

Fondateur :
Félix LAINÉ
Directeur honoraire :
Alexis TANTET

67^e Année - 23 Novembre 1957 - N° 24

61, av. Grande-Armée (XVI^e)
Tél. : KLÉ 86-15 +

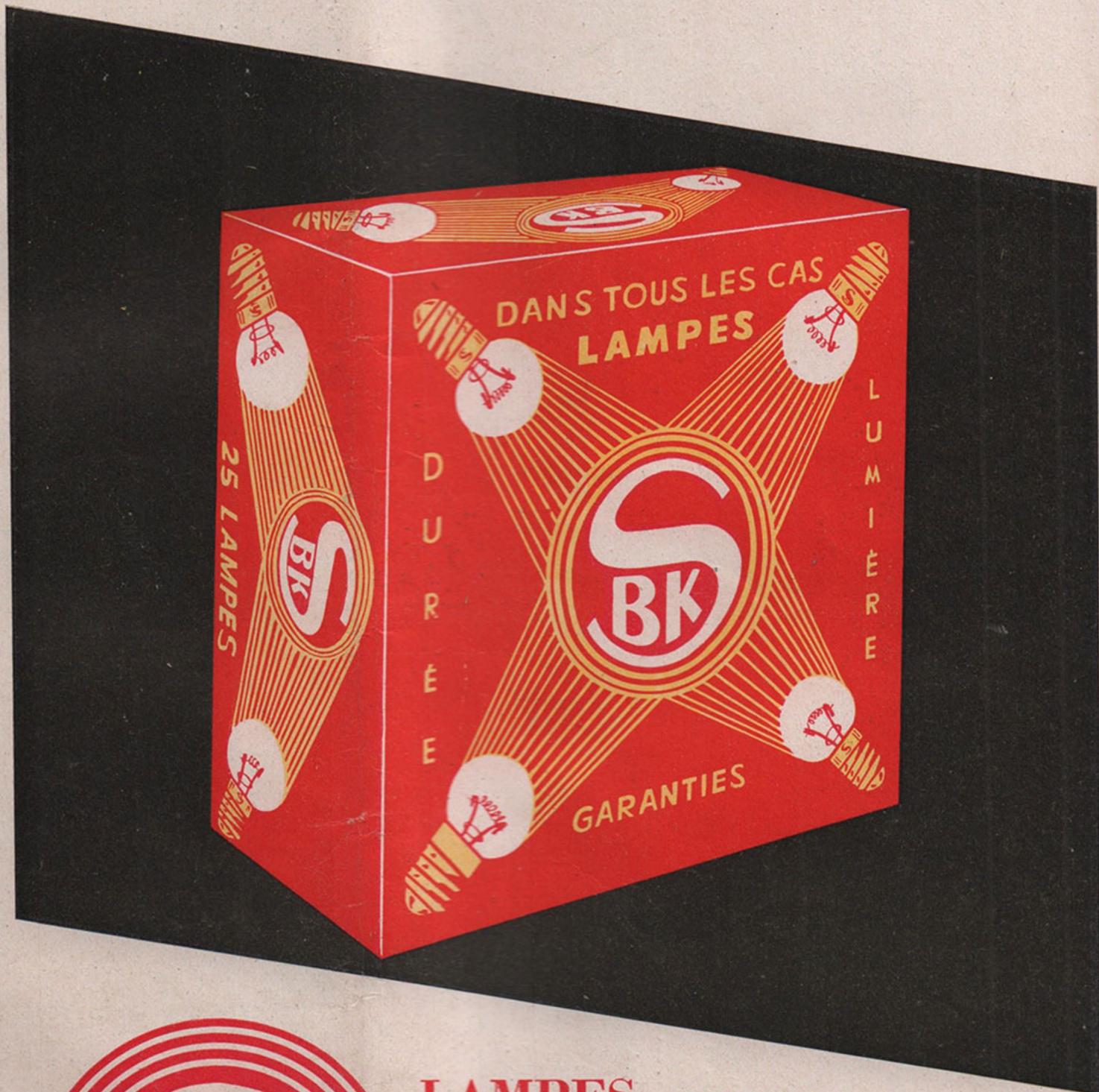
L'OFFICIEL DU CYCLE DU MOTOCYCLE

du Camping et des Sports



ORGANE D'INFORMATION
DES PROFESSIONS DU
CYCLE ET DU MOTOCYCLE

SECOND NUMERO DE COMPTE RENDU
SALON 1957



LAMPES pour :
AUTOMOBILES, MOTOS,
CYCLES, CYCLOMOTEURS

19, RUE RAMPAL, PARIS (19^e) - BOL 63-36

EN VENTE EXCLUSIVE PAR MESSIEURS LES GROSSISTES

La chaîne française de qualité

depuis **3** *ans*

Champion du Monde

STAS

1955: STAN OCKERS

1956: VAN STEENBERGEN

1957: VAN STEENBERGEN

sur Cycles Peugeot



2^e COMPTE RENDU DE SALON



Curiosité présentée par
les Éts Monet-Goyon
dans leur exposition
" Poésie mécanique "

L'OFFICIEL

DU CYCLE DU MOTOCYCLE ET DU CAMPING

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

Édition " Motocycle et Cycle "
N° 24 (67^e Année)
23 Novembre 1957

Dans ce
numéro...

Complot contre les « 2-Roues » ..	3
Hommage à M. Ginter-Germain	4
Dernier rapport sur le Salon, par JONES	5
Les prix des motocycles au Salon	10
Avant-derniers échos du 44 ^e Congrès national des Vélo- cistes-Motocistes	13
Les Equipements et Outillage...	22
Encore quelques types nouveaux de « 2-Roues » présentés au Salon	28
Cote vélomoteurs	35
La T.V.A. en augmentation...	36
L'Union internationale du com- merce du « 2-Roues »	37
Première jurisprudence sur l'es- croquerie à la Boule de neige...	37
Licences vélomoteurs et permis AI	37
Production comparée des « 2-Roues » motorisés	37
Petites Annonces	38

A PEINE LE SALON FERMÉ... NOUVEL ÉPISODE DU COMLOT ANTI-DEUX ROUES

L'application du décret du 29 juillet portant majoration de la T.V.A. sur les motocycles n'a pas été différée malgré les protestations véhémentes de la Fédération Nationale des Vélocistes et Motocistes (F.N.V.M.) et de la Chambre Syndicale des Constructeurs. Bien plus, le nouveau Ministère vient de proposer à cette surtaxe une rallonge de 2,50 % en guise d'heureux avènement.

Les monstrueuses conséquences nous les connaissons : écrasement de la marge bénéficiaire, augmentation du prix de vente, ralentissement des transactions dans une branche déjà très éprouvée.

Il y a peut-être pire encore. Il s'agit en quelque sorte de la matérialisation d'une tendance qui tend à assimiler délibérément Motocycle et Scooter à des objets de luxe dont il convient de restreindre la consommation.

Négociants en Motocycles... Vous l'ignoriez certainement : vos clients sont des richards !

Allons donc ! Soyons un peu sérieux ! Vélomoteurs, Motocyclettes et Scooters sont acquis dans une proportion de 85 % par des travailleurs de condition modeste. Ce n'est pas nous qui le disons. Les statistiques du très sérieux Institut National des Statistiques (I.N.S.E.E.) pourtant sous contrôle gouvernemental, sont là pour le prouver !

A quoi servent les statistiques ? Nous allons le voir en reprenant les faits !

Tout d'abord, le projet de loi « tendant au rétablissement de l'équilibre économique et financier » présenté au nom de M. Félix GAILLARD par M. Pierre PFIMLIN notre nouveau Ministre des Finances proposait « de retenir une nouvelle majoration du taux de la T.V.A. frappant certains produits qui ne sont pas de consommation courante ». (Le produit budgétaire de cette mesure est évalué à 36 milliards.)

« ... qui ne sont pas de consommation courante ». Ah ! qu'en termes galants !

En termes moins galants, il s'agissait de porter le taux-limite de la taxe sur la valeur ajoutée au taux majoré à 30 %.

ABONNEMENT ANNUEL :

Série Motocycle (26 n°s)...	600 fr.
Série Automobile (26 n°s)...	600 fr.
Les deux séries (52 n°s)....	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. C. A. M. — R. C. Seine 55 B 724

NOUVEL ÉPISODE DU COMLOT ANTI-DEUX ROUES

Une protestation solennelle a aussitôt été adressée par la F.N.V.M. aux membres de la Commission des Finances, qui ont du reste rejeté dans l'ensemble la majoration de la T.V.A.

Une « lettre rectificative » de M. GAILLARD, « limitant » cette majoration à 27,50 % ne devait pas avoir plus de succès.

Victoire ? « Amère Victoire » plutôt.

A l'Assemblée Nationale, très exactement à la séance du 14 octobre, les choses devaient se gêner.

M. COURANT, député de la Seine-Maritime, est adversaire de l'augmentation de la T.V.A. Bravo ! M. COURANT a énergiquement défendu les machines à laver. Nous n'y voyons pas d'inconvénient. Mais lorsqu'il s'agit du « deux-roues » quelle est l'opinion de M. COURANT ?

Lisez et méditez, cette boutade vaut bien qu'on la retienne :

Si j'en crois les indications qui nous ont été fournies, il s'agirait de réduire l'achat de certains engins, en particulier des scooters, des machines à laver et des frigidaires, de façon à exercer une action de déflation et à s'efforcer d'en développer l'exportation.

... Certes, il n'est pas indispensable d'augmenter le nombre des scooters qui circulent dans nos rues, étant donné le danger que présentent ces engins pour la jeunesse... Mais je n'en dirai pas autant des machines à laver... Le succès du chancelier Adenauer aux dernières élections a tenu au fait que toutes les femmes d'ouvriers allemands ont dû se procurer ces dernières années des machines à laver...

Vous avez bien lu : « C'est dangereux pour la jeunesse ». Eh bien ! Monsieur COURANT, qu'en pensent les employés et les ouvriers de Rouen et du Havre qui, habitant à quelques dizaines de kilomètres de ces centres industriels, se rendent à leur travail chaque matin... en vélomoteur ou en scooter ? Car en dépit de cette distinction subtile lorsque l'on vise le scooter, c'est bien le vélomoteur qui est lui aussi frappé... Il faudrait tout de même en finir une fois pour toutes avec la légende du « deux-roues », engin de terreur aux mains d'une jeunesse dorée, prête à prendre tous les risques !

L'« Amère Victoire » du Motocycle à la Commission des Finances devait tourner au désastre. On connaît la suite : M. Félix GAILLARD, pas plus que ses prédécesseurs, n'aime sortir des sentiers battus. Après ses deux échecs successifs devant la Commission il devait poser la « question de confiance » sur l'ensemble de ses projets économiques et financiers.

Interrogée sur la question de confiance, l'Assemblée Nationale n'a pas osé provoquer une nouvelle crise ministérielle.

Le Motocycle ne pèse pas lourd devant les problèmes internationaux. Mais qu'on y prenne garde ! Notre pays va perdre l'une des rares premières places qu'il occupait encore sur le marché mondial. Ce n'est pas de bon augure pour inaugurer le Marché Commun et, à l'entrée de l'hiver, c'est un véritable crime contre l'industrie et le commerce des « deux-roues ».

VOICI DÉJÀ CINQ ANS...

... une mort brutale emportait M. Albert Ginter-Germain, Président du Syndicat Général des Garagistes-Motoristes, Motocistes et Vélocistes..

C'est en effet le 11 novembre 1952 que disparaissait ce héros de l'aviation 1914-1918, grand mutilé, homme modeste, énergique et dévoué entre tous.

« Catinat, disait-il, avant un des premiers Congrès organisés sous sa présidence, vous connaissez mieux que nous-mêmes tous les détails et tous les secrets de nos entreprises ; seulement, les gens comprennent parfois mal que vous n'avez pas mis la main au « business ».

« Aussi lorsque vous aurez exposé un sujet sur le plan juridique ou économique, je prendrai la parole et je mettrai les collègues à l'aise avec quelques termes pris sur le tas.

« Surtout si j'en dis trop, poussez-moi du coude et je m'arrêterai ! »

C'est avec de tels tandems qu'on construit les grandes organisations syndicales.

Un mois environ avant sa mort, il vint me voir au bureau, à l'improviste, et d'un air qu'il s'efforçait de rendre très détaché, voici ce qu'il me dit :

« Mon cher ami, quand on arrive à un certain âge, c'est un devoir de songer à son remplacement.

« Or, j'ai réfléchi. Maintenant que je vous connais bien, je pense que les allusions que je faisais à votre non-qualification dans notre métier, n'ont plus cours ! C'est à vous que doit revenir la présidence de nos groupements. »

Je l'adjurais alors de ne plus avoir une telle pensée et quoiqu'il arrive de ne pas me désigner à ce poste qui doit revenir à un professionnel de bonne souche.

Je réussis à le convaincre, et ensemble nous nous mîmes à évaluer les chances d'un éventuel successeur.

Ginter-Germain hélas, disparaissait quelques semaines après cet entretien, au milieu des regrets unanimes et ici, avenue de la Grande-Armée, on conserve fidèlement son souvenir.

J. C.

Carnet de "l'Officiel"

LÉGION D'HONNEUR

C'est avec plaisir que nous avons relevé, dans les récentes promotions, les noms de :

● M. Michel Gravereaux, Directeur commercial de la Société du Verre Triplex depuis 1938, nommé au grade de Chevalier.

M. Michel Gravereaux a participé à l'élaboration des normes relatives aux vitres de sécurité, notamment pour les automobiles, et développé la vente de nombreuses spécialités telles que : verres d'optique, blindages, télévision. En outre, il a étudié les conditions industrielles et économiques à l'étranger et il est, de plus, grand amateur de sport automobile.



LA PROFESSION A L'HONNEUR

● M. Moritz, Ingénieur des Travaux Publics, Président-Directeur général des Établissements Treca-Pullmann, a été nommé au grade de Chevalier.

● M. J.-F. Boudet, Président d'honneur de la Chambre Syndicale de l'Industrie du Cycle de Saint-Étienne, a été promu au grade d'Officier de la Légion d'honneur.

Le Secrétariat d'État à l'Industrie et au Commerce vient d'attribuer un certain nombre de médailles d'or, d'argent et de bronze, à des maîtres d'apprentissage ayant des services éminents à cette cause.

Médaille d'or :

M. PLUCHON Émilien (Loire-Atlantique).

Médaille d'argent :

MM. THIRIET Maurice (Vosges) ; ROBIN Henri (Vienne).

Médaille de bronze :

MM. GOMOZ Bernard (S.-et-L.) ; CHATEAU Pierre (Aube) ; LAMY André (Sarthe) ; LAUNAY Gaston (Vosges).

L'OFFICIEL DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE adresse ses plus sincères félicitations à ces personnalités et professionnels dont la plupart sont également ses lecteurs.

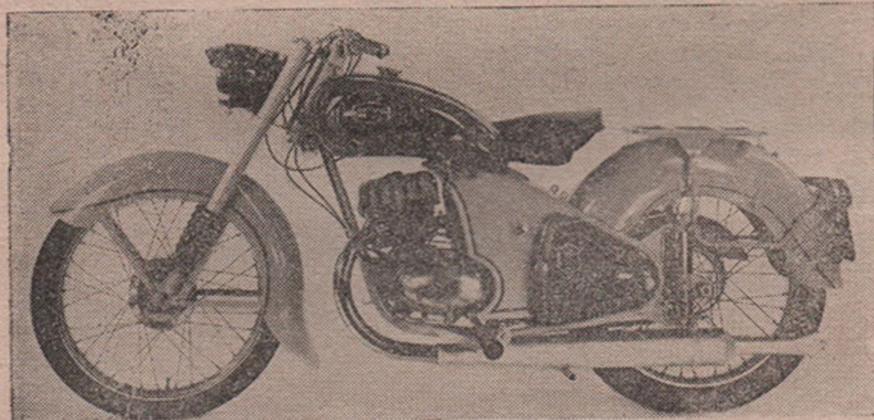
UN DERNIER RAPPORT

SUR LE SALON FRANÇAIS DU "2-ROUES" !

Reprenons quelques modèles intéressants qui étaient exposés à la Porte de Versailles, mais que nous n'avons pu décrire dans notre premier Compte Rendu. Parmi ces modèles les uns s'affrontent sous le signe du carénage, les autres sous celui de la netteté : moteur horizontal, cadre aux éléments réduits...

Le carénage s'améliore si l'on songe à certaines présentations des années 1954-55, mais la netteté des machines de sport demeure égale à elle-même et nous retrouvons, sur maints modèles, les traits généraux d'un initiateur disparu : l'Imme. Un progrès encore : le changement de vitesse automatique sur les cyclomoteurs.

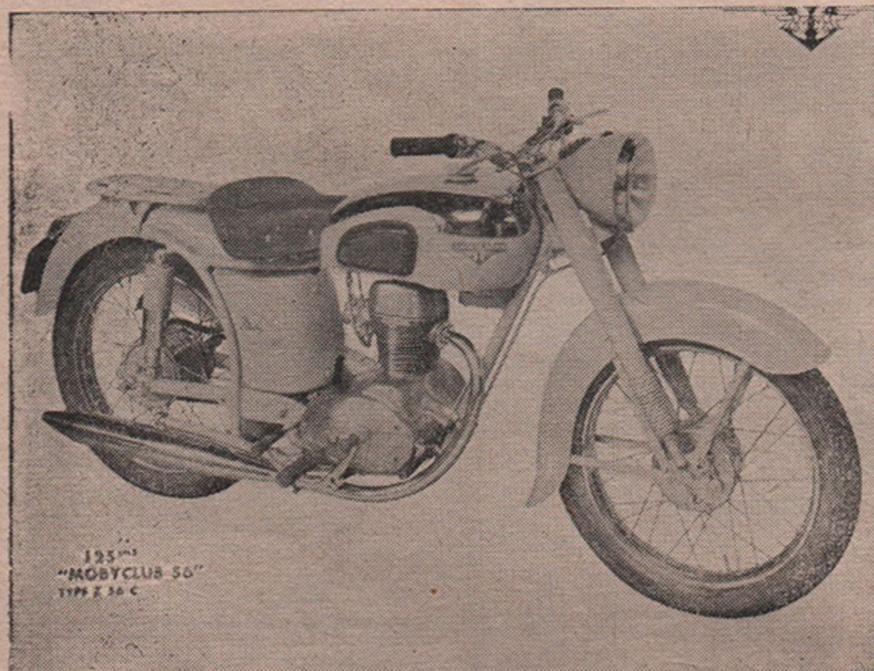
Notons, au passage, la quasi disparition d'un 250 français qui avait fait parler de lui voilà bientôt cinq ans mais qui, à chaque Salon depuis ce temps-là, disparaissait un peu plus des stands. En outre, exception faite pour Motobécane ou Terrot, le 4-temps devient rarissime en 125 cm³...



Type R 4 X, de Gnome et Rhône équipé d'un puissant 125 cm³.

Le 4-temps ! Parlons plutôt, pour n'importe quelle cylindrée, d'une véritable « offensive » du 2-temps en France ! Peugeot, bien attaché au cycle Beau de Rochas avant-guerre, ne veut plus rien savoir de cette technique ; même chose pour Gnome et Rhône, Monet-Goyon et, dans une certaine mesure, Automoto.

Par ailleurs, la « montée » du scooter semble endiguée. Nous voyons les spécialistes de la question, non plus rivaliser en conceptions nouvelles, mais stabiliser leur technique alors qu'ils s'orientent, d'autre part, vers la petite voiture en suivant l'exemple germanique. Manhurin représente, somme toute, un cas à part...



Version 1958 de la 125 cm³, à culbuteurs Motobécane.

Enfin, nos Constructeurs s'intéressent au sport sans qu'il soit question, bien sûr, de vitesse pure. Nous avons, la dernière fois, signalé l'événement à propos de Libéria, et nous pourrions ajouter, aujourd'hui, ce qui a déjà été fait chez Monet-Goyon, dans les domaines du moto-ball et du moto-cross (voir nos illustrations).

Les trois « A » (A.G.F.-Alcyon-Automoto).

Sans vouloir jouer avec les mots nous pouvons constater que la formule « moto-avion » adoptée l'an dernier par A.G.F. se rencontre aussi, cette année, chez Alcyon. Pourtant, à côté d'une conception bien caractéristique, le constructeur Faizant présente une 125 à bloc Ydral, de ligne remarquablement dépouillée. Fourche télescopique, frein avant avec ancrage « sport », suspension arrière oscillante, selle double et garde-boue postérieur formant carène, telles sont les « bons points » qui vont à cette machine. Le moteur utilisé comporte désormais une boîte à trois vitesses ; il se prête fort bien au capot « avion » dont l'équipe le constructeur dans son autre version.

En abordant Alcyon, nous pénétrons dans « l'hétéroclite », disons mieux, dans « l'éclectisme ». Voyons de près... Une 125 utilitaire porte le 2-temps Peugeot à trois vitesses ; une autre ressemble au prétendu « réacteur » A.G.F. comme une sœur, et d'autres modèles enfin, libérés cette année d'une tradition en abandonnant les moteurs Zurcher, sont pourvus de 4 temps A.M.C., jusqu'à l'exceptionnelle 250 à arbre à cames en tête... Mais ne nous plaignons pas de cette diversité qui prouve, éloquemment, combien Alcyon peut satisfaire une clientèle diverse. Rappelons-nous le rayonnement d'Alcyon, dans le domaine des cycles, ainsi que l'organisation commerciale très forte de la marque, s'étendant à Olympique, Armor, Favor, La Française et Thomann.

D'Automoto, n'oublions pas de retenir un modèle assez humble quoique fait pour séduire la jeunesse : le V 2 S de 100 cm³, qui s'inscrit dans la catégorie vélomoteur. Un cadre souple, oscillant, une boîte à outils profilée en carène centrale, une selle double, un réservoir très « mode », ces traits suffisent pour rehausser la cylindrée du moteur dont les performances ne sauraient — c'est l'évidence même — égaler celles d'un 125... Automoto connaît la question et présente des 125 cm³ ; il est significatif, toutefois, de rencontrer sur le U 2 S un équipement de choix : moyeux-freins de 115 mm, garde-boue dissimulant les pneus, béquille centrale, phare semi-encasté. N'oublions pas de dire que le 2-temps est un Villiers, construit aux usines de Mâcon.

Le carénage : Rhonson, Mercier, Gitane, Cazenave.

Nous avons dit que plusieurs types, en 57, se caractérisent par un carénage efficace, et nous avons même dégagé ses formes chez Terrot, Gnome-Rhône et Monet-Goyon. Quatre autres marques nous paraissent encore dignes d'intérêt, en suivant les normes de la moto classique — Rhonson — pour commencer alphabétiquement à rebours ! Laissant, pour le moment, les cyclos de cette firme au cadre d'alliage léger « coulé », nous retiendrons le 100 cm³ à bloc-moteur Vap, possédant trois vitesses. On trouve là un groupe propulseur monté en porte-à-faux, et dissimulé aux trois quarts par une carène galbée se terminant en carter de chaîne.

Pour Mercier, la carrosserie totale ne constitue pas un obstacle. Autour d'un 125 Ydral, à quatre vitesses, se développe un véritable capot dont l'émail est assorti à celui des haubans de fourche et du silencieux. Selon les courants du jour, en France, le cadre « oscille » mais la fourche demeure coulissante. La selle double de cette machine porte un arceau central, système avantageux pour le passager. Ne regrettons qu'une chose : la couleur austère de l'ensemble qui était présenté au Salon.

Revenons maintenant sur un type de la marque Gitane, citée déjà dans notre premier Compte Rendu. Il s'agit d'une 100 cm³ à moteur Sachs, trois vitesses. Son cadre tubulaire, à simple berceau, repose sur des roues presque... grandes : 2,50 x 19 ! La technique du carénage adopté s'apparente à celle du Rhonson, tout en dégageant la partie supérieure du cylindre. Un pot d'échappement long et fuselé souligne l'esthétique très sobre de ce vélomoteur qui est muni, comme le sera le Cazenave, d'une selle double.

Le 110 cm³ Vap, de Cazenave, est peut-être l'engin qui fait le plus « moto » il est en tous cas, d'une conception qui dégage le confort et la robustesse. A gauche se trouvent le kick-starter et l'échappement, à droite la commande du frein arrière. Sous les garde-boue, enveloppants, « se cachent » des roues de faible diamètre. Le guidon, court, est incliné : le cadre est pourvu d'une béquille centrale. Il semble évident que dans une telle présentation sport le carénage ne soit qu'accessoire et pourtant !... Cazenave a doté ce modèle d'une carène évasée, classique de ligne, qui dissimule le coffre et les trois quarts de la transmission. L'aspect est fort homogène, agréable.

Scooters « inavoués » : de la Dolina au Sulky.

Nous voyons toujours des Constructeurs français considérer avec méfiance la conception classique du scooter. Parmi eux nous citerons Kœhler-Escoffier (Monet-Goyon) et R.S.I. (Riva-Sport) qui s'en tiennent aux grandes roues, à une « assise orthodoxe » du conducteur, tout en adoptant un dessin de châssis et une disposition du moteur nettement différents de ce qui précède... Il ne s'agit pas, non plus, d'un scooter à roues « motocycles » comme le Polo-Jonghi, ni d'une moto carrossée comme la Guzzi-Zigolo,

mais nous croyons bon de préciser qu'un pont existe entre cette technique et celle de nombreux cyclomoteurs...

Chez Monet-Goyon, la Dolina porte un 2-temps de 125 cm³ qui développe 3,5 CV, ce qui équivaut au rendement d'un vélomoteur normal. Toutefois, par la conception même du châssis, les organes mécaniques sont enfermés de façon efficace, alors que sur les motos orthodoxes les mieux carénées, il ne s'agit que d'une protection partielle... Du point de vue fabrication les nombreux éléments de tôle emboutie, notamment pour la fourche, ont permis de renouveler le mode de suspension (roue avant poussée par biellettes non apparentes). Selon les Constructeurs la maniabilité de la Dolina serait exceptionnelle et sa sécurité très grande en raison de l'emplacement du moteur monté dans l'axe du véhicule.

Chez Riva-Sport le Sulky figure au rang de ces scooters « qui n'osent pas dire leur nom », au même titre que la Dolina ; d'ailleurs, à l'instar de celle-ci, il porte un tablier qui se termine, à la base, en marche-pieds-wagons.. On pouvait voir sur le stand de la marque un curieux montage en deux étages de la selle double. Cette selle se prolongeait encore agréablement en porte-bagages, et même en poignée !... Nous sommes toujours en présence d'un 125 cm³, mais d'un A.M.C. horizontal cette fois et non plus d'un Villiers. La suspension, personnelle et attrayante, fait appel aux anneaux souples Neiman ; quant au freinage il est assuré par moyeux-tambours centraux, commandés par pédale et levier au guidon.

Les « vrais » scooters.

Au nombre des « vrais » scooters nous avons rencontré surtout des choses connues, qu'il s'agisse de productions italienne (Lambretta) ou franco-italienne (Vespa) ou même française : Peugeot, Jonghi, etc... Nous croyons utile, cependant, de revenir sur deux scooters dont le succès commercial fut si grand qu'il faut l'expliquer par des raisons techniques. Celles-ci posent l'automatisme au premier plan si l'on regarde le Manhurin, cet extraordinaire véhicule-robot.

De récentes modifications ont été apportées à ce scooter. Les ressorts « pensants » de la boîte sont désormais tendus en s'opposant à la force centrifuge, et ils assurent automatiquement l'embrayage. Partant, plus de levier au guidon : un contacteur à trois positions remplace l'embrayage. La position marche correspond au fonctionnement normal ; la position arrêt « étouffe » le moteur mais, dès que l'arrêt est devenu effectif, la navette repasse en troisième position de sécurité.

Nous aurons l'occasion de revenir sur ce système ; c'est une réussite incontestée qui doit faire des émules... Remarquons encore, avant de quitter le Manhurin, que les roues sont conformes à la tendance rencontrée sur les motocycles : faible diamètre, moyeux centraux formant tambours de freins.

Autre scooter déjà connu mais toujours à l'avant-garde par les perfectionnements qu'il vient de subir : le Motobécane « Moby » (illustré en version « M » luxe). Par quoi se distingue-t-il ?



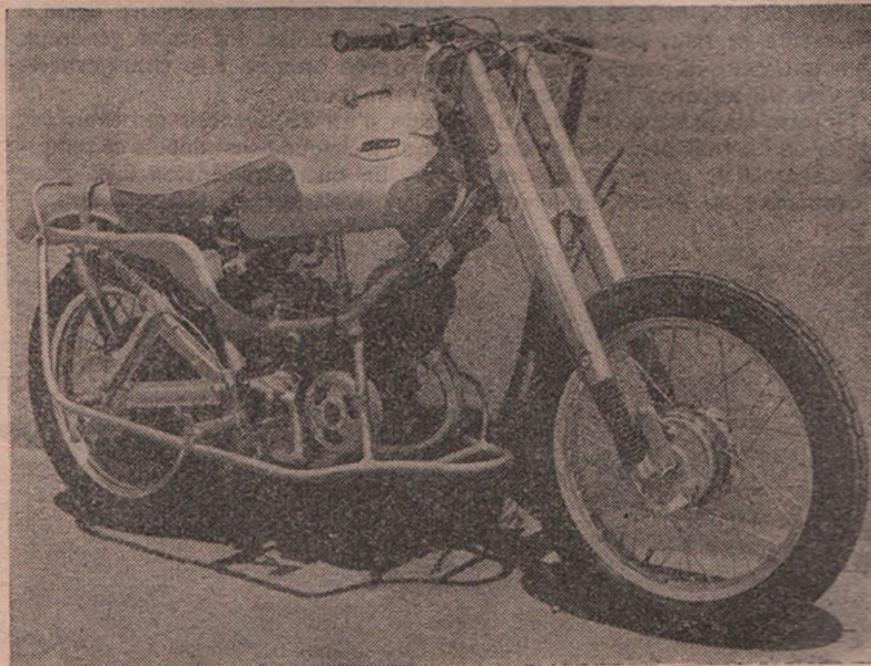
Scooter illustrant fort bien la construction française, le Moby Luxe, type « Montagne », de Motobécane-Motoconfort, dissimule intégralement les organes mécaniques.

Par une nouvelle présentation, dite « Montagne », ayant conservé les roues à pneus de 3,5 x 10, ainsi que la transmission à chaîne enclose. Toutefois du nouveau apparaît dans le dessin de la turbine brasseur de refroidissement, dont la tubulure d'évacuation se situe derrière le panneau gauche pour assurer l'expulsion totale de l'air chaud. Une autre innovation réside dans le montage élastique du bras moteur par flexi-blocs Paulstra. Enfin, le scooter est doté d'un pot d'échappement amovible.

Le sport et ses conséquences : Gnôme-Rhône, Monet-Goyon.

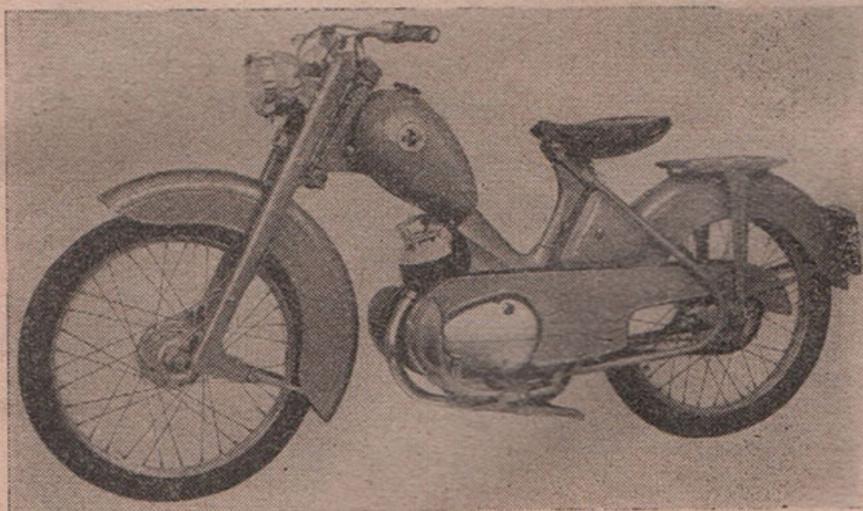
Des courses de vitesse ? Non. Les Constructeurs les ont délaissées en Angleterre et il est même probable que les Italiens se résigneront, à leur tour, à l'abandon... Pas de vitesse mais du sport quand même : du motocross, de l'endurance. Ainsi avons-nous vu Gnôme et Rhône se distinguer et pousser très loin l'étude de la culasse sur les 2-temps de série, alors que les cylindrées « montaient » de 125 à 175, puis de 175 à 200 cm³...

