

# Moto revue

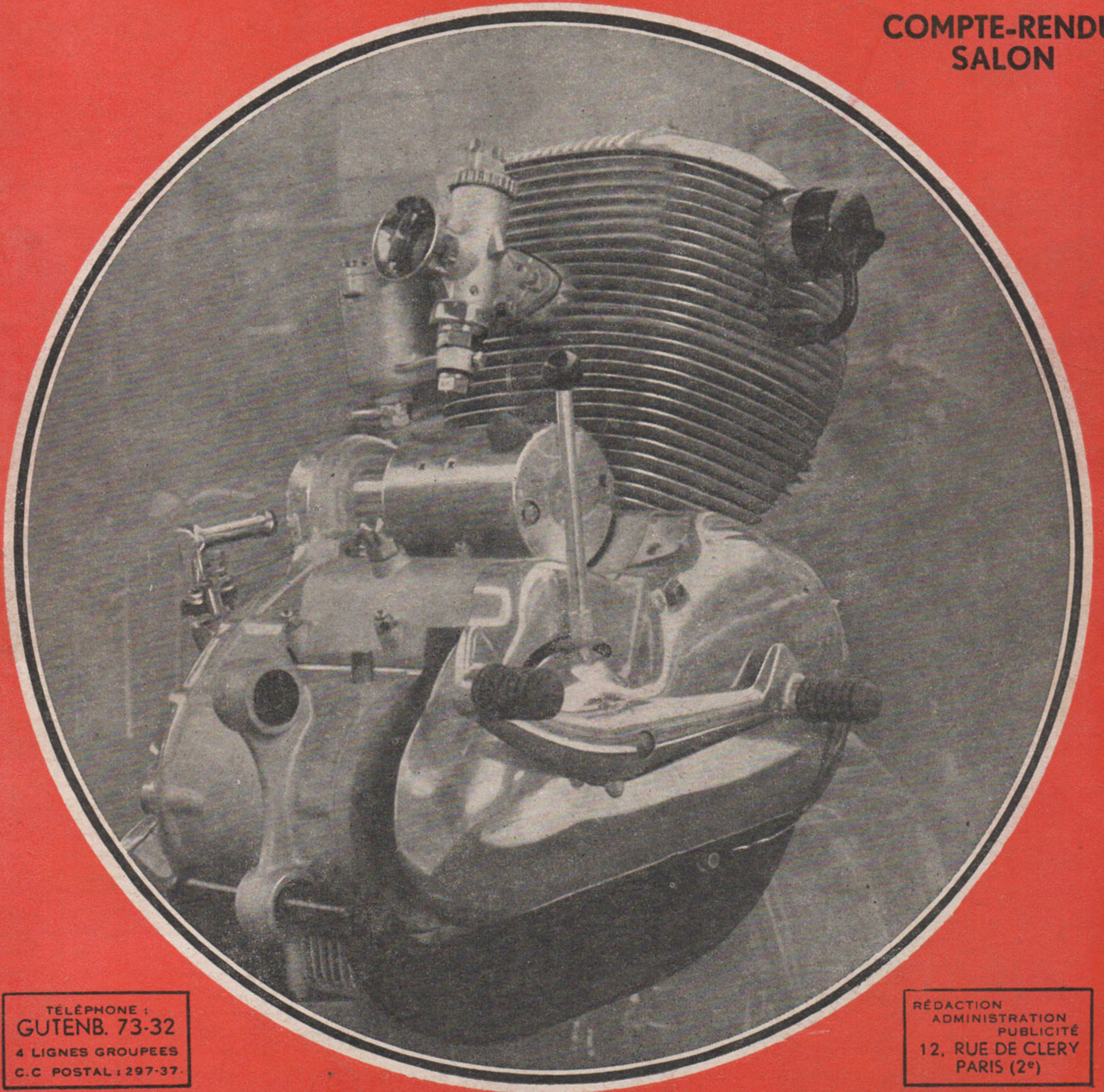
HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

COMPTE-RENDU  
SALON



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

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

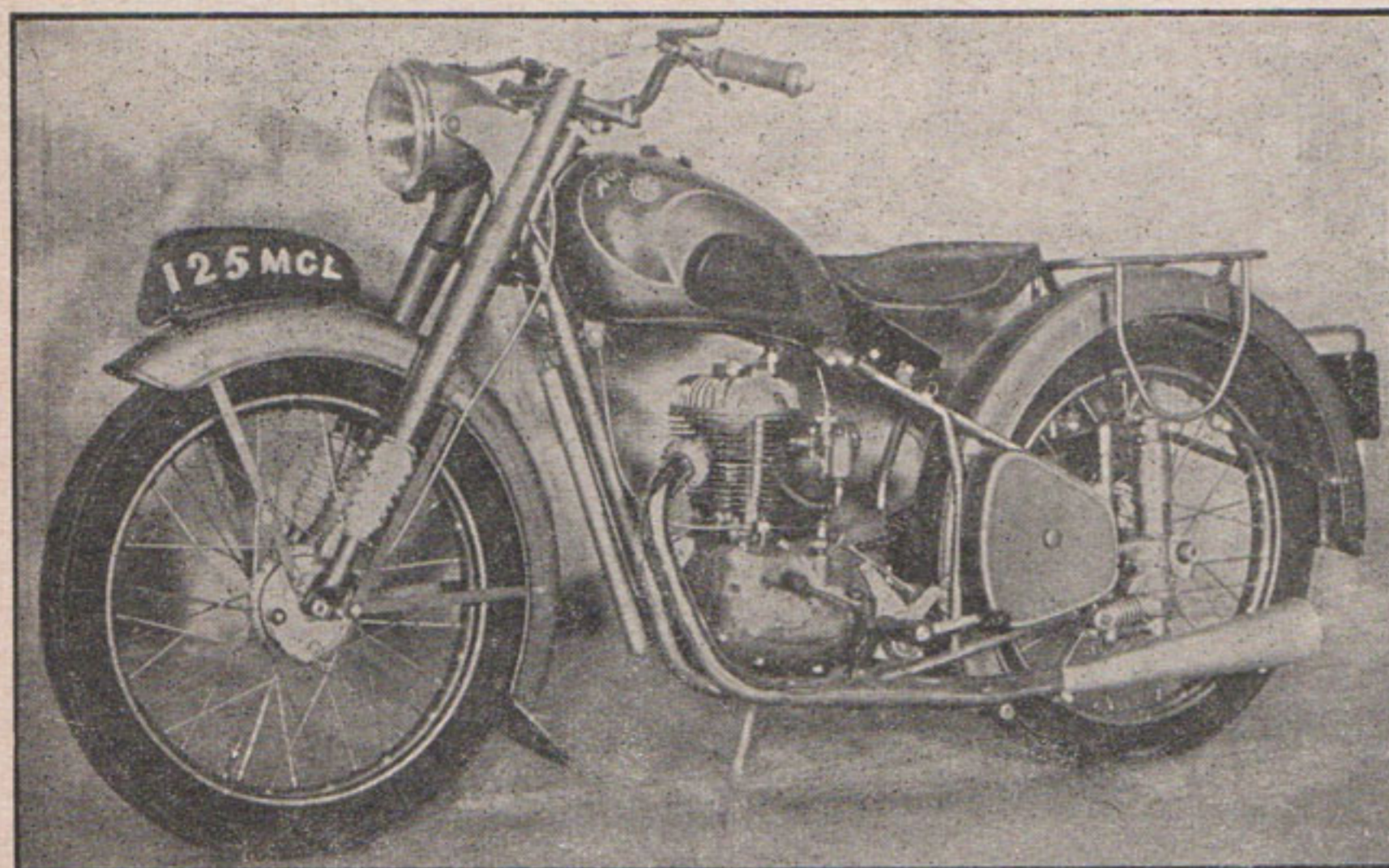
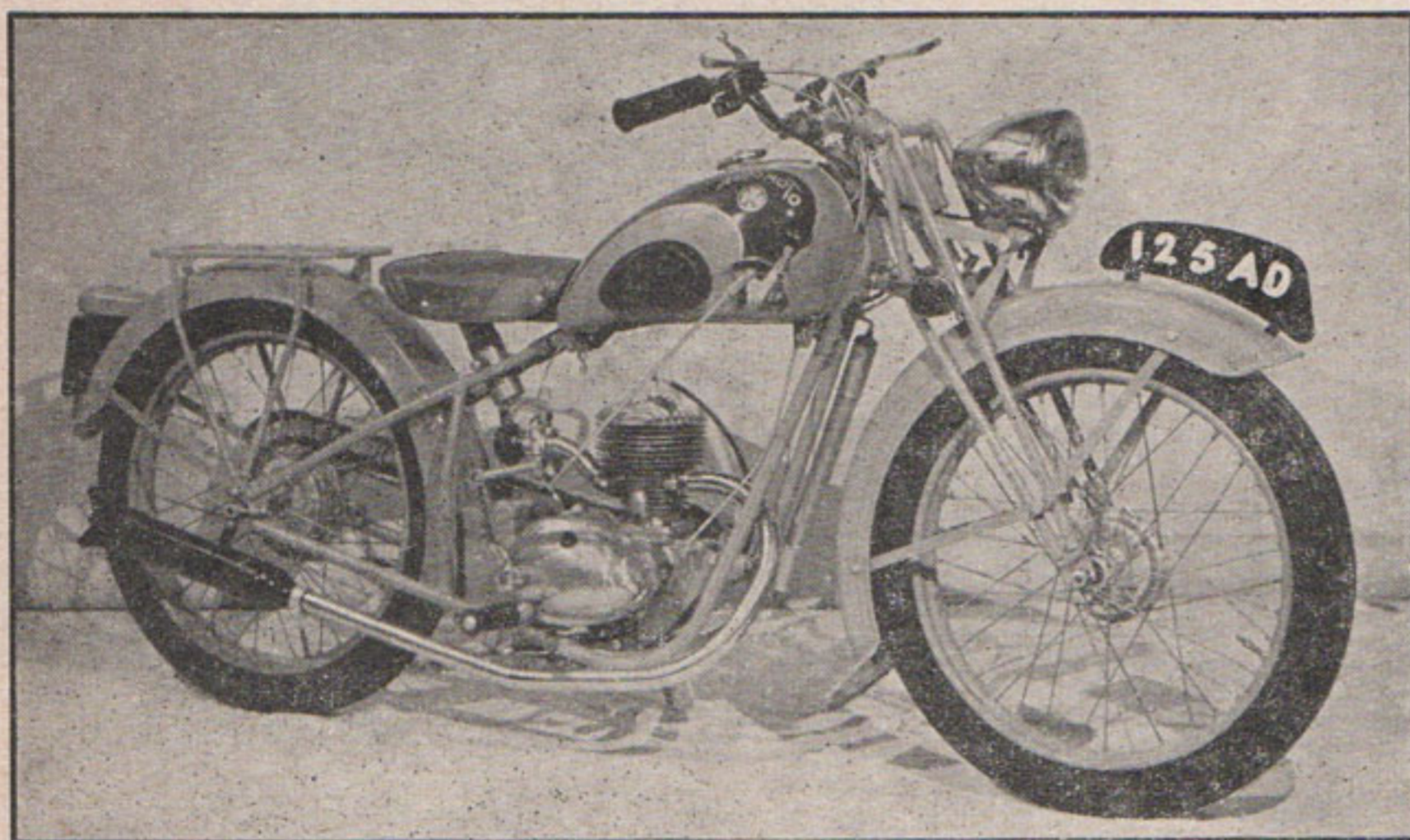
Orientation nouvelle d'une grande partie de notre production, grâce  
au bloc-moteur 250 cmc. A.M.C.

# AUTOMOTO



*présente au  
salon*

...



## LES NOUVEAUX MODÈLES 1953

### LES MOTORISÉS 2 TEMPS

- 100 cm<sup>3</sup> moteur Villiers, 3 vitesses.
- 125 cm<sup>3</sup> AD standard, à moteur Aubier-Dunne, 3 vitesses.
- 125 cm<sup>3</sup> ADT Luxe, 3 vitesses par sélecteur, fourche télescopique, suspension AR à correcteur Grégoire.
- 125 cm<sup>3</sup> AVT, moteur Villiers, 3 vitesses par sélecteur, fourche télescopique, suspension AR.
- 175 cm<sup>3</sup> AD standard, Aubier-Dunne, 3 vitesses par sélect., fourche télescopique.
- 175 cm<sup>3</sup> ADT grand Luxe, fourche télescopique, 3 vitesses par sélecteur, suspension AR à correcteur Grégoire, compteur incorporé dans le phare, double échappement.
- 200 cm<sup>3</sup> AGL, Villiers, 3 vitesses par sélecteur, fourche Grégoire, suspension A R à correcteur Grégoire, compteur incorporé dans le phare.

### LES MOTORISÉS 4 TEMPS à moteur A.M.C.

- 125 cm<sup>3</sup> MC, 3 vitesses, sélecteur, suspension AR.
- 125 cm<sup>3</sup> MCL, 3 vitesses, sélecteur, fourche télescopique, suspension AR à correcteur Grégoire.
- 175 cm<sup>3</sup> BC, 4 vitesses, sélecteur, fourche télescopique, suspension AR à correcteur Grégoire, batterie, compteur incorporé dans le phare.
- 250 cm<sup>3</sup> AMC, 4 temps, 4 vitesses, fourche télescopique, suspension AR à correcteur Grégoire.

### LES CYCLOMOTEURS

- BMA moteur VAP standard et Luxe avec fourche télescopique.
- BMA moteur Motobloc monovitesse, standard et luxe.
- BMA moteur Motobloc 2 vitesses.

### LES BICYCLETTES

- Routière demi ballon ● Tourisme polymultipliée luxe ● Routière luxe standard ● Tourisme polymultipliée grand luxe ● Randonneur grand luxe ● Randonneur spécial grand luxe ● Demi course spécial ● Course spécial professionnel allégé ● Porteur parisien ● Enfants.



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



**Le scooter**

**SPEED** →

- le plus léger ne pèse que 60 kg.
- le plus maniable tous les organes en ligne, changement de vitesse au pied
- le plus confortable, suspension avant par fourche télescopique et anneaux Neiman suspension arrière oscillante.
- le moins cher à l'achat et à l'entretien

**scooter** **SPEED** →

fabriqué en grande série aux usines MORS

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

Distributeur pour le monde entier  
37, rue des Acacias - Paris-17° - Eto. 16-23 - 16-24  
Concessionnaires dans les principales villes

**SALON DE L'AUTO - PARC DES EXPOSITIONS - STAND 226**



LES MEILLEURES MARQUES, LE MEILLEUR SERVICE  
SONT A VOTRE DISPOSITION CHEZ

# marcel perrin

où vous trouverez disponibles tous les modèles en  
MOTOBECANE - GNOME-RHONE - TERROT - JONGHI - MONET-GOYON

ainsi que les réputés  
SCOOTERS LAMBRETTA, MOTOBECANE, BERNARDET, TERROT

et une sélection parmi les marques étrangères  
TRIUMPH - VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX

# marcel perrin

Coureur recordman du Monde

50, avenue Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)

Métro : Pte de St-Cloud

Tél. : MOLitor 29-62

Expédition  
province  
CREDIT

### PENDANT LE SALON :

Marcel PERRIN sera au Salon dans les stands de ses marques le matin et l'après-midi à votre disposition à son magasin. N'oubliez pas de lui rendre visite (à 1/4 d'heure du Salon). Pendant le Salon, magasin ouvert tous les jours jusqu'à 20 heures (fermé le Dimanche et Lundi matin).

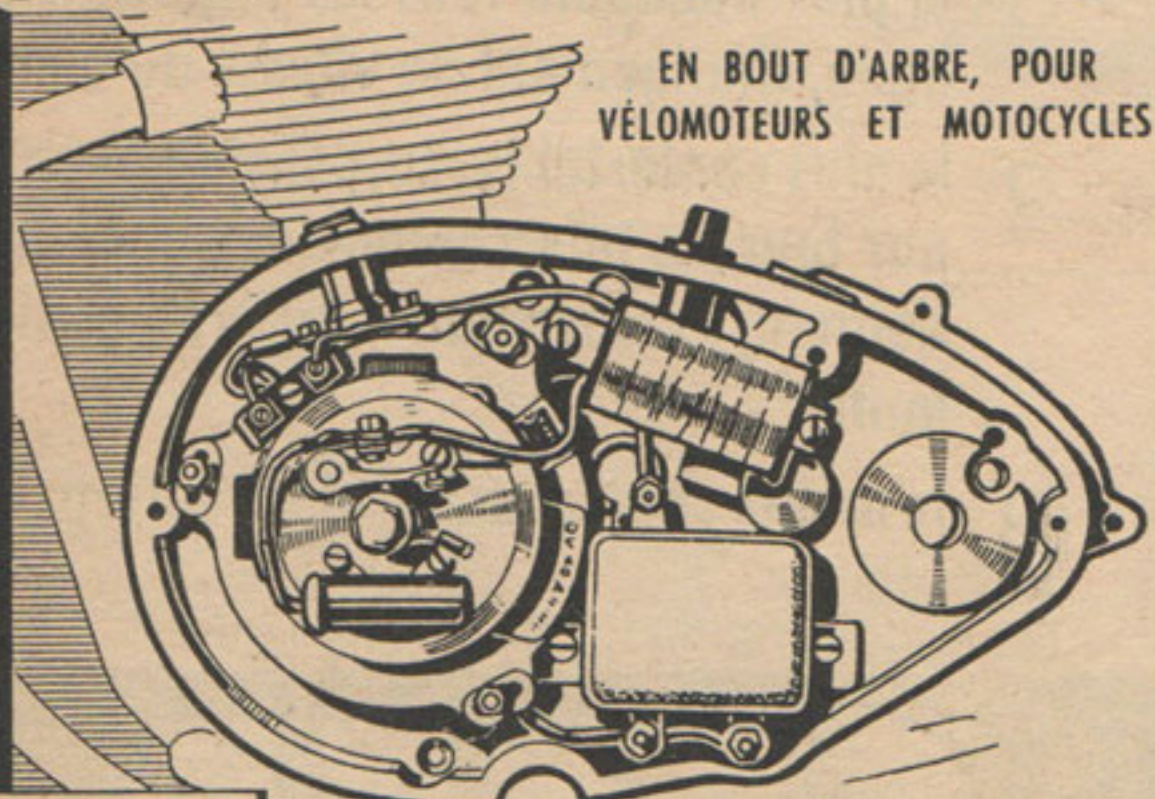
*Mobylette*

*Mobylette*

*Mobylette*

## DYNAMO DV.40

EN BOUT D'ARBRE, POUR  
VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLES



DIRECTION GÉNÉRALE :  
LA SONE (Isère) - T. 18 et 19

AGENCE A PARIS  
93, Rue Ampère (17<sup>e</sup>)  
Tél. WAGram 78-45

Usines :  
LA SONE (Isère)  
DOMÈNE (Isère)

# MOREL

MAGNÉTOS - INTERRUPTEURS DE BATTERIE  
COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE - COMMUTATEURS  
D'ÉCLAIRAGE - BOBINES D'ALLUMAGE



NE DITES PAS « J'AI LE TEMPS »...  
COMMANDEZ DES A PRESENT !

## 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 - TERROT - GUILLER  
JONGHI - R. GILLET - B.S.A.  
GALLETTO GUZZI**

DANS UNE SEULE MAISON

## Barbès - Moto - Cycles

98, Rue Doudeauville — PARIS (18<sup>e</sup>)

Métro Château Rouge — MON. 96-37

DEMONSTRATION DE NOS MACHINES

ACCESSOIRES — REPARATIONS.

DEPOT VENTE

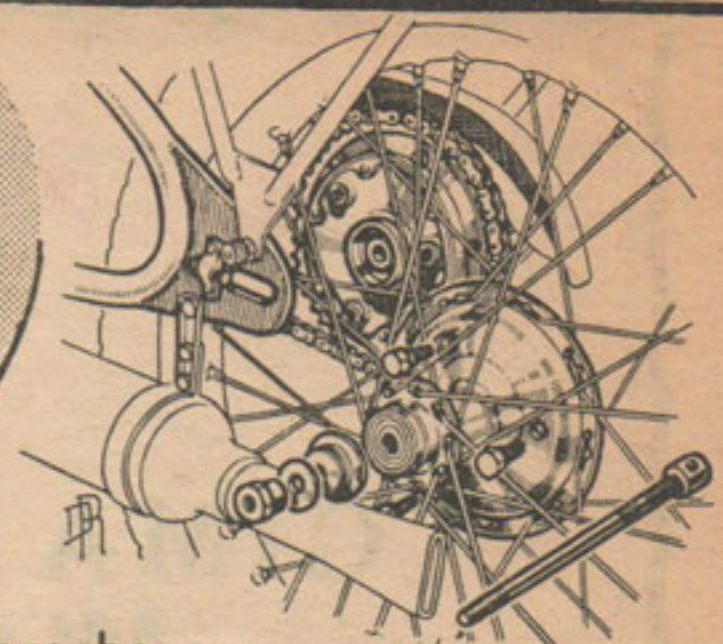
Ouvert tous les jours de 8 h. 30 à 19 h. 30 sauf le dimanche

*Souple, rapide, confortable*  
**LE VÉLOMOTEUR**  
**125<sup>cm3</sup> R4B**

Bloc moteur 2 temps 3 vitesses.  
 Allumage par volant magnétique.  
 Sélecteur au pied. - Cadre en tube.  
 Selle confortable. - Pneu 25x3 à l'arrière. - Réservoir de 12 litres. - Serrure anti-vol. - Présentation émail noir, couleur, chrome. - Vitesse 85 km/heure.

Vente à crédit chez tous les concessionnaires

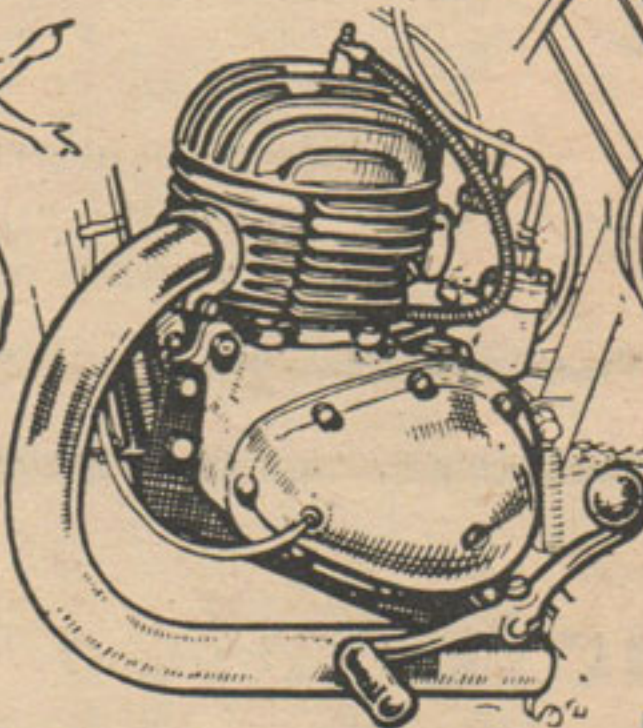
Catalogue N° 11 gratuit sur demande



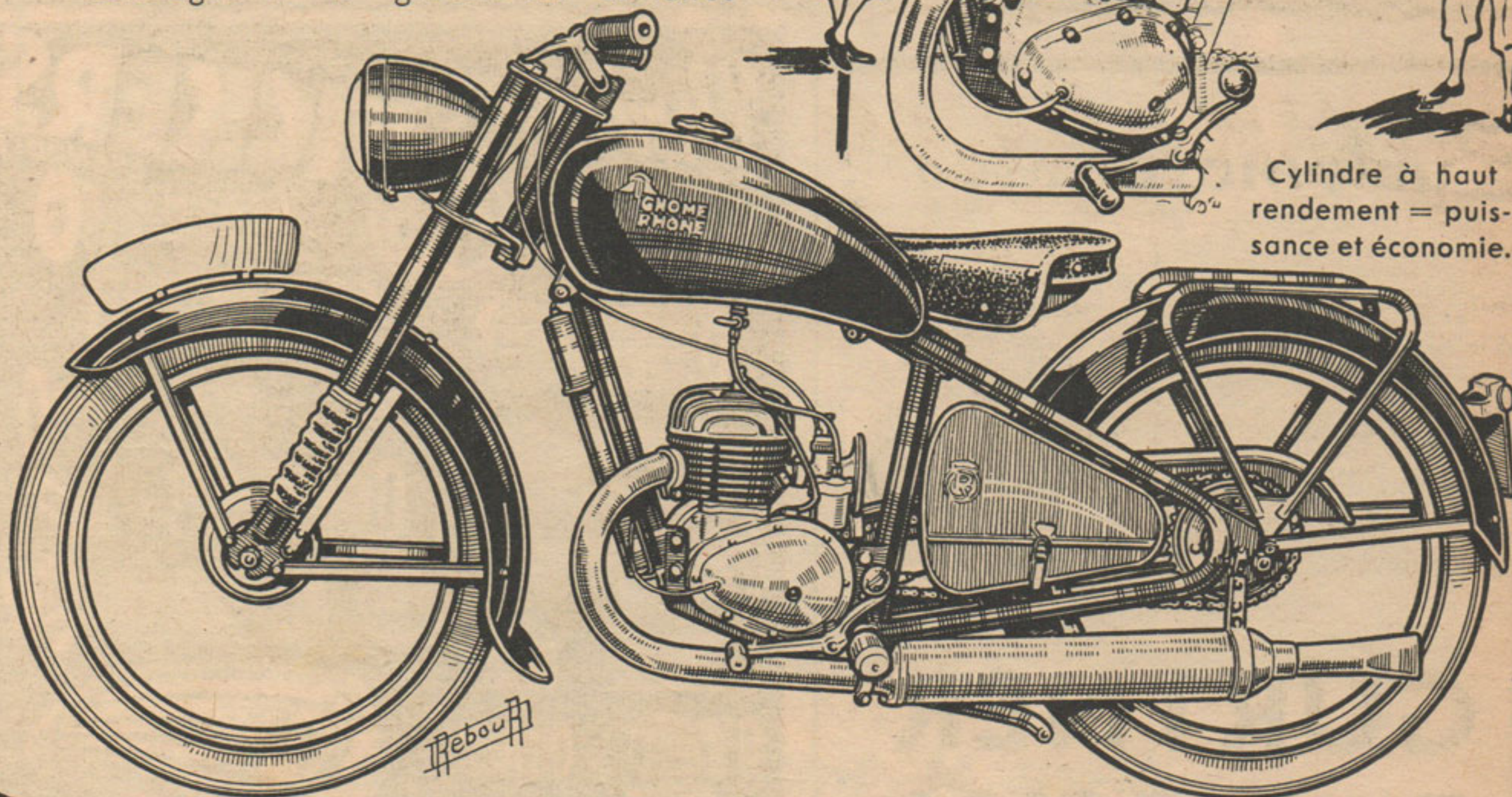
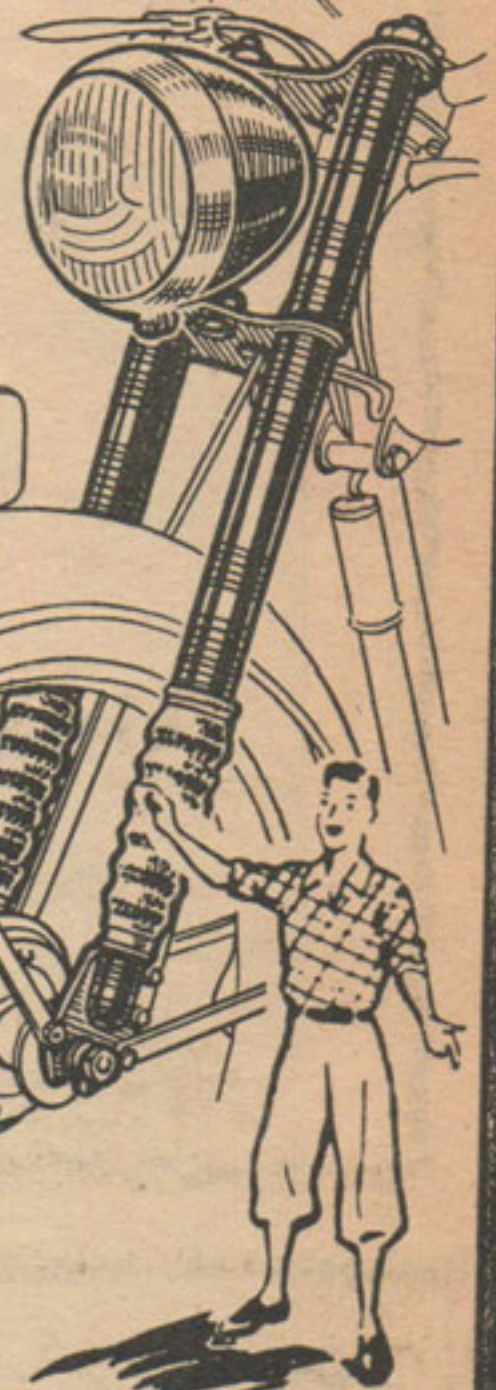
Roue à broche = plus de démontage de chaîne.



Fourche télescopique = confort et sécurité.



Cylindre à haut rendement = puissance et économie.



**GNOME RHONE**

Magasin d'Exposition :  
 49, av. de la Grande-Armée, Paris - KLE 90-56

**R4B**

Service Pièces détachées et Réparations :  
 16, rue Félicien-David, Paris - AUT. 08-90

Hall du Cycle - Pte de Versailles - Stand 18

# L. LACLAU

1, rue Ernest-Renan, 1 — ISSY-LES-MOULINEAUX  
Porte de Versailles, proximité Parc des Expositions

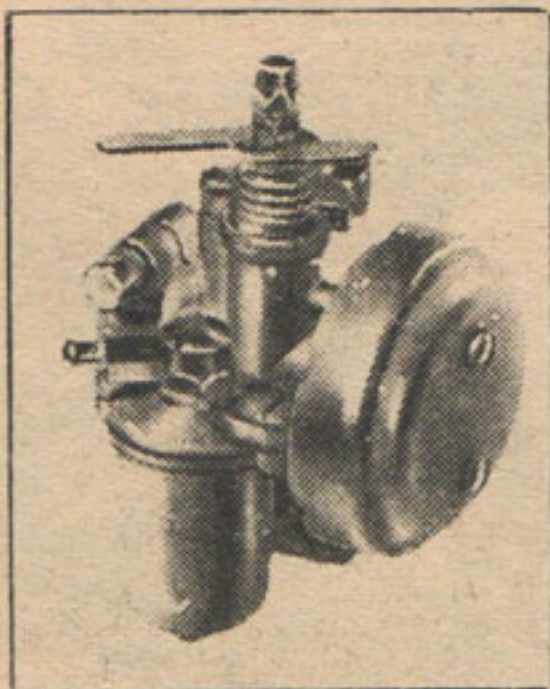
GIMA  
MOTOBECANE  
TERROT  
GUILLER  
ROYAL-ENFIELD  
GILLET-HERSTAL  
F N

**Une visite chez nous s'impose avant d'acheter...**

La maison qui a suivi la ligne de l'honnêteté  
avant, pendant et après l'occupation, et qui vous  
servira avec les mêmes principes.

## Cyclomotoristes !

Pour obtenir le rendement maximum de votre machine demandez à votre motociste de vous faire essayer le nouveau Carburateur

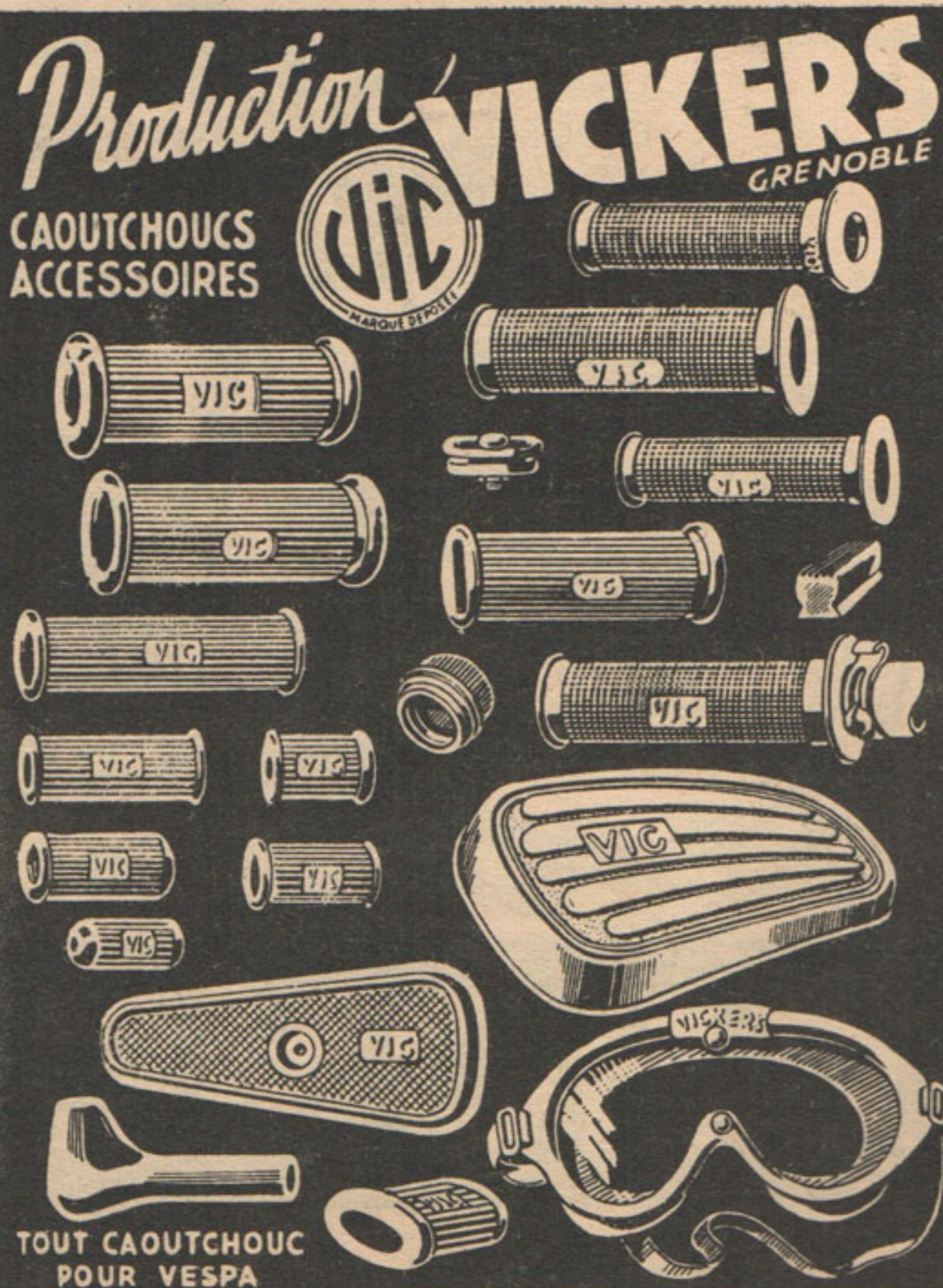


## GURTNER C. SPÉCIAL

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

*Production* **VICKERS**  
GRENOBLE

CAOUTCHOUCS  
ACCESSOIRES



Production VICKERS GRENOBLE  
CAOUTCHOUCS ACCESSOIRES  
TOUT CAOUTCHOUC POUR VESPA

# 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<sup>e</sup>**

*Mieux qu'un Discours*

**UNE MARQUE  
ET UN SERVICE**



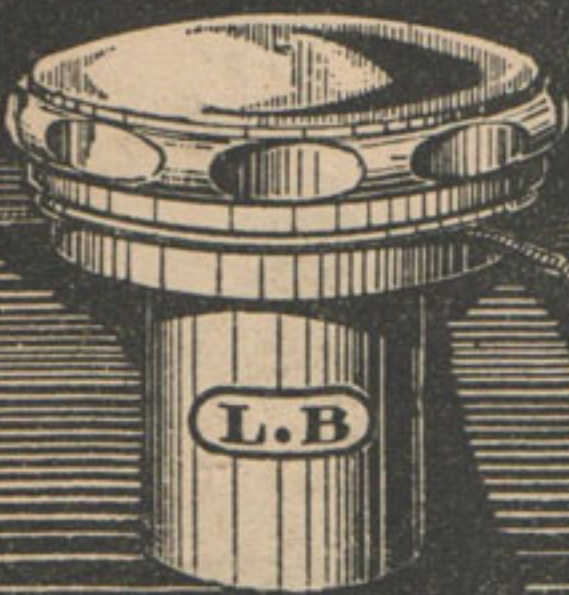
**MOTEURS**  
**SACHS**  
POUR VÉLOMOTEURS

**MOTOR  
SERVICE**

**Etablissements WILLIAM DUMONT**

11, rue Chalgrin - PARIS-16<sup>e</sup> - Tél. : KLE. 68-10

SALON 1952 - PORTE de VERSAILLES - Hall du Cycle - Stand 54 - Vente exclusive aux Constructeurs et aux Grossistes

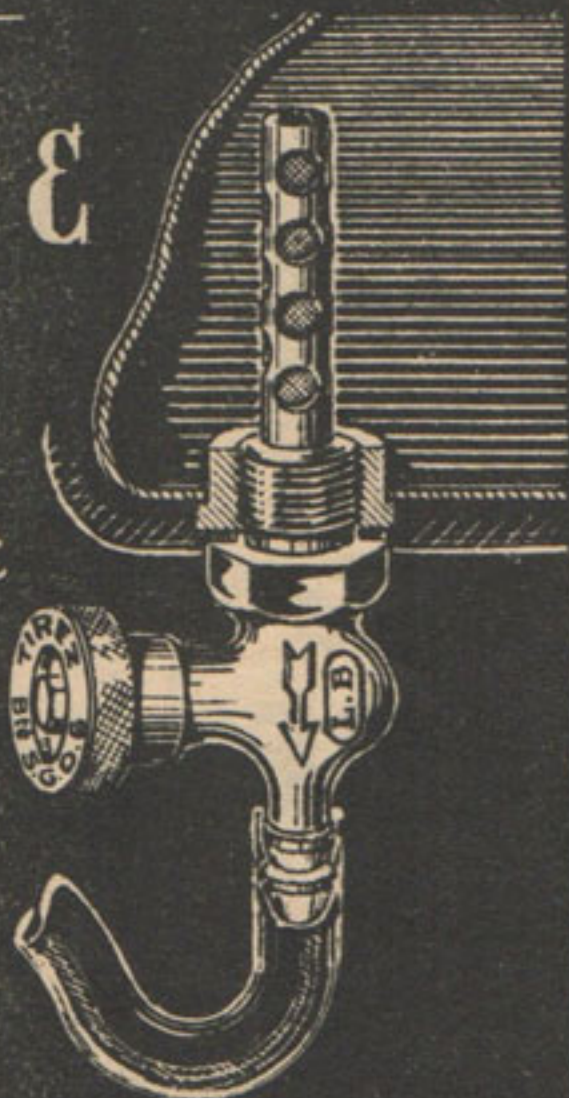


**BOUCHONS  
de RESERVOIR  
au 1/4 de tour  
pour motos**

**LE BOZEC &  
GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert  
COURBEVOIE . Seine

**ROBINETS TIROIR  
toujours  
étanches**



**DENFERT-SPORTS**

30, PLACE DENFERT-ROCHEREAU - PARIS - ODE. 31-91

**CAMPING**

Catalogue et tarif 1952 - 32 pages illustrées  
Envoi contre 30 francs timbres

Ensembles complets (2 campeurs 32.500)  
(4 campeurs 72.000)

**CREDIT 4 MOIS**

Exposition permanente de Tentes  
Modèles exclusifs :  
Beauvallon, Cavalaire, Lavandou, Rose des Vents

**NOUS LIVRONS RAPIDEMENT**

Cycles, Motos et  
Vélocycle

Scoters

**Peugeot**

**Vespa**

**CREDIT 6 et 9 MOIS**

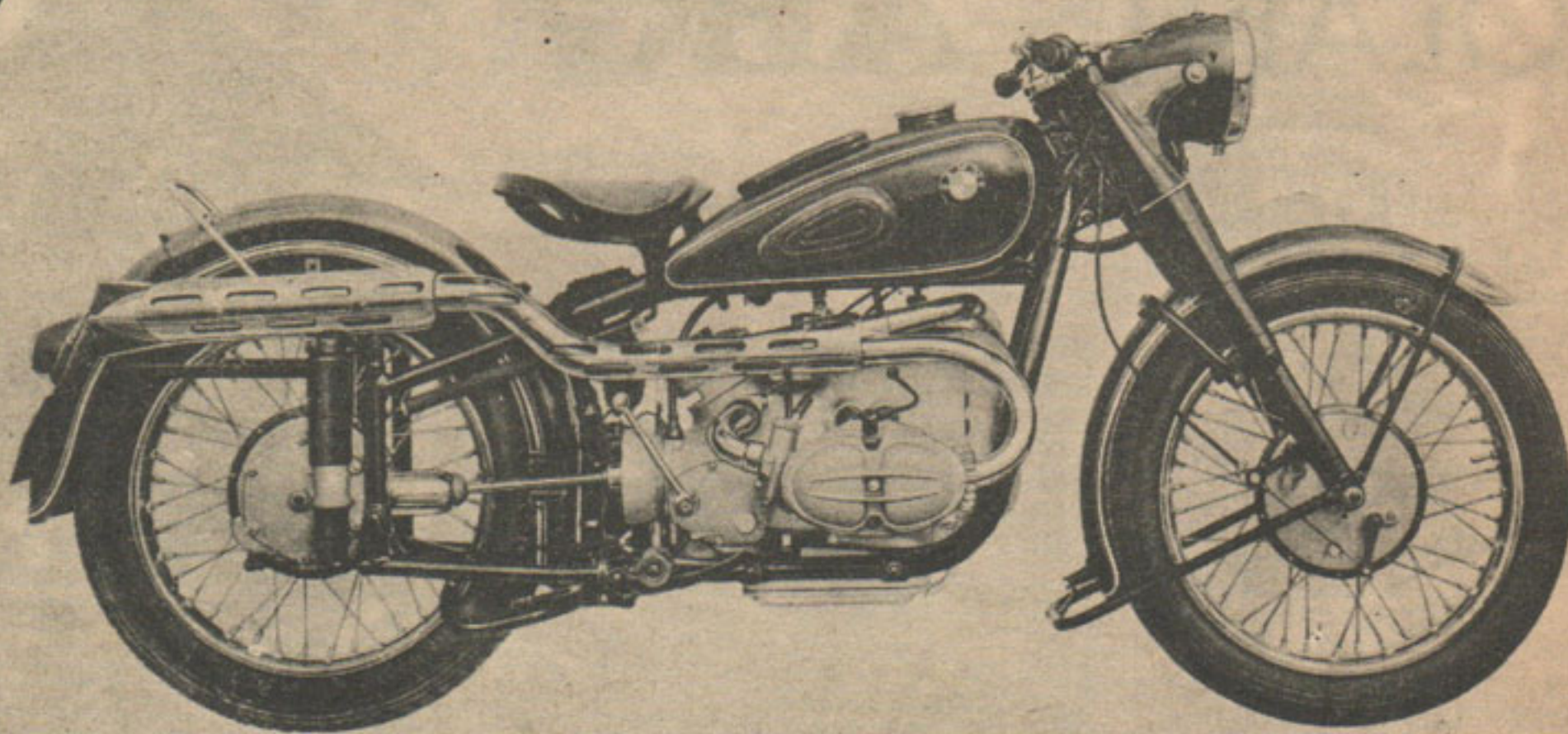
OUVERT DE 9 h. 15 à 19 h. 15 SAUF DIMANCHE ET LUNDI

Station Service — Pièces détachées





SALON DE LA MOTO :  
STAND N° 31



**LATSCHA**

AGENT GENERAL POUR LA FRANCE  
16, RUE AUGUSTE-BAILLY, 16 - ASNIERES  
Tél. GRE. 17-93

*Graissage parfait*

*Clients satisfaits...*



avec la  
**Solexine**  
le Carburant  
des Moteurs  
2 Temps  
créé par  
**Solex**

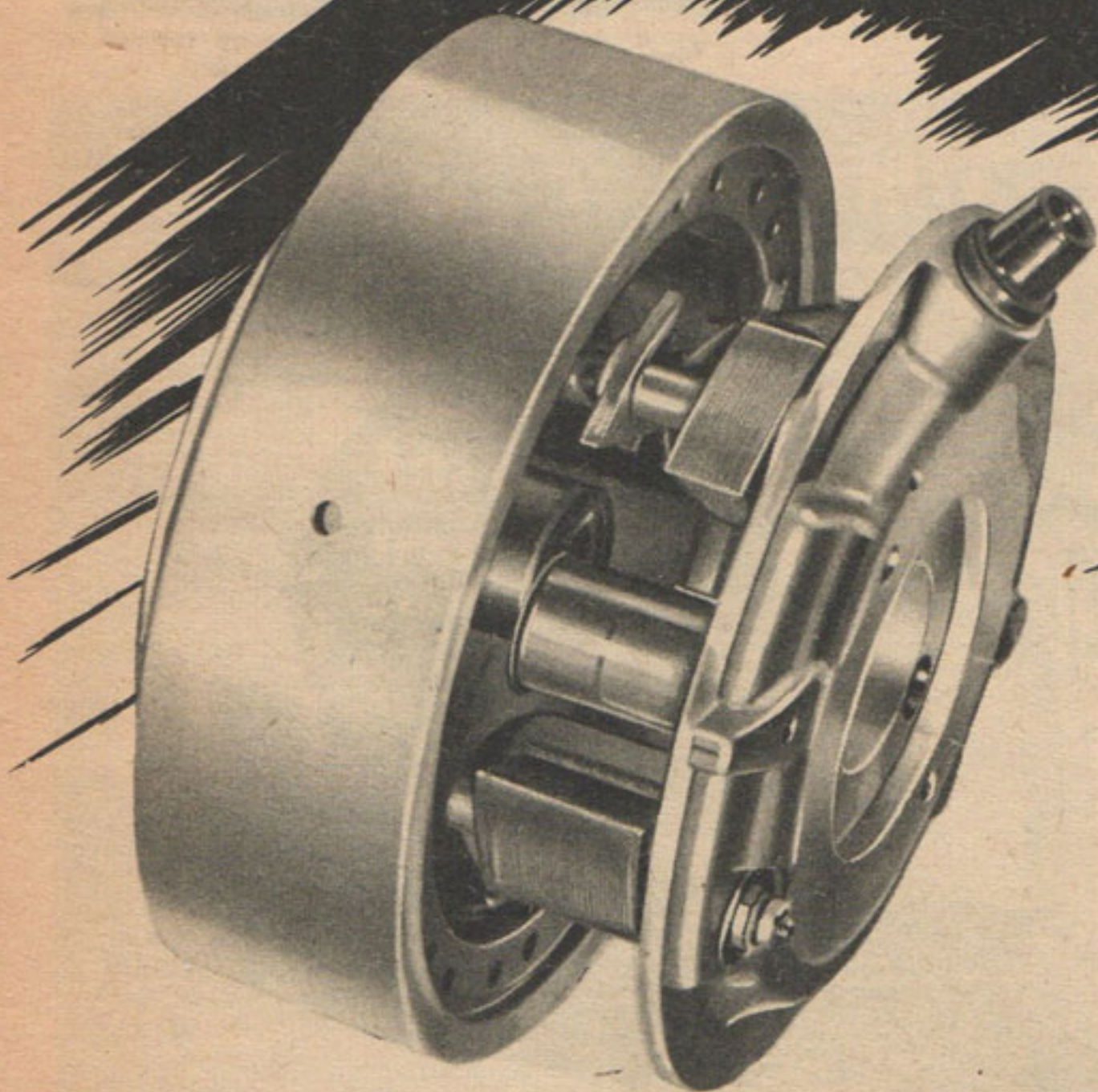
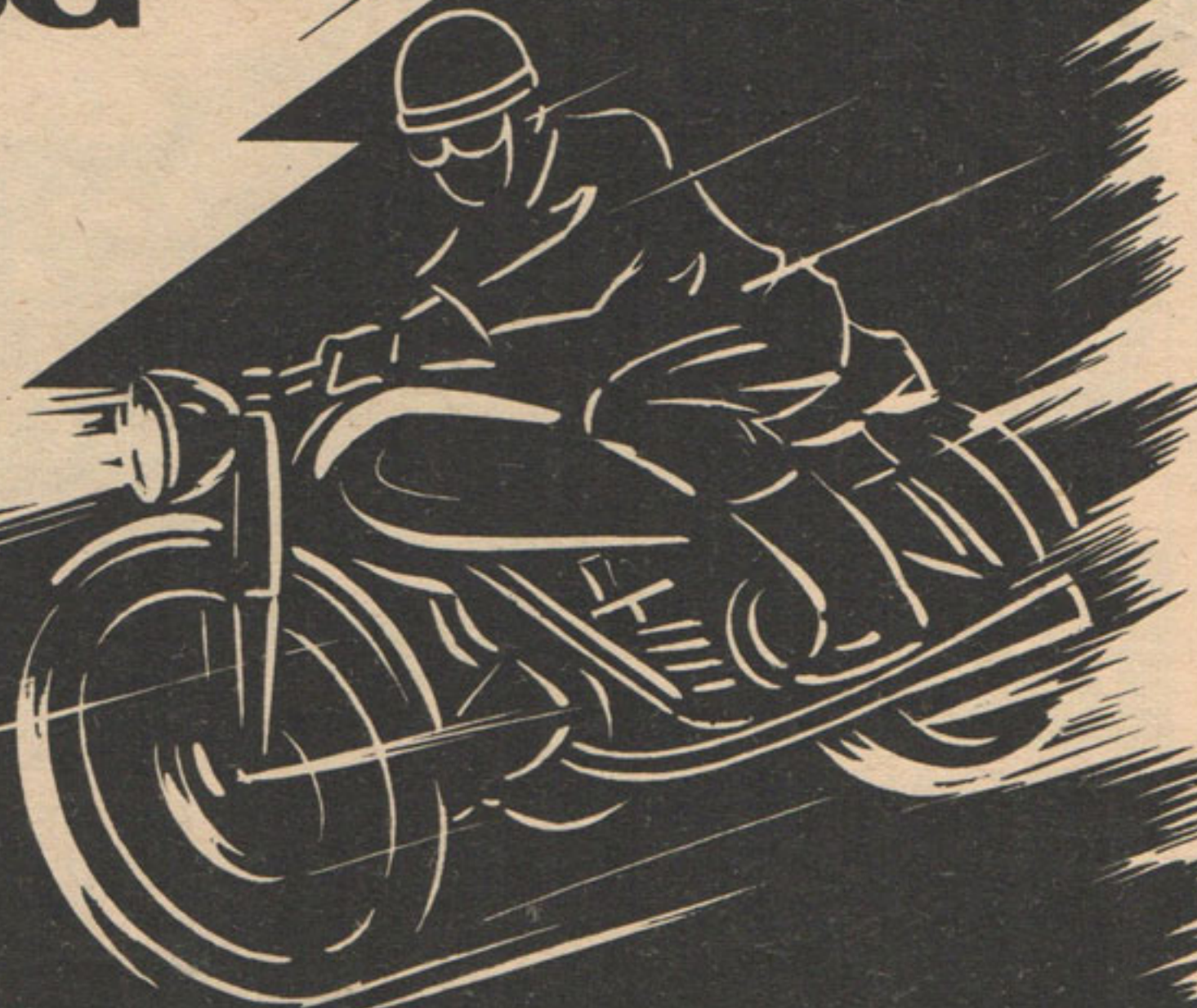
- ★ Qualité constante
- ★ Pas d'encrassements
- ★ Pas de calamine
- ★ Utilisée par 200.000 VeloSoleX et la plupart des 2 temps

**Et la Solexine se trouve partout.**

Dans les Postes Energic-Energol et les 300 Stations-Service VeloSoleX.  
Demandez-en la liste à VeloSoleX, Courbevoie (Seine).

