

40<sup>e</sup> ANNEE. — 28 JUIN 1952. — N° 1.091

# Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

**30 frs**

**COTE DES  
OCCASIONS**



TÉLÉPHONE :  
GUTENB. 73 32  
4 LIGNES GROUPÉES  
C.C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLERY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Cette année, le Deutschlandfahrt imposait la traversée d'un gué.  
(Compte-rendu page 446)



LA FAMEUSE ET VÉRITABLE COMBINAISON ITALIENNE

# "SAN REMO"

MODELE ET MARQUE DÉPOSÉS

QUE TOUS LES SPORTIFS DÉSIRENT

En vente  
exclusivement  
chez  
tous les bons  
motoristes



ÉLÉGANTE  
PRATIQUE  
INDISPENSABLE

Combinaison grand sport. Fort tissu spécial croisé. Teinte, bleu azur Bugatti. Grand teint garanti.

Col aviateur transformable.  
Manches raglan.

Deux poches cuissardes fermeture glissière en biais. Poche poitrine fermeture glissière. Poche revolver à rabattant boutonnant.

Serre poignets et serre chevilles boutonnant, couvrant et protégeant complètement manches et bas de pantalon.

Devant entièrement ouvrable  
fermeture à glissière.

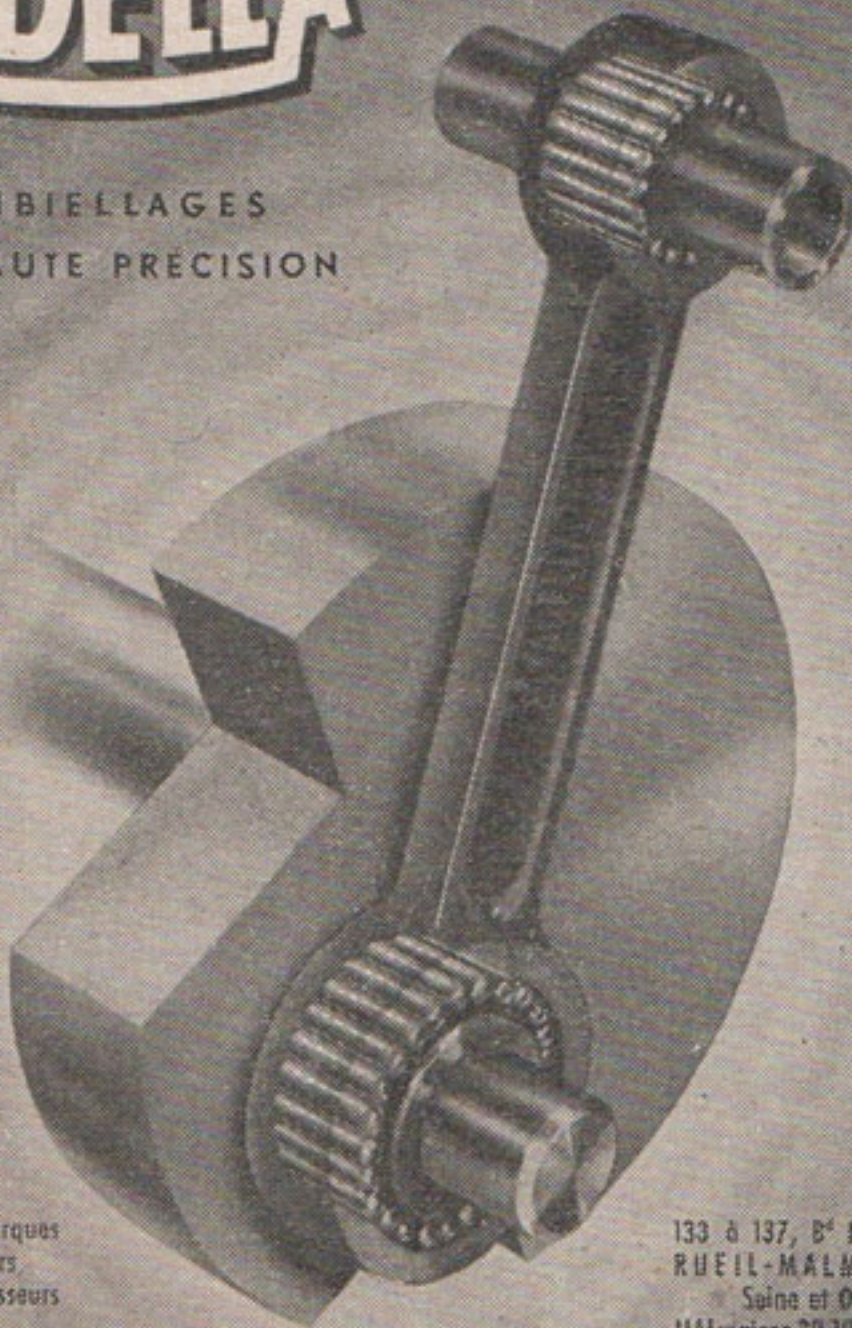
EXCLUSIVITÉ OFFICE ÉCONOMIQUE 5, Av. de la Gare

MONACO

PRIX IMPOSÉ : 4.850 fr.

## NADELLA

EMBIELLAGES  
DE HAUTE PRÉCISION



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

PLUS DE 400.000 EN SERVICE

133 & 137, B<sup>e</sup> NATIONAL  
RUEIL-MALMAISON  
Seine et Oise  
MALMAISON 30-19 (6 lignes)

POUR CYCLOMOTEURS

la bougie

## GURTNER "S"

ETUDIÉE ET MISE AU  
POINT  
PAR DES SPECIALISTES  
DE L'ALLUMAGE ET  
DE LA CARBURATION



Essayez-la...



*performance  
inégalée en 175*

FAISANT SUITE AUX RETENTISSANTES  
VICTOIRES DES BOL D'OR 1949 - 1950 - 1951

**4 MOTEURS A.M.C.**

totalisent **7915 kms 029**

au **24<sup>E</sup> BOL D'OR**

CAMUS Réalise :

**2147 kms 806 en 24 heures**  
**moyenne 89 kmh 491**

7 coureurs :

CAMUS - BOUCHER - PAHIN - ROZÉ  
DEGRYSE - MEYER et GEORGES

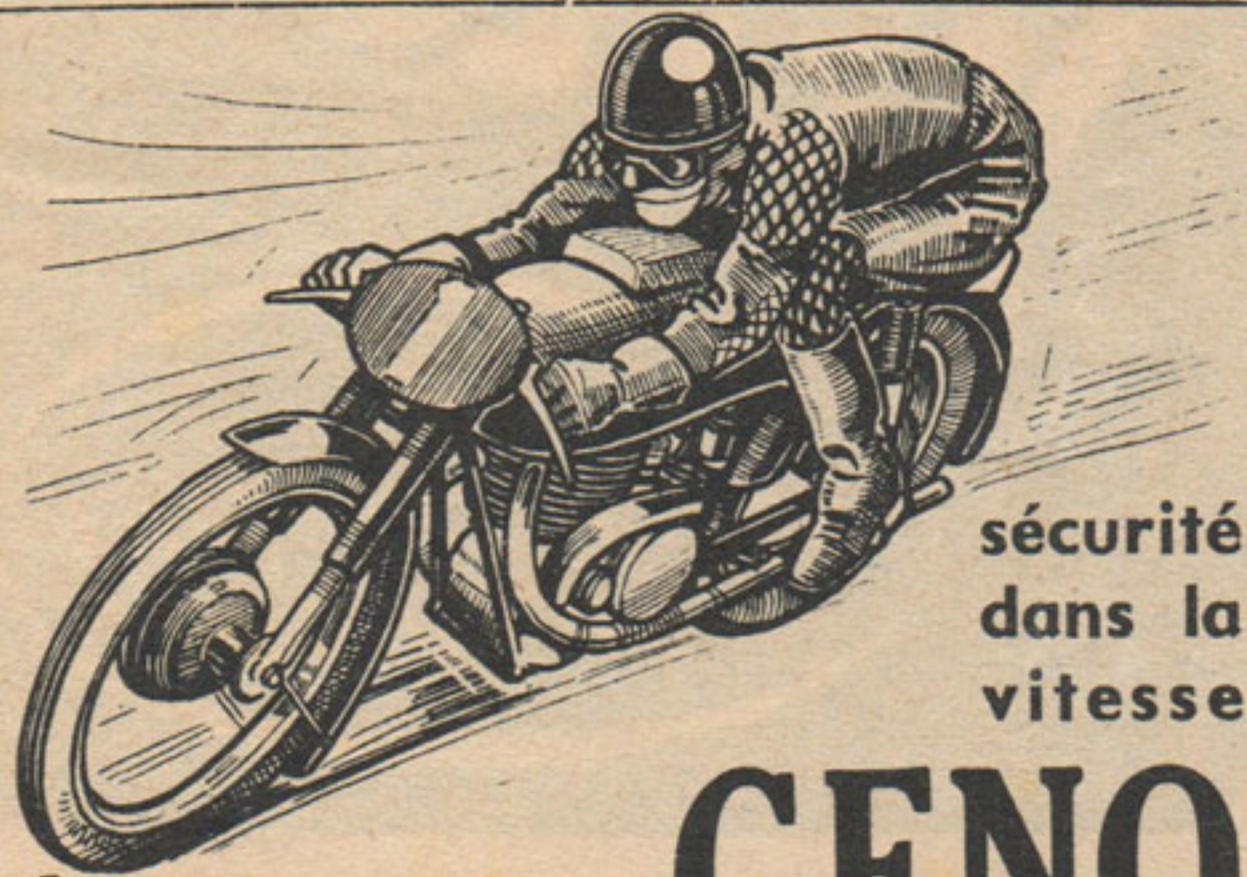
Sur machines équipées de moteurs **A.M.C**

*Battent l'ancien record de l'épreuve*

LES GRANDES MARQUES : ALCYON - AUTOMOTO - GIMA -

LES MOTEURS A.M.C. EQUIPENT

GULLER - MALTERRE - NEW-MAP - SCOOTAVIA



sécurité  
dans la  
vitesse

le casque **GENO**

depuis 20 ans, est fournisseur exclusif de :

GENDARMERIE  
FRANÇAISE

GENDARMERIE  
MARITIME

GENDARMERIE FRANCE  
d'OUTREMER

MOTOCYCLISTES  
de l'AIR et de la GUERRE  
GENDARMERIE

SUISSE, etc...

6, Faubourg St-Honoré

Tél. : ANJ. 12-38



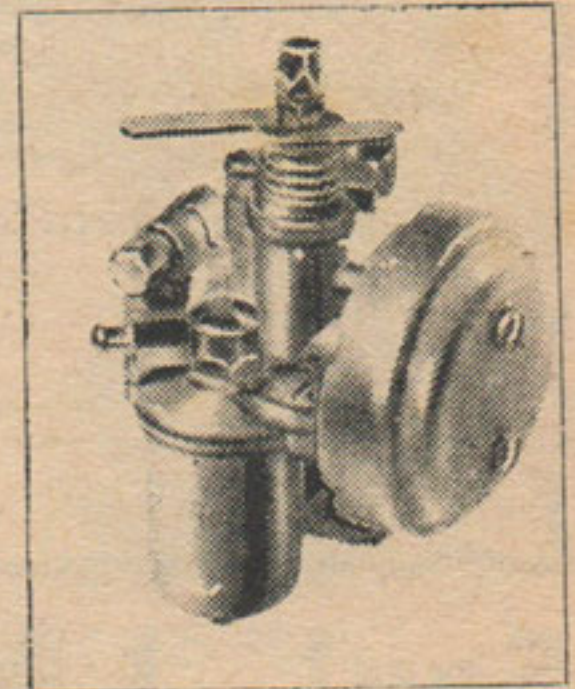
UN MODELE POUR CHAQUE SPORT

**Cyclomotoristes !**

Si votre machine est  
équipée d'un

**moteur VAP**

demandez à votre  
motociste de vous  
faire essayer le  
nouveau Carburateur



**GURTNER**  
**C. 12 SPÉCIAL**

VOUS EN SEREZ ENCHANTE  
DEPART INSTANTANE  
REPRISES EXCELLENTE ET  
CONSOMMATION REDUITE :  
1 litre 5 aux 100 kms.



MOTOBÉCANE



LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

TERROT

58, rue Aristide-Briand — LEVALLOIS

BSA

vous livrera immédiatement



MOBYLETTE — VELOMOTEUR — MOTOBECANE — TERROT

Scooter BERNARDET — Side-car PRECISION — Pièces détachées

VENTE A CREDIT

REGION PARISIENNE  
Réponse contre timbre

PER. 19-73

AU BOL D'OR 1952

AMAC

Le Carburateur des Records

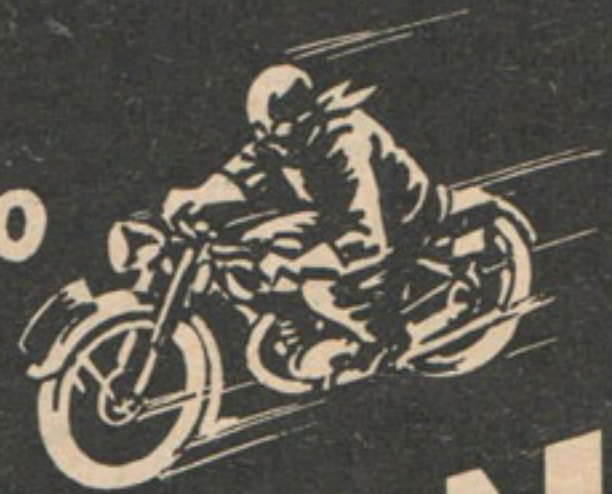
équipait en :

500 cmc. : le vainqueur HERSANT

175 cmc. : le 1<sup>er</sup> BOUIN - le 2<sup>e</sup> CAMUS

et toutes les machines françaises  
jusqu'à la 10<sup>e</sup> place.

POUR  
VOTRE MOTO



YELLOW

LA  
CHAÎNE FRANÇAISE  
DE QUALITÉ

Seul, LADEVEZE

vous offre la vente à crédit dans la France entière, pour l'achat de TOUTES MOTOS, SCOOTERS, SIDECARS, neufs et occasions.

FORMIDABLE !...

les conditions ! : la reprise comptant de votre ancienne motocyclette comprise dans le 1<sup>er</sup> versement comptant, ou à la commande 5 à 10.000 fr., à la livraison le restant des 30 % de votre achat, et le reste en 7 mensualités. Intérêt 9 % environ sur le découvert. fr. Pas d'assurance, juste Frais de dossier : 1.500 fr. et une fiche de paie.

DECOUVERT maximum : 150.000

GARANTIE : entretien de toutes machines neuves, gratuitement pendant 6 mois.

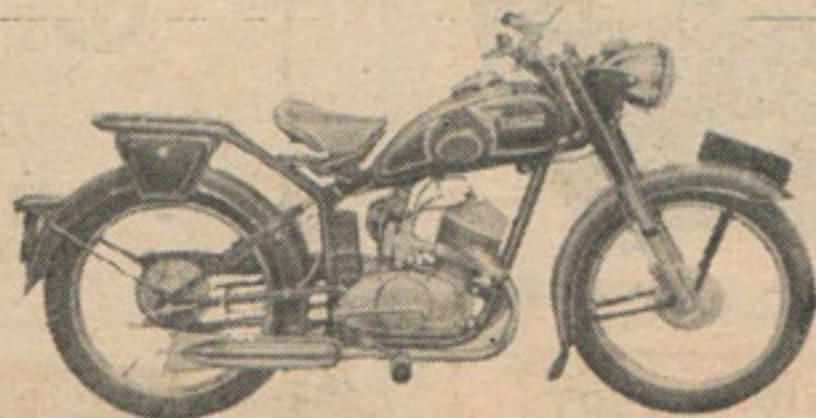
Livrable de suite en neuf :

JONGHI : 125 cc 113.300 fr. - 125 cc 4 temps, susp. AR 185.000 et 250 cc sur commande. — MONET-GOYON : 100 cc sélect. 84.500 fr. - 125 cc Villiers, susp. AR 124.500 fr. - 200 cc Villiers, susp. AR 170.000 fr. — PAUL VALLEE toute équipée : 125 cc Ydral susp. AR 157.000 fr. 175 cc Ydral susp. AR 176.000 fr. (Agent Exclusif PARIS). — RENE GILLET : 125 cc 115.200 fr. sur commande - 250 cc : 750 cc ; 1000 cc. — GUILLER : 125 cc AMC, fourche télesc. 3 et 4 vit., sélect. 139.050 et 164.000 fr. - SPECIALE 125 et 175 cc sport

205.000 et 212.200 fr. — ALMA : 125 cc 130.000 fr. - SCOOTERS : GUILLER AMC Ydral susp. AR 136.890 fr. - 175 cc Ydral 172.000 fr. - LOHNER Sachs 140.000 fr. - susp. AR 163.200 fr. — MR 125 Ydral à 135.000 fr. — GNOME-RHONE 125 cc à SPEED 115.500 fr.

LE PLUS GRAND CHOIX DE MOTOS D'OCCASION, D'ACCESSOIRES, PIÈCES DÉTACHÉES

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES ACHETER CHEZ LADEVEZE... C'est ACHETER de CONFIANCE, et avec l'assurance des réparations pour l'avenir.



Paul Vallée 175 tte équip. 176.000

L A D E V E Z E PAUL  
50, r. Brunel et 235, bd Péreire, Paris (17<sup>e</sup>)  
M<sup>o</sup> Argentine et Pte Maillot - ETO. 24-66  
Conservez cette adresse pour vous et vos amis.  
(joindre timb. pr réponse)





LE 15 JUIN 1952 TRIOMPHE UNE FOIS DE PLUS AU

# CIRCUIT NATIONAL DE VITESSE DE BOURGES

Catégorie 175 cmc.  
Catégorie 250 cmc.

**1<sup>er</sup> Schaad**

réalisant le meilleur temps de la journée.



rappelle son palmarès 1952

- 8 Juin — Circuit National de l'Isle-sur-Sorgue
- 1<sup>er</sup> Juin — Circuit International de Bergerac.
- 18 Mai — Circuit International de Draguignan
- 4 Mai — Circuit National de Valence
- 20 Avril — Course de Côte du Val de Cuech

**1<sup>er</sup>**

**Schaad**

- 175 cmc.
- 250 cmc.
- 175 cmc.
- 175 - 250 cmc.
- 175 - 250 - 350 cmc.

MAGNAT-DEBON — 51 bis, Boulevard Thiers - DIJON

Magasin de Vente et d'Exposition à PARIS : 30, avenue de la Grande-Armée

N'ATTENDEZ PLUS :

Pour commander votre VéloMOTEUR ou Moto

LA

**Sté MOTOCYCLE**

166, Rue Lafayette - PARIS-10<sup>e</sup>

Métro Gare du Nord Tél. : NORd 07-59

OUVERT LE LUNDI APRES-MIDI

Vous offre des conditions de

**CREDIT**

pour toute la France



LIVRAISON IMMEDIATE

- TERROT — JONGHI — D.S. MALTERRE —
- JAMES — ALCYON — GNOME-RHONE
- MONET-GOYON — N.S.U. — AMBASSADOR
- ARIEL — VELOCETTE — RADIOR
- BERNARDET

Catalogue contre 50 francs en timbres poste

**"jamais d'ennuis"**  
avec mes bougies

Nous dit le Coureur  
YVES CAUCHY



PALMARES 1952

23 Février, VICTORY CUP TRIAL : A.J. Humphries sur 490 cc. Norton.

25 Février, DAYTONA BEACH, FLORIDA : Dick Klamfoth, sur Norton.

8 Mars, COTSWOLD CUPS TRIAL : B.H.M. Viney sur A.J.S. 498 cc.

27 Avril, CIRCUIT DE METTET : R. Coleman sur A.J.S. 500 cc. - E. Olivier, sur Sidecar Norton.

18 Mai : GRAND PRIX DE SUISSE : M. Brett sur A.J.S. 500 cc. - Doran sur A.J.S. 500 cc.



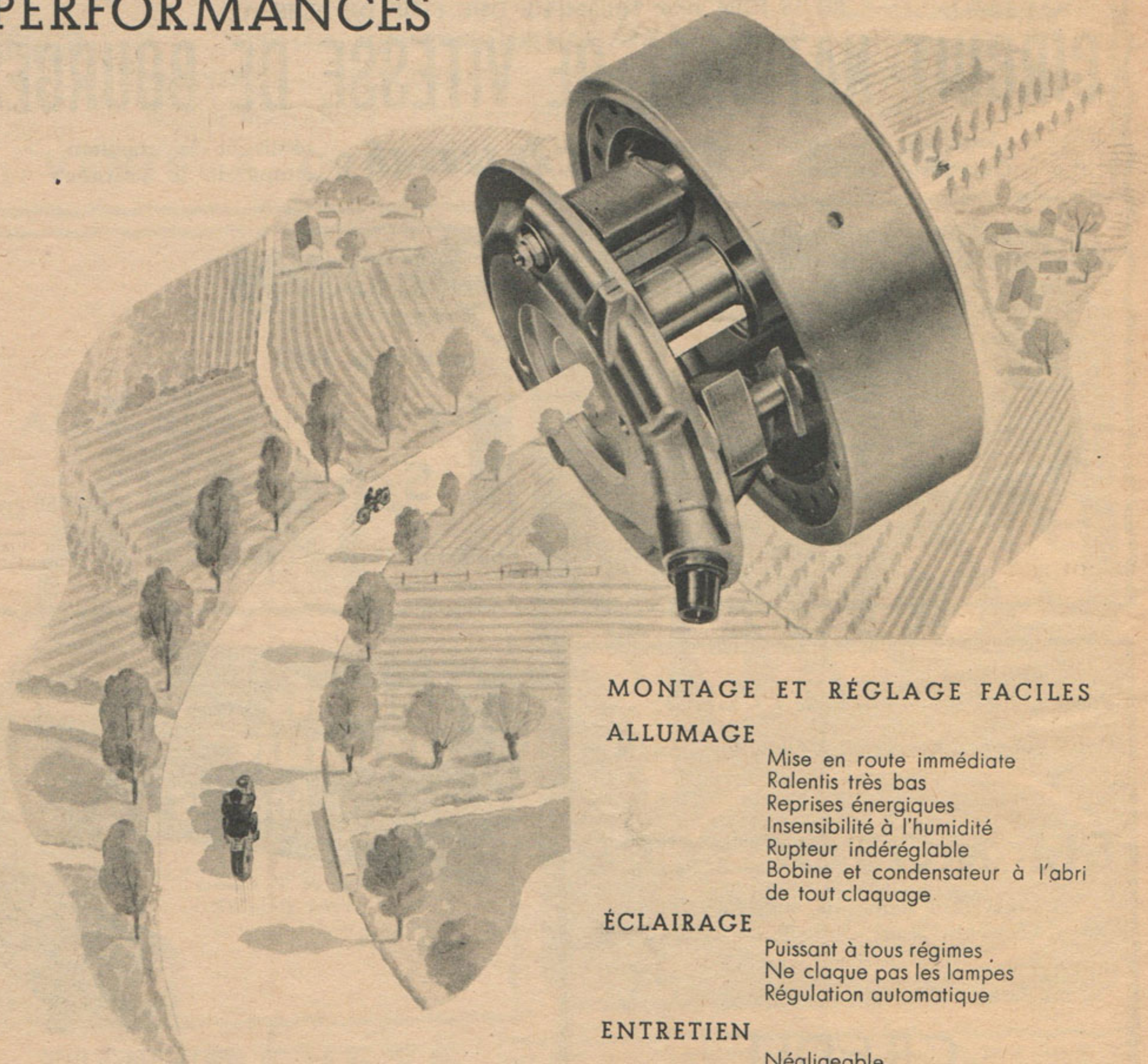
**K.L.G.**

CORUNDITE

la meilleure bougie du monde



Jamais un volant magnétique  
n'a donné de semblables  
**PERFORMANCES**



**MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES**

**ALLUMAGE**

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

**ÉCLAIRAGE**

Puissant à tous régimes  
Ne claque pas les lampes  
Régulation automatique

**ENTRETIEN**

Négligeable  
Aucune intervention avant 25.000 kms

GENÈSE

# ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FR<sup>S</sup>  
**DÉPARTEMENT AVIATION**  
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15<sup>e</sup> - TÉL. : VAU 68-40

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS





HEBDOMADAIRE TOUS LES SAMEDIS

# Moto

La  
Moto revue

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS  
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES  
Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME  
LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

ABONNEMENTS	24 N°s	540 fr.	France	780 fr.	Etranger
	50 N°s	1.050 fr.		1.500 fr.	

- L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.
  - Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :  
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°.
  - Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
  - Changem. adresse 30f. timbr. av. la dern bande rectif.
- REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :  
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2°)  
(IMMEUBLE METRO SENTIER)  
Téléphone : GUT. 73.32 — (4 lignes groupées)

### ◆ LE SCOOTER ET LA MARCHE A PIED

Lundi dernier a eu lieu une réception offerte par le « Scooter Club Lambretta Paris et Ile de France » en l'honneur de l'équipe Lambretta qui avait fait partie de la caravane de la course Strasbourg-Paris à la marche.  
Les cinq conducteurs, parmi lesquels, on comptait Robert Karcher, fils du concessionnaire de la marque à Strasbourg, pilotaient les cinq premiers Lambretta type L.D. sortis de la Société Industrielle de Troyes.

### ◆ ROUTES PARLANTES !

Au contact des pneus, la partie centrale de la chaussée émettrait un bruit, qui, traduit en français, rappellerait « Tenez votre droite ».  
Le son serait assez intense pour être entendu de l'intérieur d'une voiture.  
Est-il besoin d'ajouter que ces essais eurent lieu aux USA?

### ◆ LA MOTO EN ALLEMAGNE

Au 1<sup>er</sup> avril de cette année, on comptait en Allemagne occidentale 1.451.000 motos contre 847.000 voitures, soit 17 motos pour 10 automobiles.

### ◆ CONSOMMATION D'ESSENCE

Voici quelques chiffres concernant l'indice de consommation d'essence en 1950 par rapport à 1938.

Belgique	196 %
Canada	190 %
U.S.A.	190 %
Grande-Bretagne	107 %
France	94 %

(Pour 1951 la consommation en France a été de 3.750.000 m3, soit un indice de 104 %).

### ◆ LA MOTO A CUBA

Le nombre de motos en circulation dans l'île de Cuba fait des progrès constants. Alors que l'on en dénombrait 570 en 1945, en 1950 le chiffre était déjà passé à 7.566 et à 8.909 en 1951.  
Il est intéressant de comparer ce dernier chiffre à celui des bicyclettes : 16.569. Ainsi, sur le total des véhicules à 2 roues, les motos représentent la proportion exceptionnelle de 35 %.

## Vitesse = Sécurité ?

D'une étude effectuée en Grande-Bretagne, il ressort qu'il y a eu, dans ce pays, pendant l'année 1951, 216.493 accidents de la route.  
La comparaison avec 1938 fait apparaître qu'en 1951 et malgré, ou plus exactement en raison de l'accroissement de la circulation portant sur un million de véhicules à moteur, le nombre d'accidents de personnes a été relativement plus faible (de 12 %), le risque de mort plus faible de 26 %.

Il est à noter qu'en 1951 le plus mauvais mois pour les piétons fut Novembre ; pour les cyclistes Juillet ; pour les conducteurs de voitures Décembre ; pour les enfants Juillet.

Le plus mauvais jour de la semaine a été le samedi alors qu'avant-guerre c'était le dimanche, pendant l'été, et le vendredi pendant les autres saisons.

Les accidents se produisent le plus fréquemment de 16 à 19 heures, la plus mauvaise heure étant de 17 à 18 heures. Pendant la nuit, les accidents sont trois fois moins fréquents que pendant le jour, mais sont beaucoup plus graves, la fréquence des morts atteignant 37 % contre 20 % seulement pendant la journée.

Une autre remarque, extrêmement importante, et qui semble d'ailleurs avoir surpris les Anglais, est que pour une route donnée le nombre des accidents s'élève quand on limite la vitesse.

Ne nous hâtons pas d'en conclure que chacune de nos sorties doit obligatoirement se transformer en une partie effrénée de poignées tournantes et que nous atteindrons la sécurité totale uniquement en fonçant tête baissée, le ventre sur le réservoir.

Mais ce dont le public doit se persuader, c'est qu'un conducteur qui roule à bonne allure n'est pas plus dangereux (si ce n'est moins) qu'un pilote qui, par excès de prudence, adopte une conduite hésitante et de ce fait imprévisible.

Les statistiques américaines indiquent qu'au delà d'une certaine intensité de circulation, la fréquence des accidents diminue. Les Anglais, eux, trouvent que la vitesse n'est pas toujours la cause d'un accident.

Deux constatations, à priori paradoxales, mais qui servent à montrer combien sont complexes les problèmes posés par la circulation routière.

### ◆ SCOOTER RAVAT

Nous apprenons que la Société Ravat doit présenter au prochain salon de la moto un prototype de scooter.  
Aucun détail technique ne nous est encore parvenu.

### ◆ APRES L'EUROPE, L'ASIE

Un groupe de fabricants de bicyclettes japonais viennent de faire un séjour en Allemagne et ils se sont arrêtés plus spécialement à Bielefeld, le grand centre de l'industrie du cycle. Ces constructeurs s'intéressent beaucoup au moteur auxiliaire allemand et ils pensent que le cyclomoteur est appelé à prendre à son tour une place importante sur le marché japonais.

### ◆ ECHO CYCLOMOTORISTE

L'Indonésie, elle aussi, adopte le cyclomoteur, nous fait savoir un de nos confrères hollandais. L'an passé 1.200 Mobyettes néerlandaises ont été expédiées dans ce pays et l'on compte pour cette année au moins sur un effectif de 20.000 unités.

### ◆ CONFORT

La maison Montesa, qui construit les machines espagnoles de 125 cmc., a étudié un prototype avec chauffage aux poignées, selle et repose-pieds ! La dynamo alimente cette installation

### ◆ ASSURANCE OBLIGATOIRE

Nous apprenons par ailleurs qu'en Allemagne il est fortement question d'imposer aux cyclomoteurs l'assurance obligatoire contre les accidents aux tiers, ainsi qu'elle existe déjà pour les automobilistes et motocyclistes.

### ◆ LE REPSIX

Ce nom ne vous dira certainement rien, car bien peu de gens le connaissent.  
Il s'agit d'un nouvel alliage très léger, découvert et industrialisé en France.  
Bien que sa composition exacte soit tenue secrète, nous savons qu'aluminium, magnésium, zinc, cerium, etc... sont à la base de ce nouveau matériau.  
Quelques chiffres pour les techniciens :  
Limite d'élasticité : 17 à 20 kgs au mm<sup>2</sup>.  
Elongation : 5 à 7 %.  
Densité : 1,85.



# Echos de la SEMAINE



On ne s'endort pas dans le monde du scooter !... A gauche : le premier congrès du Vespa-Club de France, et ci-dessous, l'équipe Lambretta qui suivit le Paris-Strasbourg à la marche.

vré avec un phare monté sur le milieu du guidon pour répondre aux normes du service des Mines français.

## ◆ VICTORIA AU RALLYE DE MONACO

La maison allemande Victoria annonce que 5 machines seront engagées au III<sup>e</sup> Trophée International de Monaco. Les machines utilisées seront celles du type Aero KR 25 HM. Trois seront montées avec sidecars et conduites par : Winkler

## ◆ VESPA-CLUB DE FRANCE

Les 14 et 15 juin courant, les présidents des Vespa-Clubs régionaux français se sont réunis pour tenir leur premier congrès national.

Il s'agissait d'approuver les statuts et le règlement intérieur du Vespa-Club de France, organisme reliant les Vespa-Clubs régionaux français.

A l'unanimité, les statuts et le règlement intérieur ont été adoptés et le Conseil de Direction a été élu.

Il se compose de dix membres. Le président en est M. d'Alayer de Costemore d'Arc.

Vice-Présidents : MM. Chauvel et Mainerl. Trésorier : M. Durand. Secrétaire général : M. Paul Massonnet. Et cinq membres. Trois commissaires aux comptes ont été également élus.

## ◆ ROGER SCEAUX PRECISE...

« Suite à mon accident de Bergerac et du compte-rendu que vous en donnez dans « Moto-Revue », je viens par la présente vous donner les causes exactes de cet accident, et je vous serai reconnaissant de bien vouloir publier celles-ci dans votre prochain numéro.