Rien de ceci en vain, du reste, puisque le vélomoteur R 4 X est né de ces expériences ! Nous en donnons la reproduction d'où il ressort une harmonie heureuse entre un cadre « tourisme » et un moteur « sport ». Nous sommes en présence d'une fourche et d'une suspension arrière coulissantes, de garde-boue très enveloppants et de panneaux latéraux masquant le carburateur aussi bien qu'une partie de la transmission-boîte de vitesses. Inutile de préciser que le moteur « saisit » dans un tel cadre.



Voici la 200 cm³, version Moto-Ball, de la Pulman, présentée par Monet-Goyon et Kœhler-Escoffier. La suspension arrière est très intéressante.

Même sens du sport chez Monet-Goyon, comme le prouve la 200 cm³ de Moto-Ball (illustrée), machine si proche de la « Pullman » livrée par les Constructeurs que l'on devine immédiatement une préoccupation unique : tenue de route-maniabilité. Dans la curieuse Moto-Ball sortie des usines mâconnaises on retrouve un peu des anciennes A.C.T. qui faisaient triompher la marque, avant-guerre, sur les circuits nationaux. On peut oublier, peut-être, ce « fier » moteur lorsque la machine se trouve équipée de son carénage...



Le « Castor », de Monet-Goyon au « 2-temps » Villiers, est un vélomoteur léger de 115 cm³. Il possède une fourche à roue poussée.

Mais Kœhler-Escoffier - Monet-Goyon sont revenus au carénage partiel sur les modèles S.6.V.S., toujours munis — chose étrange — d'une suspension postérieure coulissante alors que leur fourche appartient au type « roue poussée ». Il s'agit là de vélomoteurs robustes, bien conçus, mais que l'on souhaiterait équipés de suspension oscillante. Même remarque à l'égard du Castor (voir l'illustration) qui possède un cadre rigide et une suspension à roue poussée. Ce Castor constitue, malgré tout, un excellent vélomoteur léger.

De plus en plus les frontières s'effondrent
entre cyclos et vélomoteurs...



Kaelher-Escoffier présente, cette année, le « Maki », cyclomoteur robuste, de ligne simple.

Pour partir d'un cyclomoteur très dépouillé, comme l'est, par exemple, le Maki, de Monet-Goyon, l'observateur n'en remarque pas moins une parenté grande déjà avec ce vélomoteur léger dont il vient d'être question... Notez le cadre du Maki par rapport à celui des cyclos d'après-guerre, notez sa fourche télescopique, son capot de moteur... Il n'y a qu'un pas à franchir et nous sommes en présence du nouveau Motavit de Gnome-Rhône, réalisation d'une esthétique peu commune. Considérons un instant ce modèle...



Très belle réalisation technique... et esthétique, ce cyclomoteur Gnome et Rhône « Motavit » G.L.R. 6, est doté d'un cadre oscillant.

C'est un 49 cc monovitesse à embrayage automatique. Un grand débattement est toléré à sa roue motrice grâce au cadre oscillant. Moyeux monoblocs, garde-boue-carènes, avertisseur électrique, pneus (blancs) de 25 x 3, compteur incorporé et vingt autres détails — dont celui de la selle ! — font de ce véhicule une véritable petite moto (voir illustration). Un souci de haute technique a présidé, également, à l'élaboration du cyclomoteur Peugeot muni d'un embrayage automatique. Il s'agit, exclusivement pour l'instant, du type B.B.I.

Sous l'action de la force centrifuge une cloche-coquille, solidaire de l'arbre-moteur, et un disque courbe, solidaire de la transmission, entrent en contact grâce à une poudre d'un alliage spécial contenue dans la coquille et projetée entre ces deux pièces. Peugeot présente ce système comme un véritable « coupleur progressif » ; rien, en effet, ne paraît mieux convenir pour un engin doté de pédalier. Ce système n'exclut pas, d'ailleurs, le montage d'un second embrayage — à masselottes, cette fois — qui sert à lancer le moteur par les pédales.

Quel chemin parcouru depuis le temps où un 49 cc Vap était monté, en porte-à-faux, sur les bicyclettes !... Et nous sommes loin encore de la transmission par galet de caoutchouc, bien que celle-ci fasse honneur à quelques marques, dont la plus éloquente demeure Vélosolox. On ne parle plus guère du moteur d'adaptation, au sens où le présentait Hémy en 1946, car le cyclomoteur — pareil à tout motorisé digne de ce nom — tient plus de la moto que du cycle. Regrettons une chose : la disparition du Cucciolo à culbuteurs qui équipait naguère tant de beaux cadres...

De la sensationnelle Mobylette aux motos étrangères.

Peut-on quitter le domaine des cyclomoteurs sans reparler de la Mobylette ? Non, car la Mobylette est toujours nouvelle, toujours elle-même tout en étant autre... Le souci du progrès technique veut cette constante évolution. Or, la Mobylette d'avant-garde, cette année, se trouve dans la nouvelle version Tourisme-luxe (AV 87), munie d'un embrayage double « Dimoby », du changement de vitesse « Mobymatic » et d'une nouvelle suspension.



Ce cyclomoteur « révolutionnaire » n'est autre que la dernière née des Mobylettes AV 87 « tourisme luxe ». Notez la forme de la fourche.

« En effet, précise le Constructeur, les suspensions avant et arrière sont toutes deux du type oscillant : la suspension avant, à grand balancier et roue poussée ; la suspension arrière, à bras oscillants et amortisseurs... »

Le moteur, lui-même, est articulé sur flexibles : il est « flottant ». Cette année la bobine a quitté l'habitacle du volant magnétique, ce qui lui assurerait un meilleur refroidissement. Mais revenons à ce qui caractérise l'embrayage double... Celui-ci se différencie de « l'embrayage simple » par le fait qu'il évite qu'on pédale jusqu'à la vitesse-limite de 5 km/h pour assurer la liaison moteur-transmission. Techniquement, le progrès réside dans l'adjonction d'un embrayage concentrique à celui de conception initiale. En partant aux pédales, seul le premier embrayage intervient (à partir de 5 km/h) et la transmission est assurée ; mais au-dessus de 2.000 tr/mn le second embrayage se met progressivement en prise.

En bref, nous observons des recherches convergentes chez Motobécane et Peugeot ; il s'agit, de part et d'autre, d'obtenir un embrayage progressif ou, pourrait-on dire, « étagé ». Terminons, toutefois, par quelques remarques sur la production étrangère, assez quelconque, avions-nous dit, mais intéressante du point de vue des cylindrées. Ainsi, puisque nous parlions des M.Z. et I.F.A. dans le précédent numéro, nous compléterons aujourd'hui en parlant d'une machine représentée par le même importateur : la Simson à cardan. Cette machine n'est pas très éloignée de la B.M.W. monocylindrique ; comme celle-ci elle présente une cylindrée de 250 cm³...

... Et elle porte aussi un monocylindre vertical. La culasse, très large, est en alliage d'aluminium ; elle enferme les culbuteurs et leurs ressorts en épingle. Pareil à celui de la B.M.W. son carter-moteur est cylindroïde, son kick-starter agit latéralement sur le côté gauche, tandis qu'un court levier, à droite, permet de remettre au point mort. Le cadre de la Simson est un double berceau classique, terminé par une suspension oscillante ; il est équipé d'une fourche télescopique. Selle double et larges moyeux-tambours complètent l'ensemble. Cette machine atteint 112 km/h et ne consommerait que 3 l. 5 d'essence. Elle est, sans nul doute, très valable.

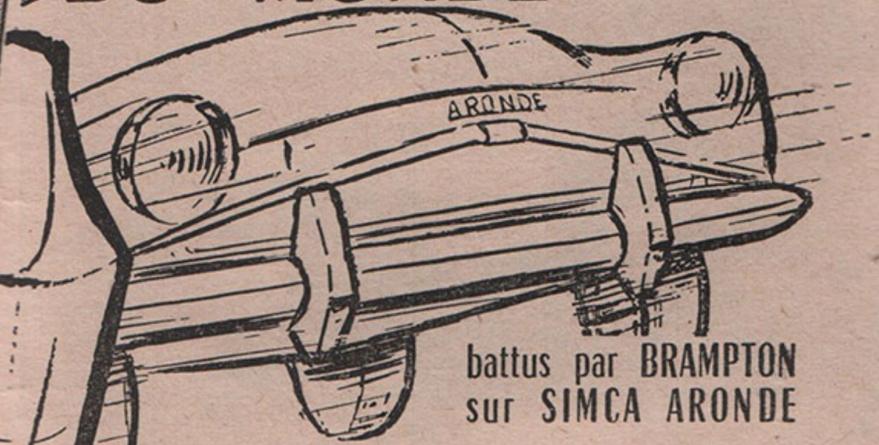
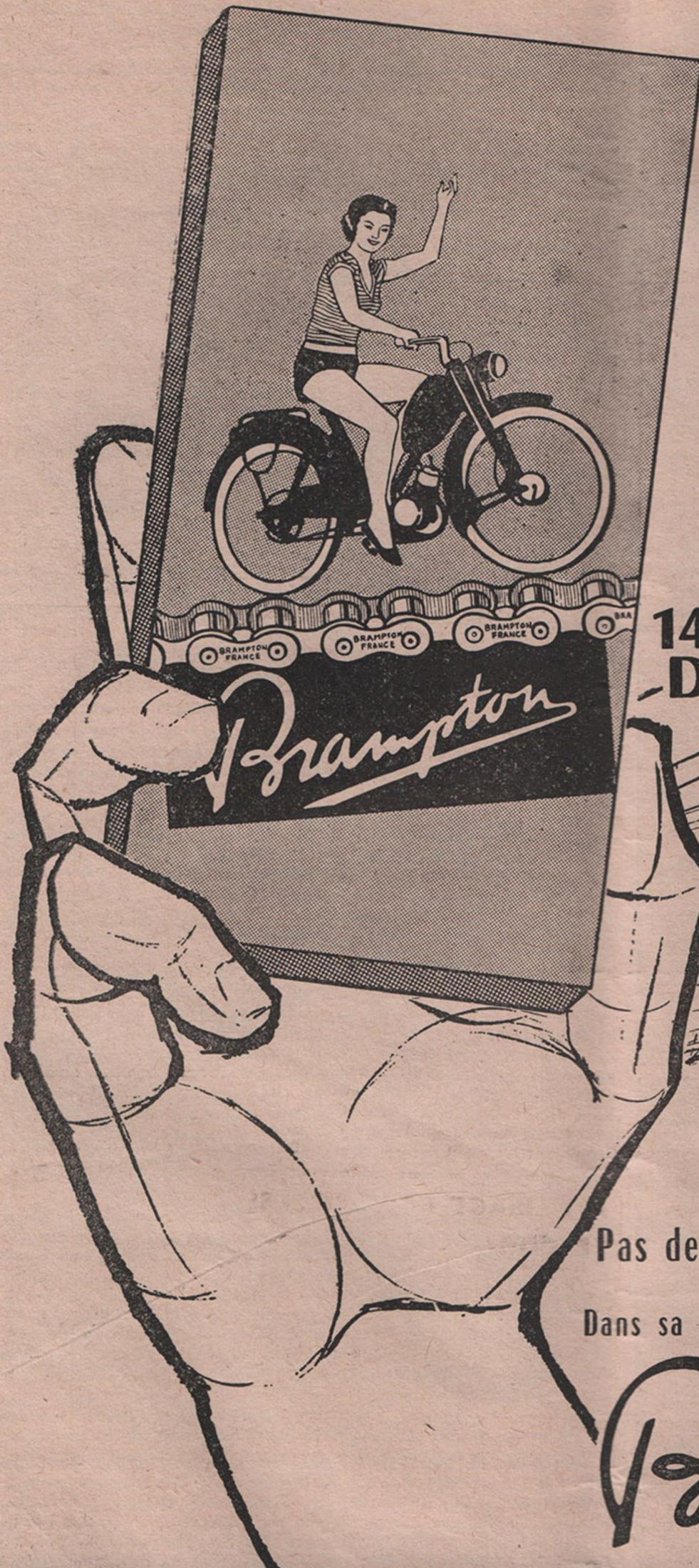
La 250 Adler, autre moto significative.

Restant dans le cadre d'une cylindrée trop délaissée chez nous — à notre avis — la 247 cm³ Adler est une 2-temps de classe. Elle comporte un bicylindre « carré » (sur 54 mm) formant bloc à quatre vitesses commandées, à droite, par sélecteur. Son embrayage, multi-disques, travaille dans l'huile. La formule « bloc », ici, n'empêche pas un démontage séparé de la démultiplication. A propos de celle-ci précisons un détail qui a son importance : le point mort est signalé au pilote par un voyant lumineux. La transmission, par chaîne, travaille sous carter ; l'allumage est du type dynamo, bobine et batterie. Bien entendu le carburateur possède un filtre d'air (humide), formant silencieux.

LA CHAÎNE CYCLOMOTEUR



14 RECORDS
DU MONDE



battus par BRAMPTON
sur SIMCA ARONDE

Qualité de la chaîne auto
Qualité de la chaîne cyclomoteur
Pas de chaîne spéciale...une qualité égale !
Dans sa présentation élégante et pratique, exigez

Brampton

LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !

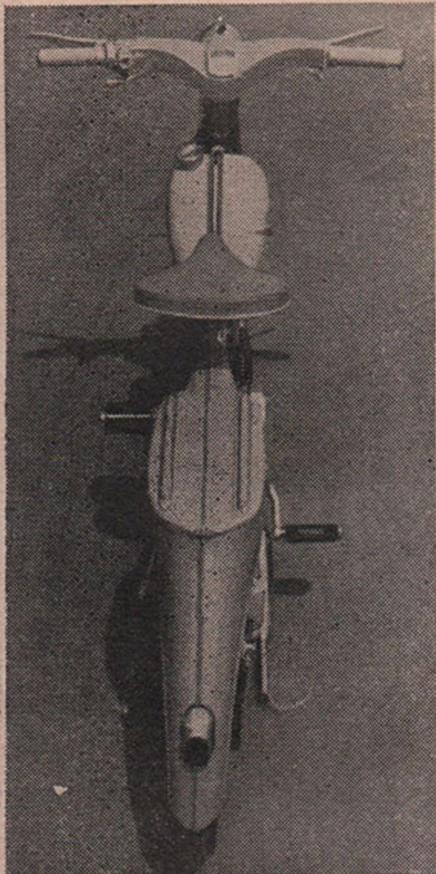
Pour le cadre le Constructeur fournit l'explication suivante : « éléments tubulaires (double berceau) intorsables latéralement, brasés au four, avec attaches de repose-pieds arrière et points de fixation pour side-car ». Regrettons la suspension coulissante de ce cadre, mais admirons, par contre, sa fourche à roue poussée d'un dessin net, sans bras « exubérants »... Cette moto pèse 300 kg ; elle développe (version sport) 18 CV au frein et ne consomme que 3 litres d'essence aux 100 km. Sa vitesse de croisière serait de l'ordre de 70 km/h ; sa vitesse maxi atteindrait 125... On ne perdra pas de vue que le Constructeur — de Francfort-sur-le-Mein — produisait, avant-guerre, d'excellentes voitures : les Adler-Trampf.

En dehors de la Simson et de l'Adler aucune machine ne mérite un juge-

ment particulier : les Motocistes savent les traits dominants des modèles exposés lesquels, pour la plupart, ont été analysés dans les colonnes de « l'Officiel ». Un simple constat se dégage : les étrangers poursuivent sans interruption leurs programmes en 250 et 350 cm³ alors que chez nous, si quelques marques tiennent bon,

En Allemagne, le Quickly 2, de N.S.U., a fait beaucoup d'adeptes. Son influence s'est exercée, à l'étranger, chez les constructeurs de cycles et cyclomoteurs.

d'autres se contentent d'une fabrication sporadique... Ne parlons pas de la catégorie 500 cm³ — domaine des Britanniques et des Allemands — mais avouons que dix ou douze bonnes 250 cm³, de conceptions différentes, devraient s'affronter chez nous. Dans ce sens un pays se distingue à l'heure actuelle : l'Allemagne de l'Est.

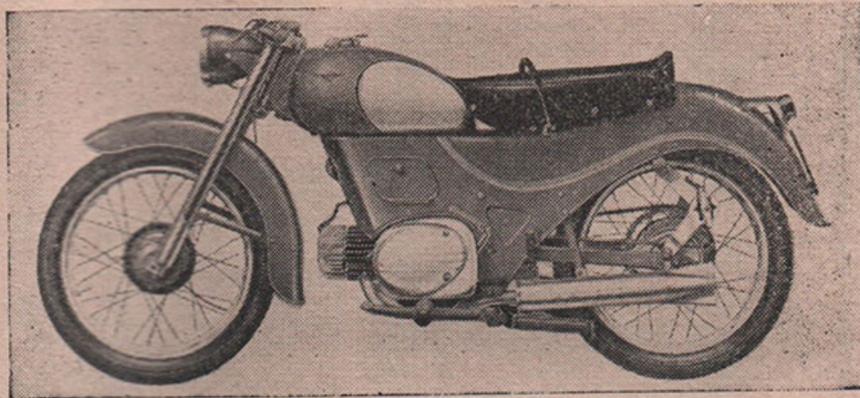


Pour conclure sur quelques points.

Voici, avant de terminer, les points essentiels qui nous permettront de quitter le Salon avec optimisme. Dès le printemps prochain nos espoirs seront comblés ou déçus, et cela tient fort à d'autres questions que celles posées par la technique ou l'exigence des Constructeurs !

1° **Retour au sport.** — Un effort louable doit être enregistré en faveur d'un retour au sport qui nous conduit à un renouvellement de la présentation de certaines machines : cas de Terrot et de Motobécane, de Monet-Goyon et de Gnôme et Rhône. sans oublier les tentatives courageuses de Libéria...

2° **Stabilisation technique.** — D'une manière générale, et même en ce qui concerne les types de sport ci-dessus mentionnés, plusieurs versions d'un même cadre et d'un même moteur suffisent à répondre économiquement aux besoins de la clientèle. Ainsi ont disparu (à peu près) les carénages fantaisistes.



Carénage! Carénage!... Ce mot d'ordre est observé aussi par les Italiens, comme en témoigne le 98 cm³ Zigolo, de Guzzi.

3° **Convergence des conceptions « Cyclo » et « Vélo »... moteurs.** — Ce dernier point est sans doute capital ; il prouve les possibilités de moteurs inférieurs à 50 cm³, fait profiter les types de 100 cm³ — et plus — d'expériences imprévues et, en contre-partie, dote les cyclomoteurs de perfectionnements rencontrés sur des 125 et 175 cm³.

Une telle vitalité au sein des « micro-véhicules », si nous osons ainsi nous exprimer, ne peut qu'attirer l'attention des étrangers sur la construction française : souhaitons-lui bonne chance !

Henri JONES

INFORMATIONS MOTOCYCLISTES

* INTERNATIONALES *

Le nouveau modèle « Herkules 219 » Sachs à l'épreuve.

De plus en plus, on soumet les moteurs de cyclo à rude épreuve avant de les lancer dans le commerce. C'est ainsi que le moteur Sachs 50 a été soumis à des tests d'endurance sur le nouveau modèle « Herkules 219 ». Pendant huit jours, ce cyclomoteur a roulé sans discontinuer, jour et nuit, sur le parcours Schweinfurt-Nuremberg. Lorsqu'il s'est arrêté après 8 jours, le tachymètre marquait 6.580 km (soit la distance Paris-New-York). Cette distance représente la moyenne parcourue par un conducteur qui se rend à son lieu de travail en semaine et à la campagne le dimanche. Jusqu'au dernier, il n'y eut aucun incident mécanique. On dut seulement procéder une fois au nettoyage du pot d'échappement et après 5.952 km, la chaîne a été vérifiée. La moyenne a été de 38 km/h, avec une consommation de 1 l 72 aux 100 km.

Au Salon de Milan, on présentera un nouveau scooter.

Au Salon de Milan qui se déroulera le 9 décembre prochain, la firme Iso, créatrice de l'Isetta, compte présenter un nouveau scooter, propulsé par moteur monocylindrique de 146 cm³ de cylindrée, refroidi par turbine et à allumage assuré par un volant magnétique à bobine externe.

Muni d'une boîte de vitesses à quatre rapports, il dispose d'un système d'embrayage à disques multiples.

Pouvant atteindre une vitesse maxi de 80 km/h, l'Iso 150 a une consommation de 2,3 litres aux 100 km.

VÉHICULES VOLÉS

On nous signale :

— Cambriolage, dans la nuit du 3 au 4 novembre, chez M. SAUNIER, commerçant et réparateur de cycles et de motocycles. Il a été volé un « Solex » dernier modèle, moteur n° 1162467, cadre n° 1183769.

— Vol d'un cyclomoteur « Mosquito », type confort, avec fourche télescopique et centrimitic, matricule 158237, au préjudice de M. DEMARD, 70, rue Damrémont à Paris (18°).

**

NOUS AVISONS NOS LECTEURS QUE NOUS POSSÉDONS, RÉGULIÈREMENT MIS A JOUR, UN FICHER DES VÉHICULES VOLÉS.

Pour recevoir toutes indications relatives à un véhicule, joindre une enveloppe timbrée et cinq timbres à 20 francs pour les frais.

A L'USAGE DES PROFESSIONNELS...

LE CODE DE LA ROUTE en format de poche

TOUS LES TEXTES, ARRÊTÉS ET CIRCULAIRES AU 15 NOVEMBRE 1957
300 fr. franco.

— LE RÉGLEMENT D'ATELIER obligatoire dans les entreprises —
75 fr. les 5 exemplaires.

— TOUTES LES AFFICHES PROFESSIONNELLES —

S.O.S.P. : 59, avenue de la Grande-Armée, Paris XVI^e

C. C. P. 7336-22

la dissolution vulcanisante à froid



LES PRIX "DÉTAIL" AU SALON

valables au 15 novembre 1957

TYPES	MOTEURS	PRIX	TYPES	MOTEURS	PRIX	TYPES	MOTEURS	PRIX	TYPES	MOTEURS	PRIX
AQUILA			COCYMO			HUMBLLOT			NEW-MAP (Suite)		
Standard	Itom	40.700	SO 11	Vap 57	44.900	250 SGS	Puch	315.120	CS 99	Sachs	109.500
L 134	Laval.	45.900	LT 12	Vap 57	49.900	250 SGA	Puch	319.490	LY 204	Ydral	192.000
V 135	Vap 55	45.900	LT 12	Vap 57	50.900	250 SG	Puch	299.410	LS 206	Sachs	235.000
L 144	Laval.	53.200	SO 11	Laval.	43.400	175 SVS	Puch	239.460	AM 205	AMC	205.000
L 144 bis	Laval.	50.000	LT 12	Laval.	48.400	175 SV	Puch	220.940	ONOTO		
V 145	Vap 57	53.600	LT 12	Laval.	49.400	125 SV	Puch	208.230	N° 4	Ser	43.610
V 145 bis	Vap 57	50.400	Itom	Itom	42.400	125 SVS	Puch	222.100	Tourist	Ser-Itom	39.346
L 164	Laval.	57.000	TP 24	Vap 57	52.950	JAWA			57	Laval.	65.560
I 164 bis	Laval.	53.800	TP 24	Laval.	51.450	175 cm3	BM	203.500	PEUGEOT		
V 165	Vap 57	57.400	SP 26	Laval.	62.450	250 cm3	BM	247.000	Bima stand.	Peug.	36.650
V 165 bis	Vap 57	54.200	SP 26	Vap 57	63.950	350 cm3	BM	279.500	Bima luxe	Peug.	44.250
L 174	Laval.	61.900	Le Régent	Vap 57	66.950	JEUNET			Bima 3	Peug.	48.900
L 174 bis	Laval.	58.700	Le Régent	Laval.	65.450	110 cm3	Vap	103.900	BB 1 GL	Peug.	53.900
V 175	Vap 57	62.300	Le Régent	Laval.	75.450	Série Berceau	Vap	37.500	BB 1	Peug.	49.800
V 175 bis	Vap 57	59.100	F.N. D'HERSTAL			D	Vap	42.100	BB 2 L	Peug.	69.500
GS 184	Laval.	64.300	Série XIII/23	4 T	235.000	K	Vap	42.100	BB 2	Peug.	60.800
GS 185	Vap 57	64.700	250 cm3 OHV	4 T	265.000	Série Légère	Vap	39.900	BG 2	Peug.	49.700
VM 58	Vap 110 cm3	119.000	350 cm3 OHV	4 T	270.000	911	Vap	45.900	BG 4	Peug.	57.500
AUTOMOTO			450 cm3 SV	4 T	285.000	Scotorette	Vap	56.900	98 L	BM	93.000
CGU	Autom.	37.900	450 cm3 OHV	4 T	285.000	941	Vap	64.000	98 GL	BM	103.700
CGL	Autom.	44.250	Série XXII	2 T	190.000	Scotorette	Vap	64.000	57 TA	BM	110.000
CGR	Autom.	48.900	175 cm3	Bicyl. 2 T	255.000	DS 943	Vap	56.900	57 TS	BM	127.000
CCH	Himo	44.900	250 cm3			Milano	Vap	64.000	56 TS	BM	149.500
ZAT	Autom.	47.500	FAVOR			JONGHI			56 TB	BM	168.000
CCHT	Himo	52.500	CAL 50 cm3	Alter	71.900	250 cm3 H	BM	159.200	176 AD	BM	166.000
CCHS	Himo	56.500	VAL 70 cm3	Alter	77.500	250 cm3 H 54 T	BM	185.800	176 TC 4	BM	178.830
CCV	Vap	55.500	CAL 50 cm3	Rallye	87.400	125 cm3 J « Polo »	BM	150.800	176 TB	BM	190.000
CC 2 L	Autom.	69.500	VAL 70 cm3	Rallye	93.875	LUCER			256 TB	BM	255.000
CC 2	Autom.	60.800	F.M.C.			580	Vap 57	42.000	356 TB	BM	260.000
100 V 20	Villiers	82.810	Bima stand.	F.M.C.	36.650	581	Vap 57	46.000	S 57 C	BM	162.500
100 VMT	Villiers	78.550	Bima luxe	F.M.C.	44.250	582	Vap 57	52.950	S 57 B	BM	159.500
100 V 2 L	Villiers	93.000	Bima 3	F.M.C.	48.900	583	Vap 57	54.950	57 TN	BM	165.300
100 V 2 S	Villiers	103.700	BB 1 GL	F.M.C.	53.900	583 luxe	Vap 57	57.950	RAVAT		
125 P 3 L	Autom.	126.000	BB 1	F.M.C.	49.800	582 SA	Vap 57	57.950	RI 2	Itom	42.500
125 L 4 S	Autom.	165.730	BB 2 L	F.M.C.	69.500	583 SA	Vap 57	59.950	RH 5	Himo	43.250
175 L 4 S	Autom.	176.115	BB 2	F.M.C.	60.800	583 LSA	Vap 57	62.950	RH 15	Himo	49.200
175 Socol	Autom.	119.320	BG 2	F.M.C.	49.700	Triton	Vap 57	67.900	RV 25	Vap 57	51.150
Scototer SA 3 S	Autom.	159.500	BG 4	F.M.C.	57.500	Ondine	Himo bi	74.000	RH 23	Himo	52.600
125 AOS 4	AMC	172.105	98 L	F.M.C.	93.000	Trilucer	Himo bi	104.000	RV 24	Vap 57	54.300
250 AOS 4	AMC	244.000	98 GL	F.M.C.	103.700	MERCIER			RH 28	Himo	58.150
CAZENAVE			557 TA	F.M.C.	110.000	T 258	Itom	42.500	RH 31	Himo	69.300
Galet 35	Cazen.	42.000	557 TS	F.M.C.	127.000	O 39	Himo	42.200	VRV 100	Villiers	91.560
Galet 38	Cazen.	47.400	556 TS	F.M.C.	149.500	O 49	Himo	43.050	VRV 125	Ydral	158.500
121	Vap 57	49.900	556 TB	F.M.C.	168.000	O 59	Himo	49.050	ROYAL-FABRIC		
122	Vap 57	52.600	676 AD	F.M.C.	166.000	O 69	Himo	63.500	N° 1	Vap 57	44.000
131	Vap 57	61.000	676 TC 4	F.M.C.	178.830	O 99	Himo	56.500	N° 2	Vap 57	46.000
620	Vap 57	46.300	676 TB	F.M.C.	190.000	P 7	Vap 57	44.500	N° 3	Vap 57	53.000
622	Vap 57	53.300	756 TB	F.M.C.	255.000	P 8	Vap 57	50.800	N° 4	Vap 57	58.300
628	Vap 57	56.000	856 TB	F.M.C.	260.000	P 10	Vap 57	59.000	N° 5	Vap G	56.500
644	Vap G	61.600	S 557 C	F.M.C.	162.500	P 2 V	Vap	59.500	N° 6	Vap G	60.000
630	Vap 57	61.300	S 557 B	F.M.C.	159.500	MOTOBÉCANE			N° 7	Alter	77.900
59/33	Vap 57	65.900	S 557 TN	F.M.C.	165.300	AV 32 S	Motobéc.	33.700	SCOUTEX		
60/33	Vap 57	65.900	FONLUPT			AV 32 M	Motobéc.	37.900	Bettina	Scoutex	57.400
709	Vap 110 cm3	127.200	2 ter 58	Laval.	49.000	AV 33	Motobéc.	42.100	Tourmalet	Scoutex	65.400
60/33	Vap 110 cm3	116.500	3 ter 58	Laval.	55.000	AV 51	Motobéc.	43.000	Major	Scoutex	64.400
710	Vap 110 cm3	116.500	100-58	ABG 57	44.500	AV 54	Motobéc.	46.800	Minor	Scoutex	48.000
958	Ydral 125 cm3	171.200	101-58	ABG 57	52.000	AV 54	Motobéc.	48.000	TERROT - MAGNAT-DEBON		
CHAPUIS Frères			102-58	ABG 57	56.500	AV 47	Motobéc.	54.900	MTV 100 cm3	Terrot	93.019
Super-Confort	Mosquito	40.950	103-58	ABG 57	62.500	AV 76	Motobéc.	49.800	EMS 1 125 cm3	Terrot	146.700
Super-Confort	Mosquito	44.750	GITANE			AV 79	Motobéc.	55.900	EDV 125 cm3	Terrot	166.158
Mosquito 511	Mosquito	49.950	Std 10	Itom	40.500	AV 75	Motobéc.	58.000	EDL 125 cm3	Terrot	180.509
Mosquito 511	Mosquito	53.900	Std 1 bis	Vap 57	37.700	AV 75	Motobéc.	59.200	Tenace 125 cm3	Terrot	155.000
Mosquito 511 sp.	Mosquito	57.900	Std 2 bis	Vap 57	41.800	AV 78	Motobéc.	70.800	Fleurion 125 cm3	Terrot	189.700
Mosquito 511 grand tourisme	Mosquito	59.900	Luxe 3 bis	Vap 57	46.900	AV 87	Motobéc.	77.800	Tournoi 175 cm3	Terrot	225.059
LE CHEMINEAU			Luxe 4 bis	Vap 57	49.900	Z 27 C	Motobéc.	161.300	Tournoi ral.	Terrot	239.000
Anthéor	Himo	41.500	Luxe 63 bis	Vap 57	52.900	Z 27 C	Motobéc.	165.100	175 cm3		
Trayas std	Himo	43.000	Luxe 65	Vap 57	58.300	Z 26 C	Motobéc.	179.000	Lutin std 50 cm3	Terrot	37.900
Trayas luxe	Himo	48.500	Luxe 67	Vap 57	65.000	Z 23 C	Motobéc.	209.700	Lutin ville 50 cm3	Terrot	42.100
Estérel std	Vap	44.100	Luxe 57 car.	Vap 57	56.000	L 4 C	Motobéc.	284.600	Lutin luxe 50 cm3	Terrot	46.900
Estérel luxe	Vap	50.600	Luxe 61	Vap G	63.500	NEW-MAP			Terromatic V.	Terrot	42.950
Agay gd luxe	Himo	56.340	HELNETT			CH 57	Vap	47.900	50 cm3		
U 98	Villiers	83.000	V 57 standard	Vap	42.000	CH 59	Vap	57.900	Terromatic L.	Terrot	47.800
CHICHERY			V 57 standard	Vap	46.000	CH 61	Vap	61.900	50 cm3		
N° 40	Junior	40.900	V 57 luxe	Vap	52.900	CS 51	Sachs	99.500	Terromatic G.L.	Terrot	51.800
N° 46	Vap	43.900	V 58 luxe	Vap	56.900	CH 63	Himo	85.000	50 cm3		
N° 40 L	Junior	45.500	V 58 gd luxe	Vap	62.900	ROYAL-FABRIC			VL 2 50 cm3	Terrot	69.500
N° 46 HL	Vap	51.500									
N° 46 L	Vap	48.500									
N° 48 HL	Vap	57.500									
N° 46 SL	Vap	61.500									

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

TOUT VOTRE OUTILLAGE MOTO ET CYCLE...