# A tous Moteurs de Qualité VOLANTS **ABG**

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



## MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

### ALLUMAGE

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

### ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes  
Pas de surtension  
Régulation automatique

### ENTRETIEN

Négligeable  
Aucune intervention avant 25.000 kms

# ABG

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



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<sup>e</sup>.
  - 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<sup>e</sup>)  
(IMMEUBLE METRO SENTIER)  
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

## ◆ QUELQUES CHIFFRES

Au cours des mois de juillet et août 1952, la consommation d'essence a été en France de 900.000 m<sup>3</sup> contre 773.000 m<sup>3</sup> pour la même période de 1951.

La consommation par véhicule est restée sensiblement la même, soit 388 l. pour 52 (en 1951 : 391 l.).

Au cours du 1<sup>er</sup> semestre 1952, la consommation générale s'est accrue de 10 % par rapport aux chiffres du même semestre 51, mais avec cependant une diminution de 2 % de la consommation par véhicule.

## ◆ DUKE CONVALESCENT

Au circuit de Schotten, Duke fit une terrible chute, qui l'écarta de la scène sportive pour le restant de la saison.

Rentré en Angleterre, il se fit déplâtrer le 15 septembre, mais continue néanmoins à recevoir des soins journaliers.

Optimiste, Duke compte bien retrouver son état physique normal d'ici 8 semaines.

## ◆ LES NOUVELLES D.K.W.

La grande marque allemande spécialiste du 2 temps a modifié quelque peu ses modèles.

La nouvelle 125 RT, dont le moteur développe maintenant une puissance effective de 5,6 CV à 5.000 t.-m. (4,75 jusqu'ici) est munie, sur le type «Luxe», d'une suspension arrière Jurisch.

Quant à la RT 200 (en réalité 191 cmc.) de 9,2 CV, elle bénéficie du cadre de la RT 250, avec suspension arrière coulissante, carter de chaîne secondaire, roues à broches, moyeux freins centraux, etc...

## ◆ LE CARENAGE GAGNE DU TERRAIN

La Harley-Davidson and Co, Ltd, a introduit plusieurs nouveautés sur sa deux temps dont le carburateur s'est vu subitement doté d'un carénage. De plus, la cylindrée a été portée à 165 cmc., ce qui a élevé la vitesse à 95 kmh. environ. Côté Big-Twins, peu d'améliorations importantes, à part quelques particularités de montage « comme sur les plus luxueuses voitures du monde » !

# LE TRIOMPHE... DE LA GOUTTE D'EAU

**A**érodynamisme, profilage, carénage... que de mots ronflants et prometteurs que l'on entend dans toutes les bouches !

Car c'est la maladie du siècle.

L'esthétique nouvelle impose des lignes arrondies, fuyantes et... beaucoup de chromes.

On profile partout. La forme « goutte d'eau » fait fureur ! Fers à repasser, réfrigérateurs, téléphones, appareils de radio... tout y passe. A ce compte-là, pourquoi pas la moto ?

A nous les carters bien ronds, bien lisses, cachant tout. Car en plus, on dissimule à tour de bras.

Plus de chaînes à l'air, plus de carburateurs exhibants leurs lignes désuètes, plus de commandes de distributions extérieures au cylindre. Encore heureux si l'on voit cadre et bloc-moteur, la moto carrossée à tous les stands ne semble plus très loin.

Mais que ces lignes ne nous fassent pas passer pour rétrograde, loin de là. Seulement la moto est en train de perdre l'un de ses charmes, l'accessibilité remarquable de tous ses organes.

En outre, tous ces carénages, profilages, alourdissement la machine, lui donneront un jour une sensibilité au vent latéral excessive et gonfleront les prix de vente.

Ne cherchons pas à faire de nos motos des voitures sur deux roues et surtout n'enlevons pas cet amour de la mécanique qui caractérise les vrais motocyclistes.

Si, à l'instar de l'automobiliste, le motocycliste ne voit plus son moteur, il se désintéressera de celui-ci, espacera vérifications, graissage, entretien.

Carénage raisonné, mais loin d'être intégral. C'est ce que nous demandons.

L'aérodynamisme se travaille. Il ne faut pas caréner au petit bonheur la chance. Nous nous rappelons certain Salon Automobile où les carrosseries aérodynamiques étaient de rigueur à chaque stand, mais où l'on se gardait bien d'annoncer un CX édifiant, qui seul caractérise un bon profilage.

Que nos constructeurs motocyclistes attirés par les lignes ovoïdes ne tombent pas dans cette erreur.

## ◆ ECHOS DU SPORT

On a vu à Monza une des deux 125 NSU avec un carénage complet de la roue avant. Serait-ce une nouvelle tendance dans le carénage ?

× × ×

A Monza également, et après le Grand Prix des Nations, on a vu Oliver au guidon d'une 4 cylindres Gilera sidecar faire quelques tours du circuit, battant officieusement au passage le record de la piste, catégorie sides.

Oliver champion 53 sur une 4 cylindres ? « Chi lo sa » ?

× × ×

La 500 Gilera double arbre que l'on attendait depuis longtemps a fait son apparition à Monza. La partie cycle n'est guère différente de celle de la Saturno. Le moteur est suivant la tradition des monos chez Gilera, assez massif et muni de nervures sur toute la culasse.

× × ×

La 4 cylindres Guzzi a fait quelques tours à Monza, et posséderait, d'après son comportement, un couple très élevé lui donnant de fortes reprises en 4<sup>e</sup> vitesse, même à bas régime. A côté du bruit qu'elle fait, celui de la MV ne serait, paraît-il, qu'un murmure !

× × ×

A propos de MV, notons que les italiens parlent d'une puissance de 62 CV ! environ, pour la 500.

× × ×

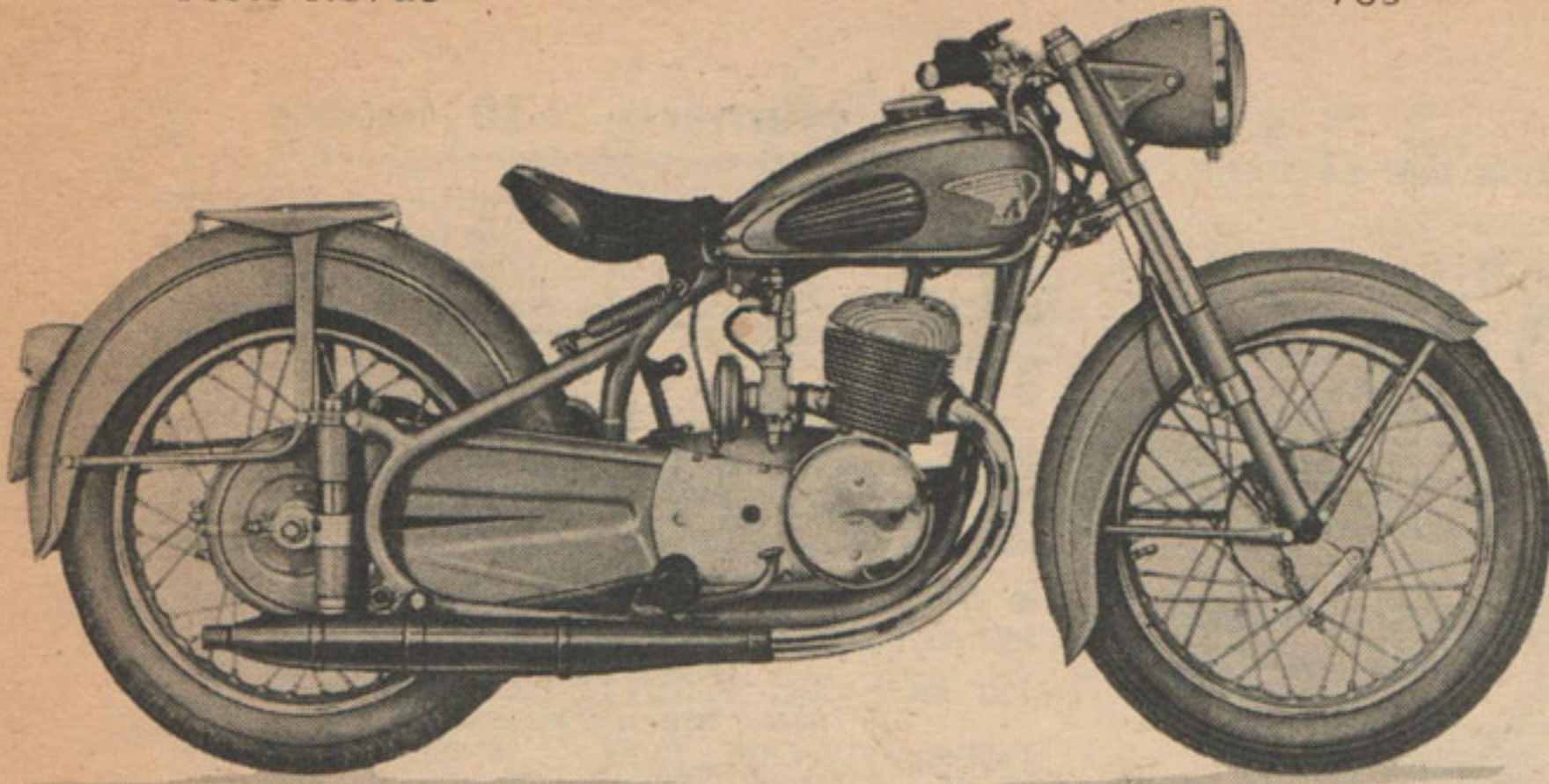
Sur quoi seront montés nos pilotes nationaux pour la saison prochaine : Burgraff aura sa 500 Norton Featherbed qu'il a si brillamment étrenné à Avignon, Murit, comme à la fin de cette saison, aura une « Featherbed », celle du belge Dauwe.

× × ×

Insermini vend tout son matériel de course, et il n'est pas impossible de le voir l'an prochain sur une Featherbed préparée par le spécialiste anglais Francis Beart. Il se consacrera uniquement aux catégories 350 et 500 solo.

× × ×

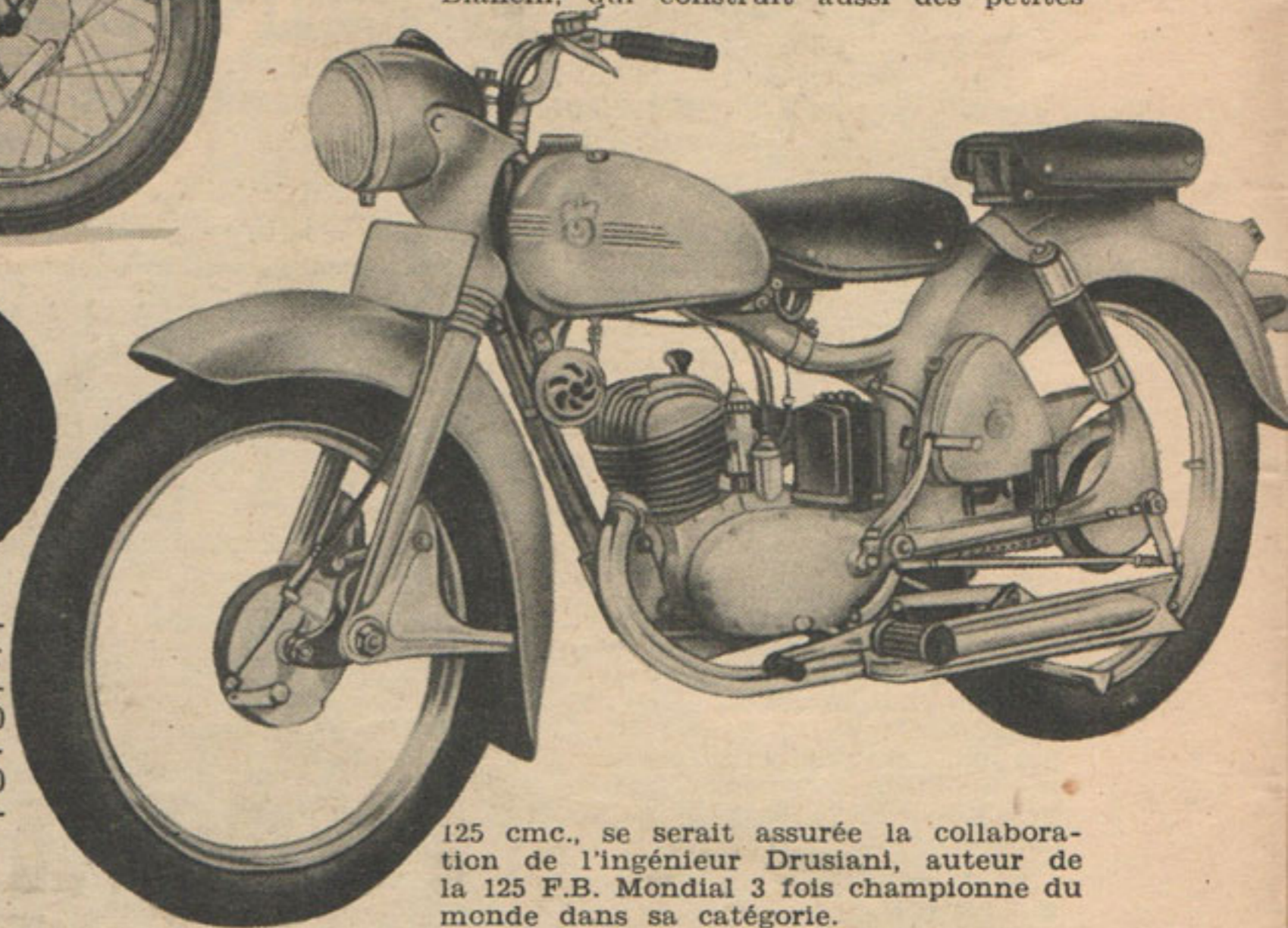
Hug, lui, a fait confiance à une 500 Gilera toute neuve, et a vendu sa BMW au jeune Guérin, de Bourges.



Huile très fluide dans le couple conique d'une machine à cardan : + 5 kmh.  
 Pneu très insuffisamment gonflé : - 7 kmh.  
 Pneu gonflé au double de la pression normale : + 2 kmh.  
 Guidon de 10 cm plus étroit : + 3 kmh.  
 Pare-brise : de - 2 à - 10 kmh.

◆ **DES BIANCHI COMPETITION ?**

La grande marque cycliste italienne, Bianchi, qui construit aussi des petites



125 cmc., se serait assurée la collaboration de l'ingénieur Drusiani, auteur de la 125 F.B. Mondial 3 fois championne du monde dans sa catégorie.

Ceci laisse prévoir la réapparition en course de cette marque qui, entre les 2 guerres, s'alignait aux côtés de Gilera et de Guzzi. On parle même déjà d'une 125 double-arbre dessinée par Drusiani.

◆ **CONCEPTION DE L'UTILITAIRE**

L'apparition de la 350 Triumph twin latérales réservée à l'armée, a soulevé de nombreux commentaires parmi les motocyclistes anglais qui assurent qu'ils ont trouvé en elle la machine utilitaire par excellence, à tel point que beaucoup pressent M. Turner de la commercialiser pour un usage civil.

Cependant, une suspension arrière vraiment plus efficace qu'un moyeu suspendu est demandée, ainsi qu'une selle double et une absence maximum de toute partie chromée.

◆ **ACTIVITE DE L'A.R.A.**

Les motocyclistes de l'association bien connue ont eu l'occasion de secourir 1.778 véhicules automobiles au cours des mois de juin et juillet.

Ces interventions se décomposent en :  
 42 pour accidents ;  
 21 pour blessés ;  
 1.715 pour dépannages.

◆ **DYNAMIC SPORT**

Cette sympathique maison vient de s'adjoindre l'importante agence Guzzi et livre, dès maintenant, les fameux Motoscooters Galletto. Le service de vente à crédit de cette société permet d'obtenir, en 48 heures, la machine de vos rêves.

◆ **NEW-MAP EST AUSSI A PARIS**

Après avoir admiré les modèles de New-Map, le futur motocycliste ira se renseigner plus précisément au magasin de la marque à Paris, 30, rue de Charenton, où il trouvera tous les modèles en 3 et 4 vitesses, la voiturette Rollux, ainsi que toutes pièces détachées. Une station service vient également d'être innovée.

# Echos de la SEMAINE

◆ **L'A.F.C.M., « MOTO-REVUE » ET « SCOOTER CYCLOMOTO »**

C'est le 12 octobre prochain qu'aura lieu le 2<sup>e</sup> Rallye Cyclomoteur, à formule touristique, organisé à l'occasion du Salon par l'AFCM et patronné par « Scooter et Cyclomoto » et par « Moto-Revue ».

La Section de Paris-Ile de France (cheminots sportifs de Paris) en assurera la bonne marche.

Trois départs sont prévus de 13 à 14 h. des portes de Paris :

Maillot : Café des Sports avec contrôle à Chanteloup.

Chapelle : Café le Celtic avec contrôle à Chauvry.

Orléans : Café du Rond Point, avec contrôle à Cernay la Ville.

Le trajet du parcours est laissé au choix des participants. Toutefois, le Service Touristique de l'AFCM leur remettra au départ 3 itinéraires types.

L'arrivée aura lieu entre 16-17 heures porte de Versailles, Café Dupont. Un tirage au sort des lots mis gracieusement à disposition par les exposants aura lieu à 17 heures.

Toutes les cylindrées, jusqu'à 100 cmc., sont admises dans la catégorie cyclomoteur.

Renseignements et engagements : AFCM, 120, rue de la Tombe-Issore, Paris-14<sup>e</sup>.

◆ **CHIFFRES ITALIENS**

On trouvera plus bas quelques chiffres concernant l'augmentation du nombre de motocycles en circulation dans la péninsule durant ces dernières années. Comme on peut s'en rendre compte, l'accroissement des « motolegerras » (75 à 125) l'emporte de beaucoup sur celui des cyclomoteurs. Progression infime des motos et sidecars qui se comprend quand on a connaissance du prix de ceux-ci et qui tient aussi au fait que les grosses cylindrées sont un peu dédaignées par le public italien. Les constructeurs s'orientent donc vers les petites machines, à l'instar de ce qui se passe en France (pour des raisons différentes):

Deux nouveautés étrangères : la dernière version de la 250 Ardie (ci-dessus) et la 200 Husqvarna (ci-contre).

◆ **STURMEY-ARCHER A CINQUANTE ANS**

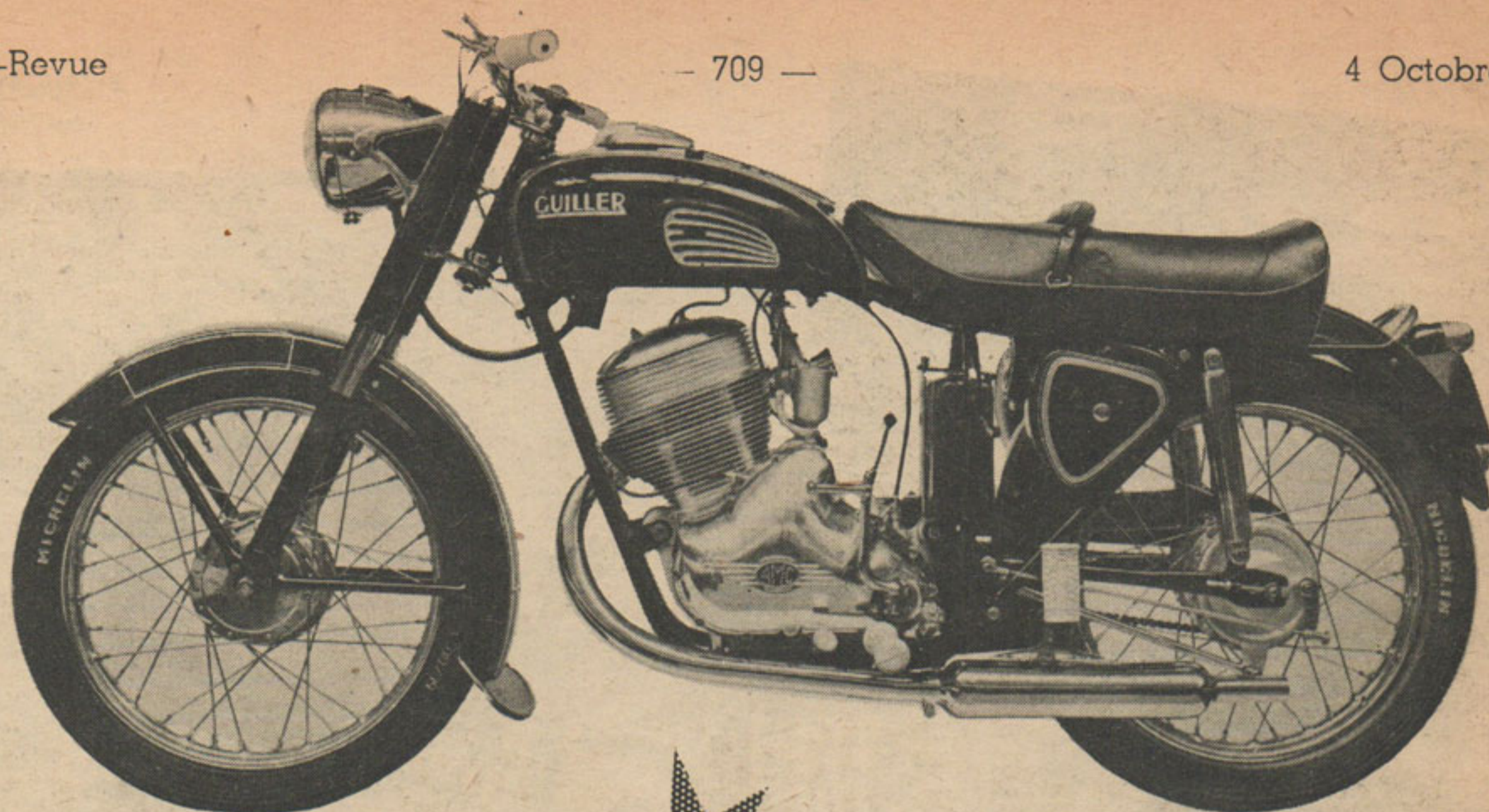
C'est cette année que l'usine anglaise de moteurs Sturmeley-Archer fête son cinquantenaire. C'est là un fait assez extraordinaire, lorsqu'on songe que cette firme fondée en 1902 a connu des hauts et des bas assez marqués pour décourager les plus fervents de ses enthousiastes, partant de son modèle de moto monovitesse à courroie et fabricant entre autres par la suite son célèbre moyeu à 3 vitesses. Elle dut lutter à la fois contre les adversaires du changement de vitesses et contre le moyeu à deux vitesses P et M alors révolutionnaire. Les deux figures caractéristiques de cette usine étaient à l'époque Henry Sturmeley, un inventeur, qui s'occupait surtout du côté technique, tandis que James Archer présidait aux destinées commerciales de l'entreprise.

◆ **INFLUENCES SUR LA VITESSE MAXIMUM**

Notre confrère autrichien « Motorrad » analyse les différents facteurs venant modifier la vitesse d'une moto, pour une vitesse initiale de 100 kmh.

- Baisser la tête fait gagner + 2 kmh.
- Position penchée : + 4 kmh.
- Position couchée : + 9 kmh.
- Vêtement de cuir bien serré : + 2 kmh.
- Manteau d'hiver épais : - 4 kmh.
- Passager sur selle double : - 2 kmh.
- Passager sur tan-sad (au 1<sup>er</sup> étage !) : - 5 kmh.
- Coffre ou bagage débordant : jusqu'à - 10 kmh.
- Chaîne mauvaise ou mal entretenue : - 8 kmh.

	1949	1951	augm.	1952	augm.
Motos et sidecars :	145.392	156.963	11.571	165.378	8.415
Motolegerras et Scooters :	160.742	306.904	146.142	517.456	210.552
Cyclomoteurs :	128.808	188.337	59.529	298.391	110.054
<b>Total :</b>	<b>434.942</b>	<b>652.204</b>	<b>217.242</b>	<b>981.225</b>	<b>329.021</b>

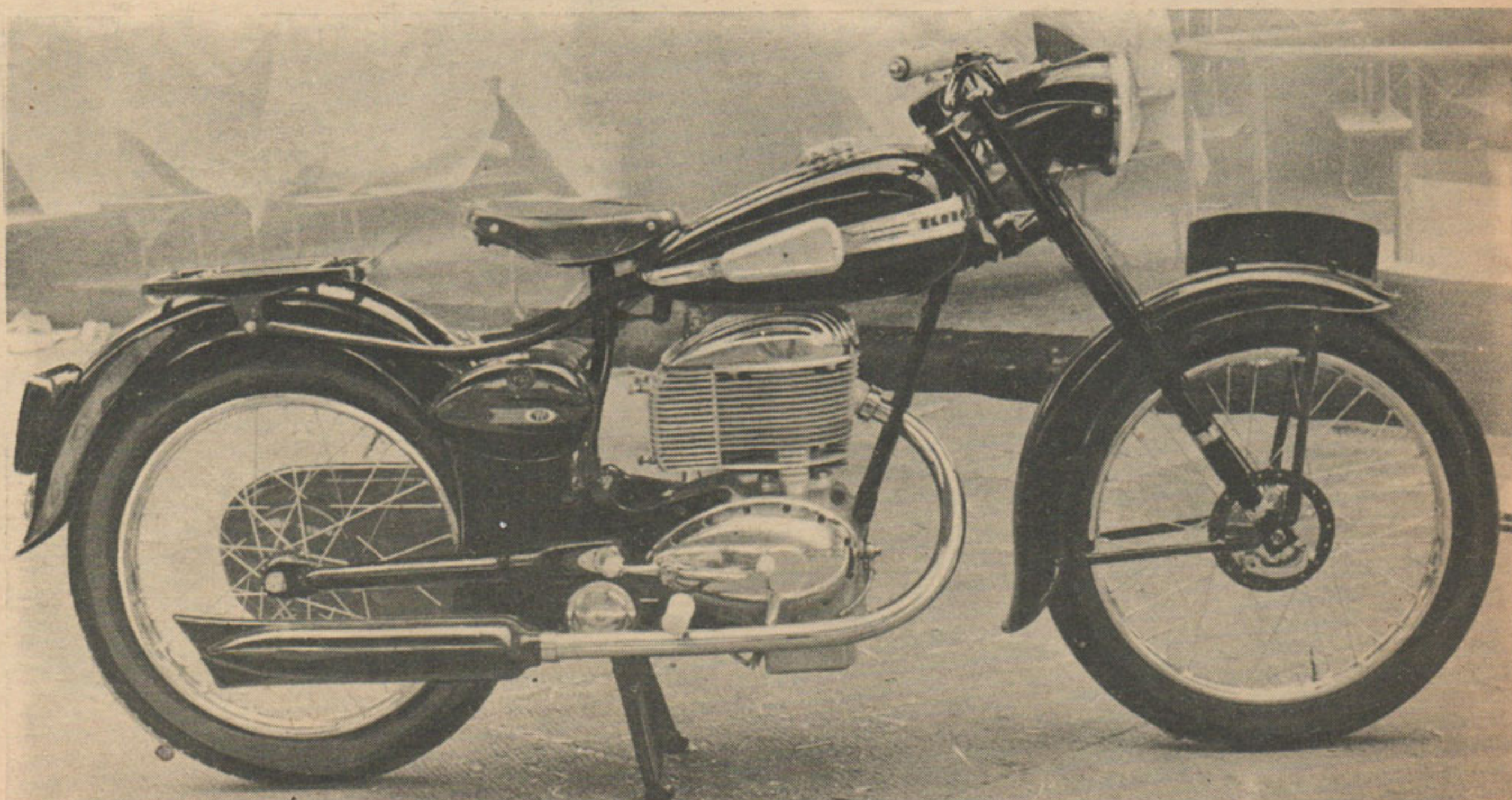


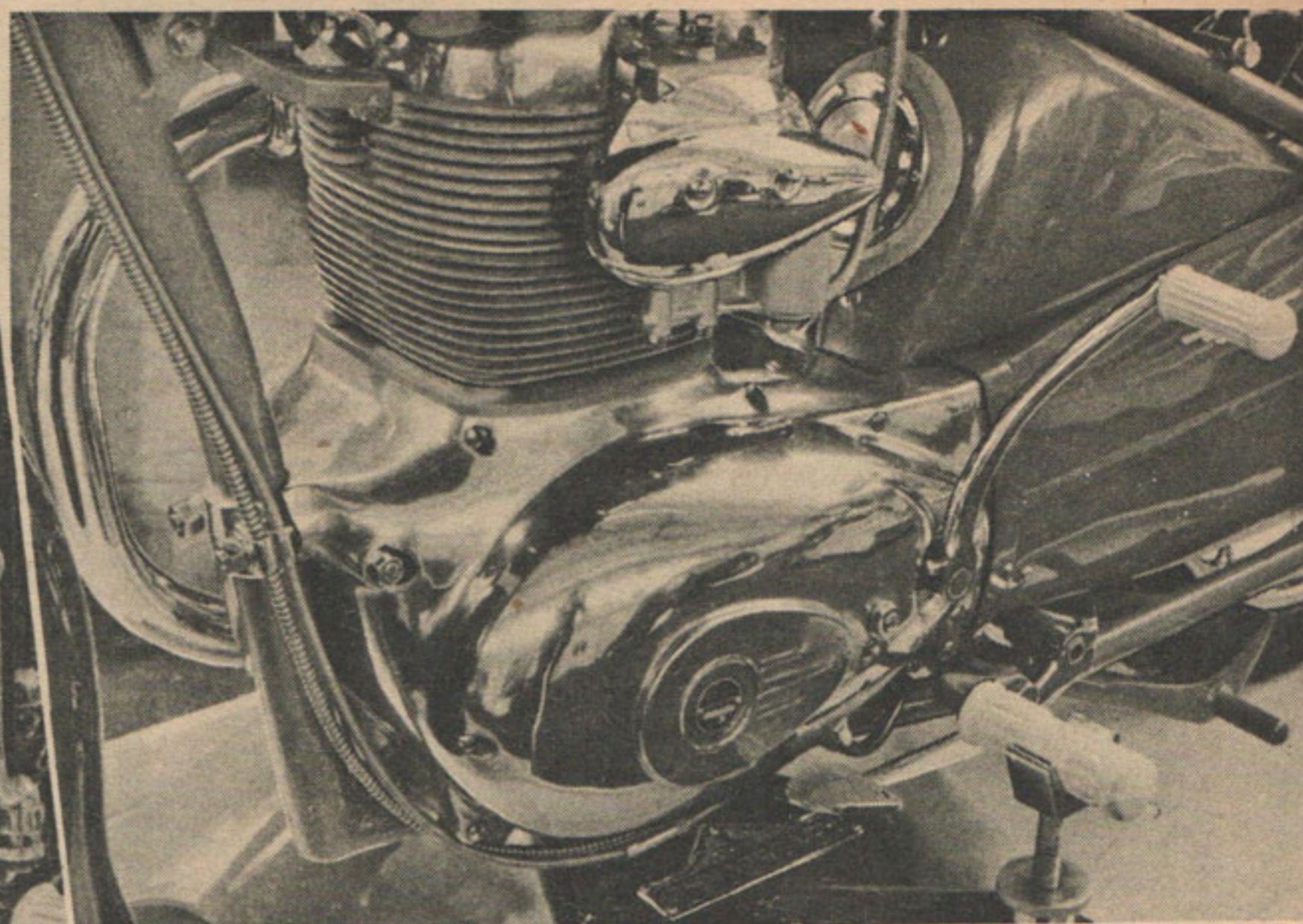
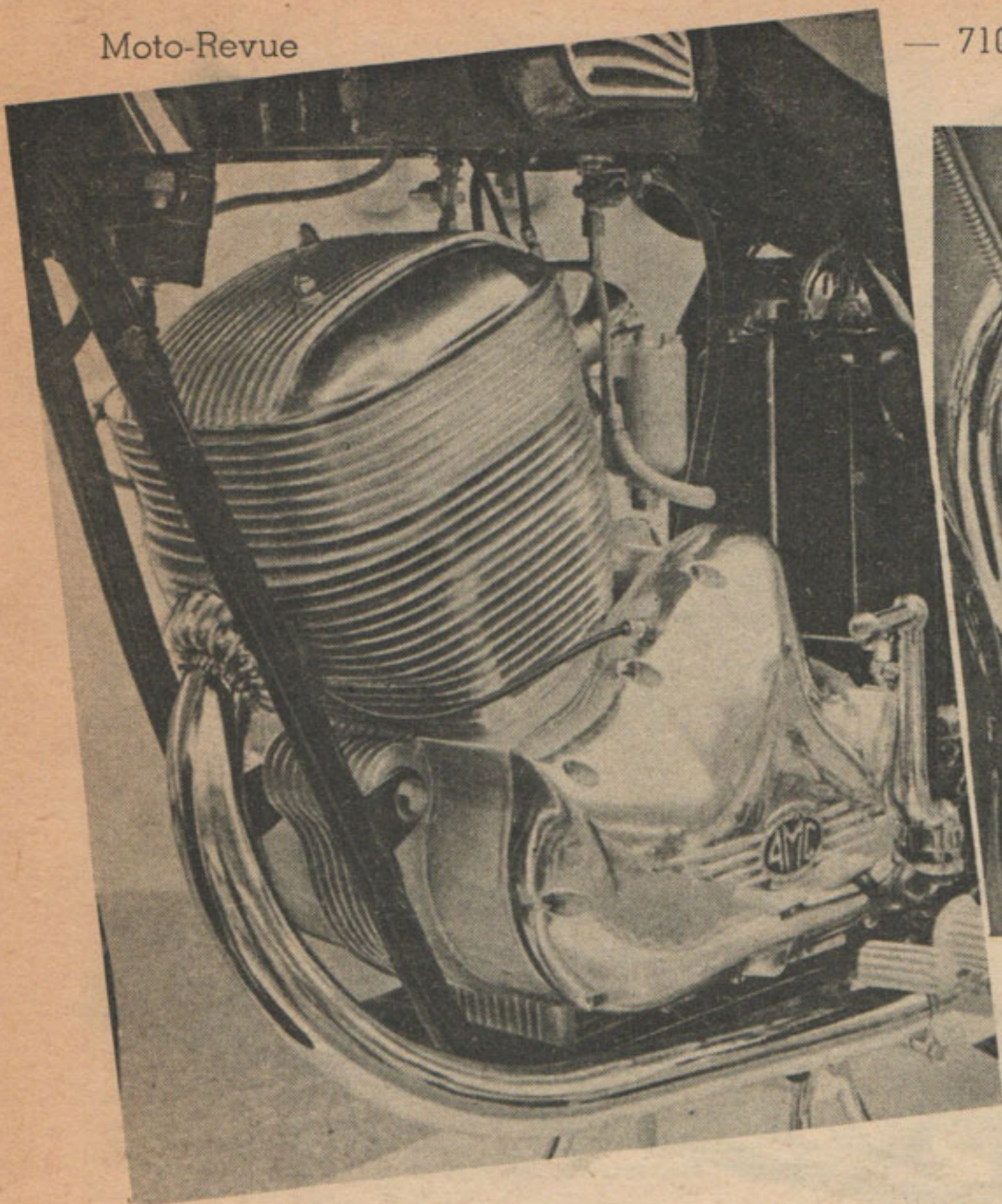
La catégorie 250 cmc. est celle où les prototypes sont les plus nombreux. Ci-dessus : la Super-Sport Guiller, comme de nombreuses autres marques, utilise l'A.C.T. A.M.C. Le cadre est sensiblement identique à celui de la 175 Sport de la marque.



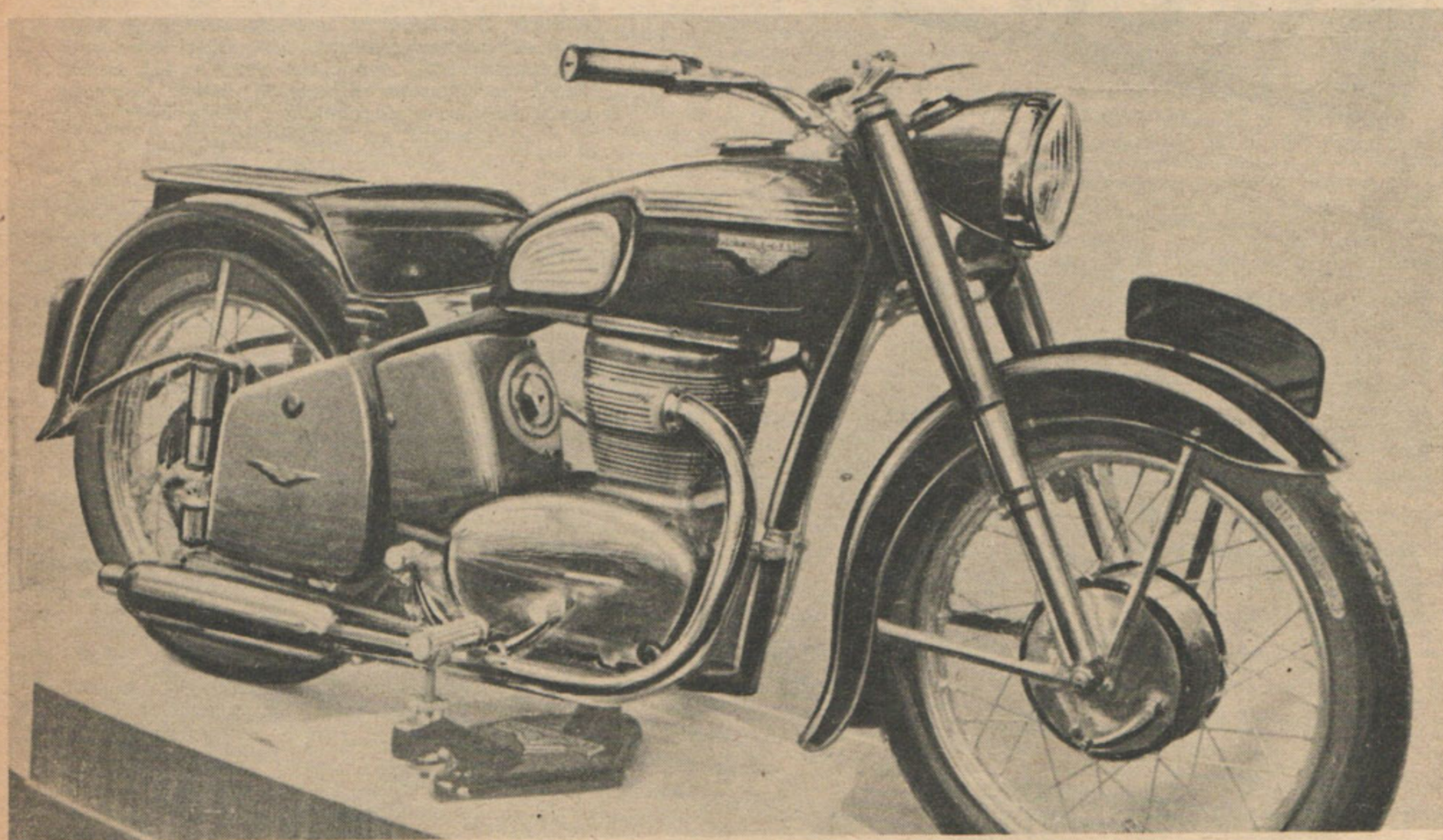
# NOUVEAUTÉS DU SALON

Au stand Terrot, la 250 cmc. est la grande vedette. Toutefois la machine présentée n'est pas définitive. Sur ce prototype beaucoup d'éléments sont communs avec le 125 culbu. Dans sa version définitive, nous verrions cette machine s'accomoder assez bien d'un cadre en tôle emboutie.

