

Fondateur :
Félix LAINE
Directeur honoraire
Alexis TANTET

61, av. de la Grande-Armée,
PARIS (16^e)

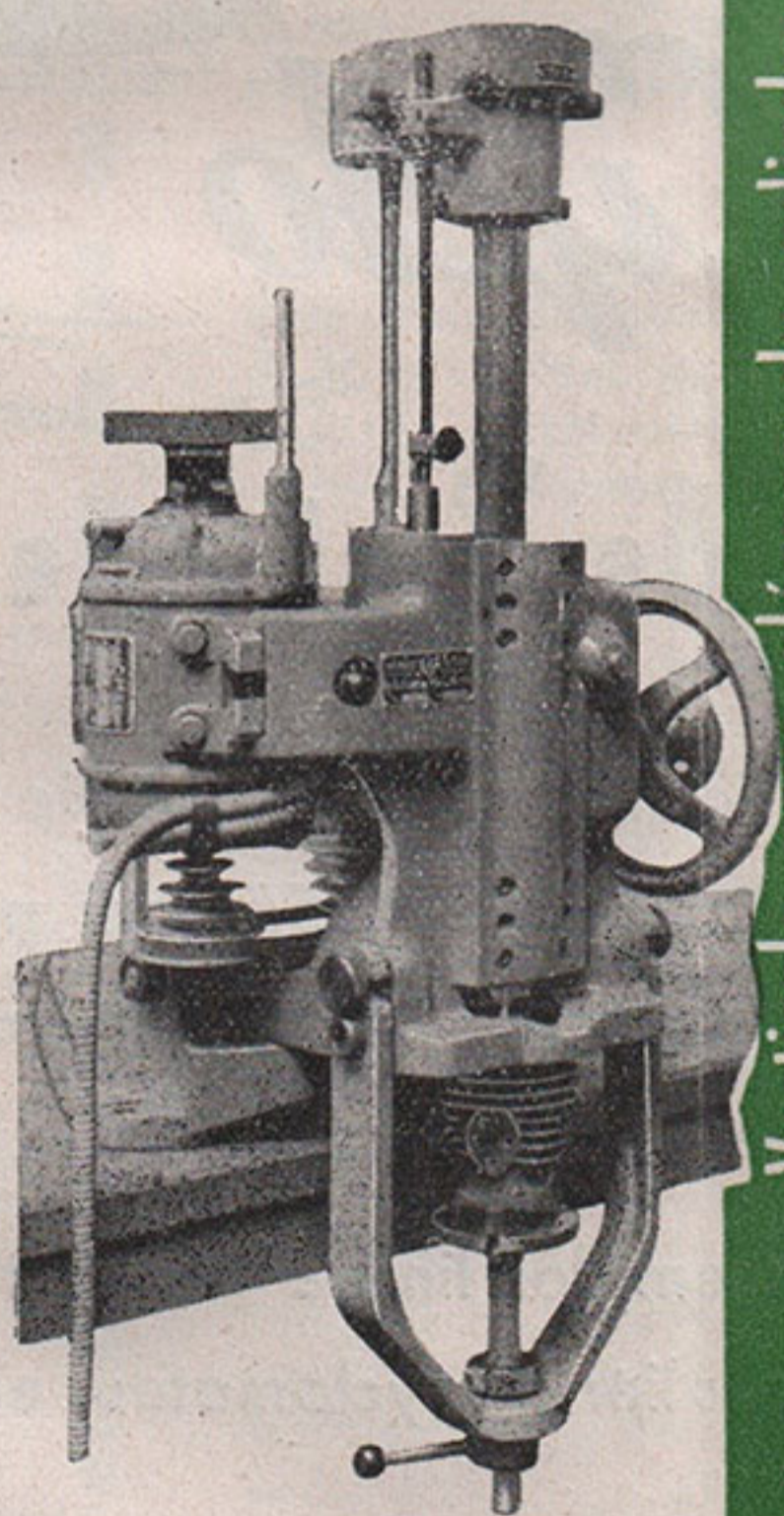
N° 3
2 Février 1957
67^e ANNÉE

L'OFFICIEL DU CYCLE & DU MOTOCYCLE



ORGANE D'INFORMATION ET DE DOCUMENTATION
DES PROFESSIONS DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE

Completez
votre outillage



Verticale pour alésage du cylindre

avec la **RÉALÉSEUSE-GLAÇEUSE**
DERAGNE
type Cyclomo

spécialement conçue pour la réparation des moteurs de
MOTOS, SCOOTERS, VÉLOMOTEURS, CYCLOMOTEURS

Alésage à grande vitesse par outil widia
Centrage automatique par 3 pointes
Réglage micrométrique de l'outil au 1/100^e
Glaçage miroir par radoir expansible

Capacité (en diamètre)	34,5 à 56 ^{mm}	Coupe maximum	1 ^{mm}
Course	170 ^{mm}	Puissance	1/4 CV
Vitesses (4)	230 à 700 tours	Poids	50 kilos

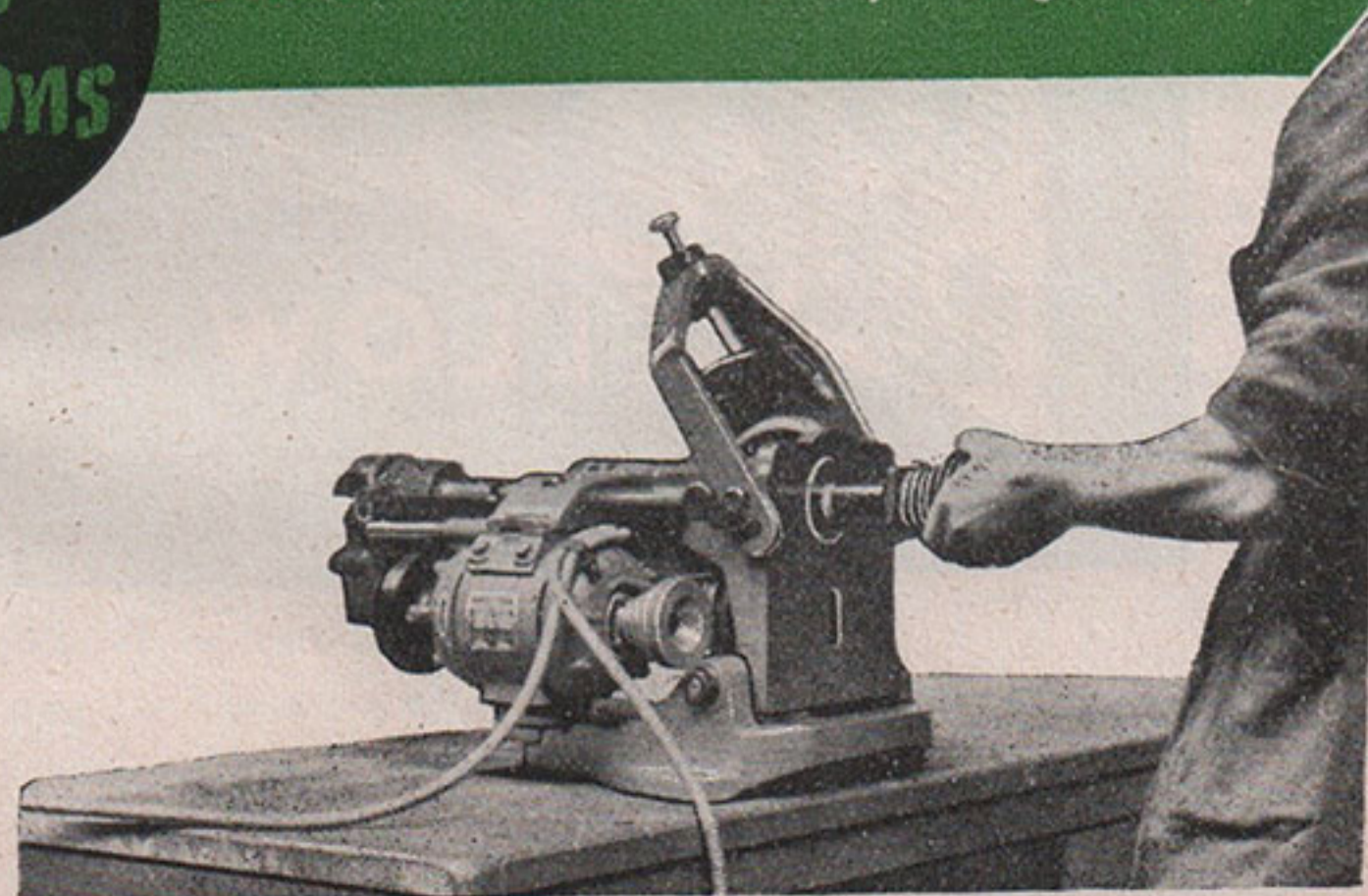
(Sur demande spéciale cette machine peut être livrée avec accessoires supplémentaires portant la capacité à 60 %.)

2
positions

Basculée horizontale pour glaçage

Dans toutes
les maisons
d'outillage

et aux Etablissements DERAGNE
128, R. DEDIEU, VILLEURBANNE (Rhône)
Bureaux de Paris : 8, r. du 4 Septembre
à ISSY-LES-MOULINEAUX - Téléphone : MIC. 32-48



UNE RÉVOLUTION DANS LA FABRICATION DES CHAINES
POUR CYCLOMOTEURS

Pour le même prix :
1 chaîne
qui en vaut 3

la
Spéciale Cyclo
à traitement Delta Δ

vous fera l'usage de 3 chaînes habituelles

Des expériences officielles réalisées par le Laboratoire des Arts et Métiers (P.V. n° 124.588 du 21.12.55) ont prouvé que la nouvelle chaîne *Spéciale Cyclo* SEDIS, à traitement DELTA, s'use 3 fois moins qu'une chaîne habituelle.

Son emploi libère de tout souci et rend l'usage journalier du cyclomoteur encore plus économique.

Dès maintenant,
exigez-la de votre fournisseur habituel

SEDIS
YELLOW

la chaîne française de qualité
toujours en tête du progrès!



L'OFFICIEL

Édition "Motocycle et Cycle"

N° 3 (67^e Année)

2 Février 1957

DU CYCLE DU MOTOCYCLE ET DU CAMPING

ORGANE D'INFORMATION ET DE DOCUMENTATION DES PROFESSIONS
DU CYCLE, DU MOTOCYCLE ET CONNEXES

Dans ce Numéro

La question du jour.....	3
Les Échos et le Carnet de l'Officiel.....	4
La bicyclette en reprise.....	5
Cylindrées moyennes outre-Manche et outre-Rhin.....	7
Le « Mobyatic Superluxe »...	9
Les informations motocyclistes	11
Notes et croquis.....	13
Le Cyclomoteur.....	15
Les Équipements et Outillage.	16
La situation du Commerce du Cycle et Allemagne.....	17
La Chronique du Vélociste-Motociste.....	18
La Vie syndicale : L'Orne rejoint la F.N.V.M.....	19
Assemblées des professionnels dans la Seine-Maritime et à Toulouse.....	21
L'entretien et la réparation des machines à coudre.....	23
La Convention collective du personnel des Vélocistes-Motocistes de la région parisienne	24
La Vie de l'Entreprise.....	25
Les Petites Annonces de l'Officiel.....	26

CHIFFRONS LA PRODUCTION 1956

NOUS possédons dès maintenant, grâce à la Chambre syndicale nationale du Motocycle, le compte rendu détaillé de l'activité de cette branche essentielle de notre Industrie pendant l'année écoulée. En voici le tableau résumé (les chiffres ont été arrondis par nous pour faciliter la vue d'ensemble) :

Avec 900.000 unités, contre 828.000 en 1955, le cyclomoteur poursuit sa montée. Sa progression est de l'ordre de 9 %, ce qui est remarquable eu égard aux difficultés causées par le rappel de nombreux jeunes hommes sous les drapeaux pendant huit mois de 1956.

Par contre, la production des vélomoteurs est en nette régression, avec seulement 105.000 machines (dont 26.000 de cylindrée inférieure à 100 cm³ et 79.000 de cylindrée comprise entre 100 et 125 cm³) contre 151.000 en 1955. Ici, le recul est de l'ordre de 30 %. Il s'explique sans doute en bonne partie par les mesures militaires rappelées plus haut, mais aussi par le développement de la faveur dont jouissent, parmi la jeunesse, le cyclomoteur et le scooter.

Cependant, ce dernier a été lui-même touché par les événements, puisque sa production a rétrogradé de 135.000 à 118.000 unités, ce qui constitue un repli de 12 % environ, sensible évidemment, mais néanmoins modéré, compte tenu des circonstances.

Passons au motocycle le plus classique, c'est-à-dire à la motocyclette : De 28.000 unités en 1955, elle est tombée à 17.000 en 1956, donc a marqué une régression supérieure à 33 %. Ici, on est en présence d'un mouvement continu, amorcé voici plusieurs années : La vogue est incontestablement aux machines de cylindrée plus réduite. Prise entre ses légers concurrents à deux roues et l'automobile de petite puissance, la moto voit son domaine se réduire tous les ans. Nous n'en déduisons nullement que sa disparition n'est plus qu'une question de temps, car la motocyclette 1957 est une machine remarquablement au point.

Faisons le total : La production globale de motocycles en France pendant l'année 1956 a été à peu près égale à celle de 1955 : 1.140.000 machines environ dans les deux cas. Ce résultat est tout à l'honneur de nos Constructeurs, eux-mêmes touchés par les rappels imposés aux jeunes ouvriers de la disponibilité. Sans doute, la répartition des cylindrées est-elle passablement modifiée, mais il n'y a rien là que de très explicable, comme nous venons de le voir, certains facteurs de ce changement étant purement momentanés.

La grande vedette reste le cyclomoteur, engin français entre tous et qui confirme son éclatante réussite technique. Il est bon de souligner ici que son expansion, contrairement à un préjugé répandu, n'a pas nui à celle de la bicyclette, qui a amorcé par ailleurs une nette remontée de ses ventes.

Il est bien difficile de dire ce que sera 1957. Pourtant, le tableau de 1956 permet quelques suppositions qui semblent fondées. Si la situation en Afrique du Nord s'améliore, comme nous le souhaitons tous, la masse juvénile de la Nation va ramener un fort contingent de clientèle au scooter et au cyclomoteur, dont la construction doit encore progresser.

J. CATINAT.

ABONNEMENT ANNUEL :

Série Motocycle.....	600 fr.
Série Automobile.....	600 fr.
Les deux séries.....	1.000 fr.
Le numéro.....	30 fr.
Compte Chèque Postal : Paris 1481-96	

Direction-Administration : 61, Av. de la Grande-Armée, Paris-16^e — Tél. : KLE 86-15 +
Directeur-Rédacteur en chef : Jacques CATINAT ★ Directeur adjoint : Charley TANTET
— Revue hebdomadaire comportant deux éditions spécialisées, alternant chaque samedi :
L'OFFICIEL du CYCLE, du MOTOCYCLE et du CAMPING
et L'OFFICIEL de l'AUTOMOBILE

Société à responsabilité limitée au capital de 1.200.000 fr. S. L. O. O. A. M. — R. O. Seine 55 B 724

LES ÉCHOS

Les accidents des « 2-roues ».

Il ressort des statistiques publiées tout dernièrement par le Ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, que les « 2-roues » sont les grandes victimes des accidents de la route.

En effet, sur les 8.058 tués de l'année 1955, on a recensé :

— 1.790 piétons	soit 22,5 %
— 1.363 cyclistes	soit 17 %
— 862 usagers de cycles à moteur auxiliaire	soit 11 %
— 1.970 usagers de motos, vélomoteurs et scooters	soit 24 %
— 1.951 conducteurs ou passagers d'automobiles	soit 24,2 %

Il y a donc presque autant de piétons tués que de conducteurs et passagers d'automobiles, et il y en a deux fois plus parmi les usagers des « 2-roues » avec ou sans moteur, que parmi les conducteurs et passagers d'automobiles.

Et il se trouve encore des gens pour s'étonner de l'insistance avec laquelle la Fédération nationale des Vélocistes et Motocistes réclament l'aménagement de pistes cyclables !

Le 4^e Concours technique international de cyclomoteurs et vélomoteurs.

Organisé par le Cyclomoto-Vélotomoto-Club des Cheminots de Paris S. E., en liaison avec la Fédération française de Motocyclisme et la Ligue motocycliste de Bourgogne, le 4^e « Concours international de machines », englobant les cyclomoteurs et les vélomoteurs, aura lieu les 8, 9 et 10 juin 1957, à Dijon, stade des Bourroches (Union sportive des Cheminots de Dijon).

Nous aurons à revenir sur le programme des épreuves de cette intéressante manifestation.

1.000.000 de « 2-roues » motorisés construits en Allemagne de l'Ouest.

Pendant l'année écoulée, l'Allemagne de l'Ouest a produit environ un million de cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters et motocyclettes.

En ce qui concerne ces dernières, leur nombre est tombé de 165.000 en 1955 à 100.000 en 1956. La production de scooters s'est maintenue à 130.000 unités.

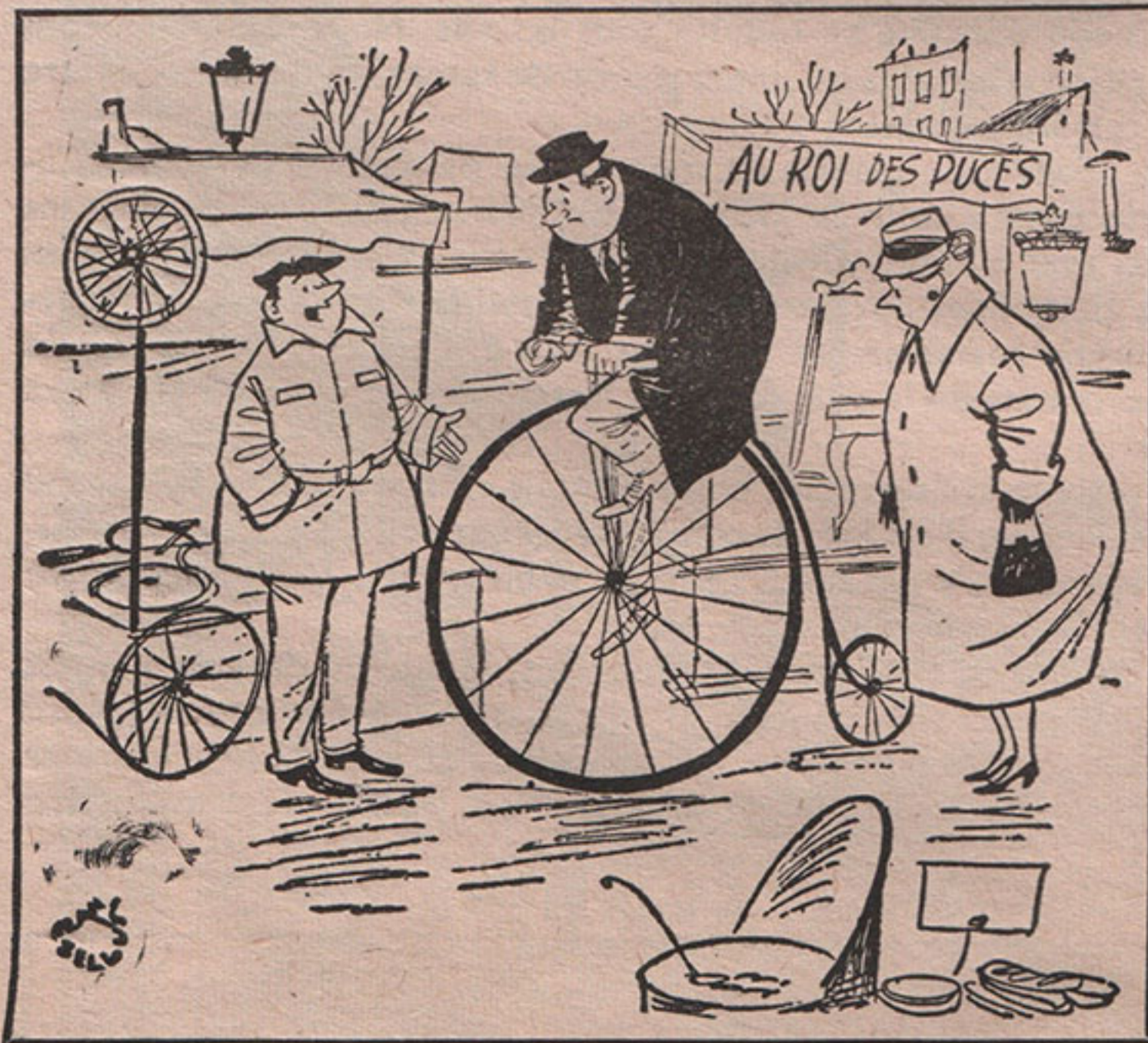
A titre d'élément de comparaison, un million de véhicules automobiles à 3 et 4 roues ont été construits par le même pays en 1956.

Plaques pour les cyclos allemands.

A partir du 1^{er} mars prochain, les cyclomoteurs allemands seront munis d'une plaque minéralogique portant le numéro et celui de l'assurance. La couleur en changera chaque année.

L'HUMOUR VÉLO DANS LA PRESSE

Vu dans « Ici Paris »



— Et ça fait plus distingué que le vélo !

Augmentation de capital chez A. ARGAUD et Fils.

Suivant décision de l'assemblée générale extraordinaire du 6 novembre 1956, le capital social de la Société Anonyme A. Argaud et Fils, ayant son siège à Paris, 181, rue Lafayette, a été porté de 30 millions de francs à la somme de 50.000.000 de francs par l'incorporation de la somme de dix-neuf millions deux cent cinquante mille six cent huit francs prélevée sur la réserve ordinaire et par l'incorporation de la somme de sept cent quatre-vingt-quatorze mille trois cent quatre-vingt-douze francs prélevée sur la réserve spéciale de réévaluation.

Il a été procédé également à l'augmentation de la valeur nominale des actions qui passe de quinze mille francs à vingt-cinq mille francs.

Le capital social se trouve réparti en deux mille actions de vingt-cinq mille francs chacune.

Le capital social se trouve réparti en deux mille actions de vingt-cinq mille francs chacune.

Deux extraits de cette décision, en date du 12 novembre 1956, enregistré à Paris, 1^{er} s. s. p., le 17 novembre 1956, n° 493 D, ont été déposés au greffe du Tribunal de Commerce de la Seine, le 19 novembre 1956, sous le n° 22.601.

Les Six Jours de la saison 1956/1957 sont renvoyés à octobre.

Les Six Jours de Paris, au Vel'd'Hiv', n'auront lieu qu'en octobre prochain. Les raisons de ce report sont trop connues pour qu'il soit besoin d'y insister.

Il est essentiellement imputable à la restriction de l'essence qui, paralysant l'activité du pays, a porté, entre autres préjudices, un tort considérable aux spectacles de nuit. Or la mise de fonds pour une manifestation telle que la course des Six Jours est si élevée que M. Mouton, directeur du Vel'd'Hiv', a jugé préférable de ne pas tenter une aventure qui, du point de vue financier, aurait pu se solder par un fiasco.

Carnet de " l'Officiel "

MARIAGE

Nous avons appris avec plaisir le mariage de M. Yves MINAIRE, Interne en pharmacie, fils de notre excellent ami, M. Auguste MINAIRE, Directeur général des Ateliers du Dorlay, à Grand-Croix, avec Mlle Eliette LÉRISSE, fille de M^r Roger LÉRISSE, Notaire à Saint-Étienne.

La bénédiction nuptiale leur a été donnée le jeudi 27 décembre, en l'église Saint-Charles, de Saint-Étienne.

Nos meilleurs vœux de bonheur aux jeunes époux et nos très sincères compliments à leurs familles.

Bibliographie

Nous recommandons vivement à nos Lecteurs qui se rendent acquéreurs des ouvrages analysés sous cette rubrique de signaler aux Éditeurs, dans leurs lettres de commande, que c'est par « l'Officiel du Cycle et du Motocycle » qu'ils en ont eu connaissance.

« LE MARCHÉ FRANÇAIS 57 »

La région parisienne a progressé de 1 % depuis un an ; le Nord, de 5 % ; l'Est et le Sud-Est, de 3 %. Le Sud s'est maintenu. Le Centre-Est a diminué de 2 % ; le Centre et le Sud-Ouest, de 5 %.

Ce sont la Corse, le Pas-de-Calais et la Moselle qui ont fait le plus de progrès ; les Landes, les Basses-Alpes, les Côtes-du-Nord et la Creuse le plus perdu.

Il y a 254 fois plus de richesse vive dans la Seine que dans la Lozère, 17 fois plus que dans les Alpes-Maritimes ; mais un habitant de la Seine dispose en moyenne de 4 fois plus de richesse vive qu'un habitant de la Lozère et presque 2 fois plus qu'un habitant des Alpes-Maritimes.

Paris est stagnant avec une légère tendance à la baisse ; l'agglomération parisienne en revanche est plutôt en hausse. Marseille, Lyon, Lille, Toulouse, Nantes, Nice et Strasbourg sont en progrès, mais Bordeaux baisse.

Les cinq villes où existe la plus grande richesse vive par tête d'habitant sont, dans l'ordre : Biarritz, Paris, Cannes, Antibes et Vichy.

Tous ces renseignements, nous les avons trouvés, avec mille autres du même genre, dans « Le Marché Français (1957) », de Paul Nicolas, qui vient de paraître. Dans cette 13^e édition, on trouve une vue complète du commerce français d'aujourd'hui ; toutes les statistiques, officielles ou non, qui peuvent être utiles aux hommes d'affaires et aux états-majors commerciaux, l'indice de richesse vive de toutes les villes et localités ayant quelque importance, les 5.000 plus grands établissements avec leur adresse, les renseignements les plus précis sur la presse et tous les autres moyens de publicité.

Cet ouvrage qui ne se trouve pas dans les librairies est un numéro spécial de la Revue « Vendre », 121, boulevard Haussmann, à Paris. Indispensable chaque jour dans toutes les entreprises, c'est aussi, nous semble-t-il, un document unique pour tous ceux qui veulent se tenir au courant de l'évolution des différentes régions de notre pays.

LA BICYCLETTE EST EN NETTE REMONTÉE

Tous les espoirs sont permis si les pouvoirs publics l'aident

ON parle décidément beaucoup de la bicyclette, en ce début de 1957 ! Appartenant à la phalange fort réduite de ceux qui ont constamment proclamé leur conviction que l'ère d'expansion de cette merveilleuse machine n'était nullement révolue — tous nos articles sous cette même rubrique, depuis plusieurs années, en constituent la preuve irréfutable —, c'est avec une grande satisfaction que nous enregistrons le net revirement d'opinion qui se manifeste actuellement chez les spécialistes.

En bref, on reconnaît maintenant que le recul sensible du parc cycliste français, à partir de l'année record 1951, ne signifiait pas la motorisation totale des usagers à brève ou même prévisible échéance. Le cyclomoteur a certes conquis plus de trois millions d'adeptes et s'est taillé un domaine personnel qu'il élargira encore, mais le modeste vélo ordinaire demeure une machine indispensable à quelque dix millions de Français, les statistiques fiscales en font foi.

Si l'on veut bien se rendre compte que la clientèle juvénile de la bicyclette est en pleine croissance, depuis le baby qui reçoit du Père Noël un « gros pneu » à stabilisateur jusqu'à la fillette ou au garçonnet qui se voit gratifié d'un vélo « cadet » à l'occasion de son certificat d'études, et que ces jeunes se dispensent pour la plupart d'aller acheter la « vignette » au bureau de tabac, on ne peut guère contester que le parc réel soit demeuré au niveau des douze millions atteints voici six ans.

★

Nous disions tout à l'heure que la bicyclette fait présentement l'objet de commentaires nombreux. Sans doute, une part appréciable de ceux-ci provient-elle des restrictions sur le carburant, qui font apparaître tout à coup la remarquable commodité du bon vieux vélo, maniable, peu gênant à garer, économique (dépense à peu près nulle), permettant des déplacements rapides à travers les embarras de la circulation urbaine. Mais les difficultés que subissent les automobilistes et autres utilisateurs d'engins à moteur ne sont « en vigueur » que depuis trois mois, et les milieux industriels du cycle ont senti se manifester un net mouvement de reprise dès le courant de l'an dernier.

Passons la parole au quotidien économique « Les Échos ». Le 18 janvier, il publiait ces lignes :

« Net caractère de reprise pour la « petite reine » dont les ventes — jadis saisonnières, actuellement beaucoup plus régulières — accusent au cours des derniers mois une augmentation de 20 % par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Cette augmentation sensible est due surtout à l'augmentation des ventes de vélos d'enfants. La raison en est démographique : l'augmentation des naissances après la Libération. Cette génération a actuellement de 10 à 13 ans, l'âge idéal pour pédaler.

« Quant au vélo pour adulte, qui, avant 1939, accusait une chute de 50 % dans le régime de ses ventes, il reprend petit à petit sa popularité et le chiffre de vente annuel s'est peu à peu stabilisé autour de 700.000 unités (contre un million avant 1939)».

Notre confrère nous permettra de préciser quelques points de son exposé :

Ce n'est pas seulement l'accroissement du nombre des enfants qui est cause du développement des ventes de bicyclettes à cette tranche de notre population. Deux autres raisons interviennent dans ce phénomène : D'abord, il est bien certain que, de nos jours, l'enfant est roi ; il est devenu l'objet de toutes les attentions du cercle familial, au moment où le « Français moyen » s'attachant

de plus en plus à son foyer, consacre une part nettement plus large de son revenu à « l'équipement » de celui-ci et au bien-être de ceux qui y vivent. Ensuite (ou plutôt simultanément), les appareils de locomotion mécanique constituant désormais l'un des facteurs primordiaux de notre existence, et (chose curieuse, mais qu'une simple analyse fait aisément ressortir) c'est cette motorisation généralisée qui rend logique et nécessaire la diffusion de la bicyclette chez les jeunes d'aujourd'hui, automobilistes de demain ; en effet, le vélo est à la fois un engin simple, relativement bon marché, et à moteur... gratuit, puisque ce sont les jarrets solides de l'enfant qui communiquent la puissance motrice au mécanisme d'entraînement de l'ensemble. Il y a plus : Pour le jeune être moderne, la bicyclette est un véritable jouet magique qui « simule » le moteur. Ce sentiment, notre génération, née pendant la première guerre mondiale, c'est-à-dire à l'époque de la véritable expansion de l'auto et de l'avion, en était déjà animée, puisque l'un de nos jeux favoris consistait à adapter sur la roue arrière de nos robustes vélos, un carton plié qui faisait, au contact des rayons tournant, un très joli bruit de moteur ! Dans la nuit surtout, l'effet nous enthousiasmait.

★

Mais nous aurons à parler de plusieurs autres articles parus récemment dans la Presse au sujet de la « renaissance » du cycle. Citons seulement, pour aujourd'hui, une importante étude publiée dans le numéro de février du magazine « Constellation », qui vient de sortir au moment où nous écrivons ces lignes. Mentionnons aussi l'excellente initiative de notre confrère quotidien « l'Équipe » qui, sous le titre « Pas mort le vélo ! », expose comment il a organisé une « sortie scolaire » — appelée à être suivie de bien d'autres — au cours de laquelle soixante jeunes ont fait, au Bois de Boulogne, une belle randonnée cycliste hivernale. Précisons qu'une quinzaine des intéressés chevauchaient des machines prêtées par plusieurs Constructeurs. Puissent les pouvoirs publics apporter leur contribution à cet effort ; nous dirons de quelle façon nous en voyons la possibilité. R.-L. COTTARD.



