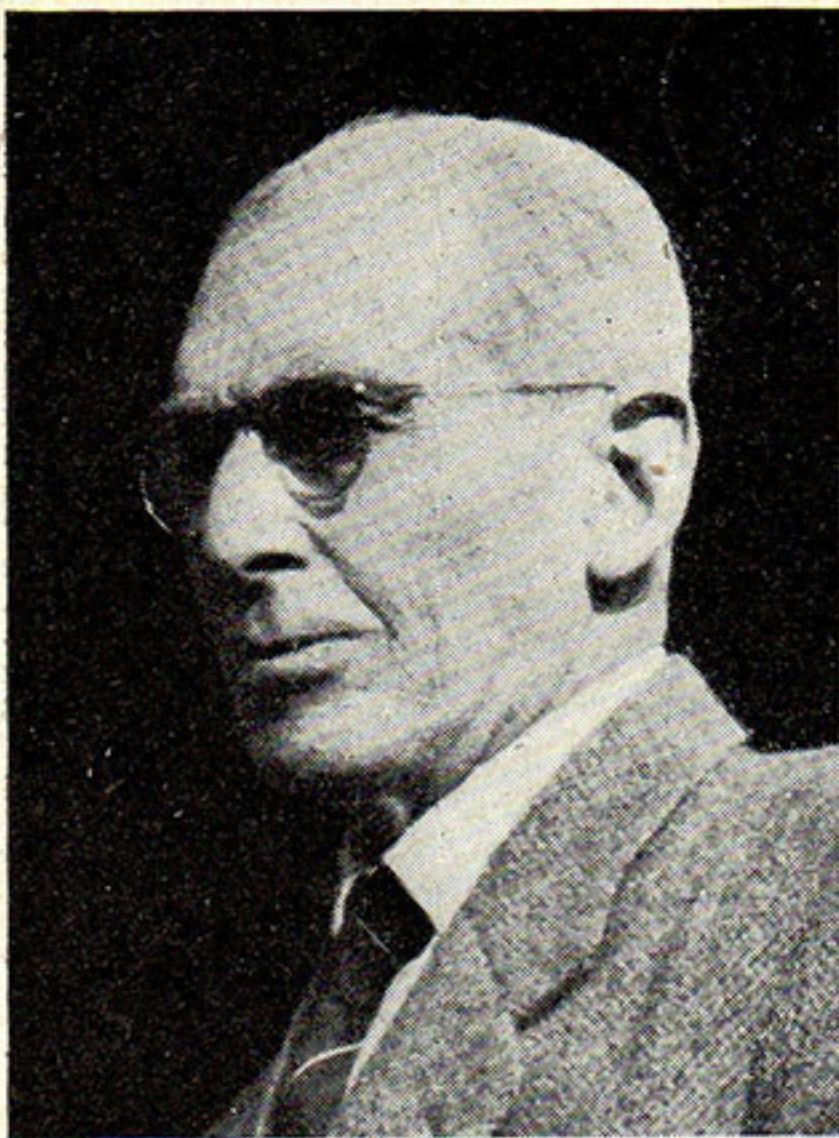
A partir de 3.000 kilomètres, on peut tout demander au moteur mais, ainsi qu'il est indiqué plus haut, il continuera à s'assouplir et n'atteindra le régime maximum qu'aux environs de 5.000 kilomètres.

Notre garantie sera sans effet sur toutes pièces grippées ou brisées par suite d'une conduite prématurément poussée ou de l'emploi d'un lubrifiant autre que :

LABO L 30 - L 40 - L 50 et LABO Sport R 5.

Nous terminons cette étude en donnant à nos lecteurs un schéma-type de cablage adopté par les principaux utilisateurs du 250 A.M.C. ainsi qu'une vue du réglage de l'avance à l'allumage par rotation du boîtier de l'allumeur.





M. PÉROUSE

36

dirigent en France.

Les

Dans un précédent numéro, nous soulignons l'activité, l'utilité et l'essor des Clubs Motocyclistes répartis non seulement sur tout le territoire métropolitain mais encore à travers de nombreuses régions de l'Union Française.

On imagine que toutes ces Associations ont ressenti depuis très longtemps le besoin de se grouper, de se fédérer, ne serait-ce au point de vue sportif que pour aboutir à l'adoption de règlements communs, à une liaison permanente et à la défense d'ensemble des intérêts de tous les participants.

Si la plupart des motocyclistes de notre pays savent que ce rôle est assumé chez nous par la Fédération Française de Motocyclisme (F.F.M.), beaucoup ne sont qu'incomplètement informés sur la composition exacte de cet organisme, sa direction, son fonctionnement, ses buts et l'avenir qu'il envisage.

En "techniciens" que nous sommes, nous avons donc cherché à combler méthodiquement cette lacune, tant grâce aux interviews qu'ont bien voulu nous accorder M. Pérouse, président de la F.F.M., M. Violet, vice-président et les animateurs des différentes Commissions, qu'en compulsant tous les textes utiles, ceux d'aujourd'hui et ceux d'il y a 41 ans.

En effet, c'est en 1912 que fut créée par la Commission Sportive de l'Automobile Club de France, l'Union Motocycliste de France, transformée en 1945 en F.F.M. Jusqu'en 1912, des épreuves sportives réservées aux motos avaient bien été organisées; mais elles l'avaient été par l'Automobile Club au sein duquel s'étaient fédérés les quelques clubs motocyclistes existants. Ceux-ci, pour bien des raisons, ne pouvaient alors songer à s'organiser de façon autonome. N'importe qui, en 1900, ne roulait pas moto. Et ceux qui le faisait n'avaient ni les moyens financiers ni le temps de gérer une Association qui aurait eu ses règlements propres, sa trésorerie et ses moyens d'action personnels.

Un peu d'histoire

Si nous insistons sur ce point de départ, c'est pour bien faire comprendre comment, dès le début du sport motocycliste en France, son organisation s'est confondue avec celle de l'automobile. Ce début, nous le trouvons dans Paris-Toulouse, première grande course nationale, en 1900. En 1901 les deux roues s'alignaient dans Paris-Berlin, puis dans Paris-Vienne en 1902 et Paris-Madrid en 1903.

En 1912 donc, c'est l'Automobile Club lui-même qui décide d'"émanciper" la moto, qui crée l'Union Motocycliste de France (U.M.F.) et tout naturellement fait désigner comme Président du groupement naissant celui de sa propre Commission sportive, M. le Chevalier de Knyff. Ce dernier devait rester à la tête de l'U.M.F. jusqu'en 1925. M. Longuemare lui succédait jusqu'en 1928. Puis, c'était M. Pérouse, dont la réélection perpétuelle depuis cette date traduit le prestige.

Que fait l'U.M.F. de 1912 à 1939 ?

Elle élabore avant tout des règlements sportifs. Elle organise elle-même certaines grandes épreuves nationales, comme les Grands Prix (depuis 1913), les concours d'endurance (depuis 1921), les Six Jours Internationaux (en 1920 et en 1930), les Championnats de France (depuis 1921) et les Coupes Nationales de Tourisme (depuis 1922). Ceci indépendamment des épreuves de plus en plus nombreuses mises sur pied par les clubs eux-mêmes. L'U.M.F. délivre les licences et coordonne en fait toute l'activité sportive motocycliste. A cette tâche s'est adjoint tout naturellement ce qui relevait de l'extension du tourisme-moto (circulation, douanes, etc...).

En 1939, l'U.M.F. comptait 108 clubs affiliés, représentant plus de 40.000 membres.

Statuts nouveaux en 1945

Après les bouleversements causés par la guerre, la nouvelle législation place

tous les sports sous l'autorité du Ministère de l'Éducation nationale (secrétariat à l'Enseignement technique et aux Sports). Chaque sport doit obligatoirement être régi par une "Fédération", ce qui nécessite pour la moto un changement de titre et la publication de Statuts légèrement modifiés.

Parmi les 18 articles qui codifiaient le rôle, les pouvoirs et le fonctionnement de la Fédération Française de Motocyclisme, nous en détaillerons particulièrement quelques-uns. Par exemple celui qui précise que la F.F.M. est administrée et dirigée par un Comité comprenant « d'une part un représentant de chaque Ligue motocycliste régionale et deux représentants des clubs de moto-ball et, d'autre part, des représentants de l'Automobile Club de France et des constructeurs, en nombre égal à celui des représentants des Ligues et des Clubs ».

Un autre article stipule que le Comité se réunit au moins six fois par an, qu'il détermine les attributions des Ligues, qu'il se prononce sur l'admission ou la radiation des clubs, contrôle les règlements sportifs, homologue les résultats, délivre les licences et « en général assure l'exercice des pouvoirs sportifs, conformément aux règlements généraux de la Fédération Internationale de Motocyclisme ».

L'article 6 ajoute que le Comité élit chaque année un bureau composé d'un président, de trois vice-présidents, d'un trésorier et de cinq membres.

Les dirigeants

Statutairement, une seule Commission est nommée prévue. C'est la Commission sportive, à laquelle le Comité délègue ses pouvoirs au point de vue sportif. Mais le Comité « pourra nommer les diverses Commissions dont la création sera reconnue nécessaire ». Actuellement existent donc, en outre la Commission de moto-cross, celle de moto-ball et la Commission mixte F.F.C. - F.F.M. pour les cyclomoteurs.

hommes

le Sport motocycliste

connaissez-vous ?



Le siège social de la F.F.M. est fixé (art. 13) « à l'Automobile Club de France, 8, place de la Concorde, à Paris ».

Pour être complets, nous ajouterons qu'actuellement d'autres projets de Statuts sont soumis au secrétariat aux Sports. Leur nouveauté réside surtout dans la composition du Comité où, par suite d'une sensible réduction du nombre des représentants de l'A.C.F., la représentation des Ligues serait proportionnellement plus importante qu'à présent. Sans être cependant aussi complète puisque toutes les Ligues ne seraient plus, comme aujourd'hui, représentées au Comité.

Mais l'accord à ce sujet demandera encore un certain temps et nous nous contentons ici d'analyser ce qui existe actuellement. Après les institutions, voyons les hommes.

Le Comité actuel est composé de la façon suivante :

DÉLÉGUÉS DE L'AUTOMOBILE CLUB : MM. A. Pérouse, M. Violet, G. Charaudeau, R. Dupoux, B. Duyck, A. Foucart, R. Legrain, S. de Peyerimhoff, E. Portal et J. Regnard.

MEMBRES CONSTRUCTEURS : MM. Bardin, R. Bernardet, P. Dion, L. Feuillet, G. Goll, Grenier de Latour, Pillot, Plus.

DÉLÉGUÉS DES LIGUES MOTOCYCLISTES : Ile-de-France : M. Cantalice ; Poitou : M. Barouillet ; Alsace : M. Schirmer ; Flandre : M. Castel ; Provence : M. Dotto ; Anjou : M. Acat ; Guyenne : M. Fragnaud ; Orléanais : M. Guerry ; Champagne : M. Hild ; Pyrénées : M. Becot ; Auvergne : M. Mauve ; Normandie : M. Lesueur ; Bourgogne : M. Prost ; Languedoc : M. Ventresque ; Belfort : M. Laclotte ; Lorraine : M. Weill.

DÉLÉGUÉS DES CLUBS DE MOTO-BALL : MM. Rion et Carcassonne.

Manquent actuellement les délégués des Ligues d'Algérie, du Lyonnais et du Dauphiné, dont les remplaçants ne sont pas encore désignés.

Quant au Bureau du Comité, élu par les précédents, le voici :

Président : M. Augustin Pérouse.

Vice-présidents : MM. Violet, Mauve et Weill.

Trésorier : M. de Peyerimhoff.

Membres : MM. Castel, Dion, Feuillet, Legrain et Rion.

Et, pour en terminer avec les énumérations indispensables, donnons enfin les noms des membres de la Commission sportive, dont la tâche devient sans cesse de plus en plus lourde :

Président : M. Charaudeau.

Membres : MM. Violet, Acat, Bouvet, Castel, Feuillet, Legrain, de Peyerimhoff, Plus, Rion, Weill, Bernardet, Cantalice, Dion, Foucard, Mauve, Pillot et Regnard.

Tâches nombreuses et variées

Depuis 1945, si les tâches de la F.F.M. n'ont pas varié dans leur principe, l'extension du sport motocycliste et la diffusion considérable des engins motorisés à deux roues les ont multipliées.

Ainsi le calendrier sportif comportait exactement 487 manifestations de caractère national ou international pour 1953. N'étaient pas comprises dans ce chiffre les innombrables réunions régionales pour lesquelles, cependant, les règlements de la F.F.M. devaient être appliqués.

Actuellement, le nombre des clubs fédérés atteint environ 400. Or, 190 environ organisent des courses, des rallyes et des réunions. Que font les autres, moins importants, ou dont l'activité est moins dirigée vers le sport pur ? Tout simplement des "sorties" de caractère touristique, au cours desquelles on visite telle région intéressante, on campe et l'on se retrouve "entre soi". Côté tourisme, le rôle de la F.F.M. ne peut donc aller qu'en s'amplifiant. Déjà elle délivre les triptyques ou carnets de passage en douane nécessaires pour se rendre à l'étranger. Elle coordonne et transmet de nombreux renseignements utiles. Et il est permis de penser, ainsi que le souhaitent

beaucoup de ses membres, qu'elle tiendra un jour pour les motocyclistes la place occupée à l'heure actuelle par certaines grandes organisations de tourisme non spécialisées.

Il semble d'ailleurs que l'obstacle majeur à une extension plus rapide dans ce domaine ait été jusqu'à présent le manque d'argent. Plus les clubs sont nombreux, moins chacun d'eux est riche. Or, un grand service de tourisme nécessite des dépenses permanentes que n'a pas pu jusqu'à présent se permettre la F.F.M.

D'autre part, tous les motocyclistes que sont nos lecteurs savent combien la "grande" presse, dans son ensemble, restreint la place qui devrait normalement être dévolue à la vitesse pure, au motocross ou au moto-ball. Résultat : 20.000 spectateurs seulement au Grand Prix de France le 2 août à Rouen alors que le circuit de Schotten, en Allemagne, en réunissait 200.000. Comprenez que les recettes, donc les possibilités ultérieures, s'en ressentent. Et qu'on ne nous dise pas que le Français "n'aime pas" la moto, puisqu'un million de nos compatriotes au moins utilise un motorcycle. L'évolution nécessaire se fera, nous en sommes certains. Et s'il n'est pas au pouvoir de la F.F.M. de la devancer, tout nous permet d'estimer qu'elle possède les cadres, les traditions et l'organisation nécessaire pour en utiliser au maximum toutes les ressources.

Aucune critique de fond

Alors, aucune critique ?

Nous ne serions pas en France si un journaliste, effectuant une enquête sur n'importe quel sujet, n'entendait pas quelques reproches contre les pouvoirs établis. En l'occurrence, certain président de club ne nous a pas caché qu'il était opposé à la composition de principe actuelle du Comité. Il savait que des nouveaux statuts étaient à l'étude, mais l'impatience le rongait. Un autre trouvait qu'on ne renouvelait pas assez

souvent le "personnel dirigeant", mais reconnaissait que dans son propre club le secrétaire et le trésorier étaient quasi inamovibles parce que personne ne se sentait capable de sacrifier le temps nécessaire pour les remplacer. Un motocrossman aurait voulu voir la Commission de moto-cross composée pour un tiers de coureurs en activité. Ceci d'ailleurs n'existe dans aucune Fédération. Un amateur de cyclomoteur était indigné que le nombre d'épreuves auxquelles il aurait aimé participer soit trop restreint.

Mais bien franchement, jamais nous n'avons entendu aucune critique de fond comparable à celles que l'on peut lire presque quotidiennement contre certaines Fédérations.

Jamais les résultats des Championnats de France ne sont contestés. Encore dernièrement à Rouen, les courses comptant pour le Championnat du Monde ont été, de l'avis des participants les plus compétents, un modèle d'ordre et de régularité.

Si, d'ailleurs, la F.F.M. ne disposait pas d'un grand crédit auprès des 34 nations qui composent la Fédération Internationale de Motocyclisme, pense-t-on que le président de la première, M. Pérouse, serait aussi régulièrement élu président de la seconde? Et que le président de la Commission sportive française, M. Charaudeau, serait membre élu de la Commission Sportive Internationale?

Alors qu'aucun pilote français, qu'aucune firme française ne semble pouvoir actuellement remporter un des dix titres de champions du monde.

Autre signe de l'estime dans laquelle est tenue la F.F.M. sur le plan mondial :

c'est M. Violet, son vice-président, qui fut dernièrement réélu président de la Commission Technique Internationale, laquelle aura prochainement à prendre des décisions très importantes quant à la limitation des risques imposés aux coureurs par la puissance croissante des machines.

Perspectives

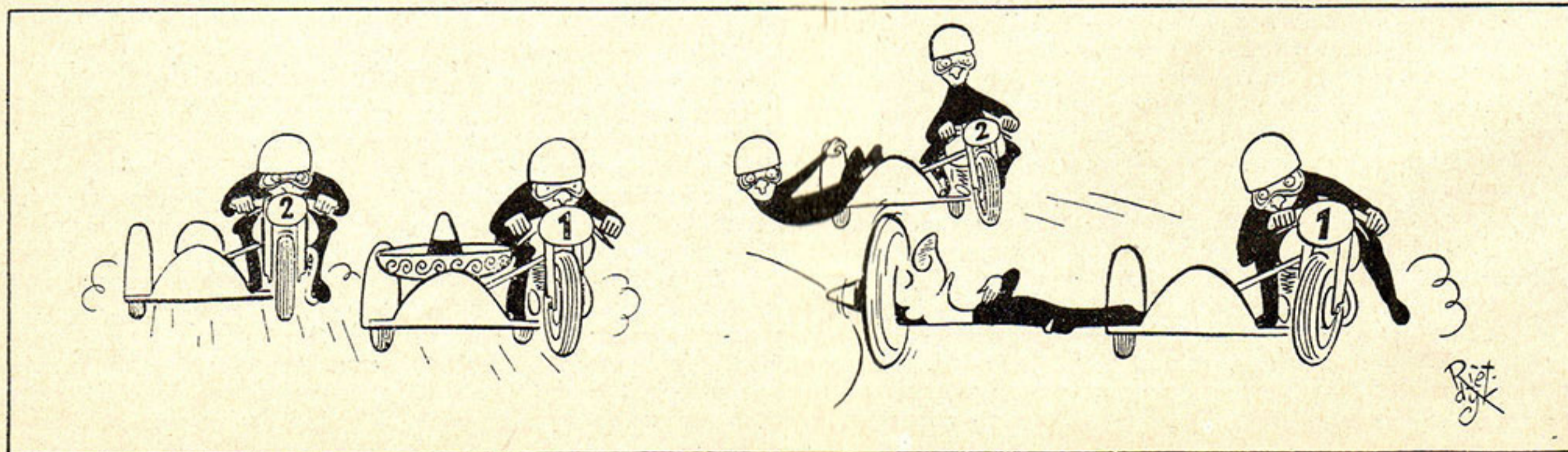
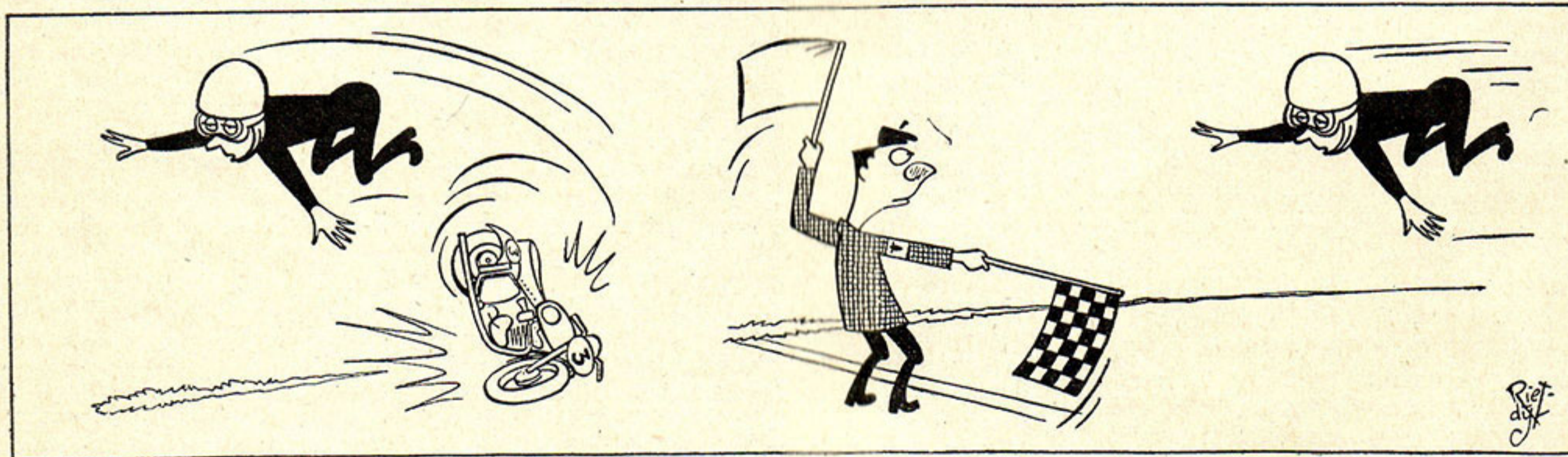
On a pu se demander un moment comment le scooter, ce nouveau venu, apparemment peu constitué pour le sport pur, serait accueilli par la F.F.M.

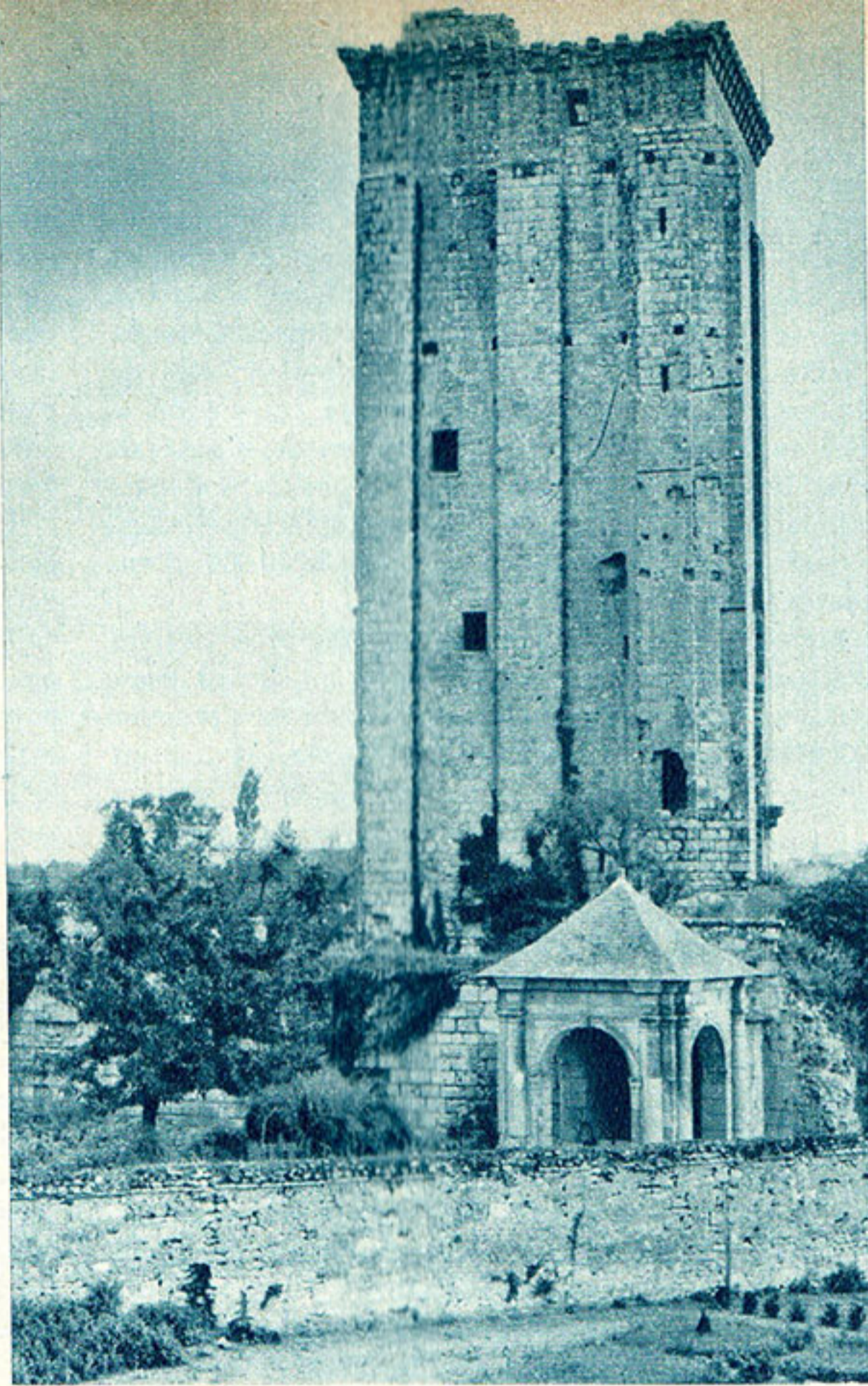


M. CHARENDEAU

Il l'a été très cordialement. Si la question n'est pas encore tranchée en ce qui concerne les clubs de marques, ceux qui s'intitulent simplement "scooter clubs" sont déjà fédérés et de part et d'autre on en retire un avantage. Ailleurs, ce sont le plus souvent des moto-clubs qui ont formé des sections scooters comme ils avaient formé des sections cyclomoteurs. Naturellement, leurs tendances touristiques sont plus marquées qu'ailleurs. Mais les liaisons entretenues par la F.F.M. avec toutes les Fédérations étrangères, ne serait-ce qu'au sein de la Commission de Tourisme Internationale dont est membre M. Weill, vice-président de la F.F.M., assure à l'avance un maximum de facilités pour les parcours au dehors des frontières.

Comme toute organisation fédérative, la F.F.M. est fonction des éléments qui la composent, c'est-à-dire des clubs. Sa puissance, son activité, dépendent d'eux. Supposons qu'elle délivre un jour, comme ce fut le cas pour la Fédération de football, près de 500.000 licences et il est évident qu'avec le sérieux qu'on lui connaît, elle mettra sur pied non seulement des manifestations d'une ampleur étonnante, mais rendra en outre à chaque motocycliste pris individuellement les services les plus variés et les plus précieux. Ses dirigeants et ses services ont prouvé qu'ils avaient su s'adapter aux exigences d'un essor ininterrompu depuis 1945 et qu'ils en concevaient toutes les possibilités. Tant pour les coureurs et les organisateurs que pour le simple touriste, une F.F.M. puissante et fortunée est donc de nature à apporter toute l'aide qui fit tellement défaut aux pionniers d'autrefois.





En ce temps-là ce pays...

En ce temps-là, ce pays ne s'appelait pas encore la Gaule. Sans doute avait-il un nom, mais ce nom, tout comme la langue qu'on parlait alors, a disparu sans laisser de trace.

En ce temps-là le climat n'avait pas la douceur d'aujourd'hui — le renne et le mammouth brouaient sur les coteaux de la Touraine une flore résolument arctique. En ce temps-là, nos ancêtres velus, décidés à devenir autre chose que leurs cousins les singes, avaient déjà découvert la voie qui mène de l'animal à l'humain — ce chemin difficile et exaltant qui s'appelle le travail. Car le travail n'est pas la punition infligée pour avoir croqué la pomme de l'arbre du bien et du mal, il est ce fruit lui-même, qui donne à l'homme pleins pouvoirs sur la nature.

Or qui dit travail, dit outil, instrument de travail. En ce temps-là cet outil, d'abord pierre brute, puis pierre éclatée, s'était remarquablement perfectionné. L'homme avait appris à tailler la pierre, à la façonner selon l'usage auquel il la destinait... En ce temps-là le Grand Pressigny était la grande capitale industrielle de notre continent.

Qui connaît le Grand Pressigny? A part quelques mordus de la préhistoire peu de gens ont la curiosité de jeter un coup d'œil sur le passé lointain de la race humaine. Et cependant rien n'est plus passionnant à connaître que cette longue période où l'homme commençait à se frayer péniblement



un chemin vers la connaissance. Comme l'écriture n'était pas encore inventée, nous n'avons pas les bla-bla-bla des historiens pour nous masquer la vérité. Les massacres et les tyrans, s'il en a eu, se sont évanouis dans la brume des millénaires. Ne demeurent sur le crible des âges que des jalons essentiels — la trace du premier feu allumé dans une caverne, la première hache de pierre polie, le premier arc, les premières flèches, les premiers dessins griffonnés sur une paroi rocheuse... Dépouillée du fatras de guerres, des noms de généraux et de rois, comme elle est belle, l'histoire de l'humanité!

Et dans cette histoire le nom de Grand Pressigny tient une place de tout premier plan.



Qu'est-ce que le Grand Pressigny? Une aimable petite ville blottie entre les derniers coteaux de la Touraine et la vallée de la Creuse. Des vieilles maisons qui escaladent la colline dominée par le vieux château, beaucoup de verdure, peu de touristes, un ciel tout doux, le murmure de la Claise sous les branches... Une paix ouatée que même la guerre n'a pas su troubler.

Mais il fut un temps, « ce temps-là » précisément, dix ou vingt mille ans avant notre ère, où le Grand Pressigny était quelque chose comme la ville de Détroit

en Amérique ou encore notre Saint-Étienne — en beaucoup plus important. Le Grand Pressigny fabriquait les armes et les outils de silex pour l'Europe entière. 1.500 ateliers établis dans des cavernes et les abris sous roche employaient plus de 8.000 ouvriers. Ceci à une époque où la population de toute la France n'excédait pas 40.000 habitants. En proportion, imaginez aujourd'hui une agglomération industrielle groupant plus de 8.000.000 d'ouvriers!

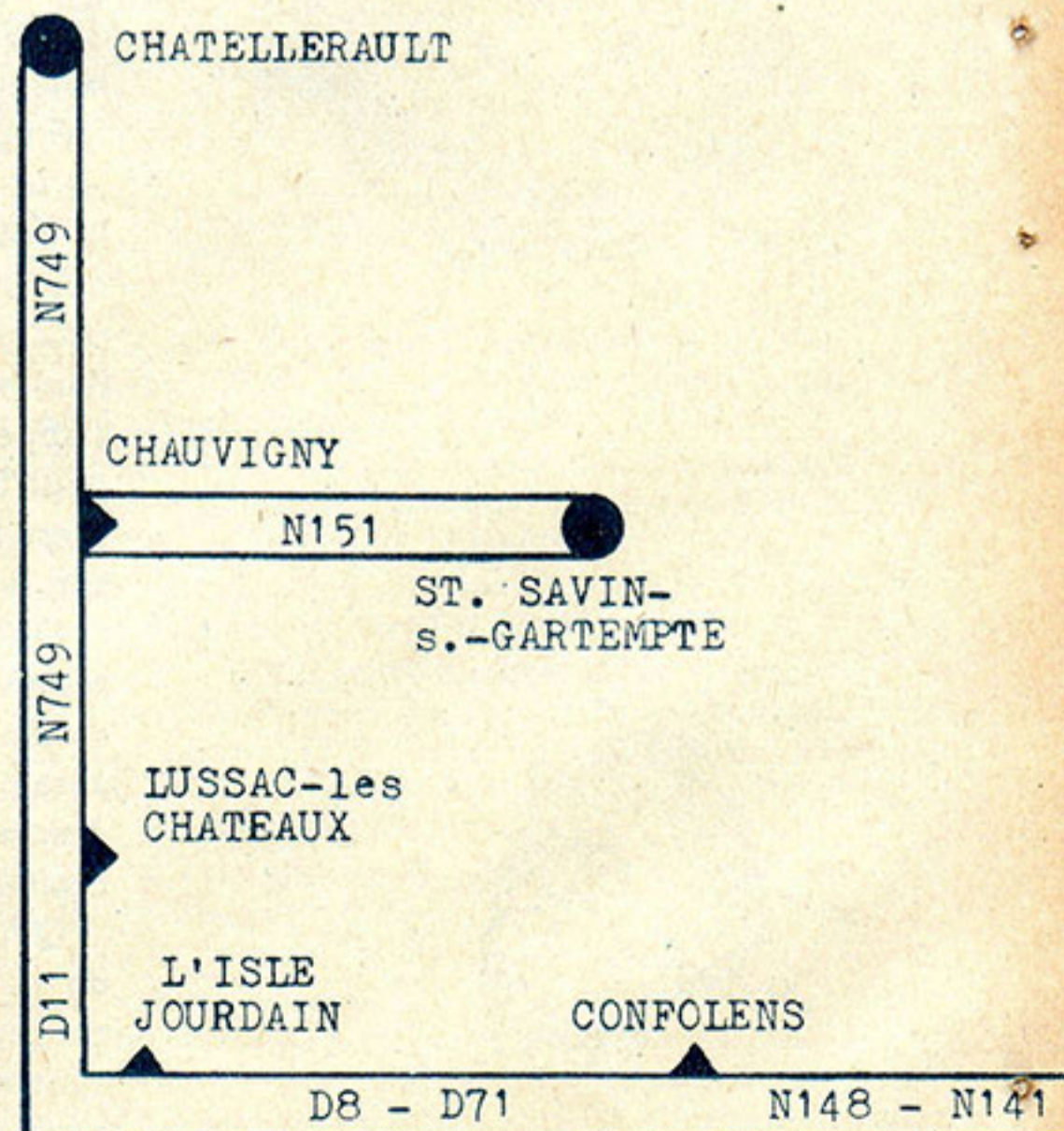
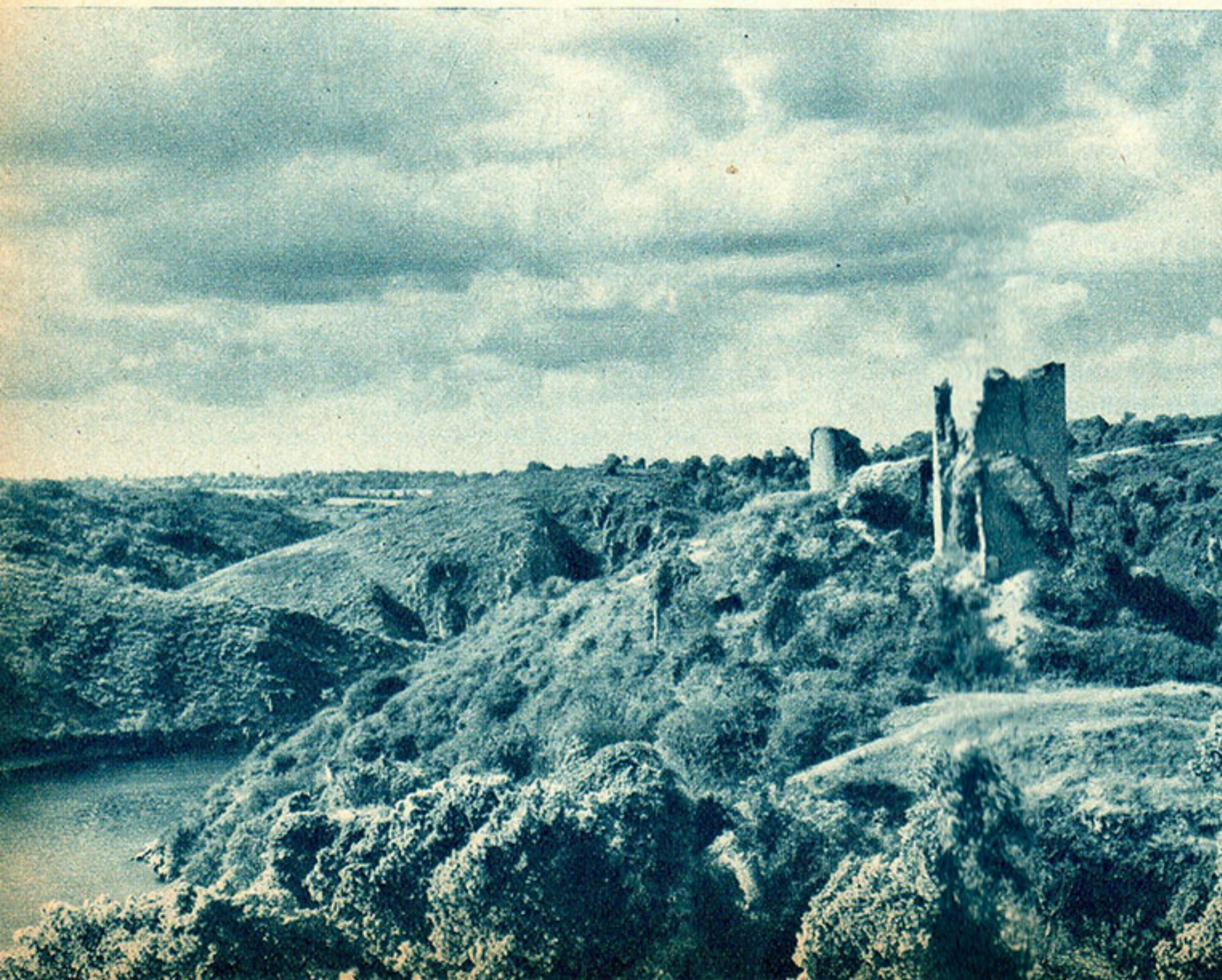
Les hommes de ce temps-là avaient découvert dans la région du Grand Pressigny un gisement de silex de tout premier ordre — solide, pas friable, se taillant aisément et tout... Or le silex, matière première d'une importance vitale représentait à l'époque quelque chose comme un riche gisement de pétrole ou encore une mine d'or... Avec ça, à dix kilomètres à la ronde les coteaux rocheux creusés de cavernes offraient des locaux tout installés. Et les moyens de locomotion ne faisaient pas d'avantage défaut. Les aurochs, tels des bœufs de trait, acheminaient les produits finis aux quatre coins du continent et ce que les aurochs ne prenaient pas en charge, était charrié au long des rivières, par voie d'eau...

La prospérité du Grand Pressigny dura tant que dura l'âge de pierre, c'est-à-dire un nombre respectable de millénaires. Et puis un jour quelqu'hurluberlu (il n'y a que ceux-là qui inventent!) découvre le métal, cuivre, bronze, fer. Et c'est la fin. Les armes et les instruments de fer remplacent les outils de silex comme le nylon est en train de supplanter la soie. Les artisans du Grand Pressigny, dépassés par le progrès, ne sont plus à la page. La plus grosse industrie de la préhistoire, acculée à la

faillite, est contrainte de fermer ses cavernes et de licencier son personnel...

Oui, bien sur, la théorie officielle parle de quelque cataclysme qui força les habitants de la région à un exode précipité. Mais il est assez savoureux d'imaginer que c'est non une catastrophe matérielle, mais un krach économique qui stoppa net la vie de cette gigantesque ville-usine.

Il n'y a pas très longtemps, quelques habitants du Grand Pressigny, frappés par la quantité énorme des silex taillés qu'ils découvraient en plantant leur salades, ont commencé à rassembler ces fragments pour en faire des collections. Haches et racloirs, poinçons et pointes de flèches, le sol en était littéralement truffé. Quant aux « livres de beurre » elles empêchaient carrément de labourer, la charrue faisait des étincelles! On appelle ici « livre de beurre » les blocs de silex d'où les artistes du paléolithique prélevaient des lames pour en faire des poignards ou des couteaux. Ces blocs ressemblent en effet à un gros morceau de beurre campagnard et il n'est pas de jardin du pays qui ne possède une bordure faite avec... Aussi le musée préhistorique du Grand Pressigny est-il sans doute le plus riche du monde en matière d'outils de toute sorte. Il niche, ce musée, dans l'aile intacte (ou presque intacte) du vieux château aux trois quarts démantelé par ailleurs. De la terrasse, une vue splendide s'ouvre sur le pays environnant, les collections sont extraordinaire de richesse et de variété, quelques pièces sont d'une beauté saisissante, comme le grand polissoir de grès que l'on dirait sculpté par le plus moderne de nos artistes et, chose précieuse entre toutes, le guide qui vous fait les honneurs des lieux est une espèce d'oiseau rare. Il est l'exception à



cette règle désolante qui veut qu'un guide soit là pour vous empêcher de voir ce qu'il y a à voir. Celui du Grand Pressigny a non seulement compris ce dont il parle, mais il s'est passionné à la chose. Alors, il vous passionne. Ses mots font image et il raconte avec tant de conviction ce qu'était le travail des artisans de ce temps-là que l'on a vraiment l'impression d'entendre un témoin oculaire. Si en sortant du musée vous n'êtes pas férus de la préhistoire, c'est que vous n'êtes vraiment pas curieux! Mais je parierai bien un moteur deux temps tout neuf contre une bougie qui perle qu'en descendant la pente raide qui mène au village vous ramasserez la moitié des cailloux du chemin... comme nous avons fait!

Depuis l'âge de la pierre polie beaucoup d'eau a coulé sous les ponts de toutes les rivières qui sinuent entre la Vienne et la Creuse, formant comme des branches d'un éventail liquide et vert. Mais ce pays est traditionaliste, surtout en ce qui concerne son industrie et naguère encore on travaillait le silex autour de Pressigny pour en faire des pierres à fusil ou à briquet.

Des deux rivières-sœurs et rivales laquelle l'emporte en beauté, la Vienne ou la Creuse? Difficile à dire. Au prime abord la Creuse est de loin la plus spectaculaire. C'est une rivière qui a le sens du théâtre et une façon de se présenter qui vous coupe le souffle. La route passe sur les hauteurs au milieu des forêts et, brusquement au virage on découvre une gorge

resserrée, des falaises d'où pendent des draperies végétales et, tout au fond, un ample plan d'eau qui miroite sous le soleil. Et comme si toute cette beauté sauvage ne suffisait pas, sur un piton rocheux pris dans la courbe du fleuve une ruine de château féodal dresse ses pans de murs vêtus de lierre... Ça, c'est Crozant et c'est beau comme il n'est pas permis de l'être! Un peu plus loin, au bout d'une petite route assez méchante (rien que du silex taillé, garanti d'époque, ils n'en sont pas encore à l'âge de la pierre polie dans le coin!) on aperçoit, et toujours à l'improviste, des pentes gazonnées qui s'inclinent vers un lac d'un bleu de Méditerranée, un lac immense, avec des plages blondes et des barques blanches. C'est le lac artificiel du

LA HAYE-DESCARTES

LE GRAND PRESSIGNY

LA ROCHE-POSAY

ANGLES-s.-A.

TOURNON

LE BLANC

SAINT-GAULTIER

ARGENTON-s.-L.

GARZILESSE

EGUZON

CROZANT

LA SOUTERRAINE

AIXE-
s.-VIENNE

LIMOGES

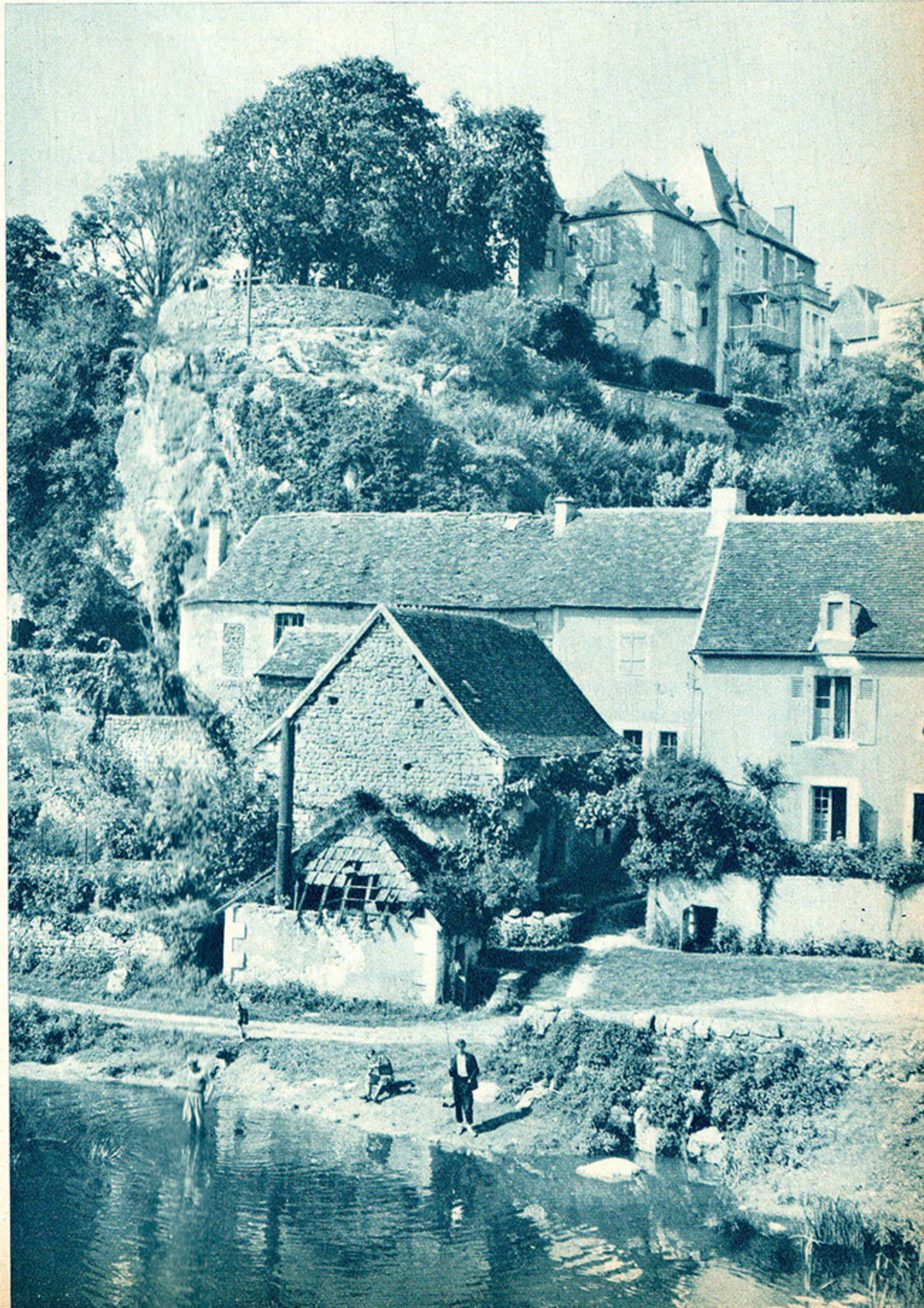
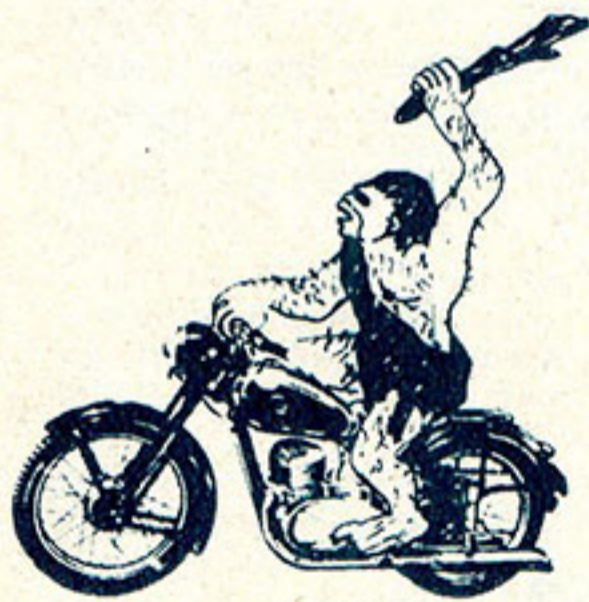
ST-JUNIEN

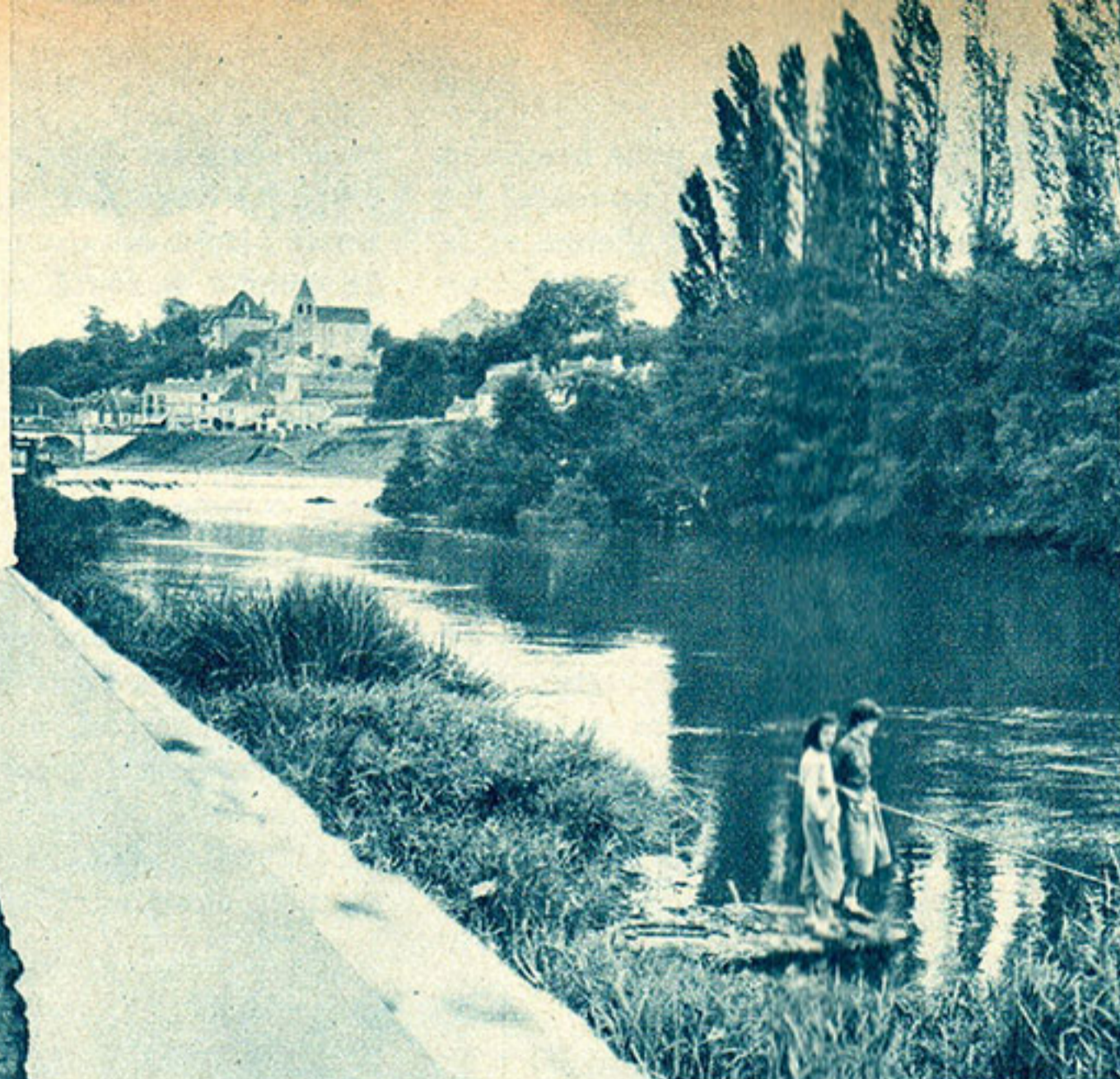
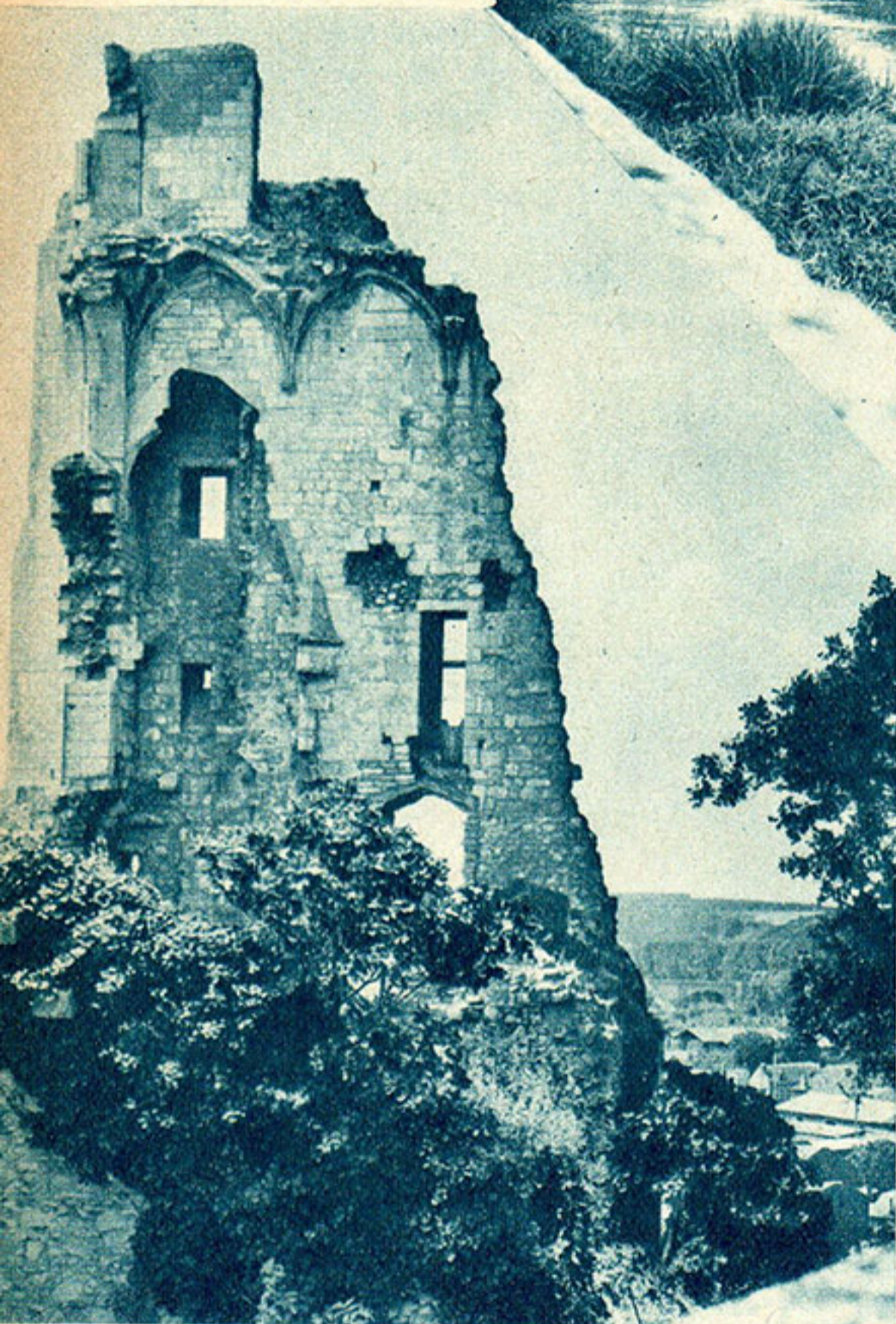
D116 - D32.