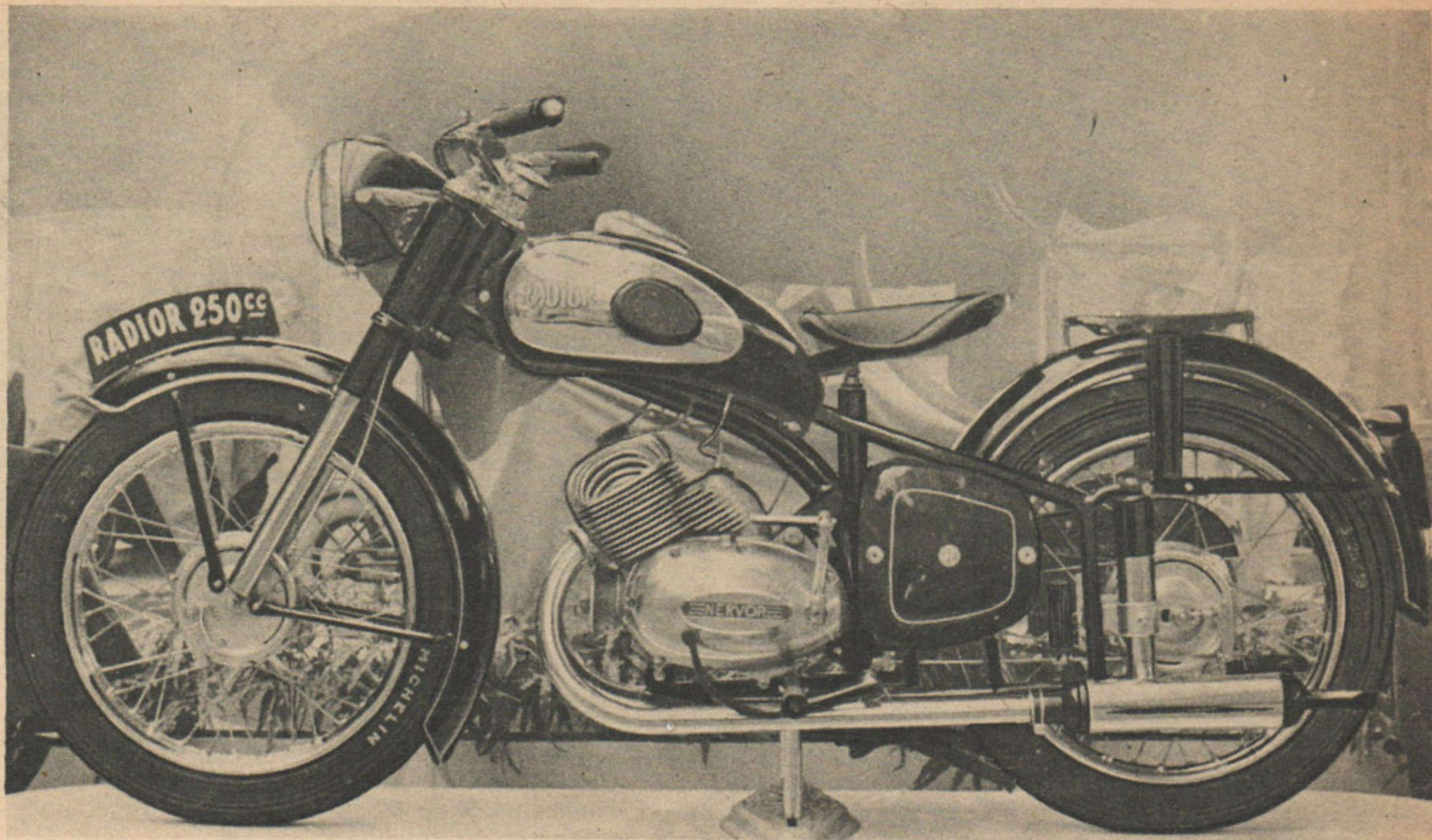




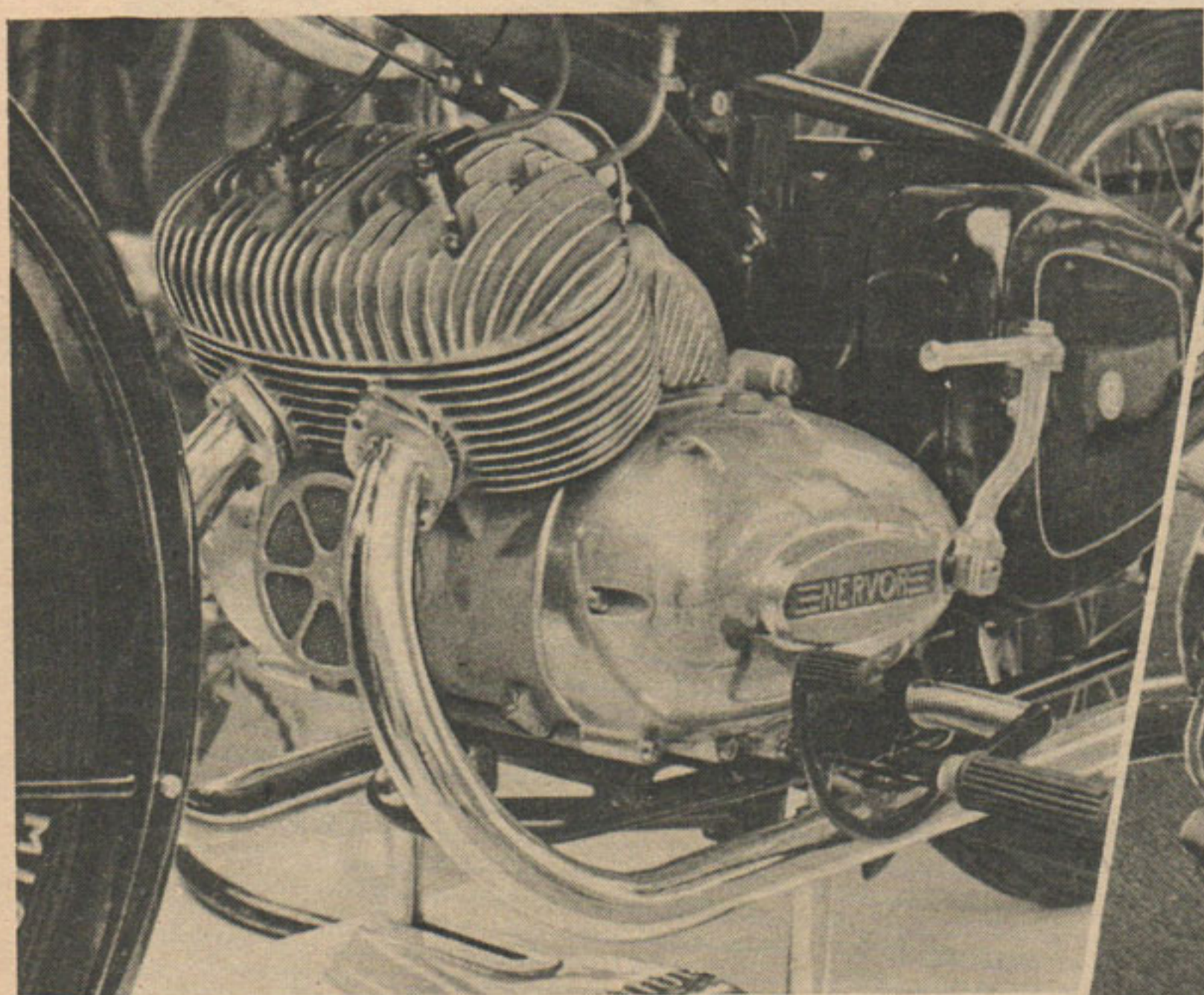
*C'est un mono 500, pensez-vous ? Eh bien non ! Il s'agit du 250 A.M.C. aux proportions exceptionnelles et dont il semblerait aisé au constructeur d'en tirer ultérieurement un 350... ou un 500. Ci-dessus : le moteur avec son carbu double corps de la 350 Motobécane.*



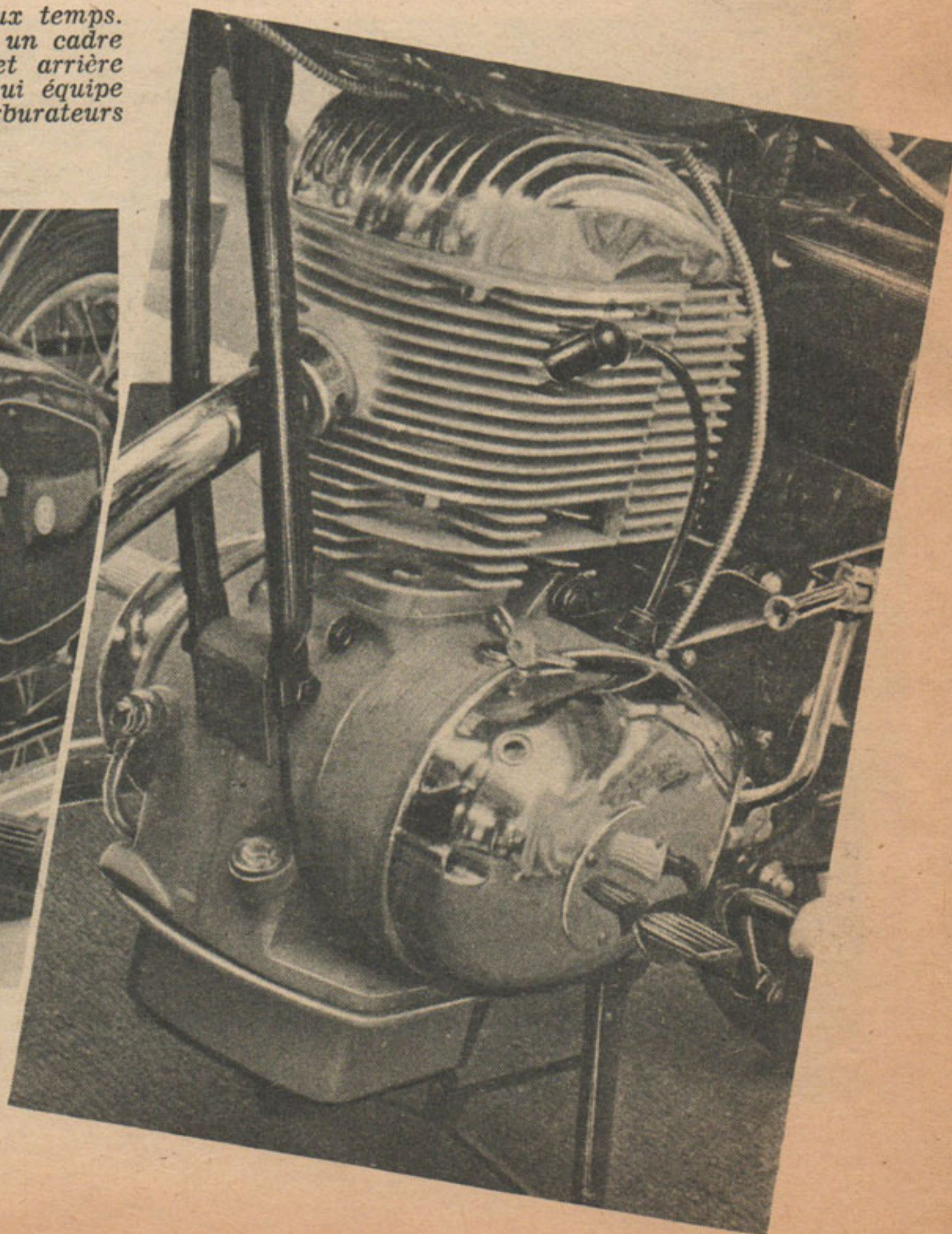
*La bicylindre en ligne Motobécane, allumage par volant magnétique, possède un embielage dans le plan de la machine (comme une bicylindre en V), ce qui facilite l'emploi d'une transmission finale par chaîne.*

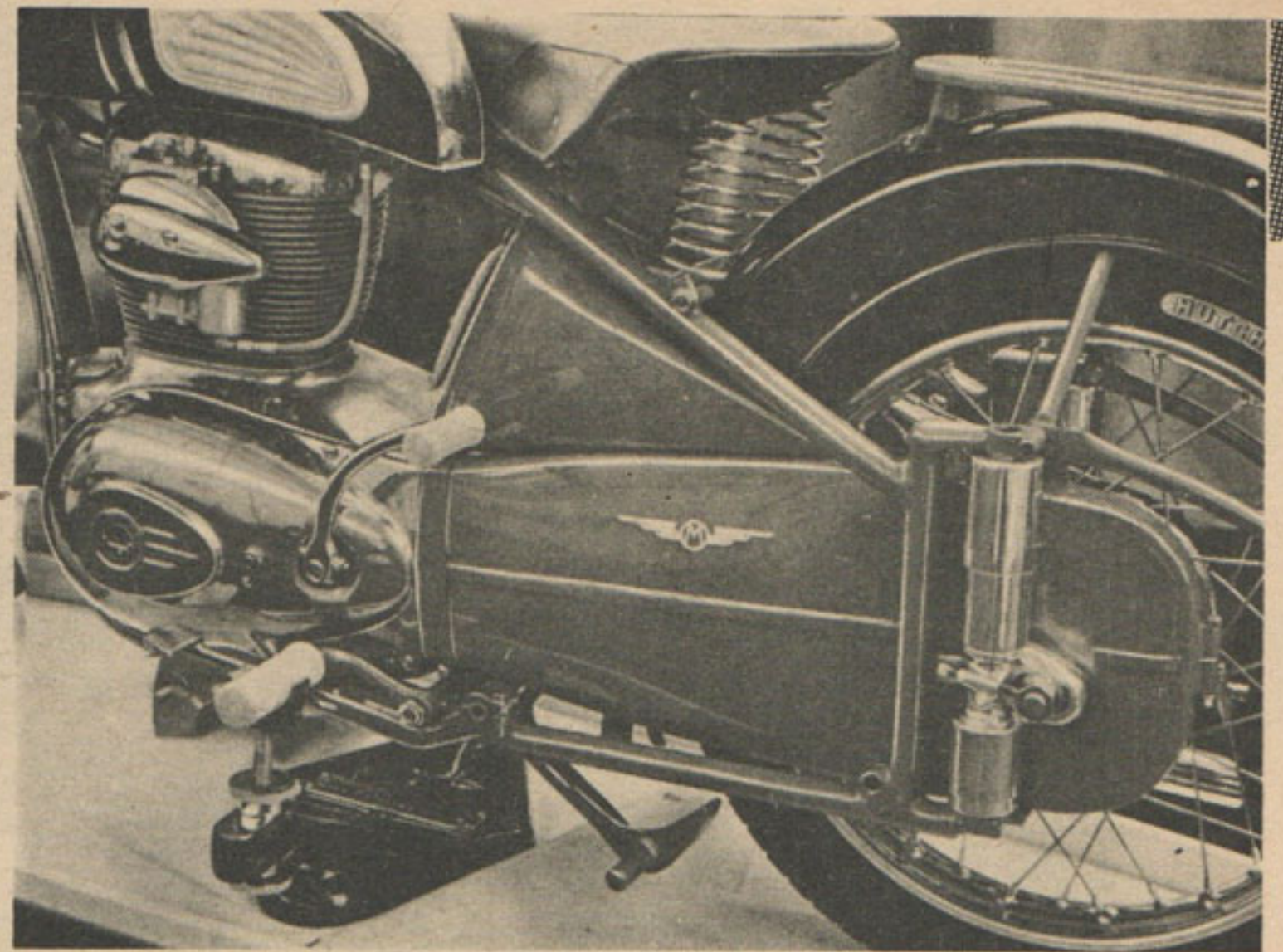
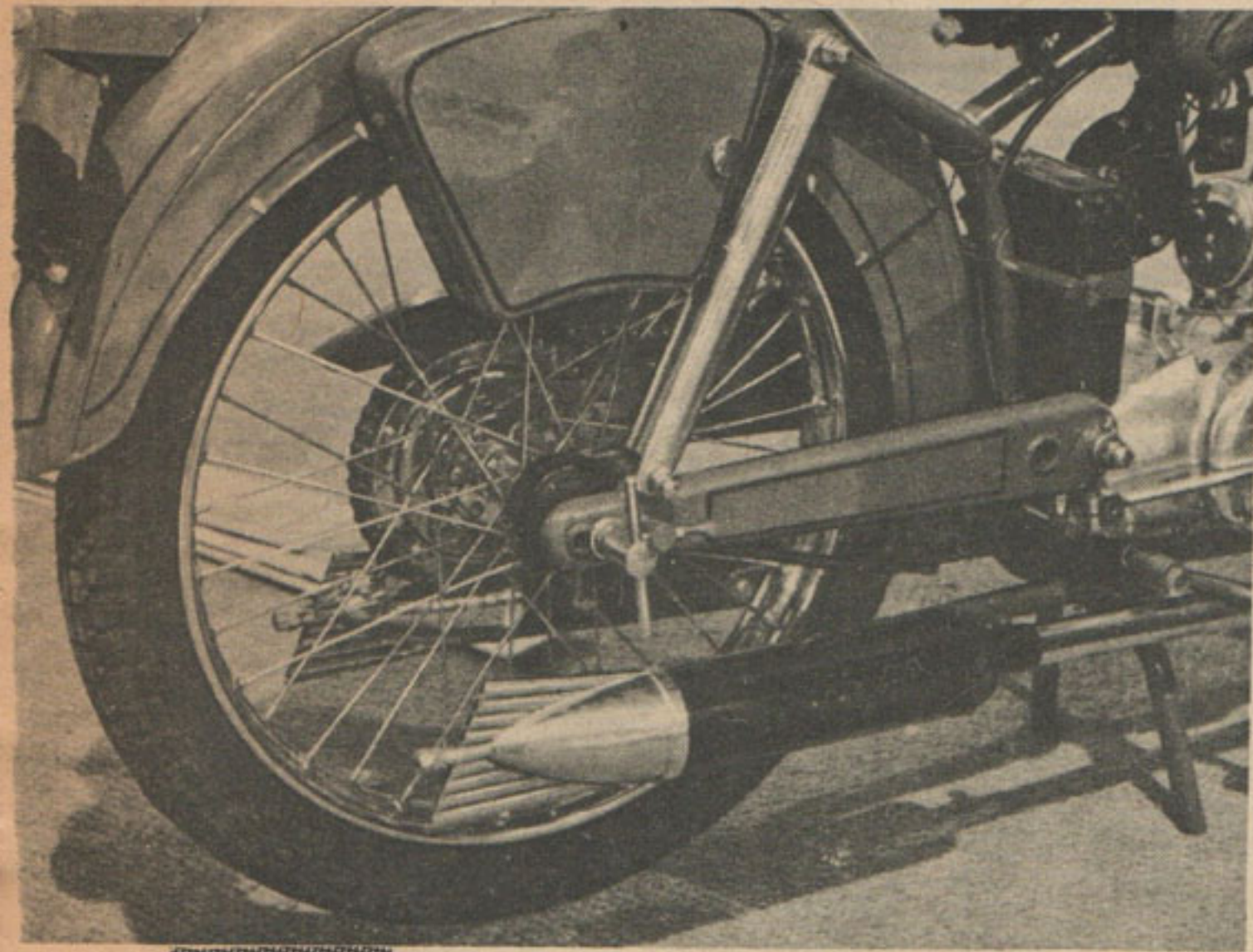


*Radior est le réalisateur de cette 250 twin deux temps. Le moteur est maintenu en porte-à-faux dans un cadre d'une facture originale à suspensions avant et arrière télescopiques. Ci-dessous : le moteur Nervor qui équipe cette 250. Remarquez la prise d'air des deux carburateurs située à l'avant du bloc.*



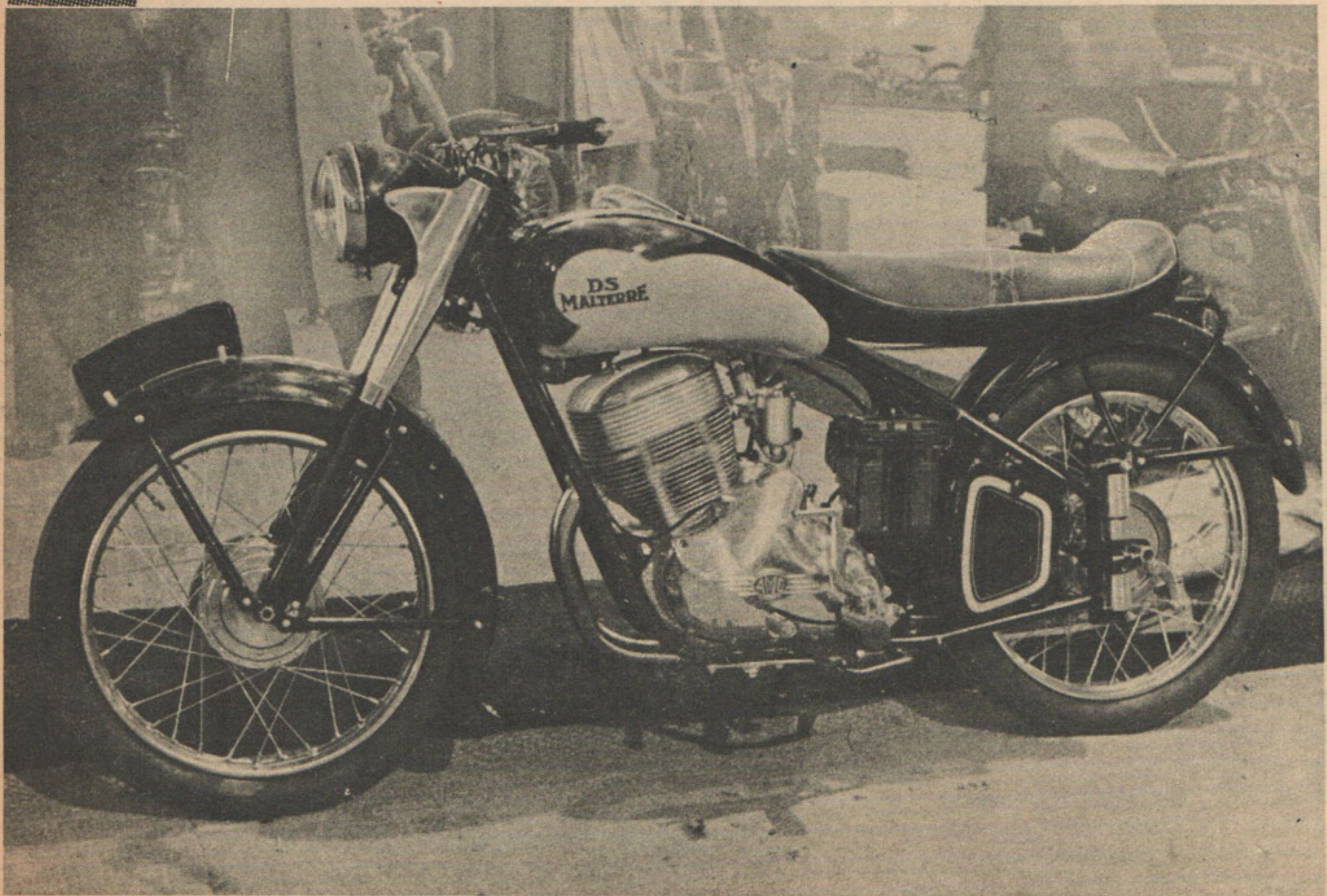
*A droite : vue détaillée du 250 Terrot. Le carburateur se trouve complètement dissimulé sous un carter garni d'ailettes.*



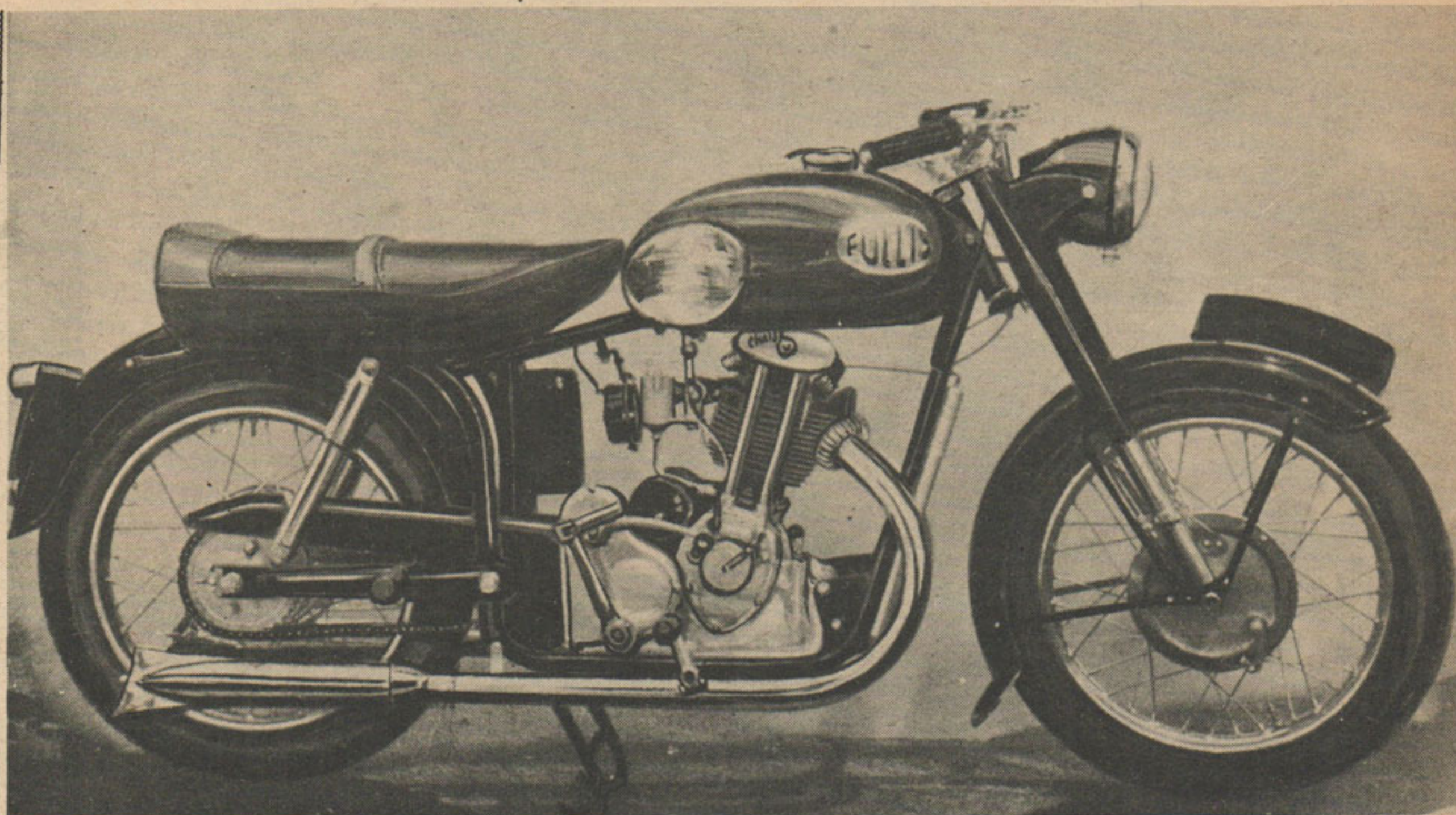


Vallée, sur sa Sport, vient à la suspension arrière oscillante avec deux éléments de suspension de part et d'autre de la roue. La fourche arrière est constituée par des coquilles de tôle. Ci-dessus, à droite : la transmission finale par chaîne de la 350 Motobécane est totalement enclose. La suspension arrière, comme sur les autres modèles de la

marque, reste télescopique. Ci-dessous : la 250 D.S. Malterre à bloc-moteur A.M.C. Le cadre, d'un dessin très classique, reste dans la tradition de la firme. Nous avons remarqué au stand D.S. Malterre le 125 à bloc-moteur deux temps Saab, et la 175 Sport équipée de la suspension arrière, présentée dans notre numéro du Salon.

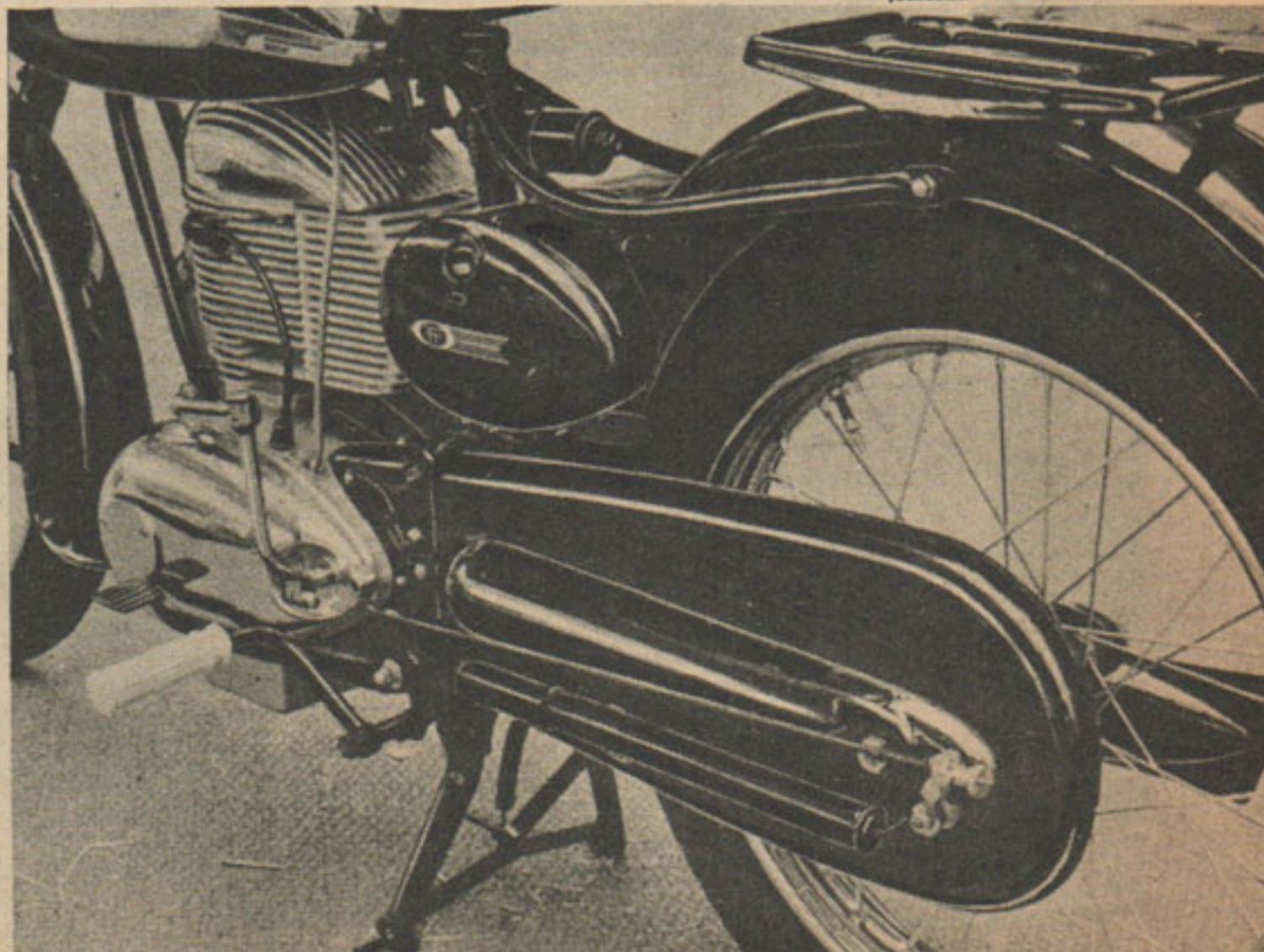
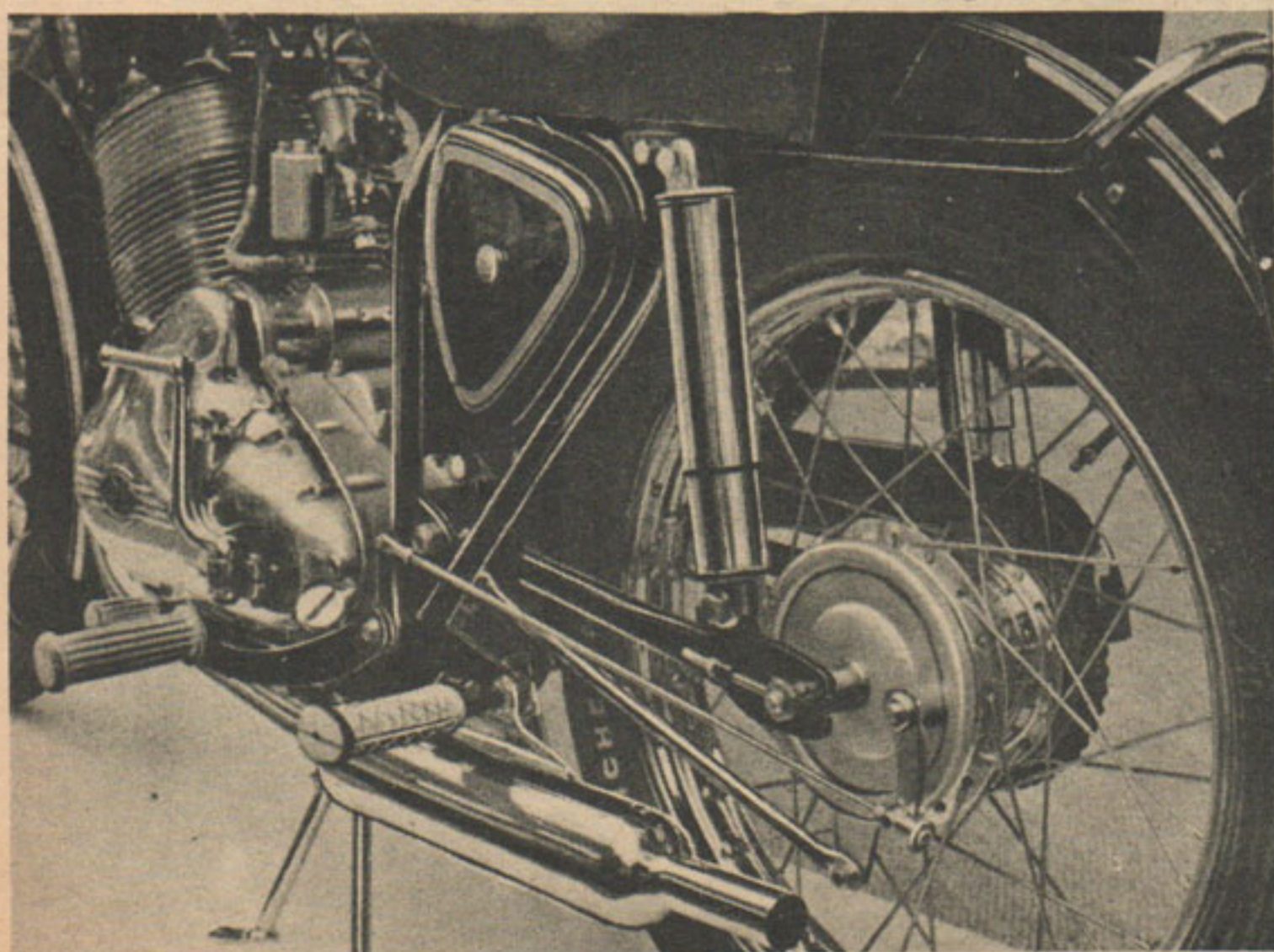


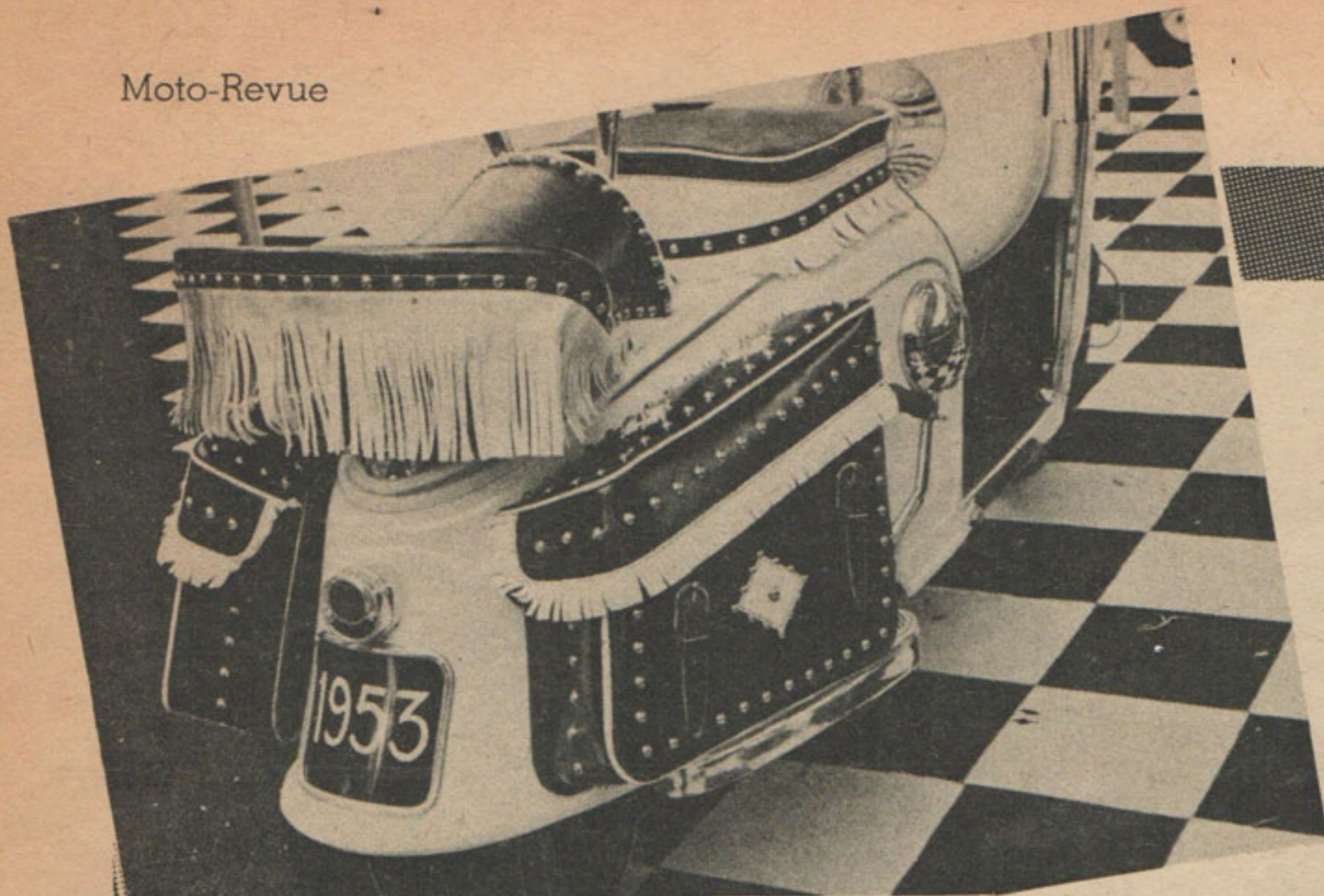




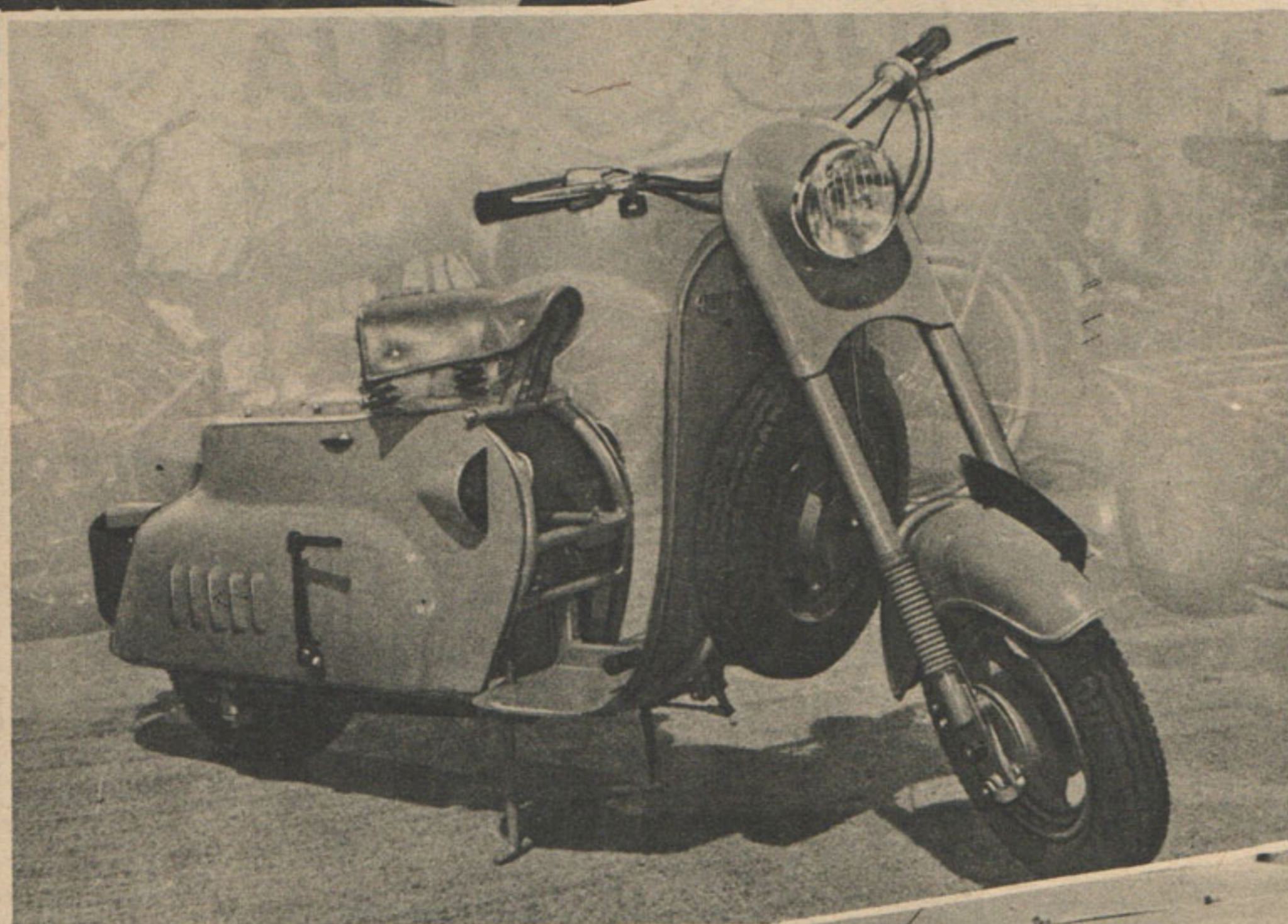
Chaise fait sa rentrée, et nous avons pu voir son nouveau 350 dans le cadre Follis ci-dessus. Le dessin du cadre, la forme du réservoir sont très italiens. Les importants moyeux-freins sont réalisés par Reno. Au même stand on notera un cyclomoteur à suspension arrière par parallélogramme déformable et des machines légères équipées de deux temps : Sachs, Ultima et Briban. Ci-

dessous, à gauche : si Guiller reste fidèle à la suspension arrière oscillante, par contre le dessin de celle-ci, ainsi que la partie arrière du cadre, ont été considérablement remaniés. Sur la 250 Terrot (ci-dessous) la transmission finale s'effectue par chaîne sous carter étanche. La suspension arrière oscillante utilise des blocs en caoutchouc.

