

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

DOUBLE PISTON



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

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Attention... prêt... partez !...
Chronométrage des performances de la 175 Guillier Sport. (Essai page 617).

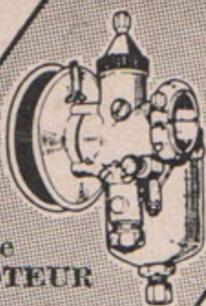
AMAC

LA GRANDE MARQUE
MONDIALE DE

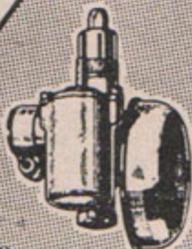
CARBURATEURS

pour MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
SCOOTERS

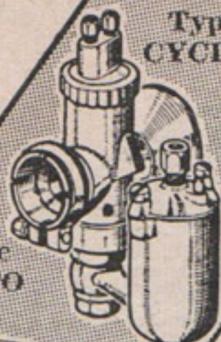
et tous
moteurs
auxiliaires



Type
VELOMOTEUR



Type
CYCLOMOTEUR



Type
MOTO



GUIDON
nouvelle
poignée
tournante

Autres
spécialités
AMAC :

POIGNEES
TOURNANTES

Robinet
d'essence

Transmissions

Coffret pièces de re-
change pour Motoristes

Gamme complète de

GUIDONS

pour toutes
machines

Manettes et leviers séparés

Catalogue à MM. les Agents

STATION-SERVICE-AMAC

21, r. Collange - LEVALLOIS - PER. 06-02

LES MEILLEURES
chaines
AU MONDE

Brampton

&
RENOLD

101

POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS
SCOOTERS, MOTOCYCLETTES



Champion!

LA

MACOMBYNN

TELLEMENT PRATIQUE
ET SI ÉTANCHE

TOUTES LES COMPÉTITIONS LE PROUVENT D'AILLEURS...
CONÇUE PAR UN MOTARD POUR DES MOTARDS...

En vente dans toute la France chez les principaux motoristes

Pour la Belgique: J. ELBIRT, 19, Rue de l'Escalier - BRUXELLES

SEUL FABRICANT: ET^{re} CHANTRIEUX-LEFEVRE - AMIENS

HAVAS

LICENCE
D-DECATI

48 cm³

uccicolo

4 TEMPS 2 VITESSES

LE PLUS RAPIDE LE PLUS ECONOMIQUE

M. ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)

Bureaux commerciaux 36^{ter}, Av. de l'Opera, PARIS, Ope 08-96

*Avant d'acheter votre Vespa !
Essayez-le. n'hésitez pas !*

PANTIN-SCOOTER
Spécialiste et Concessionnaire

Vespa

STATION-SERVICE — ACCESSOIRES
Pièces détachées

PANTIN-SCOOTER

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

Distributeur
OFFICIEL



FACILITES DE PAIEMENT

CSEPEL

125 & 250 cc



O.P.F.

Pour le travail, le tourisme, le sport

MOTOCYCLETES et VÉLOMOTEURS CSEPEL

BLOC-MOTEUR 2 TEMPS A PISTON PLAT - SÉLECTEUR AU PIED
SUSPENSION AVANT ET ARRIÈRE

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE **TRADING MOTOR LINE**
74 RUE DE ROME PARIS 8^e

chez GURTNER

Les Etablissements GURTNER attirent l'attention de leur aimable clientèle et la mettent en garde contre des imitations grossières de leurs pièces de carburateurs et de robinets, que des négociants vendent au rabais aux usagers sous le nom de pièces « GURTNER ».

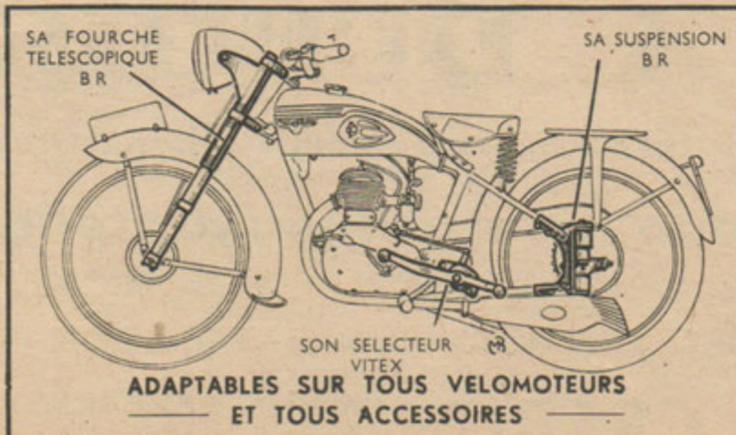
Nous conseillons de bien exiger des pièces d'origine afin d'éviter de nombreux déboires. Le calibrage exact des pièces est extrêmement délicat, nécessitant des outillages de précision et un contrôle sévère.

Toutes les pièces GURTNER sont poinçonnées des 2 lettres J-G entrelacées et sont absolument garanties et si, malgré un contrôle sérieux, une pièce s'avère défectueuse, elle est échangée sans discussion par nos dépositaires.

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

Directeur **Charles BELLISSENT**, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

AGENCES DIRECTES
MOTO BECANE
GNOME - RHONE
KCELLER-ESCOFFIER - F.N.
JONGHI - GUILLER - M.R.
EXCELSIOR — NORTON
et la fameuse **MOBYLETTE**
Pièces détachées, anciens
et nouveaux modèles
ADAPTABLES
SUR TOUTES MARQUES



SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
adaptable sur 125 et 175 cc.
REALESAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS
Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
SUR DEVIS

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16^e - AUT. 18-42

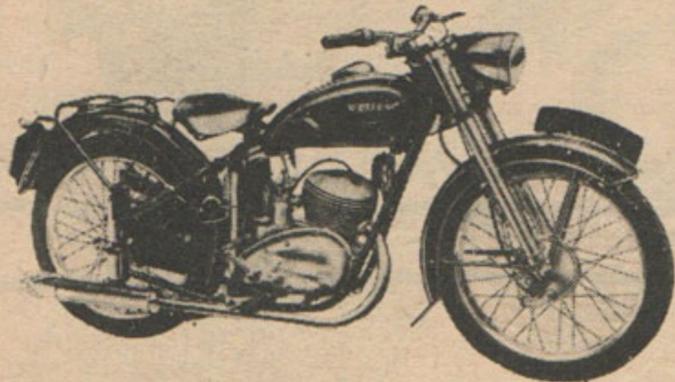
MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

ULTIMA

26, rue Commandant
Faurax — LYON

VELOMOTEURS
125 cmc.

MOTOCYCLETTES
légères 175 cmc.

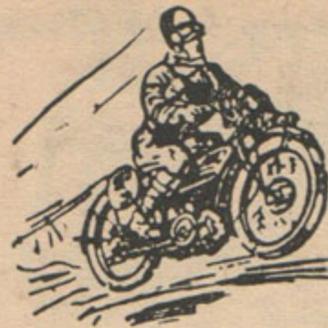


Bloc-moteur ULTIMA, 4 vitesses commandées par sélecteur au pied, débrayage automatique, suspension arrière, fourche télescopique, roue arrière à broche, etc... La machine la plus perfectionnée. Seul le bloc-moteur ULTIMA est doté d'un embrayage automatique.

Catalogue franco sur demande.

LIVRAISONS RAPIDES — VENTE A CREDIT
ULTIMA demande des Agents

Motocyclistes... Attention !



FAITES COMME TOUS
LES « AS » DE LA MOTO
« brétocyl » votre es-
sence ou votre mélange
avec :

BRÉTOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »

GRAISSAGE PARFAIT
DES HAUTS DE CYLINDRES
PROTECTION TOTALE DES SOUPAPES
ECONOMIE D'ESSENCE

ESSAYEZ !... vous serez, vous aussi,
enthousiasmé des résultats.

et naturellement pour votre moteur 2 ou 4 temps :

BRET-OIL

“ L'huile de Compétition au service du Tourisme ”

En vente dans tous les Garages, Stations-Services, Moto-
ristes, où vous trouverez nos huiles en bidons plombés et
notre BRETOCYL GRAPHITE présenté en coffrets de
15 flacons-doses, correspondant à 150 litres d'essence,
pour le prix de 795 fr.

BRET-OIL - 4, rue J.-d'Arc. Issy-les-Moul. (Seine)
MIC. 18-30 (lignes groupées)



JEUNES ! voici votre chance...

Vous qui êtes à la recherche d'une situation
meilleure et répondant mieux à vos aspira-
tions, quelques mois d'études faciles par cor-
respondance feront de vous un Spécialiste
qualifié en MECANIQUE et ELECTRICITE
AUTO. Nombreux débou-
chés, France et Outre-Mer :
Industrie et Commerce
Auto, Agriculture, Auto-
rails, P.T.T., Armée moto-
risée, etc...

Préparation C.A.P. - Cours selon temps disponible - Di-
plôme en fin d'études et facilités de paiement - Placement
gratuit - Instruction requise : niveau C.E.P.

Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO

rue du Docteur Cordier - SAINT-QUENTIN (Aisne)
ou : 14, rue Lincoln - PARIS-8^e (Service 11)

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

A calotte métal léger
à haute résistance
IMPERFORABLE
AUX CHOCS



Vente en gros :

Ets GENO 6, Faubourg Saint-Honoré
PARIS-8^e — ANJ. 12-38

MOTOBÉCANE



LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

58, rue Aristide-Briand — LEVALLOIS

TERROT



BSA

vous livrera immédiatement

MOBYLETTE — VELOMOTEUR — MOTOBECANE — TERROT

Scoter BERNARDET — TERROT — Side-car PRECISION — Pièces détachées

VENTE A CREDIT

REGION PARISIENNE
Réponse contre timbre

PER. 19-73



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

Moto revue

La Moto

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

Le Numéro : 30 francs

	France	Etranger
ABONNEMENTS : 24 N°s	540 fr.	780 fr.
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^e.

● 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 30 f. timbr. av. la dern bande rectif.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)

(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

◆ METHODES NOUVELLES

Alors que les prix des trains, tramways, etc., continuent à monter, il est un moyen de transport qui a trouvé le moyen d'abaisser ses prix. Il s'agit de la Silver City Airways Ltd qui offre quatre services par jour d'Angleterre en France et vice-versa pour les autos et motos et qui commence à jouir d'une excellente réputation. La baisse enregistrée trouve son origine dans l'usage intensif que bien des gens ont l'habitude de faire de plus en plus de ce véritable pont aérien ! Le transport d'une moto solo de Southampton à Cherbourg coûterait un peu moins de 3.000 francs.

◆ UN VIEUX PROBLEME

Interrogés sur les raisons pour lesquelles ils étaient contre la réintroduction d'une catégorie sidecars au TT, les directeurs d'usines anglaises ont déclaré que « la plus importante était le risque de voir ces sortes de courses très spectaculaires remporter plus de succès auprès du public que les courses solos », ce qui, pour eux, provoque une publicité à contre-sens.

◆ UNE HARLEY JAPONAISE

Nous avons déjà parlé ici de la production motocycliste actuelle au Japon et nous avons mentionné qu'on y comptait de nombreuses copies de Harley et Indian. Un autre lecteur du journal « American Motorcycling » qui habite également le Japon, lui a fait parvenir la photo de sa machine, la Rikuo 45. Au premier moment, nous avons été tentés de penser que la légende de cette illustration était erronée, car la machine était une Harley. Mais les précisions apportées par la suite viennent dissiper nos doutes. En réalité, le moteur Rikuo non seulement est monté sur une Harley, mais est bien lui-même un véritable Harley. Ce moteur (un cylindre en V à soupapes latérales) a été « recréé » d'après un « bleu » d'origine de l'usine qui est parvenu aux mains des japonais on ne sait trop comment. Ce bleu date d'ailleurs de 1934...

CHAMPIONS DE FRANCE

B IEN que la saison sportive nationale ne soit pas encore terminée, les épreuves comptant pour les Championnats de France Nationaux et Internationaux sont closes et il est possible d'avancer officieusement, les noms de nos nouveaux champions.

Enfin Jacques Collot décroche la timbale !...

Notre courageux Vésulien, se voit récompensé de ses efforts et après s'être classé deux années second en championnat 500, il remporte enfin cette catégorie. Bravo Jacques Collot !

En 350, c'est l'infatigable Georges Monneret que nous retrouvons en tête. Une remise des récompenses, place de la Concorde, sans que « Jojo » ne reçoive sa médaille et son brassard annuel, semble désormais inconcevable !...

Le championnat « quart de litre » est remporté par une vieille connaissance : Pierre Colliçon, dont la sensationnelle victoire du Bol d'Or, prouve que ce pilote sait allier vitesse et endurance.

Si jusqu'à présent nos champions sont des hommes dans la pleine force de l'âge, la note juvénile est donnée par Burgraff qui, sur une petite M.V. - confiée par l'usine italienne à la condition expresse d'enlever le championnat - sera cette saison, notre plus jeune Champion de France.

Une nouvelle étoile se lève chez nos sidecaristes, il s'agit de Jacques Drion, actuellement troisième ex-æquo avec Merlo au championnat du monde ! Après une saison des plus chargées, Jacques Drion pourra ajouter le titre de Champion de France à un palmarès déjà très honorable.

Et les nationaux ?

Un pilote émerge du lot indiscutablement, c'est Cherrier, qui cette année cumule les titres en 350 et 500. Félicitations, mais pourquoi ne pas licencier celui-ci, pour la saison prochaine, catégorie internationale ? Ce souhait s'applique dans cette catégorie est pour le moins curieux. Qu'en pense la F.F.M. ?

En 250, Camus réédite son exploit de l'an passé et en 175 nous trouvons Bouin en tête. Ce pilote, rappelons-le, fait partie de l'équipe officielle Peugeot et cette victoire rejaillit aussi bien sur l'homme que sur la machine.

Nos constructeurs ne s'intéressant que d'assez loin à la compétition, il nous est d'autant plus agréable de souligner la victoire d'une de nos marques.

◆ PLAGIAT ORIGINAL

Les Américains, pour qui les courses mécaniques d'Europe ont une très grosse importance, ont décidé de construire, près de New-York, un circuit de vitesse en tous points semblable à notre célèbre parcours de Reims. Toutes ses particularités y seront fidèlement reconstituées. Jusqu'au revêtement qui sera semblable !

◆ APPRECIATION SUR LA MOTO

Nous avons toujours plaisir à enregistrer l'opinion d'une personnalité en vue sur la moto en général. Aussi a-t-il été pour nous d'une agréable surprise de voir en première page dans la revue américaine « Cycle », périodique luxueux qui chaque mois présente une série de photos et d'articles de première qualité, M. Johnny Riedel, sur sa Harley équipée d'un side et qui a affirmé « C'est là la seule manière de bien voyager ». Bon, direz-vous, mais le nom de Johnny Riedel ne nous dit pas grand chose. Eh bien, apprenez qu'il est l'agent le plus important des automobiles Cadillac. Quelqu'un qui doit savoir ce qu'il dit...

◆ LES PIETONS ET LA ROUTE

La presse suisse est amenée à la même constatation que nous sommes obligés de faire en France : les piétons méconnaissent le code de la route, et, même lorsqu'ils se trouvent sur la chaussée, se croient maîtres et prioritaires. Peut-être sont-ils aidés en cela par le fait qu'il n'y a pas, ou presque, de sanctions contre eux.

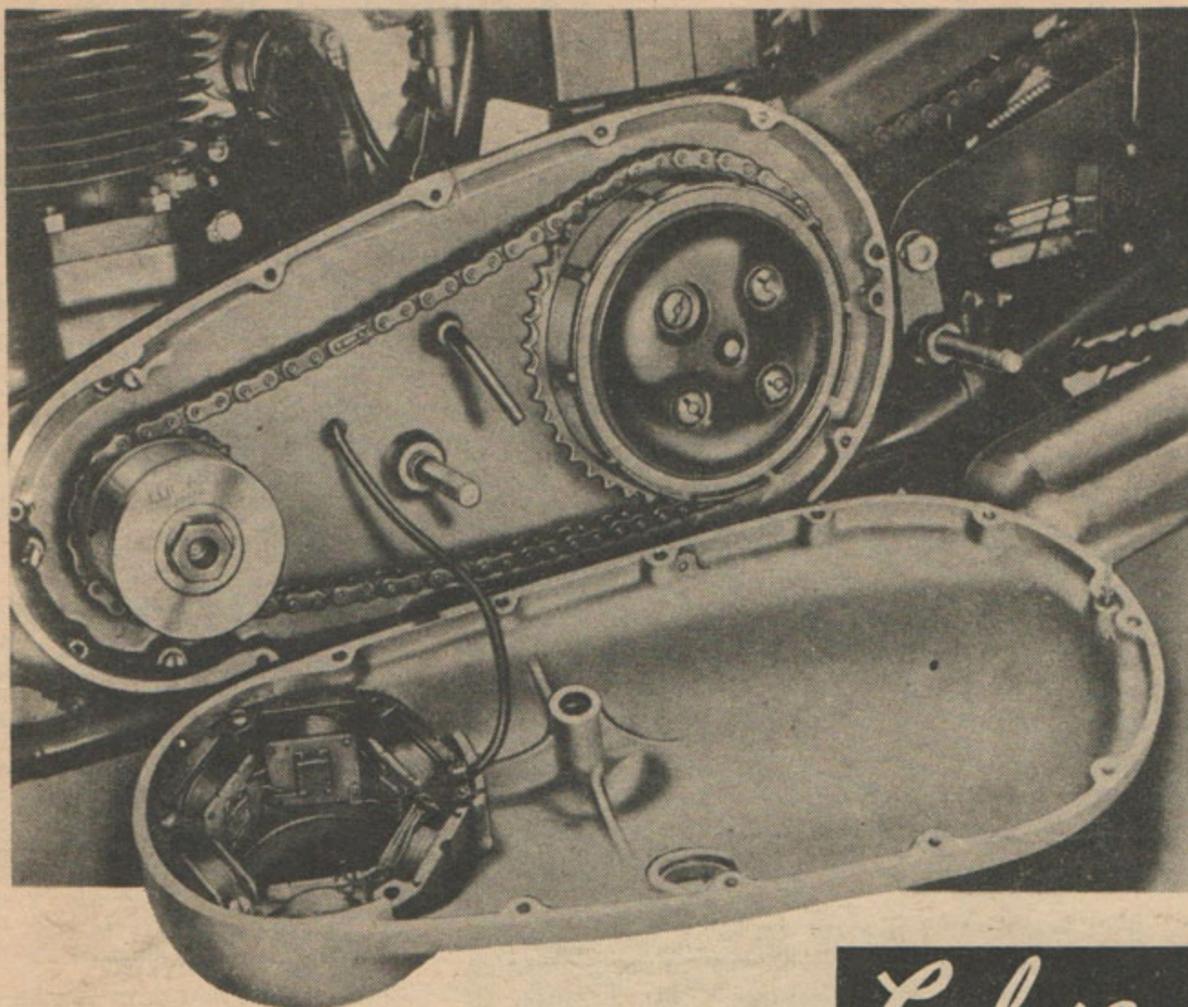
En tout état de fait, il n'en demeure pas moins que les 2/3 des 105 piétons tués en Suisse durant le premier semestre 1952 sont eux-mêmes responsables de leur accident.

◆ « MOTO-REVUE » AU SALON

Comme chaque année « Moto-Revue » sera heureuse d'accueillir à son stand n° 175 au Parc des Expositions tous ses fidèles lecteurs.

Outre notre Album spécial du Salon, ils pourront acquérir les différents ouvrages de notre bibliothèque technique, et profiter de cette visite pour s'abonner.

« Scooter et Cyclomoto », notre nouveau complément mensuel, aura le stand n° 187.



L'allumage, sur les dernières Triumph, est fourni par un alternateur.

◆ TRIUMPH « NEWS »

M. Edward Turner vient d'annoncer récemment une réduction de 6 livres 7 shillings (6.500 fr. environ) sur le prix de la Speed Twin Triumph. Cette baisse est due à un nouvel aménagement du mode d'allumage qui se fait maintenant par alternateur, contre l'ancien système par magnéto.

Un nouveau type de Tiger 100 amélioré (moteur principalement) sera également commercialisé sous peu, muni de deux carburateurs.

◆ 160 CMC. POUR 650 KG.

A partir d'un Galletto 160 cmc., la « Società Telefonica e Elettrica » de Monza a construit un petit véhicule à 4 roues destiné au transport de 300 kgs de marchandises et éventuellement de deux personnes. Ainsi chargé, ce « Microcar » peut gravir une pente de 18 %.

Précisons qu'à vide il pèse déjà 350 kilogs !

◆ LA CARRIERE DE PILOTE DE COURSE

Nello Pagani, troisième pilote chez Gilera, envisagerait, d'après certains, de signer un contrat pour la 250 bicylindre Lambretta. Un homme aussi prestigieux et aussi expérimenté serait, il faut le dire, d'un apport inestimable pour les gens de Lambretta. Plus les années passent et plus la valeur de l'homme sur sa machine grandit. Et un coureur qui sait apprécier la moindre modification dans la répartition des masses sur une machine et qui peut juger objectivement des qualités de la tenue de route, vaut son pesant, disons... de chevaux-vapeur !

Récemment, Fergus Anderson causait avec Lorenzetti et, parlant des années qui passent avec une telle rapidité, lui demandait ce qu'ils pourraient bien faire une fois que c'en serait fini pour eux de la course. « N'y songe donc pas, répondit l'autre, lorsque nous serons trop vieux pour courir et pendant bien long-

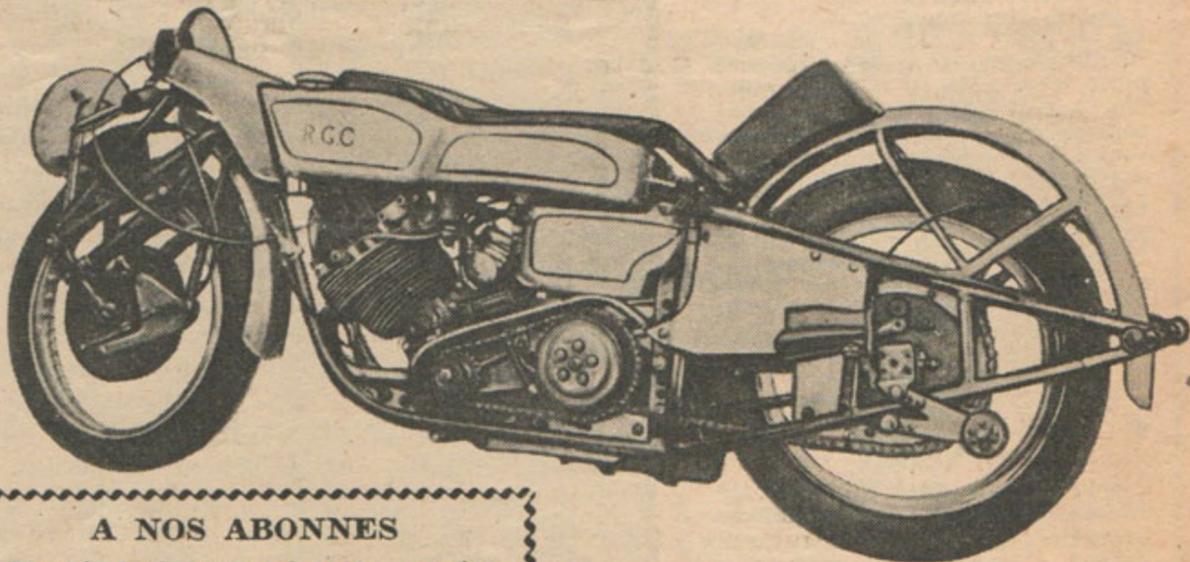
temps encore, nous pourrions rendre de grands services pour créer et mettre au point des machines que d'autres monteront en course ». Et d'ajouter que son unique préoccupation était d'éviter ce qu'il avait combattu avec succès de longues années durant : un mode de vie facile à l'abri des soucis et des coups durs !