N21

N20

D42
D5-D60
D5
D6
N750
N151
N727
N40-D48
D40
D40
D72-N713
N142
N151bis-N713





Nos photos

Page 81. La tour de Grand Pressigny.

Page 82. Un des plus beaux sites de France. - Crozant.

Page 83. Le vieux bourg pittoresque. d'Angles-sur-l'Auglin.

Page 84. Le Blanc sur la Creuse. Ici l'on pêche !..

En bas. L'un des cinq châteaux qui dominent Chauvigny.

barrage d'Eguzon et c'est vraiment superbe... Ailleurs c'est Gargilesse, non pas un village, mais « le » village pittoresque tel qu'on se l'imagine, avec des vieilles rues pittoresques, des vieux logis pittoresques, des vieilles femmes pittoresques, une vieille église pittoresque et des vieux coqs pittoresques grattant des tas de vieux crottin pittoresque... Gargilesse est tellement une perfection du genre qu'il semble bien l'avoir fait exprès. Inutile d'ajouter que l'hôtel s'appelle « des Artistes » et qu'il y a autant de chevalets dressés au bord de l'eau que dans les rues du vieux Montmartre... Il y a aussi ce tournant de route anonyme d'où s'ouvre un panorama extraordinaire. Toujours des gorges, des murailles de granit voilées de lierre et baigné par l'eau calme, un coteau de gazon coupé de haies, exactement semblable aux boulingrins de Versailles, mais d'un Versailles pour géants...

Oui, la Creuse sait se mettre en valeur! Et même lorsqu'elle quitte ses gorges granitiques, qu'elle s'élargit et que ses rives se peuplent, elle garde son parfum de sauvagerie... Mais à vrai dire elle me fait penser aux héroïnes de théâtre de M. Anouilh — ces filles sauvages soigneusement décoiffées, aux robes artistement déchirées, aux ongles savamment sales... Vous connaissez la réaction du paysan, mis pour la première fois de sa vie en présence d'un chameau qu'un cirque avait amené : « Ben, oui, je le vois... Mais je sais bien qu'une bête comme ça, ce n'est pas possible. » Eh bien, devant le déferlement des beautés de la Creuse, j'ai le même sursaut que ce brave homme — je sais bien que c'est impossible!

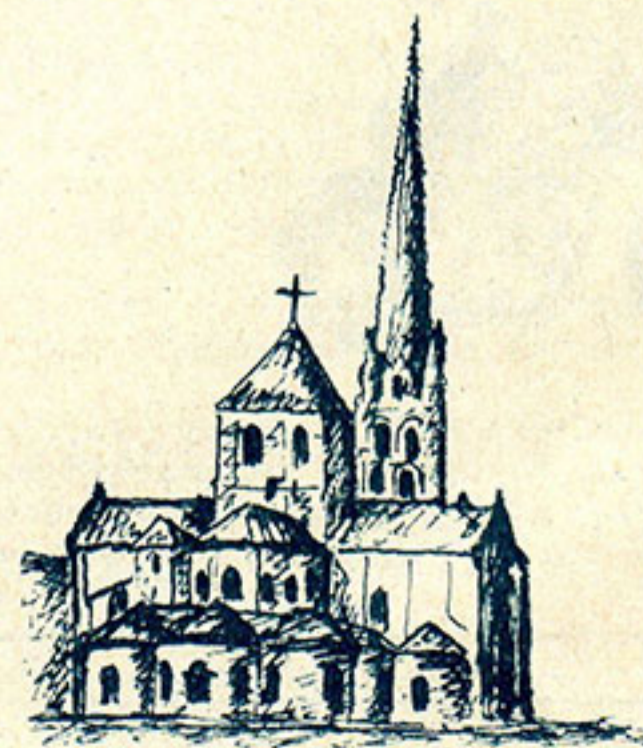
Et la vallée de la Vienne? Oh, c'est tout différent. Moins spectaculaire, elle a des charmes plus insidieux. La Creuse c'est un mannequin de chez Dior que l'on sort pour

la montrer aux populations. Elle est sensationnelle, mais sous sa robe époustouflante, peut être bien qu'elle a des cuisses un rien trop maigres. Tandis que l'autre... La Vienne c'est la femme qu'on aime et que l'on garde jalousement pour soi tout seul, car on sait que, dépouillée de sa petite robe simple elle est belle, aussi belle, plus belle que l'autre, Que la pudeur des lectrices me pardonne, mais tous les hommes me comprendront.

Si pour décrire la vallée de la Creuse les superlatifs vous viennent tout seuls « superbe, extraordinaire, prodigieux... », la Vienne exige tout un vocabulaire de tendresse. Heureux les anglais à qui un seul adjectif suffit pour traduire n'importe quoi — quand ils ont dit « nice! » — charmant! — ils ont tout dit. Le français demande plus de précision, mais en l'occurrence je suis bien en peine de parler autrement : la vallée de la Vienne c'est tout ce qu'il y a de « nice! »

La Haute-Vienne, entre Saint-Junien et Limoges est une région très industrialisée, mais chose surprenante, loin d'abîmer le paysage, l'usine y ajoute un cachet de plus. Bâtie dans un endroit économiquement déterminé — accès facile, voies de grandes communications, etc... l'usine moderne, agressive et consciente de son importance, bouffe en moins de deux le plus beau décor. Les usines des bords de la Vienne — tanneries, fabriques de lavages de draps, scieries, papeteries — ont été « provoquées » par le paysage. C'est la qualité de l'eau qui les a amenées là, et ce depuis des siècles. Consécration des métiers d'artisans, ces usines se gardent de devenir envahissantes. Les bâtiments neufs s'appuyent avec piété sur les fondations séculaires et poussent très loin le respect du cadre charmant qui les entoure. On les devine, plus qu'on ne les voit, ces fabriques mangées de verdure, blotties au bord de l'eau.

A Saint-Junien, au confluent de la Glane, il y a un site sauvage et irréel, des rochers, des chênes séculaires, des grands plans d'eau immobile... Une usine y est installée qui utilise la chute de ces plans d'eau pour faire ses petits besoins. Brusquement nous



ST-SAVIN-SUR-GARTEMPE



de la rivière, on se hâte d'admirer cette eau de la Vienne, sombre, presque noire, comme si un ciel d'orage s'y mirait éternellement. Les pêcheurs, plantés en rangs serrés sous les peupliers, pensent simplement que cette couleur de l'eau favorise les prises...

De Lussac une route transversale mène à Saint-Savin-sur-Gartempe. On traverse un plateau désert et quasi en friche, par une route sournoise qui commence bien et qui finit moins bien. Pour ne pas vous décourager trop vite elle plaque de temps en temps quelques mètres de goudron sur ses cailloux. Et puis ça recommence... Mais le fond de l'investissement routier travaille pour vous, comme personne ne l'ignore, et peut-être, dans un temps que l'on espère proche, on pourra admirer les fresques de Saint-Savin, sans maudire la route qui y mène.

Les fresques de l'église de Saint-Savin sont uniques. C'est le plus parfait ensemble de peintures murales du XII^e siècle qui existe au monde. Leur fraîcheur est extraordinaire et leur abondance stupéfiante. Il n'y a pas un centimètre de l'église qui ne soit décoré. Je vous recommande le panneau

nous sommes cassé le nez devant ce qui semblait bien être l'entrée des ateliers et nous nous sommes résignés à faire demi-tour. Mais un monsieur très bien surgi d'un bureau nous a interpellés : « Hé, là! Vous n'allez pas plus loin? Laissez-là votre machine et allez à pied par ici, vous verrez au moins le site Corot. »

Le monsieur très bien parlait sec et visiblement était choqué. Nous avons obtempéré, malgré la pluie qui n'attendait que ça... Eh bien, il les connaissait les beaux coins, le petit père Corot! Et comme il avait raison de nous pousser, le monsieur très bien! Merci, monsieur très bien, de la fabrique des bords de la Glane!

De Lussac-les-Châteaux à Châtellerault, la vallée de la Vienne est toujours ravissante, mais la route est séparée de la rivière par toute la largeur d'un champ. Ici l'usine est plus rare, mais par contre le château abonde. La petite ville de Chauvigny en stocke cinq à elle seule, avec en plus deux églises romanes, dont l'une au moins, celle d'en haut, est remarquable. Ses chapiteaux sculptés (intérieur et extérieur), sont extraordinaires.

Quand par hasard la route s'approche



CHAPITEAU DE SPIERRE DE CHAUVIGNY



ou Dieu présente à Adam une Eve barbue. « Par erreur » précise sans rire le savant commentateur de ces fresques. Un excellent système de minuterie permet d'admirer ces peintures en détail et vous permet aussi de resquiller le jeton en entrant immédiatement derrière un groupe de visiteurs.

Le manque de place ne me permet pas de parler longuement de Limoges, ville toute en places, d'où les rues s'évadent comme des crabes. Il est impossible de se diriger dans Limoges car les rues ne portent pas de plaques ou si elles en ont cela ne correspond pas à ce qu'on imagine. Le marché couvert s'élève sur la place de la

Nos photos

Page 85. Des « arbres rêveurs » dans des « vapeurs argentées » comme il aimait les peindre, tel est le « Site Corot » sur la Glane.

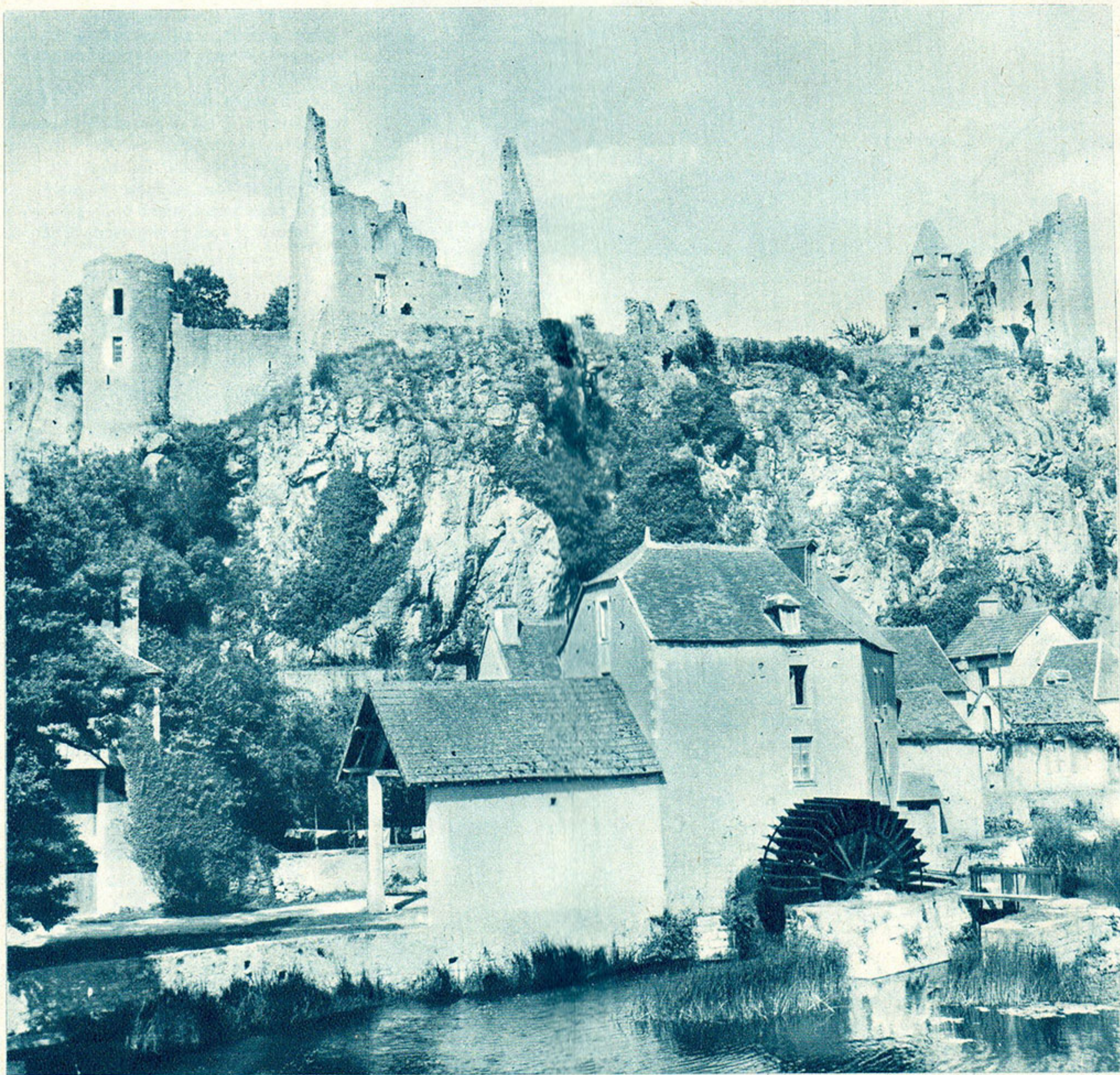
En bas La Sedelle à Crozant.

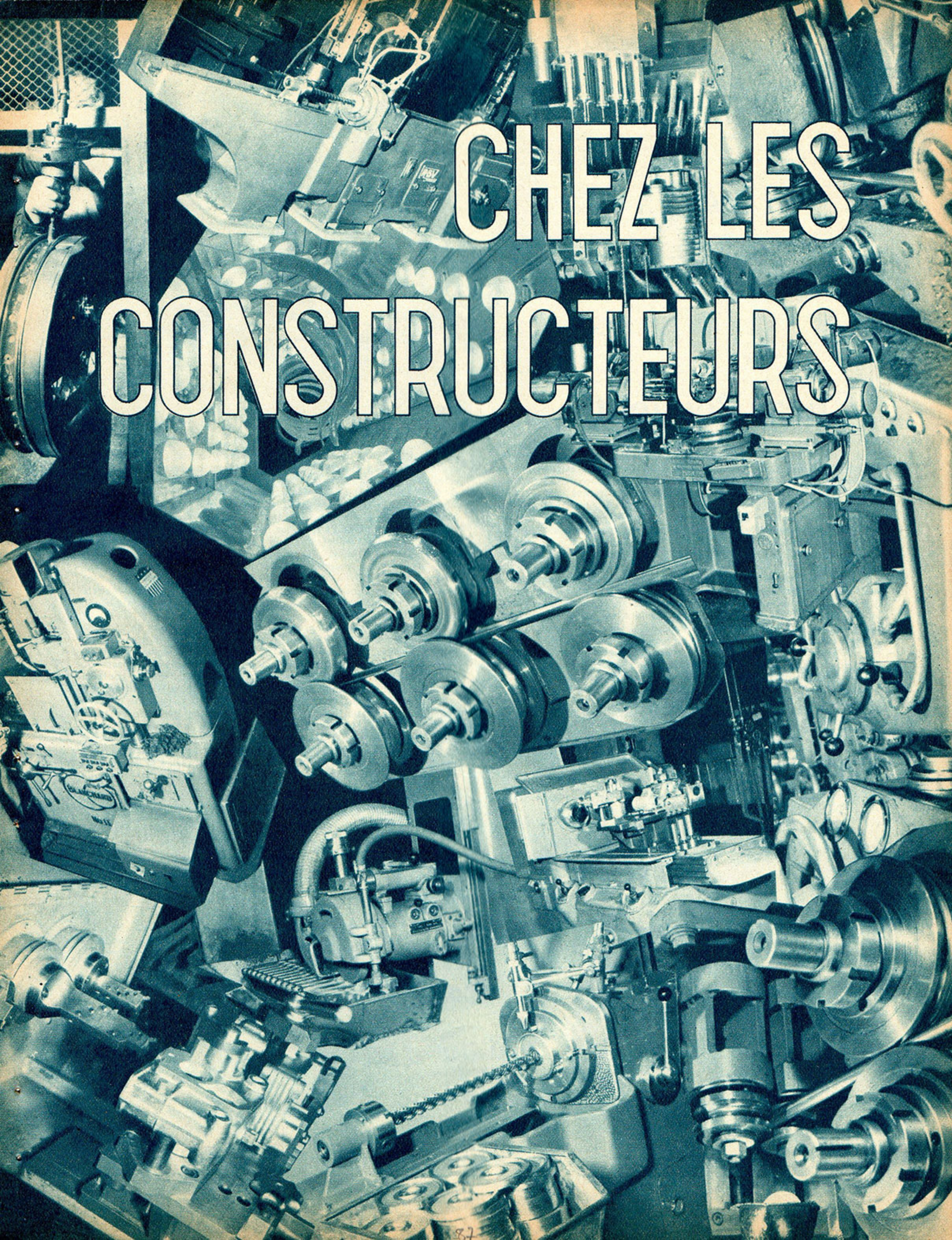
Page 86. Le château d'Angles-sur-l'Anglin (vu du pont de Ste-Croix).

Foire, la foire s'étale sur la place de la République, quant à la statue de la République elle est évidemment ailleurs, sur la place du Marché sans doute... Les agents limousins connaissent bien cette particularité de leur ville et vous donnent les renseignements sous cette forme : « Tournez à gauche, et deuxième place à droite, là, mon collègue vous dira pour après... » Une promenade à Limoges est jalonnée par des agents, comme ailleurs par des monuments.

Mais Limoges n'est qu'une ville et c'est au bord de l'eau que je vous donne rendez-vous aux vacances prochaines — La Vienne, la Creuse? choisissez!...

Voyageur sans bagages.

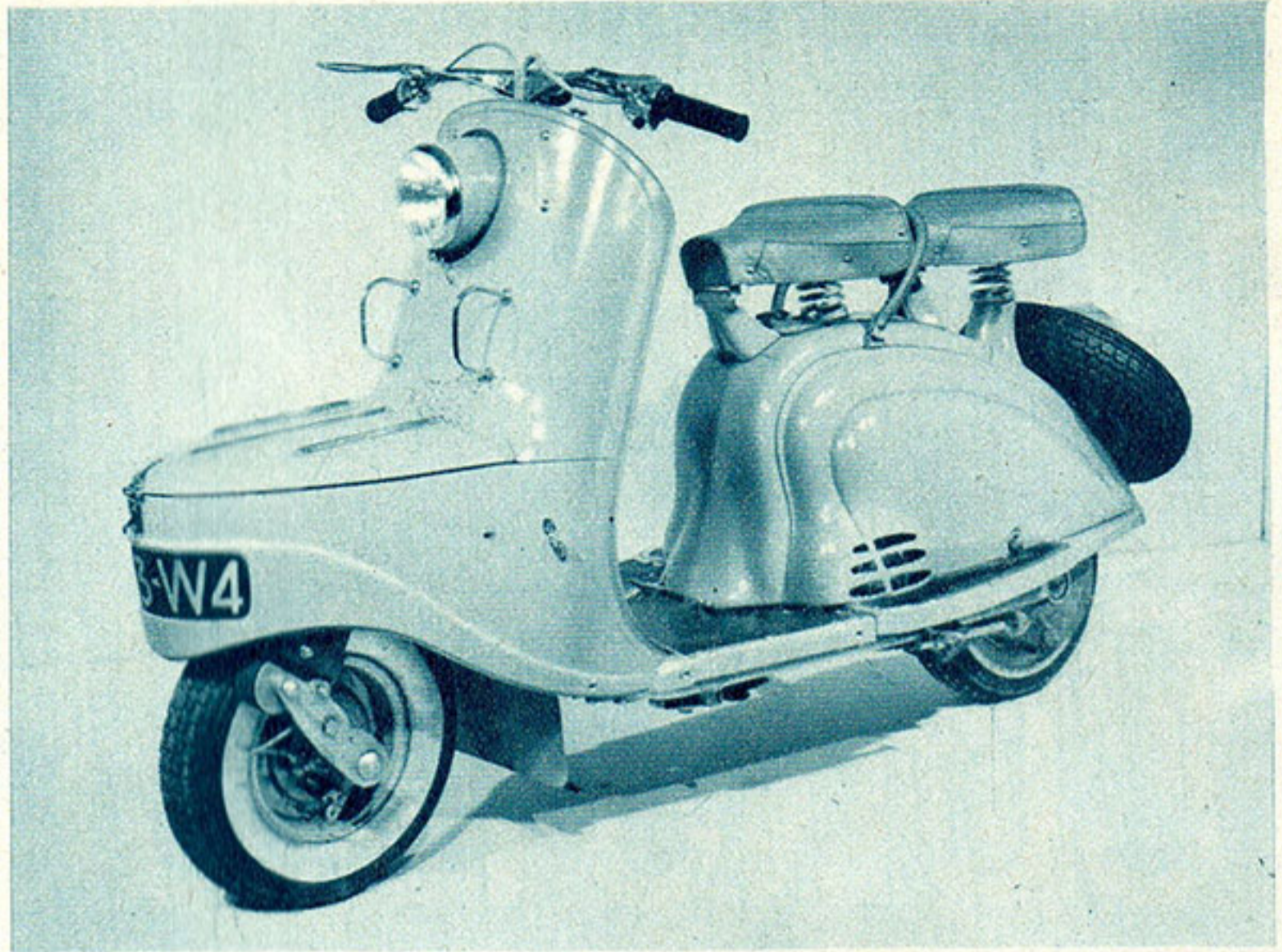




CHEZ LES CONSTRUCTEURS



Chez Peugeot



Le programme de fabrication, pour 1954, que les Établissements PEUGEOT présentent au Salon comporte une importante gamme de machines, dont deux grandes nouveautés, le scooter 125 cm³ et la 256 T.C. 4. motocyclette 250 cm³ bicylindre 2 temps.

Dans les 125 cm³, une série à bloc moteur 3 vitesses, il existe 3 types :

La 55 T.A. à suspension intégrale, fourche télescopique commande des vitesses à main.

La 55 T. C. à suspension intégrale, fourche télescopique et sélecteur au pied.

La 55 T. C. L. possède les mêmes caractéristiques que la précédente, mais en présentation grand luxe, avec garde-boue profonds.

En 4 vitesses un modèle de présentation Grand Luxe la 56 T. L. 4., avec fourche télescopique, suspension arrière et protection totale. Les garde-boue sont d'un modèle profond.

Dans la série 175 cm³ PEUGEOT présente 3 modèles :

La 176 A. S. à 4 vitesses commandées par sélecteur au pied, présentation de luxe, protection totale, fourche télescopique, suspension arrière, frein avant de 120 mm. et arrière de 150 mm.

La 176 T. C. 4 qui possède les mêmes caractéristiques générales que la 176 A. S. mais avec suspension arrière réglable, fourche télescopique, amortisseurs hydrauliques, roues à broche et frein avant et arrière de 150 mm.

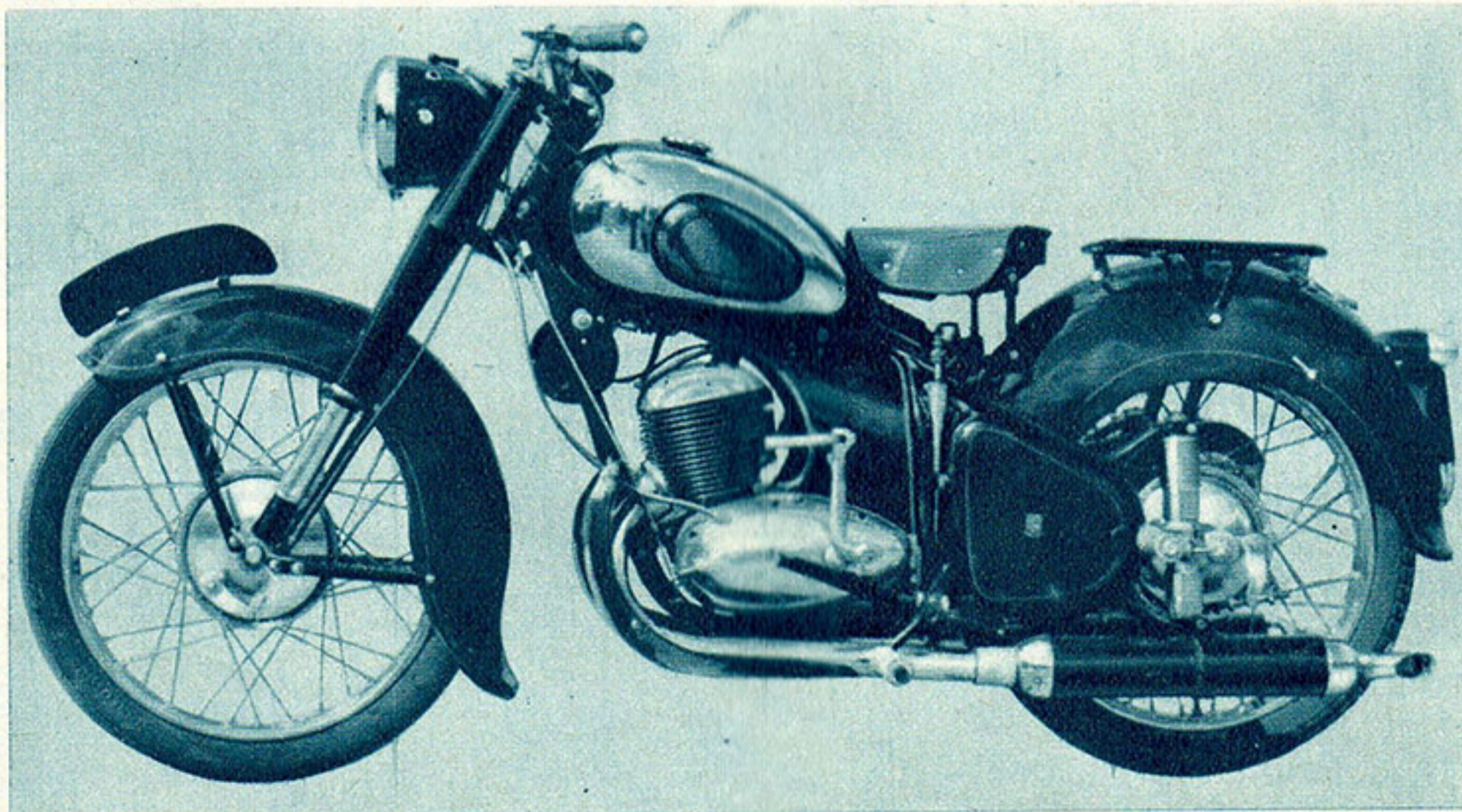
La 176 G. S. qui est une réplique un peu moins poussée de la 175 cm³ gagnante au Bol d'Or. Cette machine de sport s'adresse aux amateurs de vitesse et d'accélération. Equipée d'une selle biplace, elle possède un guidon sport et des freins de 170 mm. Puissance 10 CV. Vitesse 110 km/h.

Dans la fabrication moto, la grande nouveauté chez PEUGEOT est la 256 T. C. 4 250 cm³ bicylindre 4 vitesses à sélecteur. La fourche télescopique est à amortisseurs hydrauliques et la suspension arrière est réglable. Moyeux à broche avant et arrière et frein de 170 mm. Cette machine très élégante d'une présentation de grand luxe est particulièrement adaptée au grand tourisme.

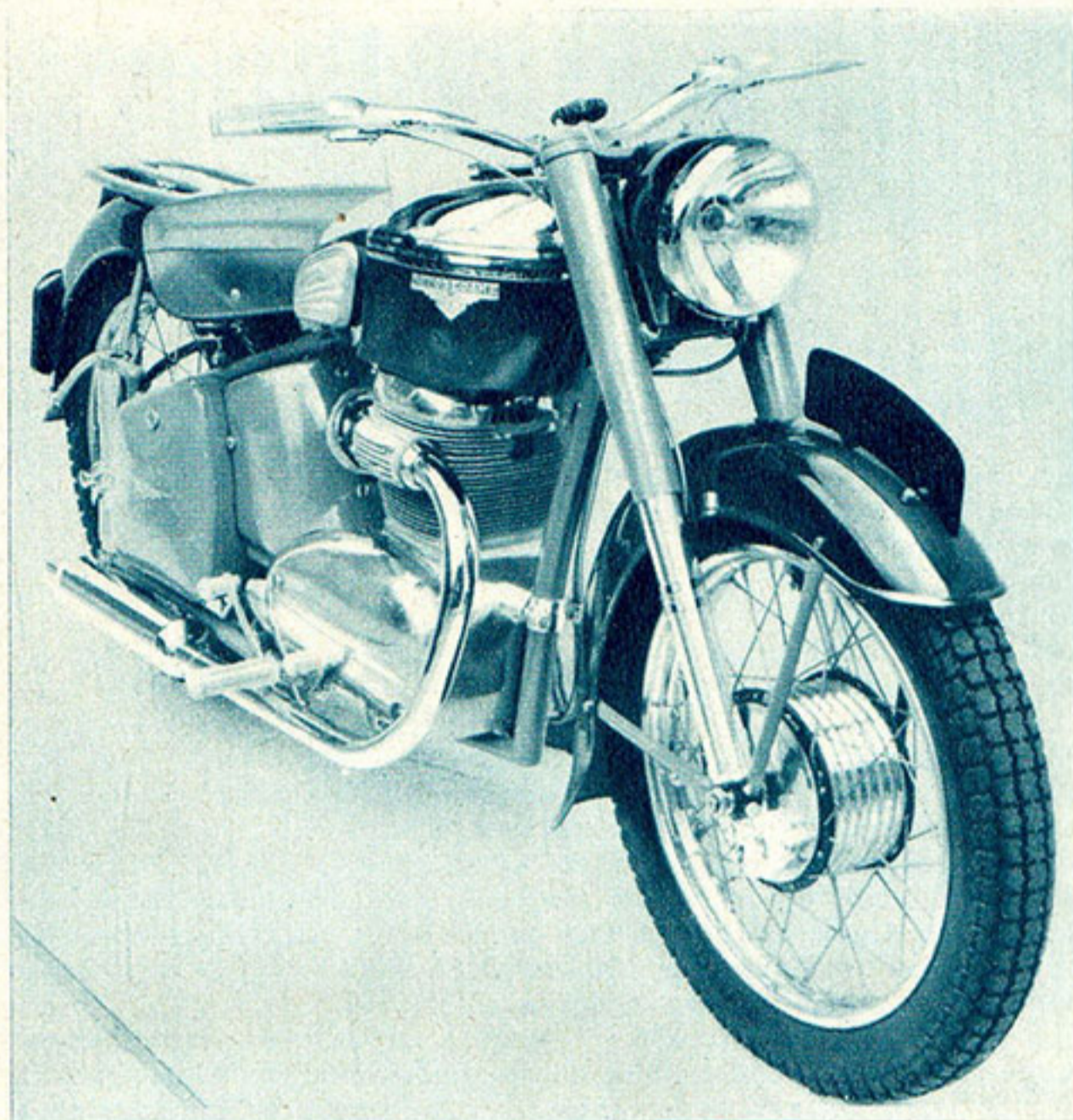
Toute cette gamme de modèles n'a pas paru suffisante à PEUGEOT qui a conjugué ses efforts sur une autre branche de la construction motocycliste et présente un scooter de 125 cm³. Cette machine élégante et d'un fini irréprochable est livrée complète avec compteur kilométrique, siège arrière et roue de secours. Equipé d'un bloc moteur à 3 vitesses commandées par sélecteur au pied, elle comporte dans sa partie avant un petit coffre à bagages. Elle est munie d'une béquille d'appui latérale.

C'est grâce à un équipement ultra moderne d'étude et de contrôle que les Etablissements PEUGEOT peuvent assurer une qualité irréprochable dans leur fabrication. Un important personnel spécialisé muni d'un outillage perfectionné assure le contrôle des pièces ou de la matière à tous les stades de la fabrication. Pour le contrôle des matériaux une grande place a été faite aux appareils électroniques tels qu'oscillographe, commutateurs électroniques, pont de mesure dynamique et statique pour jauges d'extension, générateurs basse fréquence de 0 à 15.000 hz et descripteur de pression dynamique.

Les usines PEUGEOT qui comptent une main-d'œuvre de contrôle de l'ordre de 8 % par rapport à la main-d'œuvre productrice peuvent assurer à leur clientèle en raison des soins apportés à la fabrication, et des moyens scientifiques mis en œuvre, le maximum de qualité.



Chez Motobécane



Les Ateliers de la Motobécane présente au Salon une gamme étendue de modèles, parmi lesquels se retrouvent les modèles déjà connus en 125 et 175 cm³, auxquels ont été apportées quelques améliorations.

La D.45.S. 125 cm³ à soupapes latérales est munie d'une pédale de frein commandée par la pointe du pied et non plus par le talon. D'autre part, la fourche télescopique montée jusqu'à présent est remplacée par un modèle renforcé.

La Z.46.C. est maintenant fabriquée en présentation Luxe avec jantes et réservoir chromés, compteur incorporé et graissage additionnel du vilebrequin. Ce dernier dispositif était monté jusqu'à présent sur la seule 175 Z.2.C.

L'ancienne version de la Z.46.C. est remplacée maintenant par la Z.54.C. Le moteur de la Z.46.C. est monté dans un cadre plus simple équipé avec la suspension arrière et la fourche renforcée de la nouvelle version de la D.45. Les roues sont équipées de moyeux de 130 mm.

La 175 culbutée Z.2.C. reste inchangée, tant au point de vue mécanique que présentation.

La grande nouveauté chez Motobécane est la nouvelle 175, la Z.22.C. Ce modèle de luxe comporte un moteur entièrement nouveau avec graissage sous pression et un filtre de grande dimension dans le circuit d'huile. La fourche et la suspension arrière, sont dessinées sur le modèle de la 350 cm³. Les garde-boue sont d'un modèle profond et celui d'arrière à charnières permet le démontage facile de la roue, à broche comme celle de l'avant.

L'éclairage est fourni directement par la batterie et les freins du type Monobloc ont un diamètre intérieur de 150 mm.

Ce modèle de luxe et de grand tourisme développe 9,7 CV à la roue, permet d'atteindre 100 km. à l'heure et vient compléter heureusement la production Motobécane en moyenne cylindrée.

La Z.4.C. 350 bicylindre qui fut présentée au Salon 1952 est mise en fabrication avec une simple modification dans l'aspect de la tête de fourche. La grande particularité de cette machine réside dans les deux cylindres en lignes avec les deux bielles commandées par le même maneton. Livrée dans une présentation de grand luxe, c'est la machine des grandes randonnées permettant les fortes moyennes à deux avec bagages.

La série des Mobyettes reste la même avec les trois modèles « Populaire », « Standard », et « Luxe » dont les deux derniers types sont équipés du fameux embrayage automatique, qui rend leur utilisation si pratique en ville en permettant au moteur de tourner, la machine à l'arrêt.

Chez Automoto

LES MOTORISÉS 2 TEMPS

100 VML. — Moteur 98 cm³, licence Villiers, 2 vitesses. Commande au guidon. Fourche télescopique. Kick-strater.

125 AP. — Moteur 125 cm³, 3 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique.

125 APL. — Comme le précédent, avec suspension AR.

125 AV4. — Moteur 125 cm³, licence Villiers, 4 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique. Suspension AR.

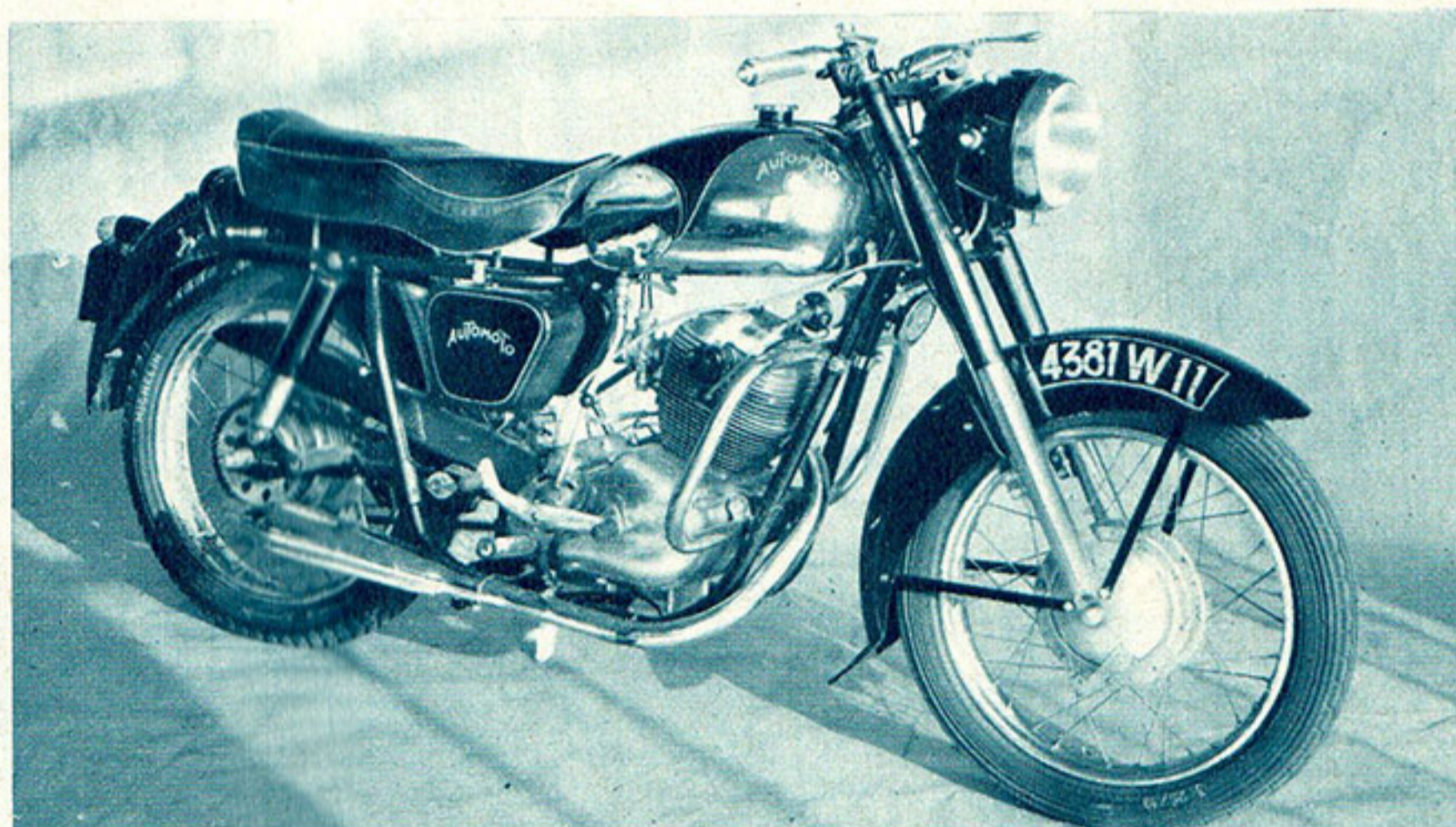
200 AGL. — Moteur 200 cm³, licence Villiers, 4 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique. Suspension AR. Correcteurs Grégoire, allumage et éclairage par dynamo-volant Morel.

LES MOTORISÉS 4 TEMPS A MOTEUR A. M. C.

125 MCSN. — Moteur 125 cm³, culbuté, 3 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique.

125 MCSNL. — Comme le précédent, avec suspension AR et correcteurs Grégoire.

175 CH6. — Moteur 175 cm³, culbuté, 3 vi-



esses par sélecteur. Fourche télescopique. Suspension AR. Correcteurs Grégoire.

75 CH8. — Comme le précédent en 4 vitesses.

250 CHL. — Moteur 250 cm³, arbre à cames en tête, 4 vitesses par sélecteur. Fourche télescopique. Suspension AR par bras oscillants. Moyeux-freins à serrage central.

LES CYCLOMOTEURS

CMS. — 2 temps, 48 cm³. Transmission courroie-chaîne.

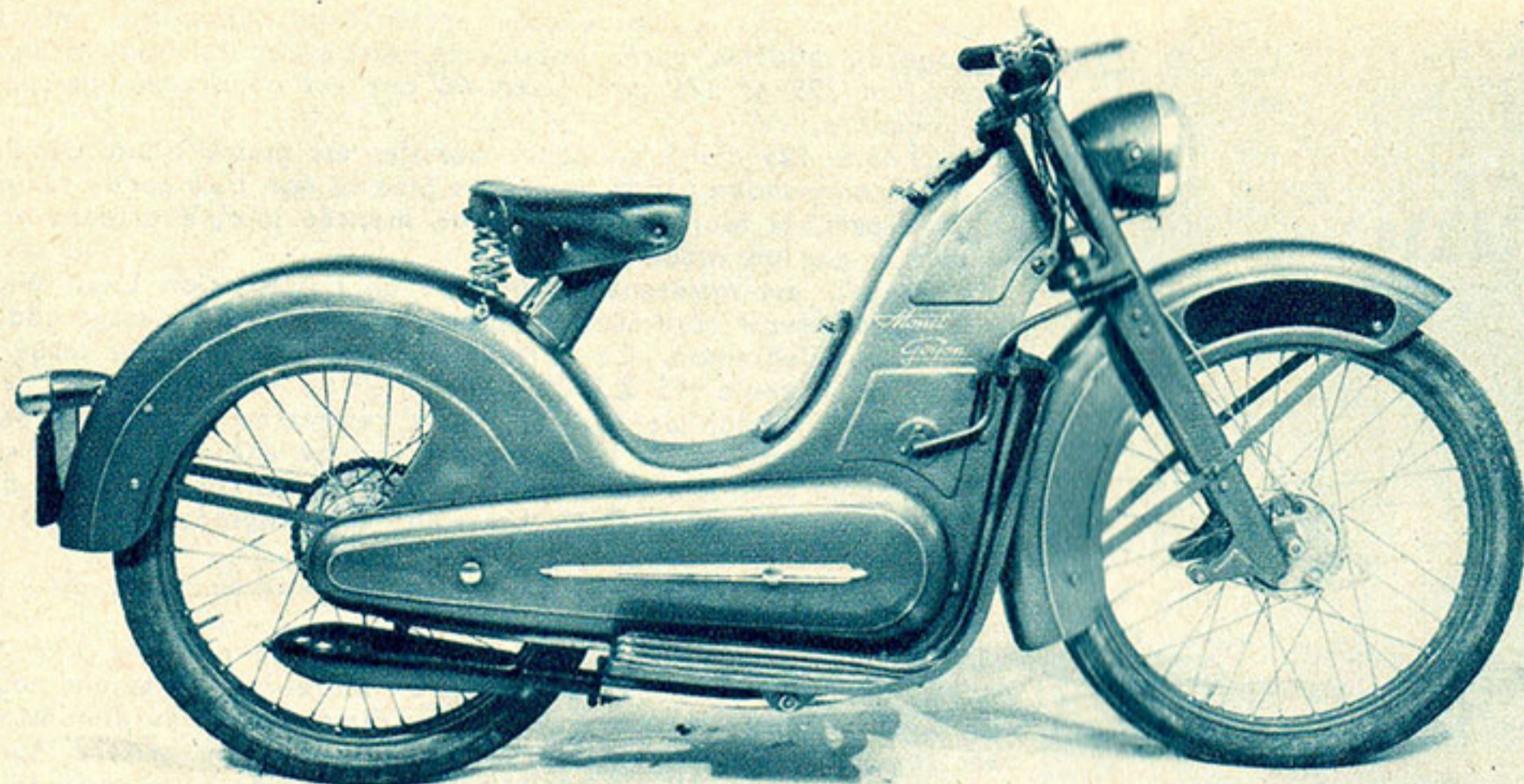
CMLEFE. — Bloc moteur 2 temps, 48 cm³ à embrayage. Transmission AR par chaîne. Fourche élastique.

VBL. — 2 temps, 49 cm³, moteur à double transfert. Transmission par deux chaînes. Fourche élastique.

VGL. — Comme le précédent en 2 vitesses.

MBS. — 2 temps, 44 cm³, mono-vitesse. Embrayage. Transmission courroie-chaîne.

MBL. — Comme le précédent avec fourche élastique.



Chez Monet Goyon

MONET GOYON présente cette année au Salon une gamme extrêmement complète de machines pouvant répondre à la majorité des désirs de la clientèle.

En cyclomoteurs 5 modèles dont deux en 44 cm³ et 3 autres en 49 cm³.

Pour la catégorie vélomoteurs, il est fabriqué un modèle 100 cm³ à deux vitesses et deux autres dans la même cylindrée comportant 3 vitesses.

En 125 cm³. Le modèle 36 V. U. Utilitaire avec fourche télescopique et bloc moteur à trois vitesses.

Le S. 6. V. Tourisme Luxe 3 vitesses, fourche télescopique et suspension arrière.

Le S. 6. V. L. Grand Luxe est équipé d'un moteur à 4 vitesses, roues avant et arrière à broche, compteur incorporé, volant magnétique ABG et correcteur de suspension Grégoire.

Tous ces modèles sont équipés avec un moteur 2 temps licence Villiers.

Le S. 4. C. C. Luxe Sport est muni d'un bloc moteur 4 temps à culbuteurs, 4 vitesses et comporte le même équipement que le S. 6. V. L.

Dans la catégorie moto, le type Shooting Star est fabriqué en trois versions :

La M. 2. V. T. Tourisme, moteur licence Villiers 2 temps, 3 vitesses, 200 cm³.

La M. 2. V. D. Tourisme Luxe, moteur licence Villiers, 4 vitesses, 200 cm³. Roues à broche.

La M. 2. V. 2. Sport Luxe, moteur licence Villiers, 4 vitesses, 232 cm³, selle biplace, silencieux forme tromblon.

Ces trois modèles comportent un compteur incorporé au phare et des correcteurs de suspension Grégoire.

La grande nouveauté des Etablissements MONET GOYON est la Starlett, vélomoteur caréné assurant une protection totale du conducteur. Cette machine d'une conception entièrement nouvelle est équipée d'un moteur de 100 cm³ licence Villiers à deux vitesses commandés du guidon par poignée tournante.

Le kick starter au pied a été remplacé par un levier latéral commandé à main qui rend la mise en route des plus facile. La Starlett qui allie les avantages de la moto à ceux du scooter est appelée à une grande diffusion en raison de ses qualités, de son élégance et de son prix modique.

Depuis la guerre, GNOME ET RHONE restait spécialisé dans le vélomoteur.

Il avait réalisé différentes machines intéressantes et, en dernier lieu, la fameuse série « R. 4 ».

Les derniers-nés de cette série, les « R. 4. B. » et « R. 4. C. » dont de nombreux exemplaires circulent déjà sont d'ailleurs d'excellentes machines rapides, nerveuses, grimpant bien.

Toutefois, on avait l'impression que tout en fabriquant un matériel de qualité, la firme restait presque statique, se contentant d'une très prudente évolution.

Cette année, l'impression est absolument contraire; on sent qu'une impulsion nouvelle a été donnée et que GNOME ET RHONE va à nouveau de l'avant.

En effet indépendamment des « R. 4. B. » et « R. 4. C. » qui conservent une clientèle certaine, GNOME ET RHONE présentera une motocyclette de 175 cm³, 2 temps, 4 vitesses, la « L. 53 » dont la présentation et les performances séduiront certainement de nombreux utilisateurs.

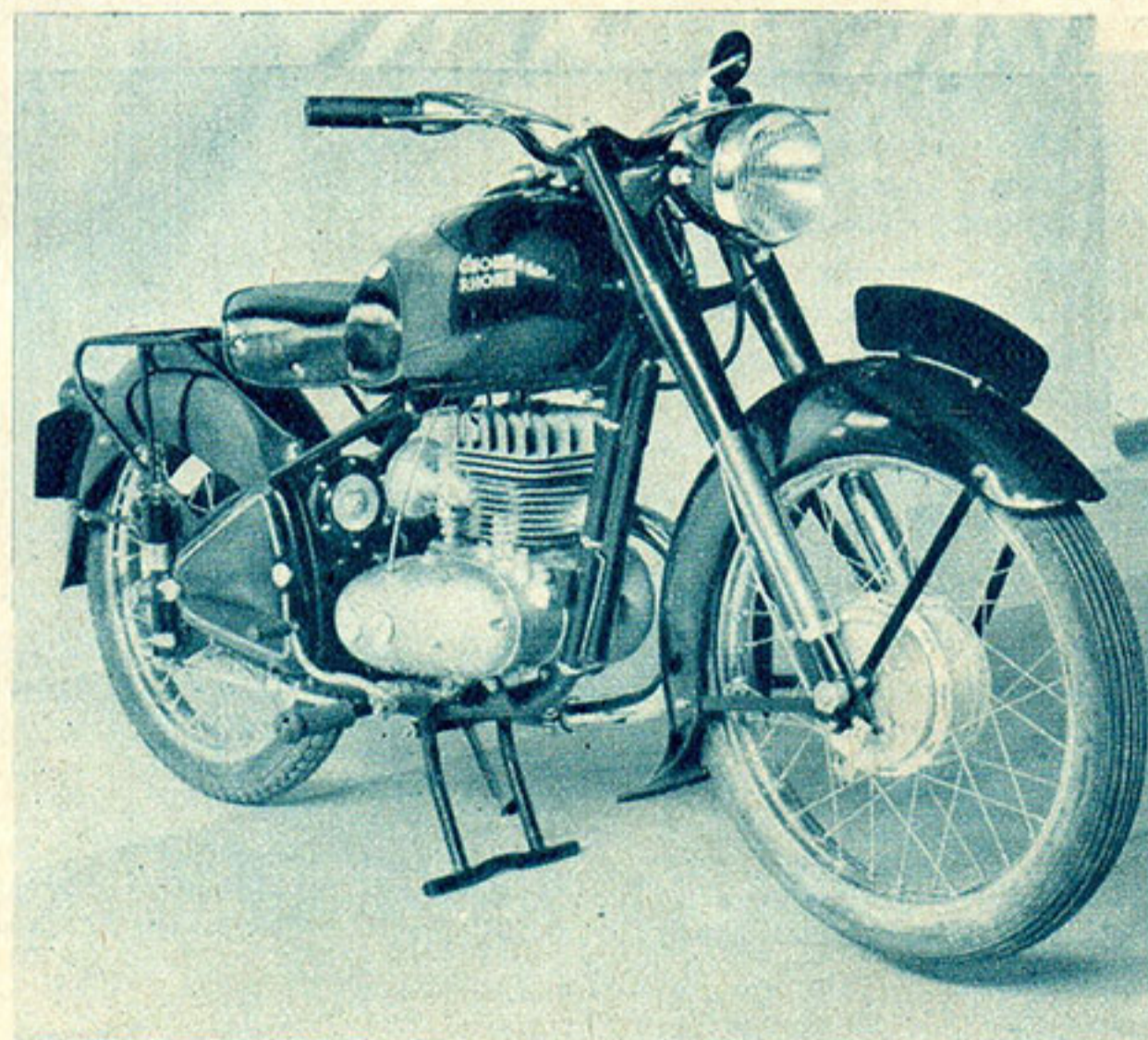
Cette machine puissante dont le moteur développe 10,5 CV à 6.625 t/m. permet d'atteindre et de tenir la vitesse de 100 km/h. Elle vient à point pour donner satisfaction aux nombreux utilisateurs des précédents modèles GNOME ET RHONE qui désirent une augmentation de puissance tout en conservant les qualités de robustesse et de nervosité qui caractérisent les moteurs de la série « R. 4. ».

La L. 53, d'une ligne entièrement nouvelle avec garde-boue à emboutis profond est munie d'un réservoir sport de grande capacité. Son moteur est muni de la culasse sport GNOME ET RHONE et les freins de grand diamètre assurent un freinage impeccable.