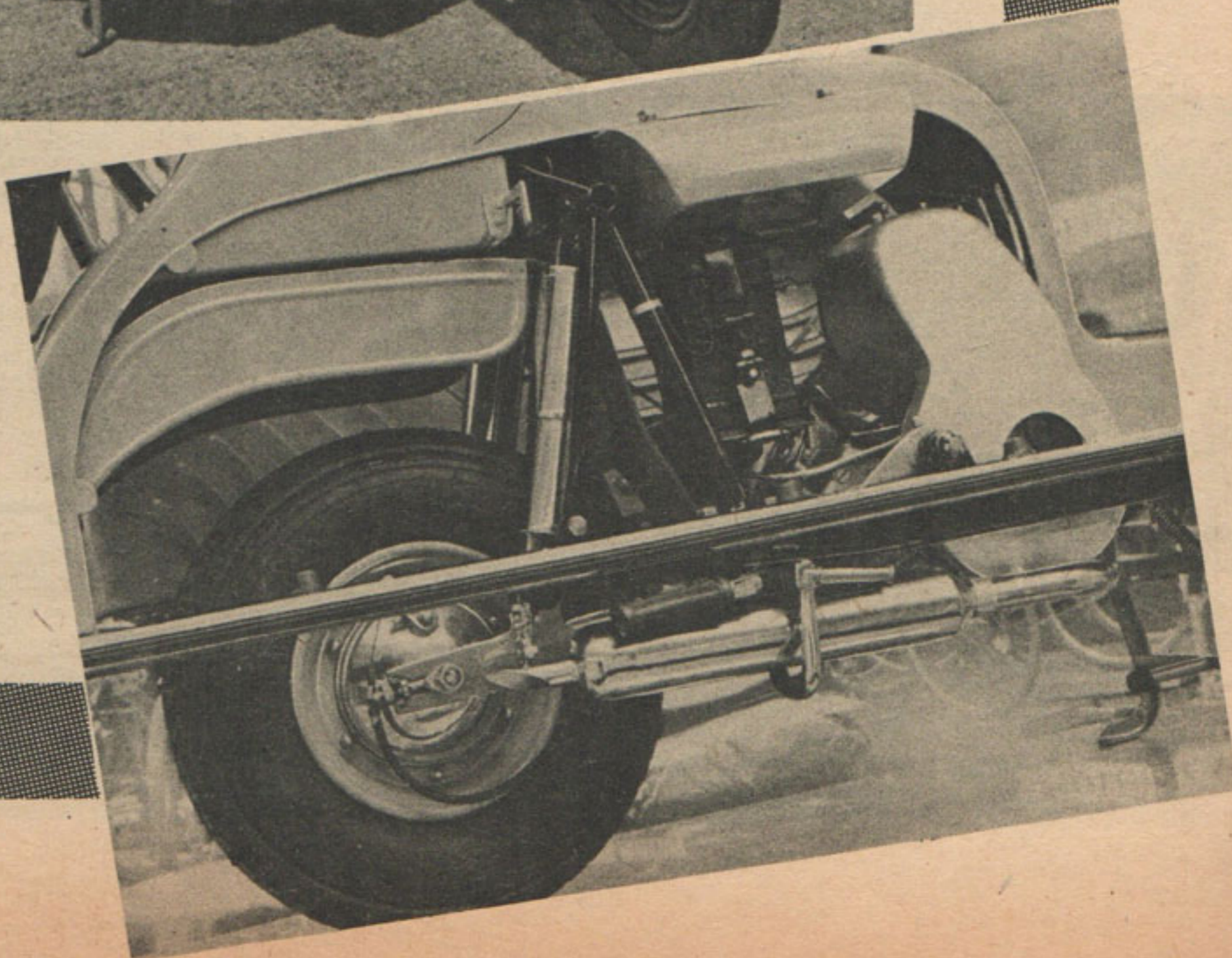


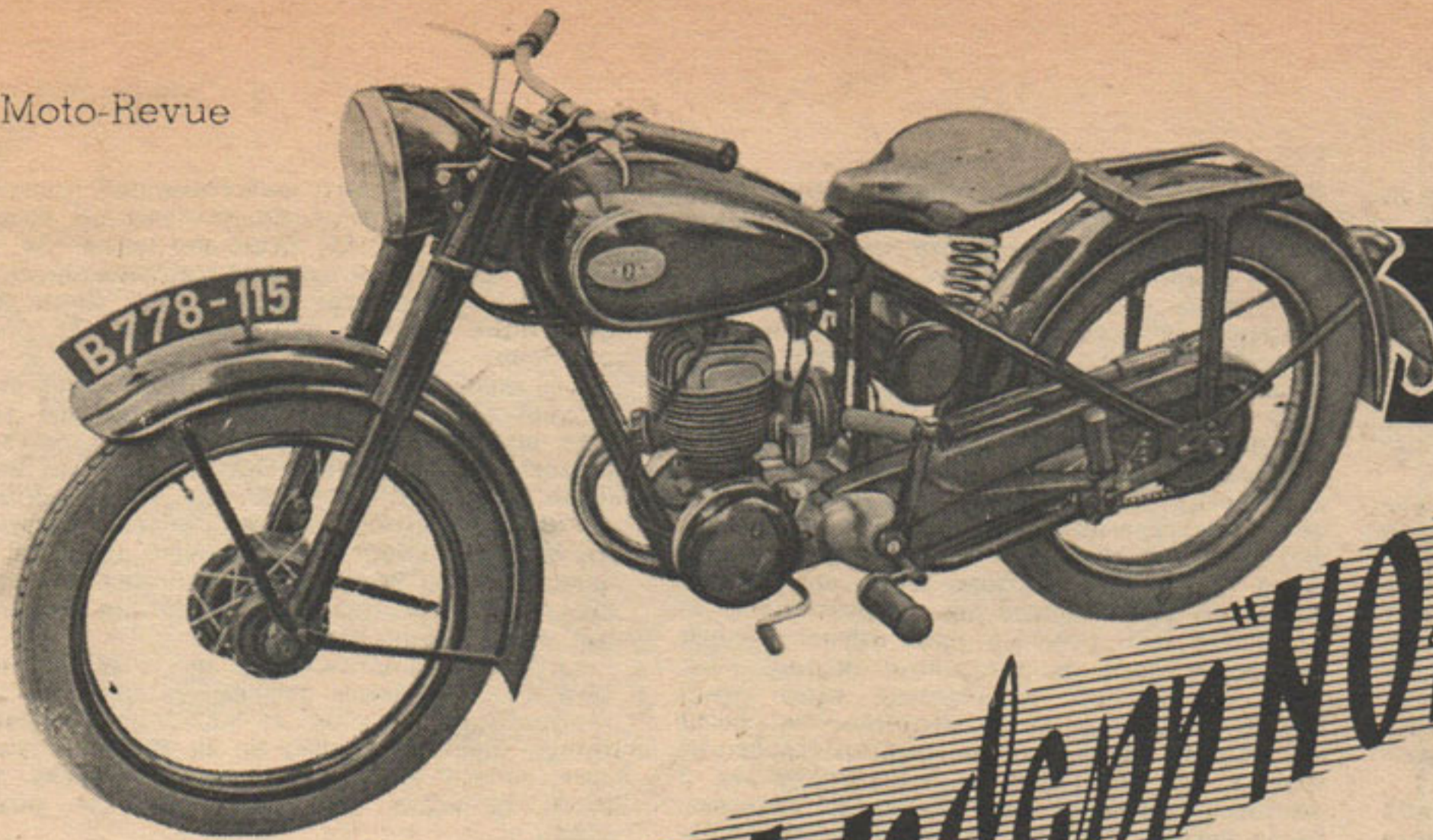


Au stand Bernardet plusieurs modèles sont pourvus de cette sellerie très américaine, jusqu'à présent l'apanage des grosses Harley. 125 et 250 sont maintenant carrossées d'une manière identique. Le scooter Alma, au centre, est équipé du bloc-moteur deux temps, trois vitesses, par poignée tournante, réalisé entièrement



par Alma. De même les moyeux-freins de 130 mm sont signés Alma. Signalons le nouvel utilitaire à petites roues et différentiel. A droite : carénage enlevé, le scooter Ravat nous laisse voir son moteur deux temps refroidi par turbine. La suspension arrière est oscillante.





## UN ESSAI MOTO-REVUE

# Zundapp "NORMA"

## 200 cc. 2 temps

Il y a quelques mois, nous annonçons le remplacement de la DB 202 Zundapp par deux nouveaux modèles, la « Norma » munie d'un moteur deux temps à deux transferts et un échappement, à cadre rigide, et la « Comfort » à quatre transferts, deux échappements et suspension arrière « Jurisch ».

Notre service d'essai vient d'avoir, à sa disposition, le moins intéressant de ces modèles, la « Norma ». Et si, par habitude, nous séparons l'étude d'une machine en deux parties : moteur et tenue de route, cette distinction doit être, dans le cas de l'essai « Norma », encore plus marquée, car si, dans l'ensemble, le moteur m'a satisfait, je ne peux en dire de même de la partie cycle.

Le moteur de la « Norma » est un « longue course », de 60 d'alésage pour 70 de course, muni, ainsi que je l'ai dit, de deux transferts et un seul échappement. Jusqu'ici, rien que de très classi-

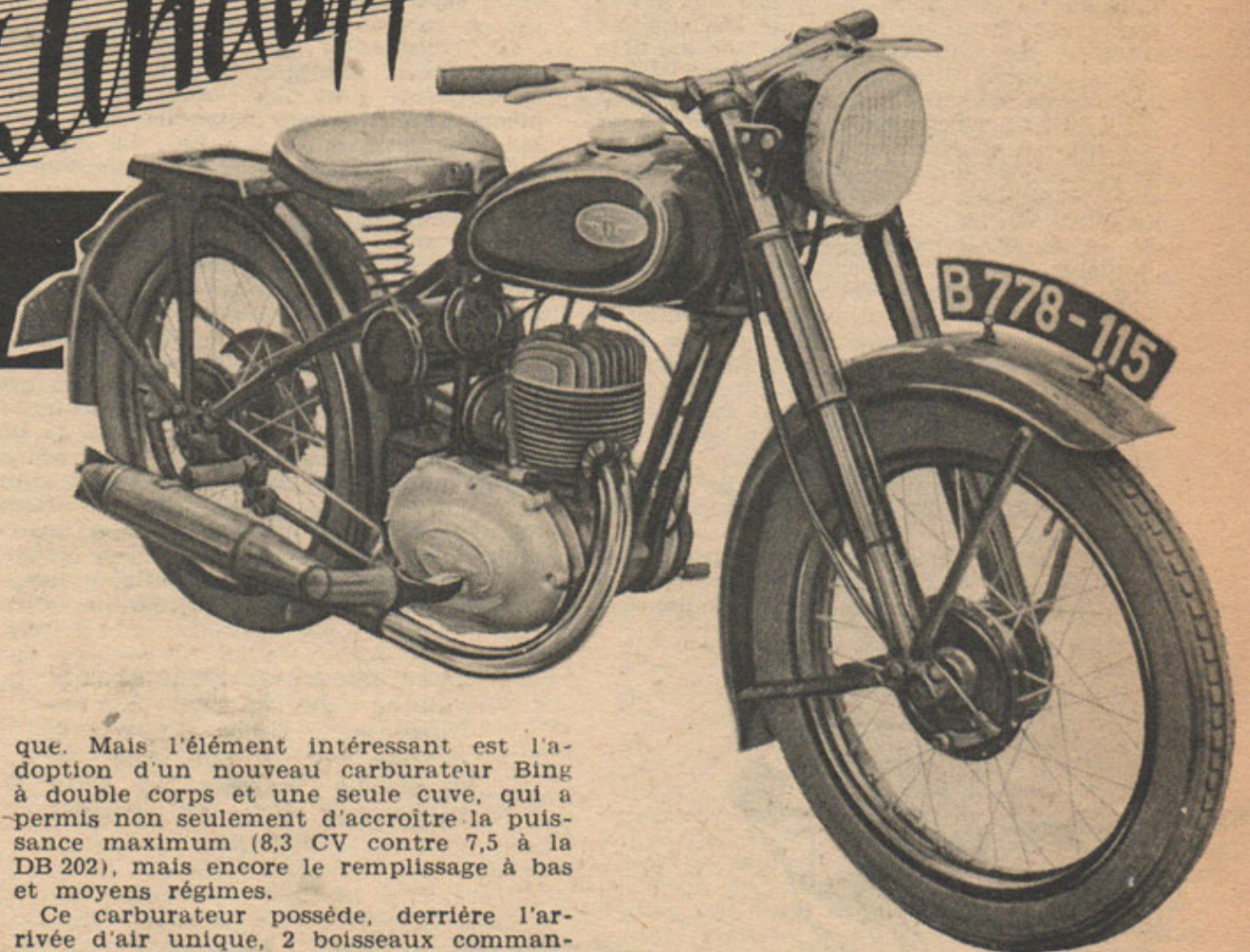
que. Mais l'élément intéressant est l'adoption d'un nouveau carburateur Bing à double corps et une seule cuve, qui a permis non seulement d'accroître la puissance maximum (8,3 CV contre 7,5 à la DB 202), mais encore le remplissage à bas et moyens régimes.

Ce carburateur possède, derrière l'arrivée d'air unique, 2 boisseaux commandant chacun d'eux sa tubulure d'admission (respectivement 18 et 17 mm de diamètre). Un seul câble entraîne le boisseau principal. Arrivé à une certaine hauteur, ce dernier entraîne à son tour, à l'aide d'un ergot, le second boisseau muni d'une fente.

Ainsi se trouve réalisée la nécessité, pour un deux temps, d'avoir un étroit passage des gaz (18 mm, soit 254,5 mm<sup>2</sup>) pour les accélérations, et pour la puissance de pointe, un passage de grand diamètre (18 mm et 17 mm, soit un total presque double : 481,5 mm<sup>2</sup>). Aux bas régimes, seule la tubulure principale est démasquée, ce qui assure une vitesse élevée des gaz d'admission; puis, aux grands régimes, la 2<sup>e</sup> tubulure est démasquée à son tour.

Ainsi, plus simplement, avec un seul carburateur et un seul câble, et permettant un démontage plus facile, est obtenu, grâce à ce carburateur Bing, le même résultat qu'obtient Puch à l'aide de deux carburateurs séparés.

Un des traits intéressants de la Norma : son carburateur à double corps.

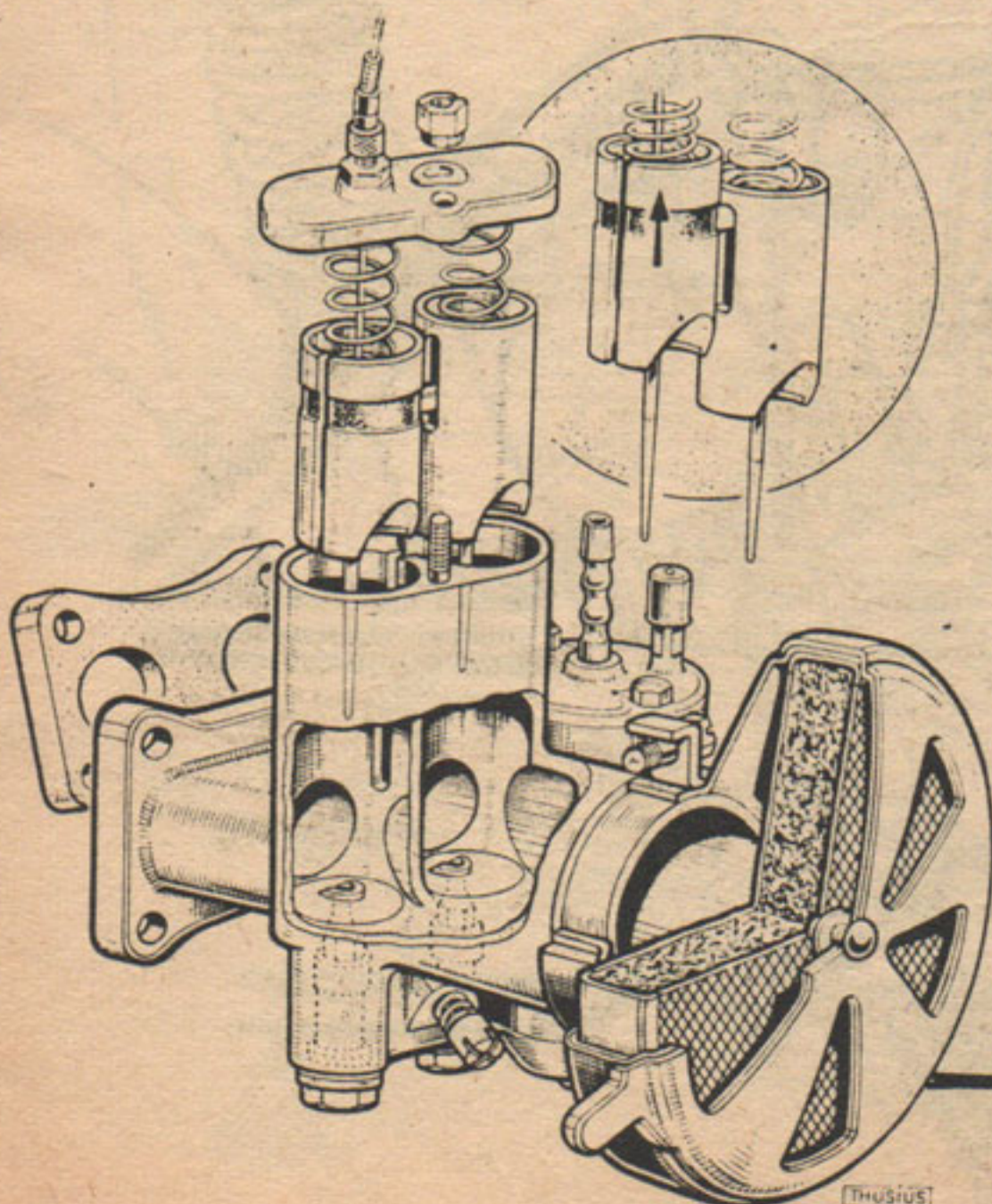


Et, à quelque régime que l'on roule, on sent un moteur respirant parfaitement, permettant des sur-régimes de 2.400 t.-m. (7.000 t.-m., alors que le régime de puissance maximum se situe à 4.600). Le taux de compression est très peu élevé : 6,1 à 1 et permet sur ce modèle une puissance de 8,3 CV.

Le moteur de la « Comfort » avec ses quatre transferts et son double échappement, pour le même taux de compression, et un régime moins élevé (4.250 t.-m.) donne une puissance très légèrement supérieure : 8,7 CV.

Puissance plus élevée à régime plus bas : donc bien meilleur remplissage encore sur le moteur « Comfort ».

Il semble très nettement que ces moteurs, en augmentant le taux de compression, en travaillant peut-être un peu les lumières, pourraient donner une puissance nettement supérieure. Nous avons en effet, ici, des puissances spécifiques n'atteignant que 42 et 44 chevaux au litre de cylindrée. Mais nous touchons ici à un point particulier aux 200 cmc. : presque tous ces moteurs, de quelque pays qu'ils soient (sauf pour la Mondial italienne), sont manifestement fort peu poussés, la plupart ne développant que de 8 à 9,2 CV (de la plus faible à la plus puissante : la LE Velocette et le Villiers anglais, puis les Zundapp, la NSU Lux, l'Adler et la 191 cmc. DKW allemandes).



Légerement supérieures, nous trouvons la MD Durkopp (10,2 CV), la Tornax-Ilo : 11 CV et finalement la culbutée Mondial de 12 CV. Mises à part ces 3 dernières machines, toutes sont en-dessous de ce que l'on est en droit d'attendre aujourd'hui d'une 200 cmc. : minimum 10 CV et de préférence 11. Toutes développent la même puissance (et parfois moins) qu'une bonne 175 cmc., avec l'unique avantage d'une courbe plus plate.

Les meilleurs 200 cmc. 2 temps sont les extrapolations de bonnes 175 de la même marque: 200 Durkopp (51,5 CV/l) à côté de la 175 Ardie-Durkopp (52 CV/l) ou la 200 Tornax-Ilo (55 CV/l) à côté de leur 175 (49 CV/l) et ceci est normal, car si la même marque offre au choix de la clientèle une 175 et une 200, dans le même cadre, assez léger, il faut que cette dernière se distingue par des performances nettement supérieures.

Mais pour les autres marques, il en est autrement : ou bien la 200 est une mauvaise 250 dans un cadre de 250, et ne voulant pas concurrencer la 1/4 de litre de la marque : la 200 DKW (48 CV/l) à côté de la 250 (52,5 CV/l) ; ou bien, pour les marques ne construisant pas de 175 ni de 250, il s'agit d'une sorte d'hybride, pesant bien souvent aussi lourd qu'une 250, mais dont le rendement n'est guère brillant (Adler : 46 CV/l ; Zundapp : 44 et 42 CV/l pour les deux différents modèles ; 43,5 CV/l pour la NSU-Lux ; 41,5 pour le Villiers ou la LE Velocette).

Quoiqu'il en soit, il est certain que le moteur Zundapp, intéressant par sa réalisation, devrait et pourrait très facilement, grâce à son excellente respiration, avoir une puissance nettement supérieure.

La boîte de vitesses est aussi assez particulière, de petites dimensions, puisque cette boîte à 4 rapports à prise directe doit prendre la place de l'ancienne boîte 3 rapports.

Sur l'arbre primaire, 3 pignons sont fous, le 4<sup>e</sup>, le plus petit, étant fixé à un manchon solidaire de l'embrayage.

Sur l'arbre secondaire ayant le kick-starter à l'extrémité gauche, sont montés, fixes, 4 pignons, toujours en prise avec les 4 pignons du primaire.

Pour le démarrage, le kick fait donc tourner le secondaire, et par là même, entraîne le 4<sup>e</sup> pignon du primaire, donc aussi le moteur.

A l'intérieur de l'arbre primaire, creux, coulisse une tige, directement commandée par la fourchette du sélecteur. Cette tige comporte, en plus d'un premier système de verrouillage à deux billes, un petit pignon fixe, qui sert à l'enclavement d'un des trois pignons fous de l'arbre primaire (ceci assure les rapports 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>) et qui, pour la prise directe, vient se glisser sous le quatrième pignon fixe.

Si ce système fonctionne aussi bien qu'un autre, un autre problème est celui de l'usure de ce petit pignon intérieur qui, à lui seul, sert à enclencher les 3 premiers rapports de la boîte de vitesses. Mais cette solution fut sans doute adoptée en raison de l'exiguïté de la boîte.

La commande de l'embrayage mérite aussi d'être signalée. Le câble entraîne la rotation d'un axe comportant deux pièces rapportées sur lesquelles sont montés des roulements à billes. La rotation de cet axe applique les deux roulements à billes contre les disques d'embrayage et ainsi désaccouple le moteur.

Bien que fonctionnant dans l'huile, l'embrayage, lors des essais, n'a jamais patiné, ni non plus collé à froid. Donc excellent fonctionnement.

La commande du sélecteur se devait, elle aussi, d'être particulière. A cause du système du mécanisme du sélecteur, système sur lequel nous reviendrons ultérieurement, l'axe d'articulation de la pédale est placé dans le plan longitudinal de la machine : la pédale devra donc travailler dans le plan transversal. Comme le mécanisme du sélecteur se trouve placé à droite, et l'extrémité de la pédale, conformément aux normes allemandes, à gauche, on est donc en présence d'une

pédale de sélecteur extrêmement longue, de toute la largeur du moteur. A cause de la longueur du bras de levier de la pédale, et de son sens de fonctionnement, on a l'impression qu'elle ne demande qu'à plier ; mais, heureusement, il n'en est rien.

Le mécanisme du sélecteur est fort simple. La fourchette est constituée par une sorte de ciseaux non croisés, qu'un ressort à boudin maintient écartés en bas, donc resserrés en haut sur les encoches de la tige intérieure de l'arbre primaire de la boîte. Un autre ressort ramène le sélecteur en sa position neutre. Au-dessus de la fourchette se trouve un deuxième système de verrouillage.

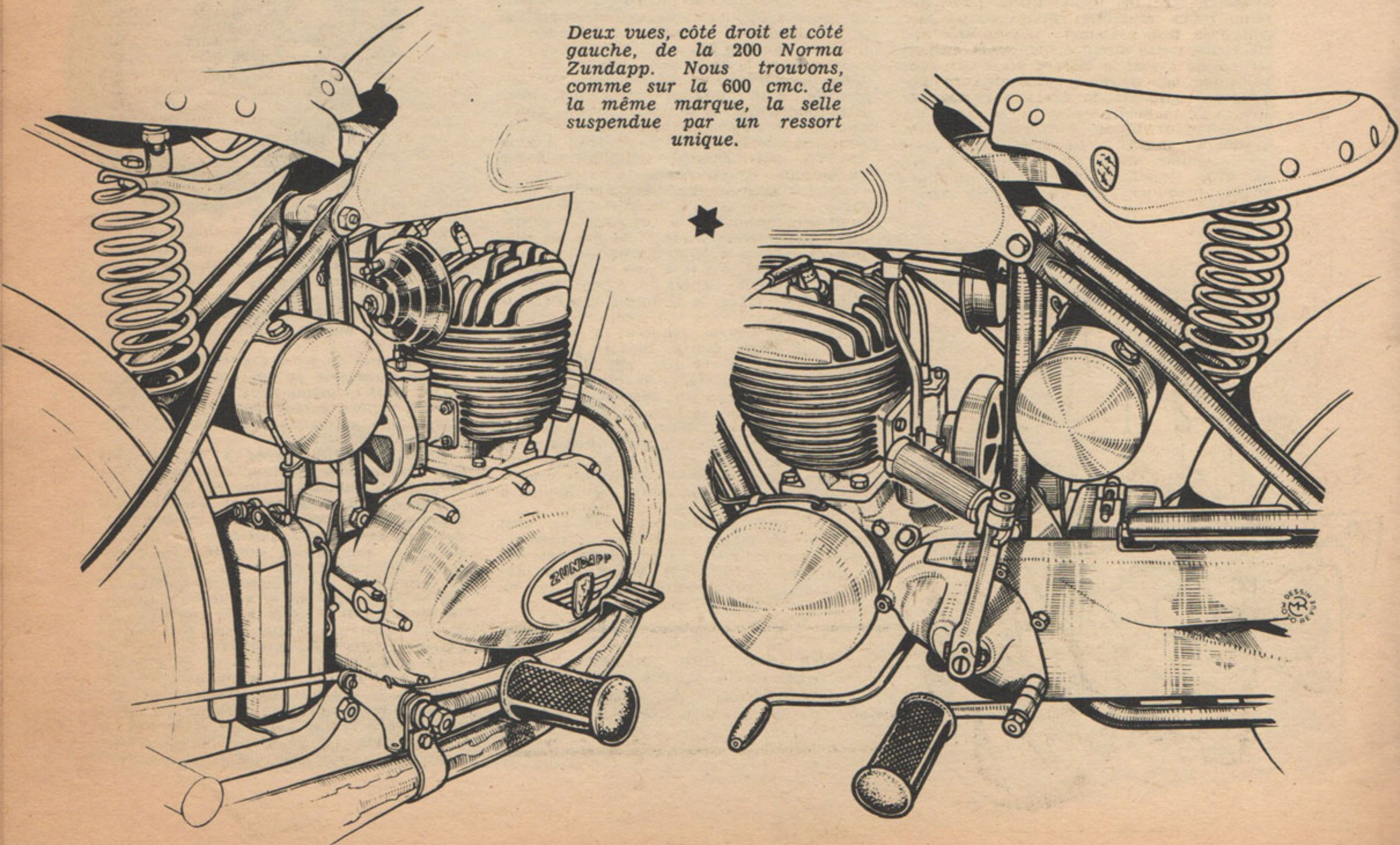
Le fonctionnement de ce sélecteur est bon ; les vitesses passent bien avec un claquement sec, de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> principalement, rappelant celui de la KS 601 ; juste une petite difficulté, parfois, après un arrêt brusque, pour retrouver le point mort.

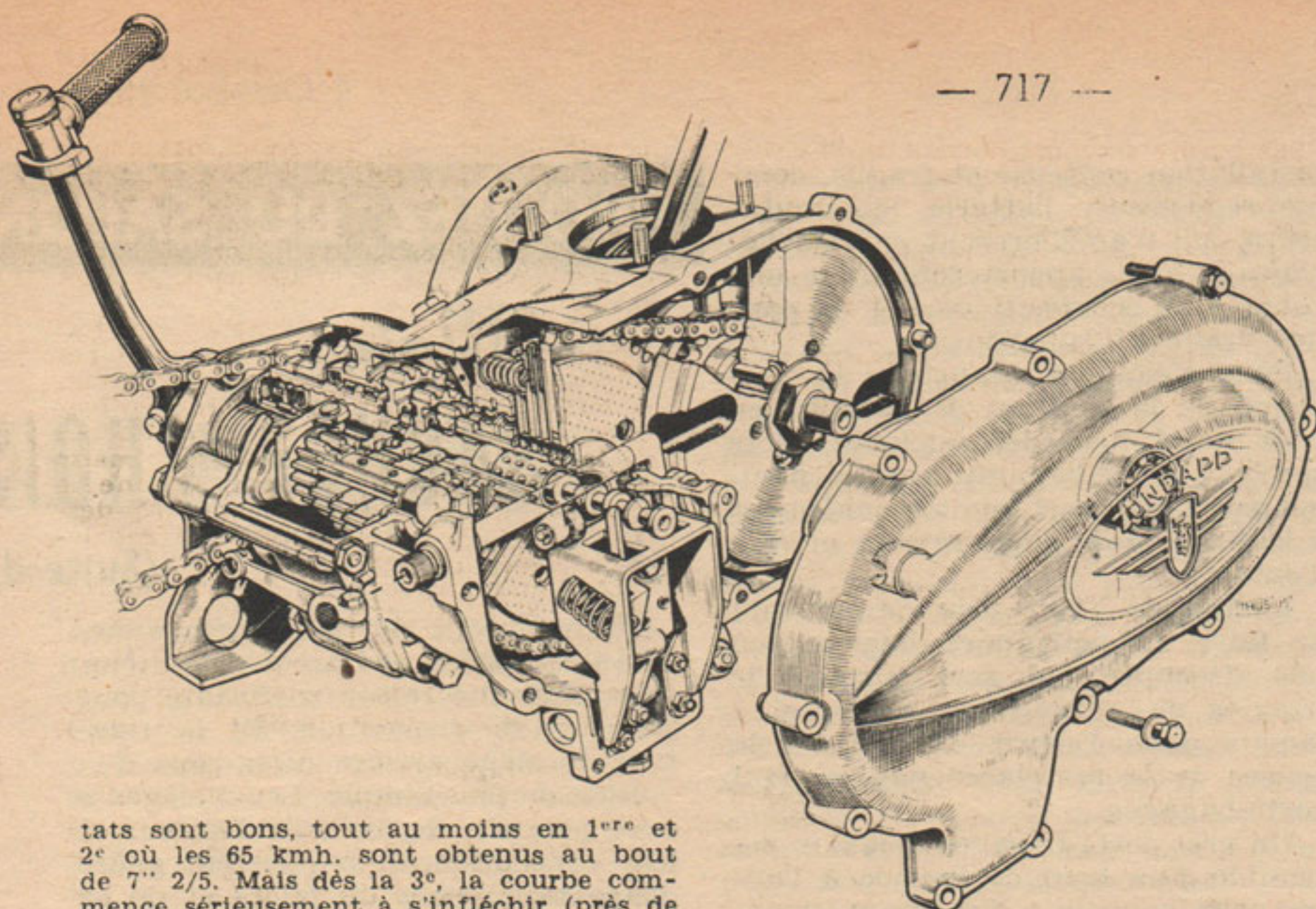
Et les rapports de démultiplication ? Ils sont actuellement de 5,86 ; 7,49 ; 11,52 et 18,4, et les vitesses maxima atteintes ont été de 45 kmh. (6.950 t.-m.) en 1<sup>er</sup>, 72 kmh. (6.950 t.-m.) en 2<sup>e</sup>, 90 kmh. (5.640 t.-m.) en 3<sup>e</sup> et 100 kmh. (4.900 t.-m.) en prise. A 4.600 t.-m., régime de puissance maximum, on obtient les vitesses suivantes : 30 ; 47,7 ; 73,5 et 94 kmh.

Une constatation s'impose, en dehors du fait que la première serait peut-être un peu trop démultipliée : la 3<sup>e</sup>, telle qu'elle est actuellement, est un peu longue, proche de la 4<sup>e</sup> (10 kmh. seulement d'écart entre les vitesses maxima en 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>). Mais le constructeur lui-même le sait, puisque dès la fin de l'année le rapport en 3<sup>e</sup> sera de 8,25 au lieu de 7,49 : 66,7 kmh. à 4.600 t.-m. et 82 à 5.640 t.-m., régime auquel nous avions précédemment 90 kmh.

Lorsque l'on examine la courbe d'accélération obtenue, on remarque que pour une machine de cette puissance les résul-

Deux vues, côté droit et côté gauche, de la 200 Norma Zundapp. Nous trouvons, comme sur la 600 cmc. de la même marque, la selle suspendue par un ressort unique.





tats sont bons, tout au moins en 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> où les 65 kmh. sont obtenus au bout de 7" 2/5. Mais dès la 3<sup>e</sup>, la courbe commence sérieusement à s'infléchir (près de 20" pour 90 kmh.). Il est clair que la nouvelle démultiplication sur ce rapport améliorera notablement les accélérations en 3<sup>e</sup> : force de traction de 10 % supérieure.

Donc, dans l'ensemble, mise à part la conception générale du 200 cmc., nous sommes en présence d'un bon moteur, respirant très bien, d'honnêtes performances.

Mais je serai certainement beaucoup moins élogieux pour la partie cycle.

Une seule qualité à son actif : une excellente vireuse, pouvant braquer très court, et, dans ces conditions, tenant très bien la chaussée.

La fourche télescopique fonctionne fort bien à l'arrêt et semble même plutôt douce, mais plus la vitesse est élevée, plus elle refuse systématiquement de remplir son office. Dès que l'on roule sur les pavés, non seulement il faut très sérieusement ralentir l'allure, mais encore les poignets sont soumis à rude épreuve. La « Norma » ayant de plus un cadre rigide, voyez d'ici ce que cela peut donner. L'on saute assez souvent de la roue AR sur la roue AV, si bien que le moteur s'emballé quand la roue AR décolle !

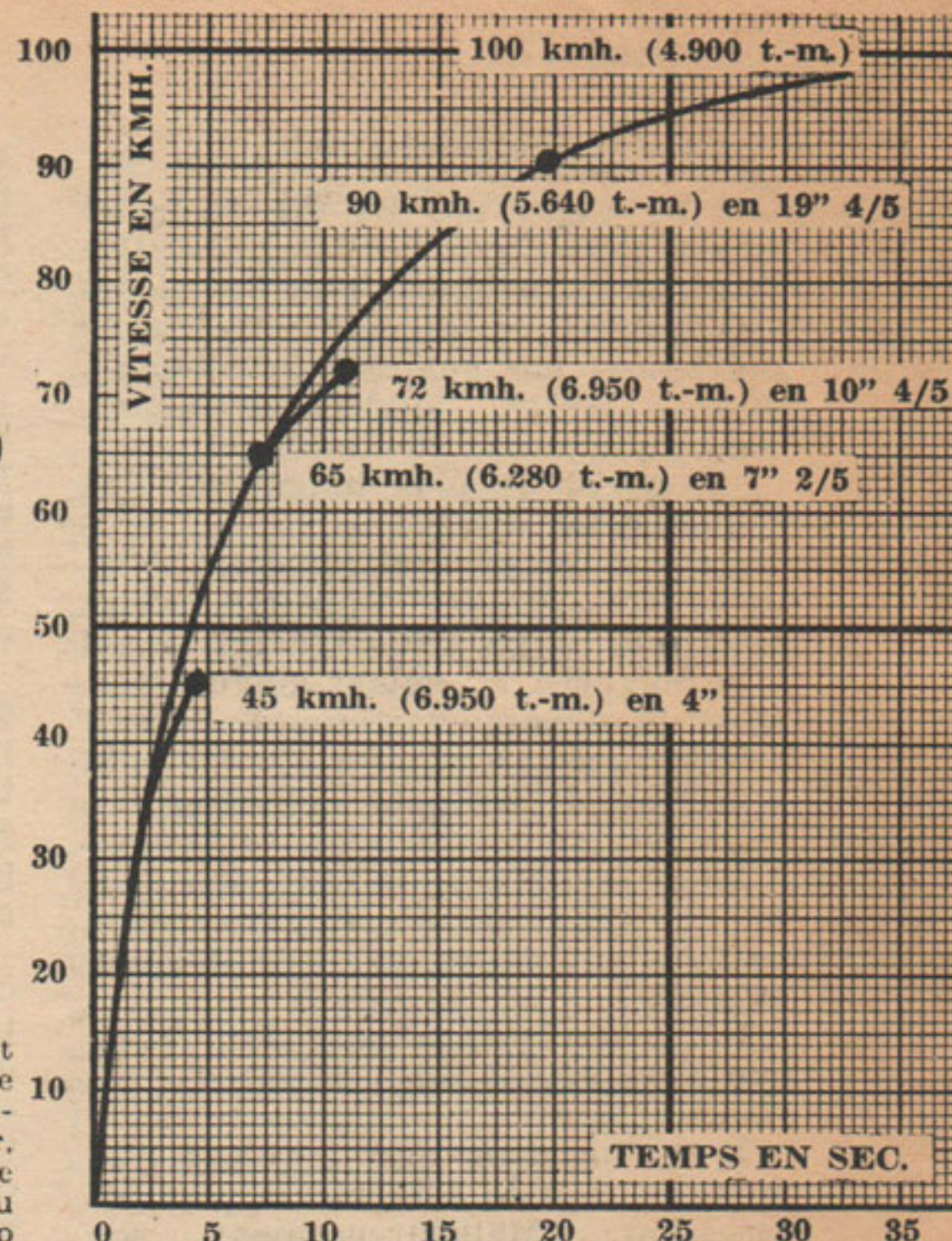
Je veux bien croire que ce défaut était propre à la machine essayée, mais, quelle que soit l'excellence de la suspension arrière Jurisch, elle ne pourrait compenser, sur la « Comfort », la mauvaise fourche télescopique (au cas où elle serait du même acabit que celle de la Zundapp essayée).

Il est assez difficile de bien juger de l'efficacité du frein arrière, car vue l'absence de suspension, la roue, décollant du sol, se bloque assez facilement. Le frein avant (155 mm) était tout juste un assez piètre ralentisseur, mais ceci semble ne pouvoir être imputé qu'à la « Norma » essayée, car la présence de garnitures neuves/non encore « faites » empêchait la came de tourner suffisamment.

Béquillage très pénible de la moto, la béquille ne semblant pas se trouver juste en dessous du centre de gravité : sur ce point, elle semble encore plus dure à manœuvrer que des 200 de la même marque, vieilles de plus de 15 ans, et plus lourdes.

La poignée tournante, à tirage rectiligne, de faible diamètre, est bien en main. Par contre, au bénéfice d'une extrême douceur de fonctionnement, sa course est terriblement longue : plus d'un demitour. A sa décharge, il faut signaler qu'en moins d'un tiers de tour, les deux boisseaux démasquent totalement les tubulures d'admission ; mais 1/3 de tour, c'est déjà beaucoup, et de plus, il suffisait d'arrêter la course de la poignée juste après sa course utile.

Détails du fonctionnement de la boîte de vitesses et du sélecteur, dont on trouvera l'explication dans le texte.



A gauche : vue générale de la boîte de vitesses, de l'embrayage, de la transmission primaire et du volant de la Zundapp. Ci-dessus : notre classique courbe des accélérations.

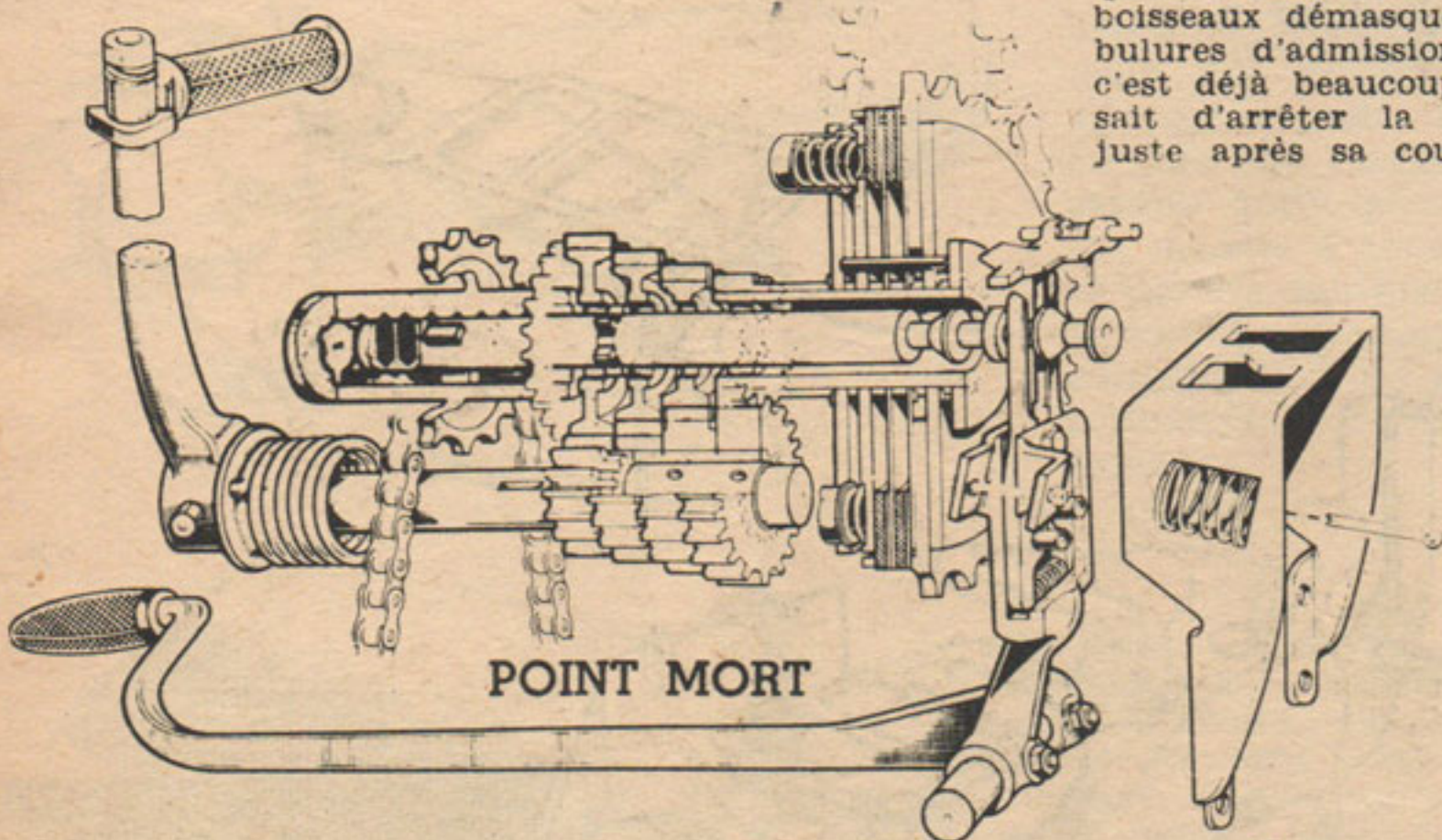
Enfin le réservoir de 12 litres possède une échancrure pour le passage du cadre montant très haut. Ceci ménage une grosse réserve qui, malheureusement, n'est pas utilisée. La machine ne possédant pas, et ceci est exceptionnel pour une machine allemande, de robinet 3 positions, Zundapp pouvait en profiter pour monter 2 robinets différents, suivant la technique anglaise. Au moins, un tube reliant les deux flasques du réservoir m'aurait évité bien des tracas un certain soir de septembre.

Pour en terminer sur la partie cycle avec une note un peu plus optimiste, il faut signaler l'éclairage très puissant, largement suffisant pour des vitesses supérieures à celle de la « Norma », et une magnifique trousse à outils (je m'y attendais un peu après avoir vu celle de la KS 601) : clefs plates, clefs à tube, rien n'y manque, pas même un dérive-chaine, des maillons de rechange, et même quelques billes !...

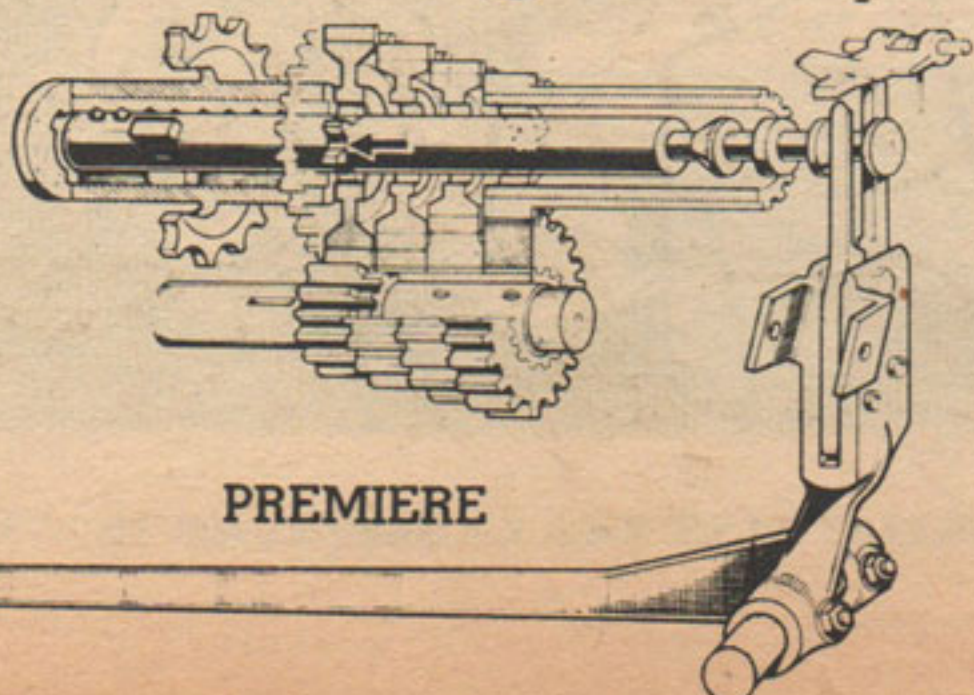
Quelle conclusion d'ensemble peut être tirée ?

