

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

N.S.U.

MAX



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

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

Aziani, la grande révélation de l'année, a bien mérité sa récente intégration
parmi nos internationaux.

SPÉCIALISTES,

UN BANC D'ESSAIS INDISPENSABLE
SIMPLE ET PRATIQUE
POUR LES VOLANTS MAGNÉTIQUES

Le banc 1310 a été étudié pour :

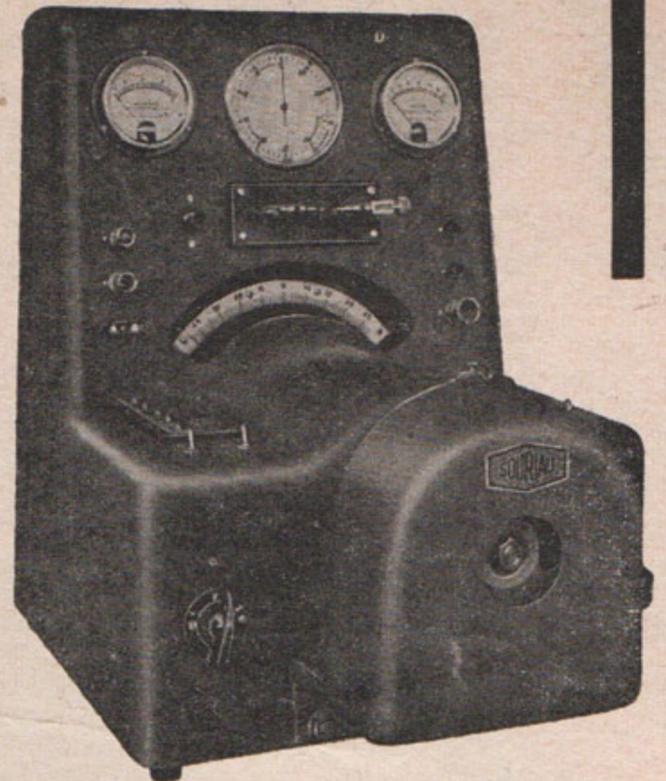
- L'essai et la mise au point des volants magnétiques.
- La vérification des pièces détachées, bobines, lampes, condensateurs.

Il comprend :

- Un moteur de 1/2 cv, antiparasité à vitesse variable 150-5.000 t/m.
- Un inverseur de sens de rotation.
- Un pupitre d'essai avec éclateur et disque de mesure d'avance.
- Des appareils de mesure encastrés (voltmètre, ampèremètre, tachymètre).
- Des douilles permettant l'essai des différents modèles de lampes.

Un capot de sécurité protège l'utilisateur contre tout risque d'accident. Une gamme d'arbres et d'intermédiaires à montage rapide permet l'essai de tous les types courants de volants.

Arbres et embouts d'arbres intermédiaires pour volants spéciaux sur demande. Alimentation en 110 volts (ou 220 volts sur demande).



E^{TS} SOURIAU & C^{IE}
CONSTRUCTEURS

13, RUE DU GÉNÉRAL GALLIÉNI
BILLANCOURT (SEINE)
TÉL. : MOLITOR 26-75

48 ^{cm³}

uccicolo

4 TEMPS CUL BUTEURS. 2 VITESSES

LE PLUS RAPIDE. LE PLUS ÉCONOMIQUE

M. ROCHER
CONSTRUCTEUR
FRANCE

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

SUR VOTRE VÉLOMOTEUR...

L'AVERTISSEUR
ÉLECTRIQUE
SANOR
A HAUTE FRÉQUENCE
Breveté S.G.D.G.

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

APPEL SÛR, INSTANTANÉ
SANS LACHER LE GUIDON

Notice sur demande

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

*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

*La selle cyclomoteur
arrivée à sa perfection*

REGLABLE - LARGE ASSISE

Nouvelle formule d'une extrême supériorité



Brevetée France et Etranger

MERAT

30, rue de la Procession - SURESNES (Seine)

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° — ANJ. 12-38

ULTIMA 26, r. du Comdt Faurax
— LYON - 6° —

livre 4 modèles de qualité totale :

VELOMOTEUR 125 cmc. type F 125 luxe : 125.000

VELOMOTEUR 125 cmc. type V7 Grand Luxe :

170.000 (ce modèle est équipé du débrayage auto-
matique ULTIMA).

MOTOCYCLETTE légère 200 cmc. type F 200 -
luxe : 145.000.

MOTOCYCLETTE légère 175 cmc. type MKI -
Grand Luxe : 190.000 (ce modèle est équipé du
débrayage automatique ULTIMA).

Catalogue franco sur demande -- Vente à crédit

AGENTS REGIONAUX DEMANDES

Agent pour l'Algérie : **RENOVATION INTEGRALE**

107, Chemin Fontaine Bleue - ALGER

CONSTRUCTEURS, pour vos réalisations, adoptez

les blocs-moteurs 125 et 200 cmc., ainsi que divers

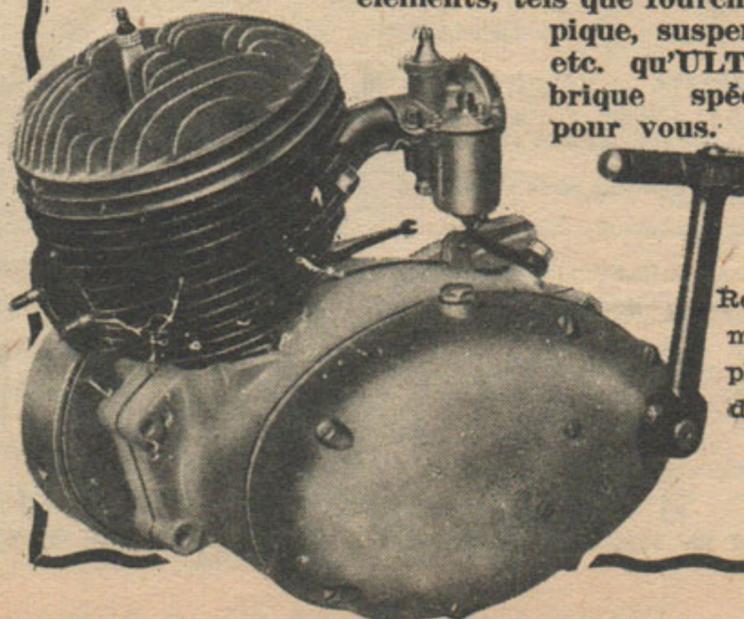
éléments, tels que fourche télesco-

pique, suspension AR

etc. qu'ULTIMA fa-

brique spécialement

pour vous.



Renseignements et
plans sur
demande.

83	D	K	W	83
PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES	83 STATION SERVICE 83		ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES	
<i>DKW DKW</i> <i>Toutes pièces détachées auto et moto</i> <i>Echange Standard d'Organes</i>				

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

Tél: PASSY 46-25-46-45-46-70-46-79

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

UN BON CONSEIL !...

Les nouveaux modèles que vous avez admirés au Salon ne seront pas livrés avant le printemps.
N'attendez pas cette époque pour commander

faites-le maintenant aux Ets BONNET

80, Avenue du Général Leclerc, 80 — BILLANCOURT (Seine) Métro Billancourt - Tél. : MOL. 15-46

même avec un acompte minime



GALLETTO GUZZI

Votre machine vous sera
RESERVEE

Soyez prévoyant, demain
il sera peut-être trop tard.



SCOOTER MOTOBECANE

CREDIT 12 MOIS

CSEPEL

125 & 250 cc



O.P.F.

Pour le travail, le tourisme, le sport

MOTOCYCLETTES et VÉLOMOTEURS **CSEPEL**

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

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

TRADING MOTOR LINE
74 RUE DE ROME PARIS 8^e

FAVOR

Production présentée au Salon 1952 :

CYCLES : un choix incomparable.
CYCLOMOTEURS Standard et Grand Luxe 49 cmc.
Moteurs : Poulain et Vap.
VELOMOTEURS : 85 cmc. - 100 cmc. - 125 cmc.
3 moteurs : Poulain, Sachs et A.M.C.
MOTOS : 150 cmc. - 175 cmc. - Moteurs : Sachs
et A.M.C.



Vente à crédit sur 6 et 12 mois chez tous les agents
de la marque.

USINES A CLERMONT-FERRAND

TOUS LES MODELES EN

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

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

marcel perrin

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

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

LIVRAISON EN PROVINCE

CREDIT

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

Moto

La
Moto

revue

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

Le Numéro : 30 francs

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

- L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.
 - Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.
 - Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
 - Changem. adresse 30 f. timbr. av. la dern bande rectif.
- REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)
Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

◆ JOYEUX ANNIVERSAIRE

Les premiers nous avons annoncé le hardi projet de Georges Monneret, qui, innovant sans cesse, avait l'intention de traverser la Manche... en scooter !

C'est aujourd'hui chose faite — et bien faite — puisque Georges, dont c'était le 44^e anniversaire, a traversé le Channel en 5 h. 30.

Parti de Paris à 0 h. sur une Vespa, il ralliait sans encombre Calais, mais devait retarder de quelques heures son départ, l'état de la mer n'étant guère propice.

Précisons que pour affronter l'élément liquide, la Vespa était fixée sur une espèce de pédalo, que la roue avant était solidaire d'un gouvernail, et que la roue arrière motrice entraînait une hélice.

Une première tentative devait échouer, l'hélice s'étant rompue, mais courageusement Georges repartit le lendemain, et débarqua à Douvres, d'où il se dirigea vers Londres, étant porteur d'un message du président du Conseil Municipal de Paris pour le Lord maire de Londres.

Georges Monneret, sans perdre de temps, revint à Paris pour assister au Meeting International Vespa, où lui fut décerné le titre de « Premier Vespiste de France » pour son bel exploit sportif.

◆ INAUGURATION

Le Salon du Motocycle est l'occasion de nombreuses réunions, cocktails, banquets et inaugurations.

M. et Mme Bosernitan, que nous trouvons à la direction de la maison Sopex, distributrice des Scooters Lambretta, viennent d'inaugurer leur splendide magasin situé au 14 place de la République.

Un vaste et clair établissement aménagé par un décorateur de talent, un accueil sympathique par un personnel spécialisé et un scooter de qualité, autant d'atouts que la maison Sopex a su réunir

◆ CIRCULATION EN ANGLETERRE

On dénombrait en 1951, en Grande-Bretagne, plus de 839.000 bicyclettes à moteurs, cyclomoteurs, scooters, motos, sidecars et autres 3 roues. En un an l'augmentation s'est chiffrée à environ 13 %. Le record d'avant-guerre (1929) est battu de plus de 200.000 unités.

Campagne mensongère

LA publicité commence seulement à s'implanter dans nos mœurs. Une campagne bien menée a fait sortir de l'ombre tel ou tel produit.

Les publicistes, c'est là leur métier, s'ingénient à intéresser le public, à lui faire retenir un slogan, à capter son attention.

Mais tous les moyens ne sont pas bons.

Aussi, avec tous les motocyclistes, avons-nous été pour le moins surpris, lorsqu'en dépliant notre quotidien, nous avons lu en caractères gras :

« Sur deux roues, six fois plus de risques que sur 4 ! ».

Suivaient trois colonnes de texte, des illustrations et un laïus rédigé avec un esprit motophobe grotesque où l'on trouvait moyen de faire intervenir Ponce Pilate lui-même !...

Les Compagnies d'Assurances responsables de ce placard, qui fit quelque bruit, jonglent avec des chiffres dont nous aimerions connaître l'origine. Si les dites compagnies veulent d'ici peu augmenter le tarif de leurs polices, il est inutile pour cela de présenter un motorcycle comme un engin dangereux « instable, coupant la voie des poids lourds et se faufilant entre les voitures » pour ne citer que les principaux termes de cette publicité.

Un confrère italien a eu l'heureuse idée de publier dernièrement des statistiques d'accidents, propres à son pays. Répartition des véhicules : 41,39 % d'automobiles - 58 % de motorcycles.

1.729 morts par accidents d'automobiles.

379 morts par accidents de motocyclettes.

Ces chiffres se passent de commentaires. En outre, que les assureurs se persuadent bien que chaque motocycliste a conscience de la gravité d'un accident.

Chez nous pas de pare-chocs, pas d'aile ou de portières derrière lesquels on se croit à l'abri.

Aussi notre conduite est-elle plus prudente, et les merveilleuses qualités de nos montures actuelles en font des engins sûrs et stables.

Si les Compagnies d'Assurances veulent faire de la publicité, parfait. Mais ne dépassez pas les bornes !...

◆ TRISTE SITUATION

Le régime actuel des importations ne laisse pas d'inquiéter les gros importateurs, et puisque BSA vient en tête de celles-ci, avec 60 % du total de machines britanniques importées, il était normal que cette maison soit la première à s'émeouvoir.

M. Rabuteau, administrateur-directeur général de la Société Movéa qui, comme chacun le sait, importe les BSA et Sunbeam, a abordé très franchement ledit problème et a avancé certains chiffres qui sont pour le moins inquiétants. C'est ainsi que l'on a appris que 140.000 livres sterling de crédit, au lieu des 450.000 de l'an dernier, avaient été distribuées. L'avenir des importations pour le 3^e trimestre est encore plus noir, s'il se peut, après 5 mois d'importations totalement interrompues.

Après ce bilan peu brillant communiqué à la fin du traditionnel banquet BSA, les sourires revinrent sur les visages de chacun, grâce à l'humour anglais de l'attaché de l'ambassade britannique, dont le discours fut très apprécié.

◆ MEETING VESPA

La grande famille Vespa existe bien. Pour s'en persuader, il suffisait d'assister au Meeting International qui s'est déroulé à Paris pendant la fin du Salon. 700 Vespistes environ, venus d'Angleterre, Belgique, Hollande, Allemagne, Suisse et France, après avoir visité le Salon, offrirent un spectacle original aux parisiens qui s'étaient rassemblés nombreux le long de l'avenue des Champs Elysées. Dans un ordre parfait, il défilèrent jusqu'au Rond Point de la Défense, puis se rendirent au stade de Courbevoie où un banquet leur était offert.

A l'issue de l'excellent déjeuner, M. Chauvel prit la parole, au nom du Vespa-Club de France, puis céda le micro aux présidents des Vespa-Clubs étrangers.

Avant le tirage de la tombola, dont le premier prix était une Vespa, Georges Monneret reçut le titre de premier Vespiste de France, et son fils Jean une magnifique coupe, pour sa victoire dans la populaire course de côte au ralenti de Montmartre.

D'une semaine à l'autre

Le Salon est l'occasion de réunions, cocktails, performances, etc... Aussi la semaine passée fut-elle assez chargée en événements de la sorte. Ci-dessus : M. Rabuteau, administrateur, directeur général de la société Movéa, prononçant une allocution à l'issue du banquet B.S.A. Ci-contre et ci-dessous : Monneret à son départ de Paris à 0 h. et quelques heures après en pleine Manche.



◆ RECEPTION AU STAND BERNARDET

Deux reines de beauté ont été reçues, pendant le Salon, au stand des scooters Bernardet. Il s'agissait de Miss Allemagne et de Miss France. L'événement rassembla un nombreux public autour des superbes installations réalisées par Bernardet, les plus élégantes du Salon.

photos A.F.P.



Miss France pilote Miss Allemagne.