◆ LES FEMMES ET LA MOTO

Les dames, à des titres divers, voient leurs libertés une fois de plus menacées, par des hommes — naturellement — qui ne peuvent se faire à l'idée que les femmes, dans le domaine du motocyclisme, soient placées sur le même plan qu'eux-mêmes. Suivant la « Frankische Post », la police de Nuremberg constate que le nombre de femmes pilotant des cyclomoteurs scooters et motos croît rapidement. La proportion aurait même triplé depuis 1950. Et les dames ne se contentent plus de piloter des machines légères, non. On en a même vu conduisant de lourds sidecars avec comme passagers (quelle honte !) deux hommes : un dans le side et un sur le tan-sad.

Il faut intervenir à tout prix, pense à présent la police de Nuremberg et l'on semble s'être mis à peu près d'accord pour interdire aux femmes de conduire des machines d'une cylindrée supérieure à 250 cmc., car une femme n'est pas ca-

Echos de la SEMAINE



A NOS ABONNES

Bientôt le Salon, et à cette occasion, MOTO-REVUE publiera un luxueux album que vous trouverez dans les kiosques (sans doute à 200 fr.).

Mais nos abonnés recevront ce numéro spécial au prix du numéro ordinaire, soit 21 fr.

L'économie réalisée sur ce seul numéro est des plus substantielles, et si vous ajoutez à cela que l'épargne réalisée en vous abonnant pour 50 numéros est de l'ordre de 700 fr. !! il ne vous reste plus qu'à verser à notre C.C.P. 297-37 la somme de 1.050 fr.

Mais attention, les abonnés ayant souscrit pour 6 mois ne pourront recevoir dans le cadre de leur abonnement notre Album du Salon, et devront se procurer celui-ci dans les kiosques. Par contre, leur abonnement se trouvera prolongé d'un numéro.

Mais s'il s'agit d'un renouvellement d'abonnement (même pour 6 mois), cette mesure n'est pas envisagée, et nos fidèles abonnés profiteront de notre Numéro Spécial Album.

Le coureur Anglais Storr est l'auteur de ce curieux racer équipé d'un 350 A.J.S. Si la position allongée du pilote diminue le maître-couple, par contre, l'excessive longueur de la machine doit se sentir en virage.

pable, paraît-il, de maîtriser une machine rapide, tandis qu'un homme est toujours assez fort pour cela et qu'il ne saurait par conséquent être visé par cette interdiction.

Notre confrère « Radmarkt » s'élève contre ce non-sens, faisant remarquer qu'il y a aussi des 250 très rapides. Quant à nous, si nous ne souhaitons nullement qu'on empêche les femmes de pratiquer leur sport favori, nous enregistrons avec satisfaction l'esprit sportif de celles de Nuremberg, car chez nous on n'en voit que fort peu au guidon de grosses machines.



QUE SERA LE 39^e SALON DE LA MOTO !

Après quelques semaines de calme, Paris s'apprête à retrouver sa vie trépidante avec le grand événement traditionnel de la rentrée, le Salon de l'Automobile et du Cycle.

Depuis déjà longtemps, les Constructeurs de motocycles de tous les pays se préparent pour cette importante Exposition, cependant que les motocyclistes — et ils sont de plus en plus nombreux — pensent déjà, eux aussi, à faire le déplacement pour voir les dernières nouveautés d'une industrie devenue indispensable à toute vie moderne et dont les progrès s'affirment de jour en jour. Aussi, est-ce pour leur donner quelques précisions que nous sommes allés poser plusieurs questions à M. Mautin, Commissaire Général du Salon, qui de bonne grâce a bien voulu nous répondre.

« Le 39^e Salon de l'Automobile et du Cycle va donc s'ouvrir le jeudi 2 octobre, et jusqu'au 12 octobre un public intéressé se pressera autour des différents modèles que les Constructeurs s'ingénieront à présenter d'une façon toujours attrayante.

L'Exposition se tiendra dans les mêmes conditions que l'année dernière.

Au Grand Palais, cadre traditionnel du Salon depuis plus de 50 ans, seront exposés :

— les voitures particulières et les équipements pour l'automobile.

Au Parc des Expositions de la Porte de Versailles :

— les cycles, les motocycles et leurs équipements ;

— les cars et les véhicules industriels ».

« Y aura-t-il plus d'exposants que par le passé ? »

« Certainement. Le total des exposants est encore en augmentation sur 1951 et c'est au nombre de 1.300 qu'ils se partageront les 80.000 m² de halls qui forment l'ensemble de l'exposition.

Sur un total de 101 constructeurs d'automobiles, on compte :

- 33 Français,
- 22 Anglais,
- 19 Américains,
- 18 Allemands,
- 6 Italiens,

Ci-dessus : M. Mautin, Commissaire Général du Salon à gauche, pilote M. Pinay (au centre) lors de l'inauguration officielle du Salon en 1951.

- 2 Tchèques,
- 1 Espagnol.

Il y aura 78 carrossiers, soit :

12 de voitures particulières, dont 2 Italiens et 66 de cars et véhicules industriels.

La section Cycles et Motocycles comprendra 161 constructeurs :

- 106 Français,
- 23 Allemands,
- 19 Anglais,
- 5 Italiens,
- 3 Belges,
- 2 Américains,
- 1 Tchèque,
- 1 Hongrois,
- 1 Autrichien.

Enfin, plus de 800 fabricants d'équipements d'automobiles, cycles et motocycles, participeront au Salon. Sur ce nombre, il y a également une part relativement élevée d'étrangers.

Innovation de cette année, une section importante de matériels de Station-Service, Pompes et Distributeurs d'Hydrocarbures, ainsi qu'une section « Caravane de camping » seront installées dans les sous-sol du Grand Palais. L'accès se fera par la rampe de gauche, située au fond de la partie centrale de la Nef ».

Ainsi que l'on a pu s'en rendre compte plus haut, la participation étrangère est, cette année, plus importante que jamais (plus de 200 exposants représentant 14 pays).

Parallèlement, le nombre des visiteurs étrangers augmente également chaque année et on peut dire que pendant la période du Salon, Paris devient le centre mondial du marché de l'Automobile.

Le Salon se prépare à recevoir dignement ses visiteurs.

« Quelle sera la décoration du Grand Palais ? »

« La décoration du Grand Palais est activement poussée. Un immense lustre

en forme de croix de 180 mètres de long, garni de tubes lumineux, diffusera une lumière intense.

Au Parc des Expositions, le Hall du Cycle et du Motocycle sera entièrement décoré.

Comme d'habitude, on trouvera, à l'intérieur de l'Exposition : restaurants, bars, bureau de poste, téléphones, bureau de location de chemin de fer, bureau de location de théâtres, bureau de renseignements avec interprètes, etc...

Les journalistes français et étrangers seront également les bienvenus dans le Bureau de Réception que la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles met à leur disposition ».

« Il serait peut-être bon que vous nous précisiez les heures d'ouverture ».

« Le Salon sera ouvert aux heures suivantes :

Grand Palais : Grande Nef (voitures automobiles) de 9 h. à 20 h. - 1^{er} étage (équipements) de 9 h. à 19 h.

Parc des Expositions : Halls du Cycle et des Véhicules Industriels de 9 h. à 18 h. 30.

Les mercredis et samedis, l'ensemble du Salon restera ouvert jusqu'à 22 h.

Prix d'entrée : Les prix d'entrée seront sans augmentation sur 1951. Rappelons-les :

Grand Palais : tous les jours, sauf vendredis :

Le matin jusqu'à 13 heures : 150 fr.

A partir de 13 heures : 200 fr.

Les vendredis, toute la journée : 300 fr.

Parc des Expositions :

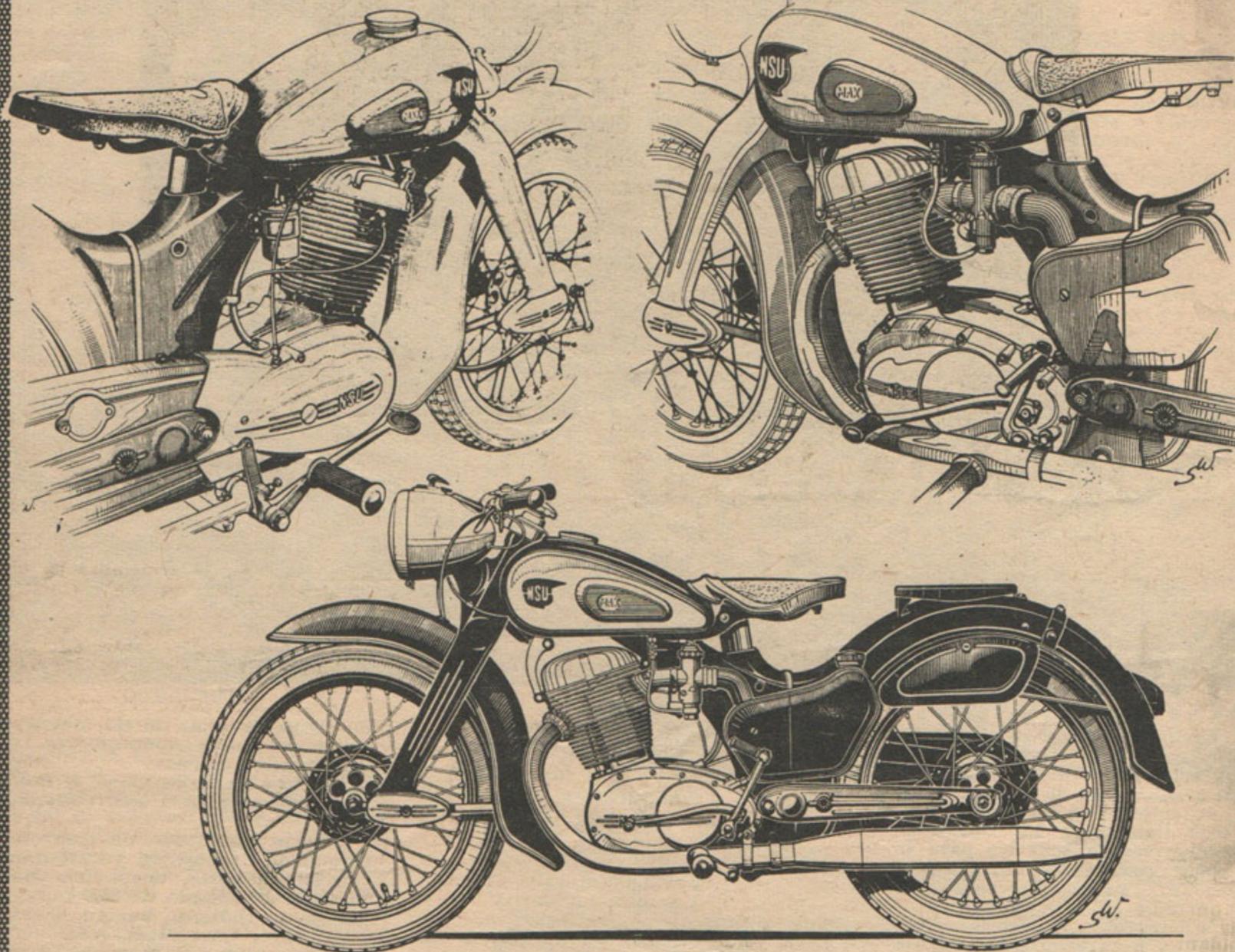
Tous les jours : 100 fr.

« Quel jour aura lieu l'inauguration officielle ? »

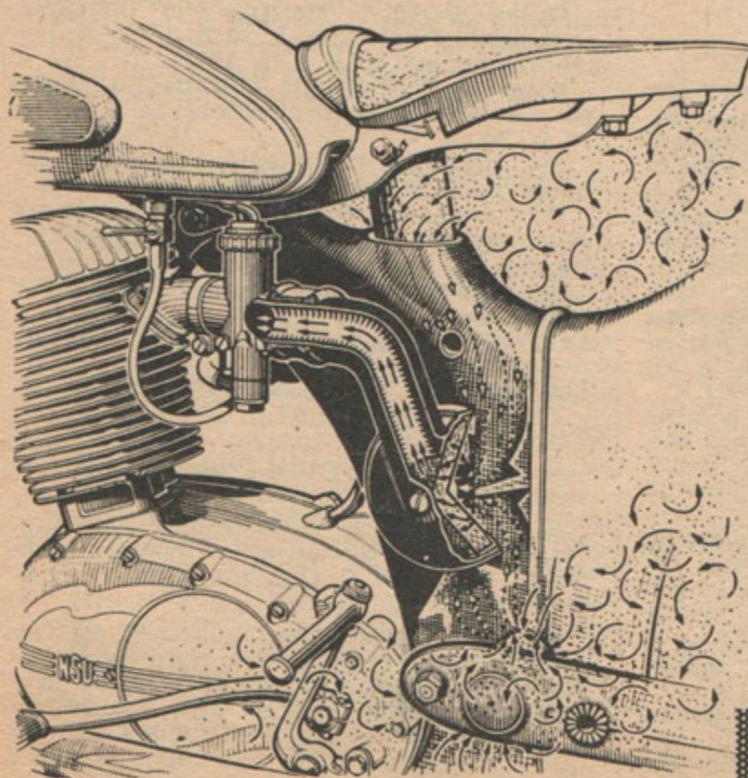
Le Président de la République a bien voulu accepter de visiter officiellement le Salon le Mardi 7 Octobre, dans la matinée ».

Le 39^e Salon de l'Automobile et du Cycle, toujours en tête des manifestations similaires par son importance et sa présentation, est d'ores et déjà assuré du plus grand succès, et tout laisse prévoir que l'affluence record de l'année dernière sera encore dépassée.

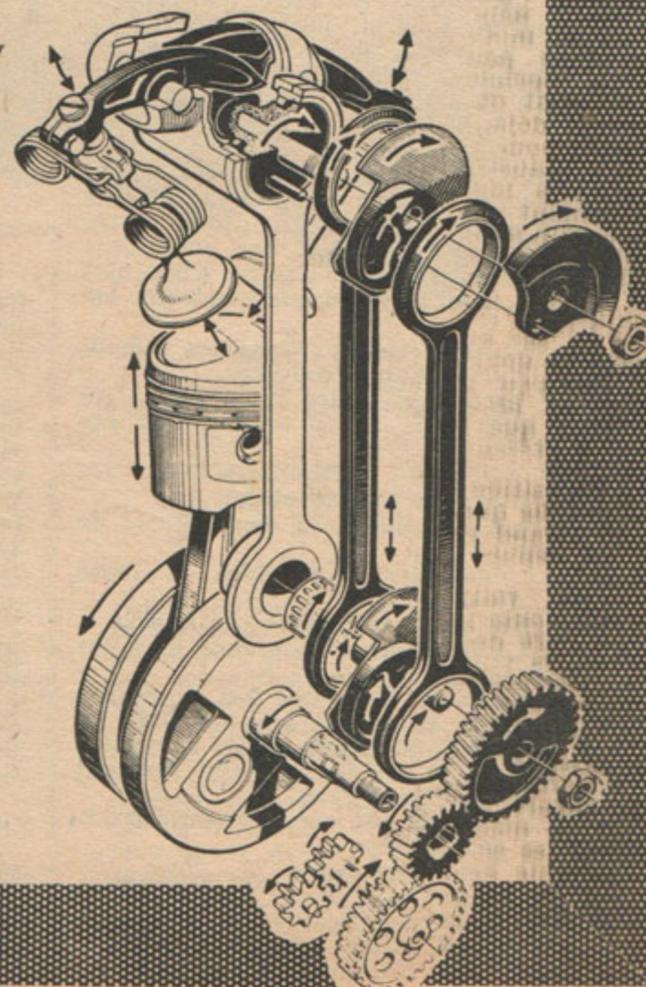
N. S. U. INNOVE EN PRESENTANT...



...La 250 4 temps MAX

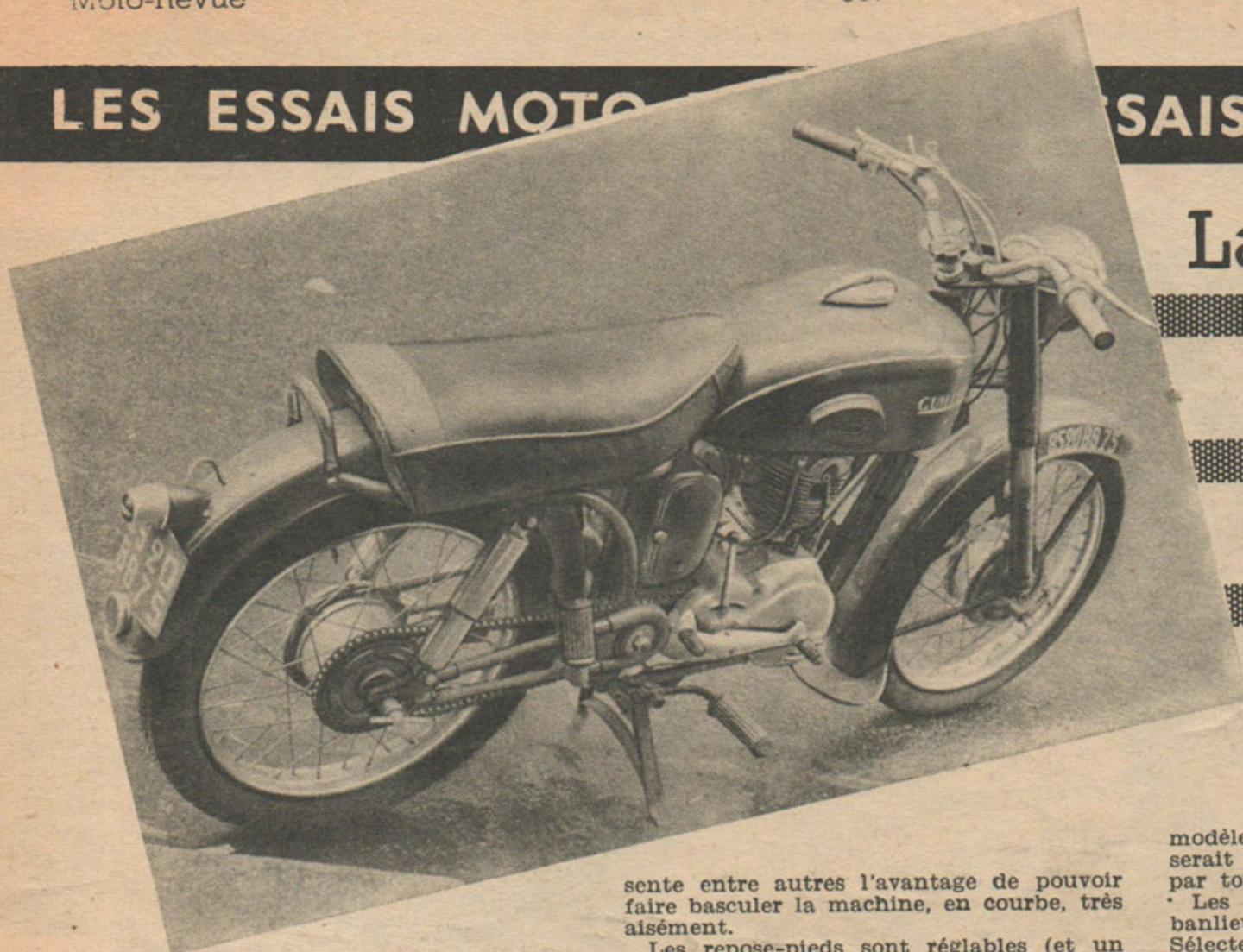


N.S.U. vient de présenter à la presse sa dernière 250 type Max. La partie cycle est directement dérivée de celles des Fox et Lux et ainsi la production N.S.U. prend un caractère plus homogène. Mais ce qui a retenu l'attention de chacun, c'est le système bien particulier de commande de l'A.C.T. (ci-contre à droite). Le mouvement rotatif de l'A.C.T. est obtenu au moyen de deux bielles décalées (manetons à 90°) afin que les points morts, haut ou bas, de chaque bielle ne correspondent pas, le mouvement gagnant ainsi en régularité.



LES ESSAIS MOTO

SAIS MOTO-REVUE



La 175 cmc.

GUILLER

SPORT

*Grande selle biplace
et réservoir trapu,
deux traits caracté-
ristiques de la Guiller
Sport.*

Il y a un an environ, notre service d'essais prenait possession d'une 175 Guiller Sport, ou plus exactement du prototype exposé au Salon.

L'essai, à l'époque, n'avait guère été concluant, en ce qui concerne la partie moteur, car ce dernier étant un 175 AMC standard, s'accommodait fort mal d'une démultiplication trop longue. Aussi était-il dans nos intentions de faire un nouvel essai de cette machine, dont la conception de la partie cycle et la présentation en font une de nos plus modernes productions nationales.

Le premier contact avec la Guiller Sport est sympathique.

Le moteur, qu'il faut éviter de noyer, part facilement, avance plein retard.

Toutefois, en toute objectivité, signalons un défaut inhérent à bien des bloc-moteurs, la tension correcte de l'embrayage. Celui-ci, bien qu'assez dur à manœuvrer, n'en patine pas moins en première, si l'on cherche à démarrer sec. De même lors des mises en route matinales, il arrive que l'effort exercé sur le kick ne soit pas transmis à l'équipage alternatif, l'embrayage patinant. Dans ce cas, passez la seconde, reculez la machine jusqu'au temps moteur compression (technique utilisée pour les démarrages en compétition) et démarrez à la poussette, si vous en avez l'habitude, ou bien remettez au point mort et servez-vous du kick. Le départ sera facile, car avant d'attaquer la compression, votre vilebrequin aura fait près de 2 tours, et aura une force d'inertie suffisante pour passer à nouveau la compression. Ce patinage de l'embrayage a disparu sur les derniers modèles, la « Sport » que nous avons à l'essai étant l'une des premières sorties.

Le moteur étant en semi-échappement libre, le son est « jeune » et donnera à de nombreux possesseurs un complexe de supériorité de pilote compétition !...

La position en selle est assez particulière. La selle biplace Aurora du modèle essayé, était heureusement moins large que celle du prototype. Elle donne une position au pilote assez haute, qui pré-

sente entre autres l'avantage de pouvoir faire basculer la machine, en courbe, très aisément.

Les repose-pieds sont réglables (et un peu fragiles), mais si vous voulez vous courber sur la machine, utilisez les repose-pieds passagers, qui permettent une position moins fatigante des jambes.