Il est exact que j'ai pris le départ avec une attache AR du side défectueuse (1 sur 4), mais ceci n'a absolument aucun rapport avec l'accident qui est dû uniquement au fait que mon passager est resté effacé derrière moi dans une courbe à gauche à grand rayon. Tous les témoignages l'ont confirmé, ainsi que M. Fragneau du MCB et mon camarade Haldemann qui se trouvait juste derrière moi.

Je vous signale qu'il a fallu, d'après les experts, une force d'au moins 3 tonnes pour couler le poteau en ciment armé, et que ce dernier a porté exclusivement sur les attaches du sidecar (la moto étant passée d'un côté et le panier de l'autre). Pour des attaches ayant lâché, ce n'est pas mal ! En plus de cela, la soudure défectueuse ne travaillait que dans les virages à droite où elle était alors en tirage, dans les virages à gauche, sa position la recollait au contraire contre la machine.

Je compte sur vous pour rectifier cette information et vous en remercie à l'avance.

La santé est bonne, je me remets très rapidement de ce terrible choc, et pense pouvoir être transporté prochainement à Paris ».

N.D.L.R. — Heureux de constater le prompt rétablissement de Sceaux, c'est avec plaisir que nous publions cette lettre, qui apporte un démenti formel aux « bruits » mal fondés qui avaient circulé à l'issue du Circuit de Bergerac.



## ◆ LE « PIROL » 200

Ce nouveau scooter d'une ligne très personnelle, possède plusieurs particularités intéressantes qu'il convient de signaler.

Tout d'abord son moteur dont la cylindrée est de 200 cmc., ce qui le rend apte aux longs parcours sans trop grosse fatigue des organes mécaniques, à une vitesse assez élevée. La souplesse de ce deux temps est ainsi accrue, ce qui le rend très agréable en ville et sur routes accidentées. Une boîte à 4 vitesses vient compléter cet agrément.

La suspension est assurée à l'avant par un système original à barre de torsion et à l'arrière par 2 ressorts travaillant à la compression suivant le principe dit oscillant. Le modèle vendu en France sera li-

et Mlle sa fille ; Neubaer et Madame ; Dotterweich avec side lesté.

Goppert et Ebert piloteront les 2 machines restantes en solo.

## ◆ LA CONDUITE DE LA MOTO FAIT LES BONS PILOTES DE VOITURES

Déjà d'illustres noms de motocyclistes se retrouvent dans les palmarès de la voiture : Taruffi, ex-pilote et ingénieur chez Gilera, Pagani, Nuvolari, sans parler de notre champion Behra.

Lang, pilote officiel de Mercedes et vainqueur des dernières 24 heures du Mans, débuta lui aussi en moto et courut la « Solitude » sur une Norton ; il fut « Champion d'Allemagne en montagne », catégorie side-cars, en 1931.

## ◆ CYCLOMOTEURS FRANÇAIS AUX PAYS BAS

Suivant des statistiques mises à jour tout récemment, c'est la province de Zee-lande qui aurait la plus forte « densité » de cyclomoteurs. Dans celle de Zeuven, on en compterait 20 pour 1.000 habitants. Puis viennent Overijssel (18 pour 1000) et Dreuthe (17). Dans le Brabant et le Limbourg, par contre, cette proportion est plus faible puisqu'elle n'atteint que les chiffres de 10 et 8 respectivement. Ajoutons encore qu'une grande partie de ces machines sont des Velosolex et des Moby-lettes.

## ETES-VOUS L'AGA KHAN ?

A MOINS QUE VOUS NE SOYEZ L'AGA KHAN, UN MAGNAT DE LA FINANCE, OU UN ROI DU PETROLE, VOUS CHERCHEZ A ECONOMISER SUR VOTRE BUDGET.

EN ACHETANT MOTO-REVUE DANS LES KIOSQUES, VOUS DEPENSEZ EN UNE ANNEE 1.700 FRANCS ENVIRON.

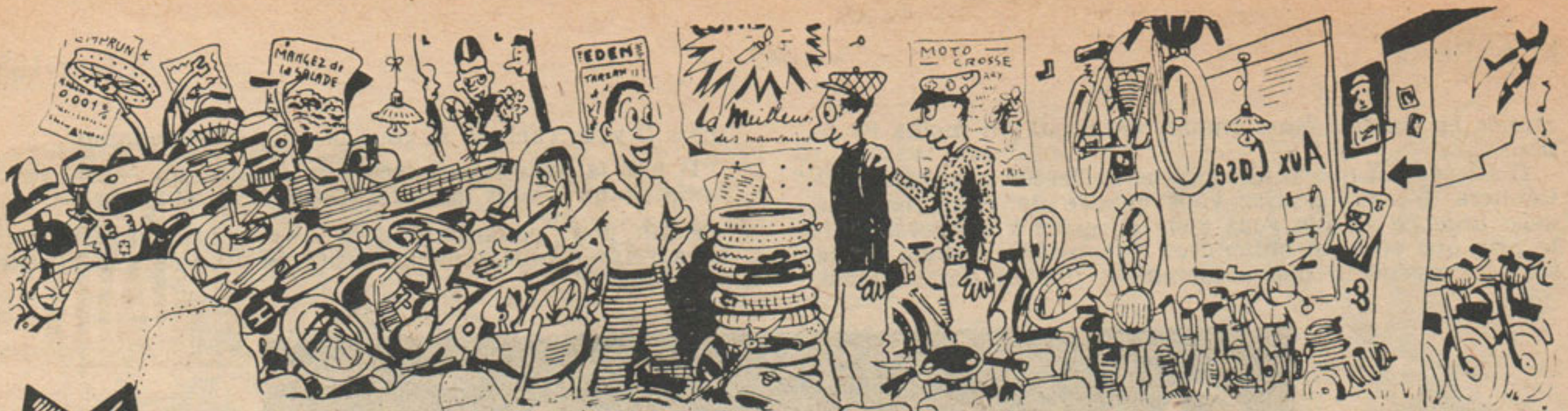
MAIS SI VOUS ETES ABONNE, VOUS RECEVREZ, DES LE VENDREDI, VOS 50 NUMEROS POUR 1.050 FRANCS.

ET, BIEN ENTENDU, NOS NUMEROS SPECIAUX SONT COMPRIS DANS LES ABONNEMENTS.

CETTE ECONOMIE DE 650 FRANCS NE VOUS INTERESSE PAS !...

ALORS, VOUS ETES L'AGA KHAN !...





# MACHINES D'OCCASION

LES lecteurs nous questionnent assez souvent au sujet du prix qu'ils « peuvent » payer pour telle ou telle moto d'occasion. D'autres ont une machine à vendre et ne savent combien ils doivent en demander pour n'être ni voleurs ni volés. Il est évidemment très difficile, sinon impossible, d'établir un cours de la moto d'occasion. Ce qui est faisable pour l'automobile ne l'est guère pour la motocyclette, malgré notre désir de satisfaire nos lecteurs. En effet, de grosses différences de prix peuvent exister entre deux machines identiques, compte tenu des frais très élevés actuels de remise en état. D'autre part, les indications portées sur nombre de cartes grises ne permettent plus de donner de renseignements précis en ce qui concerne la date réelle de sortie d'usine, puisqu'une bonne partie des machines en circulation provient des stocks de l'Armée ou des Domaines et que d'autres ont été reconstruites avec des pièces de provenance diverses non d'origine.

Néanmoins, nous avons effectué divers sondages tant auprès de professionnels chevronnés, que chez des particuliers et c'est le fruit de cette enquête, encore trop superficielle à notre sens, que nous vous donnons ci-après.

Il est évident que les prix indiqués ne peuvent fournir qu'une idée approximative de la valeur réelle d'une machine donnée et, dans tous les cas, nous nous sommes basés sur des prix pratiqués au cours d'opérations entre particuliers, prix que nous avons estimés raisonnables pour l'acheteur et rémunérateurs pour le vendeur.

## MOTOBECANE

— Type D 45, 125 cmc. modèle 1949, bon état général, pneus moyennement usagés, compteur kilométrique, avertisseur à dépression : 55.000 francs.

— Type ARM, 500 culb., modèle 1946, parfait état, pneus 80 % bons : 115.000 francs.

— Type Z 2 C, 175 cmc., modèle 1951, bon état général, pneus bons, compteur kilométrique, avertisseur électrique, tan-sad : 110.000 francs.

## PEUGEOT

— Type P 135, 350 culb. modèle 1945, état général moyen, pneus 50 % bons, peinture à refaire : 85.000 francs.

— Type P 135, 350 culb., modèle 1946, état neuf, pneus neufs : 120.000 francs.

— Type P 54, 100 cmc., modèle 1949, bon état général, pneus bons : 40.000 francs.

## MONET-GOYON

— Type LS5 GS, 500 culb. modèle 1939, état général moyen, pneus 70 % bons : 105.000 francs.

— Type LSA 1, 500 lat., modèle 1946, état général moyen, pneus 70 % bons : 85.000 francs.

— Type S6V, 125 cmc., modèle 1951, très bon état général, pneus bons, compteur kilométrique, avertisseur à dépression, tan-sad : 130.000 francs.

## GULLER

— Type G 90 bis, 175 cmc., modèle 1950, bon état général, pneus bons, compteur kilométrique, klaxon à dépression, tan-sad : 130.000 francs.

— Type G 87 bis, 125 cmc., modèle 1951, bon état général, pneus bons, avertisseur à dépression : 95.000 francs.

— Type G 88 bis, 125 cmc., modèle 1951, bon état général,

pneus très bons, compteur kilométrique, avertisseur : 120.000 francs.

## TERROT

— Type HD, 350 lat., modèle 1935, très bon état général, pneus 60 % bons, peinture à refaire : 65.000 francs.

— Type HDA, 350 lat., modèle 1937, très bon état général, pneus 80 % bons : 75.000 francs.

— Type J.S.S., 350 culb., modèle 1940, état général moyen, pneus 60 % bons, peinture à refaire : 95.000 francs.

— Type RDA, 500 lat., modèle 1945, état neuf, pneus neufs, machine rechromée : 135.000 francs.

## GNOME-RHONE

— Type X, 750 culb., modèle 1939, état général moyen, pneus 60 % bons, sidecar Bernardet : 135.000 francs.

## TRIUMPH

— Type 500 lat., modèle 1940, état neuf, pneus neufs : 130.000 francs.

## A.J.S.

— Type 40, 350 culb., modèle 1940, état général parfait, pneus 80 % bons : 135.000 francs.

## B.S.A.

— Type WM 20, 500 cmc. modèle 1940, état général parfait, pneus 50 % bons, tan-sad : 120.000 francs.

## HARLEY-DAVIDSON

— Type 42 WLA, 750 cmc., modèle 1942, état général impeccable, pneus neufs : 160.000 francs.

## D.K.W.

— Type 125 RT, 125 cmc., modèle 1939, bon état général, pneus bons : 90.000 francs.

— Type 125 RT, 125 cmc., modèle 1949, bon état général, pneus bons : 95.000 francs.

— Type 125 RT (I.F.A.), 125 cmc., modèle 1951, état presque neuf (3.500 kms) : 150.000 francs.

— Type 190 SB, 190 cmc., modèle 1937, état général bon, pneus bon : 85.000 francs.

— Type 198 KS, 200 cmc., modèle 1940, bon état général, pneus bons : 95.000 francs.

— Type 250 NZ, 250 cmc., modèle 1938, état général bon, pneus bon état : 110.000 francs.

— Type 350 NZ, 350 cmc., modèle 1939, bon état général, pneus bons : 140.000 francs.

— Type 350 NZ, 350 cmc., modèle 1941, bon état général, pneus bons : 140.000 francs.

— Type 350 NZ, 350 cmc., modèle 1942, bon état général, pneus bons : 150.000 francs.

Par ailleurs, un motoriste qui accepte en dépôt chez lui les machines que des particuliers désirent vendre, nous a communiqué que ses clients pratiquent en général le système suivant :

## MOTOS ET SCOOTERS FRANÇAIS

De l'année courante : prix du catalogue moins 20 %.  
Vieux de deux ans : prix du catalogue moins 30 %.

## MOTOCYCLETTES ET SCOOTERS ETRANGERS

Modèles 1951 et 1952 : prix des catalogues.

Ce procédé est employé par des propriétaires de ma-



chines en parfait état, munies de pneus au moins 80 % bons.

Il est évident que si la vente ne s'effectue pas entre particuliers, si vous désirez vous défaire de votre machine avec urgence et que vous vous adressez à un revendeur, le prix que vous en obtiendrez sera inférieur. Cela va de soi : le revendeur doit évidemment prévoir son bénéfice,

mais il vous l'achète et vous la paie sur-le-champ.

Il y a là, pour nos lecteurs intéressés, un à-côté de la question qu'il vaut la peine d'étudier à tête reposée.

Enfin, pour les marques dont les prix n'ont pu être indiqués, référez-vous dans la mesure du possible à nos petites annonces.



## Questions et réponses



**Q** Etant possesseur d'un cyclomoteur muni d'un moteur Vap 4, j'ai constaté que, quand celui-ci tourne, il se produit des étincelles sur les vis platinées. Certains me disent que la chose est normale, d'autres que cela provient du condensateur. D'autre part je vous demanderais si l'échappement libre ne peut nuire à la bonne durée du moteur.

Mr AUDY, à Colombes

**R** Il est normal de voir des étincelles aux vis platinées (mais assez faibles). Si le condensateur était claqué, elles seraient très fortes et le moteur fonctionnerait mal, un des rôles du condensateur étant celui de pare-étincelles.

L'échappement libre ne peut faire de tort à votre moteur, mais procure un gain de puissance illusoire, surtout avec un deux temps. Par contre, vous êtes passible d'une contravention.

**Q** Je viens de me rendre acquéreur d'une Triumph 650 cmc. neuve, mais je redoute la période fastidieuse du rodage. J'ai pensé la roder à froid au moyen d'un petit moteur entraînant la roue arrière. D'après certains, le système est efficace, ce que je crois, pour d'autres il est nul. Qu'en pensez-vous et quels conseils me donneriez-vous ?

Mr LAVIGNE, à Dax

**R** Cette méthode est à déconseiller absolument et ne convient que pour les premières heures de fonctionnement à l'usine. Un moteur doit se roder à chaud et en travaillant raisonnablement, de manière à permettre la mise en place des différents éléments. Remarquez qu'à partir de 500 ou 1.000 kms, vous pourrez déjà rouler à des vitesses égales à la vitesse de croisière de beaucoup d'autres machines.

**Q** Je voudrais vous demander quelques renseignements.

1) La maison Rhonyx existe-t-elle toujours et où trouver des pièces de rechange ?

2) Possesseur d'un cyclecar Darmont, où peut-on trouver des pièces de rechange ?

Mr ROUX, à Alfortville

**R** La Maison Rhonyx n'existe plus (auparavant place du Bachut, à Lyon), les lettres nous reviennent avec la mention « Inconnu ».

La maison Darmont de Levallois avait également cessé toute activité dès avant la guerre.

**Q** Abonné depuis quelques années et ayant eu déjà recours à vos innombrables et parfaits services, je viens vous soumettre mon cas.

La patte d'attache du réservoir d'essence de ma Motoconfort C 34 étant cassée et la cassure fuyant, j'ai enlevé cette patte cassée, et provoqué une ouverture béante. Aucun mécanicien ne voulant me faire la réparation d'usage (soudure autogène, la soudure à l'étain n'étant pas suffisamment résistante) en raison du

danger, je vous serais reconnaissant de vouloir bien me donner des conseils pour réparer ce réservoir ou le remplacer sans trop de frais, étant fervent motard, mais modeste ouvrier.

(Mr LAKOWSKI, à Baronville)

**R** « Gonflez » votre réservoir avec un gonfleur que vous trouverez dans tous les garages, en bouchant au mieux tous les orifices (bouchon, trou), puis laissez s'échapper l'air qui entrainera en même temps les vapeurs d'essence. Répétez l'opération une vingtaine de fois, puis faites votre travail de soudure. Vous pouvez, au préalable, rincer à l'eau bouillante.

**Q** Etant possesseur d'une batterie moto au ferro-nickel que je conservais jusqu'à ce jour remplie d'eau distillée, je viens vous demander la formule du liquide pour la remettre en service, ainsi que la manière de procéder.

Mr HENNEQUIN, à Frangy

**R** Le liquide contenu dans les batteries alcalines (ferro-nickel, cadmium-nickel) est une solution de potasse. Pour connaître sa concentration exacte, écrivez de notre part au constructeur « Accumulateurs SAFT, à Romainville (Seine) ». Précisez bien le modèle utilisé.

**Q** Ayant acheté une épave de Moto-bécane (cadre et moteur) type S5C, pourriez-vous me donner tous les réglages de la distribution et de l'allumage. Cette moto étant presque terminée, je voudrais savoir quelles sont les pièces à fournir pour avoir les papiers, à part cadre et moteur, toutes les autres pièces provenant d'autres marques.

Mr CHOLON, à La Cluse

**R** AOA : 45° ou 18,2 mm ;  
RFA : 70° ou 26,5 mm ;  
AOE : 80° ou 32,8 mm ;  
RFE : 37° ou 12,4 mm.

Carburateur Amac type 29/011. Gicleur 170-180. Avance allumage PMH tout retard.

Le type Armée comporte aussi parfois un carburateur Amac type 6/014. Gicleur 130-140.

C'est la préfecture de votre département qui vous indiquera les formalités à remplir. Il vous faudra justifier de la provenance des parties fondamentales de la machine (cadre-moteur).

**Q** Lecteur de votre revue, je possède depuis quelques temps une moto NSU 5 CV latérale que j'ai achetée d'occasion. Je désirerais avoir quelques renseignements sur cette machine dont j'ignore même le type.

Mr CALDO, à Aurillac

**R** Cette machine est la 500 cmc. NSU latérale du type TS (année de sortie 1935). Carburateur Amal 6/015 ou Graetzin Ke 26.

Jeu aux soupapes (à froid) : Admission 0 mm 4 ; échappement 0 mm 2.

Rapports de vitesses : 17,21 - 10,55 - 7,15 - 5,87.

Taux de compression 4,5.

Avance allumage 8 mm maximum.

**Q** Ayant un moteur de 500 cmc. Sa-roléa à refaire à neuf, je viens vous demander de vouloir bien me faire savoir le réglage de l'avance, le calage de la distribution et le réglage du carburateur.

Mr TREVES, à St-Dizier

**R** AOA : 30° ou 8 mm  
RFA : 60° ou 20 mm  
AOE : 70° ou 27 mm  
RFE : 25° ou 5 mm 6.

Jeu aux soupapes (à froid) : échappement 0 mm 1 ; admission 0 mm 05.

Taux de compression 5,3.

Carburateur Amal, type 51 A - 76/022. Gicleur 170. Aiguille 3° cran.

Avance maximum : 18 mm 5.

Pignon moteur : solo 21 ; side 18.

Rapports : 11 - 7,75 - 5,5 - 4,63 (solo)

12,8 - 9 - 6,4 - 5,4 (side)

**Q** Je suis possesseur d'un ensemble moto-side marque Terrot, modèle RGAS fin 47. La consommation d'huile me semble exagérée : en effet, au cours d'un périple effectué en 1951 par la Loire, le Massif Central et les Pyrénées, j'ai noté une consommation moyenne de 350 grammes aux 100 kms, alors que la notice du constructeur donne 100 grammes, l'huile utilisée étant la Castrol XXL ; d'autre part, le cylindre est inondé d'huile, ainsi que les vêtements, bien entendu. J'ai cru voir des machines identiques qui ne présentaient pas le même inconvénient. Ayant interrogé à ce sujet mon réparateur habituel dont je n'ai qu'à me louer en ce qui concerne les travaux demandés, il m'a été répondu que les fuites d'huile étaient inhérentes à ce modèle et que malheureusement, il n'était guère possible d'envisager de remède.

Mr AVENEL, au Havre

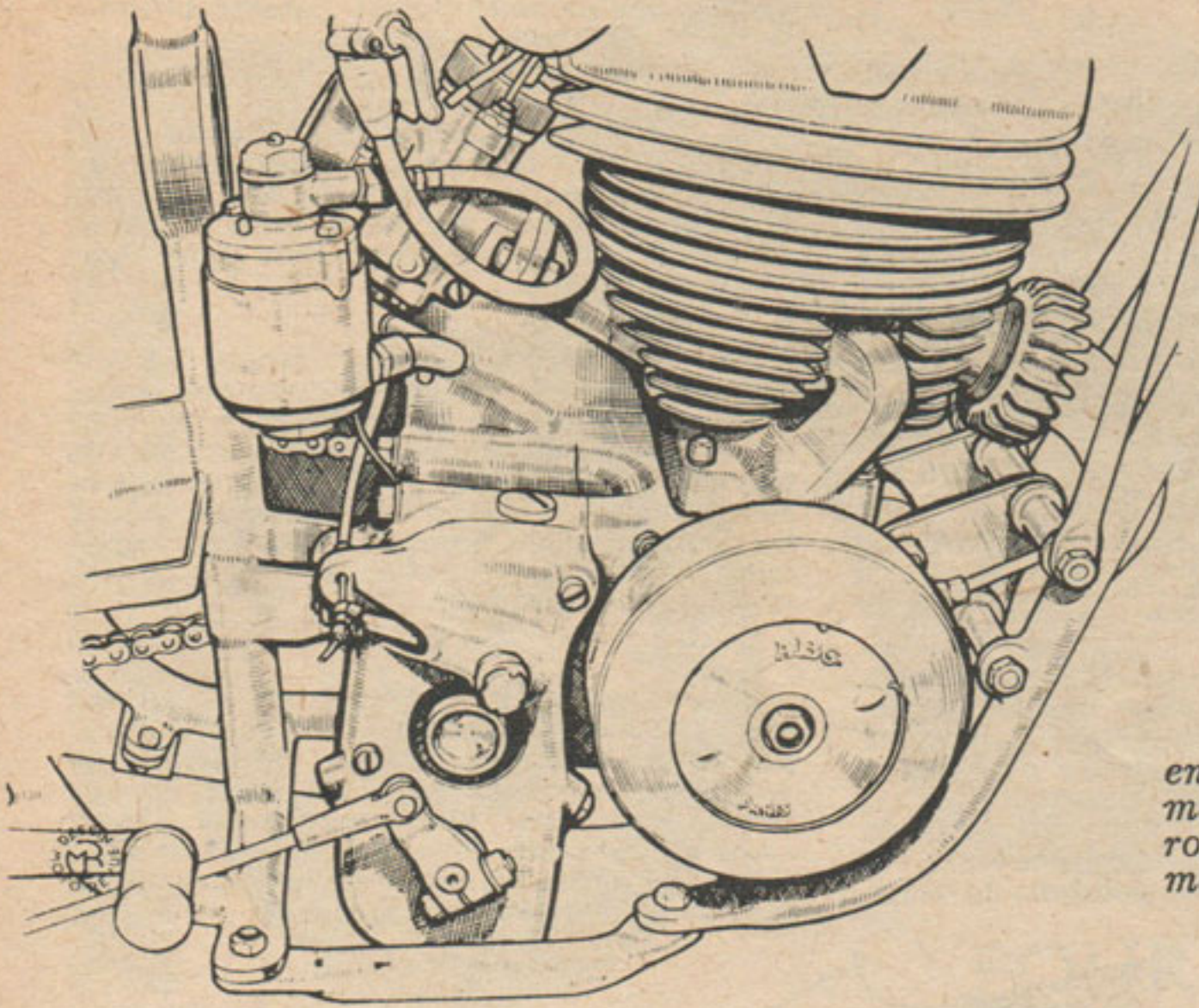
**R** En effet, presque toutes les RGAS que nous avons pu observer présentaient ce défaut qui semble provenir de coefficients de dilatation différents de métaux employés. Certains préconisent un joint de feuilles d'aluminium qui finit par faire bloc avec cylindre et culasse.

**Q** Propriétaire d'une 500 latérale Norton, je voudrais faire de la compétition avec ma machine ; mes moyens ne me permettent pas de m'en payer une neuve. J'ai refait mon moteur complètement à neuf : embiellage, soupapes, piston, segments d'origine. J'ai réglé la distribution d'après les cotes normales et je ne suis pas satisfait de ce réglage. Je m'adresse donc à vous pour savoir s'il existe un calage pour faire tourner mon moteur plus rapidement et s'il y a d'autres modifications à effectuer sur mon moteur.

Mr GILOIN, à Lauris

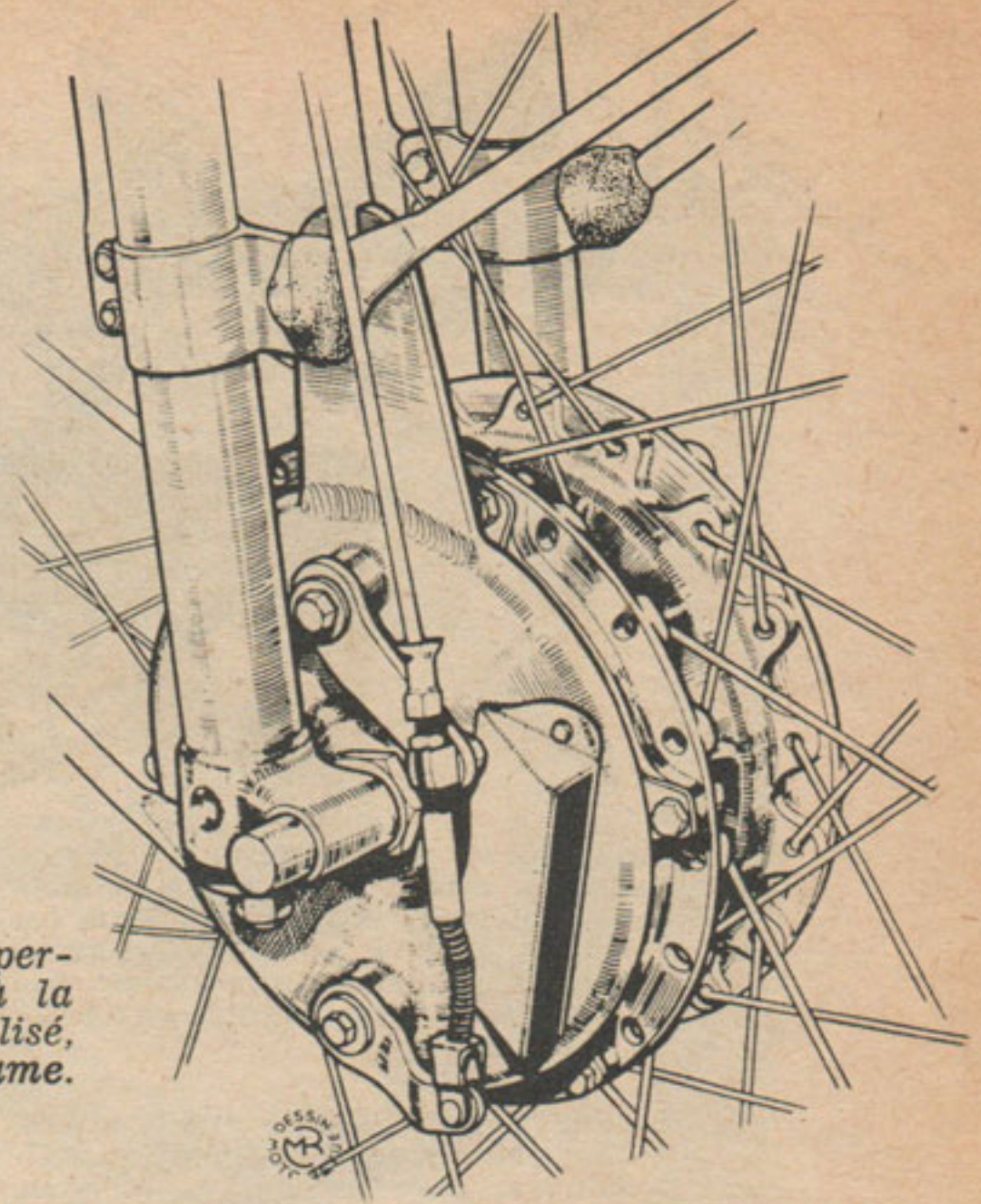
**R** A notre avis, vous êtes dans l'erreur en cherchant à gonfler une 500 latérale qui, si elle est une bonne machine de tourisme ne saurait guère vous donner satisfaction en compétition ; il vous faut pour le moins une 500 culbutée moderne dont vous pourrez ensuite « travailler » le moteur.





Le moteur spécial 250 Villiers 4 vitesses des nouvelles Monet-Goyon de la série Rouge. Ce cylindre est très travaillé et l'on peut remarquer les transferts réalisés avec de la tôle brisée et rapportée au cylindre. La culasse est à double allumage.

A droite : le splendide moyeu avant des Monet réalisé à l'aide de pièces identiques en alliage léger réunies entre elles, ce qui peut permettre deux tambours à la roue. Ici un seul est utilisé, mais du type double came.



## VOUS ETIEZ PEUT-ETRE AU BOL D'OR

## MAIS VOUS NE SAVIEZ PEUT-ETRE PAS QUE...

Une petite visite aux stands de ravitaillement, une heure ou deux avant la course, est toujours des plus profitables et la curiosité du flâneur peut se repaître d'astuces inédites qui donnent à chaque machine son petit cachet personnel. Dans le sidecar de Grillon, un jeu de batteries tient lieu de lest ! Grillon est d'ailleurs le seul sidecariste à courir sans passager. Ses confrères ont de petits sides « Racing », véritables rase-mottes. Dans une épreuve aussi longue, le passager doit certainement apprécier la petite fenêtre transparente dans le nez du side, qui lui permet de voir venir le virage, tout en gardant la position la plus « streamline » dans les lignes droites.

Un singulier moyen pour réhausser quelque peu une pédale de frein et empêcher

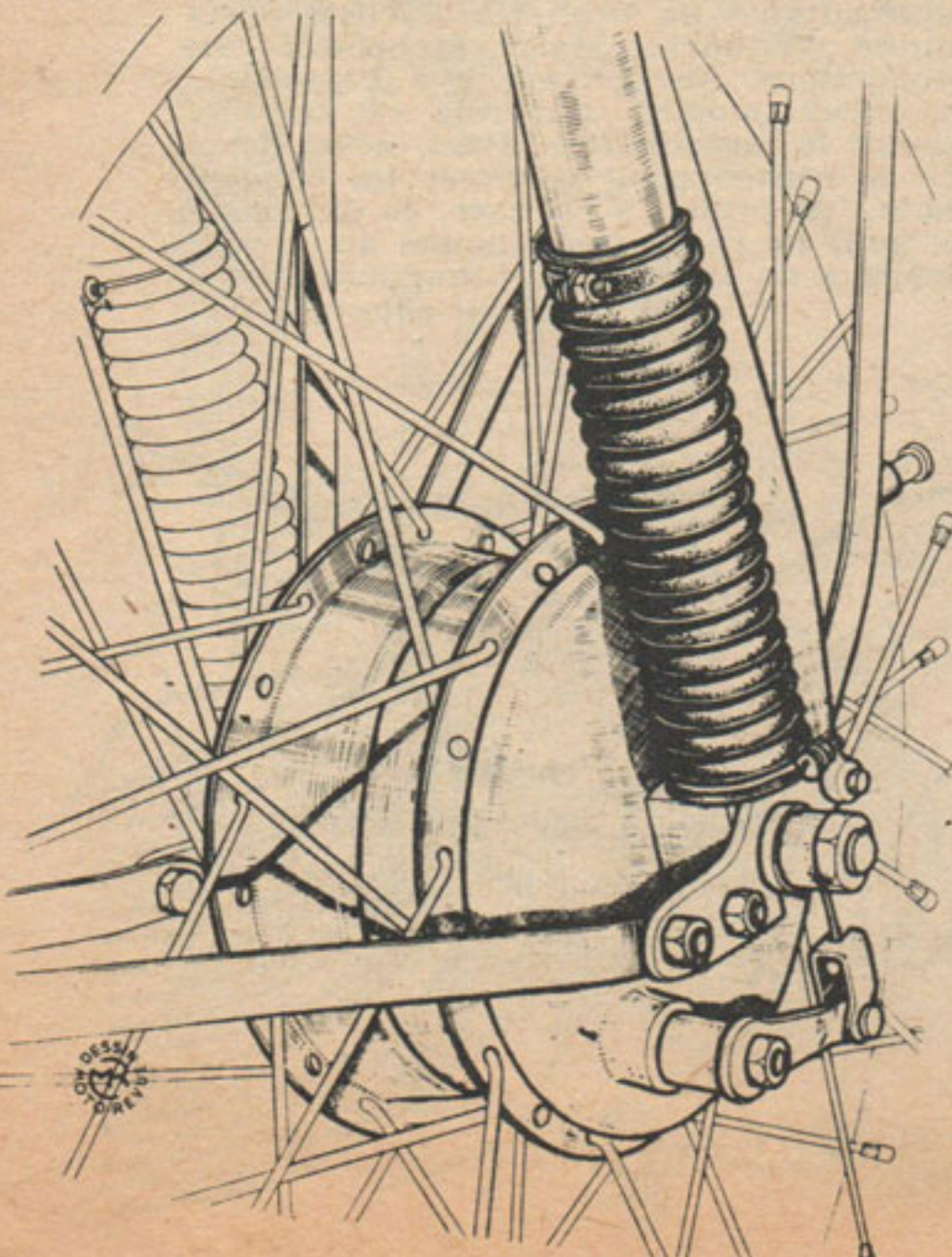
le pied de glisser sur la touche : un bloc de bois fixé à la plaquette par deux enroulements de fil de fer. Mais l'aspect général n'est pas très... mécanique. Nous avons vu ce dispositif sur une Gima.