Après s'être complaisamment prêtées à l'assaut des photographes en prenant place sur un des scooters exposés, les deux « Misses » prirent une coupe de champagne en compagnie des directeurs de la firme qu'entouraient de nombreux invités : agents de la marque, exposants, journalistes, etc...

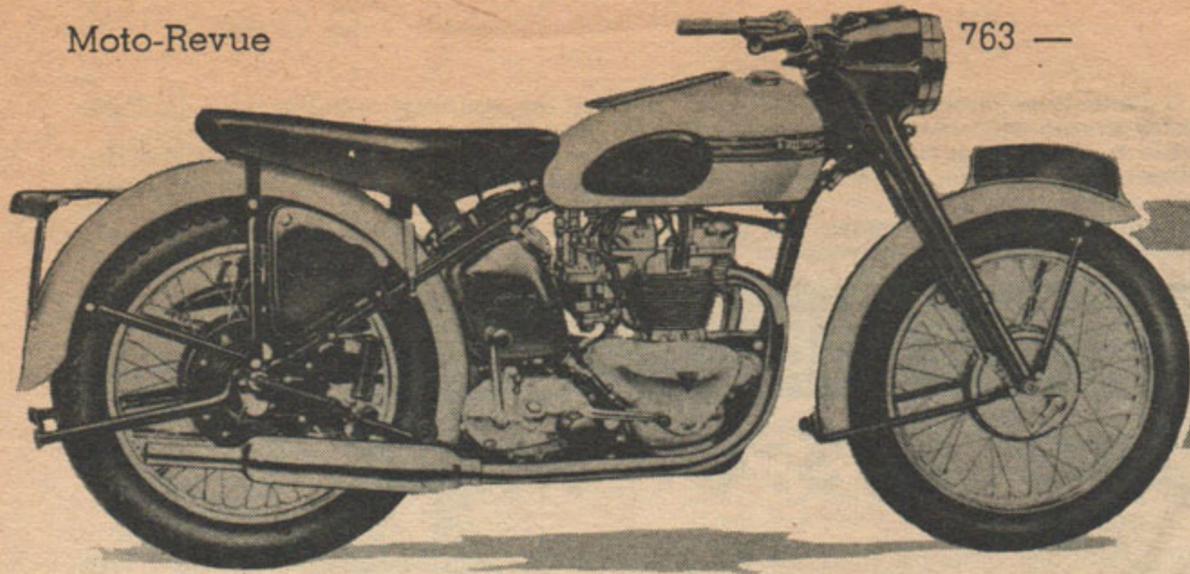
◆ RUFFO RENTRE CHEZ LUI

Après avoir dû subir encore une nouvelle opération à ses deux jambes, à la suite de son accident lors du Grand Prix d'Allemagne, Bruno Ruffo est enfin rentré chez lui, à Vérone. Mais le repos complet lui est imposé pour un bon moment encore.

◆ LES ROUTES BELGES

On dénombre en Belgique 9.125 kms de routes nationales, 1.570 de routes provinciales, 12.000 de routes communales de grande communication, 25.000 de routes communales secondaires et 15.000 de rues urbaines.

Soit un total de 63.000 kms, donc un peu plus de 2 kms de routes par km² de superficie.

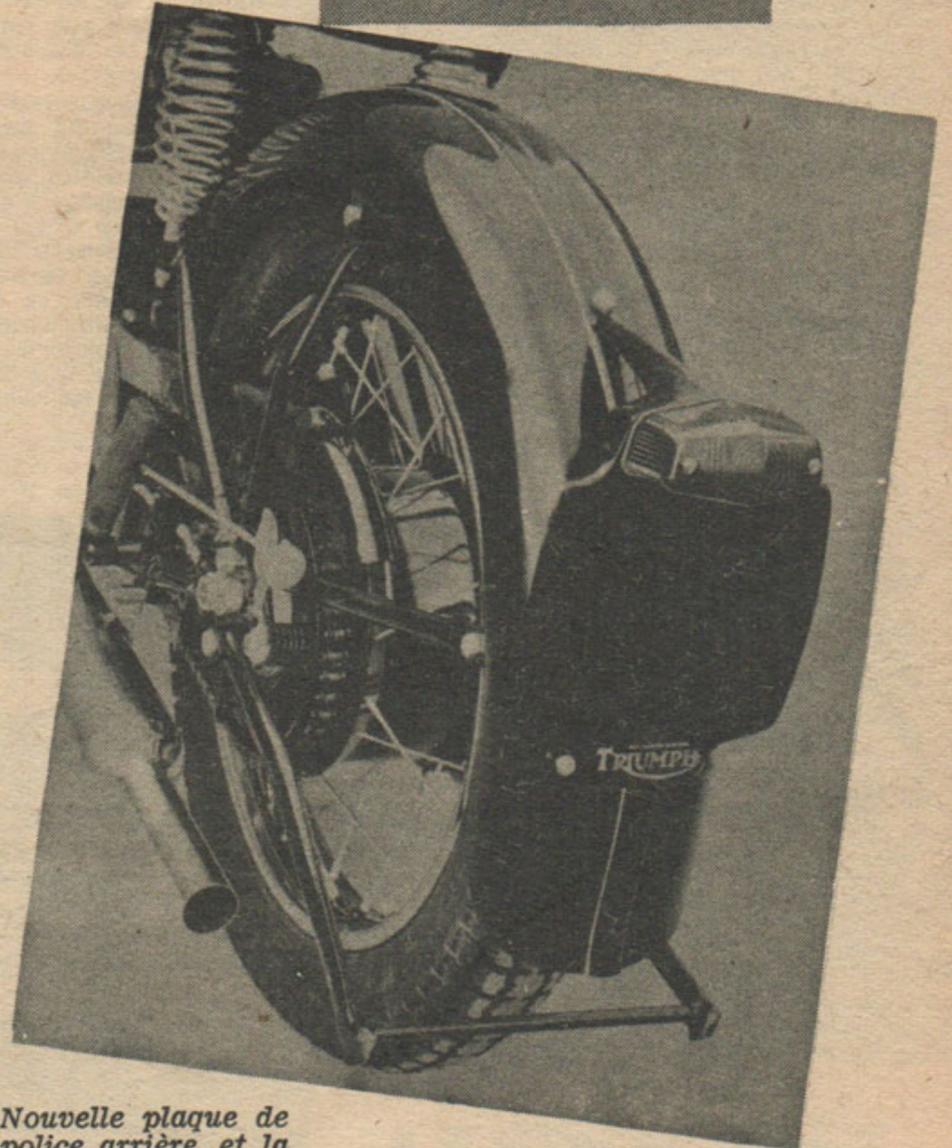


LE NOUVEAU PROGRAMME TRIUMPH

La politique adoptée il y a environ un an par la Triumph Engineering Co a porté ses fruits, puisqu'au fur et à mesure de leur découverte, les différentes améliorations furent immédiatement appliquées, et l'on ne peut que s'en féliciter.

La plus apparente de ces améliorations a porté sur la 500 Speed-Twin, dont le système d'allumage et éclairage qui s'effectuait jusqu'ici par magnéto a été remplacé par un alternateur. Ce nouvel ensemble est monté sur le côté gauche du moteur, en bout de vilebrequin, et fonc-

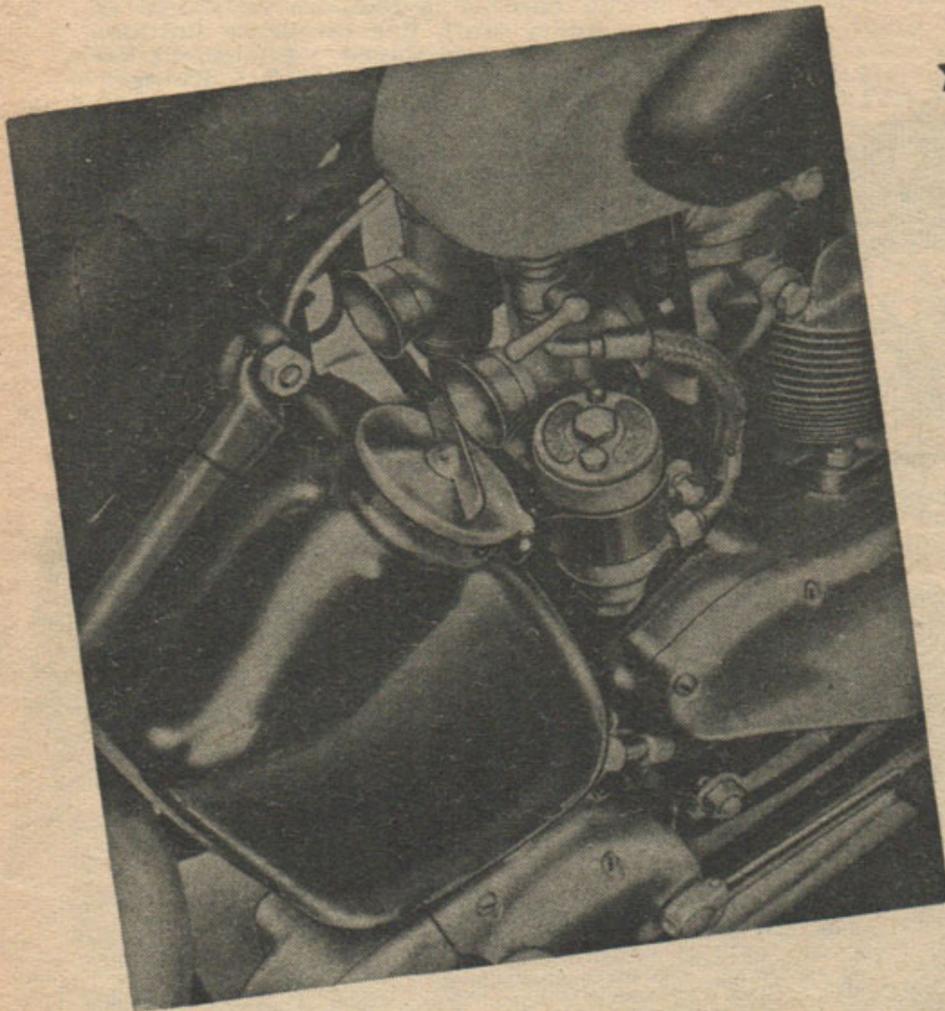
La ligne générale extérieure de Triumph n'a guère varié. Ci-dessus : la nouvelle Tiger 100 et les deux carburateurs montés sur son moteur ci-dessous.



Nouvelle plaque de police arrière, et la Speed-twin dans sa dernière version (ci-dessous). A noter les modifications apportées au carter de chaîne primaire.

porté dans l'embrayage. Les autres caractéristiques bien connues de la Speed Twin n'ont pas été changées, si ce n'est son prix qui a pu être abaissé, du fait des modifications décrites précédemment.

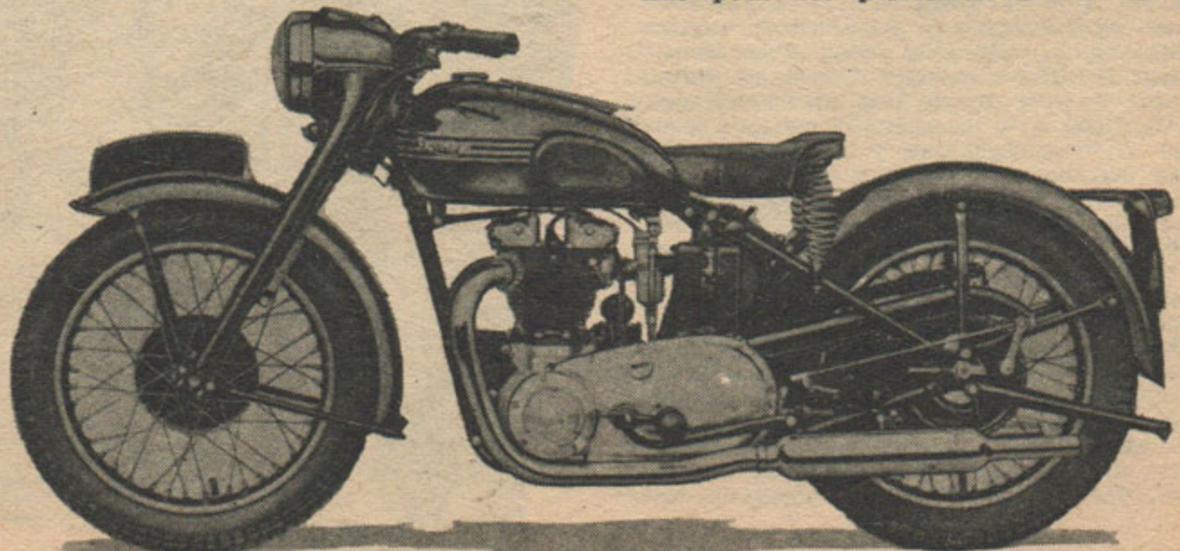
La Tiger 100 est une machine bien connue pour ses performances élevées sur



tionne dans le bain d'huile du carter de chaîne, lequel a été modifié en conséquence. Ce générateur fournit le courant nécessaire à l'allumage et à l'éclairage. Là où était auparavant la magnéto se trouve maintenant une bobine et un distributeur de dimensions normales, complétés par un redresseur situé sous la selle. Les contacts d'allumage et éclairage sont montés dans la nacelle du phare.

Une position différente du contact d'allumage permet le départ du moteur au cas où la batterie est défaillante, en mettant celle-ci hors circuit.

Le montage de ce nouveau générateur a obligé à changer la place de l'amortisseur de transmission qui se trouve trans-



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

route et éventuellement en épreuves de vitesse. Il n'y a pas de changements notables apportés à cette machine, mais parallèlement à ce type sera monté un modèle aux caractéristiques encore plus poussées qui en feront plus un racer apte aux courses sur routes qu'une ma-

chine d'utilisation courante. La Tiger 100 C sera munie de deux carburateurs, d'un arbre à cames à levées plus rapides et de tubes d'échappement d'un diamètre réduit.

L'équipement normal de route est encore monté et la boîte de conversion en

course est toujours livrable pour la Tiger 100 standard.

Une modification commune à tous les modèles réside dans la plaque de police arrière qui a été redessinée et comprend maintenant un indicateur « Stop » actionné par la pédale de frein.

NOMBREUSES APPLICATIONS TECHNIQUES INEDITES

SUR LA 250 N.S.U. MAX

Fin avril 1952 : NSU annonce la fin de la chaîne de sa peu brillante 251 OSL et la sortie prochaine d'un nouveau modèle.

Septembre 1952 : 5 mois plus tard, la nouvelle 250 cmc., type Max, est mise en vente.

En silence, sans annonces alléchantes, mais avec diligence, un tout nouveau moteur, sortant complètement des sentiers battus, se voit d'un coup placé parmi les plus puissants de la cylindrée qui solent commercialisés.