Zundapp a jugé utile, ce printemps, de réétudier sa 200 cmc., et de la munir d'un nouveau moteur (même deux, puisque « Norma » et « Confort » sont différents). Je suis sûr que la grande marque de Nuremberg saura faire encore un effort et réétudier un nouveau cadre permettant d'utiliser au mieux les performances de sa machine dont la vitesse de croisière se situe, très honorablement, dans les 80-85 kmh.

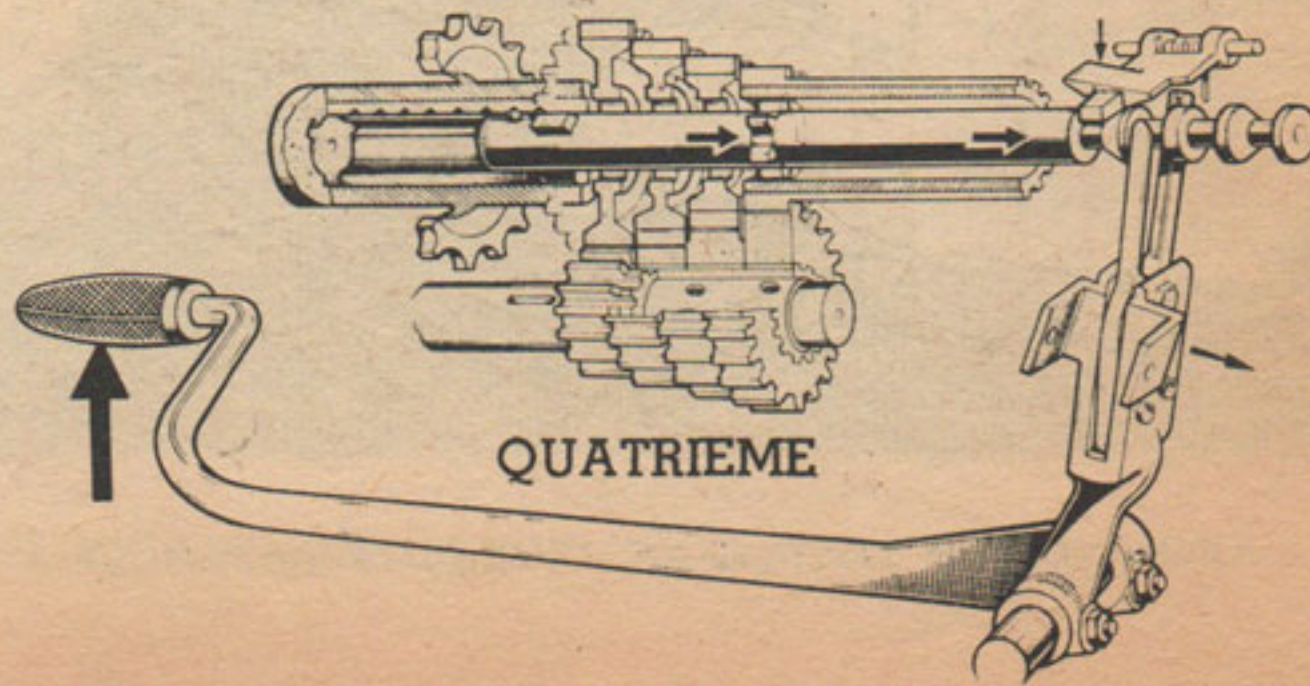
J. B.



POINT MORT



PREMIERE



QUATRIEME

## ACCESSOIRES

Il ne s'agit pas ici des sacs ou des pare-chocs ajoutés par l'utilisateur à sa machine, mais des pièces et organes que les constructeurs ne fabriquent pas eux-mêmes comme : pneus, jantes, guidon, manettes, selle, équipement électrique, etc...

La partie la plus importante est l'équipement électrique.

Réalisée en général par des spécialistes (ce qui est beaucoup mieux ainsi), la partie allumage fait appel à la magnéto, au volant magnétique, ou à la dynamo-batterie. De ces 3 systèmes, seul le dernier nommé peut servir aussi bien pour l'alimentation d'une batterie que pour l'allumage.

Pour l'éclairage, il faut donc adjoindre une batterie à la magnéto, batterie rechargée par une dynamo puissante.

Le volant magnétique, lui, fabrique directement son courant d'éclairage.

Il semble donc que le volant magnétique soit le système le plus intéressant. Malheureusement son principal défaut est d'être placé en bout de vilebrequin, ce qui ajoute un poids appréciable sur les roulements et fait travailler l'arbre anormalement. De même le serrage sur le vilebrequin n'est qu'une solution pas très pratique, pour les réglages de l'avance à l'allumage.

Enfin, et c'est là un défaut actuellement inadmissible, certains volants ne fournissent pas un éclairage suffisant (minimum 35 W).

A leur décharge il faut préciser que très souvent le phare qu'ils alimentent n'a pas un rendement lumineux bien étudié. Dans ce cas, rien ne sert de surcharger la machine d'une

installation coûteuse et fragile, comme redresseur, batterie, commutateurs, qui n'amélioreront en rien l'éclairage, mais apporteront toute une cohorte de courts-circuits et de pannes vraiment superflues.

Sans s'éloigner beaucoup du problème de la position de la selle, on peut aussi hasarder quelques mots sur le « porte-bagages » ainsi nommé parce qu'il sert inmanquablement à la fixation du siège arrière et rien d'autre.

L'habitude (voir prix de revient) de faire un petit porte-bagages en tôle découpée qui sert surtout de tringles de garde-boue, a chassé à jamais dans l'esprit des clients la pensée de le remplacer par un vrai porte-bagages.

Un vrai porte-bagages doit être accessible d'un bout de l'année à l'autre pour pouvoir y fixer rapidement des objets quelconques, parfois même encombrants. Petits paquets et vêtements ne peuvent être mieux placés que sur le réservoir. Si l'on commence maintenant à trouver des grilles pour réservoir, seule, jusqu'à ce jour, Triumph monte d'office cet accessoire sur ses machines.

Mais pour un voyage, le camping, beaucoup font confiance aux sacs et n'en sont pas toujours récompensés, loin de là. La raison principale est l'absence d'un support bien conçu qui éviterait la détérioration rapide de ces coûteux accessoires.

*Une moto permet d'emporter des charges importantes et volumineuses à condition de savoir où répartir celles-ci. De même, sur un scooter, les emplacements disponibles ne manquent pas. Voici quelques réalisations à la portée des bricoleurs.*

## PROFITEZ DU SALON POUR PASSER COMMANDE

Mais...

## SACHEZ CHOISIR VOTRE MACHINE

(Suite du précédent numéro)

Puisque le « porte-bagages » actuel ne réponds pas à ces conditions, c'est déjà une raison suffisante pour justifier sa disparition. Et la fixation du siège arrière direz-vous ?

Rien de plus simple. Les « sièges » avec poignée, de par leur hauteur et leur conception, ne supportent guère d'être rapprochés du pilote et de ce fait occupent à eux seuls toute la place dévolue aux bagages. Toutefois, leur fixation directement sur le garde-boue est possible et diminue la hauteur de leur échafaudage. Ce n'est qu'un mauvais compromis qui n'empêchera pas la disparition rapide de ces selles au profit de la selle double qui améliore la facilité de conduite et laisse beaucoup plus de place derrière pour les bagages.

Du côté guidon, il y a encore beaucoup à dire, notamment sur les formes et les dimensions.

Sans s'étendre outre mesure sur les anciens guidons allemands d'avant-guerre aux courbures amples et largeurs excessives (heureusement aujourd'hui périmés), considérons seulement nos productions nationales : le guidon dit « Anglais », c'est-à-dire relevé, est universellement

employé, même à tort. C'est en fonction des dimensions de la machine qu'il faut construire le guidon, et non pas mettre indistinctement le même sur n'importe quoi. Une standardisation heureuse a fait adopter le guidon de 22 mm, parce que moins fatigant à tenir à cause de son faible diamètre. Ceci est connu de longue date, et son importance est telle que la marque Triumph diminue le diamètre du guidon à la place de la poignée tournante, de manière à ne pas dépasser le diamètre extérieur de 22 mm. Devant ces preuves accumulées par l'expérience, on se demande comment certains osent proposer des poignées grosses comme des brancards !

Ces mêmes poignées tournantes sont, en général, à tirage « rectiligne », je dis en général, car il n'existe plus d'autres poignées sur notre production de série, ce qui limite rapidement le choix de l'acheteur. La raison de l'abandon subit et total de la poignée tournante à enroulement est assez inexplicable, car elle est toujours en bonne place sur les machines anglaises, les machines de sport et celles de compétition.

L'usager sans connaissances spéciales croit de bonne foi mieux contrôler la machine avec une commande des gaz plus progressive. Ceci est vrai au premier contact avec la machine, mais beaucoup moins probant au bout d'une semaine, et très vite il devient agréable et pratique de pouvoir accélérer sans se torturer le poignet ou reprendre la poignée à deux fois. De plus la « rectiligne » fonctionne suivant le principe d'une rampe hélicoïdale, qui pour être relativement rapide, doit être à 45°, malheureusement de fortes frictions sur les bords de la rainure hélicoïdale la rendent très dure à manœuvrer. Pour parer à cet inconvénient, certains mettent deux rampes, moins inclinées et en sens inverse. Le résultat n'est pas meilleur, car il y a deux coincements au lieu d'un.

Bien souvent aussi, la clientèle de certains modèles éprouve le besoin de remettre dans la ligne commune des accessoires sortant de l'ordinaire parce que étudiés pour leur machine.

Prenons comme exemple le guidon spécial sorti au Salon 1949 par Monnet-Goyon pour ses 125. Ce guidon très sport était monté à l'origine relevé, mais croyez-vous que les possesseurs de ce modèle l'aient remis à sa place normale ? Pas du tout, au contraire ! Ils se sont empressés de le monter presque verticalement, de façon à avoir un guidon relevé comme tout le monde.

On comprend aisément après cela que les meilleures intentions soient découragées et que les constructeurs ne recherchent qu'une chose : trouver des mots et des expressions inédites pour décrire et vanter leur production très classique.

On croirait même que plus leur machine ressemble étroitement à celle des autres concurrents, plus elle est réussie. Puissamment aidés en cela par l'unique fabricant de réservoir qui impose fatalement le même modèle à tous les constructeurs, et par les fabricants spécialisés dans la fourche télescopique, qui eux aussi s'ingénient à ce qu'on ne puisse reconnaître différentes leurs productions.

## NE SOYEZ PAS LES MOUTONS DE PANURGE

Mais peut-être que la clientèle elle-même trouve cette absence d'originalité et de recherche comme tout à fait normale.

Dans ce cas, on ne voit plus très bien qui trouverait à redire à cet état de choses qui serait parfait... si la France était une île et que personne en France n'ait vu de près les solutions, la présentation et la qualité de nombre de produits hors frontières.

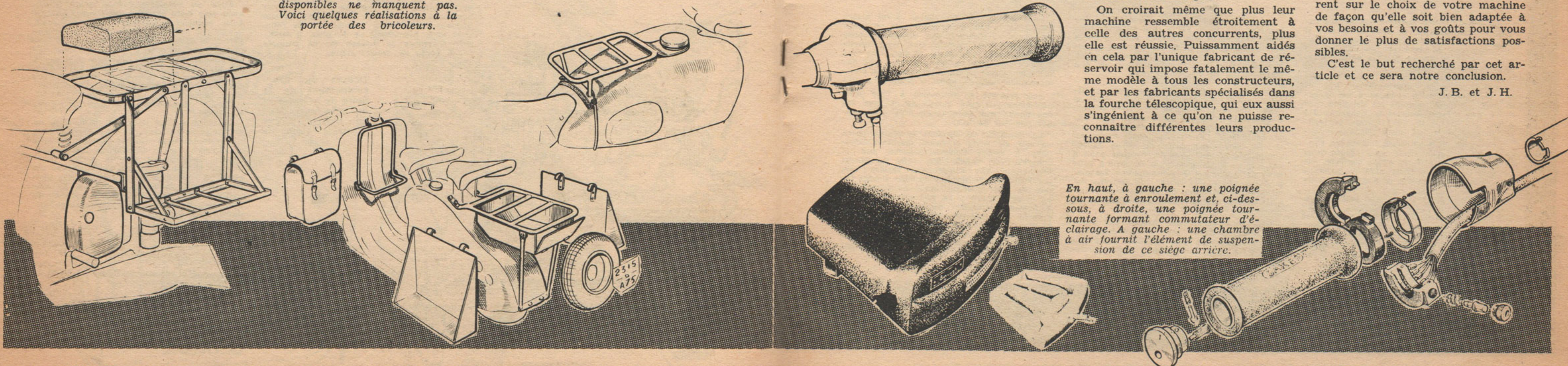
Nombreuses de ces machines (pas toujours les plus intéressantes, parce que populaires dans leur pays) seront exposées au Salon. Ceux qui aiment et comprennent la moto leur réserveront une visite (souvent à seul titre documentaire), tandis que les autres continueront à s'empiler comme les années précédentes sur les stands où les machines que l'on voit 100 fois par jour toute l'année auront leur attention subite et émerveillée.

Pour nous, le Salon sera encore l'occasion de comparaisons, de commentaires autour des nouveaux modèles malheureusement entourés de mystère et d'un air de triomphe par l'heureux exposant, et aussi après une visite hâtive des stands, l'espoir d'y trouver enfin la nouvelle machine française de classe vraiment internationale à tous points de vue.

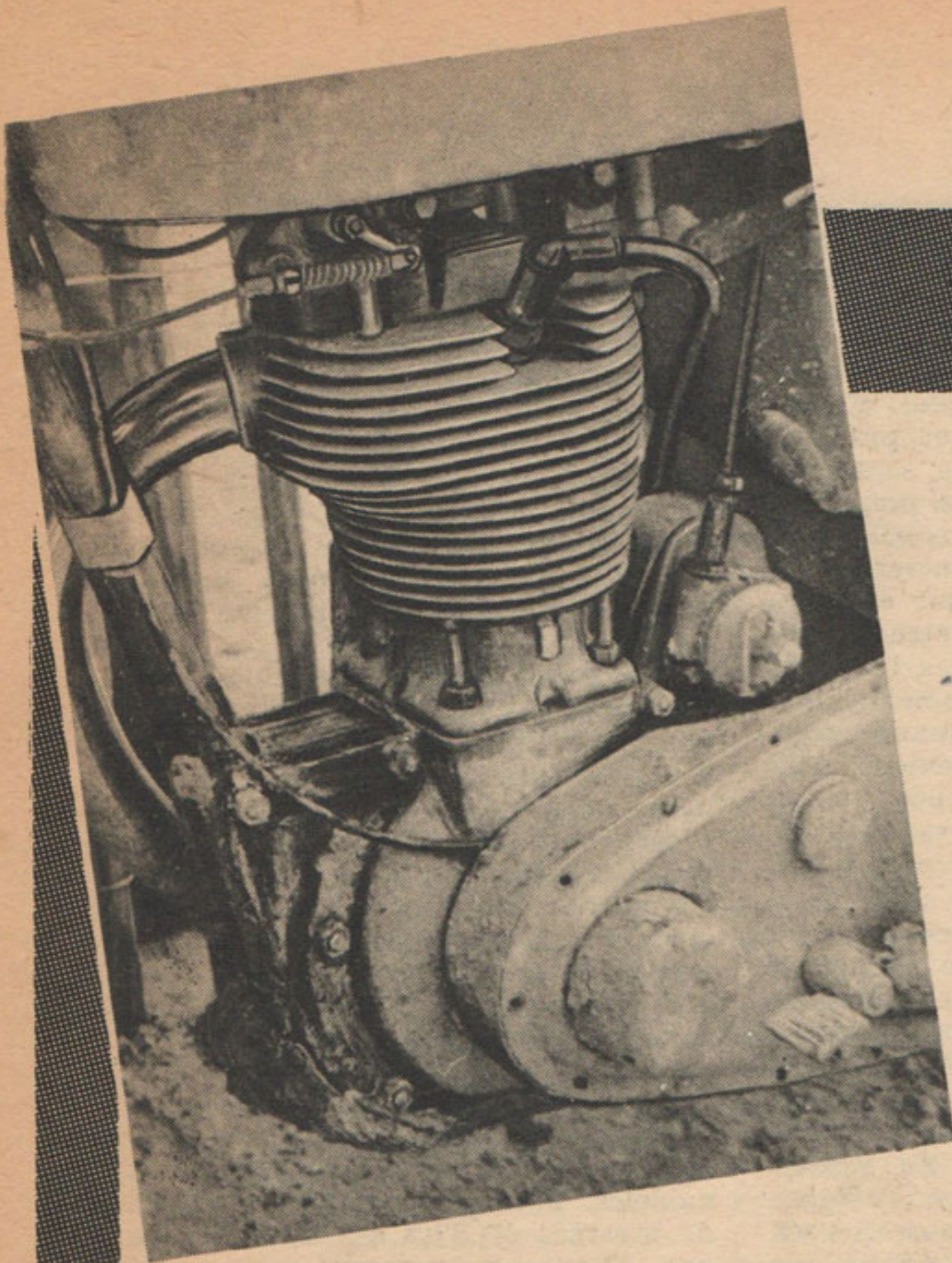
Si vous avez lu jusqu'au bout ces quelques renseignements un peu techniques, mais un peu courts sur ce que l'on peut attendre d'une machine suivant sa conception générale ou ses détails de fabrication, nous serons heureux qu'ils vous éclairent sur le choix de votre machine de façon qu'elle soit bien adaptée à vos besoins et à vos goûts pour vous donner le plus de satisfactions possibles.

C'est le but recherché par cet article et ce sera notre conclusion.

J. B. et J. H.



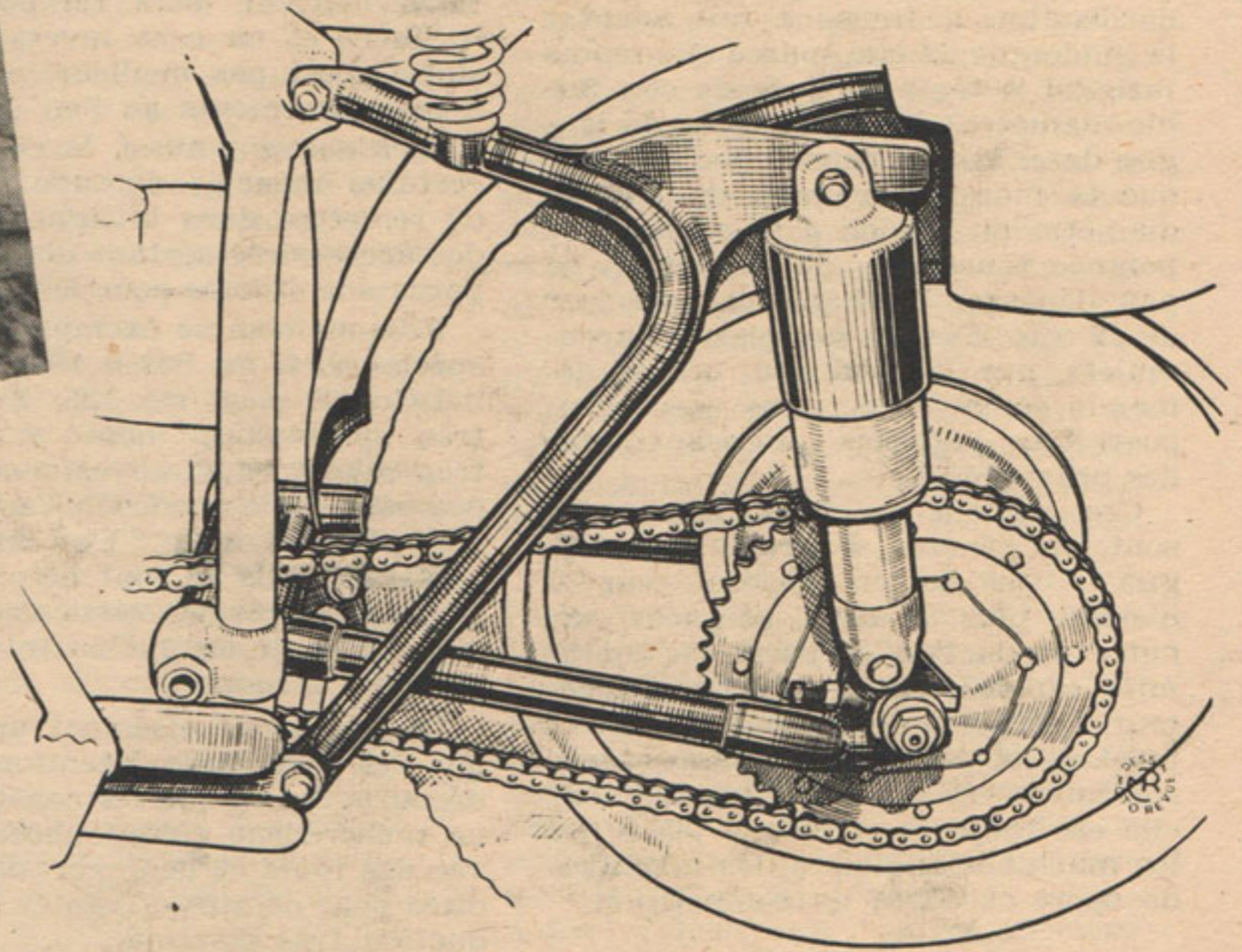
*En haut, à gauche : une poignée tournante à enroulement et, ci-dessous, à droite, une poignée tournante formant commutateur d'éclairage. A gauche : une chambre à air fournit l'élément de suspension de ce siège arrière.*



## LA TECHNIQUE des machines de cross du Championnat d'Europe

*Ci-dessus : le moteur des nouvelles Gold Star se signale extérieurement par une culasse d'un nouveau dessin, aux formes plus carrées. Mais des modifications internes ont également été apportées : bielle plus courte, angle formé par les soupapes différent et... puissance accrue.*

*A droite : sur la 500 F.N. de Meunier nous trouvons une suspension arrière oscillante avec éléments de suspension Matchless.*



**e**omme toute épreuve à l'échelle internationale, et surtout quand il s'agit d'un Championnat d'Europe, la réunion de Montreuil groupait les meilleurs pilotes et aussi les plus belles machines.

Evidemment, les usines apportent un concours plus ou moins direct aux as qui défendent leurs chances à ce championnat, et leur confient les derniers modèles, des mécaniciens et se chargent des mises au point et adaptations particulières réclamées par leurs poulains.

Quatre ou cinq marques seulement s'intéressent effectivement au moto-cross continental, ce qui est assez curieux, car la plupart des modèles sérieux peuvent être facilement adaptés et donner de bons résultats.

Le cross tel qu'il est compris sur le continent (les parcours anglais n'étant pas tout à fait dans le même esprit) est devenu un fief belge et devant la popularité qu'il rencontre là-bas, les marques belges se sont décidées à faire un effort pour concurrencer l'industrie anglaise dans leur pays.

La « Fabrique Nationale d'Armes », autrement dit la « FN » que chacun connaît, manifesta son intérêt pour le sport en mettant sur pied une grosse mono bloc moteur à arbre à cames en tête, qui malgré sa puissance paraissait un peu lourde pour ce genre de sport.

Ce qui peut sembler drôle, c'est qu'effectivement elle est assez lourde, mais se classe toujours dans les premières places! Il est deux raisons à cela : son peu d'avaries mécaniques, et la science de son pilote officiel Leloup. La partie cycle qui souffre durement dans un cross rapide comme Montreuil s'est vu évoluer petit à petit et on a abandonné la fourche à roue tirée pour une solide télescopique. La suspension arrière est restée par fourche oscillante et anneaux de caoutchouc, compliquée par des glissières télescopiques de guidage.

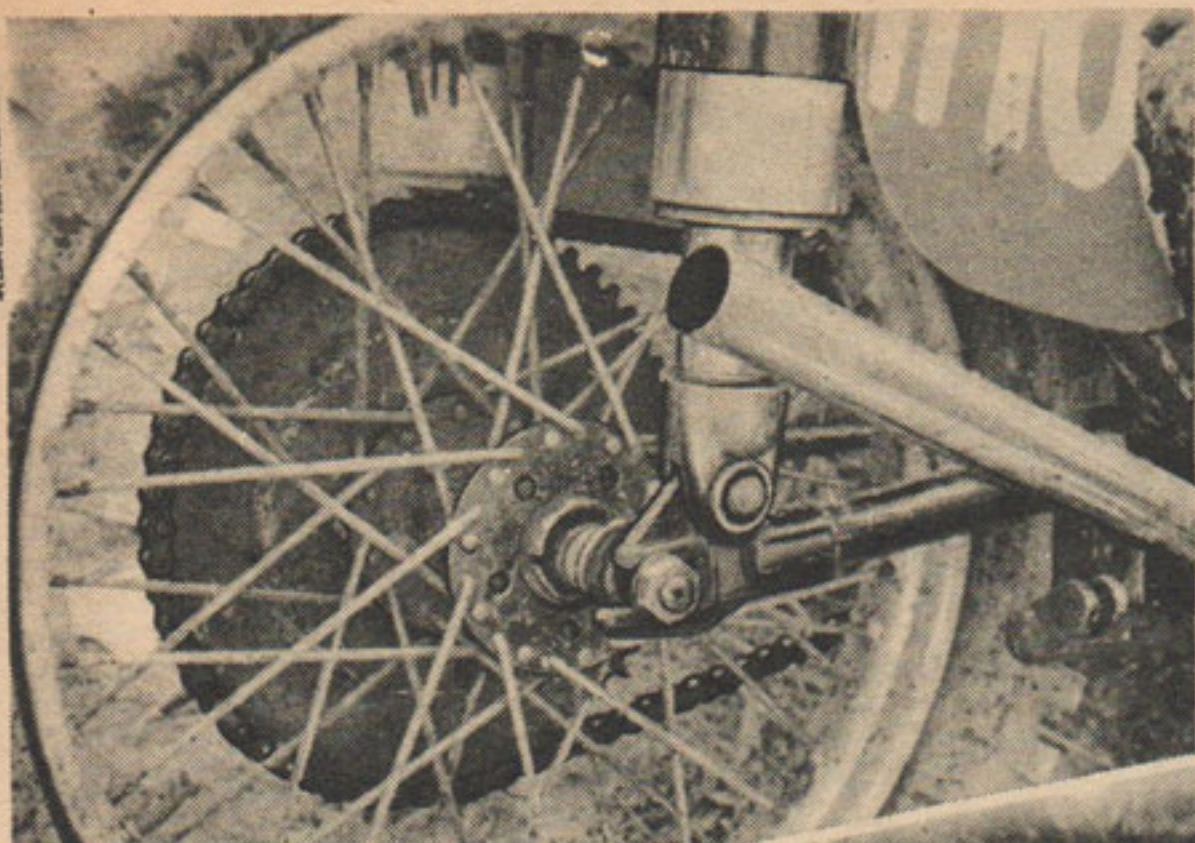
Un autre exemplaire monté par Meunier avait l'arrière tout à fait différent, où l'on trouvait une fourche oscillante de FN de série accouplée à des amortisseurs Matchless.

La seconde marque belge n'est autre que Saroléa qui, pour faire une machine puissante, a détéré son ancien moteur « Grégoire » de circuit. Avec une courbe de puissance plus plate, il s'en tire très bien et l'on peut même regretter que Saroléa se cantonne dans le cross sans commercialiser une « sport » pour la route.

Les ressorts et soupapes à l'air sont protégées par une bande de grillage fin des chocs qui pourraient être occasionnés par des calloux.

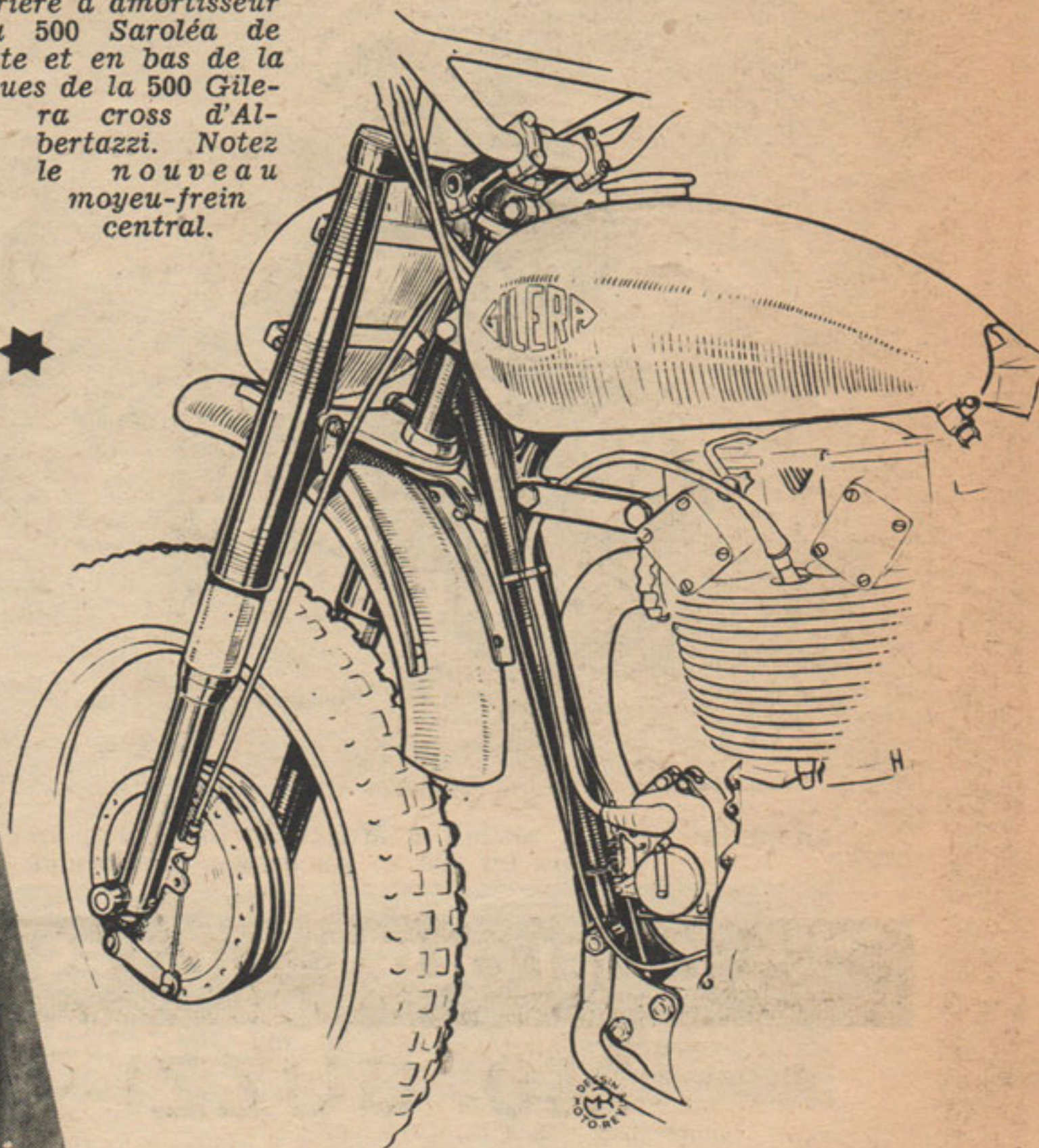
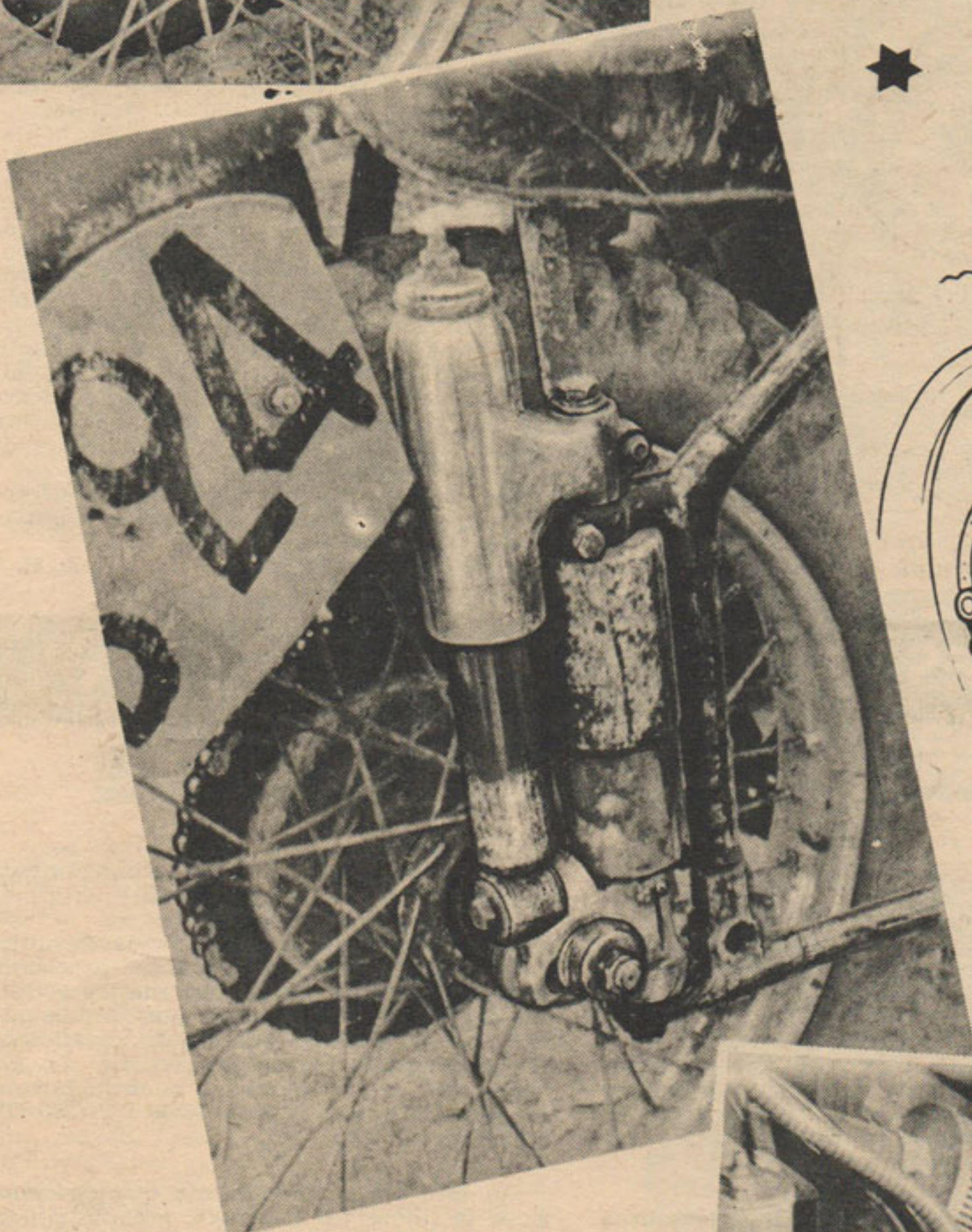
La machine de Jansen, le mieux placé au sein de cette marque, semblait similaire à celles commercialisées par le constructeur, tandis que celle de Meert promenait une suspension arrière très particulière, coulissante comme toutes les Saroléa (ce système tend à disparaître en cross comme il l'a fait en circuit), le coulisseau entraîne dans sa course un énorme amortisseur hydraulique fixé à sa partie supérieure sur le prolongement extérieur de l'axe de guidage du coulisseau.

Le débattement de l'ensemble paraît très important.



Rietman avait sur sa 500 Matchless une couronne arrière d'un diamètre inusité. Ci-dessous : la suspension arrière à amortisseur séparé de la 500 Saroléa de Meert. A droite et en bas de la page : deux vues de la 500 Gilera cross d'Albertazzi. Notez le nouveau moyeu-frein central.

Les BSA étaient toutes du type « Gold Star », une magnifique machine de tourisme qui supporte parfaitement le gonflage et les durs parcours (avec suspension oscillante). Les suspensions arrière étaient pour la plupart des « adaptations », sauf celle de Hall qui possédait le der-



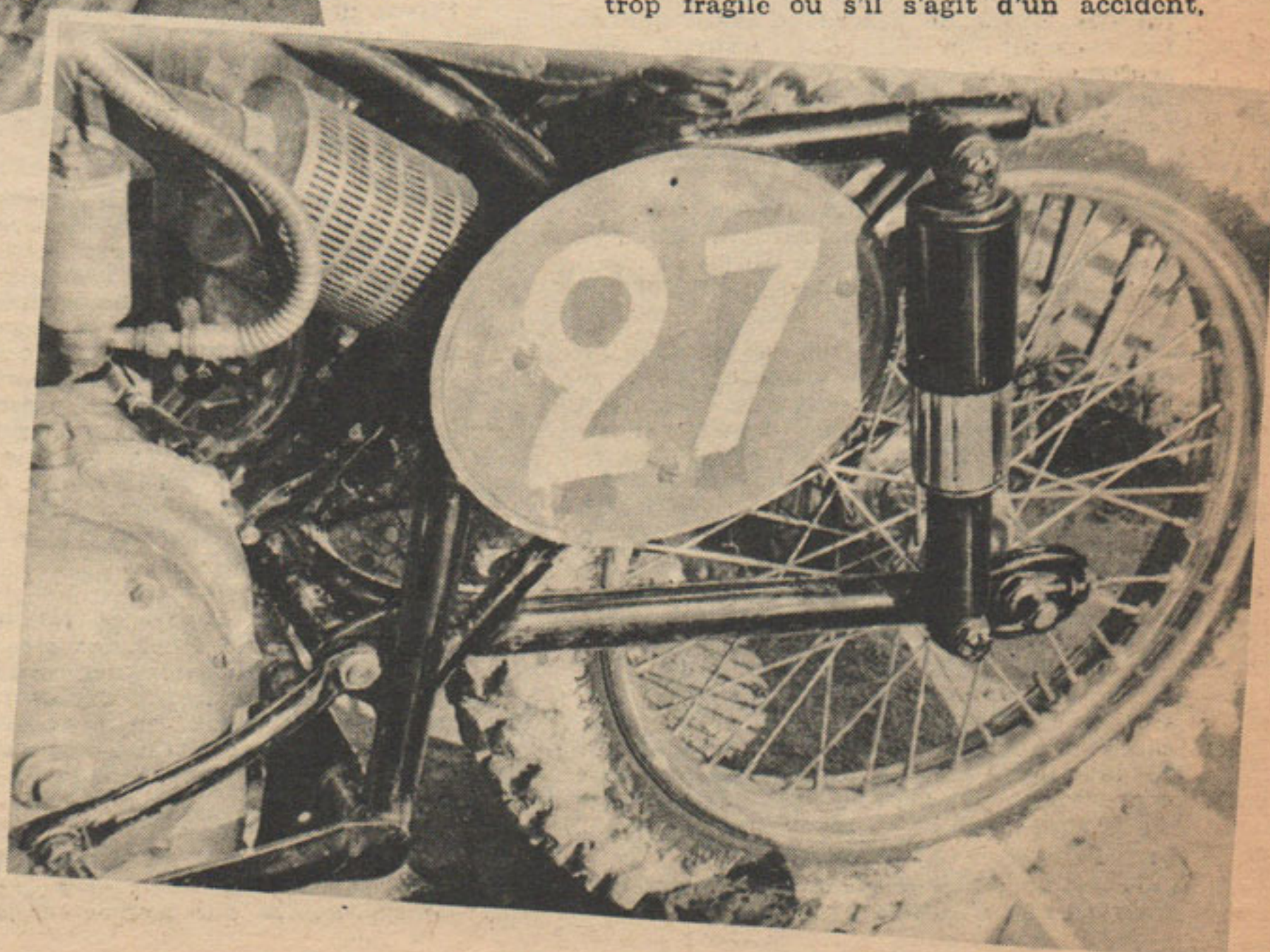
nier cadre type « Six Jours 1952 », et le dernier type de moteur Gold Star. Ce même moteur était également dans l'ancien cadre de Avery.

Le cadre de Hall s'étant rompu à la finale, il est difficile de préciser s'il est trop fragile ou s'il s'agit d'un accident.

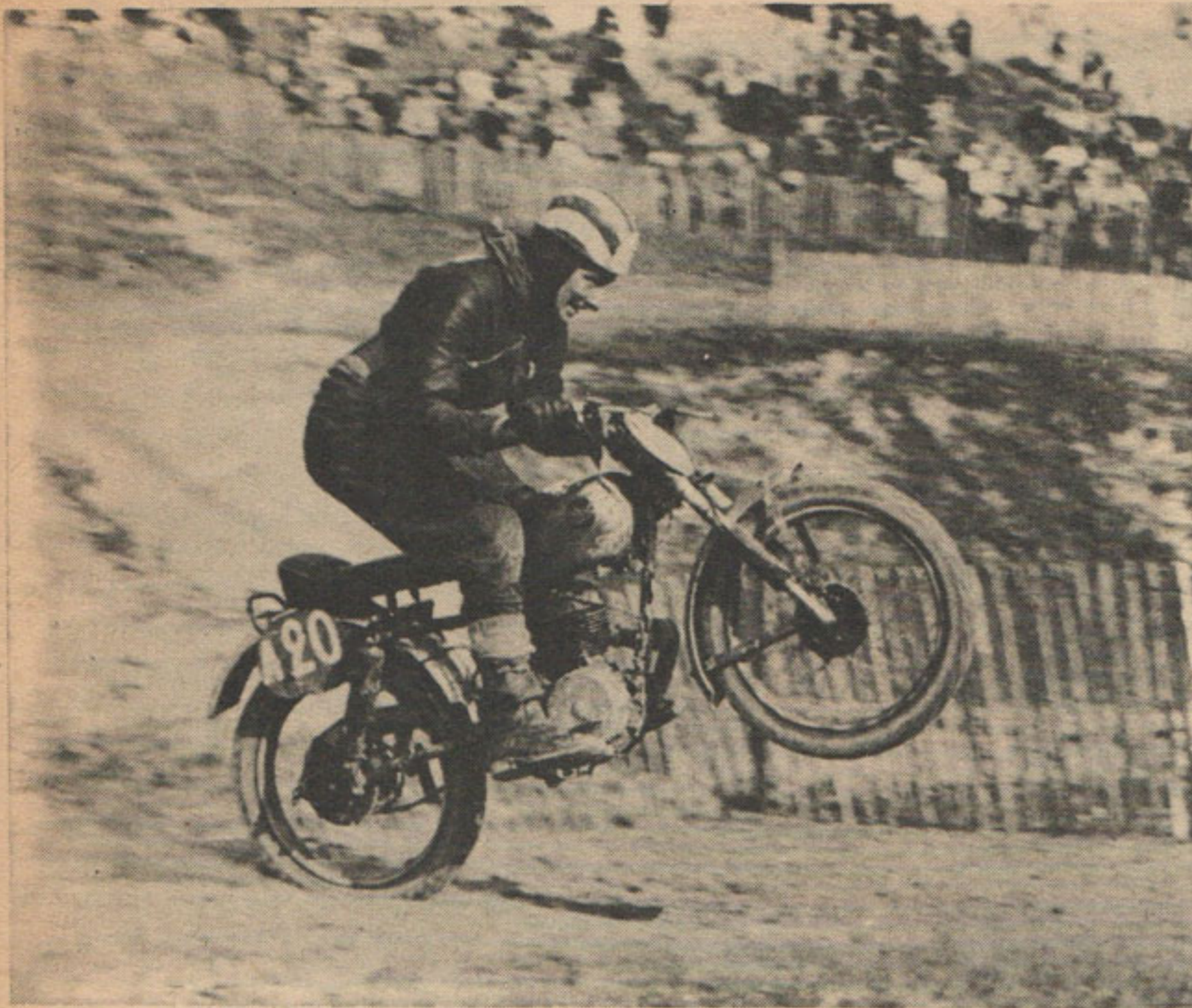
La plus sérieuse menace pour ces deux marques belges, était représentée par la monture d'un troisième belge, Mingels. Cette monture n'est autre que la 500 Matchless qui lui a permis de se faire un palmarès impressionnant. Si la machine ne manque pas de chevaux (sur une portion plate elle se cabre à l'accélération), Mingels l'aide puissamment dans les passages difficiles à grands coups de pied par terre, et même parfois utilise ce moyen pour limiter les débordements de son impétuosité, ce qui bien souvent lui fait perdre plus de temps qu'à ceux qui prennent un passage difficile moins vite.

Parmi les autres Matchless, signalons celle du hollandais Rietman, agrémentée d'une selle double belge du genre « monstre » de près de 45 centimètres de largeur. Sur la même machine, la couronne arrière supporte seule la différence de rapport final par un diamètre inusité (environ 60 dents).

Parmi les autres machines anglaises, l'Ariel de Lines reste ce qu'elle était, une Ariel de bonnes performances, avec une suspension oscillante spéciale.







La petite 200 Dot sautait à Montreuil aussi bien que ses grandes sœurs les 500 !.. Au guidon : Barrugh.

ce qui est admissible sur le sévère parcours de Montreuil.

Une démonstration à laquelle peu de gens étaient préparés fut celle des 200 Dot à moteur deux temps Villiers 3 vitesses.

Dans une finale de Championnat d'Europe, parti avec 10 chevaux environ contre les 30 ou 35 des concurrents, trois vitesses au lieu de quatre et finir neuvième comme l'a fait Barrugh, constitue bien une démonstration de science de pilotage et d'utilisation rationnelle d'un petit deux temps.