Envoi gratuit du Catalogue complet

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



Qu'auraient dit nos grands-pères s'ils
avaient visité le stand GITANE

AU SALON 1957!

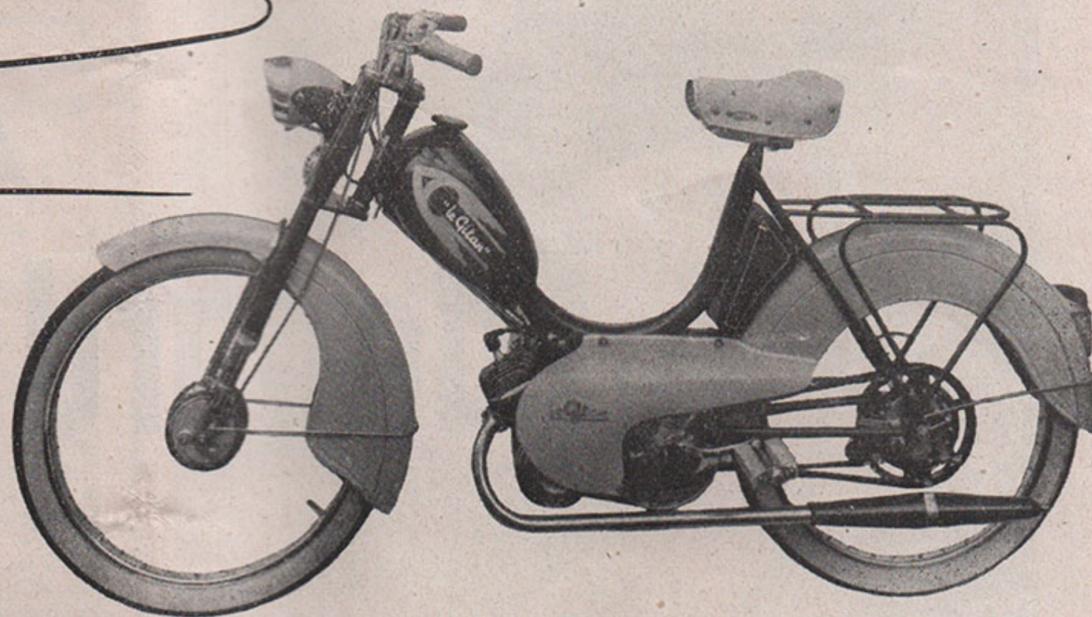
- Et pourtant, vous aussi avez été étonnés en constatant les nombreux perfectionnements apportés à la fabrication des gammes de cycles, cyclomoteurs et motos GITANE depuis le Salon 1956.

quel
chemin
parcouru !



CYCLOMOTEUR LUXE TYPE 63 bis
équipé du moteur VAP 57

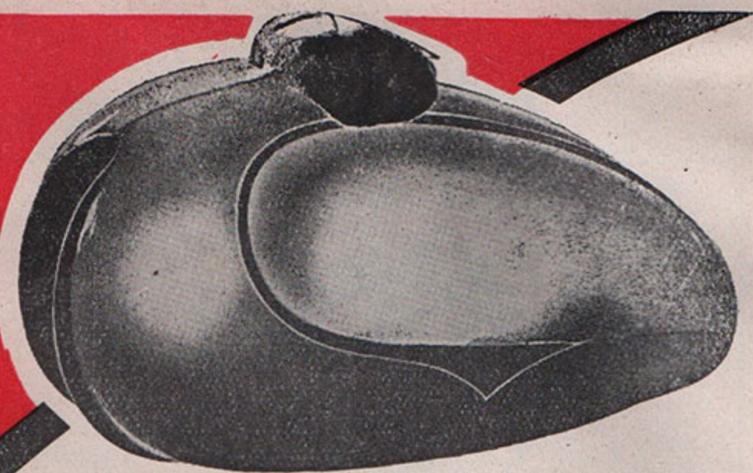
réservoir avant 5 litres, pneus bicolores
23 x 2.00, fourche télescopique semi-
chromée, garde-boue à grandes joues,
phare, code, avertisseur.



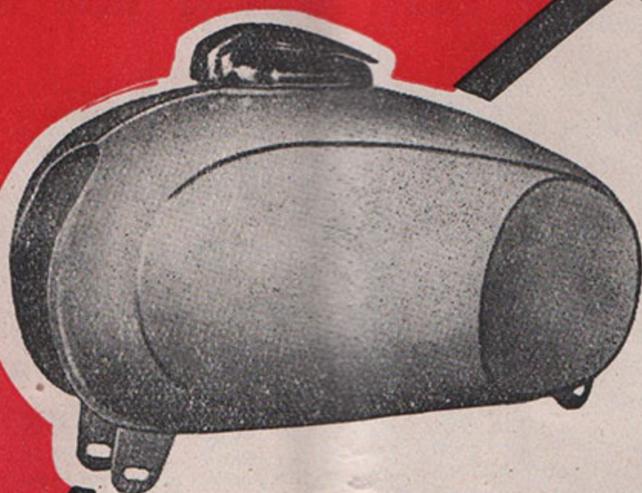
LES CYCLES GITANE
MACHECOUL (Loire-Infér.)

RESERVOIRS

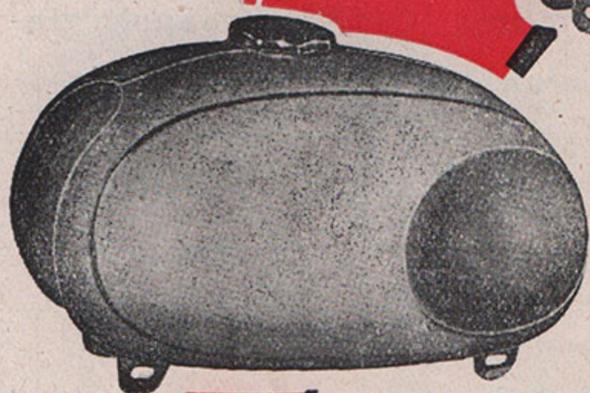
POUR MOTOS
CYCLOMOTEURS
VELOMOTEURS



M 54 Sport
17 l. 5



M 59
12 l. 5



M 60
10 l.



MC 61
5 l.

des lignes... une qualité...

Ets
Edouard MOTTAZ

S O C I É T É A N O N Y M E

307 à 311, RUE DE LA GARENNE - NANTERRE (SEINE)
CHARlebourg 73-80

44^e CONGRÈS NATIONAL Des VÉLOCISTES et MOTOCISTES

Dans notre précédent numéro, consacré au Compte Rendu du Salon 1957, nous avons reproduit les diverses motions ainsi que le rapport moral adoptés par le 44^e Congrès National des Vélocistes et Motocistes de France et de l'Union Française, organisé par leur Fédération.

Nous nous devons de compléter le compte rendu de cette importante manifestation corporative par les textes des discours prononcés au banquet de clôture du 7 octobre et dont l'analyse établit la situation des professionnels du cycle et du motocycle

DISCOURS DE M. GIROT

PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES VÉLOCISTES-MOTOCISTES

Messieurs les Ministres,
Messieurs les Parlementaires,
Messieurs les Représentants de la Fonction publique,
Messieurs les Présidents,
Mes chers Collègues,
Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs

Je voudrais d'abord rassurer ceux qui, l'année dernière, ont manifesté leur mécontentement de voir arriver l'heure des discours en organisant un petit chahut qui aurait pu passer pour un manque de courtoisie envers nos invités, si leur bonne humeur naturelle ne les avait amenés à sourire. Je serai donc volontairement bref. Aussi bien peut-on considérer que le stade des paroles est dépassé puisqu'il est avéré, aujourd'hui, que nous nous sommes adressés jusqu'à présent, à des interlocuteurs qui, s'ils nous écoutent, en apparence tout au moins, ne nous entendent pas.

Il me faut bien, cependant, rappeler l'origine de nos maux et je m'en excuse auprès de ceux qui savent de quoi il s'agit.

Lorsqu'après l'occupation, l'industrie française a pu reprendre ses occupations normales, la nôtre, celle qu'il est aujourd'hui commun d'appeler « les deux-roues » se trouvait encore, et pour quelques années, sous la tutelle, j'aurais pu dire la dictature, d'un organisme cher aux partisans de l'économie dirigée l'O.C.R.P.I. Je tiens à rappeler ce triste souvenir, car de cette époque date la malaise dont nous souffrons aujourd'hui, et rien depuis, ni nos interventions motivées, à quelque porte que ce soit, ni la plus élémentaire logique, ni même le plus simple bon sens que l'on dit, cependant, qualité bien française, n'a pu faire revenir l'Administration sur les décisions prises alors. Voyons comment l'O.C.R.P.I. distribuait ses fameux bons d'achat. Après une demande faite à la mairie de sa résidence, l'acheteur éventuel recevait une autorisation d'achat qui lui attribuait un engin d'une marque donnée à enlever chez un distributeur qu'il n'avait pas choisi. Ce distributeur n'avait du reste pas, et pour cause, l'engin en magasin. Son rôle était de transmettre le bon au constructeur désigné qui lui faisait parvenir la machine quand il le pouvait. Il est bien évident que ce n'était pas là faire acte de commerce et on aurait pu fort bien se passer de nous s'il n'y avait eu à prendre en considération qu'une mécanique mise en circulation demande tout de même certains soins inévitables, et qu'aujourd'hui on appelle, même ailleurs que chez nous, « le service après-vente ».

Nos dirigeants d'alors ont pensé, car ils pensent à tout n'en doutez pas lorsqu'il s'agit de brimer des gens qui ont été assez audacieux pour s'affranchir de la tutelle du salariat en engageant le capital, parfois modeste, dont ils disposaient, ils ont pensé que ce rôle de simple intermédiaire qui nous était imposé, qui ne nécessitait ni effort personnel ni publicité, ni même avance d'argent, puisque la machine était vendue d'avance, ne méritait pas que les marges bénéficiaires en vigueur depuis toujours dans notre profession et qui résultaient de la pleine compréhension des besoins de chacun aussi bien de la part de nos fournisseurs que de nous-mêmes devaient être abolies et remplacées par celles qu'ils avaient eux-mêmes établies.



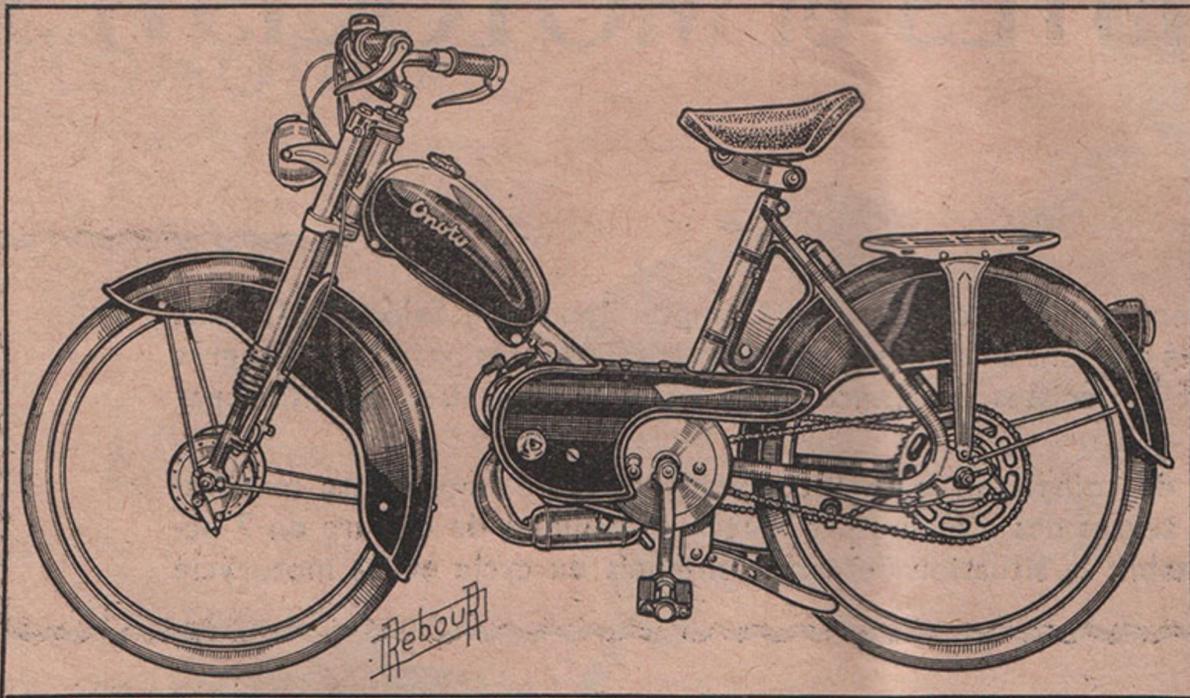
Au micro, le Président GIROT prononçant son discours. A sa droite, on reconnaît M. Raymond BOISDÉ, Député du Cher, ancien Ministre de l'Industrie et du Commerce.

Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles
MOTUL
MIX-COURSES

1906 - ONOTO - 1958

53^e ANNÉE DE FABRICATION

Demandez nos catalogues illustrés de Cycles enfant - Cycles - Cyclomoteurs - Vélocycleurs - Motos



Type
"LE BRACK" 1958

MOTEUR

LAVALETTE A. M. L. 50

Livré conforme au cliché - Cadre très rigide - Carénage soigné - Fourche télescopique renforcée - Présentation très élégante - Ce modèle est livré avec suspension AR

★

Autre modèle type touriste, moteur SER transmission par galet embrayage automatique sur demande

★

Nous vous rappelons qu'en 1939, une étude de la structure de l'Industrie Française du cycle établie par l'Office Professionnel de l'Automobile et du Cycle répartissait la construction nationale en trois groupes. Le premier était le groupe de l'Est totalisant 180.000 machines. Parmi les trois constructeurs de ce groupe se trouvaient les **Établissements Bourgeois constructeurs des Cycles Onoto.**

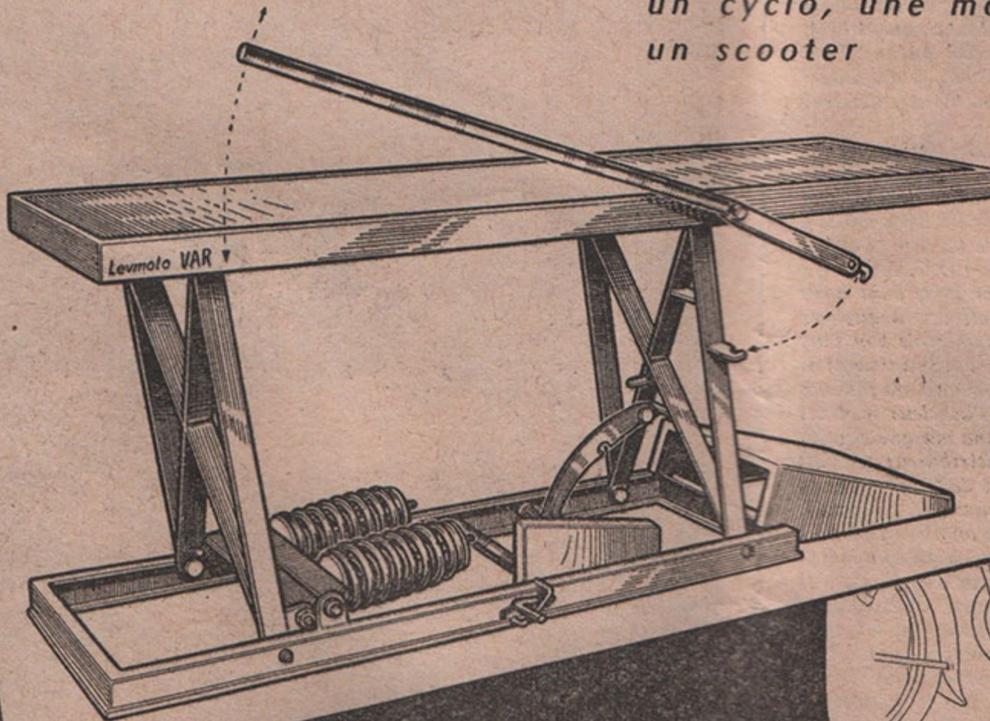
ONOTO, Faubourg de Châlon, DOLE (Jura)

S.A.R.L. au Capital de 21.500.000 francs
FONDÉS EN 1906

Levmoto LA 4. TYPE 1957

VAR

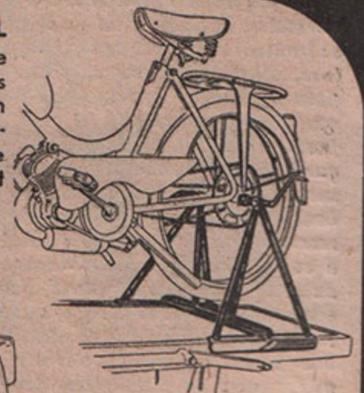
1 seconde et 2 doigts pour élever ou abaisser
un cyclo, une moto,
un scooter



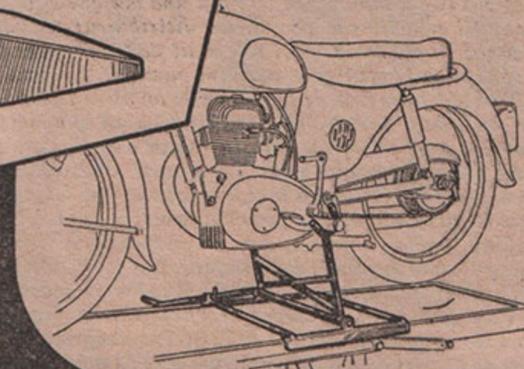
Surclasse tous les autres éleveurs par sa rapidité de manœuvre, sa maniabilité, sa simplicité mécanique, sa stabilité et son utilisation comme banc d'essai en marche, par l'adaptation à volonté de ses 3 supports amovibles.

Encombrement total :
1,80X0,50X0,20 - Poids : 64 kgs

Support **SPECIAL CYCLO**. Très utile pour essayer les cyclomoteurs en marche. Indispensable si la béquille de la machine est brisée.



Support **SPECIAL MOTO**. Permet l'essai de la moto en marche même si la béquille est détériorée.



DOCUMENTATION

VAR 6, Rue Pasteur, PARIS - XI^e - ROQ. 03-88

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF DU LEVMOTO

Et ce fut le « diktat » de 1947. Je ne veux nommer ni peiner personne, mais croyez-le bien, le mot n'est pas trop fort et je me souviens encore fort bien de la façon dont nous fûmes mis au courant de la décision. Il n'y avait pas à discuter, les champions de la règle à calcul avaient choisi. C'était 14 %, pas le moindre maravedis de plus. Il nous fallut bien nous incliner et nous contenter de ce que l'on voulait bien nous donner. Mais l'O.C.R.P.I. est un jour disparu, non sans peine d'ailleurs. Et ce fut le retour aux conditions de travail normales dans notre profession depuis toujours. De nouveau, nous redevînmes des commerçants, qui, selon les coutumes ancestrales du négoce achètent pour revendre, avec tous les risques que cela comporte. Et bien vite nous nous sommes aperçus que les conditions toutes particulières, au milieu desquelles nous exerçons notre profession, ne nous permettaient pas de l'exercer honorablement, ni même d'en vivre décemment avec une aussi faible marge. Si nous avions, nous, compris, nos Gouvernements, eux, ne voulaient pas comprendre. L'Administration non plus, du reste, du moins en partie, car je dois à la vérité de dire ici qu'un fonctionnaire n'avouait récemment qu'il connaissait mieux qu'aujourd'hui notre profession qu'il ne la connaissait en 1947 et qu'en effet il y avait quelque chose de changé. Il est parmi nous, ce soir ; il se reconnaîtra sans doute. Malheureusement, il n'est pas le maître et lors de notre dernière entrevue, il nous disait que la politique du moment ne permettait pas d'envisager une possibilité de relèvement de nos marges bénéficiaires. Et il nous conseillait de nous débrouiller entre nous, c'est-à-dire qu'il pensait qu'il ne s'agissait que d'une question interne à régler entre constructeurs et agents. Je suis, du reste, tout à fait de cet avis. Ce qu'il est convenu d'appeler l'Etat agissant aujourd'hui en véritable despote, voulant fourrer son nez partout et s'occupant beaucoup trop de ce qui ne le regarde pas. Nous sommes tout aussi soucieux que lui de respecter le pouvoir d'achat de nos clients possibles, et nous le démontrons chaque jour, alors que nous pouvons constater qu'il ne recule devant rien, multipliant les taxes de toutes sortes pour remplir une caisse toujours vide, ou tenter de le faire. Ainsi qu'il vient de le démontrer en créant un nouveau permis de conduite, dont l'utilité est plus que contestable, mais qui pompera 2.000 francs de plus dans l'escarcelle de l'usager. Ces 2.000 francs sont du reste augmentés de l'indemnité qu'il faudra bien accorder à l'examineur qu'il va falloir recruter pour connaître si le vélomotoriste à venir n'ignore pas que le feu rouge est un signal d'arrêt impérieux. C'est une plaisanterie, elle est d'un goût douloureux, et ne servira les intérêts que de ceux qui l'ont préconisée et en profitent.

Cette dernière mesure avait, du reste, été précédée d'une autre non moins paradoxale. Sous le Ministère précédent, je veux dire celui que nous avons connu avant celui qui va nous quitter, l'Administration avait « repensé » un problème — celui des 213 articles — Indispensables, paraît-il, à toute vie humaine et surtout décente. Et cela sert à établir le coût de la vie — Or, il est apparu, paraît-il, que certains articles pouvaient être supprimés sans danger. Ne querellons pas nos économistes, aussi bien ne possédons-nous pas leur science. De 213 articles, la liste est redescendue à 172 articles. De première nécessité, je le répète, et desquels le Français, tout court, ne peut se passer. Pour quelles raisons, en vertu de quel critère y a-t-on incorporé le vélomoteur, le scooter. Je vous avoue que je n'en sais rien, il n'en reste

pas moins que nos engins ont le triste privilège d'appartenir à la liste. Finie la rigolade, nous vous avons à l'œil mes gaillards, le consommateur sera protégé ! Voire — Car aussitôt après se déclenche le train des nouvelles taxes. Et, surprise, le vélomoteur, le scooter, également le vélo de gosse, le vélo du tout petit de moins de 5 ans, sont décrétés objets de luxe, au même titre que le collier de perles, plus ou moins fausses, de la femme nue des Folies Bergères. Et c'est la T.V.A. portée à 25 %. Comprenez qui pourra, d'un côté utilitaire au premier chef, de l'autre luxe. Nous n'en sommes pas à une contradiction près.

Mais revenons à nos Constructeurs si vous le voulez bien. J'entretiens avec chacun d'eux les meilleures relations. Je comprends fort bien leurs difficultés et je le dis ici nettement, elles sont grandes et la preuve nous en est fournie par les dépôts de bilans que nous connaissons et qui se multiplient à cadence accélérée ces tout derniers mois.

Mais tout aussi nettement, je dis que ces difficultés n'ont rien à voir avec la question qui nous préoccupe. Que la marge qui nous est accordée soit plus ou moins grande, cela ne changera rien à rien. Et les plus incompréhensifs verront, au contraire et sûrement leurs difficultés s'augmenter pour des raisons qu'ils comprendront bien sans qu'il soit nécessaire de leur faire un dessin. Aussi bien ceux de nos fournisseurs qui ont fait l'effort d'enquêter sur la situation de leurs agents ont-ils compris, depuis quelque temps déjà que nous avons raison. Il en est d'autres, hélas, qui en jugent autrement et qui, parce qu'ils occupent une position qui les classent au premier rang de la production estiment que le fait d'arborer leur panonceau est un grand honneur qui est fait à leurs agents et que cela devrait leur suffire. C'est regarder les choses par un seul bout de la lorgnette, le plus mauvais, et équivaut à dire que puisque les ouvriers classés OP 3 gagnent leur vie honorablement, point n'est besoin de s'occuper du salaire du manœuvre. Et c'est aussi dénier à celui-ci tout rôle social.

L'incompréhension, avouée aujourd'hui, dont nous nous plaignons, a amené les participants de notre Congrès à étudier les mesures propres à amener nos interlocuteurs à plus de réflexion et à plus de bonne volonté. Et quand je dis « interlocuteur » je consens une entorse à la vérité, puisque l'on m'a fait savoir, ces tout derniers jours, que l'on ne voulait plus nous recevoir ?

Exactement comme au temps des seigneurs, ceux-ci refusaient d'entendre les serfs qui, cependant, les faisaient vivre.

Il y a quelques heures, notre assemblée générale a adopté une motion. (1) C'est une mesure à laquelle jusqu'ici nous avons répugné. Elle est évidemment grave de conséquences possibles. Ces conséquences nous les avons examinées avec la plus grande objectivité. C'est pourquoi elle n'est pas aussi rigoureuse qu'elle aurait pu l'être. Nous voulons espérer que l'on voudra bien comprendre en haut lieu que la coupe est pleine, que voilà trop longtemps que l'on nous berne et que les temps sont révolus où nous pouvions croire à la sincérité des uns et à la bonne conscience des autres.

(1) Cette motion a été reproduite dans notre premier Compte rendu (N.D.R.L.)

Allocution de M. CATINAT

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES VÉLOCISTES-MOTOCISTES

Messieurs les Ministres,
Messieurs les Parlementaires,
Messieurs les Représentants de la Fonction publique,
Messieurs les Présidents,
Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

Nous avons choisi pour vous réunir, cette année, une salle plus vaste, et la voilà déjà trop petite. Fait sans précédent, nous avons dû renoncer à accueillir à notre grande table, ceux de nos amis qui se sont décidés trop tard au voyage.

Signe des temps, sans doute.

Quand les affaires de la France lui paraissaient confuses, et que ses intérêts conjugués avec ceux de tous ses compatriotes lui semblaient piétinés, Olivier de SERRES, ce gentilhomme campagnard du Vivarais, père de l'agriculture française, faisait, comme vous, le grand voyage pour gagner Paris. Quelle hauteur de vue ne manquait-il pas d'y acquérir, mais aussi quelle heureuse influence exerçait-il grâce à ses sages propos nés de ses longues méditations au Pradel, dans ses granges et dans ses serres d'où jaillirent tant de précieuses découvertes !

Bienvenue donc à tous nos délégués de province, dont la présence, dans ces temps difficiles nous est un encouragement nécessaire ; avec eux, nous prenons conscience de la valeur de notre mouvement corporatif et sommes assurés de pouvoir mieux affronter les périlleux problèmes que pose la marche même de nos entreprises.

Bienvenue à nos invités et, tout d'abord, à vous, Monsieur le Ministre, qui avez bien voulu nous faire l'honneur de présider notre banquet.

M. Raymond BOISDE est Député du Cher, ancien Ministre de l'Industrie et du Commerce, Membre de la Commission des Finances et de la Commission du Travail et de la Sécurité sociale ; il est au Parlement le défenseur de la petite et moyenne entreprise et ajoute à ses nombreux titres celui d'être le Secrétaire du Bureau Interparlementaire de l'Artisanat.

Saluons également : MM. François BENARD, Député de l'Oise, Membre de la Commission de la Défense nationale ; Jean BERTAUD, Sénateur de la Seine, Membre de la Commission des Moyens de Communication, des Transports et du Tourisme, Maire de Saint-Mandé ; Jean CAYEUX, Député de la Seine, Président de la Commission de la Famille, Membre de la Commission de l'Intérieur ; FRÉDÉRIC-DUPONT, Député de la Seine, ancien Ministre, Membre de la Commission des Finances, ancien Président du Conseil municipal, Conseiller général de la Seine et Conseiller municipal, Président du Bureau parlementaire du Comité de l'Artisanat ; GAYRARD, Député de Paris ; Léo HAMON, Sénateur de la Seine, Conseiller municipal de Paris, Conseiller général de la Seine dont nous soulignons le précieux concours apporté à nos organisations ; Jean-Paul PALEWSKI, Député honoraire de Seine-et-Oise, que vous avez souvent vu parmi nous ; Michel SOULIE, Député de la Loire, dont les usages ne me permettent pas de souligner le vrai titre actuel, mais dont la présence nous est sensible par le rôle qu'il joue à Saint-Étienne comme défenseur de la petite industrie et du commerce ; Raymond TRIBOULET, Député du Calvados, Membre de la Commission de la Défense nationale, à qui nous devons une ovation particulière parce qu'il a réussi à faire avancer d'un grand pas un de nos statuts professionnels, dont le caractère d'intérêt général est indiscutable, celui des Autos-Écoles ; Philippe VAYRON, Député de la Seine, Membre de la Commission de l'Éducation nationale ; Jean MARTIN, représentant M. COIRRE, Député de la Seine.

Remercions également : MM. GIDEL, Vice-Président du Conseil municipal de Paris et représentant M. LÉVÉQUE, Président ; et THOMAS,

La Morte-Saison
CAUCHEMAR
du Motoriste...

Que Vendre en plein HIVER?

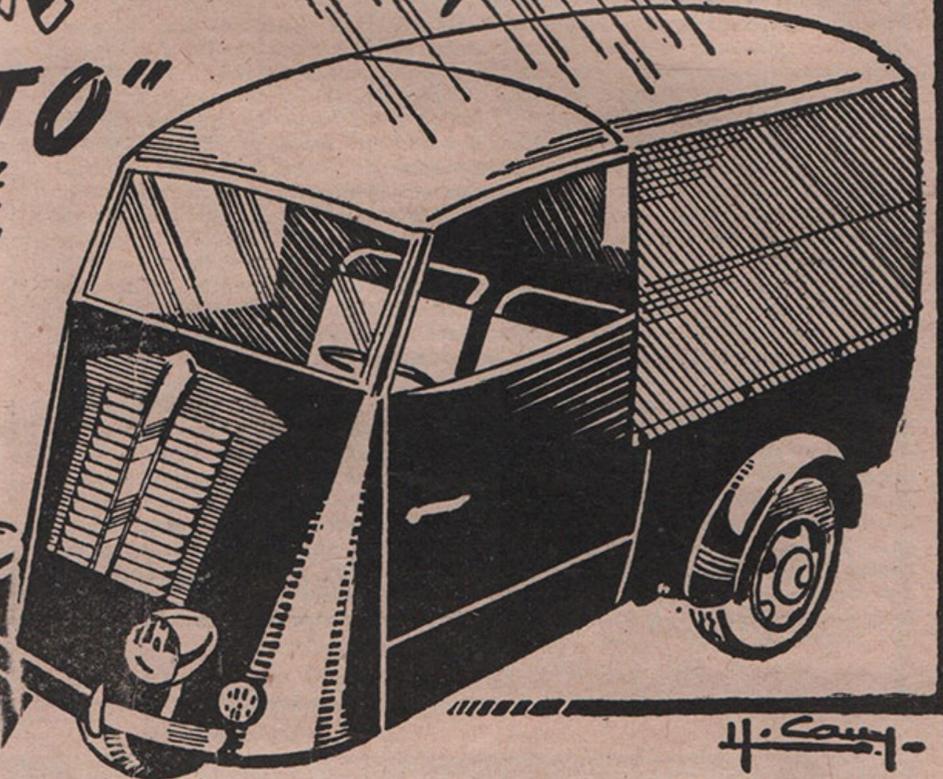


NEW-MAP vous propose

le TRI-"SOLYTO"
COMPLÈTEMENT FERMÉ

charge utile : 200 kgs.
4 litres aux 100 kms.
50 kilomètres à l'heure
décapotable pour l'été
sans permis de conduire

245.000 Frs départ
usine



MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne
LYON (Rhône)

LE CONSORTIUM GENERAL D'OPTIQUE ET D'INDUSTRIES

présente

idéal
pour l'hiver

Scootymask

Pare-visage nouveau modèle dessus
Lucolène monture souple de couleur grise,
écran rhodoïd ininflammable.