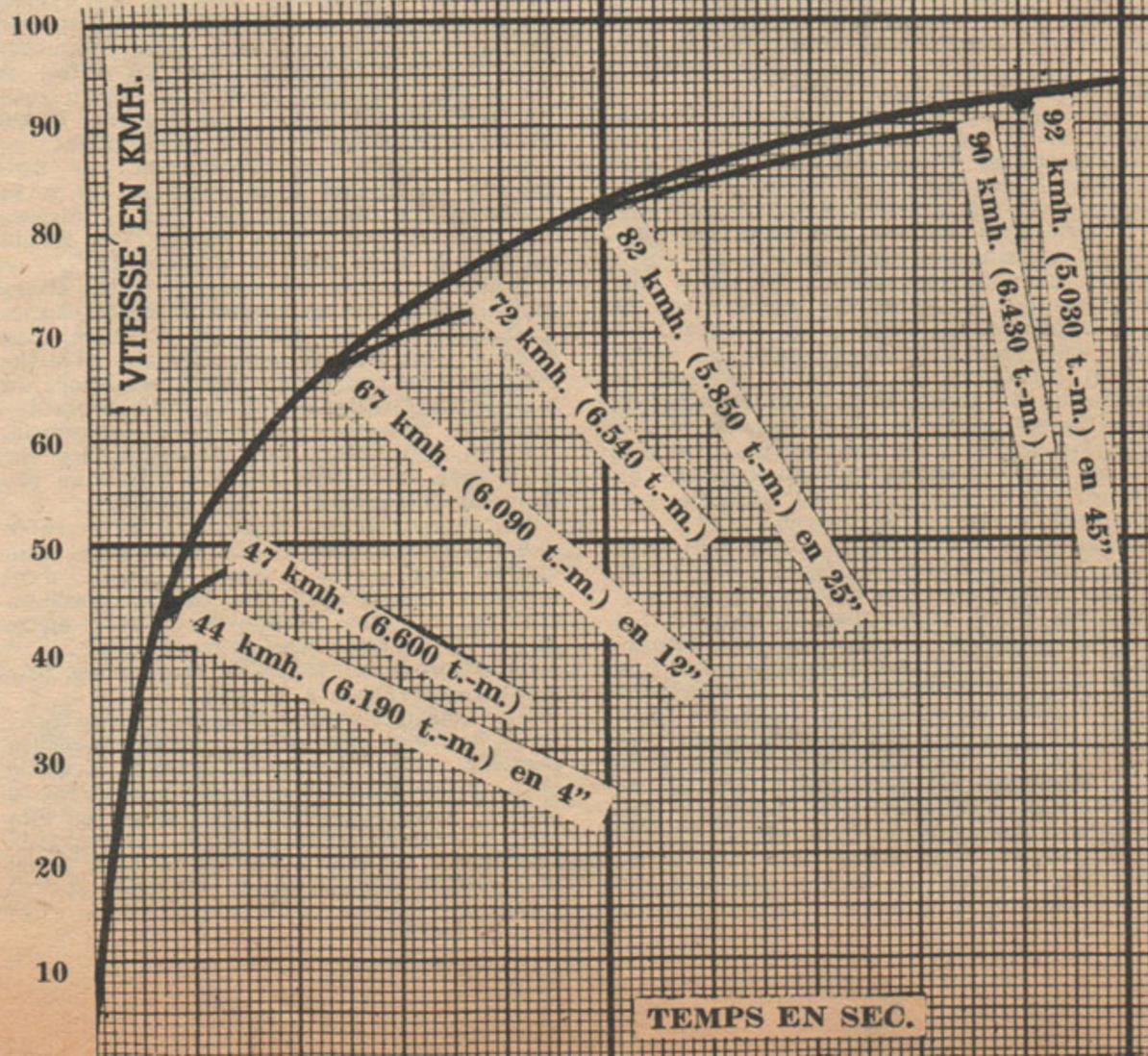
Enfin, le guidon, d'une belle présentation, et d'une largeur correcte, gagnerait à être remplacé par un autre modèle d'un dessin plaçant les poignées un peu plus bas et légèrement plus en avant. La position serait ainsi plus sport, et pas plus fatigante, car l'emploi d'une selle biplace, outre son meilleur incomparable, a l'avantage de permettre de varier la position du pilote (plus ou moins en avant), ce qui sera appréciable sur longs parcours.

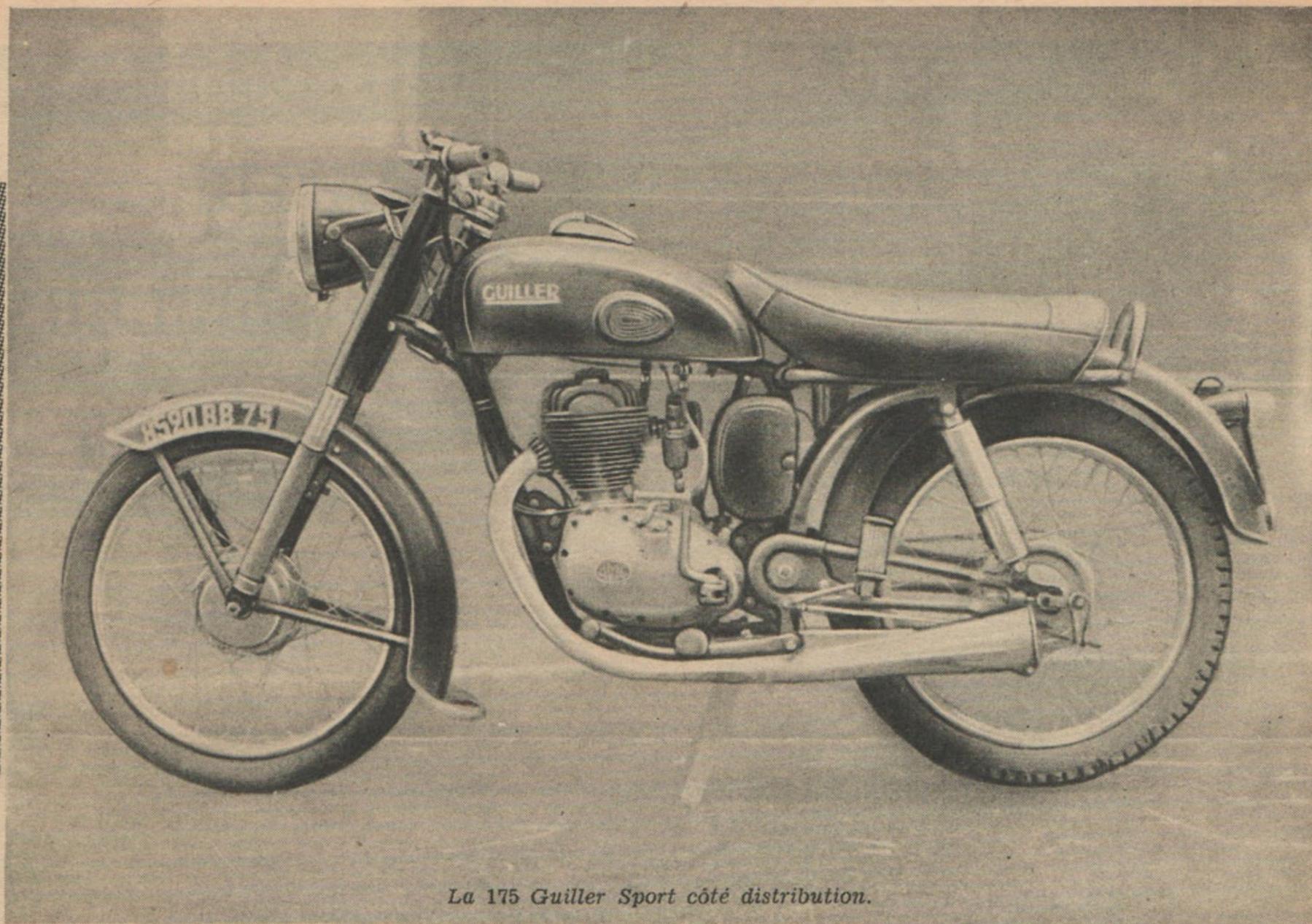
Enfin, puisque Guiller réalise lui-même ses réservoirs, qu'il soit persuadé qu'un

modèle avec évidements pour les genoux serait accueilli avec une réelle satisfaction par tous les usagers.

Les premiers kilomètres dans Paris et banlieue nous ont agréablement surpris. Sélecteur précis. Seule la remise au point mort nécessite de jeter un coup d'œil sur l'indicateur de position. Première bien calculée, qui permet, sans forcer, d'atteindre 40 kmh., deuxième nerveuse et surtout assez longue, qui vous tirera à 60 kmh., puis une troisième très proche de la seconde, ce qui vous permet de vous amuser à rétrograder 3^e, 2^e assez rapidement. La troisième, en outre, est un rapport où l'on conserve encore une accélération franche, et permet d'atteindre, en conduite normale, 80, 85 kmh.

Par contre, la 4^e est manifestement trop longue, et ferait songer à certaines surmultipliées que l'on rencontre sur les automobiles. Dès que l'on passe ce rapport, le moteur « s'assoie » quelque peu





La 175 Guiller Sport côté distribution.

et ne prend que très lentement son régime. De même, à la première montée la 3^e s'avère nécessaire.

L'avantage de cette démultiplication est de permettre sur les routes peu accidentées de maintenir 85-90 kmh. pour un régime moteur modéré, d'où faible consommation et moindre usure. Si vous voulez conduire « sport », vous avez 1^{re}, 2^e et une 3^e qui s'affole après 90 kmh. Ce sera donc amplement suffisant pour nombre de possesseurs et surtout ne perdons pas de vue que nous ne possédons que 175 cmc. de cylindrée.

Cependant, il faut préciser que la machine de notre essai possédait une démultiplication finale de 18x42, alors que de série le constructeur monte 17x42. Logiquement, les accélérations seront donc plus franches encore sur tous les rapports, et principalement sur la 4^e, où le besoin s'en faisait sentir. Toutefois aux environs de 100 kmh., le moteur tourne plus rapidement, 6.000 t.-m. contre 5.500 t.-m. avec les 18 dents en sortie de boîte.

Afin d'utiliser au mieux la courbe de puissance du moteur, la démultiplication de série est parfaite. Une dent de plus à la sortie de boîte ne peut se justifier que si l'on roule presque continuellement en plaine, ou la machine peu chargée (pilote seul, et de poids moyen).

Enfin, une machine de cette cylindrée possédant des freins efficaces ! A l'avant comme à l'arrière, des moyeux-freins centraux en dural et flasque en tôle, de 155 mm de diamètre, d'une puissance remarquable. Cela était indispensable pour une machine à caractère sportif, et félicitons Guiller pour ce choix judicieux. Le frein arrière, bien que nous ne l'utilisions que fort rarement, est particulièrement efficace, la pédale de commande bien située permet à la pointe du pied de doser correctement son effort. Cela est indispensable, car ce frein est d'une telle puissance, que, pour un faible déplacement de la pédale, la roue arrière se bloque.

Aussi méfiance. Agissez avec douceur sur ce frein. Côté suspension, la fourche oscillante arrière s'est montrée beaucoup plus efficace que sur les premiers modèles. Toutefois, à deux, elle talonne dans les cas extrêmes, car si le tarage des ressorts semble correct, par contre la longueur de débattement est un peu faible. Renseignements pris auprès de l'agent, ce défaut est maintenant corrigé. A l'avant, nous trouvons une fourche télescopique Fortin. Cette marque sera pour beaucoup une nouvelle connaissance. En effet, il n'y a que quelques mois que Fortin réalise des télescopiques pour Guiller. 10.000 exemplaires sont déjà en circulation.

Cette fourche se caractérise par une grande sensibilité à la viscosité et à la quantité d'huile employée. Par ce moyen un modèle peut être souple ou ferme suivant le désir de son possesseur.

Voilà un point intéressant. Cette fourche possédait un amortisseur hydraulique, à clapets sur les premiers modèles, par simple trou calibré actuellement. Toutefois, pour la prochaine 250 Super-Sport de la marque, Guiller reviendra vraisemblablement au premier modèle de télescopique.

Enfin, signalons que cette fourche est d'un prix assez bas, grâce à l'usinage réduit au minimum qu'elle nécessite.

Fortin utilise des matériaux de premier choix (tubes aviation, etc...), et exige une coulée des pièces... sans bavures, d'où usinage insignifiant. Les bagues sont en céloron, matière plastique utilisée entre autres pour faire des engrenages !...

Question maniabilité, la Guiller est une machine agréable à piloter.

Une fois que vous aurez trouvé un centrage correct sur votre selle biplace (la position optimum variant suivant la taille et le poids du pilote) vous basculerez à plaisir dans les courbes. Veillez à une pression correcte de la roue arrière (variant de 1 kg 5 à 2 kgs suivant le poids transporté), car un pneu légèrement dégonflé, joint au mouvement de la sus-

pension arrière, vous procurera en courbes, prises assez rapidement, une impression de flottement.

La dernière partie de notre essai portait, comme à chaque fois, sur les vitesses maxima et accélérations.

Les résultats suivants furent obtenus avec le réglage carburateur d'origine, du super-carburant et une bougie Floquet 14 F 2R (très froide, 240 environ).

En 1^{re} 44 kmh. (6.190 t.-m.) en 4''.

En 2^e 67 kmh. (6.090 t.-m.) en 12''.

En 3^e 82 kmh. (5.850 t.-m.) en 25'' (pilote couché).

En 4^e 92 kmh. (5.030 t.-m.) en 47'' (pilote couché).

Ces accélérations sont celles que l'on obtient en conduisant d'une manière sport, mais sans plus. Par contre, en demandant le maximum au moteur, les vitesses suivantes peuvent être atteintes : 1^{re} 45 kmh. (6.325 t.-m.) ; 2^e 70 kmh. (6.350 t.-m.) ; 3^e 90 kmh. (6.430 t.-m.) ; 4^e 100 kmh. (5.470 t.-m.).

Ces résultats ont été obtenus avec le 175 AMC classique, c'est-à-dire développant 8 CV 5. Le moteur Bol d'Or, donné pour 11 CV, n'est monté qu'à la demande, et donne un gain d'accélération et de puissance étonnant (nécessité de rapports encore plus courts).

Passons maintenant en revue quelques détails qui rendent une machine agréable : une béquille centrale, d'un dessin pourtant classique, mais d'un emploi aisé et demandant un effort minime — une poignée arrière chromée, qui sera bien utile pour déplacer la machine — deux coffres à outils, deux robinets d'essence dont un pourrait faire office de robinet de réserve, etc...

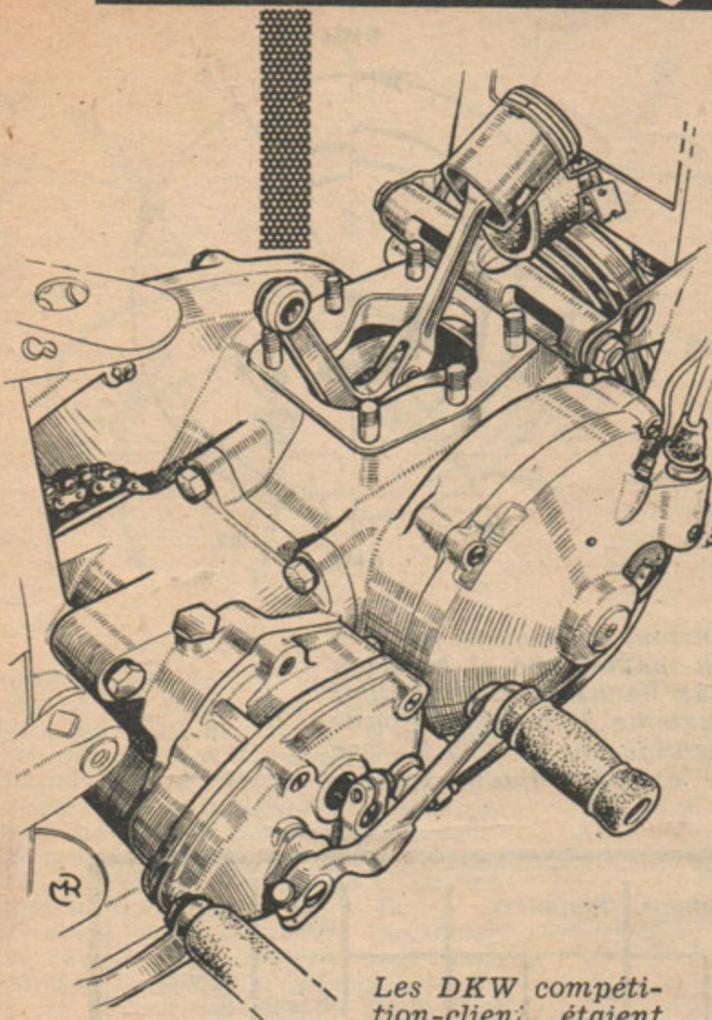
En somme une machine très agréable, que les constructeurs ne cessent d'améliorer. Au prochain Salon, la Sport sera encore plus attrayante et surtout allégée.

Un nouvel essai de ce prochain modèle, et avec le moteur Bol d'Or, s'impose.

C. REY

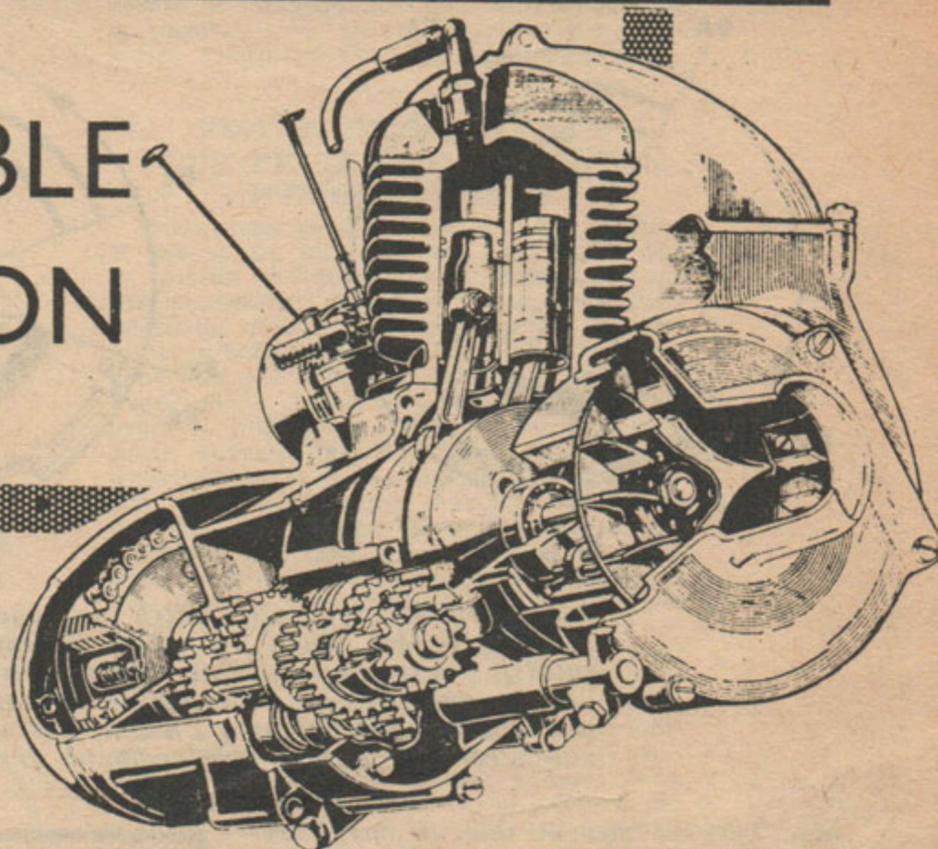
POUR CEUX QUI AFFECTIONNENT LE 2 TEMPS

DOUBLE PISTON



Les DKW compétition-client étaient du type à double piston et refroidissement éthyl-glycol.

L'Isomoto possède un embiellage à bielle maîtresse et bielle articulée.



LE DIAGRAMME ASYMETRIQUE

Un deux temps simple piston possède un diagramme de distribution symétrique. L'arête du piston passe devant les différentes lumières, pour des positions symétriques du vilebrequin par rapport au point mort haut (ou bas).

Donc, c'est pour un même angle de rotation du vilebrequin (toujours par rapport à un point mort) que ces lumières seront démasquées, ou bien fermées. Le fait que les gaz brûlés doivent déjà être détendus quand les lumières de transfert s'ouvrent, nécessite que l'arête supérieure de la lumière d'échappement doive se trouver plus haut que celle de la lumière de transfert, sinon on risque un refoulement des gaz frais. Ceci se trouve indiqué sur le diagramme par le fait que la durée angulaire d'ouverture de l'échappement (E) est plus grande que celle du transfert (T).

L'angle « B » de l'avance de l'ouverture de l'échappement sur celle du transfert est, dans ce cas de diagramme symétrique, égal à l'angle « C » du retard de la fermeture de l'échappement sur celui du transfert. Ce dernier angle « C » est souvent cause, surtout aux hauts régimes, de pertes assez importantes de gaz frais

qui trouvant la lumière d'échappement encore ouverte, sont aspirés vers l'extérieur.

Avec un diagramme de distribution asymétrique, le rendement sera nettement meilleur, dépendant d'ailleurs du degré de dissymétrie. Ici aussi l'échappement s'ouvrira avant le transfert, son arête supérieure étant toujours à un niveau plus élevé ; il sera même facile d'avoir un angle « B » plus grand que pour un simple piston, ce qui permet de mieux vider le cylindre et de préparer un meilleur remplissage par les gaz frais.

Par contre, les lumières d'échappement se fermeront maintenant avant celles du transfert permettant un remplissage plus complet, et ceci sans pertes de gaz frais. Ce résultat est obtenu grâce au décalage entre les courses des deux pistons, décalage permis soit par l'excentricité du montage d'une des deux bielles ou par la bielle en fourche. De plus, possibilité pour un moteur tournant plus vite d'accroître ce nouvel angle « D » (durée entre la fermeture de l'échappement et celle du transfert).

Un autre facteur de rendement pour un 2 temps est évidemment la dimension des lumières. Voici, à titre documentaire, les cotes principales pour différentes Puch :

125 T. Alésage : 2x38. Course : 55. 5,5 CV à 5.000 t.-m. Surface de la lumière d'admission : 377 mm² (hauteur 13 mm, largeur 29).

Surface totale des 2 lumières d'échappement : 588 mm² (2x14x21).

Surface totale des 2 lumières de transfert : 266 mm² (2x9,5x14).

La hauteur des lumières réduit la course utile du piston à 76 % de la course totale, donc sensiblement à la même valeur que pour un simple piston de même cylindrée, mais sans être aussi désavantageux à cause du diagramme asymétrique.

Le rapport K entre le rayon du vilebrequin (la moitié de la course) et l'entraxe des tête et pied de la bielle est de 0,266 pour la T125 (bielle à fourche) et de 0,245 sur la TT 125 (bielle maîtresse associée à une bielle articulée).

Ce rapport est d'une importance fondamentale en ce qui concerne les forces d'inertie du deuxième ordre qui dépendent en outre de la longueur de la bielle et croissent avec K.

Et maintenant, voyons le cas de la Puch TL 150 : Entraxe des cylindres 45

Un des principaux promoteurs du moteur 2 temps à double piston est la marque italienne Garelli, qui, avec une 350 de ce type, remporta, vers 1925, le Grand Prix des Nations, à Monza. DKW, grand spécialiste (s'il n'en est qu'un) du 2 temps, l'utilisa aussi, mais ce fut toujours sur des machines compétition.

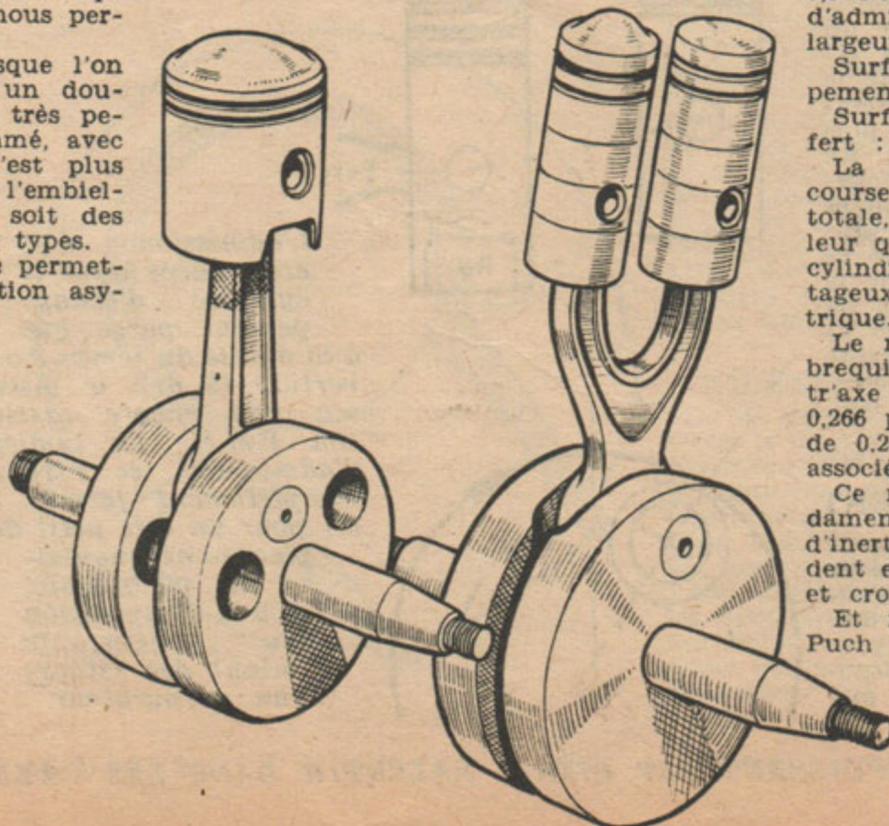
Seules deux grandes marques l'ont utilisé, et l'utilisent encore, pour leurs machines de série : la marque allemande TWN (dont un des modèles des plus intéressants fut la célèbre 250 Hérisson à distributeur rotatif) et la marque autrichienne Puch dont on voit de fort nombreux modèles circuler sur les routes de France.