Le chatterton est moins employé que jadis. Il constitue évidemment un moyen pratique d'assurer l'étanchéité de certains endroits du moteur et la fixation de quelques accessoires. On l'utilisa pour la réparation provisoire d'un tromblon d'échappement. Lacour, de chez Peugeot, fut victime d'un curieux accident : son moteur avala un ruban par la prise d'air du carburateur, ce qui immobilisa son piston. Pas pour longtemps, heureusement, car le gêneur fut rapidement et facilement expulsé.

Le stand Peugeot était un modèle d'organisation et d'ordre. C'était aussi un des mieux fournis. De nombreuses roues de rechange garnies de petits « Pirelli »

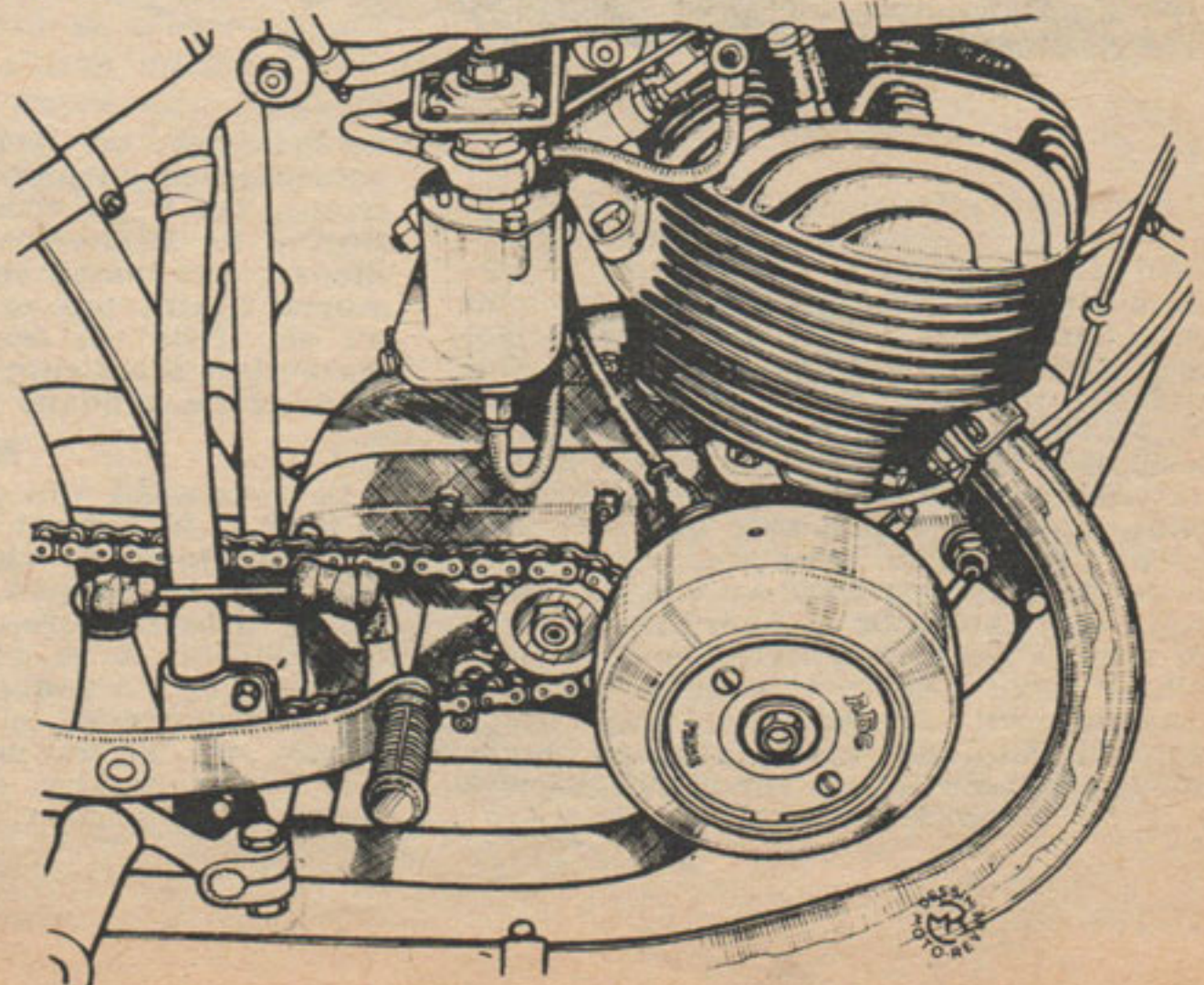
pour l'avant, et de « Michelin » un peu plus gros pour l'arrière, étaient prêtes à parer aux crevaisons toujours possibles. Deux bancs permettaient de hisser les machines à réparer ou à régler à une hauteur suffisante pour travailler confortablement. Sous la direction de Robert Pahin, les opérations de ravitaillement et de mécanique s'effectuaient avec méthode et diligence, sans hâte inutile ni fébrilité. Pahin faisait également profiter ses poulains de sa longue expérience du Bol d'Or, ne ménageant pas ses précieux conseils et ses encouragements. On peut écrire, sans chercher à les diminuer le moins du monde, que pour les jeunes pilotes, le concours et l'aide de Pahin fut un puissant atout dans leur jeu.

Marcel Pahin, frère cadet du « manager » des Peugeot, disputait ses chances sur une Automoto avec son brio habituel. C'était certainement un des conducteurs les plus accomplis de l'épreuve. Vireur

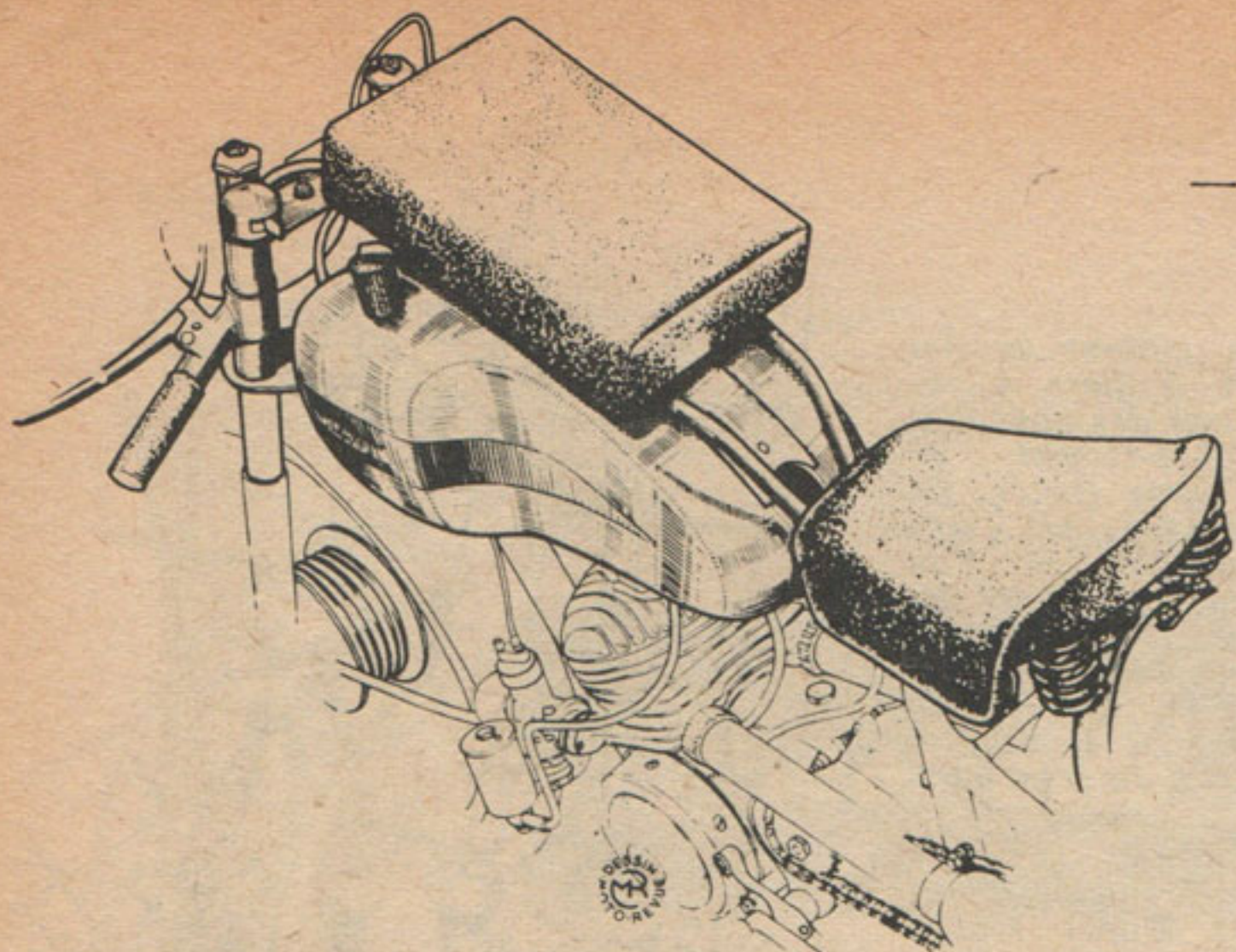


Le frein avant des Peugeot est constitué de deux tambours en acier accolés. L'ancrage enserre la fourche de part et d'autre de l'axe.

Le moteur des Peugeot Bol d'Or. Seuls le cylindre et la culasse sont différents du modèle produit en série. Le carburateur est un Dell'Orto à passage d'admission très incliné.







Un très ingénieux système de coussin de poitrine à bascule était monté sur les Macquet. Il permet à la fois un ravitaillement facile et une position moins fatigante pour le pilote. La « selle » n'est autre qu'un « pillion » de l'armée anglaise.

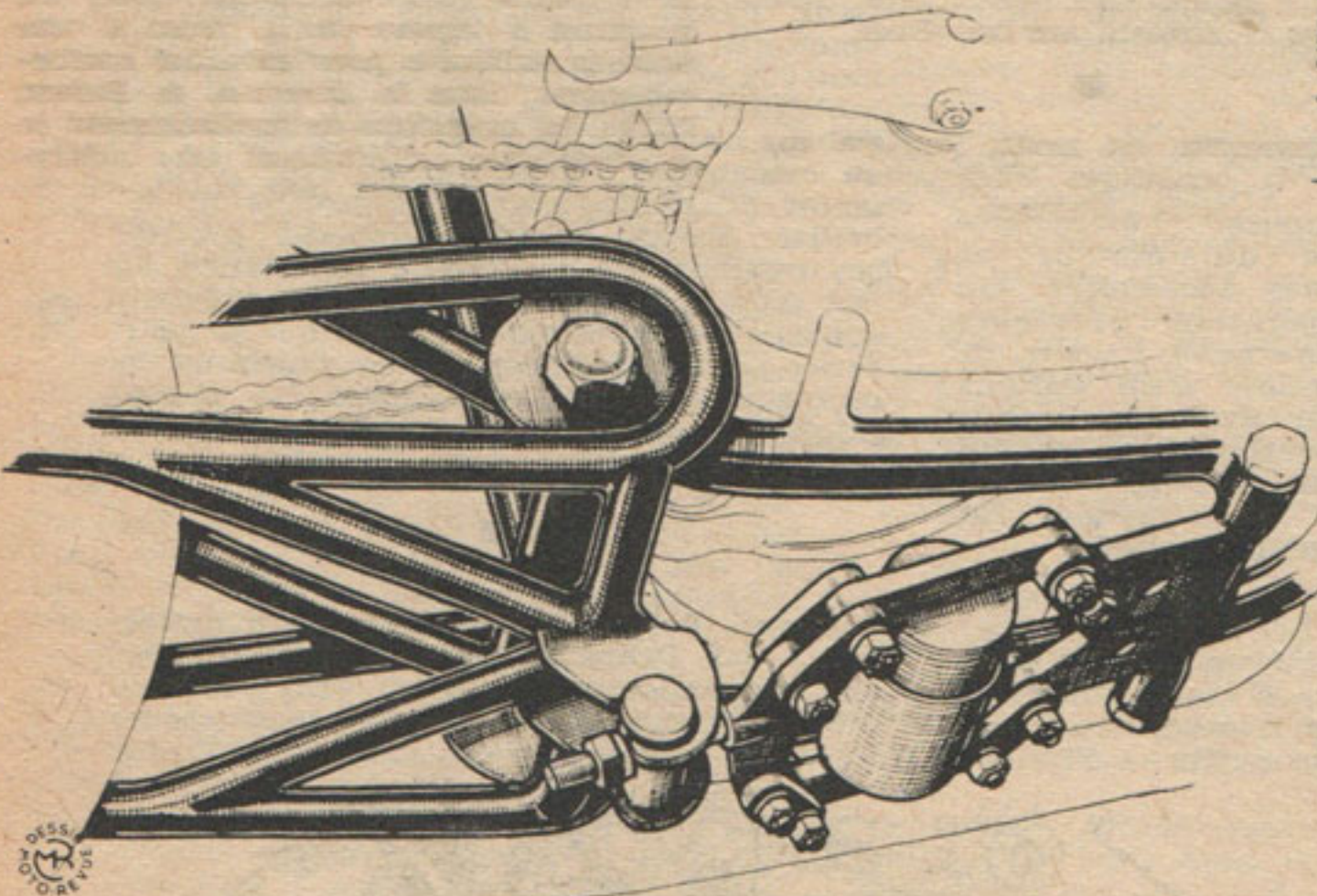
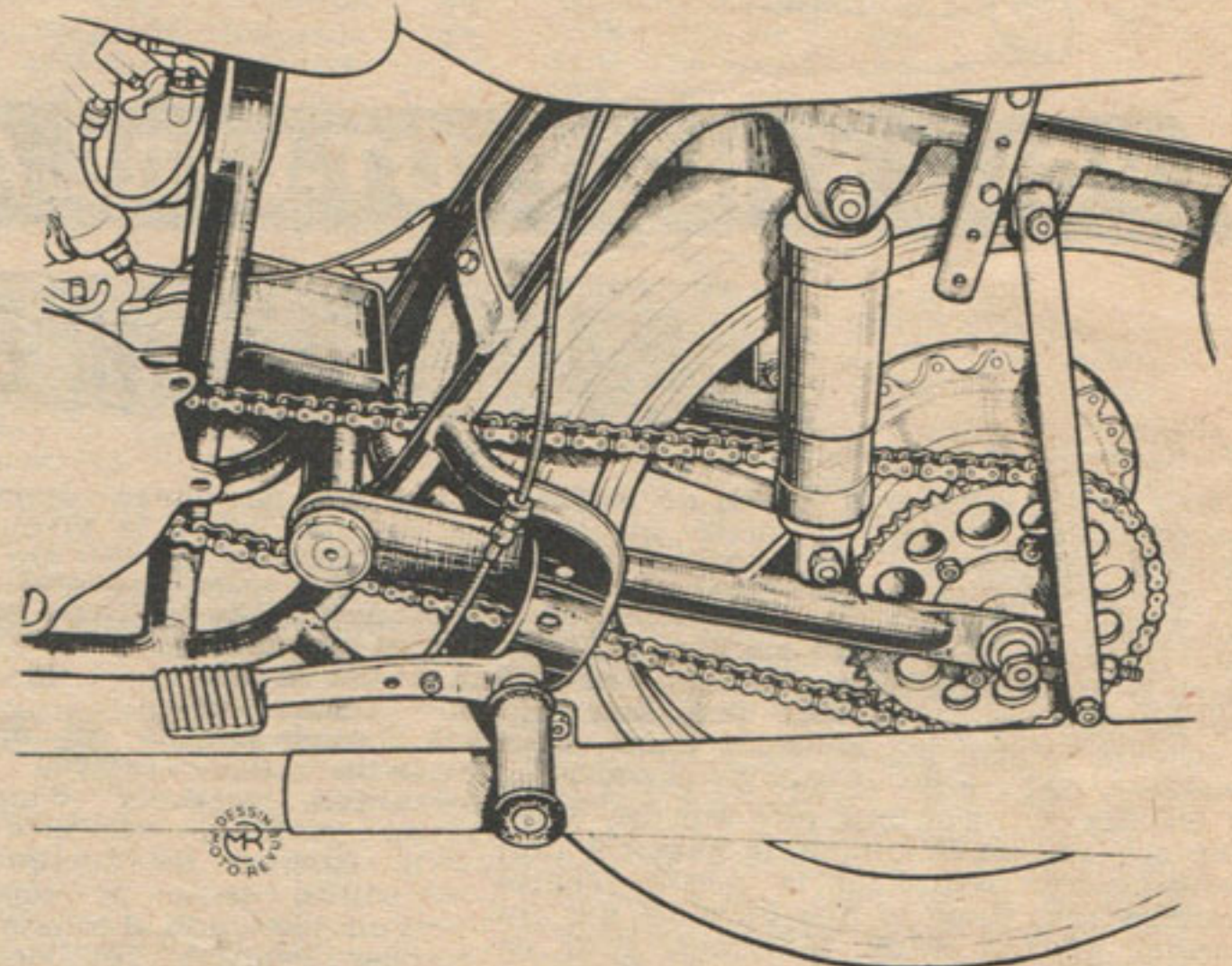
hors ligne, adroit et résistant, il aurait fait beaucoup mieux sans de multiples ennuis d'allumage et d'éclairage. Mais les 1.929 kms 202 qu'il a couverts en dépit de ses nombreux arrêts, constituent cependant un exploit assez significatif pour lui et sa monture.

Le moteur Ydral équipait entre autres les 175 cmc. Macquet, à suspension arrière oscillante, bien présentées et bien conçues. Le guidon extra-surbaissé permettait une position allongée du pilote sans causer la fatigue due aux mains à hauteur des oreilles.

Di Vozzo, agent DKW, se réjouissait de la belle tenue de ses conducteurs Fradin et Bernard, respectivement troisième en 350 cmc. et cinquième en 250 cmc., avec des DKW de série de 1939 provenant des surplus. Ce résultat prouve qu'une machine ancienne, mais en parfait état et mise au point avec tout le soin nécessaire, peut encore se défendre plus qu'honorablement.

La signalisation joue un rôle important dans une épreuve aussi longue. Pour renseigner avec exactitude le coureur sur sa position, pour lui enjoindre d'accélérer ou de ralentir, chacun a recouru à un système particulier : Peugeot utilisait des panneaux de plusieurs couleurs. A un stand, on se servait, pendant la nuit,

La suspension AR des Monet (à droite) n'est plus du système Grégoire, mais d'un dessin plus rationnel et plus efficace...

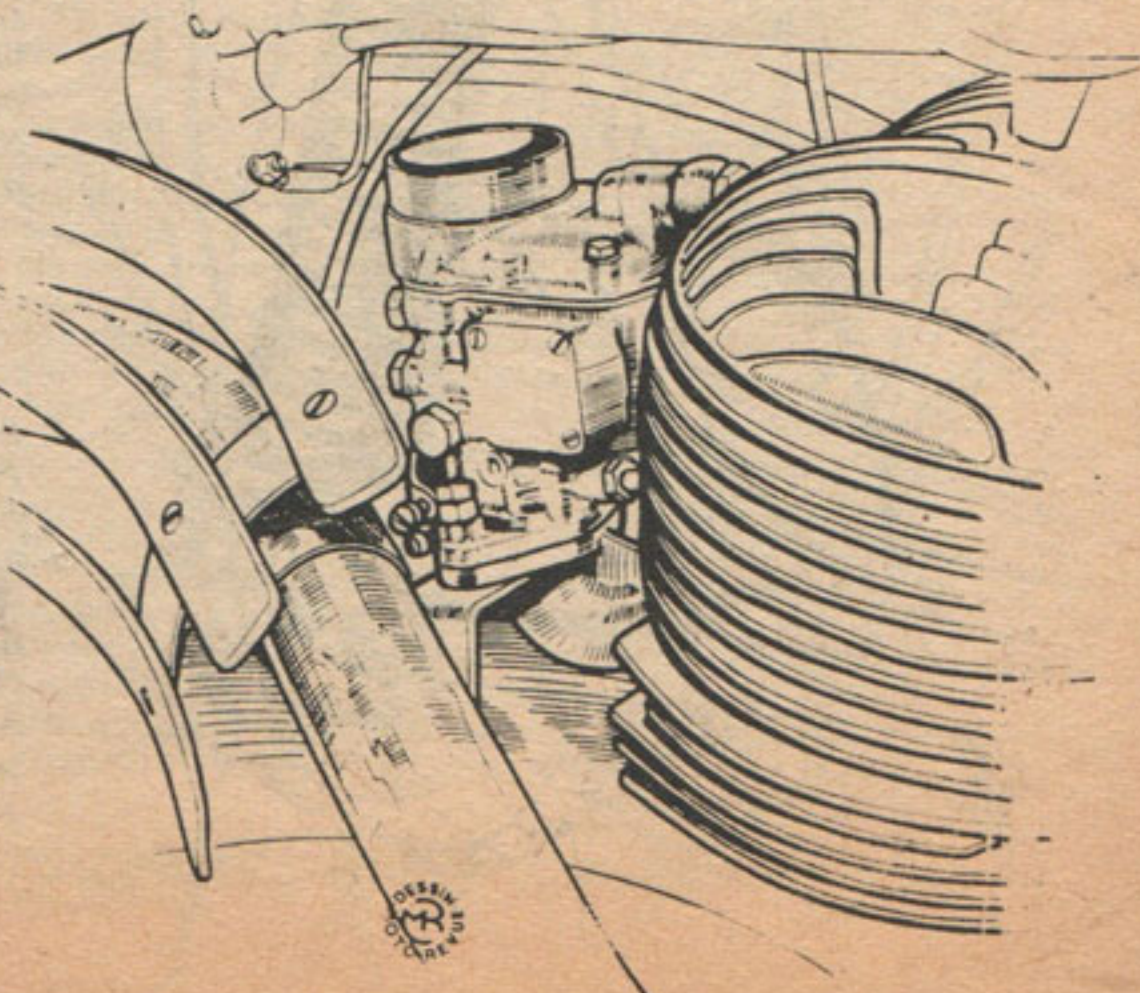


...tandis que celle de la Malterre de Camus est basé sur un principe de leviers bien personnel. Au-dessous : la 350 Jawa à carburateur Solex et pipe d'admission très coudée.

Pardon... Il y avait quelqu'un dans l'assistance qui n'était pas content : le sportif directeur des Ets Macombynn, qui souhaitait une pluie bien dure pour prouver l'efficacité de ses combinaisons. Celles-ci équipaient entre autres tous les représentants du Club Motocycliste de la Sécurité Nationale. Mais l'étanchéité des productions Macombynn est proverbiale, et aucun motard digne de ce nom ne saurait le méconnaître. Aussi, notre homme se contenta-t-il d'arroser les concurrents... de primes à l'arrivée, ce qui prouve qu'il ne garda pas rancune au « père temps » de la démonstration manquée !  
(Suite page 454)

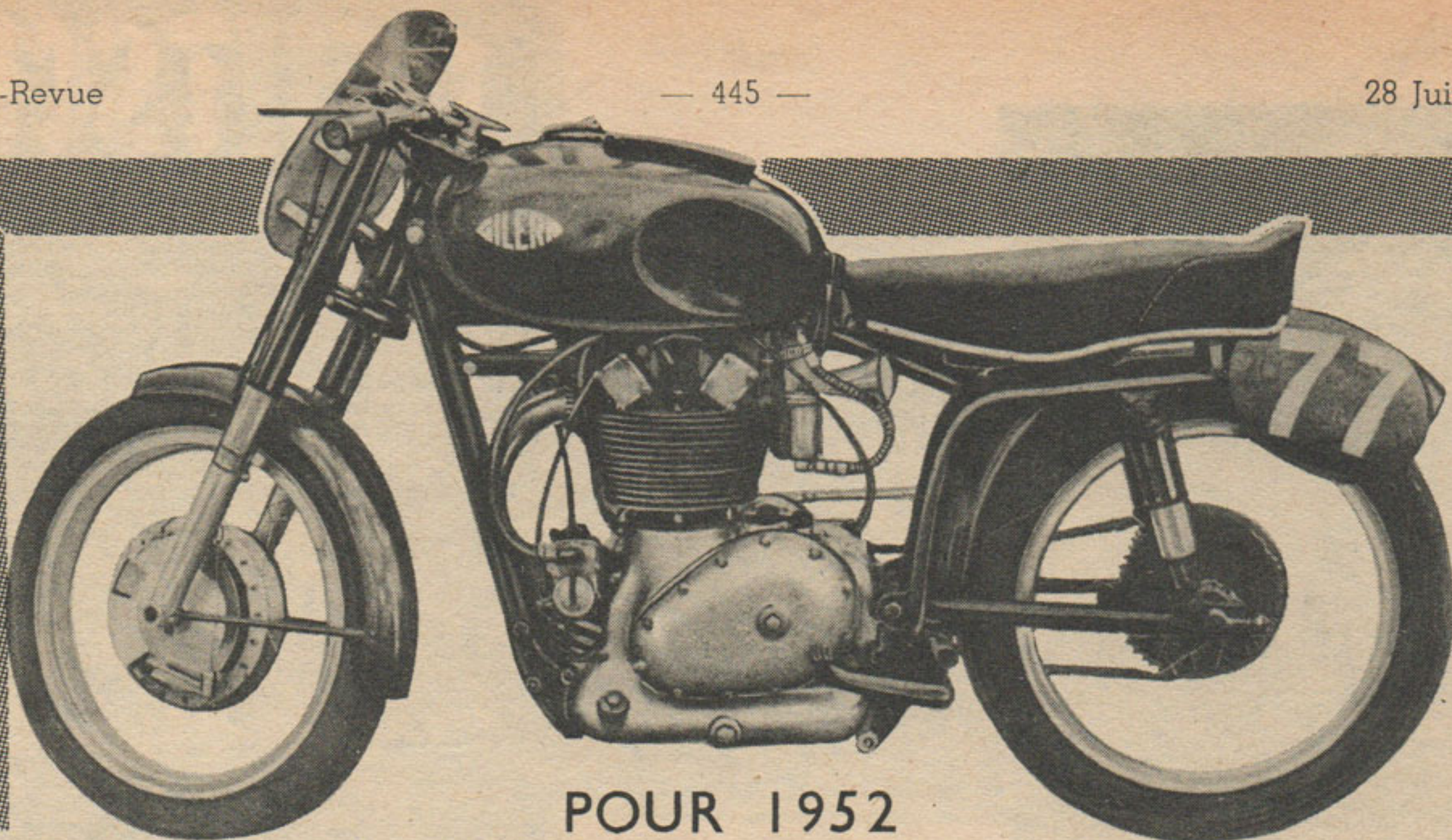
de plaques en rhodoïd éclairées par transparence au moyen d'une lampe électrique. On a pu remarquer sur la Horex Régina de Bachoreck, ce « truc » ingénieux : une lampe verte fixée à droite du moyeu avant, qui se promenait à 30 cm du sol, telle un feu follet motorisé, et permettait à ses supporters de reconnaître la machine pendant la nuit.

Le spectateur qui part à la tombée de la nuit et ne revient qu'au matin se prive d'un spectacle de choix. C'est au milieu des ténèbres jusqu'à l'aube, que l'action est la plus émouvante, car les positions commencent à se préciser, et en grand nombre, les mécaniques demandent grâce. L'obscurité et le froid réclament des pilotes un effort accru. Notons toutefois que le nombre des défaillances physiques nous a paru beaucoup moins im-

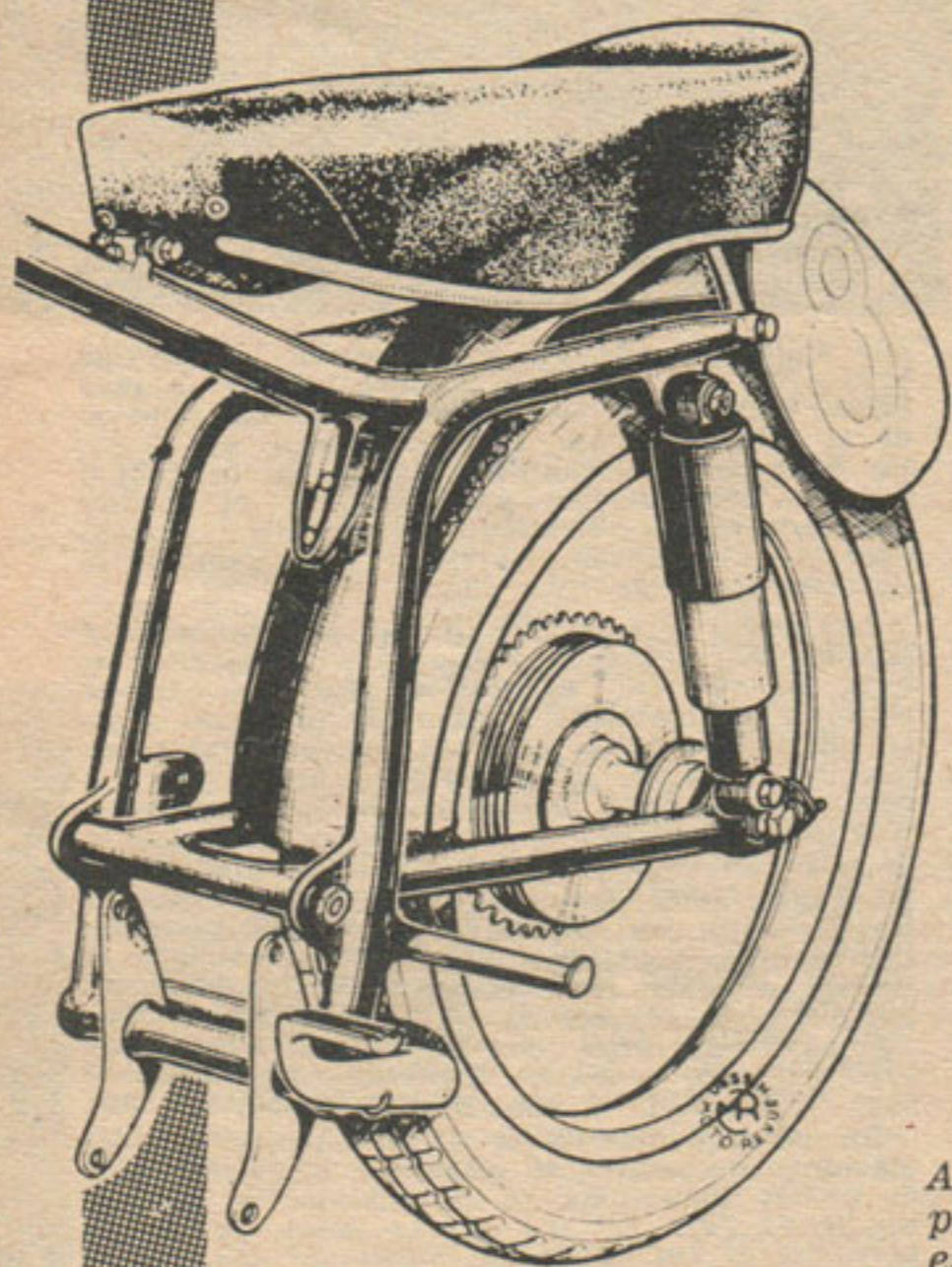


Le train extrêmement rapide mené dès le début a amené un nombre impressionnant de pannes mécaniques. Nombreux sont les moteurs dont a pu voir toute l'anatomie. Tilliet claqua trois pistons et dut changer son embiellage. Camus eut des ennuis d'allumage. Cavasino dut démonter plusieurs fois sa transmission et sa boîte de vitesses. Gueurce fut trahi par sa boîte de vitesses. Dauge connut des difficultés avec son embrayage, et finalement sa boîte, etc... Nous n'avions jamais vu faire autant de mécanique à un Bol d'Or et pourtant, il y eut des années bien meurtrières pour les machines. Bilan 1952 : 49 concurrents terminèrent, sur 73 partants, mais beaucoup ont subi des arrêts plus ou moins prolongés. Les mécanos furent vraiment à la peine, surtout pendant la nuit.