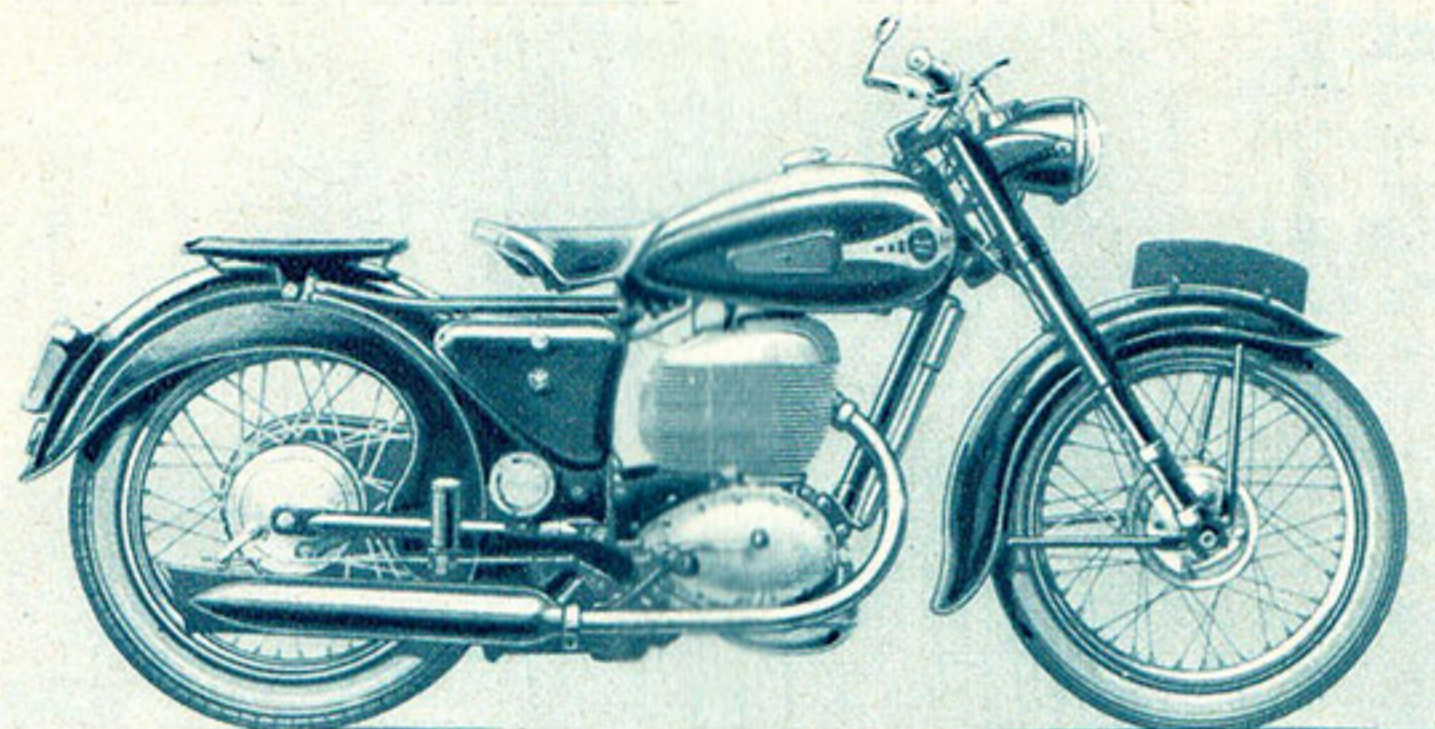
Une version carénée de la L. 53 sera présentée aussi au Salon. Cette machine sera très appréciée par une nombreuse clientèle qui désire se déplacer rapidement et en tenue de ville, parfaitement protégée par le tablier et le plancher important de ce modèle.

La gamme GNOME ET RHONE sera complétée par une 200 cm³ type Grand Raid. Semblable à la L. 53 dans ses grandes lignes, elle sera équipée d'une selle double et sa puissance portée aux environs de 12 CV en fera la machine idéale pour les grandes randonnées.

Chez Gnome et Rhône



Chez Magnat-Debon



MAGNAT-DEBON, la Marque de qualité légendaire, présente pour 1954 une gamme susceptible de satisfaire les plus difficiles, tant par la diversité de ses modèles que par ses prix judicieusement étudiés sans nuire à la présentation ni aux exigences de la technique moderne.

Persévérance dans l'effort, telle pourrait être la devise de cette firme qui nous offre :

1° Sa vélorette Type « VRI » dont les 48 cm³ et la simplicité procurent toutes les joies touristiques du vélo sans fatigue et en font également un véhicule de grande diffusion et de grand service à frais minimes.

2° Son scooter 125 cm³ Type « S25 » aux lignes si particulières, doté d'un moteur moderne à 2 temps, d'un rendement exceptionnel.

Félicitons ici MAGNAT-DEBON d'avoir su prévoir un choix très judicieux de suppléments pour faire de ce véhicule démocratique un véhicule luxueux à très bon compte.

Dans ce domaine la bataille des prix a été magnifiquement gagnée.

3° Ses vélomoteurs 125 cm³ Type « M4TD » et « M4TM » animés par un moteur 4 temps culbuteurs dont la réputation n'est plus à faire.

4° Sa moto 250 cm³ Type « MOD » aux possibilités extraordinaires,

issue de la toute dernière technique. Moteur monocylindre à soupapes en tête, 4 vitesses sélecteur, graissage sous pression, fourche hydraulique à l'avant, fourche oscillante à l'arrière, chaîne secondaire sous carter intégral.

Signalons une heureuse innovation, le carburateur incorporé dans la masse des ailettes à l'arrière du cylindre, conférant à l'ensemble un cachet tout à fait particulier qui sera le sceau indélébile de cette fabrication. Souvenons-nous de ces trois lettres M. O. D. car elles feront parler d'elles au cours de la prochaine saison.

5° Enfin sa 500 cm³ Type « C4TS » moto de grand sport et de grand tourisme capable de performances insoupçonnables.

N'oublions pas de décerner une mention spéciale à MAGNAT-DEBON pour ses vélos si appréciés des connaisseurs. Personne ainsi ne nous contestera le droit de résumer par ces mots le programme de cette marque réputée : un véhicule à deux roues pour tous et pour tous les usages.

Pas d'innovation hasardeuse, mais des solutions mûrement réfléchies. N'est-ce pas une garantie exceptionnelle mise au service du grand public. Soyons en donc reconnaissants à MAGNAT-DEBON et faisons-lui confiance.

La S. C. G. M., en plein essor, a consacré cette année la plus grosse partie de ses efforts à l'amélioration constante de ses différents modèles de cyclomoteurs, de vélomoteurs et de motocyclettes légères MOTOBLOC.

Et tout d'abord, sur le plan commercial, la simplicité et la souplesse de son système de ventes à crédit ont permis à la S. C. C. M. de donner toute sa valeur au slogan, si remarqué au Salon dernier, « Roulez vite... payez lentement ».

Sur le plan technique, le principal souci de cette Société dynamique est resté « Sécurité d'abord ».

C'est pourquoi les modèles qui seront présentés du 1^{er} au 11 octobre, sur le stand 22, se différencieront des précédents, outre quelques détails, par une nouvelle amélioration du freinage-tambours de 125 mm. au lieu de 100 mm. sur les modèles « Populaire » et « Standard » moyeux-freins d'un nouveau type sur le modèle « Commander », machine de très grand luxe qui possèdera également deux réservoirs pour le mélange carburant.

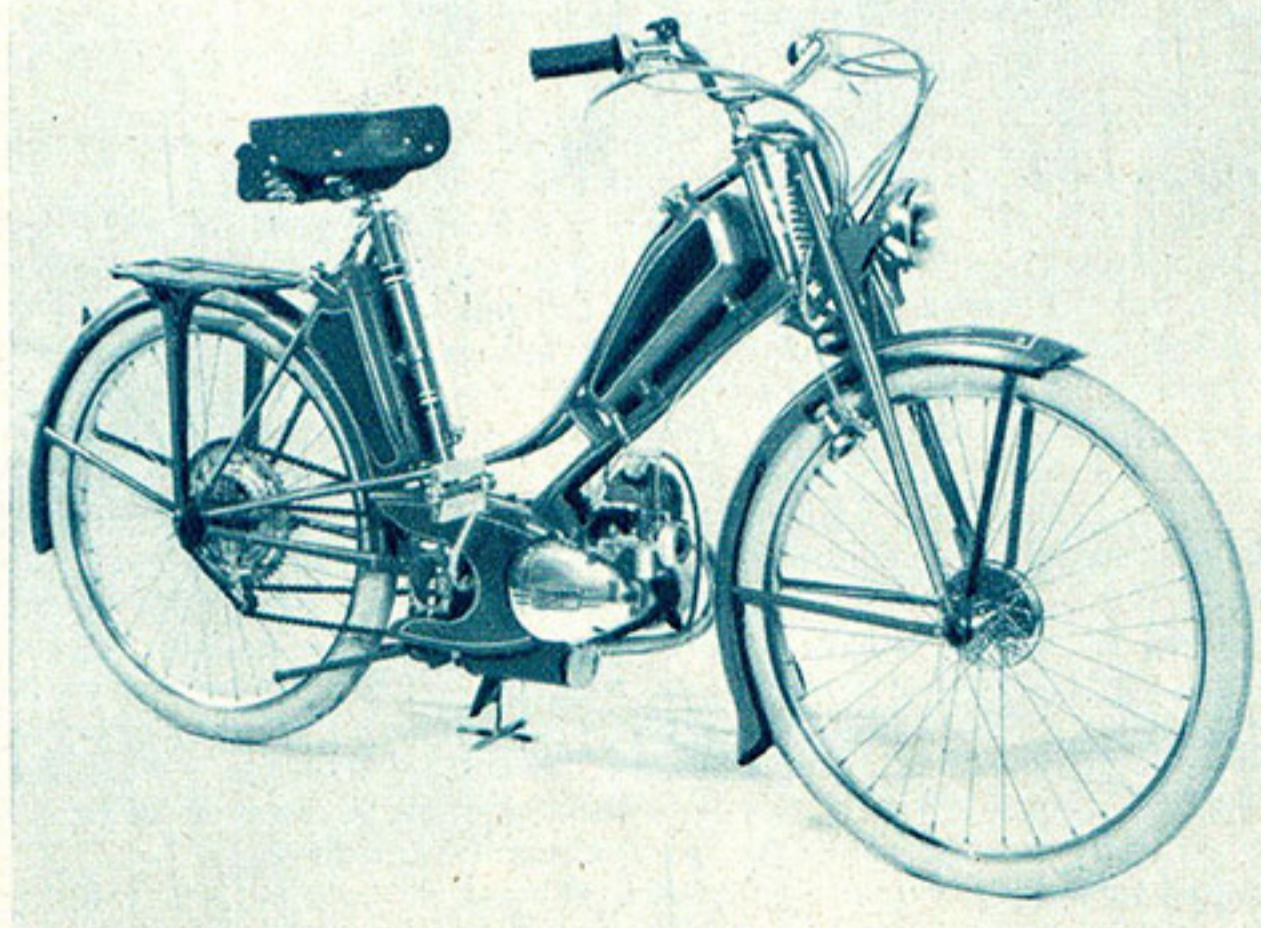
D'autre part, la S. C. C. M. a lancé, voici quelques mois, deux modèles de cyclomoteurs 2 vitesses, l'un de 44 cm³ de cylindrée l'autre de 65 cm³, qui ont obtenu l'un et l'autre un franc succès — leurs performances, leur stabilité et leur sécurité d'utilisation, jointes à une présentation d'une rare élégance en font des machines de grand luxe, particulièrement indiquées pour les amateurs de longues randonnées.

Signalons à ce sujet que deux jeunes gens, utilisant des cyclomoteurs MOTOBLOC 44 cm³ monovitesse, ont, au cours du premier semestre 1953, effectué une randonnée de plus de 10.000 km. en Afrique, traversant d'abord le Sahara, puis l'A. E. F. et remontant par l'A. O. F. jusqu'à Casablanca — tout ceci sans une panne de moteur!

Mais les cyclomoteurs ne sont pas le seul souci de la S. C. C. M., qui améliore sans cesse la gamme de ses vélomoteurs et motos légères MOTOBLOC, équipés des moteurs AUBIER-DUNNE, A. M. C. et VILLIERS, et nous croyons savoir — mais le secret est bien gardé — que la S. C. C. M. présentera cette année une nouvelle machine, sur laquelle hélas, nous n'avons pu obtenir aucune précision, mais nous sommes certains d'une chose : ce nouveau modèle sera l'un des « clous » du Salon.

Chez

Motobloc



Chez New-Map

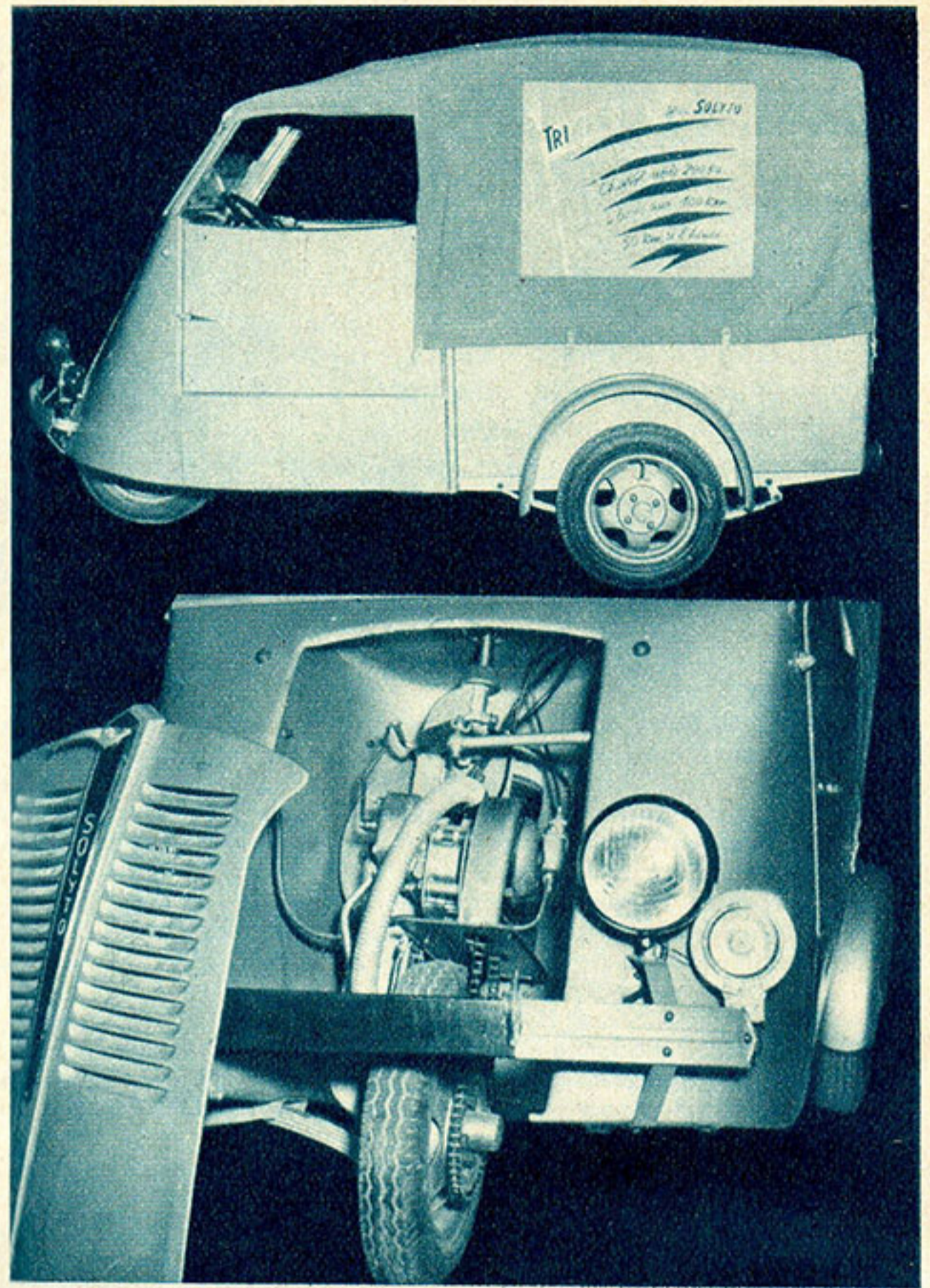
NEW-MAP fidèle à sa tradition continue la fabrication de ses différents modèles en 125 et 175 cm³, allant du simple type utilitaire robuste et bon marché au type 16.000, 175 cm³, culbuté, 4 vitesses.

La gamme de ces modèles va être augmentée cette année et NEW-MAP présente dans la série 175 cm³, un modèle sport muni d'un bloc A. M. C. culbuté à 4 vitesses et d'une fourche télescopique. La suspension arrière est assurée par une fourche oscillante avec éléments élastiques et amortisseurs télescopiques. La régulation de la suspension est assurée par le changement de position d'attache des éléments élastiques sur le cadre. Les garde-boue sont très enveloppants avec embouti profond et les roues sont munies de moyeux à broche avec freinage central.

Un modèle 250 cm³ équipé du bloc moteur A. M. C. A. C. T. sera présenté avec un cadre poutre en tôle emboutie constituant un semi-carénage. Fourche avant télescopique et suspension arrière par fourche oscillante. Comme sur la 175 sport les moyeux à freinage central sont à broche. Ce principe de construction de cadre est la première réalisation dans l'industrie motocycliste française.

Importateurs des motocyclettes DOUGLAS, NEW-MAP présentera quelques exemplaires de cette construction très particulière.

Le SOLITO, fait plus que jamais partie du programme de la marque et sa production s'intensifie. Cette petite machine, véritable camionnette en réduction monte les côtes les plus fortes à pleine charge. Elle est parfaite, non seulement pour les livraisons de marchandises, mais aussi pour le camping, permettant d'emporter le maximum de matériel pour un séjour confortable avec le minimum de frais.



Chez D. S. Malterre

La marque D.S. Malterre, née en 1924, est une des rares à avoir toujours cherché à améliorer sa fabrication en utilisant les enseignements tirés de la compétition.

L'ancienneté et la stabilité de cette maison permettent de dire que la construction de Motocyclettes n'a plus de secret pour l'animateur de cette marque, M. Maurice Malterre.

Le bloc A.M.C. justement réputé, est monté par cette firme en 125, 175 et 250 cm³. La marque D.S. Malterre connût de nombreux succès avec ce moteur et remporta entre autres la dure épreuve du Bol d'Or deux années consécutives, en 1950 et 1951. C'est donc avec confiance que M. Malterre présente à sa fidèle clientèle, les modèles suivants :

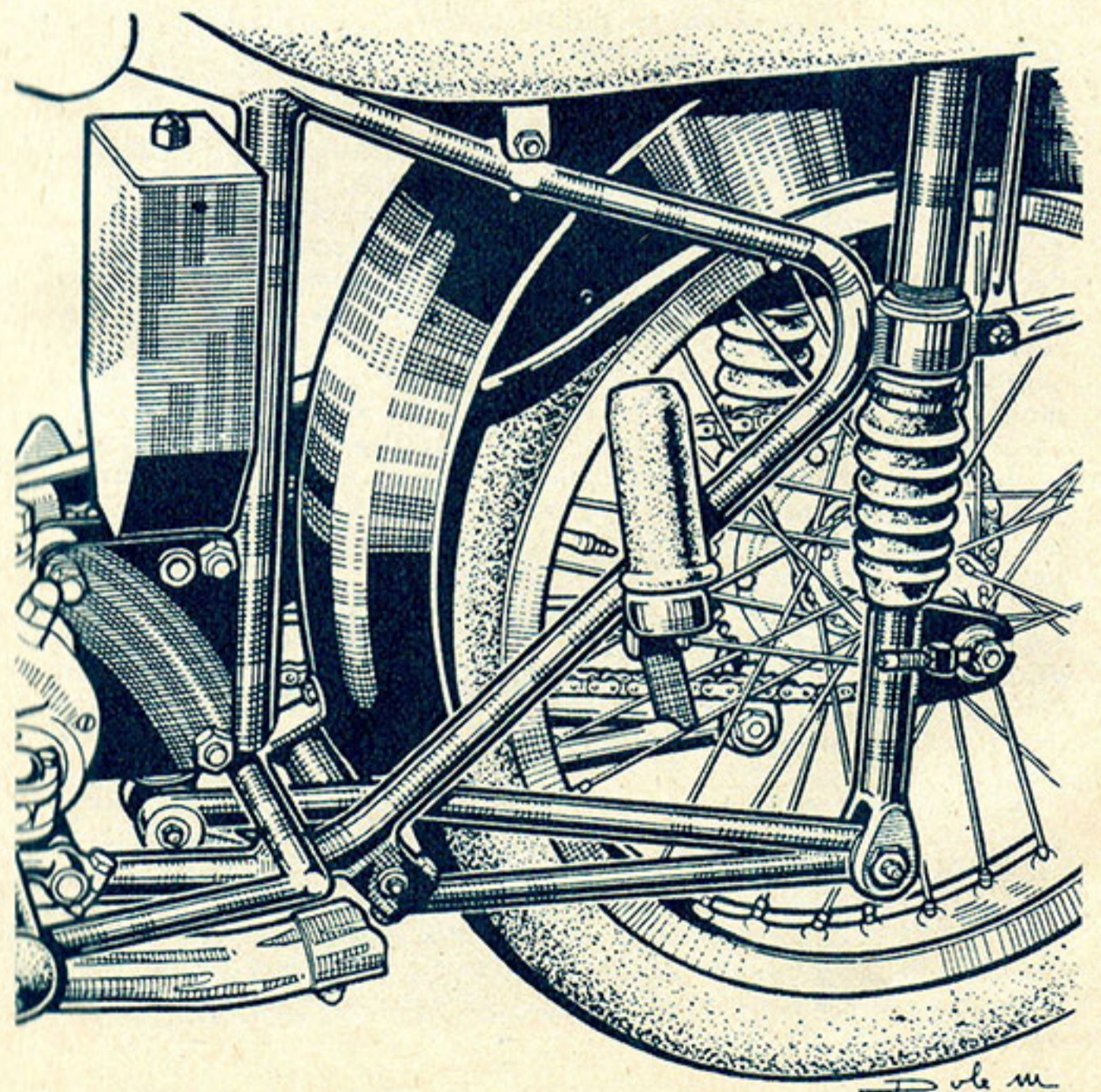
Type M.7, 125 cm³, A.M.C., 4 temps à culbuteurs, 4 vitesses, sélecteur au pied, fourche télescopique, suspension arrière.

Type M.9, 175 cm³, A.M.C., 4 temps à culbuteurs, 4 vitesses, sélecteur au pied. Suspension arrière. Fourche télescopique à bain d'huile. Réservoir 16 litres. Freins puissants. Pneus de 25 x 3.

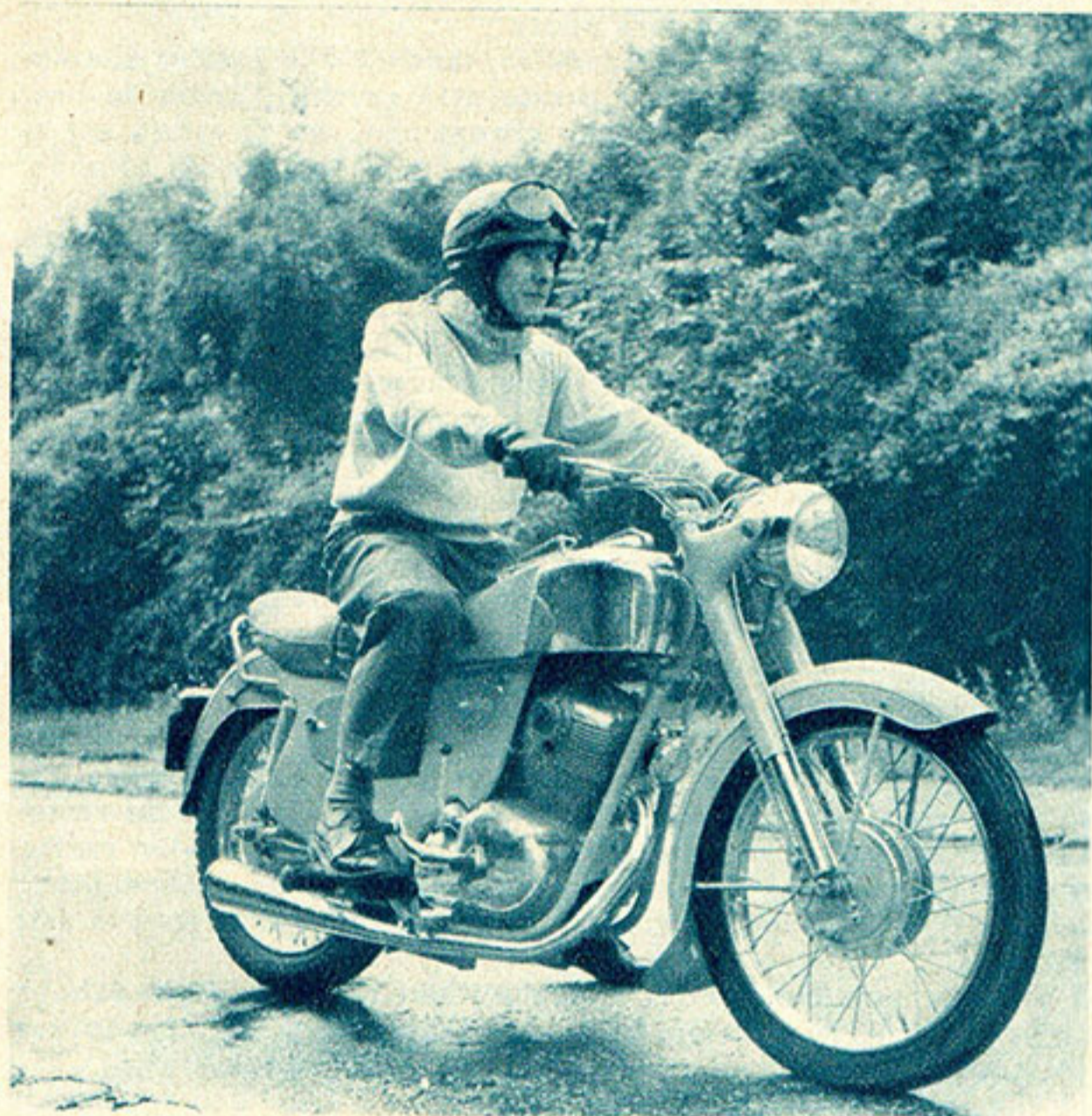
Type M. 13, 250 cm³, A.M.C. Arbre à cames en tête, 4 vitesses, sélecteur au pied. Réservoir 18 litres. Fourche télescopique. Suspension arrière « Spéciale ». Béquille centrale. Pneus de 3,25 x 19.

Cette suspension arrière spéciale fut durement éprouvée au Bol d'Or 1951. Ce fut d'ailleurs une réussite complète, puisque la machine en étant équipée termina première de sa catégorie. Cette nouvelle suspension, à flexibilité variable possède 14 cm. de débattement, tension de chaîne pratiquement invariable, tension initiale réglable à volonté auto amortissement du système de suspension, tenue de route impeccable, la fourche n'étant pas soumise aux efforts de torsion rencontrés dans les réalisations oscillantes antérieures. Cette suspension fut essayée par tous les spécialistes de la moto et la presse fut unanime à en reconnaître les qualités exceptionnelles.

Maintenant totalement éprouvée, elle est montée sur les 175 cm³ « Sport » et sur toutes les 250 cm³. Les plus exigeants motards ne peuvent que se louer de posséder cette nouvelle 250 cm³, qui allie des qualités de confort, rapidité et robustesse jusque-là inégalées.



Chez Alcyon



Au Salon du Cycle 1953, ALCYON expose toutes ses fabrications, depuis la bicyclette « enfant » jusqu'à la moto 250 cm³ de grand luxe, en passant par les Alcyonnettes 50 cm³ et les vélomoteurs 125 cm³.

La production ALCYON est donc très diverse, car le souci majeur de ce constructeur est de répondre le mieux possible aux goûts différents de la clientèle. Nous citerons seulement pour mémoire ses modèles de bicyclettes, dont la présentation a fait la réputation de la Marque, en signalant toutefois un effort particulier sur les vélos d'enfants.

Le gros de la « troupe » est représenté par les Alcyonnettes 50 cm³, 125 cm³ et les motos. Les amateurs de 50 cm³ ont le choix entre cinq modèles d'Alcyonnettes, du plus simple, sans embrayage, jusqu'au plus perfectionné avec embrayage deux vitesses, et fourche télescopique; le client n'a qu'à choisir selon l'utilisation recherchée. Les 125 cm³ ont une ligne sobre et une présentation soignée (pot d'échappement, réservoir entièrement chromés) qui firent le succès des vélomoteurs ALCYON avant guerre. Le confort a été poussé au maximum : en plus de la suspension AR., une suspension télescopique de la selle adoucit les cahots les plus violents et le silencieux est très efficace.

A côté du n° 45, 125 cm³, 2 temps, moteur ZURCHER, dont la robustesse et la facilité de conduite sont proverbiales, deux autres vélomoteurs 4 temps AMC, l'un en trois vitesses, l'autre en quatre vitesses, tous deux très réussis.

On retrouve les modèles 175 cm³, 4 temps AMC qui ont fait leurs preuves depuis plusieurs années déjà, trois modèles dont une version sport.

Les deux grandes nouveautés qui intéresseront certainement tous les amateurs de motos sont, d'une part :

Une 175 cm³, 2 temps, 4 vitesses; et une 250 cm³ A.C.T. carénée.

La 175 cm³, 2 temps, 4 vitesses, moteur ZURCHER est présentée avec une fourche AV. très esthétique à balancier. La suspension AR. oscillante et le carénage AR. sont inspirés de la technique de la 250 cm³, que nous décrivons plus loin. Le moteur ZURCHER est à volant et sélecteur incorporés et présente une ligne très moderne. C'est une 175 cm³ élégante, solide, qui a profité des longues études des techniciens ALCYON.

La sortie en série est annoncée pour 1954.

Enfin, la fameuse 250 cm³ qui a été exposée en cours de saison à la foire de Lyon et qui se distingue notamment des motos présentées jusqu'à ce jour sur le marché français.

Chez Mazoyer

Les spécialistes de la moto et les sportifs connaissent tous les motos de cross construites, malheureusement en très petit nombre, par les Établissements Mazoyer. D'une cylindrée de 500 cm³, ces machines élégantes et racées, concurrentes directes de la production étrangère, ont fait preuve d'une solidité à toutes épreuves. Devant le succès remporté et les nombreuses demandes reçues, M. Mazoyer a établi un prototype de Grand Tourisme qui est un dérivé de ses modèles de cross.

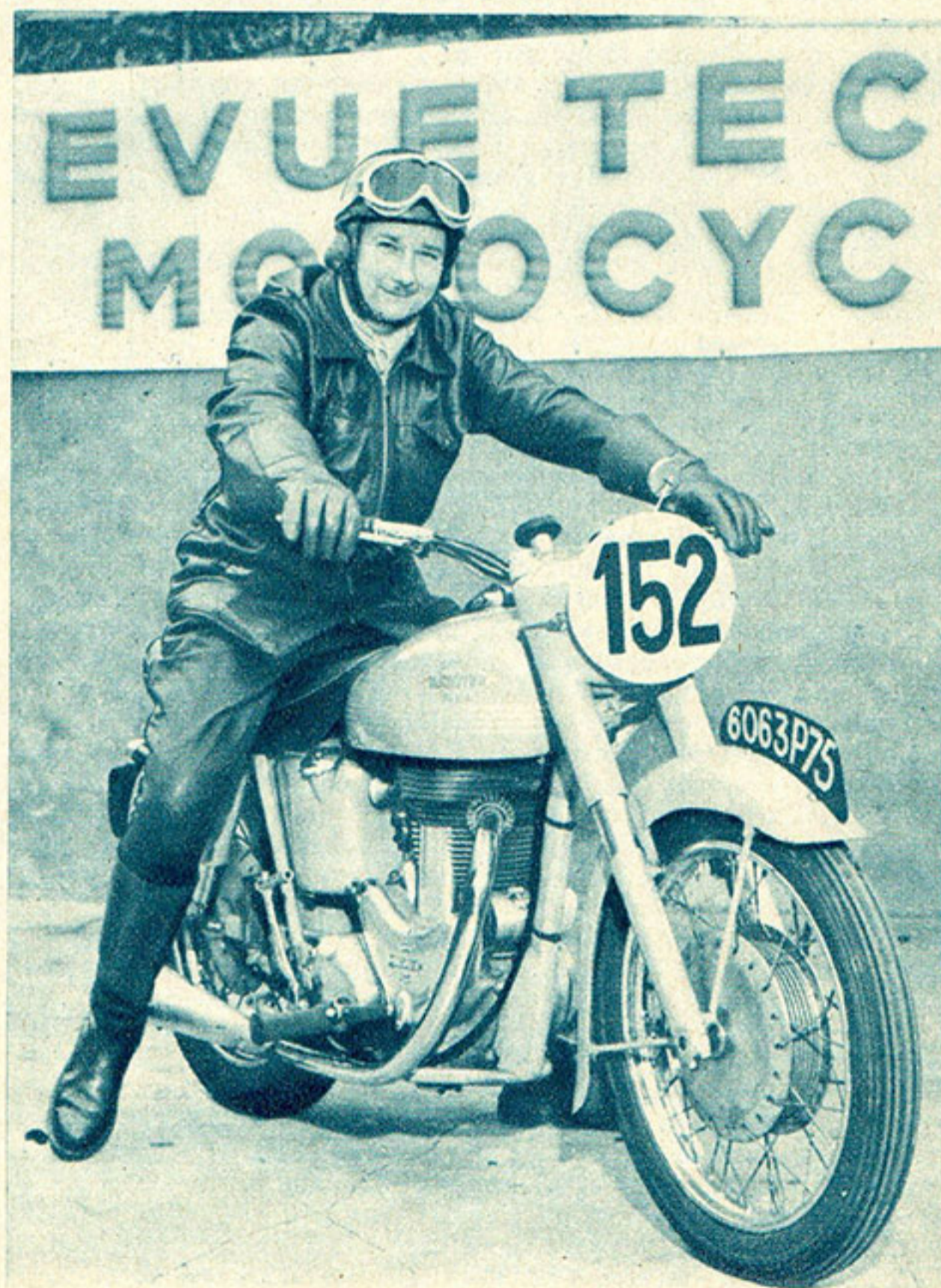
En partant d'une machine de haute qualité, le problème technique pour cette extrapolation était très simple. Il suffisait de munir la moto d'un équipement normal Touriste et de diminuer légèrement la puissance moteur. Ce qui fut fait. La machine munie de tous les derniers perfectionnements de la technique motocycliste est capable d'excellentes performances, puisqu'elle atteint la vitesse de 135 km/h. Son moteur développe 25 CV à 5.000 tours par minute, et sa suspension par fourche télescopique à l'avant et fourche oscillante à l'arrière lui confère une souplesse remarquable et une parfaite tenue de route.

La 500 Mazoyer, restée un certain temps au stade de prototype, va très prochainement être construite en série, et les Établissements Mazoyer 66, rue Nationale, à Paris (13^e) vont pouvoir bientôt donner satisfaction aux très nombreuses demandes d'agence, qui leur sont parvenues ainsi qu'aux commandes particulières.

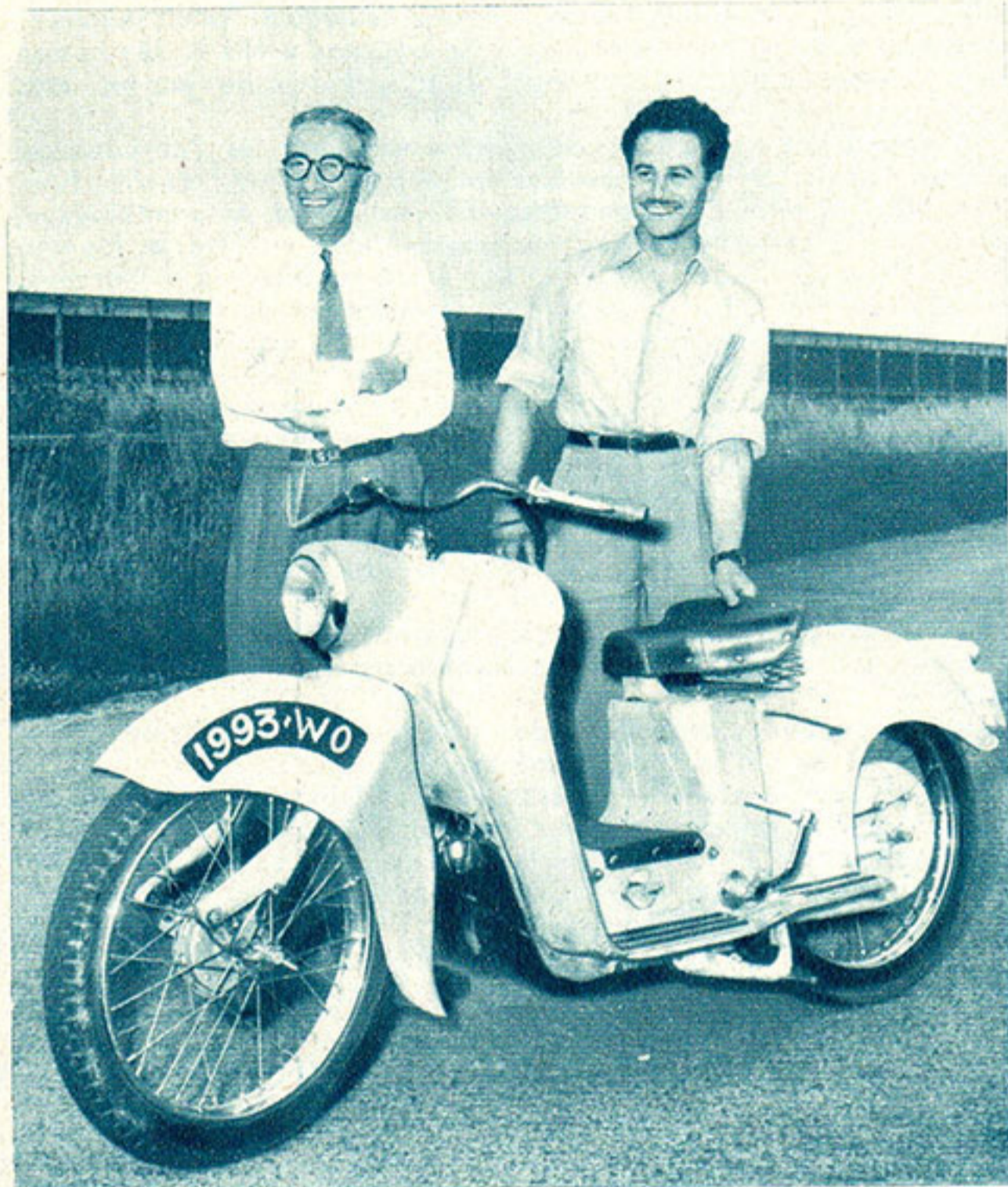
En effet, des accords ont été réalisés avec une grande firme industrielle pour la mise en fabrication de cette remarquable réalisation.

Le prix n'est pas encore fixé d'une façon définitive, mais il se situera nettement au-dessous de 300.000 francs. Il sera déterminé très bientôt ainsi que les délais de livraison.

La 500 Mazoyer qui ne sera pas présentée au Salon sera visible chez son constructeur.



Chez Jonghi



Depuis longtemps déjà, nous savions que JONGHI préparait, en grand secret, une nouveauté plutôt révolutionnaire, nous avons pu examiner tout d'abord le moteur, puis des panneaux de carrosserie et, finalement un prototype presque entièrement assemblé.

Aussi, lorsque nous apprîmes que cet engin terminé était en essai à Monthéry et qu'il nous était possible de le photographier et de l'essayer, c'est avec le plus grand empressement que nous nous rendîmes sur les lieux.

M. REMONDINI, l'ingénieur bien connu qui est l'auteur de cette machine, nous attendait. Après avoir vu évoluer son fils avec la plus grande aisance, sur la nouvelle création de son Père, nous nous sommes dit qu'il avait vraiment manqué sa vocation d'acrobate, car les excentricités qu'il se permettait sur la JONGHI 1954 laissaient supposer un certain « métier ».

Toutes les positions étaient bonnes :

- Debout sur le petit marchepied central, sans tenir le guidon;
- Assis en travers, à l'écuyère, jambes croisées, guidon lâché;
- Accroupi derrière le tablier, au point de laisser croire, vu de face, que la machine roulait sans pilote;
- Marche, suivant une ligne ondulée, sans tenir le guidon, simplement en couchant la machine à droite et à gauche (l'angle de braquage que prend la roue à chaque changement de direction est si extraordinaire qu'on a l'impression qu'il est impossible de tomber, malgré les efforts du pilote!

Après cette belle démonstration, et comme nous félicitions le pilote, ce dernier nous déclara qu'il n'était pas du tout acrobate et que sa situation de père de famille (déjà!), lui interdisait de prendre le moindre risque.

D'après lui, seule la machine était en cause, d'ailleurs nous pouvions vérifier par nous-mêmes, et c'est ce que nous avons fait.

Un seul qualificatif convient : EXTRAORDINAIRE. Cette machine a une tenue de route extraordinaire.

A quoi cela est-il dû? On ne sait trop... peut-être au centre de gravité situé très bas, grâce au moteur horizontal, peut-être au calcul judicieux de l'angle de chasse, sûrement aux grandes roues (mais il y a pourtant des motos ayant les mêmes roues et qui ont une tenue de route douteuse). En somme, M. REMONDINI ne peut que constater comme nous, « qu'il y a quelque chose », et c'est une bonne surprise pour tous.

Bien entendu, l'absence de réservoir entre les genoux ne se fait absolument pas sentir, comme sur la plupart des scooters du reste.

Les gens qui disent encore « il faudrait un réservoir qu'on puisse serrer dans les virages », feraient bien de revoir leur raisonnement ou... d'essayer un simple scooter s'ils désirent être tout à fait convaincus.

Il est donc possible, avec la nouvelle JONGHI de se tenir debout les bras en croix, de s'asseoir en travers, jambes croisées, etc., toutes choses que nous avons expérimentées par nous-mêmes.

En dehors de la tenue de route, la machine a aussi une apparence plaisante et une protection très complète.

Cette fois, le passager arrière n'a pas été sacrifié et il bénéficie des longs marchepieds latéraux qui, non seulement lui permettent de déplacer les jambes, mais aussi améliorent sa protection.

Malgré l'importance de la carrosserie coque, la ligne reste fine et le poids n'est nullement prohibitif. De plus, la conception de la béquille permet à une jeune fille de s'en servir.

Voici enfin les avantages respectifs du scooter et de la moto heureusement réunis.

Roger BRIOULT.

Chez Radior

Technique, finition, présentation, équipement sont l'apanage de RADIOR, dont la fabrication DE PRECISION nous a accoutumés à « l'impeccable ». Cinquante ans d'expérience dans le domaine du cycle, de la moto, du moteur, concrétisent un réel résultat.

La 250 cm³ dont le prototype présenté au dernier Salon avait retenu, par sa technique d'avant-garde, l'attention générale des connaisseurs est maintenant commercialisée. Après une mise au point définitive sur de longs mois d'essais, cette machine obtiendra, sans conteste, le succès qu'elle mérite. Nous rappelons qu'il s'agit d'une 250 cm³ à moteur NERVOR (fabrication RADIOR) 2 Temps, bicylindre, pistons alternés, à refroidissement intérieur par air canalisé, 4 vitesses à sélecteur, embrayage disques Ferrodo de grand diamètre, carburateur enfermé, étanchéité et propreté absolue. Le moteur est monté selon la formule dite porte à faux dans un cadre à suspension et fourche télescopique oléo pneumatique biconique qui, découlant d'une technique moderne, assure une tenue de route impeccable. L'équipement sport (moyeux de grand diamètre, freinage central, réservoir du type italien, garde-boue sport bien enveloppant, selle bi-place sport, etc.) fait que cette 250 cm³ constituera, dans sa catégorie, sur le marché, une des révélations du Salon 1953.

Dans les cylindrées inférieures, 175 cm³ moteur AMC, 125 cm³ moteur NERVOR & AMC; 98 cm³ moteur NSU NERVOR, sous licence et cyclomoteurs, tous les modèles exposés offrent une gamme complète répondant à tous les goûts de la clientèle sur le choix de machines équipées de moteurs à 2 ou 4 temps.

La production « Cycles » digne d'un passé de haute réputation tient aussi sa place au stand RADIOR.

Chez Gima

La Société G.I.M.A. présente, cette année, la gamme de ses machines, qui a fait sa renommée et à laquelle elle continue à apporter quelques améliorations.

De plus, la nouvelle 250 cc. GIMA, annoncée depuis plusieurs mois, est entrée dans le stade de fabrication et elle est livrée en série.

Fidèle aux principes qui l'ont caractérisé, avant de livrer une nouvelle machine, GIMA a voulu s'assurer qu'elle pouvait donner toute satisfaction. L'étude de ce modèle, d'une conception toute spéciale, a été très approfondie et sa mise au point minutieuse a été réalisée par des essais extrêmement durs et prolongés.

Équipé du moteur A.M.C. 250 cm³ A.C.T. le cadre est à double berceau, constitué par des tubes de fort diamètre, entretoisés et croisés sur le tube de direction. Suspension arrière oscillante par amortisseurs hydrauliques de grande capacité. La direction spéciale montée sur roulements Timken, comporte une nouvelle fourche télescopique à système hydraulique. Elle assure une incomparable tenue de route.

Les moyeux et tambours de frein en alliage léger, de conception GIMA, diamètre 170 sont ceux équipant depuis le dernier Salon, le type 175-4 O.S.

L'arrière de la machine est caréné par des flasques en alliage léger, qui dissimulent l'ensemble de l'appareillage électrique et servent de boîte à outils. Un carter recouvre entièrement le pignon et la chaîne et le conducteur est à l'abri de toute projection. Pour compléter la ligne, les garde-boue sont à grandes flasques.

La présentation est particulièrement soignée et elle est livrée au choix dans trois teintes : noir, grenat ou vert pharsal.

Chez René Gillet

René GILLET présente, cette année, les deux modèles de sa fabrication 52-53, le vélomoteur 125 cm³, type V/I et la motocyclette 250 cm³, type A/51.

Vélomoteur 125 cm³, type V/I. — Ce véhicule maintenant pourvu d'une fourche télescopique très robuste, munie d'amortisseur à huile donne, au point de vue moteur, entière satisfaction et son comportement sur la route le classe parmi les meilleurs 125 cm³ de la production française. Les performances réalisées par la presque totalité des utilisateurs de cette petite machine sont innombrables et les plus hauts sommets ont déjà eu la visite de beaucoup d'entre eux.

Au point de vue réparation, la maison GILLET a tenu à ce que tous les organes moteur soient d'une accessibilité très facile et l'on peut sans démontage du bloc atteindre : boîte de sélection des vitesses, embrayage, pignonnerie de boîte de vitesses, kick starter, etc.

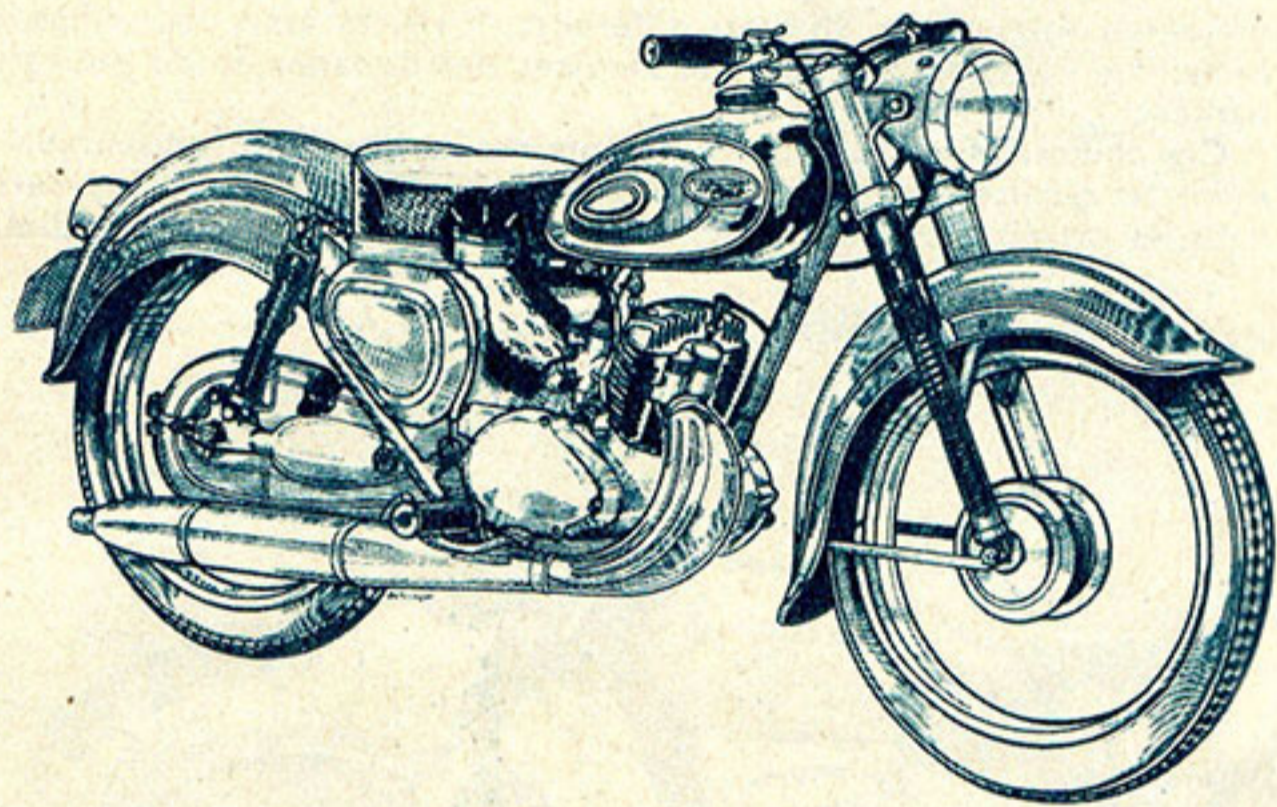
Les 4 vitesses bien étudiées pour permettre des déplacements solo ou avec passager rendent la conduite agréable sur les routes même

accidentées. Le passage du point mort directement après la quatrième vitesse simplifie la circulation dans les villes où les arrêts sont fréquents.

Motocyclette 250 cm³, type A/51. — Cette motocyclette fabriquée depuis quinze mois en série est maintenant parfaitement au point, après avoir subi durant la première année les modifications de mise au point indispensable après la mise en service d'un nouveau modèle. Elle peut maintenant rivaliser avec les meilleures productions étrangères et françaises, sur lesquelles elle a plus d'un an d'avance en cette cylindrée.

Le rendement de son moteur, sa grande autonomie (réservoir 17 litres), sa maniabilité incomparable, sa tenue de route parfaite, sa suspension totale dont l'arrière est réglable suivant la souplesse désirée, la qualité des accessoires qui lui sont attachés sont les facteurs du succès rencontré par cette motocyclette, que Georges MONNET a d'ailleurs adopté dans une présentation spéciale, pour y apposer sa marque après avoir réalisé une performance de grande classe à l'occasion du Rallye de Monte-Carlo.

Hall de la Moto



Le HALL de la MOTO 18-20, rue Rébeval, Paris (19^e), spécialiste bien connu des grandes marques françaises PEUGEOT et TERROT a, depuis 1950-1951, développé considérablement son activité en s'assurant l'exclusivité de l'importation et de la diffusion en France métropolitaine des productions de cinq grandes firmes de Nuremberg, dont il présente la production au Salon 1953, aux stands 140-143 et 144.

Il s'agit de :

BING. — Fabricant des carburateurs qui équipent la majorité des cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, scooters, voitures légères et moteurs fixes allemandes. Des modèles spéciaux existent actuellement pour P. 55 et 175 Peugeot, 125 Ydral, 1.000 René Gillet. Divers modèles sont en préparation pour 125 et 250 Jonghi, 125 Gnôme et Rhône, etc.

NORIS. — Spécialiste de l'appareillage électrique moto.

STEIB. — Constructeur de side-cars sport, tourisme et de livraisons pour motos de 200 à 1.000 cm³, et pour scooters. Leur système de fixation par attaches à rotules permet un attelage et un réglage faciles avec n'importe quelle machine.

T. W. N. — 1^o Le cyclomoteur KNIRPS à moteur T. W. N. de 48 cm³ développant 1,5 CV est un des plus puissants et des plus élégants cyclomoteurs d'Outre-Rhin.

2^o Le vélomoteur BDG 125 H. peu connu en France où quelques dizaines d'exemplaires seulement ont pu être importés en 1950-1951. Puissance élevée : 6,4 CV à 4.800 t/m.

3^o La moto de 200 cm³ **CORNET.** — Machine nouvelle dont le moteur, pour suivre la tradition T. W. N. est à double piston avec bielle en Y et chambre d'explosion unique. La « Cornet » qui développe 5 CV à 2.500 t/m. 10 CV à 4.500 t/m. permet une vitesse de pointe de 110 km/h. à son régime maximum soit 6.000 t/m.