Hauteur 145 et 180 m m

Le modèle 180 m m est livré avec men-
tonnière.



GALLIA PUB.

production



CONSORTIUM GÉNÉRAL D'OPTIQUE ET D'INDUSTRIES

17, Impasse Truillot - Paris (XI) Tél. : Roq 28-17

Conseiller municipal de Paris, Spécialiste des problèmes de l'Automobile dans la capitale.

La Fonction publique est également représentée, avec MM. CAZALIS, Directeur de l'Artisanat qu'accompagne M. ALARD, Secrétaire du Conseil de l'Ordre du Mérite artisanal ; BELLEMIN, Commissaire à la Sûreté générale ; COURTOT, Chef du Service « Automobiles et Cycles » du Secrétariat d'État à l'Industrie et au Commerce ; DUMENIL, Attaché au Commissariat général à la Productivité ; GUERRE, Attaché au Service « Automobile et Cycles » du Secrétariat d'État à l'Industrie et au Commerce ; HENNIQUAU, représentant M. ARDANT, Commissaire général à la Productivité ; ROGER, Inspecteur de l'Enseignement technique, Président de la Sous-Commission nationale d'Apprentissage de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle ; SIMON, Attaché à la Direction générale des Prix du Ministère des Affaires économiques, qui vient de nous faire connaître la décision prise concernant l'autorisation de majoration des prix de garage.

Nous avons la chance de compter également parmi nous, nos amis Maître BRUNOIS, Membre du Conseil de l'Ordre des Avocats de Paris et son excellent confrère, Maître DUMONCEAU, qui défendent, tous deux, nos ressortissants avec toute leur compétence.

Les grands organismes professionnels ont tenu également à s'associer à notre banquet, et tout d'abord : MM. JEUDON, Président de l'Assemblée des Présidents des Chambres de Métiers. Un des sages à qui nous devons le statut des professions à caractère artisanal ; ALAMY, Directeur de la Caisse de Retraite de l'Automobile et du Cycle ; BROST, Président de l'Association Nationale Syndicale des Autos-Écoles (A.N.S.A.E.) ; CASTETS, Président de la Chambre Syndicale des Rectifieurs ; CHAIGNEAU, Attaché au Comité des Pétroles ; CHAUVAUD, Président du Groupe Parisien de la Chambre Fédérale des Fournisseurs de Garages ; DELHOMME, Président du Syndicat Général des Réparateurs de Radiateurs ; GENTIL, Président de la Fédération des Voyageurs et Représentants de l'Automobile ; PAN-SARD, Secrétaire général de la Prévention Routière ; SERBOUSE, Directeur du Groupement d'Apprentissage et de la Réparation Automobile et Cycle ; TETARD, Président de l'Association Nationale Syndicale des Commerçants Automobiles (ANSCA) ; VALLAT, Directeur de l'Union Nationale des Associations de Tourisme (U.N.A.T.).

M. PROST, notre Président fédéral automobile pour la province, m'a prié de l'excuser auprès de vous, des motifs impérieux, d'ordre familial, l'ayant obligé à regagner Lyon, il y a quelques instants.

Ce n'est pas tant le mouvement de curiosité provoqué par le Salon et ses fausses surprises qui nous vaut cette année l'affluence des professionnels de nos départements, c'est l'irrésistible besoin de savoir ce qui se passe à Paris, alors que tant d'événements ont surgi, depuis un an, et que l'on a l'impression, en particulier dans l'automobile et dans le motocycle, que tout va à la dérive, que nos dirigeants ont perdu le sens commun et que l'effondrement est proche.

Les choses vont mal, certes, mais l'on ne dit pas assez pourquoi !

L'on s'étonne qu'aucun des quarante-six ministres du Ministère défunt ne se soit avisé qu'il y avait intérêt à utiliser son éloquence et les ondes de la radio, à la discussion d'un bulletin hebdomadaire de vérité. Nous avons de très subtils avocats du Gouvernement pendant la guerre, qui plaident en faveur de la résignation, et nous avons aussi quotidiennement le bulletin antidote qui effaçait d'un seul coup les mauvais effets de cette propagande

et prêchait la résistance. **Aujourd'hui, c'est à peine si l'on nous fait comprendre pourquoi l'on nous presse jusqu'à la limite de notre résistance et pourquoi il nous faut nous résoudre à la résignation !**

Les choses risquent de se gêner à ce régime, mais pour que nous n'en ayons pas trop à faire les frais, ouvrons, pour ceux qui nous veulent encore du bien, le dossier de nos professions et examinons, en toute impartialité, et sans passion le bilan de l'année écoulée.

Au passif, qu'y voyons-nous ?

D'abord, la malheureuse affaire de Suez. Elle a soulevé l'enthousiasme chez beaucoup, puis le désarroi.

Les détaillants en carburant, ceux que Georges DUHAMEL désignait, il y a quelques jours, sous les vocables de « nouveaux dieux qui donnent la communion aux pèlerins avec un tube de catouchouc », ont subi plus d'incartades et de brimades que reçu de prières et d'offrandes ! Les grosses entreprises se sont tirées d'affaires, les petits exploitants, lorsqu'ils ne se sont pas retirés des affaires, ont vu leurs ressources s'épuiser, tant leur marge habituelle est ridicule et, par surcroît, il leur a fallu faire l'avance à l'État de l'importante majoration des droits. Évoquons aussi ceux que les instructions ministérielles tendent à faire disparaître sur les routes nationales, et ceux que les déviations ont conduit, sans rémission ni dédommagement, à la ruine.

A l'actif, inscrivons que la disette de l'essence n'a pas eu lieu, que la circulation a repris son rythme normal en dépit des fanfaronnades des nouveaux maîtres de l'Orient et que si les tickets sont imprimés à nouveau, ce n'est, assure-t-on, que pour servir d'épouvantail pour l'avenir.

Mais au passif, il nous faut porter la taxe à la possession de l'automobile, la vignette ! On nous a bien dit qu'elle allait disparaître, oui ! mais disparaître du pare-brise. Les initiateurs ont, tout d'un coup, décidé qu'elle se substituerait, sans bruit ni ostentation, dans les poches de l'usager, le 1^{er} décembre, aux quelques billets péniblement économisés pour avoir simplement le droit de se servir de son automobile.

On ne nous a pas encore complètement convaincus que c'est en grevant ceux qui circulent en voiture qu'on peut espérer vraiment soulager ceux que l'âge oblige à ne circuler qu'en voiture et que c'est à l'automobile seule que revient ce devoir de solidarité.

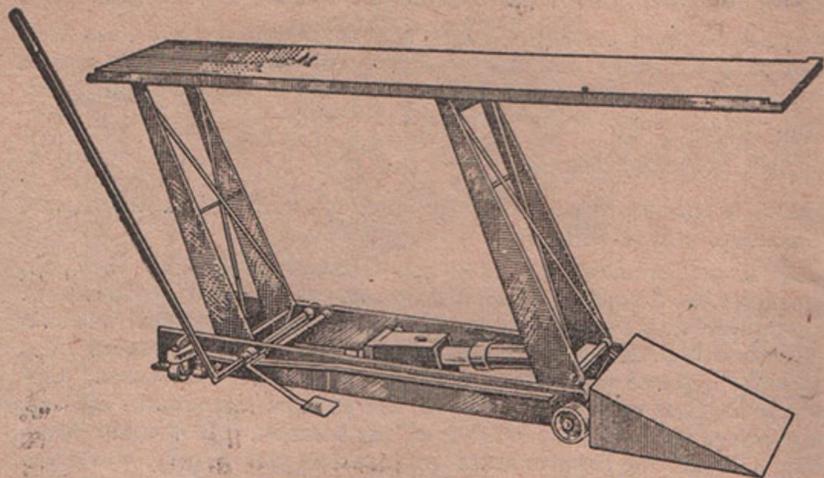
Mettons à l'actif, le fait que la vignette a été épargnée aux deux-roues, peut-être parce qu'à l'époque, on ne savait pas où la placer ! Mais il n'a pas fallu longtemps pour assujettir les engins motorisés à la taxe de luxe et à l'obligation du permis pour les petites cylindrées, satisfaction de principe à l'égard de ceux qui n'ont pas compris qu'on ne changerait rien à la situation actuelle tant qu'on n'aura pas permis, aux moins favorisés des usagers de la route, de circuler en sécurité sur des pistes appropriées.

A l'actif, l'automobile se réjouit de n'être plus considérée comme article de luxe, grâce au fameux contrat d'exportation, mais vélomoteurs et motos figurent pour la première fois, et sans discrimination, sur la liste noire des instruments du snobisme !

Au passif encore, la restriction des crédits, l'augmentation vertigineuse des primes d'assurances, le maintien des marges, déjà insuffisantes pour un équipement rationnel répondant aux nécessités du trafic, et la stagnation des installations vétustes.

M. CATINAT, Secrétaire général de la Fédération Nationale des Vélocistes et Motocistes, au cours de son exposé. A sa droite, M. François BENARD, Député de l'Oise. A sa gauche, M. Raymond TRIBOULET, Député du Calvados, ancien ministre.





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

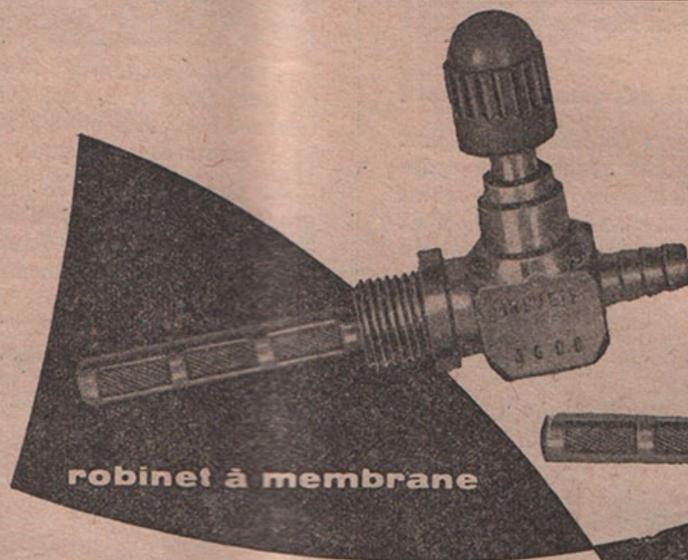
ROBINETS ET BOUGIES

LEGRIS

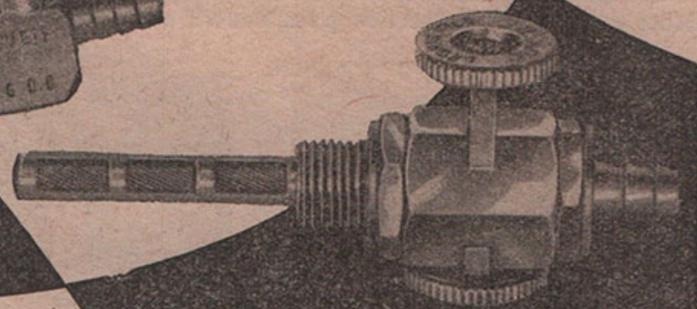
FILS

F A B R I C A N T S

*Qualité
et
Précision*



robinet à membrane

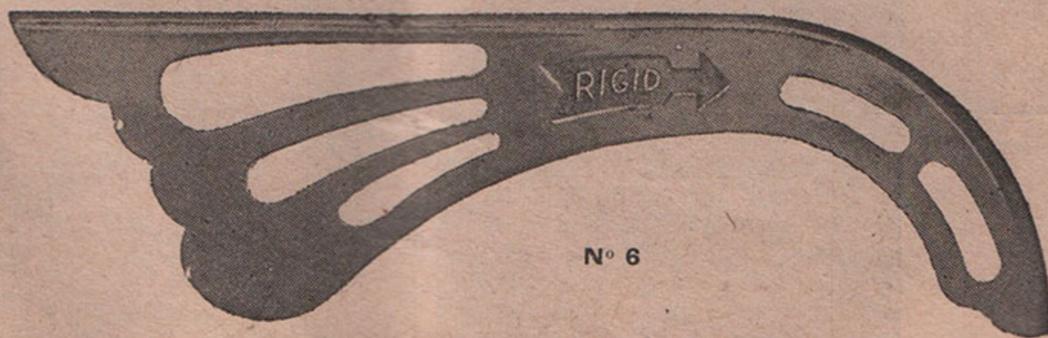


robinet à poussette

“ RIGID ” vous présente son nouveau modèle

3 attaches

Alliage léger épais, matriqué, incassable, indéformable. — Polissage très soigné. Large emplacement pour la 3^e attache.



N° 6

*Peut être
fabriqué à
votre marque*

P. JOURLAIT, 19, rue de la Justice, Paris (20^e). — Tél. : MEN 13-17.

D'un côté, les découvertes du pétrole saharien qui éloignent la menace de disette, mais de l'autre, l'appétit de tous ceux qui veulent y avoir leur part et qui grèvera d'autant le produit lors de sa distribution, sans autrement favoriser le dernier stade, le plus ingrat.

D'une part, le statut des professions qu'institue le nouveau Code de l'Artisanat, et tel que nous l'annonçait l'an dernier, ici même, avec émotion, le Président JEUDON, ainsi que les quelques modifications apportées par les constructeurs au statut draconien des Agents de marque, après plus de quarante ans de pressantes sollicitations et tant de pénibles conflits, mais, **d'autre part, le maintien des privilèges des coopératives, l'accroissement vertigineux des charges sociales assorti d'un blocage des prix**, qui étouffe tout esprit d'entreprise ou oblige à vivre dans l'irrégularité !

A l'actif, enfin, la libération des prix de nos amis dirigeants des autos-écoles, mais **au passif, le long retard de la revalorisation des prix de garages**, dont beaucoup ont disparu ou se sont reconvertis, au grand dam de la circulation dans les grands centres.

L'actif, en somme n'est pas nul, mais le passif est écrasant !

Les petites et moyennes entreprises ont-elles encore des chances de survie ? Elles ne sont, en tout cas, pas gagnantes, et si l'équilibre se fait parfois, c'est grâce au labeur acharné du chef d'entreprise, à ses heures de nuit, et du dimanche, et à ses congés et loisirs consommés en pillules. C'est payer bien cher le prix de l'indépendance comparé à certaines situations bien douillettes au service de la grande entreprise ou de l'État, dont l'inconvenance lui est gentiment souligné par le parent ou le voisin toujours bien intentionné.

Que devons-nous tirer de cet imbroglio de dispositions et contre-dispositions prises par nos dirigeants, toujours surpris par les événements ?

Le problème est de bien savoir combien de temps nos entreprises pourront encore résister et si vraiment, il y a espoir d'un meilleur avenir.

Nous le demandons à ceux de nos invités qui sont dans le secret des Dieux et des plans, sans nous refuser, cependant, à prendre conscience des réalités.

Car il nous faut être, de notre côté, les propagandistes de notions bien simples à exprimer, et que l'on s'étonne de ne pas voir encore plus répandues.

Voici ce qu'écrivait en 1945 — il y a douze ans juste — après la terrible aventure, un jeune économiste réputé : « La France aspire à faire un

grand pas dans la voie du progrès social. Mais aucune réforme sociale ne peut améliorer la condition des ouvriers si la production ne s'accroît aussi bien. Autrement, tout avantage consenti aux ouvriers ne saurait aboutir qu'à faire monter les prix. Il n'y a qu'un moyen de mieux vivre, c'est de produire davantage. Sans une vigoureuse reprise économique, toute législation sociale serait mensonge. »

Ne l'est-elle pas finalement aujourd'hui !

« Même la stabilité politique, ajoute-t-il, l'esprit civique de la population, l'adoucissement et la dignité des mœurs politiques, le respect de la loi par tous les citoyens supposent un certain degré d'aisance et, donc, une production accrue ! »

C'est pour méconnaître ces vérités, et parce que l'on s'obstine à confondre l'augmentation des possibilités d'achat qui suppose majoration des salaires et mène à la fuite des prix, avec l'augmentation du pouvoir d'achat qui exige la stabilité des salaires et mène à l'abaissement des prix, que nous assistons à un effondrement de notre économie souhaité par les ennemis du régime.

Un autre grand esprit, présent parmi nous ce soir — que M. Léo HAMON m'excuse de le citer — disait à la même époque, en 1945, et l'actualité ne dément pas ses propos :

« Devant les événements formidables auxquels nous assistons, qui requièrent de nous toute notre tension, toute notre capacité d'invention, ne nous mettons pas dans la débilite disposition psychologique d'attendre une démobilisation qui ne viendra pas, pour revenir à un passé qui ne renaîtra pas ; mais retenons tout ce qui est apparu de nouveau pour savoir, demain, l'adapter à des exigences, anciennes peut-être dans leur esprit, mais nouvelles dans leur universalité. »

Et puisque ce commandement, en nous y conformant, nous donne quelque lueur d'espoir — et que nous ne sommes encore terrassés ni par la grippe ni par la trique asiatique, et que la satellisation ne se fait actuellement que dans l'espace — tenons-nous en à ces paroles qui ne peuvent avoir qu'une belle résonance, chez nous, Français, que le découragement ne saurait jamais atteindre.

Déclaration de M. DEPORS

VICE-PRÉSIDENT DU SYNDICAT DE LA MARNE

L'exposé bref que je voudrais vous faire ne sera malheureusement que la confirmation des revendications énoncées par notre Président et notre Secrétaire général. Mais, au cours de ce 44^e Congrès, j'éprouve un malaise et une tristesse accrus. J'ai parcouru, comme vous, le Salon de la Moto et du Cycle, et les conversations que j'ai eues avec constructeurs, voyageurs et collègues, confirment que nous sommes encore loin des réalisations que nous espérons depuis si longtemps.

En ce qui concerne le problème principal, relèvement de la marge de 14 %, je ne me fais plus grande illusion. La preuve est faite, aujourd'hui, que les fabricants peuvent nous octroyer 18 %, mais, sur ce point comme sur d'autres, on ne récolte que ce que l'on a semé.

Sur le plan corporatif, comme sur le plan social ou sur le plan humain, on obtient bien souvent les conditions de vie que l'on a su se créer. Or, nous en sommes arrivés à un tel point de faiblesse, j'oserais dire à un tel manque élémentaire de dignité, que l'on peut nous infliger tous les affronts, toutes les humiliations. Je n'ose plus espérer le relèvement du 14 %, je souhaiterais presque son abaissement, ce qui peut-être nous ferait réagir et sortir de notre apathie.

J'ai le souvenir des réunions de ces dernières années ; il y a quelques quatre ou cinq ans : promesse des 20 % supplémentaires ; l'an dernier encore : promesse du relèvement de la marge. (Nous étions presque assurés que c'était chose à peu près faite.)

Non ! voyez-vous, si vous voulez obtenir un résultat, il faut avant tout une cohésion, un coude à coude que nous n'avons pas encore acquis. Un sentiment de force syndicale ne peut s'acquérir et grandir en nous que si nous en sommes déjà nous-mêmes convaincus.

Trop d'entre nous sont encore trop timorés (crainte de voir un panneau disparaître, crainte de dire franchement au représentant ce que l'on pense et de la remise, et de la garantie, etc...).

Comment voulez-vous que nos fabricants nous prennent au sérieux et surtout fassent l'effort nécessaire, si nous ne le réclamons pas ? (surtout

lorsque certains d'entre nous trouvent le moyen d'accorder des remises importantes à des sous-agents).

Nous devons sans cesse répéter, je dirai, rabâcher nos doléances à tous les inspecteurs jusqu'à ce qu'elles parviennent un jour d'une façon pressante aux oreilles de nos constructeurs. Ce coude à coude est plus que jamais nécessaire, si nous voulons obtenir un jour le statut professionnel. Regardons, autour de nous, ce qui se passe dans d'autres corporations et nous y trouverons une entraide et des réalisations concrètes que nous sommes encore loin de connaître.

Nous avons le bonheur de posséder des dirigeants à qui je suis heureux de rendre un hommage public pour leur activité, mais eux seuls, ne peuvent que peu de choses si nous ne les suivons pas.

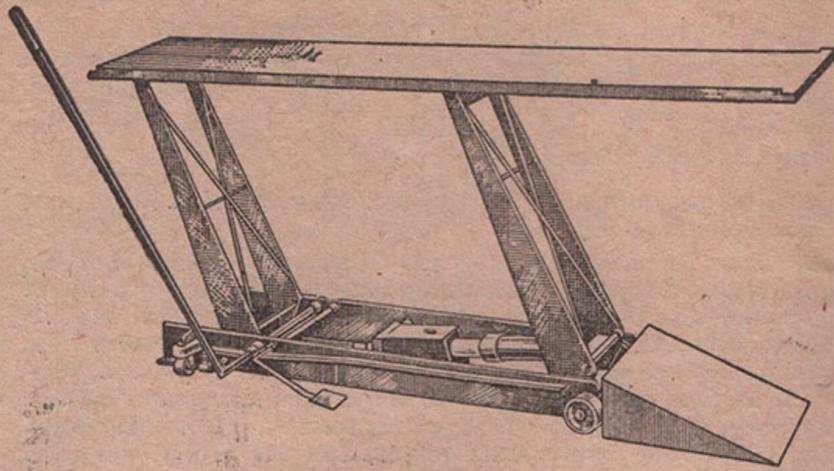
(État-major sans troupes ! comme disait un jour M. CATINAT !)

Je ne serai pas des vôtres au banquet, ce soir ; j'ai été trop gêné, l'an dernier, de ne pouvoir faire éclater mon mécontentement et dire aux parlementaires présents que la fraction du pays que nous représentons a droit, elle aussi, de vivre décemment et d'obtenir, comme les autres branches du commerce, des marges honnêtes et suffisantes. Or, mes chers collègues, les années passent, et nous n'obtenons rien, et j'irai plus loin, nous n'obtiendrons rien tant que nous n'aurons pas le courage de reviser notre attitude et nous montrer plus courageux dans nos revendications.

Le voyage au Salon ne doit pas être seulement l'occasion d'un voyage d'agrément, mais être l'occasion de nous regrouper, et de prendre à l'unanimité des décisions et surtout l'engagement de les suivre et de les tenir.

Sans nous quitter sur une note trop pessimiste, je vous dis et je répète ce que disait le Président GIROT au début de cette séance : attention, nous arrivons à un tournant où il faut comprendre plus que jamais que l'action égoïste et personnelle ne paiera plus longtemps.

Union totale derrière nos dirigeants ! Je forme les vœux les meilleurs pour que cette union se réalise et pour un regain de prospérité de nos affaires.



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

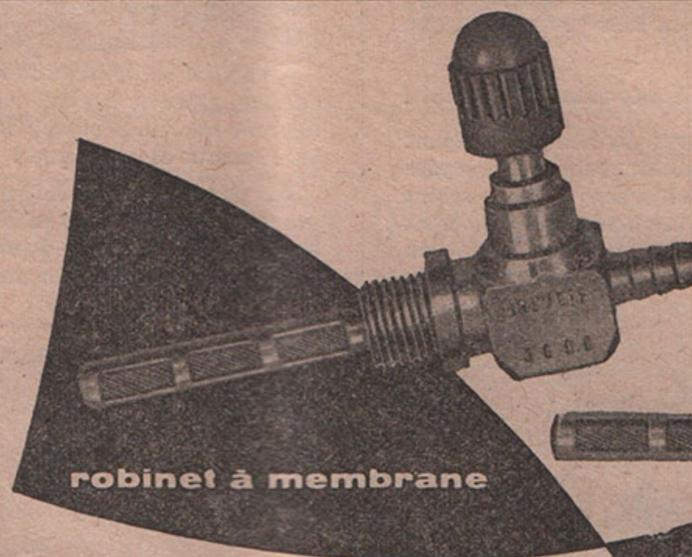
ROBINETS ET BOUGIES

LEGRIS

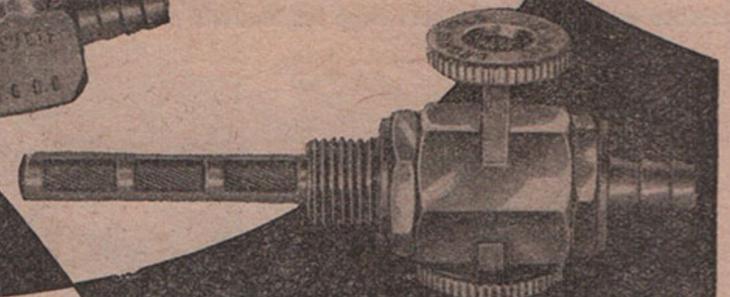
FILS

F A B R I C A N T S

*Qualité
et
Précision*



robinet à membrane



robinet à poussette

“ RIGID ” vous présente son nouveau modèle

3 attaches

Alliage léger épais, matricé, incassable, indéformable. — Polissage très soigné. Large emplacement pour la 3^e attache.



N° 6

Peut être
fabriqué à
votre marque

P. JOURLAIT, 19, rue de la Justice, Paris (20^e). — Tél. : MEN 13-17.

D'un côté, les découvertes du pétrole saharien qui éloignent la menace de disette, mais de l'autre, l'appétit de tous ceux qui veulent y avoir leur part et qui grèvera d'autant le produit lors de sa distribution, sans autrement favoriser le dernier stade, le plus ingrat.

D'une part, le statut des professions qu'institue le nouveau Code de l'Artisanat, et tel que nous l'annonçait l'an dernier, ici même, avec émotion, le Président JEUDON, ainsi que les quelques modifications apportées par les constructeurs au statut draconien des Agents de marque, après plus de quarante ans de pressantes sollicitations et tant de pénibles conflits, **mais, d'autre part, le maintien des privilèges des coopératives, l'accroissement vertigineux des charges sociales assorti d'un blocage des prix**, qui étouffe tout esprit d'entreprise ou oblige à vivre dans l'irrégularité !

A l'actif, enfin, la libération des prix de nos amis dirigeants des autos-écoles, **mais au passif, le long retard de la revalorisation des prix de garages**, dont beaucoup ont disparu ou se sont reconvertis, au grand dam de la circulation dans les grands centres.

L'actif, en somme n'est pas nul, mais le passif est écrasant !

Les petites et moyennes entreprises ont-elles encore des chances de survie ? Elles ne sont, en tout cas, pas gagnantes, et si l'équilibre se fait parfois, c'est grâce au labeur acharné du chef d'entreprise, à ses heures de nuit, et du dimanche, et à ses congés et loisirs consommés en pillules. C'est payer bien cher le prix de l'indépendance comparé à certaines situations bien douillettes au service de la grande entreprise ou de l'État, dont l'inconvenance lui est gentiment souligné par le parent ou le voisin toujours bien intentionné.

Que devons-nous tirer de cet imbroglio de dispositions et contre-dispositions prises par nos dirigeants, toujours surpris par les événements ?

Le problème est de bien savoir combien de temps nos entreprises pourront encore résister et si vraiment, il y a espoir d'un meilleur avenir.

Nous le demandons à ceux de nos invités qui sont dans le secret des Dieux et des plans, sans nous refuser, cependant, à prendre conscience des réalités.

Car il nous faut être, de notre côté, les propagandistes de notions bien simples à exprimer, et que l'on s'étonne de ne pas voir encore plus répandues.

Voici ce qu'écrivait en 1945 — il y a douze ans juste — après la terrible aventure, un jeune économiste réputé : « La France aspire à faire un

grand pas dans la voie du progrès social. Mais aucune réforme sociale ne peut améliorer la condition des ouvriers si la production ne s'accroît aussi bien. Autrement, tout avantage consenti aux ouvriers ne saurait aboutir qu'à faire monter les prix. Il n'y a qu'un moyen de mieux vivre, c'est de produire davantage. Sans une vigoureuse reprise économique, toute législation sociale serait menteuse. »

Ne l'est-elle pas finalement aujourd'hui !

« **Même la stabilité politique, ajoute-t-il, l'esprit civique de la population, l'adoucissement et la dignité des mœurs politiques, le respect de la loi par tous les citoyens supposent un certain degré d'aisance et, donc, une production accrue !** »

C'est pour méconnaître ces vérités, et parce que l'on s'obstine à confondre l'augmentation des possibilités d'achat qui suppose majoration des salaires et mène à la fuite des prix, avec l'augmentation du pouvoir d'achat qui exige la stabilité des salaires et mène à l'abaissement des prix, que nous assistons à un effondrement de notre économie souhaité par les ennemis du régime.

Un autre grand esprit, présent parmi nous ce soir — que M. Léo HAMON m'excuse de le citer — disait à la même époque, en 1945, et l'actualité ne dément pas ses propos :

« **Devant les événements formidables auxquels nous assistons, qui requièrent de nous toute notre tension, toute notre capacité d'invention, ne nous mettons pas dans la débilite disposition psychologique d'attendre une démobilisation qui ne viendra pas, pour revenir à un passé qui ne renaîtra pas ; mais retenons tout ce qui est apparu de nouveau pour savoir, demain, l'adapter à des exigences, anciennes peut-être dans leur esprit, mais nouvelles dans leur universalité.** »

Et puisque ce commandement, en nous y conformant, nous donne quelque lueur d'espoir — et que nous ne sommes encore terrassés ni par la grippe ni par la trique asiatique, et que la satellisation ne se fait actuellement que dans l'espace — **tenons-nous en à ces paroles qui ne peuvent avoir qu'une belle résonance, chez nous, Français, que le découragement ne saurait jamais atteindre.**

Déclaration de M. DEPORS

VICE-PRÉSIDENT DU SYNDICAT DE LA MARNE

L'exposé bref que je voudrais vous faire ne sera malheureusement que la confirmation des revendications énoncées par notre Président et notre Secrétaire général. Mais, au cours de ce 44^e Congrès, j'éprouve un malaise et une tristesse accrus. J'ai parcouru, comme vous, le Salon de la Moto et du Cycle, et les conversations que j'ai eues avec constructeurs, voyageurs et collègues, confirment que nous sommes encore loin des réalisations que nous espérons depuis si longtemps.

En ce qui concerne le problème principal, relèvement de la marge de 14 %, je ne me fais plus grande illusion. La preuve est faite, aujourd'hui, **que les fabricants peuvent nous octroyer 18 %**, mais, sur ce point comme sur d'autres, on ne récolte que ce que l'on a semé.

Sur le plan corporatif, comme sur le plan social ou sur le plan humain, on obtient bien souvent les conditions de vie que l'on a su se créer. Or, nous en sommes arrivés à un tel point de faiblesse, j'oserais dire à un tel manque élémentaire de dignité, que l'on peut nous infliger tous les affronts, toutes les humiliations. Je n'ose plus espérer le relèvement du 14 %, je souhaiterais presque son abaissement, ce qui peut-être nous ferait réagir et sortir de notre apathie.

J'ai le souvenir des réunions de ces dernières années ; il y a quelques quatre ou cinq ans : promesse des 20 % supplémentaires ; l'an dernier encore : promesse du relèvement de la marge. (Nous étions presque assurés que c'était chose à peu près faite.)

Non ! voyez-vous, si vous voulez obtenir un résultat, il faut avant tout une cohésion, un coude à coude que nous n'avons pas encore acquis. Un sentiment de force syndicale ne peut s'acquérir et grandir en nous que si nous en sommes déjà nous-mêmes convaincus.

Trop d'entre nous sont encore trop timorés (crainte de voir un panonseau disparaître, crainte de dire franchement au représentant ce que l'on pense et de la remise, et de la garantie, etc...).

Comment voulez-vous que nos fabricants nous prennent au sérieux et surtout fassent l'effort nécessaire, si nous ne le réclamons pas ? (surtout

lorsque certains d'entre nous trouvent le moyen d'accorder des remises importantes à des sous-agents).