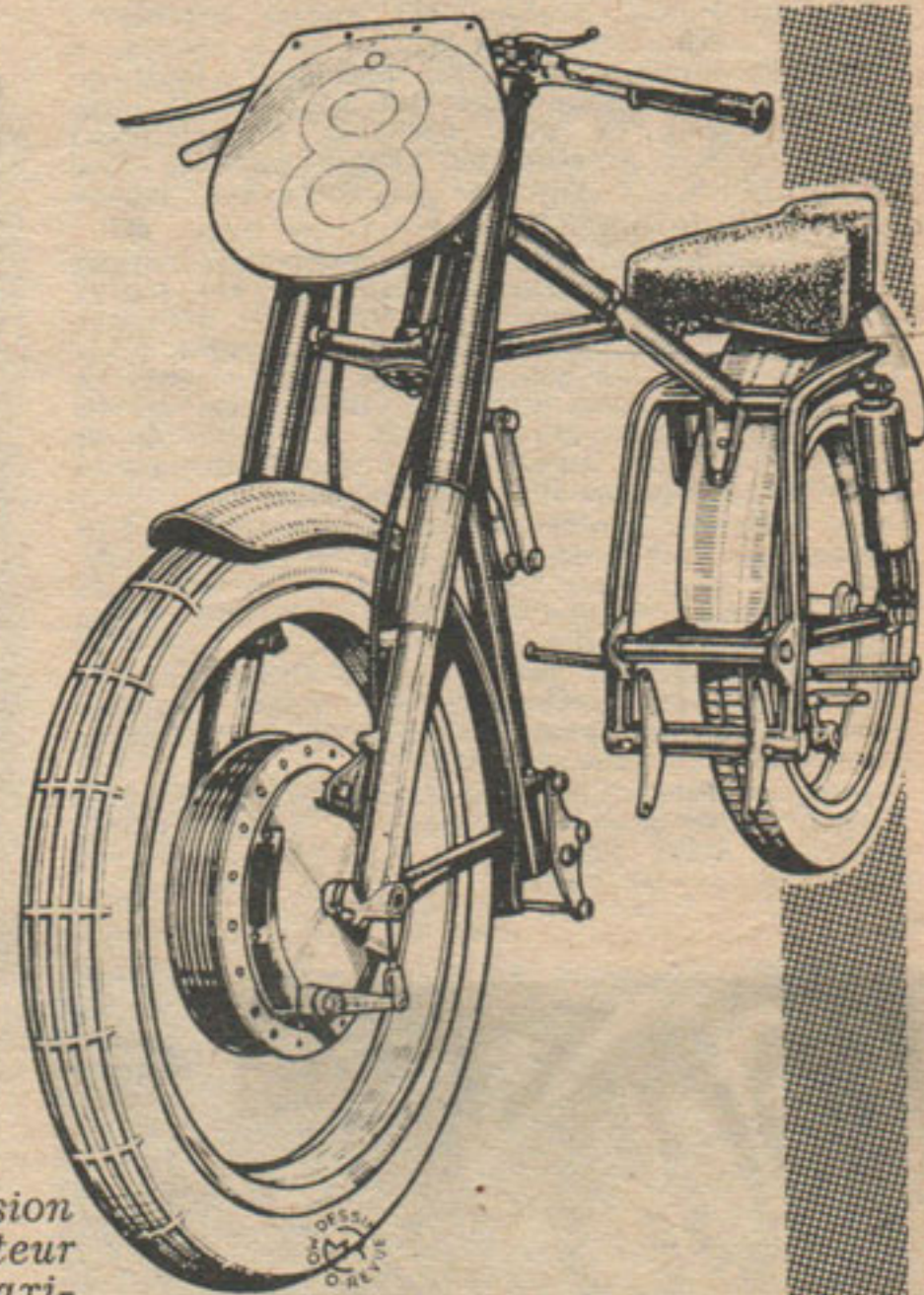




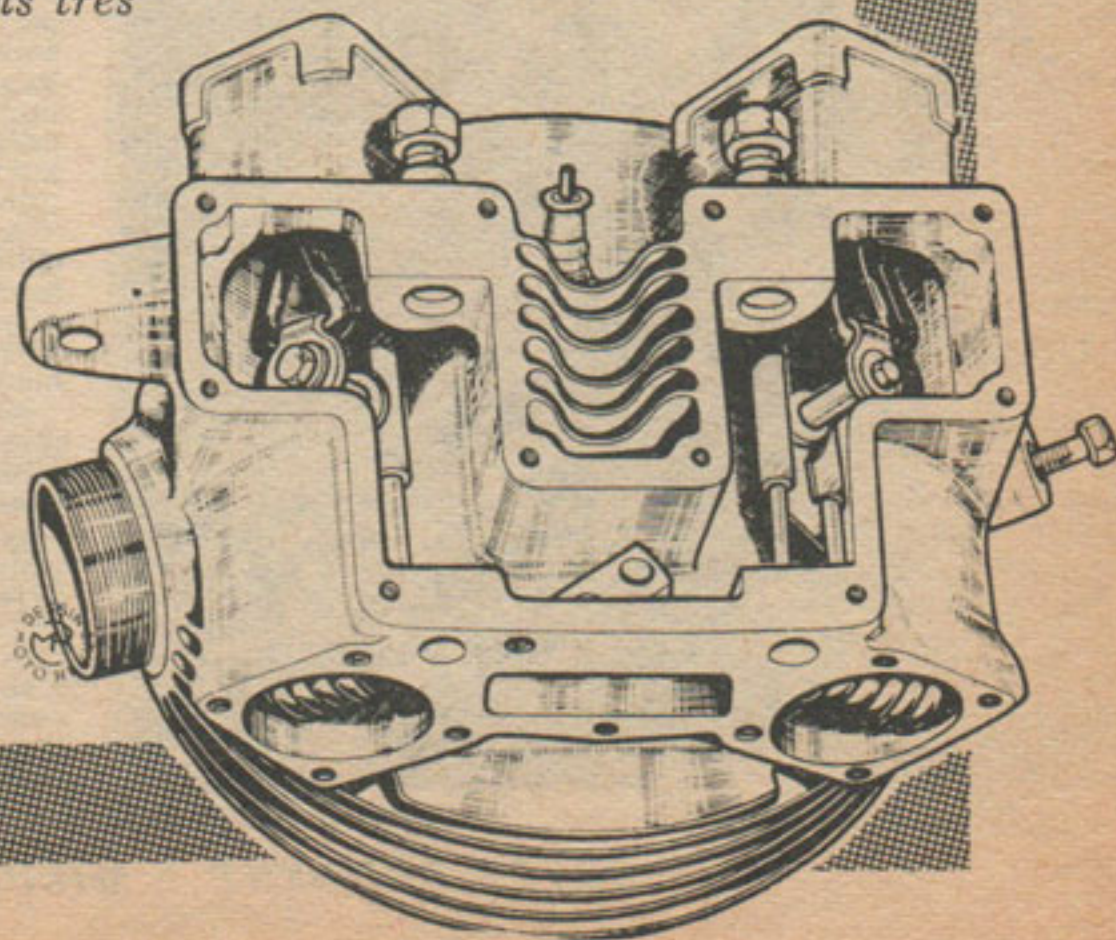
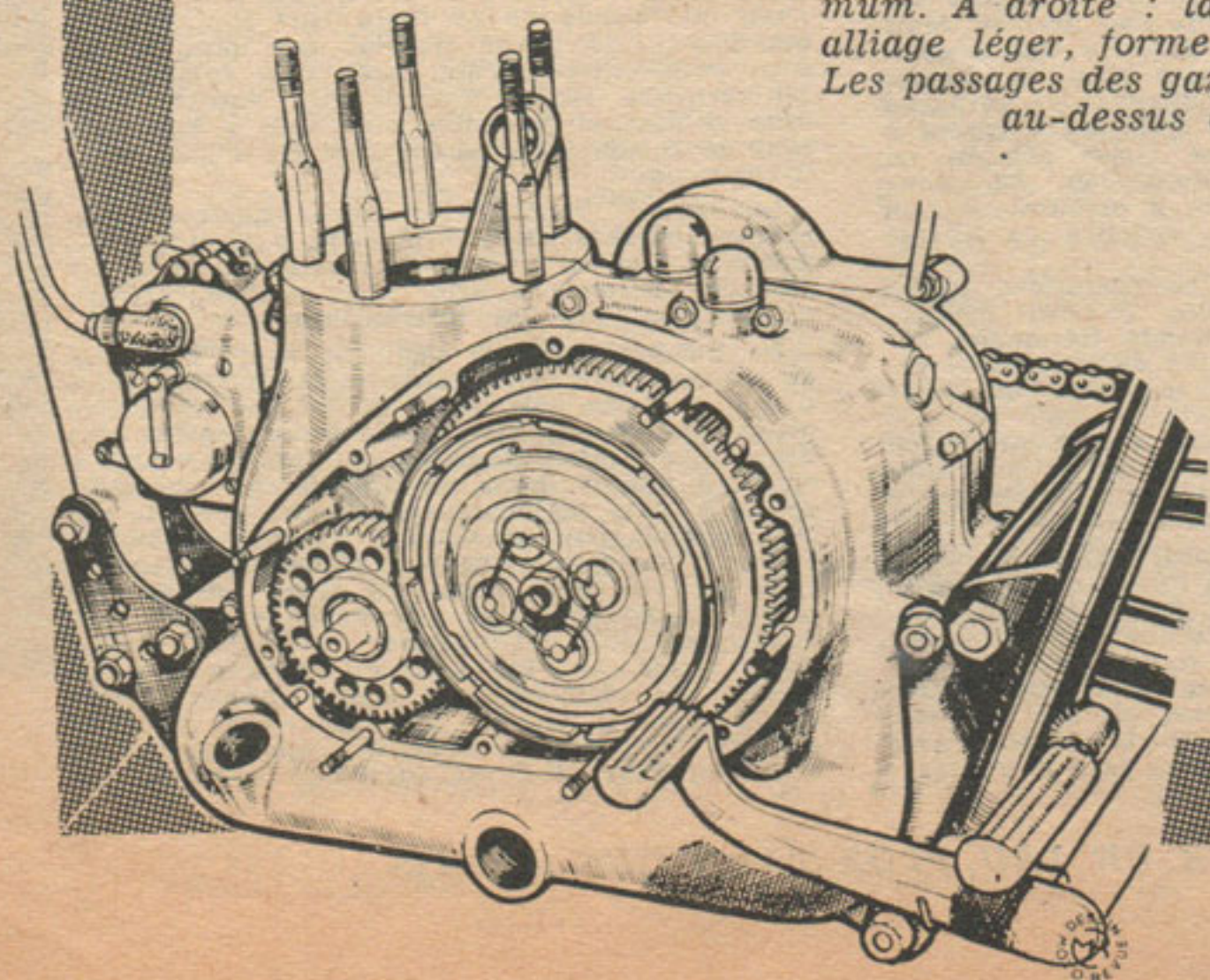
POUR 1952  
**LES MONNERET ONT FAIT CONFIANCE**  
 A  
**GILERA**



*La nouvelle silhouette de la Saturno à fourche télescopique est due, en grande partie, à l'adoption d'une suspension similaire à celle des machines de série. Cette nouvelle suspension, d'une extrême simplicité, procure une tenue de route pour le moins égale aux nouvelles Norton. A gauche : détail de la fourche arrière très nette. A droite : le moteur enlevé montre le cadre ouvert désormais employé sur tous les modèles de la marque.*



*A gauche : le bloc-moteur est à transmission primaire par engrenages. Le pignon moteur est de bonnes dimensions et allégé au maximum. A droite : la culasse entièrement en alliage léger, forme support des culbuteurs. Les passages des gaz sont de dimensions très au-dessus de la moyenne.*





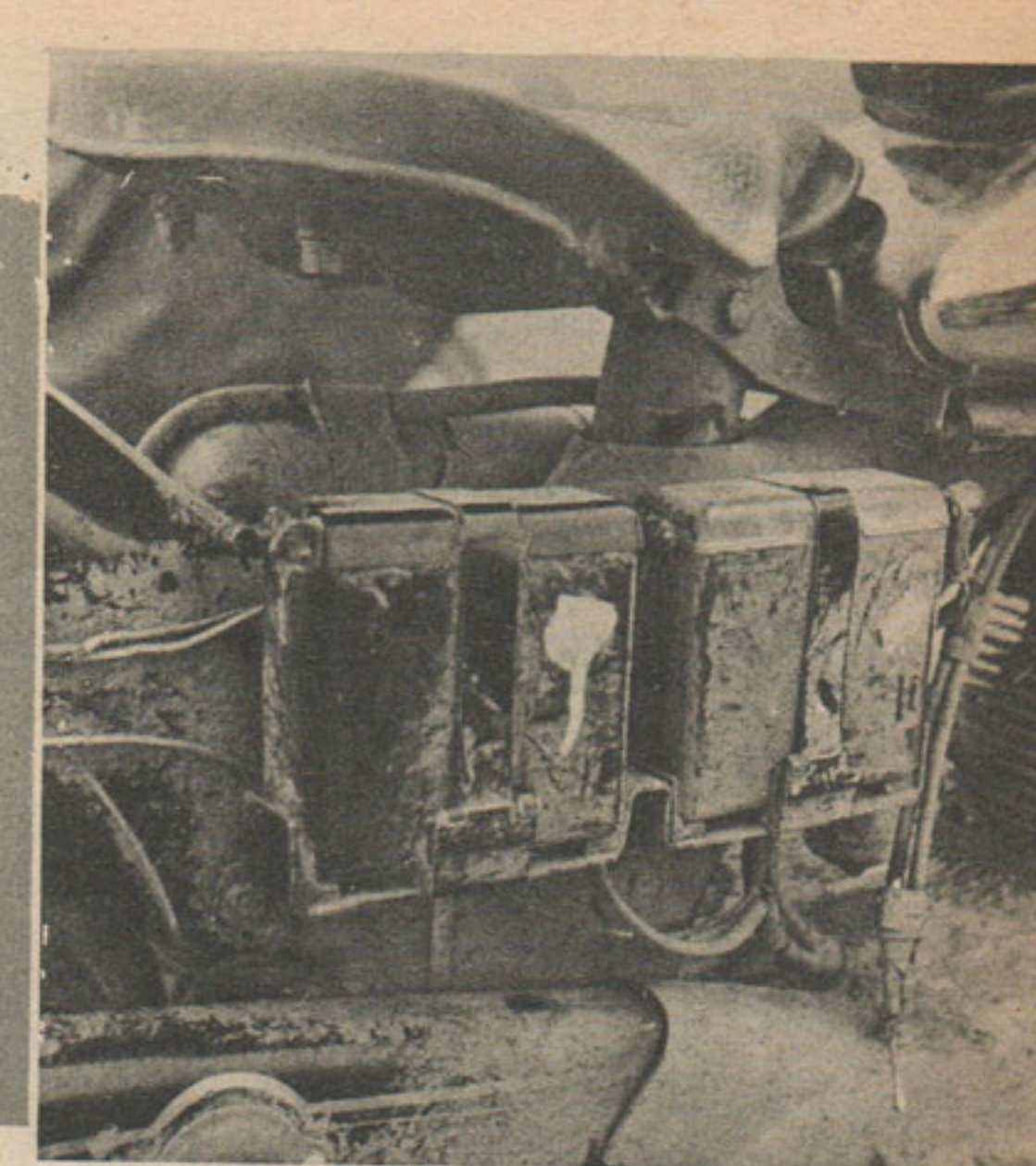
# DEUTSCHLANDFAHRT 52.



De haut en bas : pour s'assurer de l'étanchéité des moteurs, les concurrents avaient un gué à traverser. - Le pneu avant Continental, ribbed interrompu, à gros pavés à cause du « tous terrains » était monté sur de fort nombreuses machines. - Un petit maillot en caoutchouc permet de venir facilement à bout des broches récalcitrantes.



De haut en bas : deux précautions valent mieux qu'une : les NSU Lux étaient équipées de 2 batteries de dimensions extrêmement réduites. - Les Tornax étaient munies d'un indicateur électrique du rapport enclenché, fixé devant la colonne de direction. - Le petit, mais efficace pare-brise, du scooter Bastert qui possède aussi... une flèche de direction !



Comme chaque année, cette populaire épreuve, véritable banc d'essais pour des machines strictement de série, fut riche en enseignements techniques.

Les difficultés avaient été encore accrues ; environ 2.000 kms à parcourir en 4 étapes, à moyennes minima imposées, rappelant, mais en un peu moins pénible, les Six Jours Internationaux, passage de gué, épreuves d'accélération (1 km départ arrêté), de vitesse pure (5 kms départ lancé), 2 épreuves de côte, une longue épreuve de consommation, etc...

On comptait au départ 176 motos solos, dont 6 moins de 100 cmc., 28 125 cmc., 81 150 et 175 cmc., 17 200 cmc., 11 350 et 5 500 seulement ; 20 scooters et 19 sidecars, dont 9 de 250 cmc. et 3 de 350 cmc. Au grand regret de tous, deux marques des plus représentatives de l'industrie d'Outre-Rhin, BMW et DKW, ne se présentèrent pas au départ : motif invoqué : préparation des machines compétition.

Les dégâts furent importants, puisque l'on compte un déchet de près de 36 % pour les motos et de 75 % pour les scooters. Il est d'ailleurs évident qu'un scooter est beaucoup plus prévu d'après sa conception même, avec son vaste tablier et ses petites roues, à une circulation urbaine ou à une promenade sur bonne chaussée qu'à une épreuve avec « tous terrains » chargée de « sonner » une machine.

Déjà, d'ailleurs, la première journée, disputée sous un très mauvais temps, en grande partie dans les Alpes Bavauroises, avec franchissement d'un gué de 30 mètres, devait en éliminer la moitié.



elle s'allonge, elle risque de sauter, etc... Une preuve de plus en a été donnée lors de la première journée du Deutschlandfahrt. La solution de la chaîne enclose, limitant l'usure de 40 %, ne date pas d'aujourd'hui, mais encore faut-il que les constructeurs s'attachent à en étudier sérieusement la fixation, l'étanchéité (surtout avec les suspensions arrières coulissantes) et un démontage de roue facile.

Les perles aux bougies furent particulièrement nombreuses, beaucoup plus que l'an dernier, et nous en verrons l'explication plus loin. Il est clair qu'une mauvaise position de la bougie dans la culasse, ou qu'un balayage des gaz mal conçu peut être cause d'un perlage. Mais ceci est connu depuis bien longtemps par tous les constructeurs connaissant la moto. Le mauvais temps, la pluie, la boue ont posé, au Deutschlandfahrt, un autre problème : la liaison entre perlage et filtre à air. La poussière, les saletés humides, passant par le carburateur et pénétrant dans la culasse, peuvent facilement se coincer entre les électrodes de la bougie, et avec le plomb souvent contenu dans le carburant, former une perle très dure, qui se soude aux électrodes. Il faut donc, dans ce cas, accuser le filtre à air.

En général, les filtres à air montés sur les machines de petites et moyennes cylindrées sont de petites dimensions, ce qui entraîne un passage rapide de l'air qui n'a pas le temps de se débarrasser de ses impuretés. Même sur des machines montées avec de gros filtres, bien trop souvent seule une partie de ce filtre joue son rôle, ce qui aboutit au même résultat que dans le cas d'un petit filtre : l'air passe trop rapidement. De sérieuses études doivent être encore faites dans ce sens et il semble bien qu'il y ait beaucoup de choses à apprendre chez les anglais dans ce domaine.

Les autres pannes électriques (condensateurs, bobines isolants claqués) tenaient surtout à l'humidité et aux très hautes températures dues aux moteurs tournant à trop haut régime, presque constamment sur les intermédiaires.

De nombreux pilotes semblent avoir découvert de nouveaux produits anti-fuites pour chambres à air, produits déjà vieux de 20 ans. Peut-être est-ce le fait que les anglais les utilisaient lors des 6 Jours Internationaux, qui incita certains à en faire autant. Mais les produits du commerce ne sont pas, malheureusement, les mêmes que ceux utilisés par les équipes d'usines. Quand il s'agit d'une pointe venant percer la chambre, tout va fort bien. Mais il n'en est pas de même quand un silex par exemple vient, par frottement, user et déchirer la chambre. Jus- qu'ici, donc, si l'efficacité est parfois mise en brèche, les résultats sont quand même intéressants. Mais il en est tout autrement lorsqu'il devient nécessaire de démonter : la chambre est collée au pneu et il est quasiment impossible de

la défaire : plusieurs concurrents, pour cette raison, n'ont pu terminer dans les délais impartis.

Le Deutschlandfahrt de l'an dernier avait attiré plus particulièrement l'attention sur les freins. Si, cette année, on constate une amélioration, il n'en subsiste pas moins que nos confrères allemands estiment une épreuve de freinage absolument nécessaire, plutôt qu'une épreuve de consommation qui ne peut donner qu'un ordre d'idée. Mais ils réclament que cette épreuve soit réalisée de telle sorte que les freins soient vraiment mis sérieusement à contribution : d'abord une assez longue descente, agrémentée de nombreux virages, et qui devra être réalisée dans un temps donné très serré, obligeant ainsi les pilotes à se servir énormément de leurs freins. « Les tambours doivent en fumer ! ». Ensuite de quoi, une épreuve classique de freinage. Ce serait ainsi la seule méthode de connaître la valeur réelle des freins, tant au point de vue d'échauffement et refroidissement, qu'au point de vue d'efficacité, résistance et étanchéité. Car assurer l'arrêt, comme le font certaines brochures d'entretien, en tant de mètres à 40 à l'heure, est une véritable dérision et n'avait de sens qu'au temps de nos grand-mères, alors qu'aujourd'hui un bon petit cube frise ou dépasse même les 100 kmh.

Nous allons maintenant voir le comportement de quelques marques dans les diverses cylindrées.

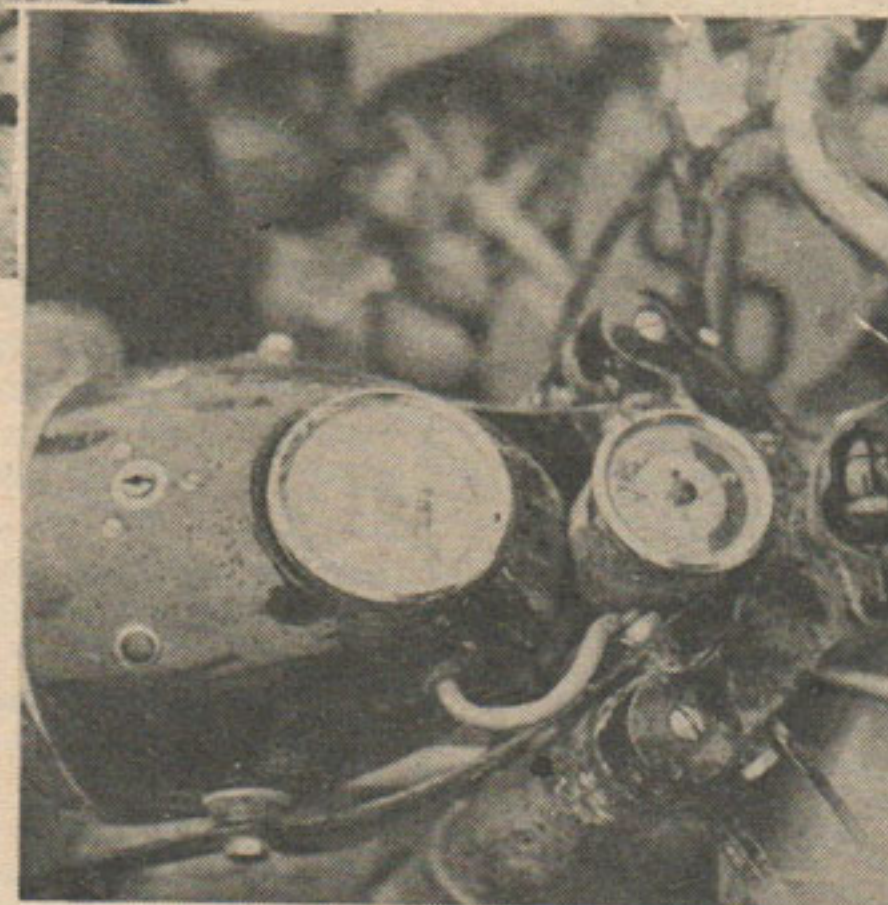
Dans la catégorie « scooters », toutes les marques présentes, y compris les 200 cmc. ou même une marque réputée comme Lambretta, durent abandonner ou furent éliminées ; seule Vespa, sur 8 engagés, arriva à en placer 5. Mais ainsi que nous l'avons dit, un scooter, avec son carénage et ses petites roues, est fait pour la ville et non pour les épreuves de ce genre.

En 100 cmc., 5 classés sur 6 partants, les 100 Fox l'emportant évidemment assez facilement sur les Adler.

En 125 cmc., la petite TWN à double piston qui développe 6,5 CV, boîte 4 vitesses, a confirmé ses très hautes qualités, serrant de très près la 125 Puch sport à 2 carburateurs.

En 150 cmc., à côté des machines montées avec moteurs Sachs, la Durkopp réalise de très belles performances, surclassant largement les 175 cmc. Ilo, mais, en plus de sa boîte à 3 rapports seulement, elle porte un handicap sérieux : l'absence de suspension arrière qui se fit sérieusement sentir sur les parcours « tous terrains » ; ceci peut en particulier expliquer pourquoi, supérieure à la 150 Puch 2 carburateurs dans l'épreuve 1 km départ arrêté, elle sera battue dans l'épreuve de côte.

En 175 cmc., catégorie la plus représentée (46 % des machines solos), 2 nouvelles productions attirent particulièrement l'attention : la



175 Ardie et la 175 Maico. Il est intéressant de noter qu'aussi bien dans l'épreuve d'accélération sur 1 km que dans l'épreuve de montagne, la première nommée obtint de meilleurs résultats que la 250 de la même marque. Quant à la Maico, ses performances dépassent même un peu celles de la Ardie et ceci tient certainement beaucoup plus à sa boîte 4 vitesses et son poids moindre, qu'à sa puissance à peine supérieure. Ces deux petits cubes, 2 temps à simple piston, nouveaux (ou presque) sur le marché allemand, méritent qu'on les compare un peu plus attentivement.

	ARDIE	MAICO
Alésage	60	61
Course	61	59,5
Rapport course-alésage	1,016	0,975
Taux de compression	6,7	7,2
Puissance	9 CV	9,2 CV
Au régime de	5.600 t.-m.	5.000 t.-m.
Poids	100 kgs	85 kgs

Il est curieux de constater que le Maico, bien que plus carré encore que l'Ardie, développe sa puissance maximum à un régime de 600 tours inférieur.

Drame dans les 200 cmc. : les 3 Adler et les 7 NSU Lux ont dû abandonner. Seules 5 des 7 Zundapp sont arrivées, dont 4 remportant des médailles d'or. Il était intéressant de voir les performances de ces nouvelles « Comfort » que nous avons déjà présentées à nos lecteurs dans notre numéro 1.084. Si l'on tient compte du vent violent qui soufflait lors de l'épreuve d'accélération, les résultats obtenus sont de l'ordre de 6 % supérieurs à ceux obtenus avec la DB 202 l'an passé. Même constatation pour l'épreuve de côte.

En 250 cmc., des progrès certains ont été réalisés par Victoria et TWN. Cette dernière, avec son nouveau cylindre en alliage léger, réalise des performances que l'on peut estimer à 6 % supérieures à celles de l'an passé dans l'épreuve

d'accélération et de 20 % supérieure dans l'épreuve de côte. De même la 250 Puch 2 carburateurs est nettement supérieure à celle présentée en 1951.

En 350 cmc., manquent les éléments de comparaison, puisque les 2 AJS engagées furent contraintes d'abandonner. Seules des Horex finirent. Intéressante est l'accélération de la Horex sport, qui, sur le kilomètre départ arrêté, réalise un temps meilleur que la 500 twin BSA.

De même en 500 ne participèrent que quelques machines privées : BSA, AJS, BMW, mais toutes, furent contraintes d'abandonner, ou subirent de sérieuses pénalisations.

En sidecars, l'on sait la renommée qu'a maintenant la KS 601 Zundapp, dont le moteur, donné pour 28 CV au vilebrequin à 4.700 t.-m., en développe 31 à 5.200. Ceci donne une puissance utile de 28 CV. A noter, malgré son poids élevé (ainsi que celui du side Steib), son accélération comparable à celle d'une 350. Intéressantes aussi sont les performances des sidecars 250 cmc.

Quelques mots encore sur la question consommation, l'épreuve ayant été disputée sur 200 kms, avec des moyennes imposées pour chaque cylindrée. Il est à noter, question mise à part de certains moteurs particulièrement gourmands (125 Puch), que ce sont en général les moteurs à plus haut rendement qui, à une vitesse égale, consomment le moins : les 175 Maico ou Ardie comparées aux 175 Ilo, la 125 TWN comparée à la 125 Adler, la 250 TWN comparée à la 250 Ardie. La comparaison entre machines de différentes cylindrées est plus difficile, les vitesses imposées étant plus élevées pour les gros cubes.



Nous publions par ailleurs un tableau des performances accomplies. Mais celui des vitesses maxima n'a pas été publié, car en raison du vent violent qui soufflait sur le circuit, de nombreux pilotes ont cru bon de se faire « aspirer » par des machines plus rapides : on comprend alors que le jury ait pris la décision d'annuler les résultats.

Il est à noter, toujours à cause de ce vent violent, que, dans l'ensemble, les résultats, lors de l'épreuve d'accélération sur 1 km départ arrêté, sont inférieurs à ceux de l'an dernier. Mais d'une part cela n'ôte rien dans la comparaison des différentes machines entre elles et, d'autre part, cela ne peut que souligner les sérieuses améliorations apportées par certaines marques à leurs modèles de l'an passé (nous pensons en particulier aux nouvelles Puch 150, 200 Zundapp Comfort, aux 250 Puch 2 carburateurs, ou aux nouvelles 250 TWN à cylindre en alliage léger et Victoria).

Avant de passer à des considérations particulières sur quelques machines, il serait intéressant de voir quels enseignements techniques généraux a pu fournir cette très dure épreuve, réservée, répétons-le, à des machines du commerce.

Les points essentiels portent sur la protection des chaînes secondaires, sur les perles aux bougies, sur l'utilisation des produits « anti-fuites » pour les chambres à air, sur les freins. Si la fabrication des chaînes, surtout après la pénurie d'aciers de qualité à l'issue de la guerre, a fait de grands progrès, le problème de sa protection, surtout dans le cas d'une circulation par tous les temps, ou sur des routes de campagne, n'en subsiste pas moins. Rien de tel que le sable pour bien meuler les maillons, ou que la boue, qui, pénétrant partout, raidit la chaîne, avec toutes les conséquences que cela peut entraîner :



Néanmoins, il est intéressant de comparer la consommation de la 250 TWN par rapport aux 175 Ilo ou, chez les sides, la 600 Zundapp et la 350 Horex.

Pour en terminer avec cet aperçu déjà long sur le Deutschlandfahrt 1952, répétons encore une fois que ce genre d'épreuve nous semble absolument indispensable.

Et pour permettre aux motocyclistes à mieux juger des machines qui leurs sont offertes sur le marché, à les rendre plus difficiles (il faut voir nos confrères allemands passer chaque marque au crible et signaler tous les défauts qui ont pu apparaître lors de l'épreuve).

Et par là même obliger les constructeurs, même ceux qui refusent de s'intéresser à la compétition, à sortir de leur léthargie.