4^o La **BDG. 250 L.** — Version améliorée de la BDG 250 H. puissance 10,5 CV à 3.600 t/m.

5^o La **BDG. 250 LS.** — Puissance 12 CV à 4.000 t/m.

6^o La moto de 350 cm³ **BOSS** dont la fabrication en série a commencée depuis 2 mois et dont les performances et particularités lui ont valu l'éloge unanime de la Presse spécialisée. Cylindrée 346 cm³. Puissance 10 CV à 2.500 t/m. 16 CV à 3.800 t/m. Deux carburateurs fonctionnant simultanément. Frein arrière à commande hydraulique pouvant aisément être raccordé au frein hydraulique du side-car.



ZUNDAPP qui fabrique :

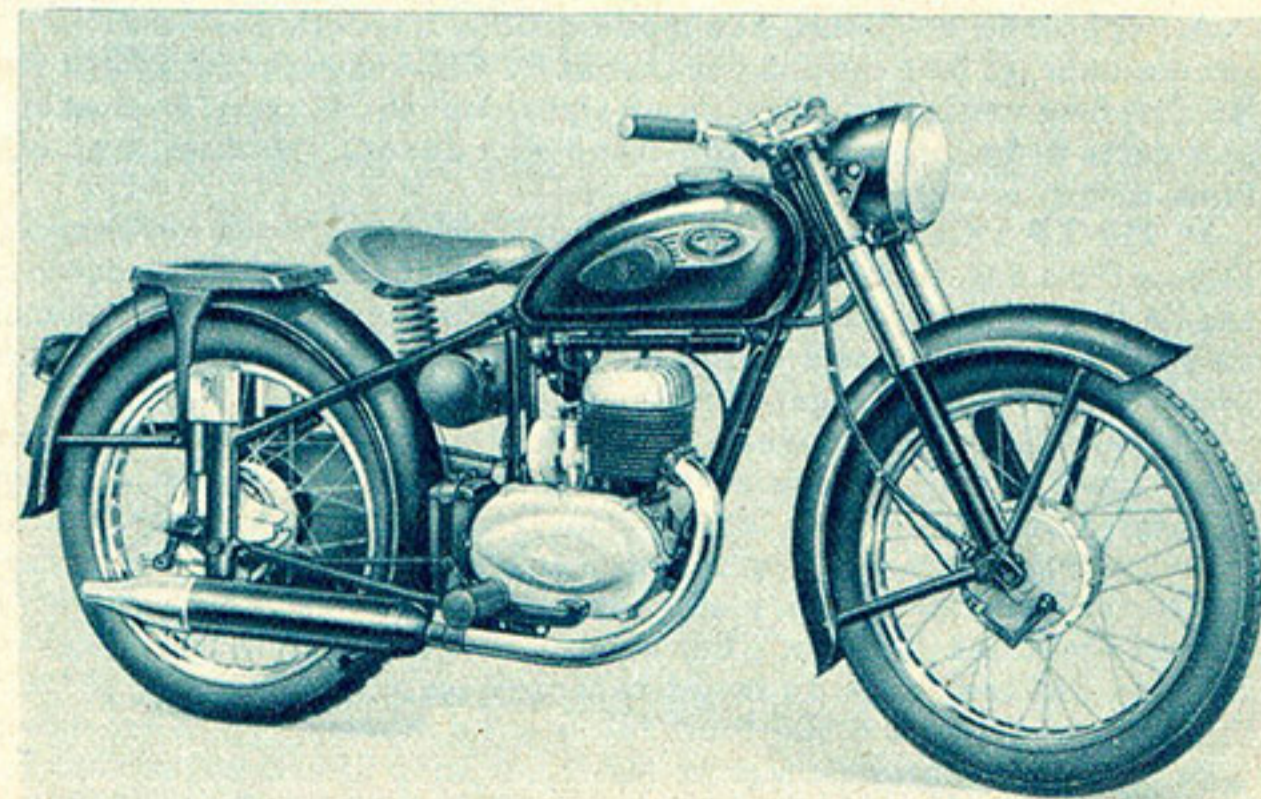
1^o Le scooter **BELLA** à moteur 2 temps de 150 cm³. Puissance 7 CV à 4.700 t/m. Boîte à 4 rapports commandés par sélecteur au pied. Fourche télescopique. Suspension arrière. Pneus de 3,50 x 12. Vitesse 80 km/h. Consommation 2,2 litres aux 100 km.

2^o La moto de 200 cm³ **NORMA** à moteur 2 temps de 200 cm³. Puissance 8,3 CV à 4.600 t/m. Boîte à 4 rapports. Sélecteur au pied. Carburateur à double corps. Fourche télescopique. Vitesse 85 km/h. Consommation 2,4 litres aux 100 km.

3^o La moto de 200 cm³ **COMFORT** très proche de la Norma mais avec un moteur plus puissant 8,7 CV à 4.250 t/m. Double échappement. Suspension arrière. Carter de chaîne secondaire étanche. Vitesse 85 km/h. Consommation 2,4 litres aux 100 km.

4^o La plus connue du public français, la **KS. 601** à moteur de 600 cm³ 2 cylindres en flat-twin, soupapes en tête deux carburateurs Bing. Puissance 28 CV à 4.700 t/m. Rapide 135 km/h. équipée de la fameuse boîte à chaînes à 4 rapports commandés par sélecteur au pied. Fourche télescopique. Suspension arrière. Transmission finale par arbre rigide à double articulation et couple conique. Frein de 230 mm. Idéale pour le grand tourisme aussi bien en solo qu'attelée à un side-car, etc...

5^o ... la **KS 601 SPORT**, autre version de la précédente mais plus rapide 160 km/h. grâce à son moteur plus poussé qui, avec un taux de compression de 7,3 à 1, développe 35 CV à 5.300 t/m. pour une consommation de 5,3 litres aux 100 km.



Chez Triumph



La Préfecture de Police de la Seine possède actuellement 100 motocyclettes Triumph. Depuis deux ans, les machines de cette marque sont entrées au service de la Police et sont employées principalement pour toutes les escortes officielles.

Plus de 3.000 machines des différents types sont en service en France à l'heure actuelle et donnent toutes satisfactions à leurs usagers.

Sur tous les modèles, Speed Twin, Tiger 100, Thunderbird ou Terrier se retrouvent les mêmes qualités, la puissance et la souplesse du moteur, le fini de fabrication, une ligne élégante et une parfaite tenue de route. Pour donner satisfaction aux sportifs, Triumph a prévu la transformation de la Tiger 100 en modèle compétition. L'usine fournit l'ensemble des pièces nécessaires et dans sa nouvelle version le moteur de 498 cm³ développe 42 CV à 7.000 tours par minute.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'État français et les administrations s'intéressent aux motocyclettes Triumph, car pendant la guerre de 1914-1918 plus de 4.000 machines furent livrées à l'armée française. Certaines roulent encore aujourd'hui.

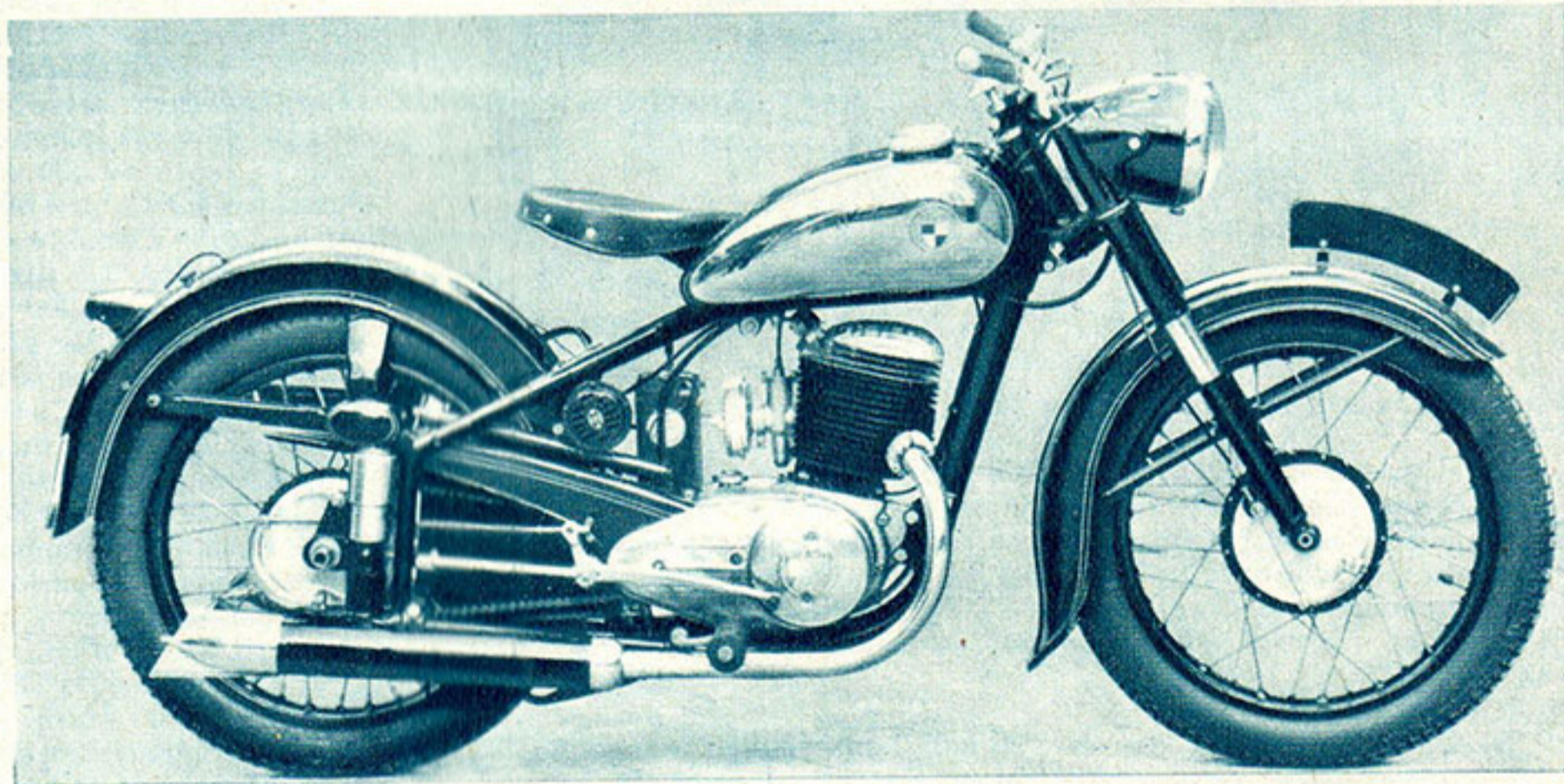
Pendant la dernière guerre, une autre commande fut passée à Triumph et 2.500 machines furent livrées pour renouveler une partie du parc motocycliste militaire français.

Le développement des forces de Police motorisée obligea les différents États à s'intéresser à des machines sûres, puissantes et rapides et furent amenés à employer les motocyclettes Triumph.

Partout dans le monde les services de Police les employent : 33 régiments en Angleterre, 38 états différents. 9 autres états les utilisent à des fins militaires ou pour les services des douanes et du gouvernement.

Ces chiffres se passent de commentaires et prouvent indiscutablement les qualités des productions Triumph que l'on trouve toujours dans les cas où doivent s'allier, tenue de route, puissance et solidité.

Chez Puch



A l'approche du Salon, des modifications importantes étant intervenues dans les fabrications des Usines PUCH, représentés à Paris par les Établissements Humblot, nous signalons ci-dessous les modèles que cette firme présente à son stand et qui sont livrables avec certains délais.

1° 250 TF : Ce modèle est similaire à celui que nous livrons déjà depuis trois ans. Il comporte en plus de la machine que vous connaissez de longue date, un carter de chaîne enfermé, un anti-vol Neiman au guidon, une trousse à outils se fermant à clef et des modifications importantes de graissage dans l'embellage.

2° 250 SGS : Ce nouveau modèle qui a couru lors des épreuves des 6 Jours internationaux et du Bol d'Or, a fait l'objet déjà de nombreuses descriptions dans les journaux allemands et nous allons vous en donner les caractéristiques essentielles, ne possédant pas encore de l'usine tous les détails y afférant.

Cette machine carénée, a des roues d'une dimension de 3,25 x 16; possède des tambours de freins centraux en alliage léger et sa puissance est de 19 CV à 6.500 tours minute. Le moyeu arrière est monté avec accouplement élastique et les roues sont interchangeable. Son poids est d'environ 130 kgs et sa vitesse de pointe dépasse 130 km. à l'heure. Elle a double allumage, similaire au modèle Bol d'Or.

3° 175 SV : Les usines PUCH ont décidé d'abandonner la fabrication des modèles 125 TL et 150 TL et ceux-ci sont remplacés par le modèle 175 SV, livrable actuellement à la clientèle.

Cette machine développe 10 CV à 5.800 tours-minute, possède des roues de 300 x 16 accouplement élastique arrière, carénage complet et tambours de freins centraux en alliage léger.

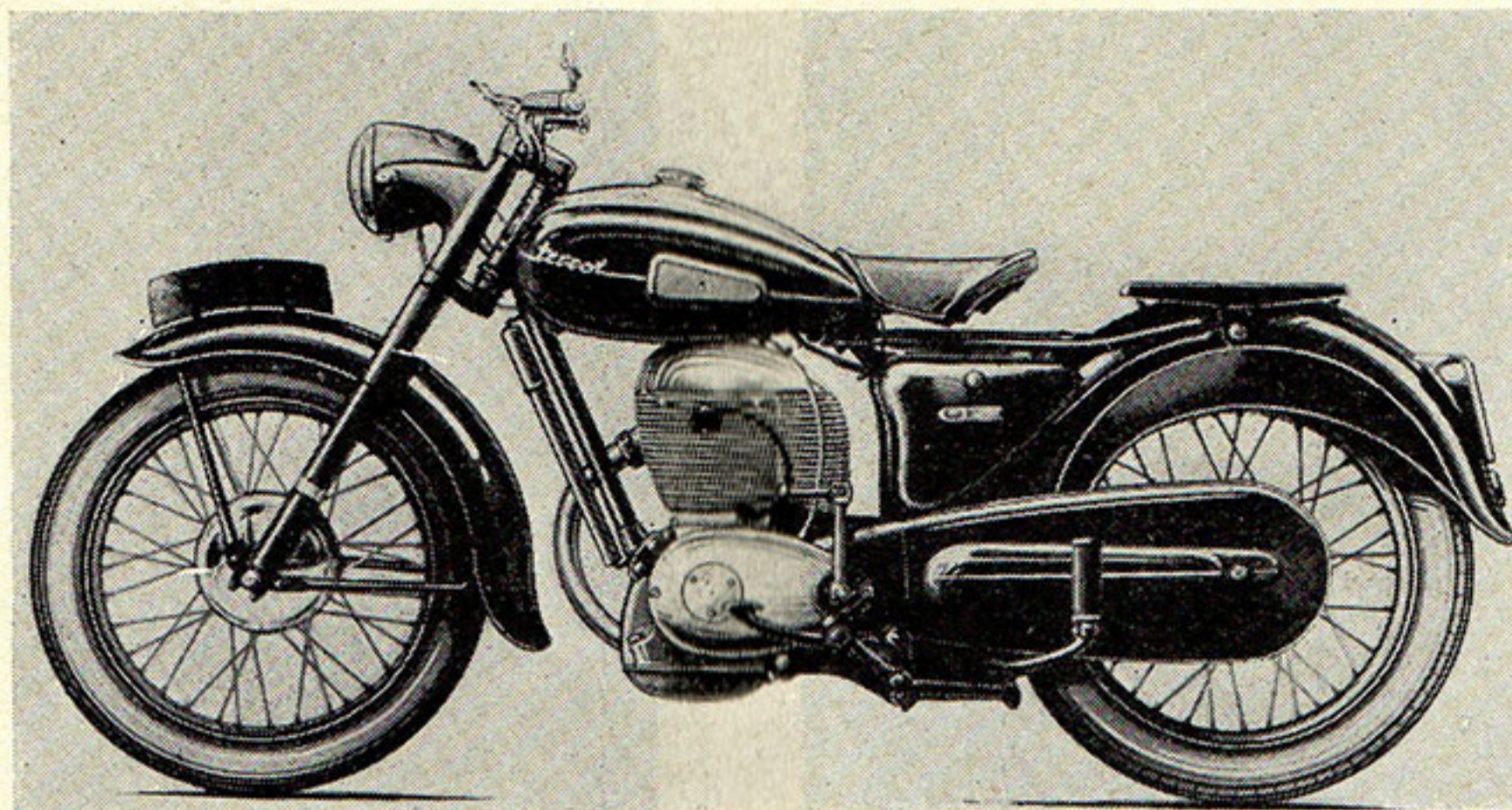
3° 175 SVS : Le modèle 125 SL étant abandonné, c'est la 175 SVS en modèle Sport qui sera, dorénavant, livré à la clientèle.

Sa puissance est de 12,3 CV à 6.200 tours-minute et sa vitesse de pointe est de l'ordre de 115 km à l'heure. En dehors du moteur, elle a les mêmes caractéristiques que la 175 SV, mais au lieu d'être livrée en couleur bleus, elle est livrée en rouge. Elle possède de plus un double allumage comme le modèle 250 SGS.

5° RL 125 : Le Scooter PUCH commencera à être livré à la clientèle au moment du Salon de l'Automobile. Son prix n'est pas encore définitivement fixé.

Il possède les mêmes caractéristiques que le modèle précédent exposé l'année dernière; il a néanmoins en plus : un carter de chaîne enfermé, le volet d'air commandé du tablier; un anti-vol Neiman, et sa couleur définitive sera rouge.

Chez Terrot



Le Salon 1953, marque pour Terrot une date exceptionnelle dans toute son histoire, puisqu'il peut être considéré comme l'aboutissement d'une longue série d'efforts qui s'est exercée dans trois directions essentielles : technique, industrielle et commerciale. Il est permis aujourd'hui, d'en mesurer l'ampleur comme la continuité, car ces efforts se sont matérialisés dans un programme de fabrication qui englobe, pratiquement, toutes les formes possibles d'activité dans les domaines conjoints de la bicyclette, du cyclomoteur, du vélomoteur, de la motocyclette et du scooter.

Par les temps difficiles que nous connaissons encore, à l'avenir économique toujours incertain où nulle part l'amorce d'un redressement n'est perceptible, susceptible de rétablir une situation compromise par faits de guerre, Terrot est la seule maison française qui ait osé assumer la responsabilité de réalisation méthodique et patiente d'un tel programme. C'est aussi la seule marque au monde, qui offre un tel exemple de foi totale dans les destinées industrielles de son pays.

C'est pourquoi Terrot a le droit d'être fier, aujourd'hui, de sa réussite.

UN PROBLEME COMPLEXE DIFFICILE A RESOUDRE...

Ce n'est pas que les difficultés rencontrées ne fussent pas nombreuses et terriblement diverses, souvent rudes.

Ainsi, lorsque Terrot, au lendemain de la guerre révolutionnait le marché en lançant pour la première fois en France, la grande série sur le vélomoteur qui balbutiait encore, et dont on ignorait la fortune future, ne lui conseillait-on pas de s'en tenir là ?

Certes, ce premier vélomoteur, déjà avec son bloc intégral, soupapes en tête culbutées, graissage entièrement mécanique, boîte 4 vitesses à sélecteur, fourche avant tubulaire, amortissement hydraulique, affirmait que la technique française entendait garder cette place d'avant-garde qui fut toujours la sienne.

Bien sûr l'occasion était belle et au demeurant ce programme qui comportait en outre la 500 cc, semblable d'allure, mais munie d'une suspension arrière à flexibilité différée, réglable selon la valeur du poids transporté — encore une idée Terrot souvent reprise par la suite — la 350 à soupapes latérales, apte à tous les usages et pratiquement inusable, et enfin, la 100 cc utilitaire à moteur deux temps, était bien séduisant.

Cette nécessité-là n'aura jamais de fin, et Terrot le montre bien quand, sous l'ardente direction de son administrateur-directeur général M. Samuel Renaud, toute l'équipe se remet à l'ouvrage et remplace le vélomoteur 100 cc déjà périmé, par ce scooter de même cylindrée qui étonne d'abord, mais conquiert très vite, et que Terrot complète bientôt par son frère amélioré et équipé d'un moteur 123 cm³ à haut rendement et grande puissance.

L'EFFORT INDUSTRIEL DOIT REPOUDRE A L'EFFORT TECHNIQUE

Un terrible effort avait été fourni pour rééquiper entièrement les usines de Dijon. N'est-ce pas la rançon inévitable de toute conception nouvelle que d'exiger une modernisation des outillages, seule capable de transformer le concept théorique en une réalité industrielle ?

Sans désespérer, Terrot ajuste ses modèles, complète la série parce qu'il importe que le cycle se ferme avant que la Maison, dans sa recherche constante du mieux, ne lance ses bureaux d'études sur quelque idée neuve qu'elle façonnera à sa manière et selon sa méthode.

La réussite ne souffre d'aucune bavure. Il est juste de reconnaître qu'un homme s'est voué à la tâche, M. Frédéric Renaud, l'un des fils de l'administrateur-directeur général, dont l'action fut prépondérante.

UN CYCLE EST ACHEVE, MAIS QUE RESERVE L'AVENIR ?

Actuellement le problème n'est plus que d'ordre industriel. Le cyclomoteur qui fut présenté l'an dernier dans une forme originale encore qu'il semblait difficile d'innover en ce domaine, entre maintenant dans sa phase de fabrication. Avec son moteur au-dessus du pédalier, son carénage tout à la fois esthétique et de protection efficace, sa sécurité totale, ce modèle est destiné à la grande série.

Enfin, couronnant l'édifice, demeure cette 250 cc à soupapes en tête culbutées, véritable machine universelle à la fois utilitaire parce que sobre en carburant et routière de grande allure à raison d'un rayon d'action et d'une surpuissance au moteur qui engendrent des performances de qualité.

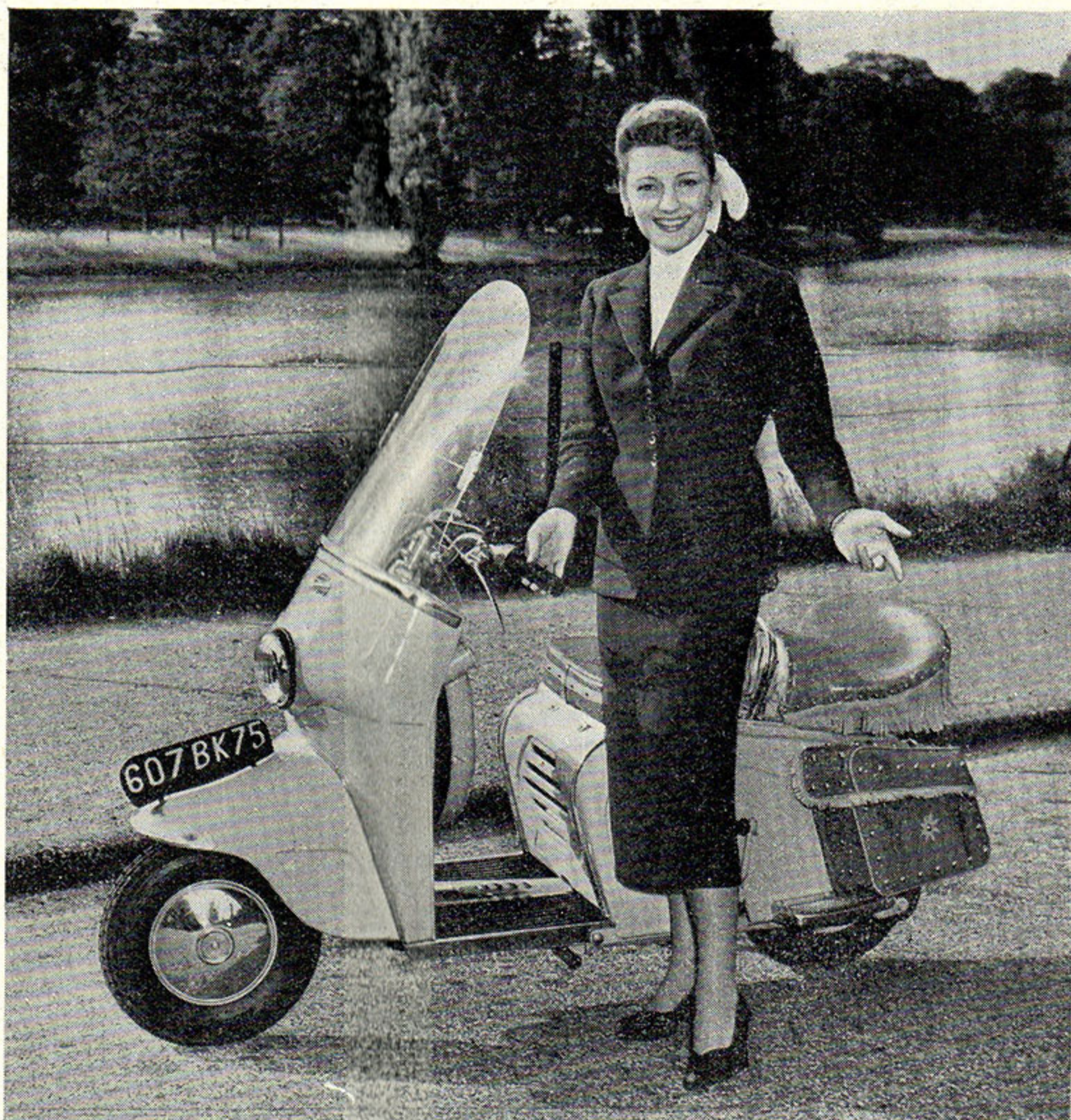
Sans aucun doute la marque dijonnaise a ramassé sur ce modèle la somme totale de toutes les expériences acquises dans le passé. Elle a marié des solutions sûres comme le bloc à 4 vitesses sélecteur, graissage mécanique intégral, la fourche télescopique, amortissement huile à double effet à des perfectionnements hardis mais cependant rationnels. Citons le carburateur à l'arrière protégé de toutes souillures et bloqué sur l'ensemble moteur par le prolongement des ailettes de refroidissement, la transmission par chaîne dans carter étanche, la suspension arrière à bras oscillant, amortissant sur caoutchouc, technique éprouvée déjà sur le scooter, et dont on connaît la progressivité dans l'action, facteur essentiel.

Là encore la mise en place du dispositif industriel de réalisation suit de près la mise au point minutieuse du type initial, et si l'on songe qu'il n'a fallu que cinq ans à Terrot pour atteindre le sommet où nous le voyons aujourd'hui, on ne peut s'empêcher de conclure que la Marque n'a pas fini de nous étonner.

BERNARDET

LE MODELISTE
DU SCOOTER

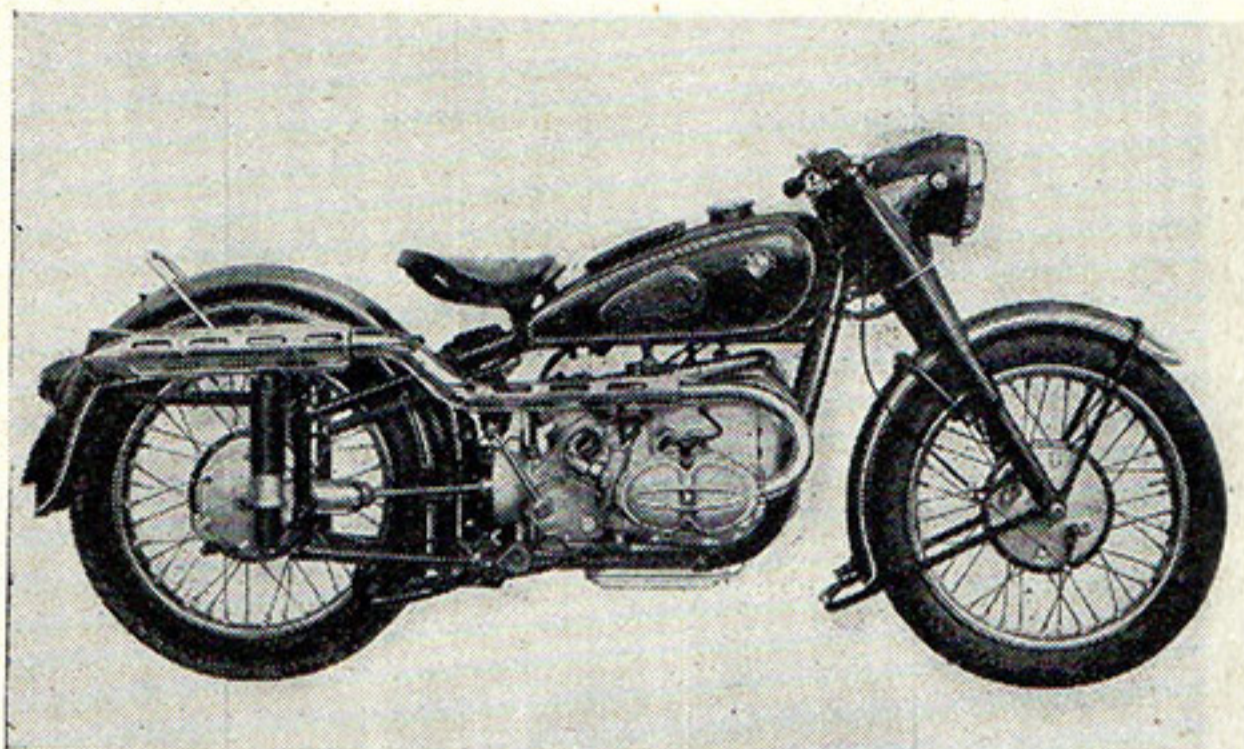
vous présente sa collection **1954**



DEMANDEZ-NOUS L'ADRESSE DU DISTRIBUTEUR OFFICIEL DE VOTRE RÉGION
Ets BERNARDET — Châtillon-sous-Bagneux (Seine) — ALÉSIA 24-20

SALON DE LA MOTO : Porte de Versailles - STAND 209 - Hall du Cycle

Chez B. M. W.



Les Usines B.M.W. fabriquent des motocyclettes qui par leur conception et les soins apportés à la fabrication se trouvent parmi les meilleures de la construction motocycliste mondiale. De la 250 cm³ R. 25 à la dernière 600 cm³ R. 68 en passant par les 500 cm³ se retrouve la même qualité. Ces machines universellement répandues, aptes à tous les services, ont été adoptées par les armées alliées d'occupation en Allemagne et les livraisons faites aux différentes unités, soit en 250, soit en 500 cm³, dépassent déjà le nombre de 4.000.

Les Etablissements Latscha, importateur de B.M.W. en France, informent leur clientèle que les importations doivent reprendre dans les quatre mois à venir. Cela permettra de prendre des commandes qui seront livrables dans les six mois.

Les Etablissement Latscha possèdent un stock très important de pièces détachées, qui leur permet de donner satisfaction à toutes les commandes en vue de la réparation des motos B.M.W. D'autre part, leurs services de réparations sont à la disposition de leur clientèle et leur assurent au moyen d'un personnel spécialisé un travail d'exécution parfaite.

Parmi la gamme des modèles B.M.W. exposé au Salon, à remarquer particulièrement la R. 68 dernier modèle sorti des usines de Munich. Cette machine de sport remarquable en tous points développe 35 CV et atteint la vitesse de 160 km./h. Malgré sa puissance, le moteur est conçu pour l'emploi des super-carburants standards.

Chez Saker

De la même conception que la poignée tournante rectiligne simple, cette nouvelle création « SAKER » permet d'avoir bien en main, sous une belle présentation chromée, la commande de gaz et la commande d'air par la même poignée à tirage rectiligne.

Par la suppression de la manette d'air, elle rend le guidon plus sobre et plus pratique.

NOTICE DE MONTAGE

— Oter les 3 vis de fixation afin de libérer la bague. La poignée se déboîte entièrement.

— Sortir les navettes :

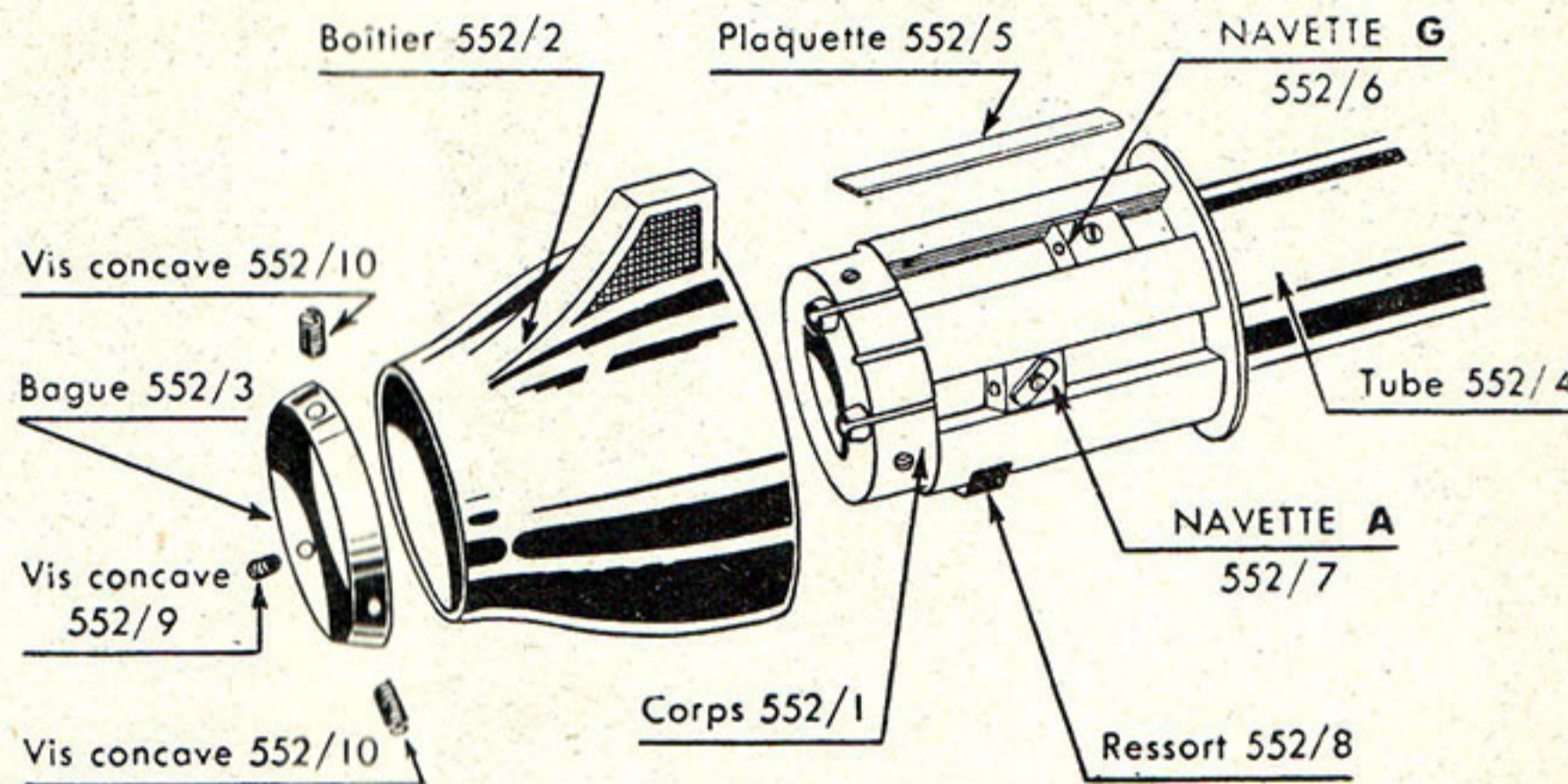
Repère A : rampe d'air.

Repère G : rampe de gaz.

Remonter la poignée.

Y serrer les câbles correspondants.

NOTA : Ne pas omettre de remettre la plaquette sur la rampe de gaz après pose de la navette.



Chez Bollée

Les usines Amédée Bollée du Mans fabriquent des segments NOIRS et des segments CHROMES. La fonderie est électrique. Les fours sont cylindriques. La chaleur nécessaire à la fusion est produite par le rayonnement d'une électrode en graphite, située dans l'axe du four. Ce procédé de fusion, en vase-clos, permet d'obtenir exactement la qualité de fonte désirée. Ce qu'on cherche, avant tout, c'est la faculté de glissement. Celle-ci résulte essentiellement de la structure graphitique nodulaire qui caractérise la fonte des Segments Amédée Bollée.

Les segments NOIRS Amédée Bollée possèdent un autre avantage. Leur surface est traitée au « Parcolubrite » — épaisseur : 3 microns. La surface « Parcolubrite » est cristalline ; elle présente une multitude de sommets et d'alvéoles. Ce relief étant d'ailleurs imperceptible. Les sommets sont, tout de suite, aplanis, dès le début du rodage parce qu'ils supportent, d'abord seuls, la pression totale des

segments. Quant aux petites alvéoles, elles retiennent l'huile de graissage sur la périphérie des segments. La surface « Parcolubrite » est d'ailleurs moins dure que la fonte et elle possède une extraordinaire faculté de glissement. L'étanchéité circonférentielle est donc assurée très vite et le rodage débute dans les meilleures conditions. Les segments ne sont pas les seuls à en bénéficier, mais aussi les cylindres et les pistons.

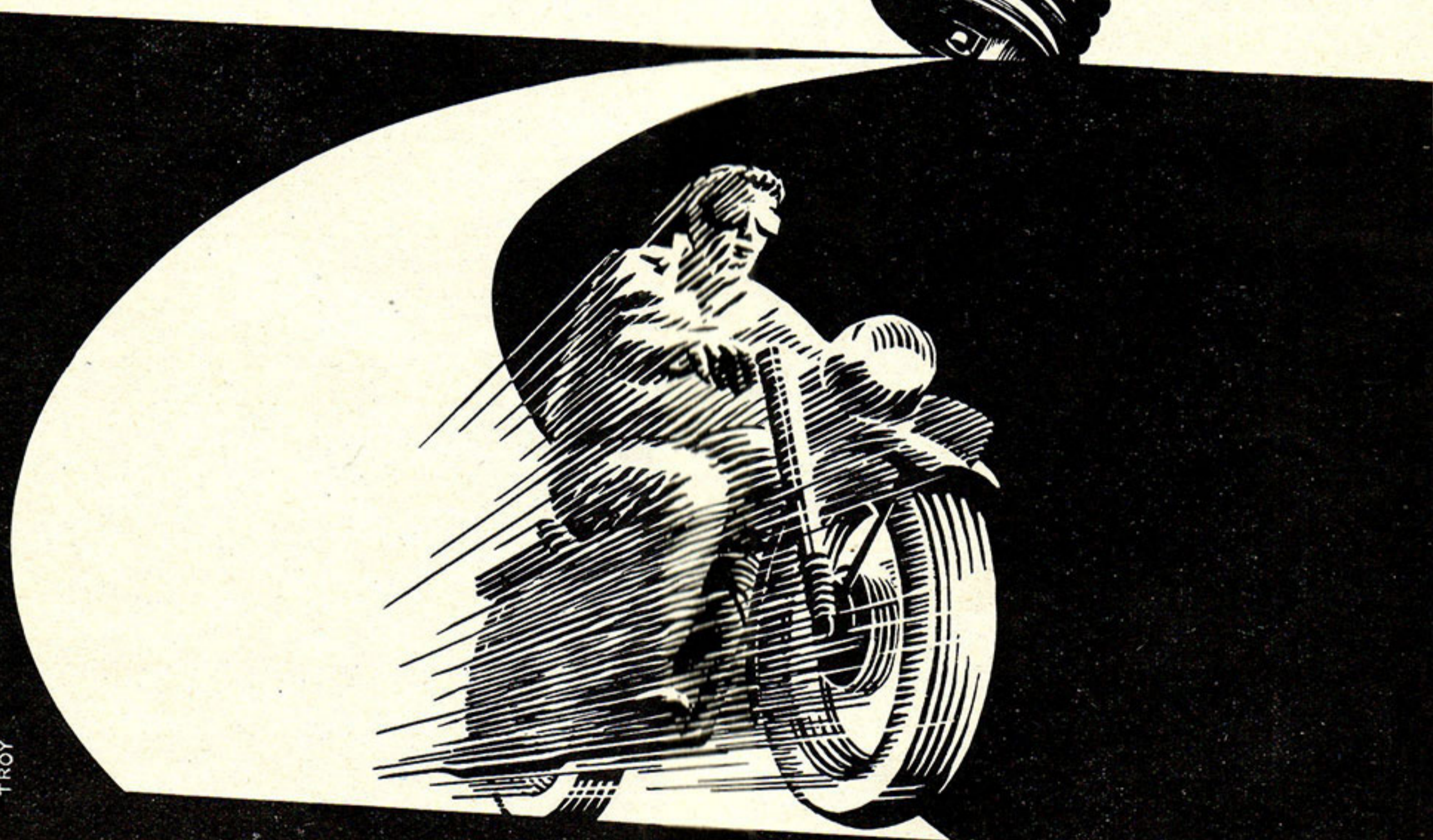
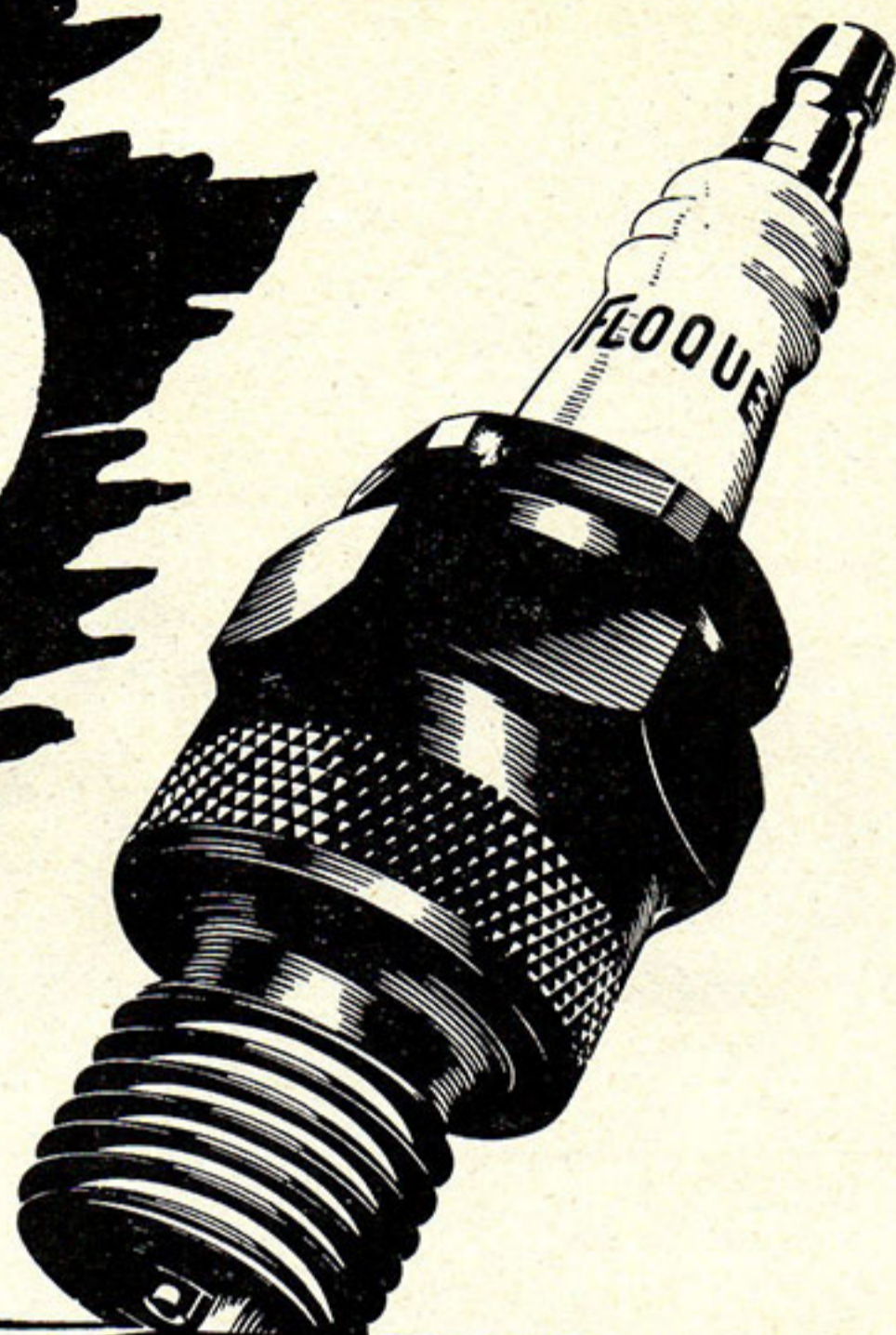
Les segments CHROMES Amédée Bollée, contrairement aux précédents, ont une surface dure et pratiquement inusable. Ils sont chromés sur la circonférence — épaisseur 13 dixièmes de millimètres. Ensuite, ils sont rodés dans des chemises. Leur surface est donc absolument lisse et leur portée circonférentielle est tout de suite assurée.

On se contente ordinairement d'un segment CHROME placé dans la gorge supérieure du piston. Les segments suivants, abrités par le segment CHROME donnent un assez long usage pour éloigner les révisions de moteur.

Les usines Amédée Bollée fabriquent aussi des racleurs à fentes (D.R.F.) et des racleurs multiples en fonte (R. 3 E). Leur surface est aussi traitée au « Parcolubrite ».

Production : 6.250.000 segments en 1952.

Au service
de la MOTO



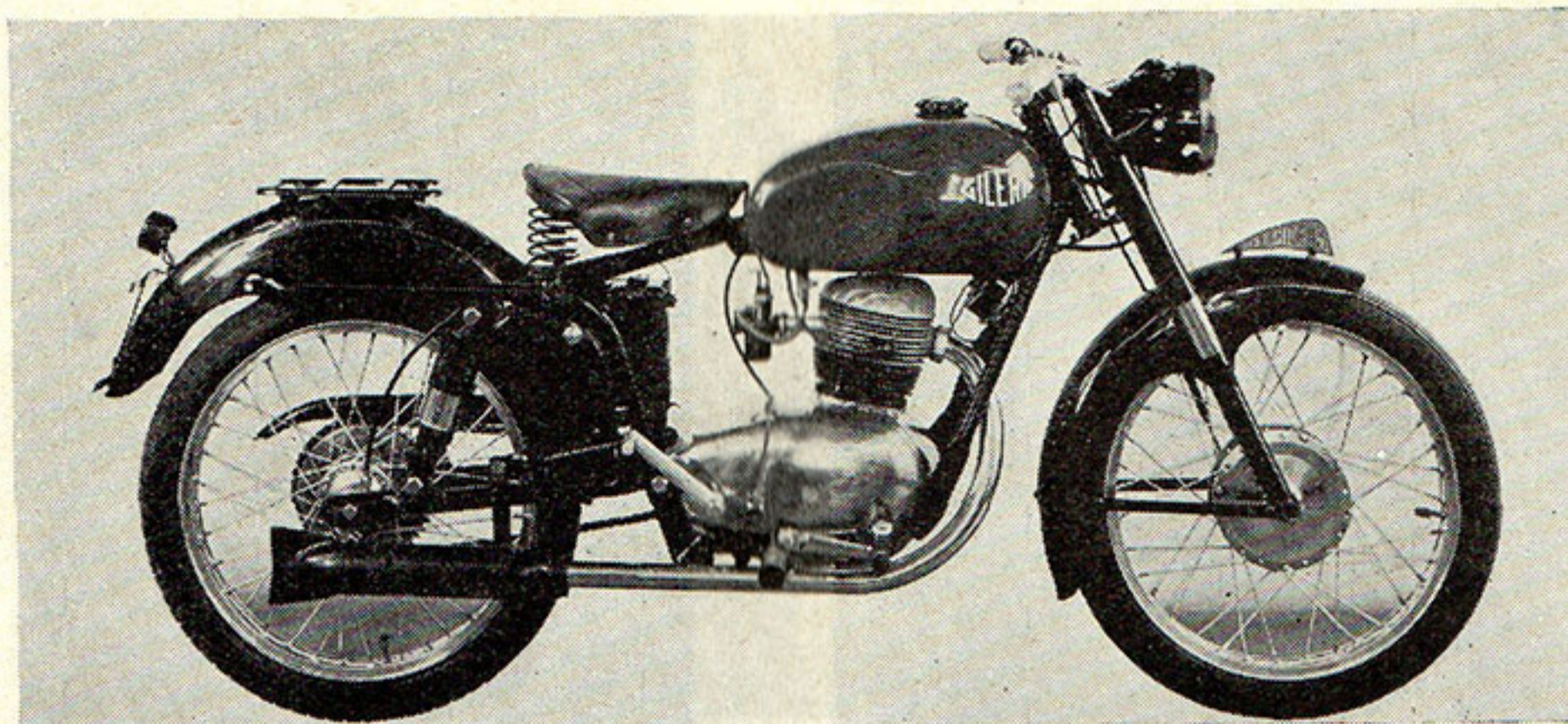
TROY

FLOQUET

la bougie dynamique

Hall du Cycle - Stand 272 - Tél. : LEC. 47-15

Chez Monneret



Queis sont les jeunes sportifs qui n'ont pas rêvé d'accélération puissante et de vitesse sur une machine élégante et racée.

L'attrait de la compétition et des grands rallyes est immense, malheureusement cela nécessite une machine grand sport ou compétition d'un prix prohibitif dans les cylindrées moyennes. Il reste la petite cylindrée, capable de performances remarquables pour matérialiser les désirs d'innombrables jeunes épris de sport. Pour leur donner satisfaction, G. Monneret importe et met à leur disposition deux machines remarquables et de grande puissance :

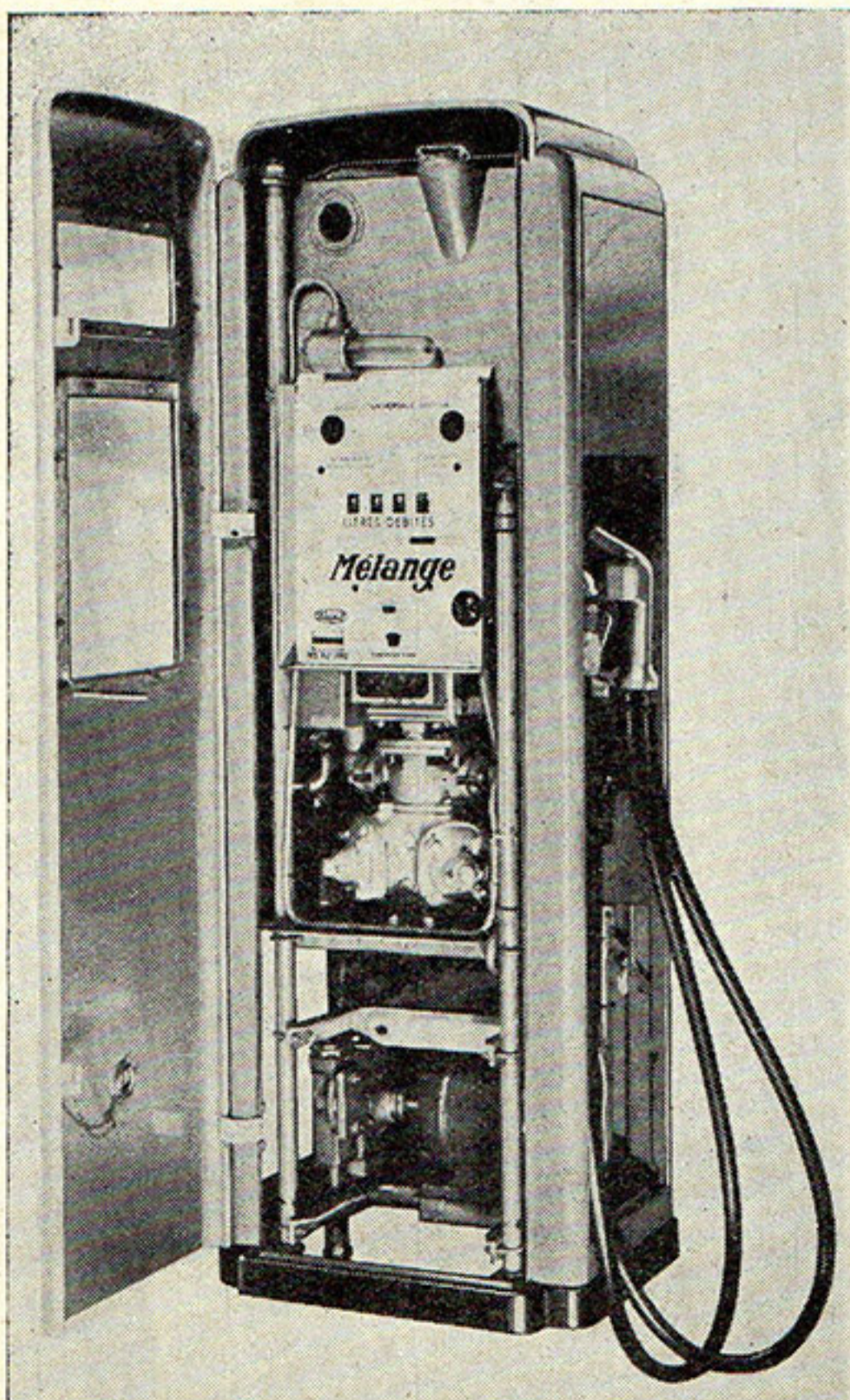
La RUMI 125 pour les amateurs de 2 temps, qui se fait en deux versions. La Sport qui développe 7,5 CV et la Grand'Sport 8,5. Il s'agit d'un moteur bicylindre horizontal.