Le plus piquant était de la voir bourdonner dans le sillage de la FN de Meunier et de résister victorieusement à la « Saturno » d'Albertazzi !

Un détail bien anglais sur les 200 Dot : le petit pot de détente tout rond, juste à la sortie de l'échappement. Le cadre à boucle arrondie est muni d'une suspension arrière oscillante efficace et d'un guide-chaîne pour le plateau arrière.

Terminons cette galerie de « brutes bondissantes » par la plus récente qui n'a guère plus d'un mois : la Gilera « Saturno Cross ». D'une présentation absolument impeccable, elle s'écarte peu de la production normale de la marque (cadre, fourche, roue arrière), mais possède un moteur compétition à cames spéciales, un kick, et un lève soupape pour la mise en route. Le moyeu avant est une nouvelle production à frein central en alliage léger. L'arrière du cadre est renforcé par un petit tube allant de l'articulation de la fourche à la fixation supérieure de l'amortisseur arrière.

Le guidon est également très renforcé par une barre transversale et deux pattes fixées à la tête de fourche.

J. H.

## QUELQUES NOTES TECHNIQUES SUR LA 250 GUZZI DES RECORDS

Nous avons annoncé à nos lecteurs les records sensationnels obtenus par la 250 Guzzi à compresseur, sidecar.

Voici maintenant quelques détails techniques :

× × ×

Le carénage rappelait de fort près celui des Guzzi de records d'avant-guerre. Le cock-pit en plexiglas assurait non seulement une meilleure visibilité au pilote, mais encore, par là même, lui donnait une plus grande assurance et de meilleurs réflexes.

× × ×

Pour améliorer le refroidissement, une conduite cylindrique amène l'air, qui s'échappe par des fuites en forme d'ouïes ménagées dans le plancher du carénage.

× × ×

Contrairement à ce qui se produit en général avec les sides articulés, la roue du sidecar ne se penche pas quand on penche la moto, et reste toujours sensiblement perpendiculaire au sol : spectacle assez peu courant.

× × ×

Empattement, même pour une Guzzi, assez grand. Les suspensions sont demeurées celles de machines compétition d'avant-guerre : fourche à parallélogramme, avec amortisseurs à friction, simplement durcie par quelques sandows.

Suspension arrière oscillante avec ressorts placés sous le moteur, et amortisseurs à compas. Suspension très souple de la roue tirée du side : les anneaux caoutchouc permettent un débattement de 30 mm vers le haut ou vers le bas.

× × ×

Réservoir d'essence très étroit, surmonté du réservoir à huile.

Les roues avant et du side font 2,75x21, alors que la roue arrière, entièrement flasquée, est de 3,00x21. Tous les pneus sont des « ribbed » (striés en long) et la pression de gonflage est telle que même un coup de marteau porté sur les pneus ne donnait aucune réaction.

A l'issue des différents records, le pneu avant ne présentait aucune trace d'usure; celui de l'arrière, par contre, avait 2 mm de gomme enlevée sur le côté extérieur, signe d'un carrossage négatif (assez exceptionnel), assez prononcé.

× × ×

Moteur carré, suivant la technique Guzzi vieille de 1930 : 68x68, avec un simple arbre à cames en tête ; cylindre et culasse en alliage léger. Soupape d'admission plus grande et soupape d'échappement plus petite que sur le moteur à admission atmosphérique. Compresseur Guzzi du type Zoller, amenant certainement une très forte surcharge, puisque le moteur ne semble pas tourner à plus de 8.000 t.-m. Le moteur étant un monocylindre, on trouve une volumineuse chambre de détente entre le compresseur et le moteur, munie de deux clapets de sécurité.

× × ×

Pour des raisons d'arrêt de la circulation, le record sur 10 milles dut être tenté le premier. Avant d'attaquer ceux des courtes distances, seul fut nécessaire un changement de bougie (en plus évidemment d'un changement des rapports de démultiplication et d'un réglage de l'embrayage).

× × ×

Les accélérations de la Guzzi étaient vraiment sensationnelles ; ceci explique les records battus sur courtes distances,

car les temps morts lors des changements de vitesses étaient relativement longs.

× × ×

La puissance de la machine de Cavanna est assez difficile à établir avec précision. Mais en tenant compte du maître-couple du carénage (notamment plus faible que celui de la NSU de Bohm), du coefficient de pénétration et de la vitesse de 221 kmh. sur le kilomètre et le mile lancés, on peut l'estimer à plus de 50 CV (200 CV au litre !).

× × ×

On sait les inconvénients que présente pour le pilote un habitacle complètement fermé (reflexes beaucoup moins bons, effet psychologique, etc.). Aussi celui de la Guzzi était ouvert sur l'arrière, le casque et la combinaison venant obturer l'ouverture. A noter sur la combinaison du pilote une « arête dorsale » profilée !..

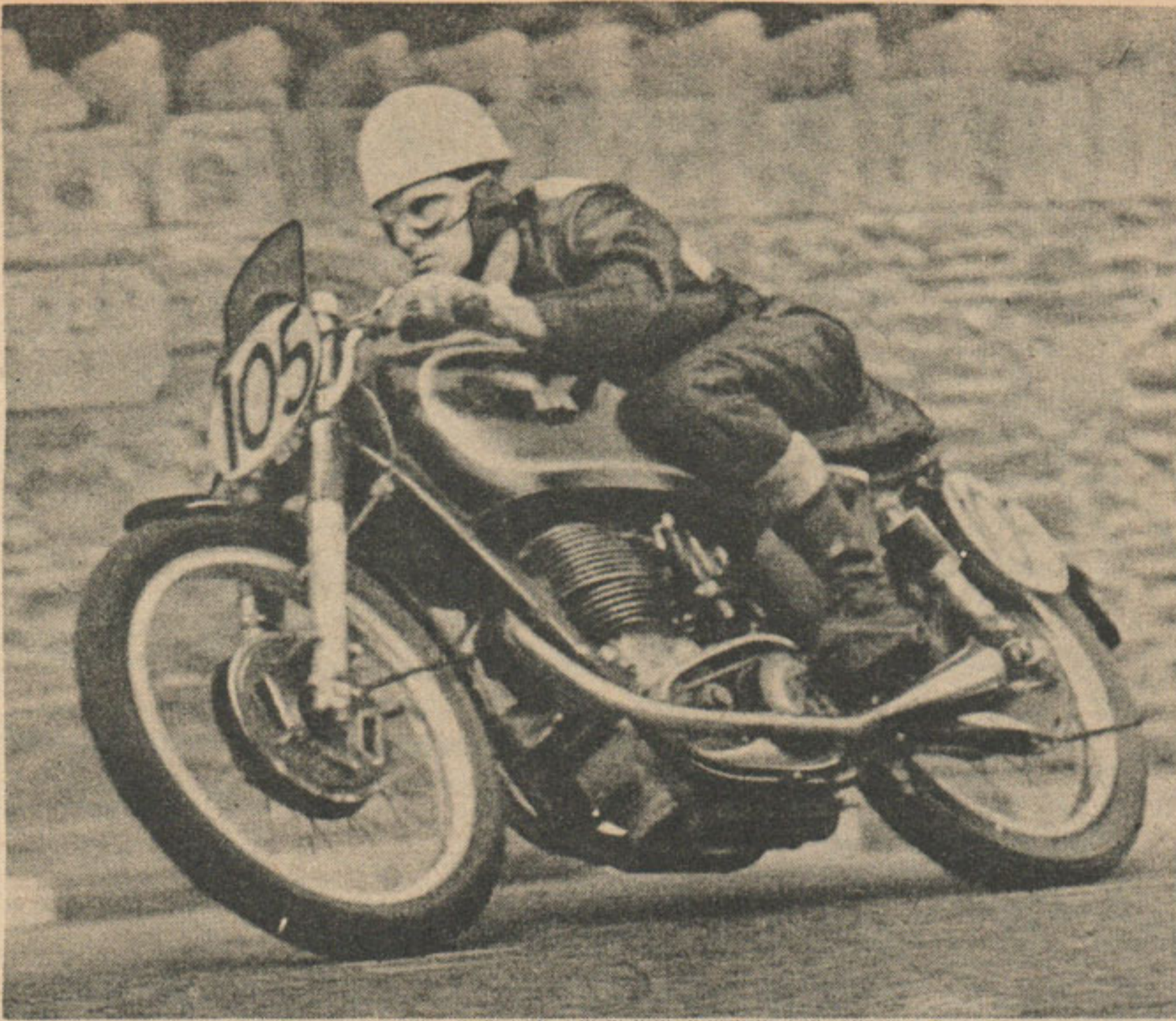
× × ×

Le side de la Guzzi n'était pas plus orthodoxe que celui de la NSU des records ; le lest de 60 kgs n'était en réalité que de 23,9 kgs (en plaques de plomb), et ne se trouvait pas fixé au sidecar, mais sous le moteur. Les 36,8 kgs restants (total : 60,7 kgs) étaient répartis dans la partie basse du carénage du sidecar.

× × ×

Le record le plus marquant est celui des kilomètre et mile lancés, détenu depuis un an et demi par une 350 NSU également à compresseur : Cavanna réalisa 221 kmh. contre 217 et 216 à Bohm.

Mais il est hors de doute que dès le printemps prochain, NSU tentera de se les approprier de nouveau, la fin de la saison sportive (Monza, les 6 Jours et Barcelone) empêchant toute préparation active en ce moment.



*Le vainqueur des Seniors D.K. Farrant (Matchless) photographié sur la route de Glencrut-chery.*

1. R. Mc G. Mc Intyre (AJS) 27'7" ; 2. H. Clark (AJS) 27'15" ; 3. D. Farrant (AJS) 27'36" ; 4. K. Campbell (Velocette) 27'55" ; 5. D. Ennett (AJS) 27'56" ; 6. A. Taylor (Norton) 28'22".

*Le second tour* : Le match Mc Intyre-Clark continue avec autant d'acharnement; Clark remonte maintenant, le glissement de son embrayage dont il souffrait s'étant atténué.

Quelques incidents obligent cinq coureurs à s'arrêter pour des réglages ou définitivement à leurs stands.

Le speaker annonce que Mc Intyre vient de battre le record de R. Sherry (1951) qui était de 135,040, pour le porter à 136,327. A peine cette annonce finie, le temps de Clark est annoncé : 26'25", soit 137,970, ce qui le porte en tête :

1. H. Clark (AJS) 53'40" ; 2. Mc Intyre (AJS) 53'51" ; 3. D. Farrant (AJS) 54'45" ; 4. D. Ennett (AJS) 55'17" ; 5. K. Campbell (Velocette) 55'22" ; 6. A. Taylor (Norton), 55'54".

*Le troisième tour* : A Quarter Bridge, Richardson est contraint à l'abandon après avoir brisé son guidon.

Mc Intyre est le premier à passer la ligne, mais Clark est à peine à 100 mètres derrière et en fait est toujours le mieux placé et vient de faire ce tour en 25'59", ce qui porte le nouveau record à 140 kmh. 222.

## Au Grand Prix de l'Ile de Man, succès éclatant des A.J.S.-Matchless

**e**ouru sur le même circuit que celui du TT, le Grand Prix de l'Ile de Man emploie la même formule de course contre la montre, mais n'accepte que la participation de coureurs privés sur leur machine.

L'exclusion des pilotes et machines d'usines n'enlève rien à l'intérêt de l'épreuve qui prend même, en quelque sorte, une allure de test où l'on mesure la valeur des pilotes et des machines et qui sert à faire une classification des pilotes en fin de saison, un genre de championnat d'Angleterre.

On comprend que les « clubmen » anglais suivent de près le déroulement de cette épreuve, où le vainqueur fait souvent figure de pilote officiel l'année suivante chez la marque qui l'a mené au triomphe (R. Sherry, vainqueur en 500 l'année passée, est aujourd'hui en selle sur une « Porcupine »).

### LES 350 CMC.

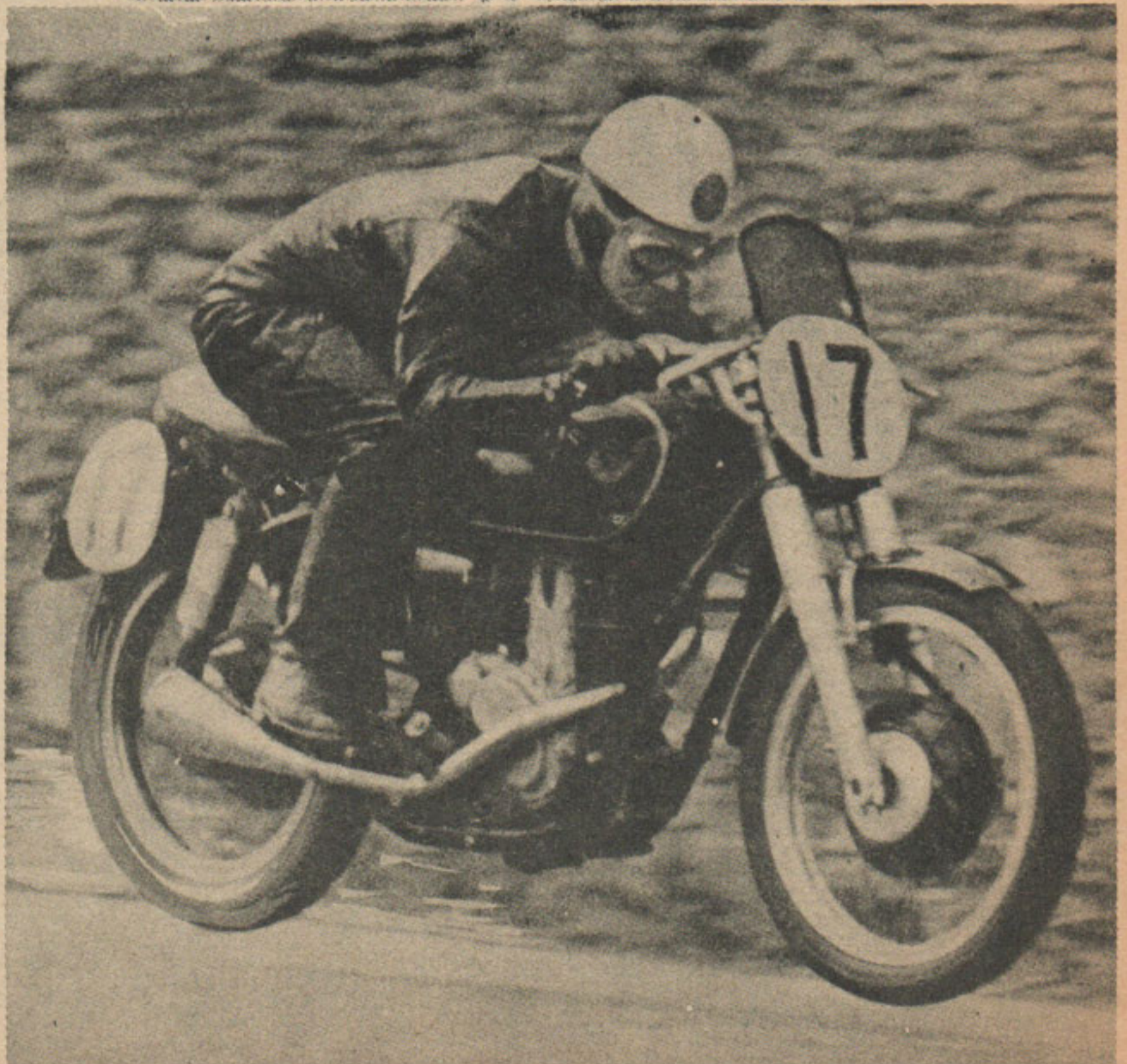
La première épreuve est celle des « Juniors », qui dès 10 h. 45 du matin, ouvre la route toutes les 10 secondes à 93 partants (41 AJS Boy Racer, 27 Norton, 15 Velocette, 7 BSA « Gold Star », 2 Douglas et 1 « Earles Spéciale » à moteur BSA).

A 11 heures 30 secondes la course était commencée pour tout le monde.

A 11 heures 40 minutes, tous les coureurs avaient accompli leur premier tour, ce qui est un résultat peu courant dans cette épreuve, et le premier à passer la ligne fut Mac Intyre parti 17°. A la fin du premier tour les 6 meilleurs temps sont dans l'ordre :

*Le vainqueur des juniors : R.M. Mac Intyre (A.J.S.) décolle entre Quarter Bridge et Braddan.*

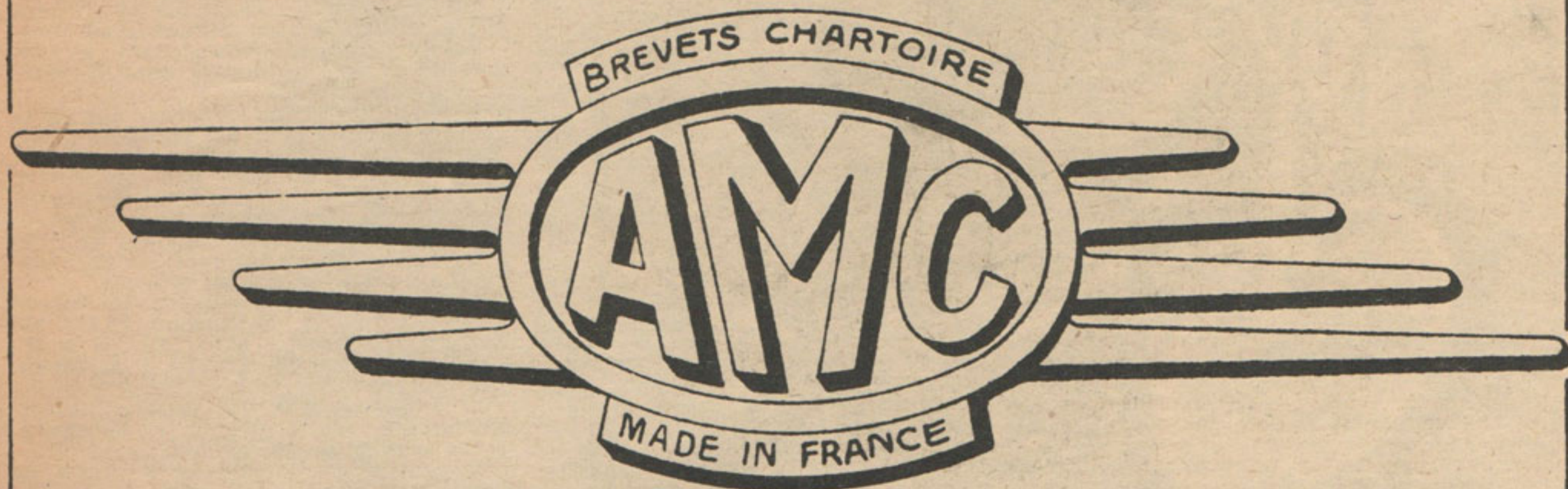
Photos « The Motor Cycle »



Les moteurs français de grande classe

125 - 175 - 250

4 TEMPS - SOUPAPES EN TÊTE - SELECTEUR AU PIED



Equipent les grandes marques ...

ALCYON • AUTOMOTO • GIMA • GUILLER • MALTERRE • MONET • GOYON • NEW-MAP • RIVA-SPORT

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE - CLERMONT-FERRAND

**MISTRAL**

SPECIALE POUR MOTOS

TOUT EN LAITON CHROME POLI  
AVEC ETRIER ET POIGNEE AMOVIBLE  
RACCORD de LUXE de 30 cent. tournant

LA POMPE  
DES  
GRANDES  
MARQUES

SALON  
du CYCLE  
et de la  
MOTO  
STAND 81



SPECIALITES

J. DUNOIS & FILS



UN CASQUE SUR

CASQUE PROTECTEUR

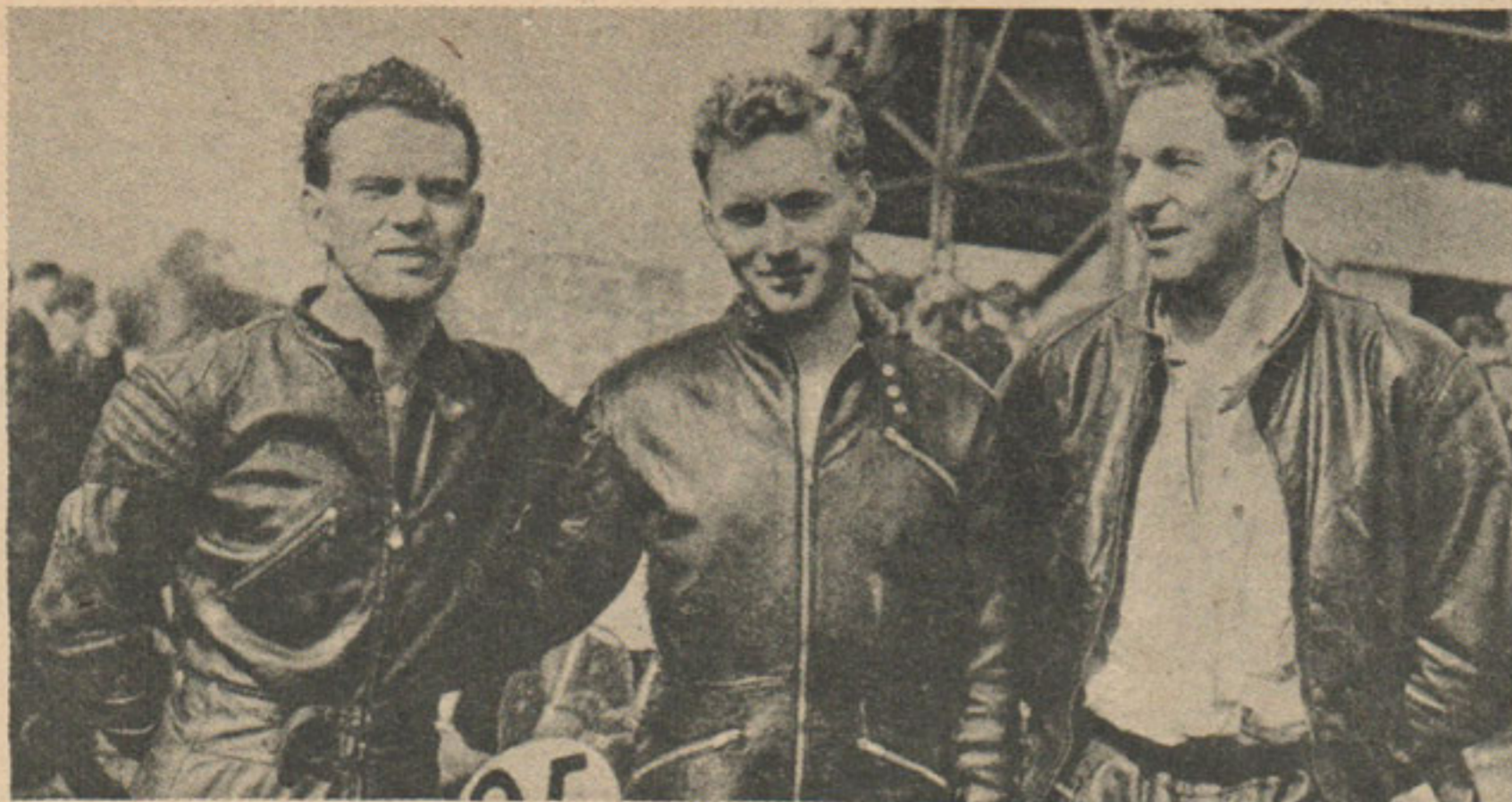
28, rue de Château-Landon Paris 10<sup>e</sup>

est fabriqué suivant les mêmes procédés  
que les casques des Motocyclistes de la  
Police Française.

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR  
**CHROME-CUIR** 38 r. du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup>



NOR. 08-09  
TOUS  
vêtements  
de cuir :  
MOTO  
AUTOMOBILE  
SPORT  
VILLE  
Exigez la  
marque  
CHROME-  
CUIR  
CATALOGUE  
GRATUIT  
SUR DEMANDE



De gauche à droite : Mac Intyre, D.K. Farrant et P.A. Davey.

Le troisième, D. Farrant (AJS) possède un gros réservoir et ne s'arrête pas pour ravitailler.

Taylor, lui, ravitaille en un temps record (18 secondes) et ainsi gagne une place sur Campbell qui s'arrête aussi.

1. H. Clark (AJS) 1 h. 19'39" ; 2. Mc Intyre (AJS) 1 h. 20'16" ; 3. D. Farrant (AJS) 1 h. 21'14" ; 4. D. Ennett (AJS) 1 h. 22'31" ; 5. A. Taylor (Norton) 1 h. 23'21" ; 6. R. Campbell (Velo) 1 h. 23'22" .

**Le quatrième tour :** Ce quatrième tour fut pour la plupart des spectateurs l'attente du moment où Clark passerait Mc Intyre. A Governor's bridge, les deux pilotes étaient côte à côte et Clark réussit à passer la ligne en tête en portant son record à 140,608 au tour.

1. H. Clark (AJS) 1 h. 45'34" ; 2. Mc Intyre (AJS) 1 h. 46' 21" ; 3. D. Farrant (AJS) 1 h. 47'38" ; 4. D. Ennett (AJS) 1 h. 50'09" ; 5. H. Pearce (Velocette) 1 h. 50'30" ; 6. K. Campbell (Velocette) 1 h. 51'08" .

**Le cinquième tour :** Du contrôle de Ramsey on annonce que Mc Intyre vient de repasser Clark. A Craig-ny-Baa, Clark a repris 100 mètres sur son rival.

Au passage devant les stands, tous deux font signe que tout va bien.

Deux chaînes primaires cassées éliminent D. Morgan (AJS) et E. Crooks (AJS). Clark et Mc Intyre ont bouclé ce cinquième tour dans le même temps :

1. Clark (AJS) 2 h. 11'36" ; 2. Mc Intyre (AJS) 2 h. 12'23" ; 3. D. Farrant (AJS) 2 h. 13'56" ; 4. D. Ennett (AJS) 2 h. 17'12" ; 5. H. Pearce (Velocette) 2 h. 18'29" ; 6. K. Campbell (Velocette) 2 h. 18'34" .

**Le dernier tour :** les deux rivaux côte à côte sont signalés au fur et à mesure qu'ils entament leur dernier tour.

Tout à coup le numéro 17 (Mc Intyre) est signalé tout seul en tête, Clark étant à 14 secondes derrière et prend ses virages avec précaution. Maintenant son embrayage recommence à patner et va lui coûter une victoire qu'il aurait bien méritée.

Farrant et Ennett battent également tous les deux le record général de l'année passée et donnent à AJS les quatre premières places qui sont véritablement très remarquables.

#### CLASSEMENT FINAL 350 CMC.

1. Mc Intyre (AJS), 2 h. 38'27" ; 2. H. Clark (AJS) 2 h. 39'6" ; 3. D. Farrant (AJS) 2 h. 40'16" ; 4. D. Ennett (AJS) ; 5. H. Pearce (Velocette) ; 6. K. Campbell (Velocette) ; 7. A. Taylor (Norton) ; 8. D. Christian (Norton) ; 9. R. Ritchie (AJS) ; 10. J. Storr (Norton) ; 11. C. Ctaley (AJS).

Précisons de plus que les temps des trois premiers s'intercalent entre ceux du 5° (Lomas) et 6° (Lawton) au dernier TT Junior.

#### LE MANX SENIOR (500 cmc.)

Réunissant 83 partants, par un temps splendide, le Senior fut encore pour Matchless-AJS une occasion de prouver la supériorité de ses « compétitions-client ».

Quelques changements de machines eurent lieu avant le départ où des 500 se virent remplacées par des 350. L'un des plus étonnant fut celui de Mc Intyre qui délaissa sa 500 Norton qui lui avait permis le meilleur temps à l'entraînement, mais avait un freinage moins efficace que sa 350 AJS.

Dès le départ on peut espérer de belles démonstrations de J. Storr et H. Clark qui partent à 30 secondes d'intervalle, Pearce et Taylor, groupés d'une façon similaire, et Mc Intyre (98) et Farrant (105). Le plus beau départ fut celui de Farrant, dont la twin Matchless « Manx » allume immédiatement.

Le premier à boucler le tour est le n° 2 D. Ennett, qui monte la 350 de Clark, alors que Mc Intyre et D. Farrant sont donnés comme les deux meilleurs temps.

Du contrôle de Brayhill parvient la nouvelle de la chute de Michaël Richardson qui succombera rapidement à ses blessures, alors qu'il n'a que 19 ans !

A l'issue du premier tour, Mc Intyre est crédité de 26'21", soit 2 secondes de

moins que Storr, mais 25 secondes de plus que Farrant qui prend un bel avantage.

G. Collett (BSA) casse sa chaîne et abandonne.

Au cours du second tour, on vérifie à de nombreux détails que la Matchless twin dispose d'un bon nombre de chevaux, mais aussi que Clark est en train de viser le record du tour.

Les ravitaillements sont très fréquents. H. Pearce ne s'arrête que 17 secondes, tandis que D. Farrant ne peut faire mieux que 25 secondes.

A la fin du deuxième tour, le classement est le suivant :

1. D. Farrant (Matchless) 51'27" ; 2. H. Clark (Norton) 52'10" ; 3. Mc Intyre (348 AJS) 52'11" ; 4. P. Davey (Norton) 52'14" ; 5. J. Storr (Norton) 52'23" ; 6. D. Parkinson (Norton) 52'43" .

**Le troisième tour :** A Ramsey, Storr passe 35 secondes devant Clark (5 secondes d'avance). Mc Intyre (n° 98) poursuit le n° 54 P. Walsh (Vincent).

Storr et Clark ravitaillent ensemble à la fin de leur troisième tour. Clark est plus rapide et gagne quelques secondes.

Mc Intyre passe la ligne 45 secondes devant Farrant qui en réalité tient toujours la tête avec 25 secondes d'avance.

D. Ennett place une seconde 350 AJS dans le tableau des six premiers. F. Jones donne la note humoristique en déployant des efforts apparents pour tenir sa culotte qui a perdu tous ses boutons ! Par contre A. Smith (Norton) est plus sérieusement embêté avec une bielle cassée.

D. Ennett est le premier à accomplir le 4° tour avec une nette avance sur ses suivants.

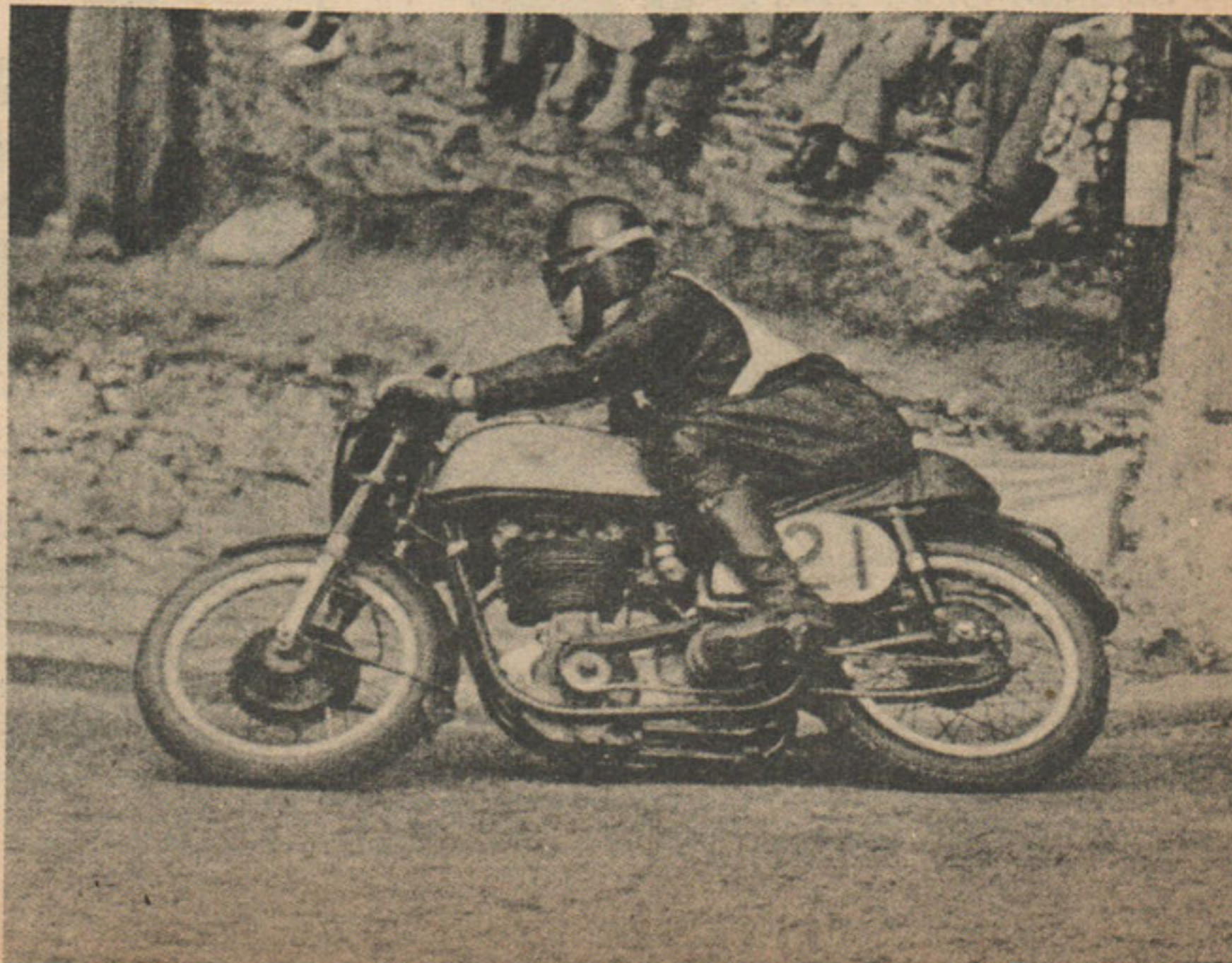
Mc Intyre passe la ligne 25 secondes devant Farrant, ce qui donne à celui-ci un avantage de 45 secondes et le record du tour en 25'17", soit une vitesse de 144,151 kmh.

A la fin du quatrième tour, le classement est le suivant :

1. D. Farrant (Matchless) 1 h. 42'42" ; 2. Mc Intyre (348 AJS) 1 h. 43'27" ; 3. P. Davey (Norton) 1 h. 44'19" ; 4. J. Storr (Norton) 1 h. 44'21" ; 5. H. Clark (Norton) 1 h. 44'23" ; 6. D. Ennett (348 AJS) 1 h. 45'22" .

Quand les deux leaders passent à Highlander pour la cinquième fois, l'écart n'est plus que de 20 secondes. Est-ce que Farrant voudrait rattraper la 350 volante ? Clark est annoncé à Ramsey, alors que Storr reste à Kirkmichaël. Est-ce une erreur du Boy-Scout ou un accident ? Hélas ! Storr vient de casser sa chaîne primaire et laisse sa 4° place à Clark.

Le troisième homme en 500 : P.A. Davey (Norton) à Governor's Bridge.



IL EST DE VOTRE INTÉRÊT  
DE VISITER LE STAND

# GUILLER FRÈRES

SALON DU CYCLE ET DE LA MOTO - STAND 48 PALAIS DES  
EXPOSITIONS - PORTE DE VERSAILLES - DU 2 AU 12 OCTOBRE

*Vous y verrez exposés :*

DES **CYCLES**

**TANDEMS** avec ou sans moteurs

**CYCLOMOTEURS**

**VÉLOMOTEURS**

**SCOOTERS** (Bloc-A.M.C. 4 temps)

**MOTOS LÉGÈRES**

LA "SPORT 52"

QUI COMPORTE DES AMÉLIORATIONS IMPORTANTES  
UNE « 250 cmc. » A 4 TEMPS - BLOC-MOTEUR A.M.C.

CATALOGUE GRATUIT sur demande contre 15 fr. en timbres-poste

**GUILLER Frères - constructeurs - FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)**

**AMAC**  
LA GRANDE MARQUE  
MONDIALE DE  
**CARBURATEURS**

pour MOTOS  
VELOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS  
SCOOTERS

et tous  
moteurs  
auxiliaires

Type  
VELOMOTEUR

Type  
CYCLOMOTEUR

Type  
MOTO

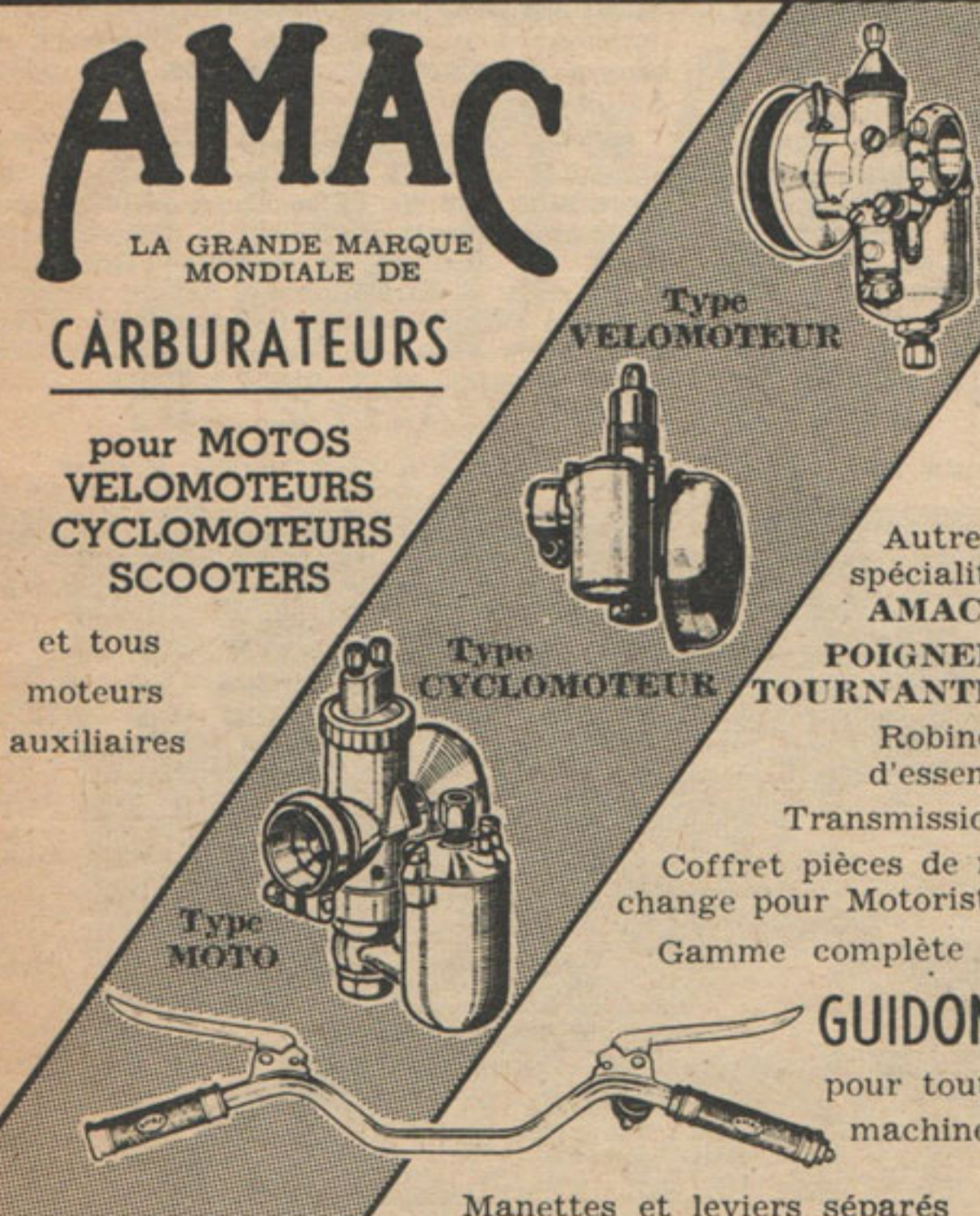
Autres  
spécialités  
AMAC :  
**POIGNEES  
TOURNANTES**  
Robinets  
d'essence  
Transmissions  
Coffret pièces de re-  
change pour Motoristes  
Gamme complète de

**GUIDONS**  
pour toutes  
machines

Manettes et leviers séparés  
Catalogue à MM. les Agents

**STATION-SERVICE-AMAC**  
21, r. Collange - LEVALLOIS - PER. 06-02

**GUIDON  
nouvelle  
poignée  
tournante**



HALL DU CYCLE (Porte de Versailles) - STAND 148

LICENCE  
DUCATI

HALL DU CYCLE -- STAND 36

48 cm<sup>3</sup>

**Muciciclo**

4 TEMPS 2 VITESSES

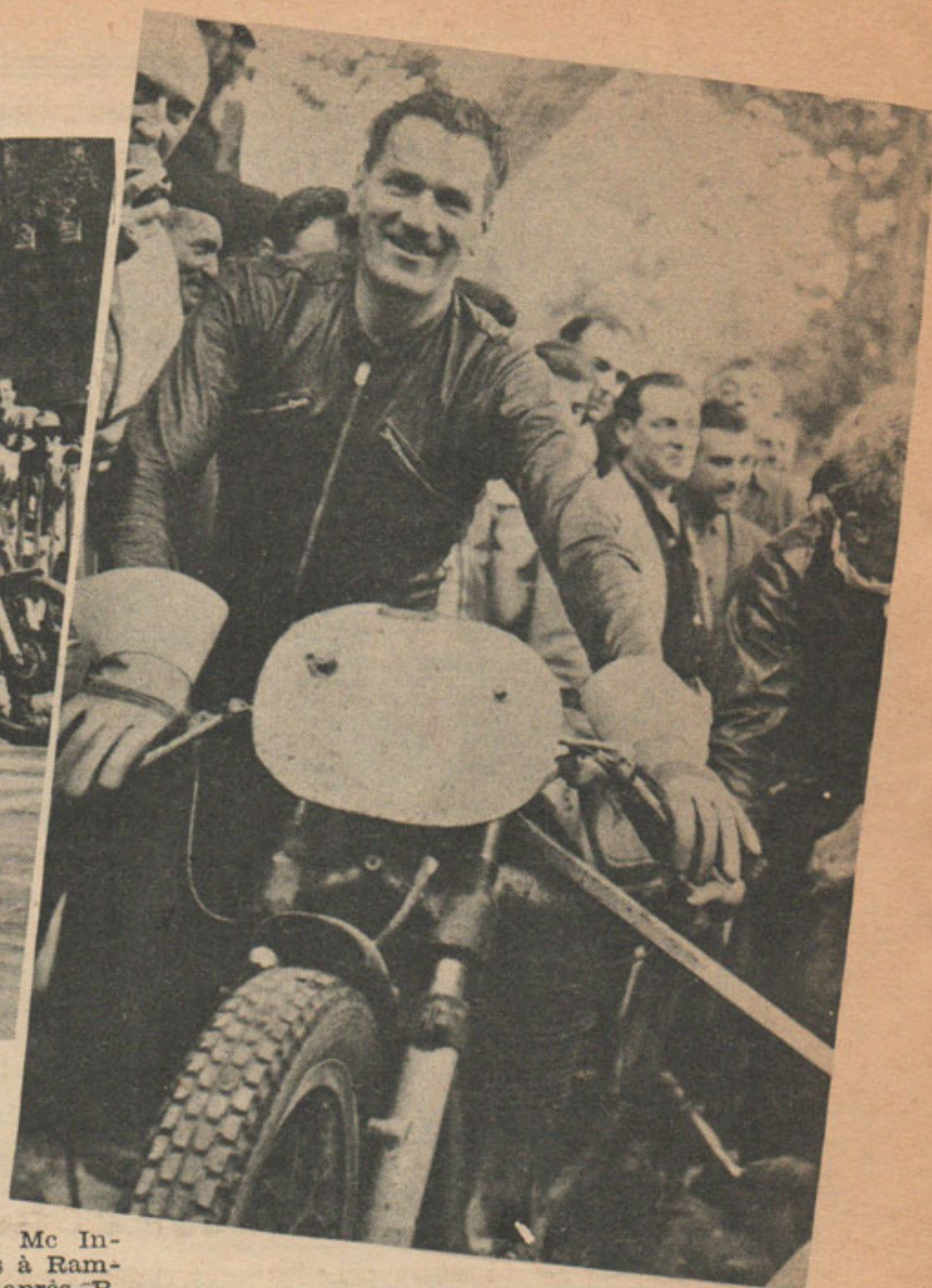
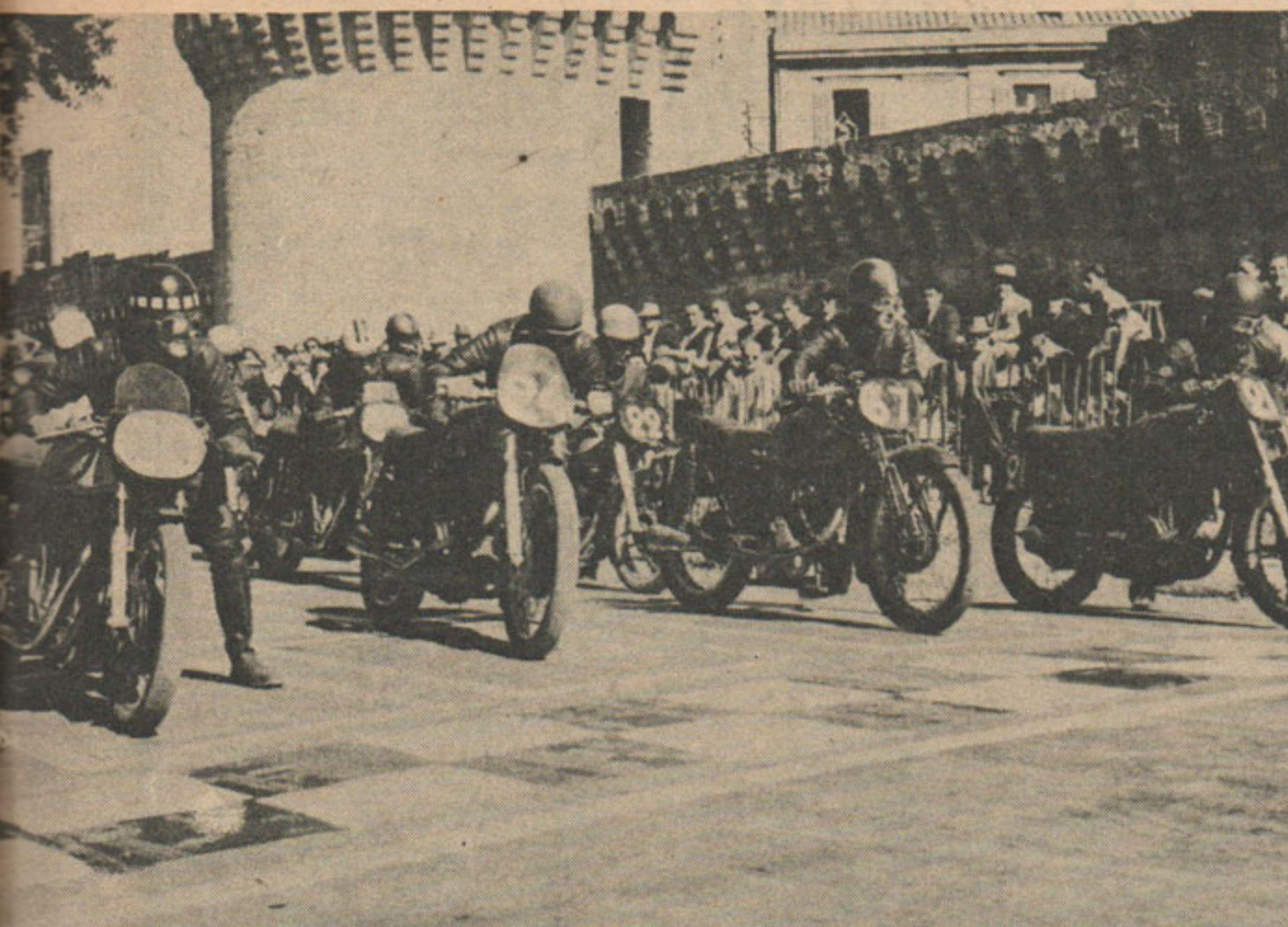
LE PLUS RAPIDE LE PLUS ECONOMIQUE

**M.ROCHER**  
CONSTRUCTEUR  
FRANCE

USINES à CENON (Vienne)  
Bureaux commerciaux : 36<sup>ter</sup>, Av. de l'Opéra, PARIS. Ope. 08-96



MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



Les organisateurs du Circuit de Vitesse International d'Avignon avait réuni un plateau de choix. Au départ des 350 cmc. nous trouvons, de gauche à droite, Tommy Wood, futur vainqueur,...