× × ×

La partie cycle nous est déjà connue : c'est celle qui a présidé au cadre de la

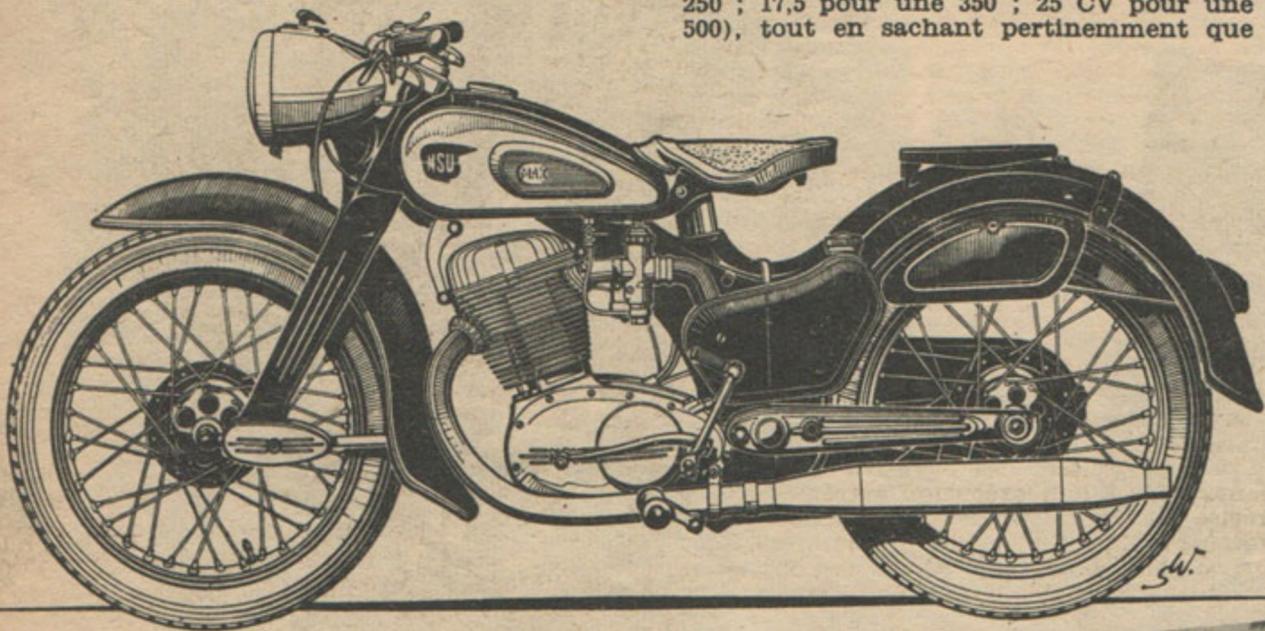
dès aujourd'hui les moteurs à simple arbre-à-cames en tête qui, il n'y a pas si longtemps, ne se trouvaient presque uniquement que sur les machines « compétition-client », s'inscrire dans la production courante.

Ceci s'explique par la tendance actuelle, malheureusement pas encore assez nette chez les constructeurs français, à obtenir un meilleur rendement. En effet, l'ère des puissances spécifiques de 40 à 45 CV au litre (5 à 5,6 CV pour une 125 ou 10 à 11 CV pour une 250) doit être, dans le cadre de la technique actuelle, absolument révolue, et il faut savoir exiger aujourd'hui un minimum de 50 CV au litre (6,25 CV pour une 125 ; 12,5 pour une 250 ; 17,5 pour une 350 ; 25 CV pour une 500), tout en sachant pertinemment que

si l'on ne veut pas voir sa machine être démodée d'ici 2 à 3 ans, celle-ci doit faire 55 CV-l., soit 7 CV pour une 125 ; 9,5 pour une 175, 13,5 pour une 250 ; 19 pour une 350 ; 27,5 pour une 500.

En général, ces puissances sont obtenues grâce à un régime assez élevé, et, dans ce cas, il est intéressant et recommandé de diminuer au maximum l'inertie des pièces en mouvement alternatif, ce qui, en corollaire, diminue aussi le travail des ressorts de soupapes. La solution du simple ACT est donc toute indiquée, et aussi la moins onéreuse.

L'entraînement de l'arbre à cames peut se faire de diverses manières. L'entraînement par un arbre avec pignons coniques de renvoi (Norton Inter), ou par un arbre à vis sans fin (500 twin Jawa) exige, si l'on cherche la moindre résistance et le moindre bruit, une excellente finition, un montage très soigné ; finalement un prix de revient assez prohibitif. L'entraînement par cascade de pignons (125 Jonghi) présente un inconvénient : le cylindre se dilate légèrement avec l'échauffement du moteur, le jeu entre les pignons varie, ce qui entraîne un sifflement de la pignonerie et des risques d'usure. L'entraînement le plus simple d'un arbre à cames en tête est celui par chaîne (Sunbeam, 500 twin Horex, 500 mono et twin FN) ; mais celle-ci demande à avoir une tension constante, les fouettements de la chaîne (qui varient aussi avec la dilatation du cylindre) risquant de faire varier le calage de la dis-

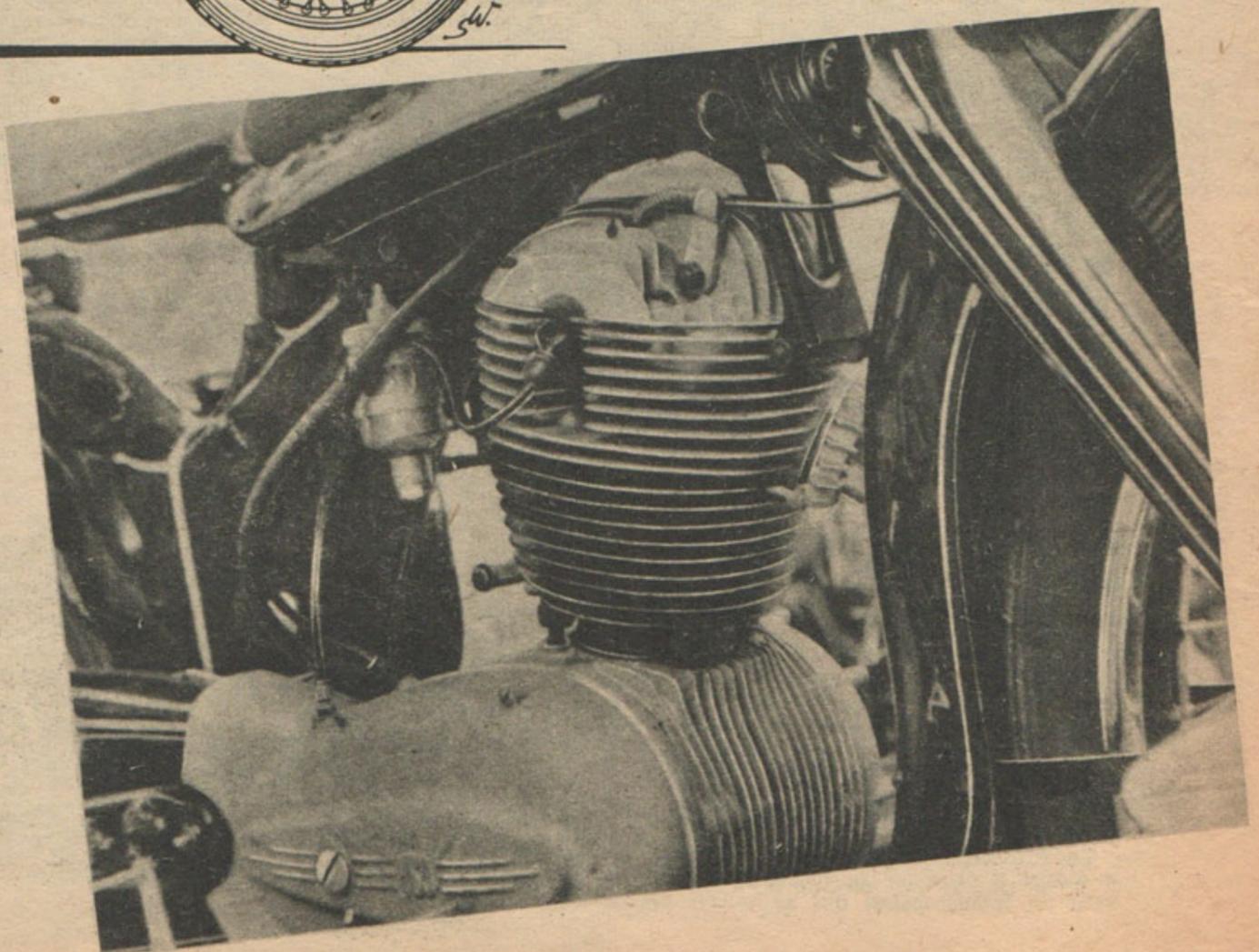


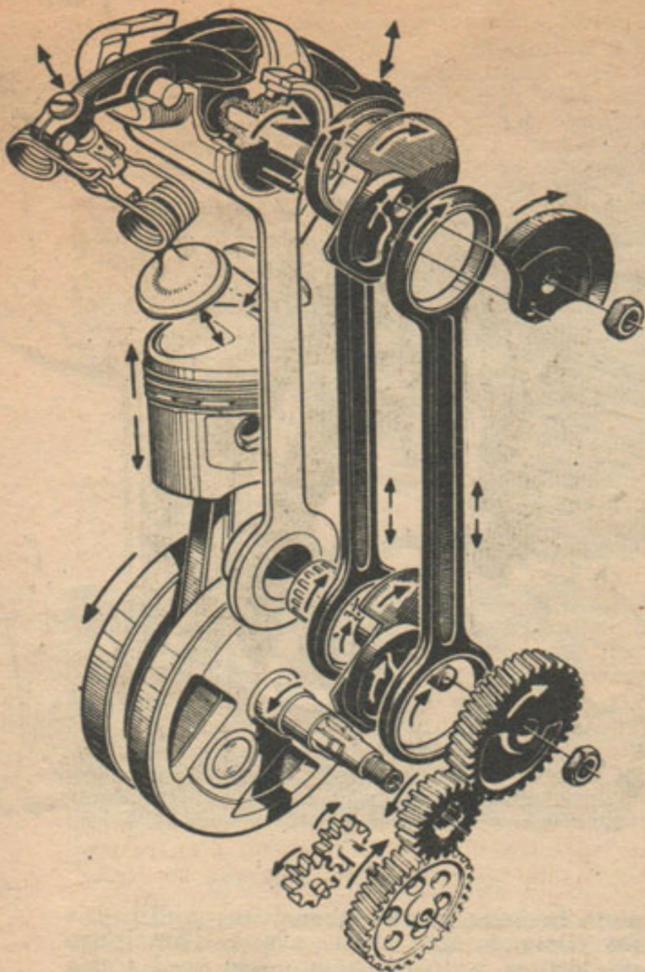
Ci-dessus : vue générale de la 250 Max. Cette machine synthétise parfaitement la nouvelle école N.S.U. A droite : vue du bloc-moteur, côté allumage.

100 Fox, puis, en plus volumineux, pour la 200 Lux. Cadre en tôle emboutie ; fourche à balanciers à l'avant, avec 2 longs ressorts à effet progressif et 2 amortisseurs hydrauliques ; suspension arrière oscillante, munie, elle aussi, d'un amortisseur à huile ; moteur monté en porte-à-faux, ce qui donne une allure un peu particulière à la machine ; roues à broches interchangeable ; chaîne secondaire totalement enclose ; freins à tambours frettés de 160 mm, phare puissant de 45 watts ; guidon et repose-pieds réglables ; réservoir de 12 litres, et réserve de 1,8 l. ; pneus de 3,25x19 : donc exactement le même cadre que celui de la « Lux ».

Mais le plus intéressant est, de loin, le moteur à arbre à cames en tête dont le type d'entraînement est, pour le moins, assez révolutionnaire.

Si les 4 temps à soupapes en tête prennent une place de plus en plus importante dans la production de série, on voit





l'intérêt suivant : si l'une des deux bielles se trouve à l'un des points morts (haut ou bas), l'autre se trouve à l'endroit où son bras de levier est le plus grand et où elle travaille le mieux, donc mouvement très régulier, sans à-coups. Les 2 bielles sont évidemment équilibrées à l'aide de contre-poids (technique locomotive), dont une paire, montée sur l'arbre à cames, permet de plus, grâce à son énergie cinétique, de régulariser la rotation de cet arbre lors de fortes accélérations.

Le problème posé par la dilatation du cylindre a été aussi résolu d'une manière amplement satisfaisante, aux hauts régimes principalement. L'arbre à cames, ainsi que les basculeurs, est monté dans la culasse, par l'intermédiaire d'un fourreau cylindrique pouvant légèrement osciller. Si le cylindre se dilate à cause d'une élévation de la température, il entraîne le fourreau de l'arbre

A gauche : la distribution très particulière dont on trouvera le principe de fonctionnement dans cet article. A droite : moyeu avant. Noter l'encrage de frein maintenu par trois boulons.

à cames. Mais ce fourreau mobile par rapport à la culasse, est maintenu immobile par rapport au carter moteur, grâce à un ancrage d'acier disposé côté bielles. Ainsi l'entraînement de l'arbre à cames est insensible à toute modification de température. Un autre problème peut, dans ces conditions, être posé : le cylindre se dilate avec l'élévation de température, et l'arbre à cames étant immobile par rapport au carter-moteur (ou, en tous cas, ne se dilatant pas dans les mêmes proportions), c'est donc le jeu aux soupapes qui risque de varier dans des proportions importantes. Mais ce boîtier-fourreau de l'arbre à cames en tête possède son point d'oscillation placé au niveau des deux soupapes, ce qui maintient le même jeu à ces dernières à froid ou à chaud. Mais il faut faire attention de bien conserver le jeu donné à l'origine à la machine.

Par l'intermédiaire de deux pignons, l'arbre moteur entraîne, à demi-vitesse, un arbre comportant deux excentriques calés à 90°. Ceux-ci commandent deux bielles extrêmement légères qui, à leur tour, entraînent l'arbre à cames par l'intermédiaire de deux disques excentrés (décalés aussi à 90° évidemment) qui lui sont solidaires. Ce décalage à 90° offre

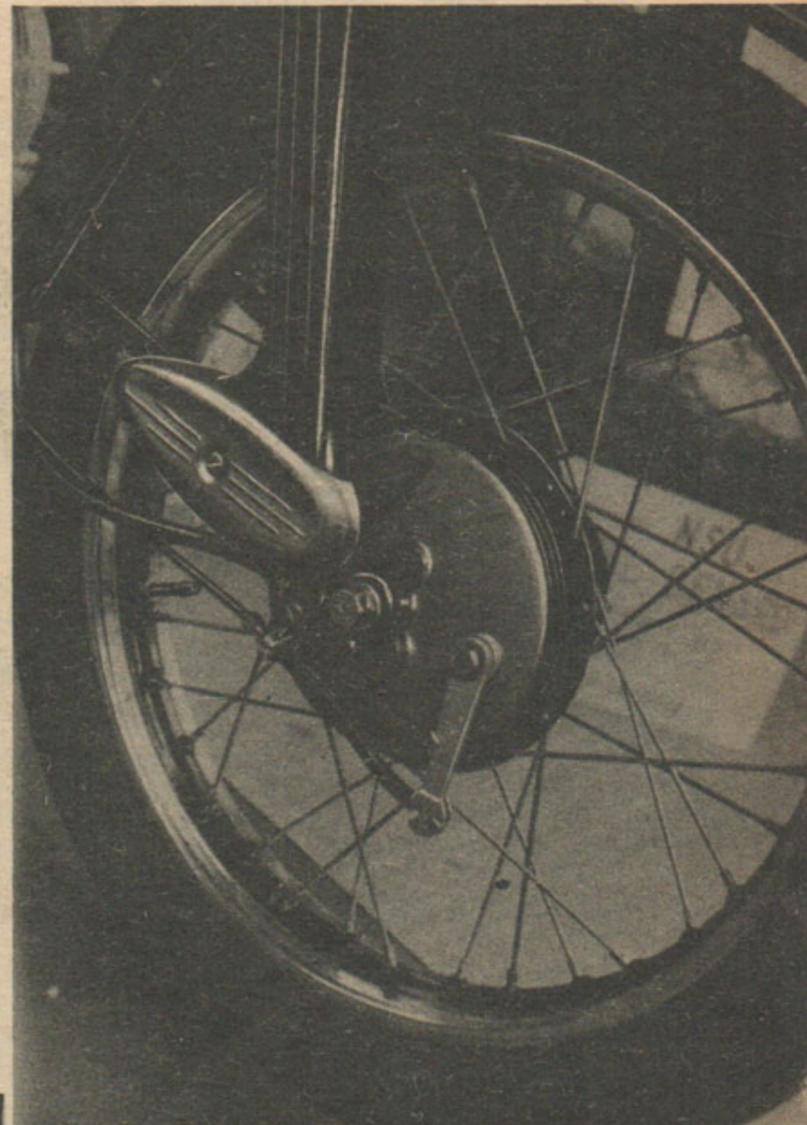
tribution ; mais un bon tendeur de chaîne, bien conçu, absorbe aussi une certaine puissance. Sur les Sunbeam et FN, cette tension est assurée par un tendeur actionné par la pression d'huile. Aussi NSU, pour sa Max, a-t-il essayé de résoudre le problème à l'aide d'une nouvelle technique, absolument inédite, tout au moins dans le domaine motocycliste.