Le type Grand'Sport est équipé de deux carburateurs. La robustesse de la construction RUMI est bien connue et il n'est pas besoin d'en faire l'éloge.

La GILERA 150 équipé d'un moteur 4 temps culbuté, supercarré avec 59 mm. d'alésage pour 54 de course d'une puissance de 7,5 CV est bien connue et il n'est pas besoin d'en faire l'éloge.

La présentation de grand luxe et sa conception en fait une machine de grande classe permettant les grandes randonnées à fortes moyennes avec une consommation très réduite.

Ces deux machines ont fait depuis longtemps leurs preuves dans les nombreux rallyes et compétitions d'Italie où elles ont remporté de retentissants succès.



Chez D. O. S. A.

Tous les utilisateurs de moteur 2 temps connaissent de grosses difficultés pour leur ravitaillement en carburant avec mélange d'huile. Ce problème de mélange est très grave, car si d'un côté l'utilisateur n'est pas toujours sûr de la qualité de l'huile fournie, ni de son pourcentage, d'autre part, pour le pompiste, cela représente une perte de temps et d'argent. Combien sont nombreux les automobilistes ayant besoin de se ravitailler en carburant, qui ne veulent ou ne peuvent pas attendre que le pompiste, actionné à brasser de l'huile et de l'essence dans un bidon ait fini de servir son client.

La solution rêvée est un distributeur de carburant qui débite dans le même temps l'essence et l'huile au pourcentage désiré.

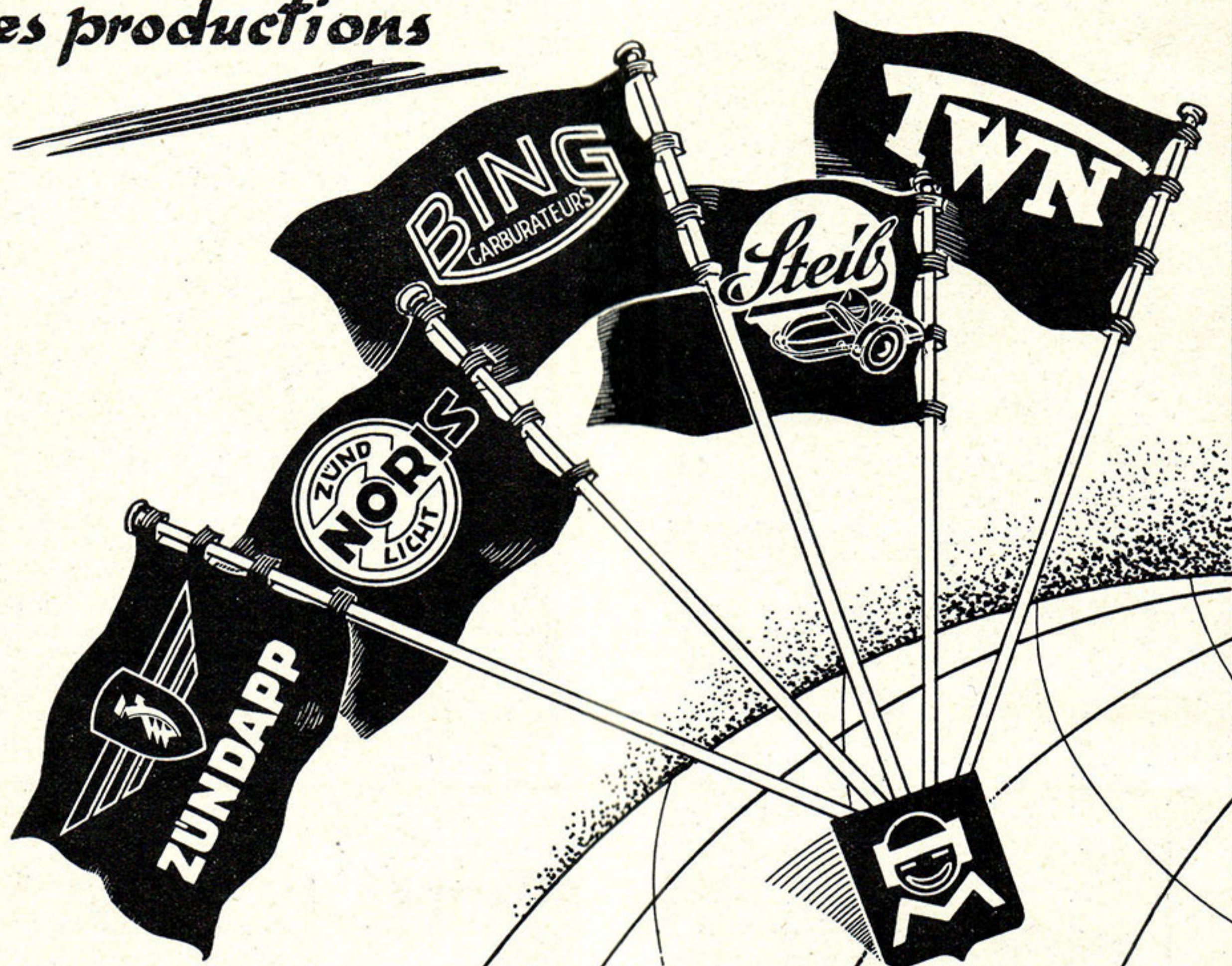
Ce système est employé en Italie depuis longtemps.

La Société DOSA 21, passage Etienne-Delaunay, fabrique sous licence « Bergomi » un compteur mélangeur qui peut distribuer soit de l'essence pure, soit de l'essence et de l'huile avec un pourcentage allant de 1 à 10 %. Le débit est de 1.200 litres à l'heure. La même pompe peut donc fournir le carburant pur pour les voitures et les motos à moteur 4 temps, et aussi le mélange au pourcentage désiré par les utilisateurs de véhicules à moteur 2 temps et ceci avec une précision absolue du pourcentage de mélange et une garantie de qualité d'huile. La variation du pourcentage d'huile peut être exécutée à n'importe quel moment de la distribution par simple action sur la commande du compteur d'huile.

L'essence et l'huile sont amenées par deux canalisations distinctes dans un pistolet unique de distribution.

30.000 distributeurs Bergomi sont en service en Italie.

*Universellement connues et appréciées ;
les productions*



sont importées en France par:

HALL DE LA MOTO

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 1.800.000 FRANCS

18-20, RUE REBEVAL - PARIS (19^e) - BOT. 27-12

Spécialiste des grandes marques Françaises

Geugeot

TERROT

Stands 140 - 143 - 144

Chez Lavalette

Il est inutile de présenter les blocs-moteurs Lavalette dont l'introduction sur le marché français au cours de la saison 53 a suscité un tel intérêt que toutes les revues spécialisées ont largement décrit et donné à leurs lecteurs les caractéristiques essentielles de ces moteurs.

Mais ce qu'on n'avait pas assez dit jusqu'à présent et ce qui fait la grande valeur de la production de l'importante firme d'équipement Diesel de Saint-Ouen, c'est l'apport avec lequel ces constructeurs se sont délibérément orientés vers une cylindrée supérieure à 50 cm³, prévenant les désirs des usagers et provoquant en France la naissance de la moto légère, successeur attendu du cyclomoteur et qui a d'ailleurs fait depuis plusieurs années une carrière florissante dans plusieurs pays, en particulier l'Italie.

Pourquoi s'être arrêté sur une cylindrée de 70 cm³ ?

Certainement parce qu'elle semble donner le juste milieu entre la puissance d'appoint (moteurs auxiliaires) et la puissance habituelle de la motocyclette type 125 cm³.

Cette cylindrée, rationnellement et mécaniquement utilisée par une gamme de 3 vitesses présélectives, seule réalisation mondiale actuellement connue dans le domaine des moteurs légers, permet d'équiper des véhicules sans pédales capables d'accéder aux plus fortes dénivellations et réalisables à des conditions de prix extrêmement intéressantes pour l'utilisateur.

Pendant le lancement en série de leurs moteurs sur les marchés français et étrangers, les Ateliers de Construction Lavalette tenaient à faire la preuve devant le grand public comme devant les professionnels des possibilités et des qualités de leurs fabrications. Associant leurs efforts à ceux de leurs clients constructeurs, ils nous ont fait assister à une longue suite d'épreuves diverses toutes couronnées de succès.

Tout d'abord, au printemps dernier la firme « La Nordiste » tournait 24 heures de suite sur la piste de Valenciennes avec quatre machines à la moyenne imposante de

52 km./h. Un public nombreux assistait à cette épreuve sportive qui lançait les Lavalette dans la région nord.

Tout le monde a encore présent à l'esprit le grand périple de 10.000 kilomètres que trois pilotes dont une femme, effectuaient sur les routes du soleil.

Les trois vélomoteurs légers, Racer-Lavalette, furent en Espagne, au Portugal comme en Afrique du Nord et en Italie, les meilleurs ambassadeurs de la qualité française et l'accueil chaleureux que reçurent les pilotes fut d'autre part la consécration de ce magnifique exploit.

Et, pendant que ces derniers temps, deux machines effectuaient un grand raid au Cap Nord à travers la Suède, la Norvège et retour par la Finlande (Paris, Cap Nord, Paris), un jeune couple de conducteurs reliait Athènes-Paris. Cela aurait largement suffi pour prouver les qualités de résistance des blocs-moteurs et confirmer la justesse du slogan maison : « Le Moteur des Grands Raids et de tous les jours », mais Lavalette a voulu avant ce Salon ramener une consécration officielle de sa qualité et aux 24 heures de Belgique, trois machines équipées de B.M.L. 70 enlevaient les trois premières places de la catégorie 50 à 100 cm³ devant les machines équipées de moteurs allemands de cylindrées supérieures.

Les pilotes des Lavalette ramenaient également le challenge du classement par équipe et une brillante victoire pour les couleurs françaises.

Ainsi que nous l'ont dit ses constructeurs, si le succès de ce moteur est évidemment dû à sa conception originale (boîte présélective et cylindrée 70 cm³ kick starter), il est également provoqué par l'engouement toujours croissant du public pour les machines puissantes réellement utilisables sans pédalages. Une évolution se fait dans le domaine du cyclomoteur grâce aux Ateliers de Construction Lavalette, les usagers leur en sauront gré.

Chez Guiller

C'est en 1919, après le retour des armées de MM. Pierre et René Guiller, que la firme vendéenne, créée en 1911 par René Guiller a pris son extension.

Le chiffre des bicyclettes expédiées dans le monde entier représentait chaque année plusieurs dizaines de milliers de machines.

C'est en 1926, qu'une fabrique de cadres de cycles, vélomoteurs, guidons et autres accessoires, a été mise au point à Fontenay-le-Comte.

La production des cadres de cycles et bicyclettes à moteurs a été en progression jusqu'en 1939, époque à laquelle la production journalière était de :

- 130 cadres de cycles,
- 150 fourches de cycles.

En 1928, la firme « GUILLER Frères » présentait au « Salon de Paris », une série de motos équipées avec moteurs deux temps « MADOZ » et moteurs à quatre temps « ZURCHER et CHAISE ». Les motocistes de cette époque se souviennent encore de la belle présentation de ces machines fabriquées en petites séries, la finition en était parfaite ; et seule la crise qui a débuté en 1929 a mis dans l'obligation la Société « Guiller Frères » d'abandonner la fabrication des motos.

En 1932, plusieurs bicyclettes à moteurs figuraient parmi la fabrication courante de la firme du Poitou.

En 1938, un département spécial était organisé pour les cycles et bicyclettes à moteurs, place de Verdun, à Fontenay-le-Comte. Ces dispositions ont ainsi permis l'exportation de quantités importantes de bicyclettes, en particulier : dans les pays d'Amérique du Sud où le nombre des machines livrées a été très important.

En France, la fabrication « Guiller Frères » vendue sous la marque « Origan », pour les bicyclettes atteignait un

chiffre très important dû à la publicité obtenue par la participation aux épreuves cyclistes.

Cette Société possédait avant guerre une très bonne équipe de coureurs internationale et régionale, et les couleurs « d'ORIGAN » étaient très largement défendues par ses équipes en France et dans la plupart des pays étrangers, où la fabrication de cette firme était exportée.

C'est en 1946 que René Guiller envisagea de reprendre la fabrication des vélomoteurs et motos, et prévoyait d'utiliser pour l'équipement de ses machines, le moteur « A.M.C. », dont la sortie des « A.M.C. » de Clermont-Ferrand s'annonçait pour la fin de l'année.

C'est en 1947, que la fabrication des vélomoteurs et motos fut reprise dans les ateliers de Fontenay, et depuis cette époque la fabrication et les ventes montèrent en flèche pour atteindre un chiffre très important en 1951, et se plaçant ainsi en bonne place parmi les constructeurs français les plus importants.

En 1951, un modèle de Scooter était à l'étude, mais fut remplacé au début de 1952 par un modèle italien équipé du moteur « A.M.C. » à 4 temps.

Actuellement, les scooters fabriqués par « Guiller Frères » sont construits avec des pièces de fabrication française, certaines modifications importantes ont été apportées au modèle fabriqué en 1951.

Au Salon de 1952, les intéressés ont pu admirer au stand « Guiller Frères », un prototype de moto 250 cm³ équipée d'un moteur « A.M.C. » à 4 temps.

Les premières machines livrées dans cette cylindrée sont sorties en juin, et actuellement c'est par plusieurs centaines qu'elles circulent un peu partout en France.

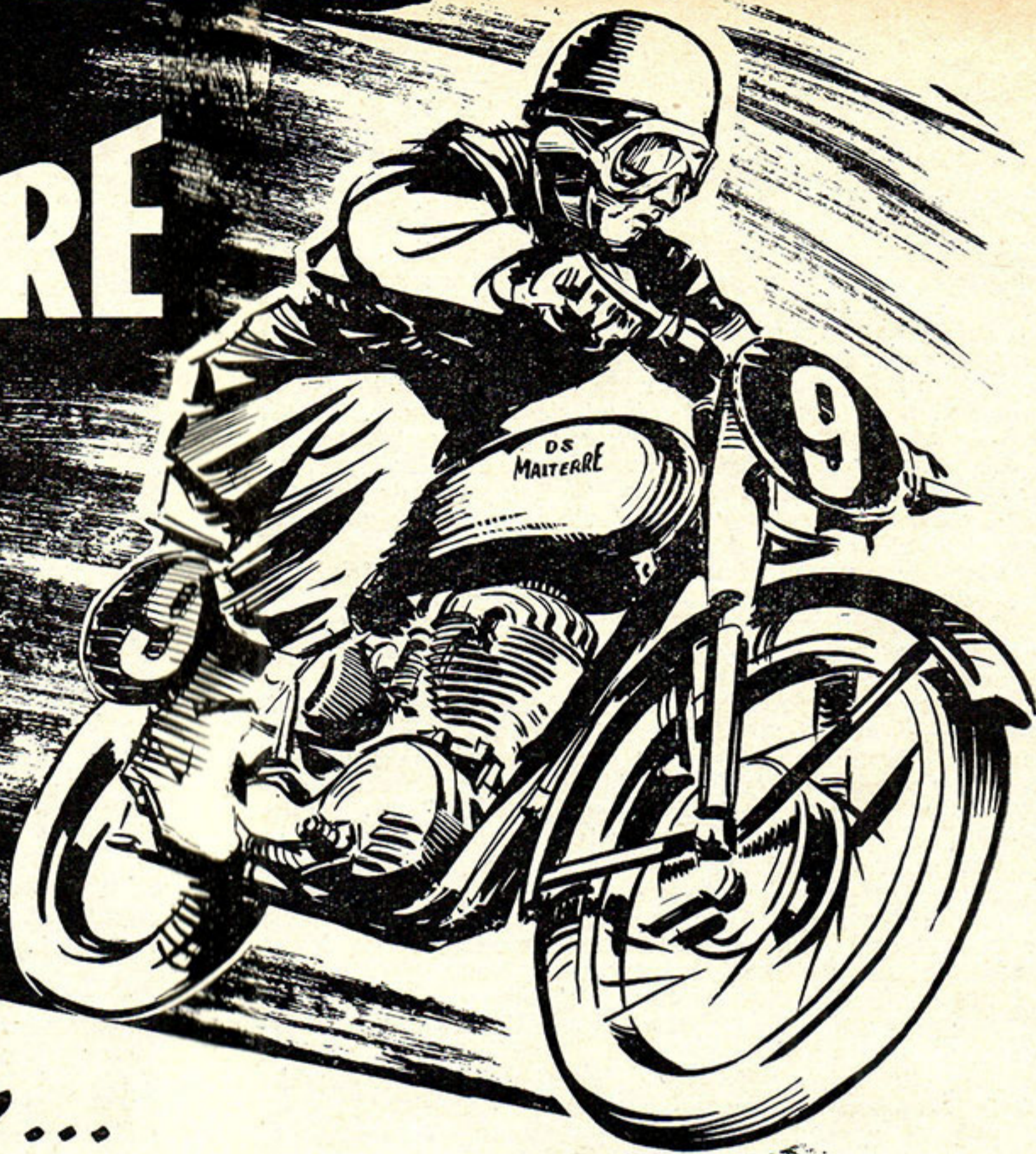
Au « Salon d'Octobre 1953 », il n'y aura donc pas de modèles nouveaux présentés par cette firme comme en 1951 et 1952, si ce n'est une moto carénée d'un très bel effet.

DS MALTERRE

VAINQUEUR DES
" BOL - D'OR "
1950 1951



CHAMPION
DE FRANCE
1950 1952



vous présente ...

125 - Type M. 7

Bloc moteur A. M. C. 4 temps à culbuteurs enfermés - 4 vitesses, sélecteur au pied - Cylindre chemisé en fonte au chrome, centrifugée - Embayage à disques multiples acier et ferodo travaillant dans l'huile - Allumage et éclairage par volant magnétique - Frein de direction - Fourche télescopique et suspension arrière - Cadre double berceau - Béquille centrale - Réservoir de 12 litres - Moyeux à roulements à billes - Pneus de 25x3.

175 - Type M. 9

Moteur A. M. C. 4 temps à culbuteurs enfermés - 4 vitesses, sélecteur au pied - Moteur à haut rendement - Suspension arrière - Fourche télescopique à bain d'huile - Freins extrêmement puissants - C'est une machine de grande classe, rapide et d'une tenue de route impeccable.



250 A.C.T. Type M. 13 "G^d Luxe"

Fourche télescopique à bain d'huile - Suspension arrière à flexibilité variable possédant 14 % de débattement - 4 vitesses sélecteur au pied - Pneus de 3.25 x 19 - Freins centraux - Vastes coffres à outils - Béquille centrale.

VENTE A CRÉDIT

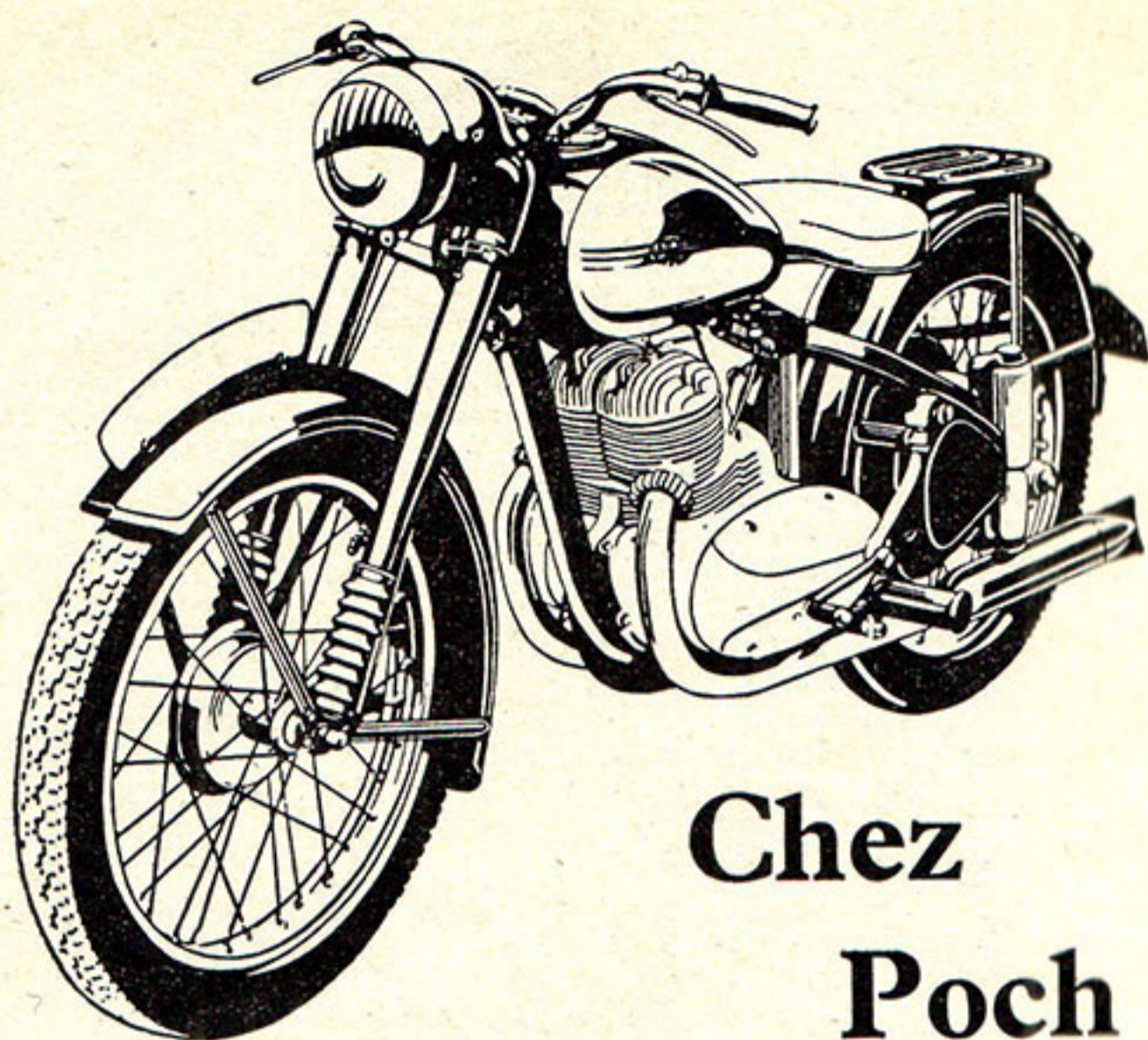
DS MALTERRE

AGENCES DISPONIBLES

42, BOUL. DE LA BASTILLE

PARIS XII^e Tél. DID. 55-38

Stand 115



Chez Poch

Les Etablissements POCH, les spécialistes de JAWA qu'ils importent depuis 1947, présentent cette année au Salon une gamme de machines capables de satisfaire les goûts les plus difficiles.

Dans la marque JAWA se trouvent trois types :

La 250 cm³ qui est équipée d'un moteur 2 temps monocylindrique, nerveux et puissant. Cette machine rapide et de présentation luxueuse et parfaitement adaptée au grand tourisme.

La 350 cm³ bicylindre 2 temps d'un agrément de conduite remarquable possède tous les avantages de la 250 avec une puissance supérieure.

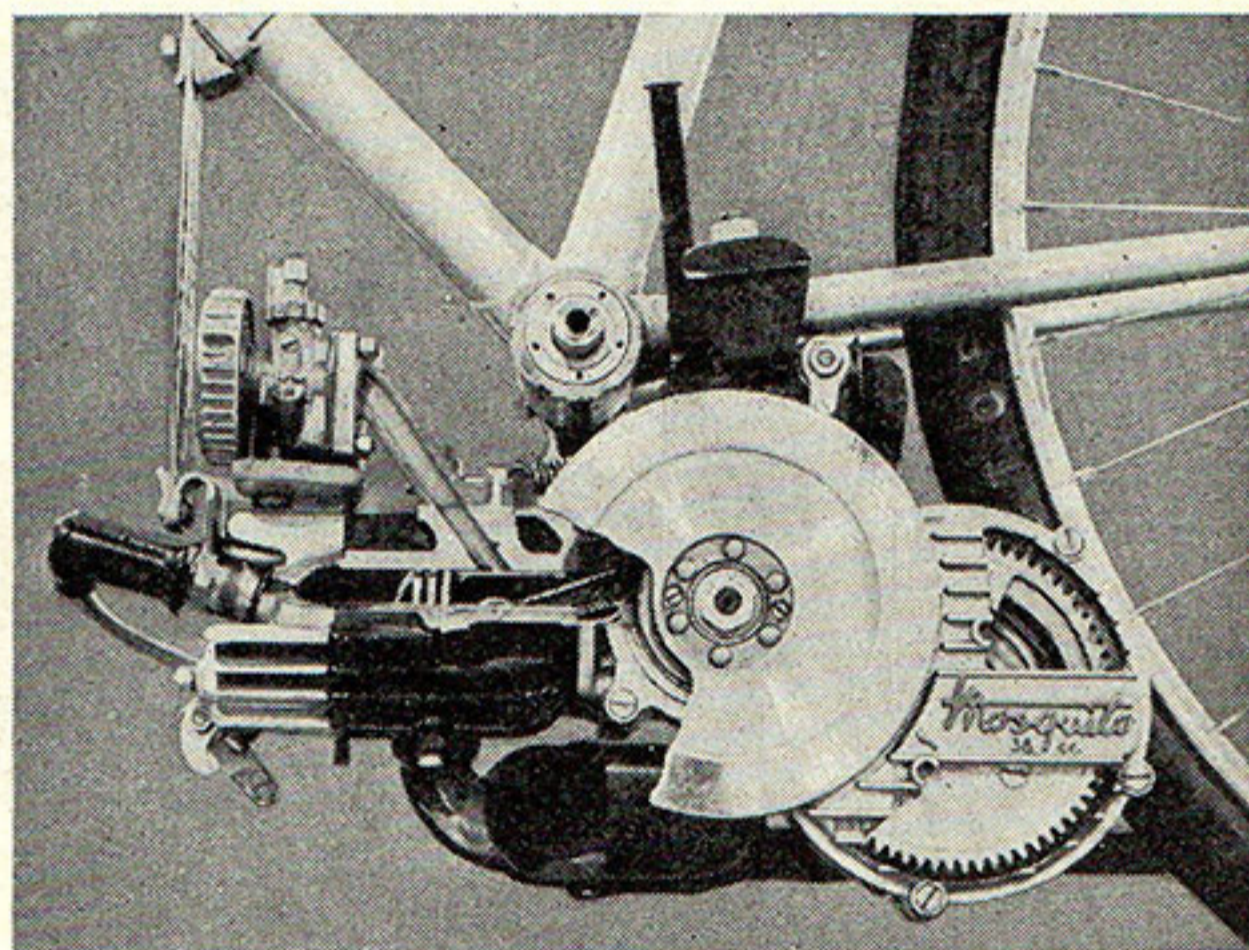
Pour les sportifs JAWA fabrique une bicylindre 500 cm³ à arbre à cames en tête. Cette machine extrêmement puissante et maniable permet des moyennes très élevées. D'une finition de grand luxe et d'une qualité mécanique de premier ordre ce modèle fera la joie des amateurs d'accélération puissantes.

Depuis cette année les Etablissements POCH importent de Hongrie une monocylindre 250 cm³, la Csepel, qui est la machine utilitaire par excellence. Nerveuse et puissante mais malgré tout économique, munie de nombreux perfectionnements, tels que le débrayage automatique, elle est aussi bien adaptée à l'usage en ville qu'au tourisme. Cette machine sera livrée en deux versions Standard et Luxe. Les Etablissements POCH qui possèdent des ateliers de réparation et d'entretien spécialement équipés pour les machines qu'ils importent ont à la disposition de leur clientèle un stock considérable de pièces détachées qui sont livrées à lettre lue.

Chez Mosquito

Le moteur « MOSQUITO », licence Garelli, de fabrication française, qui réussit à Pau à couvrir 40.000 kilomètres sans défaillance à une moyenne horaire de 30 kilomètres avec une consommation d'essence de 1 litre 10 aux 100 kilomètres, présente au Salon de la Porte de Versailles — Stand 170 — un nouveau modèle de MOSQUITO 49 cc. qui complètera heureusement sa gamme de moteurs adaptables sur n'importe quel modèle de vélo.

Est-il besoin de rappeler que 450.000 « MOSQUITO » sillonnent les routes du monde dont 50.000 en France à la satisfaction de tous les usagers, et il est intéressant de noter qu'avec ses deux cylindrées 38 cc. et 49 cc., les Ets CHAPUIS FRERES de Neuilly sont armés pour participer dans une proportion de plus en plus forte à la motorisation du pays et de l'Union Française.



Chez Précision

Le side-car « PRECISION » a breveté et appliqué à ses réalisations un ensemble d'inventions destiné à perfectionner l'attelage d'une moto.

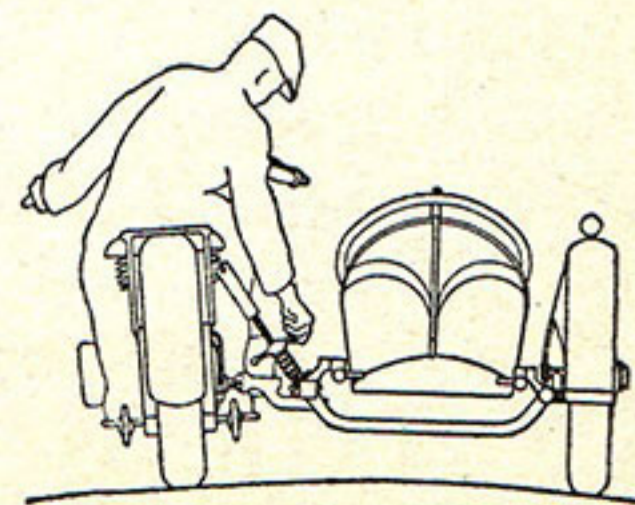
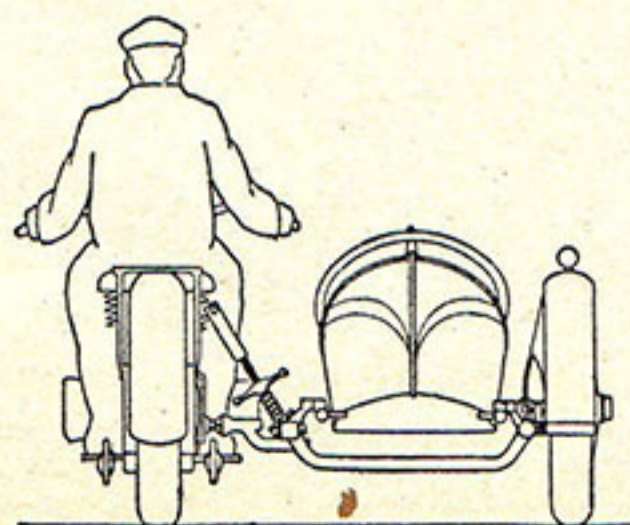
Grâce à ses attaches à mâchoires que l'on peut comparer à un étau, le « PRECISION » se monte et se démonte à la main, et en quelques minutes sans aucun dérèglement. La roue « tirée » employée par cette firme permet au side-car de coller littéralement à la route et d'absorber toutes les

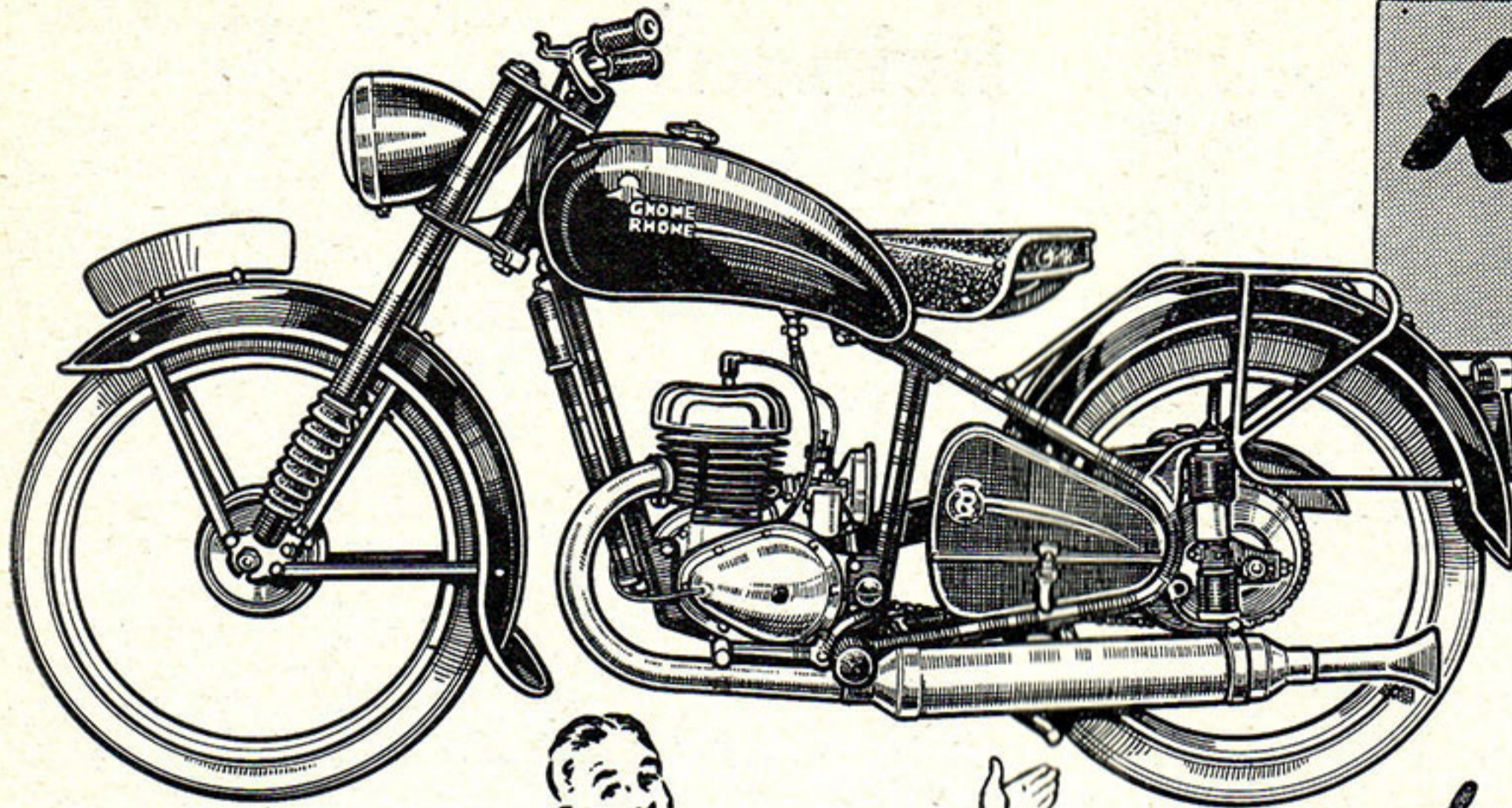
dénivellations si préjudiciables aux cadres de motocyclettes et de faciliter les virages. La suspension par des ressorts entièrement enfermés dans des tubes étanches est très douce et ne nécessite aucun entretien.

Une carrosserie aérodynamique offrant le moins de résistance est une chose sur laquelle il est inutile d'insister. Les caisses « PRECISION » possèdent un autre avantage ; les panneaux emboutis sont agrafés sans aucune soudure ni armature de fer ou de bois. (Brevet Précision). L'ensemble est donc très léger et excessivement solide. C'est pourquoi une 350 cc. tire allègrement un side-car « PRECISION ».

LE REGLAGE EN MARCHÉ

Le réglage en marche est une nécessité que tous les pratiquants comprendront. La tenue de route avec un side à vide n'est pas la même qu'avec un passager. De même si la route est bombée ou plate. Les gravures ci-dessus montrent aisément les possibilités de réglage ainsi que le gros ressort de compression qui multiplie l'efficacité de la roue suspendue.





R4G 125 cmc
2 temps
3 vitesses



à votre service!

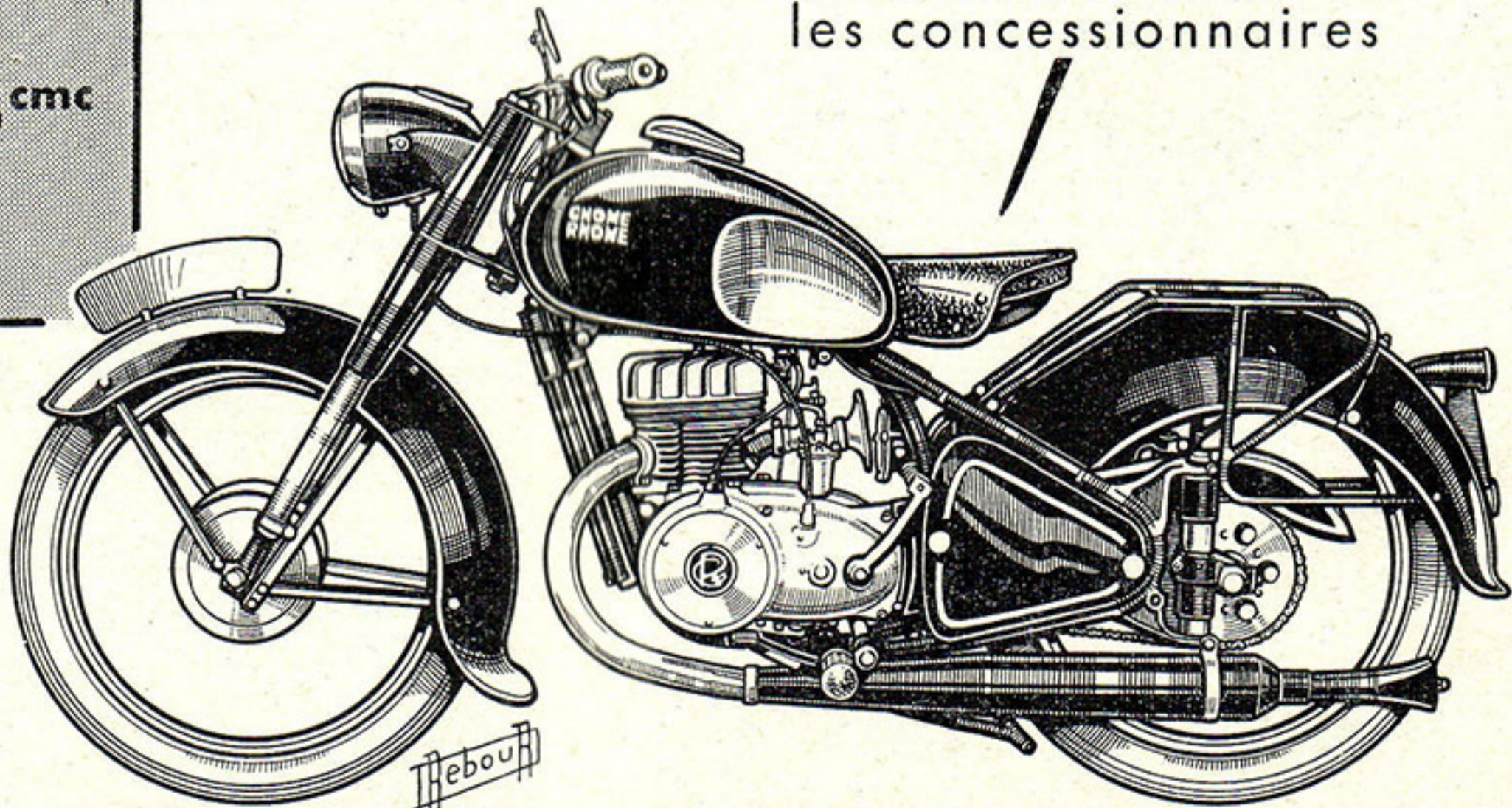
Toujours

GNOME RHONE

MAGASIN D'EXPOSITION : 49, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE, PARIS - KLE. 90-56

Vente à crédit chez tous
les concessionnaires

L53 175 cmc
2 temps
4 vitesses



Documentation
N° 13 gratuite
sur demande.

★ 1^{er} - 11 OCTOBRE 1953 - PORTE DE VERSAILLES - STAND 126

Chez Briban

Les Etablissements BRIBAN, toujours à l'avant-garde dans la construction des moteurs de cyclomoteurs et moteurs pour toutes sortes d'applications et forts de l'expérience acquise, ont pour principal but, le perfectionnement constant et la simplicité dans la construction.

Partant de ce principe fondamental, ils préparent activement une dernière nouveauté qui a été tout particulièrement soignée, étudiée et mise au point, tant au banc qu'au cours d'une dure épreuve sur routes de plusieurs milliers de kilomètres.

Les résultats obtenus et très encourageants, en font un moteur idéal, tant par sa souplesse de conduite qui permet de le mettre entre des mains même inexpertes, que par son absence totale de mécanique compliquée.

Il s'agit bien entendu, d'un moteur pour cyclomoteur de 49 cm³, formule idéale et consacrée depuis très longtemps et qui ne nécessite aucun permis de conduire, aucune limite d'âge, mais de la bonne volonté. C'est le moteur roi, surtout pour les jeunes aimant les longues randonnées sur les routes, la campagne et le camping, car il permet tout et passe partout.

Il se présente sous forme d'un bloc moteur parfaitement étanche, à cylindre aérodynamique, le tout bien homogène et d'un encombrement réduit au minimum.

Deux points essentiels en font la nouveauté et la qualité. L'embrayage situé sur le secondaire baigné dans l'huile, est muni d'une très large garniture sur cône d'acier et possède un ressort de grande puissance.

La transmission, qui constitue le deuxième point, s'effectue par chaîne silencieuse des premières marques du marché, elle est montée sur pignons taillés et traités, d'un alignement rigoureux et parfait réglée une fois pour toutes et bien graissée par les projections d'huile du carter.

Etant toujours à l'orée du progrès, les Etablissements BRIBAN n'ont pas hésité à appliquer cette formule toute nouvelle pour cette petite cylindrée et la récompense pour cette initiative ne s'est pas fait attendre. Cette réussite nous permet de mettre cet engin à la disposition de tous les usagers soucieux de propreté, de robustesse et de simplicité, genèse d'une marche parfaite et garantie.

Que dire de la question technique ? Il va de soit qu'elle complète tous les avantages énumérés ci-dessus.

Moteur 49 cm³, cycle à 2 temps, piston bombé, cylindre en fonte spéciale et simple tube d'échappement.

Vilebrequin parfaitement équilibré, monté sur roulements à billes, embiellage sur galets, monovitesse, pignon de transmission pour roue arrière sortie à droite.

Cette sortie permet d'avoir les deux chaînes d'un même côté et un seul carter de protection. Trois points d'attache permettent un montage rapide dans des cadres poutre ou berceau de fabrication courante parmi les constructeurs.

Malheureusement, malgré tous les efforts, les soucis constants de la parfaite mise au point n'ont pas permis de présenter cette saison ce nouveau moteur. Mais c'est avec confiance, que BRIBAN le présentera au nouveau Salon, ou tous, amis constructeurs et usagers pourront l'admirer.

Nous attirons en attendant votre attention sur le moteur 125 cm³, 2 temps, monobloc 3 vitesses, que vous connaissez tous et dont des milliers d'exemplaires sont déjà en circulation et qui continue son ascension.

Que pouvons-nous ajouter à notre bref compte rendu de notre activité passée au service de la collectivité, sinon vous donner rendez-vous à tous au prochain Salon et nous vous remercions à l'avance de votre visite amicale et intéressée.

René BRIBAN & C^{ie}.

Chez F. C. R.

Les Etablissements F.C.R. spécialisés depuis longtemps dans les études de prototypes et dans la mise en fabrication des différents éléments de motocyclettes, tels que moteurs, pignons et cadre, fabriquent maintenant en série une fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques à double effet.

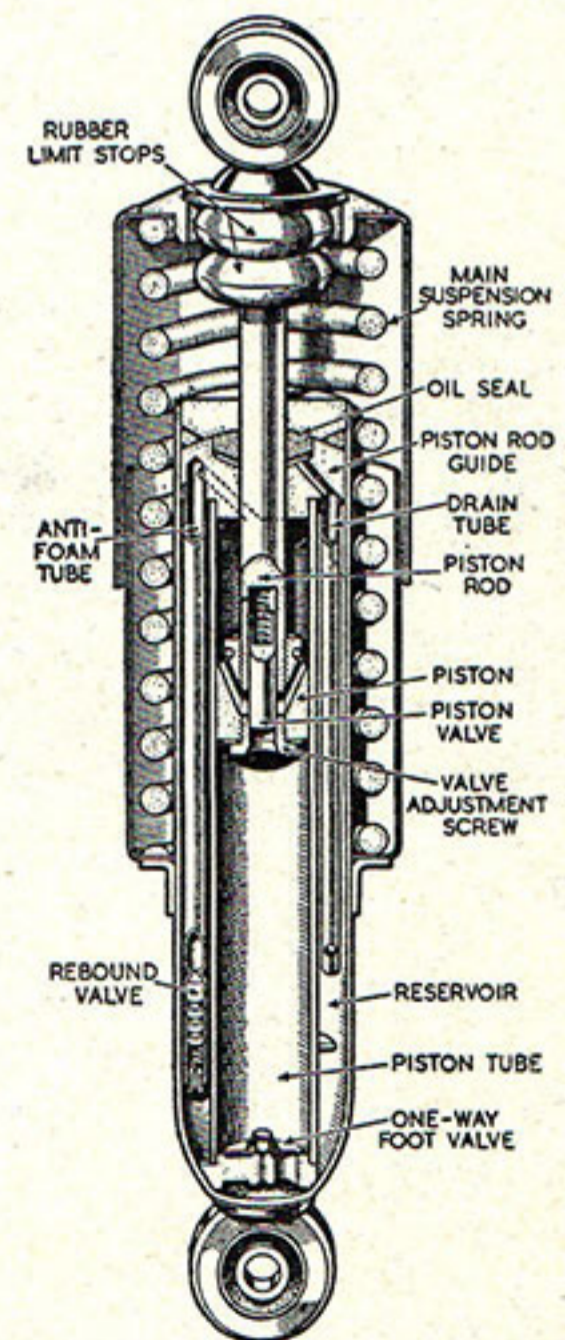
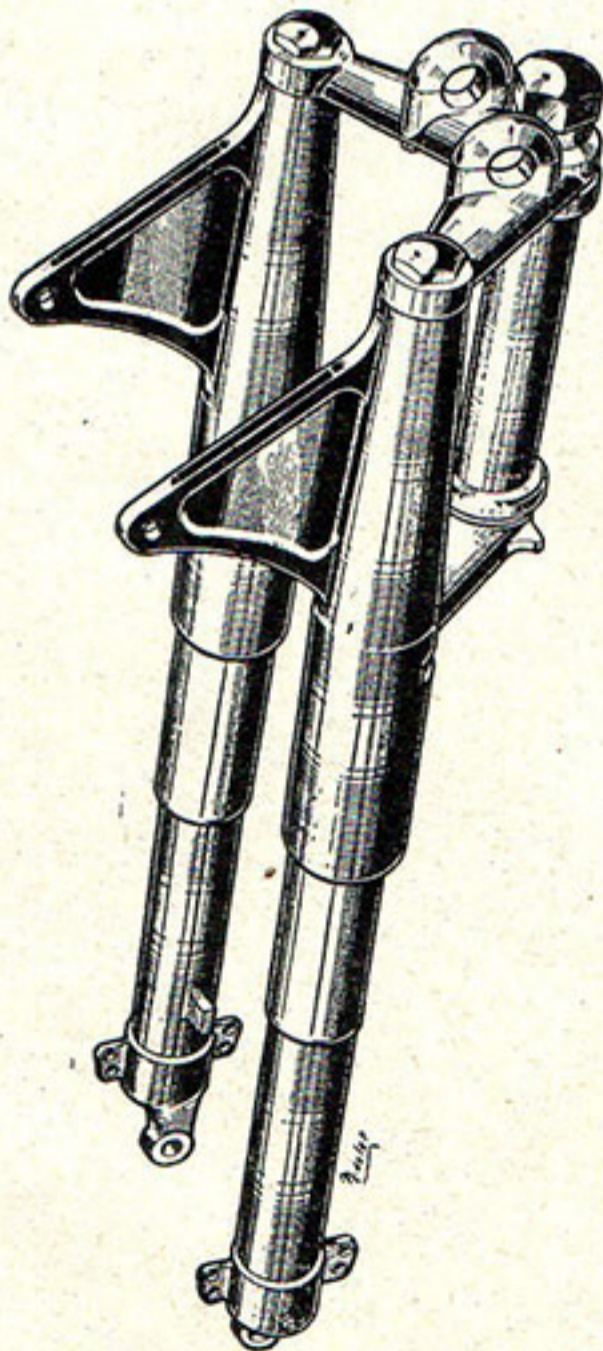
Il existe trois modèles qui permettent d'équiper tous les types de machines depuis 125 jusqu'à 500 cm³.

Cette fourche très simple est extrêmement robuste et assure une parfaite tenue de route. Les installations d'usinage et de montage permettent la production de 1.500 fourches par mois.

Cette fabrication spécialisée permet aux constructeurs de moto d'équiper leur machine d'une fourche de qualité d'un prix minimum, en bénéficiant des avantages de la production en série.

D'autre part la société F.C.R. importe et livre très rapidement les éléments de suspension arrière Armstrong, pour l'équipement des fourches oscillantes. Les éléments comprennent en un seul bloc, l'amortisseur hydraulique et le ressort de suspension, recouvert par deux boîtiers coulissants l'un dans l'autre. L'ensemble des éléments actifs se trouve donc parfaitement protégé contre les poussières et projections extérieures.

Dès maintenant les Etablissements F.C.R. sont donc en mesure de fournir aux constructeurs l'ensemble de la suspension de leurs différents modèles en leur assurant le maximum d'efficacité et de qualité.





PARIS-NICE 1951-52-53
 PARIS-HELSINKI-PARIS

GD PRIX DE LA MADONE DES CENTAURES
 RALLYE DES ROUTES DU NORD

GD PRIX
 D'OSTENDE
 ATHENES
 -PARIS
 PARIS-
 CLERMONT
 FERRAND
 ETC.



CHAMPION
 DU MONDE
 DES 24H.
 12H. 6H
 500-Kms
 100 Kms
 ETC.