AVOIR TOUJOURS sous la main

LE
CODE DE LA ROUTE
TEXTES COMPLETS

Édité par S. O. S. P.
250 fr. franco

- Vous avez CENT occasions de vous en servir au cours de votre activité professionnelle !
- Le modèle de poche qui vous est vendu à un prix de 250 fr. franco a été réalisé pour votre commodité.

BON DE COMMANDE

à adresser aux Éditions S.O.S.P., 59, av. de la Grande-Armée, PARIS-16^e

Nom

Adresse

commande exemplaires du Code de la Route

et joint le montant de par un mandat, chèque ou chèque postal S.O.S.P.-PARIS 7336-22.

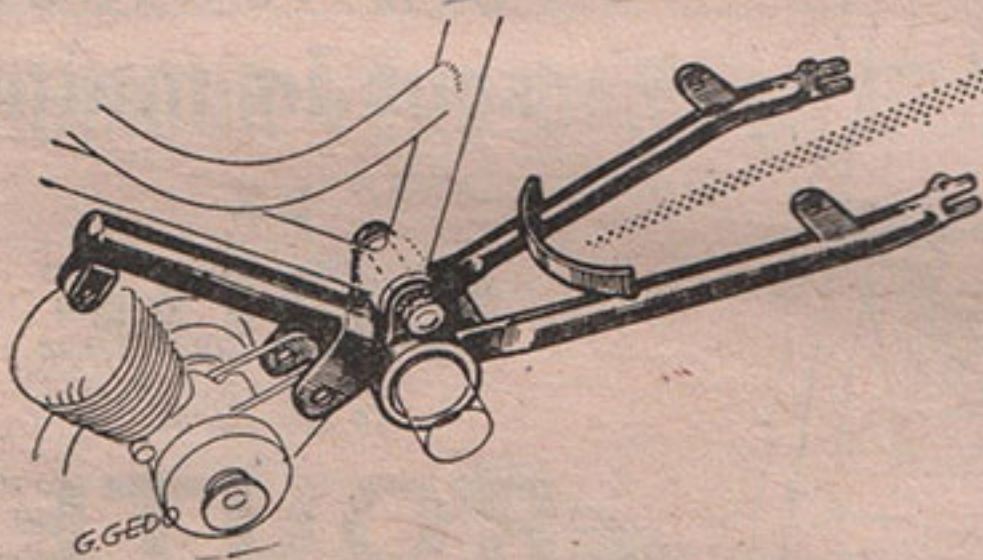
Date :

Signature :

Souplesse

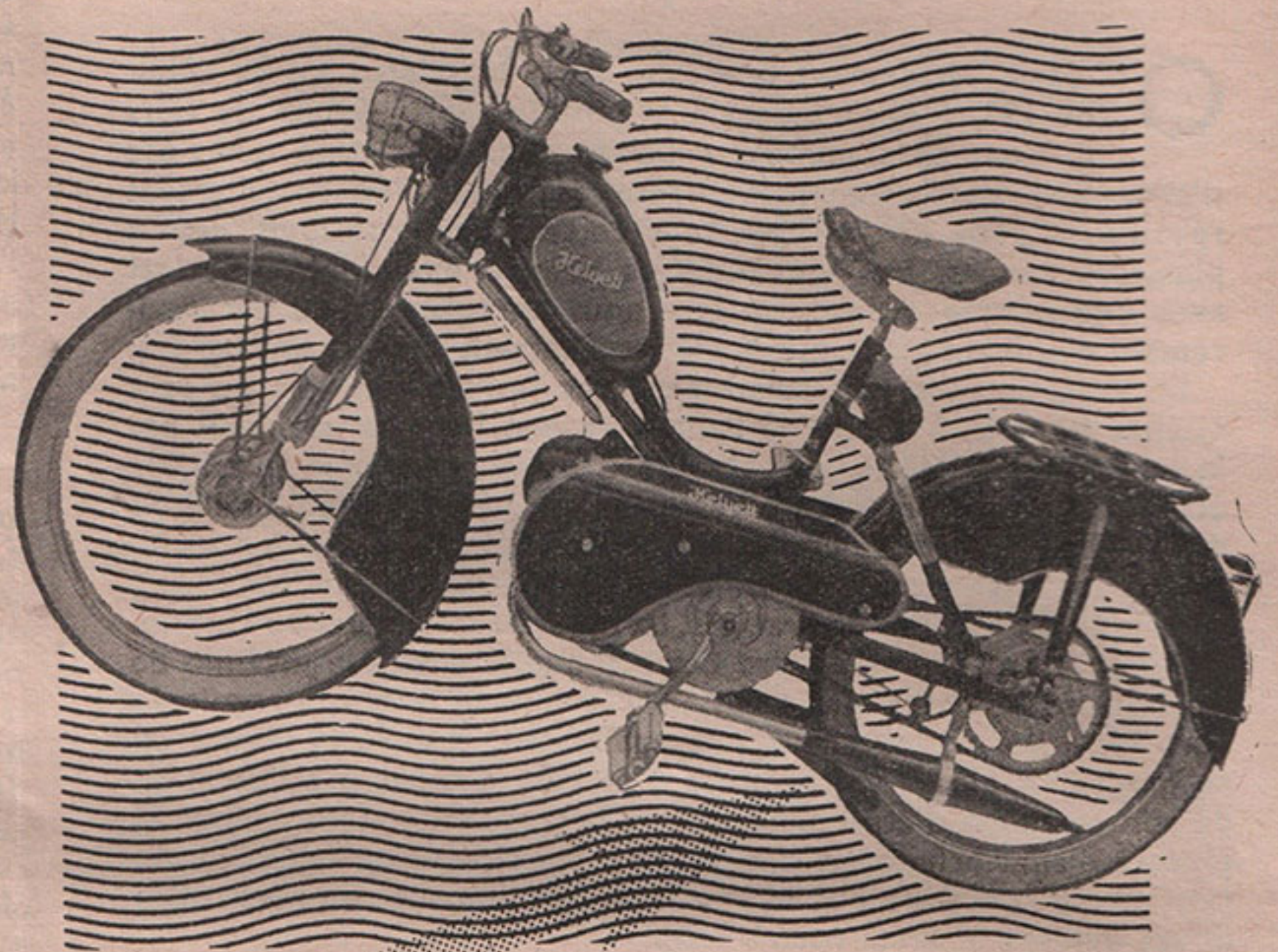
avec le
V.50.S

**CYCLOMOTEUR
A SUSPENSION
ARRIÈRE
TÉLESCOPIQUE**



MOTEUR VAP 55

**VAP
Felyett**



Nous préconisons exclusivement sur tous nos cyclomoteurs les huiles LABO (condition suspensive de garantie).

MODÈLE LUXE

Moteur VAP 55. Embrayage automatique progressif. Cadre à suspension intégrale. Moteur oscillant. Réservoir 5 litres. Garde-boue enveloppant. Carénage de protection très efficace. Porte-bagages constructeur. Selle cyclomoteur luxe. Moyeux gros corps. Pneu 23x200. Eclairage phare-code. Coffre à outils.

MODÈLE GRAND LUXE

Même description que ci-dessus mais avec phare compteur incorporé commande au guidon. Avertisseur électrique. Selle caoutchouc suspendue double feuille. Porte-bagages embouti. Bloc poignée tournante-frein. Fourche télescopique "Grand Raid".

USINES A SULLY-SUR-LOIRE (LOIRET)

Henri Jones

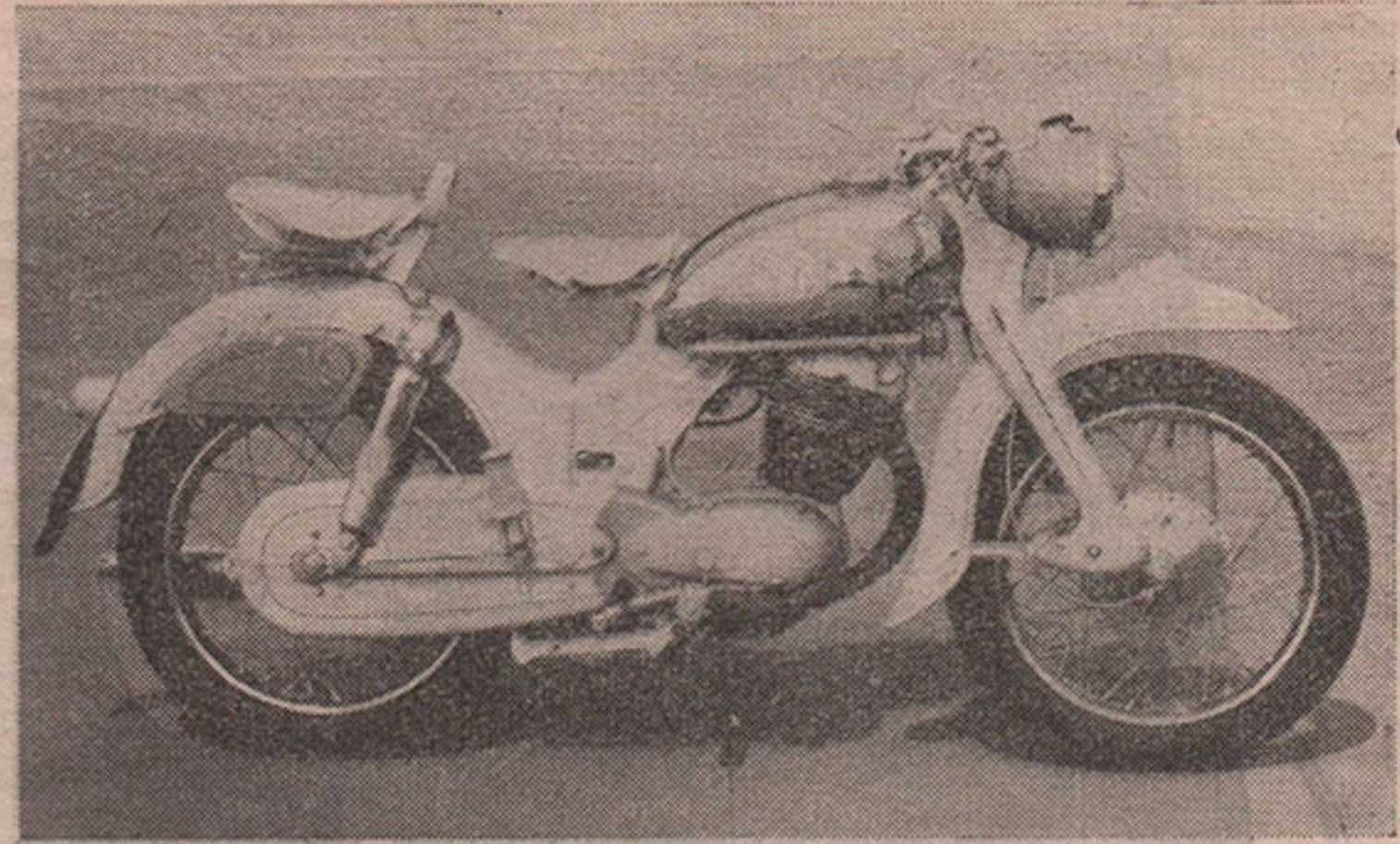
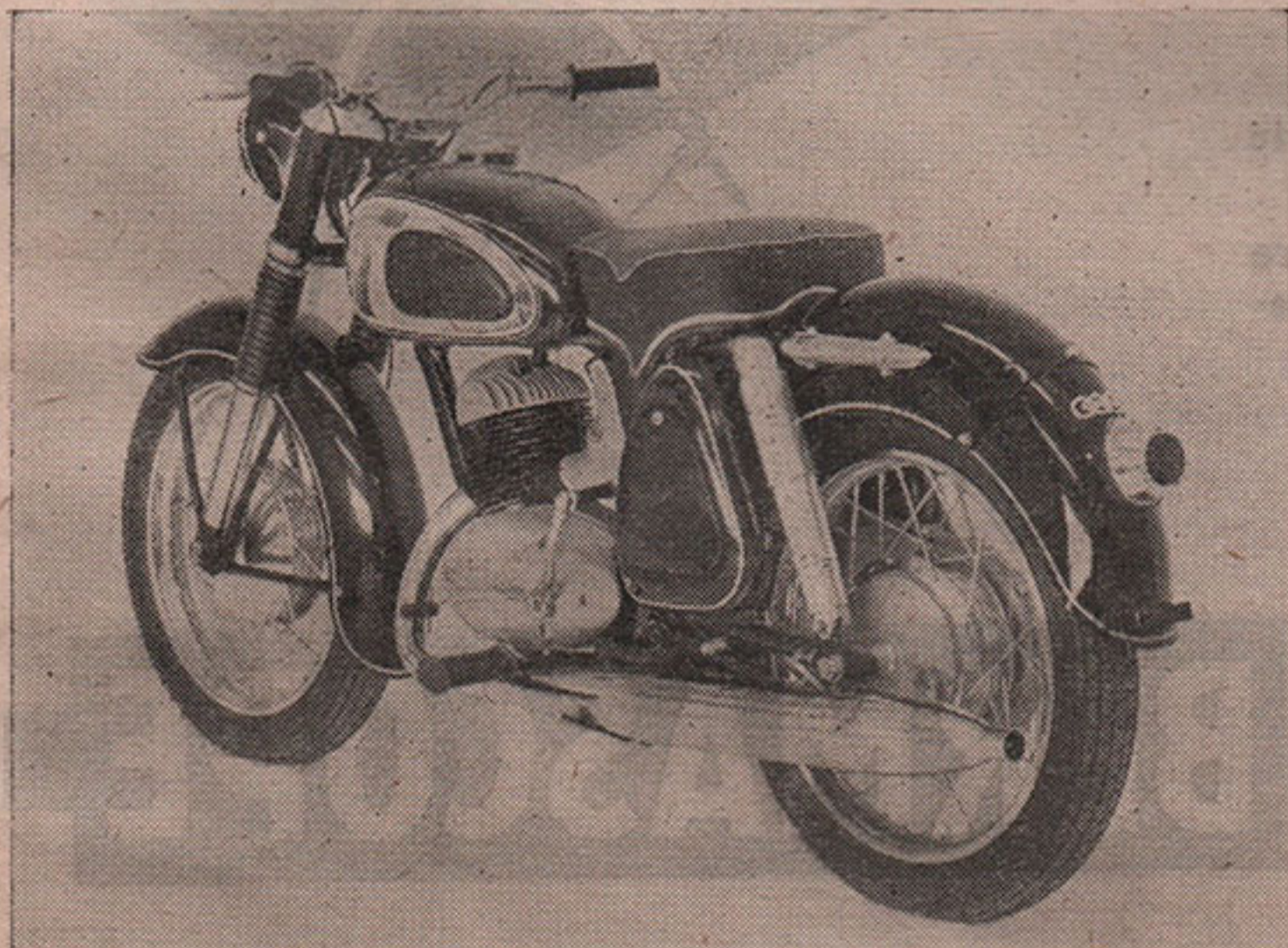
LES CYLINDRÉES MOYENNES OUTRE-MANCHE ET OUTRE-RHIN Motos "Touristes" et "Utilitaires"

I. En ANGLETERRE. — Il serait de bon ton, en fixant quelques points d'un sujet aussi vaste, de préciser la portée, en Angleterre, de types populaires dès avant 39, tant chez P.M. que chez B.S.A. En effet, les 250 cm³ de ces Firmes descendent directement d'une production déjà bien définie avant la guerre. Par contre, il est des modèles conçus en fonction des circonstances que certaines marques n'envisageaient certes pas de construire en 1946... la « Colt » d'Ariel, par exemple (200 cm³), l'Excelsior bicylindrique (en 2 temps) et la 150 cm³ Triumph « culbu » à cylindre incliné. Mais de ces nouvelles venues, plus intéressantes pour les Anglais sur le marché extérieur que les 125 et 197 cm³, nous retiendrons surtout la Royal-Enfield « Crusader », une 250 cm³ que nous illustrons en plusieurs endroits.

Le châssis « Crusader » porte une fourche télescopique mais sa suspension postérieure est oscillante ; comme sur les autres types de la marque les amortisseurs hydrauliques se trouvent très inclinés et leur réglage dépend d'un manchon louvoyant. Notre photographie de ce système montre quelle ampleur a pris le garde-boue ainsi que le tambour de frein... devenu moyeu. La selle est une biplace, mais l'essentiel réside dans un carter de chaîne secondaire, très hermétique, à l'instar du type adopté par Horex. Dans ce châssis un bloc-moteur de 250 cm³ campe fièrement son cylindre horizontal dont la culasse monotube, chose curieuse, est en fonte. La distribution, à culbuteurs, travaille sous carter — solution adoptée par Royal-Enfield dès les années 34-35, sur la fameuse trois soupapes. Par l'aspect de son carter-moteur cette moto fait songer aux marques allemandes.

A côté d'elle nous trouverons la M.A.C. 350 cm³ de Vélocette qui ressemble, par sa suspension, à la « Crusader » R.E. Nous illustrons cette machine dont on remarque la fourche d'aspect très personnel et le silencieux à queue de poisson vieillotte. Ici se maintient la technique de la boîte de vitesses séparée et — reliquat assez rare d'une conception qui fut celle, jadis des « Rafales » D.A.X. — la distribution « surélevée » avec courtes tiges de culbuteurs.

La 250 cm³ D.K.W., à 2 temps, d'allure moderne bien germanique.



« Révolutionnaire » et issue de l'expérience en course : telle est la N.S.U. « Max », 4 temps, à distribution desmodromique.

II. EN ALLEMAGNE. — Très nombreuses sont les 350 cm³ et surtout 200 et 250 cm³ allemandes « touristes » et « utilitaires ». Ces motos, nous l'avons dit, fonctionnent, pour la plupart, selon le cycle à 2 temps. Nous citerons les bicylindres Adler et autres machines équipées du 2-temps J.L.O., puis les T.W.N. et Dürkop. Deux illustrations que nous donnons de la 200 cm³ Ardie et de la 250 cm³ D.K.W. suffisent à faire ressortir le lien qui existe entre ces marques. La « 176 BD » d'Ardie développe une puissance effective de 10,5 CV et peut atteindre une vitesse de 100 km/h. Elle possède, ainsi que les dernières motos allemandes que nous citerons, d'énormes moyeux-freins à ailettes et un carter intégral de chaîne secondaire. Sur cette 200 cm³ la transmission est assurée à gauche.

L'autre 2-temps, la 250 cm³ D.K.W. conserve la suspension oscillante du cadre à l'arrière, et la fourche télescopique pour l'avant. Elle ressemble à la 200 Ardie par son cylindre incliné mais tandis que culasse et fût sont en alliage d'aluminium sur l'Ardie, seule la culasse est en alliage sur la D.K.W. Par ailleurs, le cylindre, sur cette dernière, se trouve hérissé d'ailettes interrompues, d'une forme très spéciale. La chaîne secondaire est, ici, à droite. En regardant seulement son moteur la 250 cm³ Zündapp S/Z se rapprocherait de ces machines ; toutefois elle présente un cadre original, non pas tellement par sa suspension arrière (oscillante) mais par sa fourche Earles, que nous illustrons. Notre dessin permettra de noter comment se dissimulent, à l'arrière du triangle de fourche, le câble de commande du compteur et le câble agissant sur le frein.

Plus originale qu'aucun autre motorcycle est la N.S.U. « Max » avec laquelle nous terminerons. Ses éléments de tôle emboutie ont, chaque jour, des répercussions sur les nouveaux cadres des petites machines ; sa fourche, à roue poussée, nous paraît être de la « meilleure venue » grâce à une possibilité peu commune de débattement, sans qu'en souffre la robustesse. Nous préciserons que le bloc-moteur de la « Max » présente une distribution desmodromique, avec excentriques commandant l'arbre à cames en tête.



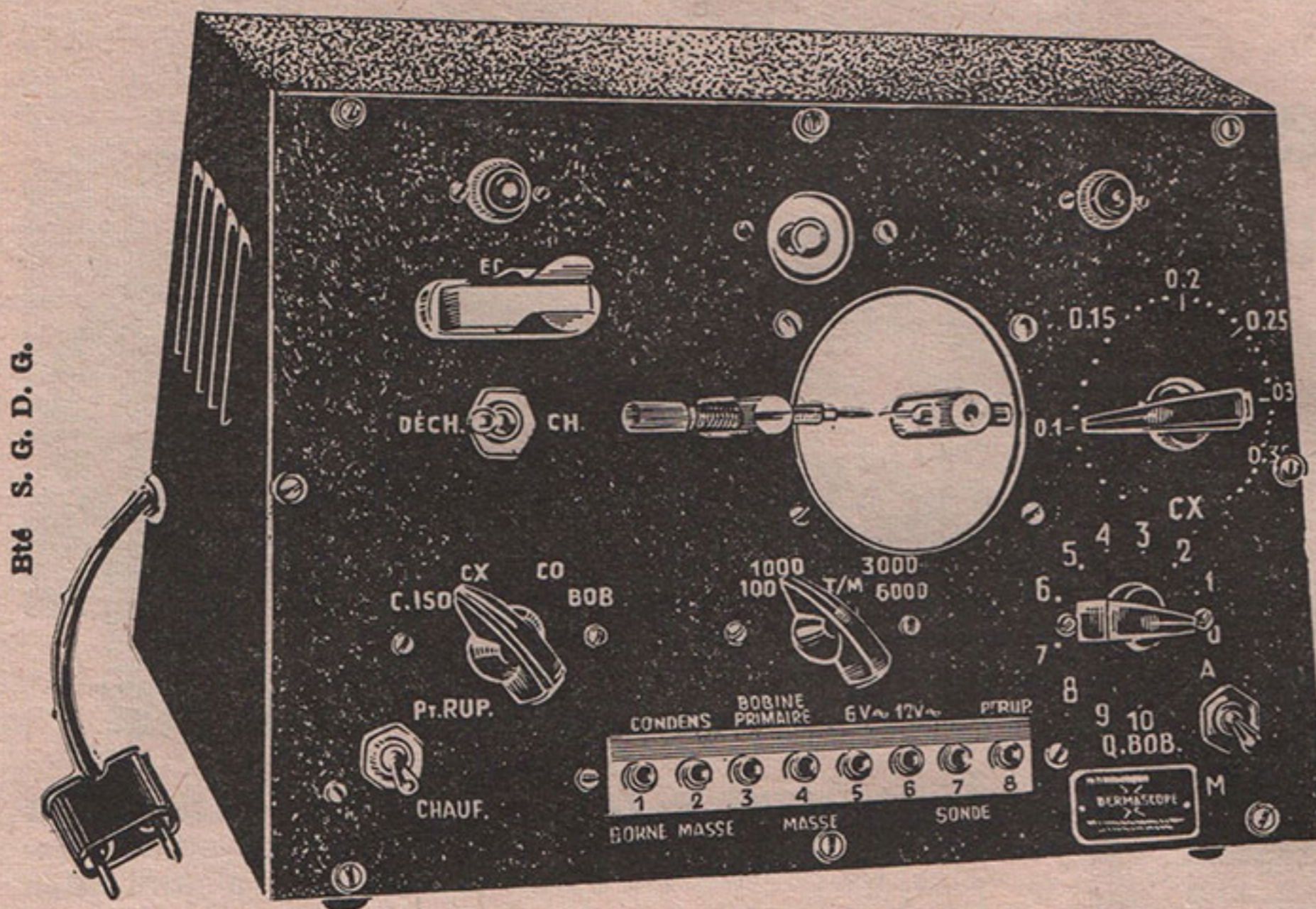
En guise de conclusion.

Toutes ces remarques laisseront le Motocistes conclure de lui-même. Nous avons voulu simplement considérer, dans son ensemble, un véritable « bloc » de la production mondiale, en nous limitant aux types de deux pays majeurs : l'Allemagne et l'Angleterre. Les problèmes posés par l'exportation, à ces pays, compte tenu de leurs techniques, ne sont pas entièrement les mêmes que ceux qui se posaient à l'Italie (ce que nous avons vu précédemment). Tout ce que l'on peut dire, c'est que la France doit craindre l'Italie à cause de ses petites motos à hautes performances, comme elle doit craindre l'Angleterre et l'Allemagne dans le domaine des moyennes cylindrées...

LE BERMASCOPE D 53 M

LES DERNIERS PERFECTIONNEMENTS
DE L'ELECTRONIQUE AU SERVICE
DES MOTOCISTES-GARAGISTES

FONCTIONNE SUR SECTEUR



Pour les condensateurs, mesure :

La fuite à partir de 100 mégohms sous 500 volts.

La capacité par pont de mesure.

La résistance de contact (résistance série, système Inédit).

Pour les bobines :

Permet les essais à vitesse réglable par relaxateur électronique (ni vibreur, ni rupteur) très sensible.

Mesure la qualité à l'aide d'un réducteur étalonné.

Réglage du point de rupture.

Deux sondes, grande et petite résistance.

Chauffage des condensateurs et bobines.

L'appareil complet et précis pour la vérification des circuits d'allumage.

L'AIMANT'ÉCLAIR 2AB55

Réaimantation de tous les types de volants sans réglage ni pièces adaptables.

Fonctionne sur batteries motos 6 v. 7 a.

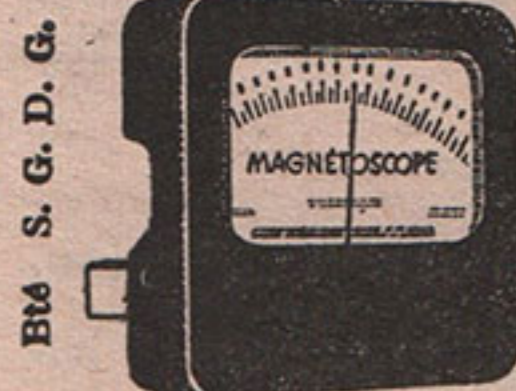
Voltmètre incorporé pour la mesure du voltage des éclairages permettant avant démontage le dépistage de la désaimantation.

SHUNT ACCU pour le contrôle des batteries motos.

80 % des volants magnétiques sont à réaimanter.

Avec l'Aimant'Éclair, en 5 minutes, démontage et remontage compris, le client repart satisfait.

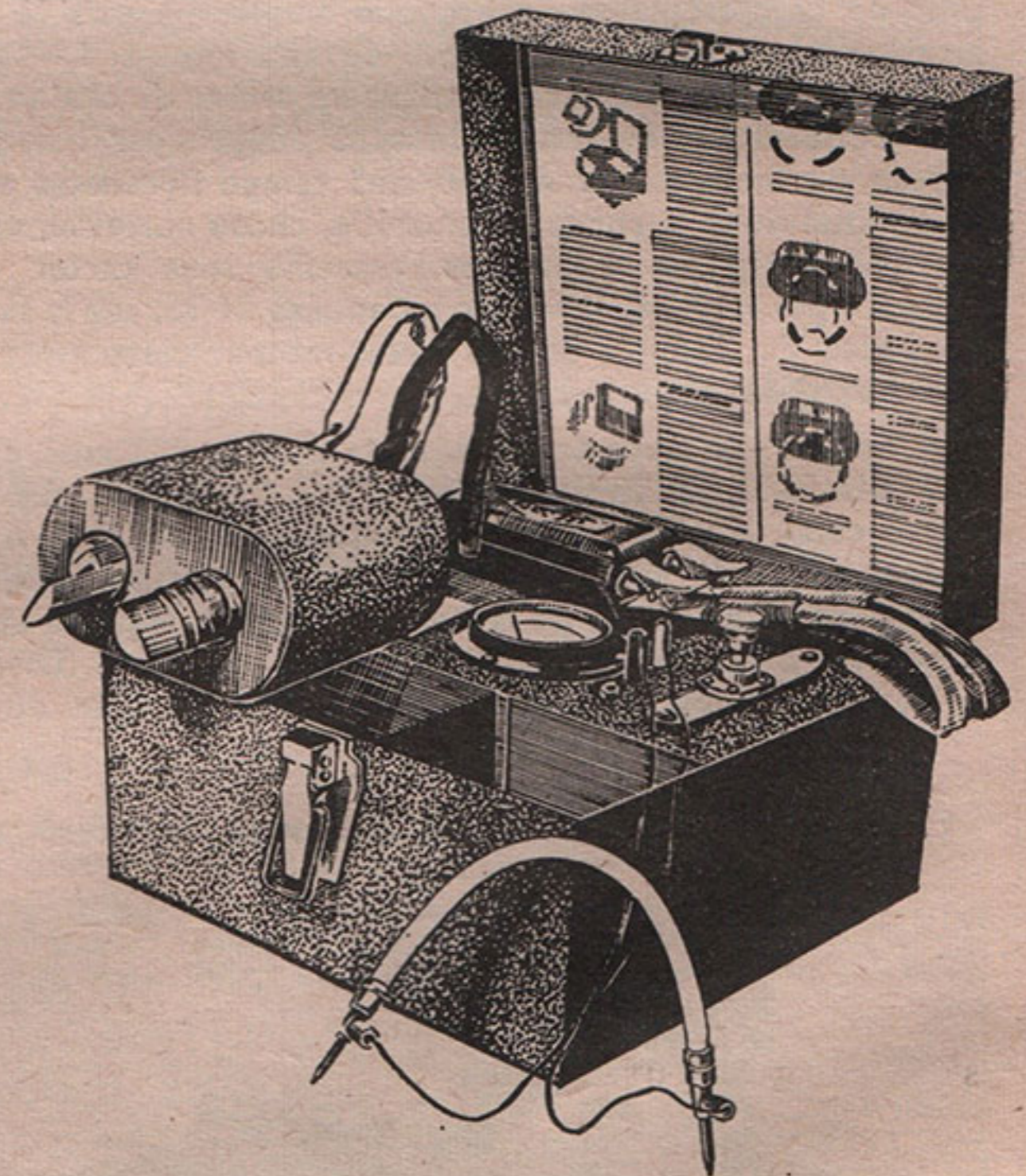
LE MAGNÉTOSCOPE



Mesure la valeur et indique le sens de l'aimantation.

Sa déviation est linéaire et sa mesure exacte grâce à ses pôles s'adaptant au diamètre du volant.

Supprime l'usage de la boussole.



SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU

BERMASCOPE

ANCIEN S.O.F.R.E.X.

151, RUE DE BAGNOLET • PARIS (20^e) ☎ MEN. 44-58

DOCUMENTATION SUR DEMANDE

MODÈLES DE QUELQUES "GRANDS" AU SALON DE LONDRES

Nouveauté Royal-Enfield : La « Crusader », 250 cm³ à moteur mono-tube culbuté (bloc) d'aspect homogène. Ce modèle fait songer à la production germanique. Il porte une suspension oscillante, une selle biplace, une fourche télescopique et de volumineux tambours de freins. En supplément on le livre avec des pare-jambes.

Nouveauté Velocette : La 200 cm³ « flat-twin », bloc-moteur nanti d'une transmission par arbre à cardans. Contrairement à la « flat-twin LE » cette nouvelle 200 est refroidie par air ; elle possède une distribution par soupapes en tête et un cadre tubulaire — celui-ci fort loin des structures en tôle d'acier embouti... Sa selle est biplace, sa suspension oscillante. Elle porte un curieux capot de moteur émaillé, d'un goût discutable.

Nouveauté James : La « Commodore », 250 cm³ deux temps, d'une ligne parfaitement réussie, joignant l'élégance à l'efficacité du carénage. Son cadre oscillant, dans sa partie postérieure, n'est pas sans rappeler, chez nous, les tentatives de Guiller-ASF... Son carter intégral de chaîne peut être considéré comme une perfection du moment.

Nouveauté Triumph : L'ultime version « Tiger Cub » de 200 cm³. Elle se différencie des autres modèles de la marque par un cylindre (un seul !) incliné... sur un bloc-moteur. Son prix ne dépasse pas 150 livres/sterling.

Nouveautés Ariel : Sur les différents types d'Ariel c'est l'utilisation d'un carter de chaîne secondaire entièrement fermé qui constitue la « nouveauté » proprement dite. Ce carter intéresse aussi une célèbre marque de Birmingham : la B.S.A. Ltd.