Nous devons sans cesse répéter, je dirai, rabâcher nos doléances à tous les inspecteurs jusqu'à ce qu'elles parviennent un jour d'une façon pressante aux oreilles de nos constructeurs. Ce coude à coude est plus que jamais nécessaire, si nous voulons obtenir un jour le statut professionnel. Regardons, autour de nous, ce qui se passe dans d'autres corporations et nous y trouverons une entraide et des réalisations concrètes que nous sommes encore loin de connaître.

Nous avons le bonheur de posséder des dirigeants à qui je suis heureux de rendre un hommage public pour leur activité, mais eux seuls, ne peuvent que peu de choses si nous ne les suivons pas.

(État-major sans troupes ! comme disait un jour M. CATINAT !)

Je ne serai pas des vôtres au banquet, ce soir ; j'ai été trop gêné, l'an dernier, de ne pouvoir faire éclater mon mécontentement et dire aux parlementaires présents que la fraction du pays que nous représentons a droit, elle aussi, de vivre décemment et d'obtenir, comme les autres branches du commerce, des marges honnêtes et suffisantes. Or, mes chers collègues, les années passent, et nous n'obtenons rien, et j'irai plus loin, nous n'obtiendrons rien tant que nous n'aurons pas le courage de reviser notre attitude et nous montrer plus courageux dans nos revendications.

Le voyage au Salon ne doit pas être seulement l'occasion d'un voyage d'agrément, mais être l'occasion de nous regrouper, et de prendre à l'unanimité des décisions et surtout l'engagement de les suivre et de les tenir.

Sans nous quitter sur une note trop pessimiste, je vous dis et je répète ce que disait le Président GIROT au début de cette séance : attention, nous arrivons à un tournant où il faut comprendre plus que jamais que l'action égoïste et personnelle ne paiera plus longtemps.

Union totale derrière nos dirigeants ! Je forme les vœux les meilleurs pour que cette union se réalise et pour un regain de prospérité de nos affaires.

Le câble Indécabla

INDÉCA

R 250/300 KGS

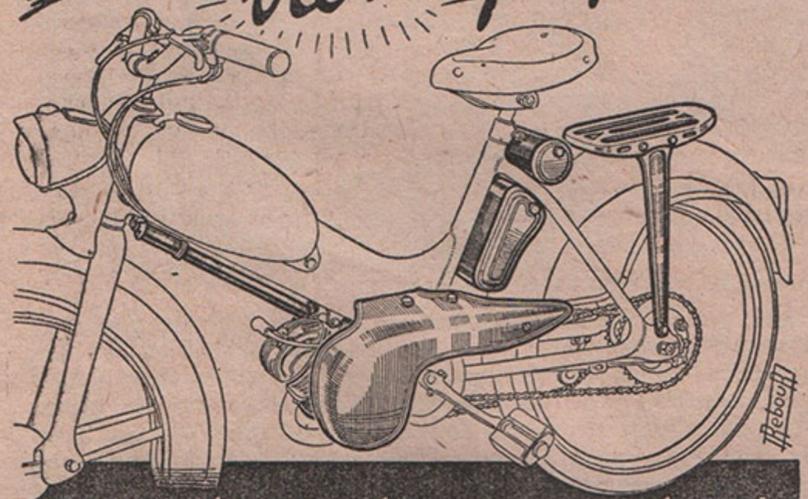
CABLE DE FREIN INOXYDABLE
CABLES DE DÉBRAYAGE

CYCLES ET MOTOS
double protection

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

ETS LAUNAY-VANCÉ - SARTHE - Tél. : 5

Machine bien équipée...



... machine bien vendue!
Adoptez les SPECIALITES J.D.F.

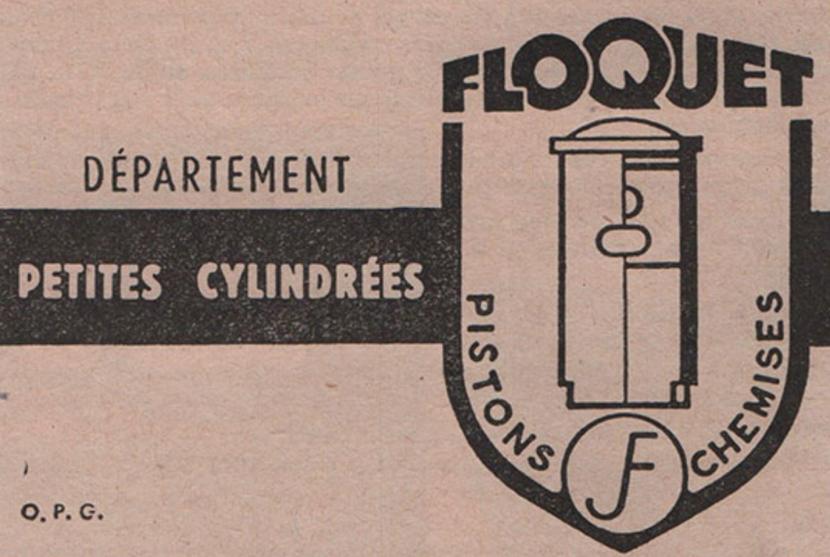
Pompes MISTRAL et RADIEUSE
Porte-bagages embouti N° 837
Sacoche triangulaire N° 1000
Sacoche triangulaire N° 999
Capotez emboutis "CONSTRUCTEUR"

EQUIPEMENT **J. DUNOIS & Fils**
USINES à VINCENNES et MONTREUIL

PISTONS
Aluminium hypersilicié

SEGMENTS GRENIER

CHEMISES
Fonte au Titane Vanadium



DÉPARTEMENT
PETITES CYLINDRÉES

O. P. G.

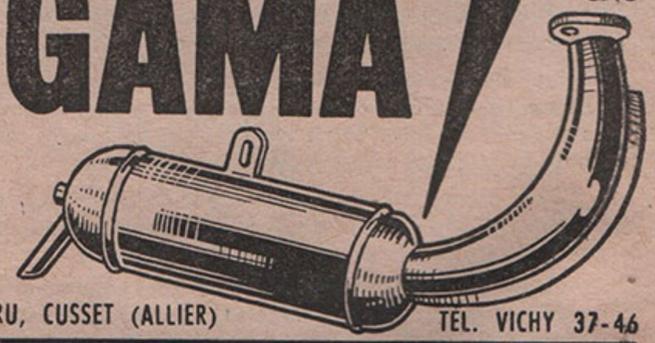
144b



LAVALETTE
VAP
HIMO
SER
MOTOBLOC

Silencieux GAMA

Les silencieux GAMA
sont montés en série
par la plupart des constructeurs.



STÉ GAMA, RUE J.-B. BRU, CUSSET (ALLIER)

TEL. VICHY 37-46

GAMA, ACCROIT LA PUISSANCE DU MOTEUR !

Allocution de M. Raymond BOISDÉ

DÉPUTÉ DU CHER, ANCIEN MINISTRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

Lorsque j'ai accepté l'invitation d'être parmi vous et même d'assumer la présidence de votre banquet, je ne savais pas, à vrai dire, à quel point ma situation serait embarrassante.

Car je fais encore plus partie de votre famille que vous ne l'imaginez, mes voisins le savent. Depuis la fondation de la Confédération des Petites et Moyennes Entreprises, je suis mêlé dans son sein à tous les travaux intéressant les moyennes entreprises et l'Artisanat.

Depuis le temps où je vous fréquente, je connais à la fois votre pétulance et votre courtoisie.

Je pense que vous pourrez écouter d'autant mieux les quelques mots, peu nombreux, que j'aurai à vous dire que l'on m'a fait la partie très belle, grâce, en quelque sorte à l'équivoque qu'entretient mon titre d'ancien ministre. Les anciens ministres portent leur titre, comme les voitures continuent à porter leur marque même quand elles sont au garage, ce qui nous arrive pour le moment, aux uns et aux autres...

Je suis, pour le moment, du côté de mes amis, bien entendu, et j'aurais peut-être trop facilement pu faire un écho aux paroles que j'ai entendues tout à l'heure puisque je suis un peu de l'opposition, comme la plupart des parlementaires qui m'entourent.

Ne profitons pas trop de cet avantage-là, d'autant plus que le seul ministre en exercice, présent parmi nous, a dû s'en aller expédier les affaires courantes qui, comme chacun le sait, ne sont pas motorisées.

Alors je suppose qu'il faut simplement nous dire, entre nous, en toute franchise et, si vous le permettez, en bonne camaraderie, qu'il est bon, qu'il est sain que quelques critiques de bon sens nous soient ainsi offertes de temps en temps, surtout à la fin d'un excellent repas.

Il faut que les parlementaires vous prêtent une oreille attentive, que ceux qui, par hasard, ignorent la mécanique, les deux-roues ou les quatre-roues vous connaissent.

Je sais qu'il y a quelques ermites de cet ordre et il est bon qu'ils sachent, d'une manière vivante, ce que vous pensez, ressentez, ou souhaitez.

Ce que vous voulez, vous pouvez l'avoir parce qu'après tout, vous êtes les maîtres, mais vous ne savez pas toujours vous servir de votre pouvoir, c'est tout ce que l'on peut dire.

Vous n'êtes pas seulement, parmi le peuple souverain, les hommes et les femmes qui détenez une arme dont vous devez apprendre à vous servir, le bulletin de vote, mais aussi des citoyens actifs, c'est-à-dire plongés dans une activité qui vous prend le jour et parfois la nuit et qui vous met en contact avec toutes les figures du travail et de l'existence.

A ce titre, vous avez des leçons à donner et ce sont ces enseignements que nous avons profité à recevoir.

En écoutant vos dirigeants, d'abord M. CAUQUI et M. GIROT, et en écoutant votre Délégué général, M. CATINAT, je me disais qu'il faudrait assez souvent répéter qu'il se trouve des gens qui ne peuvent compter que sur leur travail. Ceux-là ne peuvent attendre un résultat que de leur initiative et supportent entièrement leurs responsabilités. Ce sont des gens qui méritent d'être mieux écoutés quand ils parlent d'économies que ceux qui ne connaissent l'économie que dans les livres, dossiers ou statistiques, ou encore dans les questionnaires, en croyant que les réponses sont forcément justes.

A tous ceux qui veulent faire de l'économie par la théorie et la doctrine, à ceux-là vous devez dire — car trop peu d'hommes osent le faire — qu'ils ne sont pas qualifiés pour parler d'économies. On ne peut pas vouloir régenter l'économie si on n'a pas connu ce que c'est que d'avoir attendu une livraison qui ne viendra pas, d'avoir un personnel qui compte sur vous pour être appointé à la fin du mois.

Eh bien tout ceci, mes chers amis, ça ne s'apprend pas, ne s'invente pas. Vous pouvez inventer des mécaniques, les entretenir afin de les faire durer plus longtemps, afin qu'elles rendent davantage de services, mais il n'y a qu'une chose à quoi rien ne peut se substituer, c'est la leçon de la vie que vous nous donnez, vous, les artisans, les commerçants, vous dont le rôle est parfois minimisé, vous que l'on traite parfois d'attardés, de témoins d'une époque disparue, en disant qu'il n'y a plus que la grande entreprise qui compte, qu'il n'y a plus que l'automatisme et qu'on n'a plus besoin des hommes.

Vous donnez chaque jour la démonstration du contraire. Non sans mal ! Mais c'est parce que vous nous donnez cette leçon qu'on peut terminer comme tout à l'heure votre Délégué général et dire que dans ce pays rien ne sera définitivement compromis, malgré les apparences de coups durs, tant qu'il y aura des hommes qui donnent le meilleur d'eux-mêmes, qui tirent de leur expérience, de leur vie de famille, de leurs responsabilités personnelles, le sens du devoir et du travail. Ces hommes ont le droit de recevoir des satisfactions à la mesure de leur tâche et de leurs responsabilités.

Si l'on veut vous minimiser en vous traitant de petites gens, il faut que vous puissiez répondre, au contraire, qu'après tout, les mécaniques que nous ne voyions pas encore hier, ce sont des cerveaux qui les ont conçues, des cerveaux qui les entretiennent, et que c'est toujours par la main de l'homme que le monde sera conduit, même motorisé, à ses destinées.

LA TOMBOLA DU BANQUET

A l'issue des travaux du 44^e Congrès de la F.N.C.A.A. et de la F.N.V.M., les fournisseurs des Garagistes-Motoristes et des Vélocistes-Motocistes offrirent un certain nombre de lots, de même que de nombreux cadeaux publicitaires destinés aux convives assistant au banquet.

Voici les gagnants de la tombola :

- 1^{er} prix. — **UNE MOBYLETTE, dernier modèle**
offert par la Société **MOTOBÉCANE**
M. R. PILLARD, de Vanault-les-Dames (Marne).
- 2^e prix. — Un poste radio auto Arel,
M. BORDAS, de Perpignan (Pyr.-Or.).
- 3^e prix. — Un poste auto-radio Radiomatic,
Mme PAUZE, de Paris.
- 4^e prix. — Une bicyclette Favor,
M. MONTARON, de Louvres (S.-et-O.).
- 5^e prix. — Une bicyclette Gitane,
M. BAGRAUD.

- 6^e prix. — Une bicyclette Walt Disney Humblot,
M. BLANCHARD, de Saint-Etienne (Loire).
- 7^e prix. — Une bicyclette Marceau,
M. Léo HAMON, sénateur de la Seine.
- 8^e prix. — Deux anti-brouillard Cibié,
Mme MARGERIE, de Paris.
- 9^e prix. — Deux amortisseurs Lelaurain,
M. ROGER, président de la 5^e Sous-Commission de l'Apprentissage.
- 10^e prix. — Un laveur de pare-brise Marchal,
M. VION, de Montrouge (Seine).

- 11^e prix. — Un extracteur Wilmonda,
M. DUFOURC.
- 12^e, 13^e et 14^e prix. — Trois lots de lampes S.B.K.
M. MARMOUNIER, de Grenoble (Isère),
M. SAUVAGEOT, de Bezons (S.-et-O.),
M. BARTHÉLEMY.
- 15^e et 16^e prix. — Deux polices d'assurance individuelle d'une garantie de 5.000.000 de francs et pour une durée d'une année, offertes par MM. ALLAIRE Frères, assureurs-conseils, 7, rue Drouot, Paris et créateurs de la Block-Police,
M. BERNY, de Paris,
M. BRUNET, d'Issy-les-Moulineaux.

Enfin un autre lot constitué par cinq bouteilles de champagne, était offert par M. DEFFAUT, ancien président du Syndicat des Professionnels de l'Automobile de la Marne, dont le gagnant très hilare, a cependant omis d'indiquer son nom.

Parmi les donateurs de cadeaux publicitaires citons encore :

Alliquant - Berliet - Brampton-Reynold - Ducellier - Englebert - Esso-Standard - Eyquem - Hutchinson - Klaxon - Kléber-Colombes - K.L.G. - Marchal - Huiles Motul - La Lampe Norma - Panhard - Renault - Simca - Treca - Unic.

STOP
à volonté

Sécurité
des "2 Roues"
avec les
Garnitures
de FREINS
et d'EMBAYAGES

ALERTEX

21-23 AVENUE S^TE-FOY - NEUILLY-sur-SEINE

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

ÉQUIPEMENTS

La coque C.L.B.

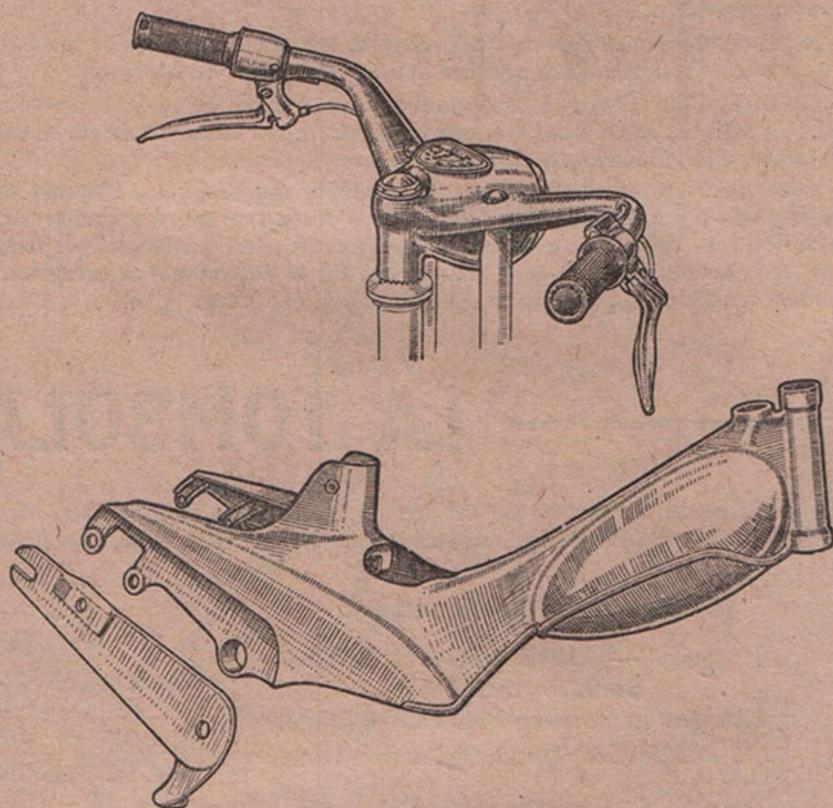
Nous consacrons un chapitre particulier à la coque C.L.B. parce que celle-ci figurait parmi les nouveautés très remarquées au Salon par la réputée Firme stéphanoise que dirige avec tant de dynamisme, M. DEFOUR, le sympathique industriel.

Un cadre formant réservoir et carénage en alliage léger, de près d'un mètre de long, dont la section est sensiblement un U tourné vers le sol. Le fond du réservoir est rapporté par soudure sous atmosphère neutre d'argon. Tous les alésages, nervures, charnières, passages de gaines viennent de fonderie. Ecrous et goujons sont noyés de fonderie pour éliminer les filetages dans l'aluminium. Les silentblochs et les cuvettes de direction s'emmanchent directement à force.

La suspension AR oscillante est faite de deux pièces nervurées, liées entre elles par deux axes qui les rendent solidaires.

Les blocs qui suspendent sont des « sandwich » caoutchouc acier qui travaillent au cisaillement et à légère compression. Ils donnent une suspension d'une grande sensibilité et qui ne peut pas talonner. Dans cette suspension tout concourt à une très bonne rigidité directionnelle de la roue AR. Les silentblochs sont à la partie la plus large de la coque, les « sandwich » par leur position empêchent les déboîtements latéraux des pattes.

Sur l'avant un guidon phare achève le dessin de cet ensemble. Les gaines ne sont plus apparentes et le compteur est bien placé sous les yeux du pilote. De plus, ce guidon forme palier supérieur de la fourche télescopique.

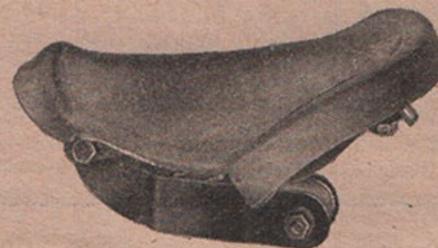


Le réservoir de la machine a une capacité de plus de 5 litres. Il assure, lui aussi, la rigidité de l'ensemble.

★

Nouvelle selle GALLET pour cyclomoteurs.

La Fabrique châillonaise bien connue a mis au point un nouveau modèle de selle caoutchouc double feuille n° 276 « Verybest » à suspension centrale pour cyclomoteur.



Cette selle fabriquée avec un caoutchouc de tout premier choix, et des pièces acier renforcées, a supporté avec succès les nombreuses et difficiles épreuves auxquelles elle a, depuis plusieurs mois, été soumise (sur de nombreux prototypes).

& OUTILLAGE

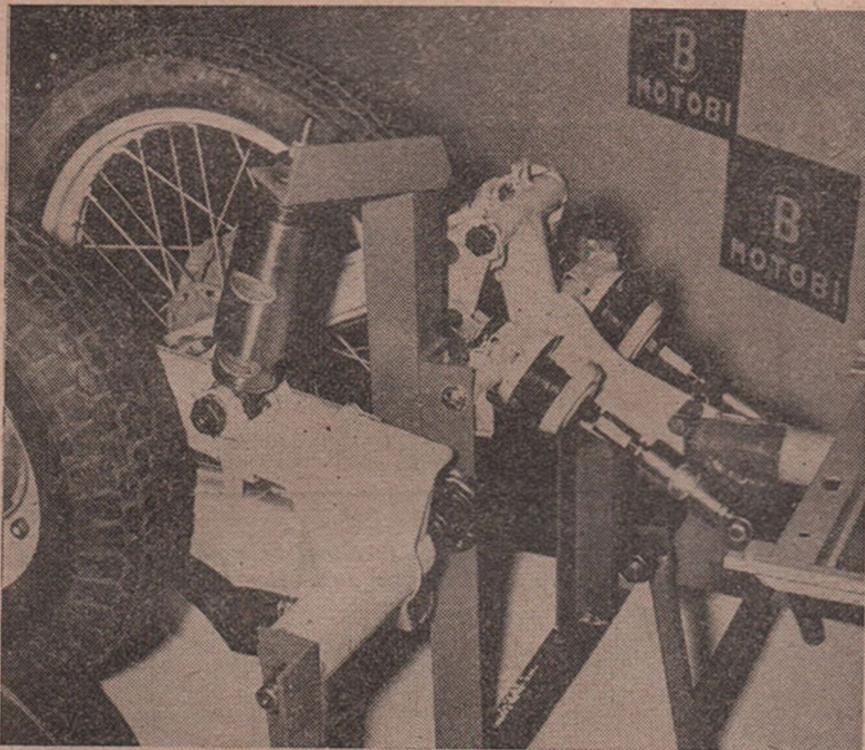
Cette selle n° 276 Verybest est livrée à la demande, en coloris beige ou gris.

Rappelons les selles cyclomoteurs souples en vinyle n° 261 et n° 262, couleur unie ou bicolore, ainsi que la gamme de fabrication de selles cuir adultes, course et enfant, sacoches et bissacs : « Adga, Verybest, Club » dont la réputation de qualité, présentation et confort, est reconnue depuis longtemps.



Girolux au stand Motobi

Rien ne vaut une démonstration de laboratoire pour vérifier la valeur d'un équipement. Au Stand MOTOBI, on pouvait ainsi constater « de visu » la souplesse de la suspension Girolux qui constitue une véritable innovation.



Sur notre cliché, nous voyons sur le banc d'essai, la suspension fabriquée pour le scooter Manurhin, ayant un débattement de 85 mm, remplaçant le Silentbloc d'origine par des ressorts, des amortisseurs et une béquille centrales.

GIROLUX fabrique également les fourches « Earles » pour Lambretta et Rumi, portant le débattement de 45 à 125 mm pour Rumi et de 85 à 125 mm pour Lambretta, ce qui procure une suspension des plus douces.



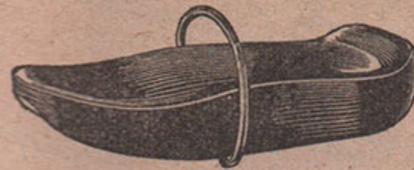
Les sacoches GUEDIN

L'élément cuir ou vinyl entre de plus en plus dans la composition des accessoires « 2-Roues » motorisés. On ne conçoit pas en effet un cyclomoteur, un vélomoteur, un scooter ou une moto sans les indispensables sacoches avant ou arrière qui permettent au conducteur d'avoir les mains libres pour tenir son guidon, condition indispensable de sécurité. D'autre part, un conducteur soigneux de sa machine doit la protéger contre les intempéries.

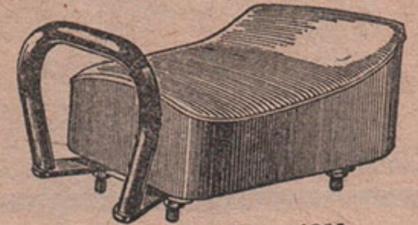
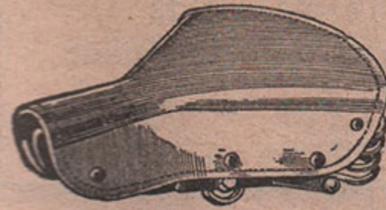
Pour répondre à ces besoins, les Établissements GUEDIN fabriquent des sacoches de différents modèles, en cuir ou en vinyl et adaptables à toutes les machines, grâce aux 9 combinaisons de coloris qui permettent d'habiller toutes les machines actuelles. Il existe en tout cas trois modèles courants : l'un évasé, l'autre carré et le troisième profilé pour machines à suspension. Les sacoches pour motos sont de haute qualité ; leur cuir, nourri (Barenia) reste souple et imperméable et résiste aux intempéries.

Les couvre-selles, couvre-roues, protège-mains, tabliers sont d'autre part des accessoires nécessaires au cyclomotoriste à l'approche de l'hiver. Des pélerines conçues spécialement pour les conducteurs protègent également d'une manière efficace.

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
O'ALITÉ - PRÉSENTATION

Siège AR n° 1235
CONFORT



BANC D'ESSAI
ÉLECTRONIQUE
de Volants Magnétiques
et Dynamo
TYPE B7



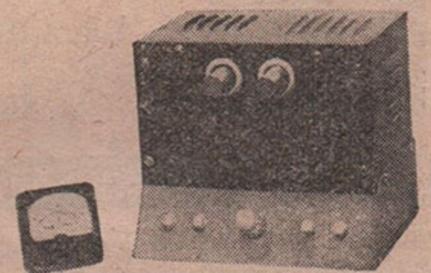
TOUS LES APPAREILS DE CONTROLE
STATIQUES ET ROTATIFS
AVEC VARIATEURS DE VITESSE ÉLECTRONIQUES

RAM

190, Boulevard de Charonne - PARIS (20°)
Tél. : MEN. 30-46

APPAREIL A RÉAIMANTER

TYPE A 10



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



G A L E T S

A I G U I L L E S

R O U L E M E N T S A B I L L E S

A X E S D E P I S T O N



VARAY ET MAGNENANT

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

**TOUTES PIÈCES
DÉTACHÉES D'ORIGINE
POUR
SCOOTER & TRI**

Vespa

Distributeur Officiel : 145, Avenue de Malakoff

Paris (16^e)

PAS. 90-13

Métro Porte-Maillet

REMISE SPÉCIALE
AUX RÉPARATEURS

LIVRAISON RAPIDE SUR COMMANDE TÉLÉPHONÉE

**Tous accessoires
pour cycles
et motorisés**



GRENOBLE



POIGNÉES CYCLOMOTEUR

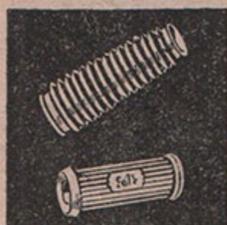
POIGNÉES MOTO

POIGNÉES TAN-SAD



REPOSE-PIEDS
POUR MOTO ET TAN-SAD

KNEE-GRIPP
VÉLOMOTEUR & MOTO



MANCHONS PROTECTEURS
POUR FOURCHE TÉLESCOPIQUE

BLOC SÉLECTEUR BLOC FREIN

DESSUS DE SIÈGE DOUBLE NAPPE

LA
PLUS FORTE
PRODUCTION
DANS L'USINE
LA PLUS
MODERNE

FELT - 75 Rue Ampère - GRENOBLE

VENTE EXCLUSIVE aux CONSTRUCTEURS et GROSSISTES

**PLAQUES DE POLICE
ET LANTERNES**



HARTAUD
FABRICANTS
D'ACCESSOIRES
AUTO-MOTO
VELO

*Pour
motos et vélos*

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

HUGUET

Au Stand HUGUET, les silencieux constituaient la fabrication principale de cette vieille Société spécialisée dans les accessoires de motos. Il s'agit de silencieux à sorties multiples dont l'efficacité est bien connue de tous. Son avantage principal, en dehors de son heureuse présentation, est de ne pas freiner les gaz, ceux-ci trouvant toujours sur leur passage un moyen de débit, égal à celui du moteur.

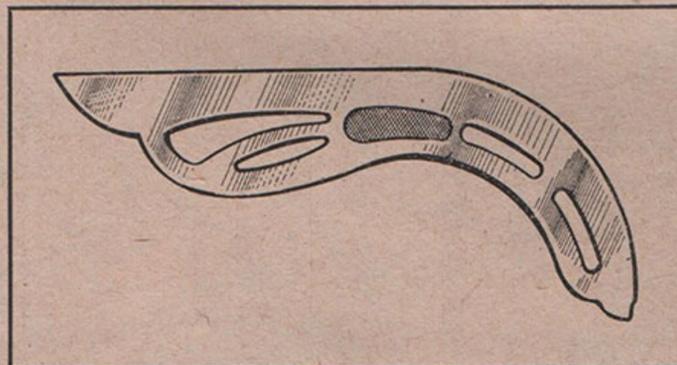
Notons comme nouveauté très remarquée le prolongateur d'échappement (breveté), créé à l'intention des « Moby-Matic » et s'adaptant sur tous modèles avec et sans suspension arrière. Ce prolongateur consiste en un tube rigide avec patte d'attache articulée.

Fabrication annexe mais de grande classe les nombreux porte-bagages pour scooters et motos et principalement le modèle breveté Universel dont nous avons déjà entretenu nos Lecteurs, l'an passé, et qui a la particularité de s'adapter indifféremment sur n'importe quelle moto équipée avec selle biplaces.

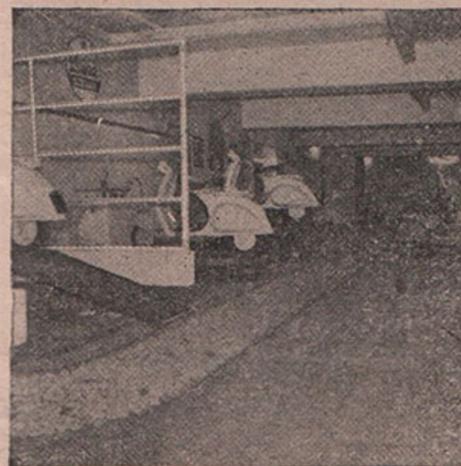


P. JOURLAIT et Cie.

La Société JOURLAIT jouit déjà d'une belle réputation pour ses porte-bagages et ses carters. La courbe élégante et les dessins géométriques de ses carters « Rigid » sont appréciés, autant pour les vélos ordinaires que pour les vélos d'enfant.



Le carter que nous représentons est la dernière nouveauté de cette Société. En embouti épais, il est destiné aux vélos d'enfant.



**MAILLOT
MALAKOFF
AUTOMOBILES**

MAILLOT - MALAKOFF AUTOMOBILES, distributeur exclusif Vespa, possède la station-service la plus belle d'Europe pour « 2-Roues ».

Outre un atelier de réparation des plus modernes et un atelier de carrosserie-peinture, elle comporte une station de « graissage-minute » sur pont hydraulique, garantissant un graissage me-

suré par appareils spéciaux, une station de lavage aux schampoings, un service vente de « pièces détachées » d'origine, un service vente de tous « accessoires », un service de dépannage rapide sur simple appel téléphonique (Passy 90-13)

MAILLOT - MALAKOFF AUTOMOBILES consent une remise spéciale aux réparateurs et livre rapidement sur simple commande téléphonique.

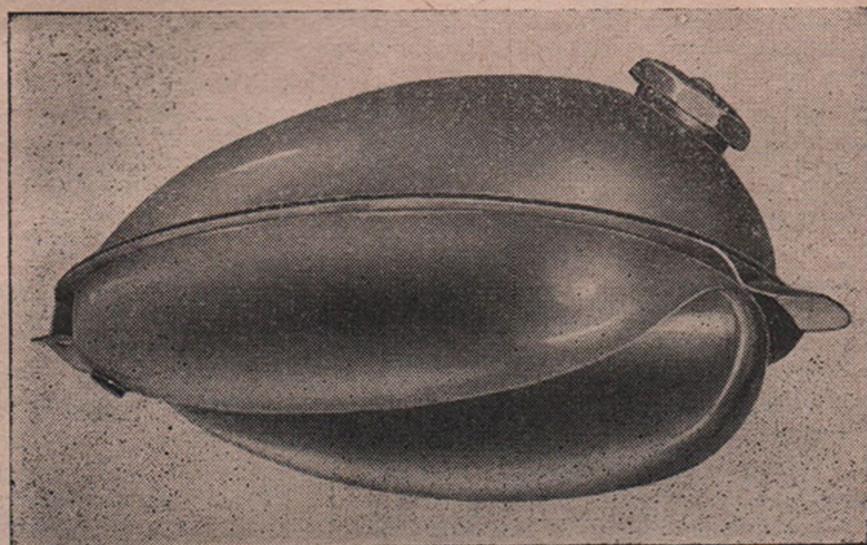


MOTTAZ

MOTTAZ a présenté un nouveau réservoir intitulé « Moka », de 5 l 1/4.