## II NÜRBURGRING

est, malgré une température extrêmement froide, devant 200.000 spectateurs, que se sont déroulées les épreuves internationales du 25<sup>e</sup> anniversaire du Nurburgring.

Circuit très difficile, sinueux, favorable aux machines possédant de brillantes accélérations, légères, ayant aussi un bon freinage. Quelques chiffres à titre d'indication pour confirmer ceci : tour le plus rapide en 125 : 111,5 kmh. ; en 500 : 118,2 ; en voitures courses 2 litres (Ferrari) : 126 kmh.

La course des 125 fut encore une fois une confrontation entre les nouvelles 125 NSU et la Mondial de H.P. Muller et une nouvelle confirmation du gros écart existant entre ces machines et la 125 DKW. Le petit italien Colombo (NSU) part en tête, et au 1<sup>er</sup> tour de ce circuit long de 22 kms 810, possédait déjà 24" d'avance sur Daiker (NSU) et H.P. Muller. A la fin du second tour, fait à la moyenne de 111 kmh. 5, il porte son avance à 44 secondes sur son camarade d'écurie et à 52 secondes sur Muller. Mais ce dernier commence une chasse sérieuse, double Daiker, commence à rattraper son retard sur Colombo... mais un bris de ressort de soupape le relèguera en quatrième position.

Classement : 1. Colombo (NSU), les 114 kms 050 en 1 h. 03'54" 5/10, moyenne 107 kmh. 1) ; 2. Daiker (NSU) à 20" 7/10 ; 3. W. Hofmann (NSU) à 8/10 ; 4. H.P. Muller (Mondial) à 3/10, moyenne 106 kmh. 4 ; la DKW, en 5<sup>e</sup> position, est à 34" de la Mondial, moyenne 98,0 kmh.

Dès le premier tour des 250 cmc., l'écart est déjà grand entre les différents pilotes de tête. F. Anderson (Guzzi) mène, suivi à 15" de la DKW de Kluge qui est à son affaire sur un tel circuit ; 17 secondes encore avant de voir passer Colombo (NSU bicylindre), et encore 15 pour voir la Guzzi de Thorn-Prikker. Positions inchangées jusqu'au 7<sup>e</sup> et dernier tour, où, grosse surprise, on ne voit plus réapparaître F. Anderson, victime d'une panne.

Classement : 1. Kluge (DKW), les 159 kms 670 en 1 h. 25'12" 6/10, moyenne 112 kmh. 4 ; 2. Colombo (NSU) à 28" ; 3. Thorn-Prikker (Guzzi) à 1'04" du 1<sup>er</sup> ; 4. Gablenz (Horex) à 2'38" ; Tour le plus rapide par F. Anderson à la moyenne de 114,2 kmh.

Signalons qu'aux essais, Wunsche, qui le lendemain partait en Suisse, avait réalisé, sur la DKW, un tour à 116,5 kmh.

En 350, malgré le départ en flèche de Schnell (Horex spéciale), les AJS de Baltisberger et de Knees prendront la tête dès le troisième tour : 1. Baltisberger (AJS), les 159 kms 670 en 1 h. 23'48" 8/10, moyenne 114 kmh. 3 ; 2. Knees (AJS) ; 3. Schnell (Horex) à 1'13" du 1<sup>er</sup>. Meilleur tour : Baltisberger à 115 kmh. 3.

Mais le plus intéressant à noter est la performance réalisée aux essais par la 350 DKW bicylindre, qui le lendemain devait courir à Berne. Pilotée par Wunsche, elle fit un tour à 120 kmh. 550 (mieux que les 500). Et ceci confirme ce que nous disions à l'occasion d'Hockenheim : cette très intéressante 2 temps, qui obligatoirement, manque de vitesse de pointe pour battre les double (ou triple) arbres en tête sur un circuit rapide (tel Berne), a d'immenses possibilités sur un circuit sinueux, tel le Nurburgring.

Journée noire pour les Horex, puisqu'en 500, Schon, après avoir réalisé le meilleur tour à 118 kmh. 2, abandonnait pour embrayage brûlé. Les deux autres Horex doivent s'arrêter aussi (dérapage, ennui de sélecteur). D'où victoire facile des « Featherbed » Norton. : 1. Knees (Norton) à 115 kmh de moyenne ; 2. Fuss (Norton) ; 3. Eberlein (BMW).

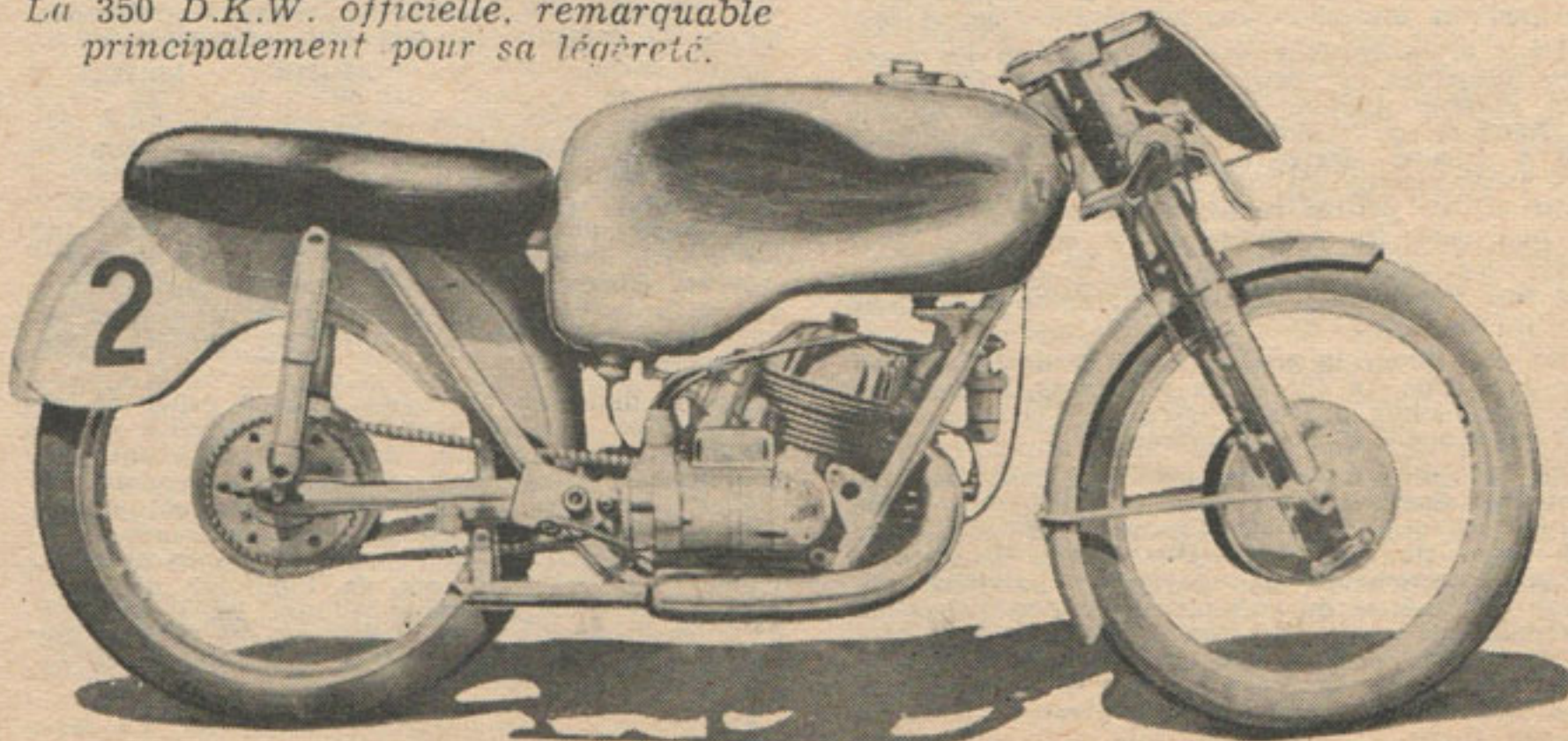
La course des sidescars 500 fut de bout en bout une lutte farouche entre le champion suisse Haldemann et le recordman du monde Bohm, tous deux sur Norton, et ce n'est qu'au dernier tour qu'Haldemann, réalisant la moyenne de 104 kmh. 1, réussira à prendre le meilleur de 2/10<sup>e</sup> de seconde seulement, sur Bohm. Derrière ces 2 pilotes, une autre lutte opposait notre compatriote Jacques Drion, le belge Masuy, tous deux sur Norton et l'allemand Eberlein sur BMW gonflée. Félicitons Jacques Drion qui sut prendre le meilleur sur ses 2 adversaires.

Classement : 1<sup>er</sup> Haldemann, à la moyenne de 101,3 kmh. 2. Bohm à 2/10. 3. Drion à 1' 18". 4. Masuy.

## RESULTATS DU DEUTSCHLANDFAHRT

Marques	Poids à vide en kgs	Accélération : moy. sur 1 km. départ arrêté		Temps en sec dans épreuve de côte	Consom.
		1951	1952		
<b>SCOOTERS</b>					
LAMBRETTA	98			621,2	
VESPA	94	64,8	61,6	590,1	2,14
<b>100 CMC.</b>					
ADLER M 100	65	62,0	59,1	565,4	
N.S.U. FOX	81	67,4	64,7	491,9	1,52
<b>125 CMC.</b>					
ADLER M 125	87			490,7	1,86
PUCH (2 carbu.)	105			415,5	2,68
T.W.N. BDG	80	76,1	73,0	422,15	1,49
<b>150 CMC.</b>					
DURKOPP MD	87		76,1	420,3	1,58
EXPRESS-SACHS	94	73,7	71,4	426,1	
STELLA-MARS	86		72,0	444,0	
PUCH (2 carbu.)	105	72,8	74,9	388,7	
<b>175 CMC.</b>					
ARDIE	100		80,9	381,3	1,64
EXPRESS-JLO		74,2	70,3	445,4	1,72
MAICO	85		81,2	374,0	1,48
TORNAX-JLO	115		71,3	458,6	1,94
<b>200 CMC.</b>					
ZUNDAPP	128	75,4	75,8	410,7	1,77
<b>250 CMC.</b>					
ARDIE	124	84,6	79,9	387,2	2,28
PUCH		84,9	85,3	375,9	
TWN	137	84,9	85,6	347,8	1,68
VICTORIA	122		84,7	343,0	1,86
<b>350 CMC.</b>					
HOREX REGINA	142	94,9	90,0	334,6	2,34
HOREX SPORT	140		94,7	333,4	
<b>500 CMC.</b>					
B.S.A.			93,8	331,2	
<b>SIDES</b>					
TWN 250				471,5	2,37
VICTORIA 250			70,8	451,0	2,62
HOREX 350				417,2	3,84
ZUNDAPP 600		96,8	90,7	339,2	3,74

La 350 D.K.W. officielle, remarquable principalement pour sa légèreté.



La course des sides 750 ne vit que des BMW. Hillebrand sera vainqueur à la moyenne de 101,9 kmh., réalisant le meilleur tour à 105 kmh. De ces épreuves, apparaissent les confirmations

suivantes : les 125 NSU sont des machines rapides de classe internationale, les 250 et 350 DKW sont particulièrement à l'aise sur des circuits sinueux.



APRES LE

BOL D'OR

L'OPINION DE

Mr. VIOLET



**L**E Bol d'Or 1952, qui devait se courir à St-Germain, a dû être reporté presque en dernière heure à Montlhéry.

De ce fait, et aussi parce que d'autres compétitions avaient lieu le même jour dans la région parisienne, il fut quelque peu délaissé par le grand public.

Pourtant, il méritait mieux, et l'ensemble de l'épreuve ne fut pas sans intérêt, tant au point de vue sportif qu'au point de vue technique.

Les résultats sportifs vous ayant été exposés par ailleurs, c'est le point de vue technique que je vais aborder.

Montlhéry et St-Germain diffèrent totalement.

A St-Germain, la plus longue ligne droite est le tiers de celle de Montlhéry (l'anneau étant, bien entendu, considéré comme une ligne droite).

A St-Germain, j'avais chronométré le temps qui s'écoulait depuis le moment où j'enclenchais la prise directe et le moment où je levais le pied et freinais pour attaquer le virage de la Mare aux Canes, c'est-à-dire dans la plus longue ligne droite. Temps : 24 secondes !

A Montlhéry, ce temps est porté aux environs d'une minute et demie, soit près de quatre fois plus.

Les pilotes fatiguent donc moins, de même les boîtes de vitesses et les freins. En revanche, les moteurs prennent du régime et sont astreints à le soutenir beaucoup plus longtemps.

Conclusions : malgré les perfectionnements indiscutables des moteurs, c'est de leur côté qu'il faut rechercher la plupart des sujets de pannes.

Embiellage chez Lefèvre, soupape d'échappement et ressort chez Rossignol, embiellages et pistons dans les deux temps, etc...

Cela ne rend que plus méritoires les performances de ceux qui ont terminé la grande randonnée, laquelle s'est soldée, comme chacun sait, par un succès d'ensemble des petites cylindrées, et, parmi celles-ci, soulignons une forte majorité de moteurs à deux temps.

De plus, la Guzzi de Collignon fut constamment talonnée par les Puch, qui firent, elles aussi, une remarquable démonstration.

Enfin, un fait nouveau dont l'importance n'a échappé à personne : la rentrée en course d'une grande marque, Peugeot.

J'ai trop souvent critiqué la carence de nos constructeurs dans le domaine sportif pour ne pas leur rendre un juste hommage quand il y a lieu. Cette carence, partiellement excusable au temps des vaches maigres, devenait absolument indéfendable dans la période de prospérité actuelle : Peugeot est le premier à l'avoir compris.

J'ai toujours dit que la course était le prolongement indispensable — et payant ! — du Bureau d'Etudes, qu'elle empêchait de s'endormir dans une trompeuse sécurité, et qu'elle constituait un contrôle sans fissure.

Soyez sûrs que l'expérience du Bol a été payante pour Peugeot, car si la totalité de ses machines s'est échelonnée au classement, les incidents qui en furent la cause portèrent principalement sur les accessoires, et les corrections seront faites. Sans le Bol, il eut fallu de longs mois pour arriver au même résultat.

En tout état de cause, le résultat obtenu a été remarquable et les réflexions des techniciens, glanées au cours des 24 heures ont dû encourager les dirigeants de la firme, venus assister aux performances de leur matériel et de

leurs pilotes, à persévérer dans la voie qu'ils venaient de reprendre après une longue éclipse.

J'aimerais que la leçon ne fut pas perdue pour les autres constructeurs français.

Couvrir de placards publicitaires les revues spécialisées, cela peut donner des résultats, mais compléter ces placards par l'annonce de performances de grande classe, c'est tout de même autre chose, et ce n'est pas à la portée de tout le monde.

Croyez que les « Motards », qui sont dans l'ensemble bien plus techniques que d'aucuns le pensent, sauront l'apprécier et s'en souvenir.

Quelques réflexions, pour terminer, sur l'état physique des pilotes après la course.

Collignon était remarquablement frais, malgré ses 45 ans, or j'ai toujours prétendu qu'un Bol d'Or ne constituait pas une prouesse athlétique exceptionnelle et pouvait être entrepris par tout pilote normal en bon état physique (et j'ai quelque expérience de la chose, ayant fait moi-même 11 Bol d'Or, dont 3 à moto).

Encore faut-il que les pilotes acceptent de se soumettre à une discipline alimentaire indispensable et à un entraînement psychique de leur système nerveux, car c'est là qu'il reste beaucoup à faire ! Et j'entends aussi bien pour les pilotes que pour les aides aux ravitaillements !

Combien en ai-je vu dans un état d'énervement invraisemblable et combien nuisible ?

Pour gagner un Bol d'Or, la bonne formule n'a pas changée et je vous la livre volontiers : du calme, encore du calme, toujours du calme... C'est la meilleure manière d'éviter les accidents, les incidents, et en définitive de gagner l'épreuve.

Pensez-y, et à l'année prochaine.

Marcel VIOLET

Vice-Président de la F.F.M.

### ...et celle d'un lecteur

**A**près l'éditorial de « Moto-Revue » du 7 juin, j'ai suivi avec une attention accrue le déroulement du dernier Bol d'Or qui débutait ce même samedi.

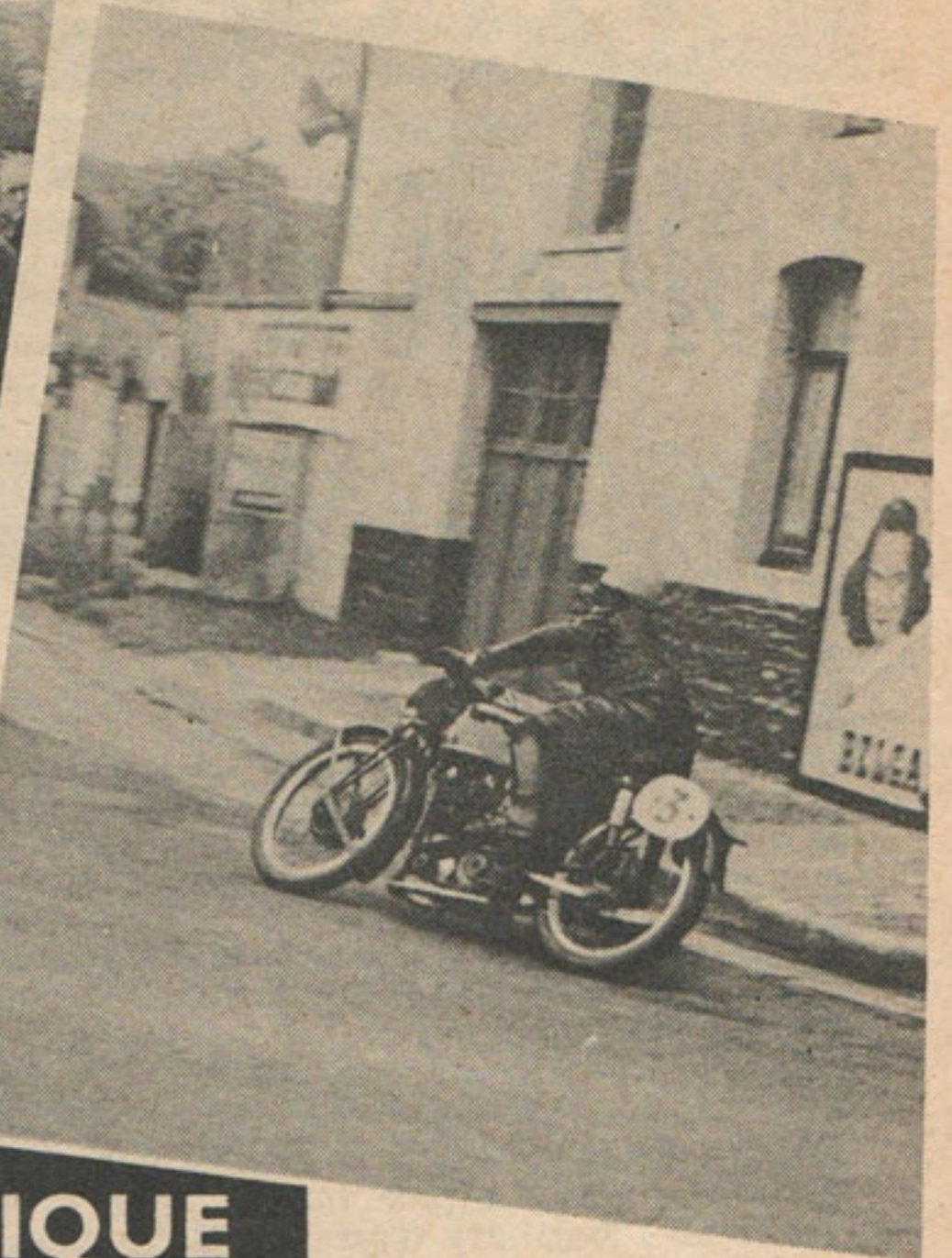
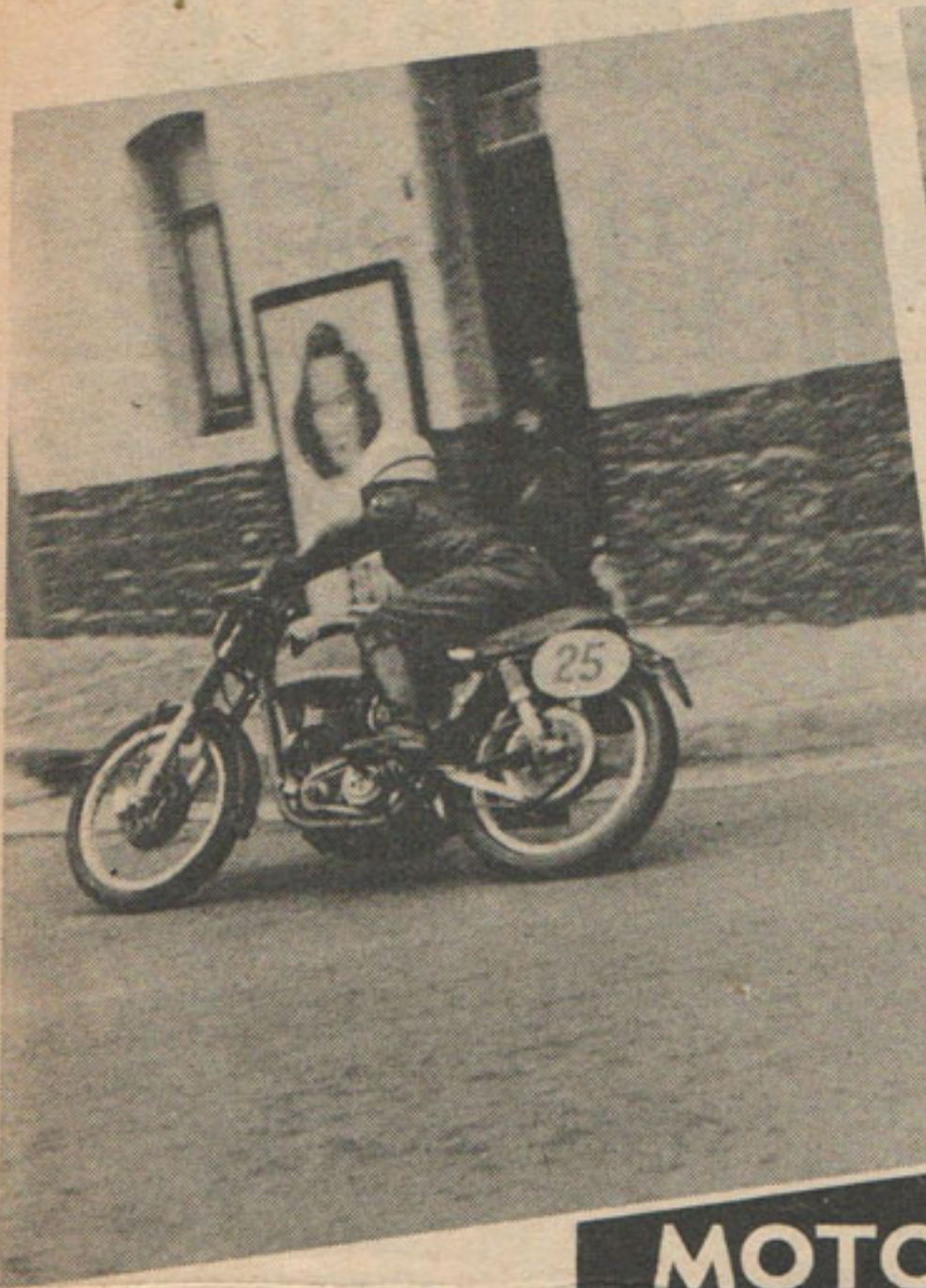
Comme toujours, le spectacle était curieux, dans cette atmosphère de kermesse et de déjeuner sur l'herbe. Ce qui est regrettable à mon avis, c'est que l'intérêt purement sportif et pratique de cette épreuve n'apparaisse plus guère.

En ce qui concerne les pilotes, les spectateurs qui ont suivi la course de près et particulièrement aux premières heures du dimanche, sont prêts à rendre hommage au courage et à l'endurance de ces hommes. Le spectacle des conducteurs, harnachés comme des explorateurs interplanétaires, descendant de machine aux premières heures de l'aube, titubant de fatigue et d'engourdissement et, quelques minutes plus tard, repartant sans avoir manifestement recouvré leurs forces était poignant, héroïque même. Seulement, est-ce vraiment du sport cet effort physique poussé au-delà des limites réellement saines ? Ces hommes, ces tout jeunes hommes parfois, ne se ressentiront-ils pas dangereusement des fatigues d'une épreuve épuisante ? Et puis, avec les vitesses sans cesse accrues, les risques d'accident ne peuvent qu'augmenter. On a malheureusement un peu l'impression que certains spectateurs vont au Bol comme d'autres vont au cirque dans l'espoir de voir le dompteur mangé ou le trapéziste s'écraser au sol. L'accident de ce malheureux coureur à la sortie de l'anneau de vitesse était bien dû à la fatigue.

La formule du Mans nous paraît déjà plus intéressante, car les deux conducteurs peuvent pousser la mécanique jusqu'aux plus extrêmes limites, tout en restant maîtres de leurs

(suite page 454)





## MOTO-REVUE EN BELGIQUE

# GRAND PRIX DES FRONTIÈRES A CHIMAY

**P**our la 22<sup>e</sup> fois, le Royal Auto-Moto-Club de Chimay avait organisé son épreuve traditionnelle de la Pentecôte sur le magnifique Circuit de 10 kms 870 encore très amélioré cette année.

Malheureusement, autant par la défection de certains concurrents annoncés que par l'écourttement des deux séries mises en ligne, cette manifestation n'a pas revêtu le caractère de grande course qu'on voulait lui attribuer, et il semble bien prétentieux ce titre de « Grand Prix des Frontières », alors qu'il fut simplement offert à l'admiration des spectateurs deux démonstrations réduites, à la dernière minute, d'un petit groupe de coureurs qui firent d'abord quelques tours du circuit sur des motos 350 ccm. et ensuite changèrent de machines pour faire encore quelques tours en 500 ccm.

Malgré l'amélioration très nette du sol du circuit et son aménagement, les vitesses réalisées furent bien inférieures à celles établies en 1951, et Goffin qui fut en tête du peloton du début à la fin des deux séries fit une exhibition de régularité, sans avoir eu à défendre un seul instant sa place de leader.

### COURSE 350 CMC.

La première course « solo » 350 ccm. était annoncée pour 15 tours : le départ est donné à 10 coureurs, avec un retard important et la distance réduite à 10 tours.

Dès l'issue du premier tour, Goffin passe déjà nettement détaché, ayant parcouru le circuit en 4'45", soit environ 135 kmh. A 5" passait Basso, puis Raffeld, l'anglais Keys et toute la suite. Corthout, déjà très en retard, arrivait à 1' du leader.

Le deuxième tour voyait les positions se modifier sensiblement, à part Goffin qui poursuivait sa ronde à allure soutenue et prenait graduellement de l'avance. On constatait que Basso avait laissé sa deuxième place à Raffeld, qui se trouvait alors à 11" du Champion de Belgique, et Martin se faufilait à la troisième place, de huitième qu'il était au premier tour. Corthout, en panne sur le circuit, abandonnait. Au troisième tour, nouvelle mutation : Goffin est toujours en tête et son « temps » égal à 1" près, puis vient Martin à 6", Raffeld, le hollandais Van Rijswijk. Basso est maintenant relégué à l'avant dernière place. Au quatrième tour c'est le hollandais Simons qui remplace son compatriote Van Rijswijk à la quatrième place.

A mi-course, la moyenne générale de Goffin s'établit à 136 kmh. 340 et il a 27" d'avance sur Martin son suivant immédiat.

Dauwe donne un renouveau d'intérêt à la course en poussant un « sprint » qui le fait passer de la huitième à la cinquième place. Gerrebos se rapproche de Basso ; le tour sui-

★ ★ ★

**CETTE CLASSIQUE EPREUVE  
D'OUTRE-QUIEVRAIN A ETE  
L'OCCASION POUR LE CHAMPION  
BELGE GOFFIN DE REALISER  
UN BEAU DOUBLE. ON LE  
VOIT CI-DESSUS, AU CENTRE,  
ENTOURE DE BASSO A GAUCHE,  
ET MARTIN A DROITE.**

★ ★ ★

vant verra l'abandon de ce dernier, qui ayant cassé des roulements de boîte de vitesses, revient à petite allure vers son stand. Presque simultanément Van Rijswijk abandonne lui aussi, victime d'ennuis mécaniques.

Et la ronde se poursuit, Goffin augmentant légèrement son allure, bien que nullement menacé, mais le Champion de Belgique est l'idole de cette journée, et il veut satisfaire son public, ce qui est louable.

Une lutte semble toutefois s'engager pour la possession de la deuxième place, entre Martin et Raffeld, lequel se trouve à 6" de l'ancien Champion de Belgique 350. Dauwe a dépassé l'anglais Keys Gerrebos à un tour de retard, et la course se termine sans plus d'histoires, donnant les résultats techniques suivants :

350 ccm., 10 tours, 108 kms : 1. Goffin (Norton) en 47'47", moyenne 136 kmh. 670 ; 2. Martin (Velocette) 48'11" ; 3. Raffeld (AJS) 48'17" ; 4. Dauwe (Velocette) 48'46" ; 5. Simons (holl.) sur Velocette, 48'49" ; 6. Keys (angl.) sur AJS, 49'13" ; 7. Gerrebos (Velocette) à un tour. Tour le plus vite par Martin en 4'42", moy. 138 kmh. 760.

### COURSE 500 CMC.

La course des 500 ccm., dont le départ est donné vers midi, sera en quelque sorte la répétition de la précédente ; là aussi on réduira les 15 tours prévus à 12 tours seulement. La supériorité de Goffin sur sa « Featherbed » s'affirmera d'un bout à l'autre. Il ne sera relativement inquiété que par Van Rijswijk qui le talonnera à 3" seulement vers le neuvième tour, rompant ainsi la monotonie de la manifestation. Basso, le jeune espoir du club de Mettet, fera

une belle course ; rappelons que ce coureur était encore classé junior l'an dernier, et que c'est la première fois qu'il courait à Chimay ; il terminera 3<sup>e</sup> à un peu moins de deux minutes de Goffin. Le style de ce jeune pilote s'affirme et nous sommes persuadés qu'il atteindra bientôt la grande vedette.

Martin a semblé moins à l'aise sur sa Gilera que sur sa Velocette. Ce très bon pilote paraît avoir retrouvé une certaine forme malgré son absence des compétitions pendant près d'un an. N'avait-il pas réalisé la veille le meilleur temps en 350 à l'entraînement à 139 kmh. 750. Il est d'ailleurs toujours détenteur du record du tour du circuit en 350 ccm. réalisé par lui en 1951 à 141 kmh 270.

L'anglais Keys n'a pas justifié la réputation habituelle des britanniques et aussi bien en 350 qu'en 500 ccm., n'a fait que se maintenir dans la course.

Le hollandais Van Rijswijk fut le seul à s'attaquer réellement à Goffin. Il fit une très belle course en 500 ccm. Son compatriote Simons se comporta bien également.

Le belge Gerrebos qui, comme Basso, vient seulement d'accéder à la catégorie internationale, est également un jeune pilote à suivre, et les résultats qu'il a obtenus aujourd'hui reflètent imparfaitement sa classe réelle.

Dauwe aurait pu faire beaucoup mieux, mais sa mécanique ne semblait guère au point (mais il ne faut pas toujours accuser la fatalité).

Raffeld, l'un des excellents pilotes belges du moment, anima pour sa part notamment la course des 350 ccm. Sa démonstration fut moins bonne en 500, où il semblait tenir plus difficilement le train.

Il serait bien superflu de vouloir détailler la course des 500 ccm., puisque dès la fin du premier tour, jusqu'au douzième et dernier, on retrouvera en tête et dans l'ordre inchangé :

Goffin, Van Rijswijk, Basso, Simons, Martin, etc...

Et pour terminer ce compte rendu par un souhait, nous formulons le vœu que les organisateurs nous offrent l'an prochain un vrai Grand Prix Motocycliste, ce qui comblera de plaisir les très nombreux assidus du Circuit de Chimay.