CONSTATATIONS SUR LES RECORDS Après le bilan à la fin de l'année 1956

Dans le n° du 5 janvier, nous avons fait le bilan des records. Près de la moitié de ceux-ci ont été battus au cours de l'année — notamment ceux de vitesse absolue — et c'est au cours des dix dernières années qu'ont été battus les records en side-cars (250 et 350 cm³) par Cavanna, puis ceux, en solo, des 125 et 250 cm³ départ arrêté, par Ferri et Landri respectivement. Seule la performance de Ferri a été réalisée sur un scooter. Le plus vieux record — celui des 175 cm³ départ arrêté — remonte à l'année 1937, époque à laquelle W. Winkler se produisait sur l'autoroute de Francfort-Darmstadt. Les plus récentes performances sont celles de Lorenzetti et de Dale, sur motos Guzzi.

Côté machines, la vieille 175 cm³ bicylindrique de Winkler, à refroidissement par eau, représente la plus forte cylindrée en 2 temps. Généralement, d'ailleurs, c'est le bicylindre qui l'emporte, avec les marques B.M.W., N.S.U., Triumph et Vincent ; la première en « flat-twin », les deux autres en disposition parallèle, la dernière en V. Un compresseur équipait les 350 et 500 N.S.U., la Guzzi 250 de Cavanna, la D.K.W. de Winkler et le Lambretta de Ferri. Remarquons que les Triumph et Vincent, qui ont atteint les plus grandes vitesses, possèdent une distribution par culbuteurs et tiges. Enfin, la 8-cylindres Guzzi, destinée aux courses de la saison prochaine, s'est octroyée deux records.

★

Le bilan de l'année.

Pour annoncer le « bilan » de l'année, partons d'une dernière constatation relative aux records : sur le mile lancé une firme — N.S.U. — détient à elle seule cinq performances, depuis la première catégorie jusqu'au « 1/2 litre » ! Quant à la marque Guzzi elle détient, de son côté, cinq records, mais plus dispersés et, généralement, départ arrêté. Eh ! bien ce sont-là de grandes firmes qui connaissent, sur le terrain commercial, un succès digne de leurs records. Près d'elles nous citerons B.M.W. puis, sur le plan de la course, les marques italiennes M.V. et Gilera qui gagnent, de plus en plus, sur le marché mondial en dominant sur le marché intérieur. En Angleterre ? Certes, à deux exceptions (de taille !) le temps des records est révolu, mais les constructeurs s'affirment en moto-cross... ce qui

vaut un succès immense, dans le monde, aux firmes A.J.S., B.S.A., Matchless, Triumph, etc... Quelques noms — tel Norton — bénéficient encore d'un glorieux passé. Reste la France, qui ne brille ni dans les records, ni dans les courses, mais qui, cette année, a fourni un bel effort pour livrer du durable, adopté aux besoins de l'usager moyen (nous voulons dire « pas particulièrement sportif »). Plusieurs articles ont, récemment, mentionné cet effort : souhaitons que 1957 le couronne sur le plan commercial... par les efforts conjugués des Motocistes.

H. J.

LE "MOBYMATIC" SUPERLUXE : CYCLOMOTEUR FORT PRÈS DU MOTOCYCLE

L'an dernier — à peu près à pareille date — nous présentions deux modèles Motobécane, dont un scooter... Aujourd'hui nous profitons d'une remarque faite à propos du « bilan » pour reprendre un type de Motobécane : le « Mobyatic Superluxe », à suspension arrière par coulisseaux. Ce cyclomoteur est digne, à bien des égards, des motocycles modernes ; il nous semble de ceux qui répondent à « l'effort 57 » des constructeurs français, et il bénéficie d'une expérience qui atteindra bientôt la décade !..

★

Cadre et moteur quasiment nouveaux.

Sur le type que nous présentons, le cadre classique a fait place — chose fréquente en Allemagne — à un châssis-coque profilé tenant lieu de réservoir. La fourche est télescopique, le guidon, relevé, a belle allure ; chaque garde-boue se développe en carène pour protéger le pilote sans alourdir le véhicule.



Les moyeux-freins offrent un copieux diamètre... De son côté, le moteur s'entoure de carènes efficaces, faisant disparaître le carburateur et ne dévoilant, à droite, que le volant magnétique ; à gauche, le couvercle du mécanisme automatique d'embrayage et la moitié du plateau de pédalier. Il y a, sur ce modèle, un changement automatique des vitesses. En voyant les choses de plus près nous remarquons que le cylindre aluminium est « chromé dur », qu'il présente un double transfert et porte un échappement-tromblon.

★

D'où sortent les « Mobyettes » ?

Nous terminerons — les photos parlant d'elles-mêmes — sur l'usine sise à Saint-Quentin qui sort exclusivement des « Mobyettes ». En moyenne 1.500 cyclomoteurs sortent par jour. Nous illustrons, de cette usine, l'atelier électrostatique d'émaillage. « A l'intérieur des cabines de pistilage vitrées,

PLUS de PROBLÈME pour DÉPANNER les VOLANTS MAGNÉTIQUES



* LE CONTROLEUR ÉLECTRIQUE MARBON (type A.M.B.)

Robuste et facile à utiliser.

Vous permettra de trouver la panne dans le minimum de temps.

Il permet la vérification des bobines à chaud et à froid, des condensateurs, des bornes de sorties, des lampes, des circuits d'éclairage. Il est muni d'un dispositif électrique pour le calage de l'avance. Il est livré, à la demande, avec ou sans chargeur d'accus

Des milliers d'appareils en service.

En complément au CONTROLEUR ÉLECTRIQUE MARBON TYPE A.M.B., nous construisons L'AIMANTOR, appareil pour la réaimantation instantanée des volants magnétiques. (En hiver surtout, un volant bien aimanté assure de meilleurs départs et un meilleur rendement du moteur).

CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES MARBON

26, rue Poncelet, PARIS (17^e)

Téléphone : Wagram 78-60

TOUT POUR LA MOTO

RÉFECTION D'EMBIELLAGES RÉALÉSAGE TOUS CYLINDRES

PISTONS, SOUPAPES, SEGMENTS, etc...

Travaux exécutés sur place dans nos ateliers par ouvriers qualifiés

*Qualité Garantie!
Délais rapides!*

PIÈCES DÉTACHÉES & ACCESSOIRES
TOUTES MARQUES

Distributeurs officiels :

A.M.C. — VAP — STAUB

VOLANTS MAGNÉTIQUES
CARBURATEURS

Pièces détachées toutes marques
disponibles en magasins

ÉTABLISSEMENTS PERTUISOT

23, Rue des Acacias, PARIS-17^e
Tél.: ÉTO. 12-46

Devis gratuits pour remise en état des Moteurs complets



ANTIVOL

automatique

- plus pratique
- pas plus cher

Facile à vendre
grâce à sa
carte-présentoir



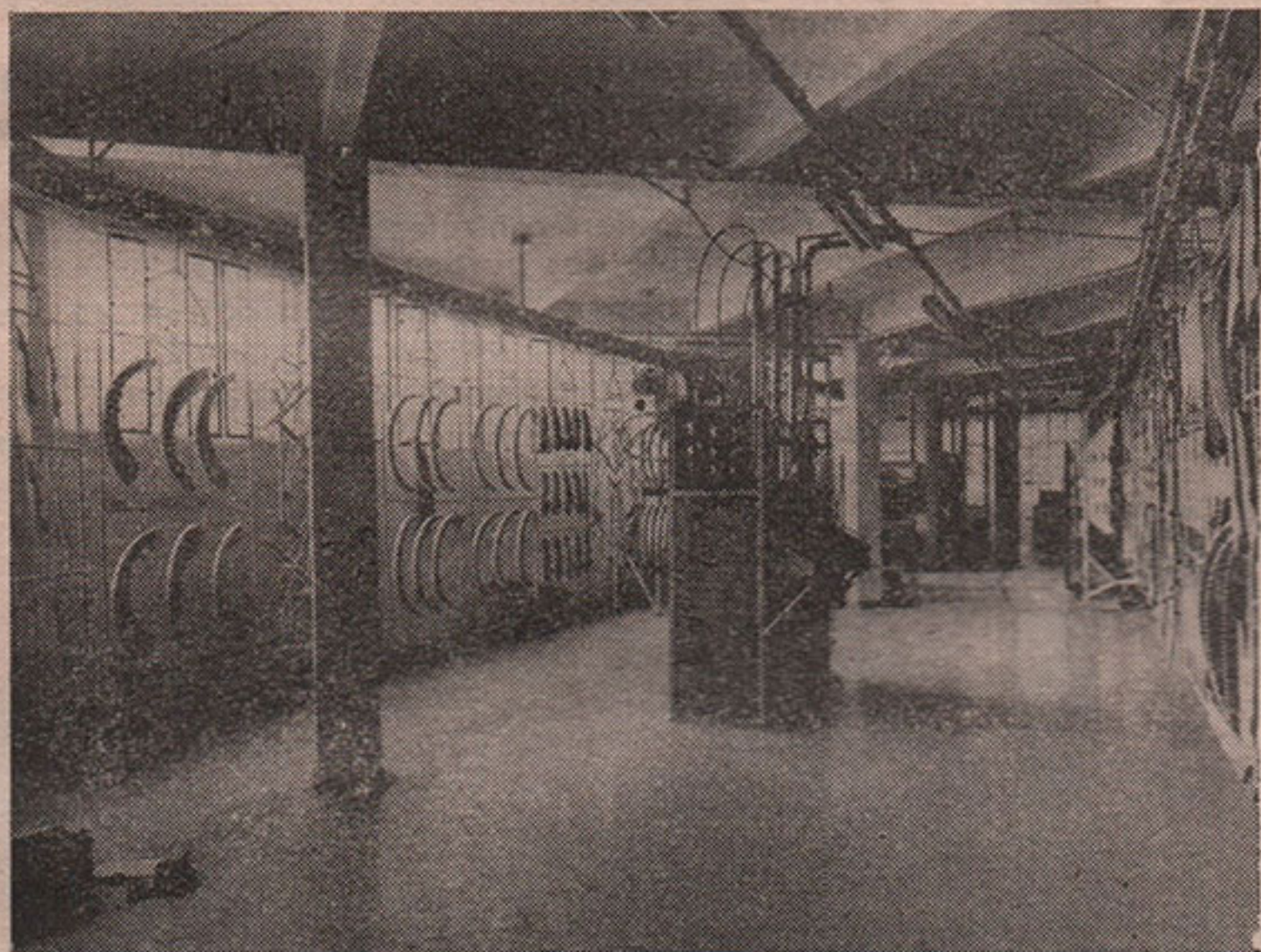
QUALITÉ - SÉCURITÉ

Echantillon et conditions sur demande à
S.T.M. 10, rue Jacques Bourgoïn
TROYES (AUBE)

Vente exclusive aux Grossistes

DÉPOT : Établissement LACHÈVRE
17, rue Lambert, PARIS (18^e) — Tél. : MON. 55-32

au fond de la salle », précisent les constructeurs, « vient défilé la chaîne d'émaillage devant des pistolets-robots animés d'un mouvement alternatif. Les têtes de ces pistolets projettent par centrifugation, dans le champ électrostatique, un brouillard



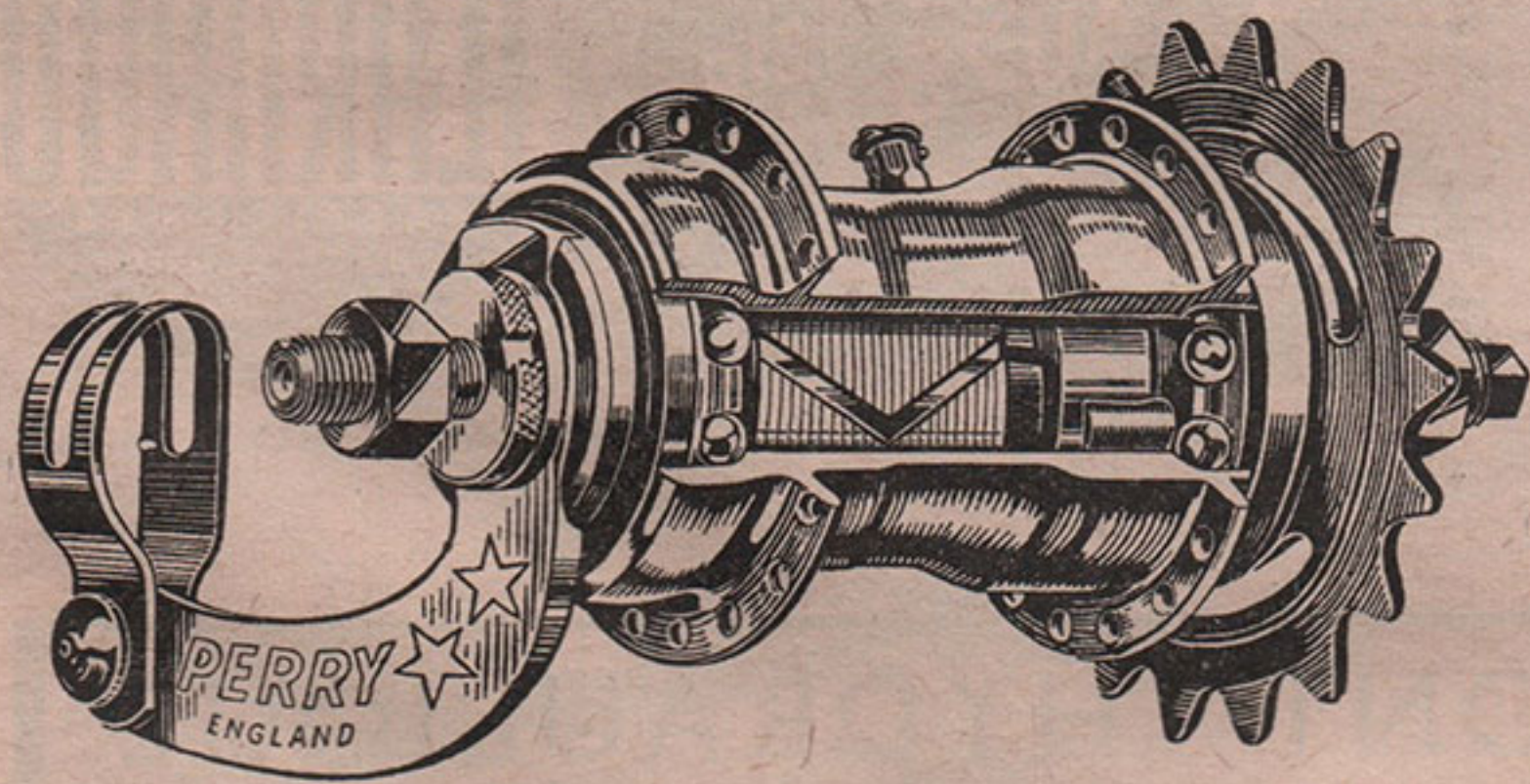
extrêmement divisé de fines gouttelettes de peinture qui se « précipitent » sur la pièce à enduire, assurant en un temps minimum un émaillage homogène. » Nous sommes bien loin, devant un tel procédé, des vieux pistolets d'émaillage des années 1923-25, et nous mesurons le chemin parcouru, depuis cette date, par les ateliers de la Motobécane à... Pantin-Saint-Quentin.

Plus tard, nous reviendrons sur d'autres modèles. Le type « Mobymatic Superluxe » ayant droit, selon nous, à la place qu'on accorde aux « révélations ».

H. JONES.

LES MOYEUX-FREINS RETRO " PERRY "

Fabriqués à Birmingham (Angleterre) par la Perry Chain CO. Ltd, le moyeu à roue libre et à frein « Deux étoiles » comporte les tout derniers perfectionnements de la technique moderne.



Remarquable par leur fini, ces productions s'adaptant parfaitement sur toutes les bicyclettes, ainsi que sur les VéloSolex. Il existe deux modèles :
— l'un en 36 trous pour bicyclettes « Porteur » ou autres,

— l'autre en 32 trous pour « VéloSolex » ancien ou nouveaux types avec collier d'adaptation universel « P 301 V ».

Rappelons que cette excellente réalisation anglaise dans le domaine du freinage des cycles est distribuée en France par la S.A. A.F.C.O., Importateur-Concessionnaire exclusif.

A PROPOS DES MOYEUX-FREINS DUREX

Dans notre numéro du 5 janvier, l'étude générale consacrée au problème du freinage a fait mention, page 13, des excellents freins à rétropédalage « Durex », distribués en France par les Etablissements Arthur Hérold, mais l'indication de la marque n'a pas été portée, page 15, dans l'article consacré à cette fabrication sous le titre « Les moyeux-freins Arthur Hérold ».

Précisons donc que la Maison Arthur Hérold Père, de Ville-moble (Seine) est le distributeur exclusif pour la France et l'Union Française des moyeux-freins « Durex », fabriqués par Praezision-Werke.

STAGE DE PERFECTIONNEMENT NAUDER AUX USINES FICHEL ET SACHS

Comme tous les ans, les Etablissements Nauder, distributeurs pour la France des moteurs Sachs, ont organisé un stage de perfectionnement aux usines Fichtel et Sachs, à Schweinfurt.

Ce stage a eu lieu du 19 au 23 novembre 1956. Il a porté cette année, non seulement sur les moteurs pour deux roues bien connus : 50 cm³,



100 cm³, 175 cm³, mais aussi sur les moteurs industriels à essence et diesel qui constituent un département important des usines Fichtel et Sachs.

A n'en pas douter cette firme soigne particulièrement son service après-vente et les usagers auront ainsi à leur disposition quelques nouvelles stations-services officielles.

Un « cyclo-scooter » (sans pédales) fort réputé outre-Manche.

Il s'agit du « Nicky », intégralement caréné, qui évoquerait plutôt notre « Starlett ». Ce véhicule — à pare-jambes et tableau de bord — entre dans la catégorie « cyclo-scooter » bien qu'il soit dépourvu de pédales. Son 2-temps présente une cylindrée de 47 cm³.

Nouvelle venue d'Espagne...

La 125 cm³ 2 temps Ossa, possède un moteur « carré » sur la cote de 54 mm dont le taux de compression est de 6,5 à 1. Ce moteur développe une puissance de 6,5 CV au frein pour un régime de 5000 tr/mn. L'Ossa possède un cadre oscillant portant une fourche télescopique, une selle biplace et un réservoir renflé, dans la tradition italienne. Elle est construite à Barcelone.

Plus de 800 sortes d'OUTILS et de CLÉS spéciaux en magasin

TOUT VOTRE OUTILLAGE MOTO ET CYCLE...

VAR
6, RUE PASTEUR - PARIS XI^e
ROQ. 03-88 - Métro St-Ambroise

Envoi gratuit du Catalogue complet

RAPIDITÉ

2 modèles: A et B

permettant diverses possibilités d'utilisation.
Plus d'erreurs de mesure ou de contrôle grâce à l'absence de pièces mécaniques en mouvement.

Contrôle poussé des bobines à l'éclatement.
Contrôle absolu des condensateurs avec une précision extrême au moyen d'un tube électronique spécial.

Ces deux derniers contrôles se faisant sans chauffage préalable des parties intéressées.

Détermination exacte du point de rupture des vis platinées pour le calage des volants.

Recherche des défauts d'installation.

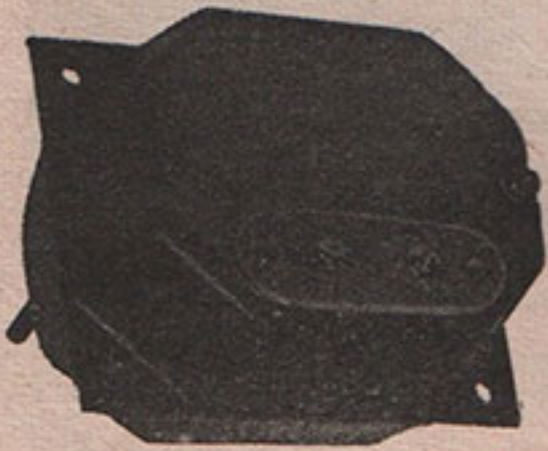
Modèle B possédant un chargeur de batteries d'accus.

Contrôleurs universel électronique



documentation sur demande aux
Ateliers de CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES de SULLY A SULLY-SUR-LOIRE - LOIRET

REDRESSEUR POUR VOLANT MAGNÉTIQUE



*Le seul redresseur
à régulateur de tension
breveté S.G.D.G.
pouvant se brancher
sur un volant*

à 1 SEULE BORNE ISOLÉE
NE PEUT PAS
DÉMAGNÉTISER
LE VOLANT

Fournisseur des plus grandes marques françaises

Éts A. VERDIER

2^{ter}, rue Félix-Chopin, CACHAN (Seine) Téli ALÉ 57-22

OEPA-PUB

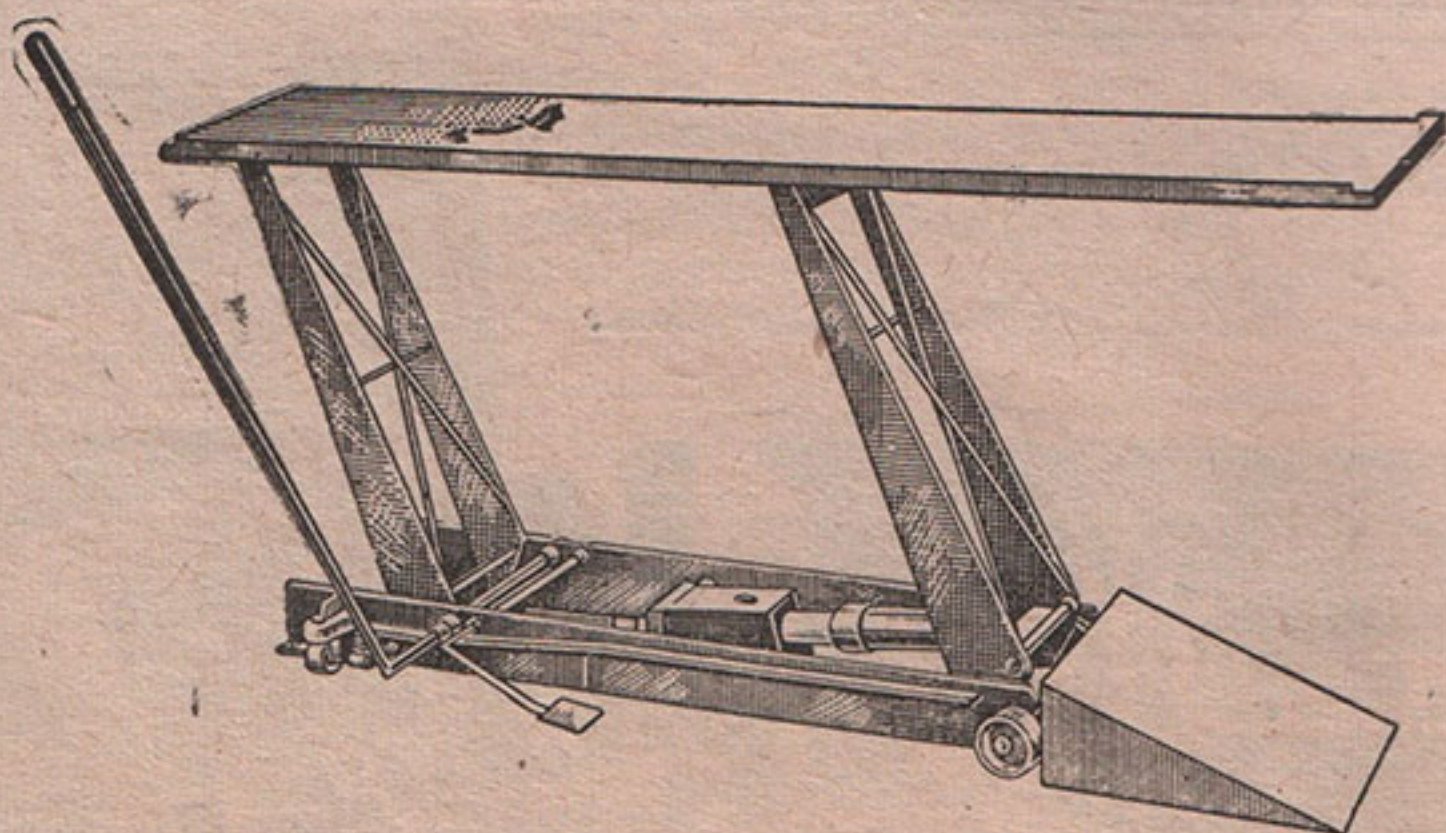
PLAQUES DE POLICE ET LANTERNES



*Pour
motos et vélos*



12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20^e) - Téléphone : ROQ. 76-26



PONT HYDRAULIQUE Type B. M. T.

pour Scooters, Motos et Triporteurs

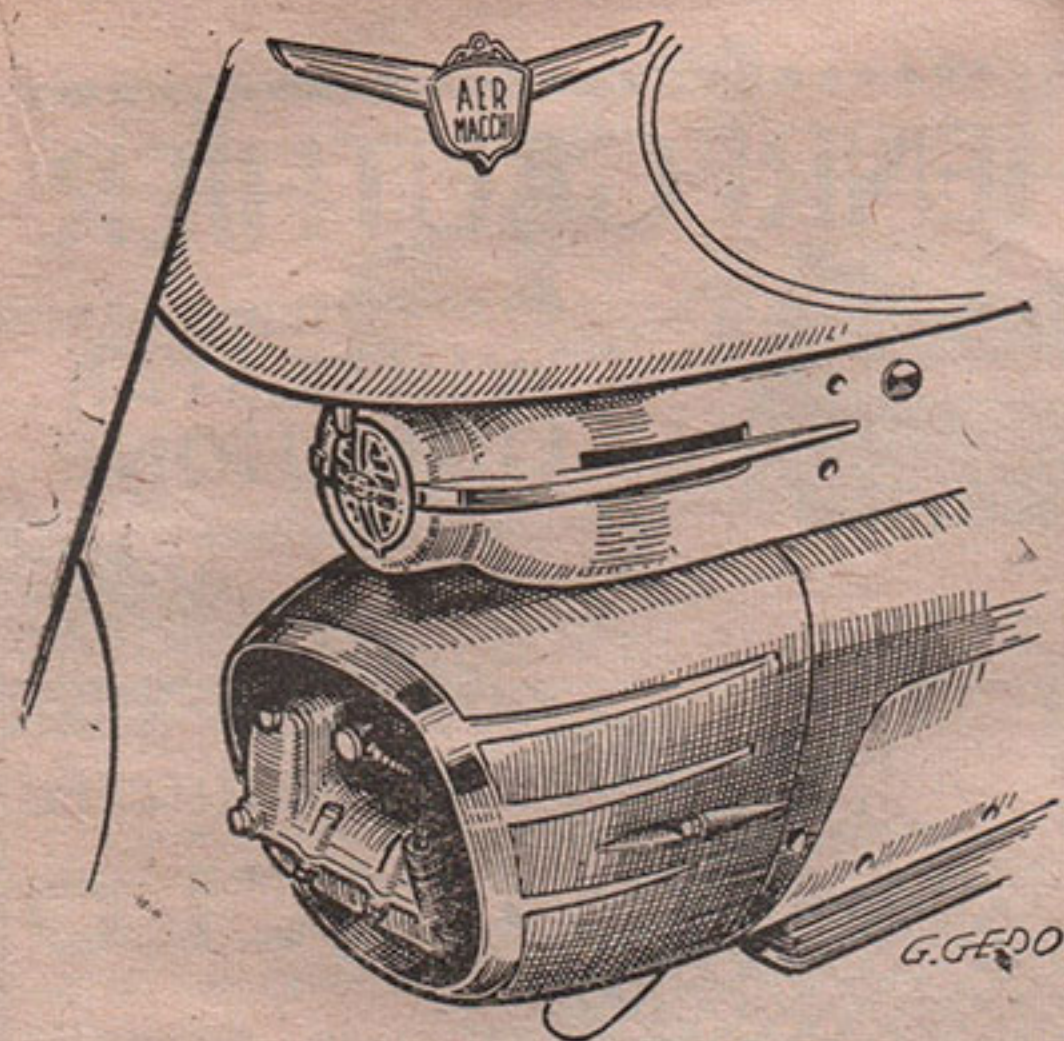
★

PRIX: 49.500 fr. T.T.C.

★

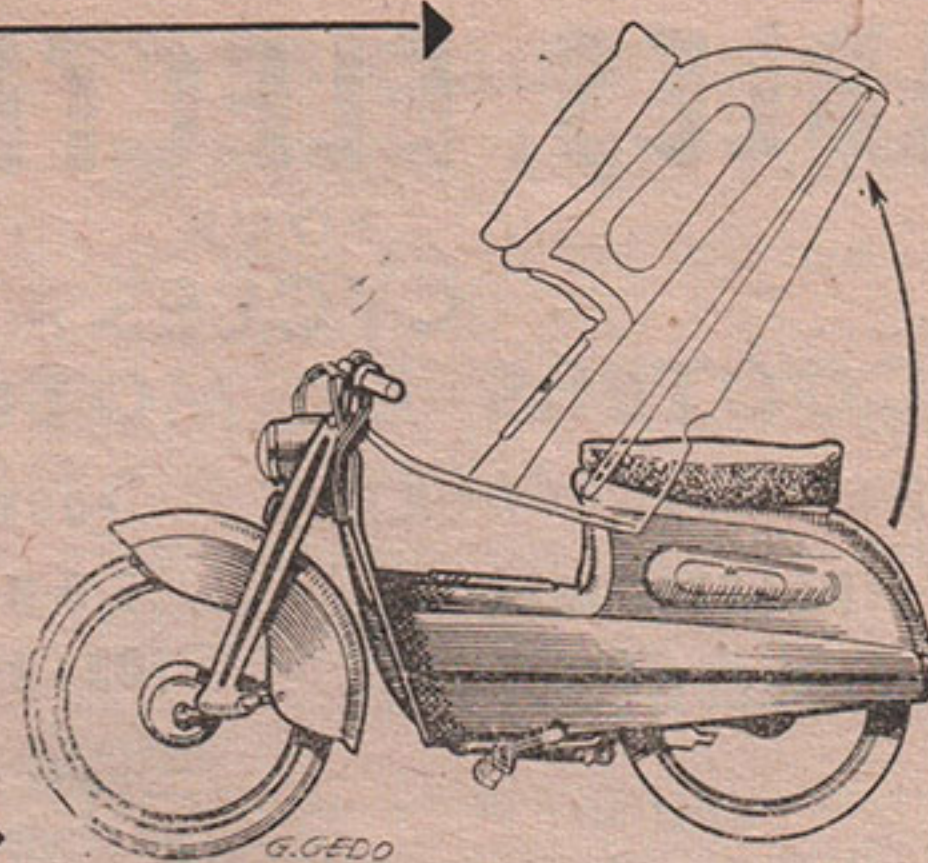
SEPEX, 2, rue du Helder, PARIS

Tél. : PRO. 53-64

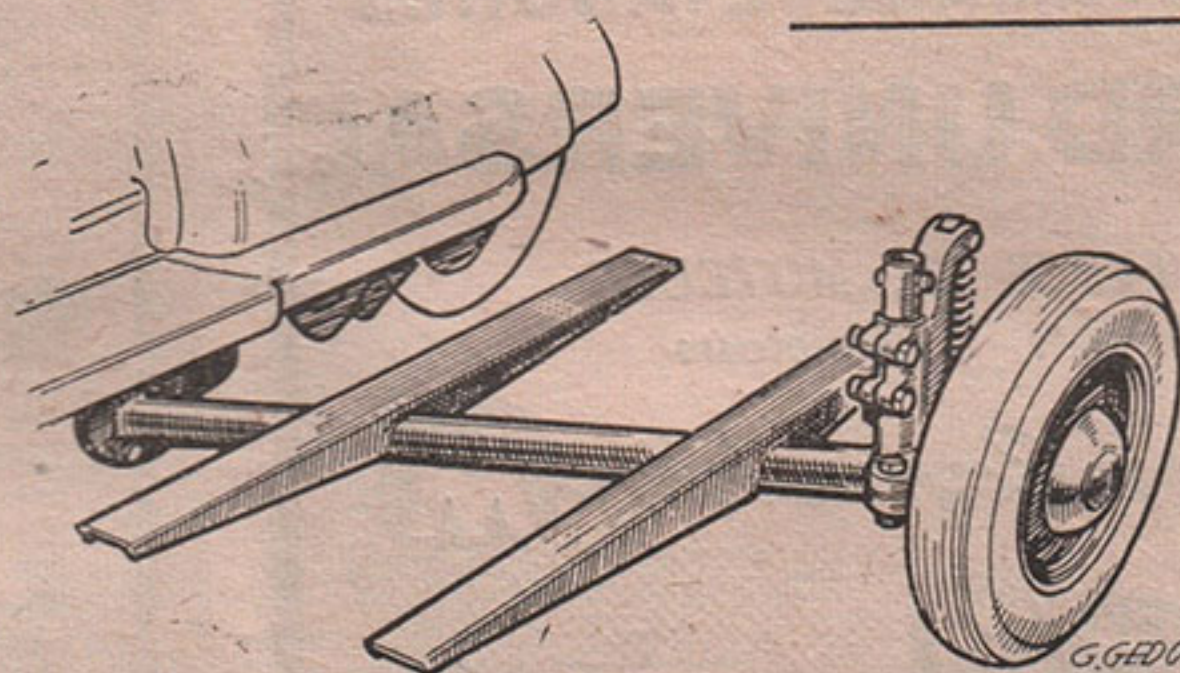


MACCHI. — Toujours à l'avant-garde, la firme italienne lance une 175 cm³, la « CHIMERA » entièrement carénée.