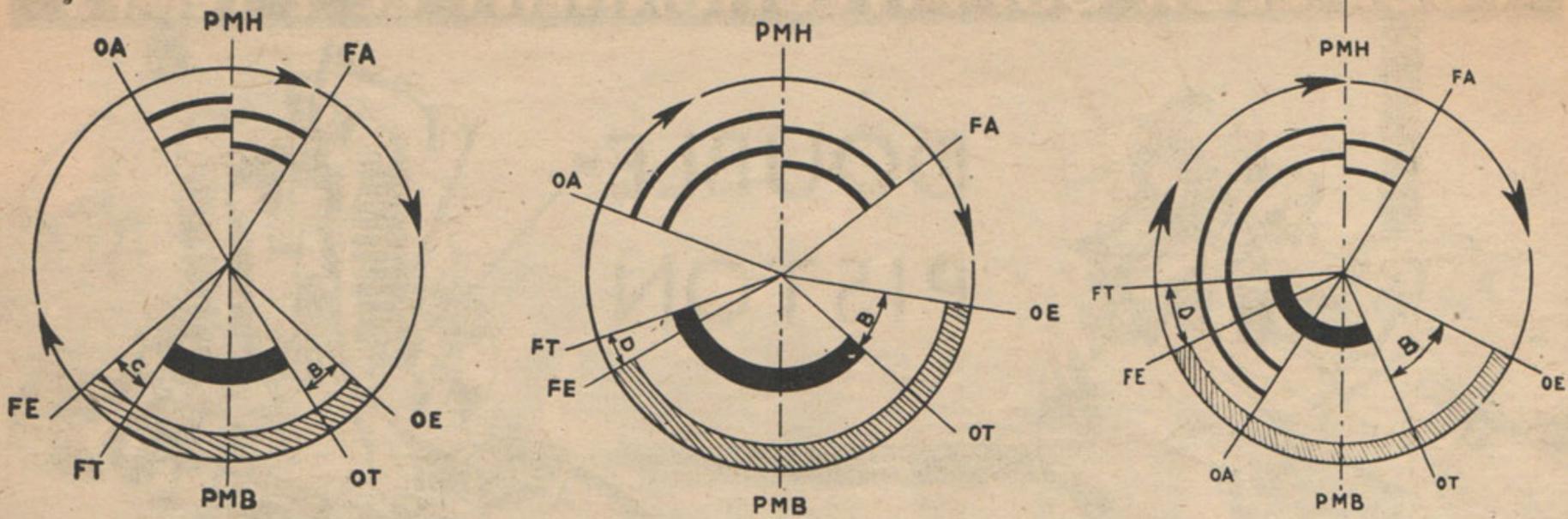
Aussi n'est-il pas étonnant de trouver chez notre confrère viennois « Motorrad » une étude sur le moteur 2 temps double piston, étude que nous nous permettons de reprendre.

Si ce qui frappe le plus lorsque l'on compare un mono-piston avec un double-piston, c'est la présence de très petits pistons dans le dernier nommé, avec une course identique, si ce n'est plus grande ; l'essentiel est en fait l'embiellage : soit 2 bielles séparées, soit des bielles en fourche de différents types.

Ces deux systèmes d'embiellage permettent un diagramme de distribution asymétrique.

Différence entre les embiellages d'un simple piston (à gauche) et d'un double piston (à droite), moteurs de la même cylindrée. Notez la longueur des jupes du double piston.





Diagrammes comparatifs entre (de gauche à droite) un simple piston, un moteur en U à bielles séparées (Puch SL) et le moteur T.W.N. « Hérisson » du même type et boisseau rotatif. Les traits parallèles représentent l'admission. Les bandeaux hachurés représentent l'échappement et les traits pleins, le transfert. L'asymétrie du deuxième diagramme donne une plus grande valeur à l'A.O.A. Cette valeur est encore plus grande sur le T.W.N., car elle n'est pas liée au déplacement des pistons mais au calage du distributeur rotatif.

mm. Entr'axe pied et tête de bielle 127 mm. $K = 0,234$. Cylindrée $2 \times 40 \times 59,6 = 150$ cmc. Taux de compression : 6,5 - 7,5 CV à 5.500 t.-m. Hauteur de la lumière d'admission 13 mm.

Les deux lumières de transfert avant font 10 mm de haut, tandis que la troisième lumière à l'arrière n'en fait que 8.

Les deux lumières d'échappement mesurent 14 mm de haut.

Quant à la T.F., voici dans le même ordre d'idées ses principales caractéristiques : entr'axes de cylindres 53 mm ; entr'axes pied et tête de bielle 157 mm. $K = 0,248$. Cylindrée ($2 \times 45 \times 78$) = 248 cmc. Taux de compression : 6,2. 12 CV à 4.500 tours-minute.

Hauteur des lumières : admission 21 mm. Deux lumières de transfert 13 mm et une de 9,5 mm. Lumière d'échappement 19 mm.

Sur la T.W.N. « Hérisson » à distributeur rotatif, il ne nous a malheureusement pas été possible de procéder à des mesures rigoureuses. Elles seraient les suivantes : entr'axe pied et tête de bielle 158 mm. $K = 0,246$. Hauteur de la lumière d'échappement 19 mm (la BD 250 T.W.N. a un régime de pointe plus faible et une avance d'échappement sur le transfert plus grande que la Puch TF, tout en ayant la même puissance !). Lumières de transfert 16,5 mm.

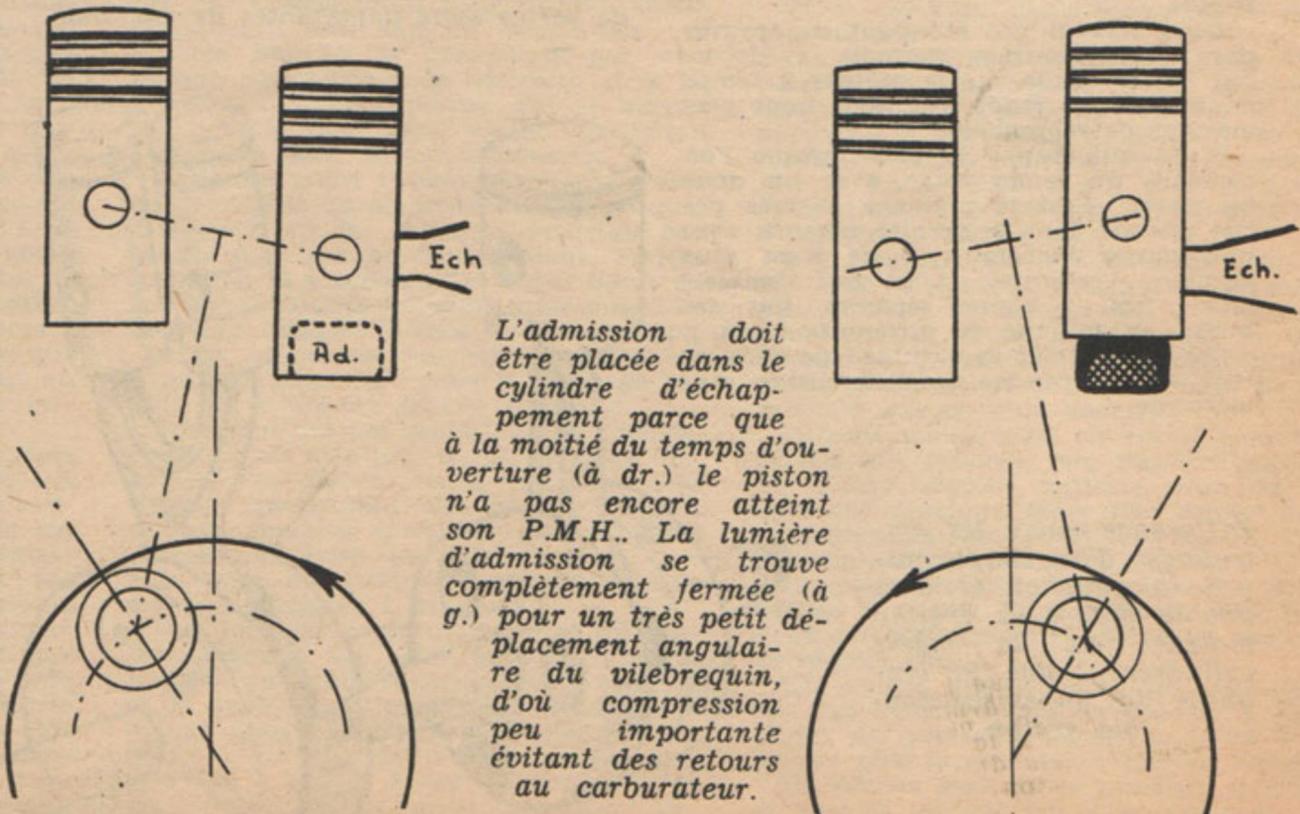
Dans le cadre de la question « bielle », une remarque est encore à faire : la fente rectangulaire du pied de bielle (pour un système de bielle à fourche), fente recevant l'axe du piston et permettant le mouvement latéral de la bielle, est défavorable aux hauts régimes et est de plus un facteur de fatigue mécanique. En même temps, ce système à bielle en fourche revient plus cher à la fabrication et pèse un peu plus lourd. Aussi, la plupart des constructeurs qui ont utilisé ce système l'ont abandonné au profit de la bielle maîtresse + la bielle articulée (la 125 TT Puch venant à la suite de 125 T) et les nouveaux constructeurs ont adopté d'office ce dernier système plus intéressant (les moteurs italiens 125 cmc. Iso).

LUMIERE D'ADMISSION DANS LE CYLINDRE D'ÉCHAPPEMENT

Quiconque observe d'un peu près la coupe du moteur de la T 125 est tenté de se demander pourquoi la lumière d'admission débouche du côté du piston d'échappement. A cela nous donnerons plusieurs raisons : tout d'abord cette disposition favorise le refroidissement du pis-

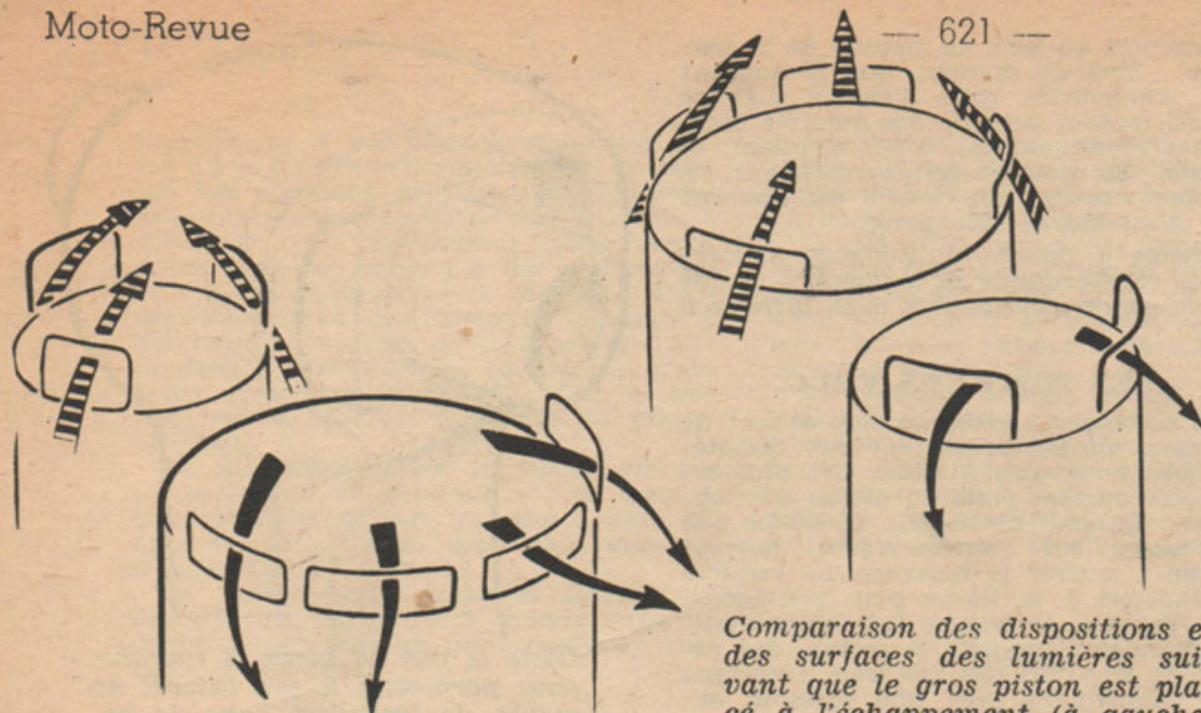
Type	Admission		Echappement		Transfert		B	D	Angle de décal. entre les PMH des 2 pistons
	Ouverture avant et fermeture après PMH	Durée	Ouverture avant et fermeture après PMB	Durée	Ouverture avant et fermeture après PMB	Durée			
PUCH T 125	75/55	130	65/45	110	35/65	100	30	20	25
PUCH SL 125 2 carbu.	70/51	121	82/60	142	49/70	119	33	10	21,5
PUCH TL 150	72/53	125	78/55	133	45/70	115	33	15	24
PUCH TF 250	75/56	131	78/55	133	44/66	110	34	11	22,5
TWN «Hérisson»	150/30	180	65/65	130	25/85	110	40	20	30

TABLEAU DE DISTRIBUTION DES PRINCIPAUX DOUBLE-PISTONS



L'admission doit être placée dans le cylindre d'échappement parce que à la moitié du temps d'ouverture (à dr.) le piston n'a pas encore atteint son P.M.H.. La lumière d'admission se trouve complètement fermée (à g.) pour un très petit déplacement angulaire du vilebrequin, d'où compression peu importante évitant des retours au carburateur.

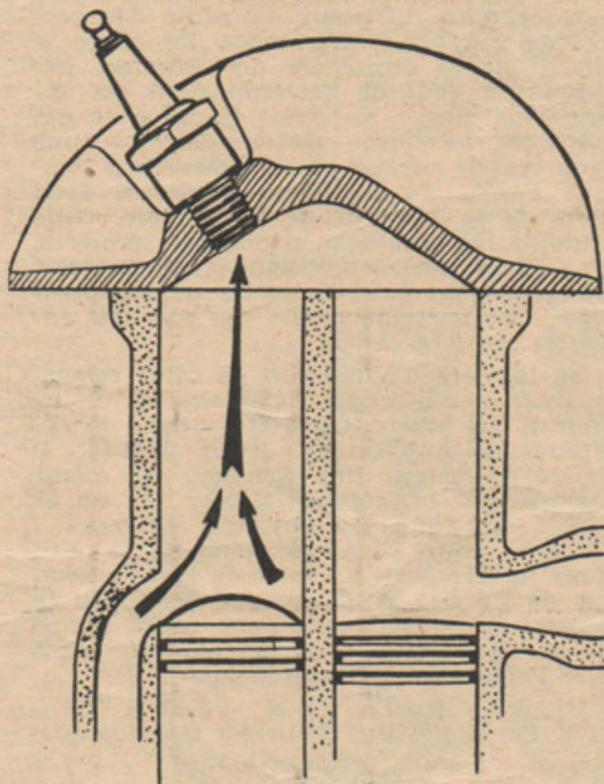
AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN : RALENTIR DANS LES CARREFOURS EST MIEUX



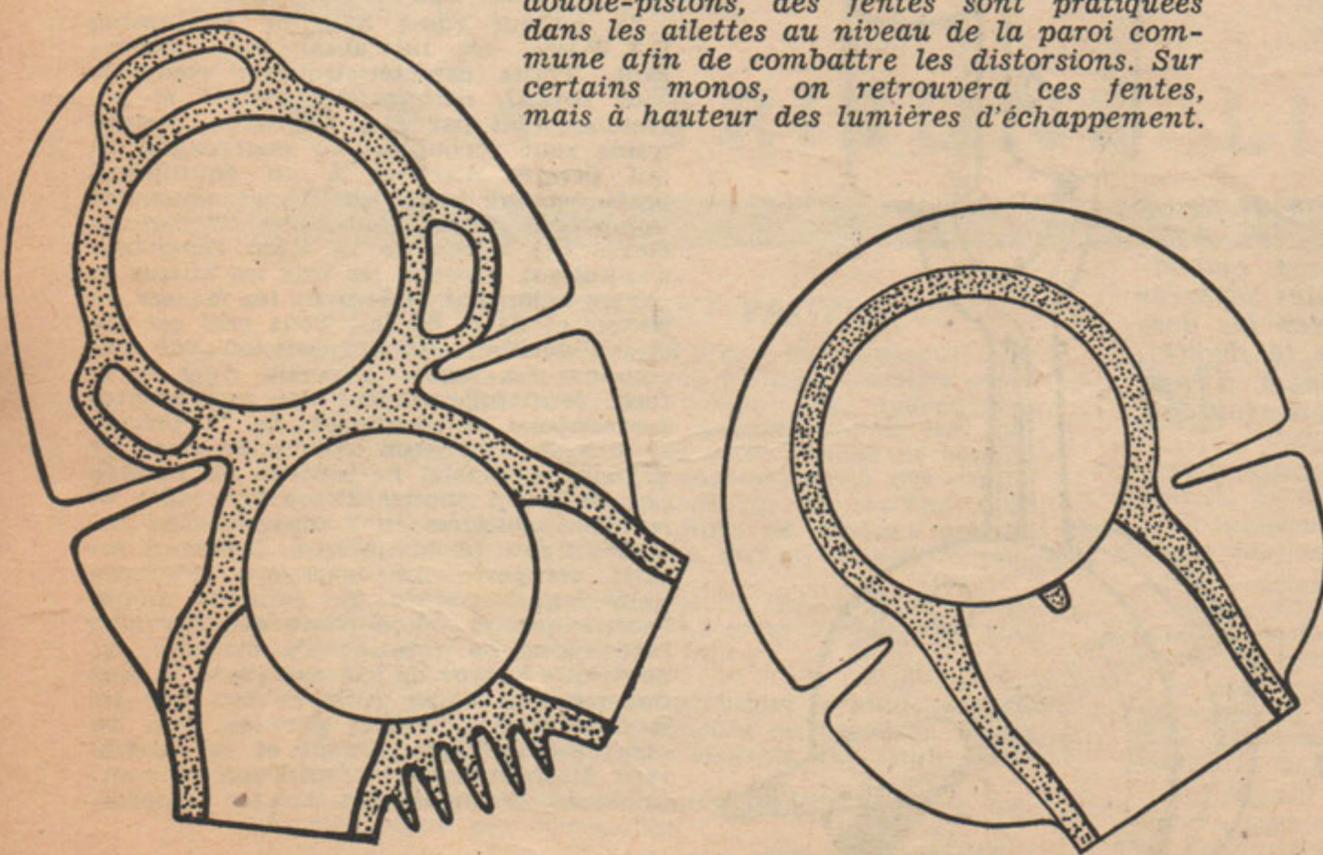
Comparaison des dispositions et des surfaces des lumières suivant que le gros piston est placé à l'échappement (à gauche) ou au transfert (à droite).

ton d'échappement et ensuite l'angle d'ouverture de l'admission devient asymétrique du fait du piston d'échappement, ce qui permet d'avancer la période d'admission par ouverture et fermeture plus rapides de la lumière (tout ceci par rapport à un moteur mono-piston présentant la même longueur de bielle et comparé aux processus de balayage et de pré-compression normaux).

L'ouverture et la fermeture particulièrement rapides des lumières sont dues au fait que le piston d'échappement est animé de mouvements plus rapides et remplit mieux son office que ne pourrait le faire le piston de balayage. La fermeture rapide de la lumière d'admission revêt une importance extrême, particulièrement aux bas régimes ; il est de plus indispensable qu'elle s'effectue après le passage du point mort haut, ceci pour qu'une partie du mélange aspiré ne puisse refluer dans la tubulure d'admission. Si l'on fait au contraire déboucher la lumière d'admission en face du piston de balayage, la période d'admission se trouve certes allongée (Manet 90 cmc.), mais la fermeture de la lumière devient sensiblement moins rapide. Mauvais remplis-



La bougie se trouve placée au-dessus du cylindre arrière afin d'enflammer les gaz frais venant des transferts. Ci-dessous, sur les double-pistons, des fentes sont pratiquées dans les ailettes au niveau de la paroi commune afin de combattre les distorsions. Sur certains monos, on retrouvera ces fentes, mais à hauteur des lumières d'échappement.



sage du carter aux basses vitesses, telle serait la conséquence peu souhaitable de ce montage avec pour corollaire une puissance médiocre aux faibles régimes.

PISTON DE BALAYAGE PLUS PETIT QUE LE PISTON D'ÉCHAPPEMENT

Examinons maintenant le cas suivant : le piston de balayage est plus petit que le piston d'échappement (nous parlons du diamètre). On peut alors, avec une perte de course réduite, disposer des lumières d'échappement plus larges permettant aux gaz brûlés de mieux se détendre, éventualité favorable à l'obtention de grandes puissances à des régimes élevés. Mais, suivant le degré d'asymétrie de la distribution, il faut s'attendre à un abaissement plus ou moins marqué de la puissance à bas régime. (Éventuellement, les lumières de transfert utilisées sont trop petites pour la pression et la vitesse des gaz lors du transfert, ces deux derniers facteurs croissant avec le régime).

Cette question de plus gros alésage pour l'échappement intéresse donc particulièrement les moteurs sport ou compétition. Lorsque le cylindre d'échappement est placé en avant du cylindre de balayage, le refroidissement général s'en trouve fortement amélioré, la surface des ailettes balayées par le vent augmentant et l'écoulement des filets d'air se faisant avec un minimum de tourbillons du fait de la forme aérodynamique du groupe cylindre.

PISTON DE TRANSFERT PLUS GRAND QUE CELUI D'ÉCHAPPEMENT

Si au contraire le piston d'échappement est plus important que celui de balayage, les conditions générales de fonctionnement deviennent beaucoup moins intéressantes. Des lumières de transfert anormalement larges procurent bien une grande puissance à bas régime, le balayage ne subissant que de faibles pertes, d'autant plus que l'on utilise une petite lumière d'échappement et une distribution asymétrique. Mais aux régimes un peu hauts le moteur aura tendance à s'étouffer. Quant à savoir si le piston d'échappement est mieux refroidi, les points de vue diffèrent. Pour notre part nous sommes d'avis qu'il se trouve être un peu plus chaud parce qu'en raison de son volume plus faible, la quantité de calories à évacuer par cm² de surface radiante est un peu supérieure.