D. Ennett entame son dernier tour, suivi à un court intervalle par Davey, A. Ramsey; Farrant est tout près de Mc Intyre et de Craig-ny-Baa parvient la nouvelle qu'il a même réussi à le passer ! Devant les stands, l'avantage de Farrant est de 150 mètres. A Quarter Bridge il n'est plus que de 10 mètres, il remonte à 25 mètres à Union Mills et à Highlander ce sont 400 mètres qui séparent Farrant de Mc Intyre.

Les temps du cinquième tour montrent que Farrant a encore grignoté quelques secondes au record du tour. Avec l'abandon forcé de Storr, Ennett devient cinquième, alors qu'un second compatriote habitant également l'île de Man vient sixième. C'est D. Christian sur une Norton.

Ballacraïne annonce que seulement 20 mètres séparent la twin de la 350 ! Les courbes avantagent évidemment cette dernière, car à Glen Helen la distance est de 150 mètres. A Ballaugh, après un long trajet plein gaz, l'écart est de 300 mètres, et enfin à Sulby de plus de 400 mètres.

A 1 h. 22 Ennett finit sa course sans aucun arrêt (gros réservoir).

Pendant ce temps, Farrant et Mc Intyre sont séparés par 20 secondes à Ramsey. Clark passe la ligne juste après R. Ritchie (encore une 350 AJS !).

Enfin Mac Intyre passe le drapeau à damiers, ayant surclassé toutes les 500, sauf la Matchless twin; avec sa 350 qui lui a déjà donné la première place en « Juniors ».

D. Farrant termine en beauté, hisant le record du tour à 144 kmh. 262.

Voici le classement :  
 1. D. Farrant (Matchless twin) 2 h. 33'13"; 2. Mc Intyre (AJS 350) 2 h. 34'57"; 3. P. Davey (Norton) 2 h. 35'49"; 4. Clark (Norton); 5. D. Ennett (350 AJS); 6. Christian (Norton); 7. Pearce (Norton); 8. Parkinson (Norton); 9. J. Wood (Norton); 10. Hauseley (Norton); 11. Ritchie (350 AJS).

Signalons pour donner un aperçu de la qualité de cette course, que le temps du vainqueur le placerait entre le 5<sup>e</sup> (Coleman) et le 6<sup>e</sup> (Mc Candless) au TT. Mac Intyre aurait fait 9<sup>e</sup> avec sa 350 et Clark 11<sup>e</sup>.

...Georges Monneret, Jos Albisser, Bruguière et au second plan Murit (22). Ci-dessus : voici Oliver qui pour son tour d'honneur, a enfilé une paire de gants « Gamet » à dos élastique évitant la crispation. (Lire notre compte-rendu du circuit d'Avignon, page 731).

## PETIT ECHO

### VELOX AU SALON

Les Etablissement Velox, 65, rue Vaillant Couturier, à Bagnolet (Prestine bord mince) exposent au Salon, Hall du Cycle, Stand 65.

## NOS PETITES ANNONCES

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

Pour l'envoi par courrier de nos Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes).

### MOTOS A VENDRE

VDS cause ach. voit. ens. ou sep. GR 800, side Précis. porr. mot. pont, pneus nfs. Equipem. luxe. JACOBS rue Montaigne, 21, Puteaux. Photos vis. ts l. j.  
 ZUNDAPP KS600 av. side Steib ens. impec. 7000 kms. LARDE-NOIS, 10 ter rue Bisson 20<sup>e</sup>  
 AUTOMOTO 150 cc parf. état prix intér. DID. 42-52.

R. ENFIELD 350 cul. type Bul-let 51 t. b. ét. f. tél. sus. ar. COUTURIER 149 av. de Neuilly Neuilly s/Seine SAB. 98-39.  
 CSE mal. Vespa rodé s. garant. équip. impec. samedi. CARION 43 pl. Jules Ferry Montrouge  
 K 500 Zundapp sacc. cuir rem. Fulgur le soir ap. 18 h. 200000 Ponsin 77 b. M. Gorki Villejuif  
 500 TWIN Triumph 1951 10000 kms urgent. MENAGER, Saint Pierre de Clairac (L. et G.)

### B.S.A. DISPONIBLES

Delaire 4 imp. Gaité DAN.5543  
 250 BSA C11 SL. Sibinski 14 passage Deschamps 3<sup>e</sup> ét. (20<sup>e</sup>)  
 JONGHI 125 ét. nf ent. eq. px 80. Tél. Vitry TRE. 36-98  
 BMW R12. 11 r du Petit Pont Paris 5<sup>e</sup>. T. DAN. 42-37.  
 MOTOB. 125 culb. bon état + remorque Fulgur. GUYOT 2 av. Boutrou, 13<sup>e</sup>.

AJS Twin impec. BOUILLON 5 square Gabriel Fauré 17<sup>e</sup>.  
 BMW R61 avec side. HANOCQ 126 r. Nationale 13<sup>e</sup>.  
 SIDE Stoye DKW 500 origine px 230. BOYER NOR. 82-40.  
 HURTU cyclom. f. tél. ét. nf Thomasson Odé.68-35 apr. 20h.  
 MR 100 cc parf. Lemonnier 1 av. Pte de Montreuil Paris-20<sup>e</sup>  
 PEUGEOT 176 TC4 impeccas. 40-49.  
 MOTOB. D45S impecc. 82000. 47 rue Al. Caillou, Chelles.  
 600 CONDOR C. 580 side rec. du monde. Bernard. 248. sans side : 198., 9000 k. ét. nf (t.l. j.). Jean 245 r de Bercy 12<sup>e</sup>  
 125 PEUGEOT oct. 49 4 vit. nbx acc. 1<sup>re</sup> m. Ita.28-19 h. b.  
 TRIUMPH T100 cme nve Turigny 52 r de la Goutte d'Or 18<sup>e</sup>  
 Saroléa 500 cul. 4 v. sél. 110. HUCHEDE 118 bd Courcelles.

500 TRIUMPH bicyl. side Précision état impec. BERTIN 28 rue Télégraphe Paris 20<sup>e</sup>.  
 DKW RT 200 neuve. ANNE, 102, r. Théâtre Paris 15<sup>e</sup>.  
 AJS Twin 500 juil. 51, impec. 19000 k. 320. Tél. 183 Rls Orangis (S.-O.).  
 BMW 500 R52 mot. rech. + cad. px int. 5 r J. Mermoz 8<sup>e</sup>  
 SIDE Bernardet 20000 à déb. soir 18 h. RENIAUX 68 rue Barrault, Paris 13<sup>e</sup>.  
 350 DKW NZ 4 v. eq. tte beauté. Boucher 60 r Rébeval 19<sup>e</sup>  
 ZUNDAPP 800 4 cyl. + side t. b. ét. px 160. Pourny, Coiffeur 3 pl. Hôtel de Ville, Gonesse  
 175 PEUG. f. tél. s. ar. c. nve JEAN 28 r du Pressoir 20<sup>e</sup>  
 TRIUMPH Tiger 100 mod. 51 px int. 40 r. du Texel 14<sup>e</sup>.  
 JAWA 350 bon ét. 165. MACQUET 38 rue de Joinville 19<sup>e</sup>

# C'est toujours aux Ets BONNET

80, av. Gal-Leclerc  
BILLANCOURT

## Mobylette

A CREDIT !

QUE VOUS TROUVEREZ avec le populaire cyclomoteur

Le PLUS BEAU CHOIX des modèles de Motos et Scooters

des PLUS GRANDES MARQUES FRANÇAISES et ETRANGERES :

ALCYON — B.S.A. — GIMA — GNOME-RHONE — GUILLER — JONGHI — MOTOBECANE —  
MOTO GUZZI — TERROT

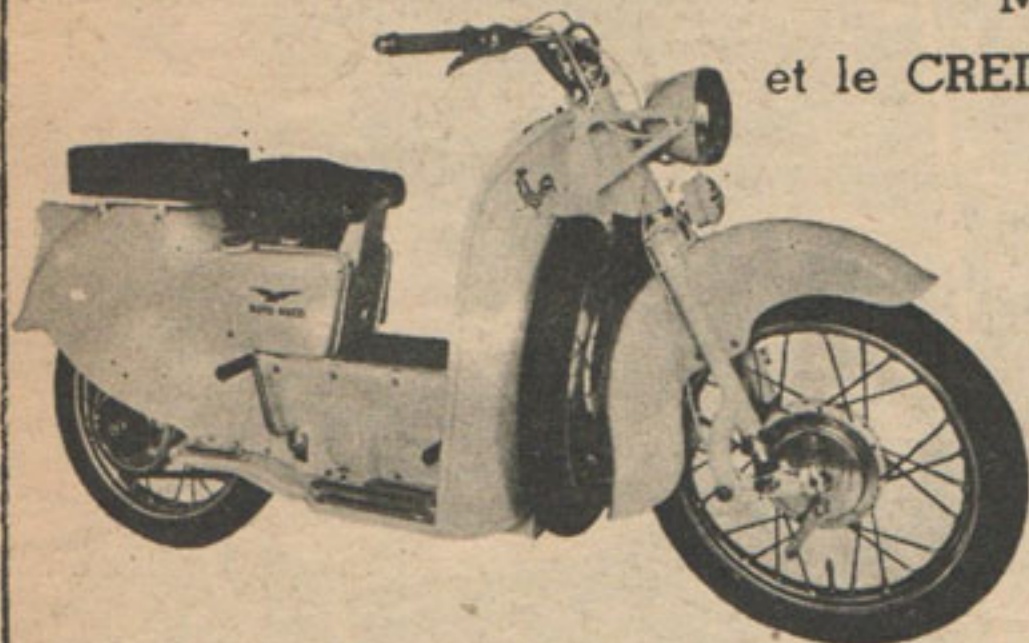
et le CREDIT le PLUS AVANTAGEUX.

6 à 12 mois

sur toutes

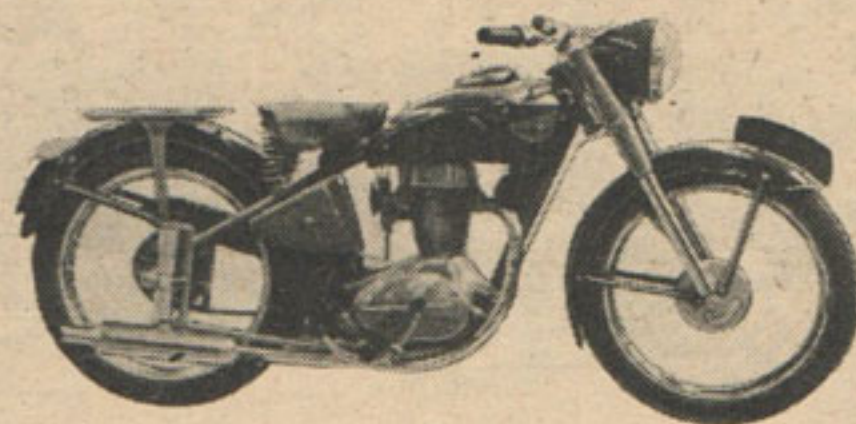
machines

sans exception

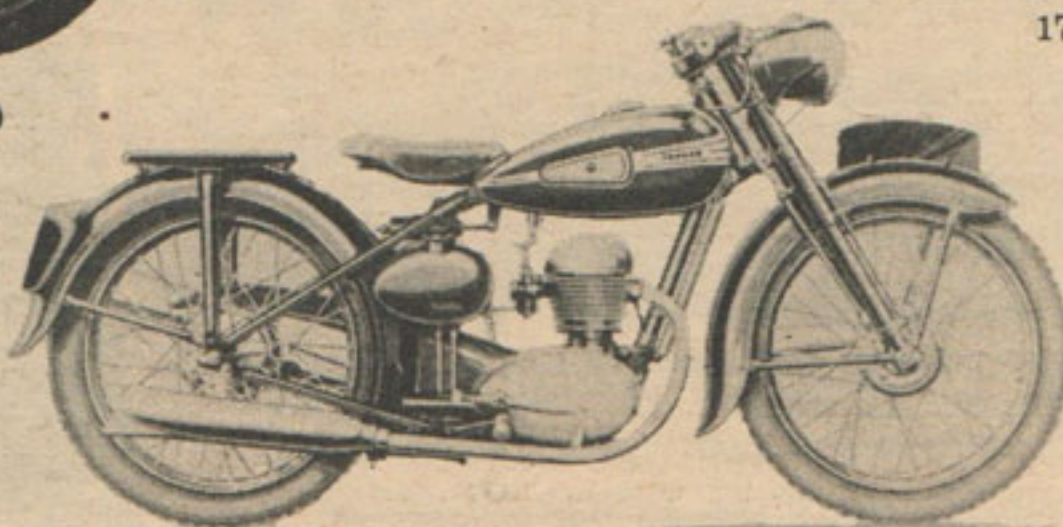


le rapide et brillant GALLETTO  
« un essai sans engagement  
et vous serez enthousiasmé »

**VENEZ VOIR  
NOS OCCASIONS**



175 MOTOBECANE



125 TERROT E.T.D.

**LIVRAISONS LES  
PLUS RAPIDES**

Directeur-Gérant :  
N. ANGELI

Tél. : MOL. 15-46

Métro : Billancourt

Documentation 50 fr.  
Renseignements 30 fr. timb.

## MAGENTA-MOTOS

9, Boulevard Magenta — PARIS (10<sup>e</sup>)

Tél. : NORd 11-60

Métro : République

**ACHAT — VENTE — REPRISE**

Crédit immédiat sur neuf

MOTOBECANE — TERROT — MONET-GOYON

GUILLER — GNOME-RHONE — JONGHI

A.G.F. — ARDENT

PIECES DETACHEES A.M.C.

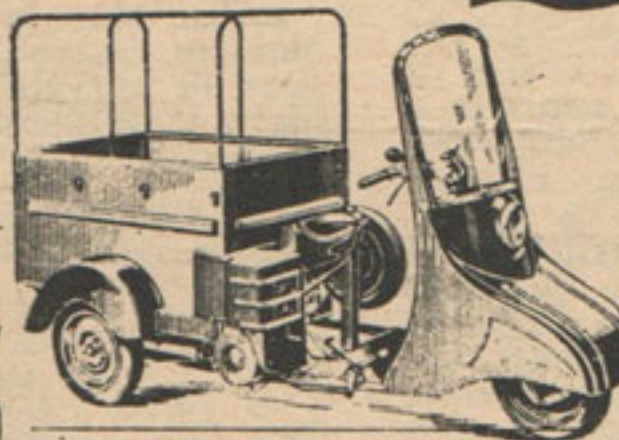
STATION - SERVICE

ACCESSOIRES — EQUIPEMENTS

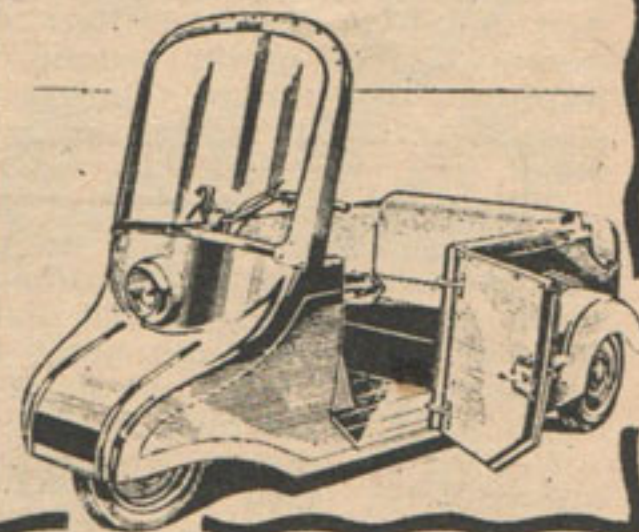
## Triscooters POINARD

54, rue E. Dolet

CACHAN - ALE. 34-41



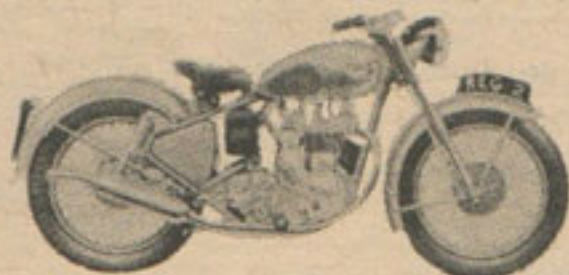
**SALON  
DE L'AUTOMOBILE**  
Porte de Versailles  
STAND N° 306



## ROYAL ENFIELD

Agence Exclusive pour PARIS

Entretien  
Réparations  
Pièces  
d'origine



Accessoires  
Chaines Renold  
Bougies Bosch  
Lodge

PNEUS AVON

Agence NORTON, MOTOBECANE, EXCELSIOR

Livraisons assurées

MOTEURS HORS-BORD

ETOile 08-66

M° Ternes et Argentine

### PARIS

Evinrude et Johnson

11, RUE LABIE  
PARIS-17<sup>e</sup>

## 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

(Service 11) — Rue du Dr Cordier, St-QUENTIN (Aisne),  
2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord) et 14, rue Lincoln, PARIS-8<sup>e</sup>

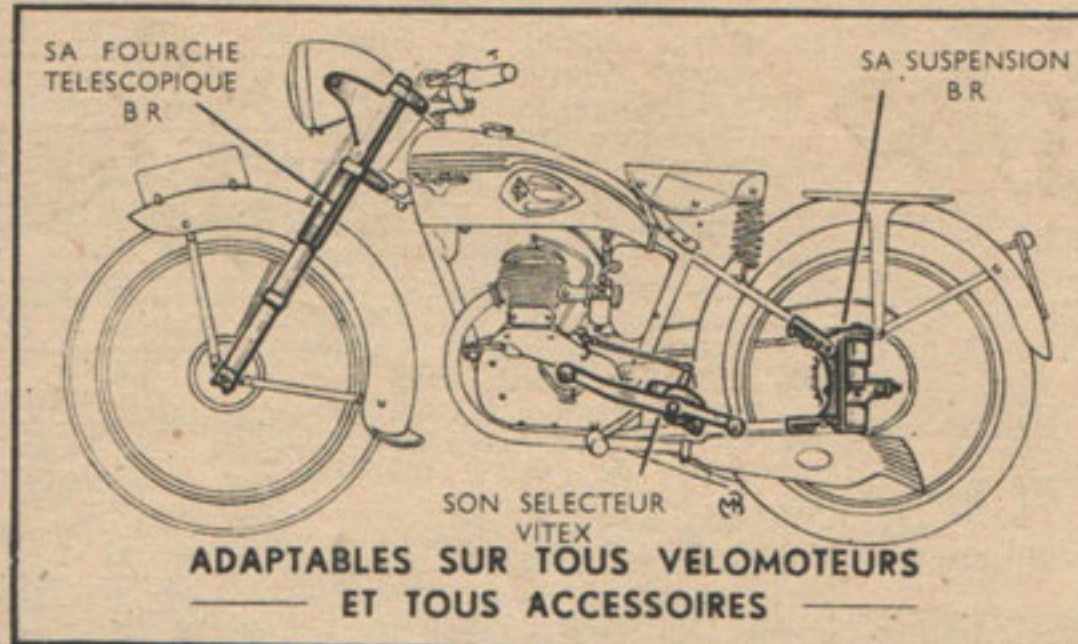




# SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

AGENCES DIRECTES  
**MOTOBECANE**  
**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<sup>e</sup> - AUT. 18-42**

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

**PARMI 4.000 FABRICATIONS DIFFERENTES**

Accessoires **BIPLEX-AURORA**  
 Huile **BRET'Oil** et **BRETOCYL GRAPHITE**  
 Vêtements et tabliers **CHROME-CUIR**  
 Housses Moto **CUEVAS**  
 Batteries sèches et chargeurs **DARY**  
 Casques protecteurs **FN**  
 Casques - Serre-têtes **GENO**  
 Carburateurs - robinets d'essence **GURTNER**  
 Anoraks - Combinaisons **HERMETIC-HELIOS**  
 Combinaisons **MACOMBYNN**  
 Interrupteurs **MOREL**  
 Lunettes 88 **ROD**  
 Sacoques cuir et camping **SABLE**  
 Avertisseurs sur volant magnétique **SANOR**  
 Sélecteurs pour Vélocycleurs et Motos **VITEX**

## REVIL ETS

82, avenue des Ternes - 225, Boul. Péreire  
 PARIS-17<sup>e</sup> **Dépôt MACOMBYNN** ETO. 15-53  
**MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE**



Le Cyclecar « **ARDEX** »

125 cc sans permis. 50 kmh.  
 3 l. aux 100 - Carrosserie  
 luxueuse tout aluminium  
 3 places : 218.000 francs.

Même modèle avec moteur 150 cmc.

Notice contre timbre. Essais les samedi et lundi

**ARDEX, 9, rue Paul Morin - NANTERRE (Seine)**

## RECTIFICATIF

A LA LISTE DES DEPOSITAIRES PARUE LE 27-9.

## MACOMBYNN

PARIS

4<sup>e</sup> Arrond. : **MONNERET**, 7-9, boulevard Beaumarchais.  
 5<sup>e</sup> — **SOUPER**, 14, rue du Cardinal Lemoine.  
 9<sup>e</sup> — **C. C. C.**, 35, boulevard Haussmann.  
 10<sup>e</sup> — **CHABRIER**, 94, boulevard Magenta.  
 11<sup>e</sup> — **VOLTAIRE MOTO**, 53, rue Richard Lenoir.  
 12<sup>e</sup> — **FOURNET**, 135, boulevard Diderot.  
 14<sup>e</sup> — **R. LALA et Fils**, 194, avenue du Maine.  
 15<sup>e</sup> — **PARIS MOTO**, 55 - 57, rue Brancion.  
 15<sup>e</sup> — **LECHEVALLIER**, 57, boulevard de Grenelle.  
 17<sup>e</sup> — **Etabls REVIL**, 82, avenue des Ternes.  
 19<sup>e</sup> — **BIEHLER**, 71, rue de Flandre.  
 20<sup>e</sup> — **FRANÇOIS**, 19, rue Le Bua.

SEINE

ANTONY : **Ets RICHARD**, 31, av. de la Division Leclerc.  
 BILLANCOURT : **KIENE**, 73, quai du Point du Jour.  
 BOULOGNE : **PERRIN**, 50, avenue Edouard Vaillant.  
 COURBEVOIE : **GRANET**, 22 bis, rue de Bezons.  
 GENNEVILLIERS : **FLORET**, 40, rue Louis Castel.  
 GENTILLY : **MIGEON**, 60, rue Frileuse, 60.  
 JOINVILLE LE PONT : **CAMUS**, 46, avenue Galliéni.  
 LES LILAS : **PINSARD**, 187, rue de Paris, 187.  
 MONTROUGE : **MONNERET**, 106, avenue Aristide Briand.  
 PUTEAUX : **MAISON DU CYCLE**, 24, bd Richard Wallace.  
 SAINT DENIS : **ROUSSEY**, 26, rue Ernest Renan, 26.  
 SAINT MAUR : **POHU**, 52, avenue Foch, 52.  
 VILLEJUIF : **DESCHAZEAUX**, 10, avenue de Paris, 10.

SEINE et MARNE

FONTAINEBLEAU : **JAUVART**, 146, rue Grande, 146.

SEINE et OISE

BEZONS : **Etabls PIEL**, 162, rue Edouard Vaillant.  
 CORBEIL : **Société A. M. V.**, 43, rue Saint Spire, 43.  
 ERMONT : **MOTO ACCESSOIRES**, 29, rue de Stalingrad.  
 GRIGNY : **ROMAN**, 8, rue du Port, 8.  
 LE VESINET : **GUYARD**, 16, rue du Général Clavery, 16.  
 MANTES : **NEPLATZ**, 77, avenue de la République, 77.  
 MONTMORENCY : **CARRE René**, 15, rue Saint Jacques.  
 POISSY : **Etabls ALLAERT**, 55, rue du Général de Gaulle.  
 PONTOISE : **Etablissements MIGAUX**, place du Pont.  
 SAINT-GERMAIN : **ROUSSEAU**, 21, rue de Poissy, 21.  
 VERSAILLES : **Etabls DEPEE**, 5, rue du Général Leclerc.

**PARTOUT**

**POUR TOUT**

# FULGUR

Modèles pour :

Motos M. 100  
 Vélocycleurs M. 50  
 Cyclomoteurs V. 30

Documentation gratuite sur  
 demande

**Etablissements TAILLANDIER**  
 61, Rue de la Prévoyance VINCENNES Tél. : DAU. 51-77

# À travers le Sport

## Vitesse...



### COURSE DE COTE DE CHREA (ALGERIE)

#### RESULTATS

175 cmc. (A) : 1. Fracès, 17'22" 8-10 ; 2. Lefèvre, 21'33" 9-10 ; 3. Crémadès, 23'33" 9-10 ; 4. Debrincat, 30'12" 2-10.  
 175 cmc. (B) : 1. Cadène, 17'26" 2-10 ; 2. Coll Roger, 18'01" 6-10 ; 3. Delmas, 18'17" 9-10 ; 4. Debrincat, 30'12" 2-10.  
 250 cmc. : 1. Verna, 16'31" 9-10 ; 2. Cardona, 18'57" 3-10 ; 3. Deitweller, 19'01" 9-10.  
 350 cmc. : 1. Pétrus, 15'36" ; 2. Vétillard, 15'47" 9-10 ; 3. Salla, 16'54" 3-10 ; 4. Lebeau, 16'55" 1-10.  
 500 cmc. : 1. Régnier, 14'39" 7-10 ; 2. Wybo, 15'02" 6-10 ; 3. Goetz G., 15'08" ; 4. Schmit, 16'11" 7-10.  
 Sidecars : 1. Triay, 18'11" ; 2. 20'50" 1-10.  
 Classement général : 1. Régnier ; 2. Wybo ; 3. Goetz G. ; 4. Pétrus ; 5. Vétillard ; 6. Schmit ; 7. Verna ; 8. Bailleux ; 9. Salla ; 10. Lebeau.

### COURSE DE COTE DE RALENTI DE COULBRON

1. Lethélier Robert sur 250 Puch, 14'40" ; 2. Ducrot Raymond sur 250 Peugeot, 14' ; 3. Delmotte Oscar sur 175 Automoto, 11'40" ; 4. Boulard Robert sur 100 Monet-Goyon, 9' ; 5. Bazin Louis sur 350 Dresch, 9' ; 6. Germanaz Marcel sur 125 Terrot, 8'20" ; 7. Roussel sur 75 Motobécane, 7'20" ; 8. Kugler Marcel sur 350 Peugeot, 5'.

#### CLASSEMENT CATEGORIE 3 et 4 ROUES

4. Ansay Georges, side Jawa 350, 24'20" ; 6. Boulard Paul, Vélocar Mochet 100 cmc. 5'.

### COUPES DE PARIS

Première 1/2 finale vitesse motos 175 cmc. : 1. Delaunay, les 6 kms en 3'45" 2/5 ; 2. Sutra, 3. Mabillat à 2 tours.  
 Moyenne générale pour le 1er : 95 kmh. 238.  
 Deuxième 1/2 finale : 1. Demuth, les 6 kms en 3'40" 1/5 ; 2. Chailloux à un tour ; 3. Meyer, à 2 tours.  
 Moyenne générale pour le 1er : 98 kmh. 096.  
 Finale de la Coupe de Paris : 1. Delaunay, les 7 kms en 4'14" 4/5 ; 2. Demuth ; 3. Sutra ; 4. Chailloux à 3 tours.  
 Moyenne générale pour le 1er : 97 kmh. 826.  
 Le meilleur tour à 103 kmh. 448.  
 Le MC Clodoaldien remporte la Coupe de Paris avec 5 points. Châtillon termine second avec 4 points.

### CIRCUIT D'AVIGNON

Disputé par un temps ensoleillé, et devant de nombreux spectateurs, le Circuit International d'Avignon, a, comme on pouvait le prévoir, remporté un succès triomphal. La liste des engagements laissait déjà prévoir un spectacle peu ordinaire, et effectivement, le déroulement des courses ne déçut personne.

#### LES 175 CMC.

Le samedi 21, à 17 h. 30, avait lieu le départ du Grand Prix de Provence, réservé aux 125 Régionaux. Dès les premiers tours, Errico prend la tête, suivi par Onda et Burgraff sur MV deux temps. Cinq tours avant la fin (la course en comportait 25), Errico, qui semblait le vainqueur selon toutes probabilités, chute (heureusement sans mal) et se fait passer par Onda qui ne se laissera pas déloger de sa place de 1<sup>er</sup> jusqu'à la fin.

#### RESULTATS

1. Onda (Magnat Debon) 40'47", moyenne 76 kmh 900 ; 2. Errico (Mondial) 41'27" ; 3. Burgraff (MV) 41'32" ; 4. à un tour, Focardi, 40'57" ; 5. Spalec, 41'17" ; 6. Bert, 41'29" ; 7. Daniel, 41'30" ; 8. ex-æquo à deux tours, Dalmaso et Perrin, 41'18" ; 10. à 3 tours, Ruisan, 41'28" ; 11. à 7 tours, Bocquet 40'17".

Le dimanche matin eurent lieu les essais en 350, 500 et sidecars, au cours desquels T. Wood réalisa 87 kmh. 906 en 350 cmc.

En 500 cmc., c'est Pagani qui est le meilleur avec 93 kmh. 933.

En sidecars c'est Oliver qui obtient le meilleur temps, d'où il ressort une moyenne identique à celle de Wood.

#### LES 350 CMC.

La première course inscrite au programme de l'après-midi est celle des 350 cmc.

Wood était donné grand favori de cette catégorie, non à tort semble-t-il, puisqu'il vaincra après avoir mené durant toute la course. Pierre Monneret essaya de le poursuivre et établit en passant un nouveau record du tour en 1'20", soit à 94 kmh. 500 de moyenne.

#### RESULTATS

1. Tommy Wood (Norton) 56'17", moyenne 89 kmh. 546 ; 2. Pierre Monneret 56'36" ; 3. Bruguère ; 4. Albisser ; 5. Heath

#### LA COURSE DES SIDES

Comme de juste, c'est Oliver qui remporta la catégorie sidecars malgré les attaques répétées de Drion et Murit.

#### RESULTATS

Sidecars 500 cmc. (40 tours de circuit, soit 84 kms) : 1. Eric Oliver (Norton) 59'46" (moy. 84 kmh. 327) ; 2. Drion (Norton) 59'57" ; 3. Murit (Norton) 1 h. 1'1" ; 4. Schmidt (Norton), à un tour ; 5. Taylor (Norton) à 2 tours.  
 Meilleur tour par Oliver en 1'26", soit 87 kmh. 906.

#### L'EPREUVE DES 500 CMC.

Burgraff, que nous connaissions déjà en tant que pilote international et même Champion de France en 175 cmc., se distingua aussi en 500 cc., puisqu'il remporta la première place. Pagani, qui mena durant quelques tours, dut abandonner sur incidents mécaniques, ainsi que De Ortueta et Pierre Monneret.

#### RESULTATS

1. Burgraff, 1 h. 07'03" (moyenne 93 kmh. 959) ; 2. Collot, 1 h. 07'17" ; 3. Wood, 1 h. 07'

17" ; 4. Georges Monneret, 1 h. 07'55" ; 5. Bruguère.

Meilleur tour par Burgraff en 1'17", moyenne 98 kmh. 191.

### AUX 6 JOURS INTERNATIONAUX

Bénéficiant d'un fort mauvais temps, les compétiteurs de la fameuse épreuve ont passé avec plus ou moins de succès le cap du 6<sup>e</sup> jour. Au troisième jour des courses, 78 coureurs sur 260 s'étaient déjà retirés. L'équipe allemande fut amputée dès les premiers jours d'un de ses pilotes. Dollmann, sur 98 cmc. NSU-Fox, qui chuta en montagne, un chien s'étant jeté violemment en travers de sa roue avant. Du côté anglais, une machine fut également accidentée et entièrement carbonisée avant l'arrivée des secours. Le pilote est heureusement sain et sauf. Au classement général, la Tchécoslovaquie était en tête, avec 0 pt de pénalisation.

Voici quelle était la situation des autres équipes concourant pour le Trophée International au troisième jour :

1. Tchécoslovaquie ; 2. Grande-Bretagne, 200 pts ; 3. Autriche, 300 pts ; 4. Suède, 355 pts ; 5. Allemagne, 507 pts ; 6. Italie, 791 pts.

Pour la Coupe d'Argent, 3 équipes étaient sans pénalisation après le troisième jour : celles de l'Allemagne, de la Hollande et de la Grande Bretagne.

Les derniers jours furent très durs, tant pour les machines que pour les hommes qui eurent à combattre la pluie et même la neige. Sur la fin de l'épreuve le coureur Hans Roth ne put partir à temps, sa BMW se refusant obstinément à démarrer, alors que ce coureur, avec Meier et Zeller, étaient les seuls à être arrivés au sixième jour sans pénalisation. Sur 53 pilotes qui prirent le dernier départ, 24 durent abandonner.

Les grands vainqueurs de l'épreuve sont donc les Tchécoslovaques qui remportent le Trophée International, le Vase d'Argent B et les deux premières places pour la Coupe des équipes d'usines.

Voici le détail du classement général :

Trophée International : 1. Tchécoslovaquie, 5 pts de pénalisation ; 2. Autriche, 600 pts ; 3. Grande-Bretagne, 700 pts ; 4. Suède, 956 pts ; 5. Allemagne, 1 407 pts ; 6. Italie, 2 080 pts.

Vase d'Argent : 1. Tchécoslovaquie équipe B, 12 pts ; 2. Allemagne, 60 pts ; 3. Hollande B, 62 pts ; 4. Tchécoslovaquie A, 182 pts ; 5. Hollande A, 336 pts ; 6. Grande-Bretagne B, 501 pts ; 7. Suède, 571 pts ; 8. Grande-Bretagne A, 624 pts ; 9. Italie A, 708 pts ; 10. Italie B, 822 pts ; 11. Autriche A, 905 pts ; 12. Italie C, 1 042 pts.

Coupe des équipes d'usine : 1. Tchécoslovaquie (équipe Jawa), 9 pts ; 2. Tchécoslovaquie (Jawa II), 12 pts ; 3. Allemagne (BMW) 60 pts ; 4. Hollande (BSA) 67 pts.

Coupe interclubs : 1. ADAC Wurtemberg (Maico), 0 pt, meilleur temps dans l'épreuve de vitesse, 2 h. 29'21" ; 2. ADAC Bavière I (DKW), 2 h. 29'43".

Nous reviendrons dans un prochain numéro sur cette grande épreuve qui fut, on s'en rend compte, très mouvementée.



Gaîté générale et participation nombreuse, deux caractéristiques d'une des dernières réunions du M.C. d'Épernay.



**MOTOCYCLISTES**  
**SCOOTERISTES**  
**VÉLOMOTORISTES**  
**CYCLOMOTORISTES**



**Grâce à Plastibotte,  
vous roulez par tous les temps**

La pluie ne vous empêchera plus d'aller à vos affaires ou de partir en promenade.

Les combinaisons les meilleures ne protègent que le corps et, à moins de mettre de lourds cuissards, fort encombrants, les pieds et les bas de pantalons restent à la pluie.

Seuls, les récents progrès réalisés dans la fabrication des matières plastiques ont permis d'apporter une solution totale à ce problème.

**Étanchéité absolue    Résistance à toute épreuve**  
**Poids minime (250 grs la paire)**  
**Pas plus encombrantes qu'une chambre à air pliée**  
**Se mettent ou s'enlèvent en 30 secondes**

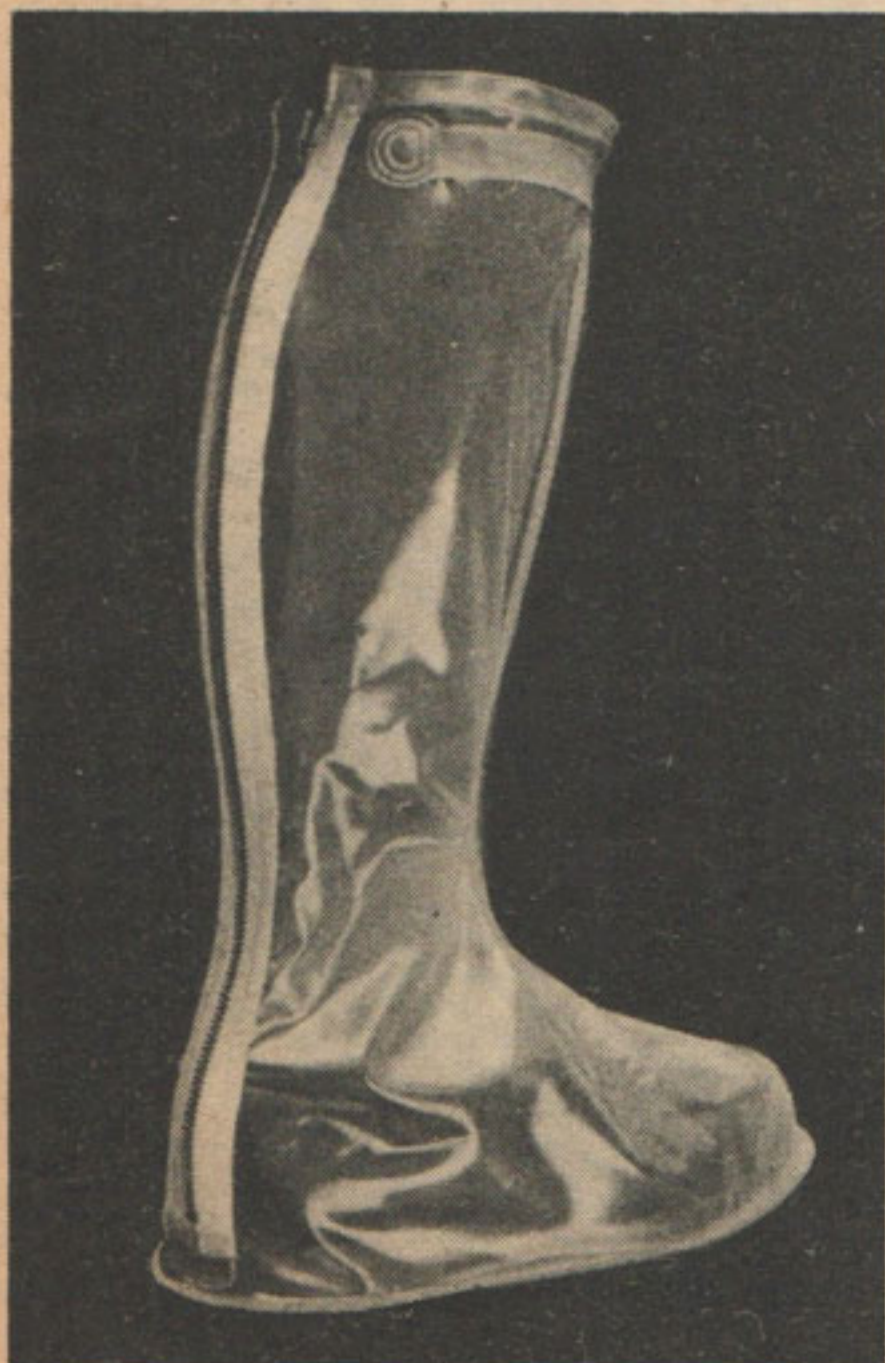
Telles sont les qualités principales de

**Plastibotte**

*Le bouclier contre la pluie et le cambouis*

PRIX : 1500 frs la paire

En vente chez tous les motocistes et magasins d'articles de sport. Pour les localités non desservies par notre réseau de distribution, envoi franco contre remboursement suivant indication de la taille désirée. COTEXUNION, 22, rue de la Folie-Méricourt - PARIS XI<sup>e</sup>



# TABLE DES RECORDS DU MONDE

Arrêtée à la date du 31-12-51. (Suite des numéros 1.073 - 1.074 - 1.076 - 1.081 - 1.088)

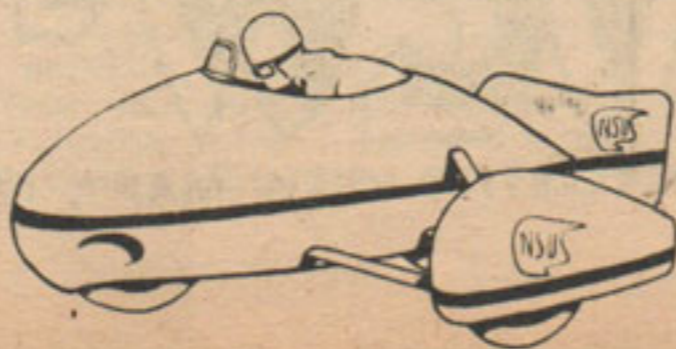
## Catégorie B (Véhicules à 3 roues)

### Classe 750 cmc.

1 km.	: D. L. Record détenu par la classe 500 cmc.
1 km.	: D. A. » » » » » »
5 kms	: 20/5/33, Avus, Henne (BMW), 1' 30"4, 199 kmh.
1 mile	: D. L. Record détenu par la classe 500 cmc.
1 mile	: D. A. » » » » » »
5 miles	: 2/11/34, Brooklands, Lones (Morgan), 3'0"5, 161 kmh.
10 kms	: 27/10/50, Montlhéry, Oliver (Norton), 3'54", 154 kmh.
50 kms	: 25/10/49, Montlhéry, Oliver (Norton), 18'28", 162 kmh. 4
100 kms	: 25/10/49, Montlhéry, Oliver (Norton), 36'54", 163 kmh.
500 kms	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 3 h. 24'2", 146 kmh. 9
1.000 kms	: Record détenu par la classe 350 cmc.
2.000 kms	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 14 h. 3', 142 kmh. 3
3.000 kms	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 22 h. 55', 130 kmh. 9
4.000 kms	: non établi
5.000 kms	: non établi
10 miles	: 27/10/50, Montlhéry, Oliver (Norton), 6'11", 156 kmh.
50 miles	: 25/10/49, Montlhéry, Oliver (Norton), 29'40", 163 kmh.
100 miles	: 27/10/50, Montlhéry, Oliver (Norton), 1 h. 1'8, 156 kmh.
500 miles	: Record détenu par la classe 350 cmc.
1.000 miles	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 11 h. 24', 141 kmh. 1
2.000 miles	: 7/10/51, Hartmann, etc... (Goliath), 24 h. 41', 130 kmh. 4
3.000 miles	: non établi
1 heure	: 27/10/51, Montlhéry, Oliver (Norton), 156 kmh. 2
2 heures	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 155 kmh.
3 heures	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 149 kmh.
4 heures	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 146 kmh. 7
5 heures	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 146 kmh.
6 heures	: Record détenu par la classe 350 cmc.
7 heures	: » » » » » »
8 heures	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 137 kmh. 9
9 heures	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 137 kmh. 9
10 heures	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 139 kmh. 3
11 heures	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 140 kmh. 6
12 heures	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 141 kmh. 7
24 heures	: 7/10/51, Montlhéry, Hartmann, etc... (Goliath), 130 kmh. 4
48 heures	: non établi