ATHENES-PARIS
 PARIS
 BRUXELLES
 PARIS

4 TEMPS culbuté
 1 litre d'essence pure aux 100

2 VITESSES
 Monte toutes les côtes

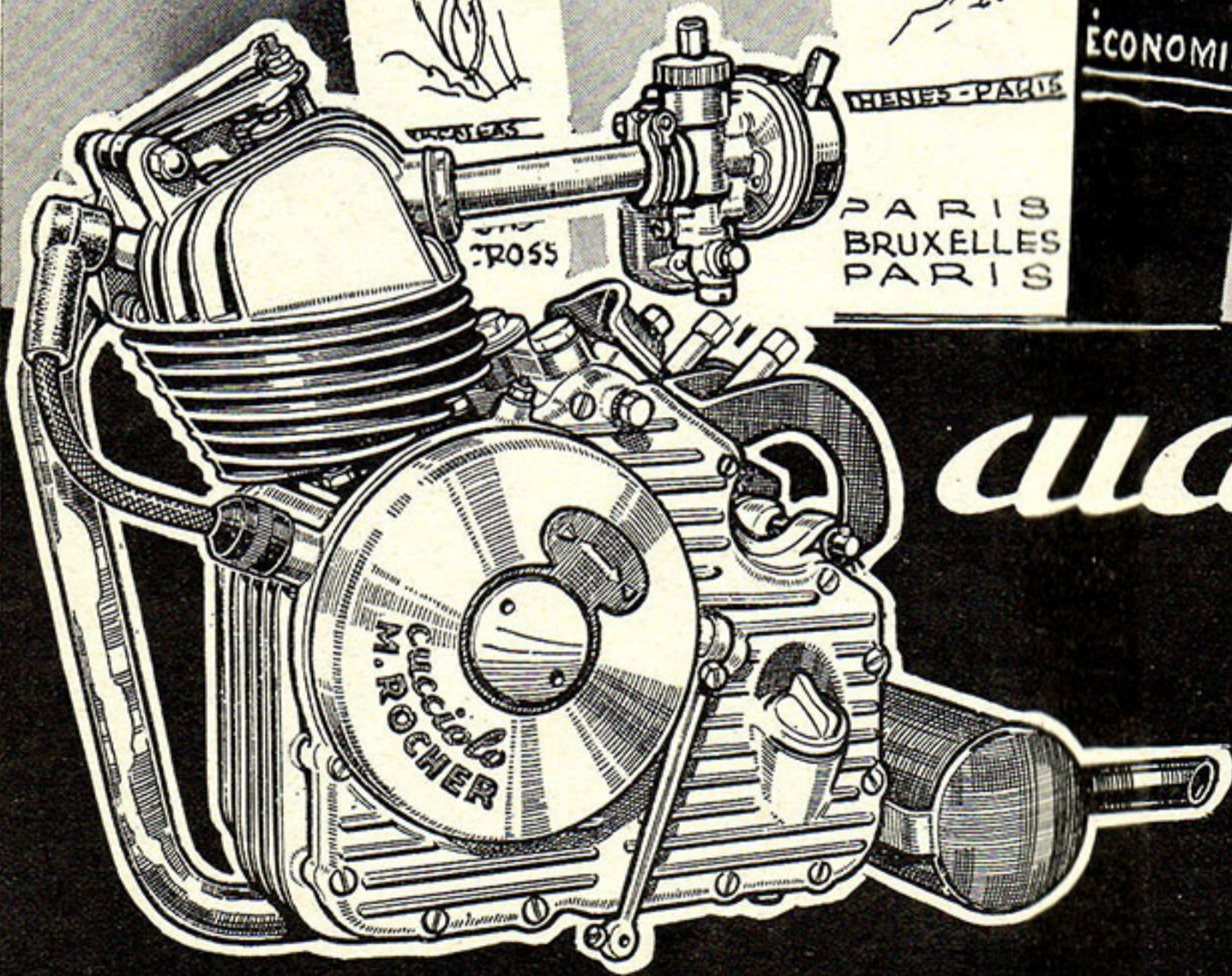
1 CHAÎNE
 SIMPLICITÉ

48^{cm}₃

ECONOMIE

48^{cm}₃

SÉCURITÉ



Mucicelo

M. ROCHER

Sces Caux 36 bis Av. de l'Opéra
 Paris - Tél. Opé. 03-40

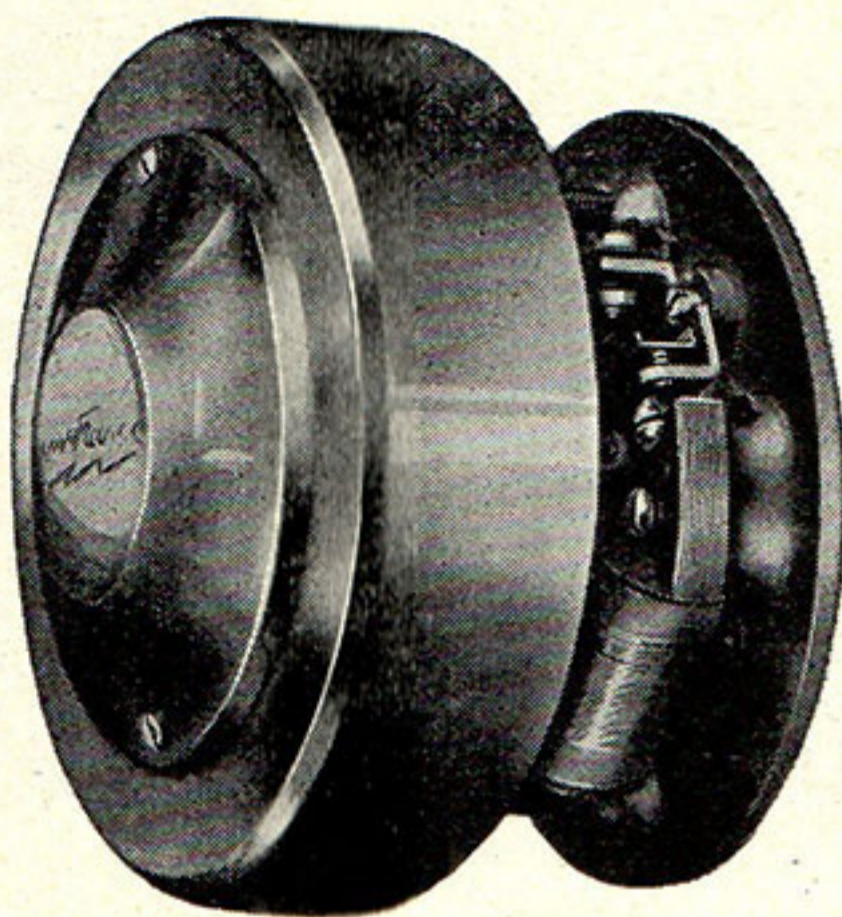
STAND 234

Magneto France

Comme toutes les années depuis 1923, MAGNETO FRANCE, à l'occasion du Salon de l'Automobile et du Cycle, présente ses nouvelles productions.

Cette année, nous avons pu remarquer un nouveau volant magnétique type 15 pour cyclomoteur, qui a bénéficié de l'expérience acquise depuis 1938 dans la fabrication des volants magnétiques.

C'est un appareil robuste, facile à monter et à démonter, tout l'ensemble étant assemblé par quatre vis ; des aimants spéciaux et un circuit magnétique très étudié donnent un allumage permettant une mise en route dans les conditions les plus défavorables, un éclairage stable à toutes les allures, avec utilisation des lampes les plus puissantes.



En plus des dynamos régulateurs types D.R. 1 et D.R. 2, montés en bout de vilebrequin et des types plus récents D.R. 3 et D.R. 4, nous avons pu remarquer cette année au stand MAGNETO FRANCE, outre les fabrications bien connues de la marque, qui a fêté cette année son trentième anniversaire, une nouvelle gamme de volants magnétiques :

Types 15/2 - 15/3 - 18/3 - 18/4, permettant l'utilisation d'une bobine d'allumage séparée, à bain d'huile, d'un encombrement plus réduit tout en conservant les mêmes caractéristiques tant au point de vue inertie que puissance d'allumage et d'éclairage.

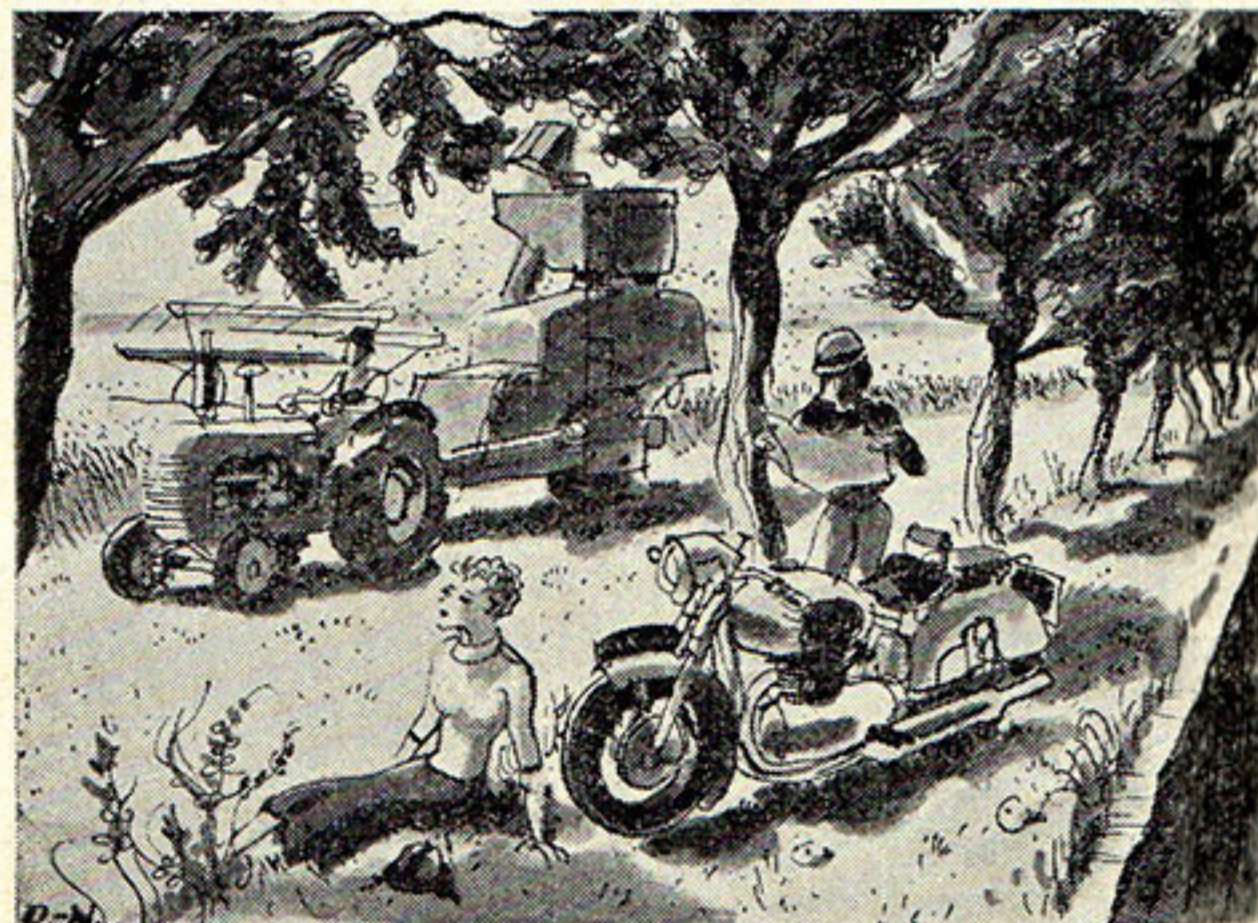
Ces nouveaux volants sont adaptables aux principales marques françaises de cyclomoteurs, motos et scooters.

Chez Dunlop

Pour comparer des articles ou des objets réalisés à des intervalles de temps plus ou moins éloignés, les systèmes de référence employés sont parfois discutables. La démonstration projetée peut s'en trouver affectée. En ce qui concerne le pneu, les éléments habituels de comparaison — l'usage et le prix — donnent des indications qui, pour être sommaires, sont cependant significatives, comme nous allons le voir.

En 1936, un train de pneus permettait à une voiture de série d'accomplir de 18.000 à 20.000 kilomètres dans de bonnes conditions de sécurité.

En 1953, pour les voitures de fabrication récente, on relève assez couramment des distances de 30.000 et même 40.000 kilomètres, pour un train de pneus, dans des conditions de sécurité au moins équivalentes. En appliquant au tarif en vigueur en 1936 le coefficient de dévaluation de la monnaie, nous constatons que le kilomètre-pneu d'une voiture équipée en DUNLOP coûte aujourd'hui deux fois moins cher qu'à l'époque considérée. Si nous voulions reprendre notre comparaison pour la période du début de l'automobile, c'est par vingt (1914) et même par quarante (1900) qu'il conviendrait de multiplier le prix de revient kilométrique actuel souvent inférieur à 0 fr. 50 de l'équipement en pneumatiques d'une voiture moyenne.



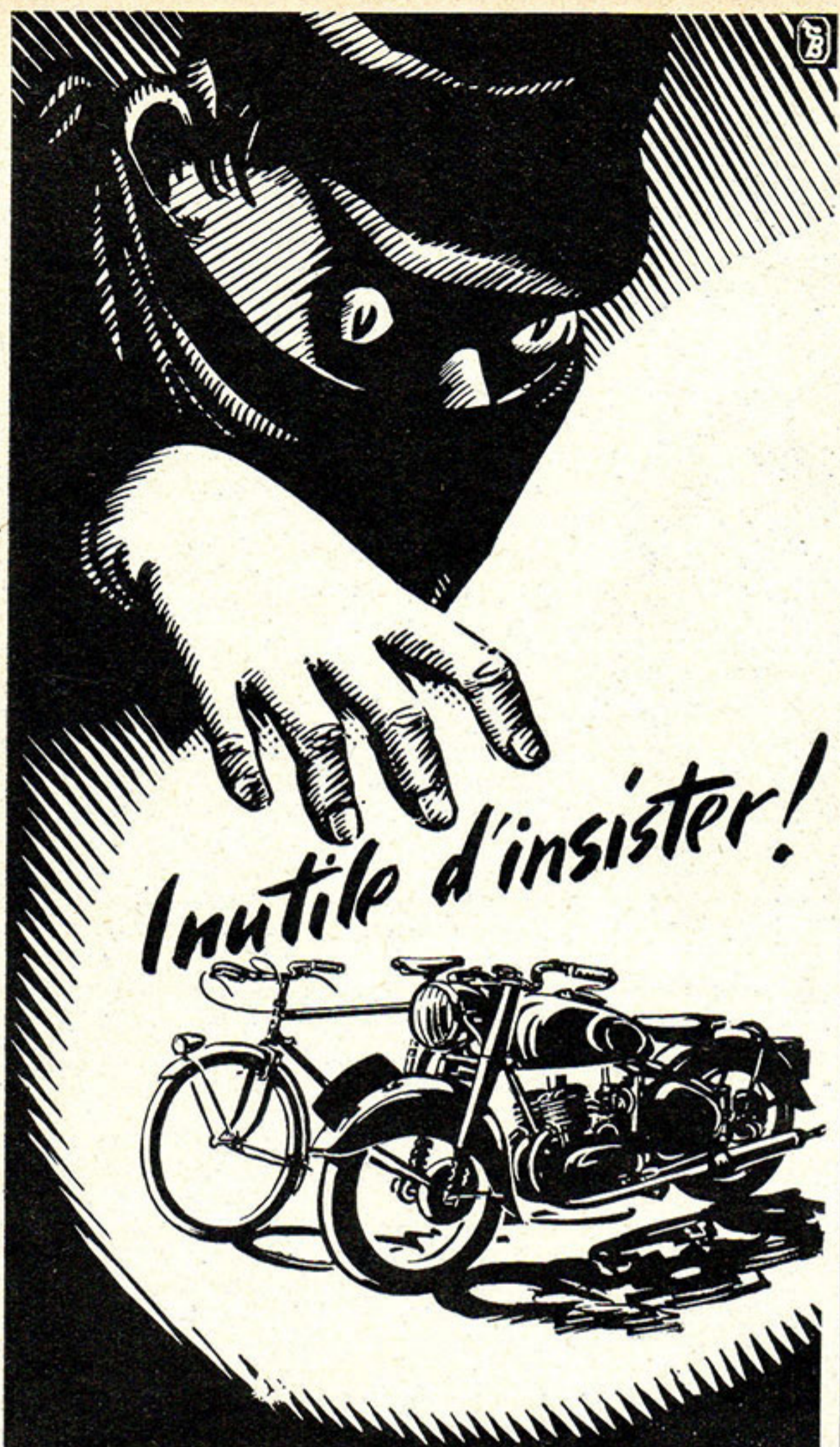
Quand une firme peut avancer de tels chiffres, on est en droit de penser qu'elle a accompli sa vraie mission industrielle. On peut songer aussi aux facilités de vie qui seraient offertes à tous, si dans les divers domaines de l'activité humaine, le rapport du prix à l'utilisation de l'ensemble des objets de consommation s'était abaissé dans les mêmes proportions que celui du pneumatique.

ROBUTESSE ET SOUPLESSE

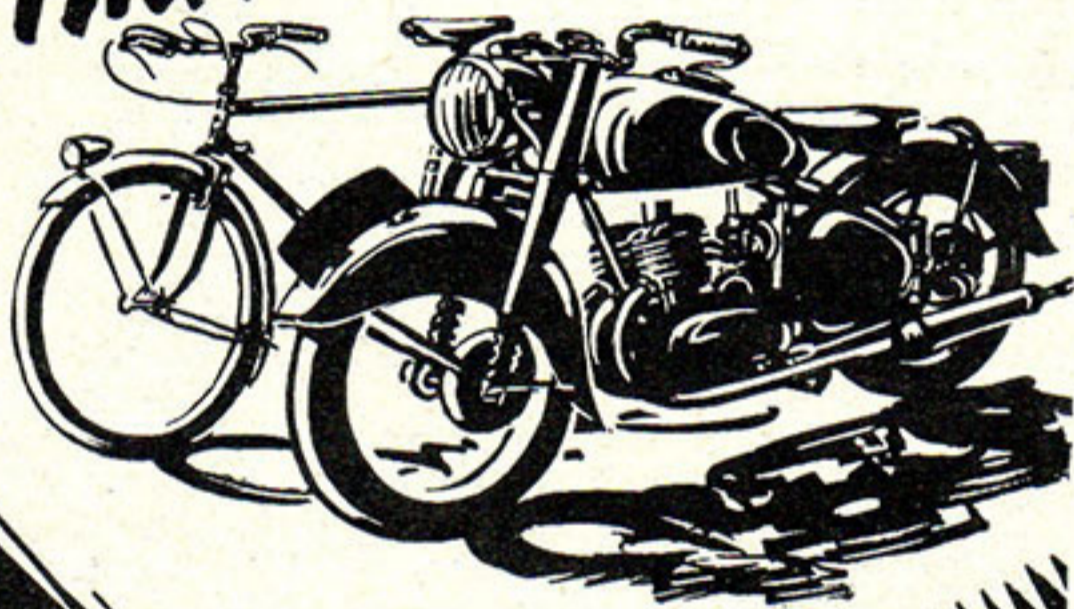
Emploi dans la construction de la carcasse du pneu d'une texture artificielle à très haute ténacité au lieu et place de la fibre naturelle. Ce textile artificiel dispose d'une plus grande résistance à la traction, double de celle du coton, aux températures enregistrées dans l'utilisation habituelle du pneu. Ce même textile, parfaitement homogène dans sa structure, autorise les calculs de matériau, supprimant les études empiriques. Enfin, les traitements chimiques auxquels il est soumis lui confèrent l'élasticité désirée entre des limites bien définies.

Les avantages obtenus par la substitution de la fibre artificielle à la fibre naturelle sont considérables. Résumons-les succinctement : possibilité pour une charge donnée imposée au pneu, soit d'alléger la carcasse (réduction des masses non suspendues, atténuation, voire suppression des balourds et des effets nuisibles qui en résultent, tels que shimmy, dandinement), soit pour les pneus des véhicules industriels une diminution notable du nombre de nappes de tissu (toiles) formant la carcasse de l'enveloppe. Quant aux traitements chimiques, ils donnent à l'enveloppe la souplesse requise, celle que l'utilisateur recherche pour le confort du conducteur et des passagers.

Le palmarès DUNLOP est sans égal dans le monde. Le nom de la firme est inscrit dans toutes les grandes compétitions sportives de l'automobile, du motocycle et du cycle. Chaque année, DUNLOP remporte le prix d'excellence du sport mécanique. Ses équipements ont triomphé au dernier tour de France automobile (la compétition la plus complète qui soit). Aux 24 Heures du Mans, et aux 12 Heures de Reims de cette année, victoire DUNLOP sur toute la ligne avec, à l'arrivée, un pourcentage impressionnant de concurrents équipés par la marque. A Rouen, au Grand Prix de France Motocycliste, le vainqueur (catégorie 350 cm³) était monté sur DUNLOP. Le champion L. Bobet, qui triompha dans le Tour de France Cycliste, avait naturellement fait confiance aux pneus de la doyenne des marques.



Inutile d'insister!



L'ANTIVOL NEIMAN

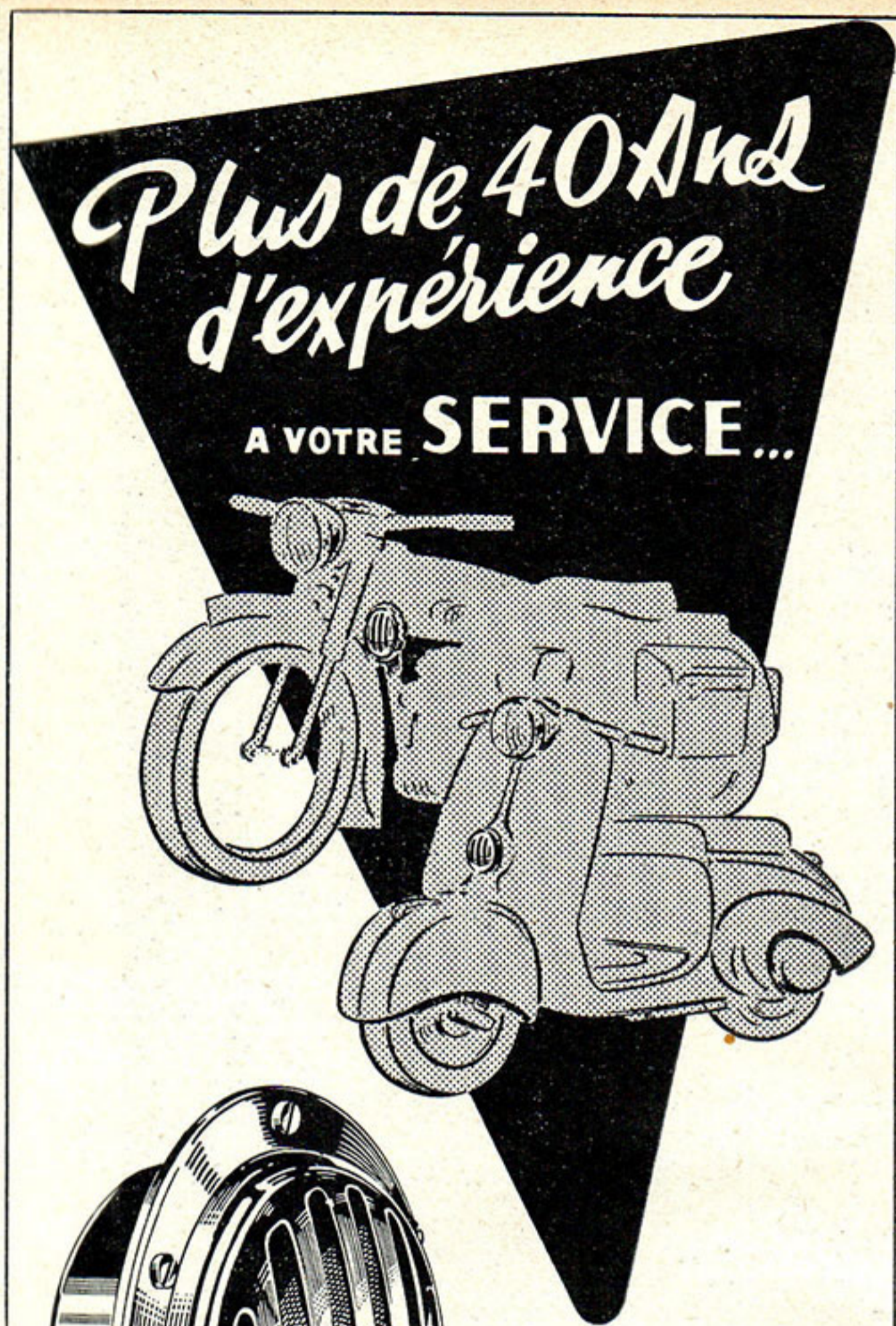
PROTÈGE RADICALEMENT

CONTRE LE VOL

**DES MILLIONS DE
BICYCLETTES,
MOTOCYCLETTES,
VÉLOMOTEURS & SCOOTERS
FRANÇAIS & ÉTRANGERS**

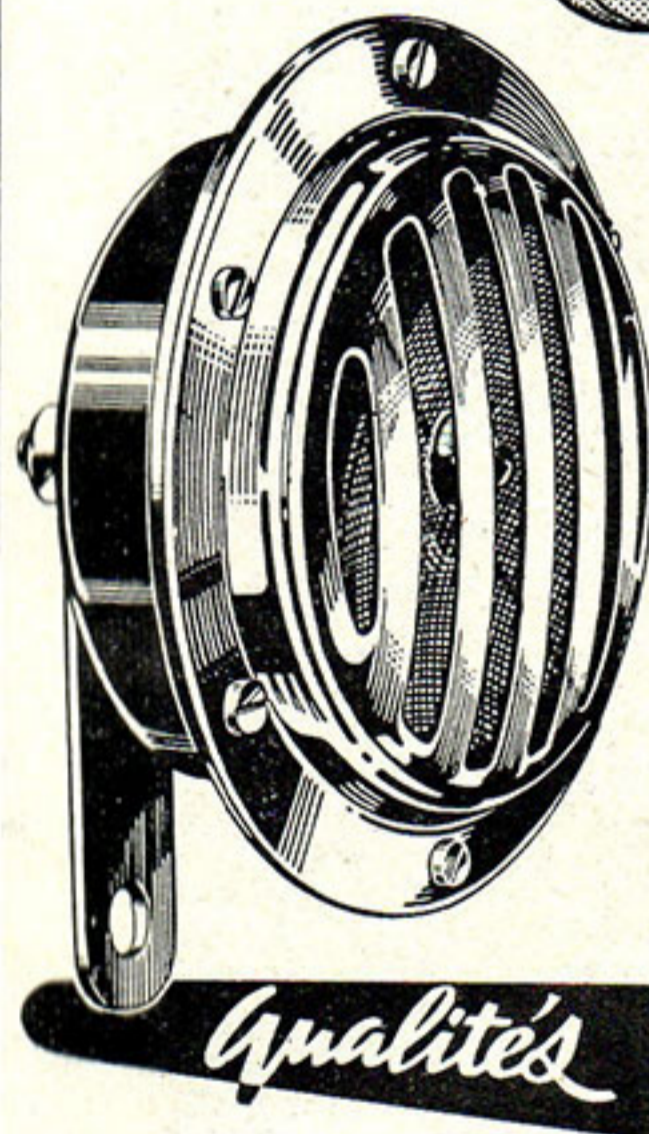
ANTIVOL NEIMAN

51, Avenue de Neuilly - NEUILLY-SUR-SEINE
Téléphone : MAILLOT 64-88



*Plus de 40 Ans
d'expérience*

A VOTRE **SERVICE...**



Qualités

*Le nouveau
KLAXON*

K. M. 4.

POUR
VÉLOMOTEURS
MOTOS
SCOOTERS

- ▶ Avertisseur haute fréquence de puissance comparable à celle d'un avertisseur pour voiture.
- ▶ Encombrement et poids réduits.
- ▶ Faible consommation.
- ▶ Étanchéité absolue.
- ▶ Vis de réglage accessible de l'extérieur.
- ▶ Fonctionnement correct sur batterie de capacité réduite.
- ▶ La grille (émail ou chromé) protège le diaphragme.
- ▶ Avertisseur agréé pour la route.
- ▶ Fixation centrale (support droit) ou périphérique (support équerre).
- ▶ Fixation facile sur tube par collier spécial.
- ▶ Livré avec une ou deux bornes.
- ▶ Support de fixation spécial pour scooters.

39, Av. Marceau
COURBEVOIE

KLAXON S.A.

TÉLÉPHONE
DÉF. 24 10 (5 lignes)

MAGASINS DE VENTE :
1, RUE DU CHATEAU, NEUILLY-S/SEINE - MAI 79-23 - 280, BOULEVARD VOLTAIRE, PARIS (XI^e) - DID. 83 49

Grand Palais - Stand 11 - Balcon F - Tél. ELY. 84-28
Salon du Cycle - Stand 132 - Hall du Cycle - Tél. LEC. 54-99

Salon du Cycle - Porte de Versailles
Hall du Cycle Stand 133

Chez Marbon

Un produit, quel qu'il soit, ne connaîtra qu'un succès éphémère si sa qualité n'est pas irréprochable. Mais, au contraire, s'il donne satisfaction, sa courbe de vente ira croissant.

C'est ce qui se produit pour le **CONTROLEUR ELECTRIQUE MARBON** bien connu maintenant d'un grand nombre de motocistes.

Pourquoi cette réussite ?

Parce qu'il est construit par une firme ayant une longue expérience des fabrications électriques.

Parce qu'il a été conçu par des gens du métier connaissant non seulement l'électricité mais aussi les besoins précis des motocistes.



De cet ensemble de compétence et d'expérience est sorti un appareil robuste, simple, pratique, peu encombrant et d'un prix abordable qui permet aux motocistes d'effectuer les dépannages dans un minimum de temps et dans les meilleures conditions de certitude.

Nous rappelons que le **CONTROLEUR ELECTRIQUE MARBON** permet :

- Le contrôle des bobines d'allumage des volants-magnétiques à chaud et à froid ;
 - Le contrôle des condensateurs (vérification de la capacité, des courants de fuite, du claquage et de la tenue au courant de rupture) ;
 - La vérification des bornes de sortie ;
 - La vérification des bougies ;
 - La vérification de tout le circuit d'allumage sans qu'il soit besoin de faire tourner la machine ;
 - La vérification du calage de l'avance.
- Aucun appareil du genre ne permet un aussi grand nombre d'opérations de vérification, lesquelles peuvent, au besoin, être faites sur la machine sans démontage.

Chez Amac

Comme chaque année, **AMAC** exposera au Salon (Stand 116, Hall du Cycle), la gamme de ses carburateurs dont la renommée mondiale est justifiée par ses succès renouvelés dans les plus grandes épreuves motocyclistes telles le Bol d'Or en France et le Tourist Trophy en Angleterre.

On y trouvera, entre autres nouveautés qui intéresseront tout aussi bien les usagers que les motocistes, le nouveau carburateur type 912 pour cyclomoteur dont le starter enclenché, soit directement au doigt soit du guidon, se déclenche automatiquement. Ce nouveau carburateur possède également les avantages suivants : gicleur à aiguilles réglable, cuve à niveau stabilisé et étanche. Il procure une augmentation de puissance, une consommation réduite, silence et propreté.

Un nouveau petit coffret de pièces de rechange pour cyclomoteurs sera présenté et aura certainement auprès des professionnels de la réparation et de la mise au point le

même succès que le grand coffret de pièces déjà existant pour tous types de carburateurs **AMAC**.

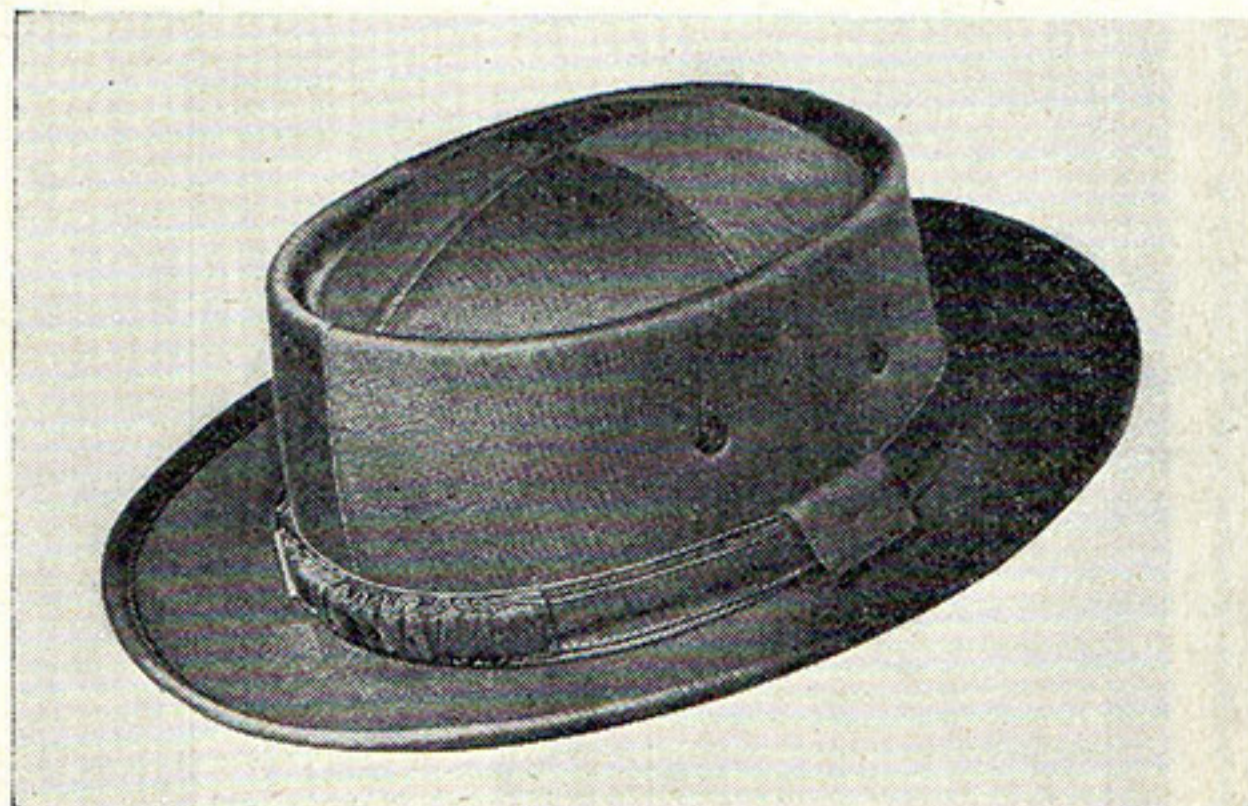
On verra également la nouvelle poignée tournante 1953 pouvant se monter sur tous guidons et ne nécessitant aucun usinage ou modification du cintre.

Sur ce modèle le remplacement du câble peut être effectué en quelques secondes sans nécessiter aucune soudure. Bien entendu cette nouvelle poignée tournante conserve les avantages du modèle précédent c'est-à-dire tirage rectiligne du câble, grande course utile et une faible rotation du poignet pour l'ouverture (1/4 de tour).

Evidemment **AMAC** exposera à son stand toutes les spécialités bien connues : manettes, leviers, robinets d'essence, transmissions, épurateurs d'air, etc...

De quoi satisfaire, en somme, tous les désirs des motocyclistes.

Chez Bayard



Le liège naturel est en effet de tous les matériaux celui qui résiste le mieux à un choc : donnez un coup de marteau sur un bouchon posé sur une table, cette dernière reste intacte quelle que soit la violence du choc. Sous un choc identique un morceau de métal abîmerait la table. Votre tête est-elle moins précieuse que le bois de la table ?

Les autres qualités des casques **BAYARD** sont leur légèreté entre 3 et 400 grammes, leur isolation contre la chaleur et le froid (le liège est en effet le meilleur des isolants) et l'indéniable élégance de la ligne **BAYARD**.

Les casques **BAYARD** existent en plusieurs modèles :

Le **BAYARD LUXE** entièrement en peau de mouton de première qualité, se fait en marron, blanc lavable et vert Vespa.

Le **BAYARD SPORT** recouvert d'un enduit laqué, se fait en marron, vert Vespa, gris Lambretta.

Le **BAYARD SERVICE** rabat peau, intérieur toile, dessus recouvert de simili-cuir, se fait en marron, blanc, vert Vespa, gris Lambretta.

Enfin, la dernière création des casques **BAYARD** conçue spécialement pour les cyclomoteurs et les scooters, le « **CHAPEAU-FORT** » (breveté S.G.D.G.) qui a été présenté récemment à toute la presse motocycliste.

Le « **CHAPEAU-FORT** » a l'apparence extérieure d'un élégant chapeau de toile et une protection intérieure constituée toujours par une calotte en liège naturel contreplaqué. Une jugulaire amovible permet de maintenir le casque sur la tête.



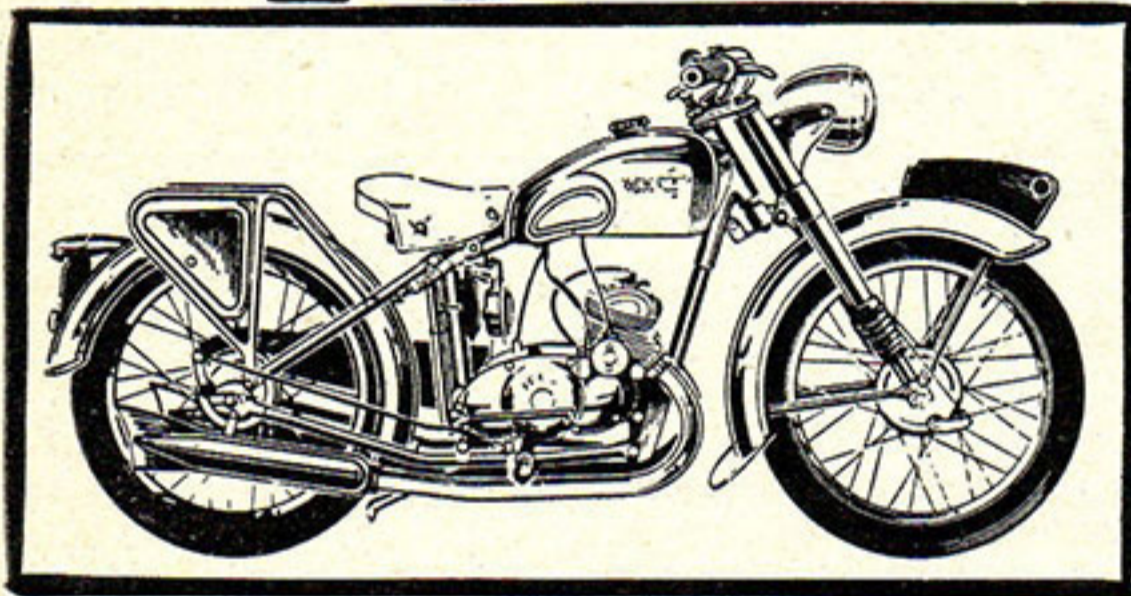
NEW MAP

la marque
la plus soucieuse de sa
réputation commerciale

Salon de la
Moto-cyclette
STANDS 227

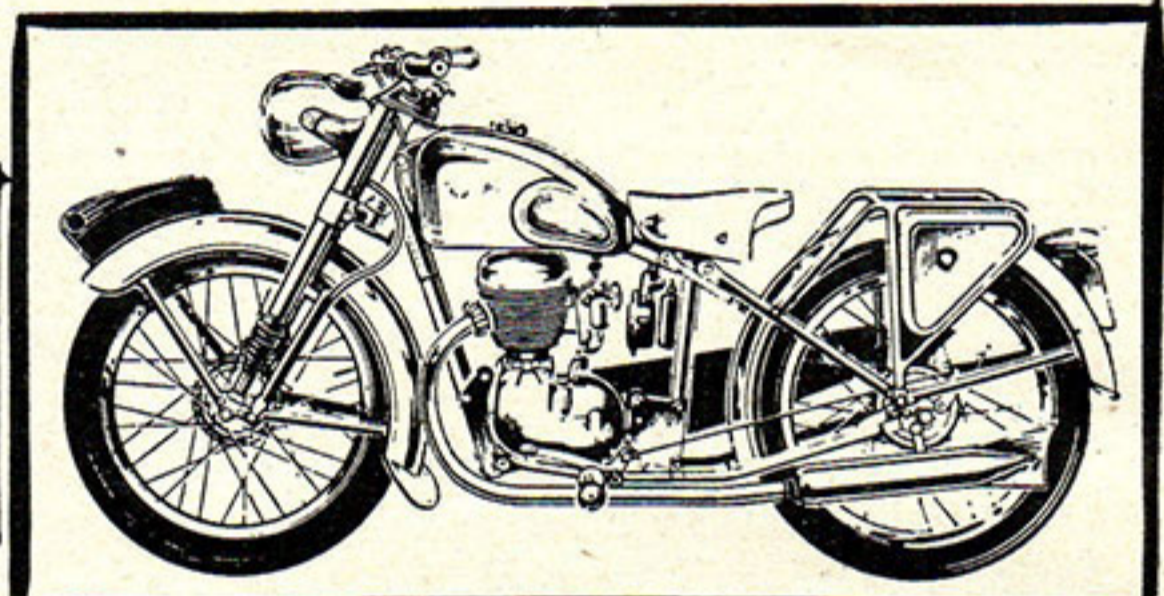
NE MONTE QUE DES MOTEURS
DE QUALITÉ ÉPROUVÉE
AMC - SACHS - YDRAL

NEW-MAP = QUALITÉ TOTALE

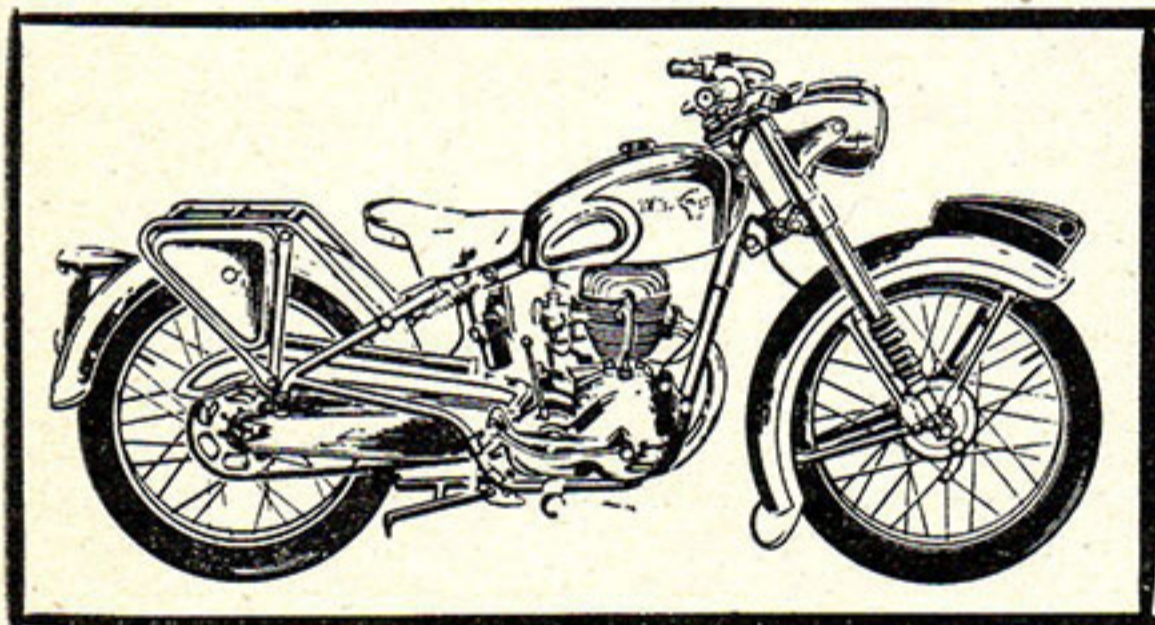


Type LK 127. - Bloc moteur YDRAL 125 cc 4 vitesses Sélecteur au pied Fourche télescopique ou emboutie. Selle suspendue Pneus 600 x 65 Prix 114.500 francs
Modèles | Type LK 128 - 125 cc YDRAL - grand luxe
dérivés | - FSK 151 - 150 cc SACHS - grand luxe
- LK 177 - 175 cc YDRAL - grand luxe

les modèles
standard
125 et 175 cc.

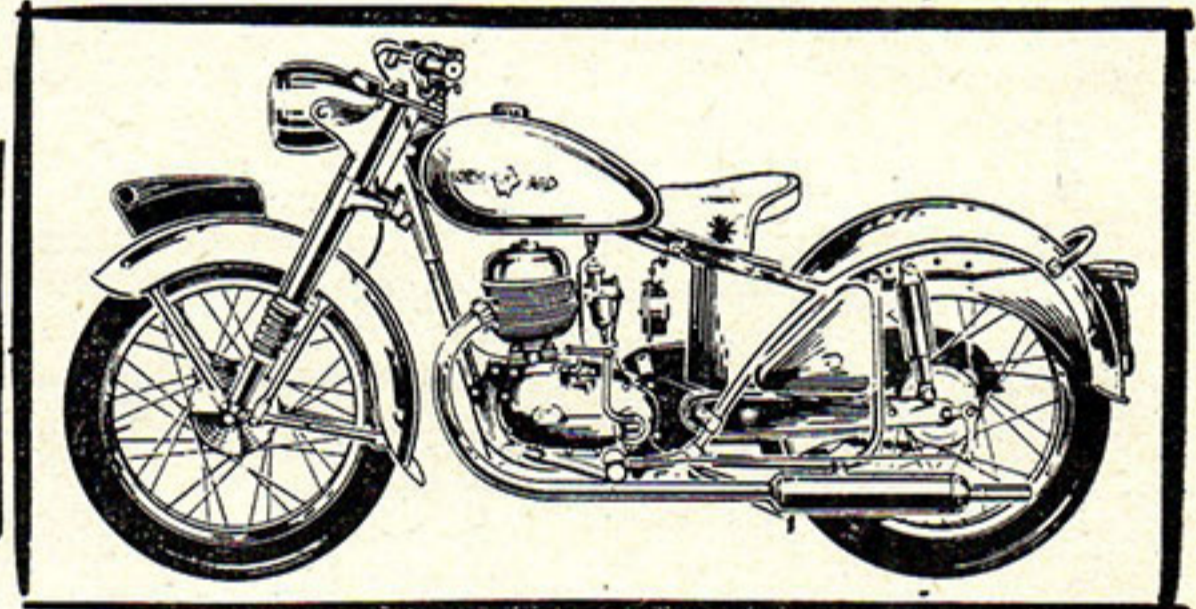


Type C4T 136. Bloc moteur AMC 125 cc. 3 vitesses à min. Fourche télescopique ou emboutie. Selle suspendue. Pneus 600x65. Prix 124.500 francs
Modèles | Type C4 T 137 125 cc. AMC - Sélecteur au pied.
dérivés | - C 176 - 175 cc. AMC - Sélecteur au pied.

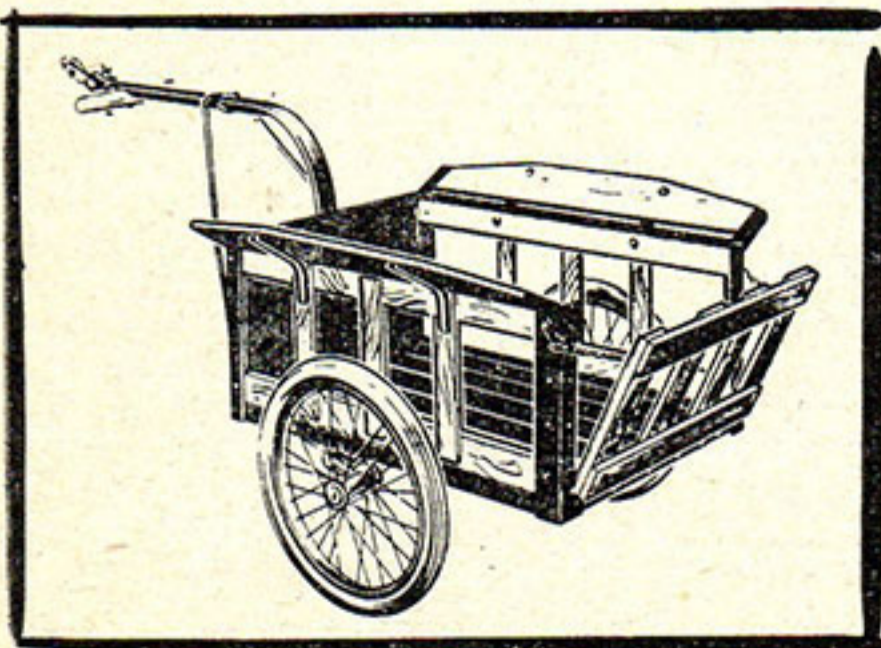


Type C4T 134. - Bloc moteur AMC 125 cc 4 temps 4 vitesses Sélecteur au pied Fourche télescopique Selle suspendue Suspension AR NEW-MAP. Pneus 25 x 3. Prix 149.500 francs
SÉRIE "16000"
Type C 175. - Même modèle avec bloc moteur AMC 175 cc. 4 temps 4 vitesses Sélecteur au pied. Prix 169.500 francs

les modèles
grand luxe
125 et 175 cc.

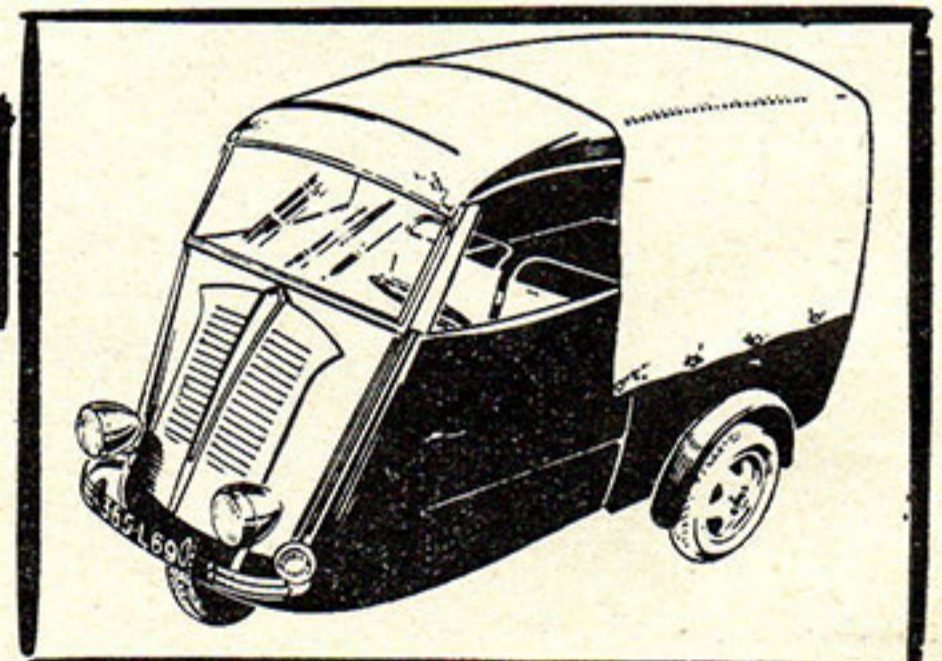


Série "LEADER". - Cadre spécial NEW-MAP à fourche télescopique et suspension AR oscillante et télescopique réglable. Type super-protégée Trois modèles avec :
1°) Bloc moteur AMC 125 cc à culbuteurs - 4 temps - 4 vitesses par sélecteur au pied
2°) Bloc moteur AMC 175 cc à culbuteurs - 4 temps - 4 vitesses par sélecteur au pied
3°) Bloc moteur SACHS 175 cc - 2 temps - 4 vitesses par sélecteur au pied



les engins utilitaires

TRI "SOLYTO". "Le champion des véhicules utilitaires" sans permis de conduire, charge utile 200 kgs, 4 litres aux 100 km., 50 km. à l'heure, contenance 1 m³ 189, décapotable pour l'été, fermé pour l'hiver
REMORQUE vélo, vélo-moteur, moto ou à main. Pneus gonflés 400 A ou bandages, double suspension, toutes pièces détachées interchangeables



Demandez le catalogue détaillé à : Motocyclettes NEW-MAP, 124, Avenue Lacassagne - LYON

Chez Géno

Ainsi que nous l'avons déjà signalé, il est fortement question, dans le cadre du remaniement du Code de la Route, de rendre obligatoire le port du casque pour les motocyclistes.

Il y aurait certainement là une disposition de nature à accroître considérablement la sécurité des usagers du motocycle.

Mais, dans ce cas, il faudrait que le casque réponde vraiment à ce qu'on exige de lui, c'est-à-dire qu'il garantisse, en un mot, qu'il soit homologué.

On ne peut pas faire un casque avec n'importe quelle matière, ni de n'importe quelle façon, car, en cas d'accident, on jugera sur l'ensemble. Aucun discernement ne sera fait entre le bon et le mauvais.

Il faut avouer que pour entretenir nos lecteurs sur la nature de leur couvre-chef, il a fallu que nous assistions à des essais effectués par M. Guéneau, au Conservatoire des Arts et Métiers, sur son casque « GENO ».

M. Guéneau fabrique des casques depuis trente ans. Sa grande expérience lui a permis de discerner les matières

indispensables à un casque digne de ce nom, aussi ne sommes-nous pas surpris de voir son casque « GENO SPORT à BOURRELET » supporter un choc de 10 kilos, lancé d'une hauteur de 4 m. 30.

Une autre des qualités majeures du casque « GENO », c'est sa facilité d'écrasement. Il est toujours facile de réaliser une coiffure rigide, mais qu'arrive-t-il en cas de chute ? La violence du choc est directement transmise à la boîte crânienne qui risque de se fracturer et à la colonne vertébrale qui peut se rompre. Il faut donc que le casque joue un rôle d'amortisseur. C'est cette dernière qualité que M. Guéneau a prouvé par ses essais.

Les casques « GENO » sont appréciés dans le monde entier où le chiffre des exportations a doublé depuis l'année dernière ; car sans parler de la Belgique, Suisse, Italie, Hollande, Angleterre, etc., GENO exporte aussi bien en Arabie Séoudite qu'au Mexique ou aux Philippines, sans parler de la marque CLYMER de Los Angeles, dont les casques blancs à visières sortent de l'usine de LAMOTTE-BEUVRON.

Chez Souriau

Par suite du nombre toujours croissant de motocyclettes et de scooters, les Ets SOURIAU & C^{ie} ont été amenés à étudier deux types de bancs d'essais de volants magnétiques qui correspondent aux besoins de nombreux motocyclistes.

Voici les caractéristiques principales de ces appareils :

BANC 1311

Etudié pour un travail intense permettant la vérification et la mise au point de tous les types de volants magnétiques. Il permet également la vérification des accessoires : lampes, condensateurs et bobines.

Il est normalement livré avec un moteur de 110 volts. Il peut fonctionner également sur 220 volts (préciser la tension désirée) d'un 1/2 CV antiparasité.

Il est constitué par un bâti en aluminium fondu avec le haut incliné formant pupitre et posé sur quatre pieds caoutchouc absorbant les vibrations.

Sur la face inclinée sont fixés les appareils de mesure :

— Ampéremètres, voltmètres, tachymètres gradués de 0 à 5.000 t/m. avec lecture dans les deux sens.

— Un éclateur réglable — une borne H.T. — six douilles de lampes.

Sur la partie horizontale, un fil coulissant avec pince crocodile — une plaquette en bakélite portant 5 languettes pour le branchement des fils au cours des différents essais — un interrupteur bipolaire « Marche » - « Arrêt » pour la mise en marche du moteur.