PISTONS

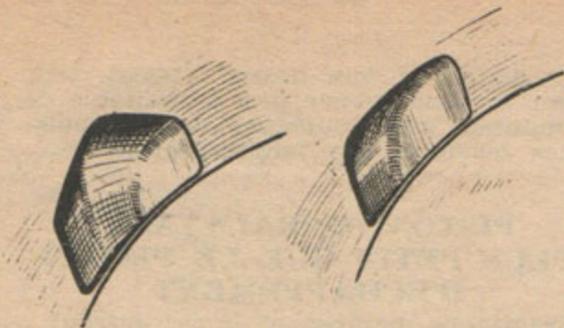
Et maintenant quelques mots sur les pistons.

Chez Puch et sur les modèles T, TT, S, TS et SL 125, nous avons affaire à des pistons dits « coniques ». Le jeu au piston atteint sur la 125 à l'arête supérieure 0,18 à 0,202 mm et à l'arête inférieure de 0,05 à 0,072 mm (distance entre les arêtes 67 mm et 57 mm pour le piston de transfert de la SL). Sur le piston de la TF (distance entre les arêtes 92 mm), la forme conique apparaît à partir de 70 mm. Le jeu à l'arête supérieure est de 0,190 à 0,214 mm, à la hauteur du segment inférieur 0,130 à 0,154 mm, à l'arête inférieure 0,070 à 0,094 mm.

AILETTES ANTI-DISTORSION

Toute personne qui a eu le loisir d'observer le petit double piston Manet (Tchécoslovaque) — qui est un 90 cmc. et représente en soi une véritable pièce d'horlogerie — a pu s'apercevoir qu'il a des ailettes entaillées. Même remarque pour notre simple piston Gnome-Rhône R4.

Ces ailettes présentent en effet entre les deux cylindres des vides analogues à des traits de scie. Nous touchons là à un point qui ne pose de problème que pour un moteur très éprouvé du point de vue



Sur les moteurs E.M.C. (à gauche), les transferts ont la particularité d'être en forme de pentagone.

thermique, à savoir le problème de la paroi intercalaire entre les deux cylindres. Sur les moteurs dont les cylindres se trouvent placés l'un derrière l'autre, disposition la plus fréquente, elle n'est pas spécialement refroidie et se trouve soumise à un échauffement certain qui risque de créer une distorsion : si l'on perce de trous toutes les ailettes à droite et à gauche de cette paroi et que l'on fasse ensuite un trait de scie, on parvient à doter le moteur d'une meilleure résistance à la chaleur. C'est ce qu'on a réalisé de série sur le Manet. Plus les cylindres s'échauffent et plus ils ont tendance à s'écarter, en se dilatant, de la paroi intercalaire (dont l'épaisseur elle-même croît sous l'effet de la température). Or les ailettes de refroidissement normalement plus froides l'en empêchent. Dans les cas extrêmes on peut même constater une légère déformation des cylindres accompagnée de serrage de piston. Lorsqu'on dispose d'ailettes avec des entailles ou des traits de scie, cette éventualité n'est plus guère à redouter. Pour un bon bricoleur il vaut mieux quelques traits de scie, parce que la surface efficace de refroidissement n'est pratiquement pas diminuée, et que lorsque le travail a été bien exécuté, les courants aériens ne sont nullement perturbés. Et puisque nous nous entretenons du refroidissement dans le cas du moteur deux temps à deux pistons, faisons encore remarquer que l'on peut encore disposer les cylindres séparément et transversalement

par rapport au sens de marche de la machine : ceci de manière que le courant d'air s'engouffre dans l'espace ménagé (un tel moteur possède des qualités thermiques remarquables). T.W.N. disposait, et dispose, ses moteurs transversalement, ce qui permet tout de même au courant d'air d'atteindre cette paroi.

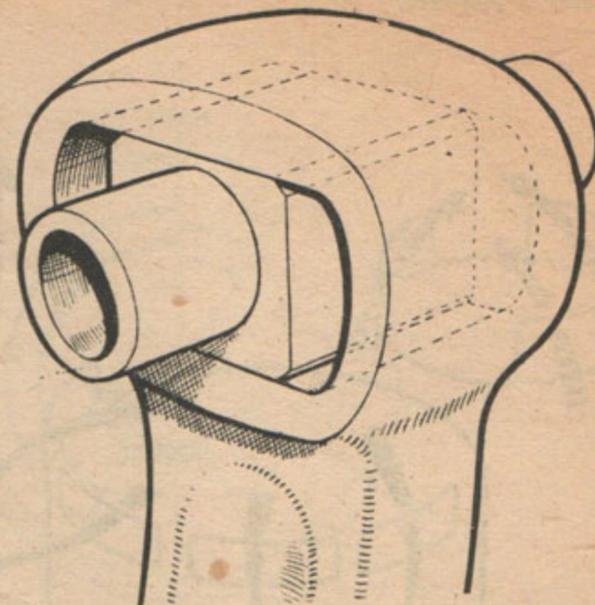
Passons à présent à quelques intéressantes constructions de moteurs 2 temps double-piston développées dans différents pays.

LES MOTEURS E.M.C.

Les moteurs de cette marque datant de quelques années présentent des caractéristiques analogues à celles des moteurs Puch. La surface plate du piston d'échappement apparaît nettement, de même que le bossage sur l'autre piston, bossage destiné à activer le balayage. La lumière de transfert a la forme d'un pentagone. dont la base inférieure est horizontale. Ceci permet d'agrandir la section des canaux de transfert, les gaz frais pénétrant dans le cylindre avec une pression accrue, en même temps qu'avec une vitesse moindre, ce qui (en théorie du moins), à l'instar d'un diffuseur, entraîne des pertes de gaz frais inférieures. En outre le retard de la fermeture du transfert par rapport à celle de l'échappement est accru sans que — ce serait le cas avec des lumières de forme rectangulaire — une trop grande surface reste « ouverte » lorsque l'arête du piston a passé les deux tiers de la hauteur de la lumière. Sans l'adoption d'une telle forme des lumières, une trop forte probabilité subsisterait pour que, pendant la phase de compression, une certaine partie des gaz soit refoulée dans le carter.

La lumière d'admission de cette remarquable construction débouche — il ne saurait en être autrement — dans le cylindre d'échappement. Chez E.M.C., il existe également une 500 cmc. de même conception. La course (faible) est de 88 mm, alors que les alésages diffèrent : 66 mm pour l'échappement et 52 mm pour le transfert. Le taux de compression est de 7,5 à 1 et le moteur développe la puissance remarquable pour un 2 temps de 28 CV à 4.000 t.-m. seulement : c'est dire l'efficacité du remplissage.

Rapports finaux : 4,25 - 5,48 - 7,56 - 11,3. Poids 170 kgs. Fourche télescopique.



Dans le cas de bielle à fourche, pour permettre le jeu latéral du piston de transfert, l'axe de celui-ci est monté sur glissières à l'intérieur du pied de bielle.

Lorsque l'on considère les rapports de démultiplication, même en tenant compte du régime peu élevé, on en arrive à se demander si le moteur possède à ce point un couple impressionnant, ou si cette machine n'a été prévue que pour son utilisation en plaine. Il est vraisemblable que, comme toutes les machines de sport, le couple à bas régime laisse quelque peu à désirer.

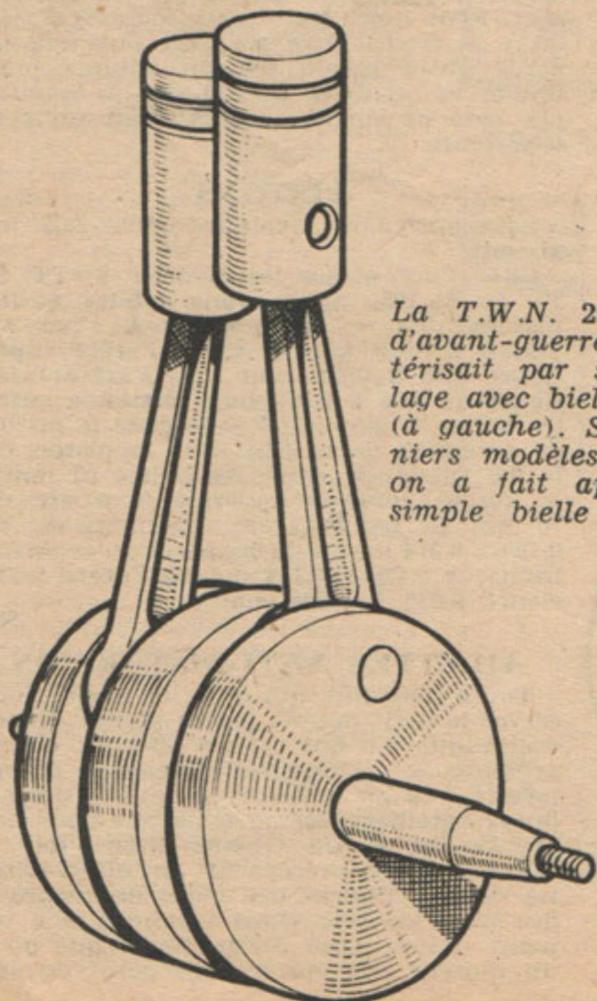
La firme « Ehrlich Motors Corp. England » construit également une 350 à deux pistons (2x55x88 = 346 cmc.). Taux de compression : 6,5 ou encore 7,6, donnant 18 ou 21 CV à 4.000 t.-min. Mêmes rapports que la 500. Poids 155 kgs. Fourche télescopique. Aucune suspension arrière.

Les machines EMC-Puch à deux carburateurs, dont l'une a réussi à remporter la 6^e place dans le Lightweight Tourist Trophy ont la même apparence que la Puch SL et, suivant les indiscretions anglaises, avec une cylindrée de 2x38x55 = 123 cmc. et un taux de compression de 6,45, ne donnerait pas moins de 13 CV à 8.000 t.-min. Les rapports de série sont : 7,6 - 9,1 12,0 - 16,5.

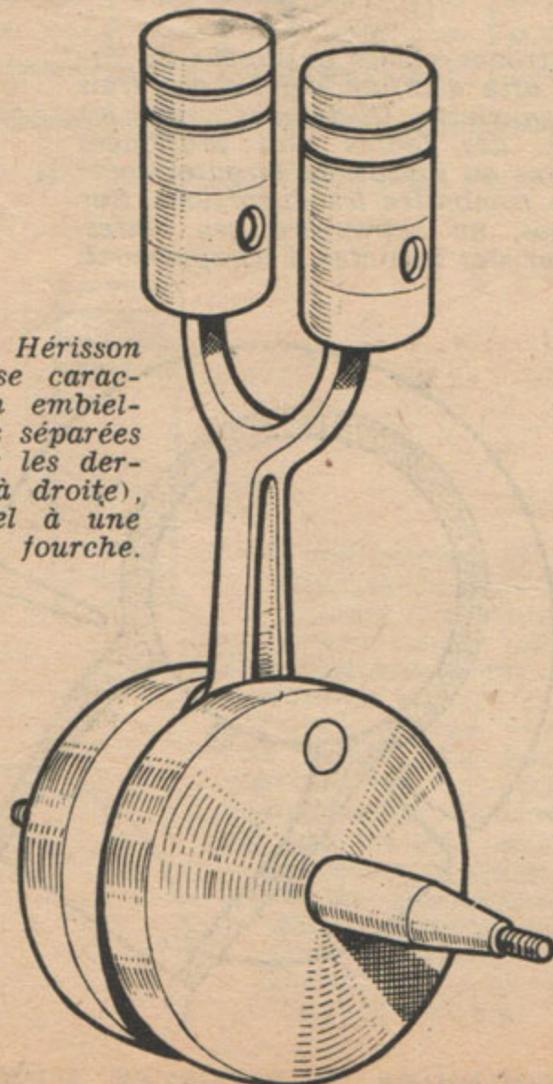
Pour en terminer avec cette marque, signalons que M. Ehrlich fut, avant la guerre, ingénieur du service course DKW.

LE MOTEUR S2B

Le moteur russe S2B, de conception D.K.W.iste, est lui aussi fort intéressant. Traits caractéristiques : compresseur rotatif, carburateur incliné et refroidissement par eau. Les deux vilebrequins sont accouplés par engrenages, ce qui permet d'arriver à un équilibrage pratiquement total, qualité extrêmement importante pour l'obtention de régimes élevés (les effets de la force centrifuge s'annulent presque les uns les autres et contre-balaçent largement les masses du piston et de la bielle). Tout ceci est facile à vérifier, dès l'instant où l'on décompose les forces d'inertie dues à la force centrifuge suivant des composantes horizontales et verticales. La « précession » du maneton d'échappement est nettement visible. Le moteur ne possède pas de paroi intermédiaire commune et les deux cylindres en V renversé sont entourés d'eau. Le compresseur à pistons rotatif comporte un logement circulaire dans lequel tourne un cylindre monté excentrique et comportant des nervures intérieures. La rotation du cylindre excentrique autour de son axe (dans le sens des aiguilles d'une montre) fait que les « chambres » formées par les ailes du compresseur s'agrandissent et se rapetissent alternativement (aspiration et compression). Normalement un tel compres-



La T.W.N. 250 Hérisson d'avant-guerre se caractérisait par son embielage avec bielles séparées (à gauche). Sur les derniers modèles (à droite), on a fait appel à une simple bielle à fourche.



seur tourne à des vitesses comprises entre 0,5 et 0,9 fois celle du moteur. Il fournit des pressions de l'ordre de plusieurs atmosphères et pour cette raison convient très bien pour les moteurs ayant besoin d'une forte « charge » à des régimes relativement lents (bonnes capacités d'accélération). Le coefficient de rendement adiabatique (rapport de la capacité d'alimentation pratique et théorique) n'atteint, il est vrai, que 0,50 à 0,60, ce qui fait que le gaz injecté s'échauffe passablement.

La différence entre les deux valeurs — théorique et pratique — se traduit dans le mélange par un dégagement de chaleur, d'où danger d'auto-allumage et d'échauffement exagéré.

La nécessité du graissage (extrémités des ailettes et de leurs guides dans le compresseur) pose un problème assez difficile à résoudre.

T.W.N.

Chez cette marque, les deux pistons de même diamètre sont disposés transversalement, face à la route. Mais alors que sur la BD 250 « Herisson », on avait deux bielles, montée chacune séparément sur le vilebrequin, sur les nouveaux modèles sortis depuis la guerre on est maintenant en présence d'une bielle en fourche. Mais la disposition même des pistons (sur les nouveaux types BDG) par rapport à l'axe du vilebrequin, font que le diagramme de distribution est symétrique, les deux pistons montant et descendant en même temps, sans jamais se décaler l'un par rapport à l'autre. Mais malgré le diagramme symétrique, donc identique à celui que fournit un moteur simple piston, ce système de double piston offre un intérêt certain permettant un excellent balayage des gaz, un très bon remplissage du cylindre. Citons par exemple le cas de la BDG 250 qui, à 2.900 t.-min., donne un couple maximum de 2,27 m.kg., chiffre vraiment très respectable (que seule dépasse légèrement, pour les 2 temps de la cylindrée, la 250 Puch à 2 carburateurs) et qui, jusqu'à 3.800 t.-m., lui assure une puissance supérieure à la Puch TF. Mais l'absence de décalage des pistons empêche ensuite un bon remplissage des cylindres, et la puissance tombe assez rapidement. Caractéristique d'un couple élevé, est le rapport final de démultiplication en prise : 4,97. Alésage : 45 mm, course : 78, donc moins « longue course » que la Puch. Taux de compression extrêmement bas : 5,5 à 1 et une

puissance de pointe de 10,8 CV à 3.800 t.-min. A noter une consommation relativement faible (pour un 2 temps) : 2,8 litres aux 100 kms.

La 125 BDG, de même conception, de deux fois 35,5 mm d'alésage et 62 mm de course, monte plus haut en régime : 4.800 t.-m., et à ce régime développe la très honnête puissance de 6,5 CV (taux de compression : 6,4).

Un nouveau modèle de 250 cmc., mais toujours de même principe, la BDG 250 S, à cylindre en alliage léger chromé dur, permet d'atteindre, toujours avec un taux de compression aussi bas de 5,5, mais grâce à un diagramme de distribution différent, près de 13 CV à 4.000 t.-m.

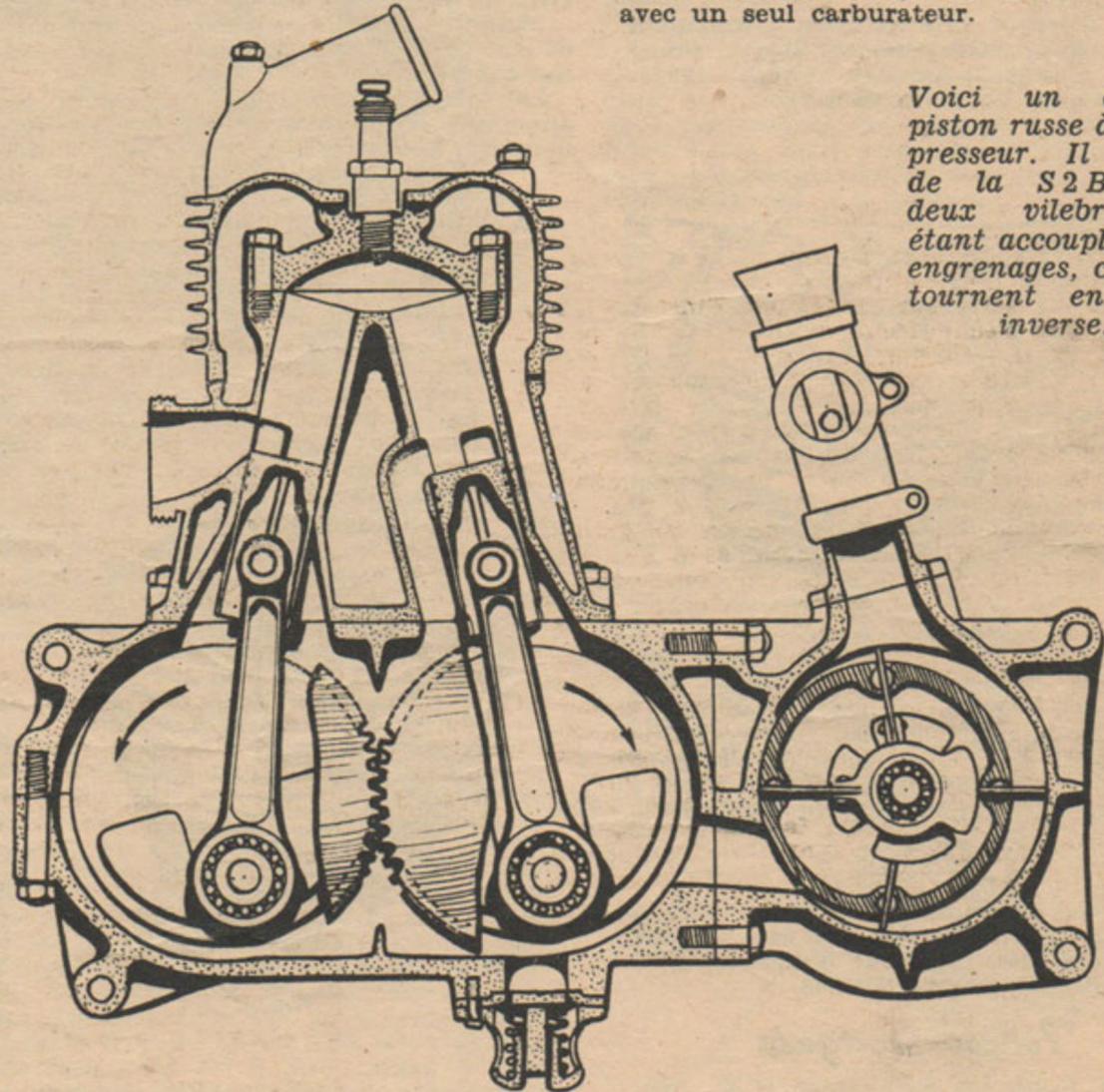
LE MOTEUR ISO

Les deux alésages sont, comme sur la Puch, disposés longitudinalement dans le cadre.

Fondu d'une pièce en fonte spéciale au nickel-chrome, le cylindre comporte deux alésages très rapprochés de 38 mm chacun, ce qui donne, avec la course de 55 mm du vilebrequin, une cylindrée exacte de 124 cmc.

L'embiellage est du type à bielle maîtresse à tête déportée et cillon d'articulation de la bielle auxiliaire du piston de balayage.

L'orifice d'admission débouche dans le cylindre avant (échappement), et le taux de compression est de 6,5. La puissance maximum est de 6,7 CV à 5.200 t.-m., avec un seul carburateur.



Voici un double piston russe à compresseur. Il s'agit de la S2B. Les deux vilebrequins étant accouplés par engrenages, ceux-ci tournent en sens inverse.

★ ★ ★ TRIBUNE LIBRE ★ ★ ★

LE SCOOTER PARENT PAUVRE

A bonné à votre très intéressante revue, et possesseur d'un Bernardet depuis un an, je me permets d'attirer votre attention sur la mauvaise volonté que rencontrent généralement les usagers des scooters auprès des mécaniciens de motos de la capitale. En cette période de congés, il est de plus en plus difficile d'en rencontrer un qui veuille bien effectuer le plus petit dépannage sur un scooter. Neuf fois sur dix, on s'entend dire : « Nous ne prenons pas les scooters ! », ou encore : « Voyez un garage, puisqu'ils vendent des scooters ! ».

L'usager n'a même pas la ressource de dire à l'un : « Je suis moto, voyez mes roues ! », ou à l'autre : « Je suis voiture, voyez ma carrosserie ! ».

A quel saint se vouer ?

Heureusement, je n'ai pas encore rencontré le même accueil au cours de mes nombreux déplacements en province. Il est à croire que ces derniers sont plus sportifs que leurs collègues parisiens.

Devant la vogue croissante du scooter, il faut espérer que cet ostracisme finira par disparaître !

Mr. F. MANGINI,
Pré St-Gervais

CONSCIENCE PROFESSIONNELLE

Me rendant de Corbigny (Nièvre) à Vierzon, montant une moto de marque française, équipée d'un moteur d'une marque bien connue, j'ai eu la désagréable surprise de gripper mon moteur à l'entrée de la ville de Bourges.

Nous étions un lundi et un seul motoriste étant ouvert ce jour-là, je me présentais chez M. Rabot, à Bourges.

Ce monsieur s'est mis immédiatement à l'ouvrage et nous avons constaté un grippage de l'arbre à cames.

Etant démuné de la pièce à changer, il a démonté l'arbre à cames d'une de ses motos exposées en vitrine et dont la marque était évidemment identique à la mienne pour procéder au remplacement.

M. Rabot a même refusé de se restaurer (il était midi), tellement il mettait un point d'honneur à me dépanner le plus rapidement possible. En tout cinq heures de travail laborieux qui ne m'a été facturé que de très honnête façon.

J'ai pensé bien faire en signalant ce fait, espérant que, devant tant de complaisance, vous ne refuseriez pas d'ouvrir les colonnes de votre revue pour en informer vos lecteurs.

Mr FALLAUD,
Villejuif (Seine)

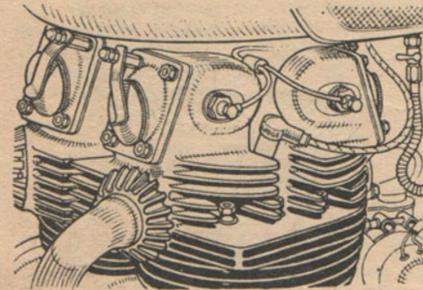
UNE GRANDE CONFRONTATION INTERNATIONALE

Voici la composition des équipes présentées à la grande épreuve internationale qui se tiendra à Bad-Aussee, en Autriche, du 18 au 23 septembre.