Les paliers lisses des bielles d'entraînement, grâce à leur exécution extrêmement précise et leur excellente lubrification, présentent un frottement très minime et leur rendement est excellent : une fois et demie supérieur à celui d'une transmis-

à Brookland : sur un arbre intermédiaire tournant à mi-vitesse du moteur étaient montés 3 excentriques entraînant l'ACT par l'intermédiaire de 3 bielles. Assez similaire était la 6,5 litres Bentley des années 1925, mais qui, au lieu de 3 excentriques, possédait une sorte de vilebrequin à 3 paliers décalés, et même solution à l'arbre à cames ; chaque bielle était composée de deux tiges d'acier montées sur des coussinets de duralumin, dont le chapeau était fixé à l'aide de ressorts assez raides, ce qui compensait toute dilatation due à l'échauffement du moteur. Aujourd'hui encore, le « Maudsley » a une distribution de ce type, mais ici, c'est non pas le montage de l'arbre à cames qui est mobile (comme sur la NSU), mais le montage de la bielle à l'aide d'un dispositif spécial ; chaque arbre ne possède qu'un seul excentrique, sans, malgré cela, avoir de difficultés notables aux points morts.

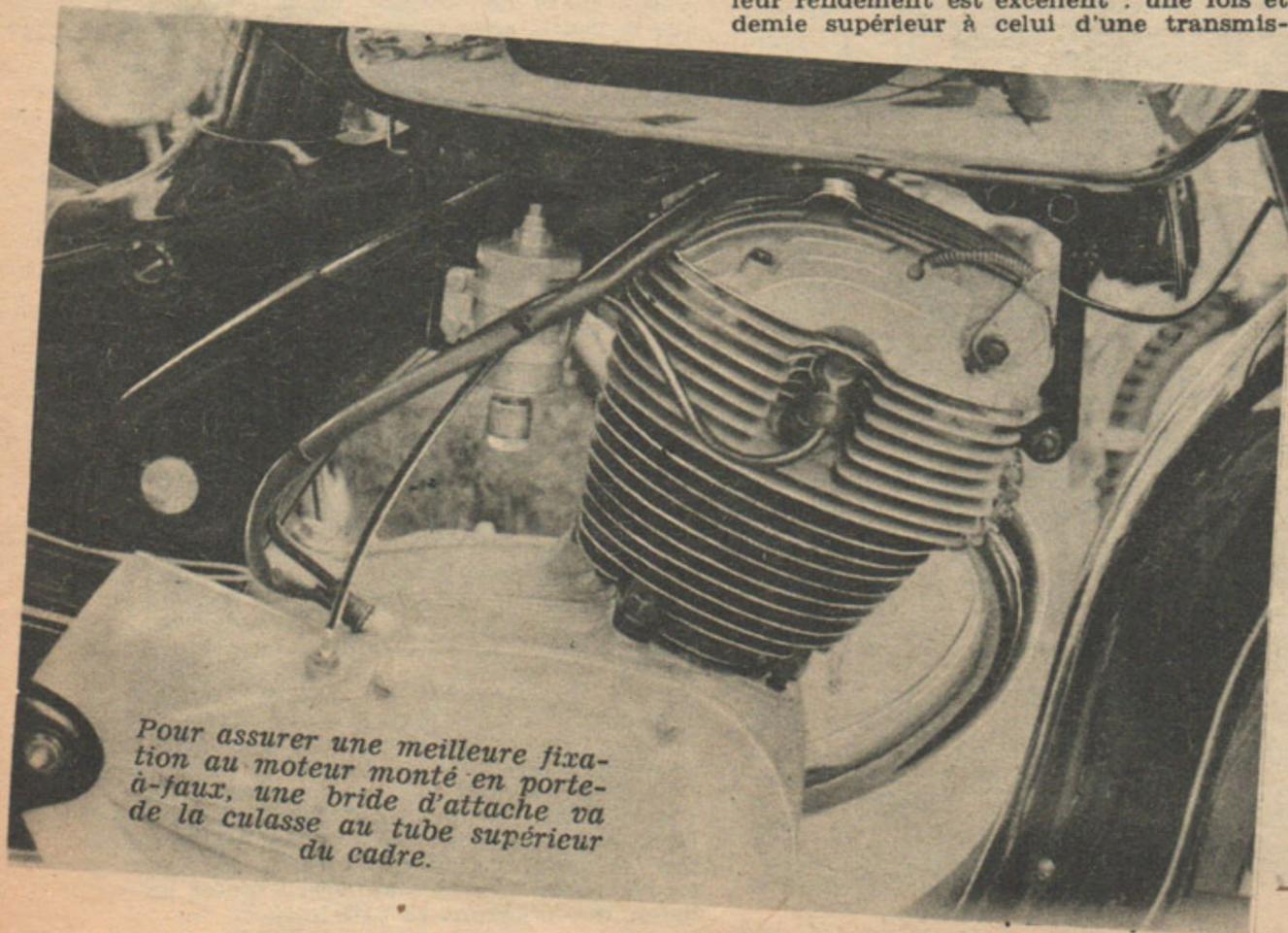
tion par cascade de pignons réalisée avec la même précision. Montage extrêmement simple, inertie très faible en raison du poids minime des bielles. Il serait faux de croire que ce mode d'entraînement de l'arbre à cames en tête soit le caprice subit d'un constructeur voulant faire parler de lui en ne faisant pas comme les autres, et si ce mode d'entraînement est nouveau dans le domaine motocycliste, il fut déjà utilisé et minutieusement étudié, il y a bientôt 30 ans, par des constructeurs anglais pour des moteurs à haute puissance qui eurent leur période de gros succès.

Vers les années 1920, une 8 cylindres Thomas-Leyland établit une série de re-



cord à Brookland : sur un arbre intermédiaire tournant à mi-vitesse du moteur étaient montés 3 excentriques entraînant l'ACT par l'intermédiaire de 3 bielles. Assez similaire était la 6,5 litres Bentley des années 1925, mais qui, au lieu de 3 excentriques, possédait une sorte de vilebrequin à 3 paliers décalés, et même solution à l'arbre à cames ; chaque bielle était composée de deux tiges d'acier montées sur des coussinets de duralumin, dont le chapeau était fixé à l'aide de ressorts assez raides, ce qui compensait toute dilatation due à l'échauffement du moteur. Aujourd'hui encore, le « Maudsley » a une distribution de ce type, mais ici, c'est non pas le montage de l'arbre à cames qui est mobile (comme sur la NSU), mais le montage de la bielle à l'aide d'un dispositif spécial ; chaque arbre ne possède qu'un seul excentrique, sans, malgré cela, avoir de difficultés notables aux points morts.

L'ingénieur Albert Roder, auteur du moteur Max, eut à défendre sérieusement son projet, car lors des premiers essais, ce fut évidemment son système de distribution qui fut accusé de toutes les difficultés ou revers : ceci jusqu'à ce qu'il fut finalement montré, lors de méfiantes comparaisons, que son rendement était supé-



Pour assurer une meilleure fixation au moteur monté en porte-à-faux, une bride d'attache va de la culasse au tube supérieur du cadre.

rieur à celui d'une chaîne ou d'une cascade de pignons.

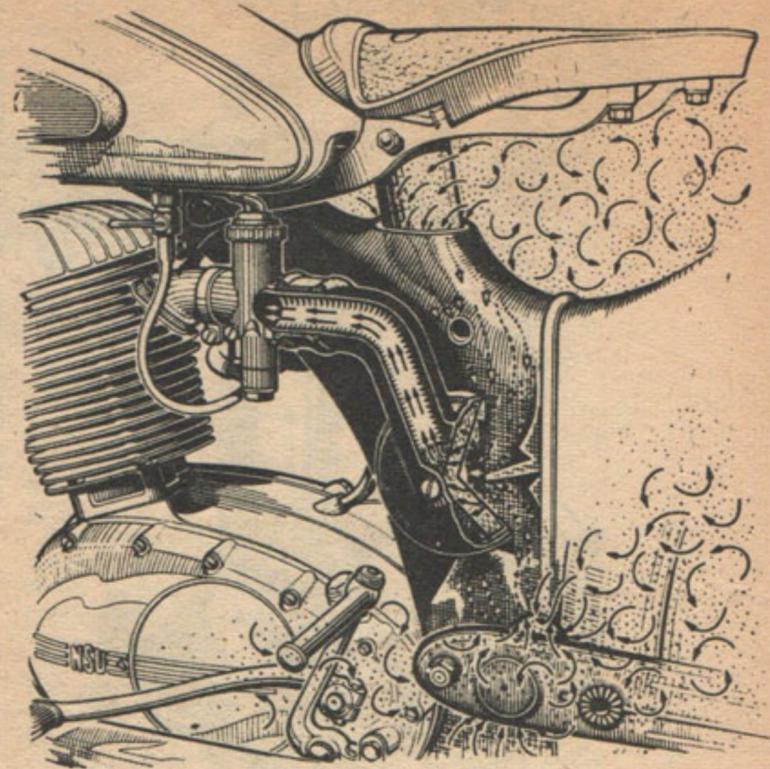
Méritant aussi d'être particulièrement signalé est le filtre à air de très grandes dimensions. On sait qu'un litre d'essence nécessite pour sa combustion complète 11 à 12 mètres cubes d'air, ce qui signifie, pour une machine ne consommant que 3 litres d'essence aux 100 kms, le besoin de 36 m³ d'air.

Or, sur une très bonne chaussée, il faut compter 1 à 3 milligrammes de poussière pour 1 m³ d'air, soit, avec la consommation de 3 litres, 40 à 110 mg aux 100 kms. Sur des routes secondaires, sans parler des chemins de campagne et surtout là où il y a du sable, ces valeurs peuvent être multipliées par 10.

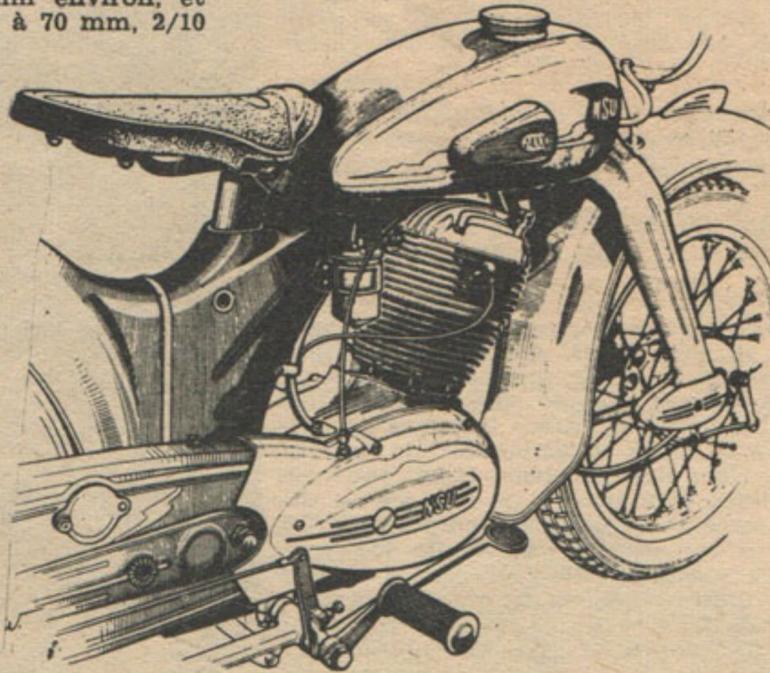
Or si l'on sait qu'un gramme de poussières produit une usure en profondeur du cylindre de 1/100 de mm environ, et que, pour un alésage de 65 à 70 mm, 2/10

aussi la formation de perles à la bougie. En effet, ces perles, ainsi que les « ponts » qui s'établissent entre l'isolant et le culot de la bougie, sont bien souvent dus à une combinaison entre les poussières et le plomb que l'on trouve en assez grosse quantité dans les super-carburants. Plus la vitesse des gaz est rapide (dépression plus grande dans le cylindre, régime élevé), plus le filtre doit être de généreuses dimensions. Sur la NSU Max, à pleins gaz et aux hauts régimes, la vitesse moyenne des gaz est de 110 mètres par seconde, la vitesse maximum de 180 m/s (soit 650 kmh. !).

Aussi, sur cette machine, cette question du filtrage a été spécialement étudiée. La coque en tôle est munie, latéralement,



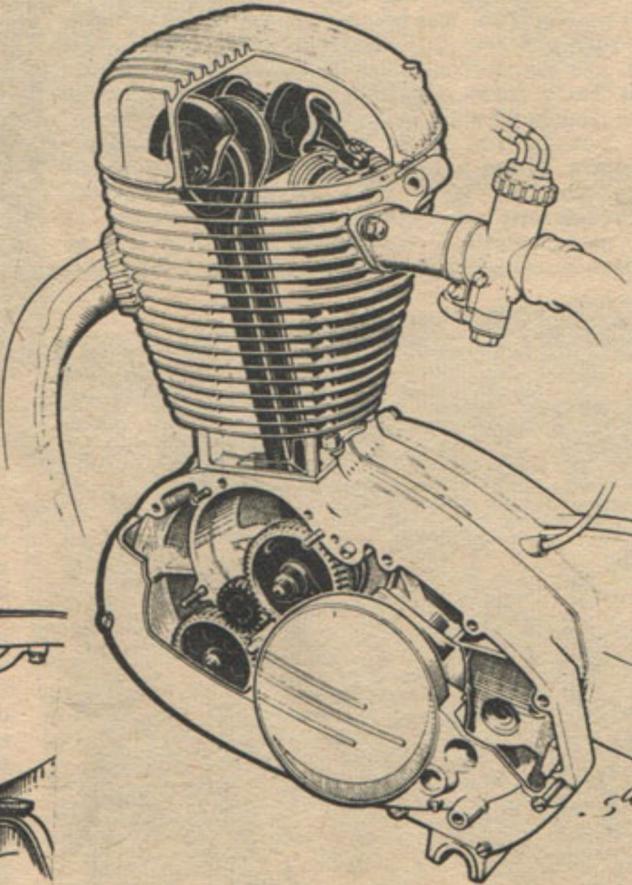
En haut, à droite : l'air avant de pénétrer dans le carburateur parcourt un important chemin à travers un filtre de très grandes dimensions. Ci-contre : vue trois-quart arrière du moteur. La transmission secondaire se fait sous carter de chaîne étanche.



de mm d'usure nécessitent un réalésage, on voit que dans le meilleur des cas, le réalésage ne sera nécessaire qu'à plus de 50.000 kms (chiffre tout à fait normal), mais sur route sablonneuse, cette distance peut être terriblement réduite.