### Classe 1.200 cmc.

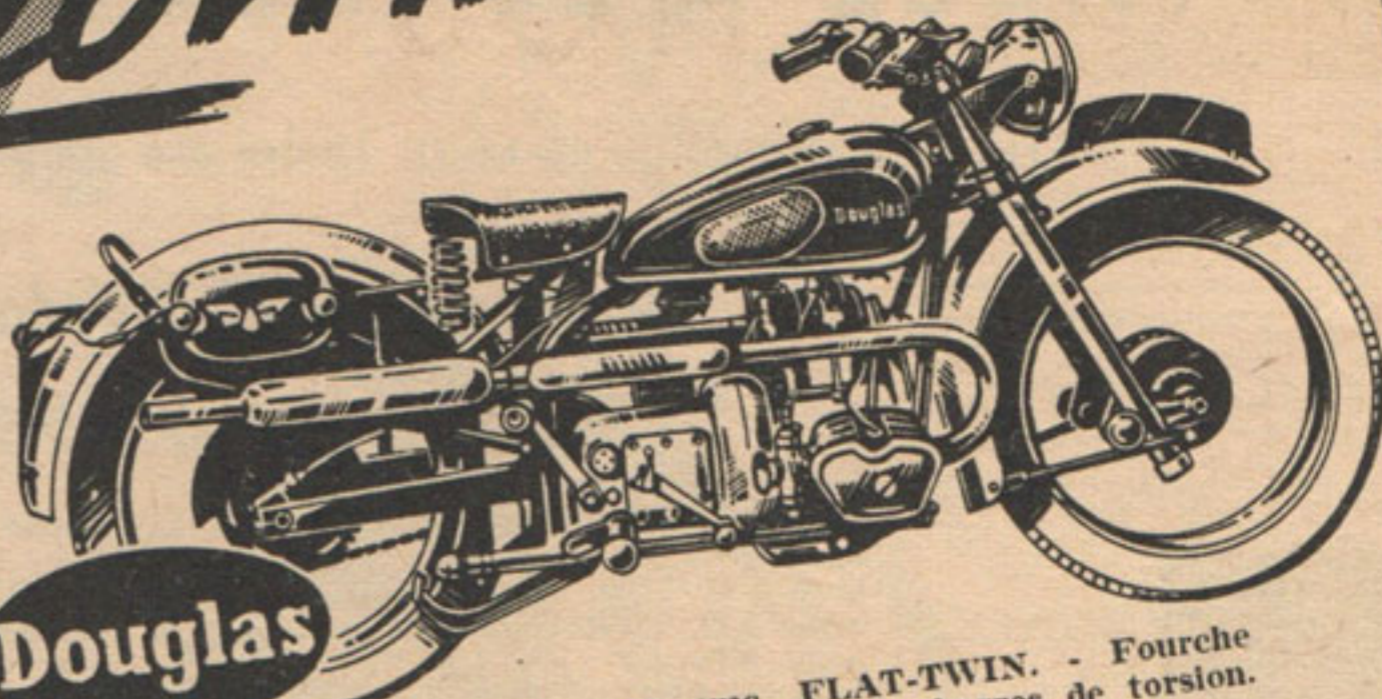
1 km.	: D. L. Record détenu par la classe 500 cmc.
1 km.	: D. A. » » » » » »
5 kms	: 16/9/49, Aalter-Jabbeke, Milhoux (Vincent H.R.D.), 1'28"7, 203 kmh.
1 mile	: D. L. Record détenu par la classe 500 cmc.
1 mile	: D. A. » » » » » »
5 miles	: 19/12/31, Montlhéry, Stewart (Mrs.) (Morgan Jap), 2'42"6, 178 kmh.
10 kms	: 7/8/30, Montlhéry, Stewart (Mrs.) (Morgan Jap), 3'38", 165 kmh.
50 kms	: 19/12/31, Montlhéry, Stewart (Mrs.) (Morgan Jap), 17'46", 169 kmh.
100 kms	: 19/12/31, Montlhéry, Stewart (Mrs.) (Morgan Jap), 35'49", 167 kmh.
500 kms	: Record détenu par la classe 750 cmc.
1.000 kms	: » » » » 350 cmc.
2.000 kms	: » » » » 750 cmc.
3.000 kms	: non établi
4.000 kms	: non établi
5.000 kms	: non établi
10 miles	: 19/12/31, Montlhéry, Stewart (Mrs.) (Morgan Jap), 5'43", 169 kmh.
50 miles	: 19/12/31, Montlhéry, Stewart (Mrs.) (Morgan Jap), 28'40", 168 kmh.
100 miles	: 28/12/30, Montlhéry, Stewart (Mrs.) (Morgan Jap), 58'42", 164 kmh.
500 miles	: Record détenu par la classe 350 cmc.
1.000 miles	: Record détenu par la classe 750 cmc.
2.000 miles	: non établi
3.000 miles	: non établi
1 heure	: 28/12/30, Montlhéry, Stewart (Mrs.) (Morgan Jap), 164 kmh.
2 heures	: Record détenu par la classe 750 cmc.
3 heures	: » » » » » »
4 heures	: » » » » » »
5 heures	: » » » » » »
6 heures	: Record détenu par la classe 350 cmc.
7 heures	: » » » » » »
8 heures	: Record détenu par la classe 750 cmc.
9 heures	: » » » » » »
10 heures	: » » » » » »
11 heures	: » » » » » »
12 heures	: » » » » » »
24 heures	: » » » » » »
48 heures	: non établi



# Tas de Salon...

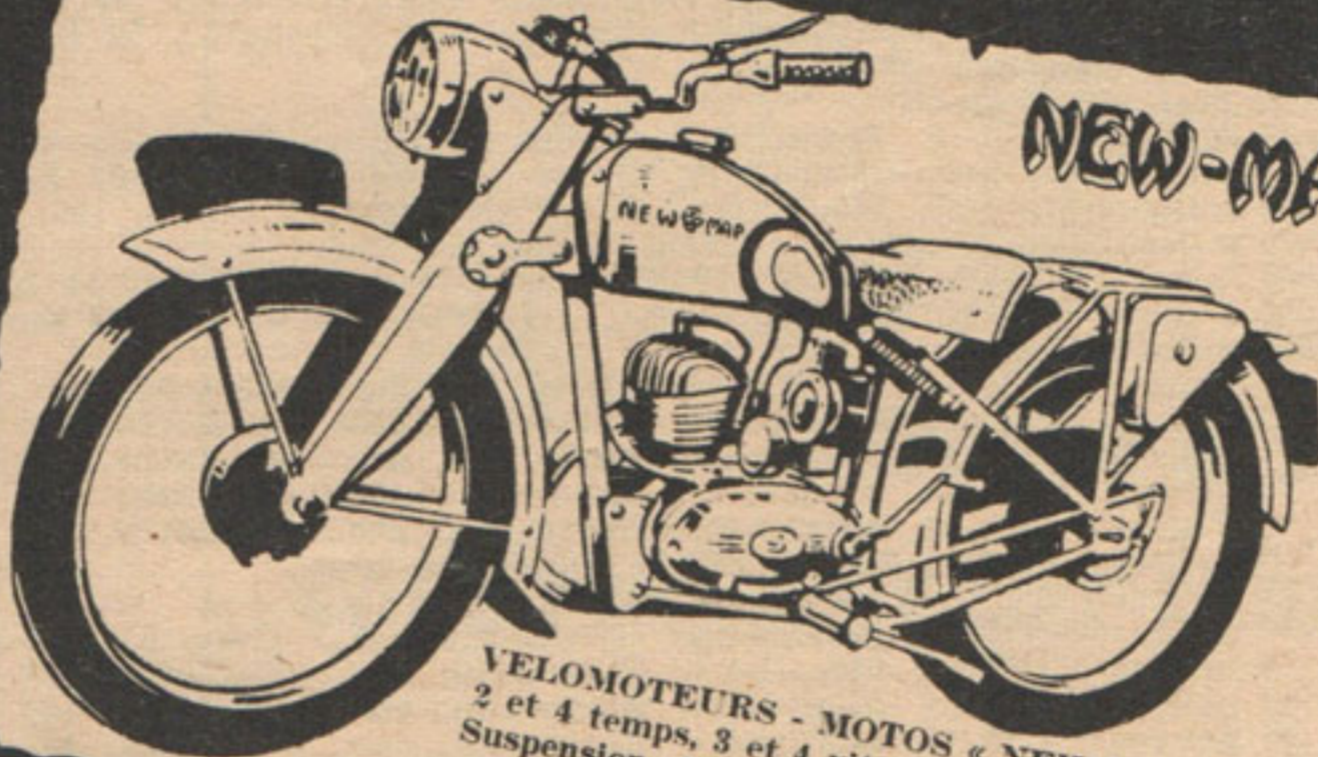


**Douglas**



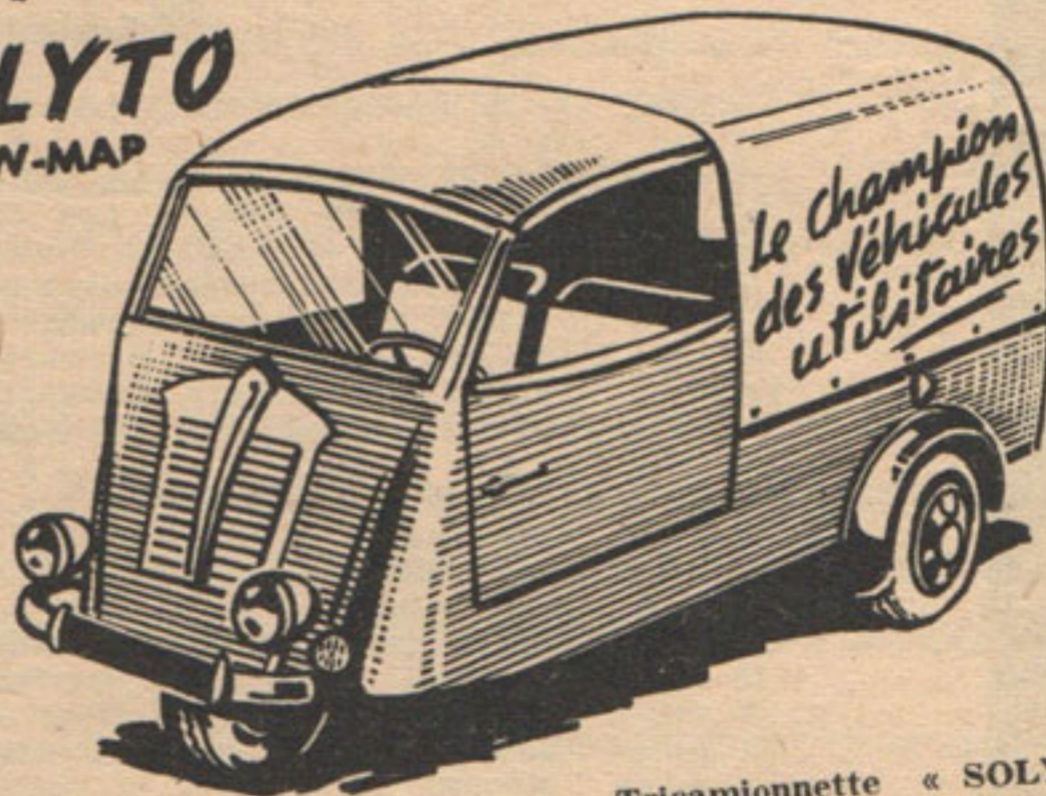
DOUGLAS (importée) 350 cmc. FLAT-TWIN. - Fourche Radidraulic. - Suspension arrière par barres de torsion. Depuis : 350.000 fr.

**NEW-MAP**



VELOMOTEURS - MOTOS « NEW-MAP » 2 et 4 temps, 3 et 4 vit. au pied ou à main. Suspension AR. Fourche télescopique. - Depuis 109.500 fr.

**SOLYTO**  
NEW-MAP



Tricamionnette « SOLYTO » 125 cmc. - 4 vitesses. - SANS PERMIS DE CONDUIRE. Charge utile : 200 kgs. - 245.000 fr.

**REMORQUE**



Remorque vélo. Véломoteur « NEW-MAP » Toutes pièces interchangeables

**Stand 272**

# NEW-MAP

MOTOCYCLETES "NEW-MAP", 124, AVENUE LACASSAGNE, LYON

**Sans**

# ECHOS DU SALON

## SI VOUS VOULEZ VOTRE PERMIS

Pour passer votre permis de conduire, adressez-vous à une maison spécialisée et que nous vous recommandons :

Ets Laclau, 1, rue Ernest-Renan, Issy-les-Moulineaux (à 10 mètres de la Porte de Versailles).

Un extrait des tarifs :  
Motos (sur nos propres machines) 1.500 fr.  
4 CV Renault, 2 CV et 203 ..... 4.500 fr.  
Poids lourds ..... 2.500 fr.

## LIVRAISON ECONOMIQUE GRACE A LARRIBE

Spécialisée depuis 50 ans dans tout ce qui touche la livraison économique — avec ses triporteurs à pédales, ses poussettes, ses vélos porteurs spécialement conçus pour la boucherie — la Maison Larribe, restant fidèle à une fabrication qui a fait ses preuves, offre maintenant à sa clientèle, outre les modèles pré-cités des bicyclettes, cyclomoteurs et triporteurs à moteur de tout premier choix, la réputation des marques : Vap, Poulain, Cucciolo, Mosquito et P. Vallée pour les tri-scooters n'étant plus à faire.

Fournissant couramment en Union Française — preuve de l'excellence de sa fabrication — la maison Larribe, 60, rue Cambronne, Paris, considère toujours très attentivement les demandes d'agences et apporte tous ses soins à satisfaire sa nombreuse clientèle.

Profitez de votre passage au Salon pour demander les conditions d'agence.

## LES GANTS « GAMET »

Spécialisés depuis de longues années dans la fabrication de gants de sport, notre brevet « supprimant la crispation » a obtenu cette année à Oslo un succès éclatant !

Sur 30 champions (les cinq premiers des six épreuves de discipline alpine : slalom géant, descente, hommes et dames), 27, c'est-à-dire 90 % des meilleurs skieurs du monde appartenant à 7 Nations différentes portaient des gants « Gamet ».

Au Tour de France 1951, de nouveaux gants de moto avaient été remis à l'essai à de nombreux motards de presse. Tous ont appréciés la facilité de conduite qu'apportait cette fabrication, et depuis, de nombreux champions de la moto les ont adoptés.

En voici les caractéristiques :

— La qualité des cuirs employés est souple et résistante ;

— Les coutures rejetées au-dessus de la main ne peuvent se rompre.

— Grand crispin assurant une protection efficace, ou poignet élastique emprisonnant le poignet du blouson.

— Bande élastique au-dessus de la main, recouverte de cuir, brevetée S.G. D.G., supprime la compression de l'extrémité des doigts et la circulation du sang se faisant librement élimine la tension nerveuse et justifie notre slogan : « plus de mains crispées ».

Un nouveau brevet vient permettre de rendre ces gants précieux pour la circulation de nuit. La partie élastique recouverte de cuir dans notre modèle « Paris-Nice » est, dans notre modèle « Paris la nuit », recouverte d'un tissu catadioptrique « Z ».

Si dans l'obscurité, un phare d'auto vient projeter sur ces gants un faisceau de lumière, la bande transversale du gant réfléchit en rouge vif la lumière reçue. Les ondulations qui existent du fait du support élastique sont telles, que la réflexion de la lumière se produit quel que soit l'angle de projection de celle-ci.

Ayant à effectuer un virage, le motocycliste tend le bras du côté vers lequel il se dirige et fait accomplir à sa main un mouvement de rotation afin que, alternativement, la bande réfléchissante se trouve horizontale et verticale. Ainsi se trouve réalisé, à peu de frais, un feu clignotant, augmentant gratuitement la sécurité du motard.

Comme la personne qui se trouve souvent sur le tan-sad de la moto ou du scooter est souvent une dame, toutes les pointures sont réalisées dans ce modèle, depuis le 6 1/2 jusqu'au 9.

## ROBERT KIENE

A Billancourt, Robert Kiéné, le spécialiste de la moto, présente cette année les dernières nées de la célèbre marque Puch 125 T.L., 150 T.L., 125 S.L. carénées, 250 T.F., et bientôt les rapides 250 T.F.S. Il représente aussi les grandes marques françaises Motoconfort, Magnat-Debon, Kœhler-Escoffier, A.G.F., ainsi que B.M. W. et Ariel.

Pour les scooters Magnat-Debon, AGF, Motoconfort.

Une gamme de sidecars : Humblot, Simard, disponible rapidement. Grâce à son atelier bien outillé, à son important stock de pièces détachées, des marques qu'il représente, il est capable de vous assurer toutes réparations et fournitures pour votre moto. Il reste à votre disposition pour tous travaux de mécanique générale concernant la moto. Il expédie dans toute la France. Il représente Fulmen, Huitric, Amac, Gurtner, O.S., Jeager, Mérat, K.L.G., Progrès, Eyquem, Brampton, Dunlop, Hutchinson, Englebert, Marchal, Cibié, Perlux, Bosch, Lodge, FN, Geno et Macombynn.

Il reste ouvert le soir jusqu'à 19 heures pour vous servir.

## VELOX

Pour répondre aux besoins actuels des motos, cyclomoteurs et scooters, les Ets Velox, fabricants de la fameuse Dissolution « Velox » (la plus collante des dissolutions) ont modifié la composition de leur nécessaire réparation Moto N° 4 « Prestine-Velox » et ont mis au point un nécessaire « réparation » spécial pour Cyclomoteurs, ainsi qu'une trousse pour Scooters.

En effet, les pièces « Prestine » 12/10 normales fabriquées jusqu'à ce jour, ont été remplacées pour ces Nécessaires, par des « Prestine » à bords minces. L'intérêt de ces nouvelles pièces qui sont meulées, est considérable.

En effet, cette « Prestine » forme corps avec la chambre à air en raison de ses bords minces et il suffit d'ajouter un peu de dissolution « Velox » pour qu'une vulcanisation totale se produise.

Ainsi, les motos, les cyclomoteurs et scooters atteignant maintenant une vitesse appréciable, ces « Prestine » meulées évitent toute secousse et tout choc et donnent à l'usager une garantie totale de sécurité et de solidité.

Plus de crainte de crever grâce aux « Prestine-Velox » qui se posent avec une extrême facilité.

## LA PRODUCTION J. DUNOIS ET FILS

Les Ets J. Dunois et Fils, de Vincennes, ont vu cette année s'affirmer auprès des constructeurs de grosses motos, le succès de leur pompe spéciale pour motos « Mistral », toute en laiton chromé, de dimensions confortables 400x28, munie d'une poignée métallique amovible et d'un étrier pliant.



Le raccord très long, est de très belle qualité, ainsi que le cuir du piston. Cette pompe réunit le maximum de qualités que l'on demande à une bonne pompe.

Elle est montée en série par les meilleurs constructeurs pour la satisfaction totale de leurs clients.

Aux Ets J. Dunois et Fils, nous remarquons également des capots de moteurs de cyclomoteurs, montés d'ailleurs en série chez de nombreux constructeurs.

Enfin cette firme expose ses célèbres pompes Mistral et Radieuse Sport pour bicyclettes, ainsi que de nombreux accessoires.

## MOTO VANVES SPORT

Un nouveau magasin où le client est assuré que sa machine sera suivie par un atelier de mise au point et de réparations spécialement outillé en tant que : Station Service Vap - Concessionnaire Speed - Distributeur Mosquito - Agent P. Vallée - Guiller - MV - Ariel.

Tous les meilleurs équipements de sport et de camping sont à la disposition de la clientèle.

## ENFIN UNE VERITABLE PROTECTION CONTRE LA PLUIE ET LA BOUE

La pluie et la boue sont depuis toujours les plus redoutables adversaires des usagers de motos, scooters ou cyclomoteurs. Il est pratiquement impossible de garder propres ses chaussures ou ses pantalons par mauvais temps. C'est pourquoi, bien souvent, les usagers de la moto se voient contraints de renoncer à leur habituel moyen de transport pour un autre plus onéreux, quand la pluie tombe. Les combinaisons ou les imperméables offrent, certes, une efficace protection pour le corps, mais ne protègent que mal les souliers et les pantalons.

Ces raisons justifient la création récente de « Plastibotte », véritable imperméable pour la chaussure, appelé à connaître un rapide et grand succès. Ces bottes en matière plastique se mettent par-dessus le soulier et protègent le pantalon jusqu'au dessous du genou. Elles se mettent et s'enlèvent en quelques secondes grâce à une fermeture Eclair qui assure une large ouverture partant de la base du talon jusqu'en haut du mollet. Leur utilisation permet de conserver la tenue de ville, une protection absolue étant garantie contre la boue, l'eau, l'huile ou le cambouis. Légères (250 grammes) et peu encombrantes, elles ne tiennent pas plus de place dans les sacoches qu'une chambre à air pliée. Les semelles, très résistantes, adhèrent parfaitement aux repose-pieds grâce à des striures spéciales.

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**

## 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<sup>e</sup> — ANJ. 12-38

83 D K W 83



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

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

Dans votre essence  
**CARBOHYD**

supprime cliquetage et calamine  
Economie et puissance incomparables

Essayez ses tablettes roses

- **UTILES** dans un 4 temps
- **INDISPENSABLES** dans un 2 temps

**DOSE d'ESSAI** contre envoi de 3 timbres en  
indiquant 2 ou 4 temps

Laboratoires CARBOHYD, 111 Bd Magenta, Paris

## VOLTAIRE-MOTOS

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

**VENTE A CREDIT**

Agent de toutes les  
GRANDES MARQUES FRANÇAISES  
**LIVRE IMMEDIATEMENT :**

**GULLER - D.S. MALTERRE - JONGHI  
GNOME-RHONE - MONET-GOYON  
TERROT**

**VELOCETTE - N.S.U. - AMBASSADOR, etc...**

**Scooter BERNARDET**

CATALOGUE CONTRE 50 Frs TIMBRES

UN SIDECAR DE GRANDE CLASSE

## Le "Hurricane 67" de BUFFLIER

Modèle déposé

Une ligne merveilleuse — Une sécurité absolue

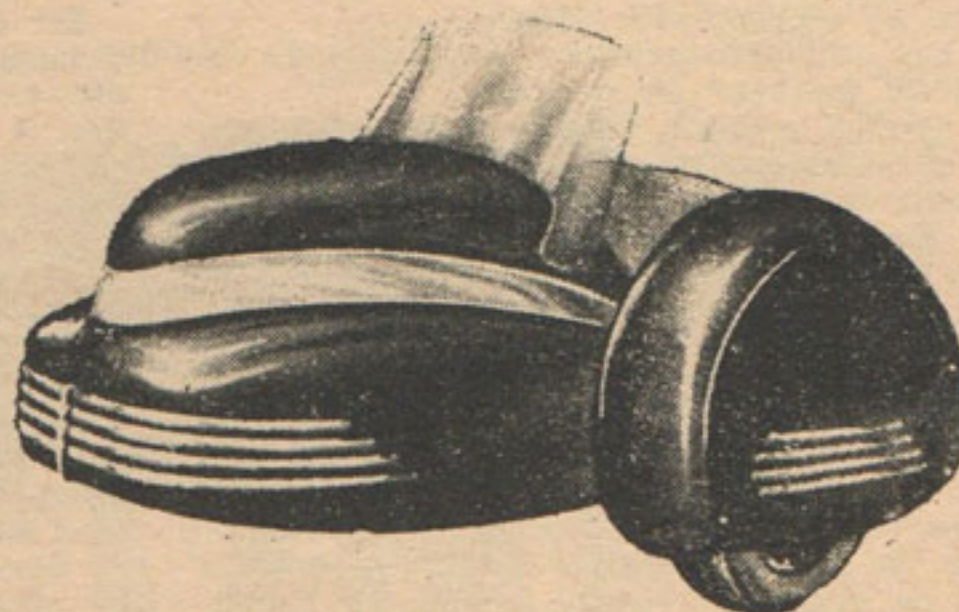
Châssis renforcé à double essieu

Un confort vraiment remarquable

Carrosserie Super-Luxe prévue en 1 pl. 1/2 côte-à-côte

Documentation gratuite

Anc. Ets **BUFFLIER** (STARC) 31 Cours E. Zola à VILLEURBANNE



**MOTOCYCLETTES NEW-MAP**

Usines à LYON  
Dépôt à PARIS

Station-service  
NEW-MAP

Voiturette  
ROLLUX

Toutes  
pièces  
détachées



**RÉOUVERTURE**  
30 rue de Charenton,  
de la succursale NEW-MAP  
avec mécaniciens spécialistes  
(PARIS-BASTILLE)

**CLEAR HOOTERS LTD**

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

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

**VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT**

**ROBINETS A ESSENCE**

**AMERO**

équipent en série plusieurs grandes marques de motos et scooters.  
Catalogue vous sera adressé à la demande.

**Sté AMERO**  
S.A.R.L. 500.000 fr.  
7-9, rue de Noisy  
ROSNY-s-BOIS Seine - Tél. : 181

CONFORT \* ACCESSIBILITÉ \* BRAQUAGE MAXIMUM

**Louis MACQUET**  
58 à 64, Rue de Dunkerque, ARMENTIÈRES  
Tél. 600

*Notocar*

HALL DU CYCLE, STAND N° 167

REFROIDISSEMENT \* CARROSSERIES & PLATEAUX VARIÉS

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

**LA FABRIQUE D'ACCESSOIRES**

**“ LAQUEZ ”**

5, rue de Lunéville PARIS-19<sup>e</sup> - Métro Ourcq

**LIVRE RAPIDEMENT**

AMORTISSEURS ADAPT. IDEAL ET Z2C - BRIDES DE GUIDON Ø 22 mm. - BLOCS ET POIGNEES CAOUTCHOUC - CASQUES CUIR DESUS et HOUSSES de SELLES - REPOSE-PIEDS PONEY et P 56 - RETROVISEURS, ROBINETS, TABLIERS, MANCHETTES pour V.-M. et MOTOS PARE-BOUE pour Cyclomoteurs.

**VENTE EXCLUSIVE A MM. LES GROSSISTES**  
TARIFS ET ECHANTILLONS SUR DEMANDE

60 ANNEE  
**DEPREZ**  
CREDIT

187, rue A. Sylvestre  
COURBEVOIE  
Tél. : DEF. 07-01 et 02

**MOBYLETTES** disponibles  
**MOTOBECANE**  
**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

**RENOVATION DES CADRES**  
et **RESERVOIRS MOTOS**  
Travail rapide et soigné

**Raymond BONNOT**  
174, rue de Romainville  
MONTREUIL (Seine)  
Expédition gare Vincennes - Fontenay - AVR. 41-55

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

**MOTOBECANE**

**Agent Exclusif**

**VELOMOTEURS**  
**MOTOCYCLETTES**  
et *la Mobylette*  
**LIVRAISON IMMEDIATE**



# 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.

<p><b>PARIS (2<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>DYNAMI - SPORT</b> Motobécane, Guiller, Terrot et Monet-Goyon, à crédit 6, Rue Saint-Augustin, 6 Métro Bourse - Ric. 75-28</p>	<p><b>PARIS (14<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>REALESAGE MONT-PARNASSE</b> Chemisages - Embellages 23, r. Ed. Jacques - Fon. 98-50</p>	<p><b>PARIS (17<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>LADEVEZE</b> Toutes motos, sidecars, scooters neufs et occasion Crédit, avec l'assurance des réparations pour l'avenir 50, rue Brunel - Eto. 24-66</p>	<p><b>PARIS NORD MOTOS</b> Spécialiste des révisions générales 3, rue Ernestine - Orn. 34-08</p>	<p><b>MONTROUGE</b></p> <p><b>GEORGES MONNERET</b> Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques 106, Avenue Aristide Briand</p>
<p><b>PARIS (4<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>GEORGES MONNERET</b> Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques 7-9, Boulevard Beaumarchais</p>	<p><b>MOTO - VANVES - SPORT</b> Ouvert le Dimanche 1 et 3 Boulevard Brune</p>	<p><b>STATION SERVICE YDRAL</b> Sté Ami 20, rue du Débarcadère Eto. 77-46</p>	<p><b>BOULOGNE - BILLANCOURT</b></p> <p><b>MARCEL FERRIN</b> Motobécane, Gnome, Terrot, Jonghi, Monet, Automoto, Scooters Bernardet 50, Av. Edouard Vaillant</p>	<p><b>PUTEAUX</b></p> <p>Ets. MAURICE BARON Embellages, réalésages Pièces adaptables « PALMER » 12, rue Mirabeau. LON. 17-13</p>
<p><b>SAINT-PAUL MOTOS</b> Réparations par des spécialistes Tous les Accessoires 1, Rue de Rivoli Métro St-Paul - Arc. 71-46</p>	<p><b>DUCENTIER (LA MOTO)</b> Agence TERROT 164, Rue d'Alésia</p>	<p><b>GEORGES MONNERET</b> Le plus indiqué pour guider votre choix, tient à votre disposition dans ses 3 magasins, tous les modèles des grandes marques 138, Rue de Tocqueville</p>	<p>Toujours Ets BONNET Venez voir nos occasions et la Mobylette, et le plus beau choix de scooters. Le crédit le plus avantageux. Livraisons rapides Toujours Ets BONNET Directeur gérant : N. Angeli 80, Av. du Général Leclerc</p>	<p><b>DIJON</b></p> <p><b>TERROT</b> Agence officielle Toutes pièces détachées d'orig. Avenue Foch - Dijon</p>
<p><b>Sté BLANCHE AUTOS MOTOS</b> MOTOBECANE - BSA 71, rue Blanche - Tri. 55-50</p>	<p><b>Sté DU GARAGE JARDILLIER</b> Fourches télescopiques adaptables aux 125 et 175 Motobécane Toutes révisions garanties 88 av. Paul Doumer. Aut. 18-42</p>	<p><b>Ets REVIL</b> Tous les accessoires et équipements aux prix les plus bas (voir publicité) Révil, 82, Avenue des Ternes</p>	<p><b>ISSY-LES-MOULINEAUX</b></p> <p><b>SCOOTER - MOTO</b> 28, rue Ernest Renan vous offre un grand choix de cyclomoteurs et toutes les grandes marques de motos. Station Service Scooters</p>	<p><b>LYON</b></p> <p><b>NEW - MAP</b> une grande marque par ses motos de classe internationale Nombreux agents en France 122-124, Avenue Lacassagne</p>
<p><b>Sté MOTOCYCLE</b> Crédit pour toute la France 166, Rue Lafayette - Nor 07-59</p>	<p><b>MOTOCONFORT</b> Agent exclusif R. Piel 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45</p>	<p><b>PARIS (18<sup>e</sup>)</b></p> <p><b>BARBES - MOTOS - CYCLES</b> Atelier dirigé par technicien pour la mise au point des machines Le plus long crédit et grandes facilités pour Paris - Banlieue 98, Rue Doudeauville</p>	<p><b>LEVALLOIS</b></p> <p><b>DUBOIS A.</b> Toutes les pièces détachées pour Motobécane, Mobylette, Terrot, etc... 58, Rue Aristide Briand</p>	
<p><b>PARIS (9<sup>e</sup>)</b></p>	<p><b>STATION SERVICE</b> Pièces détachées DKW Echanges Standard 83, av. Gde Armée - Pas. 46-25</p>			

Voulez-vous **ACHETER - VENDRE - ECHANGER** un Scooter ou un Cyclomoteur ?  
Insérez une annonce dans la page des « Petites Annonces » de « **SCOOTER & CYCLOMOTO** »  
Complément mensuel de « MOTO-REVUE »  
Renseignements à nos bureaux : 12, Rue de Cléry - PARIS (2<sup>e</sup>)

## VOS PIEDS AU CHAUD DANS LA FOURRURE



Offre personnelle aux lecteurs de « Moto - Revue » :

**BOTTES 3/4 Tzarines** super-confortables, conçues spécialement pour la moto. Fourrées chaudement mouton blanc

épais. Tige box souple (hauteur 33 cm.), havane, bordeaux, noir. Vente par usine, prix de fabrication : semelle cuir, 6.800 fr. ; femme (grand chic, donne à la jambe fière allure) : 5.950 fr. Semelle crêpe supplém. 450 fr. Ecrire pointure, nuance, semelle désirées. Envoi par poste contre remboursement Possibilité échange.

**M. G. PETIT**

rue Legrand, LONGJUMEAU (Seine-et-Oise)

**Plus de mains crispées!**

**GANTS DE SPORT**

**AMEI**

LA DOTAY

ARTICULATION ELASTIQUE Breveté S.G.D.G.

Principal dépositaire à PARIS : Ets REVIL - 82, Avenue des Ternes

## BERNARDET

125 cmc.

CREDIT



STATION SERVICE — PIÈCES DÉTACHÉES

VENEZ DANS SON AGENCE LES ESSAYER

98, rue Amelot - PARIS-11<sup>e</sup> — Tél. : ROQ. 35-07

## LES BAT TOUS!

250 cmc.

ESSAIS

## Voiturette Ch. Mochet

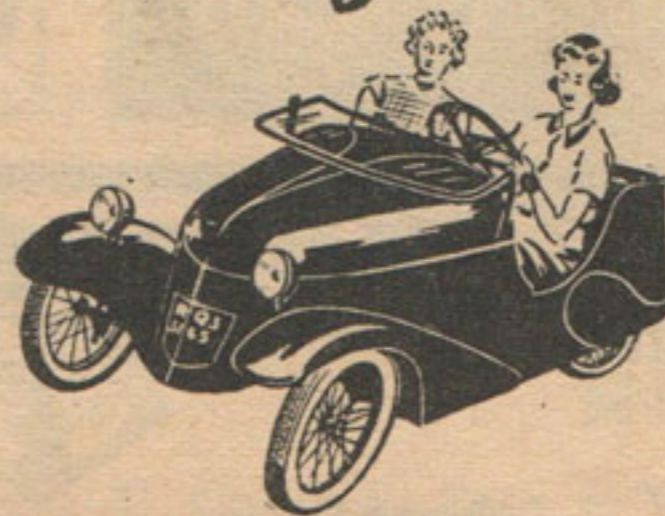
TYPE : C.M. 125

**3 VITESSES**  
LITRES AU 100 KL

**CAPOTE**

**SANS PERMIS**  
**DE CONDUIRE**

**DEMANDEZ**  
**NOTICE**



**68, RUE ROQUE DE FILLOL.**  
**PUTEAUX (Seine) Tél. LON. 07-25**

Au Salon, Hall du Cycle, Stand 167

## DYNAMIC-SPORT

CREDIT

1/3 comptant et 12 mois (livraison sous 48 h.)

**MOTO S**

**MOTOBECANE** S  
**GALLETTO-GUZZI** C  
**GULLER** O  
**TERROT** O  
**MONET-GOYON** T  
**JONGHI** E  
Reprise R

toute machine S  
Service après-vente S

6, rue Saint-Augustin  
RIC. 75-28 - M<sup>o</sup> Bourse



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

**MARCHAND Frères**  
16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter n<sup>o</sup> 16, la maison n'a pas de succursale.

## MOTOS VELO-MOTEURS

Occasions toutes marques et pièces détachées neuves et récupération

Ets **BEAUSOLEIL**

9, r. St-Sabin, PARIS

ROQ. 59-46

**le seul ANTIVOL**  
*monté en série*  
*sur toutes les grandes marques*  
*françaises & étrangères*



DYNA-PANHARD



HANSA 



**Ford**  
 ALLEMAGNE



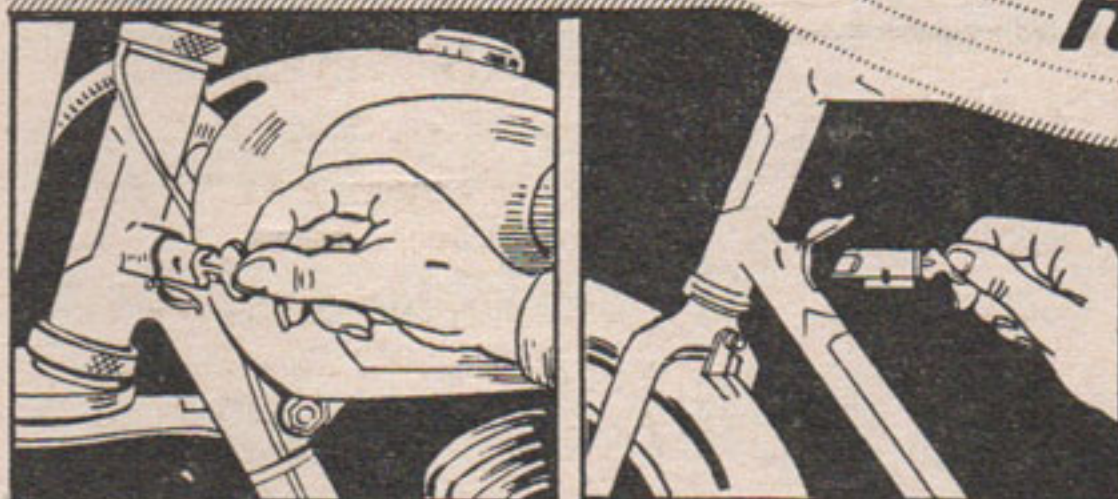
FRÉGATE

COLORALE

**Renault**



AUTO-UNION



★ Les constructeurs suivants montent les Antivols NEIMAN en série :

**MOTOS FRANÇAISES :**

AIGLON  
 AUTOMOTO  
 GNOME-ET-RHONE  
 GRIFFON  
 MÉTÉORE  
 PEUGEOT  
 TERROT  
 TROPHÉE DE FRANCE  
 etc...

**MOTOS ÉTRANGÈRES :**

ANKER  
 B. M. W.  
 BÜCKER  
 D. K. W.

**F. N.**

HECKER  
 HEINKEL  
 HERCULES  
 HOREX  
 HUMMEL  
 LAMBRETTA - N. S. U.  
 LUTZ  
 N. S. U.  
 RABENEICK

**RIXE**

ROYAL  
 STANDARD ALLEM\*\*  
 STANDARD SUISSE  
 STEIB

**TORNAX**

TRIUMPH  
 U. T.  
 VICTORIA  
 ZUNDAPP, etc...

**VÉLOS FRANÇAIS :**

AIGLON  
 GNOME-ET-RHONE  
 GRIFFON  
 MÉTÉORE  
 MONET-GOYON  
 PEUGEOT  
 TERROT  
 TROPHÉE DE FRANCE  
 etc...

**CAR LES CONSTRUCTEURS SAVENT QUE L'ANTIVOL "NEIMAN" EST UN ANTIVOL VRAIMENT EFFICACE AUX CARACTÉRISTIQUES EXCEPTIONNELLES :**

- /// Il est le seul antivol de direction **AUTOMATIQUE**. Il ne nécessite aucune manœuvre spéciale du conducteur pour se mettre à l'abri du vol : l'allumage est coupé et la direction bloquée par un simple tour de la clef et son retrait.
- /// Il a une **POSITION DE GARAGE**, c'est-à-dire qu'il permet la manœuvre dans les garages, l'allumage coupé, la clef emportée.
- /// Il est le seul **BLINDÉ** par un boîtier en acier, à l'abri de toute effraction.
- /// Il a 1.290 variations de serrures.
- /// Il est le seul couvert par de multiples brevets en France et à l'Étranger.
- /// Il est le seul dont le montage a été étudié, depuis 20 ans pour toutes les voitures existantes, **EN PARTICULIER LES CITROËN, TRACTION AVANT & 2 CV.**

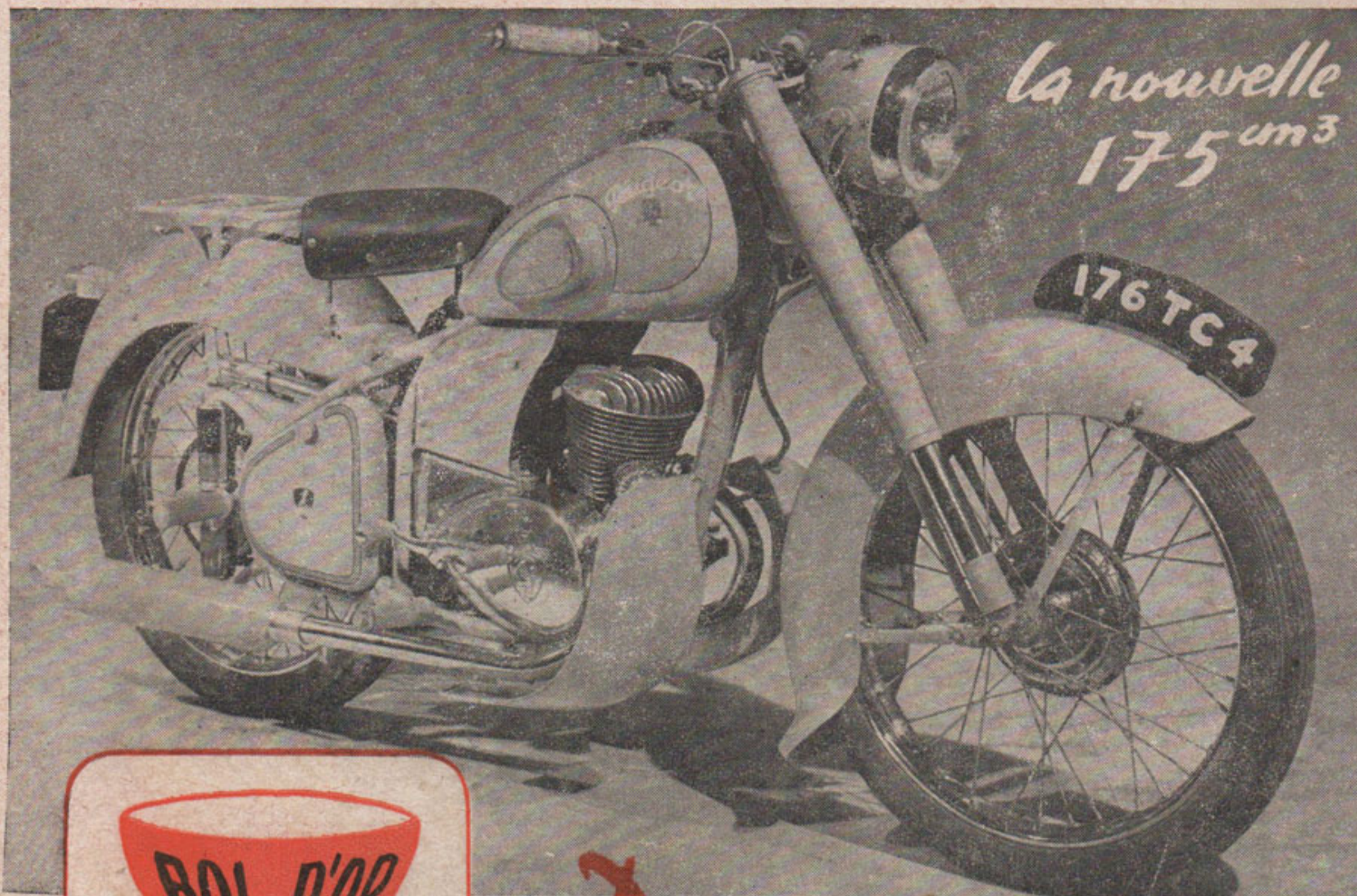
Il y a des millions d'antivols **NEIMAN** qui sont en utilisation dans le monde entier. En France seulement, il en a été livré 1.295.333 depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 1945 jusqu'au 31 Juillet 1951.

Les 203, SIMCA 1.200 et VOLKSWAGEN sont équipées en série avec une partie de l'antivol NEIMAN. En 15 minutes le client monte la cartouche Antivol NEIMAN.

# ANTIVOLS NEIMAN

51, AVENUE DE NEULLY — NEULLY-S/SEINE — TÉLÉPHONE : MAILLOT 64-88

GRAND PALAIS : Balcon F - Stand N° 11 - Téléph. : BAL. 54-37  
 PORTE de VERSAILLES : Hall du Cycle - Stand N° 174 - Téléph. LEC. 54-95



CHAMPIONNAY  
DE FRANCE  
(Catégorie Nationale)  
175 cm<sup>3</sup>

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

sous réserve d'homologation

Par sa sensationnelle Victoire  
au **BOL D'OR 1952**  
(catégorie 175 cm<sup>3</sup>)  
au cours de laquelle tous les  
records de la catégorie ont  
été battus à plus de 89 km. de  
moyenne pendant 24 heures

**Peugeot**

*a fait la preuve une fois de plus  
de la qualité  
de ses fabrications!*

SOCIÉTÉ DES CYCLES PEUGEOT - BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