Ce réservoir possède une échancrure permettant le passage d'un tube de 50 de diamètre.

L'habillage est donné par un jonc circulaire de couleur ivoire.



S.A.T.A.M.

S.A.T.A.M. présentait son matériel dans une gamme de coloris variés.



Cette Société, toujours axée sur les problèmes sans cesse renouvelés de la distribution et du comptage des hydrocarbures, ainsi que de l'entretien du matériel roulant, exposait trois principales innovations.

1° Le mélangeur automatique électrique. Basé sur le même principe que le mélangeur manuel R. 7 — distribution par demi-litre, pourcentage variable par unité de 2 à 10 %, possibilité de distribuer de l'essence pure, injection asservie d'huile, 3 brassages successifs du mélange — cet appareil est entièrement automatique.

Son fonctionnement, simplifié au maximum, ne comporte que la commande du pourcentage du mélange et un interrupteur à levier. Il utilise le groupe de pompage du Panoramique DC. 92.

Son débit atteint 15 litres/mi-nute.

Sa buse de distribution est munie d'un ralentisseur de débit facilitant le ravitaillement des engins à réservoir de faible contenance.

“L'Officiel” répond à toute demande de renseignements (Joindre enveloppe timbrée)

LA PLUS FORTE PRODUCTION MONDIALE L'ANTIVOL GB PLUS DE 2 MILLIONS EN SERVICE 4, RUE JONQUOT - PARIS 14^e - TÉL. VAU. 61-98

Sonnclair !...



sans transmission avec la simplicité d'un timbre ordinaire donne une sonnerie continue.

ELEGANT
ROBUSTE
PRATIQUE
ECONOMIQUE
EFFICACE

Avertisseur continu

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL

LACHÈVRE

AGENT DEPOSITAIRE

17, Rue Lambert - PARIS - XVII^e - Téléphone : MON. 55-32

LAMPE NORMA



LA LAMPE DE QUALITÉ POUR CYCLES ET MOTOS

2° Bien entendu, le mélangeur 2 temps R. 7, dont la construction remonte à plus de 2 ans, conserve la faveur des utilisateurs. Il bénéficie cette année d'une amélioration qui consiste dans la suppression de la manette d'armement, le réenclenchement après chaque distribution d'un demi-litre s'effectuant désormais automatiquement.

Cet appareil, qui a révolutionné la distribution du carburant 2-temps est toujours présenté dans les catégories une ou deux viscosités d'huile, en types mobile, semi-fixe ou fixe. Rappelons que, l'an dernier, un tel appareil a été sélectionné pour la première triennale d'Arts français contemporain qui s'est tenue durant le dernier trimestre de 1956 au Musée des Arts décoratifs.

3° Dans le domaine de la station-service où la S.A.T.A.M., profitant de l'expérience industrielle qui a fait le renom de son département « Essence », s'est imposée depuis plus de 20 ans, les divers matériels se recommandent tant par leurs qualités techniques que par leur présentation élégante.

Parmi eux, la S.A.T.A.M. présentait notamment le Motoservice, ensemble de graissage et d'entretien des deux-Roues. Il comporte deux distributions : l'une de graisse haute pression par canne-surpresseur, la seconde d'huile par réservoir sous pression.

Il est muni d'un compresseur 3 m³ à 6 kg. L'ensemble est monté sur un châssis tubulaire à roulettes sur lequel sont prévues une prise d'air pour le gonflage, ainsi qu'une étagère à outils.

Cet exposé serait incomplet si nous n'insistions pas sur le service après-vente organisé par la S.A.T.A.M. Un réseau à mailles serrées d'ouvriers qualifiés, d'entreprises spécialisées, d'agence, de filiales, a été constitué, aussi bien en France qu'outre-mer, pour la meilleure satisfaction de l'utilisateur.

Durant l'exercice passé, six nouveaux postes de dépannage et d'entretien ont été créés pour la seule métropole. De nombreux autres sont en cours d'élaboration. Ces techniciens sont formés à bonne école, à l'usine même de la Courneuve.

Dans les domaines de l'innovation de la fabrication et du service, S.A.T.A.M. demeure parmi les fabricants les plus sérieux.



Équipements scooter ULMA-FRANCE

Les Établissements ULMA-FRANCE sont spécialisés dans la production d'accessoires pour scooters.

Son nouveau modèle de pare-brise, destiné aux VéloSolex, Mobilettes, etc..., a été plus particulièrement remarqué.

Ce pare-brise inédit, usiné avec des matières premières de qualité, est fabriqué avec la plus grande précision, de façon à allier la solidité à la légèreté, tout en assurant une parfaite protection du conducteur.

De forme séduisante, il présente un double avantage :

- L'été, il offre la garantie de simple pare-brise ;
- L'hiver, son « cockpit » amovible préserve de toutes les intempéries.



Étudié en soufflerie afin de résister aux plus fortes pressions en tous sens, c'est le pare-brise idéal.

Rappelons que les Établissements ULMA-FRANCE produisent également des « cockpit » amovibles protecteurs anti-pluie, pouvant être montés sur tous les pare-brise, outre un grand choix de garnitures

doubles de tablier, chromés, adaptables aux Vespa et aux Lambretta, des enjoliveurs de roues, des types à rayons et « Artillerie », des pare-chocs pour ces scooters, et tous accessoires et enjoliveurs destinés à ces machines.

Les modèles de cette Firme sont de caractère classique et se sont imposés dans toute l'Europe.

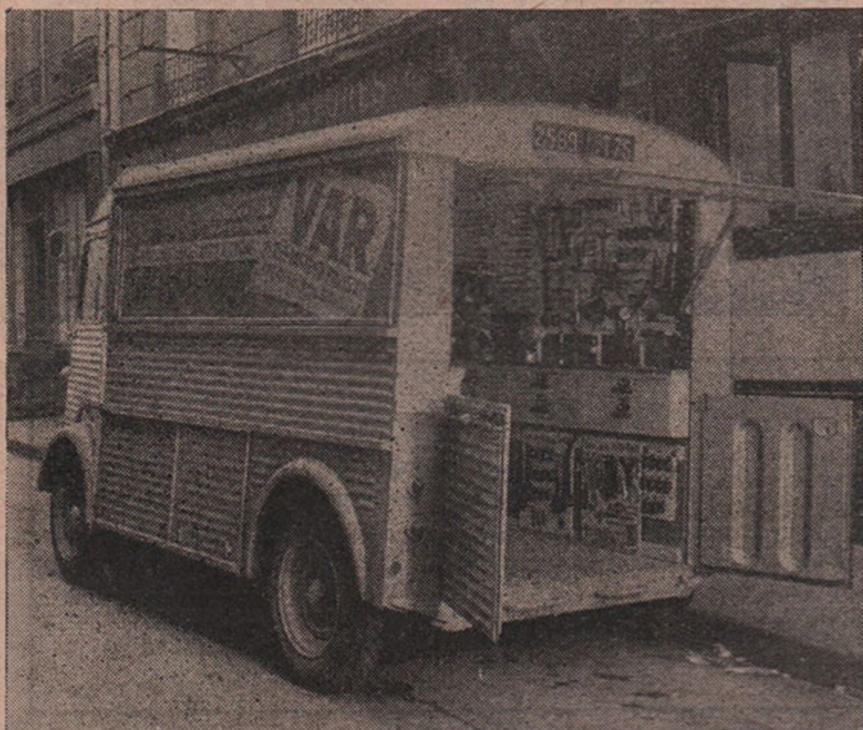


VAR

Nous avons déjà signalé la production des Établissements VAR, dont nous avons distingué :

— La massette n° 63, spécialement étudiée pour enfoncer et enlever les clavettes de manivelles de pédalier ;

— Le lève-moto, indispensable au travail à l'atelier sur les lourdes machines ;



— L'outillage Lambretta, nécessaire au Motociste travaillant sur le scooter de cette marque ;

— Le repose-pieds pour cyclomoteur, dont la pose est aisée.

Cette Maison, qui présente plus de 800 outils spéciaux et courants, dont le « Cycloutil », boîte d'outillage idéale pour la réparation du cycle et du cyclomoteur, a innové encore en « sortant » la « camionnette-atelier », que nous présentons ici et qui permet les réparations les plus diverses sur place.



Les fabrications VELOX

A son stand, cette année VELOX présentait comme d'habitude ses multiples modèles de nécessaires de réparations et également son modèle étui à cigarettes. Enfin tout article utilisé couramment par les Vélocistes, tels que dissolution, rubans, poignées, patins, etc...

Ce qui frappait plus particulièrement cette année, c'est que la dissolution Vélox vulcanisante à froid était revêtue du label Qualité France. On sait que ce label est délivré par un Comité de techniciens et de consommateurs après examen et essai rigoureux.

La dissolution Vélox, nul ne l'ignore, permet la vulcanisation à froid des pièces à bords minces. Son fabricant assure, et nous ne saurions le détromper, que cette dissolution fabriquée avec un équipement ultra moderne ne coûte pas plus chère que les dissolutions ordinaires en tube ou en pot.



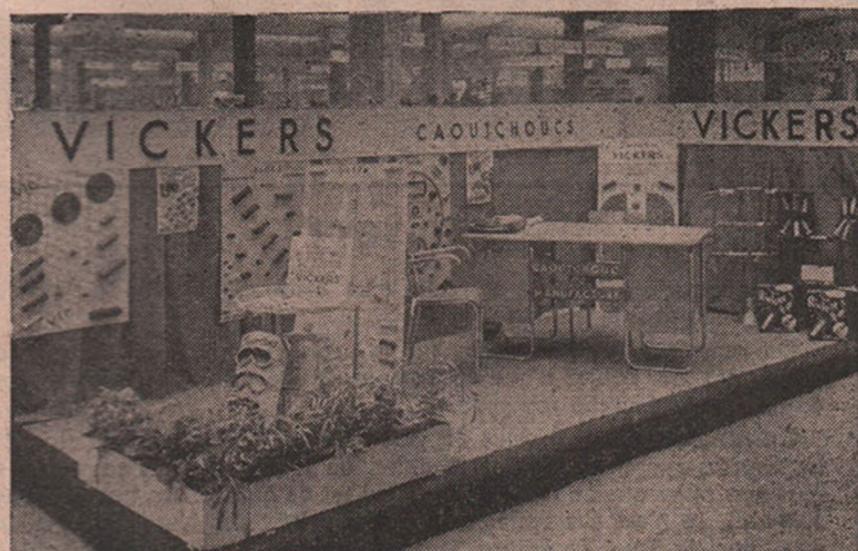
QUALITÉ

FRANCE



Les spécialités VICKERS

Nous n'avons pas, à proprement parler, de nouveautés à signaler, de la part de ce Constructeur, parmi les articles que connaissent déjà nos lecteurs, puisqu'aussitôt connues nous les présentons à leur attention dans nos rubriques d'« Equipements », mais nous pouvons noter la bonne tenue du stand de ce fabricant 5 fois champion de France pour la fabrication de lunettes en caoutchouc manufacturé.



Signalons également les blocs repose-pieds moto, les poignées, les soufflets de marque Vick et les articles pour Vespa très remarquables par leur présentation soignée.

Un petit mot également pour le capuchon de dynamo anti-patinant à la couleur du vélo et molleté intérieurement.



WOLBER

Nous conclurons cette dernière visite au Salon par l'appréciation d'un spécialiste, M. VACHER, de Grenoble, sur la selle Wolber.

Voici ce qu'il en dit :

« Tout dernièrement, sur un vélo type « porteur », utilisé par un facteur rural, effectuant quotidiennement un long parcours, et ce par tous les temps, nous avons été surpris agréablement de voir l'excellente tenue de la selle.

» La selle « Wolber », réalisée en un tissu constitué d'un complexe textile, matière pratiquement indestructible et indéformable, n'est pas revêtue de caoutchouc, mais d'un vernis spécial résistant à l'usure et aux intempéries ».

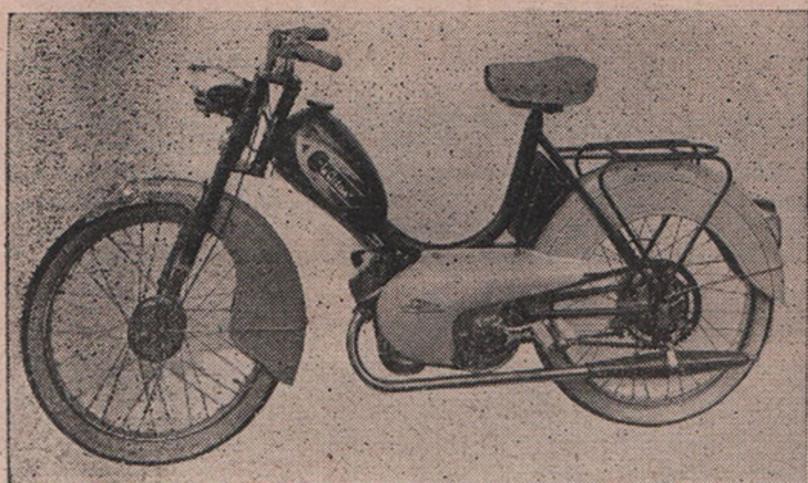
REMARQUÉ AU SALON

BOUDIER

M. BOUDIER présentait le « Super B. 58 », un nouveau scooter aux lignes harmonieuses, enveloppant, dans la carrosserie, la roue de secours et les câbles de transmission.

Fait à noter, le système de freinage est à commande hydraulique.

On voit, sur notre cliché, M. A. CONTE, alors Ministre du Commerce et de l'Industrie, s'intéresser à cette nouvelle machine, très remarquée au Salon.



GITANE

Nous avons déjà parlé de la fabrication des Établissements GITANE, dont nous avons présenté deux des modèles exposés.

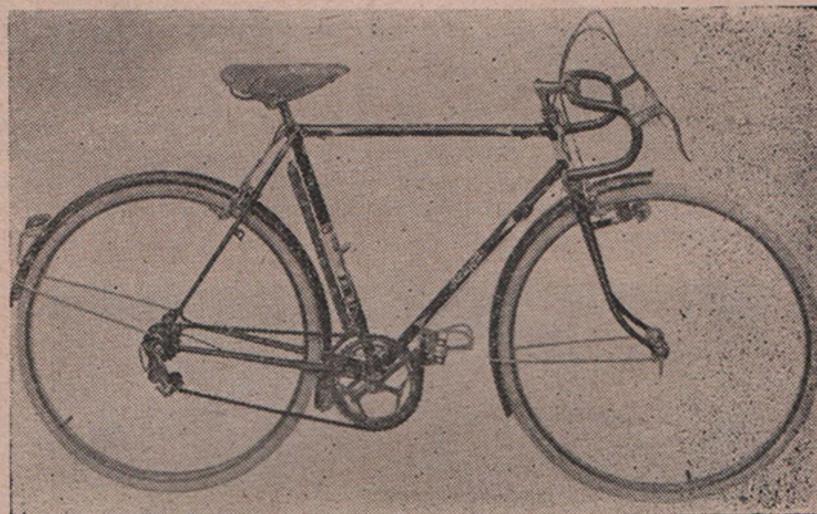
Outre le cyclomoteur luxe, type 65, à moteur Vap ou le 100 cm³ à moteur Sachs, 3 vitesses, le modèle 63 bis, à fourche télescopique a été également très apprécié. Son cadre en tube de fort diamètre, son garde-boue très enveloppant, des freins « tambour » de grosse taille et un porte-bagages soudé au cadre et de grande surface, font de ce cyclomoteur un véritable grand routier.

HELYETT

La construction Helyett est celle d'un matériel qui allie la résistance à l'élégance et à la finition.

On remarque, en particulier, sur le cycle Helyett, que les cotes des cadres ont fait l'objet d'une étude approfondie jusqu'aux raccords, celle de la tête de fourche comprise.

On peut dire de la marque Helyett qu'elle a acquis sa réputation dans les courses sportives les plus pénibles, où le matériel est soumis à des épreuves telles que ne résiste que ce qui est de qualité. Or, notons qu'avec Anquetil, ce n'est pas seulement le Grand Prix des Nations, Paris-Nice, mais aussi le Tour de France, sans compter un nombre considérable de courses qui ont toujours mis en valeur la qualité du matériel.



MANURHIN

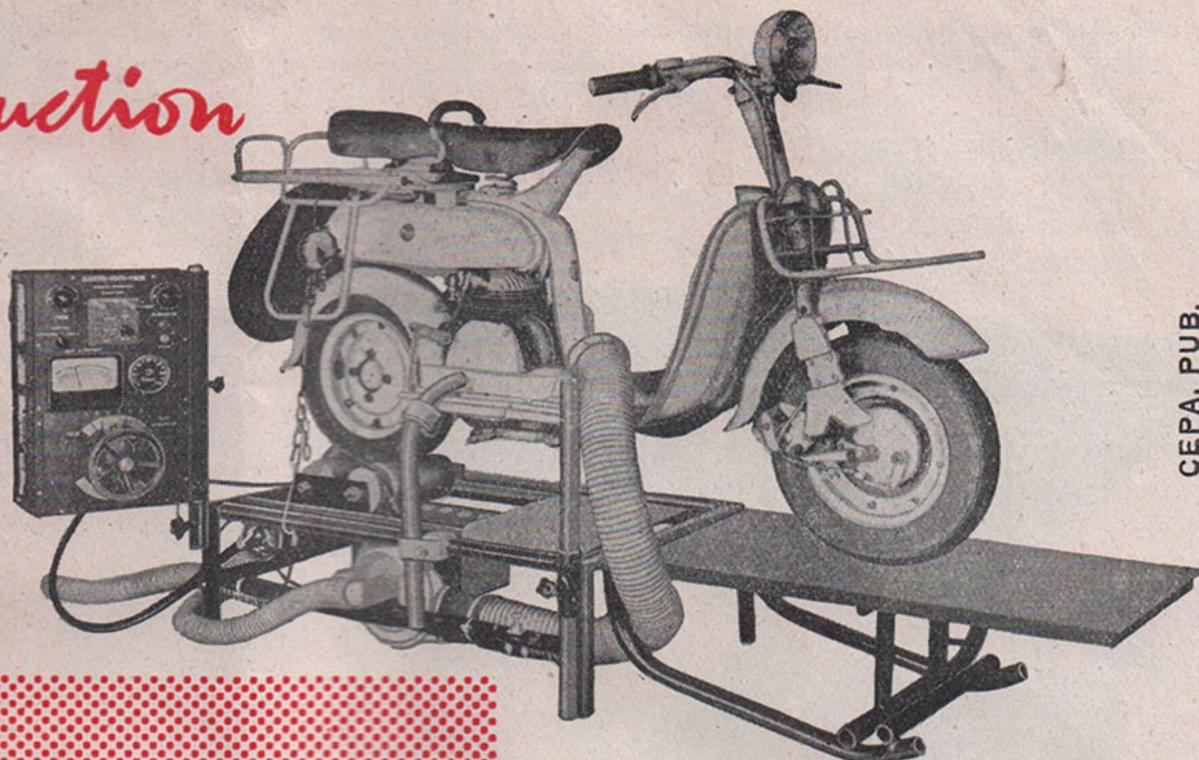
MANURHIN attirera l'attention du public, non seulement par son prix relativement peu élevé, mais aussi par ses caractéristiques dont son changement de vitesse automatique est la cause principale, car son variateur continu de vitesse donne, sans paliers, des rapports de démultiplication en fonction du régime du moteur et de la charge.

La nouveauté qu'offre MANURHIN consiste dans un contacteur électrique à trois positions, qui indique toujours au conducteur une position « sécurité ». C'est là une innovation imposante en matière de prévention routière en même temps qu'une sûreté pour le conducteur.

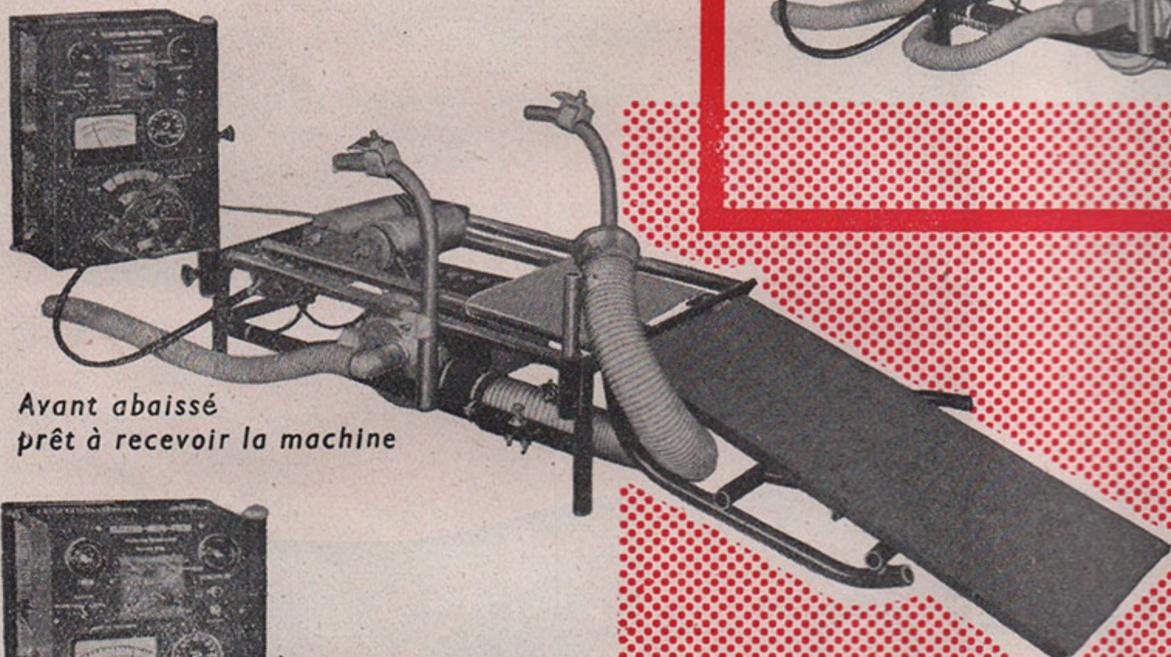
Encore une production

BERMASCOPE

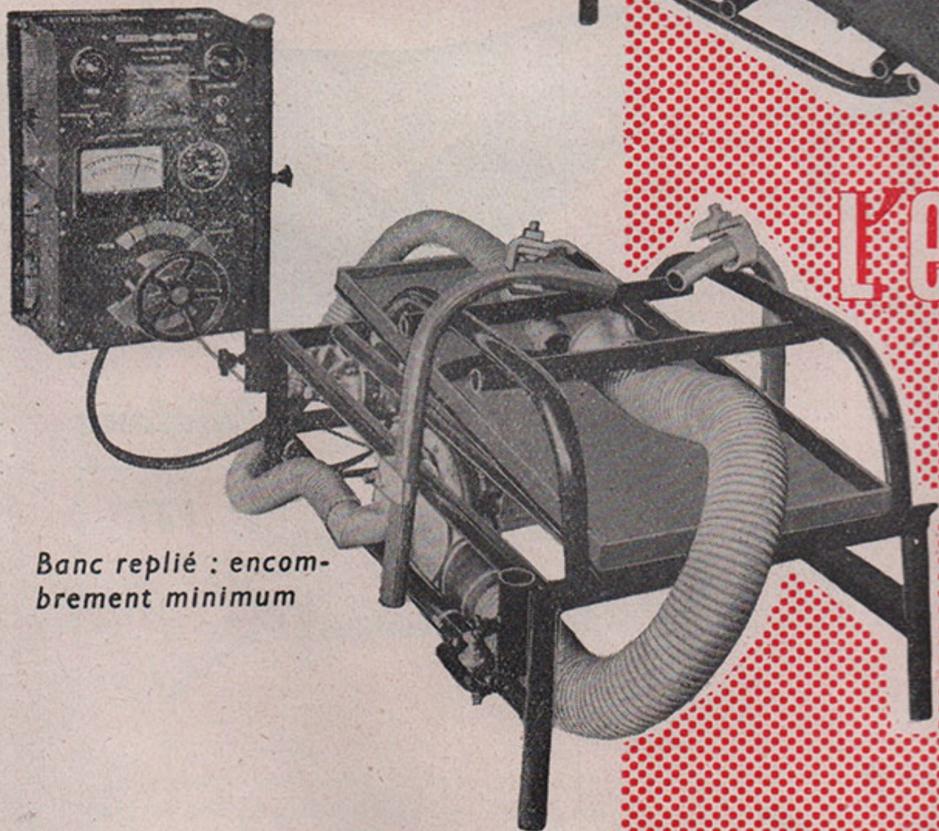
Brevet P.V. 744 259
S.G.D.G.



CEPA. PUB.



Avant abaissé
prêt à recevoir la machine



Banc replié : encom-
brement minimum

AUTRES PRODUCTIONS BERMAS-
SCOPE POUR LES MOTOCISTES :

Le Bermascope électronique
pour le dépannage de l'allumage.

L'Aimant - Eclair pour la réai-
mentation des volants magnétiques et
magnétos.

L'Eclatèmètre pour le contrôle
de l'allumage sans démontage.

BANC D'ESSAIS UNIVERSEL
pour les motos, vélomoteurs, cyclo-
moteurs, scooters

L'ELECTRO-MOTO-FREIN

UN APPAREIL SPÉCIALEMENT CONÇU POUR LES
MOTOCISTES :

Toutes les performances de
la machine à toutes les puissances et
à toutes les vitesses contrôlées en sé-
curité dans l'atelier.

- Mise en place aisée et rapide de tous les types grâce à l'élévateur à levier et aux attaches spéciales
- Démarrage électrique
- Contrôle de l'allumage grâce à l'Eclatèmètre
- Frein électrique progressif
- Wattmètre fournissant l'indice de puissance
- Compteur de vitesse réelle
- Ventilation du moteur, évacuation des gaz d'échappement
- Banc repliable
- Dimensions réduites à 0m,50 x 1 mètre

Documentation sur demande à

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU

BERMASCOPE

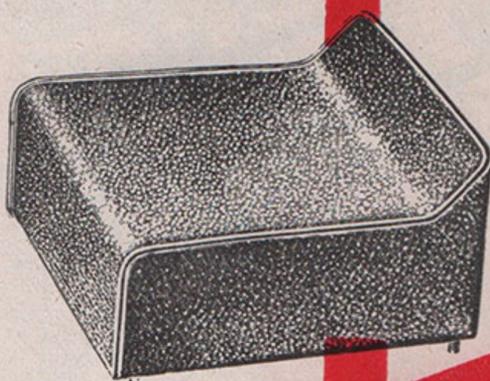
MOTOBÉCANE - PEUGEOT
TERROT - STANDARD
Grosses Motos et
Scooters

HENRI GAUTHIER

Nos marques de renommée mondiale

WHITE-STAR

LIONRONE

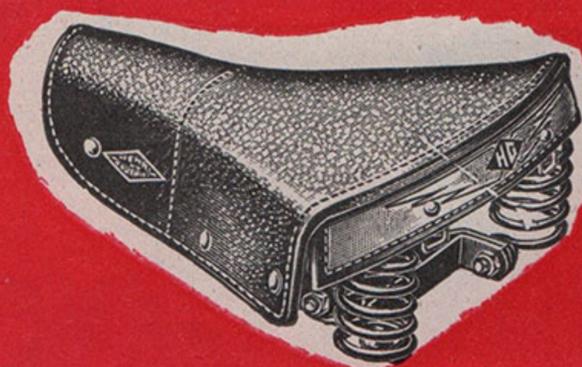


TYPE CONFORT
Coussins mousse
avec ou sans poignée
Tous coloris

A Ressorts

n° 38

La nouvelle
"CYCLO"
est une garantie



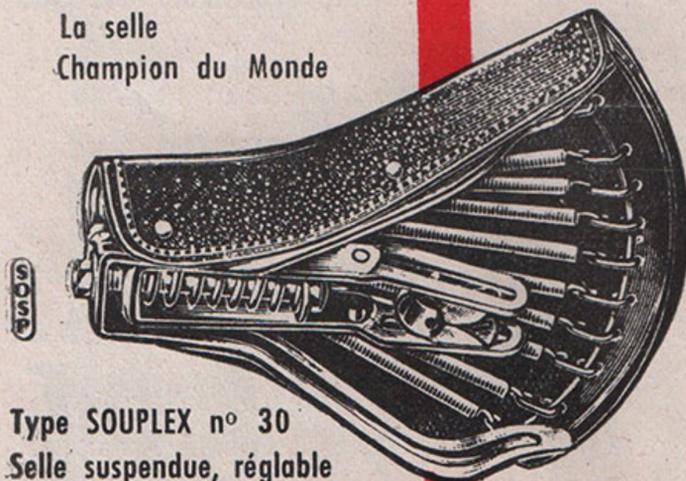
A Sandows

n° 127



SELLE G. 17

La selle
Champion du Monde



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

*Qualité
Souplesse
Confort*

LA MARQUE DE QUALITÉ

141, Cours EMILE ZOLA - LYON (Rhône)

MONET-GOYON

Par son exposition « Poésie Mécanique », Monet-Goyon entendit retracer le chemin parcouru depuis l'origine du 2-roues jusqu'au motorcycle actuel.

« L'Officiel », qui se place à la tête des plus vieilles revues professionnelles a cru bon devoir, en hommage à l'heureuse idée de Monet-Goyon, d'utiliser, en lettrine, la reproduction d'une miniature que l'on peut voir à notre page 3.

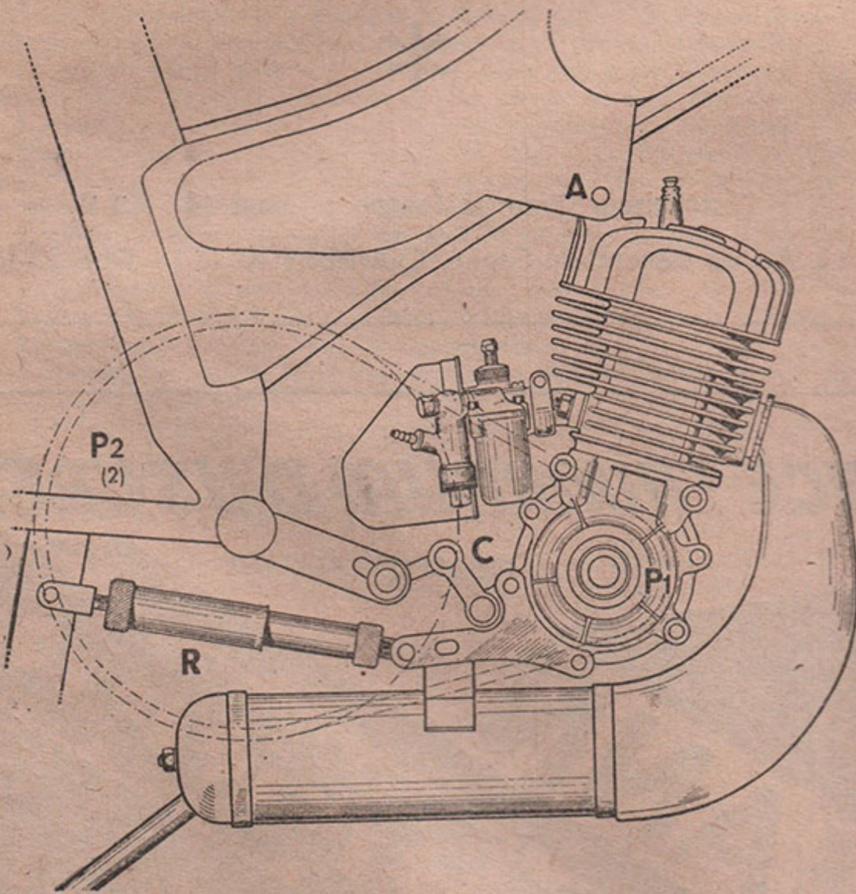
Monet-Goyon souhaitait dans son exposition allier le passé au futur. On remarquait, en effet, un nouveau cyclomoteur aux lignes futuristes.