Autriche

Trophée international : Siegfried Cmyral, Graz (Puch 175), capitaine ; Joseph Kellenberger, Graz (Puch 250) ; Hans Weingartmann, Graz (Puch 250) ; Joseph Fussi, Graz (Puch 175) ; Edi Beranek, Vienne (Puch 175).

Vase d'argent international : ingénieur Hubert Rauh, Graz (Puch 250) ; Franz Gnaser, Kaba-Steiermark (Puch 175) ; Karl Devoty, Graz (Puch 175).



Allemagne

Trophée international : Ulrich Pohl (Maico 175) ; Hans Danger (Maico 175) ; Robert Dollmann (NSU 98) ; Gerd Reinhardt (NSU 98) ; Otto Kollmar (NSU 98).

Vase d'Argent international : G. Meier ; W. Zeller et H. Roth (tous sur BMW R68).

Suède

Trophée international : Kurt Nehlin (NV 123) ; Seth Lindvall (NV 244) ; Folke Larson (NV 244) ; Gunar Lindstrom (NV 244) ; Elon Forsberg (NV 244).

Tchécoslovaquie

Cenek Kohlíček, Strakonitz (C.Z. 150), Jaroslav Pudl, Strakonitz (CZ 150), Richard Dusanil, Prague (Jawa 248), Jiri Kubes, Prague (Jawa 248), Jan Novotny, Prague (Jawa 248 cmc.).

Angleterre

Trophée international : B.-H.M. Viney (AJS 498), capitaine ; S.-B. Manns (Matchless 498) ; W.-J. Stocker (Royal-Enfield 692) ; E.-M. Ray (Ariel 498) ; P.-H. Alves (Triumph 649).

Italie

Trophée international : Albertazzi Luigi (75 Alpino) ; Cavalli Domenico (Rumi 125) ; Grieco Nino (Parilla 150) ; Premoli Giampiero (Aermacchi 125) ; Serafini Dietrich (Guazzoni 150).

Vase d'Argent : Equipe A, sur Rumi 125 ; Riva Miro, Bruno Romano, Strado Guglielmo. — Equipe B sur 150 MV ; Benzonzi Guido, Fornasari Mario, Ventura Mario.

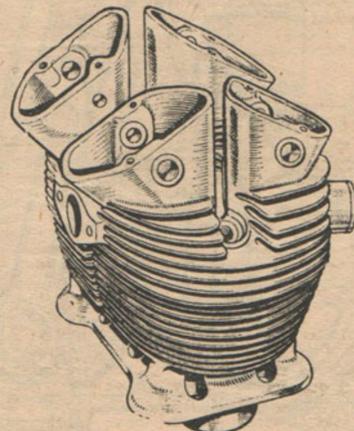
Plusieurs remarques s'imposent au sujet de ces listes. Tout d'abord sur l'équipe allemande qui est uniquement montée sur des 175 et 98 cmc., alors qu'on s'attendait plutôt à trouver des BMW R68 ou des Zundapp KS 601 side. Ce fait peut s'expliquer pour deux ou trois raisons parmi lesquelles la plus importante est la suivante : dans les mauvais passages et dans les virages de montagne, la

vitesse d'une 600 cmc. ou celle d'une 100 cmc. sera nécessairement sensiblement la même et signifiera un bien moindre ralentissement pour un petit cube que pour une grosse cylindrée. Si cette vitesse dans le virage est de 30 kmh., la 100 cmc. sera moins loin de ses 42 kmh. imposés que la 600 de ses 53. En plus de cela, le règlement des ISDT semblerait favorable aux petites cylindrées, ce qui amène les anglais à se demander quelles seront les machines utilisées l'an prochain avec un rien de faveur envers les «lightweights».

Malgré cela, l'équipe allemande qui concourra pour le vase d'argent sera uniquement équipée de BMW R68.

La même constatation faite pour les allemands s'applique également aux italiens qui battent les records avec des ma-

A gauche : la culasse de la nouvelle 700 cmc. twin Royal-Enfield et ci-dessous : l'ensemble culasse et cylindre tout alu. des twins Ariel.



LES SIX JOURS

OU, MALHEUREUSEMENT, la France brille par son absence !...

rain, et ce sans que la machine ne dévie d'un pouce de la ligne sur laquelle on veut la faire passer. D'autre part son moteur lui assure des possibilités de vitesse qui en font une des plus rapides de sa catégorie, ce qui n'a rien d'étonnant quand on sait que le nouveau moteur 350 cmc. (pour le Vase, c'est la 500 qui est retenue) développe une trentaine de chevaux permettant une vitesse de 150 kmh.

Les aménagements de détails ont été eux aussi l'objet de soins spéciaux. C'est ainsi que le réservoir est fixé en un seul point sur le tube supérieur du cadre. Un simple boulon moleté en assure le serrage.

D'autre part, le réservoir d'huile est devenu très plat et de ce fait se trouve logé dans la boucle supérieure du cadre où se trouvent fixés les éléments de suspension.

A droite : quelques-uns des participants aux Six Jours. En haut : l'équipe N.S.U. ; Gerd Reinhardt, Robert Dollmann et Otto Kollmar et de haut en bas : Ph. Alves, Hammond et Giles qui piloteront les Triumph officielles.



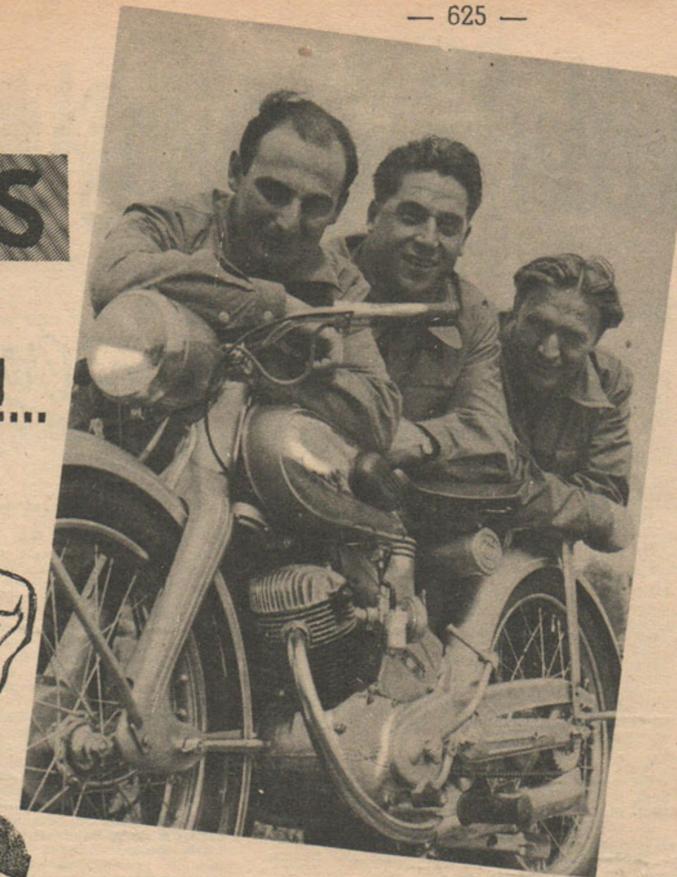
La batterie est située entre le réservoir d'huile et le coffre à outils symétrique à celui-ci. Cette disposition améliore beaucoup l'accessibilité des différents réglages de l'embrayage, du carburateur et de la boîte de vitesses.

Les éléments de suspension employés sont les fameux Girling déjà montés en compétition par de nombreuses maisons.

Une autre grosse nouveauté est la 700 Royal-Enfield dont le moteur est constitué de deux moteurs de « Bullet » accolés. La machine ressemble beaucoup à la twin 500 de même marque, si l'on exclut la partie motrice. Cette 700 a fait grosse impression sur les journalistes anglais, en particulier sur la question vitesse de pointe et accélération.

Cylindrée	Moyenne générale imposée		Epreuve de vitesse sur une heure
	A	B	
50 cmc.	32 km.	35,2 km.	44,8 km.
75 cmc.	32	35,2	56,0
100 cmc.	38	41,8	61,6
125 cmc.	41	45,1	67,2
175 cmc.	41	45,1	72,8
250 cmc.	45	49,5	84,0
350 cmc.	48	52,8	95,2
500 et 1.000 cmc	48	52,8	100,8
350 side	36	39,6	61,6
500 side	42	46,2	78,4
750 et 1.200 side	42	46,2	84,0

A : pour privés et teams de clubs.
B : pour teams de marque, Vase d'Argent et Trophée International.



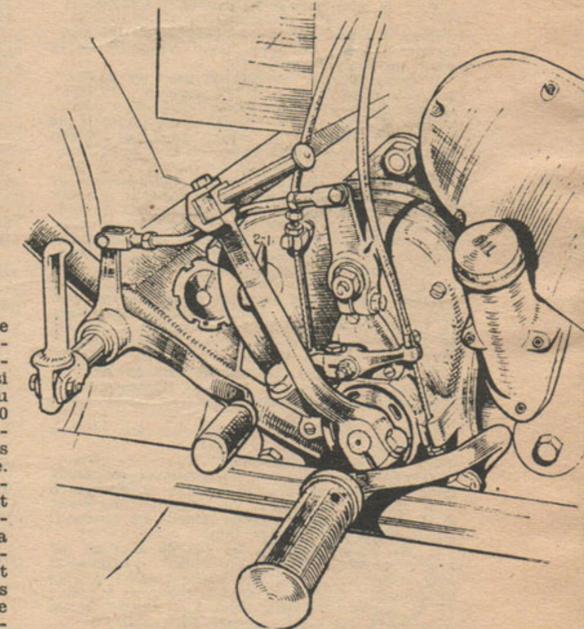
ront, quoique la virtuosité des anglais en matière de trials puisse très bien réparer les défaillances de leurs machines, si défaillances il y a !

Nous publions en bas à gauche un tableau des différentes moyennes imposées aux concurrents. Il est à noter que celles s'appliquant à l'épreuve sur route sont majorées de 10 % pour les équipes internationales.

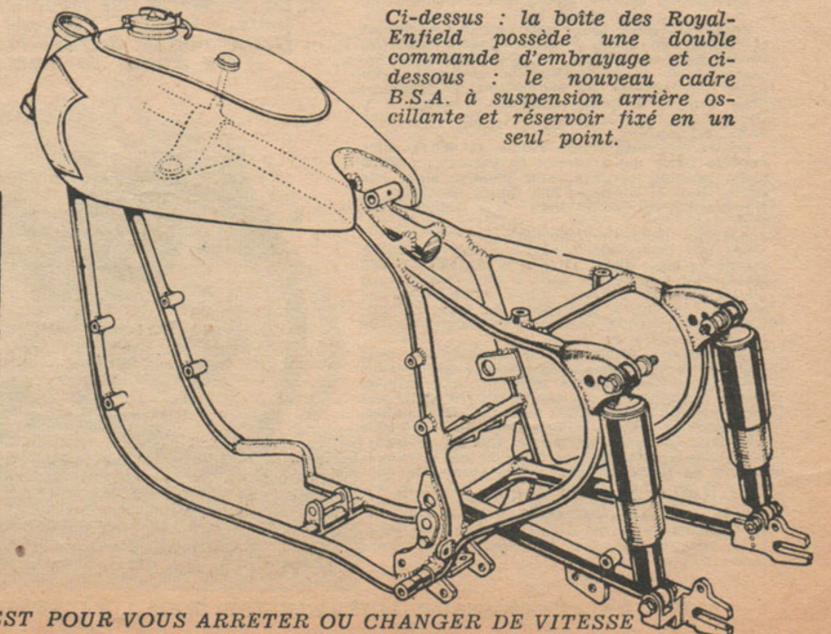
11 équipes concourront pour le Vase d'Argent. Voici leur répartition :

Autriche : 2 équipes ; Angleterre 2 eq. ; Hollande : 2 eq. ; Italie : 2 eq. ; Tchécoslovaquie : 2 eq. ; Allemagne : 1 eq. ; Suède : 1 équipe.

Il est assez intéressant de noter que chez B.M.W. les pilotes employés sont ceux qui représentent aussi la marque dans les courses de vitesses : Georg et Hans Meier, Zeller, Krauss. Le cinquième pilote est Klankermeier, vieil habitué des épreuves genre « 6 Jours ».



Ci-dessus : la boîte des Royal-Enfield possède une double commande d'embrayage et ci-dessous : le nouveau cadre B.S.A. à suspension arrière oscillante et réservoir fixé en un seul point.



Nouvelles Sportives



LE CIRCUIT DES FRONTIERES

Le « Grenzlandring », circuit long de 9 kms, est certainement un des plus rapides d'Europe, et peut-être même du monde, le tour le plus vite, en moto, ayant été accompli en 1949 par G. Meier sur BMW à compresseur à 216,0 kmh. Les épreuves de cette année furent disputées, devant 200.000 spectateurs.

125 CMC.

En 125 cmc., toujours l'éternel duel NSU (W. Haas, O. Daiker et Luttenberger) contre Mondial double-arbre (H.P. Muller). Haas, dès le départ, prend la tête et gagne avec 30 secondes d'avance. Les records sont battus de 18 kmh !

1. Haas (NSU) les 90,050 kms en 30'33,3", moy. 147,8 kmh. ; 2. H.P. Muller (Mondial), 145,8 kmh. ; 3. Lottes (Mondial) 145,75 kmh.

Tour le plus rapide : Haas à 152,2 kmh.

250 CMC.

Haas, sur NSU, réitère son exploit en 250 cmc., terminant cette fois avec 1'43" d'avance sur la DKW de Felgenheier

1. Haas (NSU), les 108,060 kms en 38'31,6", moyenne 169,9 kmh ; 2. Felgenheier (DKW) à 161,0 kmh. ; 3. Gablenz (Horex), 157,7 kmh., etc...

Tour le plus rapide : Haas à la moyenne de 177,4 kmh., battant le record précédent détenu par une DKW à compresseur de plus de 7 kmh.

350 CMC.

En 350 cmc., la lutte semble plus ouverte et plus internationale, puisque l'on note la présence de l'officiel Norton : Amm dont c'était la première course après son récent accident, de Goffin et de Schnell sur la 350 Horex. De plus, Haas, toujours sur sa 250 NSU, est aussi sur la ligne.

Dès le départ, c'est la NSU qui prend la tête; mais au bout de 5 tours, Haas est obligé de s'arrêter, ayant trop demandé à son moteur, non sans avoir accompli le meilleur tour à 180,1 kmh. La lutte entre les trois premiers : Amm, Schnell et Goffin, est effrénée et sera indécise jusqu'à la fin

1. Amm (Norton), les 108,060 kms en 37'41,3", moyenne 171,8 kmh. ; 2. Schnell (Horex) à 1,3" : 171,7 kmh. ; 3. Goffin (Norton) à 2,1" : 171,6 kmh.

Tour le plus rapide : Haas sur 250 NSU à 180,1 kmh.

500 CMC

Jusqu'au dernier tour, le triomphe de BMW semble « sans bavures », puisque la marque a trois machines en tête : Georg Meier, W. Zeller et H. Meier. Mais le premier nommé est contraint d'abandonner au dernier tour.

1. W. Zeller (BMW), les 108,060 kms en 34' 14,9", moyenne 189,3 kmh (BMW compresseur 1949 : 209 kmh) ; 2. H. Meier (BMW) à 2/10 de seconde ; 3. Ranson, anglais (Norton) à 4/10 ; 4. R. Knees (Norton) 182,2 kmh ; 5. Goffin (Norton) à une demie seconde de Knees.

Tour le plus rapide : Georg Meier, à 195,9 kmh.

SIDES 500

Après le premier tour, trois hommes se sauvent et roulent en coudé à coudé jusqu'à l'arrivée, l'écart entre eux n'étant que d'un dixième de seconde. C'est dire combien fut prenante cette lutte, : 1. Krauss (BMW) en 40'27,6", moyenne 160,4 kmh. ; 2. Drion (Norton) à 10 cm. ; 3. Deronne (Norton) à 21 cm. ; 4. Smith (Norton) assez loin derrière

Encore une magnifique course de notre compatriote Drion qui a changé de passager, puisque nous trouvons Onslow avec Smith, alors que Drion, pour la troisième fois (après Hambourg et Nuremberg) est accompagné de... Mademoiselle Inge Stoll.

Quelques mots sur les machines.

Les 250 NSU, extrêmement rapides puisqu'il semble qu'elles aient atteint la vitesse des 250 Guzzi (un tour de 9 kms à 180,1 kmh.), ont maintenant un nouveau cadre tubulaire ; une nouvelle fourche à balanciers, du type des 125, remplace la fourche télescopique ; suppression du carénage arrière en pointe.

On manque d'éléments de comparaison pour juger de la puissance de la nouvelle BMW, mais son tour le plus rapide à 196 kmh. (216 pour les BMW compresseur) montre qu'elle ne doit plus être bien loin des machines italiennes et anglaises. Son cadre, à suspension arrière oscillante, semble être dans sa version définitive. L'arbre de transmission se trouve enfermé dans un des deux bras arrière de forme conique ; ceci permet la suppression du joint de cardan à la couronne arrière ; l'articulation est assurée par un flector de nylon, en forme de disque de grand diamètre. La machine de G. Meier était munie d'un carénage, masquant la tête de fourche, mais d'une forme peu élégante.

BRILLANTS SUCCES DE DRION EN ALLEMAGNE

HAMBURG

Dans la course des sidecars, face aux pilotes d'usine E. Oliver et Smith (Norton) et Krauss (BMW), Drion sut magnifiquement défendre nos couleurs.

Si Oliver prit la tête dès le départ, la seconde place fut âprement disputée entre Krauss et Drion

1. Oliver-Dobelli : 114,6 kmh. ; 2. Krauss-Huser : 113,7 kmh. ; 3. Drion-Mlle I. Stoll : 113,6 kmh.

Résultats des autres courses :

125 cmc. : H.P. Muller (Mondial) : 103,2 kmh. Tour le plus rapide à 108,8.

250 cmc. : 1. Lomas (NSU) : 111,8 kmh. ; 2. Haas (NSU) : 111,6 ; 3. Montanari (Guzzi) : 111,5. Tour le plus rapide : Lomas à 120,0 kmh.

350 cmc. : 1^{er} ex-æquo : Kluge et Wunsche (DKW) 124,9 kmh. ; 3. Goffin (Norton) 123,5. Tour le plus rapide : Kluge à 126,9 kmh.

500 cmc. : 1. G. Meier : 130,6 kmh. ; 2. W. Zeller : 130,5 ; 3. Baltisberger : 129,0, tous trois sur BMW.

Tour le plus rapide : G. Meier : 132,3 kmh.

C'est lors de la course des nationaux-sides qu'un accident est survenu, tuant 3 personnes et en blessant 16 autres.

NUREMBERG

De nouveau, dans les 500 sides, Drion terminera 1^{er} des privés, derrière E. Oliver, mais battant Smith, Haldemann, Masuy, etc...

1. Oliver-Dobelli : 106,3 kmh. ; 2. Drion-Mlle I. Stoll : 105,1 ; 3. Smith-Onslow : 104,9 ; 4. Haldemann-Albisser : 104,8, tous sur Norton.

Autres catégories :

125 cmc. : toujours la lutte Mondial-NSU. 1. H.P. Muller (Mondial), moyenne 101,6 kmh. ; 2. Luttenberger (NSU) : 101,2 ; 3. Haas (NSU) 101,0 kmh.

Tour le plus rapide par Luttenberger (NSU) : 103,5 kmh.

250 cmc. : 1. Montanari (Guzzi) : 111,8 kmh. ; 2. Wunsche (DKW) et Kluge (DKW) : 110,5 ; 4. Haas (NSU) : 109,1, etc...

Tour le plus rapide : Wunsche (DKW) à 114,5 kmh.

350 cmc. : 1. Wunsche (DKW) : 115,0 kmh. ; 2. Goffin (Norton) 114,0 ; 3. R. Zeller (AJS) : 114,0, etc...

Tour le plus rapide : Kluge (DKW) : 120,2 kmh.

500 cmc. : 1. Goffin (B) : 119,6 kmh. ; 2. Hollier (N. Zel.) : 118,7 ; 3. Mc Alpine (Austr.) : 118,7, tous sur Norton.

Tour le plus rapide : Goffin à 121,3 kmh.

La 350 Horex, en progrès constants, termina seconde au Grenzlandring, derrière la Norton d'usine de Amm.



LE MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE FOURMIES

Un mot sur le terrain particulièrement dur : de nombreux virages en épingles à cheveux, qui à notre avis freinaient par trop la vitesse des coureurs. Cependant circuit agréable pour le public qui a la quasi possibilité de suivre sans changer de place, la course d'un bout à l'autre.

Au programme sont inscrites 3 courses. Une 500 interrégionale avec 8 participants, dont Fossier, Gamba et Barbara. Une course nationale de 350 où nous retrouvons Molinari, Quilico, etc... et enfin un plateau incroyable dans la 500 internationale où il n'y a pas moins de 2 Champions de France : Verrecchia 1949, Brassine 1950 et 1951, ainsi que Frantz et les champions belges Meert et Colin, le finaliste hollandais Frantz Baudoin étant lui aussi sur la ligne de départ. En tout 18 concurrents pour cette course.

L'organisation est parfaite, et il n'y a aucun retard lorsque le président du club donne le départ à la première série des 500 interrégionale.

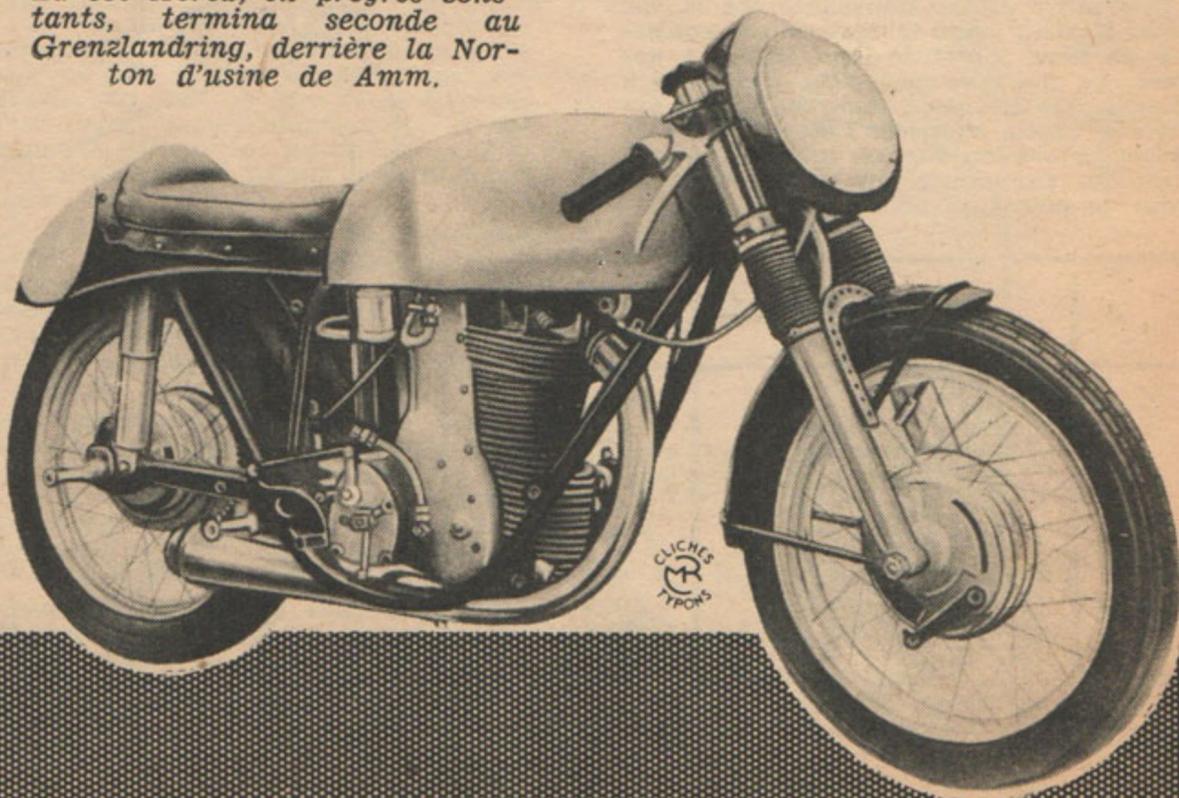
Dès le départ, Barbara prend la tête et ne sera inquiété que par le parisien Scossa qui remontant le lot des coureurs, serre de près Barbara qui cependant finira premier avec seulement quelques mètres d'avance. Finalement après les 3 courses, le résultat définitif est le suivant : 1. Barbara ; 2. Scossa ; 3. Legrand ; 4. Raguenot ; 5. Gamba ; 6. Mouchet ; 7. Fossier et 8. Melin.