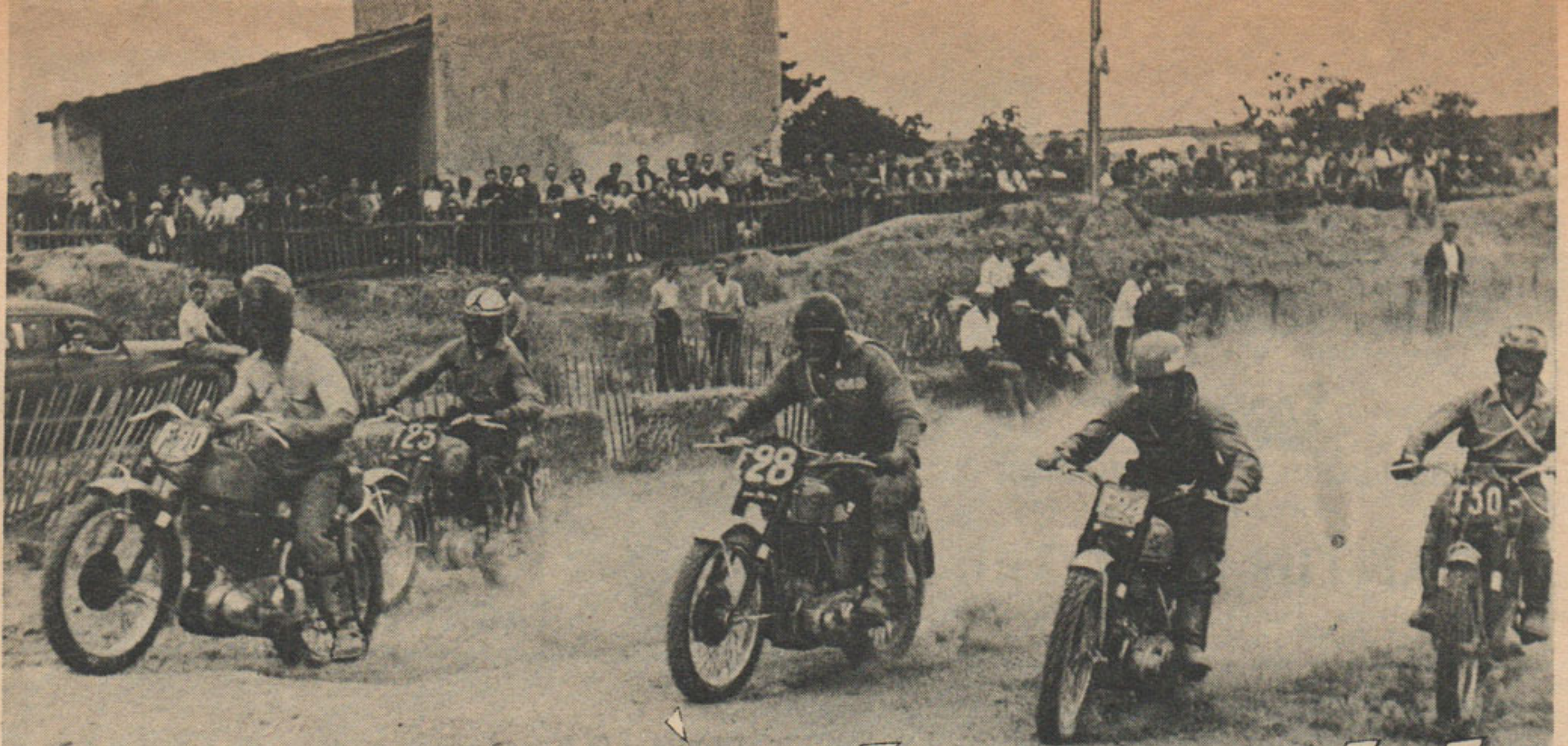
### RESULTATS DES 500 CMC.

1. Goffin (Norton) en 53'44", moyenne 148 kmh. 220 ; 2. Van Rijswijk (holl.) sur Norton en 53'55" ; 3. Basso (Norton) en 55'32" ; 4. Simons (holl.) sur Norton en 56'07" ; 5. Martin (Gilera) en 56'45" ; 6. Raffeld (AJS) en 57'54" ; 7. à un tour : Keys (anglais) sur AJS ; 8. Gerrebos (Velocette) ; 9. Dauwe (Norton).

Tour le plus vite par Goffin en 4'23", à la moyenne de 148 kmh. 790.

H. F.





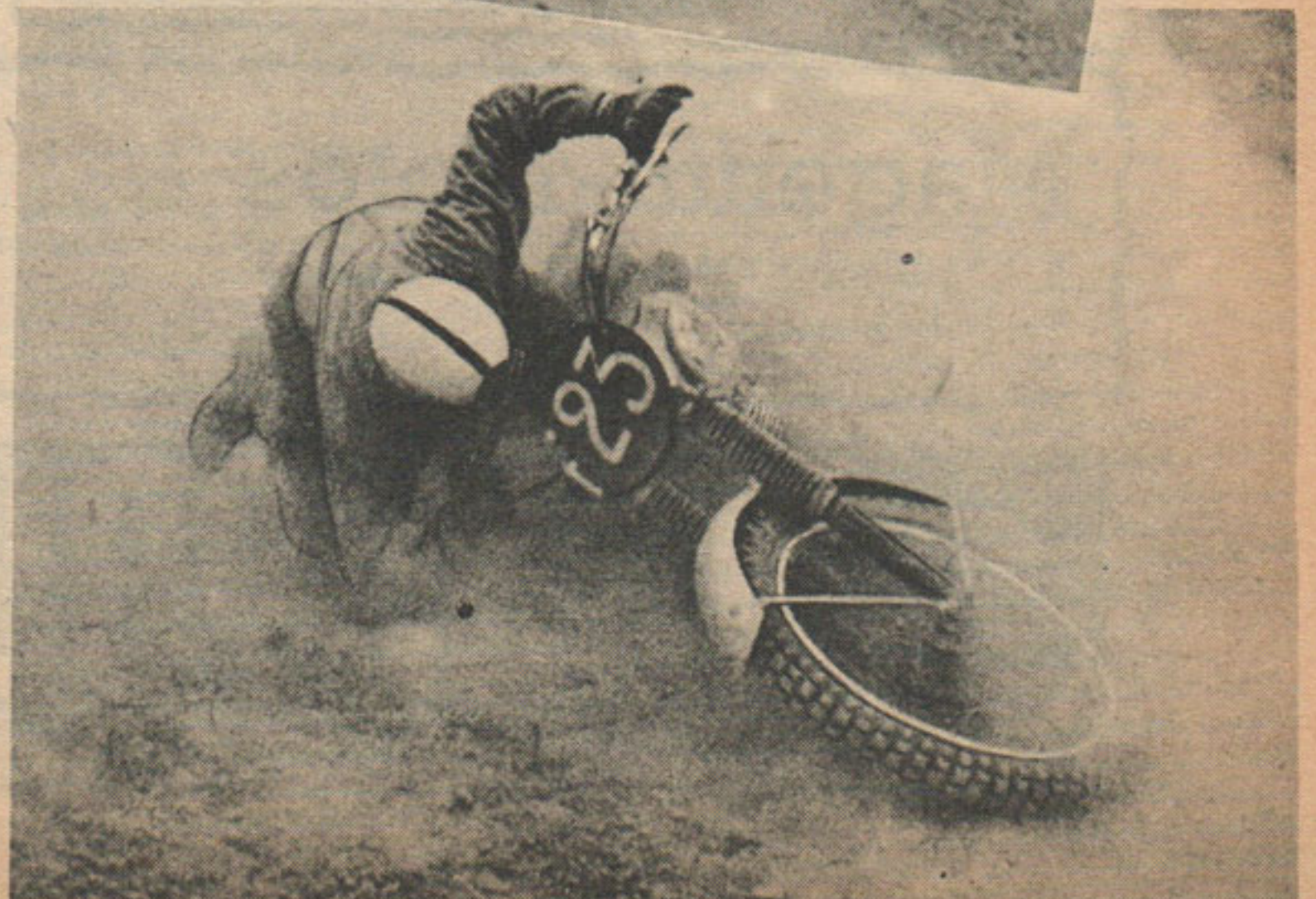
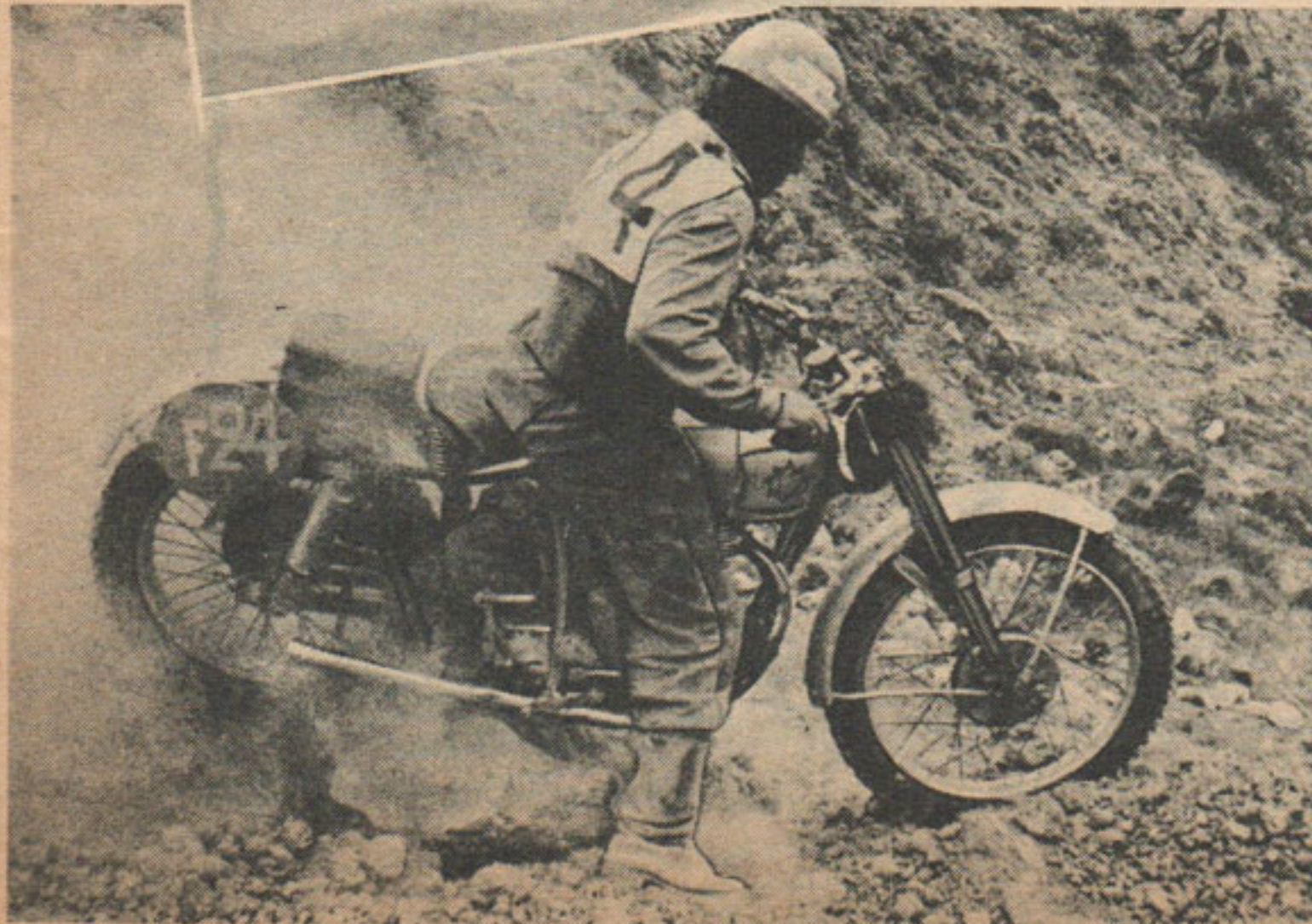
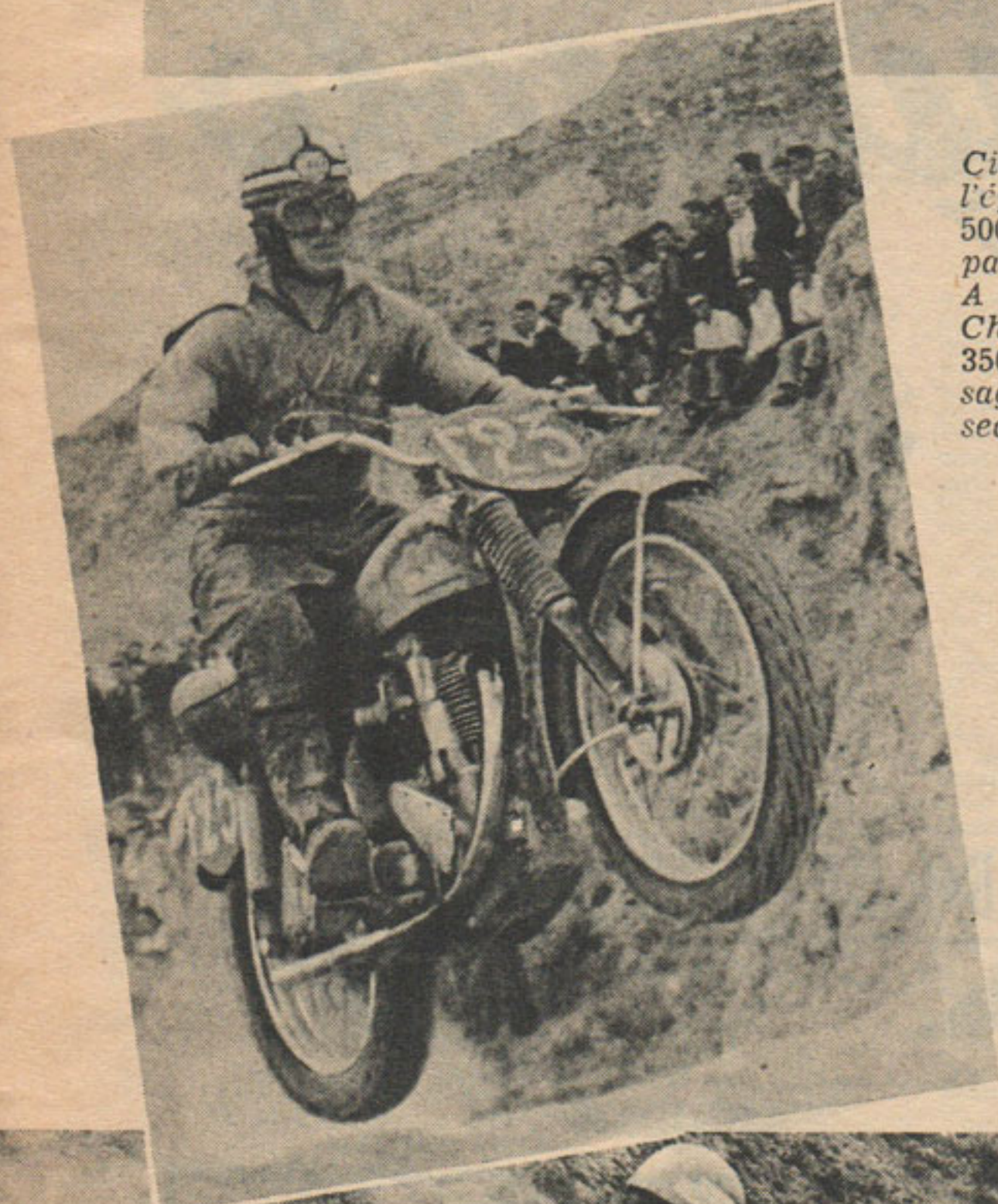
# CROSS À NARBONNE

Ci-dessus : le départ de l'épreuve réservée aux 500 cmc. qui sera enlevée par Theveney (F 24).  
 A gauche : un saut de Charrier vainqueur en 350 et à droite, un passage de Prieur quelques secondes avant sa terrible chute.

(Voir page 453)



Ci-dessous : deux concurrents en difficultés. Theveney, à gauche, a dû frémir pour son carter moteur en passant sur cette énorme pierre et à droite, Charrier chute là où Prieur vient de se blesser.





Avant d'acheter votre Vespa !

Essayez-le, n'hésitez pas !

PANTIN-SCOOTER  
Spécialiste et Concessionnaire



STATION-SERVICE — ACCESSOIRES  
Pièces détachées

**PANTIN-SCOOTER**

173, rue de Paris - PANTIN (Seine)  
METRO : EGLISE DE PANTIN

Distributeur  
OFFICIEL



**FACILITES DE PAIEMENT**

*Volants  
Magnétiques*



**SAFI**

BOL D'OR - 1951 - vainqueurs en 175 cmc.

**ALLUMAGE - ECLAIRAGE**

Pour VéloMOTEURS et Motos  
Moteurs auxiliaires  
Moteurs agricoles et marins  
Moteurs Industriels

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE  
Pour les différents types SAFI  
dans les délais les plus réduits

SERVICE REPARATION  
ECHANGE STANDARD

Société d'Applications  
et de Fabrications Industrielles  
21-23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX  
Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS  
154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)  
Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED  
61, rue de Lyon et rue de Metz — ALGER (Algérie)

**BOBINE SPECIALE MOTO**

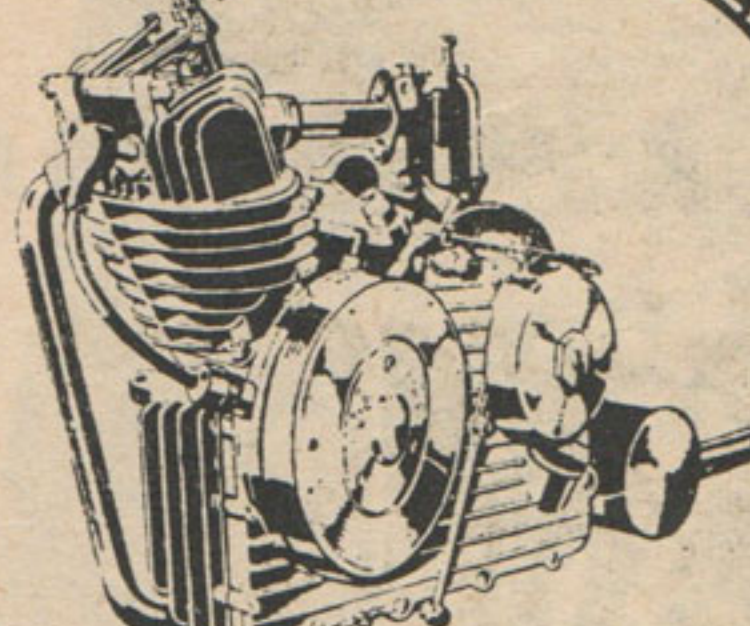
LICENCE  
DUCATI

48 cm<sup>3</sup>

*uccicolo*

A 4 TEMPS 2 VITESSES

LE PLUS RAPIDE. LE PLUS ECONOMIQUE



**M.ROCHER**

CONSTRUCTEUR  
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)  
Bureaux commerciaux : 36, Av. de l'Opéra, PARIS, Opé. 00-90

**Magenta-Motos**

9, Boulevard Magenta - PARIS-10<sup>e</sup>  
Tél. NORd 11-60 M<sup>re</sup> République

ACHAT — VENTE — REPRISE

Crédit immédiat 1 an sur neuf et occasion

MOTOBECANE - TERROT - MONET-GOYON - GUILLER  
GNOME-RHONE - JONGHI - A.G.F. - ARDENT -  
GRANDIERE — Pièces détachées A.M.C.

Accessoires - Equipements et la MOBYLETTE

**MONOPOLE-POISSY**

Massenet

PISTONS-SEGMENTS-SOUPAPES-CHEMISES

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



## LE SPORT - LE SPORT



## CROSS D'IVRY

C'est devant une foule très appréciable et par un temps extrêmement sec, que s'est déroulée la 2<sup>e</sup> manche du Championnat de France de Moto-Cross sur le terrain d'Ivry.

**250 CMC.**  
En 250 cmc., bataille très rude entre Klym, Bénard et Vouillon. Rabus (MCC) fait une chute sans gravité, mais qui l'obligera tout de même à quitter le terrain sur une civière.

La première éliminatoire revient à Amédéo, la seconde à Klym et la finale est remportée par Perry du MC Sèvres.

**350 CMC.**  
250 cmc. : 1<sup>re</sup> manche : Amédéo, Perry, Humbertjean. — 2<sup>e</sup> manche : Klym, Vouillon, Bénard. — Finale : Perry, Bénard, Klym.

Molinari s'étant installé à la première place dès le départ, la course des 350 cmc. sera surtout très animée par la lutte pour les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> places entre Raymond, Martin et Vinetty, avec l'avantage final au premier cité.

**Classement 350 cmc.** : 1. Molinari ; 2. Raymond ; 3. Guerlach.

La dernière manche voit encore Molinari en tête, suivi de Raymond, Provins surgissant en dernière heure, 4<sup>e</sup> Chaumette.

**500 CMC.**  
Dès la première éliminatoire, Brassine est en tête, suivi de Molinari et Melin, ces deux derniers coureurs sont remplacés par Decoster et Scossa au cours de la seconde éliminatoire, alors que Brassine est toujours en tête Vouillon est alors quatrième.

La finale eut lieu très tard et donna lieu à un cafouillage du plus bel effet. Dès le départ donné, Vouillon s'arrête et ici a lieu une discussion avec les organisateurs. Un faux départ est donné ; puis Frantz et Molinari ont des ennuis de machines qui les obligent à en changer. Finalement le vrai départ est donné et le classement de cette épreuve s'établit comme suit :

1. Brassine ; 2. Melin ; 3. Biat.

## MOTO-CROSS DE VERDUN

C'est par un temps splendide et en présence d'une foule considérable que s'est déroulé le 5<sup>e</sup> Moto-Cross de la Citadelle. Sur un parcours de 1.500 mètres très accidenté, les spectateurs ont pu admirer la maîtrise des coureurs venus de l'étranger et aussi de nos régionaux.

## RESULTATS

**I. Régionaux**, 8 tours : 1. Casola (Longwy) en 15'1" ; 2. Strekalj (Merlebach) ; 3. Vejux (Nancy) ; 4. Grandfils (Nancy) ; 5. Taboga (Verdun) ; 6. Spitz (Verdun).

**II. Nationaux** : Classement par addition de temps des 2 manches. Nette victoire du jeune Molinari, vainqueur des 2 manches. 24 tours : 1. Molinari (Saroléa) 51'58" ; 2. Casola (Ariel) ; 3. Tardif (NSU) ; 4. Strekalj (Panther) ; 5. Brognard ; 6. Raguenot ; 7. Vicini.

Meilleur tour : Molinari 1'43".

**III. Internationaux** : 1<sup>re</sup> manche. Départ magnifique. Lutte serrée entre l'anglais Cheney, le français Charrier et le belge Pickart. Cheney n'ayant pu terminer la deuxième manche pour ennuis mécaniques, c'est son compatriote Archer qui remporta la course. Regrettons que Verrecchia ait dû abandonner dans chaque manche (incidents mécaniques). 30 tours : 1. Archer (GB) 49'27" ; 2. Pickart (B) ; 3. Charrier (F) ; 4. Perlin (F) ; 5. Fossier (F).

Meilleur tour : Archer 1'34".

**IV. Challenge de la Ville de Verdun** : Duel Charrier-Molinari, qui, pendant les 8 tours, tintrent les spectateurs en haleine ; c'est finalement Charrier qui enleva le sprint : 1. Charrier (BSA) 14'48" ; 2. Molinari (BSA) 14'49" ; 3. Verrecchia (Saroléa) 15'29".

Félicitations aux membres du GMACL, section de Verdun, pour leur très belle organisation.

Dans la région les prochains moto-cross auront lieu le 22 juin à Jœuf (M-et-M.) le 29 juin à Pierrennes (M-et-M.) le 13 juillet à Longwy (M-et-M.).

## MOTO-CROSS DE NARBONNE

Le classique Moto-Cross de Narbonne qui se courait sur le nouveau terrain de Coudonne, a obtenu cette année un gros succès, car le circuit excessivement difficile a littéralement « emballé » les spectateurs par ses obstacles étudiés et peut-être un peu dangereux. Plusieurs pilotes chutèrent, qui dans les descentes, qui par collision avec les rochers bordant la piste. Une épaisse poussière gêna les coureurs qui une fois le premier tour entamé, ne pouvaient songer à varier leurs places durant le reste de la course, tant la visibilité était réduite.

Aux dires de Charrier, qui n'est pourtant pas à classer parmi les « petits garçons », le parcours était très difficile, mais un bon pilote pouvait fort bien le parcourir sans chuter, s'il n'y avait pas eu une telle poussière.

Deux pilotes, Verrecchia et Prieur, en furent les malheureuses victimes, en tombant l'un dans un fossé de 2 m 50 bordant la piste, l'autre dans une descente plus terrible encore que celle de Montreuil. Le premier fut relevé avec de fortes contusions et souffrant de reins. Quand au second, il dut quitter le terrain sur une civière, la clavicule brisée et dirigé sur l'hôpital de Narbonne. Tous nos vœux de prompt rétablissement au poulain de l'Ecurie Rapid'Moto.

A l'issue de cette réunion, voici les résultats :

**Cat. 175 cmc. Classement général** : 1. Delmas, Carcassonne, champion du Languedoc ; 2. Coll, du Roussillon ; 3. Bonnet, de Montpellier ; 4. Alvaros, de Carcassonne ; 5. Maru, du Roussillon.

**Cat. 250 cmc. Classement général** : 1. Juigné, Tours ; 2. Saucà, de Toulouse ; 3. Sinquet, de Sète ; 4. Belmonte, de Béziers ; 5. Daruy, de Toulouse.

**Cat. 350 cmc.** : 1<sup>re</sup> course : 1. Charrier ; 2. Matéos ; 3. Daruy ; 4. Cros ; 5. Boisserie.

2<sup>e</sup> course : 1. Charrier ; 2. Daruy ; 3. Delmas ; 4. Juigné ; 5. Matéos.

3<sup>e</sup> course : 1. Delmas ; 2. Charrier ; 3. Cros ; 4. Daruy ; 5. Matéos.

**Classement général** : 1. Charrier, de St-Cloud ; 2. Daruy, de Toulouse ; 3. Delmas, de Carcassonne ; 4. Matéos, de Toulouse ; 5. Cros, de Béziers ; 6. Juigné, de Tours ; 7. Boisserie, de Paris ; 8. Bernot, de Paris.

**Cat. 500 cmc.** : 1<sup>re</sup> course : 1. Théveney ; 2. Boisserie ; 3. Lefèvre ; 4. Degraux ; 5. Wibo.

2<sup>e</sup> course : 1. Charrier ; 2. Théveney ; 3. Lefèvre ; 4. Lusseyrand ; 5. Wibo.

3<sup>e</sup> course : 1. Lusseyrand ; 2. Théveney ; 3. Lefèvre ; 4. Charrier ; 5. Wibo.

**Classement général** : 1. Théveney, de Paris ; 2. Lefèvre, de Paris ; 3. Lusseyrand, de Paris ; 4. Charrier, de St-Cloud ; 5. Wibo, d'Alger ; 6. Boisserie, de Paris ; 7. Degraux, de Belgique ; 8. Prieur, de Paris ; 9. Verrecchia, de Paris.

## MOTO-CROSS

## A LA PORTE DES LILAS

Les Championnats de Paris se sont disputés récemment sur le terrain du « Chapeau Rouge ». Frantz, sérieux concurrent pour Brassine, dut abandonner sur accident mécanique, ce qui laissait le champ libre à son principal adversaire.

La victoire de Melioli en 350 est à signaler,

ainsi que celle des 3 suivants qui font partie eux aussi de l'écurie Saporiti.

## RESULTATS DES CHAMPIONNATS DE PARIS

**500 cmc.** : 1. Brassine sur FN ; 2. Vouillon ; 3. Amédéo ; 4. Lusseyrand ; 5. Deshaies ; 6. Raulin.

**350 cmc.** : 1. Melioli sur Royal Enfield ; 2. Chaumette ; 3. Martin ; 4. Perry ; 5. Legrand ; 6. Bénard.

**250 cmc.** : 1. Amédéo ; 2. Humbertjean ; 3. Daudé ; 4. Bénard ; 5. Dupré ; 6. Perry.

## LE CIRCUIT DU HAUT-RHIN

Cette épreuve qui comptait pour le Championnat de France et organisée par le Moto-Club de Mulhouse, a vu un beau doublé de Charrier en 350 et 500 cmc., qui détient le temps le plus rapide au tour, ainsi que Hug en 1'48", soit une moyenne de 88 kmh. 260.

Drion, qui avait fait une brève incursion en France pour cette occasion (il court à l'étranger depuis X temps), remporta la catégorie sidecars devant Bétemps à 1" et Insermini.

En 175 cmc., Lacour fait second sur Peugeot derrière la MV de Burgraff, lequel à 11" d'avance.

## RESULTATS

**175 cmc.** : 1. Burgraff, les 52 kms 960 en 42'36" (moy. 75 kmh. 568) ; 2. Lacour (Peugeot), 42'47" ; 3. Tessier (Terrot)

**250 cmc.** : 1. Jacquier-Bret (Guzzi), les 66 kms 900 en 50'50" 2 (moy. 74 kmh. 781) ; 2. Lang (TUM), 52'2" ; 3. Camus (DS Malterre) à 1 t.

**350 cmc.** : 1. Charrier (Velocette), les 79 kms 440 en 57'7" (moy. 83 kmh. 450) ; 2. Kibiel (AJS), 57' 28" ; 3. Crouset (Norton)

**500 cmc.** : 1. Charrier (Norton), les 79 kms 440 en 57'35" (moy. 83 kmh. 764) ; 2. Jacquier-Bret (Guzzi), 57'53" ; 3. Planque (Norton).

**Sidecars 500 cmc.** : 1. Drion (Norton), les 52 kms 960 en 40'24" (moy. 78 kmh. 653) ; 2. Bétemps (Norton), 40'25" ; 3. Insermini (Norton).

## LE VESPA-CLUB DE NICE ET DE LA COTE D'AZUR AU PREMIER AUDAX INTERNATIONAL FEMININ

Le « Vespa Club de Milan », sous les auspices du « Vespa Club d'Italie », avait organisé le 1<sup>er</sup> juin 1952 le « premier Audax Féminin International par équipe »

Cette épreuve groupait les représentants de Belgique, Allemagne, Suisse, Italie et naturellement la France avait tenu à être présente par des formations de Paris, Toulouse, Lyon, Marseille, Brignolles et Nice.

La manifestation consistait en une course taxée sur la capacité des concurrentes à accomplir un parcours donné dans les limites du temps maximum de 6 h. 30.

Le circuit partait de Milan, passait par Côme, Cavirate, Arona, Stresa, Ornegna, Novara et retour à Milan ; soit environ 400 kms.

Le « Vespa Club de Nice et de la Côte d'Azur » avait délégué trois charmantes « Vespistes » : Mesdemoiselles Madeleine et Germaine Baillet et Yvette Renoux, qui ont su hautement faire apprécier leur endurance et leur esprit d'équipe.

## CIRCUIT D'ANGOULEME

Malgré la concurrence offerte par le Circuit de Montauban qui empêcha de nombreux champions internationaux de se produire dans ses épreuves, le classique circuit des Remparts enregistre un beau succès.

C'est le coureur suisse Albisser qui a vaincu en 350 et 500 sans cependant atteindre la performance de Collot l'an dernier.

En 250 cmc., un coureur italien, Ozino, remporte la victoire devant Schaad.

L'épreuve des sidecars où nous trouvons l'éternel trio Smith, Haldemann et Murit (Drion était absent) a été gagnée par le premier cité, devant Murit et Haldemann à 1 tour.

**250 cmc.** : 1. Ozino (Guzzi), 36'20" 9/10, moy. 63 kmh. 739 ; 2. Schaad, 36'59" 7/10 ; 3. Salasc, 37'9", à 1 tour ; 4. Fauchereaux, à 2 tours ; 5. Pitton, à 2 tours ; 6. Montanari, à 5 tours ; 7. Rossignol, à 9 tours.

**350 cmc.** : 1. Albisser (AJS), 40'6", moy. 67 kmh 820 ; 2. Thomas, 46'46" 2/10 ; 3. Pitton, à 4 tours ; 4. Salasc, à 6 tours.

**500 cmc.** : 1. Albisser, 50 tours en 56'49" 8/10, moyenne 67 kmh. 939 ; 2. Insermini, 57'21" 3/10 ; 3. Planque, 59'10" 5/10 ; 4. Bayle, 57'42" 4/10 ; 5. Murit, 59'41" 6/10.