Et c'est sur de telles routes qu'un bon filtre à air, bien conçu, rend de grands services. Bien conçu, car la plupart des filtres que nous pouvons trouver sur le marché ne servent en fait à rien, sinon à diminuer le rendement du moteur : leurs petites dimensions font que l'air passe beaucoup trop vite et n'a pas le temps de se débarrasser de ses impuretés.

Mais le filtre à air ne joue pas seulement un rôle dans la limitation de l'usure d'un cylindre ; bien conçu, il limite



Ci-dessus : crevé partiel du bloc-moteur laissant voir la disposition générale de la distribution. A gauche : vue du 250 N.S.U. Max côté sélecteur au pied et distribution.

sous la selle, d'une ouverture conduisant au filtre à air. Ainsi, avant d'atteindre ce dernier, l'air est déjà passé dans toute une partie du cadre en tôle, où il a pu se débarrasser d'une bonne partie de ses impuretés : c'est un préfiltrage. Puis après passage au travers d'un filtre assez volumineux et d'une chambre de tranquillisation, l'air arrive au carburateur par un long tube coudé.

Le moteur est un super-carré, de 69 mm d'alésage et 66 de course, et de cylindrée exacte de 247 cmc. Le carburateur Bing a 26 mm de passage des gaz. Soupapes montées avec ressorts en épingle.

Bloc moteur. Transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale. Rapports finaux : 6,46 ; 9,1 ; 13,1 et 20,3, donc très espacés les uns des autres, et, surtout sur les intermédiaires, très démultipliés. L'embrayage, à disques multiples, travaille à sec. Il est à noter que transmission primaire, boîte de vitesses, ainsi d'ailleurs que le cadre, sont communs à la 250 Max et à la 200 2 temps Lux.

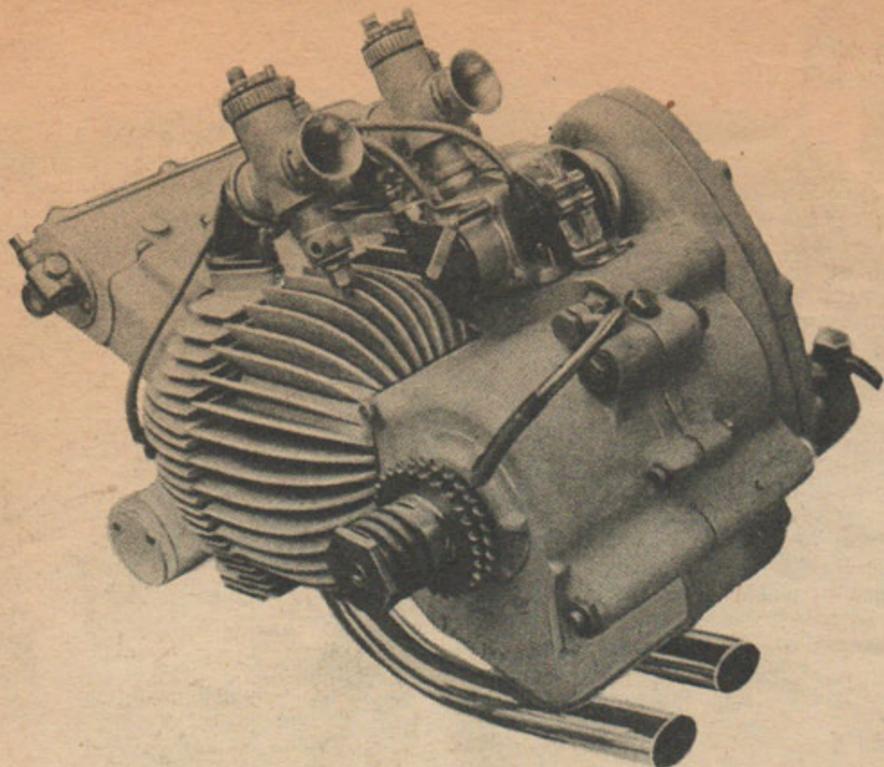
Allumage assuré par batterie-bobine, avec avance automatique.

Le taux de compression est de 7 à 1, et si la puissance au catalogue est de 15 CV, le moteur, en réalité, en développe 15,7 (63 CV au litre) après 15 minutes de fonctionnement à pleins gaz. Ceci permet de classer la 250 NSU Max comme la machine de série actuellement la plus puissante de sa cylindrée, avec la bicylindre Benelli de 16 CV. Aussi les vitesses permises par cette moto sont évidemment élevées : 113 kmh. en position assise, 126 en position couchée. La consommation, à 80 kmh., se situe à environ 3,2 litres aux 100 kms.

Il faut regretter le poids élevé de 138 kgs.

Ainsi, nous voyons, d'année en année, depuis la guerre, NSU rajeunir sa production. Après les 100 Fox, et 200 Lux, voici la 250 Max. Nous pensons et espérons que cette tendance va continuer, et qu'après la disparition de la 251 OSL, nous verrons bientôt le remplacement des 350 et 500 Konsul I et II, qui ne sont, en fait, qu'une « resucée » guère modernisée des 351 et 501 OSL d'avant-guerre.

Mais, encore une fois, que nos constructeurs français y prennent garde. D'année en année la technique évolue, la clientèle est, bon gré, mal gré, amenée à faire des comparaisons... et ce ne sont pas de simples prototypes (bien souvent en retard de quelques années) exposés au Salon qui pourront la satisfaire.



Ci-contre : vue trois-quart arrière du bicylindre 500 compétition Ultima. La transmission primaire s'effectue par chaîne double. Ci-dessous : le coussin-selle à « deux étages » de la U.T. et en bas, à gauche, la fourche avant à roue tirée des Alma se voit munie d'un nouvel arceau de renfort.

Vu aussi une nouvelle Paul Vallée que nous décrirons ultérieurement, au passage du stand qui lui est dévolu.

× × ×

En face de Ladevèze, nous trouvons Georges Monneret. Stand très bien présenté, un des plus attrayants du Salon, où nous trouvons, partagées avec équité, A.J.S. et Gilera.

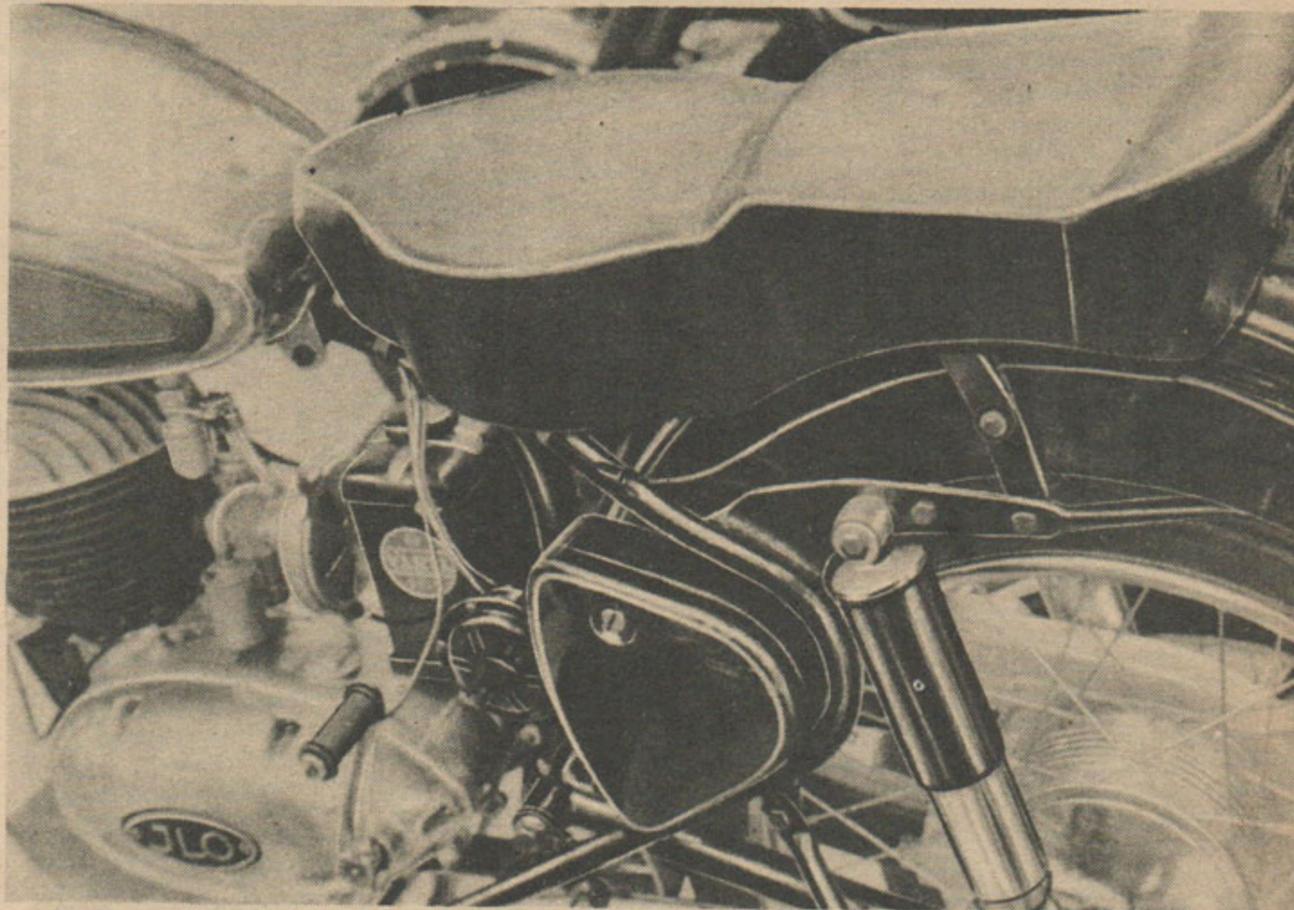
Rien de bien neuf chez la marque anglaise, si ce n'est l'adoption sur la twin d'une selle double et quelques légères modifications de fabrication.

Par contre, chez Gilera qui ne présentait que ses modèles « sport » de 150, 250 et 500 cmc., gros effort de présentation. Toutes ont un cadre identique à celui de la « Saturno » compétition, fourches télescopiques, moyeux-freins en alliage léger et jantes dural. Bloc-moteur

NOUVEAUTES DU SALON

(SUITE DU N° 1.105)

Continuant notre visite chez Ladevèze, nous passerons en revue la construction allemande qui délègue toute une gamme de Victoria (sauf la « Bergmeister ») en noir et en couleurs, alors que U.T. porte son effort sur la 250 à moteur J.L.O., cadre à suspension arrière oscillante, moyeux-freins en alliage, avec ou sans la selle double Franke de belle facture. L'aspect général est celui d'une machine anglaise réduite.



bien poli, émaux rouge et noir et la sobriété de l'ensemble en font une des machines les plus enviées.