Signalons que Fossier qui avait eu un beau départ fut accidenté à la deuxième série dans une butte, et si sa chute fut spectaculaire, elle fut aussi assez sérieuse et le médecin de service eut à intervenir.

Tout de suite après cette course le speaker appelle les 350 sur la ligne de départ. Cette course verra surtout la lutte entre Molinari et Quilico, tous deux bien connus dans l'Aisne.

Molinari, toujours aussi fougueux, s'envole littéralement dès la ligne de départ avec Raymond Quilico sur ses talons. Il gardera cependant la première place pendant toute la course et la 3^e place est âprement disputée entre Jacquemin et Vouillon sur une 250 NSU.

Belle course d'Herlemont qui fit preuve d'une grande régularité.



Nouvelles Sportives



Le classement de cette 350 Nationale sera le suivant : 1. Molinari ; 2. Quilico ; 3. Jacquemin ; 4. Vouillon ; 5. Herlemont, etc...

Les organisateurs accordent 10 minutes d'entr'acte et les spectateurs couverts de poussière en profitent pour se ruer vers les buvettes du terrain.

La course internationale sera bien entendu le « great event » de cette journée motocycliste, et les remous parmi les 9 ou 10.000 spectateurs de ce cross en furent la preuve.

Au départ de la première série, Frantz est en tête et Gilbert Brassine qui est coincé dans le paquet remontera à chaque tour. Les belges Meert et Colin donnent à fond et leurs dossards aux couleurs nationales ressortent nettement parmi les autres concurrents. Molinari qui est au départ met la gomme et ouvre en grand, mais des ennus mécaniques semblent le gêner considérablement. Vouillon paraît fatigué de sa course en 350, faiblit et chute à plusieurs reprises.

Cette première manche sera enlevée par Frantz qui termine nettement détaché. Belle lutte entre Gilbert, le belge Meert et le hollandais Baudoin.

La deuxième série est sans histoire, mais Frantz quitte la course sur ennus mécaniques et c'est à nouveau Meert qui lutte avec Brassine. Barbara fait lui aussi une très belle course dans cette deuxième manche. Verrecchia qui monte une FN semble gêné par une suspension arrière bien trop souple.

La finale de cette 500 inter sera incontestablement la plus chaude course de la journée, et dès le départ le belge Meert est en tête, talonné de près par Brassine et Jean Raulin. Cette fois encore le hollandais Baudoin, qui a été freiné au départ, remonte, chose incroyable, un concurrent à chaque tour, et la foule hurlante est déchainée. Le hollandais passe successivement Colin, Molinari, Frantz, Barbara, Raulin et Brassine. Il reste encore deux tours et Baudoin se rapproche dangereusement de Meert. Mais la course se termine sans que le hollandais puisse passer.

Une belle course de Molinari qui fit les 6 derniers tours avec la roue arrière crevée. Une mauvaise journée en 500 pour lui ; en effet, il claqué et il termine avec une crevaisson.

Signalons que Frantz fit la finale sur une Saroléa prêtée sportivement par Molinari.

Le classement définitif de cette 500 inter sera le suivant : 1. ex-æquo : Meert, Brassine ; 3. Baudoin ; 4. Raulin ; 5. Barbara ; 6. Frantz ; 7. Molinari ; 8. Vouillon ; 9. Colin ; 10. Verrecchia ; 11. Bourgeois.

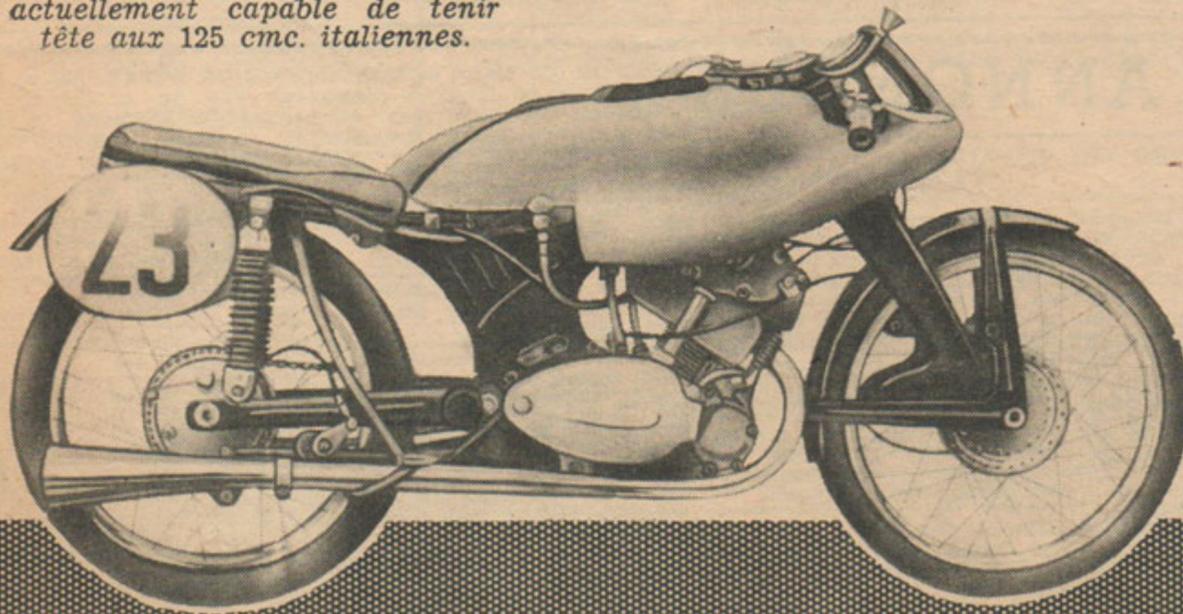
Notons que Meert tourna à près de 60 kmh. sur ce circuit particulièrement difficile.

N'oublions pas la courtoisie des organisateurs de Fourmies et remerçons M. Coppeau, secrétaire du MC Fourmisien, qui facilita largement notre reportage.

Une ligne pour le service d'ordre assuré par la Gendarmerie avec discipline et peut-être avec un peu trop de rigueur à certaines occasions.

Jean PARFUM

La 125 N.S.U. dans sa dernière version. C'est la seule machine actuellement capable de tenir tête aux 125 cmc. italiennes.



3^e MOTO-CROSS NATIONAL DE LAGUEPIE

Cette excellente journée de propagande en faveur du cross peut être mise à l'actif du Comité Auto-Moto-Courses de Laguëpie, lequel, bénéficiant certes du précieux concours technique du Moto-Club Montalbanais, a réussi un véritable tour de force en présentant au public de trois départements : Tarn et Garonne, Tarn et Aveyron, son troisième moto-cross national.

Le ciel, légèrement couvert, atténua quelque peu la chaleur suffocante qui régnait en maître sur le spectaculaire tracé du Circuit Viaur-Aveyron, mais non l'intense poussière qui rendait parfois la visibilité imparfaite. La foule innombrable, près de 10.000 personnes, se pressant aux divers points stratégiques du circuit, fut littéralement enthousiasmée par le spectacle offert et le « plateau » sensationnel mis en scène.

A l'exception d'Amédéo, blessé au récent circuit près du Mans, tous les as internationaux et nationaux annoncés disputèrent sportivement leurs chances.

GODEY S'ADJUGE LA CATEGORIE 350 CMC.

L'épreuve des 350 cmc., courue en trois manches, par addition de points, vit se concrétiser la supériorité manifeste de Godey qui participait également à celle des 500 cmc. Le toulousain Matéos, son principal rival, produisit une excellente impression, s'adjugeant même la première manche de cette course, où le jeune espoir Vouillon, ayant cassé sa direction, ne put donner la juste mesure de ses possibilités.

Le Biterrois Cros se défendit courageusement ; quant au Champion de France de la catégorie Melioli, stoppé au quatrième tour de la seconde manche par suite d'incidents mécaniques, il fut franchement regretté de ne point le voir à l'œuvre.

CLASSEMENT

350 cmc. : 1. Godey (Viroflay) sur BSA ; 2. Matéos (Toulouse) sur BSA ; 3. Cros (Béziers) sur BSA ; 4. Vinetty (Vitry-le-François) sur BSA ; 5. Darrouty (Toulouse) sur Royal-Enfield ; 6. Vouillon (Paris) sur NSU ; 7. Bernot ; 8. Tardif.

LE CHAMPION DE FRANCE BRASSINE IMBATTABLE EN 500 CMC.

Dans les grosses cylindrées, ce fût aussi un autre passionnant duel que celui qui opposa le tenant du titre, Brassine, à Charrier et au vainqueur des 500 cmc. l'an dernier à Laguëpie : Verrecchia.

Tous deux ex-æquo à l'issue des deux premières manches, Brassine et Charrier se livrèrent donc une lutte sans merci qui revint finalement au premier nommé, tandis que Frantz remportait la troisième et dernière manche.

CLASSEMENT

500 cmc. : 1. Brassine (Pantin) sur FN ; 2. Charrier (St-Cloud) sur BSA ; 3. Frantz (Paris) sur BSA ; 4. Verrecchia (La Courneuve) sur Saroléa ; 5. Godey (Viroflay) sur BSA ; 6. Rollin (Paris) sur BSA ; 7. Deshaie (Paris) sur Ariel ; 8. Pellan (Marseille) sur Saroléa ; 9. Pineau (Paris) sur Ariel ; 10. Lemoine (Paris) sur BSA. M. C.

A CHARBONNIERES-LES-BAINS

Henri Frantz, Michel Bénard et Robert Klym triomphent aux dernières épreuves du Championnat de France de Moto-Cross

Le dimanche 7 septembre, à Charbonnières-les-Bains, 10.000 spectateurs enthousiastes ont suivi les dernières épreuves du Championnat de France de Moto-Cross qui se déroulèrent sur le périlleux circuit du Casino.

Le champion de France Henri Frantz confirma sa suprématie dans les trois manches des 500 cmc., alors que Molinari fit preuve d'une audace extraordinaire.

D'un autre côté, Brassine dut abandonner sur bris de soupape, ce qui enleva malheureusement beaucoup d'intérêt à la confrontation.

Molinari s'octroya d'ailleurs deux manches dans la catégorie des 350 cmc., mais il dut laisser la première place du classement général à Robert Klym à la suite d'un incident mécanique dans la première manche.

Michel Bénard enleva avec virtuosité la première place des 250 cmc.

Voici les résultats de cette sixième et dernière journée du Championnat de France de Moto-Cross :

250 CMC.

1^{ère} manche : 1. René Klym, les 18 kms en 24' ; 2. Bénard, 24'17" ; 3. Humbertjean ; 4. Ferry ; 5. Adnet ; 6. Wolf ; 7. Blanchet.

2^e manche : 1. Bénard, 14 kms 400 en 19'15" ; 2. Humbertjean, 19'28" ; 3. Perry 20'52" ; 4. Wolf à un tour ; 5. Blanchet ; 6. Klym à un tour ; 7. Jacquemart ; 8. Adnet.

3^e manche : 1. René Klym, les 14 kms 400 en 19'03" ; 2. Bénard 19'23" ; 3. Humbertjean 19'30" ; 4. Perry 21'15" ; 5. Wolf à un tour ; 6. Blanchet à deux tours.

Classement général : 1. Bénard 5 pts ; 2. Humbertjean 8 pts ; 3. Klym 8 pts ; 4. Perry 11 pts ; 5. Wolf ; 6. Blanchet.

350 CMC.

1^{ère} manche : 1. Robert Klym, les 18 kms en 22'17" ; 2. Melioli 23'09" ; 3. Boisserie ; 4. Molinari ; 5. Perry ; 6. Vinetty ; 7. Tardif.

2^e manche : 1. Molinari, 14 kms 400 en 18'14" ; 2. Klym 18'37" ; 3. Melioli 19'04" ; 4. Boisserie 19'47" ; 5. Perry 20'21" ; 6. Tardif 20'22" ; 7. Vinetty à un tour.

3^e manche : 1. Molinari, 14 kms 400 en 18'02" ; 2. Klym 18'28" ; 3. Vinetty 18'59" ; 4. Melioli 19'01" ; 5. Boisserie 19'57" ; 6. Tardif 20'13" ; 7. Perry 4 un tour.

Classement général : 1. Robert Klym 5 pts ; 2. Molinari 6 pts ; 3. Melioli 9 pts ; 4. Boisserie 12 pts ; 5. Vinetty 16 pts ; 6. Perry 17 pts ; 7. Tardif 19 pts.

500 CMC.

1^{ère} manche : 1. Frantz, les 18 kms en 21'57" ; 2. Molinari, 22'11" ; 3. Charrier 22'40" ; 4. Raulin 22'42" ; 5. Scossa 23'05" ; 6. Desmoulin 23'17" ; 7. Melioli 23'35" ; 8. Lusseyran, à un tour ; 9. Verrecchia ; 10. Batisse ; 11. Adnet.

2^e manche : 1. Frantz, 21 kms 600 en 26'08" ; 2. Charrier 26'15" ; 3. Brassine 27'20" ; 4. Raulin 27'52" ; 5. Scossa 28'01" ; 6. Lusseyran 28' ; 7. Desmoulin 28'25" ; 8. Melioli à un tour ; 9. Batisse ; 10. Adnet ; 11. Verrecchia.

3^e manche : 1. Frantz, les 27 kms en 33'03" ; 2. Molinari 34'07" ; 3. Brassine ; 4. Verrecchia ; 5. Desmoulin ; 6. Charrier, à un tour ; 7. Lusseyran ; 8. Batisse ; 9. Raulin.

Classement général : 1. Frantz 3 pts ; 2. Charrier 11 pts ; 3. Raulin 17 pts ; 4. Desmoulin 18 pts ; 5. Scossa 20 pts ; 6. Lusseyran 21 pts ; 7. Verrecchia 24 pts ; 8. Batisse 27 pts ; 9. Melioli.

CIRCUIT DE SAONE-ET-LOIRE

Résultats du Concours d'endurance et de régularité dit « Circuit de Saône et Loire », organisé par l'Amicale Motocycliste Mâconnaise et qui s'est disputé le 27 juillet dernier sur 555 kms.

Cat. 175 cmc. : 1. ex-æquo : Vial (Vichy) ; Nigon (Vichy) ; Fleury (MC Lyon) ; Pahin Rob. Cugnet, Dr Prévost Gobl, Durot, Aucaigne, Verchère, tous sur Peugeot ; Bourgeon (AMC Mâcon) ; Rion junior (MC Bourgogne) ; Piral (MC Lyon).

Cat. 250 cmc. : 1. ex-æquo : Gueurce, Bouillard, Commeureuc, L'Hermet, Girard, Henry, Garry Pierre, Garry Albert, Richard, Bernard, tous sur Monet-Goyon ; Desselgne (AMC Mâcon) ; Morlet (MC Bourgogne) ; Renaud (MC Bourgogne) ; M.d.l. chef Thvin ; Ch. d'Afrique) ; M.d.l. Le Toquin (.1^{er} Ch. d'Afrique).

Cat. 500 sidecars : 1. ex-æquo : Brailion (AMC Mâcon) ; Rogliardo (Norton Impérial) ; Crétin (UM Ain).

Cat. 500 solo : 1. ex-æquo : Clermidy (AMC Mâcon) ; Moulin (MC Lyon) ; Pessey (Terrot) ; Cap. Laurent (21^e Ch. d'Afrique) ; Pasquier (Po-

lice de Dijon) ; Nicole (Pol. Dijon) ; Guérard (Pol. Dijon) ; Convert (3^e Rég. de Hussards) ; Perrin (3^e Rég. de Hussards).
Cat. 1200 solo : 1. ex-aequo : Millon (MC Lyon) ; Gauthier (AM Doubs) ; Brière (3^e Rég. Hussards) ; Bergeret (3^e Rég. Hussards).



LES ENGAGEMENTS SONT OUVERTS POUR « LES COUPES MOTOCYCLISTES DU SALON »

Le règlement venant d'être approuvé par la Fédération, les inscriptions (gratuites) sont reçues dès à présent pour les classiques « Coupes Motocyclistes du Salon » qui se dérouleront le dimanche 5 octobre 1952, sur le circuit de 6 kms 283,40 de l'Autodrome de Montlhéry.

Ces 5 courses de vitesse disputées chacune sur 8 tours de circuit, soit 50 kms 267,20, sont ouvertes aux motos 175, 250, 350 et 500 cmc., et aux sidecars de 250 à 750 cmc.

Les conducteurs devront être en possession de la licence « National » ou « International » de la FFM.

Les engagements qui sont limités seront clos le samedi 27 septembre 1952. Règlements et inscriptions à l'AMCF, 29, boulevard Charles de Gaulle, à Colombes (Seine).

DIRT-TRAK A WISSEMBOURG

C'est au garage Marboise, à Nanterre, que depuis quelques jours une grande animation règne, se prolongeant tard dans la nuit. En effet, l'équipe française de dirt-track (course moto sur cendrée), dont c'est le siège et l'atelier, prépare fébrilement son matériel, voitures, remorques et motos, en vue de la grande compétition internationale qui opposera pour la première fois les coureurs français aux coureurs allemands.

Cette intéressante confrontation aura lieu à Wissembourg, sur une piste de 800 mètres spécialement aménagée pour ce sport resté spectaculaire et plein de risques. La vedette française Jacques de Bardine, secondée par Marbaix, Penoyers et Thumiani, espère enlever le challenge Franco-Allemand.

L'équipe d'Allemagne sera représentée par Arens, le champion d'Allemagne 1950, Graff et Deumayer.

Souhaitons à nos représentants une victoire bien méritée.

ANNULATION

Le Président du Moto-Club de Montmorency et ses environs a le regret d'annoncer l'annulation de l'épreuve de moto-cross qui devait avoir lieu le dimanche 28 septembre sur le terrain du Pavé St-Paul, pour des raisons imprévues et indépendantes de sa volonté.

CHANGEMENT DE DATE

Le Moto-Club de Touraine fait savoir que le Moto-Cross de Tours, inscrit au calendrier national à la date du 5 octobre 1952, est remis au dimanche 9 novembre, afin d'éviter la concurrence de la course cycliste Paris-Tours.

national à la date du 5 octobre 1952, est remis au dimanche 9 novembre, afin d'éviter la concurrence de la course cycliste Paris-Tours.

7^e CIRCUIT DE VITESSE D'AVIGNON

Réunir le 21 septembre prochain dans l'épreuve des sidecars 500 cmc. les noms prestigieux des 8 premiers du Championnat du Monde 1952 : l'anglais Smith, l'italien Merlo, le français Murit, l'italien Milani et le belge Masuy était déjà un tour de force dont le MC d'Avignon pouvait être fier ; il faut y ajouter les Bétemps (F.), Deronne (B.), Hofstetter (F.), Insermini (F.), Vogel (Autr.), Schmid Otto (All.), Prati (It.), Haldemann (Suis.), et on pourra convenir que le Circuit de Vitesse d'Avignon n'aura pas volé son qualificatif d'International ; sans compter en catégories motos 350 et 500 la participation des champions français : Collot, Georges et Pierre Monneret, de l'Espagnol De Ortueta, de l'italien Pagani, des anglais Tommy Wood et Bruguière, de l'allemand Thorn Prikker, avec les Houel, Burgraff, Emo, Jacquier Bret et nos as régionaux Barde, Berlié, Onde, etc...

On comprend dans ces conditions que tous les efforts du MC d'Avignon tendent à faire de son VII^e Circuit de Vitesse une organisation qui permette d'envisager son incorporation ultérieure dans la liste des épreuves admises dans les « Grands Prix de France ».

MOTO-CLUB CLODOALDIEN. — Le MC Clodoaldien a transféré son siège social. Ancienne adresse : 2 rue Royale à St-Cloud. Nouvelle adresse : 76 Bd Sénard à Saint-Cloud.

LES BONNES ADRESSES RECOMMANDÉES

Dans cette Rubrique, MOTO-REVUE signale les Maisons de Réparations, Mise au Point, Vente de Motos d'Occasion ou Neuves, qui s'engagent à donner toute satisfaction à nos Lecteurs et Abonnés et auxquelles on peut donner toute confiance, et qui se trouvent tout près de chez vous.

Table with columns for various cities: PARIS (2e), PARIS (4e), PARIS (9e), PARIS (10e), PARIS (14e), PARIS (16e), PARIS (17e), PARIS (18e), PARIS NORD MOTOS, BOULOGNE - BILLANCOURT, ISSY-LES-MOULINEAUX, LEVALLOIS, MONTROUGE, PUTEAUX, DIJON, LYON. Each entry lists a shop name and address.

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 ou dessinés). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

MOTOS A VENDRE
R. ENFIELD J2, 1951, 500 cul. luxe abs. ét. nf, apr. 19 h. HENRY 11 r du Bel Air, Cachan ou Eto. 08-66 tte la j. Terrot 50 51 c. nve av. rem. camp. VERAN 22 r. Aligre, 12^e PANTHER 350 f. tél. 6000 k. 235. ROBAT 26 r Damesme 13^e 125 PEUG. 51 ent. rév. tan-sad nbx acc. 75000. Pare-brise MULE 10 r. Lunain, Paris.

MOTOB. 350 cul. parf. état lundi apr. 18 h. LEGRAND 70 r. du Dr Bauer, Saint Oden. BSA 250 4 v. 51 b. ét. px int. 24 av. Provence Gagny, (SO) VELOCETTE LE 200 cc sept. 51 14000 kms 190000. TRO. 36-27 Morgan 6 cv ex. ét. 80. Thommen 40 r Barnold, Pierrefitte Commande 650 BSA Golden Flash livrable janvier 1953 M. BERTHELOT, B.P. 37, Saintes (Charente Maritime).