Gageons que cette marque donnera à ce modèle l'allure qu'impose le progrès dans l'esprit d'un Salon qui doit être le départ d'un nouvel essor des 2-roues.

MOTOBÉCANE

Dans notre premier numéro de Compte Rendu, nous avons déjà évoqué la belle présentation de Motobécane, et, en particulier, nous avons donné les particularités propres aux mobylettes, aux vélomoteurs et aux scooters.

Nous présentons, ci-après, quelques notes complémentaires sur l'embrayage automatique double « Dimoby ».

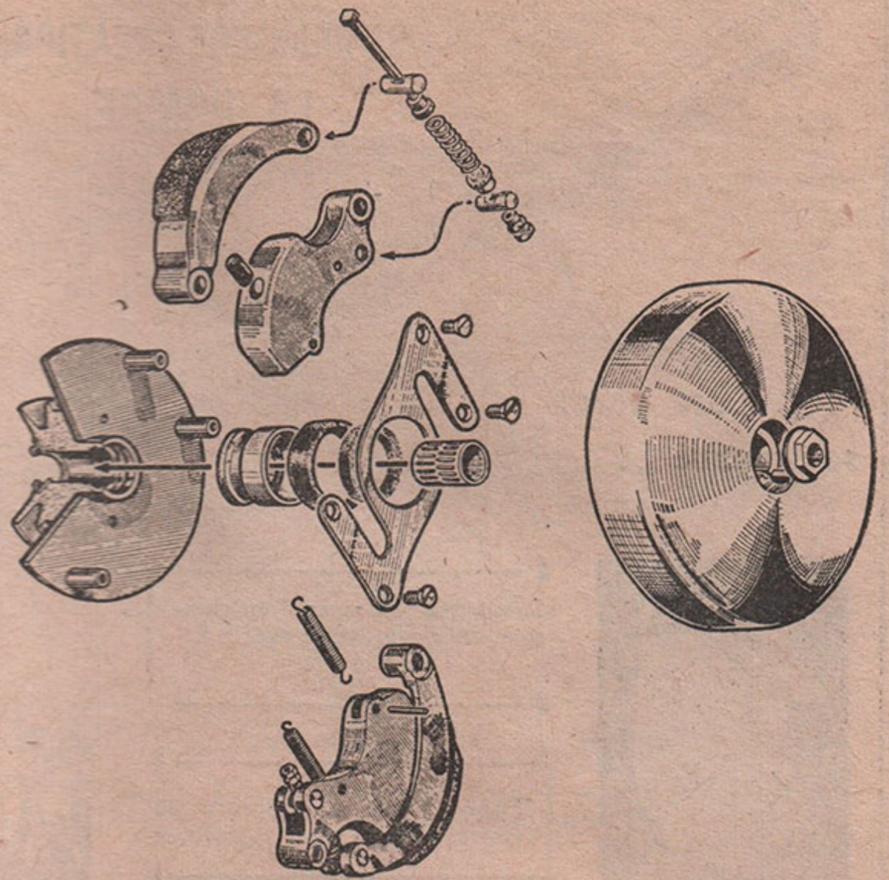


Le premier embrayage automatique simple sur cyclomoteur avait été présenté par MOTOBÉCANE au Salon 1952. Depuis lors, cette firme a fabriqué plus d'un million de Mobylettes équipées de ce dispositif. Cet embrayage était né surtout des nécessités de la circulation urbaine et évitait au conducteur, à chaque démarrage, d'avoir à entraîner son moteur en même temps qu'il mettait en route sa machine : il avait pour effet de désaccoupler le moteur de la transmission quand la vitesse de la Mobylette tombait au-dessous de 5 km/h. Dès que, par pédalage, le conducteur atteignait la vitesse de 5 km/h, l'embrayage se mettait en prise et le moteur entraînait en action. La Mobylette se conduisait en somme comme une simple bicyclette, sans difficulté supplémentaire de démarrage, à la différence près, qu'à partir de 5 km/h, le moteur venait suppléer le conducteur.

Avec l'embrayage automatique double « Dimoby », les ATELIERS DE LA MOTOBÉCANE ont voulu faire mieux encore, ce qui, à priori, étant donné la simplicité et l'agrément de conduite de la Mobylette avec embrayage simple, pouvait paraître assez difficile. Le problème consistait à garder tous les agréments de l'embrayage simple et à éviter au conducteur de pédaler pour atteindre les 5 km/h fatidiques (sauf, évidemment, à la première

mise en route de la machine, moteur arrêté). Cette ambition a été rendue réalisable grâce aux perfectionnements apportés au moteur, notamment à l'accroissement de puissance à bas régime.

Quand le conducteur démarre, moteur arrêté, un premier embrayage entre en prise à partir de 5 km/h, le moteur se met en route et entraîne la Mobylette. Au-dessus de 2.000 tr/mn, un second embrayage entre en prise progressivement.



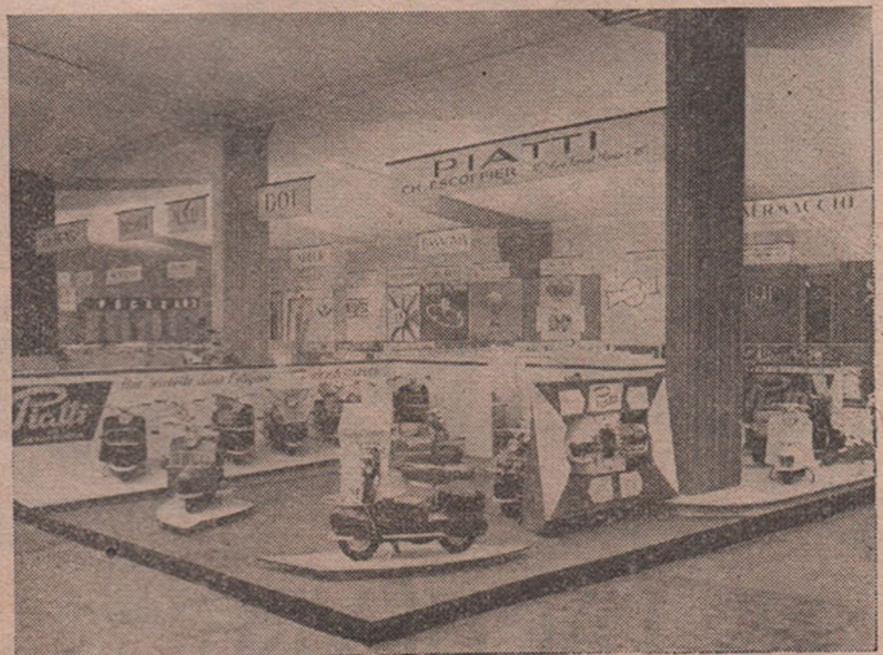
PIATTI

En lançant le nouveau scooter anglais 125 cm³, PIATTI a créé une nouvelle mode, caractérisée par la construction monocoque sans châssis, avec carénage en tôle emboutie alliant la légèreté à la résistance.

Le confort de cette machine est assuré par un siège double en caoutchouc mousse, réglable en hauteur et pouvant être déplacé de près de 12 cm.

Sa commodité n'est pas seulement assurée par des commandes extrêmement simples, et une grande maniabilité, mais aussi par une béquille inédite à tirette, qui évite d'avoir à soulever le scooter. En outre, le moteur horizontal, à centre de gravité très bas, et la répartition symétrique des poids assurent un équilibre parfait, en même temps qu'une excellente tenue de route.

Enfin, à une faible consommation, qui ne dépasse pas 2,4 l. aux 100 km, Piatti est l'un des scooters les meilleur marché.

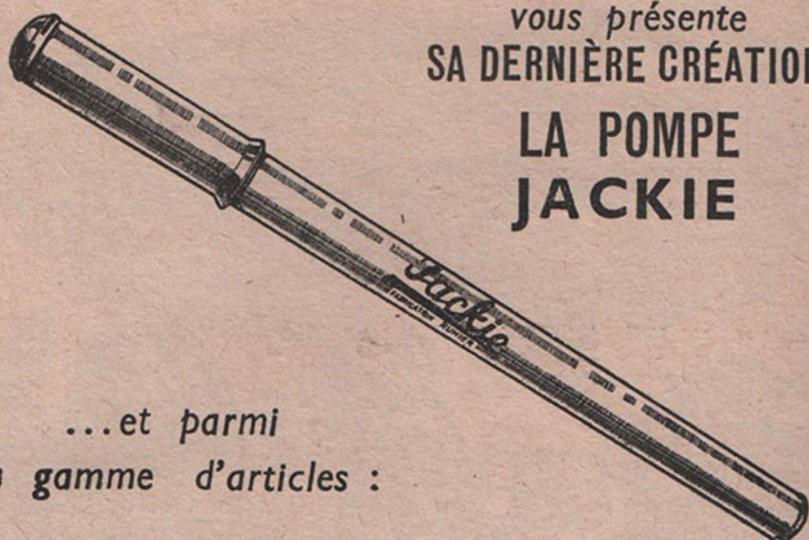


J. RUHIER

4, passage Gauthier, PARIS (19^e) - Tél. : BOL. 72-74

vous présente
SA DERNIÈRE CRÉATION:

LA POMPE
JACKIE



...et parmi
sa gamme d'articles :



← Sa bavette " Scooter " en chlo-
rure de vinyle ivoire avec " F "
émaillé noir

→ Pare - boue en chlorure de
vinyle, spécial pour Vélosolux



PLUS DE 30.000.000

de cyclistes utilisent

LE MOYEU

STURMEY

ARCHER

à 3 ou 4 vitesses



Distributeur pour la France : Société GIP

60, Av. du Général-de-Gaulle, COURBEVOIE (S.) - DÉF. 35-12

HAUTE RÉSISTANCE ! MINIMUM D'USURE !

ACIER AU MEILLEUR ALLIAGE

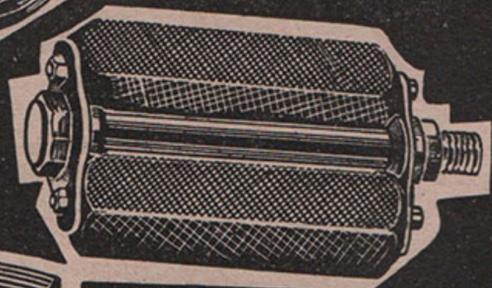


CHAINES
pour
AUTOMOBILES

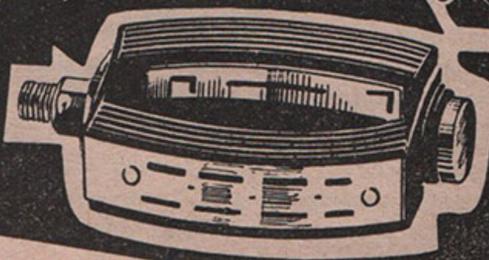
WIPPERMANN

CHAINES
pour
CYCLES

PÉDALES
POUR BICYCLETES



PÉDALES
" SPORT "



DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE

ETS LACHÈVRE

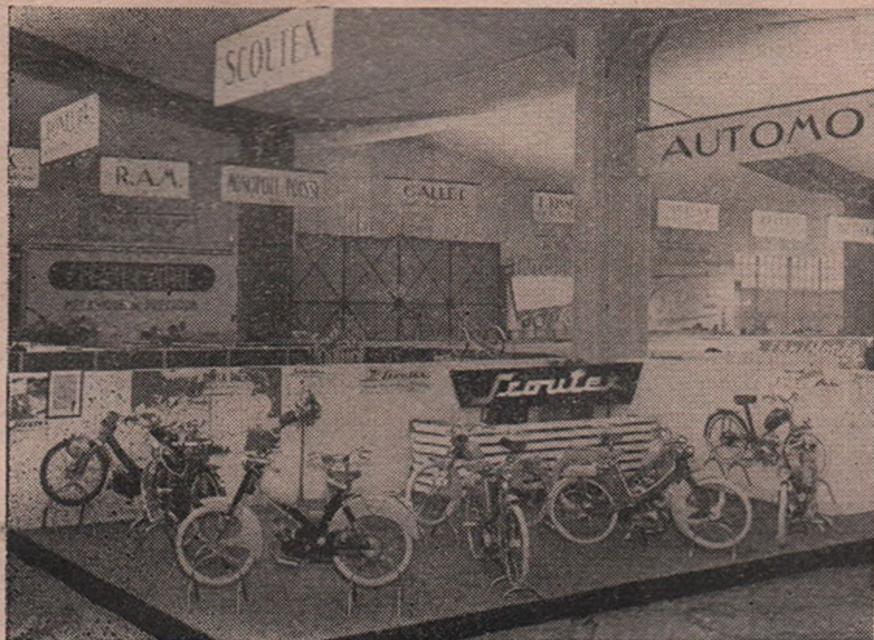
17, rue LAMBERT (18^e) — MON. 55-32

3306

SCOUTEX

Revenons, une dernière fois, sur la Firme SCOUTEX, dont nous avons, dans nos précédents numéros, évoqué différents modèles.

Nous avons ainsi présenté : le « Major », à suspension arrière et amor-



tisseurs télescopiques, le « Minor », également équipé du fameux moteur « Scoutex » ; le « Tourmalet », à suspension avant par biellettes oscillantes.

Le cyclomoteur « A-56 », très étudié, attirera plus particulièrement l'attention par la conception nouvelle et plus élancée de sa carrosserie.

Le cadre comprend deux tubes rigides supprimant les vibrations.

Moteur, monocylindrique 2 temps, 50 cm³, à double transfert avec chambre de précompression isolée de la réduction. Vitesse en palier volontairement limitée à 50 km/h. Consommation 1,5 l. aux 100 km.

Transmission par chaîne unique pour la mise en route et la marche normale.

Embrayage à disques multiples, baignant dans l'huile.

Volant magnétique claveté en bout d'arbre pour éviter tout dérèglement.

Suspension avant par fourche télescopique.

Freinage par freins tambours largement dimensionnés assurant un freinage de toute sécurité.

Le « Scoutex » A-56 est livré en trois teintes : ivoire, vert amande, noir.

TERROT MAGNAT-DEBON

Il n'est plus besoin de vouloir faire la réputation de la Maison TERROT, dont la renommée s'est établie, depuis 1882, par un nombre considérable de modèles de qualité.

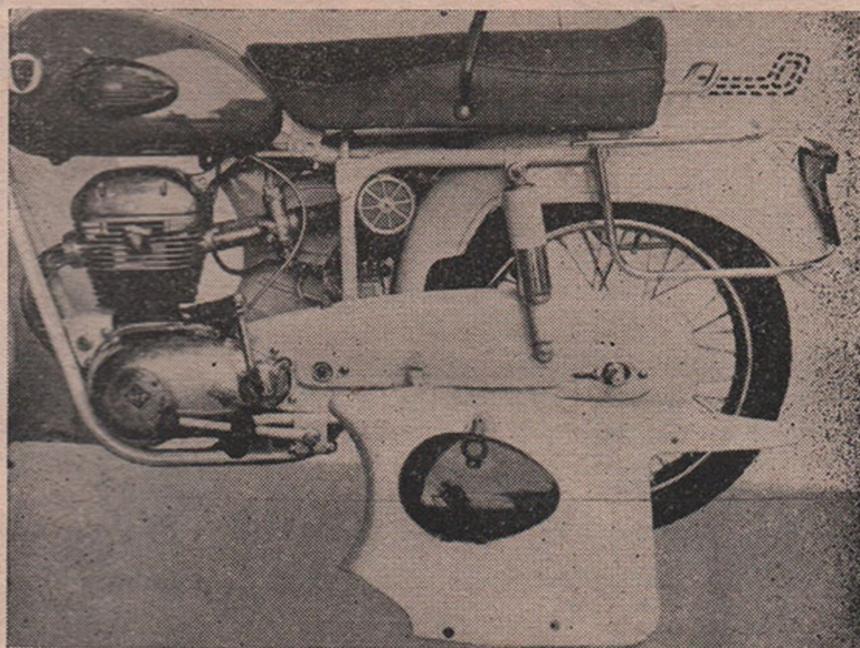
Cette année, cette Firme présentait une gamme des plus variées de motocyclettes, cyclomoteurs et bicyclettes, capable de satisfaire à toutes les exigences des amateurs du « 2-roues »...

125 cm³ 4 temps, 4 vitesses, modèles EDL et EDV, consommant 2 l. aux 100 km avec une vitesse de pointe à 80 km/h ; Motorette EMS 1, 125 cm³ ; VéloMOTEUR léger de 100 cm³, MTV, intermédiaire entre le cyclomoteur et la motocyclette ; Terromatic 2 temps, 49 cm³ ; Lutin 2 temps, 48 cm³ ; Cyclomatic 2 temps, 48 cm³.

On pouvait également remarquer les cycles : tourisme, grand tourisme, course, outre une série enfants, types BB 5, GR 4, FR 4.

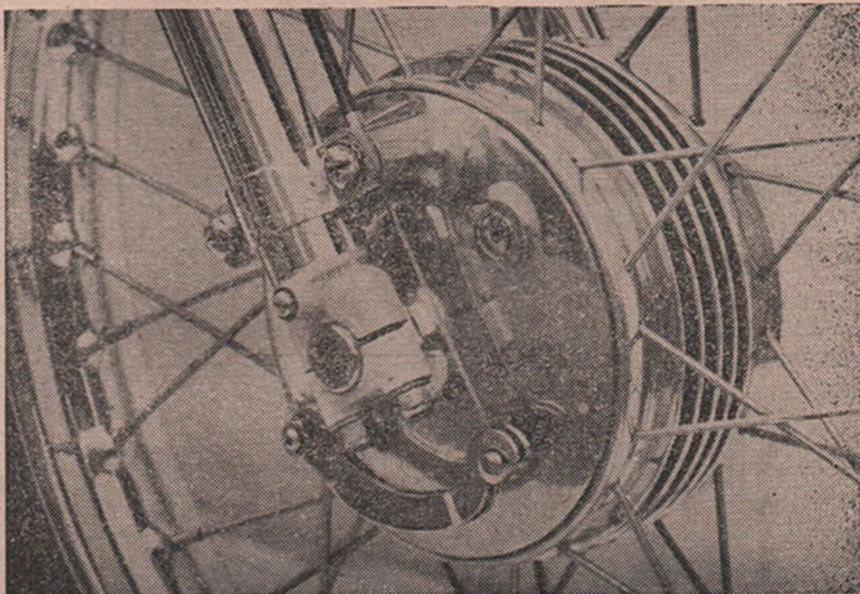
De l'avis des spécialistes, nous croyons devoir retenir l'attention sur la 175 cm³, 4 temps culbuteurs, 4 vitesses. Soupapes en tête enfermées

et lubrifiées sous pression. Ressorts de soupapes en épingles croisées. Culasse ventilée en alliage léger. Alésage 62. Puissance 10 CV à 6.300 tours. Graissage sous pression par circulation d'huile assurée par double pompe à engrenage à boîte de vitesses à quatre rapports. Sélecteur au pied avec point mort verrouillé. Embrayage multidisques liège et acier, ressort central. Moyeux en alu, freinage central, roulement à billes annulaires. Moyeu arrière à broche avec amortisseur de transmission. Cadre tubulaire à double berceau. Suspension avant par fourche télescopique avec amortisseur hydraulique à double effet. Suspension arrière oscillante avec amortisseur hydraulique. Béquille centrale. Éclairage et avertisseur par batterie. Vitesse 100 km/h. Consommation : 3 l. à 3,2 l. aux 100 km. C'est une des plus belles réalisations que ce dernier Salon a pu présenter aux amateurs sportifs.



Vue de côté gauche : Selle double avec porte-bagages télescopique. Le tablier, que l'on fait glisser, permet d'atteindre aisément les organes du moteur.

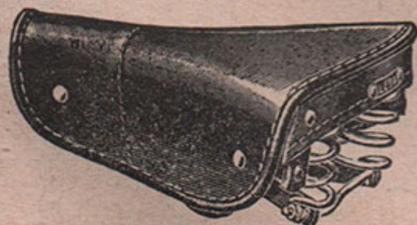
Vue de la suspension avant : Fourche télescopique carénée avec amortisseur incorporé ; moyeu monobloc en alu à freinage central et roulement à billes annulaire.



SELLES

LEDA

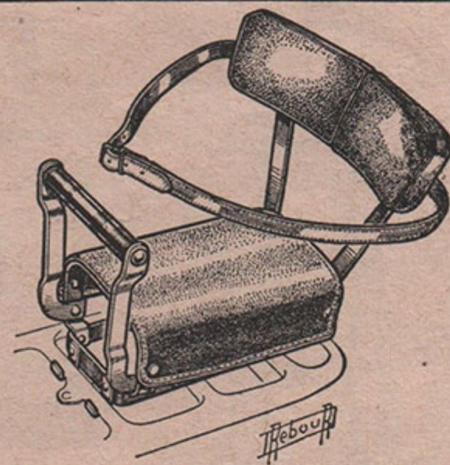
SIÈGES



SELLES SOUPLES
pour CYCLES
et CYCLOMOTEURS

SELLES CUIR
TOUS MODÈLES

PORTE-BÉBÉ
pour CYCLOMOTEURS
(avec ou sans accoudoirs)
Modèles spéciaux à montage rapide
pour **VÉLOSOLEX, MOBYLETTE,**
et **BIMA Peugeot**



SIÈGES ARRIÈRE RÉGLABLES (B¹⁶ S.G.D.G.) Caoutchouc double pour vélocycle et scouter

LÉDANOIS & C^{ie}, 4, rue Martin, CLAMART (Seine)

MIC. 08-19

Maison fondée en 1912

Un abri sûr!

CONFECTION SPORTIVE

ORAGE
La grande Marque Spécialisée!

HABILLE TOUS CEUX QUI ROULENT

FABRICATION GARANTIE **ETS R.A. GONCET** CATALOGUE SUR DEMANDE

11-13-15, RUE JEAN-MARC BERNARD • LYON • TÉLÉPH. VILLEURBANNE 78-02

VENTE EN GROS SEULEMENT

PUB. BULLY

DEVILLE LES ROUEN

SACOCHEs GUEDIN

*
Tous MODÈLES pour TOUS USAGES
*
PRODUCTION DE RÉPUTATION MONDIALE
*En vente chez tous les spécialistes du
CYCLE & MOTOCYCLE*
*
Éts GUEDIN
12, rue de l'Ancienne-Prison - ROUEN

LES MEILLEURES
**CHAUSSURES
CYCLISTES**
et les
VRAIES POINTES
INÉBRANLABLES
brevetées
sont fabriquées par

MERCIER & Cie PARIS

Méfiez-vous des contrefaçons

EXIGEZ
ROD
-88-

GRAND CHAMP DE VISION.
AÉRATION TRÈS ÉTUDIÉE.
AUCUNE BUÉE SUR L'ÉCRAN.
PROTÈGE EN CAS DE CHUTE.

LUNETTERIE ROD
30 - 32, Rue des Monts-Clairs — COLOMBES (Seine) Tél. : CHA. 49-09

FERRAND **MONTOIRE**
— (Loir-et-Cher) —

Plus de 80 modèles

GANTS
VÉLO - MOTO - AUTO
Travail, Industrie, Sports

Forme Saxe à soufflets

CANADIENNES
Raglans — Vestons
Blousons — Anoracks
Serre-tête — Cuissards
— Casques motos —

CASQUETTES CUIR

DEMANDEZ LE TARIF GÉNÉRAL

Raglan

Anorack

Vente exclusivement en gros

COTE MOTOCISTE

de "l'Officiel du Cycle et du Motocycle"

SÉRIE VÉLOMOTEURS

Pour les machines de 1956, il s'agit de véhicules construits du 1/10/55 au (date de cote en 1956)

N° 56 — 23 NOVEMBRE 1957

Dans ce numéro, la Cote Motociste présente, à la demande de nombreux professionnels, un tableau des prix de ventes moyens pour différents types de vélomoteurs classés par années de sortie. Bien entendu, ces valeurs sont purement indicatives et ne sauraient, en aucun cas, engager la responsabilité du journal. Elles concernent des machines en bon état de marche et de présentation. Le prix moyen de reprise s'obtient en minorant ces cours de 10 %. Les autres marques figureront en des numéros ultérieurs.

Cyl.	Type	Année	Cote	Cyl.	Type	Année	Cote	Cyl.	Type	Année	Cote	Cyl.	Type	Année	Cote	Cyl.	Type	Année	Cote
A.G.F.				AUTOMOTO				DERNY (Suite)				DUCHERON				GIMA (Suite)			
125	FTIM	56	93	125	125 AOS 4	56	103	—	—	52	48	98	3 VM	55	54	—	2 V	52	49
—	FTI	56	113	—	125 PBGL	56	83	—	—	51	43	—	—	54	49	—	4	52	75
—	—	55	103	—	125 L	56	73	—	—	50	39	—	—	53	44	—	—	51	68
ALCYON				—	125 AL 4	55	92	—	—	49	35	—	3 YM	52	40	—	3	52	67
125	A 2	56	182	—	125 APGL	55	83	—	—	48	32	—	—	—	—	—	—	51	60
—	A 3	56	88	—	125 APS	55	71	—	Motoprat	56	55	EPSOM				GNOME-RHONE			
—	35	55	71	—	125 MCSNL	54	88	—	DMC	—	—	125	AMC	56	102	98	Motavia	56	54
—	—	54	62	—	125 AV 4	54	74	—	—	55	49	—	—	55	92	—	—	55	49
—	—	53	59	—	125 APL	54	67	—	—	54	44	98	Comet	56	57	—	—	54	44
—	—	52	54	—	125 AP	54	59	—	Bordeaux	56	75	—	—	55	51	125	R 4 F	56	64
—	25	55	58	—	125 MCSL	53	71	—	Paris	55	67	—	Sachs BK	56	69	—	R 5	56	93
—	—	54	53	—	125 ADSTI	53	65	—	—	54	60	—	—	55	62	—	—	55	83
—	—	53	46	—	125 ADST	53	60	—	—	53	55	—	Sachs B	56	62	—	R 5 Car.	56	107
—	—	55	65	—	125 ADS	53	59	—	—	52	50	—	—	55	57	—	—	55	98
—	—	54	58	—	125 ADT	53	54	—	—	51	47	FAVOR				—	—	55	78
—	—	53	52	—	125 AD	53	52	—	—	49	38	125	4 R	56	103	—	—	55	70
—	—	52	47	—	—	52	47	—	—	48	34	—	N 2 Y	56	94	—	—	54	63
—	—	51	43	—	—	51	42	—	—	47	31	98	VSL	56	65	—	—	53	57
—	—	50	39	—	—	50	38	65	BB I-VM	56	38	70	VAL	56	45	—	—	54	77
—	—	49	35	—	—	49	34	—	Baby luxe	56	44	FOLLIS				—	—	54	68
—	—	49	35	—	125 PU	53	47	—	Derny-Club	56	64	125	FYD Car.	56	115	—	—	54	61
—	21 SP	55	111	98	100 VMLG	56	55	—	Cyclo-Sport	56	75	—	FYD Rallye	56	110	—	—	53	56
—	—	54	100	—	100 VMO	56	53	—	Tandem-Club	56	58	—	FYD Luxe	56	102	—	—	52	51
—	—	53	90	—	100 VMLS	56	57	—	—	55	53	—	FYD T.	56	92	—	—	51	38
—	—	53	90	—	—	55	51	—	—	54	48	—	FYS St.	56	86	—	—	50	36
—	—	52	70	—	—	54	41	—	—	53	43	—	SP 125	55	79	—	—	49	32
—	—	51	63	—	100 VML	55	45	—	—	52	39	—	—	54	71	—	—	48	29
—	—	50	57	—	—	54	41	—	—	51	35	F.R.				—	—	—	—
—	—	49	51	—	—	53	39	99	Tandem GS	56	60	70	L 54	55	51	GRIFFON			
—	—	55	86	—	—	52	38	—	Tandem GT	56	66	—	—	54	46	(Voir Peugeot)			
—	—	55	74	—	—	51	38	—	Motoprat	56	58	RENÉ GUILLER							
—	55 N	54	80	—	—	50	38	—	Luxe	55	55	125	Sp. Week-end	56	132	—	—	—	—
—	—	53	72	—	—	49	34	—	—	54	48	—	RG 188	56	112	—	—	—	—
—	—	55	84	85	85	54	38	—	—	53	43	—	RG 110	56	97	—	—	—	—
—	—	54	75	—	BF 98 Comet	55	53	—	—	52	39	—	RG 88 ter	55	102	—	—	—	—
—	45 N	54	71	—	—	55	48	—	—	51	35	—	RG 87 US	55	83	—	—	—	—
—	—	53	64	—	—	54	38	—	—	50	31	—	G 88 bis T	54	83	—	—	—	—
—	—	54	77	—	—	53	34	—	—	49	28	—	G 87 ter	54	72	—	—	—	—
—	—	53	69	—	—	52	34	—	—	48	28	—	G 10	54	70	—	—	—	—
—	—	56	44	—	—	51	34	—	—	47	28	—	—	53	63	—	—	—	—
—	—	55	40	—	—	50	34	—	—	46	28	—	—	52	57	—	—	—	—
ALLÉLUIA				—	—	49	34	—	—	45	28	RENÉ GILLET				—	—	51	51
70	L 70	54	35	—	—	48	34	—	—	44	28	125	V 2	56	93	—	—	50	49
ALMA				—	—	47	34	—	—	43	28	—	V 1	55	84	—	—	49	49
125	YS	55	80	—	—	46	34	—	—	42	28	—	—	54	66	—	—	48	49
—	—	54	72	—	—	45	34	—	—	41	28	—	—	53	54	—	—	47	49
—	—	53	65	—	—	44	34	—	—	40	28	—	—	52	49	—	—	46	49
—	—	52	59	—	—	43	34	—	—	39	28	—	—	51	44	—	—	45	49
—	—	51	53	—	—	42	34	—	—	38	28	—	—	50	39	—	—	44	49
—	YP	54	72	—	—	41	34	—	—	37	28	—	—	49	39	—	—	43	49
—	—	53	65	—	—	40	34	—	—	36	28	—	—	48	39	—	—	42	49
—	SA	54	70	—	—	39	34	—	—	35	28	—	—	47	39	—	—	41	49
—	—	53	63	—	—	38	34	—	—	34	28	—	—	46	39	—	—	40	49
—	TO	54	66	—	—	37	34	—	—	33	28	—	—	45	39	—	—	39	49
—	—	53	60	—	—	36	34	—	—	32	28	—	—	44	39	—	—	38	49
ALPINO				—	—	35	34	—	—	31	28	GUILLER S.A.				—	—	37	49
125	Sport	55	157	—	—	34	34	—	—	30	28	125	Prima	56	117	—	—	36	49
—	—	54	142	—	—	33	34	—	—	29	28	—	Alezan Car.	56	105	—	—	35	49
—	125/14	55	110	—	—	32	34	—	—	28	28	—	Alezan	56	104	—	—	34	49
—	—	54	100	—	—	31	34	—	—	27	28	—	Bol d'Or	56	133	—	—	33	49
73	75	55	94	—	—	30	34	—	—	26	28	—	Montlhéry	56	109	—	—	32	49
—	—	54	84	—	—	29	34	—	—	25	28	—	Critérium	56	97	—	—	31	49
AQUILA				—	—	28	34	—	—	24	28	HELNETT				—	—	30	49
98	AML	55	47	—	—	27	34	—	—	23	28	125	VMH 44	56	102	—	—	29	49
ARLIGUIE				—	—	26	34	—	—	22	28	—	—	55	93	—	—	28	49
98	Ouragan	55	54	—	—	25	34	—	—	21	28	—	—	54	84	—	—	27	49
66	Racing VI	55	39	—	—	24	34	—	—	20	28	—	—	53	88	—	—	26	49
98	Bambi	56	63	—	—	23	34	—	—	19	28	—	—	52	79	—	—	25	49
123	Micky	56	100	—	—	22	34	—	—	18	28	—	—	51	78	—	—	24	49
—	Cobra	56	98	—	—	21	34	—	—	17	28	—	—	50	70	—	—	23	49
CAPTIVANTE				—	—	20	34	—	—	16	28	—	—	49	63	—	—	22	49
98	NNSU	56	54	—	—	19	34	—	—	15	28	—	—	48	54	—	—	21	49
—	Mistral	56	51	—	—	18	34	—	—	14	28	—	—	47	44	—	—	20	49
CASNAT				—	—	17	34	—	—	13	28	—	—	46	38	—	—	19	49
70	70 C	56	56	—	—	16	34	—	—	12	28	—	—	45	31	—	—	18	49
—	—	55	50	—	—	15	34	—	—	11	28	—	—	44	24	—	—	17	49
C.Z.				—	—	14	34	—	—	10	28	—	—	43	17	—	—	16	49
125	125	54	60	—	—	13	34	—	—	9	28	—	—	42	10	—	—	15	49
—	—	53	55	—	—	12	34	—	—	8	28	—	—	41	3	—	—	14	49
DERNY				—	—	11	34	—	—	7	28	—	—	40	—	—	—	13	49
99	Solo	55	65	—	—	10	34	—	—	6	28	—	—	39	—	—	—	12	49
—	—	54	59	—	—	9	34	—	—	5	28	—	—	38	—	—	—	11	49
—	—	53	54	—	—	8	34	—	—	4	28	—	—	37	—	—	—		

DEPUIS LE SALON...