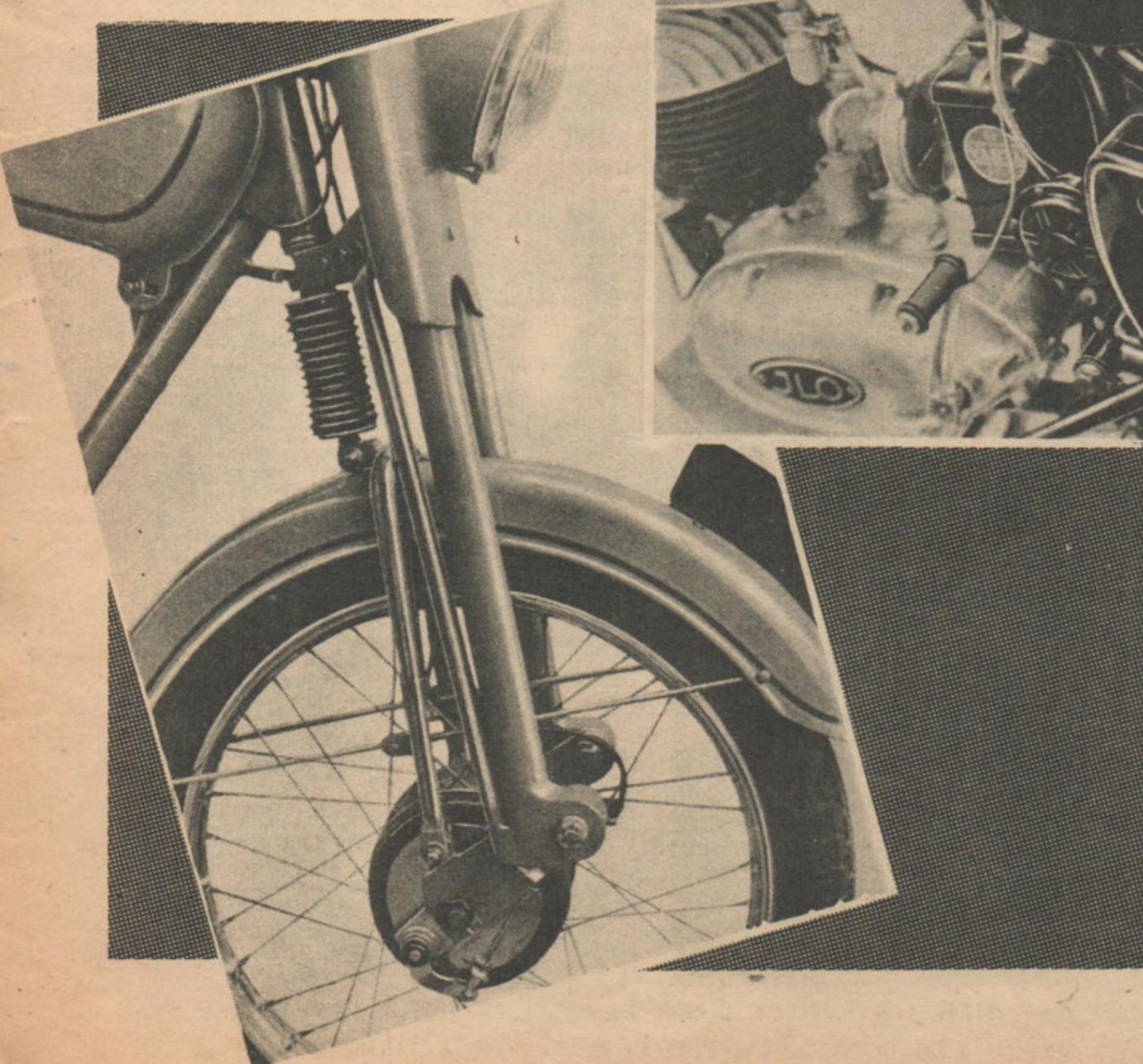
× × ×

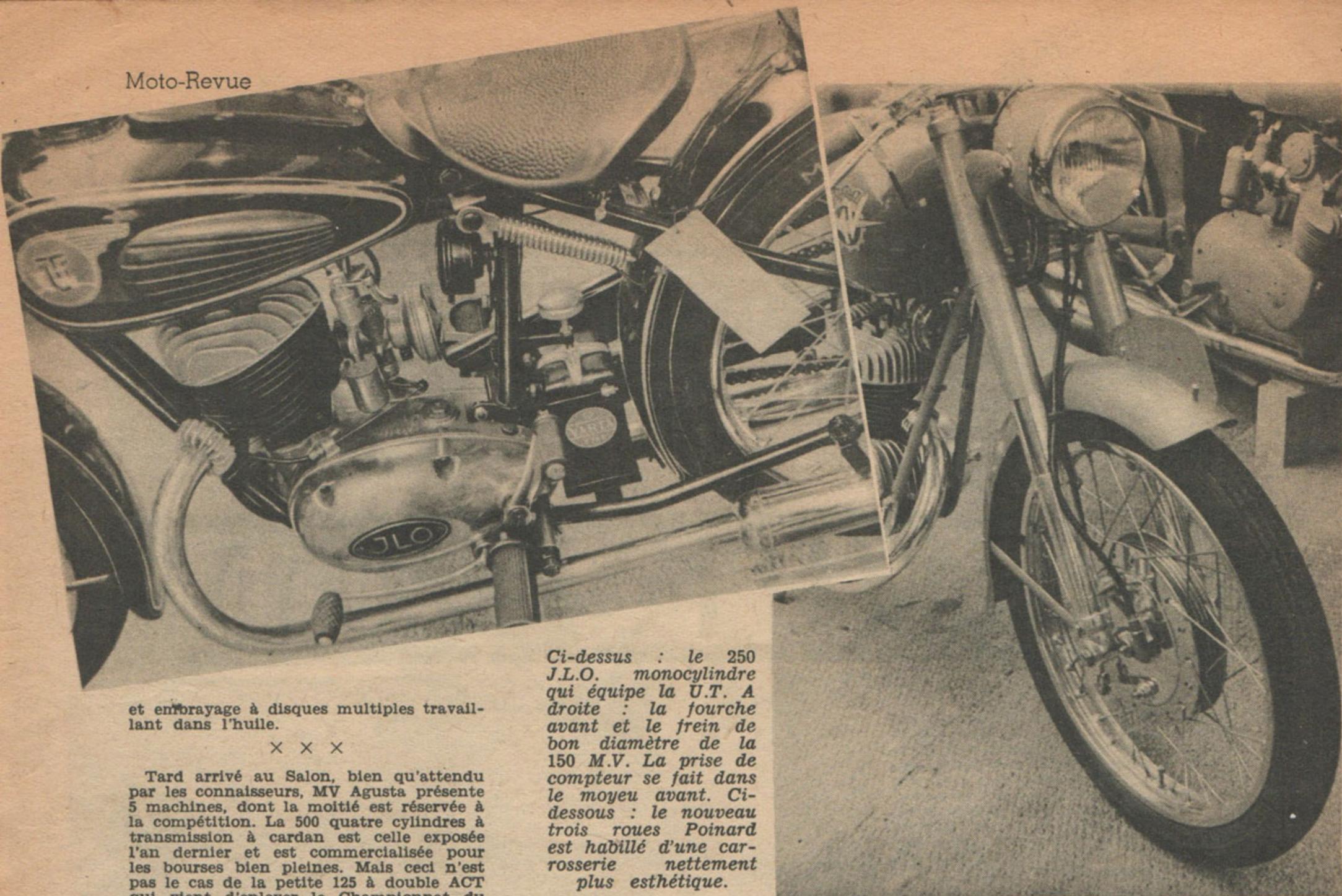
L'an dernier, nouveau venu, Sotecma nous avait présenté des petits moteurs adaptables d'une allure ultra-moderne, et dont les cylindrées s'étagaient entre 50 et 75 cmc.

Ces modèles ayant plu, la gamme est heureusement complétée cette année par un 125 et un 175 cmc. On y trouve l'influence allemande dans la forme ovoïde du carter, mais Jawa aussi a son mot à dire dans l'allure du cylindre et, hélas, aussi dans le capotage du carburateur.

Le 125 présenté au stand (52x58) est donné pour 5,7 CV, alors que le 175, super-carré (62x58) en fournirait 8,1.

Boîte 4 vitesses à sélecteur double pédale. Transmission primaire à engrenages





et embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile.

× × ×

Tard arrivé au Salon, bien qu'attendu par les connaisseurs, MV Agusta présente 5 machines, dont la moitié est réservée à la compétition. La 500 quatre cylindres à transmission à cardan est celle exposée l'an dernier et est commercialisée pour les bourses bien pleines. Mais ceci n'est pas le cas de la petite 125 à double ACT qui vient d'enlever le Championnat du Monde pour la catégorie.

Mais la grande spécialité de la marque est en réalité le 2 temps très longtemps considéré parmi l'un des meilleurs du monde. Le dernier modèle de cette lignée, la 150 Sport, présentée en gris et rouge est de fière allure. Innovation pour la marque, la fourche est une téles-

Ci-dessus : le 250 J.L.O. monocylindre qui équipe la U.T. A droite : la fourche avant et le frein de bon diamètre de la 150 M.V. La prise de compteur se fait dans le moyeu avant. Ci-dessous : le nouveau trois roues Poinard est habillé d'une carrosserie nettement plus esthétique.

copique. Le moyeu frein avant en alliage léger mérite une mention spéciale pour ses dimensions peu usuelles.

× × ×

Poinard, qui s'est déjà spécialisé dans la construction des utilitaires, présente

une nouvelle carrosserie pour sa voiturerette 3 places, de lignes beaucoup plus agréables et d'un accès facile grâce à sa large portière. Le moteur est toujours le 175 AMC placé à la droite du conducteur.

× × ×

En plus de la gamme habituelle de ses sidecars, Simard s'intéresse maintenant au scooter. Bloc AMC 125 cmc., fourche télescopique apparente, réservoir d'essence dans le tablier, allure classique mais assez primitive. Mais ce qui mérite le plus d'être signalé, c'est la curieuse conception de la suspension arrière (si l'on peut dire) : le scooter se trouve articulé à l'arrière du plancher et semble littéralement se casser en deux lors du mouvement de la charnière.

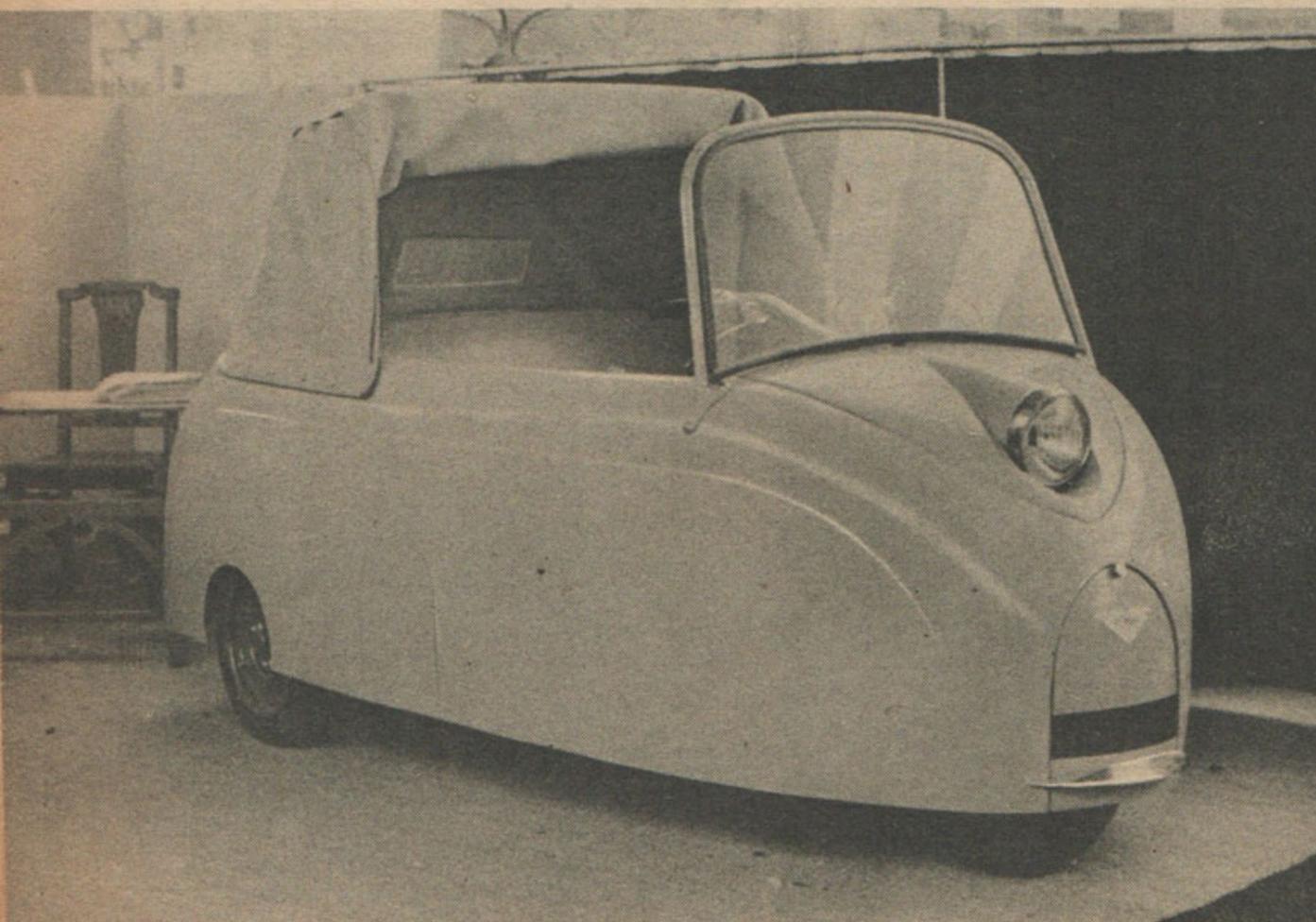
× × ×

Dans un cadre fort classique, avec suspension arrière coulissante BSB à amortisseur hydraulique, chez Alcyon aussi nous trouvons le nouvel AMC 250 cmc. Réservoir tout chromé et émailage bleu tendre deviendront-ils les couleurs distinctives de la marque ?

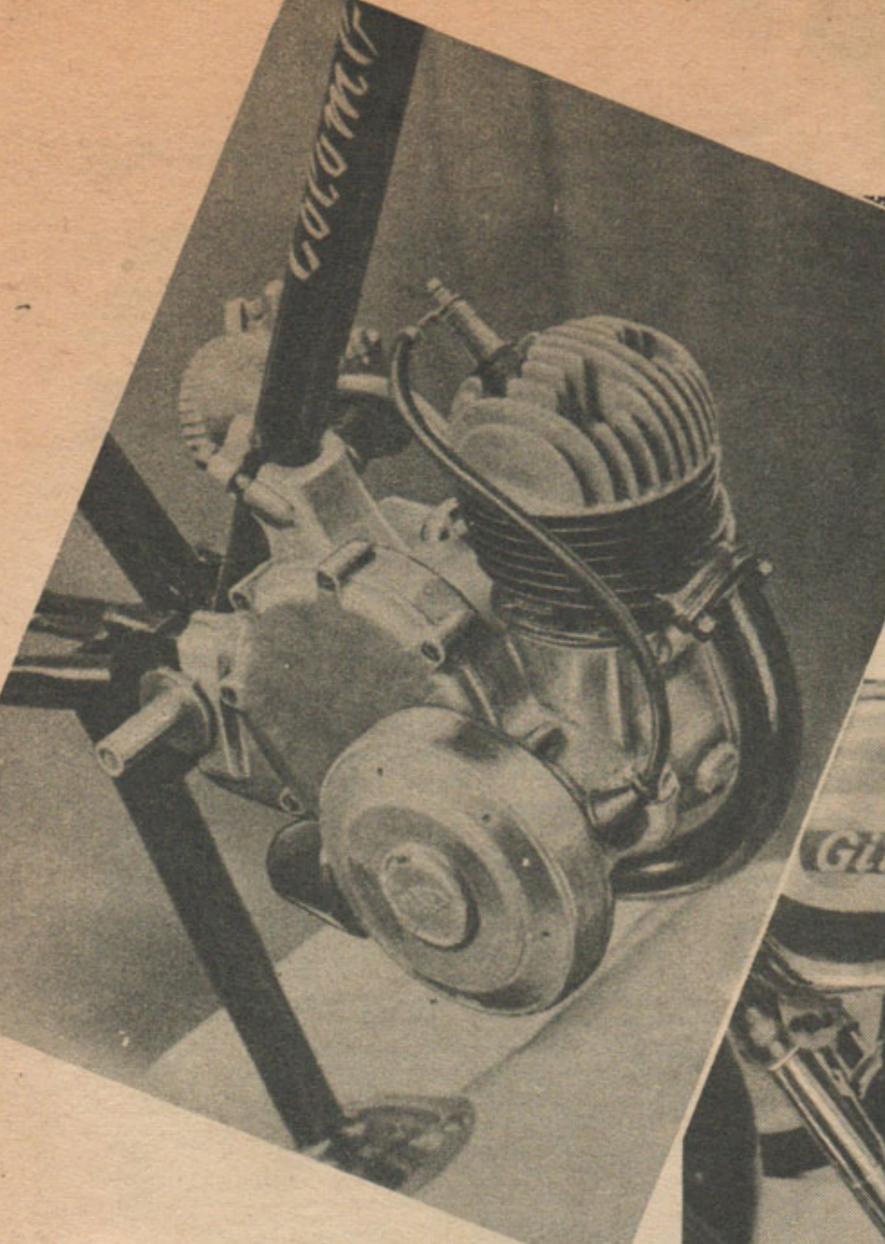
Vu aussi sur le stand un nouveau petit moteur Zurcher de 125 cmc., 2 temps évidemment, muni d'un sélecteur Reflex amovible.

× × ×

A l'instar de nombreux constructeurs de vélos et de cyclomoteurs, Gitane lui aussi se lance dans la fabrication de 125 cmc.. Si le moteur utilisé est connu (Aubier Dunne), le cadre, lui, bien qu'original et techniquement viable, montre encore l'inexpérience de son constructeur dans le domaine motocycliste.