**Sidecars** : 1. Smith, 30 tours en 36'23" 8/10, moyenne 63 kmh. 648 ; 2. Murit, 37'25" 4/10 ; 3. Haldemann ; 4. Masuy à 2 tours ; 5. Hofstetter à 2 tours ; 6. Insermini à 3 tours ; 7. Deronne à 4 tours.

## LE RALLYE DE L'EST

Sur 29 arrivants, 16 ne furent pas pénalisés, au concours de régularité organisé par le C.M. Sécurité Nationale, et qui se déroulait sur Paris-Strasbourg-Paris, soit 1.282 kms. Le parcours



passait par les points suivants : Versailles, Meaux, Châlons-sur-Marne, Verdun, Nancy, Strasbourg, Colmar, Besançon, Dijon, Sens, Melun, Etampes et retour à Versailles.

Voici les résultats à l'issue de cette épreuve : 175 cmc. : 1. ex-æquo Pahin (MC Valentigney), Cuguet (MC Valentigney), Goudart (MC Normandie), tous sur Peugeot ; Meyer (MC Clodo.), tous sans pénalisation.

250 cmc. : 1. ex-æquo Bernard sur Bernardet, et Bresse, du MC Châtillon, sans pén.

350 cmc. : 1. Dardoise sur DKW (MC Marne), 17 pts ; 2. Villain 49 pts ; 3. Brasseler 63 pts, tous deux du MC Bellifontain.

500 cmc. : 1. ex-æquo Dauge, Lafaille, Ver-vack, Lagrange, Sima (Strasbourg), Loyau (MC Châtillon), Fessey, Pilot, Tock, tous trois du MC Bourgogne.

C'est le MC Bourgogne qui enlève le challenge du CMSN.

Peugeot remporte la coupe des marques en 175 cmc, ainsi que Bernardet en 250 et Terrot et Cemeç en 500 cmc.

**MOTO-CROSS DE CARMAUX**

Le dimanche 29 juin, à 14 h. 30, se disputera à Carmaux, sur le terrain des Anciennes Caves, le premier Moto-Cross organisé par le Moto-Camping Club Albigeois, Section Moto, avec la

participation des meilleurs pilotes de la Ligue des Pyrénées.

Les organisateurs ont su choisir sur les bords du Cérou et à proximité de la ville, un terrain ombragé d'une visibilité parfaite. Ce tracé audacieux laisse prévoir une lutte serrée pour la première place.

**CROSS A CRETEIL**

Le 6 juillet prochain, le RMC organisera sur son terrain de Créteil un moto-cross avec les principaux champions des cylindrées comptant pour le Championnat de France 1952.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au RMC, 33 rue Raymond Lefèvre, Montreuil.

**SUPPRESSION D'UN MOTO-CROSS**

Le CMSN informe que pour des raisons d'ordre administratives, il ne pourra organiser son moto-cross inscrit au calendrier en date du 27 juillet 1952.

**ANNULATION DE CIRCUIT**

Le Moto-Club Saint-Affricain vient de décider, en raison de la piste qui ne pourra être aménagée en temps voulu, de ne pas faire disputer

cette année la course de moto-cross prévue à la date du 3 août.

**CALENDRIER SPORTIF DU 6 JUILLET**

**VITESSE**

Circuit des villes d'eau des Vosges (AC Vosgien).

Circuit de Vitesse (MC Bourgogne).

Circuit de Vitesse (MC Saintongeais).

**MOTO-CROSS**

Moto-Cross (Inter.) (MC Nord).

Moto-Cross (MC Eure-et-Loir).

Moto-Cross (MC Marseille).

Moto-Cross (RMC).

Moto-Cross (UM Parisienne).

Moto-Cross (MC Toulousain).

**REGULARITE, RALLYE, etc...**

Concentration (MC Saint-Affricain).

Régularité (MC Montmorency).

**COURSE DE COTE, GRASS TRACK, DIVERS**

Course de Côte de Goldbach (UM Mulhouse).

Grass Track (MC Réolais).

Grass Track (MC Saintongeais).

**LE BOL D'OR - APRES LE BOL D'OR - APRES**

(suite de la page 444)

L'organisation fut excellente en tout points. Une petite remarque s'impose pourtant : pourquoi avoir arrêté les concurrents quinze minutes après l'heure normale d'arrivée ? Est-il permis d'ignorer que les derniers ravitaillements des coureurs sont souvent minutés « au poil », et que l'issue de la course, lorsque

certains leaders se suivent à peu de distance, comme c'était le cas, tient à presque rien : un changement de bougie, un bouchage de gicleur, une crevaillon, etc... Et quel drame si un conducteur bien placé tombait en panne sur le circuit pendant ce temps supplémentaire ? Sans compter que celui qui vient de rouler pendant 24 heures a bien le droit de se reposer à temps. Dans les tribunes, l'as-

sistance exprima sa désapprobation pour ce retard d'une façon un peu houleuse...

Mais s'il n'y a pas de roses sans épines, la réciproque est aussi vraie. Cet incident mis à part, aucun spectateur n'eut à regretter le temps passé à l'autodrome les 7 et 8 juin. Et les concurrents malchanceux se consolent en pensant d'ores et déjà à leur revanche... au Bol 1953.

(suite de la page 449)

moyens. Celle du Deutschlandfahrt est plus intéressante encore, car il s'agit de machines strictement de série.

Nous pensons en définitive qu'une course où deux pilotes se relaieraient pendant 24 heures au guidon d'une seule machine strictement de série au moteur réellement plombé, réunirait à la fois l'intérêt d'eux-mêmes, et l'intérêt mécanique, étant entendu que seules des pièces d'importance secondaire pourraient être remplacées sur les machines.

Le succès des 24 heures du Mans, épreuve mondiale, va grandissant, mais l'avenir du Bol d'Or, avec sa formule pé-

rimée, paraît bien pâle. Le public a d'ailleurs boudé, préférant sans doute Médrano à Monthéry.

N'attendons pas que d'autres organisent une épreuve motocycliste de l'importance de la ronde du Mans, Rajeunissons le Bol, il en a grand besoin, autant dans l'intérêt des constructeurs et des clients, que pour la seule gloire du sport.

En espérant que d'autres apporteront dans cet ordre d'idées d'intéressantes suggestions, je vous prie d'agréer, etc...

Mr A. BEAUVILLAIN, Paris-2<sup>e</sup>

**NOS PETITES ANNONCES**

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES ..... 275 fr.  
PETITES ANNONCES COMMERCIALES ..... LA LIGNE 385 fr.

Pour l'envoi par courrier de nos Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 3 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

**MOTOS A VENDRE**

NEW-MAP 350 cul. bon état px 65, vis. 50 r Demonceau-8<sup>e</sup>  
INDIAN 5 cv bleu ex. état ou éch. ctre Vespa ou pet. voit. Novillar 23 r St Roch Paris  
JONGHI 125 dern. mod. nve 0 k. jam rlé bs px Mar.48-52  
MOTOB. 500 cul. 85000. TABUT, 1 place de l'Eglise, Fontenay aux Roses.  
PEUGEOT P56 b. ét. acc. 100 TATARD 13 av. Lafontaine, Maison Lafitte (SO).  
350 TERROT 1950 px int. 4 v. f. tél. + 1 pn. + 1 ch. Nor.9684  
MOTOB. 100 lat. exc. ét. prix 57. a déb. Tél. VER. 26-31.  
OSA 350 D5 p nf 80. DOUBLET 50 r Candale, Pantin.  
TANDEM mot. Rémy t. b. ét. px int. Jeanne 145 r St Maur11<sup>e</sup>  
V. ou éch. DS5 culb. side c. p. cyl. 4 t. ou scoot. Vespa sam. et dim. Morineau 19 r. Croquette, Charenton Ecoles.  
DKW 250 NZ bon ét. ALBERNY, TUR. 94-80, poste 331.  
125 cmc. M.R. 1951 état neuf 1500 k. 6 rue Godefroy 13<sup>e</sup>.  
500 G HERSTAL side. Boillon 70 r Meaux19<sup>e</sup> 5<sup>e</sup> ét. 19h. t.l.j.

500 culb. Dollar équip. route mot. remis à neuf par fabric. avec fact. FIG. 67-91.  
TERROT 4 cv culb. bon état tan-sad, casques. Marinot 26 rue Beaurepaire, Paris 10<sup>e</sup>.  
2 BSA M20 bon état 57 rue Sadi Carnot Bagnolet (Seine).  
SIDE Précision av. malle AR 30. RENE 284 avenue Jean-Jaurès, à Drancy (Seine).  
500 cc BIANCHI lat. très bon état av side Précision. malle AR 120000. DEVENEY 20 q de l'Aisne, à Pantin (Seine).  
500 GUZZI Alce 160. 28 r de la Chaumière, Versailles (SO)  
TANDEM bon état Dery. Tandem moteur auxil. Vimer. Barrachin 1 rue Pavé, Paris  
INDIAN Précision f. tél. sus AR side int. cuir. Koechlin 5 r. Bonaparte 6<sup>e</sup>. Dan. 57-62  
HOREX 11 rue du Dr Lancereaux, 8<sup>e</sup>.  
DOLLAR 5 CV 45000 Tél. M. Papillon, GOB. 40-92.  
V. ou éch. KS 600. DUBOIS 6 all. V. Hugo Rosny s/Bois.  
**ARIEL** 4 cyl. 1000 cmc. absol. impeccable. E Salles à Bourdonne (SO).  
100 MOTOBEC. 70 qual Carnot St Cloud après 18 h.

VELOCETTE 350 KTT px int. ts les jrs 18h.30. DECOSTER 12 r. Lapérouse, Pantin.  
TERROT 350 b. ét. pns nfs Berthier «Les Plantes» r. République, Bois-le-Roi (SM)  
BMW R12 side commercial état impeccable prix int. RIAND 7 rue Meilhac, Paris 15<sup>e</sup>.  
BMW 350 R35 f. tél. tr. car. r. a. b. 120. Lorthiois R. 27 r d'Epinau SteGenneviève d. Bois  
TERROT 500 culb. side excel. occ de confiance BOT. 65-83 SEVIN 174 qual Jemmapes.  
500 DKW NZ 350 avec sus. Bol d'Or 250 NZ 116 boulevard Sérurier, 19<sup>e</sup>.  
AJS 500 18S s. bip. por. bag. 4500 k. c. neuve 315 LAB. 07-91 poste 268 ou sam. ap. m. 12 rue Coriolis, Paris 12<sup>e</sup>.  
500 culb. Motob. état neuf. 110 GOIZET 1 r. Frochot 9<sup>e</sup>  
175 AUTOMOTO sport s/gtie équipée, 17 fg du Temple.  
TERROT 125 ETD culb. 4 v. f. tél. 2 sac. cuir bat. accr. 5000 k. BERGER 36 bd Bastille, Paris. DOR. 61-45.  
MOTOBECANE 125 lat. 51 état neuf tte équip. SEG. 06-50.  
FN 600 4 v. sél. pneu neuf, MODELIA 7 rue Charlot, 7 h. 19, sauf sam dim.

JONGHI 125 ét. neuf éclair. p. bat. KL. PIERRAT 166 r. de la Convention 15<sup>e</sup>.  
350 PUCH impec. 110.000. Boisnon 7 r. St Yves Paris-14<sup>e</sup>  
MOTOBEC. 350 lat. 55 b. ét. Guillot 58 r Rochechouart.  
350 Anglaise. 0 km. sus. AR cause santé, urgent Bal. 65-73  
MOTOB. 350 lat. sam. tt. jour. Soret Uhlman 13 r. Péletan, Vitry, Aut. 183 (pte Choisy)  
BMW 350 four tél. 4 vit. état neuf. OPE. 86-06  
175 MOTOBECANE Z2C parf. état db. empl. 115000. POR. 36-93, poste 52-04  
SIDE Gn. Rh. 800 imp. roue secour 4 pns nfs px int. 19 h. Perreau 33 r. Beaunier 14<sup>e</sup>  
DKW NZ 350 parfait état. HUMBLOT. EUR. 48-26.  
MOTOC. 4 CV 80000. FOULON 33 rue Vitruve, 20<sup>e</sup>.  
DOLLAR 500 side ROQUET, 10 rue S. Carnot, Montrouge  
CAUSE ach. voit. Terrot 350 culb. comp. équip. parf. état 75000, tél. GIRARD Arc 94-30  
175 MALTERRE f. t. ar. tt. eq. tan-sad p. bag. 130 Arc. 94-00 Poste 15. 39 r P. Curie Cachan  
MOTOBEC. 125 sélect. 60. Cpt Bauer 4 pl. L. Deubel 16<sup>e</sup> 19h.  
VELOM. M. Debon 1 cv Walle 35 rue Jouffroy Paris 17<sup>e</sup>.  
GNOME RHONE 125 cc très bon état. ALE. 29-88.  
GUILLER 175 imp. t. sad sac bs px. 59 rue Myrrha 18<sup>e</sup>.  
SIDE 500 Gn.Rh. V2 110. Ber-goïn 93 av G. Péri Asnières.  
SCOOTER Bernardet 125 ts acc. b. état 100000. ARC.46-51  
GRIFFON 150 8000 k. 80000. Coudert 100 rue Balard 15<sup>e</sup>.

PART. v. 350 Peugeot cnt. rev. s. f. 100000 MORRIS 5 rue Desargues, 11<sup>e</sup>.  
175 MOTOB. f. tél. susp. ar. état neuf. LAVANDIER, 38 av. Daumesnil, Paris.  
MOTOB. 125 lat. état neuf. DOUBLET 23 r du Gl Chanzy Nogent s/Seine TRE. 23-07.  
CSE mal. Gn. Rh. 500, D5. LEGE, Plessis Paté (SO).  
150 PEUGEOT télescope px int. Hutteau 8 r E. Gilbert 12<sup>e</sup>.  
GNOME 800 av. side Précision ou ssp. DUCROS 6 rue Et. Marcel, Romainville.  
TR. bel moto suisse 500 cul. av. side Bern. imp. ap. 19 h. GONS 5 r. E. Zola, Asnières.  
GN. RH. 500 lat. avec side parf. état, prix int. 48 place Carnot, Montreuil.  
BSA 500 lat. PAREINEAU, 28 bis rue Pascal, Paris 5<sup>e</sup>.  
SCOOT. Bernard. 250 b. état 6000 k. équipé GRIMAULT 44 r. Cambronne-15<sup>e</sup> (px int.).  
125 MOTOB. culb. 49 15000 k. THOMMEN 40 rue Barnold, Pierrefitte (Seine).  
URG. 350 Ter. cul. 80. Verin 72 r Révolution Montreuil 18h.  
TRIUMPH Racing mod. 52 montage course d'usine très rap. nve 380000. KIBLER 115 fg de Colmar, Mulhouse.  
650 BSA Gold Fl. ét. nf av rem. Fulg. CUPERLY 50 bd de Charonne, vis. la matinée.  
INDIAN 500 cme neuve 1200 kms. nombr. access. 170000. THIBAUDIER, CHA. 46-32.  
MOTOB. 500 sup. cul. impec. px int. COLOMBU 11 r Henri Régnault, Paris ap. 19 h.  
FN 350 b. ét. bs px Manchon CHA. 35-00 dans la journée.



**GULLER** 150 AMC ét. nf f. tél. tan-sad 10000 fr. TUBES 37 av. George V, Bal. 60-90.

**TERROT** 350 1947 exc. ét. mot. garant. nf sél. 110000. BERNIAR 5 r Bidel Asnières (S)

**175 GULLER** 1951 2000 k. RECOURA 20 r St Sulpice.

**TERROT** 250 L. t. b. ét. 55000 Françon 10 rue Kuss Paris-13<sup>e</sup>

V. 5 CV G. Herstal t. b. é. Boutron Dives/Mer (Calvados)

**SIDE** léger t-sad Mérat Jacques 9 r E. Bray Argenteuil.

**HARLEY** 750 neuve gd luxe télesc. selle bipl. sac cuir, dem. photo px 250. BERTUSI 2 bd Fisquet, Toulon (Var).

**HARLEY** 750 sél. bipl. superb. 200 ou éch. ctre voit. Cotrelle 10 rue d. l. Cloris, Douai.

**HARLEY** 750 parf. état 180000 Laborderie Beaucour T. de Bel.

V. Norton 500 ACT int. 30 ét. et pns nfs, écr. Malheux 29 r. Yves Toudic, Paris 10<sup>e</sup>

**175 AMC** Malterre 51 ac. 120. Daux 3 r Eglise Yerres (SO)

**DOLLAR** 500 side bon ét. Lanoüe qu. d'Auron, Bourges Ch

**100 JONGHI** 3 vit. sél. 40000 DEROISE 13 pge Lagny 20<sup>e</sup>.

**MOTOB.** 4 t. 1 cv 60000. CALMELS 20 r F. Gemier P.-18<sup>e</sup>

**GN. RHONE** 500 remis. à neuf avec side 65000, 16 r des Lillas, Montreuil (S).

**MOTO** allem. 350 culb. parf. état prix int. DUBOIS, dim. 4 rue Boffrand, Cachan.

**GN. RH.** 4 cv impec. acces. bas prix t. l. j. à part. 19h. 98 r Coulmier Nogent s/Seine

**500 SAROLEA** 32 R excellent état 100000. BESNARD, Rondhon par Mesnil, Saint-Denis (Seine et Oise)

**Harley-D.** 11 CV lat. sid. Précis 1pl.1/2 nf pf. ét. Bailly 57 r Boissière, Paris Pas. 50-29

**250 DKW** 100 Lejot 6 r Guttenberg, Nanterre (Seine).

V. tandem mot. Heing ét. nf Lefebvre Coiffeur, Massy (SO)

**GOLDEN FLASH** 5000 kms, 320 000. DELHOMME 275 rue Charenton-12<sup>e</sup> après 19h.30.

**MOTOBEC.** 350 t. b. ét. vis. dim. PELTIER 52 r. de Coulmiers, Talence (Gironde).

**125 TERROT** 5000 k. px 130. Vaniscote 86 r R. Boulanger 10<sup>e</sup>

**DKW** 350 SB px 170. Pelletan 33 rue de Meaux Paris.

**BERNARDET** 51 125 parf. ét. 2300 k. SEVEN BAN les Mureaux (SO) tél. Meulan 578.

V. Motobécane 100 cc parfait état, tél. ETO. 43-49.

**DERNY** tand. DOPLER 91 r J de La Fontaine Versailles SO

**NORTON** 18, 6000 k pf. ét. 190. Gallier 44 av. Joffre, Meaux

**TAND.** mot. Diem (ss marque Dery) 2 vit guid. amort. Cit. 3 fr. éclair. dérail. 2 plat. 6 vit pns cham air nfs rem. monor. dural. vis. SAGET 39 rue Pouchet, Paris.

**CEDE** bon de livraison Motobécane 175 nve livrable par usine de suite, px avant. CORDIER 12 fg Poissonnière, 10<sup>e</sup>

V. pl. offrant 500 culb. NSU 39, sélect 23 rue E. Dolet, Creil. Tél. 4-97.

**NSU** 500 lat. SCHMITT 17 r. du Progrès, Romainville (S).

**500 TWIN** Royal Enfield état neuf. BERAUD, 7 r. Raymond Fassin, Malakoff.

**SIDE** Gn. Rh. 800 AX2 P. 130000 état méc. impec. Marty 24 rue Davioud, Paris 16<sup>e</sup>.

**GN. RH.** R4 7000 kms parf. ét. px int. Legoueff 126 r. des Bourguignons, Asnières.

**MOTOBECANE** 350 mod. 48 15000 kms, état neuf, tél. ALE. 18-62 à partir de 19 h.

**GNOME RHONE** 125 R3 bon état prix int. BILLET 33 rue Henri Martin, Vanves.

**TRIUMPH** 650 Tunderbird 6500 k. BERTHELAGE 23 Simart.

**DKW** 125 b. ét. px int. Silberman 49 r. Raspail, Levallois

**125 MOTOB.** cul. heur. trav. 14 r. St Sauveur Cen. 26-11.

**ARIEL** 350 sél. mot. à roder éq. BEHURET 24 Lourmel 15<sup>e</sup>

**500 TW.** Royal Enfield g. luxe d. mod. ex. état px 350. FA-VREAUX 89 bd Montparnasse 6<sup>e</sup>

**A VENDRE** moto Jawa 125 cc état neuf, 30 rue Aumaire, Paris 3<sup>e</sup>, après 19 h.

**175 GULLER** 50 imp 3000 k. sél. bi-place DID. 63-39.

**PEUG.** 125 sortie F. 50 état neuf, vis. Hôtel 3 pass. de la Ferme St Lazare, PRO. 49-37

**FN** 350 culb. 4 vit. sélect. type M11 impec. CHARLOT 10 r. Firmin Gillot-15<sup>e</sup>, 19 h. 15

**SIDE** 750 BMW Précision 225 Lajudi 6 r E. Renan Issy-Mx

**GN.RH.** R4 parf. ét. éq. Lhuillier 59 r. Myrha, Paris 18<sup>e</sup>.

**VDS** 500 Triumph ang. 4 v. ou éch. ct scooter. ou 175 Kernys 17 Aboukir (13h.ou18h.30)

**BMW R75** side or. p. ét. MF 32 r des Favorites dim. m.

**G. RH.** ét. nf à rod. 150. av. ass. à trait. d'urg. sam. dim. Janniard 3 r Austerlitz 12<sup>e</sup>.

**1200 IND.** av. side rout 250. 100 Peug. 65. 350 DKW NZ 160. 250 DKW NZ 135. Side Can 40. 350 Dresch 42 250 Motobéc. 65. Toutes rep par spéc. Prenons dépôt vente motos ttes marques. LUXMOTOCYCLES, 29 rue Lantiez 17<sup>e</sup>.

**NEUF - OCCASION**

Un aperçu de nos occasions :

100 Monet, débrayage : 20.000

125 Peugeot, Jonghi, Radior, Motobécane, Terrot, René Gillet, à partir de : 75.000

175 Terrot, Peugeot sélecteur, DS Malterre télesc. suspension AR, à partir de : 100.000

250 Victoria, Terrot culbut., à partir de : 80.000

350 Motobécane 4 vit. 120.000

Monet Grand Sport : 130.000

Motobécane sus. AR super cul 500 Norton 16 H : 140.000

Motobécane culb. sport 130.000

Motobécane super. cul. 160.000

BSA Etoile Empire : 140.000

750 BMW R73 culb. télescope

Gnome X 4 vit. side 150.000

LOT de machines pour bricoleur de 20 à 40.000.

Demandez-nous liste neuf et occasions contre 50 fr. timbres.

Echange - CREDIT - Reprise

Delaire 4 imp Gaité Dan 55-43

**MAG. DEBON** 350 impec. 1951 + acces. DAUMONT 19 av Quo-Vadis Le Perreux (Seine)

**BMW R11** mot. R12, 2 carbur. ent. ref. à neuf (80000 sur fact.) 160000. DISSEZ 77 rue Saint Joseph, Bordeaux

**GIMA** 175 AMC mod 50 impec. 8500 k. Tél. VAU. 38-10

**BMW R35** 350 fche tél. 140. Merle 40 r Nve Boulets 11<sup>e</sup>

**GN. RH.** 350 Major impec 4 vit. pn. nf prix int. LEFEVRE 7 r Saulnier Paris 9<sup>e</sup>.

**PEUGEOT** 125 P56 exc. ét. 51 Cateau Anjou 18-40 Poste 313

**DKW** 350 NZ b. ét. av. side lég. 190. 14 r Michelet, Courbevoie, soir 20 h. sam

**ARIEL** 500 culb. 4 v. sél. 120. GEILLE Gob 43-80 9 à 18 h.

**PART.** v. side Record et Bernard. imp. px int. BROUSSE 130 r. des Suisses, Nanterre

**MOTOB.** 1 cv gr. routier éq. parf. ét. 95 J. Jaurès Puteaux

**500 DOMINATOR** Norton 1951 10000 kms, impec. tous rapports, 330.000.

**500 DKW** bic. sél. impec toute origine 150.000. CASTERA, à Sauveterre (B. P.).

**MOTEUR** Norton 16H. BRETON 35 r. Pelleport, Paris.

**MOTOB.** C45 125 cc 55000 le soir. REBOURGEON 4 av. de Gaulle, Vincennes (Seine)

**SIDE** Précis. ét. nf spéc. camp. p. brise capote Ber. 11-15.

**CAUSE** santé t. b. 500 Terrot RGST 5500 kms. RENAULT 4 rue du Pré-Perché, Rennes (I-V.), tél. 25-32, jeudis 9-17 h., samedis 9-11 h.

**MATCHLESS** 350 cul. f. tél. t. sad t. b. é. t. bel. px int. 26 r le Marois 16<sup>e</sup>. JAS. 04-73.

**MOTO** 350 cc UT parf. état 120000. V. STATION 264 av. Daumesnil, Paris 12<sup>e</sup>.

**PEUGEOT** 150 3 v. Guerra 34 av. R. Hardouin, Viroflay 675

**ATTELAGE** R. Gillet 1000 cc side Bernardet av. coffre roue secours, siège cuir mod. exp. salon 50, état imp. roulé 12000, les 4 pns neufs. TOLEDE 23 bd Batignolles Paris 8<sup>e</sup> (après 18 heures).

**BMW** 350 cul. R35 f. tél. état parfait. BATAILLE 28 r. Baudin, Bondy.

**UNIQUE** 500 Saro. cul. ent. ref. 4 vit. sél. selle bipl. c. neuve 160 MORBELLO 33 bd E. Vaillant, Aubervilliers, ou tél. FLA. 10-45 de 18 à 19 h.

**SIDE** Zundapp 600. Bignon 43 bd Batignolles, après 18 h.

**GN.RH.** 2 cyl. px 85. r. + fal. Cordonnerie 27 r. Envierges

**GULLER** 175 g. tour. 3000 k. FP 24 av. Laplace, Arcueil

**JAWA** 350 1951 bicy. 12000 k. ét. nf px 210. DUBOIS 21 r. Cam. Desmoulins Bezons (SO)

**TANDEM** Dery peu roulé 65 12 r Cerisiers, Colombes.

**CYCL.** mot. Cucciolo mod. ital. parf. état de mar. KELNER 101 fg du Temple-10<sup>e</sup> (soir)

**MOTOBECANE** 350 imp. 80. GENTY 16 r Dugommier 12<sup>e</sup>

**250 lat.** exc. ét. 50. BLOT J. 13 rte de Pontoise, Bezons

**DARMONT** Morgan 6 cv ex. ét. 80000. J. Blot 13 rte de Pontoise, Bezons (SO)

**350 TERROT** lat. HS t. b. ét. 70. Calmels 11 r E. Sue-18<sup>e</sup>

**MAGN. DEB.** 500 1951 ét. nf 7000 k. s. ar. Kléné Mol.64-02

**350 MOTOC.** 50 culb. t. équip. TEXIER, 42 rue des Petits Champs, Paris-2<sup>e</sup>. OPE. 74-15

**PUCH** 125 4000 k. ét. nf. GIL 16 r Lappe-11<sup>e</sup> dès 16h et sam.

**MOTOC.** 175 cul. ét. nf 250 k. rais. santé. BATAILLE 102 bd République, La Garenne (S.), v. le matin

**250 TRIUMPH** 4 v. sél. 110. Ober 40 av Pte d'Asnières-17<sup>e</sup>

**350 MATCHLESS** imp. 155000 Quantin 3 r V. Hugo Levallois

**PART.** vd sc. Bernardet 250 c. ét. nf 5000 k. tél. Eur 37-64

**BMW** 350 culb. fch. tél. état neuf px int PEAN 12 aven. Maistrasse, Suresnes

**TERROT** 500 culb. impec. px int. VIAN 162 b. Berthier-17<sup>e</sup>

**BMW** 350 fche tél. 4 vit. exc. état REINBOLD 1 bd M. Bertaux, Sannois, ARG. 20-12.

**PEUGEOT** 125 P56 4 vit. tél. MAI. 51, 105. ou éch. + fort JORRAND 46 av Bizot 12<sup>e</sup>

**SCOOTER** Bernardet 125 neuf à prendre usine, disponible, facilité paiement. LEFEVRE, 11 rue Froissart, Paris.

**PLUSIEURS MOTOS**

Motob. 125 cul sup. sél. 60000

NSU 198 cmc 250 et 500 cmc. Terrot 350 et 500 cmc.

Gnome Rhône AX2, side.

Indian 500, BMW R12 R35 R52 Side Bern. Stoye.

Tuyaux éch., pots, dynamos, pour mach. Angl. All. Stock pièces détach. MOTO-STOCK, 11 bis villa St Michel, Paris 18<sup>e</sup> Ouvert samedi et lundi

**BSA** 3 cv 51 culb. 180. LECLERC 56 r Marx Dormoy 18<sup>e</sup>

**PUCH** 125 bon état avec accessoires. WILLIOT 116 av. du Bac, La Varenne (S.).

**500 FN** M90, état neuf, + nombreuses pièces. BOULARD, 169 rue de Paris, Pantin.

**175 MOTOB.** 115000. Garnier, ITA. 29-37 (heures bureau).

**TERROT** 500 nve en magasin dern. mod. Garage BRYON, La Ferté Alais (SO). Tél. 43.

**TERROT** 350 parf. état méc. pn. n. n. ac. 80. Lon. 12-89

**PEUGEOT** P112, 350 lat. av. side parf. état 130000. SALIOU RGMS Saint Cyr (SO).

**MOTOB.** 125 culb. parf. état Brière 82 r. de Patay, Paris

**RALLY** moteur Scapp 7 cv pf ét. STATION MOTO, La Robiquette, St Grégoire (I.-et-V.).

**175 MOTOB.** cse santé, 4000 kms tte équip. NORD 18-17.

**MATCHLESS** 350 cul. G3L f. tél. t.b.é. méc. imp. Obs.10-30

**DAX** 350 cul. à roder sélecteur. TRENTIN 67 bd Marne Saint Maur (Seine).

**MATCHLESS** 500 super cul. f. tél. sup. AR. AMIGO 79 rue J. Ferry, Bagnolet.

V. 1200 Indian imp. à roder 155000. COURTAUGIS, Pré-cigne (Sarthe).

**R. GILLET** 750 side Bernardet g.r. ens. ét. nf px int. Mahieu 6 r V. Hugo Lanorville (SO)

**GNOME** 350 Major 4 vitesses parf. état px int. 8 rue Guinchard, Arpajon (SO).

**INDIAN** 500 t. b. prix int. VINCENT, 14 rue d'Alembert, Antony. BER. 11-35.

**BMW** R75 avec side impeccable. LON. 04-99.

**125 PEUG.** f. tél 4 vit. px int. Henri 52 r Goutte d'Or 18<sup>e</sup>

**NORTON** Dominator 10000 k. BSA X13 s. Précis. 16H + sid. 500 Saroléa 4 vit. cul. Zenkl 6 pass. Fours à Chaux 19<sup>e</sup>.

**140.** 8 cv EMY 45 repr vélomoteur ou moto. GOUBERT, Baule (Loiret).

**GN. RH.** D5 side Buff. 140000 HOECHNER J. 53 rue Sous Murs, Auxerre (Yonne).

**MATCHLESS** 350 f. tél. 135. Keirel 47 r Ecyere, Caen (Cs)

**NORTON** 500 av. side Précis. Lerebourg 25 r Paix, St Cloud

**POUR LES VACANCES :**

Vente avec garantie, reprise possible en fin saison vélocycleurs, Motob. 100 4 t 45. Terrot 350 cmc. 60. Peugeot 350 cmc P112 75. Side René Gillet 750, 65. 47 rue Deguingand, Levallois

**MOBYLETTE** bon état 37000. DUMONT 9 rue Voltaire, 11<sup>e</sup> ROQ. 38-73.

**ZUNDAPP** 750 Rus. side pns nfs mot rev. imp. prix 160. DENIS 5 bd Bourdon-4<sup>e</sup>.

**ON DESIRE ACHETER**

CH. BMW R51 ou 71-73 impec. f. offre. EPICERIE, 149, bd Victor Hugo, Clichy (Seine).

**Achète au Comptant**

Vélocycleur 125, 175 Peugeot ou Motobécane. THIERY, 19 r. des 2 Communes, Montreuil (samedi seulement).