JAWA Ogar 350 impeccable. PELLETIER, Chambry (S.M.). BMW R73 état nf. MAURIOT 95 rue de Lourmel, 15^e. 500 INDIAN 140. pns neufs 25 r. Voltaire, Suresnes. BSA 250 cmc. C11 6000 kms 180. POLETTE INV. 50-20 P83 BSA 4 vit. C11 ét. nf moteur Puch 250 S4 nf mot. Aubier 100. Brenot 5 av. Bourgain Issy SIDE Précé. Canadien. neuf bs px. GABRIEL 30 r du Maroc19^e

NORTON 350 Manx carros. av. sidec. plus de 170 kms piston alcool et ess. piéc. rech. etc. 572 Chée de Mons, Bruxelles ZUND. 750 t. Russ. 180. Jacquemard 15 r Boulets 11^e. AJS 500 ACT type G t. b. ét. px 100000. Tusquellas 24 r. Joseph Bara, Romainville. CADRE Zundapp armée 750 cmc. PINEL 29 rue de Trianon, Rouen (SI). V. sco. 125 Bernardet nou. mod. 5000 k nbx acc. Mén 11-20 BMW R12 avec ou sans side Précision. Meunier Pro. 33-73 DERNY tand. ét. nf vd moitié val. 75 r. Paris Romainville DS MALTERRE 100 Aubier 2 vit. kik imp. 30000 soir ap. 18 h. Chartier 97 r Charonne 11^e PUCH 125 T 8000 k. ég. Foureur 45 r. St Anne Paris-1^{er} 125 MALTERRE AMC 4 v. 52 compt. batt. klax. t. sad état impecc. LAVIT 11 r J. d'Arcl3^e

BROUGH SUPER. 680 cc 2 cyl. cul. sus. ar. c. nve tr. rap. rep. BMW R75 accid. ou mauv. ét. ou épave. SAVONITTI 24 r Al. Thuret Chevilly Larue (S) DKW. RT 200 état neuf tél. TRU. 35-80 M. BRIDE h. bur. 125 PEUG. 51 14000 k. urg. BER. 10-25 ap. 20 h. 75000 fr. 650 GOLD FLACH fin 51 8000 Geanin 61 r Lacondamine 17^e GILLET 500 2 cyl. 2 t. side Tél. Corbeil 491. NSU 198 2 temps 80000. VASSELLE Fondation Belge 9 bd Jourdan 14^e (sauf dim.). TRIUMPH T100 t. b. ét. 10000 kms mod. 1951. SEG. 84-26. UNE AF. M. Goyon 250 cc 2 t. 25000. André 96r Balard15^e VESPA juil. 52 ex. ét. c. urg. SABAN 3 r. Neuve Popincourt, ROQ. 86-92. BMW R12 2 car. side nf parf. ét. marche 250. Chuffart 31 r. Val d'Osme, St Maurice (S)

BMW R61 imp. Garage 11, r. Dr Lancereaux 8e.
 BSA M20 parf. état. LIOTARD 13 rue Ramey 18e.
 PUCH 125 spt, Matchless 350 b. ét. équip. Bois 14 av. Gab. Péri Plessis Robinson (S.).
 BMW R12 750 b. ét. 170. Duboc 9 r Montreuil, Versailles
 PEUGEOT 125, 70000. Tourres 11 r Gambetta, Brunoy (SO)
 750 R. GILLET av. side. Frairrot 269 av. Daumesnil Paris.
 NORTON ES2 500 cul. comme neuve. TRE. 16-43.
 V. 350 Compétition Koehler-Escoffier moteur, Rudge TT b. ét. gén. bas prix. Perrotin M. Arnay le Duc (C. d'Or).
 VESPA ita. juin 51 urg. cse dép. f. of. Mol. 35-85 apr. 20h.
 DKW 350 NZ Claire 9 av. Ferron, Asnières ap. 20h. sam. dim.
 Douglas Mark V 51 13000 k. éatt neuf 280000. Accessoires. Marc REBOULIN, APT (Vse)
 BSA Golden Flash sept. 51 dble selle, pare-chocs, av. ar. clignotants, porte-bagages. GARY, place Saint Pol, Nogent le Rotrou (E.-L.).
 PUCH 150 nve acc. 200. (8h.30 12h., 14-18h.30) 5 j. Arc. 70-94
 125 TERROT ETD, 4000 kms TRAPET, Déf.24-85 (hres bur.)
 500 TERROT RGST 51, 6000 k. c. nve 210000. LUCBERT 3 r. A. Debussy, Montbard (C.O.)

MOTOB. 125 culb. 1200 kms état neuf 130000. GALLIGE, 107 av. de la République, Montgeron (SO) Tél. 55.
 PUCH 125 S 15000 k. JACQUES, 6 rue Henri Rivière, Le Perreux (Seine).
 MOTOB. 125 lat. 51 b. ét. éq. compl. prix intér. BOUDET 8 r. Sedaine, Paris 11e.
 500 TWIN Royal Enfield 0 km. mod. Salon 1952 : 395000, machine d'exposition splendide 500 Twin BSA nov. 51 imp. 280. 125 cul. Motob. 51 f. tél. sus. ar. imp. 115000 14r E.Chapelier Conflans Ste Honorine (SO).
 750 BMW R.73 : 265000
 750 BMW R.12 : 175000
 750 BMW R.73 à termin. 170.
 500 Zundapp K500 : 115000
 4, 350 Matchless, tél. de 120. à 145, 250 Triumph All. 40.
 250 Gn. Rh. Junior : 35000
 Puch 250 neuve : 200000
 Voiture Renault torpédo Celta 4, Rep. moto. MOTO RECORD 151 r. Marcadet 18e Mon 24-40
 PANTHER 52, 4 cv, culb. 220. Leclerc 56 r Marx Dormoy 18e
 TERROT 125 ETD 52 4000 k. nbx acc. Bedeau 11 r Davallie
 100 R. GILLET Olivier 156 r. Robespierre Bagnol. Avr.38-83
 125 MOTOBECANE. CUEILLE, 16 r. Fontenay, Châtillon sous Bagneux.
 PEUG. 515 500 cc 4 vit. bon état 110000. CHA. 32-81.
 THEURIER 9-11 h. 14-18 h.

VDS cause ach. voit. ens. ou sép. G.R. 800 side Préc. port. mot. pont. pneus nfs équipem. luxe. JACOBS rue Montaigne 21 Puteaux Photos vis. t.l.j.
 BSA Star Twin parf. état, 270 CORNET 12 r. Civry 16e
 SIDE Bernardet. DUBOIS 8 r. Oberkampf Paris, le soir.
 BSA 500 M20px 105 r. + fai. Cordonnerie 27 r. Envierges.
 BSA M20 C11 SL état neuf équip. FAROUX 6 r. Champagne, Asnières. GRE. 44-30.
 BMW R12 b. ét. b. pr. dép. urg. Lab.64-48 entr. 13 et 14h.
 SANDFORD très bas prix 11 r. A Briand Issy (Seine).
 TAND. ét. nf 25000. Lelièvre 43 A. Dumas, Romainville.
 BMW 750 type R12, 2 carb. entier. rév. b. prés. t. b. pns urg. 170. OBE. 53-94 (2 à 6)
 DKW 350 NZ parf. ét. inst. élec. nve av. ou ss side Libralrie, 25 r des Boulangers 5e
 MOTOS. Vélocettes, scooters d'occasion. Crédit. VOLTAIRE MOTO 132 bis bd Voltaire 11e
 FN 450 culb. ét. neuf 8000 k. susp. Neiman nomb. accessoir. 270000. CIRAC 52 rue Veuve Aublet, Romainville (Seine).
 DKW 350 NZ susp. AR pns n. bon état gén. FRANZETTI 23 r. Surcouf 7e sam. dim. mat.
 TERROT 250 cul. ty. OSSE b. ét. av. side visible sam. ap. midi 10 Villa Pasteur, Thiais

FN 500 M86 av. ou ss side Précision état neuf. BIRON 133 r. de Paris, Pantin.
 600 Norton av. side der. mod. Bufflier ens. ou sép. fer. rep. vélom. b. ét. Lardent chem. de Grelet, les Alliers, Angoulême
 BSA M20 500 lat. 4 v. séi. t. sad pft ét. A. d'Annoux hôtel Gare, Beaurepaire (Isère).
VOITURES A VENDRE
 ROVIN 2 ch. tr. b. 100000. Bourgeois 8 av. Versailles, Paris 16e (apr. 6 h.).
 FORD 16 cv bas prix ou éch. c. moto CREDIT RIC. 75-28.
 ROSENGARD cv parfait état 150000. LELIEVRE, 43 A. Dumas, Romainville.
 9 CV MATFORD Mathis, 4 pl. déc. mécan. parf. pns neufs 190000. Tél. PRO. 27-93.
 V. ou éch. c. moto réc. Simca 8, 1200 décap. 50. 40, rue Chef de Ville, Clamart.
 DARMONT 3 roues 1100, culb. mot. sous capot. splendide 55000. BARTHE 25 r. d'Avon Fontainebleau (S.-M.).
ON DESIRE ACHETER
ACHETE DE SUITE
 tout matériel moto, pièces motos accidentées incomplètes récentes et anciennes. MOTO SPORTS 19 r. 2 Communes, Montreuil, samedi seulement.

ACH. comptant toutes motos. Faurie 8 av. de St Ouen Paris
Achète comptant de suite
 vélomoteur 100 à 175 récent. THIERY 19 r des 2 Communes Montreuil, samedi seulement.
ECHANGES
 DYNA 3 cv, C.I. garantie 3 mois. Reprend motos récent. Leclerc 56 r Marx Dormoy 18e
DIVERS
 LEÇONS Français, Anglais, Allem. Russe par dame expérimentée. ODE. 65-02 (matin).
FONDS DE COMMERCE
 ENTRE Nice Menton bel. af. moto auto log. 6 p. px 3. CAGNARD 10 imp. Mayen Menton
 AT. REPARATIONS MOTOS Cycles, plein essor sur nat. Paris-Nice dans Var av. log. Ecr. FRIEDERICH, 9 bis rue Quinault, Paris 15e ar.
EMPLOIS
 STE MOTOCYCLE rech. Chef Service après ventes. Eccl. conaiss. techn. et qualités organ. Se présenter 50 rue Klock, Cliehy. PER. 63-60.
 DEM. bon ouv. spécial. motos LA MOTO 164 r d'Alésia 14e

VOLTAIRE-MOTOS

132 bis, Boulevard Voltaire - PARIS (11e)
 Tél. : ROQ. 20-30 Méro: Voltaire

VENTE A CREDIT

Agent de toutes les
 GRANDES MARQUES FRANÇAISES
 LIVRE IMMEDIATEMENT :
 GUILLER - D.S. MALTERRE - JONGHI
 GNOME-RHONE - MONET-GOYON
 TERROT
 VELOCETTE - N.S.U. - AMBASSADOR, etc...
 Scooter BERNARDET
 CATALOGUE CONTRE 50 Frs TIMBRES

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser
 temps et argent

en trouvant à tout moment

tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS
 aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les
 SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS

82, avenue des Ternes - 225, boul. Péreire
 PARIS-17e **Dépôt MACOMBYNN** ETO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS. FAITES-VOUS CONNAITRE

M.G.

REDRESSAGE
 Cadres et Fourches

SPECIALITE
 fourches télescopiques

TRAVAIL SOIGNE

nombreuses
 références

16, r. Louis-Rouquier
 LEVALLOIS

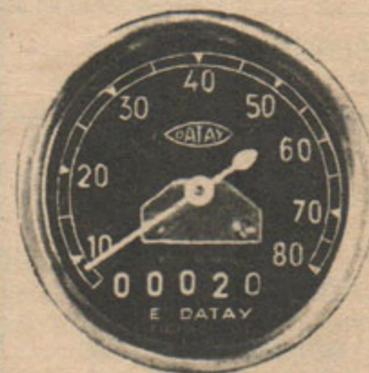
PER. 60-64

BONS DU TRÉSOR A INTÉRÊT PROGRESSIF

Admis en paiement
 - des Taxes sur le chiffre d'affaires
 - des Impôts directs.

Les intérêts sont alors majorés
 de 10 à 20 %.

78



COMPTEURS
 CYCLOMOTEURS

Montage guidon-commande
 par engrenages. Vitesse 50 ou
 80 kmh. Totalise 10.000 kms.
 Ets DATAY à Figeac (Lot)

LIVRAISON RAPIDE
 DE TOUS MODELES
 STATION "MOBYLETTE"

94, Bd MAGENTA - PARIS - NORD 65-25

R. CHABRIER

MOTOBÉCANE



STOCK COMPLET
 PIECES DETACHEES
 ET ACCESSOIRES
 ATELIER DE MISE AU POINT
 CREDIT

Robert PIEL

162, rue Edouard Vaillant, 162
BEZONS S.-et-O. - ARG. 70-58

VENTE A CREDIT

MOTOBÉCANE



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la **Mobylette**

LIVRAISON IMMEDIATE

CYCLOMOTEURS

C. N. C.

R. M. FLETCHER,
Constructeurs

112 Bd de la Chapelle
PARIS-18^e

Mon. 83-09 - Métro Barbès



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter
n° 16, la maison n'a pas de succursale.

83 D K W 83



83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

Cycles - Cyclomoteurs
— Vélomoteurs —

ONOTO

La Marque de Qualité
Usines à DOLE (Jura)

Fondées en 1906



POIGNÉES TOURNANTES
GUIDONS
ACCESSOIRES

DUPLIX

SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE

MARSEILLE

MANUFACTURE DE VÊTEMENTS DE CUIR

CHROME-CUIR

38 r. du Château-d'Eau

PARIS-10^e

NOR. 08-09

TOUS

vêtements

de cuir :

MOTO
AUTOMOBILE
SPORT
VILLE

Exigez la
marque
CHROME-

CUIR

CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE



60 ANNEE

DEPREZ

CREDIT

187, rue A. Sylvestre
COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 et 02

MOBYLETTES
disponibles

MOTOBÉCANE

PEUGEOT

GNOME-RHONE

PUCH - SIDES

MAGNAT-DEBON

RENE GILLET

MONET-GOYON

ZUNDAPP

Réparations

Pièces détachées

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

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^e - (GUT. : 73-32)

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.

N.S.U. — ZUNDAPP

PUCH — VICTORIA

etc.

PIECES ADAPTABLES

de notre fabrication

Vente — ACHAT

Motos — Epaves

Réalésage - Embiellage

Pièces à la demande

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

A partir de son numéro d'Octobre,

**SCOOTER &
CYCLOMOTO**

(complément mensuel de « Moto revue »)

RESERVE UNE PAGE A L'INSERTION DE PETITES ANNONCES

RENSEIGNEMENTS A NOS BUREAUX : 12, RUE DE CLERY - PARIS-2^e

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

SUR VOTRE VÉLOMOTEUR...



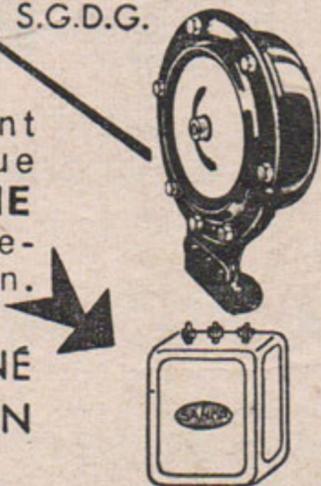
L'AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE

SANOR

A HAUTE FRÉQUENCE
Breveté S.G.D.G.

LE SEUL
fonctionnant directement
sur le volant magnétique
SANS BATTERIE
grâce à son filtre qui re-
dresse et double la tension.

APPEL SÛR, INSTANTANÉ
SANS LACHER LE GUIDON



Notice sur demande

SANOR

86, r. J.-P. Timbaud, COURBEVOIE (Seine)

SANOR

UNIQUE A PARIS !

Faites des petits versements toutes les semaines
toutes les quinzaines ou tous les mois jusqu'à
la moitié... Après la livraison, le solde en
6-9 ou 12 mois.

AU PRINTEMPS, VOUS AUREZ VOTRE
GIMA - GUILLER - TERROT
JONGHI - René GILLET
GALLETTO GUZZI - B.S.A.

DANS UNE SEULE MAISON

Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville - PARIS-18^e
Métro : Château-Rouge - Tél. : MON. 96-37

Magasin ouvert de 8 h. 30 à 19 h. 30
Fermé le Dimanche seulement.

Renseignements et catalogues contre 50 francs timbres.

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-sidecars, 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 permettra d'économiser de nombreux billets de mille. — 300 fr. - (poste 345 fr.)

LA TRACTION AVANT (9-11-15) — L'ouvrage technique et pratique indispensable 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 RIGOREUSEMENT MIS A JOUR AVEC LA COLLABORATION DE LA REGIE RENAULT. Un livre cartonné 13,5x21 cm. abondamment illustré. - Impression et couv. 2 coul. — 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 Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr. et 20 fr. par tableau suppl. : C.C.P. MOTO-REVUE 297-37 PARIS

PEUGEOT P. 55 — 450 francs.

125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C. — Avec tous les réglages complets : 500 francs.

TERROT 500 RGST — 500 francs.

125 TERROT E.T.D. — 500 francs.

Bloc-Moteur YDRAL 125 — 450 francs.

Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150 — Ce bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guillier, Gima, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc... — Prix : 500 francs.

Le Moteur VELOSOLEX — 350 francs.

LIGHT 125 — 1.000 francs.

4 CV RENAULT — 300 francs.

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 - Entretien - Dépannage. — 300 fr. - Par poste 345 fr.

Notice d'Entretien MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 à soupapes en tête) — Toute la Technique, Pratique Entretien, Démontage, Dépannage — 460 fr. - Par poste 510 fr.

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.

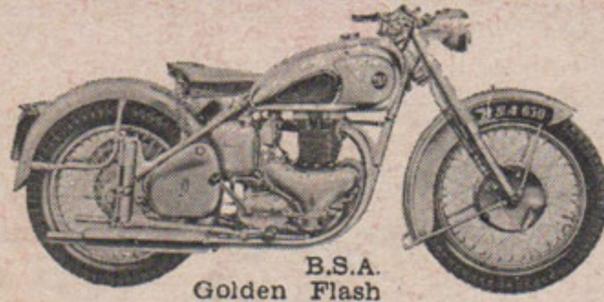
DIVERS

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE — Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes les adresses. — 60 fr. (poste 80 fr.)

UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION — Fixation des revues par agrafes spéciales. Couverture élégante. Dos et coins pégamoïd. — Prix 350 fr. Par poste 425 fr.

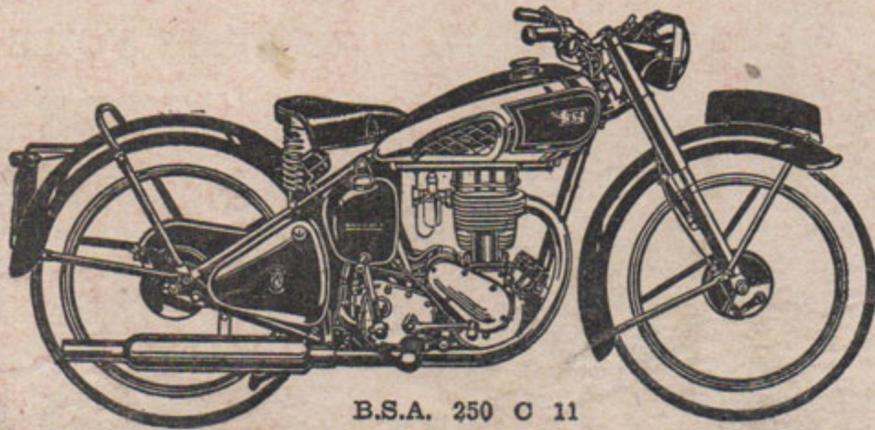
C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37
Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

*Vous l'aurez...
la moto de vos rêves*



B.S.A.
Golden Flash

d'ici quelques
mois ou avant
le printemps...



B.S.A. 250 C 11

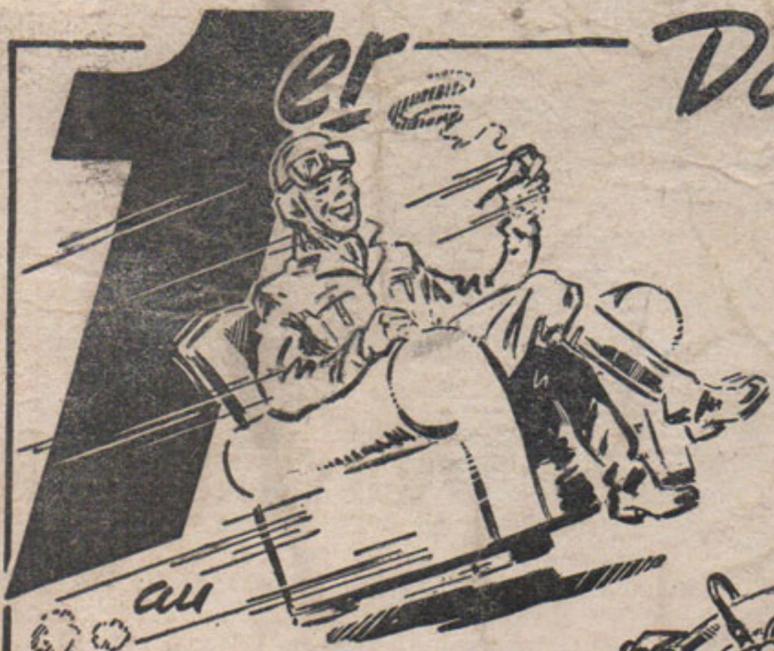
MAIS COMMANDEZ-LA
MAINTENANT AUX
Ets. BONNET

Directeur-Gérant : N. ANGELI
80, av. du Général Leclerc - BILLANCOURT
Tél : MOL. 15-46 Métro Billancourt

VOTRE PATIENCE SERA RECOMPENSEE...

Actuellement disponibles tous modèles : GIMA — ALCYON — MOTOBECANE — GUILLER
MALTERRE — Véломoteurs : JONGHI — GNOME-RHONE — TERROT
et notre extraordinaire Moto-Scooter GALLETTO

CREDIT 12 MOIS — OCCASIONS

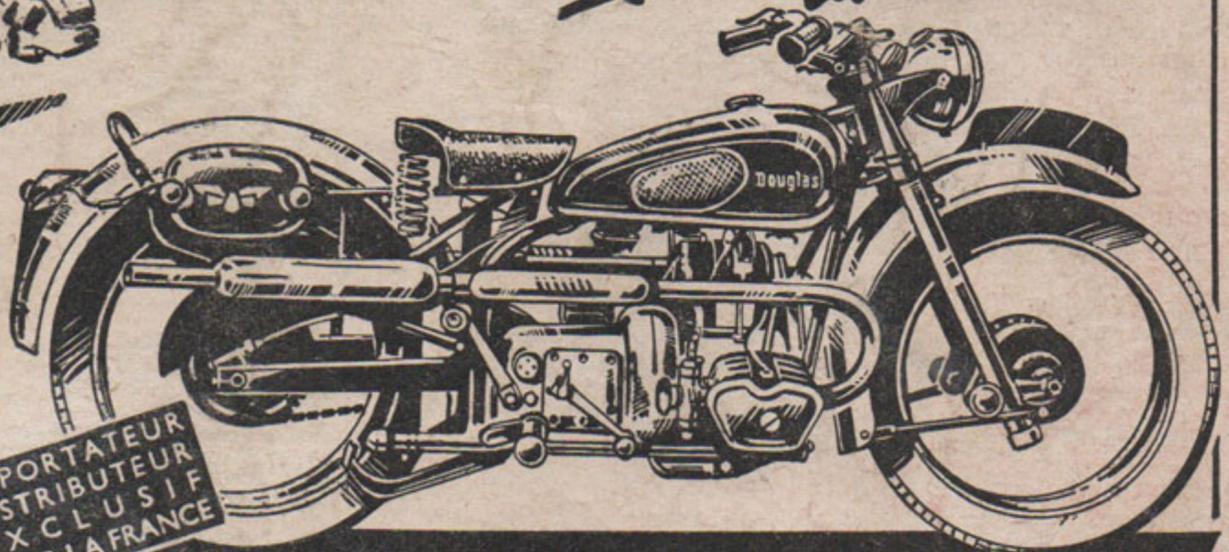


Dans un fauteuil!

avec une

Douglas

*Le confort
de classe*



IMPORTATEUR
DISTRIBUTEUR
EXCLUSIF
POUR LA FRANCE

BOL D'OR 1950
Catégorie 350 cmc

Extrait de "MOTO-REVUE"
N° 985 du 10/6/50

On avait l'impression de voir
un simple touriste sur une
merveilleuse machine qui ne
necessita pas le moindre arrêt!

2061 km, 7 en 24 h.
moyenne 85 km, 9

NEW-MAP

*et
Tous ses Agents*

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

116