— Un inverseur bipolaire « gauche » - « droite » commande le sens de rotation du moteur ; un support de condensateur ; un commutateur de condensateur 6 positions

correspondant aux six valeurs des condensateurs étalon, soit :

1 - 0,10 MF — 2 - 0,15 MF — 3 - 0,20 MF
4 - 0,25 MF — 5 - 0,35 MF — 6 - 0,40 MF

— Un interrupteur « Eclairage » - « Calage » ; un inverseur « Cond. Ext. » - « Cond. Int. » mettant en circuit les condensateurs à essayer ou un des condensateurs étalon.

Sur la face avant du banc :

— Un commutateur à trois positions donne trois plages de vitesses. Un bouton de variation de vitesse permet de faire varier progressivement la vitesse du mini. au maxi. dans chacune de ces plages.

Un capot de protection renforcé est prévu sur le devant du banc qui protège l'utilisateur contre tous risques d'accidents

Il peut recevoir, livré en supplément, un montage spécial n° 1312 pour l'essai des magnétos et dynamos.

Un coffret d'accessoires renfermant une série d'arbres, d'intermédiaires et d'embouts filetés amovibles est livré avec le banc.

BANC 1320

Il est dérivé du banc 1311 et en possède les qualités, son bâti moulé formant berceau pour le logement du moteur.

Il possède un disque éclateur monté en bout d'arbre moteur pour l'avance à l'allumage sur un secteur gradué.

Un tachymètre 0/5.000 t/m. (rotation dans les deux sens) assure une lecture parfaite de la vitesse. Les douilles de lampe sont directement fixées sur le bâti. Il possède également un capot de sécurité, et peut recevoir le montage 1312 pour essai des dynamos.

PETITES ANNONCES

4.075. — A vendre SCOOTER Motob. 125 culb. 53, avec acces. — BILLARD, 17, rue J.-Ferry, MASSY, (S.-et-O).

4.076. — Impte Sté rech. pr Usine Isère : ADJOINT au DIRECTEUR COMMERCIAL spécialisé ou à spécialiser branche équipem. électrique MOTOS et AUTOS. Bne situat. Logem. assuré. Réf. mor. et prof. exig. — Adress. curric. vitae et prêt. à n° 20.684 CONTESSE & C^{ie}, 8, Sq. de la Dordogne sis PARIS (17^e) Q. tr.

4.077. — A vendre 175 Benelli - 2 ACT. Compétition avec pièces détachées. — SIGALA, 77, r. Pozzi, BERGERAC (Dordogne).

4.078. — A vendre important lot pièces Indian dont 3 mach. à remonter. Bas prix. — MOTO MADELEINE M. RENARD, 14, r. de la Madeleine, SAINT-JEAN-DE-LA-RUELLE (Loiret).

4.079. — IMPORTANTE FABRIQUE CYCLES ET MOTOS recherche Ing. ou Chef de Fabric. ayant rang, capable organiser programme production et assurer direction atelier. Sér. Réf. — Ecrire R.T.M. qui transmettra.

4.080. — PUCH 250 T.F.S. Sport à vendre avec 2 carbur. 3.700 km. Impecc. — S.G.U.A., 268, bd Saint-Germain PARIS (7^e).

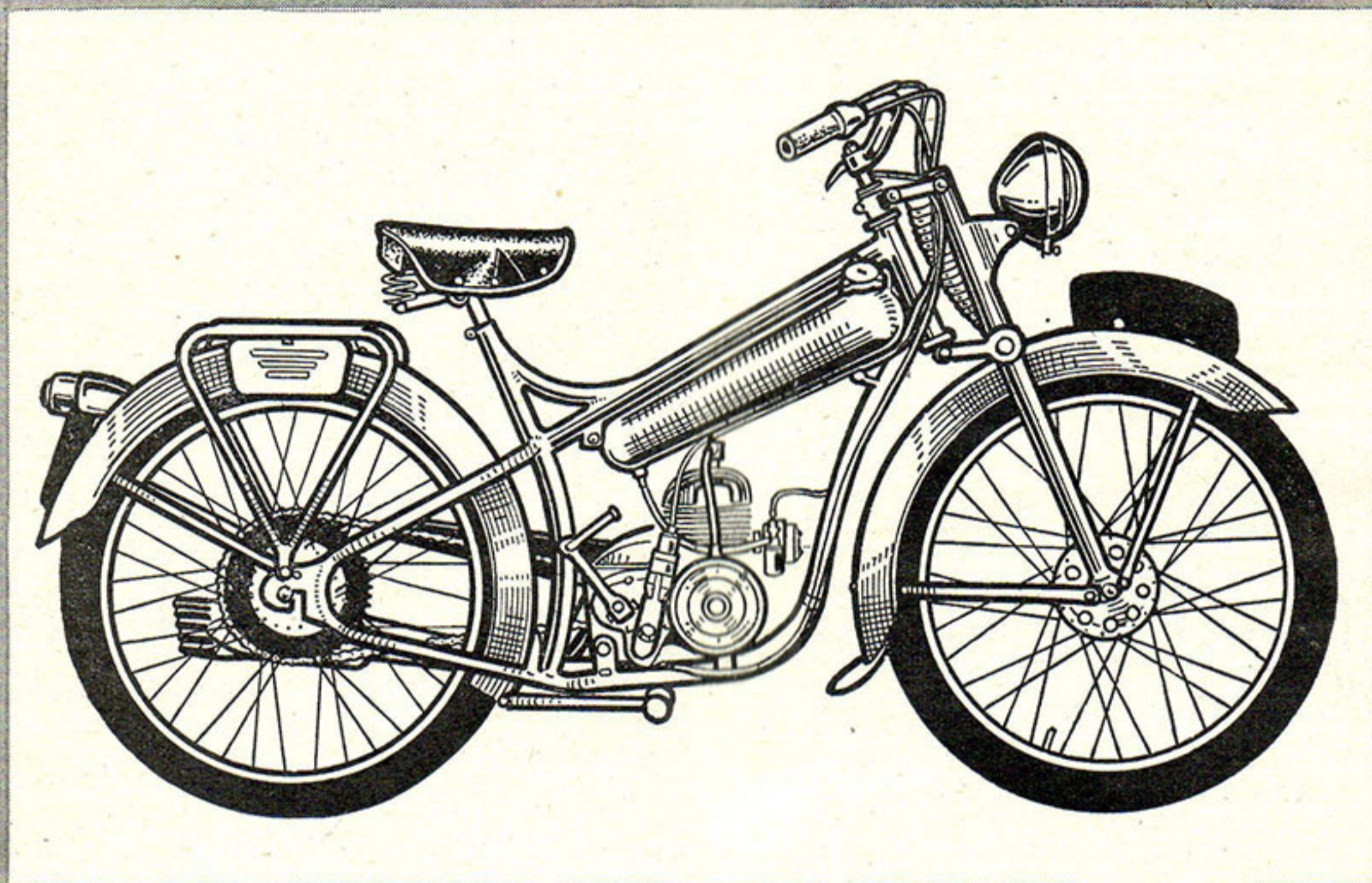
4.081. — A vendre VELOCETTE. LE. 200 cm³ 7.000 km., impeccable. — Tél. Did. 37-56.



ÉTABLISSEMENTS P. BESSET

5, rue Victor-de-Laprade, SAINT-ÉTIENNE

présentent leur dernière production



CARACTÉRISTIQUES

*Motorette
LAVALETTE
70 cm³*

- CADRE berceau modèle déposé avec fourche élastique spéciale RACER
- FREINS tambour de 120 avant et arrière
- MANETTES au guidon : gaz, débrayage, vitesses (3) freins
- PHARE de 150 avec commutateur
- PNEUS de 600x55 C avec garde-boue enveloppants
- RESERVOIR 5 litres
- SELLE forme moto
- PORTE-BAGAGES
- SACOCHE à outils
- POMPE
- REPOSE-PIEDS
- BEQUILLE
- AVERTISSEUR ELECTRIQUE AVEC SUPPLEMENT

*Motorette
LAVALETTE
70 cm³*

équipée du fameux moteur construit par les

ATELIERS DE CONSTRUCTION  **LAVALETTE**

32, Avenue Michelet St-OUEN - SEINE - MON. 99-60

D'après P. COIGNET

P. VALLÉE

Présente :

LE NOUVEAU SCOOTER BIPLACE 125 ou 175 cm³

ROBUSTE

PUISSANT

ÉLÉGANT

MOTEUR : 125 ou 175 cm³ YDRAL 2 temps, 4 vitesses, sélecteur au pied.

REFROIDISSEMENT : Soufflerie par Turbine puissante, aération permettant un refroidissement parfait du moteur.

FREINS : Tambour de 110 x 25.

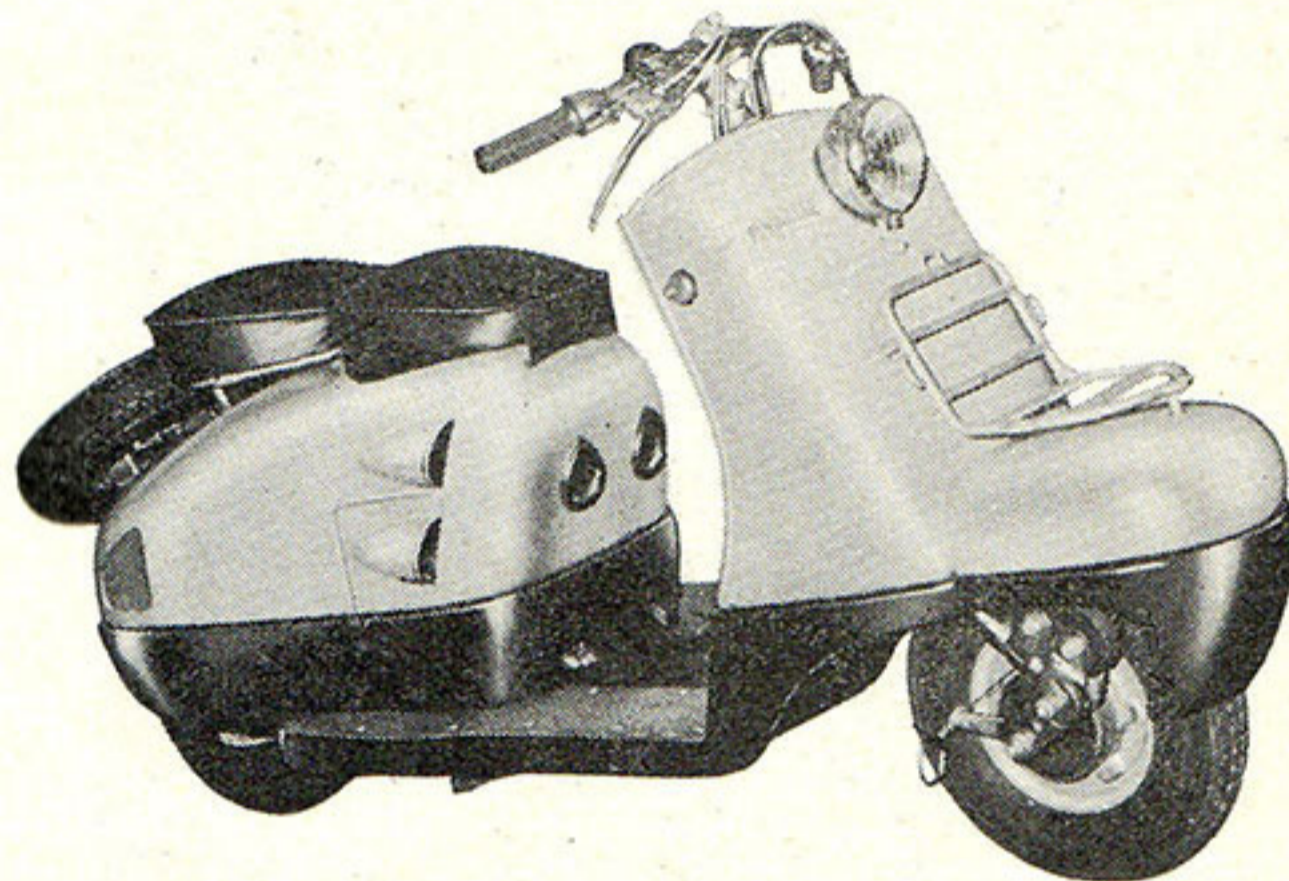
SUSPENSION AVANT : Roue tirée à balancier - Anneau Neiman - Bras unique réglable suivant la charge.

SUSPENSION ARRIÈRE : Bras oscillant - Anneau Neiman - Réglable suivant la charge.

PNEUMATIQUES : 40 x 8.

ÉCLAIRAGE : Par batterie et volant magnétique.

AVERTISSEUR : Puissant, par batterie.



CARROSSERIE : Entièrement carrossé, protection totale, tôle emboutie de 1 mm. assurant une sécurité absolue. Son principe permet une présentation bi-couleur. La disposition de l'aile avant permet l'adaptation d'un véritable porte-bagages pouvant supporter un poids de 40 Kgs environ.

Coffre à outils démontable, sous la selle avant, permettant l'accès à la bougie.

Porte de visite pour le carburateur.

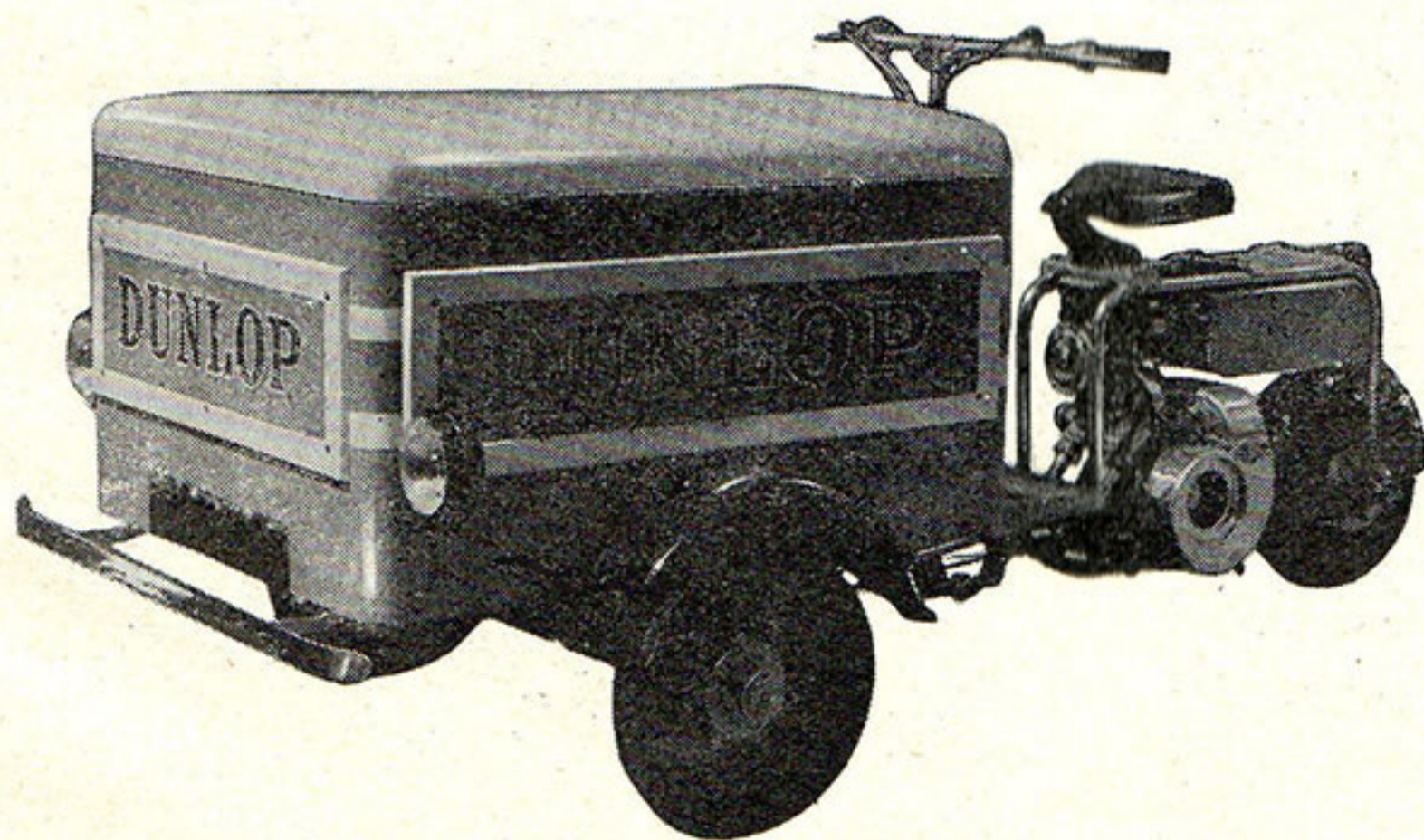
Arrière de la carrosserie montée sur charnières permettant instantanément la visite du moteur.

VITESSE : 75 à 80 Kms à l'heure.

CONSOMMATION : environ 3 Litres aux 100 Kms.

et toujours... LES CÉLÈBRES TRISCOOTERS UTILITAIRES

P. VALLÉE



250 kgs - 125 cm³

et Le nouveau

400 kgs - 175 cm³

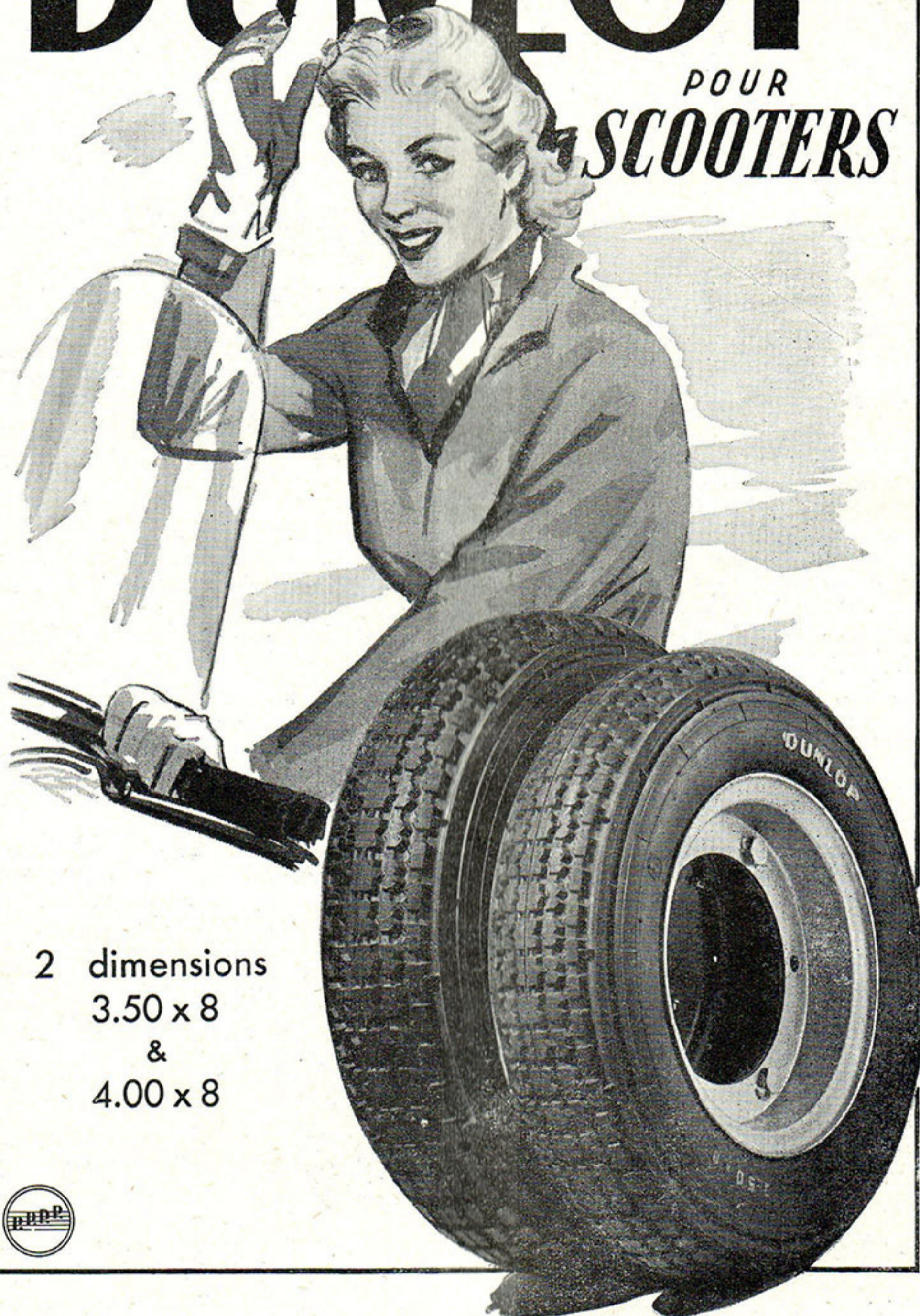


59 Rue Sadi Carnot AUBERVILLIERS F/a.20.20 2021

Pneus

DUNLOP

POUR
SCOOTERS



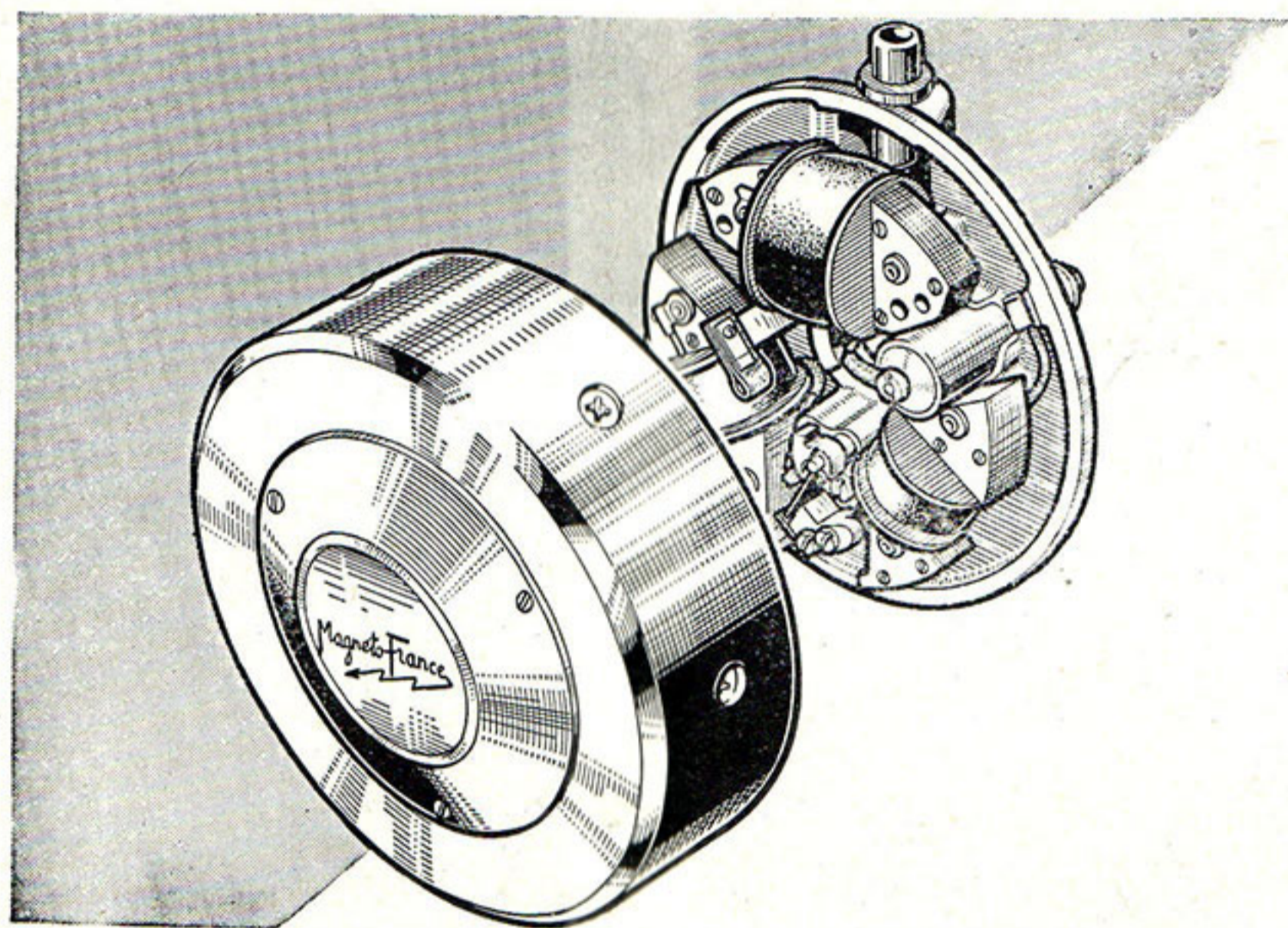
2 dimensions
3.50 x 8
&
4.00 x 8



Salon de la Moto et du Cycle - Porte de Versailles - Stand 6

Magneto France

Société Anonyme au Capital de 54.000.000 de francs



ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE
COMPLET POUR :
CYCLES, CYCLOMOTEURS
MOTOS, VÉLOMOTEURS, SCOOTERS

DÉPOT A PARIS
42, Rue Brunel (17^e)
— ETO. 45-00 —

SIÈGE SOCIAL
USINES et BUREAUX
LYON, 93, Route d Heyrieux



MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE

S. G. U. A.

268^{bis}, Boulevard Saint-Germain, PARIS-VII^e - Téléphone : INValides 00-27
(200 mètres du Pont de la Concorde - Métro : SOLFÉRINO)

175 cc - 250 cc
Modèles 1954

Service après vente - Accessoires et pièces détachées d'origine
Livraisons rapides (dates portées sur le bon de commande)
Ouvert tous les jours sauf le Dimanche de 9 h. à 12 h. 15 et 14 h. à 19 h. 30

LA COMPAGNIE DES FREINS ET SIGNAUX

WESTINGHOUSE

présente

le **GYROSTARTER**

Dynamo - Démarreur électrique
à inertie pour motos et scooters

Salon de la Moto
Porte de Versailles
Stand 275

AGENT GÉNÉRAL **SOPEMO**

Société pour le perfectionnement du moteur

11, Rue Saint-Senoche, PARIS-17^e - CAR. 63-21

CYCLES - MOTOS
ARTICLES DE SPORT

CAMUS

CHAMPION de FRANCE 1951 - 52 - 53 sur DS MALTERRE 250 cc

JOINVILLE-LE-PONT (Seine) Téléphone GRAvelle 43-23

AGENCE : **MOTOBÉCANE (SCOOTER - MOBYLETTE)**
B. S. A. - SUNBEAM - MONET-GOYON
JONGHI - D. S. MALTERRE - RADIOR

MOTEUR
B. M. L.

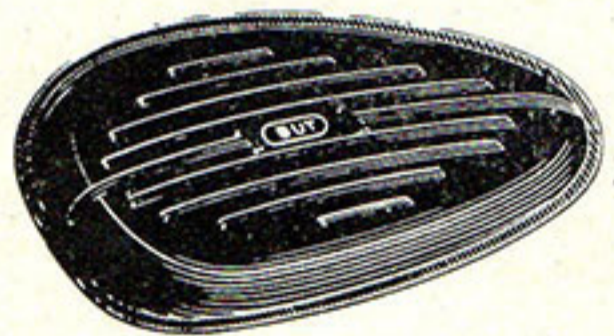
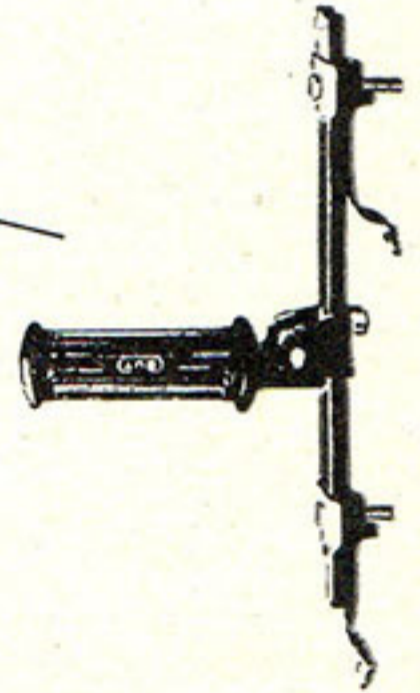
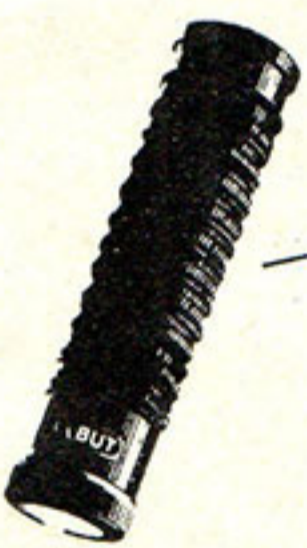
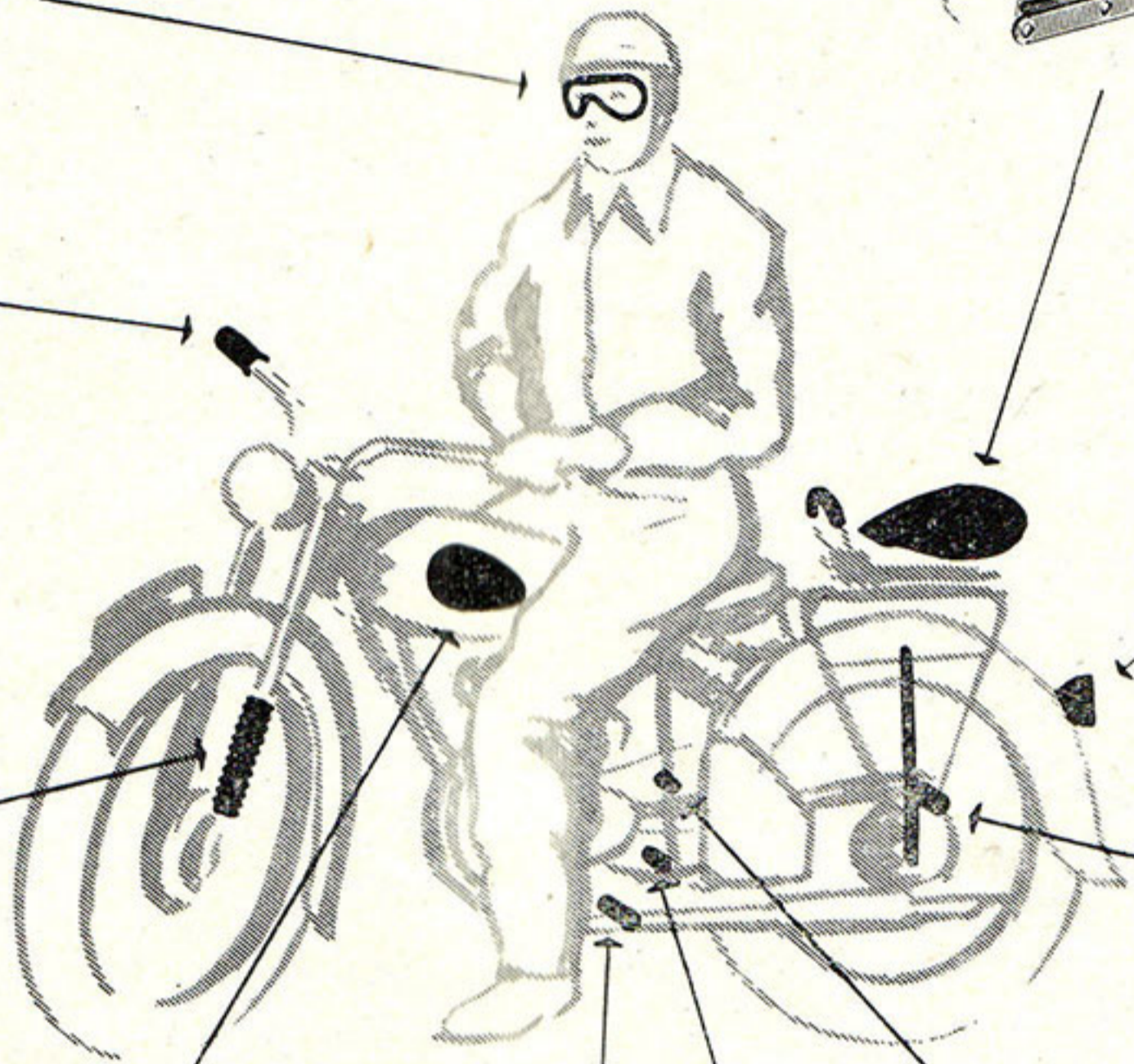
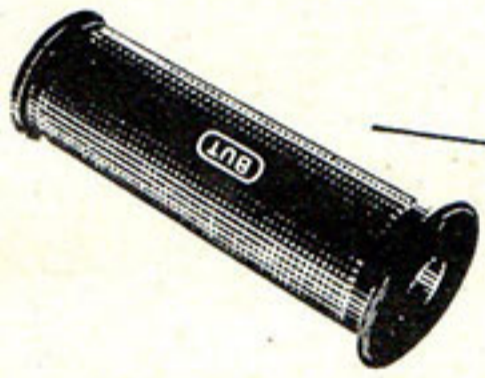
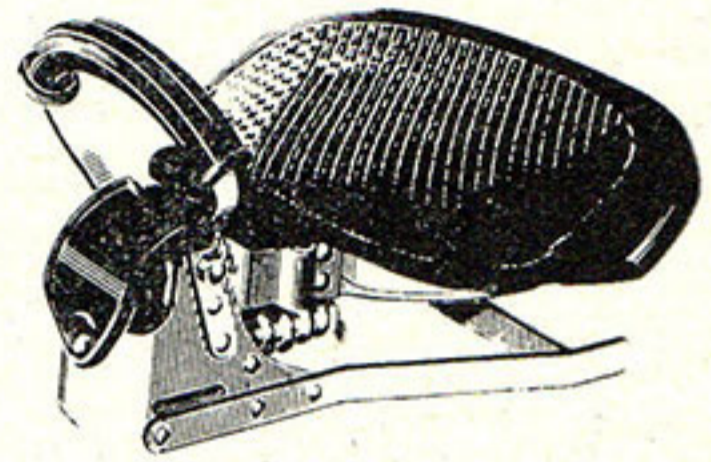
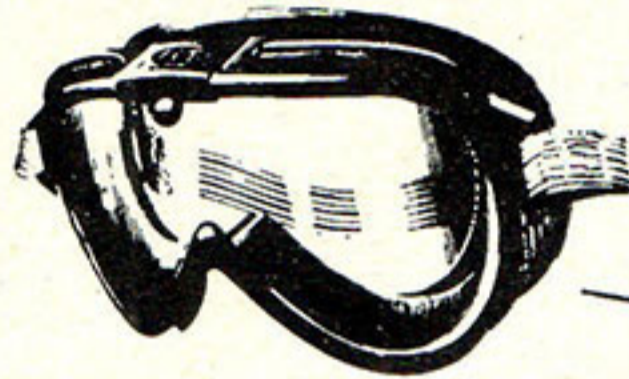
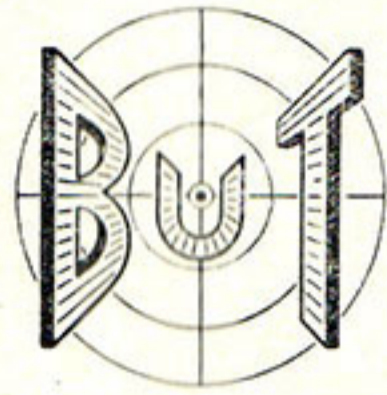
LAVALETTE 70 cc

32, Avenue Michelet - SAINT-OUEN - MON. 99-60

SALON DU CYCLE - STAND 91

TOUT L'ÉQUIPEMENT CAOUTCHOUC

DU CYCLOMOTEUR DU VELOMOTEUR ET DE LA MOTO



CONTINENTALE DES PLASTIQUES ET DU CAOUTCHOUC
17, IMPASSE TRUILLOT - PARIS XI — ROQ. 28-17 et 81-14

S. P. P.

Ets REINHARD & CHAPUISET

— FABRICANTS —

207, AVENUE PASTEUR

BAGNOLET (Seine)

Téléphone : AVRon 31-94

Tous les **GARDE-BOUE**
CYCLOMOTEURS
VÉLOMOTEURS
MOTOS

Toutes les **JANTES**
VÉLOMOTEURS
SCOOTERS
MOTOS

VENTE EXCLUSIVE EN GROS

Demandez
notre notice
MOTOS-SCOOTERS



FOURNISSEUR DE
LA QUASI TOTALITÉ
DES FABRICANTS
DE MOTOCYCLES,
SCOOTERS, ETC.....

NECTO

la garniture de frein et d'embrayage

37, R. DES ACACIAS, PARIS - 17^e - ETO 17-12, 14

SÉLECTEUR
ADAPTABLE

BMW - R. 12

TRANSACT' MOTOS

104, RUE HAXO, PARIS-20^e - Tél. - MEN. 99-86

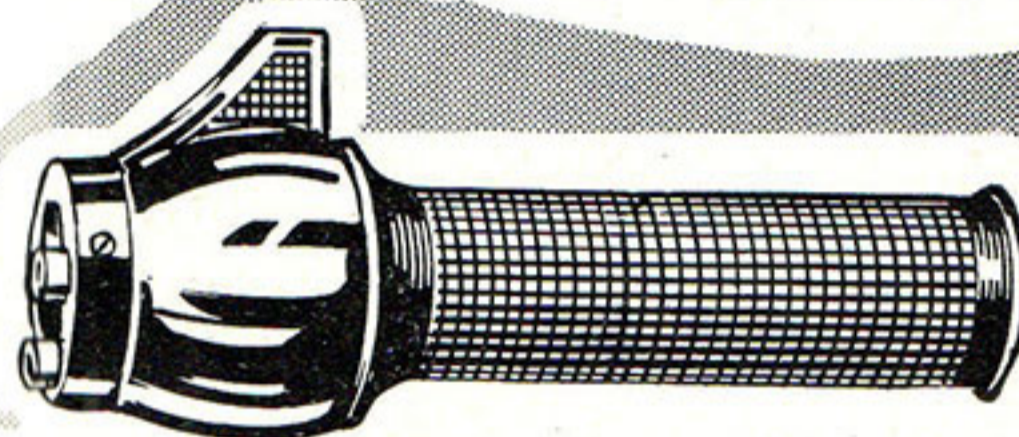
*Atelier
spécialisé*

ACCESSOIRES POUR MOTOS
VELOMOTEURS SCOOTERS
CYCLOMOTEURS

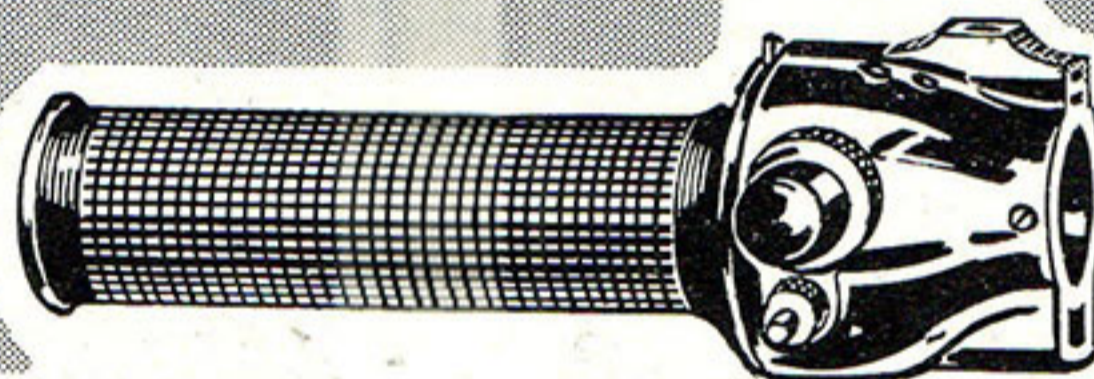
GAMME LA PLUS COMPLÈTE
ET LA MIEUX ÉTUDIÉE DES :

- POIGNÉES TOURNANTES A TIRAGE RECTILIGNE
- POIGNÉES COMMUTATRICES ÉLECTRIQUES
- LEVIERS, MANETTES
- ACCESSOIRES
- GUIDONS...

...et les créations 1954



POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE AIR ET GAZ



NOUVELLE POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE



BOUTON AVERTISSEUR



GUIDON SPORT

Société
André PORTERIE
COURBEVOIE

Les accessoires de qualité "SAKER" équipent tous les constructeurs et donnent une PLUS-VALUE aux machines qu'ils équipent.

Stand 290

L. FRANÇOIS

CYCLES ET MOTOS

RÉPARATIONS - VENTE - ACHAT

STATION - SERVICE

Mise au point spéciale

Agences : T. W. N.

ZUNDAPP

JONGHI

BING - NORIS

Side-Cars : S T E I B

17, Rue Lebua - PARIS-20^e

TÉL. : MÉN. 56-15

VÉLOMOTEURS & MOTOCYCLETTES

de Grande Classe



125 - 3 vit. - 125 - 4 vit. - 175 - 4 vit.

250 cc. A.C.T.
moteur **A. M. C.**
4 temps

125 - 4 vit.
moteur **YDRAL**
2 temps

DIRECTION AUTOSTABLE
CADRE INCOMPARABLE
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
SUSPENSION ARRIÈRE

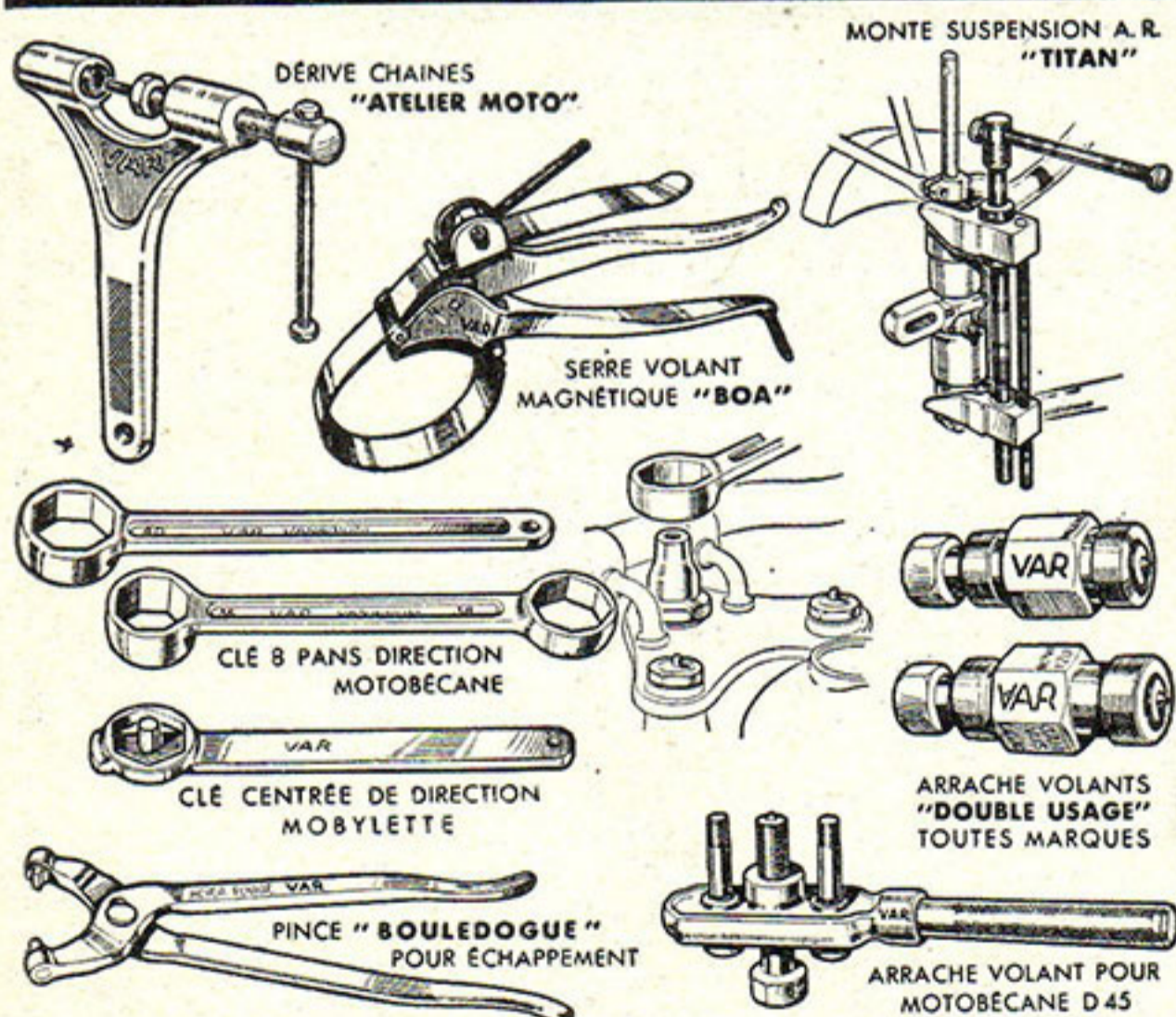
VAINQUEUR DU BOL D'OR 1949

G.I.M.A. 24, av. Pasteur
CHAMALIERES (Puy-de-Dôme)

HALL DU CYCLE - Stand 301

OUTILLAGE SPÉCIAL

POUR CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS
MOTOS



DEMANDER DOCUMENTATION ET CATALOGUE GÉNÉRAL A

VAR 6, Rue Pasteur - PARIS (11^e)
Tél. : ROQ. 03-88

Stand 286 - Porte de Versailles

HUTCHINSON

1853
1953

Hutchinson



VÉLO-MOTO
CYCLO-MOTEUR
VÉLO-MOTEUR
- SCOOTER -

ACCESSOIRES
POIGNÉES - PATINS
DE FREINS
DISSOLUTION - PIÈCES
POUR RÉPARATION, etc...

100 ANS
D'EXPÉRIENCE
DANS
L'INDUSTRIE
DU
CAOUTCHOUC

Stand 120 - Hall du Cycle

Pierre Monginot

9, Boulevard Murat - Paris (XVI^e) Porte d'Auteuil

Spécialiste A.M.C.



B.S.A. - Sumbeam

MOTOCONFORT
MONET-GOYON
GNOME & RHONE
EXCLUSIF
NEW IMPÉRIA
Sidecar BUFFLIER

SALON de PARIS 1953 - Palais du Cycle et de la Moto - Porte de Versailles - Stand 194

G U I L L E R

expose trois modèles de **CYCLOMOTEURS 49 cc**, un **VÉLOMOTEUR léger**

Une gamme très complète de **VÉLOMOTEURS 125 cc**, équipés de moteurs à 2 et 4 temps avec fourches télescopiques, suspension arrière, avertisseur électrique, compteur incorporé dans le phare.

Les **MOTOS-SPORT 175 et 250 cc**, moteurs A.M.C. à 4 temps.

Quatre modèles de "**SCOOTERS**" **125 et 175 cc** équipés avec moteurs à 2 et 4 temps.

Cette exposition est complétée par une série de **bicyclettes pour enfants**.

Une organisation parfaite pour la **VENTE A CRÉDIT** offrant les plus larges facilités "**DIGECO**"

AGENTS assurez-vous l'exclusivité de vente de nos productions

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

Production **VICKERS**
CAOUTCHOUCS  **ST. ANTOINE (ISERE)**



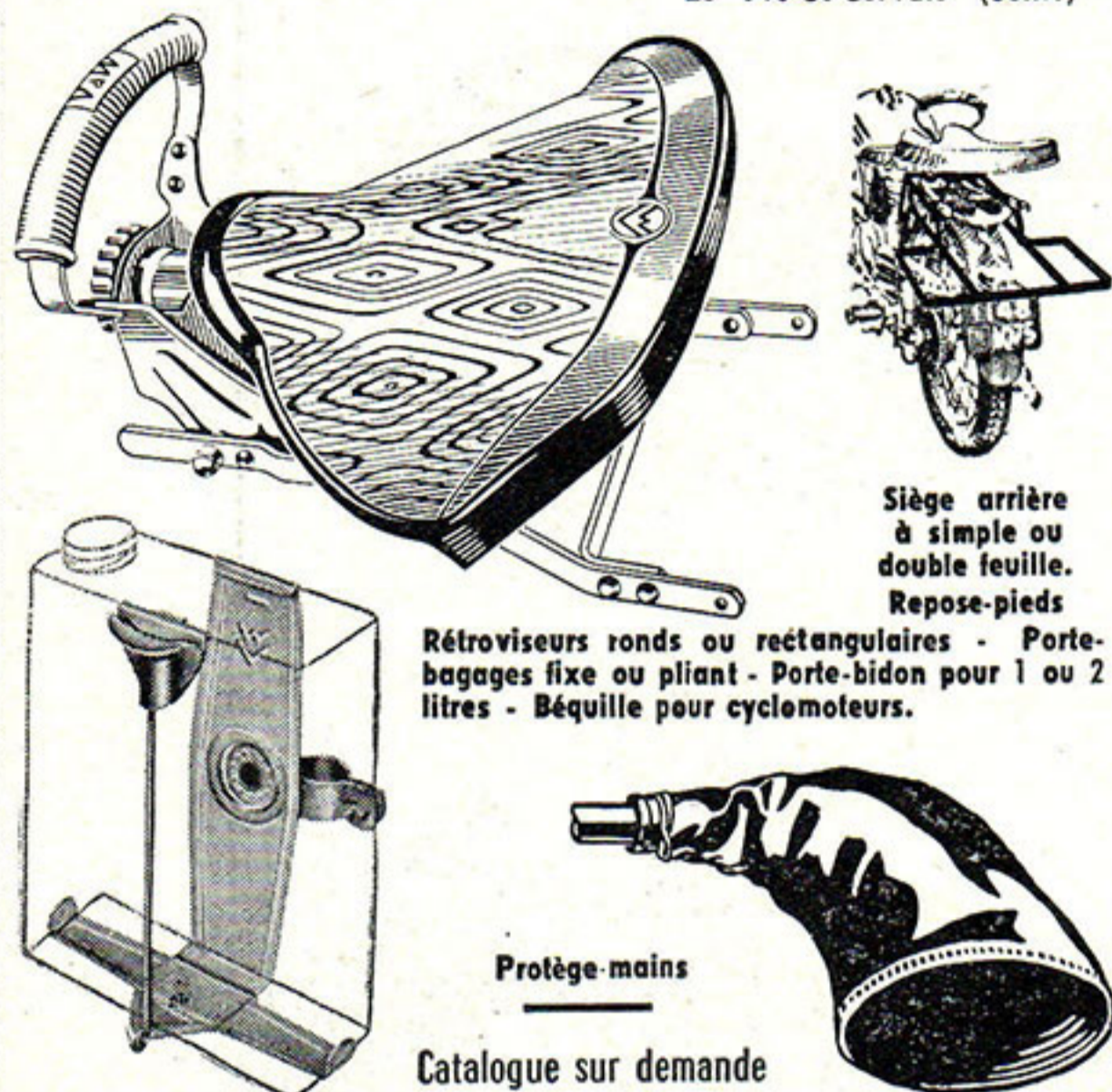
TOUT CAOUTCHOUC POUR VESPA

Classe 6 bis - Stand 294 - Hall du Cycle

SPECIALITES Pour MOTOCYCLETTES
V&W

ACCESSOIRES
pour CYCLES et MOTOS

Ets **V&W** 5, Rue Franklin
Le Pré-St-Gervais (Seine)



Siège arrière
à simple ou
double feuille.
Repose-pieds

Rétroviseurs ronds ou rectangulaires - Porte-
bagages fixe ou pliant - Porte-bidon pour 1 ou 2
litres - Béquille pour cyclomoteurs.

Protège-mains

Catalogue sur demande

AGENCE OFFICIELLE

ZÜNDAPP

TOUS TYPES
DISPONIBLES



PIÈCES
D'ORIGINE

OCCASIONS MOTOS TOUS TYPES

CRÉDIT IMMÉDIAT

Atelier Spécialisé

104, Rue Haxo, 104

PARIS-20^e MEN. 99-86

DEPREZ

187, Rue Armand-Sylvestre
COURBEVOIE - DEF. 07-01

93, Av. de la Marne
ASNIÈRES

2, Avenue d'Argenteuil
ASNIÈRES - GRE. 26-15

**MOTOBECANE - LAMBRETTA - VELOSOLEX
PUCH - PEUGEOT - AUTOMOTO
ET TOUTES LES MARQUES FRANÇAISES**

La plus grande station-service de la ré-
gion parisienne assurant la garantie in-
tégrale (y compris la main-d'œuvre)
des machines vendues par ses soins.

CATALOGUE GRATUIT

NOUVEAU GUIDON
avec poignée tournante
sensationnelle !