CASALINI. — Déjà vu à Genève, le « DAVID » est construit en série avec son capotage monopièce articulé sur une charnière transversale en haut du tablier.

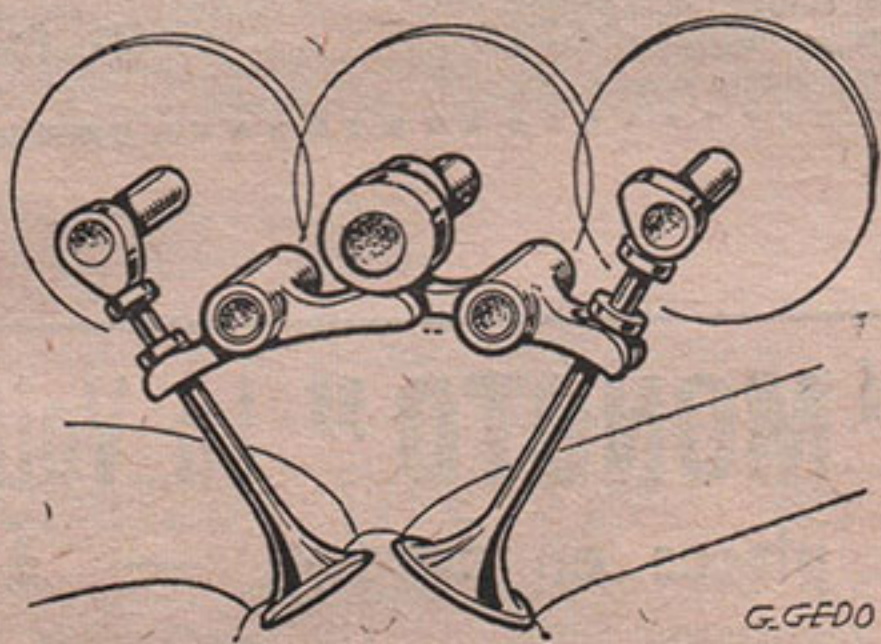


SOLUTIONS



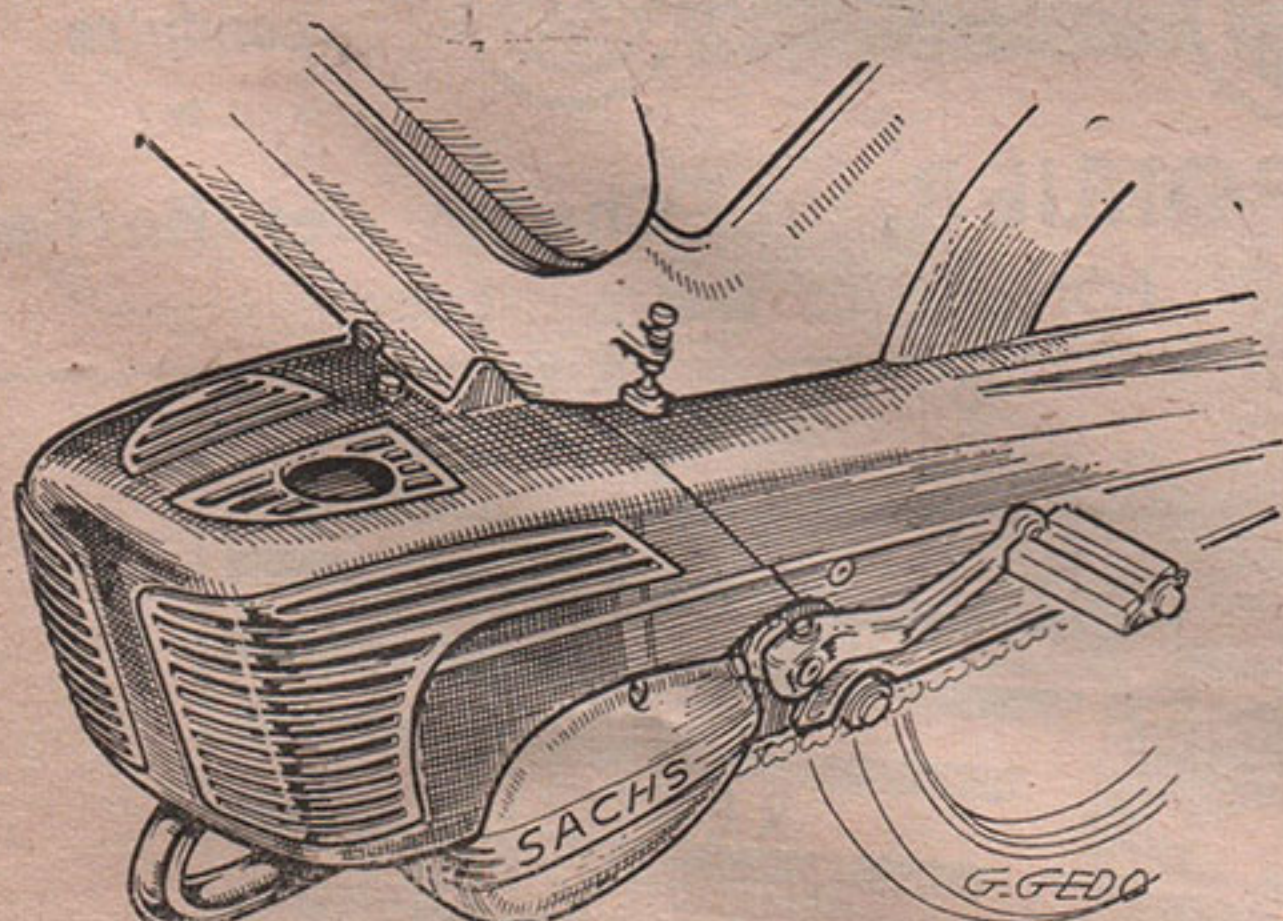
WATSONIAN. — Un châssis très simple à roue suspendue, est vendu en Angleterre pour être attelé à des scooters. La caisse du sidecar est en matière plastique.

DUCATI. — La commande desmodromique des soupapes est de nouveau à l'ordre du jour. Après MERCEDES, voici le dispositif à trois arbres à cames utilisé par DUCATI pour sa 125 cm³ de course. Les cames centrales, avec basculeurs, assurent le rappel des soupapes.



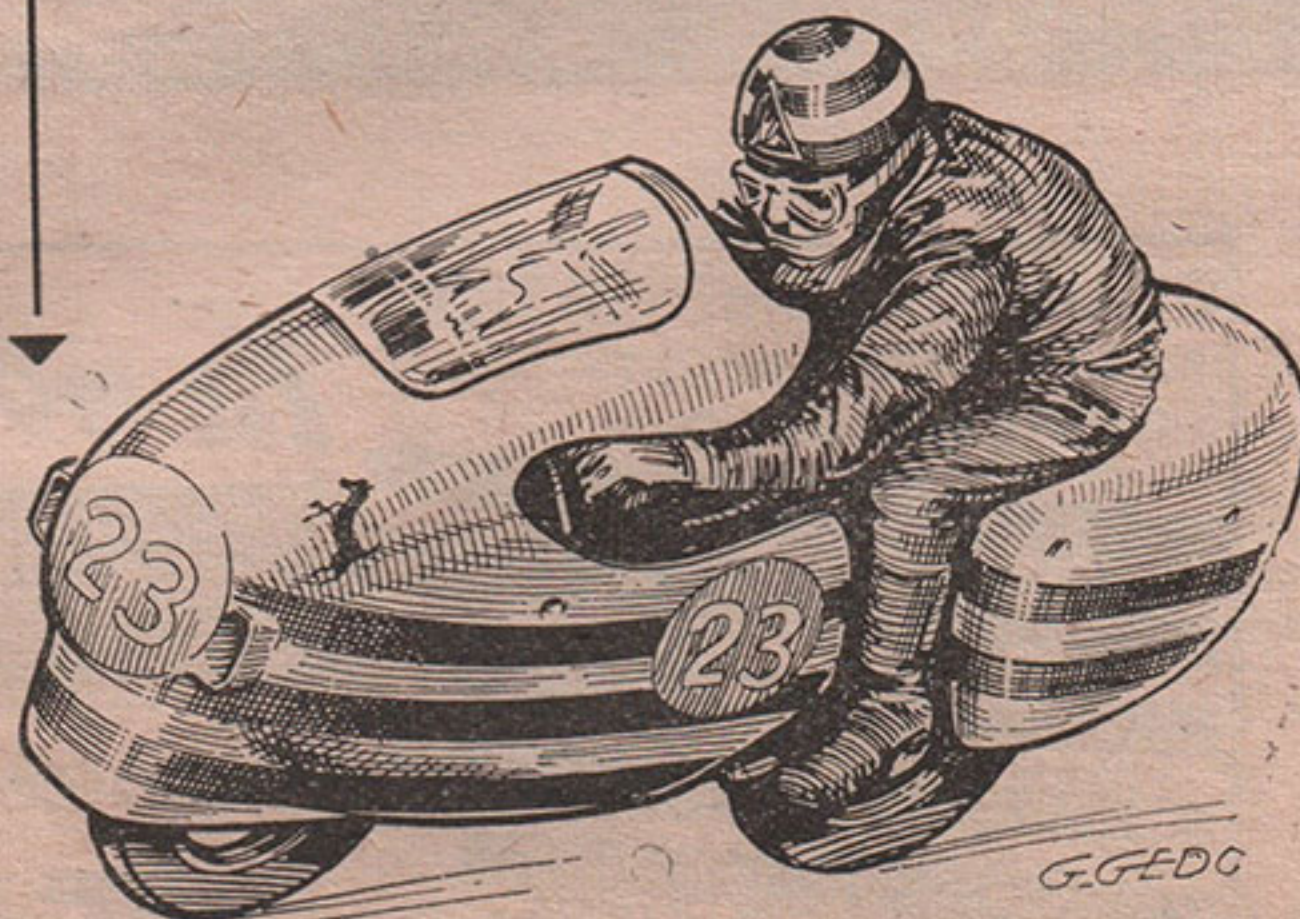
NOUVELLES

Par Géo



ACHILLES. — La stylisation de ce 49 cm³ allemand a été confiée à CHIA. On y retrouve quelques idées illustrées dans nos pages d'anticipations. Ce détail représente le capotage du moteur.

DUCATI. — Aspect de la 125 cm³ de course à carénage très découpé. Le moteur est à 3 a.c.t. et distribution desmodromique.



CABLES ELECTRIQUES

POUR
CYCLES

SCOOTERS ET MOTOCYCLES

POUR EQUIPEMENT

PLASTICABLE
VELONYL

Isolés au
polychlorure de vinyle
Résistant aux essences,
huiles et acides

POUR ALLUMAGE

BOUGICABLE
103 - 103 C - Super 55

Isolés au polychlorure
de vinyle ou au caoutchouc
et au polychlorure de vinyle,
ou au polythène et au
polychlorure de vinyle

CIRCUITS D'ALLUMAGE ETANCHES

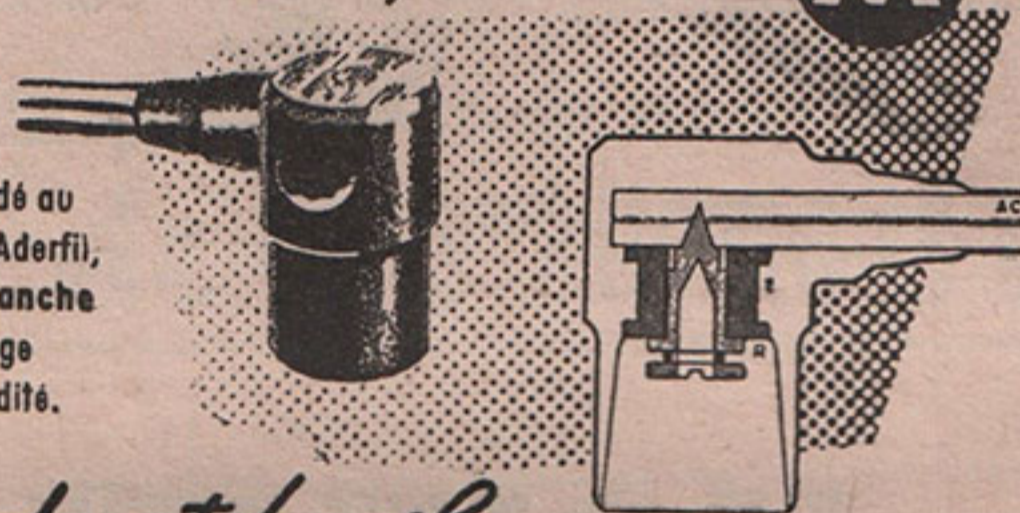
BOUGICORD UNIVERSAL

POUR TOUS TYPES DE MOTEURS
de Motos, Scooters, Cyclomoteurs

*Circuit
étanche*

GRACE AU *Capuchon* **M**

Le capuchon "M" étant soudé au
câble par quelques gouttes d'Aderfil,
le Circuit d'Allumage est étanche.
Plus de pannes d'allumage
causées par l'Eau et l'Humidité.



Pose rapide et facile

Il suffit d'introduire l'extrémité du Câble coupe net sans le dénuder dans le capuchon
"M" et de serrer le vis "V" qui assure le contact - L'Embout "M" est verrouillé sur la
tête de Bougie par le ressort "R" monté dans le vis

LA BOITE N° 3

contient :

10 metres de BOUGICABLE
10 embouts en laiton nickelé C
1 flacon d'Aderfil
25 capuchons M



PRIX :
3 300 francs

IL EST PREVU DES SACHETS DE
REASSORTIMENT COMPRENANT
10 CAPUCHONS "M"

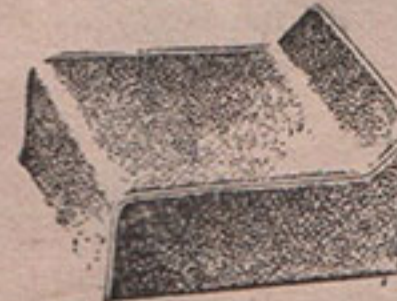
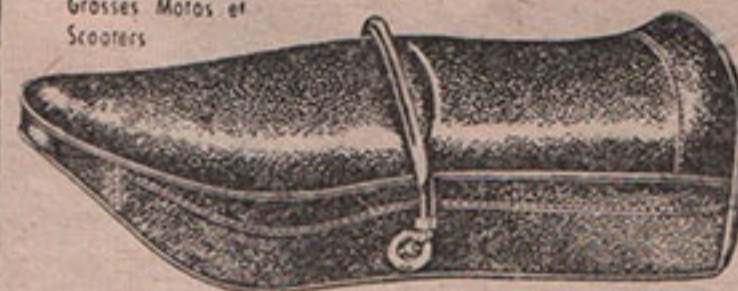


L'ELECTRICFIL USINE A LA BOISSE (AIN)
DEPOT A PARIS, 45 bis r. Pouchet (17°)
SIEGE SOCIAL A LYON 59 RUE MOLIÈRE - TELEPHONE LAlande 34-43

HENRI GAUTHIER

Nos marques de renommée mondiale
**WHITE-STAR
LIONRHONE**

MOTOCANE - PEUGEOT
TERROT STANDARD
Grosses Motos et
Scooters



TYPE CONFORT
Coussins mousse
avec du sans poignée
Tous coloris

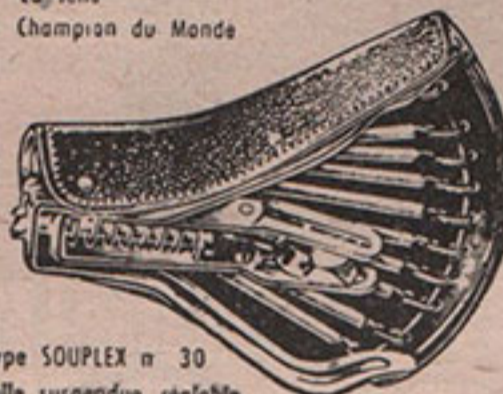
La nouvelle
CYCLO
est une garantie



à ressorts n° 38
à sandows n° 138



SELLE G 17
La selle
Champion du Monde



Type SOUPLIX n° 30
Selle suspendue, réglable
dessus caoutchouc ou simili

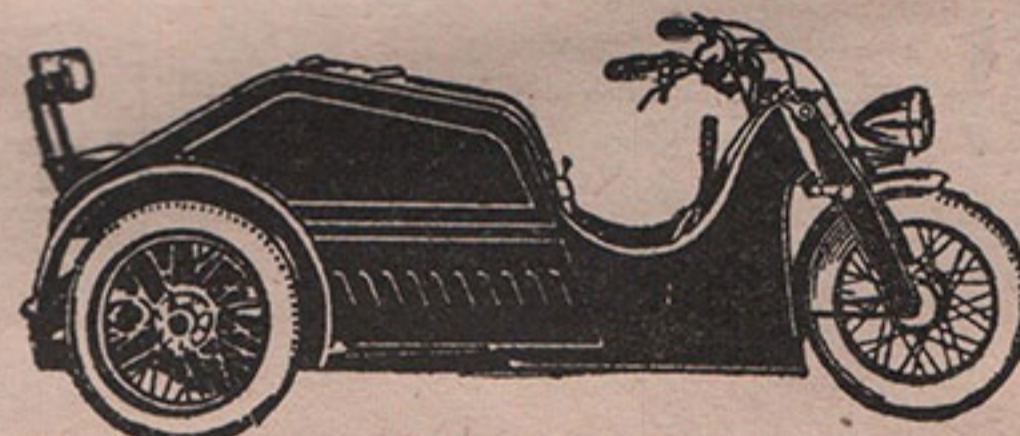
*Qualité
Souplesse
Confort*

LA MARQUE DE QUALITÉ

141, Cours EMILE ZOLA - LYON (Rhône)

"MONOTO" La Voiturette utilitaire

2 places en tandem — 3 lit. aux 100 km.



Pas de permis
de
conduire

**ÉTS POIRIER, 61, Chemin des Roches
FONDETTES (Indre-et-Loire)**

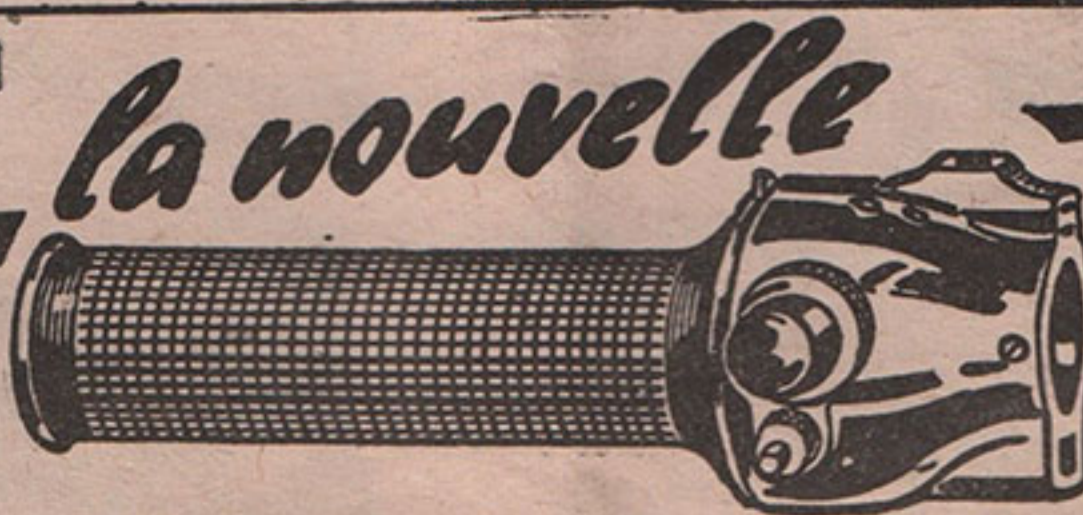
DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

AVEC FILS ET COSSÉS



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER Universelle
COURBEVOIE

QUALITE SAKER

DEPOSITAIRE OFFICIEL: 516 KERSA, 48, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-Franco

TOUTES LES COMMANDES

ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

Le Cyclomoteur

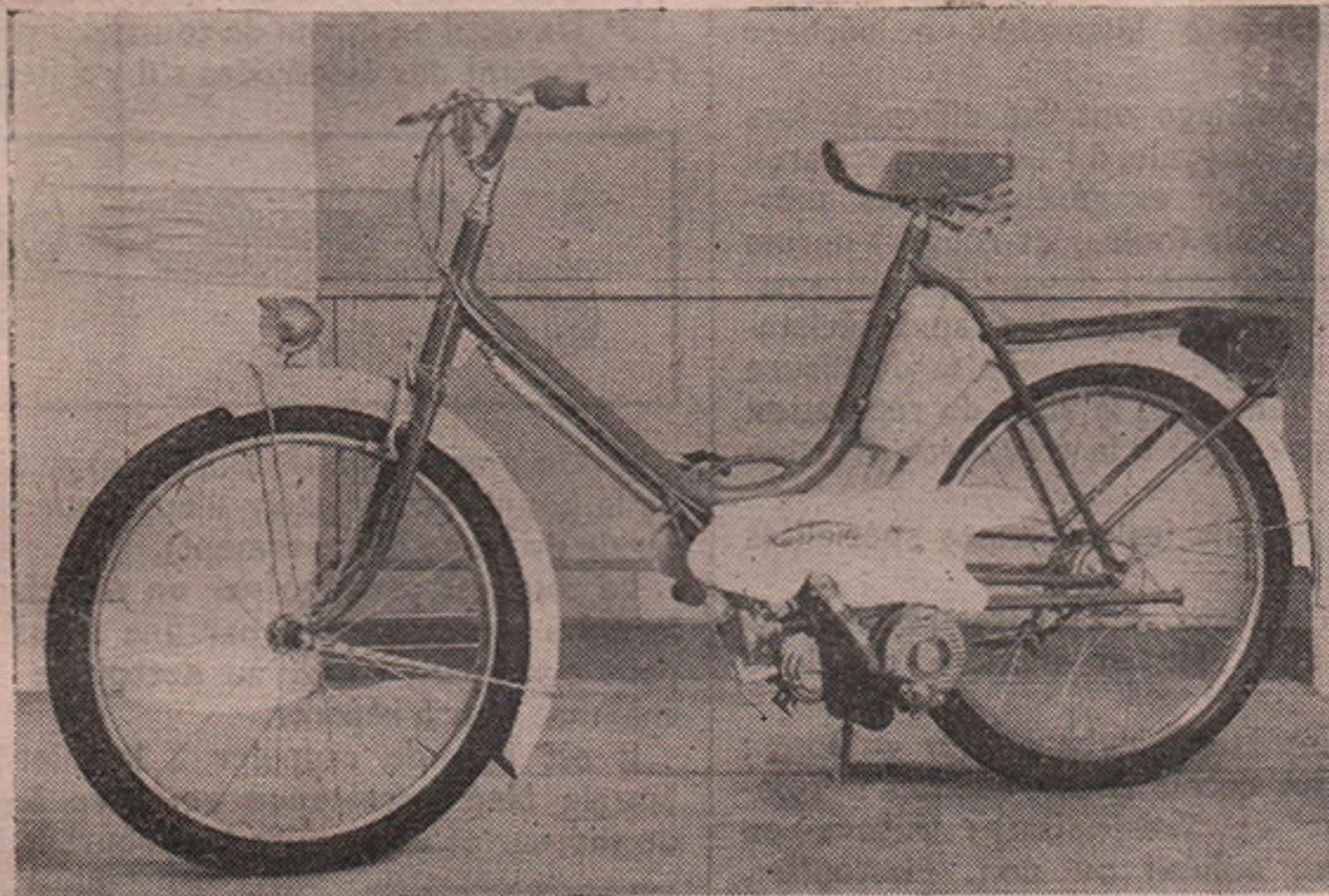
SUPPLÉMENT A " L'OFFICIEL du CYCLE et du MOTOCYCLE " — 2 Février 1957 — N° 69

LE CYCLOMOTEUR " MOTORINO " DE LUCER

Cette machine équipée du moteur Itom à galet, débrayage au pied, se signale par la robustesse de son cadre monotube de 40, sa stabilité grâce aux roues de 23 x 2.

lique, très accessible, et les dimensions fort pratiques du porte-bagage soudé.

Le « Motorino » se fait en deux combinaisons bicolores d'un excellent effet :



Elle est équipée d'accessoires de qualité : frein Mafac à l'AV, tambours à l'AR, jantes Chrolux percées sur embouti.

A noter également la sacoche à outils métal-

Gris foncé- gris clair,
Gris foncé- bleu pastel.

Le prix de détail de cette machine est inférieur à 40.000 francs.

LE CYCLOMOTEUR TYPE " 59 " DE STARNORD

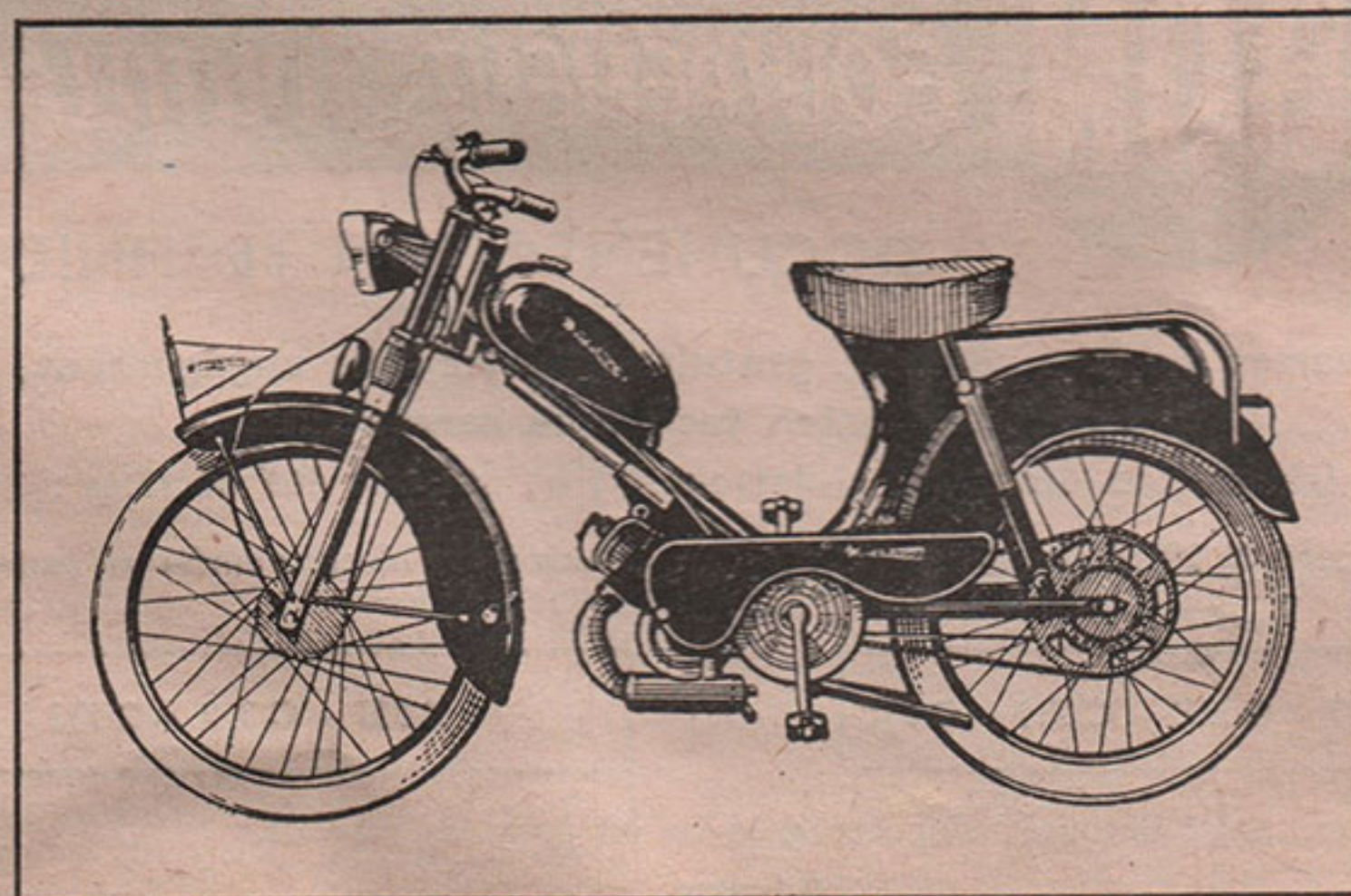
Voici la description de cette belle production des Usines STARNORD, de Valenciennes :

— **Cadre** : Monotube 45 mm avec béquille centrale.

— **Suspension** : AV par fourche Sovexia

phare Luxor percé pour compteur, livré avec cache permettant de monter le compteur très facilement.

— **Réservoir** : M.C.56, forme ovoïde, contenance 5 l. 8 environ.



105-T 182 ; AR par amortisseurs télescopiques Sovexia double effet.

— **Porte-bagages AR** en tube de 20 mm.

— **Garde-boue** enveloppants.

— **Roues** de 23 x 2 (jantes Chrolux).

— **Moyeux** : Tambours ondulés puissants.

— **Éclairage** : Par volant magnétique ABG,

— **Moteur** : Vap 55/57 avec embrayage automatique.

— **Selle** monoplace nouveau modèle (caoutchouc mousse) AV de la selle bi-place.

— **Coffre outils** sous la selle.

— **Guidon** équipé du nouvel ensemble de poignées C.L.B.

LES CYCLOMOTEURS ONT DROIT A DES PISTES

Un projet pour le Lot-et-Garonne.

Voici l'exemple de projet d'adaptation de pistes cyclomotorables annoncé dans notre n° 67 et établi par M. O. BERGUE, Président des V. M. du Lot-et-Garonne.