La T.V.A. en nouvelle augmentation sur les 2-roues.

Alerte contre la motophobie !

Loin de revenir en arrière, alors que tous les hommes de bon sens ont convenu de l'erreur grossière consistant à assimiler les motocycles à des objets de luxe, la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale derrière le Gouvernement a accepté la majoration de 2,50 % de la T.V.A. sur les vélomoteurs, scooters et motocyclettes, ce qui portera la taxe au taux exorbitant de 27,50 %, là où les autres produits paieront 19,50 %.

Un seul député s'est élevé en termes très vifs contre ce coup de poignard à une grande industrie française, il s'agit de M. PELAT, député des Bouches-du-Rhône; nous aurons l'occasion de revenir sur son intervention très vigoureuse.

Par contre, à la tribune, tenez-vous bien, M. COURANT, député de la Seine-Maritime, affirmait que l'augmentation était justifiée, les scooters (toujours eux, mais il n'y a pas qu'eux), étant des engins dangereux pour la jeunesse !

On pourrait épiloguer longuement sur le caractère dangereux, voire mortel de certains engins qui n'ont cependant pas été frappés. Est-ce pour cela qu'il est apparu indispensable de contraindre les usagers de ces 2-roues à un supplément de dépense, alors que l'instrument répond pour eux, et dans sa forme à un besoin impérieux !

Veut-on vraiment briser l'essor et même ruiner toute une industrie ! Ce n'est pas croyable ! Devant toutes les protestations présentées, fonctionnaires et parlementaires, par souci de stabilité gouvernementale, observent le mutisme le plus complet. Le silence des coupables ! N'oubliez pas, lecteurs, les responsables de vos déboires.

Nous sommes en face d'une opération de destruction systématique. Pensez donc la France, premier producteur du monde dans cette fabrication ! Non ! Non ! Messieurs ! Humilité, renoncement, masochisme, mortification, en vertu des immortels principes qui placent notre pays et notre industrie exsangues, devant ses puissants voisins, ceux d'hier comme ceux d'aujourd'hui, partenaires du marché commun !

* * *

Et jugez encore ceci...

L'administration qui aime les distinguo, a annoncé juste avant le Salon, qu'il ne fallait pas comprendre sous la catégorie des miroirs et des glaces frappés de la taxe de luxe, **les feux de signalisation et les projecteurs de véhicules automobiles**, non plus que **les casques de moto, les selles en cuir de bicyclettes et de motos...** qui restent taxables à 19,50 %. Mais, par contre, les articles en simili-cuir, salpa, synderme, toile, matière plastique, etc., sont désormais des articles de luxe ! Et voilà dans quelle incohérence notre dirigisme à la petite semaine nous met.

On nous promet bientôt un code avec des commentaires et sans doute un dictionnaire fiscal, et en lisant tout cela, nous vous invitons, lecteurs, à pleurer !

A peine consolés, il vous faut cependant réagir et...

CONSTITUER UN COMITÉ DE DÉFENSE DES 2-ROUES MOTORISÉS. C'EST UN IMPÉRIEUX DEVOIR POUR TOUS LES MOTOCISTES !

La baisse de la production, et des ventes, les écrasantes charges fiscales, l'offensive des fonctionnaires, des Gouvernements successifs, des compagnies d'assurance, qui n'ont pris aucune des initiatives permettant la libre circulation sans risques des 2-roues, comme cela s'est fait dans de nombreux pays, la restriction des crédits à l'équipement et à la vente, les brimades réservées partout à nos machines populaires, font un devoir à tous les Motocistes de constituer dans leur localité un Comité de Défense des 2-roues motorisés. Déjà le sympathique Président des Motocistes de la Loire, M. BLANCHARD, a pris le départ à Saint-Étienne avec l'aide du nouveau Président de la Chambre Syndicale des Constructeurs, M. BLACHÈRE.

Pour cela, nous allons vous aider.

A tous ceux qui souhaitent participer au mouvement en remplissant le coupon ci-après accompagné d'une enveloppe timbrée, nous adresserons une feuille-modèle de pétition comportant adhésion de principe à un Comité de Défense des 2-roues motorisés.

Ces feuilles de pétition, une fois remplies, pourront être centralisées soit sur les Syndicats de Vélocistes et Motocistes du département, soit à nos bureaux, 59, avenue de la Grande-Armée, où pourra être mise sur pied une Ligue de Défense des 2-roues motorisés à laquelle seront affiliés les Comités constitués et animés par vos soins.

Il existe près de six millions d'usagers de 2-roues motorisés, qui, s'ils étaient assemblés par votre intermédiaire, constitueraient une force considérable dont on ne pourrait négliger les buts et le programme.

COMITÉ DE DÉFENSE DES 2-ROUES MOTORISÉS

Je soussigné

Profession

Adresse

déclare vouloir constituer et animer dans ma commune de un Comité de Défense des 2-roues motorisés et vous demande de me faire parvenir une formule de pétition comportant adhésion de principe à ce Comité.

Cachet,

Date et signature,

A découper et à adresser accompagné d'une enveloppe timbrée à « L'Officiel du Cycle et du Motocycle », 59, avenue de la Grande-Armée, Paris.



MOYEURS

USINES DE LARDY

= Boën-sur-Lignon =

...IL S'EN PASSE DES CHOSES

L'UNION INTERNATIONALE DU COMMERCE DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE EST EN VOIE D'ORGANISATION

Le 20 novembre 1957 s'est déroulée une importante réunion préparatoire pour la constitution d'une Union Internationale du Commerce du Cycle et du Motocycle.

M. GIROT, Président de la F.N.V.M., accompagné de M. CATINAT, composaient la délégation française, d'autant plus intéressée à cette organisation, qu'elle en a été l'initiatrice dès 1950.

Ci-après, nous vous donnons traduction du communiqué de presse rédigé par M. BLUMEL, Secrétaire de l'organisation suisse à Zürich.

« A Zürich s'est déroulée le 20 novembre la séance préparatoire de l'Union Internationale des Entreprises Commerciales du Cycle et du Motocycle.

» Placée sous la présidence de M. E. WEILEMANN, de St-Gallen, la réunion, composée de quatre des plus importantes organisations nationales, firent un rapport sur les problèmes que présentent ces deux branches.

» Les Secrétaires généraux, MM. CATINAT, de Paris, et BLUMEL, de Zürich, ont été chargés de l'organisation du prochain Congrès international à Paris.

» Le Congrès se saisira en particulier du projet d'organisation d'un réseau européen de pistes cyclables et cyclomotorables, de la défense des intérêts des 100 millions en chiffre rond des usagers des 2-roues dans l'Ouest européen en présence du trafic actuel, et des échanges d'expérience professionnelle et dans la presse. »

Notons que la réunion prévue à Paris en mai 1958 sera pratiquement l'assemblée constitutive de l'Union Internationale.

LES MOTOCISTES DES BOUCHES-DU-RHONE PROTESTENT...

Les Agents de marque des Bouches-du-Rhône se sont réunis, le 12 septembre à Marseille, sous la présidence de M. SAMAT.

Cette réunion avait pour objet :

1° La discussion du relèvement du taux de marque pour la vente des engins motorisés ;

2° L'organisation de l'action syndicale face aux attaques et brimades dont sont l'objet le moyen et petit commerce en général, et l'industrie du cycle et du motocycle en particulier ;

3° Les mesures à envisager pour défendre notre existence commerciale menacée.

Il est incontestable que la marge bénéficiaire de 14 %, consentie au commerce de détail, est nettement insuffisante pour que celui-ci puisse « tourner » d'une façon normale.

Quelle branche commerciale peut marcher normalement avec un si faible bénéfice, si l'on considère, d'abord, que les diverses dispositions gouvernementales prises à l'encontre du moyen et petit commerce en général, et de celui du deux-roues en particulier, et dont le dernier en date : l'obtention d'un permis fantôme, freinent nos ventes considérablement et ne nous permettent plus de nous maintenir au niveau, même minima, d'équilibre commercial.

1° Il ne faut pas perdre de vue que notre corporation subit annuellement une « mort-saison » d'au moins quatre mois, ce qui représente le tiers de notre activité normale réduite à zéro ;

2° Que la nature même de nos ventes nous oblige à nous assurer les services d'un personnel spécialisé (donc très coûteux) pour maintenir le service de mise au point (après-vente) des engins vendus à une clientèle en majeure partie profane et qui, sans ce service, ferait retomber sur les mécaniques les erreurs dues à leur inexpérience, ce qui discréditerait d'autant la vente des deux-roues.

Les arguments que nous pourrions développer, à l'encontre de la tendance péjorative manifestée depuis quelques lustres envers le commerce en général par les Pouvoirs publics, ne font pas défaut, hélas, et les diverses mesures prises périodiquement (taxes, impôts, etc...) nous ayant placés face à notre disparition le dos au mur, nous devons envisager quelles mesures

nous devons prendre pour sauvegarder notre place au soleil.

La première chose à faire est, d'abord, l'organisation syndicale.

Une action individuelle ou locale ne signifierait rien.

Il faut, en commençant par le commencement, organiser d'abord le commerce du cycle et du motocycle sur les plans local et départemental et par région économique.

Après quoi, coordonner les autres syndicats commerciaux de manière à ce que les points de vue des moyens et petits commerçants soient harmonisés et les mesures de défense synchronisées.

La fameuse mesure qui consiste à fermer les boutiques est impopulaire en soi, prend une allure révolutionnaire critiquée par la masse, et en définitive crée un malaise pour un résultat négatif.

Les moyens de coercition pour amener les Pouvoirs publics à une plus juste compréhension de notre position, ne manquent pas.

La période de la discussion logique, honnête, franche est révolue.

N'étant pire sourd que celui qui ne veut entendre, nous constatons où cela nous a conduit, en ce qui concerne notre corporation, rappelons-le : l'obtention d'une autorisation de conduire illusoire, qui ne changera rien à la chose, mais freinera encore nos ventes, trop heureux que seront quelques parents de se servir de ce prétexte pour ne pas acheter un vélomoteur, la propagande savamment orchestrée à ce sujet faisant considérer celui-ci comme un engin dangereux.

Si les mesures spectaculaires sont à rejeter, d'autres sont à retenir.

On a parlé de la grève mais comment l'appliquer ? C'est une question qui dépasse le cadre local, nous soumettons au bureau fédéral, l'ensemble du présent procès-verbal (espérant qu'il sera pris en considération d'abord) aux fins d'examen et d'études de confrontation avec d'autres procès-verbaux, émanant, espérons-le encore, d'autres groupements syndicaux, de manière qu'il puisse prendre en toute connaissance de cause, s'appuyant sur des positions innattaquables, les mesures coercitives propres à sauvegarder notre avenir commercial.

Licences Vélocycleurs et Permis « A-I » Où passera-t-on l'examen du Permis A-I ?

En application de l'article 186 du nouveau Code de la route (décret du 28 août 1957) « il ne sera plus délivré de licences de circulation pour vélomoteurs à compter du 1^{er} avril 1958 ».

Des informations erronées, parues dans la presse, ont fait état de dates diverses à ce sujet : 11 novembre, 29 novembre, 30 janvier...

En réalité, aux termes de la loi, les préfetures accorderont gratuitement, jusqu'au 31 mars 1958 inclus, sur simple demande, une licence de circulation pour tout conducteur de vélomoteur dont la cylindrée est égale ou supérieure à 50 cm³, sans excéder 125 cm³.

A partir du 1^{er} avril, précise l'article 186 du Code de la route « les conducteurs de vélomoteurs et de tous autres véhicules pourvus d'un moteur thermique dont la cylindrée dépasse 50 cm³ sans excéder 125 cm³, devront être titulaires, soit d'un permis de conduire, quelle que soit sa catégorie, soit d'une licence de circulation... ».

Ces licences de circulation ne seront plus délivrées après le 31 mars ; les conducteurs devront être alors titulaires, à défaut, soit d'un permis de conduire quelconque, soit du permis de conduire spécial (catégorie A-I) certifiant qu'ils ont satisfait aux épreuves d'un examen portant sur la connaissance du Code de la route et de la signalisation routière.

Ajoutons que, comme pour les licences de circulation, l'âge minimum des candidats au permis de la catégorie A-I est fixé à

16 ans, et que la délivrance dudit permis reviendra, au minimum, à un droit fixe de 2.400 francs.

Les Services de l'Union Nationale des Associations de Tourisme (U.N.A.T.) ont étudié les conditions dans lesquelles le permis A-I sera passé.

Le nombre de candidats audit permis va-t-il devoir imposer un nombre supplémentaire d'examinateurs ?

A cette question, M. BORDAS, Adjoint de M. VALLAT à l'U.N.A.T., a bien voulu nous déclarer :

« Nous estimons que le nombre de candidats au permis A-I n'excédera pas, quotidiennement, 10 par examinateur. Ces derniers auront donc, tout au plus, et en totalité, 60 candidats à tous permis, au lieu de 50 actuellement. Il convient, en outre, de signaler que le permis A-I n'exigera qu'un examen portant sur la connaissance du Code de la route et de la signalisation routière.

» Dans les grands centres, cependant, tels Paris, Marseille, Bordeaux, Lille et des départements tels que la Seine-et-Oise, nous avons prévu, éventuellement, un renfort des zones d'inspecteurs. »

Nous espérons que, malgré les quelque 180 à 200 mille cylindrées de 50 à 125 cm³, sortant annuellement des usines, il sera possible à l'U.N.A.T. de satisfaire aux demandes de permis A-I et qu'aucun retard ne sera apporté dans l'organisation des examens et dans la délivrance des permis.

STATISTIQUES DE PRODUCTION DU « 2-ROUES » MOTORISÉ
au 31 octobre 1957.

	Cyclomoteurs	Vélocycleurs 50 à 100 cm ³	Vélocycleurs plus de 100 cm ³	Scoters 50 à 125 cm ³	Scoters plus de 125 cm ³	Motocyclettes	Trimoteurs	Véhicules spéciaux
1 ^{er} semestre 1956.	488.687	16.301	51.798	70.196	4.852	11.419	2.926	295
1 ^{er} semestre 1957.	488.499	17.457	35.237	53.126	4.123	5.980	2.131	136
Juillet 1957	95.583	2.852	6.405	5.898	387	981	401	29
Août 1957	27.484	1.287	1.747	6.005	858	164	251	25
Septembre 1957..	79.770	1.627	4.882	6.764	432	723	328	21
Octobre 1957.....	77.879	1.408	4.278	7.355	682	824	400	25
Total pour les dix premiers mois de 1957	769.215	24.631	52.549	79.148	6.482	8.672	3.511	236

UNE PREMIÈRE JURISPRUDENCE CONCERNANT L'ESCROQUERIE DITE DE LA BOULE DE NEIGE

Il s'agit de l'application de la loi obtenue en 1953, avec le concours de notre Revue.

Nos Lecteurs se souviennent de l'action rigoureuse menée par notre revue contre les ventes selon le procédé dit de la « Boule de neige » qui a permis l'écoulement dans des proportions considérables de cycles dans la clientèle traditionnelle avec l'aide de bons et ceci au mépris des intérêts de toute la Corporation du commerce du cycle.

Par jugement du Tribunal correctionnel de la Seine, il a été admis que le délit prévu et réprimé par la loi du 5 novembre 1953 visant les ventes pratiquées par le procédé dit de la « Boule de neige » ou tous autres procédés analogues ne peut être juridiquement caracté-

risé que si deux éléments se trouvent réunis :

1° Offre de marchandises au public en lui faisant espérer l'obtention de ces marchandises à titre gratuit ou contre remise d'une somme inférieure à leur valeur réelle ;

2° Subordination de cette offre au placement de bons ou de tickets à des tiers ou à la collecte d'adhésions d'inscriptions.

Cette jurisprudence, qui n'est pas définitive puisqu'elle émane d'un Tribunal de première instance répond, cependant, exactement aux préoccupations que nous avons lorsque nous attaquons le procédé.

Fonds de Commerce

VENTES

Centre industriel Gironde, vend cause santé bel. aff. Fonds armes, cycles, cyclomoteurs, motos. Ag. Peugeot, Manurhin. Lambretta. Aff. 10 M. Prix 2,5. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2309.*

Garagiste achète garage 1.000 m² environ, Paris banlieue, inter. s'abstenir, discrétion assurée. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2311.*

A vendre affaire importante, scooters, motos, vélos, machines à coudre, chasse, 2 vastes magasins neufs, plein centre, toutes marques, personnel spécialisé. Appartement. Ville Sud-Est France. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2321.*

Cède fonds cycles-motos, département Oise, chef-lieu canton sur Nationale 17, marques Motobécane, Peugeot, Terrot, etc. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2322.*

A vendre affaire grossiste automobile, interm. s'abstenir. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2324.*

Cède atel. réparat. Vespa-Lambretta, centre usines. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2331.*

Banlieue. — Peugeot, Vap, ag. div., poste ess. Beaux et gds locaux. Lgt 3 pces. Gds possibilités. Px à déb. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2369.*

Ventes, Brive Ag. Lambretta-Terrot. Magasin 3 gdes vitrines. Empl. unique. 5 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2378.*

Vends fonds mécanicien, électr. moto-auto, R. N. 7. Prox. C.-d'Azur. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2379.*

Aube cycles, motos, camping, rép. Terrot. Bail commercial, petit loyer. 1 M + petit stock. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2380.*

Ille-de-France, aff. 1^{er} ordre ville impt. agence dir. gr. marque scoot., gr. locaux pl. centre app. neuf tt conf. Aff saine et d'av. cse doub. empl. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2390.*

Cède banl. Ouest atel. réparat. 30 m², s/agent Vespa-Lambretta, 700.000 fr. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2391.*

Porte Paris. — Motoconfort, mag. mod. 4 pces. Aff. 27 M av. 3 M 5. — *Ecr. ur. Journ. n° 2392.*

Eure-et-Loir. — Motobécane-Peugeot, 5 pces. Aff. 4 M av. 100.000. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2393.*

Normandie. — VéloSolex, 3 pces, 360 mach., pos/gér., vte av. 1 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2394.*

Sud-Ouest. — Ag. div. à dev., 4 pces. Aff. 7 M av. 1 M 5. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2395.*

Nievre. — Peugeot-Motoconfort, 3 pces. Aff. 7 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2396.*

Normandie. — VéloSolex-Lambretta, gds locaux. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2397.*

Seine-et-Oise. — Ag. div., 4 pces, av. 900.000. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2398.*

Est. — T. bllé af. Peugeot, gds locaux modernes. Aff. 38 M av. 5 M 5. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2399.*

Gde banlieue. — Motobécane-Terrot, 5 pces. Aff. 31 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2400.*

Normandie. — Lambretta, 1 gds locaux. Aff. 35 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2401.*

10 km Paris nord centre ville importante, bon fonds cycles, camping, machines à coudre, jouets, etc., façade 7 m 30 arr. bout., atel. Gar. 95 m² + logt confort tenu 35 ans, possib. av. murs. — Guillon, 14, av. élève, Aulnay-sous-Bois (S.-et-O.). AV 70-53.

A louer bd Bineau, Levallois, rue Greneta, 2^e, belles boutiques tous commerces. — Trud. 15-05 (10 h. à 12 h.).

ACHAT

Cherche fonds cyclo, motos, jouets, avec gd logt, dispose env. 4 M. — M. Rovin, 133, rue Haxo, Paris (19^e).

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. 250
Propositions commerciales	250
Gérances	250
Représentations	200
Emplois	200
Véhicules d'occasion	200
Pièces d'occasion	200
Outillage d'occasion	200
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 ».

Proche banlieue. — Solex-Manurhin.

Porte Paris. — Ag. div., 3 pces. Aff. 20 M. Pos-gér. vte av. 2 M.

Banlieue — ambretta-Solex, 850 mach. Réf. 1424.

Banlieue. — ambretta, gar. pour 200 motos, 5 pces, av. 3 M 5 à déb. Réf. 1508.

Nievre. — Peugeot-Motoconfort-Vespa. Aff. à dev. Réf. 1108.

Gde banlieue. — Motobécane, gds locaux. Aff. 31 M. Réf. 1502.

Normandie. — Ag. div., à dev. en motos. Aff. 3 M 2. Prix 1 M 1. Réf. 1478.

S.-et-Marne. — Motoconfort. Aff. 12 M, locaux neufs. Réf. 5500.

Loiret. — Ag. div., s/ag. ambretta et Vespa, av. 1 M. Réf. 1397.

Seine-Mme. — Ag. div., 3 pces. Aff. 3 M 5, av. 500.000. Réf. 1396.

Plus de 400 Fonds-Expert. grat.

GIRARD et ARNOULT
21, boul. Poissonnière PARIS (2^e)
GUT. 63-74

Propositions commerciales

DEMANDE

Désire entrer en relation avec firme susceptible continuer et développer exploitation nouvel article protecteur pour usagers du 2-roues (Breveté, médaille concours Lépine 1955). — *Ecr. Bur. Journ. n° 2308.*

Emplois

OFFRES

Import. Société Distribution marques mondiales automobiles rech. pour AFRIQUE NOIRE

INSPECTEURS CHEF DES SERVICES APRÈS VENTE

(Garantie, assistance clientèle, pièces de rechanges, ateliers). Indispensable parfaite connaiss. langue angl., 40 a. env. capab. physiquem. et affectivement de voyages et séjours en Afrique (6 à 8 mois par an). Situat. 1^{er} plan requérant dynamisme, initiative, facilités contacts humains ainsi que d'excellentes référ. professionn. Adr. candidatures détaillées. Psychologie appliquée. — Justet, 60, fg Poissonnière, Paris. Serv. Q.

Bons ouvriers répar. motos, scooters, trav. assuré. Bon salaire. Banl. sud Paris. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2314.*

Bon vendeur VéloSolex, Manurhin, demandé pour région Rennes, tr. expérimenté, dynam. cond. avantag. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2372.*

DEMANDE

Fils de patron dés. se perfect. en moto, cher. empl. gde ville Ouest. — *Ecr. M. Olivier, Motos, Quiberon.*

Représentations

OFFRES

Constructeur cyclomoteurs et motos demande pr région Centre-Ouest bon représentant, jeune, act. sér. de préf. de la partie. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2368.*

Constructeur cycles-cyclomoteurs, accessoires à Paris, recherche voyageur pour secteur Eure, Eure-et-Loir et ouest Paris, pour visiter agents détaillants. Voiture et frais de déplacement. Sérieuses réf. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2384.*

Imp. constructeur de cyclomoteurs rech. inspecteurs technico-commerciaux 25 à 35 ans pour visiter agents. Ne pas se présenter. Envoyer dem. manuscrite avec sér. réf. à Mlle Robert, 50, r. de Châteaudun, Paris, qui transmettra.

DEMANDE

Cherche représentation cycles, cyclomoteurs ou accessoires pour région Ouest. Libre de suite. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2360.*

Cycles et Motocycles

OCCASION

VENTES

SEINE Paris.

Motobécane, bel. occ. ; 1 Moby-Scooter ; 1 Bima Peugeot ; 1 scoot. Lambretta. 19, r. de la Tombe-Isoire (14^e).

B.S.A. 1955, avec side Steib ; B.S.A. 1956 Road Rockett ; B.S.A. B 31 et B 33 et 250 ; Norton 88, 1956 ; Norton Dominator ; A.J.S. 1955, freins centraux ; Matchless 1953 et 1954 ; Triumph T 100 oscillante ; Triumph Thunderbird ; Triumph 200 Tiger Cub ; Puch 175, 250, tous types de 1954 à 1957. Jean MURIT, 44, rue Paul-Baruel (15^e).

750 B.M.W. R 12	70
750 B.M.W. R 71	145
650 B.S.A. Golden	185
650 B.S.A. Golden, 57	285
650 Ariel oscillante	230
600 B.M.W. R 67/2	
500 B.S.A. B 33, 53	140
500 Triumph Tiger 100	175
350 B.S.A. B 31	65, 75 et 90
250 B.S.A.	105 et 110
250 Puch SG	170
175 Puch SV	90 et 105
250 Puch TF	85
250 Jawa équipée	85
125 Vespa	65 et 75
1 ri-Vespa, 54	95
48 cm3 Alpino, oscill.	65
MOTO RECORD, 151, r. Marcadet (18 ^e).	

Norton neuve 4,5, 6 CV dern. mod. dispon. A l'AGENCE, 17, r. Païol (18^e).

203 Peugeot 52 et 53 ; Simca Aronde 52, 53 et 54 ; 4 CV Renault 50 à 54 ; Lancia Aprilia C. I. 48 ; Talbot Lago baby 15 CV, 51 ; Ford et De Soto Améric. 51.

AUDEGEAN, 137-139, av. Clichy (17^e).

CHER Bourges.

V. motos t. mod. : angl., franç., allem. moto B.M.W. R 25, 1951, parf. ét. 120
D.K.W. 350 NZ à rem., compl. 350
MARTINEAU, 43, r. de Marmagne.

RHONE Lyon.

Puch, 175 à 130 ; Ariel 4 cyl., 160 ; Norton, 160 et 195 ; B.S.A. Golden, 220 ; Triumph T 110, 280 ; N.S.U. 4 CV, 150 ; B.M.W., 500 à 185 en 350 à 150.

ALEXIS, 5, av. Jean-Jaurès.

SAVOIE (HAUTE-) Cruseilles.

175 MV Agusta, mod. 56, grand sp. 1 ACT, 8.500 km, exc. état... 180
François DURET.

VIENNE (HAUTE-) Bersac.

Vends vélomoteur Lavalette 49,5 cm³, état neuf. Prix intéres.
Ecrire : JUDGE.

Vends appareil 5 litres essence pression à braser cadres vélo moto. Ech. ctre cyclom. — M. Jules Roux, mécanicien, La Bouiladisse (B.-du-R.).

ACHAT

Achat tri-Peugeot état indiv. si bas prix. — Garage, 30, rue Jonquière, Paris. Tél. MAR 20-69.

Pièces d'occasion

VENTE

Vends pet. st. pces dét. et out. vélos, bas prix. — M. Meredith, 18, r. Chesneau, St-Rémy-les-Chevreuses. (S.-et-O.).

ACHATS

Sommes acheteurs réalésuse Deragne, occasion, état neuf. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2236.*

Achat comptant pneus vélos déclassés et tous accessoires cycles. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2237.*

Recherchons pour moteurs Briban R 125 cm³ 3 V sélecteurs adaptables. Urgent. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2361.*

Placement Familial

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

DEMANDE

J. H. 15 ans cherche place pour apprent. cycles-motos-autos. Préf. Asnières, Courbevoie, Levallois, Puteaux (17^e). — Swartmans, 36, rue Diderot, Asnières (Seine).

Divers

OFFRES

Echange motos et scooters neufs contre poste télévision ou canot à moteur. — *Ecr. Bur. Journ. n° 2344.*

POUR VOS ENFANTS FATIGUÉS CONVALESCENTS ou NERVEUX...

Une maison d'enfants recommandée

agréé par la Sécurité Sociale

LE DOMAINE DE NUCHON

(Altitude 650 m.)

Mixte de 6 à 13 ans - Ouvert tte l'année. Cadre exceptionnel dominant le Lac Léman et la Chaîne des Alpes, en lisière de Forêt. Études primaires.

DOMAINE DE NUCHON

par Divonne-les-Bains (Ain)

PNEUS VÉLO - MOTO ET VÉLOMOTEUR

BOYAUX VULCANISÉS ET COLLÉS MAIN

BANDAGES AUTOMATIQUES EX DUCASBLE

ACCESSOIRES POIGNÉES - PATINS DE FREINS DISSOLUTION - PIÈCES RÉPARATIONS ETC. ETC...

COURROIES

TUYAUX

HUTCHINSON



HUTCHINSON

à l'Aigle

VÊTEMENTS IMPERMÉABLES

BOTTES - SABOTS CAOUTCHOUC

CHAUSSURES pour LE SPORT, LA PLAGE LA CAMPAGNE, etc...

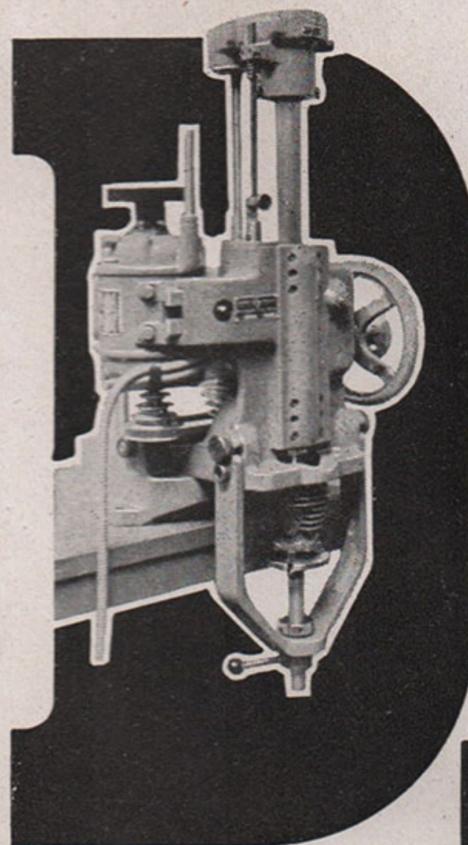
AU SALON...



La **RÉALÉSEUSE GLACEUSE**

CYCLOMO

est à votre portée



Pour cylindres de Motos, Scooters, VéloMOTEURS et :: Cyclomoteurs ::

Caractéristiques

Capacité..... 34,5 à 60 $\frac{m}{m}$
Course..... 170 $\frac{m}{m}$
Vitesses (4) ... 230-700 t.
Coupe max... 1 $\frac{m}{m}$
Puissance..... 1/4 CV
Poids..... 50 kg.
Alésage en position verticale.
Glaçage en position horizontale.

ELLE PERMET MÊME LE RÉALÉPAGE :
des cylindres
Peugeot, Aubier-Dunne, Mobylette, etc.,
de tous cylindres chemisés en fonte extra-dure,
fonte nitrurée ou chromée, acier dur, etc...

Dans toutes Maisons d'Outillage

ERAGNE

::: 128, rue Dedieu, Villeurbanne :::



la bicyclette des Champions

MERCIER

Le Champion des Cyclomoteurs

MERCIER
DE SAINT-ETIENNE

Meister

les machines à coudre idéales
POUR LE MOTORISTE



Une production de
MEISTER-WERKE
à SCHWEINFURT
(All. Occ.)

ROBUSTESSE
à toute épreuve
PUISSANCE
remarquable
INDÉRÉGLABILITÉ
totale
SILENCE ABSOLU
de marche
DOUCEUR EXTRÊME
et
PRIX
IMBATTABLES
donc **VENTES & BÉNÉFICES**
assurés

Ecrivez immédiatement

Adresser à **MEISTER (FRANCE)**, 24. Bd. Poissonnière. PARIS. 9^e

Je désire connaître les conditions de vente en gros de
vos 6 modèles de machines à coudre.
Envoyez-moi, sans engagement de ma part :
- votre liste de prix de gros et de détail
- votre notice technique Meister et vos catalogues
- une proposition d'agence exclusive pour ma localité

CACHET COMMERCIAL :

Et dites-moi pourquoi les machines Meister
sont plus faciles à vendre, plus solides et
plus sûres (jamais de dépannages et de
bricolages à effectuer après vente).
Sincères salutations.

Signature :



pour devenir
Agent Officiel

Meister