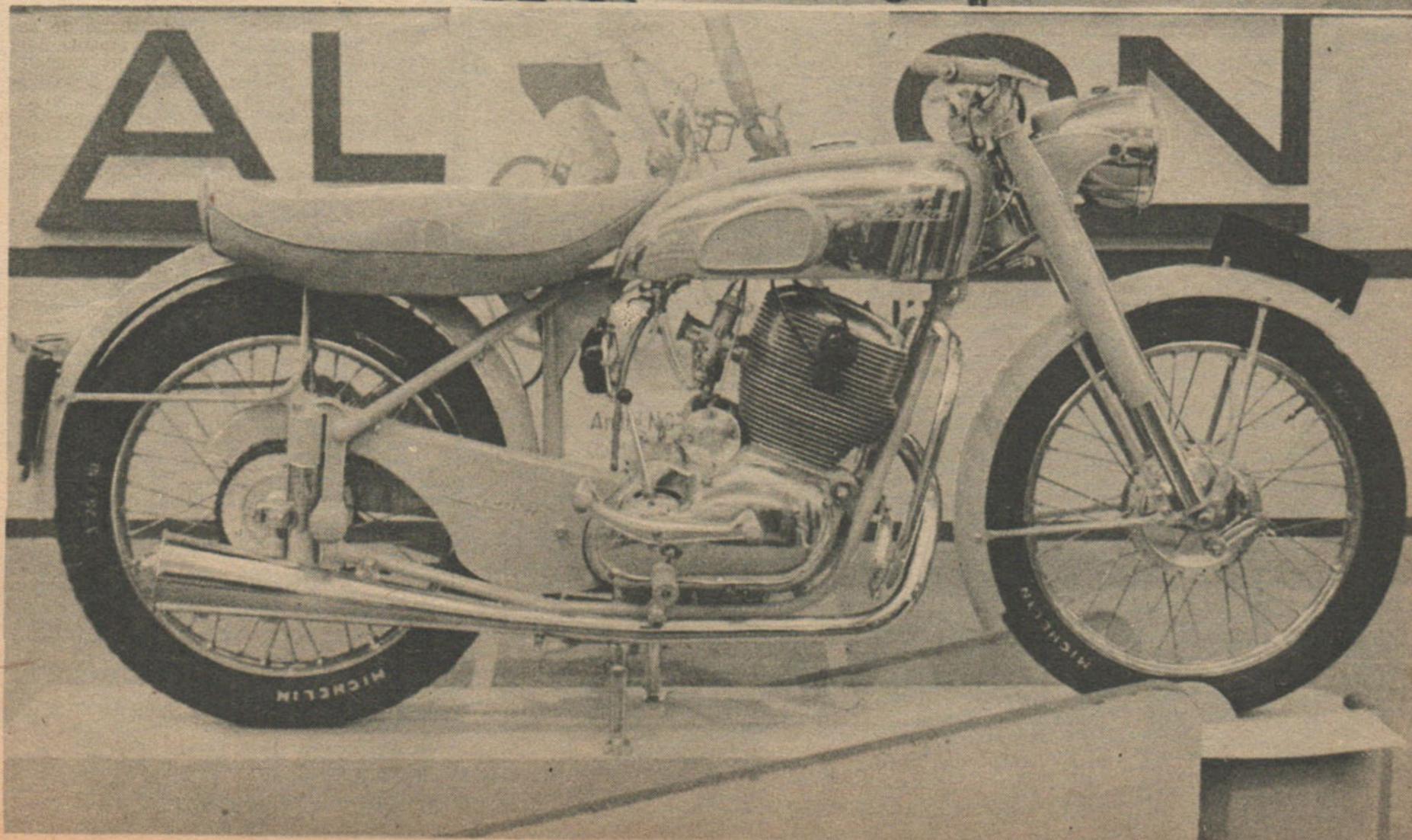
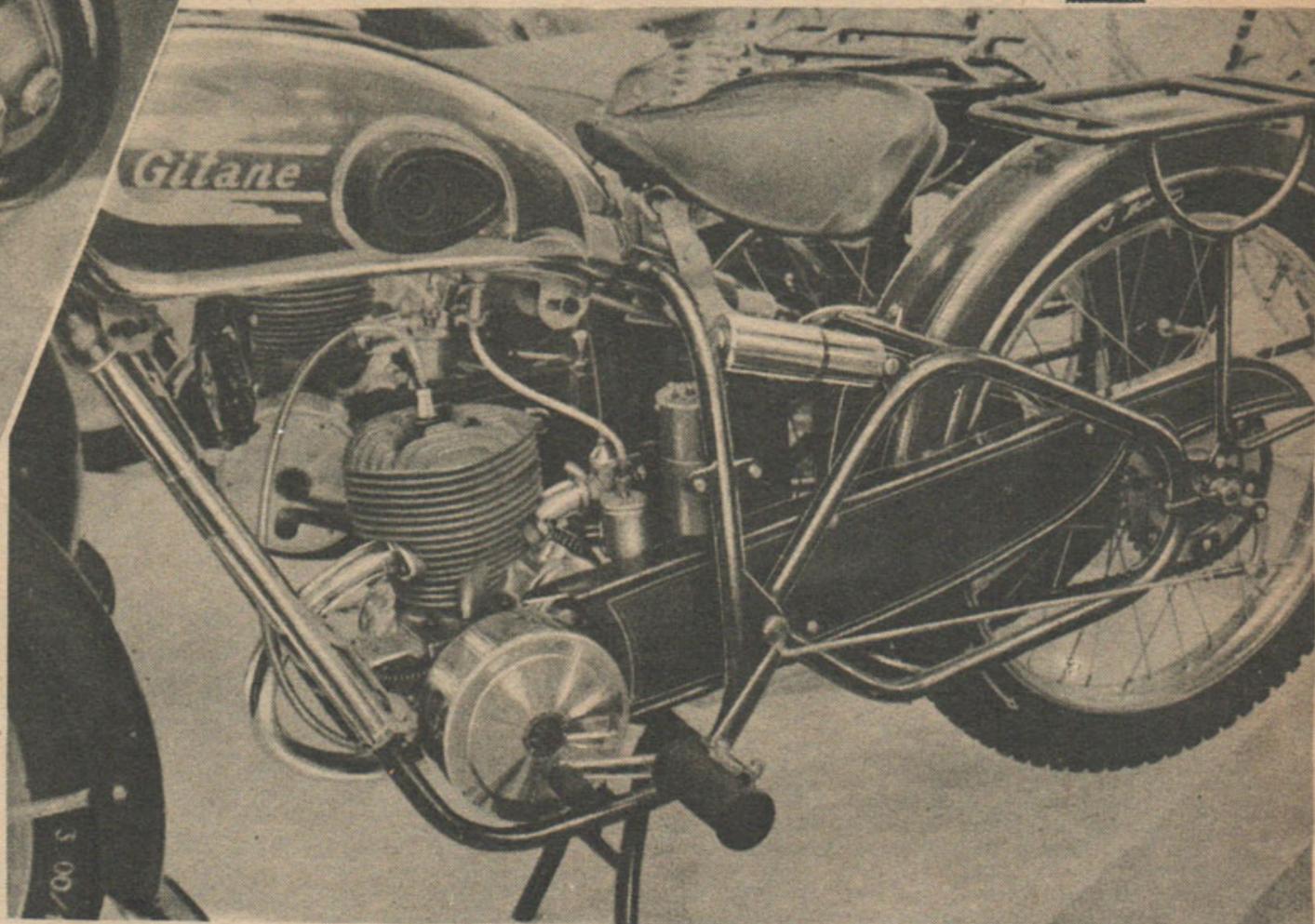
A gauche : le cyclomoteur Colomb possède un moteur fixé en porte-à-faux. Le volant magnétique est un Dynex. Ci-dessous : le 125 Gitane possède une suspension arrière d'une conception peu classique. En bas de la page : la 250 Alcyon. Cette machine est munie d'un nouveau réservoir « maison ». Remarquez le coussin-selle situé au niveau du réservoir.

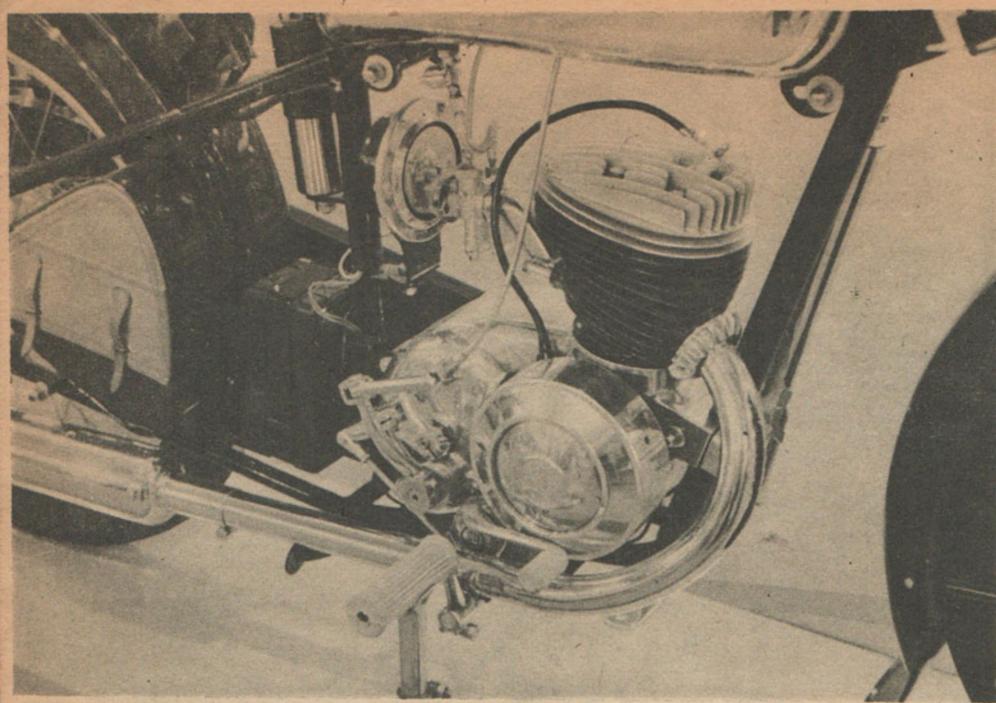


Rien de bien neuf chez Peugeot, sinon dans le domaine de la tôlerie. Gardeboue plus enveloppants, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, et de part et d'autre du carburateur, une plaque de tôle vient cacher ce dernier aux regards indiscrets.

× × ×

Présentée officiellement pour la première fois en France, la production DKW Ifa. La 125 cmc. conserve l'air de famille avec la RT de même cylindrée de la DKW





et moyennes cylindrées 2 temps Ardle-Durkopp.

Rien de bien neuf chez la marque anglaise, sinon le montage de série de la selle double (rétrécie) sur tous les modèles à suspension arrière.

Par contre, chez Ardle, nous trouvons les nouvelles 175 et 250 cmc. et chez Durkopp la 200 cmc. tout à fait similaire à la 150.

Il est assez curieux de noter que toutes ces petites machines (exceptée la Ardle B 252) n'ont, malgré leurs moteurs assez poussés pour des motos fonctionnant sur ce cycle, que des boîtes 3 vitesses.

Certains détails de la partie cycle méritent d'être signalés : excellente petite fourche télescopique à grand débattement (14 cm) et double amortisseur à huile ; suspensions arrière coulissantes, munies, elles aussi, d'un amortisseur hydraulique ; larges moyeux freins, qui, chose curieuse, se séparent par leur milieu, en deux parties ; sur la partie arrière du cadre, on trouve un assez vaste coffre contenant l'avertisseur électrique (monté élastiquement), ainsi qu'une batterie en matière transparente permettant une vérification facile du niveau de l'électrolyte.

La 250 cmc., B 252, remplaçant l'ancien modèle, voit sa puissance passer à 11,6 CV et possède des gros moyeux dural avec des languettes rapportées pour recevoir les rayons.

Auto-Union. Seules diffèrent les suspensions, particulièrement celle de l'arrière. Mais l'attention est attirée beaucoup plus par la 350 cmc. flat-twin.

Moteur 2 temps à balayage Schnurle, de 58 d'alésage et 65 de course. Boîte 4 vitesses. Embrayage monodisque à sec. Transmission finale à cardan. Cadre double berceau à fourche télescopique et suspension arrière coulissante. Très gros moyeux-freins en alliage léger.

La machine, de 126 kgs, manque de finition, et, n'étant la partie arrière renflée du carter de boîte, ou le capotage des 2 carburateurs, l'ensemble ferait très léger pour sa cylindrée. 15 CV à 4.500 t.-m. et 120 kmh. sont les performances annoncées.

× × ×

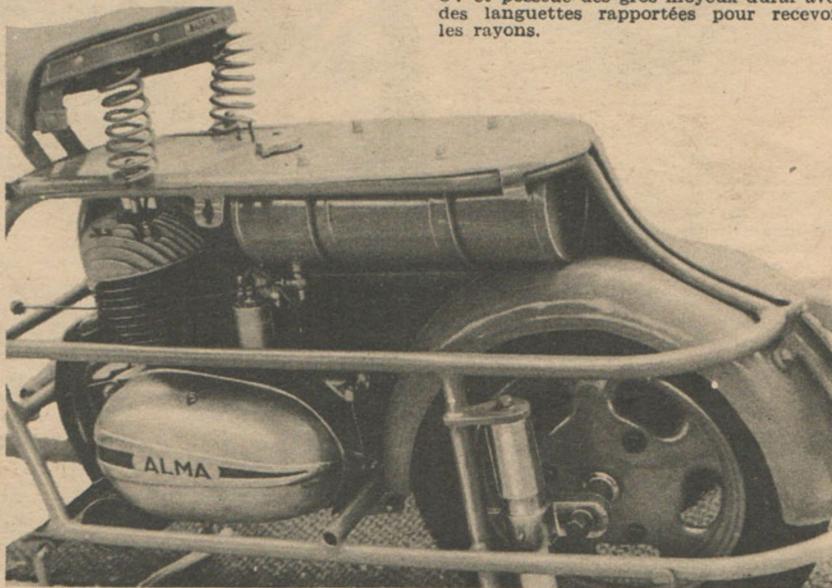
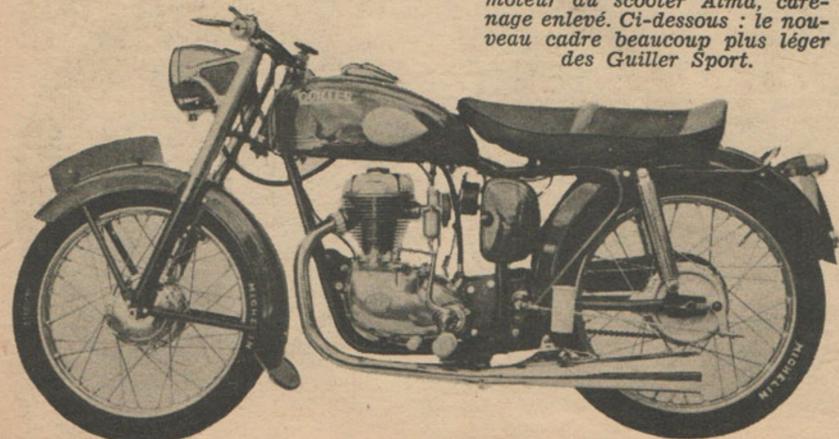
Similitude d'ensemble dans tous les modèles F.N. Presque plus de roues tirées, la fourche télescopique prenant la préséance.

Il est curieux de ne trouver la 500 twin que sous forme de son moteur dont cylindres et culasses ont une allure très sport, alors que le long carter carré donne vraiment l'impression d'avoir été conçu par un cubiste.

Apparition, en grande série, de la selle double « maison » dont la particularité pour le moins curieuse est d'être pivotante sur l'avant.