Cette transformation serait à réaliser, en premier lieu autour d'Agen et de Fumel, et autour de notre ville, par exemple entre Colayrac et Agen et entre Agen et Bon Rencontre.

Par ailleurs, si l'on met les cyclomoteurs d'un seul côté on peut mettre les piétons de l'autre... Mais il y aurait de nombreuses complications pour les piétons, pour traverser d'un côté et de l'autre.

Dans le Nord, d'Arras à Lille, il existe sur 48 kilomètres environ une piste cyclable continue ; de Lille à Roubaix, Tourcoing, sur un parcours d'une vingtaine de kilomètres ; aucun cycle n'emprunte, par ailleurs, le grand boulevard, uniquement utilisé par les voitures, chaque cycliste roulant sur la piste cyclable.

D'ailleurs les voitures occasionnent beaucoup plus d'accidents que les cyclomoteurs et ces accidents sont beaucoup plus coûteux ; c'est nous tous, qui les payons, qui en faisons les frais, quand nous versons nos primes d'assurance, continuellement augmentées.

A la sortie de l'usine Granges, il faudrait alors faire une piste cyclable sur le trottoir, ponter le passage à niveau de la route de Cahors, et transformer les trottoirs, qui sont très larges, en piste, jusqu'à la place du Pin par exemple ; à cet endroit, la chaussée fait environ 6 mètres et les trottoirs presque 5 mètres.

Dans le Nord, de telles pistes existent sur une largeur de 1 m. 20 et tout va très bien, le piéton marche sur le trottoir qui le sépare de la chaussée.

Il y a 30.000 cyclomoteurs en Lot-et-Garonne, pour 250.000 habitants environ ; la proportion est belle et il faudrait y penser.

Le Syndicat des Transports routiers a indiqué qu'une partie du Fonds aurait été versée à la S.N.C.R. et aux fins de retraites dans les Mines, et cette part serait beaucoup plus importante que celle qui revient aux Ponts et Chaussées.

La Chambre syndicale des V.M. du Lot-et-Garonne a exposé objectivement cette situation au Préfet du département. Nous verrions très bien 200 kilomètres de pistes pour un premier programme de cinq ans, se répartissant ainsi :

Fumel en absorberait	45 km.
Agen en absorberait	45 —
Marmande en absorberait	30 —
Villeneuve en absorberait	30 —
Nerac (qui comporte un grand nombre de cycles).....	30 —
Casteljaloux.....	20 —

Soit un total de..... 200 km.

Il faut savoir, surtout, à quelle porte frapper. Le cyclomoteur est capable de payer ses routes, et, si nous avons effectué cette démarche, c'est que nos clients nous le réclament. J'ai fait moi-même une expérience passé 9 heures du soir, sur la route de Bordeaux. Il y a de quoi convaincre les plus incrédules ; quand vous roulez à 30 km/h, et qu'un véhicule vous frôle à 80 ou 100, vous avez hâte de rentrer !...

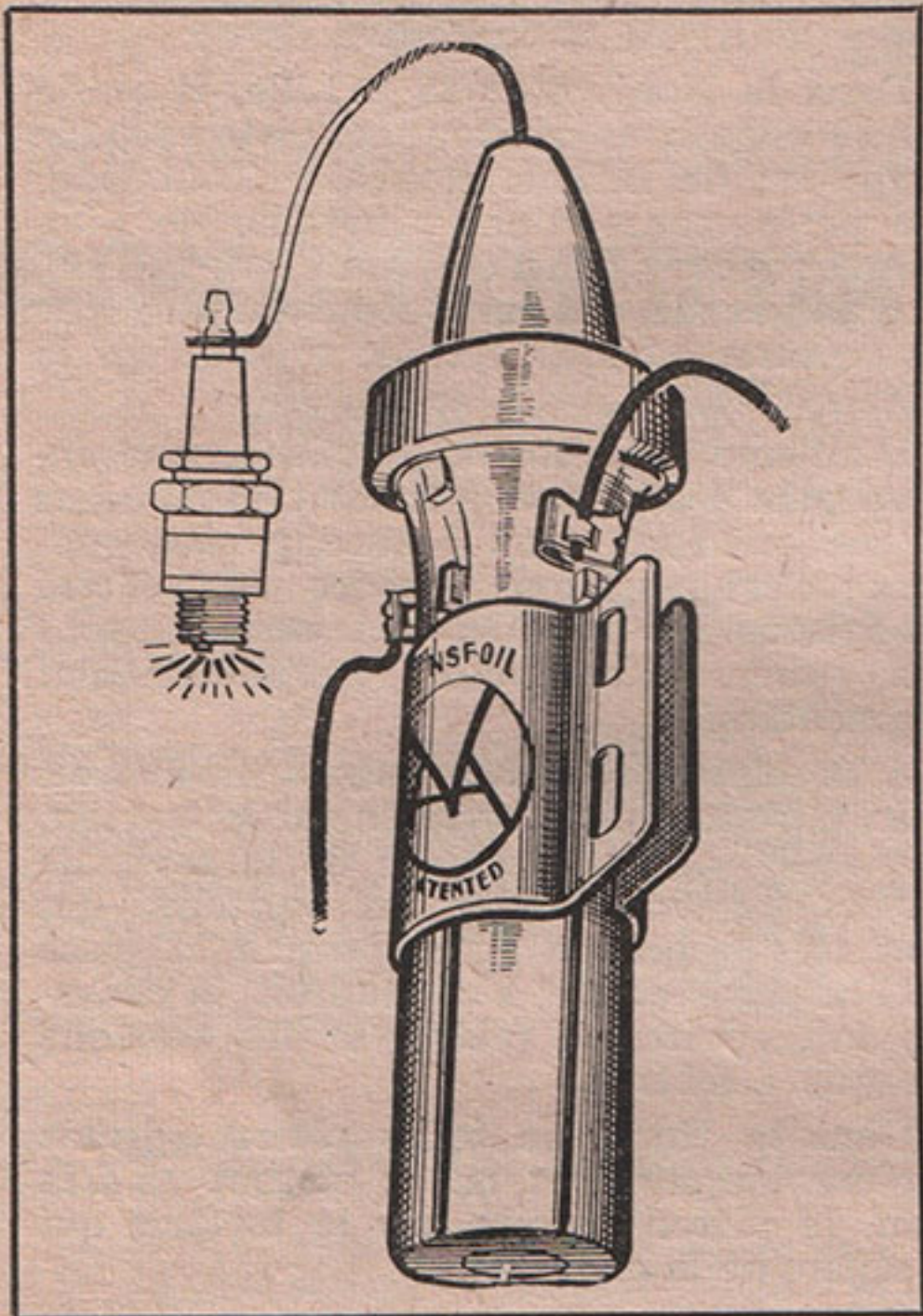
C'est un cri unanime de nos clients : « pouvoir rouler en toute sécurité ! ».

Equipements et Outillage

LA BOBINE EXTÉRIEURE A BAIN D'HUILE A.A.

Production de la Firme LE CHARBON ÉLECTRIQUE, la bobine extérieure à bain d'huile « A.A. » présente les avantages suivants :

Alors que la bobine haute tension, à l'intérieur du volant magnétique est souvent de dimension très réduite, que sa puissance en est diminuée et que l'allumage en souffre considérablement ; qu'elle est mal aérée, chauffe et grille souvent, d'où pannes fréquentes et coûteuses ; il faut près de deux heures pour changer cette bobine intérieure ;



La bobine extérieure à bain d'huile « A.A. », par sa capacité, assure un excellent allumage ; Placée à l'extérieur, elle est refroidie par l'air ; Avec cette bobine, les condensateurs et les rupteurs ne souffrent plus ; les bougies ne perlent plus, les départs (même en montagne) sont foudroyants.

Autres fabrications de la Firme : condensateurs à bain d'huile, contacts et balais électriques de haute qualité.

C 321 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon page 16.

LES CAPSULES PLASTIQUES DISSOPLAST

DISSOPLAST présente cette année la dissolution de caoutchouc en petites capsules plastiques. Cette réalisation permet de n'employer pour chaque réparation qu'une seule capsule, et de conserver aussi longtemps qu'on le désirera les autres capsules qui restent ainsi absolument hermétiques, la dissolution conservant de ce fait ses qualités de fluidité et de parfait collage.

Parmi les autres spécialités, nous remarquons tout particulièrement les pièces à bords minces autovulcanisantes à froid, dont les qualités adhésives sont appréciées par tous les Réparateurs pour les raisons suivantes :

1° Elles tiennent d'une façon remarquable aussi bien sur les chambres à air rouges que sur les chambres à air noires ;

2° La partie collante des pièces est protégée par une feuille d'aluminium qui l'empêche de s'altérer avec le temps ;

3° Le papier transparent cristal appliqué sur la face non collante de la pièce, permet, au moment où l'on décolle la feuille d'aluminium, de tenir la pièce par la feuille papier et de supprimer ainsi tout contact des mains avec la partie collante de la pièce pendant l'application ;

4° La qualité du caoutchouc et l'amincissement des pièces sur les bords permet de coller, en cas de besoin, deux pièces l'une sur l'autre, en évitant par conséquent d'avoir à décoller la précédente pièce ;

5° La réparation peut se faire avec n'importe quelle dissolution de caoutchouc bien qu'il soit recommandé par le Fabricant d'employer la Super dissolution vulcanisante Dissoplast à séchage rapide.

Des essais de décollage ont été effectués lors des derniers Salons du cycle, à l'aide d'un appareil permettant de gonfler exagérément des morceaux de chambre à air (noires et rouges) percés puis réparés immédiatement devant les visiteurs. Ceux-ci ont pu constater, de visu, après éclatement volontaire de la chambre que la déchirure s'est produite en dehors de la zone de réparation qui a parfaitement résisté à la très forte pression exercée.

Rappelons en passant les anciennes spécialités de la marque :

— La gamme de ses nécessaires-réparations Dissoplast en boîtes fer et matière plastique transparente ;

— La série complète de rubans pour guidons : rubans adhésifs en coton (trois qualités : Véloplast, Guidoplast et Tressoplast) ; rubans en matière plastique, adhésif ou non, Plastoplast, Plastoplast collant en boîtes carton ou en boîtes matière plastique transparente ;

— Le ruban et la colle spéciale pour boyaux Boyauplast ;

— Le ruban isolant caoutchouté Chatterplast ;

— Les pare-visages Paraplast en rhodoïd avec visière soit en feuille vinylique, soit en toile coton caoutchouté et bande intérieure cuir ;

— La durite essence en matière plastique translucide « cristal » Tuyauplast ;

— Les bavettes Aressor pour cycles et cyclo-moteurs.

C 322 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon page 16.

LA CLÉ A BOUGIES SUKI

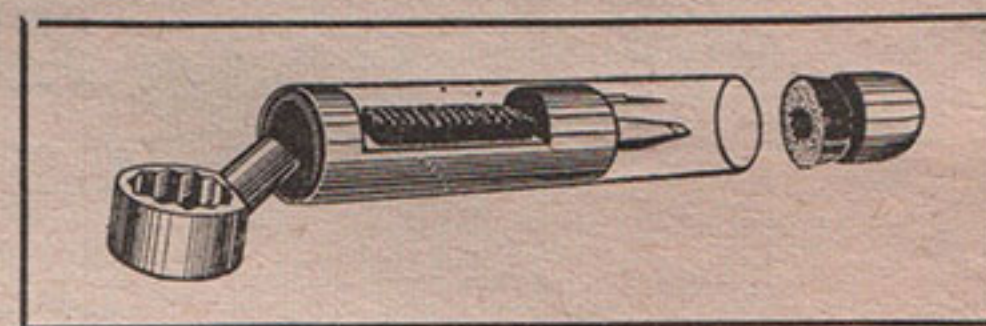
Pour cyclomoteurs, motos et scooters, la clé Suki constitue véritablement l'outil « tout en un » pour le dépannage et l'entretien de la bougie.

Elle comporte :

1° La clé pour démontage ;

2° Une brosse pour nettoyage des électrodes ;

3° Un outil en forme de tournevis pour modifier l'écartement des électrodes s'il y a lieu ;



4° Un grattoir pour décalaminage de l'intérieur de la bougie (ce grattoir d'épaisseur 0,6 mm peut servir de jauge d'écartement).

Le tout est protégé par un manchon plastique fermé à son extrémité par une brosse ronde qui peut également servir au nettoyage de la partie chambre à air à réparer.

Il est bon de rappeler à la clientèle qu'une bougie bien entretenue améliore le rendement du moteur et économise le carburant !

C 323 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon page 16.

Recevez-vous notre Édition
AUTOMOBILE ?



LE BON

à retourner à **L'OFFICIEL** 59, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE, PARIS (16^e) - KLÉBER 86-15

EQUIPEMENTS et OUTILLAGE

DOCUMENTATION TECHNIQUE

● Veuillez me faire adresser, gratuitement et sans engagement, une documentation technique concernant

les fabrications désignées ci-dessous (*) et qui ont été décrites :

— dans le numéro du 22/12/56 en page 16

— dans le présent numéro en page 16

C 316 - C 317 - C 318 - C 319 - C 320

C 321 - C 322 - C 323

(*) Important : Entourer d'un cercle le ou les numéros retenus.

Nom

Adresse

Ville

Département

Date

1957

Cachet

Signature :

OU EN EST LE COMMERCE DE DÉTAIL DE LA BICYCLETTE OUTRE-RHIN ?

Première Lettre d'Allemagne

(De notre correspondant particulier).

DANS ce domaine, la situation actuelle est tout à fait différente de celle de 1953, mais elle en est la suite logique et un bref coup d'œil en arrière permettra de mieux comprendre la situation actuelle. A cette époque, le scooter venait (six mois plus tôt) de faire son apparition officielle sur le marché allemand. Son avenir était extrêmement brillant. Le commerce de détail du cycle s'orienta donc en Allemagne entièrement vers les différentes formes de scooter. La bicyclette — la chose était inévitable — s'en trouva reléguée loin en arrière et ce, à une rapidité telle qu'en 1954 déjà, les chiffres d'affaires réalisés dans le secteur de la bicyclette firent croire et écrire que cette dernière était vouée à disparaître pratiquement des magasins de cycles et ne subsisterait que sous forme d'article de sport.

Ce que fut l'année 1956

L'année 1955 fut l'année du cyclomoteur. Au cours de cette année, il fallut satisfaire aux énormes besoins des consommateurs subitement mis en présence d'un engin motorisé pratique et bon marché. Ce fut aussi une année dangereuse pour le commerce de détail du cycle allemand : la tentation était grande d'élargir sa capacité pour l'adapter aux possibilités de l'époque, considérables, mais passagères. Une grande partie du mal et ce que certains appellent la « crise du cycle » vient de là : griserie des détaillants, investissements exagérés, extension brutale de la capacité.

Que fut l'année 1956 ? L'année 1956 — le phénomène était aisé à prévoir — apporta l'apaisement succédant généralement aux engouements : une enquête l'a révélé, 30,95 % des commerçants de détail du cycle enregistrèrent un chiffre d'affaires en régression dans le secteur cyclomoteur, 16,66 % eurent, dans cette branche le même chiffre d'affaires, 6,66 % connurent une augmentation de ce chiffre d'affaires (le reste a échappé à l'enquête). Cette régression, bien loin d'être un mauvais présage, apparaît comme un signe très encourageant : elle prouve la normalisation naturelle d'un marché « gonflé » et aujourd'hui, à la fin de la saison 1956, il est possible de résumer la situation du cycle en Allemagne d'un mot : stabilisation. Stabilisation dans le secteur du cyclomoteur dont on peut dès à présent affirmer qu'il se maintiendra, en particulier dans les classes de salariés, et stabilisation dans le secteur de la bicyclette. En effet, en dépit de la régression très forte, mais toute passagère que lui avait fait subir l'engouement du public pour les véhicules à deux roues motorisés, la bicyclette se maintient et reste en Allemagne — quoique dans une proportion plus faible — le moyen de transport démocratique (il y a encore davantage de

bicyclettes en Allemagne Occidentale que de postes de radio). Après trois ans de régression, le marché du cycle allemand marque pour la première fois un certain relèvement : 33 % des détaillants ont enregistré une augmentation de leur vente de bicyclettes allant de 20 à 50 % (par rapport à 1955), 34 % ont maintenu leurs ventes et 23 % seulement ont enregistré une diminution (allant jusqu'à 30 %). La même enquête qui a révélé ces chiffres a également fait clairement ressortir l'optimisme qui règne sur ce point dans le commerce allemand du cycle, en même temps qu'un déplacement très net de la bicyclette de tourisme en faveur de la bicyclette de sport (79 % des détaillants vendent aujourd'hui davantage de bicyclettes sport que de bicyclettes de tourisme, au contraire de la période antérieure à 1953).

Le détaillant allemand préfère vendre des bicyclettes plutôt que des cyclomoteurs, cependant, l'avenir de ce dernier est assuré. En dépit de certaines assertions, il est possible d'affirmer que l'engin motorisé à deux roues se maintiendra et progressera car la motorisation est un phénomène social que rien ne pourra arrêter. Certaines mesures (comme par exemple l'introduction d'un permis de conduire pour les cyclomoteurs dont il est question depuis longtemps en Allemagne) pourraient tout au plus en ralentir l'évolution.

Les accidents

Une enquête faite dans une ville à très fort pourcentage de cyclomoteur (Bielefeld) a montré que le nombre d'accidents provoqué par bicyclettes ou cyclomoteurs est pratiquement resté le même depuis 1951, cette proportion était de 12,8 % en 1951 lorsqu'il n'y avait pas encore de cyclomoteurs en 1955, elle fut de 13 %. Les compagnies d'assurance allemandes ont pris à leur charge 57 % de la totalité des frais de réparation de tous les cyclomoteurs accidentés ! Ce chiffre met en valeur la faible proportion des cyclomoteurs responsables d'accidents.

Les difficultés du commerce de détail du cycle en Allemagne

L'euphorie de 1955 provoqua une extension et des investissements malsains. Elle provoqua aussi l'encombrement de la profession ? de très nombreux commerçants de branches tout à fait différentes se sont improvisés dépositaires et vendeurs de cyclomoteurs. Des plaintes nombreuses sont adressées au commerce de gros et aux industries leur demandant d'être plus rigoureux dans la mise sur pied de leur appareil de vente.

Les innombrables facilités (délais de paiement, escomptes, rabats, primes de toutes sortes) brusquement introduites en cours

de saison sont des pratiques déplorables, elles désorganisent le commerce de détail et, avec les fréquentes et subites modifications (portant aussi bien sur les pièces de rechange que sur les modèles), deuxième source d'incertitude, font obstacle à la constitution rationnelle de réserves. Enfin, en face des risques courus par le détaillant, la marge bénéficiaire (en moyenne de 28 % en Allemagne) est insuffisante.

Les efforts de toutes les associations professionnelles allemandes du commerce du cycle se résument d'un mot : normaliser les structures.

L'ACTION DE LA F.N.V.M. CONTRE LES TAXES SUR LES MOTOCYCLES

La F.N.V.M. nous communique le texte de la lettre qu'elle a adressée en son temps au Ministre des Finances et au Président du Conseil, contre les funestes projets de « taxation à la place » sur les cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters et motos, dont on sait qu'ils n'ont pas jusqu'à présent été retenus par le Parlement.

Monsieur le Ministre,

C'est avec la plus grande inquiétude que nous apprenons l'intention du Gouvernement de reprendre l'article 4, alinéa 3, du Projet de Loi de Finance pour 1957, instituant un impôt annuel au taux de 500 francs par place sur les cyclomoteurs et vélomoteurs dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ et de 1.000 fr. par place sur les motocyclettes et engins spéciaux, dont la cylindrée excède 125 cm³.

Lors de la discussion sur le financement du Fonds Vieillesse, l'Assemblée nationale et le Conseil de la République avaient repoussé sans équivoque, l'extension aux « 2-roues » de la taxe différentielle sur les véhicules automobiles.

Nous ne pouvons croire que cette nouvelle atteinte à un mode de locomotion essentiellement populaire et qu'il convient de protéger en raison des restrictions de carburant, puisse être prise avec votre consentement.

C'est ainsi qu'à notre lettre du 19 décembre 1955, adressée au Président du Groupe S.F. I.O. et demandant qu'aucune restriction ne vienne porter préjudice à l'emploi du cycle et du motocycle, il nous a été répondu par lettre en date du 21 décembre, que votre Groupe adhérerait d'autant plus à notre demande qu'il se souvenait de l'essor qu'ont donné à l'emploi de ces moyens de transport pour les masses travailleuses, les lois sociales du Gouvernement Léon Blum à Direction socialiste en 1936, et à qui sont dus l'institution des congés payés et l'accroissement des loisirs.

Nous ne pouvons imaginer que vous ayez renoncé à soutenir les demandes que nous avions formulées à cette époque.

Espérant compter sur votre appui, Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Pour tout changement d'adresse nous prions nos Abonnés de joindre 30 francs en timbres et leur dernière bande.

ALLOCATIONS FAMILIALES DES EMPLOYEURS ET " INDÉPENDANTS "

Deux textes importants viennent d'être promulgués :

- 1° Nouvelles cotisations des employeurs et indépendants ;
- 2° Attribution de l'allocation « mère au foyer » aux travailleurs indépendants.

La fin de l'année 1956 a vu sortir deux textes qui, dans le domaine des allocations familiales, intéressent la plupart de nos Lecteurs, puisqu'il s'agit d'une part des nouvelles cotisations dues, de leur propre chef, par les employeurs et travailleurs indépendants, d'autre part de l'attribution de l'allocation « mère au foyer » aux indépendants.

1° COTISATIONS

C'est un arrêté du 18 décembre 1956 qui a fixé le montant annuel de la cotisation des employeurs et travailleurs indépendants à compter du 1^{er} janvier 1957.

En voici le barème :

Revenu professionnel	Cotisation annuelle
de 180.001 à 240.000 fr.	7.400
de 240.001 à 300.000 fr.	9.800
de 300.001 à 360.000 fr.	12.400
de 360.001 à 420.000 fr.	14.800
de 420.001 à 480.000 fr.	17.200
de 480.001 à 600.000 fr.	20.200
de 600.001 à 720.000 fr.	25.200
de 720.001 à 840.000 fr.	30.200
de 840.001 à 960.000 fr.	36.200
de 960.001 à 1.080.000 fr.	41.200
de 1.080.001 à 1.200.000 fr.	46.400
de 1.200.001 à 1.330.000 fr.	52.800
de 1.330.001 à 1.440.000 fr.	58.000
de 1.440.001 à 1.560.000 fr.	63.400
de 1.560.001 à 1.680.000 fr.	68.600
de 1.680.001 à 1.800.000 fr.	74.000
Supérieur à 1.800.000 fr.	79.200

Pour les employeurs et travailleurs indépendants dont le revenu professionnel annuel est inférieur ou égal à 180.000 fr. et inférieur au tiers du salaire annuel servant de base au calcul des prestations familiales des employeurs et des travailleurs indépendants, la cotisation annuelle est fixée forfaitairement, dans le département de la Seine, à : — Employeurs : 7.800 francs ;

- Travailleurs indépendants :
 - Catégorie 1 : 7.800 fr.
 - Catégorie 2 : 6.000 fr.
 - Catégorie 3 : 4.800 fr.

Pour les autres départements, il convient d'appliquer à cette cotisation les abattements pris pour la détermination des salaires servant de base au calcul des prestations familiales au chef-lieu du département.

2° ALLOCATION MÈRE AU FOYER

C'est une loi du 11 décembre 1956 qui a enfin rendu justice aux Artisans et Travailleurs indépendants, en attribuant une allocation dite « de la mère au foyer » aux « chefs de famille non salariés dont le principal revenu provient de l'exercice d'une activité professionnelle indépendante non agricole » et dont le conjoint, ne bénéficiant pas d'un revenu professionnel distinct, se consacre principalement aux tâches du foyer et à l'éducation des enfants.

CHRONIQUE DU VÉLOCISTE-MOTOCISTE

DE QUELQUES ANOMALIES DANS LA CONSTRUCTION

S*I ma modeste expérience, issue d'observations attentives dans la pratique permanente, peut servir l'intérêt général ; je citerai cette fois certaines anomalies de construction fort désagréables de conséquences pour tout le monde.*

Dans le blocage des écrous...

Les arrêteurs en tôle, généralement utilisés pour le blocage d'écrous d'un organe important, sont, chez certains fabricants, réalisés en tôle d'une si mince épaisseur que la patte d'ancrage casse ou se tord au serrage. Quand il n'y a qu'un écrou, tenant par exemple un organe par le centre, les conséquences se devinent aisément.

La même chose se rencontre fréquemment dans d'autres fabrications dont, entre autres, celle des moyeux de cycles ou motocycles où, là, l'ergot de la rondelle s'engage dans le filetage, toujours pour la même raison. Je n'ai d'ailleurs jamais rencontré jusqu'à présent de Fabricant ayant songé que, l'écrou entraînant la rondelle à ergot dans la rotation du serrage, il était nécessaire d'y interposer une seconde rondelle libre de glissement, qui, elle, pourrait être à faible épaisseur.

Chez un Fabricant de moyeux-freins à tambour pour motocycles : l'axe de came de frein AR, à commande au pied, est monté dans un tube de guidage long de 50 mm ; mais ce tube est rivé par un léger embouti sur le plateau de frein et ne comporte aucun moyen de graissage. L'axe se gripe inmanquablement et tord le tube et le plateau de frein avec cet axe, ceci du fait 1° de la longueur exagérée de ce palier pour l'effort disponible sur celui-ci, 2° de l'absence de dispositif de graissage ou de procédé y suppléant, tel des bagues anti-friction à réserve de graisse par exemple. Vraiment, voilà un montage qui n'est pas heureux.

Et le démontage de la roue AR.

Parlons un peu maintenant du démontage de la roue AR, et en particulier sur les cyclomoteurs. Sur certaines machines en service, pas celles d'exposition où toutes les parties chromées brillent et les chaînes sont propres, l'opération de démontage-remontage (même fortement facilités à l'atelier par les cordes de suspension de la machine ou le banc d'essais spécial) devient une opération « bagarre et cambouis » avec la mécanique ! Et que dire si celle-ci se passe alors sur la route !

Je suis peut-être dans l'erreur, et dans ce cas c'est avec plaisir que j'en accueillerais la démonstration, mais je ne comprends pas pourquoi les cyclomoteurs sont construits avec des pattes destinées au coulissement de la roue !

A part une ou deux exceptions, qui donnent entière satisfaction, l'ensemble des constructeurs a adopté ce genre de réglage de la chaîne moteur et n'en démord pas ! Pourquoi alors montent-ils l'une des chaînes avec un tendeur automatique ou réglable et pas l'autre ? cette disposition permettrait de construire les cadres, ou les bras de suspension, avec des pattes à engagement vertical, comme les fourches AV, et faciliterait ainsi ! 80 % le démontage des roues AR.

Les constructeurs voudront-ils monter un tendeur de chaîne moteur solide et bien protégé de la boue, réglable par coulissement de préférence, je le souhaite ! Je sais aussi que certains me diront « ça va coûter plus cher », sans doute, mais quel argument de vente auprès de l'usager qui avec son cycle précédent a été empoisonné à chaque crevaison !

La fixation des pignons de chaîne-moteur.

Toujours à l'AR de la machine : il y a le problème de la fixation des pignons de chaîne-moteur. Passons sur celle adoptée sur certains cyclôs pour des raisons d'économies maxima, toutefois sur certains vélomoteurs, dont un à la « carrosserie » fort enveloppante, le système de fixation par des boulons de 6 travaillant au cisaillement ! paraît assez osé. D'autant plus que le Fabricant du moyeu n'a pas étudié des « bossages » de fixation, venue de fonderie tels qu'il soit possible d'y apporter une modification quelconque.

Les rayonnages qui ne tiennent pas.

Mais ce n'est pas tout ! et ici je prie les constructeurs et les fabricants qui me liront d'apporter toute leur attention aux lignes suivantes, les rayonnages, même montés avec de forts rayons, ne tiennent pas sur ces moyeux dont l'écartement des joues est à peine supérieur ! celui de la jante !

(Suite en page 19.)

UN NOUVEAU SYNDICAT RALLIÉ A LA F.N.V.M. : CELUI DE L'ORNE

Les Vélocistes et Motocistes du département de l'Orne se sont réunis le 19 décembre 1956 à la Chambre de Métiers d'Alençon.

M. LEQUESNE, de Damigny, présidait, assisté à cette réunion de MM. :

GIROT, *Président de la F.N.V.M.* ;
CATINAT, *Secrétaire général* ;
HERLAUT, *Secrétaire administratif*.

**

La séance est ouverte par M. GIROT qui remercie les membres présents d'avoir tenu à effectuer le déplacement malgré les difficultés de transport.

**

Après une allocution de M. LEQUESNE, M. CATINAT prend la parole, souligne l'intérêt pour les professionnels de s'unir sur le plan syndical afin de mieux défendre leurs intérêts. Beaucoup de questions professionnelles, comme par exemple celle du carburant « deux temps » sont en effet, complètement ignorées des Pouvoirs publics, mais une organisation nationale est également indispensable puisqu'elle traitera de questions aussi importantes que celles de la manipulation en bidons ou de l'allocation de base des cyclomoteurs.

M. CATINAT retrace l'histoire du syndicalisme dans l'Orne où la première section du Syndicat général de l'avenue de la Grande-Armée fut créée le 28 août 1906 sous la présidence de M. AUFFRAY.

**

Le département de l'Orne qui compte 387 Vélocistes et Motocistes a intérêt à se constituer sur le plan syndical et à désigner un comité directeur et un bureau chargé de les représenter.

**

M. LEQUESNE rappela ses démarches difficiles effectuées à la Préfecture de l'Orne démarches dont le bien fondé a depuis été reconnu, grâce à la compréhension de M. LEFORT, délégué du Préfet.

**

Un Comité-Directeur de 15 membres est formé, composé de :

Mme COUEC, d'Alençon ; MM. BRINDEJONC, de Boucé ; CHAMBERT, d'Alençon ; DELIZY, de Sées ; FILLEUL, de Laigle ; LACROIX, d'Argentan ; LE BREC, d'Argentan ; LEQUESNE, de Damigny ; MONNIER, d'Alençon ; PINSARD, de Gacé ; GUILBERY, d'Alençon ; GUILLOTIN, de la Ferté-Macé ; HEDIGER, de Nonant ; ROMIEUX, d'Alençon ; SCHMITT, de Le Merlerault.

Sont élus du Bureau :

Président : M. LEQUESNE, de Damigny.
Vice-Présidents : MM. CHAMBERT, d'Alençon ; LACROIX, d'Alençon.

Secrétaire : M. PINSARD, de Gacé.

Trésorier : M. BRINDEJONC, de Boucé.

Le président LEQUESNE révèle qu'il a obtenu une allocation de 2.500 litres d'essence à titre de dépannage pour décembre et qu'il espère un nouveau déblocage.

MM. CATINAT et GIROT exposent les principaux problèmes intéressant la profession : Conventions Collectives, Travail Noir, Extension du permis de conduire aux cylindres inférieurs à 125 cm³, marge bénéficiaire, etc.

**

Pour tous renseignements s'adresser à M. LEQUESNE, Vélociste-Motociste, à Damigny (Orne).

A L'ATTENTION DES V. M. DE L'ORNE

On nous communique :

Le Président du Syndicat signale à tous les Vélocistes et Motocistes du département de l'Orne que toutes les demandes spéciales pour usage professionnel doivent être adressées à M. René LEQUESNE, rue de la Fontaine, à Damigny.

Il leur rappelle, en outre, que ces demandes doivent être renouvelées mensuellement et envoyées, au plus tard, le 10 de chaque mois.