**LADEVEZE ACHAT MOTOS COMPTANT**

Dépôt - Vente - Crédits et repr. de votre ancienne motocyclette. ETO 24-66, Paris-17<sup>e</sup> 50, rue Brunel.

**ACHAT et Vente de sidecars légers d'occas.** toutes marques POINARD 54 r. E. Dolet, Cachan (Seine). Alésia 34-41.

**ACH. BMW** R5, 51, 66, Marmour 8 r Milton-9<sup>e</sup> Odé. 03-79

**TRIPORTEUR** Vallée 1951, 5000 kms, bon état, 6 rue Duplex, SUF. 37-70.

**ACHAT** au compt. ou dépôt vente de tous vélocycleurs moto et scoot. d'occas. VOLTAIRE-MOTO 132 bis bd Voltaire-11<sup>e</sup>

**VOITURES A VENDRE**

V. cab. déc. 2 Rovin ou éch. contre moto. IHITSAGUE, Bidache (B.-P.).

**5 CV PEUGEOT** 65000. Leconte 71 av. J. Jaurès, Arcueil.

**5 CV PEUGEOT** décapotable, prix int. Ecrire LOUIS, 7 imp. Chevaliers, 20<sup>e</sup>.

**Voiturette** SCOOTER s/permis 2pl. sous capot. roul. 300 kms. 60000 et 6 mois à 10000 R.S. 30 bd H. Sellier Suresnes

**DARMONT** 6 cv impec. 60000 et 6 mois CRED. BRUYERE 1 r. de St Cloud, Suresnes (S)

**SIMCA-5** coupé toute beauté reprend moto récente, 14 rue Meslay ARC. 59-93.

**SIMCA-6** fourg. 15000 k. 300. Plus. bel. que nve, repr. moto LECLERC 56 r Marx Dormoy

**PART.** v. splen. cab. trac. 7 C impec. mot nf rep moto angl. Lardenois 10 ter r Bisson.

**DARMONT** E. de F. parf. état méc 6 cv air 3 roues pn. nf Cristin 37 bd Poniatowski 12<sup>e</sup>

V. Rosengart 4 cv cond. tolée éch. c. moto side f. of. Précy 27 r St Maur, Maisons Alfort

**MG 5 CV** 37. Tél. matin 8-10 WAG. 60-99

**PART.** v. 5 cv Ford décap. Balliot 8 r Stephenson, soir.

**PEUGEOT** 201 4 pl. 4 portes b. état 140000. CHA. 45-25.

**AUTO Kover** 1 cv n. Car.95-10

**D'YRSAN** 3 r Ruby 50. Orset 54 r A. France, Noisy le Sec

**402 sport** Darimat 325. Amilcar cabriolet 95. Crédit. 4 rue Buffaut. PRO. 61-31.

**FIAT** 6 cv comète luxe état exceptionnel. DID. 42-52

**DIS.** à Moto Stock : 1 voit. Morris TEN Six 4 pl. déc. 4 vit fr. Loock. mot. et pns impec. 250000. Fer. éch. ou repr. moto. 11 bis Villa St Michel 18<sup>e</sup> (ouvert samedi lundi).

**SIMCA-8** 1200 c. i. 1951 550. SINGER 6 cv gd sp. 2 pl. 450. Amilcar roadst. MATHIS cab. V. ou éch. c. moto. Crédit. De-laire 4 imp. Gaité. Dan. 55-43

**6 CV FIAT** décap. ent. révis. 41 r des 3 Bornes Paris 11<sup>e</sup>

**COUPE** Celtaquatrep rep moto Zenkl 6 pas. Four à Chaux-19<sup>e</sup>

**ECHANGES**

**PUCH** 125 T t. b. état équipé kayak Fast bipl. bon état ac. moteur Sachs 1 cv contre 350 Jawa ou 250 Puch bon état Landrin 11 r. Darsonval P-15

V. ou éch. 750 Harley tr. belle photo. G. BERTHAULT, Amilly (Loiret).

**ECH. BMW** R71 t. b. ét. ctre BSA B33. Maurice 14 r E. Chapelier Conflans Ste Honorine

**DIVERS**

**TRIMOTEUR** Peugeot occasion unique, 6 rue St-Augustin, RIC. 75-28, Dynamic.

**RES.** comp. BMW 20 l. Gaspard 83 bd Gl Leclerc, Lillas

**REMORQ.** monoroue Motobéc. ét. neuf 12000. Nord 92-79.

**DYNAMO** éq. élect. c. nf. Nicolas 30 r d'Orléans, St Cloud

**TRI** Peug TM3 60000. Riboust 87 Chem. Vert 11<sup>e</sup> (20 h.).

**LEÇONS** Français, Anglais, Allem., Russe par dame expérimentée, Odé. 65-02 (matin).

**MONTAGE** à façon de sidecars de toutes marques par spécial. POINARD 54 r. E. Dolet, Cachan, Alésia 34-41.

**LOT** de pièc. d'occas. cadres fches, roues, bies de vitesses, moteurs, pns et chamb. à air. à liquider au poids ou à la pièce, conviendrait à marchands forains. P. POINARD, 54 rue Etienne Dolet, Cachan (Seine). ALE. 34-41

**VU** exploitat. magas. réparat. motos cycles, articles sport, cherche capitaux rembours. int. Ecr. MOTO-REVUE R.T. qui transmettra.

**FONDS DE COMMERCE**

**SPL.** local vente rep. moto vélo chauff. c. tél. Arc. 48-42



# Partir en VACANCES?... Argent ?... PEU IMPORTE !

CONSULTEZ-NOUS, C'EST VOTRE INTERET...

CHOISISSEZ VOTRE :

CYCLOMOTEUR  
VELOMOTEUR  
MOTOCYCLETTE  
SIDE-CAR  
VOITURETTE

Demandez-nous la liste  
des machines neuves et  
d'occasion disponibles.  
Contre 50 Frs

PETIT VERSEMENT COMPTANT  
LE SOLDE EN  
12 MOIS  
9 MOIS  
6 MOIS

## GAITE-MOTOS-MONTPARNASSE

4, Impasse de la Gaité — DAN. 55-43

Ouvert de 9 h. à 20 h. 30 sans interruption. Fermé le dimanche

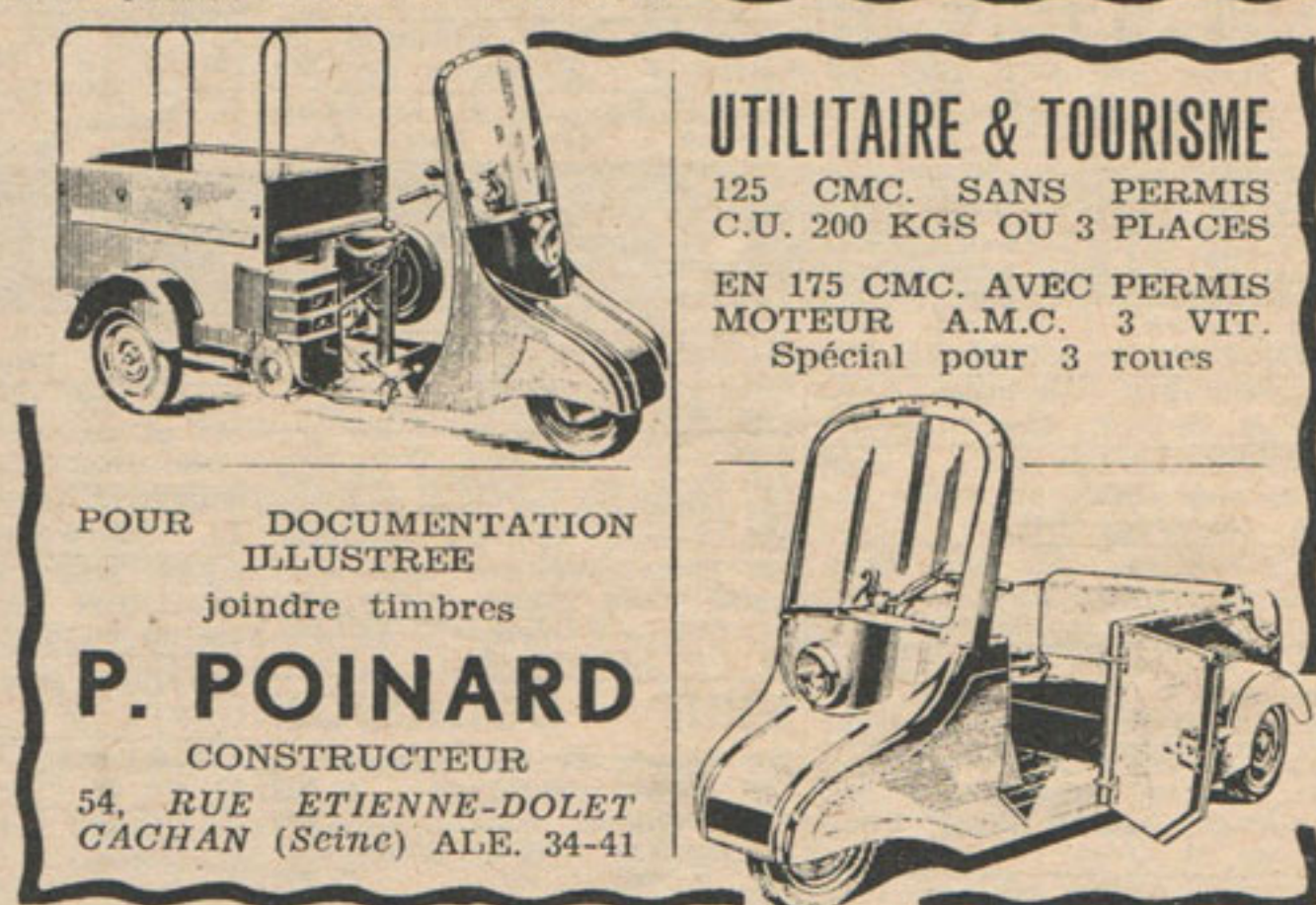


**CLEAR HOOTERS LTD**

Enfin ! toute la gamme des fameux avertisseurs anglais « CLEAR HOOTERS » (fonctionnant sur pile et batterie) est maintenant **DISPONIBLE** en France.

Agent Général : **Pierre BONNET**  
78, av. du Général Leclerc - BILLANCOURT  
Tél. : MOL. 60-99

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT



**UTILITAIRE & TOURISME**  
125 CMC. SANS PERMIS  
C.U. 200 KGS OU 3 PLACES  
EN 175 CMC. AVEC PERMIS  
MOTEUR A.M.C. 3 VIT.  
Spécial pour 3 roues

POUR DOCUMENTATION  
ILLUSTREE  
joindre timbres

**P. POINARD**  
CONSTRUCTEUR  
54, RUE ETIENNE-DOLET  
CACHAN (Seine) ALE. 34-41

**MOTOBECANE**  
**TERROT - PEUGEOT**  
**MONET-GOYON**  
**GNOME-RHONE**  
**GULLER**

Ag. exclusif **ULTIMA**  
125 cc (2 modèles) et 175 cc  
Sidecar **IMPERIAL**  
LIVRABLES DE SUITE  
Toutes pièces détachées  
Expédition dans  
toute la France  
Remise aux patentés  
Joindre timbre pr réponse

**R. VOIVENEL**  
34, rue de Charonne  
PARIS-11 - ROQ. 17-13  
VENTE A CREDIT

*Sensationnel* **LE SCOOTER**  
**PIROL<sup>200</sup>**  
(200 cm<sup>3</sup>)

**ESSAIS**  
ROBERT SENECHAL - 83, Avenue Grande Armée  
ETOILE AUTOMOBILE - 41, Avenue Kléber  
GARAGE DES SPORTS - 100, rue du Château, Boulogne

**CYCLOMOTO**  
93, avenue de la Marne  
ASNIERES  
Tél. : GRE. 26-15

**VELOSOLEX**  
**AUTOMOTO**  
**MOTOBECANE**  
**GNOME-RHONE**  
**PUCH - SIDES**  
**MAGNAT-DEBON**  
**RENE GILLET**  
**MONET-GOYON**  
**ZUNDAPP - GULLER**  
**CREDIT**  
REPARATIONS  
PIECES DETACHEES

**DYNAMIC-SPORT**

**MOTOBECANE :**  
125 lat. - 125 et 175 culb.  
Mobylette Luxe et Scooter  
**GULLER (Moteur AMC)**  
125 et 175 cmc. Tourisme  
125 et 175 SPORT 52  
Scooter 125 4 temps culb.

**TERROT :**  
125 culb. - Scooter à 95.000

**MONET-GOYON :**  
125 susp. Grégoire : 124.500  
200 Shooting-Star : 170.000

**CREDIT**  
1/3 comptant et 10 mois  
Livraison sous 48 heures

REPARATIONS  
PIECES DETACHEES  
**6, rue Saint-Augustin**  
RIC. 75-28 - Métro Bourse

**PARIS-NORD MOTOS**

Agences :  
**GNOME-RHONE - B.S.A. - TERROT - PEUGEOT**  
**VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES**  
Pneumatiques - Accessoires modernes - Appareillage électrique français et étranger - Pièces détachées : origine, adaptables, sur modèles.  
Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage  
Remise en état cadres et réservoirs  
**EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE**  
**SPECIALITE : REVISIONS GENERALES**

Atelier et Magasin :  
**3, RUE ERNESTINE — PARIS-18<sup>e</sup>**  
ORNano 34-08

**CYCLOMOTEURS**  
**C. N. C.**  
R. M. FLETCHER,  
Constructeurs  
112 Bd de la Chapelle  
PARIS-18<sup>e</sup>  
Mon. 83-09 - Métro Barbès

Cycles - Cyclomoteurs  
Vélocycleurs  
**ONOTO**  
La Marque de Qualité  
Usines à DOLE (Jura)  
Fondées en 1906



TOUS LES MODELES EN

MOTOBECANE — GNOME-RHONE — TERROT — JONGHI — MONET-GOYON — AUTOMOTO

sont disponibles chez  
50, Av. Edouard-Vaillant  
Métro : Pte de St-Cloud

# marcel perrin

Recordman du Monde  
BOULOGNE (Seine)  
MOL. 29-67

Agence des marques étrangères : TRIUMPH — VELOCETTE — ROYAL-ENFIELD — HOREX  
et des Scooters BERNARDET — LAMBRETTA — MOTOBECANE — TERROT

LIVRAISON EN PROVINCE

CREDIT

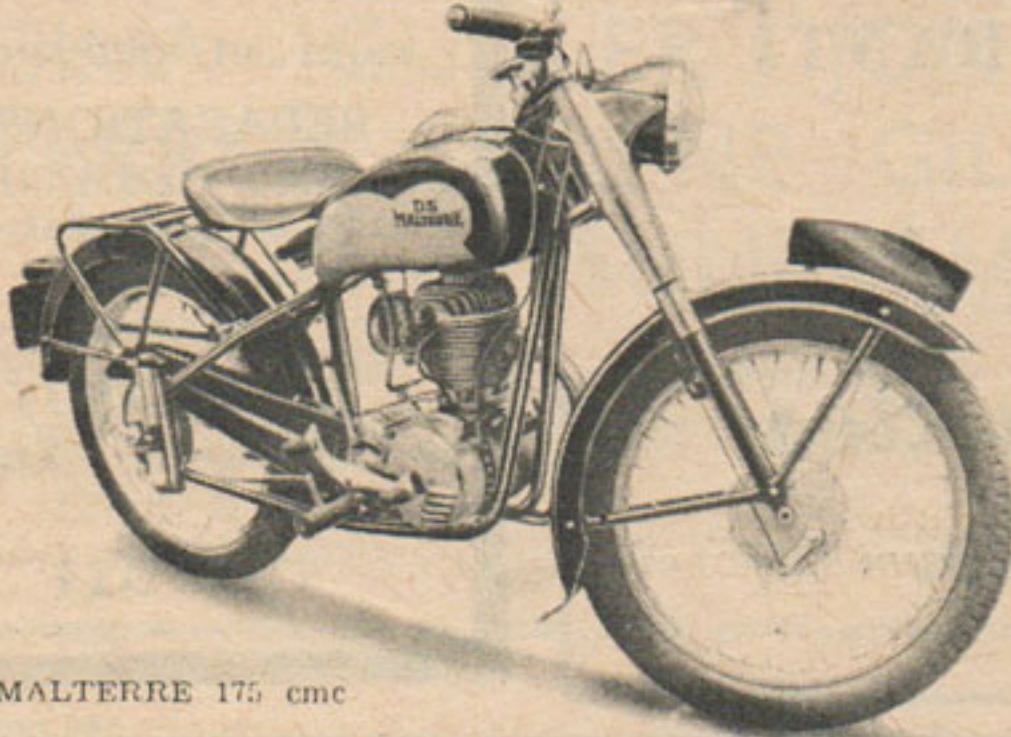
NE TARDEZ PAS A PRENDRE LIVRAISON

## aux Ets BONNET

30, avenue du Gal Leclerc - BILLANCOURT  
Tél. : MOL. 15-46

### D'UNE DE CES BELLES MOTOS FRANÇAISES

QUI FERA TRES BIEN VOTRE AFFAIRE



DS MALTERRE 175 cmc

rapides, économiques, robustes,  
les GIMA, GUILLER, ALCYON, MALTERRE  
sont équipées du fameux moteur A.M.C.  
...inusable et sûr !

LIVRAISONS RAPIDES — CREDIT 12 MOIS  
Renseign. : 30 frs timbres - Documentation : 50 frs.  
Directeur-Gérant : N. ANGELI

# ATTENTION!

Depuis  
le 1<sup>er</sup> Avril 1952

la nouvelle

## STATION-SERVICE YDRAL

est ouverte

### Société AMI

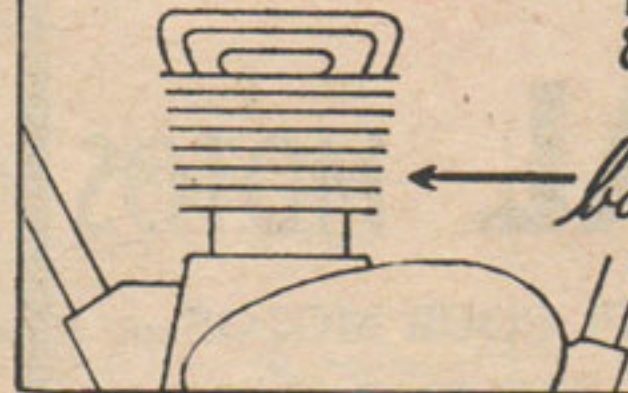
20, rue du Débarcadère  
PARIS-17<sup>e</sup> (Pte Maillot)

ETO. 77-46



## Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile  
& pour la Moto



*bonne compression  
longue durée*

# 83 D K W 83



83 Avenue de la grande Armée, 83  
— PARIS — (16<sup>me</sup>)

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79  
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

TOUT COMPTE FAIT, LE GALLETTO



NE COUTE QUE 15 % de plus  
à L'ACHAT qu'une moto courante  
de cylindrée égale.

## Ets BONNET

80, av. Général Leclerc  
BILLANCOURT  
Tél. : MOL. 15-46

## Robert PIEL

29, av. de la Grande-Armée  
PARIS-16<sup>e</sup> — Tél. : PAS. 86-45

VENTE A CREDIT



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS  
MOTOCYCLETTES

et la

# Mobylette

PIECES DETACHEES



MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

# CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup>  
NOR. 08-09

**TOUS**  
vêtements  
de cuir :

MOTO  
AUTOMOBILE  
SPORT  
VILLE

Exigez la  
marque  
**CHROME-  
CUIR**

CATALOGUE  
GRATUIT  
SUR DEMANDE



SCOOTERS BERNARDET

ESSAIS

CREDIT



**IMPERIAL GARAGE**

M<sup>re</sup> Villiers - 23, Bd de Courcelles - LAB. 77-40

LES POIGNEES  
**"SOUPL"**  
POUR  
MOTOS



ET  
VÉLOMOTEURS

équipent les nouvelles  
Poignées tournantes Duplex  
à tirage rectiligne

ELEGANCE — QUALITE  
CONFORT

49, rue Marius AUFAN, 49  
LEVALLOIS — PER. 06-35

## RENTE 3,5%

A CAPITAL GARANTI

*Attention !  
l'Emission sera close  
sans préavis.*

78

JONGHI  
MONET-GOYON  
GNOME-RHONE

neuf et occasion

REPARATIONS  
PIECES DETACHEES  
Pose immédiate  
embrayage spécial pour  
Jonghi.

R. MANSUY  
43, rue Jacob, PARIS-6<sup>e</sup>  
LIT. 82-31

CREDIT  
*Expédition en province*

# MISTRAL MOTOS

LA MEILLEURE POMPE POUR MOTOS  
TOUT EN LAITON CHROME POLI  
AVEC POIGNEE AMOVIBLE ET ETRIER PLIANT

Montée en série sur les grosses motos

EXCEPTIONNELLEMENT

Ref. : 3477

BOTTE MOTO BOXCALF

Noir ou couleur, cousu  
goodyear, doublée peau  
quantité limitée. **5.950 fr.**

MARCY 1 et 3, pl. de la Bourse  
Paris-2<sup>e</sup> CEN. 83-11 et 12

LA PLUS IMPORTANTE  
SPECIALITE FRANÇAISE

Sur demande envoi du cata-  
logue et feuille de mesures.




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

MARCHAND Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien no-  
ter n° 16, la maison n'a  
pas de succursale.

## DRESCHMOTOR

Toutes  
pièces

détachées d'origine DRESCH, D.F.R. et GRIMPEUR

MEILLEURS PRIX ET QUALITE  
— RAPIDITE DE LIVRAISON

16, rue des Belles-Croix - ETAMPES (S.-et-O.)  
Tél. : 392

Pour toute correspon-  
dance avec « MOTO-  
REVUE », n'omettez  
pas de joindre un  
timbre pour la ré-  
ponse.

## COMPAGNIE PARISIENNE DE CREDIT

IMMOBILIER ET COMMERCIAL

OUVERTURES DE CREDIT POUR MAISON,  
APPARTEMENT, FERME, TERRAIN; REPARATIONS

Ecrivez : C.P.C.I.C. 11, rue de Provence - PARIS-9<sup>e</sup>  
(Service P. N° 1)

Joindre une enveloppe à votre adresse et 2 timbres

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

## ASSUREZ-VOUS

AUX MEILLEURES COMPAGNIES  
AUX MEILLEURS PRIX

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »  
12, rue de Cléry, PARIS-2<sup>e</sup> - (GUT. : 73-32)



**au Bol d'Or** Une seule 175 cmc.  
GIMA moteur A.M.C.

AU DEPART ET A L'ARRIVEE conduite par  
BOUSSER de l'A.M.S., machine de série

MISE AU POINT PAR LA MAISON

## Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville - PARIS-18<sup>e</sup>  
Métro Château-Rouge - MON 96-37

Vous profiterez de nos grandes facilités et de  
notre long crédit Paris et Banlieue pour :

**GIMA - GUILLER - JONGHI  
TERROT - RENE GILLET  
BSA et SUNBEAM**

MISE AU POINT PAR TECHNICIENS, DONC  
DES GARANTIES... VOTRE VISITE S'IMPOSE!

Renseignements - Catalogue contre 30 fr. timb.

**1<sup>er</sup> 2<sup>ème</sup> 3<sup>ème</sup> prix!**  
AU DERNIER CONCOURS  
DE SILENCIEUX DU T.C.F.  
SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

## SILENCIEUX WILMAN

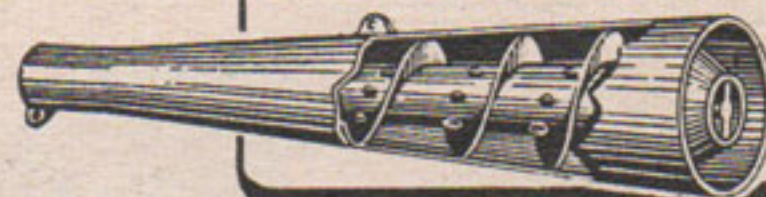
**SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE  
DES GAZ D'ECHAPPEMENT**

AUGMENTATION  
DE PUISSANCE  
MEILLEURES REPRISES  
ECONOMIE D'ESSENCE  
SILENCE PARFAIT  
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm<sup>3</sup>



**SILENCIEUX "TROMBLON"**

MODÈLE A SPIRALE  
DÉMONTABLE POUR  
2 ET 4 TEMPS



**SUPER SILENCIEUX  
TORPILLE  
POUR MOTOS  
2 ET 4 TEMPS**



**SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE**

POUR 100 & 125 cm<sup>3</sup>  
2 ET 4 TEMPS



**3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)**

## Votre bibliothèque

### OUVRAGES TECHNIQUES

#### L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE

L'ouvrage le plus moderne sur la mise au point, la réparation, l'entretien de toutes les motocyclettes. 425 fr. Par poste 470 fr.

#### MANUEL DU 2 TEMPS

Motos - Scooters - VéloMOTEURS  
485 fr. - Franco 535 fr.

#### L'ART DE CONDUIRE

Tourisme et compétitions, pour motos-  
scooters, vélomoteurs, cyclomoteurs. A nos  
bureaux : 430 fr. (poste 475 fr.).

#### L'ART D'ACHETER

#### UNE VOITURE D'OCCASION

par C. LACOME. Tous les trucs, toutes les  
«ficelles» dévoilés. Cet ouvrage vous per-  
mettra d'économiser de nombreux billets  
de mille. - 300 fr. (poste 345 fr.).

#### LA TRACTION AVANT (9-11-15)

L'ouvrage technique et pratique indispen-  
sable à tout réparateur de Tractions, ainsi  
qu'à tout possesseur. 480 fr. (poste 530 fr.)

#### LA 4 CV RENAULT

Technique - Pratique - Entretien  
Réglage - Réparation

LE SEUL COMPLET ET RIGOREUSE-  
MENT MIS A JOUR AVEC LA COLLA-  
BORATION DE LA REGIE RENAULT.  
Un livre cartonné 13,5x21 cm. abondam-  
ment illustré. Impression et couverture  
2 couleurs.

Edition Standard 530 fr. (par poste 575)  
Edition Luxe 590 fr. (par poste 650)

### TABLEAUX MURAUX

Planches murales 65 x 100

Pour envoi par poste des Tableaux Mu-  
raux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux  
100 fr. et 20 fr. par tableau supplémentaire  
C.C.P. : MOTO-REVUE 297-37 PARIS

#### LIGHT 125

1.000 francs

#### PEUGEOT P. 55

450 francs

125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C.  
avec tous les réglages complets : 500 fr.

#### 125 TERROT E.T.D.

500 francs

#### TERROT 500 RGST

500 francs

#### Le Moteur VELOSOLEX

350 francs

#### Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150

Ce bloc équipe : Automoto, New-Map,  
Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre,  
Huin, Radior, Favor, etc... Prix 500 francs.

#### Bloc-Moteur YDRAL 125

450 francs

#### 4 CV RENAULT

300 francs

Nous ne faisons aucun envoi  
contre remboursement.

C.C.P. : MOTO-REVUE  
297-37 PARIS

### NOTICES D'ENTRETIEN

#### NOTICE D'ENTRETIEN TERROT et MAGNAT-DEBON

125 cmc. TYPE ETD et M4 TD  
400 fr. - Franco 445 fr.

#### NOTICE D'ENTRETIEN MOBYLETTE

(64 pages) très documentée et largement  
illustrée. Couverture cartonnée.  
Prix : 410 fr. - Franco poste : 455 fr.

#### NOTICE D'ENTRETIEN MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.)

Description - Réglage - Démontage - En-  
retien - Dépannage. 300 fr. Par poste 345

#### NOTICE D'ENTRETIEN DES PEUGEOT

P 55 - 56 - 155 - 156 et 176

Un très beau volume de 104 pages très  
documenté et largement illustré, sous  
couverture cartonnée.  
Prix 475 fr. - Franco 520 fr.

### DIVERS

#### LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

Aide-mémoire permettant de tenir une  
comptabilité scrupuleuse de votre con-  
sommation, vérifier le kilomét. des pneus,  
noter ttes les adresses. 60 fr. (poste 80 fr.)

#### UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION

Fixation des revues par agrafes spéciales.  
Couverture élégante. Dos et coins péga-  
moïd  
Prix : 350 fr. Par poste 425 fr.



Pour vos vacances ! Afin de bénéficier d'une livraison rapide, passez commande dès maintenant à

# ST PAUL-MOTOS

AGENCE DES PLUS GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES

Téléphone :  
ARCHIVES 71-46

1, rue de Rivoli, 1

Métro :  
SAINT PAUL

TERROT - JONGHI

MONET-GOYON

RADIOR - ALCYON

M.R. - RAVAT

RENE GILLET

GILLET D'HERSTAL

Combinaisons  
motocyclistes

SAN REMO

(Tous modèles)



**TRIUMPH**



MOTOCONFORT

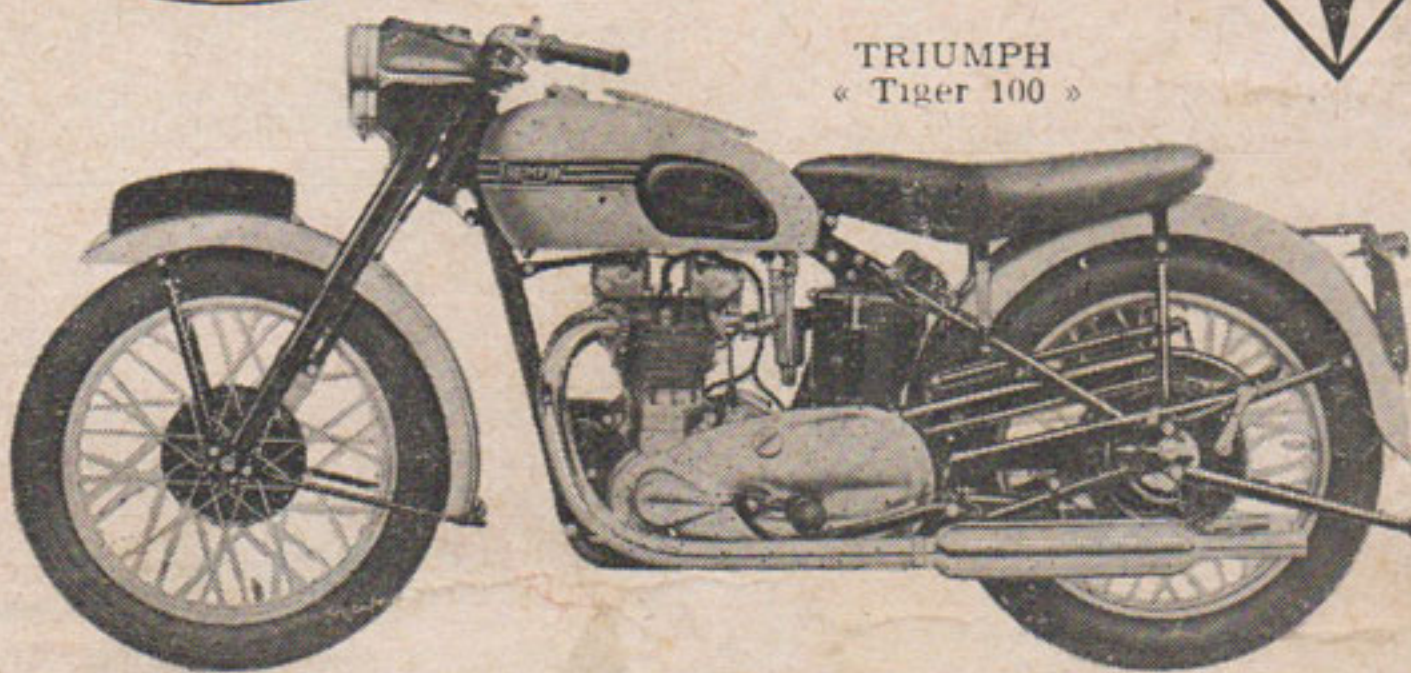
GNOME-RHONE

GULLER

Scooters

BERNARDET

et SPEED



Renseignements  
contre 50 francs  
en timbres

CREDIT

CREDIT

QUEL QUE SOIT  
LE MODÈLE  
**NEW-MAP**

TYPE 2 TEMPS  
3 et 4 VITESSES

TYPE 4 TEMPS  
3 et 4 VITESSES

TYPE C175  
2CV. 4VIT.

**QUALITE TOTALE !!**

MOTOCYCLETTES NEW-MAP - 124 AVENUE LACASSAGNE - LYON