Gamme complète de
ROBINETS D'ESSENCE

Documentation sur demande :

AMERO

Sté à Responsabilité Limitée
au Capital de 500.000 Frs

7, Rue de Noisy, à ROSNY-s. / BOIS (Seine)

Tél. ROSNY 181

DYNAMIC-SPORT

6, Rue St-Augustin, PARIS (2^e)
M^{os} Bourse - 4-Septembre - RIC 75-28

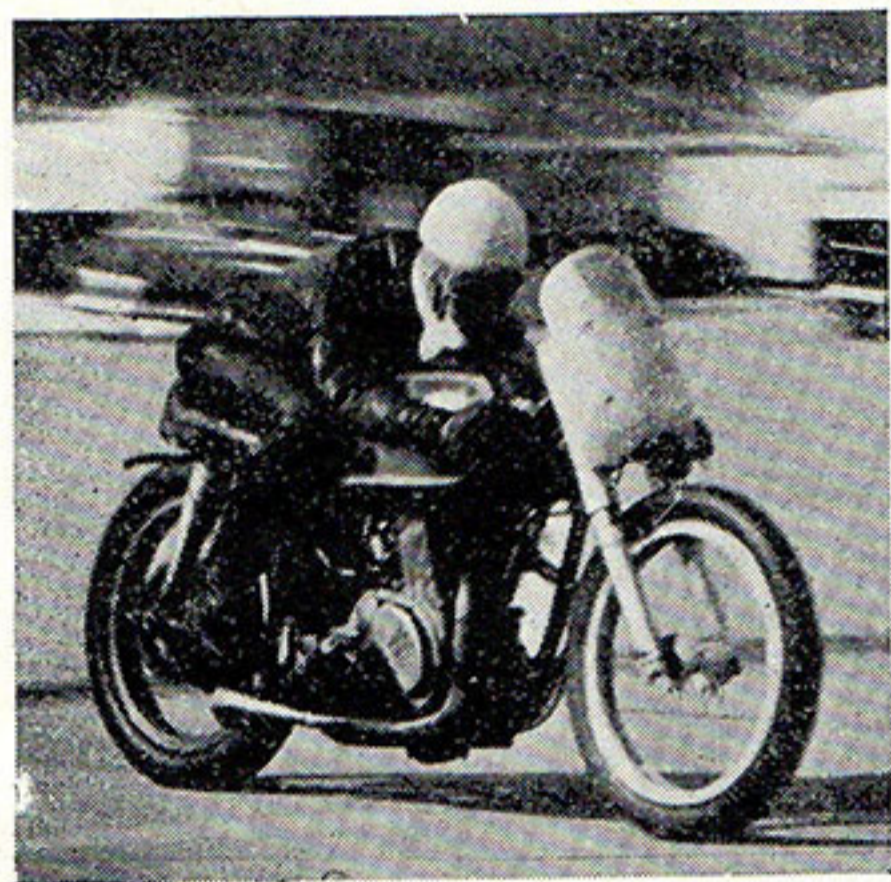
MOTOBÉCANE - GUILLER (moteur AMC) - JONGHI - LAMBRETTA
MONET GOYON - B. S. A. - TERROT - N.S.U. - GALLETTO-GUZZI
Location - Accessoires - Réparations - Reprises
— CRÉDIT : 1/4 comptant et 15 mois —

Avant de vous décider à acheter votre

VESPA
MOTO
VELOMOTEUR
CYCLOMOTEUR

allez voir

G. MONNERET



- ★ 202 fois recordman du monde
- ★ 10 fois champion du monde
- ★ 27 années de course

C'est votre meilleure garantie

sa compétence est indiscutable

**15 MOIS DE
CRÉDIT**

★ N'oubliez pas de vous procurer la fameuse combinaison MONNERET en tissu imperméable, garanti BOUSSAC.

G. MONNERET

ATELIER ULTRA-MODERNE:

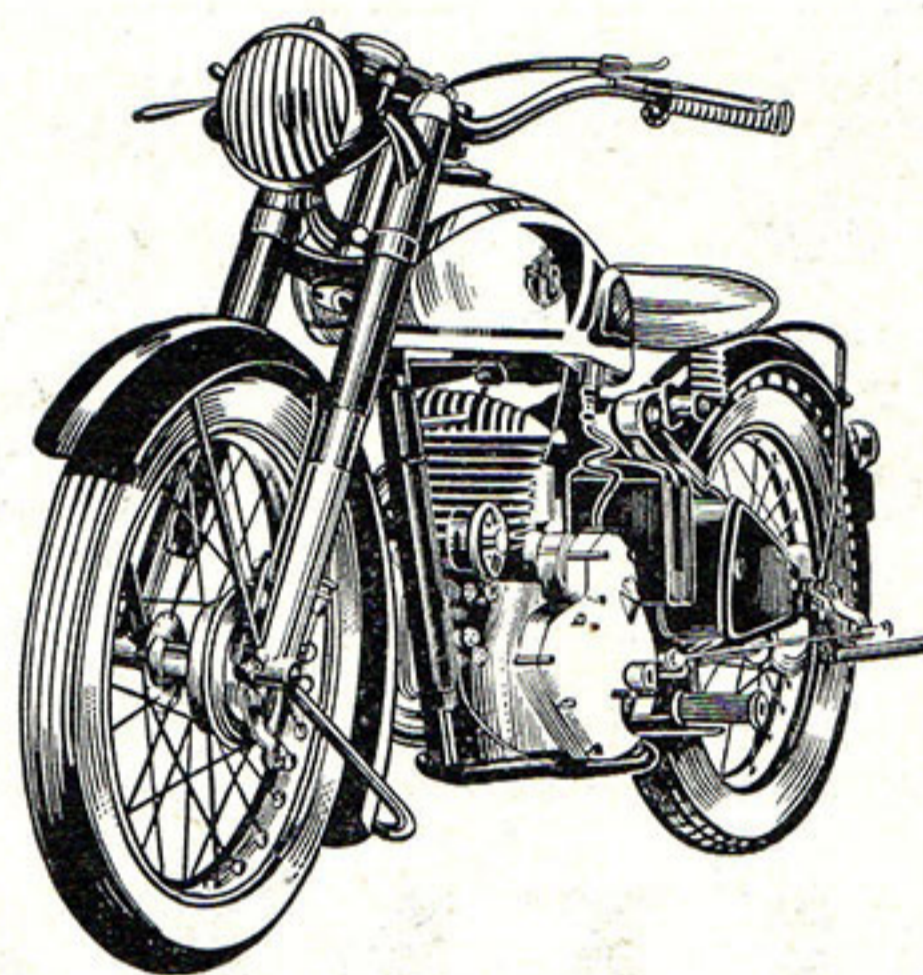
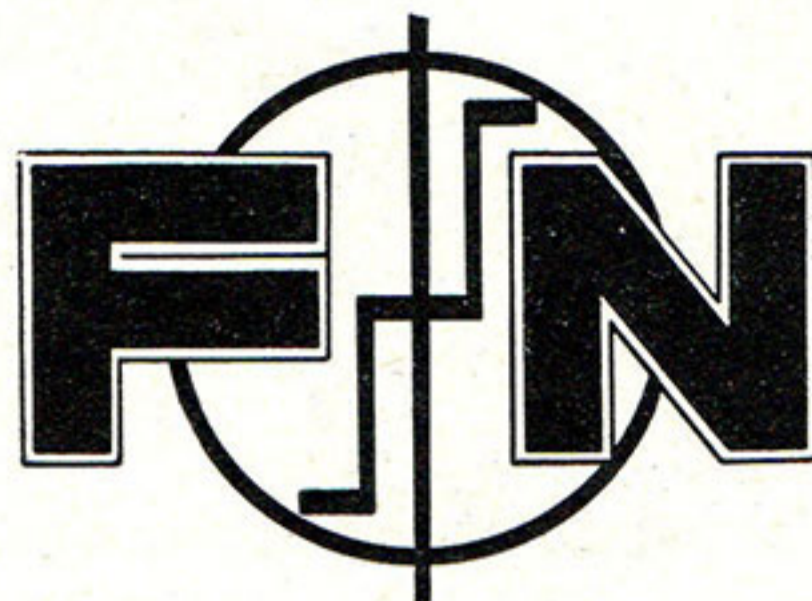
3, RUE A.-BRIAND - VANVES

3 MAGASINS:

106, AV. A.-BRIAND - MONTROUGE
7, BD BEAUMARCHAIS - PARIS
6, BD GOUVION-ST-CYR - PARIS

AU SALON : STAND N° 237

MOTOS



TYPE XIII

350 cc. et 450 cc.

Soupapes latérales

250 cc., 350 cc. et 450 cc.

Soupapes en tête

Les Motos F. N. ont remporté les
**Championnats d'Europe
de Moto-Cross 1951, 1952
et 1953**

**Championnats de France
de Moto-Cross 1951 et 1952**

Cat. 500 cc.

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES

4, Rue Pierret, NEUILLY-sur-SEINE - Tél. MAILLOT 94-27

LIVRAISON RAPIDE

Attention ! SELECTION-SCOOTER

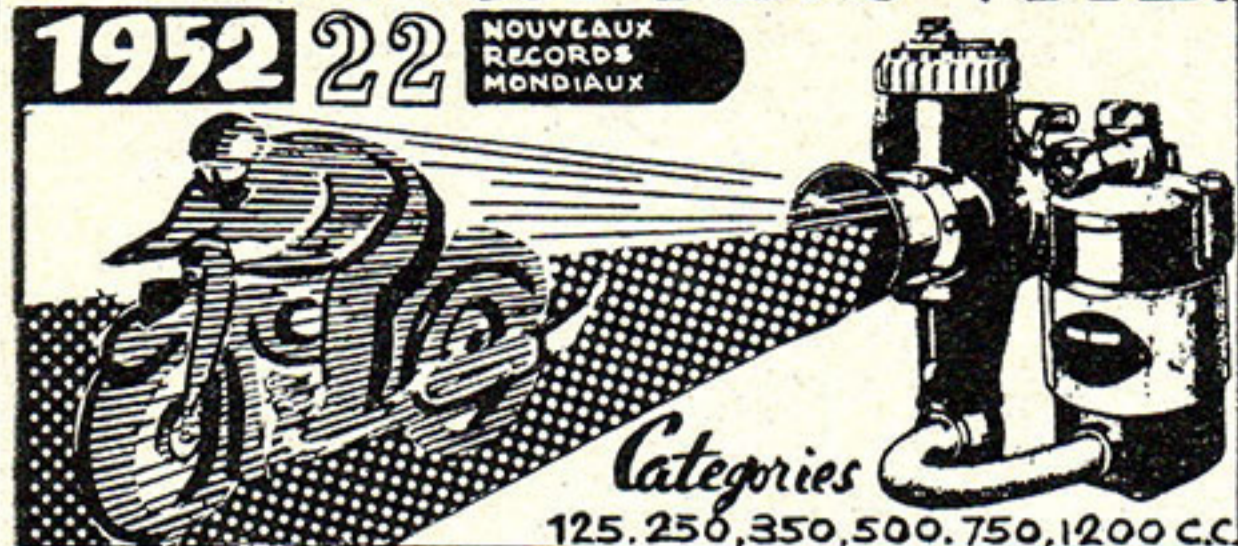
NOUVELLE ADRESSE

46, rue Sainte-Anne
PARIS-2°

Tél. : RIC. 49-17

TOUJOURS PLUS VITE!

1952 22 NOUVEAUX RECORDS MONDIAUX



Catégories
125, 250, 350, 500, 750, 1200 C.C.

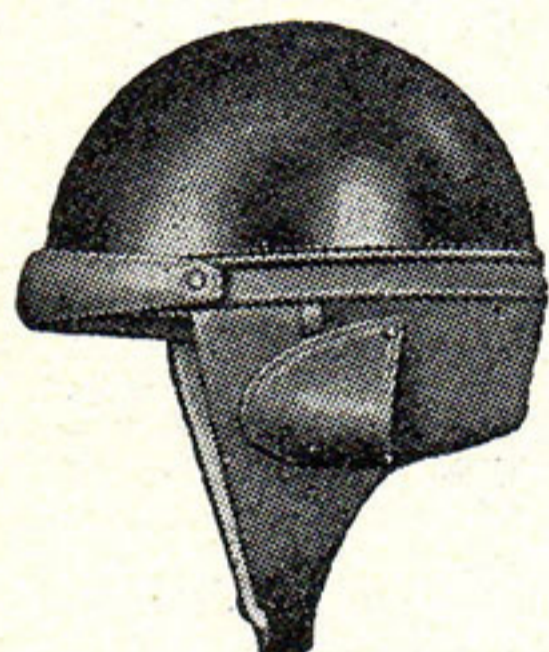
CARBURATEURS DELORTO

SOCIÉTÉ DES CARBURATEURS DELORTO, 26, RUE MARIUS-AUFAN, LEVALLOIS.

Vous voulez souplesse et sécurité **"DELLORTO"**

Vous voulez puissance et économie **"DELLORTO"**

Vous voulez partir et revenir sans accrocs **"DELLORTO"**
ÉQUIPEZ VOS MOTOS d'un



LE CASQUE GENO

à calotte en métal léger à haute résistance imperforable aux chocs

AGRÉÉ EN COMPÉTITION pour tous les pays affiliés à la F.I.C.M.

Un Modèle pour chaque Usage :

MOTOS - TOURISME

Types : A bourrelet - Visière

MOTOS - COURSE

Types : Compétition - Record

SCOOTERS

Modèles spéciaux

GENO - 6, Faubourg Saint-Honoré

Tél. : ANJ. 12-38

PARIS

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES RECONNUS

BOBINE DE SÉCURITÉ ST.43
TYPE SPÉCIAL POUR MOTOCYCLETTE

MOREL



DIRECTION GÉNÉRALE :
LA SONE (Isère) - T. 18 et 19

AGENCE A PARIS
93, Rue Ampère (17^e)
Tél. WAGrom 78-45

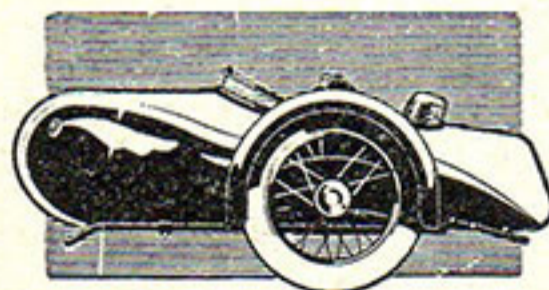
Usines :
LA SONE (Isère)
DOMÈNE (Isère)

MAGNÉTOS
INTERRUPTEURS DE
BATTERIE - COUPLEURS
SÉRIE PARALLÈLE
COMMUTATEURS
D'ÉCLAIRAGE

Emballée en
boîte sertie
Étanche

CETTE ANNÉE
les Side-cars "PRÉCISION"

seront exposés



SUR TOUTES
LES ROUTES
DE FRANCE

PRÉCISION, 39 bis, Rue Martre - CLICHY (Seine)

M. DUNOIS

34, Rue de Charonne

PARIS - XI^e

Téléphone : ROQ. 17-13

VENTE A
CREDIT

::::

STOCK DE
PIÈCES DÉTACHÉES

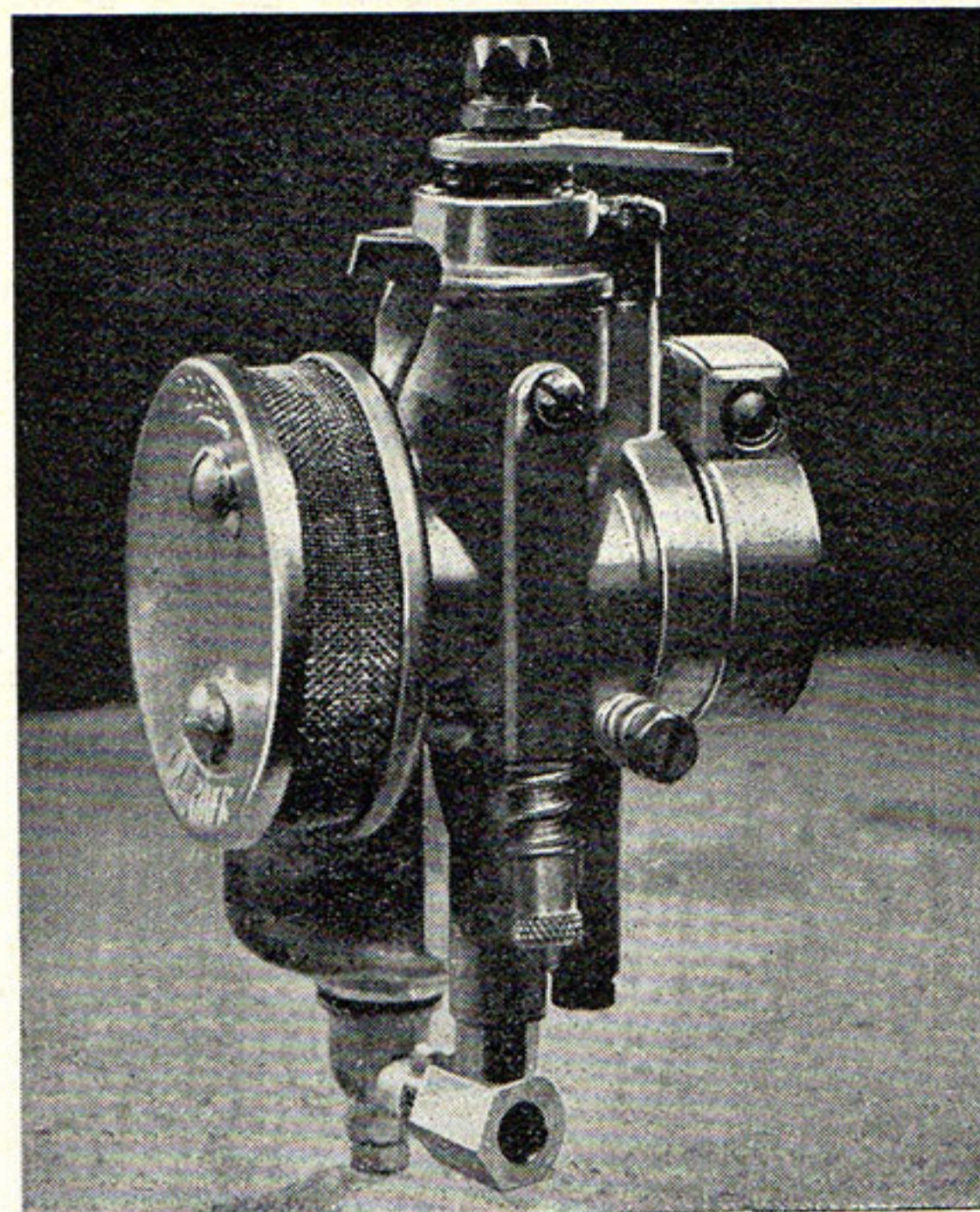
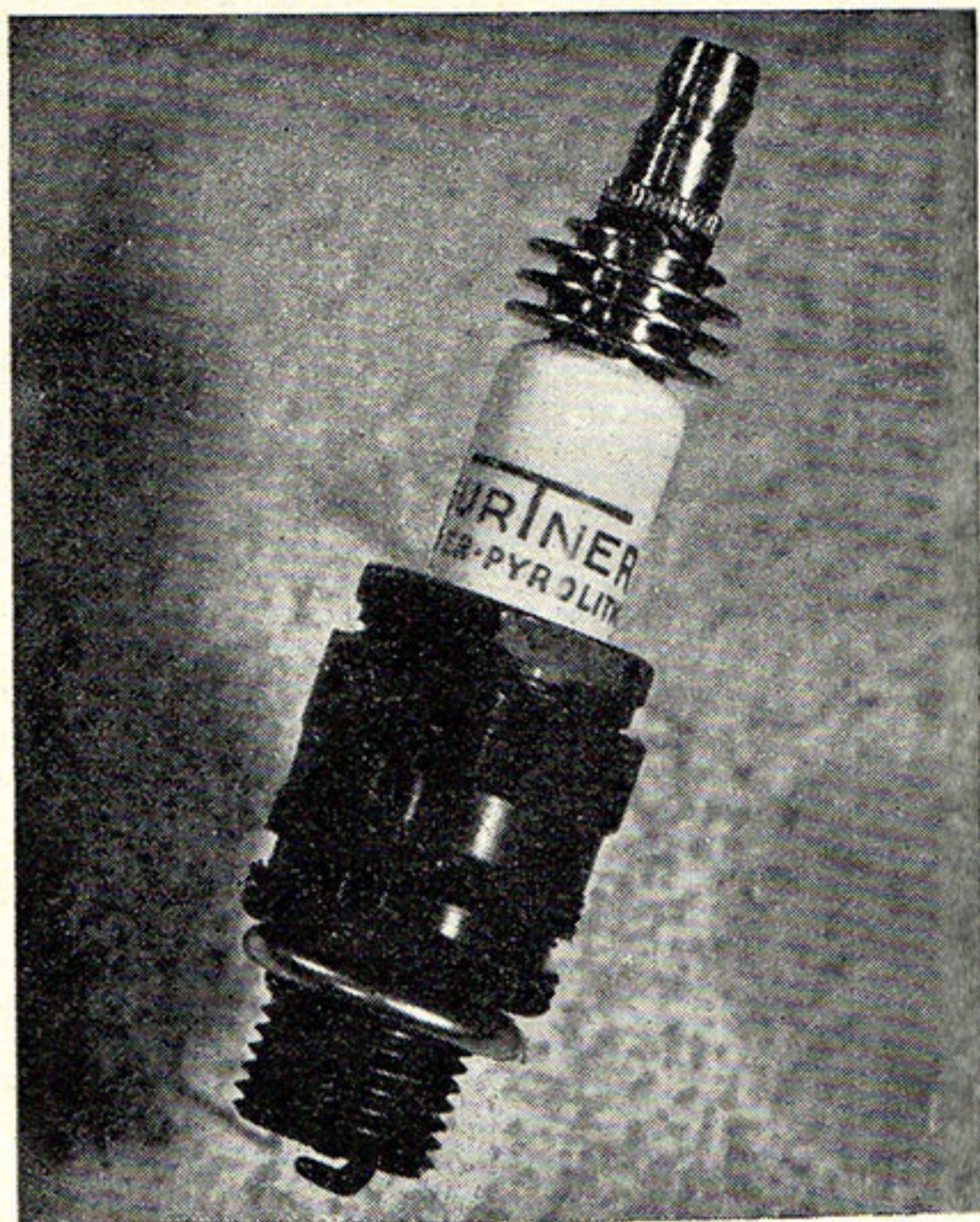
AGENCES :

PEUGEOT - MOTOBÉCANE - TERROT
MONNET-GOYON - ULTIMA - SCOOTERS
MOBYLETTES - SIDE-CARS IMPÉRIAL

MAGENTA-MOTOS

9, Bd Magenta - PARIS-10^e - NOR. 11 60
CREDIT 13 comptant et 10 mois

MOTOBÉCANE - TERROT - GUILLER - MONNET-GOYON - A. G. F.



E^{TS} GURTNER Siège Social : 36 bis, Rue Guersant - PARIS
 Station Sce : 3, Impasse Campant - PARIS

GRAND PALAIS : Stand 8 - Balcon A — PARC des EXPOSITIONS : Stand 106 - Hall du Cycle

E^{TS} ACVEL

108, Avenue de la République, 108
 PARIS - 11^e - ROQ. 72-89

Le SPÉCIALISTE du CINTRAGE
 et de la SOUDO-BRASURE

tous GUIDONS
 POIGNÉES TOURNANTES
 et TUYAUX d'ÉCHAPPEMENT
 pour

MOTOS - SCOOTERS

GAINES FLEXIBLES

Remorques - - - Rétroviseurs
 Porte - Bagages

COMPTEURS

pour

SCOOTERS

Spécialité d'ensembles pour

VESPA Modèles 1950-51-52-53 avec compteurs éclairés

LAMBRETTA Tous modèles, support de compteur luxe
 adaptable aux nouveaux guidons

LE TABLEAU DE BORD

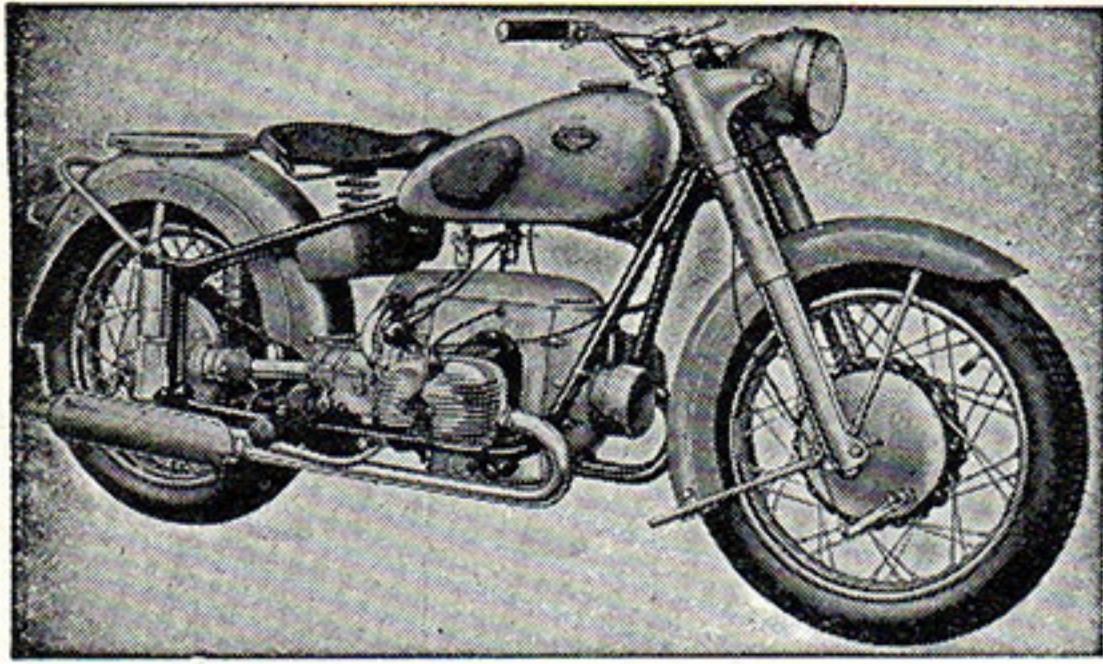
97, Boulevard Montmorency, 97
 AUT. 61-89 - - PARIS-16^e

Réparation garantie de tous les
 compteurs, français et étrangers

LACCYMO

46, Rue du Marais - PARIS-X^e
 Tél. : LAMartine 95-37

PIÈCES ADAPTABLES & ACCESSOIRES POUR MOTOS
 PIÈCES DE CARBURATEUR ET DE VOLANT MAGNÉTIQUE
 RÉALÉSAGE - RECTIFICATION DE VILEBREQUINS
 VENTE EXCLUSIVE EN GROS
 Catalogue et Tarifs sur demande



LUCIEN COLSON

SPÉCIALISTE
DIPLOMÉ



DES USINES
ZUNDAPP

TOUS TYPES

VENTE - RÉPARATION : OCCASIONS TOUS MODÈLES
CACHE DYNAMO - GRANDE PÉDALE FREIN - PARE-CHOCS - SÉLECTEURS

11, Rue Léon-Giraud et 1, Passage Thionville — PARIS-19^e — Téléphone : BOTzaris 42-21

LES DEUX GUIDES PRATIQUES ET TECHNIQUES
A L'USAGE DES SCOOTERISTES

VOTRE VESPA et VOTRE LAMBRETTA

ont un sommaire très abondant :

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">■ Historique.■ Principe du fonctionnement du moteur deux temps.■ Réglage et caractéristiques de la machine.■ Description détaillée.■ Entretien et graissage.■ Recherche des incidents. | <ul style="list-style-type: none">■ Démontage et remontage.■ Réparations.■ Outillage spécial.■ Pièces de rechange et leur tolérance■ Equipement et accessoires.■ Liste des agents de la marque.■ Liste des Clubs. |
|---|---|

Ce texte le plus complet qui ait été rédigé à ce jour est illustré par des dessins, des vues éclatées et de très nombreuses photos de démontage. Tous les modèles sont décrits en détail et les conseils pratiques contenus dans ces ouvrages, permettent à l'usager d'assurer tous les soins de sa machine, à partir de l'entretien périodique jusqu'à une complète remise en état

PRIX : 450 Frs en librairie ou à nos bureaux, 480 Frs franco, 495 Frs contre remb.

En vente également :

LE GUIDE TECHNIQUE
ET PRATIQUE

VOTRE MOTO

Francs : 650 » dans toutes les librairies
Francs : 700 » franco
Francs : 740 » contre remboursement

E. P. A. - 83, rue de Rennes - PARIS-VI^e - C. C. P. 7.898-02



DISPONIBLE

Mobylettes - 125, 175 Motoconfort
125, 350 et 500 MAGNAT-DEBON
125, 200, 232 KOEHLER-ESCOFFIER
500 NORTON - 250, 500 G. HERSTAL
Cyclomoteurs A.G.F. - Royal-Codrix
Side-Car SIMARD, H.B.
Remorque FULGUR - Lunettes ROD
Casque GENO, F.N. - Gants GAMET

Scooters : Motoconfort, Magnat-Debon, A. G. F.

Robert KIÉNÉ

73, Quai du Point-du-Jour
BILLANCOURT Tél. MOL 64-02
Métro : SEMBAT - BUS 123 (Pont de Billancourt)

VENTE A CRÉDIT

**Tout l'accessoire pour la Moto
Tout l'équipement**

Agent et dépositaire du fameux
Survêtement motocycliste

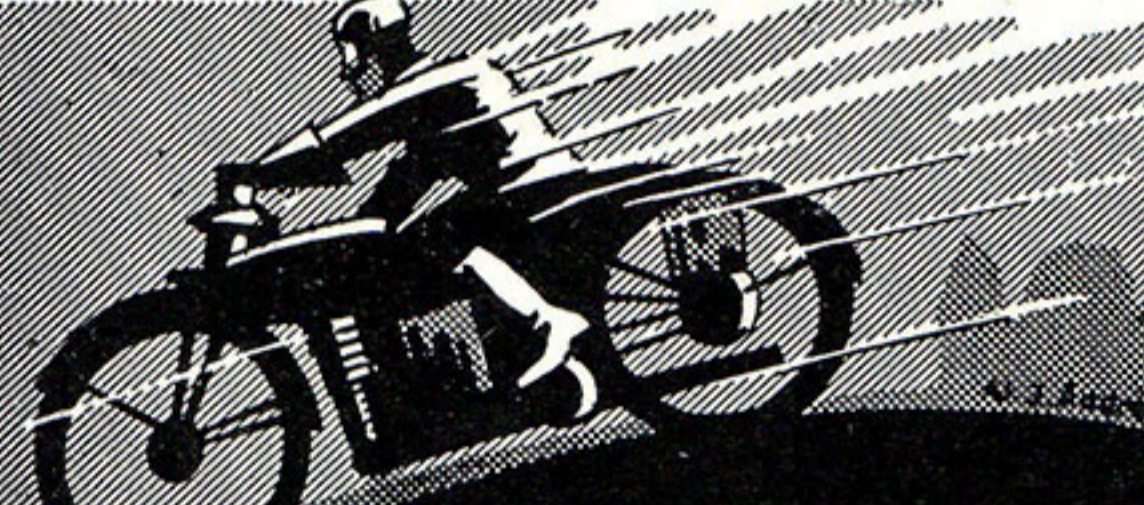
MACOMBYNN

Nouveaux modèles

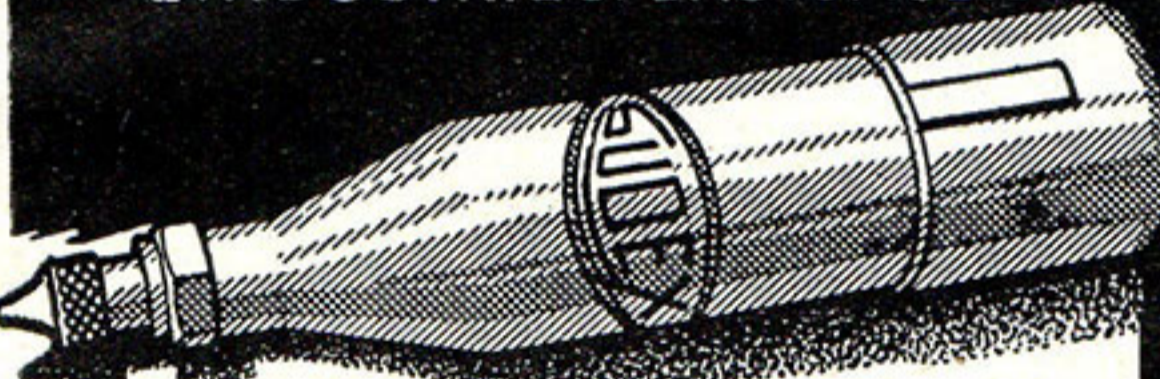
175 SV

175 SVS

250 TFL

MATERIEL
Graissage
POUR
L'INDUSTRIE ET L'AUTOMOBILE



SUDEX
9, Rue MONTROSIER. NEUILLY-S-SEINE
MAILLOT 99-10



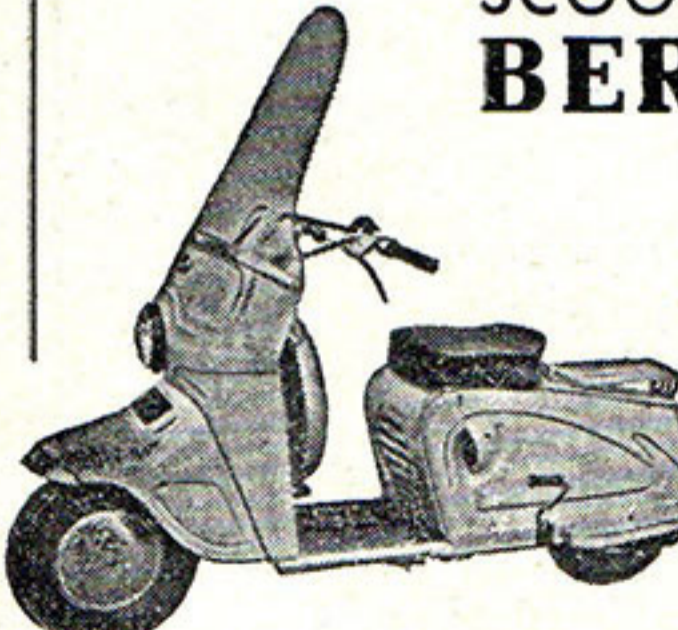
18-25 Octobre
1953

IFMA

2. Internationale Fahrrad- u. Motorrad-Ausstellung

2^e Exposition Internationale
du Cycle et du Motocycle

Francfort-sur-Main / Allemagne



SCOOTER
BERNARDET
125 et 250 cm³
4 vitesses
payable
en douze mensualités

G.S.M.

ATELIERS - RÉPARATIONS et PIÈCES DÉTACHÉES - 12, rue St-Séverin - ODE. 50-91



VELOSOLEX

12.140 fr. comptant (y compris taxes et assurances)
et 10 traites mensuelles de 3.150 fr.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL
8, Rue des Ecoles - PARIS-V^e - ODE 62-98
Documentation gratuite - Essai tous les jours en nos magasins

TRANSACT' MOTOS ÉCHANGE - STANDARD **BMW**
104, RUE HAXO, PARIS-20^e - Tél. : MEN. 99-86 Moteurs tous types

Un nom **BERNARDET** - *Un prix :* **135.000 frs**
UN PREMIER VERSEMENT : 15.000 frs

La vedette
 Ginette BAUDIN
 préfère le scooter
BERNARDET

■
SOLDE
EN
12 MOIS

UNE QUALITÉ 1953



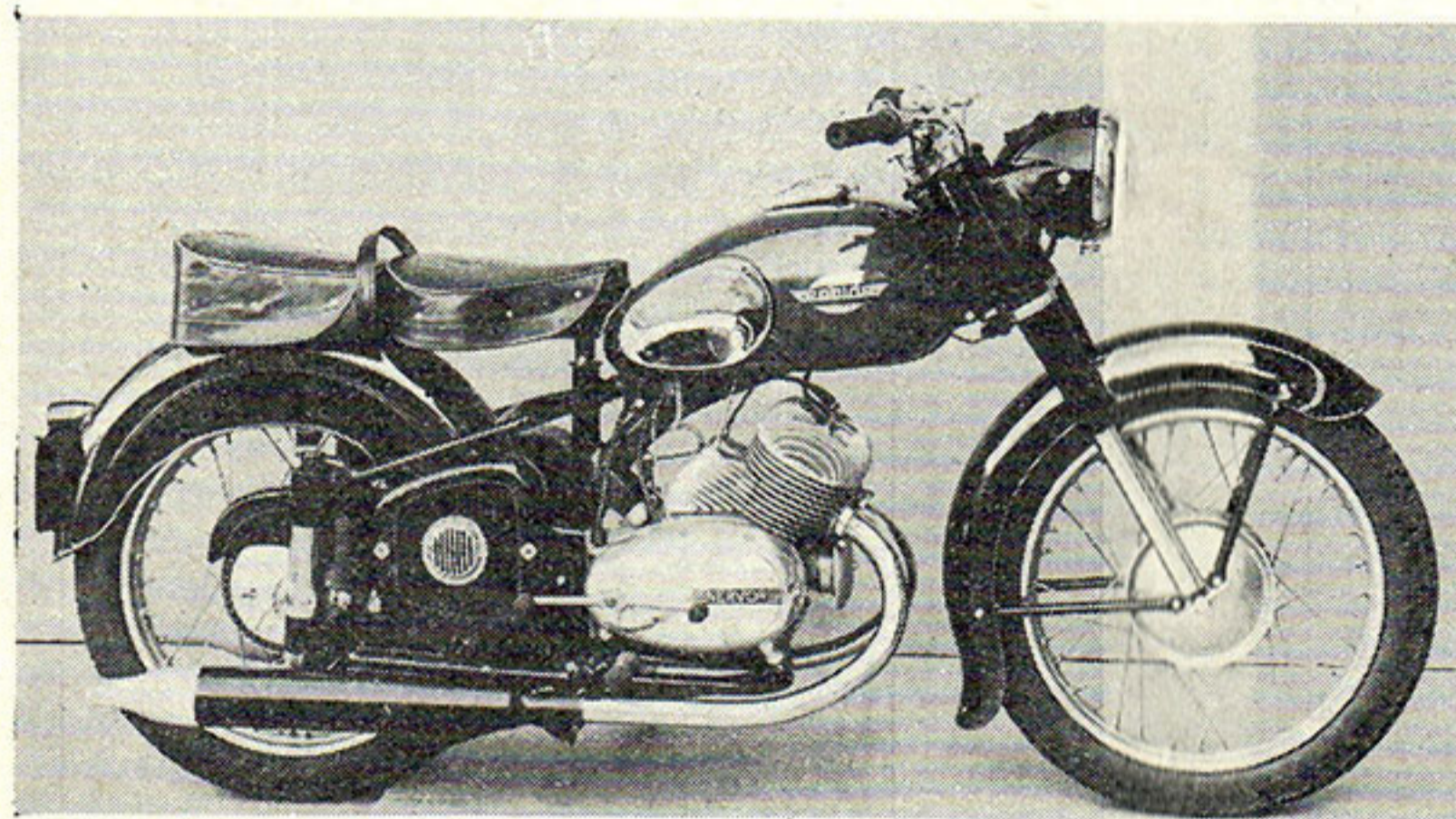
G. S. M.
 8, rue des Écoles (5^e) - ODE. 62-98
 Ateliers réparations :
 12, rue St-Séverin (5^e) - ODE. 50-91

IMPÉRIAL GARAGE
 23, Boul. de Courcelles, PARIS
 LAB. 77-40 - Métro Villiers

MOTO - BASTILLE
 6, Boulevard Richard-Lenoir
 PARIS (11^e)

6 Mois de garantie totale

RADIOR



présente sa

250 cm³ BICYLINDRE
MOTEUR "NERVOR"
SUMNUM de la Technique Moderne

et la gamme complète
 de sa production 1954

CYCLES
 CYCLOMOTEURS
 VELOMOTEURS
 MOTOS

Moteurs "Nervor" & A. M. C.
 2 et 4 temps

N. S. U. 98 cc. (Licence)

FABRICATION
DE PRÉCISION

RADIOR J. CHAPOLARD & GOUBET Père & Fils, Constructeurs - BOURG (Ain)

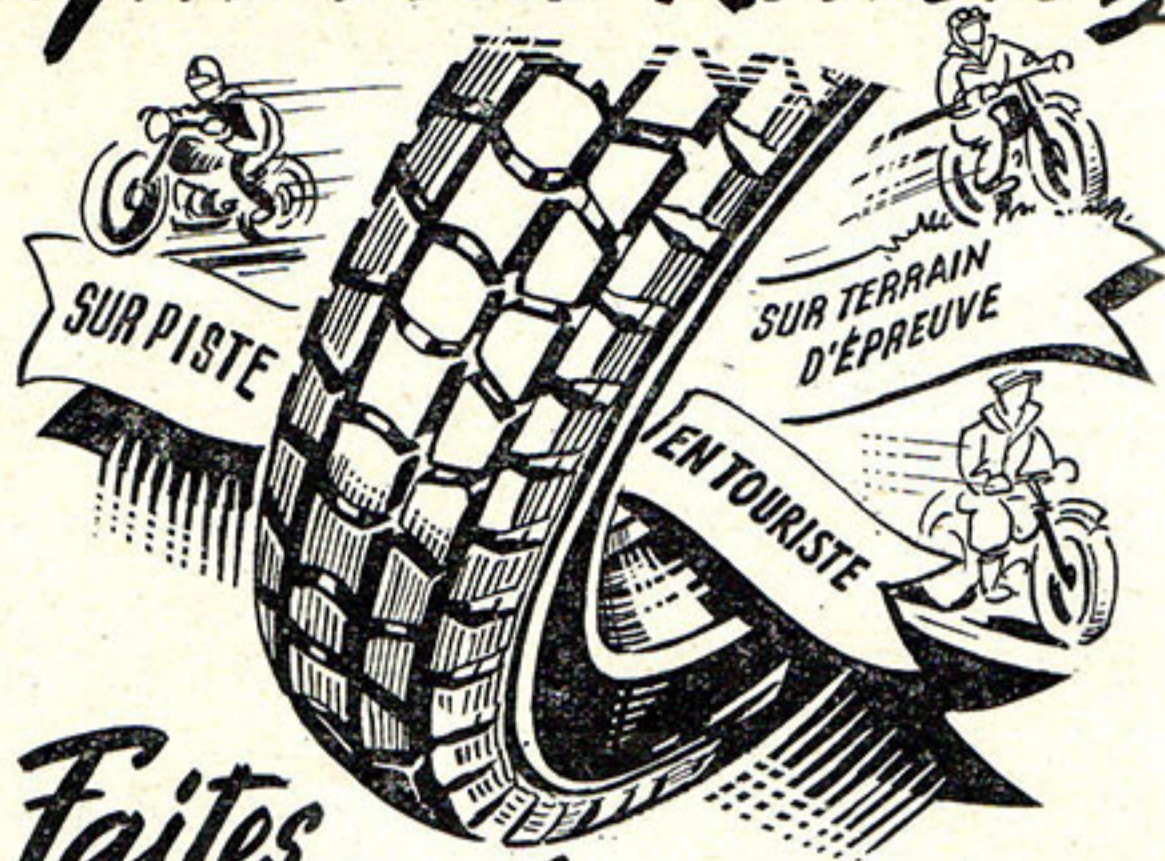
SALON - Porte de Versailles - STAND 197

MAGENTA-ACCESSOIRES

9, Bd Magenta - PARIS-10^e - NOR. 11-60
 - Porte-bagages télescopique breveté -

BANDEAU PHOSPHORESCENT ST-CHRISTOPHE (Marque déposée) - Agent pour la Seine

Que vous Roulez



*Faites
Confiance à*
AVON

O.I.P.A

Le grand Spécialiste Anglais du pneu moto
AGENT GÉNÉRAL EN FRANCE ET UNION FRANÇAISE
"CRUELLE" PNEUMATIQUE
65, 71 Rue de Charenton. ALFORTVILLE-SEINE -
Tel. ENTrepôt. 34.95 - (5 Lignes groupées)



Éts Pierre COLLIGNON
Fonderie FONTAINE
(ISÈRE)

CYLINDRES & CHEMISES DE MOTOS
JANTES ITALIENNES DURAL FORGÉ
FREINS-MOYEURS "COLLI" 130-170-200-240

Stand N° 119

PARIS-NORD-MOTOS

Agent Officiel au service de
4 grandes marques

Geugeot
BSA **TERROT**
GNOME RHONE

Pièces détachées
Tous Accessoires **VENTE À CRÉDIT**

Atelier de Réparations

3r. Ernestine - PARIS - 18^e • **ORNANO. 34-08**

*Le Bottin du cycle et de la
moto...*

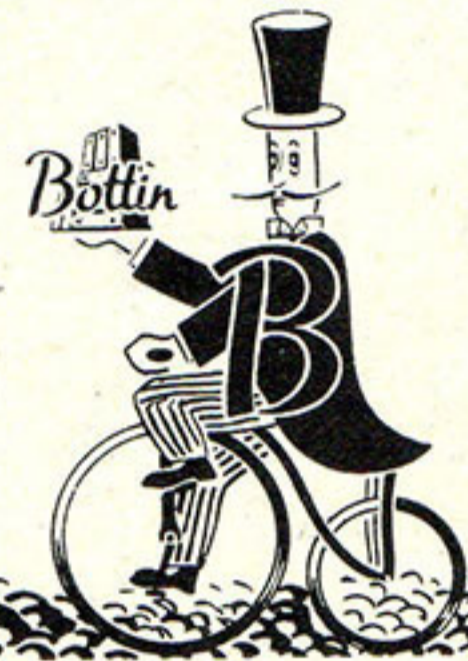
est dès sa parution entre les mains de
tous les professionnels du CYCLE...

Une annonce dans le

BOTTIN DU CYCLE

"accrochera" au moment favorable tous vos clients
en puissance, fera connaître votre maison et les
articles que vous vendez, augmentera votre
chiffre d'affaires.

La période de remise des
annonces est limitée...
Demandez aujourd'hui
même le passage de
notre agent...



BOTTIN

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

COLLEX

PRODUITS D'ÉTANCHEITE DES JOINTS

COLLEX MOTO Enduit liquide blanc pour
Joint papier (carters)

CARTEX Pâte à joints déformés (car-
ters). Peut remplacer le joint.

JOINTOLIN à l'huile de lin traitée (em-
base de cylindre)

PÂTE À RODER LES SOUPAPES

VALVEX Gros grain, grain fin
FLUIDE OLÉODYNAMIQUE

TELOIL Pour fourches télescopiques

Éts COLLEX, 122, Rue Marcadet, PARIS-XVIII^e
MON. 69-31

SOPEX

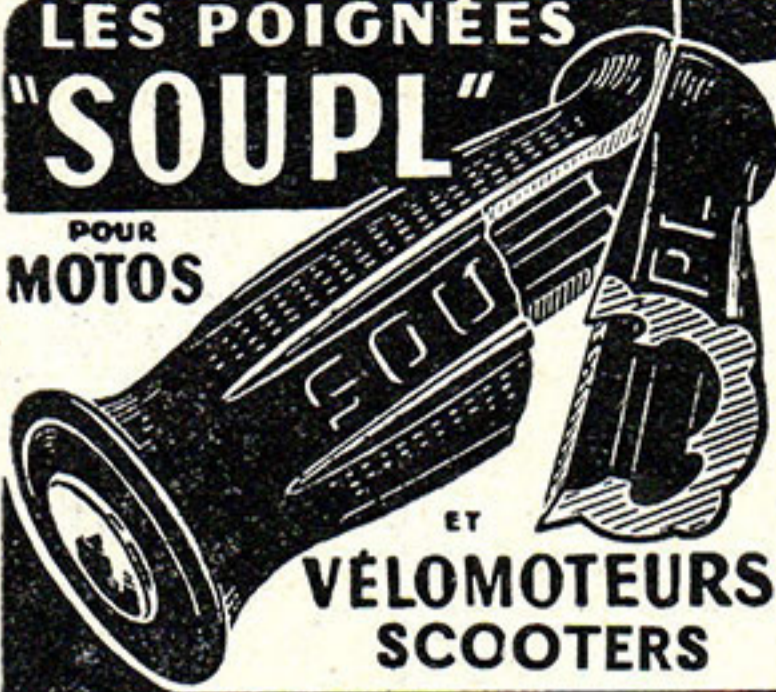
CONCESSIONNAIRE
DISTRIBUTEUR

Lambretta

14, Place de la République - PARIS-10^e
Tél. : LAM. 61-00 - BOT. 77-10

12, Av. de la P^{te}-Champerret - PARIS-17^e
Tél. : GAL. 99-73

LES POIGNÉES
"SOUPL"
 POUR
MOTOS



ÉLÉGANCE -
QUALITÉ -
c'est
le confort
sous
la main

ET
VÉLOMOTEURS
SCOOTERS

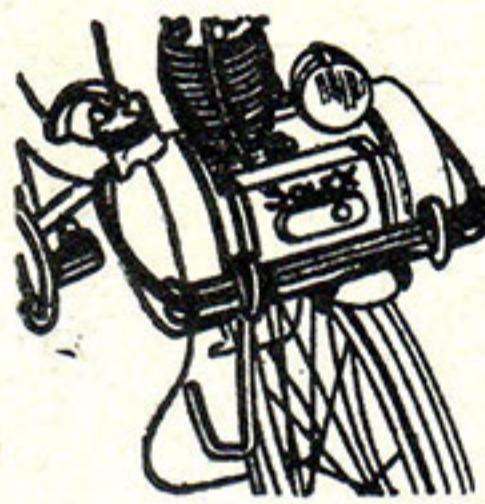
49, Rue Marius AUFAN. **LEVALLOIS**. tél: DEQ. 06-35

Le prochain N° de la
Revue Technique Motocycliste
 publiera un **COMPTE RENDU COMPLET** du
SALON de la MOTO il sera mis en vente vers
 le 25 Octobre.

Annonces : Retenez dès mainte-
 nant votre emplacement à

RÉGIES REVUES 203, Rue de Courcelles
 PARIS-17^e Téléphone ETO. 64-40 - 41

JEANNERET, de Nice
 vous offre pour votre
VÉLOSOLEX



4 articles de sa fabrication :
 Le **PARE-CHOCS** amovible (Bre-
 veté S.G.D.G.), d'une efficacité
 extraordinaire, qui donne un cachet
 très élégant à votre Vélosolex.
 La **POIGNEE** pour porter très faci-
 lement votre Vélosolex d'une main.
 La **BAVETTE DE CARBURATEUR**
 évitant les projections d'huile
LE FIXE-PAQUET

Renseignements :
Établissements H. JEANNERET & C^{ie}
 14 bis, Rue Reine-Jeanne, NICE (A.-M.) — Tél. : 821-97

MOTOS - VELO-MOTEURS

GRAND CHOIX OCCASIONS TOUTES MARQUES
 PIÈCES DÉTACHÉES - NEUF & OCCASION

Moteurs, boîtes, moyeux, carburateurs, magnétos
pignons, chaînes, dynamos, réservoirs

RÉFECTION D'EMBIELLAGES - RÉALÉSAGES
 VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - RÉPARATIONS

ÉTS BEAUSOLEIL

9, rue Saint-Sabin, PARIS-11^e - Tél. ROQ. 59-46

L'ULTIME AMORTISSEUR
LE CASQUE
BAYARD
 vous présente
 SON FRÈRE CADET



le CHAPEAU FORT
 calotte de protection intérieure
 en liège naturel contreplaqué
 Conçu pour le Cyclomoteur et le Scooter

CONTRE LA PLUIE
 CONTRE LE SOLEIL
 CONTRE LES CHUTES

CASQUES BAYARD, 28, R. de CHATEAU-LANDON - PARIS (10^e)




CONSTRUCTEUR

Vente - Réparations - Mise au Point
 de **TOUTS LES MOTEURS AUXILIAIRES**
 et **LEURS PIÈCES DÉTACHÉES**

Remise aux agents - Facilités de Paiement
TOUTS LES CYCLOMOTEURS

25, Avenue Parmentier, PARIS-XI^e - Tél. : ROQ. 07-60

Maison DKW
M. BLUG
Hüttersdorf (Sarre)
 Rue principale
 Gare : Primsweiler
 Téléphone : SCHMELZ 151



Pièces de rechange pour : DKW-Sachs-Zündapp-NSU, etc.
 Nous avons en magasin toutes pièces de rechange pour motocy-
 clettes allemandes.
 Nous exécutons toutes réparations. Embiellages, pistons, carbura-
 teurs, fourches télescopiques, etc..., d'origine allemande.
 Nous livrons immédiatement par poste ou express toutes pièces
 commandées.
 (Correspondance en langue française)

VELSPORT
 FABRIQUANT



119, Rue de la Folie-Méricourt
 PARIS (XI^e)

LA SELLE SOUPLE
A SUSPENSION SANDOW

REYDEL

PUCH



*

250 TF

250 SGS

175 SV

175 SVS

125 RL

*



de

CONCESSIONNAIRE GÉNÉRAL FRANCE ET COLONIES

E^{TS} PIERRE HUMBLLOT

79-81, Rue du Faubourg Saint-Jacques — PARIS XIV^e — Tél. : GOBelins 24-32
ALGER : 28, Rue Hoche CASABLANCA : 11, Rue de Charmes

Stand 250 - Tél. : LEC. 55-59



DANS CE NUMÉRO :
L'ÉTUDE DU 250 cm³ A M C

N° 69
OCTOBRE 1953

PRIX : 200 Francs

Nos couvertures représentent les deux nouveautés Peugeot : la 250 cm³ TC4 et le Scooter