Ne pas oublier de joindre une enveloppe timbrée à 50 francs.

Le Président,
René LEQUESNE.

Voir en page 21 la suite des informations syndicales.

(Suite de la page 18.)

En d'autres termes, sur ces 125 qui portent généralement deux personnes et dont les accélérations et les virages imposent au rayonnage un effort très important, celui-ci insuffisamment « haubanné » par l'étroitesse des joues du moyeu reçoit dans les efforts latéraux, des torsions telles qu'il ne tarde pas à se « déglisser » rapidement et les rayons à se casser en séries.

Le Fabricant de rayons n'y est pour rien, pas plus que le monteur de roues bien souvent ; la cause réside essentiellement dans cet « arc-boutement » insuffisant du rayonnage. La roue à tendance à se mettre en « huit », la jante n'ayant aucune souplesse c'est le rayonnage qui casse ou se desserre.

La fourche télescopique.

Je passe maintenant à la fourche télescopique, rapidement, pour signaler l'utilisation de soufflets pare-poussières en caoutchouc d'origine naturelle, destinés à travailler au contact de corps gras, solution anti-technique adoptée par la presque totalité des constructeurs !

A quoi servent les fabrications en synthétiques qui résistent aux corps gras ?

Les gardes-boues.

Dans la fabrication des gardes-boue, ceux de cycles en particulier, pourquoi les Fabricants font-ils en sorte que les angles près des bourrelets soient autant de coins acérés susceptibles de provoquer de sérieuses blessures (en particulier sur les bicyclettes d'enfants !). De gracieux arrondis seraient plus esthétiques et moins dangereux !

Enfin n'oublions pas que l'un des bourrelets, non fermé, permet un passage facile du fil de feu AR et une excellente protection de ce fil contre les frottements.

Enfin les ressorts...

Je signale maintenant certains ressorts (toujours susceptibles de fragilité) indispensables, au freinage d'un axe par exemple, fréquemment placés à l'intérieur d'un bloc-moteur qu'il faudra démonter presque entièrement pour effectuer le remplacement d'un de ceux-ci quand survient la rupture ! D'où une facture nettement disproportionnée au coût de l'organe défectueux et de son importance réelle quelquefois et une immobilisation du véhicule pour l'usager.

Je pense particulièrement à une marque dont le 125/4 temps à culbuteurs comporte une anomalie de ce genre. J'ai vu, lors du dernier Salon ; qu'une certaine modification de l'emplacement du ressort d'axe de commande du sélecteur des vitesses sur cette même machine permettait maintenant un remplacement plus aisé.

Mais pourquoi vouloir toujours le placer à l'intérieur du moteur ?

Quelle belle publicité se fera ce Fabricant qui annoncera que son véhicule a été étudié sous l'angle de l'utilisation la plus pratique pour l'usager, et pourra citer ainsi les facilités de remplacement de certains organes (ressorts de kick, ressorts de sélecteur, le démontage rapide de la roue AR sans complications ni dérèglement des chaînes (cyclos), la rigidité des rayonnages..., etc...

Que ce soit en cyclo ou en vélomoteur je suis en mesure de leur affirmer ici que les utilisateurs y attachent maintenant une très grande importance.

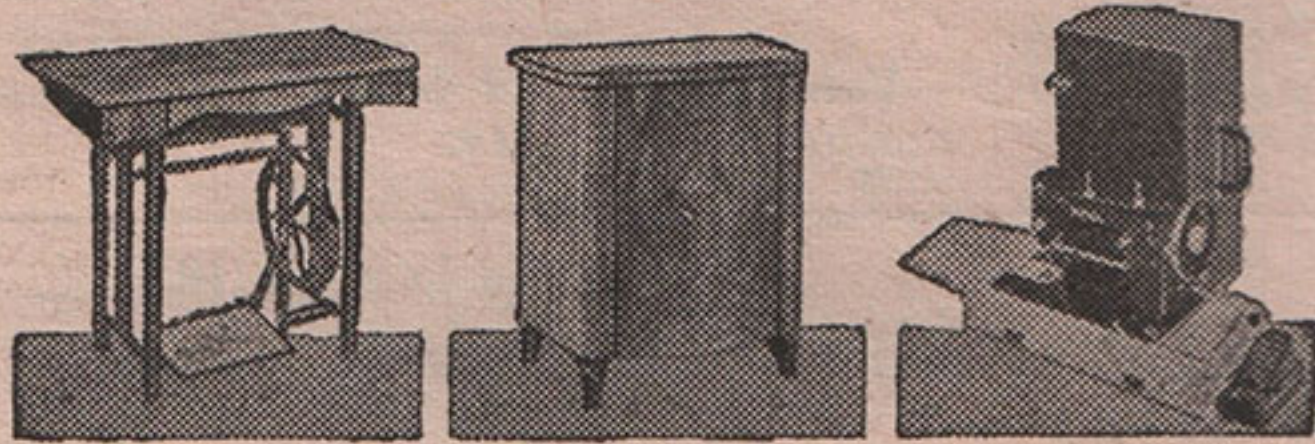
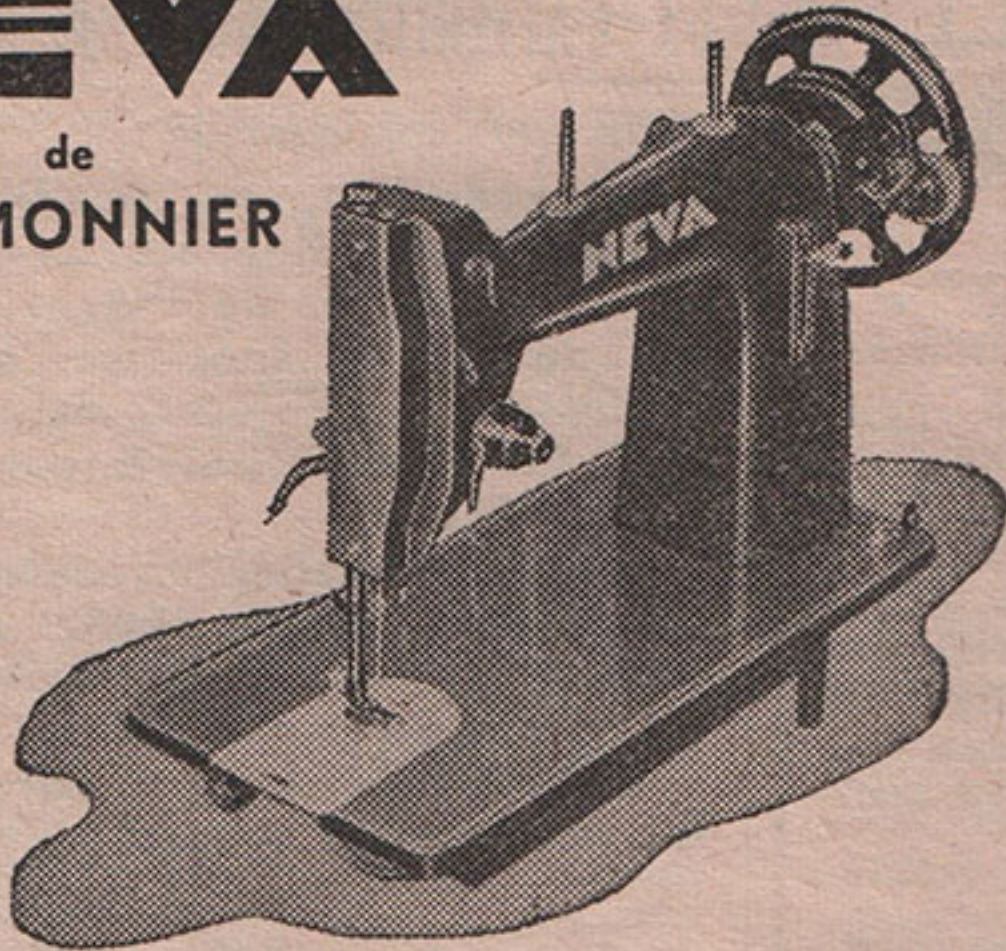
Henri SYLVAIN.

CELLE QUI COUD LE MIEUX...
C'EST ENCORE LA

NEVA

de
THIMONNIER

COUD
BRODE
REPRISE



Catalogue gratis et franco

THIMONNIER

N° 75 Rue de Bourgogne - LYON



SPÉCIALITÉS MÉCANIQUES DE PRÉCISION ADAPTABLES AUX
MOTOS - VÉLOMOTEURS - SCOOTERS - CYCLOMOTEURS



GALETS

AIGUILLES

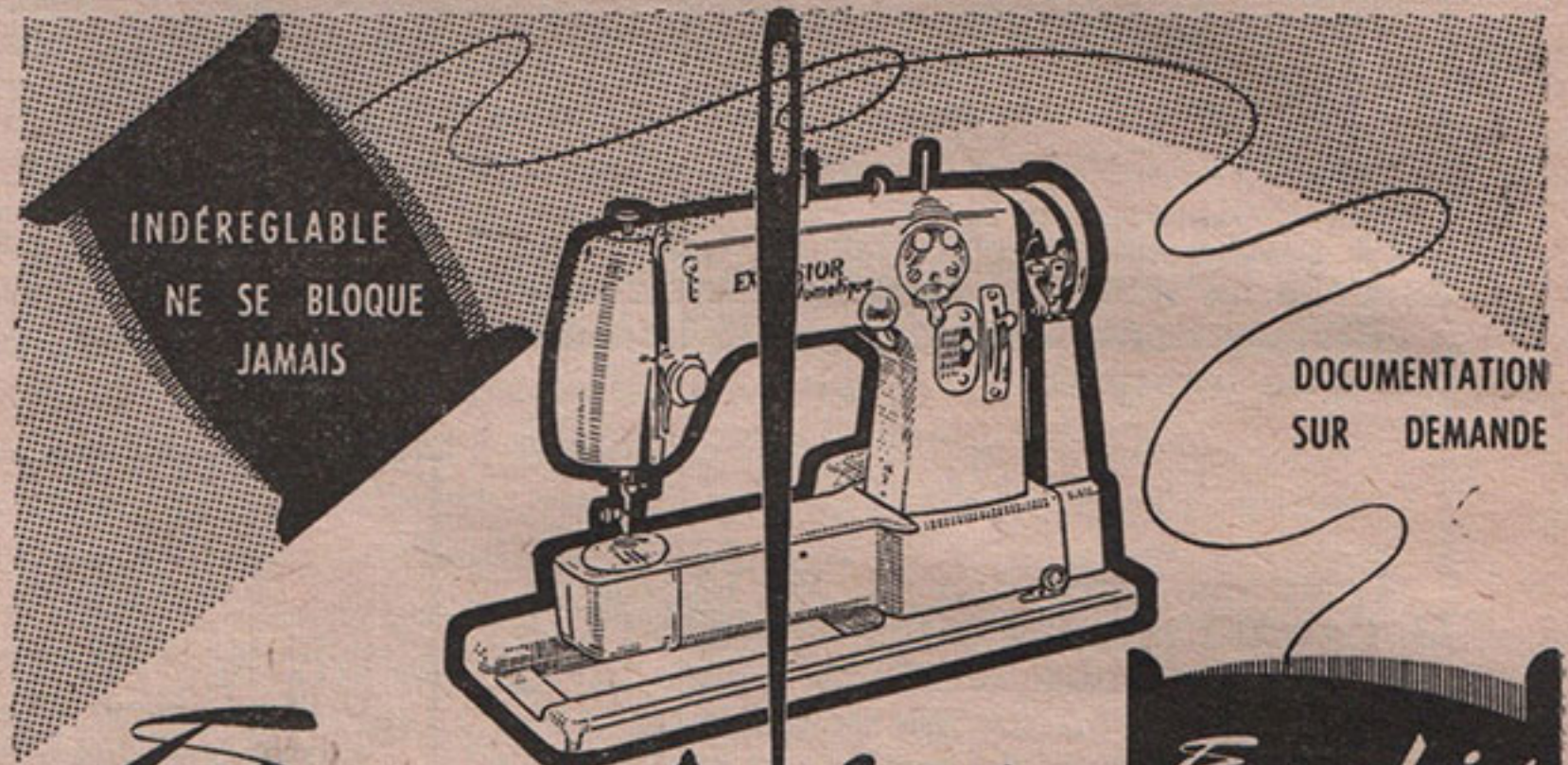
ROULEMENTS A BILLES

AXES DE PISTON



VARAY ET MAGNENANT

8 RUE ANTONIN RAYNAUD - LEVALLOIS - PER. 51-90



INDÉREGLABLE
NE SE BLOQUE
JAMAIS

DOCUMENTATION
SUR DEMANDE

Excelsior

Excelsior
1877-PARIS

ETS. HACHÉE, 104, Bd de SÉBASTOPOL, PARIS (3^e) - ARC. 54-24

AVOIR TOUJOURS EN MAINS
le texte complet du
CODE DE LA ROUTE!

S. O. S. P.

vous le présente
en format de poche au prix de
250 francs franco

59, Av. de la Grande-Armée
PARIS (16^e)



BILLES CYCLES
DE PRÉCISION

EN ACIER AU CHROME
TOUTES DIMENSIONS

6, RUE DE LA SABLONNIÈRE
PARIS - XV^e
TEL. SÉGUR. 96-66



Clinique des
cadres. Réservoirs et Roues
tél. PER. 20-68

MARCHAND FRÈRES
18, rue Danton LEVALLOIS
Ne pas confondre, bien noter
n° 18, la maison n'a
pas de succursale.

Pour toute demande
de renseignements,
joindre un timbre
pour la réponse.

FABRICANTS D'ACCESSOIRES DE MOTOS
HUGUET & C^{IE}



VENTE EXCLUSIVE AUX CONSTRUCTEURS & GROSSISTES
39, Boulevard de Saïgon, MARSEILLE (10^e) - Tél. GARIBALDI: 82-02

BROSSE A BOUGIES

Pratic
Brevetée

GRATTE, NETTOIE, CONTRÔLE
SALZA. 4, r. Robert-Estienne
Paris (8^e) Tél. BLA. 18-26

CHEZ LES GROSSISTES



REMORQUES POUR CYCLES, MOTOS, SCOOTERS

TOUS MODÈLES pour
Transport marchandises
Tourisme
Camping

Spécialistes
depuis 1930

Demandez catalogue
et condition aux:

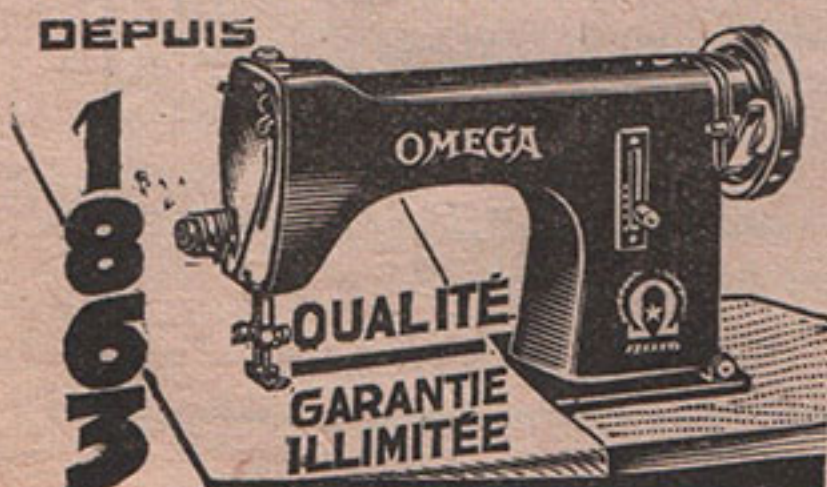
E^{ts} CHOILLLOT 87-89, rue de Chenove
CONSTRUCTEURS - DIJON (Côte-d'Or)



**VOTRE INTÉRÊT !
VOTRE DEVOIR !**

**FAITES ABONNER
VOS COLLÈGUES**

DEPUIS



OMEGA

Celle qui se vend le mieux . . .

Prix meilleurs : remises plus fortes . . .

TOUS MEUBLES LUXE FINI D'ORIGINE — TÊTES CENTRALES T.A. — MOTEURS 2 VIT.
SPÉCIALITÉ DE SOCLÉS — COFFRETS — TABOURETS : PRIX UNIQUES — AIGUILLES

Écrivez de suite : Usines REINOR, 20-22, avenue Félix Faure, LYON

CHEZ LES VÉLOCISTES ET MOTOCISTES DE SEINE-MARITIME

Le Syndicat des Agents et Artisans en Cycles et Motocycles de la Seine-Maritime (sauf arrondissement du Havre), en réunion plénière, le 17 décembre 1956, à Rouen, a rassemblé une salle complète qui a écouté avec beaucoup d'attention les divers orateurs, et a procédé à la réélection du Bureau, qui se compose comme suit :

Président : M. LAURENT ;
Vice-Présidents : MM. DURUBLE, HÉBERT ;
Secrétaire : M. LAINE ;
Trésorier : M. PORTRAIT ;
Membre du Bureau : M. DUBOIS.

En premier lieu, les demandes d'inscriptions d'essence supplémentaire ont été remplies par les retardataires.

La position des membres de notre profession très touchés par la diminution du chiffre d'affaires et tenus par un forfait non dénonçable pendant deux ans, a motivé une demande de démarche sur le plan national par le truchement de la Fédération.

Ce qui a été voté à l'unanimité.

Une protestation a été élevée contre certains fabricants vendant aux Grands Magasins, Éconoats et Coopératives.

La question de l'apprentissage a été à l'ordre du jour. Il a été décidé de remettre en route les cours à la Chambre de Métiers et de demander aux Grandes Écoles Nationales d'Apprentissage, de prévoir la formation d'ouvriers professionnels considérant que l'usage des cyclomoteurs et vélomoteurs occupe une grande place dans l'économie nationale et que nos ateliers manquent de plus en plus de personnel.

MM. ABRAHAM et THOMIN ont été nommés rapporteurs.

Lors de l'élection du Bureau, des félicitations ont été adressées à M. PORTRAIT, Vétéran Motociste, dont le dévouement au Syndicat n'a jamais failli depuis la création de celui-ci.

A TOULOUSE, LES V. M. FONT UNE BRILLANTE RENTRÉE SYNDICALE

Le dimanche 13 janvier 1957, s'est tenue à la Chambre de Métiers de la Haute-Garonne, boulevard de Strasbourg, l'Assemblée générale du Syndicat des Vélocistes et Motocistes de ce département.

Une grande quantité de professionnels parmi les plus notoires du département avait tenu à apporter à leur Président M. FOURNIÉ, le témoignage de leur sympathie et également à accueillir le Secrétaire général de la Fédération, M. J. CATINAT, lequel passant deux nuits de chemin de fer est venu prendre contact avec les collègues de Toulouse.

Présidée par M. FOURNIÉ, l'Assemblée générale avait pour principal but la remise en route des activités syndicales sur le plan départemental et l'examen des problèmes d'actualité dont l'importance exige le rassemblement immédiat de toutes les forces corporatives.

M. FOURNIÉ était entouré de : M. CASTEX, Secrétaire général du Syndicat, vieux syndicaliste depuis plus de vingt ans au service de l'organisation syndicale ; de M. BIARD, Trésorier ; de Mme MICHEL, Vice-Présidente.

Après un rapide exposé du Président concernant les démarches qu'il a faites auprès de la Chambre de Métiers et de la Chambre de Commerce, en ce qui concerne la répartition de carburant et des avantages qu'il a pu obtenir pour permettre aux magasins et ateliers de maintenir leur activité à peu près normale, M. CATINAT, fit un large exposé sur toutes les questions qui préoccupent commerçants et artisans du Cycle et du Motocycle ; il rappela, précisément en ce qui concerne les questions de car-

burant, dans quelle situation s'est trouvée la Corporation dès les premiers jours de la disette de l'essence, faute par l'Administration d'avoir connu le rôle de distributeur du carburant « deux temps » qu'effectue régulièrement le Motociste. Il évoqua les problèmes des remises des Grossistes, du permis des petites cylindrées, des taxes dont étaient menacés les cycles et motocycles, des conventions collectives, de l'apprentissage, du travail noir.

Il rappela également combien il était indispensable que les professionnels eux-mêmes veillent à ce que soient respectées dans leur département les conditions mêmes de l'essor des « deux roues », notamment en agissant auprès des parlementaires et des services préfectoraux pour que des dispositions soient prises en vue de faciliter la circulation de ces engins, le plus souvent décriés parce que rien n'a été fait pour assurer leur protection sur les routes de France.

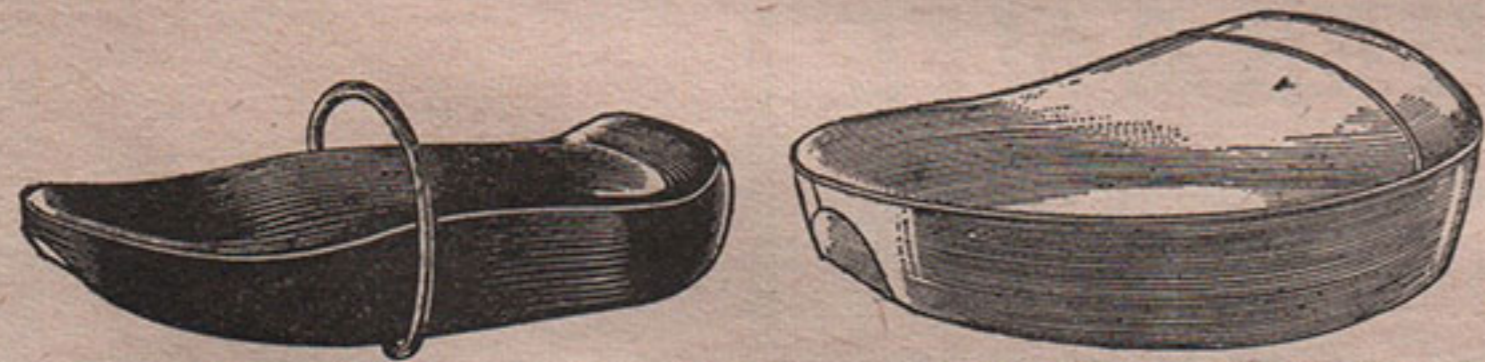
Au début de son exposé, M. CATINAT, tient à rendre hommage aux pionniers de l'action syndicale dans le département qui derrière le Président SOULET ont constitué la première section des Vélocistes-Motocistes en 1907, voilà 70 ans.

Puis différentes questions ayant été posées, ce fut à nouveau le Président FOURNIÉ puis M. CASTEX qui prirent la parole.

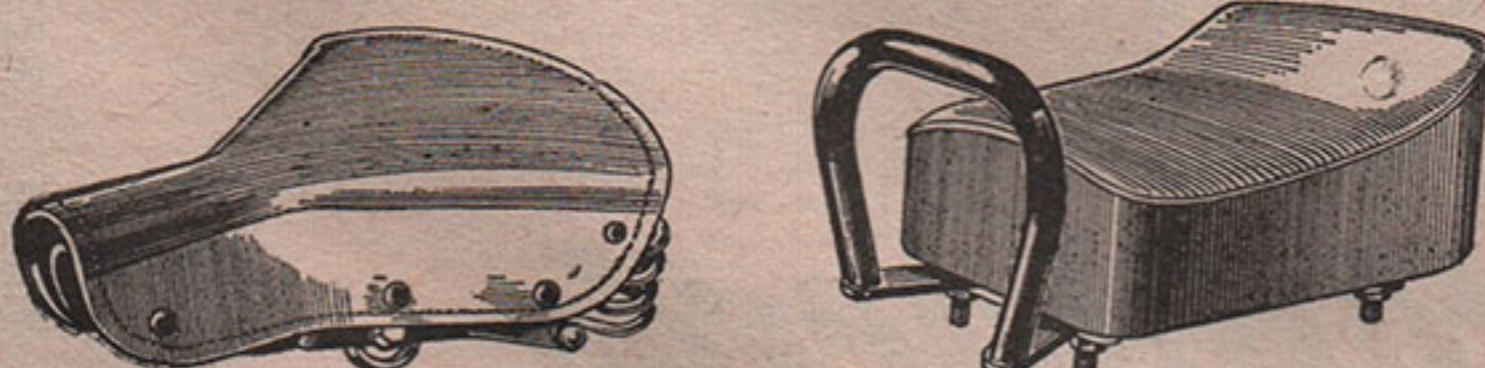
La séance est levée vers 12 h. 30 juste à temps pour le repas organisé au restaurant « La Régence » où une magnifique salle bien dressée attend tous les collègues, leurs épouses et les invités parmi lesquels trois des plus importants Grossistes de la Place.

Dans une atmosphère très détendue et avec des collègues heureux de se retrouver autour d'une table, s'est déroulé un excellent repas, bien toulousain, arrosé d'excellents vins et terminé comme se doit, par quelques allocutions : celle du Président dont l'éloquence est très applaudie, celle de M. CASTEX, celle de M. CELLI, Président des Grossistes du département et enfin de M. CATINAT qui rappelle ce que Toulouse représente pour tous les Français, y compris les collègues du cycle et du motocycle c'est-à-dire le centre d'une région de grande activité économique et touristique. Il forme des vœux pour que de meilleurs jours soient réservés au commerce du Cycle et du Motocycle dans une ambiance corporative faite de contacts permanents de solidarité et d'amitié.

SELLES POUR CYCLES - CYCLOMOTEURS - MOTOS "GALLET" - "ADGA" - "VERYBEST" - "CLUB"



Selle Biplace, 3 modèles Renforcés Monoplace, Fixation 3 points, ou chariot Ø 22



Selle cyclo n° 262 QUALITÉ - PRÉSENTATION - CONFORT
Siège AR n° 1235



Les
VRAIES POINTES
INÉBRANLABLES
brevetées et
LES MEILLEURES
CHAUSSURES
CYCLISTES

sont fabriquées par

MERCIER & Cie PARIS

Le câble Indécabla

INDÉCA

R 250/300 KGS

CABLE DE FREIN INOXYDABLE
CABLES DE DÉBRAYAGE
CYCLES ET MOTOS

double protection

Qualité super indéformable
fil trempé haute résistance
goupille inarrachable brevetée
sans soudure.

E^S LAUNAY-VANCÉ - SARTHE - Tél. : 5

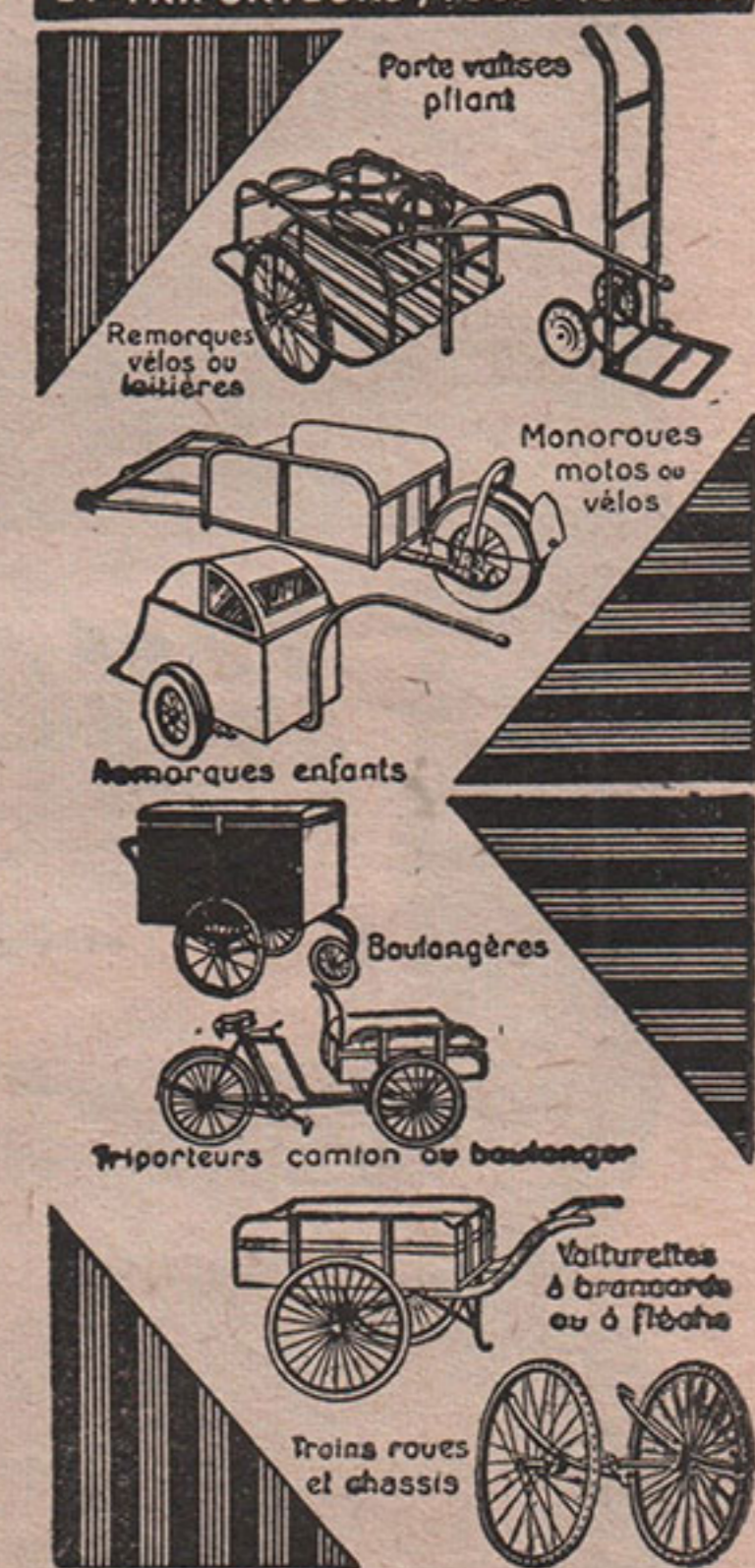
W. LEWY'S

TOUS MODÈLES DE
RUPTEURS
ET
CONDENSATEURS
A HUILE

pour
MOTOS
SCOOTERS
VÉLOMOTEURS

S. E. P. E. M.
8, rue d'Alençon, PARIS LIT. 49-58

FABRIQUE DE REMORQUES, VOITURETTES ET TRIPORTEURS, TOUS MODÈLES.



ETAB^{TS} E. PAQUET
constructeurs-mécaniciens
134 à 138, Ch. St Pierre. AMIENS

La Machine à coudre **FRANÇAISE**
DE

RÉPUTATION MONDIALE

OMNIA

Entièrement fabriquée par

MANUFRANCE

la célèbre MANUFACTURE FRANÇAISE D'ARMES ET CYCLES
DE SAINT-ETIENNE

|| **A NAVETTE VIBRANTE** ||

|| **A NAVETTE CENTRALE** ||

|| **A NAVETTE ROTATIVE** ||

*Une qualité consacrée
— des prix imbattables*

REPRÉSENTANTS LOCAUX ACCEPTÉS

dans un certain nombre de localités encore disponibles

Ecrire à **MANUFRANCE — SAINT-ETIENNE (Loire)**

ENTRETIEN ET RÉPARATION DES MACHINES A COUDRE (*)

Le nettoyage de la machine. (fin)

Toutes les autres pièces pourront également être nettoyées au pétrole, toujours avec une brosse pour que les différents déchets se détachent plus facilement. Bien les essuyer ensuite avec un chiffon propre.

Passez légèrement la toile émeri très fine sur les deux portées de l'axe du chasse-navette, dans le sens de la rotation. Faites le même travail pour les deux portées de l'arbre supérieur, ainsi que pour la portée du vilebrequin et la came se trouvant sur cet arbre.

Passez également la toile émeri dans le guide et sur la came de la barre de transformation de mouvement de l'arbre de chasse-navette ; dans les guides du support de griffe, de la bielle de commande de mouvement en longueur de la griffe et de la barre de mouvement en hauteur de la griffe ; enfin sur la barre à aiguille et sur la barre de pied de biche, dans le sens de leur longueur.

Bien vérifier si tous les galets tournent bien. Si quelques-uns ne tournent pas ou sont durs à faire tourner il faudra les changer de la manière qui sera indiquée dans un prochain article.

Bien nettoyer également les évidements coniques qui se trouvent en bout des barres.

Essuyez également la coursière et passez la toile émeri sur la portée de l'anneau de maintien de la navette. Passez également la toile émeri sur la face de l'anneau qui est en contact avec cette portée.

Pour le boîtier, la navette et le chasse-navette, essuyez-les soigneusement et enlevez les bouts de fil qui peuvent s'y trouver accrochés.

Bien veiller à ne pas laisser de fil dans la rainure d'accrochage du boîtier, sur la navette et à enlever tous les déchets de tissus qui peuvent se trouver au fond du boîtier.

* * *

Voici donc notre machine démontée et nettoyée ; dans la suite de cette étude, nous allons voir le rôle des principales pièces de cette machine.

Nous avons laissé, dans le dernier chapitre, notre machine démontée et nettoyée. Dans les articles qui vont suivre, nous verrons le rôle de toutes les pièces qui composent cette machine. Il importera d'effectuer avec soins toutes les vérifications énoncées, afin de ne pas avoir à y revenir lors du remontage de la machine.

Les éléments d'assemblage.

Avant de parler des pièces de la machine proprement dite, je crois qu'il serait nécessaire que nous jetions un coup d'œil sur ce que nous appellerons les éléments d'assemblage, que vous connaissez tous, en tant que mécaniciens ; ce sont les vis, écrous, rondelles, bagues, goupilles, ressorts, etc.

Ces pièces se ramènent, pour la machine à coudre, aux types suivants :

— **Vis à têtes cylindriques** : C'est le type le plus utilisé, donc il est inutile de s'y étendre longuement. Cette vis est dite à tête plate lorsque la hauteur de la tête ne représente qu'une fraction de son diamètre.

— **Vis à tête hexagonale ou carrée** : La tête de cette vis porte des pans sur son pourtour (6 ou 4) et permet ainsi de la manœuvrer avec une clé à fourche ou à tube. Elle peut, en outre, porter une rainure, ce qui permet d'employer un tournevis.

— **Vis sans tête** : Ce type est simplement formé d'un corps fileté, fendu à une extrémité. Cette extrémité peut aussi être creusée d'un évidement hexagonal ou carré ; la vis se manœuvre alors avec un outil approprié.

— **Vis à portée** : Cette vis comporte, sous la tête, une partie lisse destinée généralement à servir d'axe à une pièce assez mince et qui doit se mouvoir librement.

— **Vis pivot ou vis cône** : Cette vis peut se composer, comme une vis normale d'une tête et d'un corps fileté, lequel est prolongé par une partie conique et lisse. C'est cette partie qui est appelée à supporter des pièces par leur extrémité en s'engageant dans un évidement également conique. En machine à coudre, cette vis est le plus souvent une vis sans tête, bloquée par un contre-écrou pour permettre un réglage.

G. FORT

(*) Voir l'Officiel du Cycle et du Motocycle du 22-12-56.

Dans un prochain numéro :

AUTRES VIS. - ÉCROUS. - RESSORTS

INITIATION ET PERFECTIONNEMENT DANS LE DOMAINE DE LA MACHINE

La 2^e Édition illustrée de ce manuel
indispensable est en vente

Commandez votre exemplaire sans tarder

Je, soussigné Profession

Adresse

Dépt

adresse ce jour le montant de ma commande du « MANUEL DU RÉPARATEUR DE MACHINES A COUDRE FAMILIALES » soit 205 fr. (175 fr. + 30 fr. pour l'envoi) par chèque, mandat ou virement ci-joint (*) ou par versement au C. C. P. PARIS 7336-22. Éditions S.O.S.P., 59, avenue de la Grande-Armée, PARIS (16^e).

Date :

Signature :

(1) Rayer la mention inutile.



CONVENTION COLLECTIVE SIGNÉE POUR LE PERSONNEL DES VÉLOCISTES ET MOTOCISTES

dans la Région Parisienne

Le vendredi 25 janvier a été signée une convention collective conclue entre, d'une part le « Syndicat des Vélocistes et Motocistes de la Région Parisienne » (affilié à la F.N.V.M.) et les diverses organisations représentatives du Commerce et de l'Artisanat de l'Automobile, d'autre part les organisations des ouvriers et employés de ces mêmes branches. Nous en donnons ci-après le texte complet (fin au prochain numéro), à l'exception des barèmes horaires concernant les seuls ouvriers de l'Automobile et Electriciens. Dans le barème des collaborateurs, on trouvera par contre un certain nombre d'emplois qui peuvent exister ou non dans le Cycle et le Motocycle, mais sont plus spécifiquement « Automobile »; nous n'avons cru pouvoir omettre aucun poste de cette nature afin de ne laisser de côté nulle catégorie susceptible d'intéresser nos Lecteurs Vélocistes et Motocistes.

La présente convention collective est conclue dans le cadre de l'Accord paritaire national du 29 juin 1956, dont elle reprend l'ensemble des dispositions.

Son champ d'application territorial est limité aux départements de la Seine et de la Seine-et-Oise.

OUVRIERS CYCLE ET MOTOCYCLE

Manœuvre	135 fr.
Aide-mécanicien, premier échelon	145 »
Aide-mécanicien, deuxième échelon	155 »
Mécanicien, premier échelon	165 »
Mécanicien, deuxième échelon	180 »
Mécanicien, troisième échelon	205 »

JOURS FÉRIÉS

Afin d'éviter une perte de salaire du fait du chômage d'un jour férié tombant un jour habituellement travaillé dans l'établissement, tout ouvrier ayant plus de trois mois d'ancienneté sera payé dans la limite de trois jours fériés par an, non compris le 1^{er} mai, au taux du salaire réel et selon l'horaire pratiqué dans l'établissement à cette date.

Le paiement du jour férié ne sera dû que si le salarié a accompli normalement, à la fois la dernière journée de travail précédant le jour férié et la première journée de travail suivant le dit jour férié sauf lorsque son absence a été autorisée si elle résulte de maladie ou d'accident du travail ou lorsqu'elle est due à un cas fortuit dûment constaté et porté, dès que possible, à la connaissance de l'employeur tel qu'incendie du domicile, décès, accident ou maladie grave du conjoint, d'un ascendant ou descendant.

Les jours fériés, chômés et payés, seront fixés par le chef d'entreprise et portés à la connaissance du personnel ayant le 1^{er} janvier de chaque année.

Les ouvriers appelés à effectuer un travail exceptionnel au cours des jours fériés ainsi fixés, bénéficieront du paiement du plus prochain jour férié, chômé, non compris dans les trois journées préalablement désignées.

Lorsque la Direction aura recours à la récupération dudit jour férié, les ouvriers absents lors de la récupération perdront le bénéfice de l'indemnisation du premier jour férié suivant cette récupération et entrant dans le cadre du présent article. La présente disposition ne sera toutefois applicable que si la récupération a été annoncée au plus tard la veille du jour férié, et si elle a eu effectivement lieu dans les trois mois du chômage du jour férié. Elle ne sera pas non plus appliquée lorsque l'absence de l'ouvrier a été autorisée, si elle résulte de maladie ou d'accident du travail ou lorsqu'elle est due à un cas fortuit dûment constaté et porté, dès que possible, à la connaissance de l'employeur, tel qu'incendie du domicile, décès, accident ou maladie grave du conjoint, d'un ascendant ou descendant.

COLLABORATEURS

Barème des appointements minima et des taux effectifs garantis.
Collaborateurs adultes, première zone, Région Parisienne, base 40 heures :

(Voir le tableau en 2^e colonne).

Coef- ficient	Profession	Minima hié- rar- chiques	Taux effectifs garantis
115	Garçon de bureau huissier	21.050	24.500
115	Surveillant aux portes	21.050	24.500
115	Surveillant veilleur de nuit	21.050	24.500
132	Pointeau premier échelon	24.160	25.970
160	Pointeau deuxième échelon	29.280	30.720
185	Pointeau comptable payeur	33.860	35.520
116	Employé aux écritures, premier échelon...	21.230	24.540
126,5	Employé aux écritures, deuxième échelon...	23.150	25.480
118	Archiviste	21.590	24.540
150	Aide-comptable	27.450	28.800
150	Facturier	27.450	28.800
150	Aide-caissier	27.450	28.800
150	Employé toutes mains, premier échelon..	27.450	28.800
165	Employé toutes mains, deuxième échelon.	30.200	31.680
120	Téléphoniste poste simple	21.960	24.900
138	Téléphoniste standardiste	25.250	26.500
123	Dactylographe débutante	22.510	25.160
128	Dactylographe premier degré	23.420	25.610
134	Dactylographe deuxième degré	24.520	26.140
128	Sténo-dactylographe débutante	23.420	25.610
138	Sténo-dactylographe premier degré	25.250	26.500
147	Sténo-dactylographe deuxième degré	26.900	28.220
158	Sténo-dactylo correspondancièrè	28.910	30.340
185	Secrétaire sténo-dactylographe	33.860	35.520
160	Mécanographe	29.280	30.720
200	Caissier	36.600	38.400
185	Comptable commercial	33.860	35.520
185	Comptable industriel	33.860	35.520
212	Comptable deuxième échelon	38.800	40.700
290	Chef comptable	53.070	55.680
128	Pompiste	23.420	25.610
138	Aide-magasinier	25.250	26.500
160	Magasinier	29.280	30.720
175	Magasinier vendeur, premier échelon....	32.030	33.600
209	Magasinier vendeur, deuxième échelon....	38.250	40.130
271	Chef magasinier	49.590	52.030
290	Chef magasinier	53.070	55.680
	Chef de garage de nuit :		
221	Première catégorie	40.440	42.430
232	Deuxième catégorie	42.460	44.540
252	Troisième catégorie	46.120	48.380
	Chef de garage de jour :		
209	Première catégorie	38.250	40.130
221	Deuxième catégorie	40.440	42.430
240	Troisième catégorie	43.920	46.080
230	Réceptionnaire d'atelier	42.090	44.160
209	Chef d'équipe A ou de station	38.250	40.130
221	Chef d'équipe B ou de station	40.440	42.430
271	Contremaître A	49.590	52.030
290	Contremaître B	53.070	55.680
312	Chef d'atelier A	57.100	59.900
340	Chef d'atelier B	62.220	65.280
	Services de vente :		
168	Aide-vendeur prospecteur	30.740	32.260
190	Vendeur	34.770	36.480
252	Vendeur confirmé	46.120	48.380
271	Inspecteur commercial	49.590	52.030
300	Attaché commercial	54.900	57.600

COLLABORATEURS

Primes d'ancienneté.

Les collaborateurs bénéficient d'une prime d'ancienneté dans les conditions suivantes :

La prime d'ancienneté s'ajoute au salaire réel de l'intéressé et est calculée en fonction du salaire minimum de l'emploi occupé, aux taux respectifs de :

- 3 % après trois ans d'ancienneté,
- 6 % après six ans d'ancienneté,
- 9 % après neuf ans d'ancienneté,
- 12 % après douze ans d'ancienneté,
- 15 % après quinze ans d'ancienneté,
- 17 % après vingt ans d'ancienneté ;

Le montant de la prime d'ancienneté varie avec l'horaire de travail et supporte, le cas échéant, les majorations pour heures supplémentaires ;

La prime d'ancienneté devra figurer à part sur le bulletin de paie.

**Dans le prochain n°: CONGÉDIEMENT — MALADIE
ACCIDENT — MATERNITÉ — ALLAITEMENT**

La Vie de l'Entreprise

AVIS IMPORTANT

Cette rubrique est établie d'après les publications au Bulletin officiel du Registre du Commerce et du Registre des Métiers. L'Officiel du Cycle et du Motocycle décline la responsabilité des erreurs qui pourraient provenir de cette source légale d'informations. — La lettre C précédant une mention signifie que le fonds visé a pour objet principal le Cycle et le Motocycle; les lettres AC que le fonds cumule cette activité avec l'Automobile. — Le chiffre suivant ces lettres correspond au numéro du classement de chaque mention parmi les six rubriques ci-après :

- C1. — Créations d'établissements ;
- C2. — Locations, Gérances ;
- C3. — Ventes, Cessions ;
- C4. — Cessations d'activité ;
- C5. — Règlements judiciaires ;
- C6. — Faillites.

PARIS ET SEINE

C.-4. — FOURNIER (Joffre), ach., éch., vte, répar. de cycles et autos, 3, r. de la Fraternité, à Vincennes. Cause de cessat. de gér.

C.-4. — LEBRETON (Pierre), vte et répar. de cycles, motos, 15, r. Myrha, à Paris (18^e). Cause cessat. d'activ.

AIN

C.-4. — FEUGLET (Louis), cycles, motos et access., lieudit Roissiat, à Courmangoux. Cause de cessat. d'activ. et ferm. du fds.

C.-4. — BESSON (Claude), bicycl., motos, mach. à coudre, 8, cours de Verdun, à Bourg. Cause de cessat. d'activ.

ALPES-MARITIMES

C.-1. — GOUMARD (Daniel), mécan. sur cycles et motos, 5, r. Villarey, à Menton.

C.-3. — PETIT (Léon), vte de cycles, motos, access. et répar., 247, av. de Grasse, à Cannes. Fds acq. par ach.

C.-4. — GALETTI (Auguste), huile, ess. et cycles, quartier Carnolès, à Roquebrune-Cap-Martin. Cause de décès.

ARDENNES

C.-3. — MILLET (Paul), vte et répar. de cycles, motos, access., 16, faub. du Ménil, à Sedan. Fds acq. par ach.

C.-4. — BOLMER (Rémy), mécan., répar. de cycles et cycles à moteur, access., ess., huile, électr., à Leffincourt. Cause de décès.

AUDE

C.-4. — DELPECH (Jean), mach. à coudre et cycles, 3, r. de Verdun, à Carcassonne. Cause de vte à CLEMENT-SALA (Emile).

C.-4. — GAZEL (Moïse, dit Achille), vte et répar. de cycles et access., à Lagrasse. Cause de cessat. d'activ.

BOUCHES-DU-RHON

C.-4. — ETIENNE (Marcel), répar. mach. à coudre, cycles, motos, ach. et vte, 1 bis, r. Berthelot, à Marseille. Cause de vente.

CALVADOS

C.-4. — LEFEU (Albert), cycles, motos et répar., 70, r. du Général-Leclerc, à Langrune-sur-Mer. Cause de cessat. d'activ.

C.-6. — Faillite : BOYENVAL (Pierre), expl. un comm. de mach. à coudre, cycl. et motos, av. de la Gare, à Villers-sur-Mer. Syndic : M^e Pierre, 1, r. Jean-Doublet, à Honfleur.

CORRÈZE

C.-4. — COVART (Jacques), cycles, motocycl., mach. à coudre, pl. Municipale, à Lubersac. Cause de cessat. d'activ. et ferm. du fonds.

COTE-D'OR

C.-3. — THILLOT (René), cycles, motos, cyclom., scooters, access., vte et répar., 48, r. du Faubourg-Madeleine, à Beaune. Fds acq. par ach.

COTES-DU-NORD

C.-4. — IZANIC (Albert), cycl., vélomot., motos, access., mécan. en cycles et motos, à Mur-de-Bretagne. Cause de cessat. d'activ. dans le ressort du tribunal.

LOIRE-INFÉRIEURE

C.-2. — BIRAUD (André), vte et répar., cycles et mach. à coudre, commune de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, à Kerlac. Fonds donné en gér. aux ETABL. DUARIB.

C.-4. — Mme RICHARD, née FOUCAUD (Marguerite), motobécane, cycles et ts access., 12, r. Renan, à Nantes. Cause de cessat. d'activ.

LOIRET

C.-6. — Faillite : TAUPIN (Henri), expl. un fds d'ach. et vte de cycl., cyclomot., motos et vte d'access., pces détach. en demi-gros et au détail, 12, pl. du Vieux-Marché, à Orléans. Syndic : M^e Vauquelin, agréé, 1 bis, r. Croix-de-Malte, à Orléans.

LOT

C.-4. — GARRIGUES (Louis), mach. à coudre, vte et répar., à Limogne. Cause de cessat. d'activ. et disparit. du fds.

MAINE-ET-LOIRE

C.-1. — CHAUVIERE (Marcel), mécan., répar. en cycles, 49, r. du Chêne, à Cholet.

C.-3. — DELANOUE (Alphonse) acq. par ach. un fds de cycles et motos, r. de la Sénatorerie, à Saint-Hilaire-Saint-Florent. Vend. : JEAN (Yves).

MANCHE

C.-3. — MESNAGE (Gustave), cycles, motos, mach. agric., répar., r. de Carentan, à Périers. Adjonct. : cyclomot., vélomot., scooters, tract., clôtures électriques, essence.

C.-6. — Faillite : SAILLARD (Charles), mécan., garagiste, vte et répar. radio, mach. à coudre, 24, r. de la République, à Briquebec. Syndic : Jeanne, agréé, 2, r. Emile-Zola, à Cherbourg.

MAYENNE

C.-4. — LECHAT (France), cycles et access., mécan. en cycles, à Saint-Aubin-du-Désert. Cause de cessat. d'activ. et ferm. du fds.

MEURTHE-ET-MOSELLE

C.-4. — KUHN (Joséphine), vte et répar. de cycl. et motocycl., 4, av. du 20^e-Corps, à Nancy. Cause cessat. d'activ. et suppr. du fds.

C.-4. — DUPONT (Louis), mécan. sur cycles et motos, à Bainville-sur-Madon. Cause de cessat. d'activ. et dispar. du fds.

MORBIHAN

C.-1. — BARZIC (Jean), mécan. pour cycles et motos et chauff. de taxi, aux Trois-Pierres, à Guidel.

C.-5. — 9 nov. 1956, jug. homologuant le concordat intervenu entre les créanciers et le sieur NEE (Joseph-Jean-Marie), expl. un comm. cycles, mach. agric. et mécanicien, à Béganne.

NORD

C.-4. — Mlle HANQUET (Eveline), vte de cycles et access., 43, r. René-Franck, à Petite-Forêt. Cause de cessat. d'activ. et ferm. du fds.

C.-4. — BOUSSAGUET (Marceau), vte de vélos, 33, r. de Roubaix, à Toufflers. Cause de cessat. d'activ.

C.-5. — 11 déc. 1956, jug. pron. le régl. judic. du sieur DANEZIS (Emmanuel), expl., 130, r. Gustave-Delory, à Lille, un fds de vte et répar. de motocyc., scooters, bicycl. et access. Adm. : M^e Mangez, 27, r. du Lieutenant-Colpin, à Lille.

C.-6. — Faillite : BAUDUIN (Paul), nég. en cycles, 97, r. de Tournai, à Tourcoing. Syndic : M^e Playoux, agréé, 3, r. de l'Industrie, à Tourcoing.

ORNE

C.-6. — 18 déc. 1956, jug. pron. la faillite du sieur RENAUDIN (Guy-Henri), expl., 78, r. de la Boule, à Flers, un comm. de cycles. Syndic : M^e Massart, agréé, à Flers.

PAS-DE-CALAIS

C.-1. — MACQUET (Louis-Eugène), mécan., construct. de cycles et motocycles, 33, r. Royale, à Calais.

PUY-DE-DOME

C.-3. — ROBLOT (Maurice) acq. par ach. un fds de vte et répar. de cycles, motos, pces détach., ess., av. du Maréchal-Leclerc, à Beaumont. Vend. : MARA-DEIX (Claude).

C.-4. — DEBEYNE (Michel), cycles et access. en gros, 7, av. Charras, à Clermont-Ferrand. Cause de décès.

C.-4. — MERLE (Lucien), mécan. sur cycles et motos, 10, chaussée Claudius, à Clermont-Ferrand. Cause de cessat. du métier.

PYRÉNÉES (BASSES-)

C.-1. — POIRET (Gabriel), mécan., dépann. en motos, cycles, à Labastide-Clairence.

PYRÉNÉES-ORIENTALES

C.-1. — SANVICENS (Vincent), répar. autos, motos et vélos, taxi et ambulance, à Ur.

C.-4. — Mme veuve IZARD, née BADOSA (Françoise), vte, access. pour cycles, 20, r. des Augustins, à Perpignan. Cause de cessat. d'activ.

SAONE-ET-LOIRE

C.-1. — GUYOT (André), vte voit. autos d'occas., motocycl., scooters et cyclomot., access. s'y rapportant, répar., 17, r. des Places, à Chalon-sur-Saône.

C.-5. — 4 déc. 1956, jug. pron. le régl. judic. du sieur PUY (Marcel), expl., 18, r. de la République, à Gueugnon, un fds de vte et répar. de cycles et motos, vte de mach. à coudre. Admin. : M^e Imbert, avoué, à Charolles, assisté de M. Christophe, exp.-compt., 11, av. Maréchal-Foch, à Roanne (Loire).

SAONE (HAUTE-)

C.-4. — GUENAUD (Abel), vte et répar. de cycles, 16, Grande-Rue, à Gy. Cause de décès et ferm. du fds.

C.-4. — Mme GUSFIN, née BARON (Henriette), vte de cycles, access., 26, r. Jean-Jaurès, à Luxeuil-les-Bains. Cause de cessat. d'activ.

SEINE-MARITIME

C.-3. — Mme CAMIER (Lucien), née DI RUSSO (Alexandrine) acq. par ach. un fds de garage, vte et répar., loc. d'autos, cycles, 26, av. de la Première-Armée-Française, à Gournay-en-Bray. Vend. : MOULARD (Marcel) et HI-DEUX (Denise).

C.-4. — HERROT (Emile), garage, répar., access., vte et ach. de voit., motos et vélos, 335, r. Aristide-Briand, au Havre. Cause de cessat. d'activ. et ferm. de l'établiss.

C.-5. — Régl. judic. : GOMEL (Paul), expl. un fds essence, répar. et vte de bicycl., à Longueville-sur-Scie. Adm. : M^e Henri Godefroy, avoué, 36, bd de la Libération, à Dieppe.

SEINE-ET-MARNE

C.-3. — LETIRAND (Jean) acq. par ach. un fds de répar. d'autos, motos et cycles, Grande-Rue, à Pierrelevée. Vend. : LAPIERRE (Georges) et Mme Simone-Elise LESUEUR.

C.-4. — VAYSSE (Louis), garage, répar. et vtes de voit. autos, 26, r. de la Paroisse, à Fontainebleau. Cause de vente à la S.A.R.L. ELECTRO-CONFORT.

SEINE-&-OISE

C.-2. — ROCHELLE (Michel), garage, vte et répar. de voit., motocycl., tract. et access., 12, r. de Milly, à Mennecy. Fds reçu en loc.-gér. de JONQUET (Roger).

C.-3. — ZITTEL acq. par achat le garage de la Poste, à Morsang-sur-Orge. Vend. : MANCEAU (Louis).

SÈVRES (DEUX-)

C.-4. — RATIE (Marius), vte et répar. de cycles et autos, r. Sainte-Catherine, à Moissac. Cause de décès.

TARN

C.-6. — Faillite : RUFF (Georges), march. de cycles, av. Charles-de-Gaulle, à Albi.

TARN-ET-GARONNE

C.-1. — GIBERTI (Roger), répar. de cycles et motos, quartier Sainte-Anne, à la Garde.

C.-3. — AGARD (Octave) acq. par ach. un fds de cycles et autos, 36, r. de la République, à Montauban. Vend. : CHARREL (Claude).

VAR

C.-4. — JACQUEMET (Léon), vte de cadres et cycles au détail, r. Gallus, à Fréjus. Cause de cessat. et disparit. du fds.

VENDÉE

C.-1. — BOUTET (Paul), vte et répar. de cycles et motos, comm. de la Réorthe, à Féole.

Fonds de Commerce

VENTES

Vds à Toulouse aff. de pièces détachées Moto. — 1, place Bayard.

Porte-Paris, Motoconfort, aff. 27 M en 1956, logt 3 pces conf. av. 5 M. — Ecr. Bur. Journ. n° 2000.

Banl. 15 km Paris, fds cycles-motos Agce Automoto, dépôt Solexine, gge vélos, bout., atel., logt. Bail 8 ans, px int. av. facilité. — Ecr. Bur. Journ. n° 2012.

Vds, B.-du-R., cycles-motos Peugeot Terrot, Motoconfort, aff. 21. Px à déb. Facilités. — Ecr. Bur. Journ. n° 2018.

A. V. cause départ, fonds cycles, armes, banl. ouvrière, Loire-Inf., 400 M + Stock. — Ecr. Bur. Journ. n° 2019.

A. V. fabr. de remorques, monoroue et articles de camping, b. placée pour main-d'œuvre qui pourrait en faire une bonne aff. — Ecr. Bur. Journ. n° 2020.

Touraine. — Solex, 4 pces, 240 Solex. Px 2 M 2. — Ecr. Bur. Journ. n° 2022.

Centre. — Peugeot-Motoconfort, 6 pces. Aff. 17 M av. 2 M à déb. — Ecr. Bur. Journ. n° 2023.

Sud-Est. — Motoconfort, B. S. A. gds locaux. Aff. 12 M. — Ecr. Bur. Journ. n° 2024.

Bretagne. — Peugeot, 3 pces. Aff. 3 M av. 450.000. — Ecr. Bur. Journ. n° 2025.

ACHATS

Ouest, achat. b. fds moto, gde marque. — Ecr. Bur. Journ. n° 2011.

Propositions commerciales

Très bon vendeur et réparateur moto-scooter. Disp. 1 M. Recherche situation avenir ou gérance, vente. — Ecr. Bur. Journ. n° 2026.

Disposons grand local et organisation, cherchons à adjoindre dépôt de fabrication, pouvons rayonner sur Vienne, D.-Sèvres, Indre, Maine-et-Loire, Sarthe, Loir-et-Cher, et Indre-et-Oire. — Faire offre Bur. Journ. n° 2021.

Représentations

OFFRES

Importante société recherche représentants visitant Motocistes, pour accessoires d'importation. — Ecr. avec secteur visité à M. Pillet, 31, rue Bonaparte, Paris (6°).

Nous transmettons tous les jours aux annonceurs les réponses reçues sous un numéro d'ordre et les invitons à donner suite. Cependant nous ne pouvons assumer la responsabilité des cas de non-réponse.

LES PETITES ANNONCES

TARIF

Prix à la ligne, de 36 lettres, signes ou espaces, suivant les rubriques.

Les petites annonces sont payables à l'avance. Notre administration décline toute responsabilité quant à la teneur de ces annonces et se réserve le droit de refuser celles qu'elle estimerait contraires à l'esprit de la revue.

Fonds de Commerce	fr. 200
Propositions commerciales	200
Gérances	200
Représentations	150
Emplois	150
Véhicules d'occasion	150
Pièces d'occasion	150
Outillage d'occasion	150
Officiers ministériels	300
Brevets	250

Annonces domiciliées à notre revue ou à transmettre par nos soins 60 fr. de supplément pour la France, 100 fr. pour tous pays étrangers.

Toute LETTRE A TRANSMETTRE doit être affranchie et porter le numéro de l'annonce, puis mise sous une deuxième enveloppe affranchie adressée au journal.

Autos - Cycles - Motos

Fonds de commerce-Expertises.

Seule Organisation agréée par la Fédération Nationale des Vélocistes-Motocistes.

Porte Paris. — Lambretta, b. aff. Prix 5 M. Réf. 1237.

Paris. — Motoconfort, mag. 2 atel. Aff. 50 M env. av. 5 M à déb. Réf. 1240.

Banlieue. — Motobécane, gds locaux. Aff. 28 M. Crédit. Réf. 1096.

Centre. — Peugeot-Motoconfort, 6 pces. Aff. 17 M av. 2 M à déb. Réf. 1239.

Normandie. — Peugeot, 4 pces. Aff. 10 M 6. Prix 2 M 2. Réf. 871.

Touraine. — Ag. div. 6 pces. Aff. à remonter av. 600.000. Réf. 1297.

Seine-Mme. — Ag. div. mag. 175 m2, 5 pces. Aff. 45 M. Prix 5 M 5. Réf. 1116.

Oise. — Peugeot-Motobécane, 4 pces. Aff. 18 M. Prix 3 M 8. Réf. 964.

Oise. — Peugeot, Aff. 13 M. Prix 3 M 3. Réf. 1284.

Plus de 400 Fonds-Expert. grat.

GIRARD et ARNOULT

21, boul. Poissonnière, PARIS (2°)
GUT. 63-74

Cycles et Motocycles

OCCASION

VENTES

SEINE Paris.

STAT.-SERV. TRIS PEUGEOT achat, vente, occasion, neuf, crédit, réparations. — 45, quai Point-du-Jour, Billancourt (Seine).

Tri Vallée 125 cm3, fourg. 250 kg, ét. neuf	130
DKW RT 125 cm3, b. ét. mécan.	50
DKW N Z 350 cm3, b. ét.	80
DKW S B 350 et 250, b. ét., dep.	35

Bouchaud, 6, rue Desaix (15°).

Vends ou échange. moto Guzzi 250 course Echange contre 125 ou plus.

Bouchaud, 6, rue Desaix, Paris (15°).
Fon. 86-79.

Sport course MV Agusta ital. ; 150 cm3 2 temps 125 km/h chrono ét. nf valeur 300, solde 120 ; 350 Terrot fourche télesc. type HCT équip. 35.000.

Vis. BERDRIN, 119, av. du Gal.-Leclerc. (14°).

BMW R 51/2 BSA B33 200 Golden avec side ; Puch 125 sport ; Norton ; BSA ; 250 Lambretta ; ECT recommandé de toutes machines nves crédit reprise. MURIT, 44, r. Paul-Barruel.

Triumph T 100 garantie 3 mois ; Triumph Thunderbird 53 ; Triumph neuves 200, 500, 650 ; Jawa 350, 55, ét. neuf ; Plusieurs 250, 175 et divers. HURNI, 38, r. Saussure (17°).

Lambretta 56-55-54-53 à partir de 55 ; Lambretta Grand Prix, 1.800 km. Acc. ; Vespa 55-54. A partir de 70 ; Peugeot scooter, 57, 1.100 km. En rod. ; Moby scooter, 55 c. nf acces. ; Peugeot 125 cm3, 54, 8.000 km. Prix int. ; Speed Paris-Nice, très bon état. Bas prix. 3, bd Pereire.

ALPES-MARITIMES Nice.

175 Puch, 54,	90
150 Puch	80
125 Motobécane culbutée, 55,	70
125 Peugeot, 55,	70
Vespa, 55	85
Lambretta, 56	125

MOTOS SELECTION, 32, r. Barla.

GIRONDE Bordeaux.

Burgala, 49 cm3 et 98 cm3 monv et trois vit. ; Malterre 125 cm3 et 175 cm3 normal, sport et supersport. CONSORTIUM, 53, r. Nicol.

ILLE-ET-VILAINE Teillac.

Echangerai 4 HP Terrot 20.000 + 2 HP Terrot 10.000, contre acces. vélos. — Aveline, Ed. mécanicien.

NORD Lille.

Automoto 1 CV	20
Sidecar, très bon	35

204, rue Solferino.

Armentières.

Scooter triporteur Macquet 125 cm3, b. ét. Ag. MOTOCONFORT, TORREMANNS, 58 rue de Dunkerque.

PAS-DE-CALAIS Calais.

N.S.U. Max mod. 54, 13.000 km ctre Adler 250. MAUPIN, rue Roche.

PUY-DE-DOME Clermont-Ferrand.

500 Norton Manx ; 500 Vincent HRD Grey flash ; 2 Peugeot 175 cm3. VALEYRE, 23, av. URSS.

RHIN (BAS-) Koenigshoffen.

Motos-scooters, cyclomoteurs, occasions. SCHNITZLER, 5, rue de la Charmille.

SEINE-MARITIME Sotteville.

Puch 115 S.V. mod. 56, état impeccable. 64, r. G.-Risler.

VOSGES Thaon.

Motoconfort 175 cm3 nve ; Scooter Terrot, bas prix. TREMSAL, 88, r. d'Alsace.

HAUTE-VIENNE Limoges.

500 cm3 Gillet-Herstal, culb.,	50
500 cm3 Peugeot, bloc-mot., culb., 4 vit., sélect.,	60
500 cm3 Motobécane, bloc-mot. culb., 4 vit., sélecteur, b. équip.,	75
350 cm3 Jawa bi-cylindre, f. téles. susp. arr.,	150
250 cm3 René Gillet, bloc-mot., 4 vit., sélect., susp. arr., f. téles.,	80
175 cm3 Puch, bi-cylindre, f. téles. suspens. arr., b. équip.,	150

Albert POMPON, route du Palais.

Pièces d'occasion

ACHATS

Achat chambres à air vélos rouges sans marques, 50 fr. pce. — Ecr. Bur. Journ. n° 3143.

Achat opt access. vélos à solder, même déclassés. — Ecr. Bur. Journ. n° 3144.

Achat valves vélos alu. Dural, raccords. — Ecr. Bur. Journ. n° 3145.

Achat pneus vélos tous modèles, mêmes déclassés. — Ecr. Bur. Journ. n° 3146.

Achat garde-boue vélos brut et Dural déclassés. — Ecr. Bur. Journ. n° 3147.

Achat jantes 650 B vélos brut et nickelées. — Ecr. Bur. Journ. n° 3148.

VENTES

100 tonnes de pièces détachées d'occasion sont à la disposition des motards et des motoristes. Cadres, fourches, roues, moteurs, boîtes, carters, pignons, magdyn, épaves, etc... Expédition province. — Roger Scaaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin.

Pces dét. pour tous modèles DKW REPARATIONS MECANIQUE ET ELECTRIQUE

Pièces pour : BMW R12, Royal-Enfield 350, Puch ancien modèle. Bouchaud, 6, rue Desaix, Paris (15°).
Fon. 86-79.

Outillage d'occasion

VENTES

A v. ensemble ou séparément, matériel d'emballage cycle état neuf, compresseur, four à gaz, cab. à peindre. — Ecr. Bur. Journ. n° 2006.

Emplois

DEMANDES

Excellent comptable, 36 a. libre courant janvier recherche emploi firme industrielle ou commerciale. — Ecr. Bur. Journ. n° 3157.

Vendeur actif, 28 a., connaiss. branche auto et équip. rech. poste fixe ou représ. région parisienne. — Ecr. Bur. Journ. n° 3158.

Placement Familial

Jeunes gens de moins de 18 ans Insertions gratuites pour les Abonnés de l'Officiel

Ag. officiel Motobécane, Peugeot, Terrot, cher. ouvrier Motociste ay. b. conn. méc. Nour. et logt poss. — Ecr. Bur. Journ. n° 1804.

Cher. J. H. pouv. ass. form. méc. cycle ser. poss. ass. logt et nourrit. ainsi que paye suivant capacité. — Ecr. Bur. Journ. n° 1805.

Il ira loin

avec un réservoir de lignes et qualité

Edouard MOTTAZ

RÉSERVOIRS pour Cyclomoteurs, Vélomoteurs, Motos
307, rue de la Garenne, NANTERRE • MAL. 29-77



bouchon moto



Super "47"



18 l. n 50



15 & 17 l. n 55



8 l. n 57



le Soins

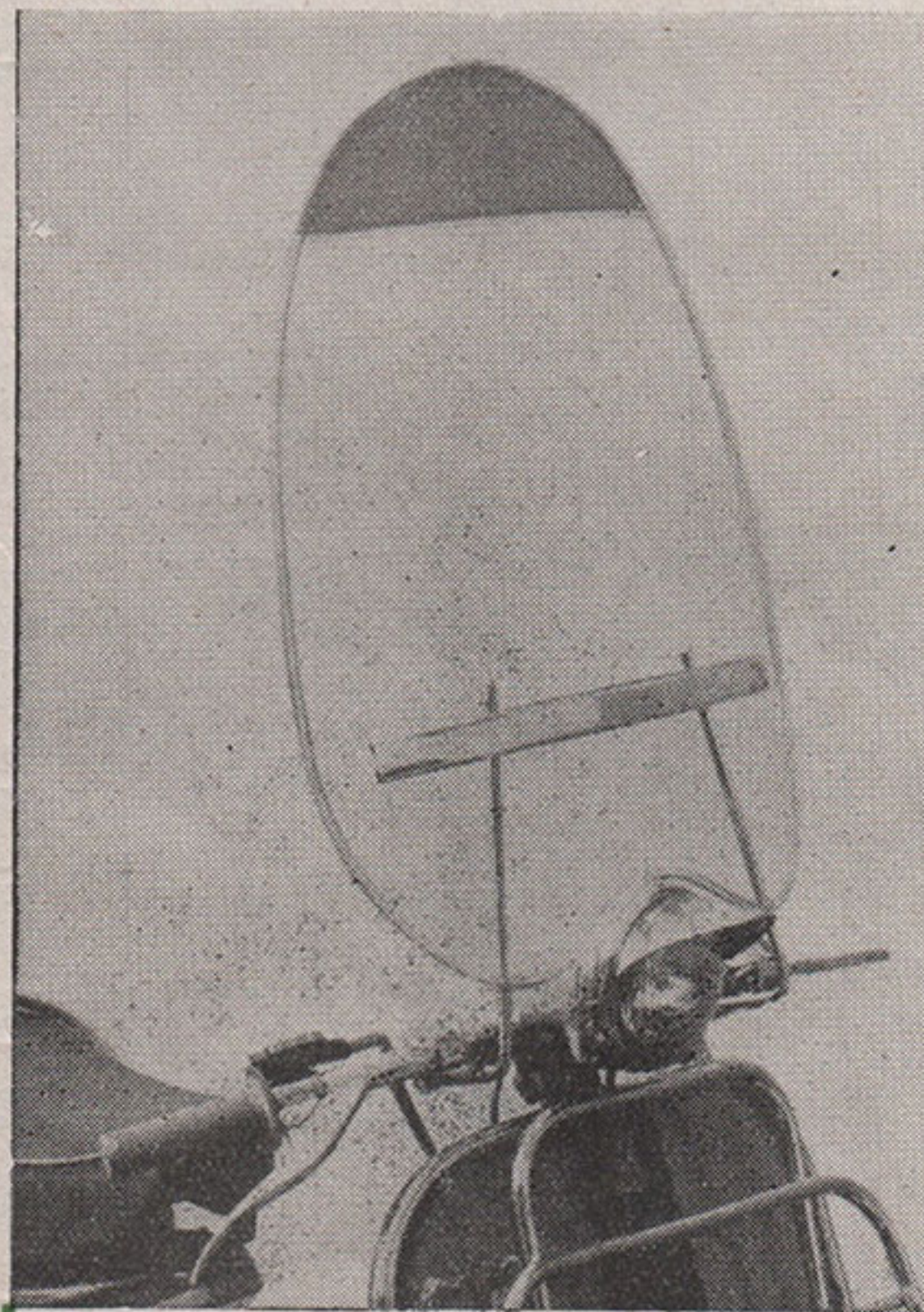
que vous apporterez à la présentation de vos imprimés, témoignera du soin dont vous aurez entouré l'exécution du travail.

- fiche de réparation
 - fiche de main d'œuvre
 - fiche de garantie
 - fiche de stock
 - Certificat de vente
 - déclaration d'inscription de gage
 - demande de radiation de gage
 - vente à crédit
 - Contrat location-vente
- et tous les imprimés utilisés dans les ATELIERS
A DES PRIX DE GRANDE SÉRIE

Utilisez les

Fiches S.O.S.P.

SPÉCIMEN ET TARIFS SUR DEMANDE A
S.O.S.P., 59, AV. DE LA GRANDE ARMÉE, PARIS (16^e) KLÉ.86-15



PARE-BRISE n° 115 "Grand Large".

Modèle très élégant, bordé sur le pourtour par un profil en matière plastique qui assure une rigidité absolue. Partie supérieure en rhodold vert formant pare-soleil. Ce pare-brise s'adapte instantanément sur toutes les machines, vélomoteurs, motos, scooters et cyclomoteurs et permet de ce fait de réduire le stock.

36, rue de Bagnolet
PARIS (20^e)

BIPLEX

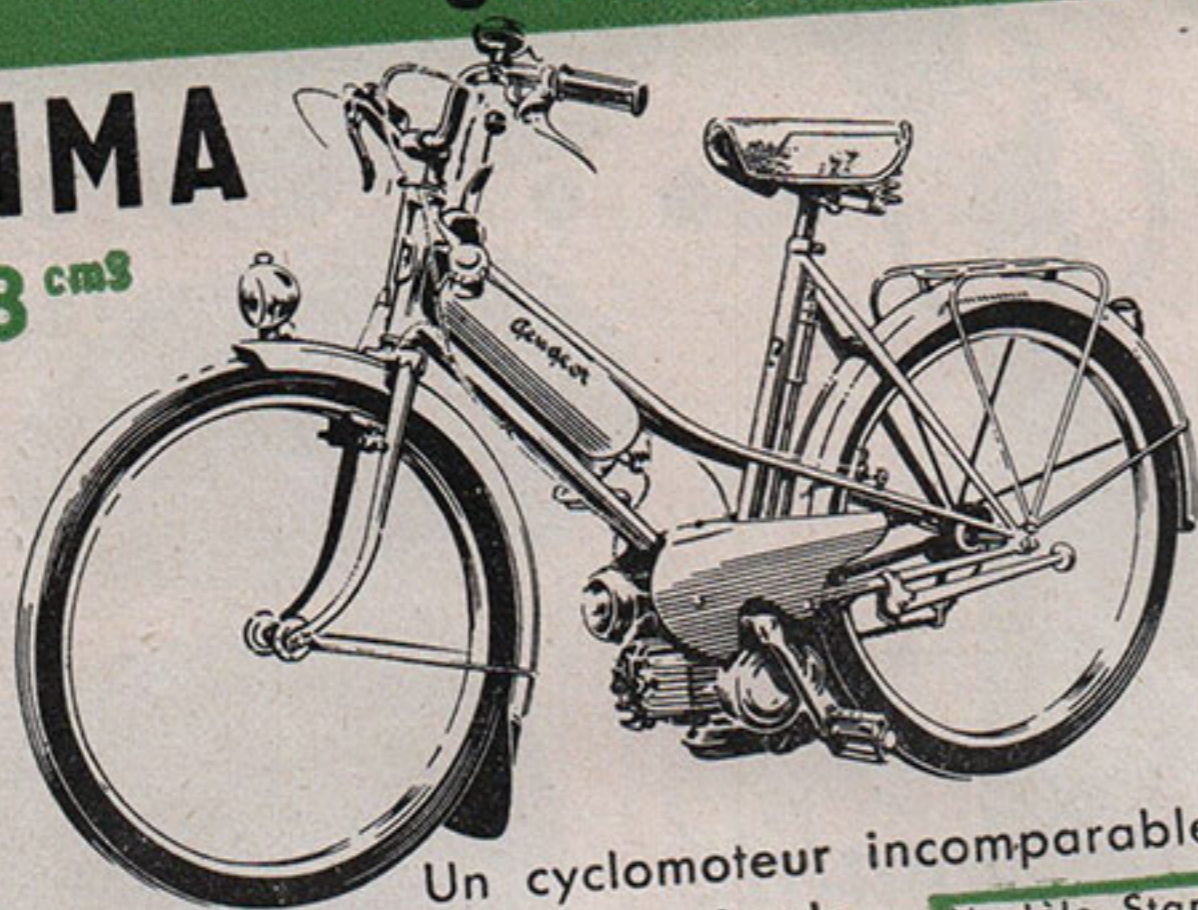
Qui veut la QUALITÉ... choisit Peugeot

Une qualité proverbiale. Un fini irréprochable.
Des prix raisonnables que seuls expliquent et justifient :

- une production massive dans 6 usines spécialisées, dotées de très puissants moyens techniques.
- un chiffre d'affaires de plus de 10 milliards.

Voilà la garantie PEUGEOT !

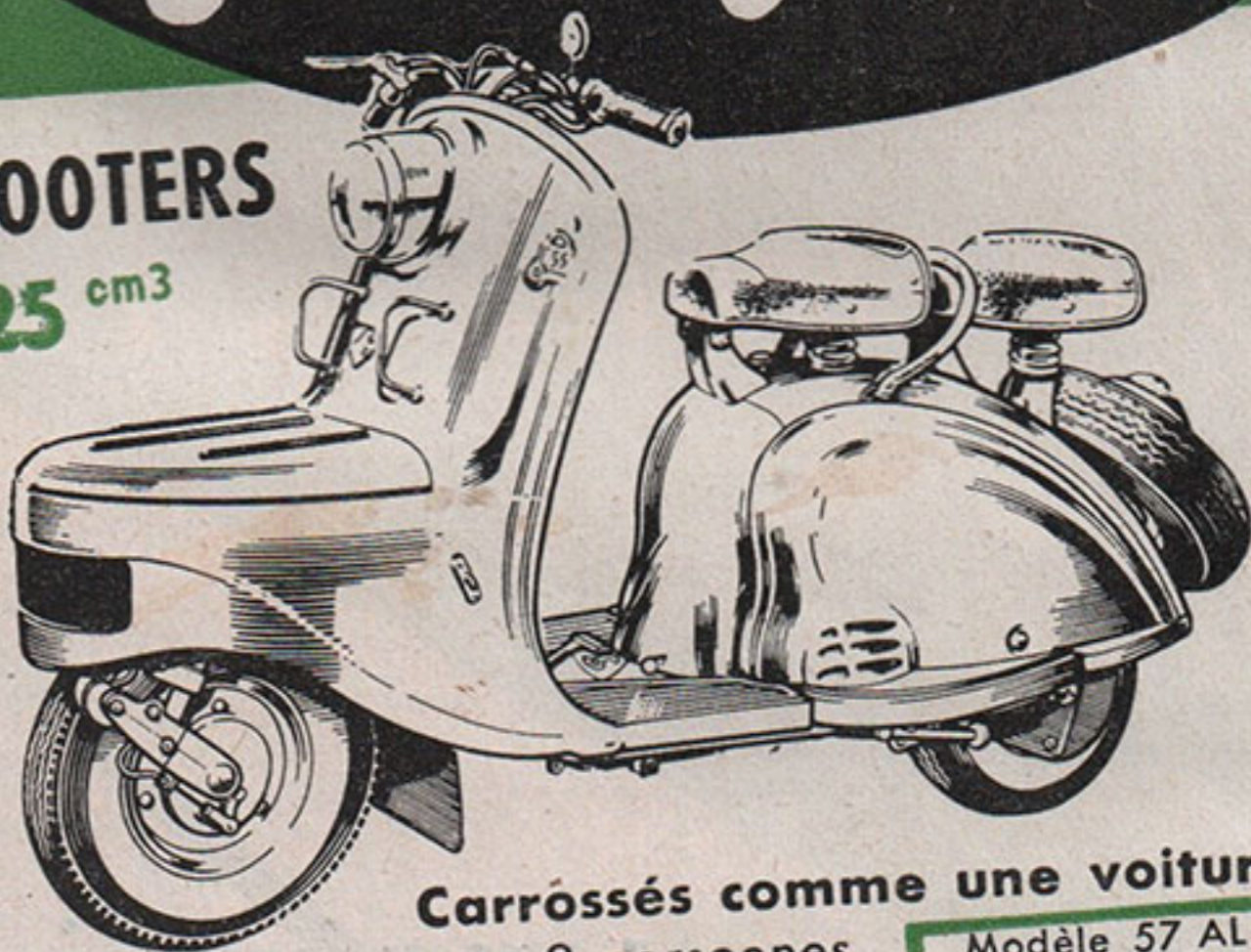
BIMA 48 cm³



Un cyclomoteur incomparablement silencieux. Une mécanique simple, un moteur souple et puissant. Toutes les côtes montées allègrement.

Modèle Standard
38000 F

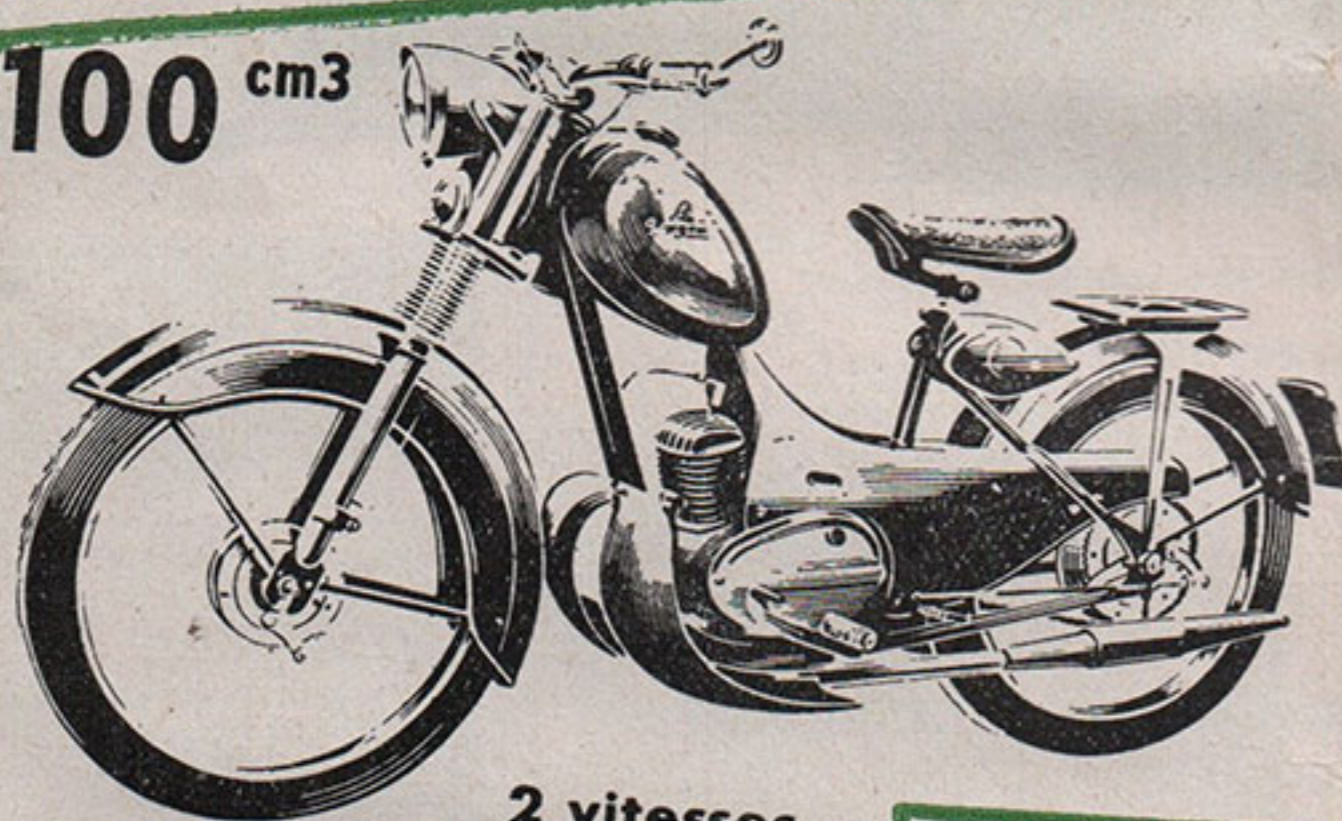
SCOOTERS 125 cm³



Carrossés comme une voiture. Ils sont conçus pour 2 personnes avec leurs bagages. Bien protégés, bien suspendus et confortables.

Modèle 57 AL :
133900 F

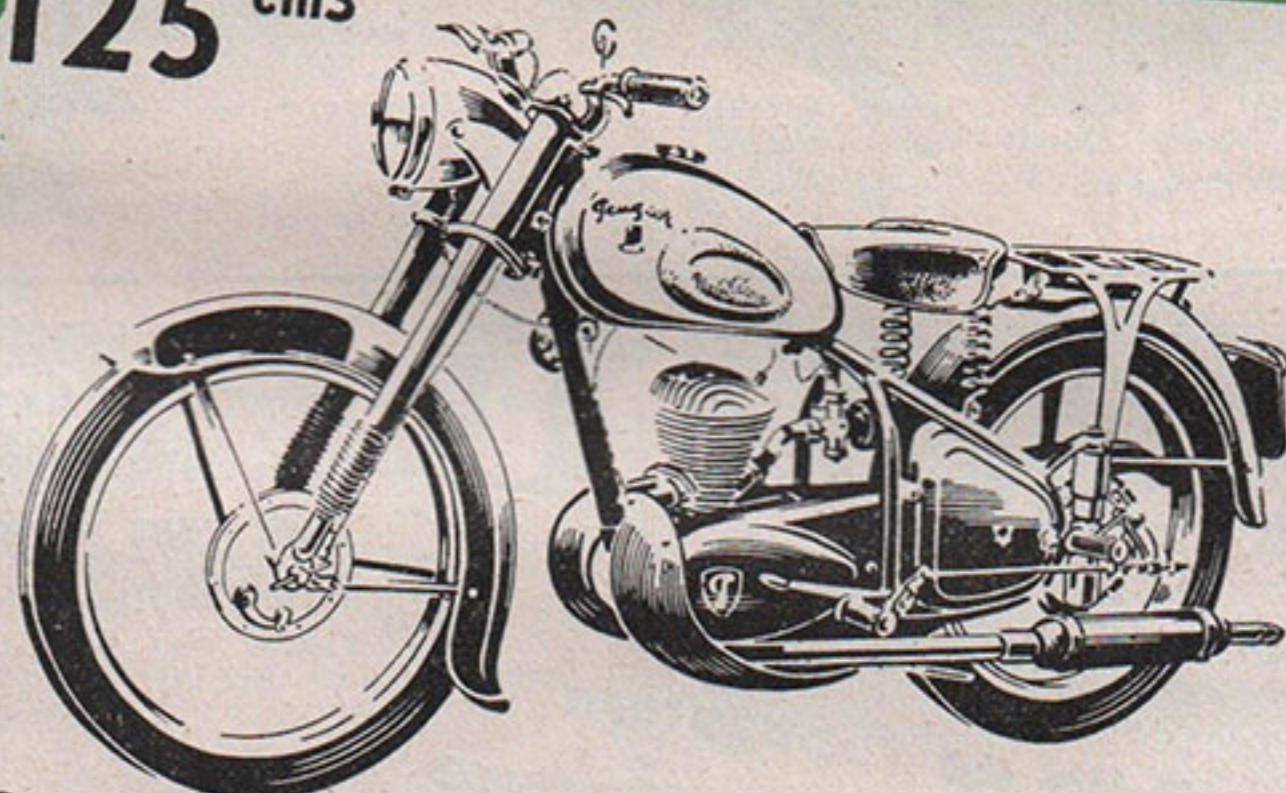
100 cm³



2 vitesses. Nouveau vélomoteur léger, nerveux, puissant et bien protégé.

Modèle 98 U
75.800 F

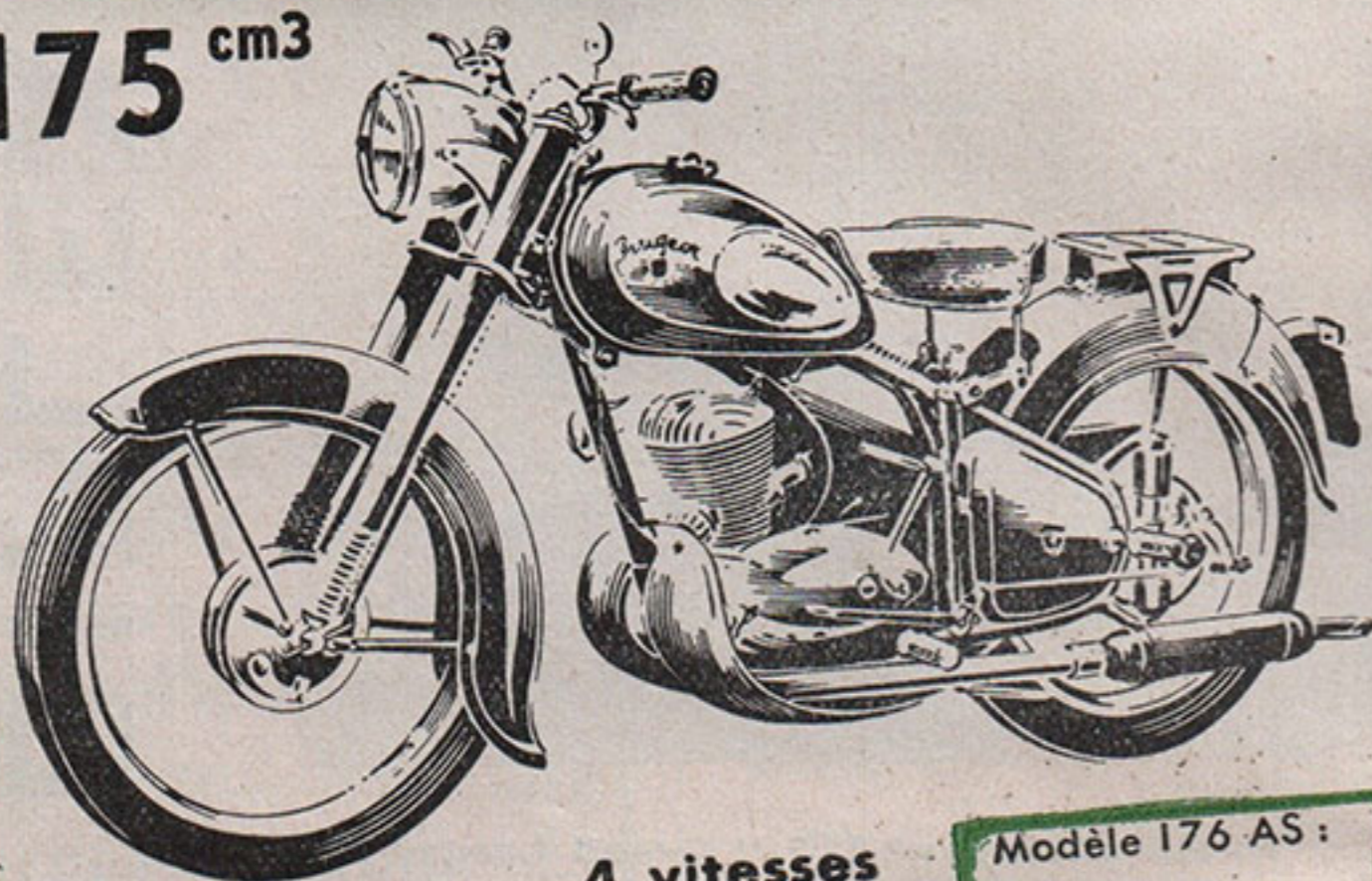
125 cm³



Des modèles puissants et robustes pour le tourisme à 2 personnes. Plusieurs centaines de mille en circulation.

3 et 4 vitesses
Modèle 57 TA :
99600 F

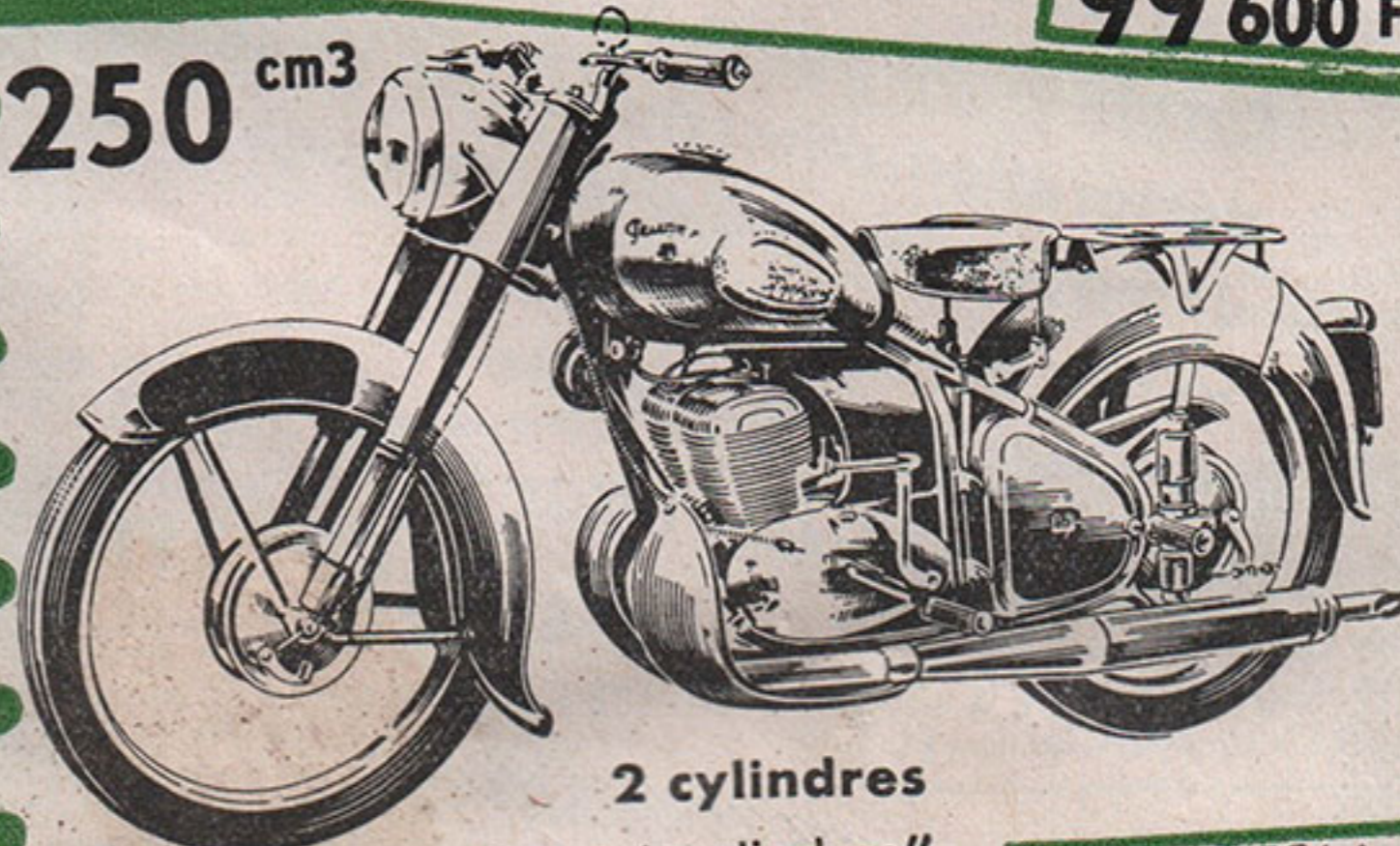
175 cm³



4 vitesses. Des motos modernes, nerveuses, rapides, bien protégées.

Modèle 176 AS :
139220 F

250 cm³



2 cylindres. La souplesse d'un "4 cylindres" voiture, grâce à son moteur 2 cylindres 2 temps. Puissance 13 CV.

Modèle 256 TC4.A :
197300 F

Vente à crédit aux conditions les plus libérales
Consultez nos Agents

Documentation illustrée sur demande. — CYCLES PEUGEOT, BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)