× × ×

Sur le même stand Aspe-Dumont, nous trouvons les grosses cylindrées 4 temps à soupapes en tête Matchless et les petites



Au stand Alcyon, nous avons remarqué ce nouveau 125 deux temps (en haut). Ci-dessus : le moteur du scooter Alma, carénage enlevé. Ci-dessous : le nouveau cadre beaucoup plus léger des Guiller Sport.

Le vert Zundapp fait fureur et nous voyons entre autres Saroléa l'adopter sur son «Atlantic», vertical twin de 500 cmc. Cette machine paraît maintenant bien au point et l'on observe quelques particularités de construction qui lui sont propres : les culasses sont munies de sortes de stalagmites de refroidissement entre les soupapes ; les culasses séparées sont réunies entre elles par un boulon d'écartement placé à l'avant ; les couvre-culbuteurs sont des petites cloches renversées et appliquées sur la culasse par une même bride. Selle double «maison» pas déplaisante et grille sur le réservoir avec bande de caoutchouc formant sandow.

La 125 2 temps dite « Oiseau Bleu » ne paye pas de mine à côté de sa grande sœur, et une pointe bizarre en bout de vilebrequin prolonge assez loin vers l'extérieur le système d'allumage.

× × ×

De Salon en Salon, le nombre des P. Vallée augmente.

A côté des 125 et 175 à moteurs Ydral, ou AMC, dont certains modèles sont livrés sans suspension arrière, figurent les

utilitaires dont la diffusion progresse constamment, un scooter et un motocar.

Ce dernier est habillé d'une élégante carrosserie en forme de goutte d'eau et son châssis, identique à celui de l'utilitaire, peut-être équipé indifféremment d'un Ydral ou d'un AMC. Le montage du 250 de cette dernière marque est même envisagé.

Sur la 175 Sport, la suspension arrière a été complètement redessinée, mais reste toujours du type oscillant.

× × ×

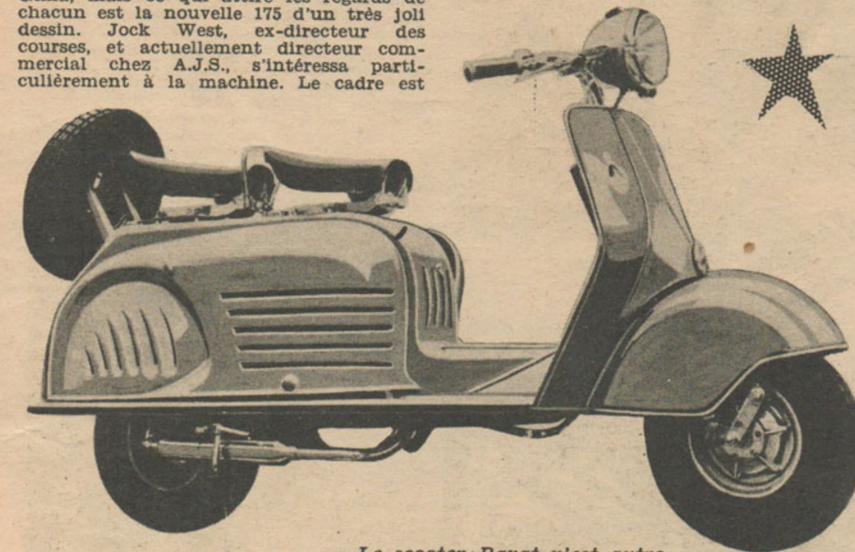
Le 250 AMC figure également au stand Gima, mais ce qui attire les regards de chacun est la nouvelle 175 d'un très joli dessin. Jock West, ex-directeur des courses, et actuellement directeur commercial chez A.J.S., s'intéressa particulièrement à la machine. Le cadre est

un double berceau, avec suspension arrière oscillante. Les bras de la fourche, en tubes d'assez grosse section, sont cintrés vers l'extérieur, près de leur axe de pivotement.

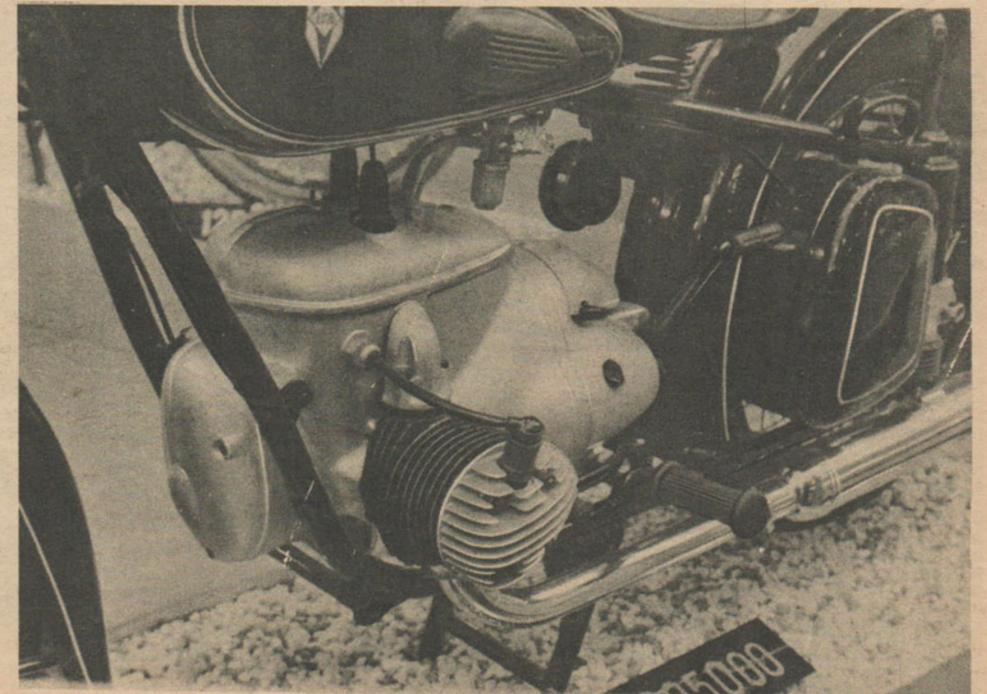
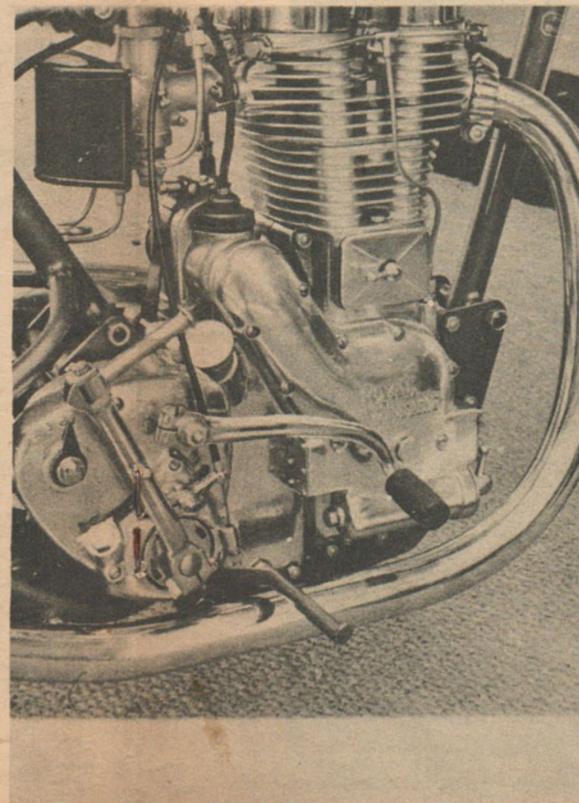
Les éléments de suspension sont de fort diamètre.

A noter également les moyeux-freins signés Gima, d'un diamètre de 170 mm, et dont les garnitures ne sont pas fixées sur les mâchoires, mais sur la face interne du tambour.

Comme pour la direction, les moyeux sont montés avec des roulements Timken.



Le scooter Ravat n'est autre que la fabrication sous licence du scooter italien Nibbio. A gauche : le moteur tout alu des 350 Royal-Enfield Bullet et ci-dessous, un des rares flat-twins deux temps, le 350 D.K.W. - I.F.A.



La même gamme des multiples modèles chez BSA, mais malheureusement l'émailage bordeaux est quelque peu envahissant. Un nouveau décor de réservoir contribue, lui aussi, à rendre méconnaissable la populaire C11. Les monos et twins de grosses cylindrées n'ont pas réussi à échapper à cette débauche de nouvelle teinte, ni non plus d'ailleurs à un capotage de phare pour le moins disgracieux et torturé.

Seules machines ayant conservé leur caractère et leur classicisme anglais de bon aloi ; les désormais célèbres «Gold Star» qui se sont vues récemment dotées de nouveaux moteurs tout alu, qui plaient ces machines sport à mi-chemin de la « compétition-client ».

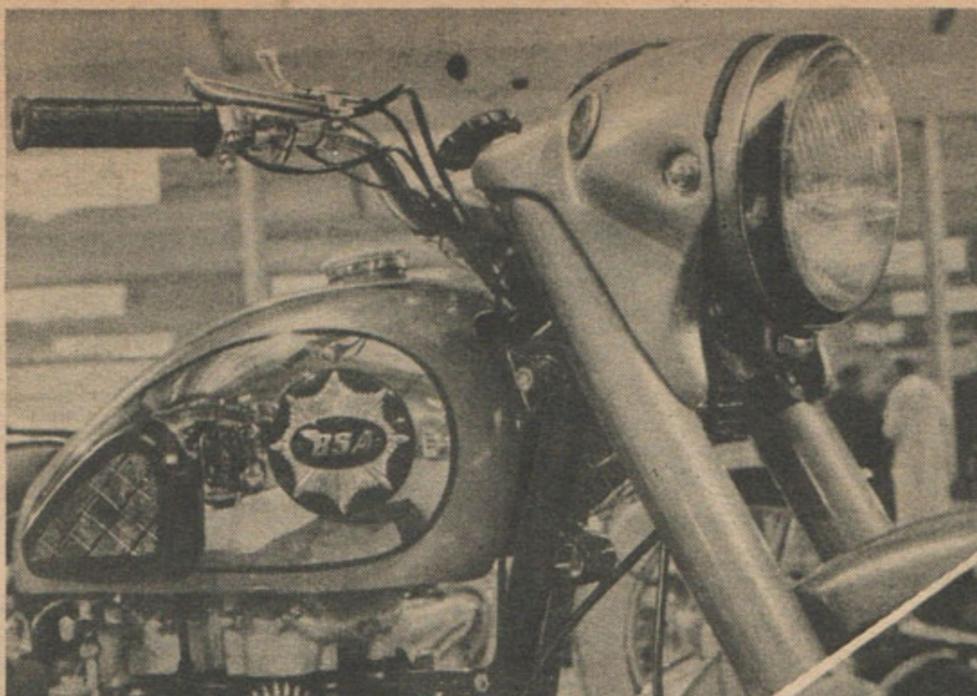
× × ×

Beaucoup de nouveautés chez DS Malterre. Sur le plan technique, la dernière création Malterre paraît très prometteuse, tant au point de vue confort que tenue de route : il s'agit d'une suspension arrière très particulière, utilisant simultanément le principe des suspensions coulissantes et oscillantes. L'utilisation judicieuse de ces deux principes permet de conserver une tension de chaîne rigoureusement constante tout le long d'un débattement exceptionnellement grand (14 cm). De plus le réglage de la dureté est des plus faciles, au moyen d'un simple écrou.

Ce cadre sport équipera la 175 montée avec l'AMC Bol d'Or que la maison de la Bastille se chargera de mettre au point spécialement. Ce même cadre est aussi prévu pour le 250 cmc. en version Sport, la version Tourisme utilisant le cadre classique actuel.

En plus de la gamme classique des AMC, nous trouvons un petit vélomoteur léger, de conception plutôt utilitaire et équipé du 125 cmc. SABB.

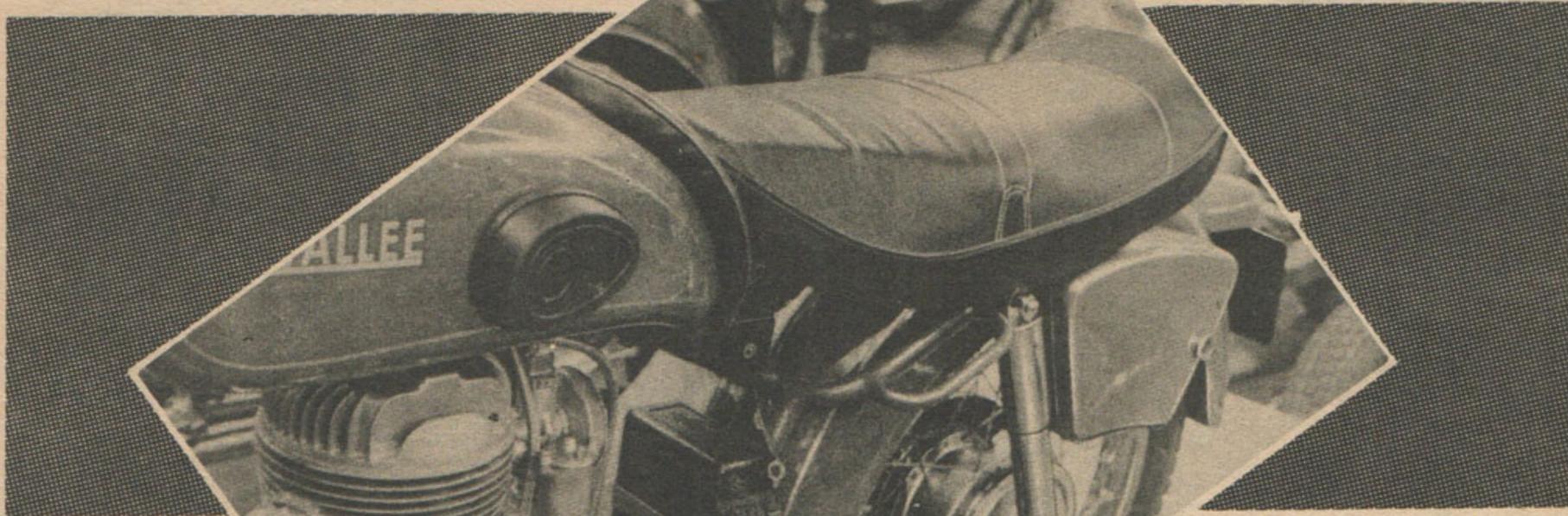
Signalons enfin que DS Malterre sort maintenant en grande série sa fourche télescopique adaptable pour 125 cmc., et dont le prix est des plus abordables (8.200 fr.).



réunis en un seul, allumage par volant magnétique inversé à avance automatique et, chose digne d'être notée, ce prototype comporte enfin une pompe à huile.

Le petit scooter Motobécane, un des plus élégants du marché, paraît pouvoir être prochainement livré au public à la suite de nombreuses modifications survenues en un an : transformation en culbu du 125 latéral choisi à l'origine, vitesses commandées par sélecteur et renvoi ; panneaux latéraux assurant un meilleur refroidissement. Signalons en passant la suspension avant à roue poussée, contrairement aux autres scooters ; les ressorts apparents sont biconiques et incurvés.

A gauche : le nouveau capotage de phare des modèles B.S.A.



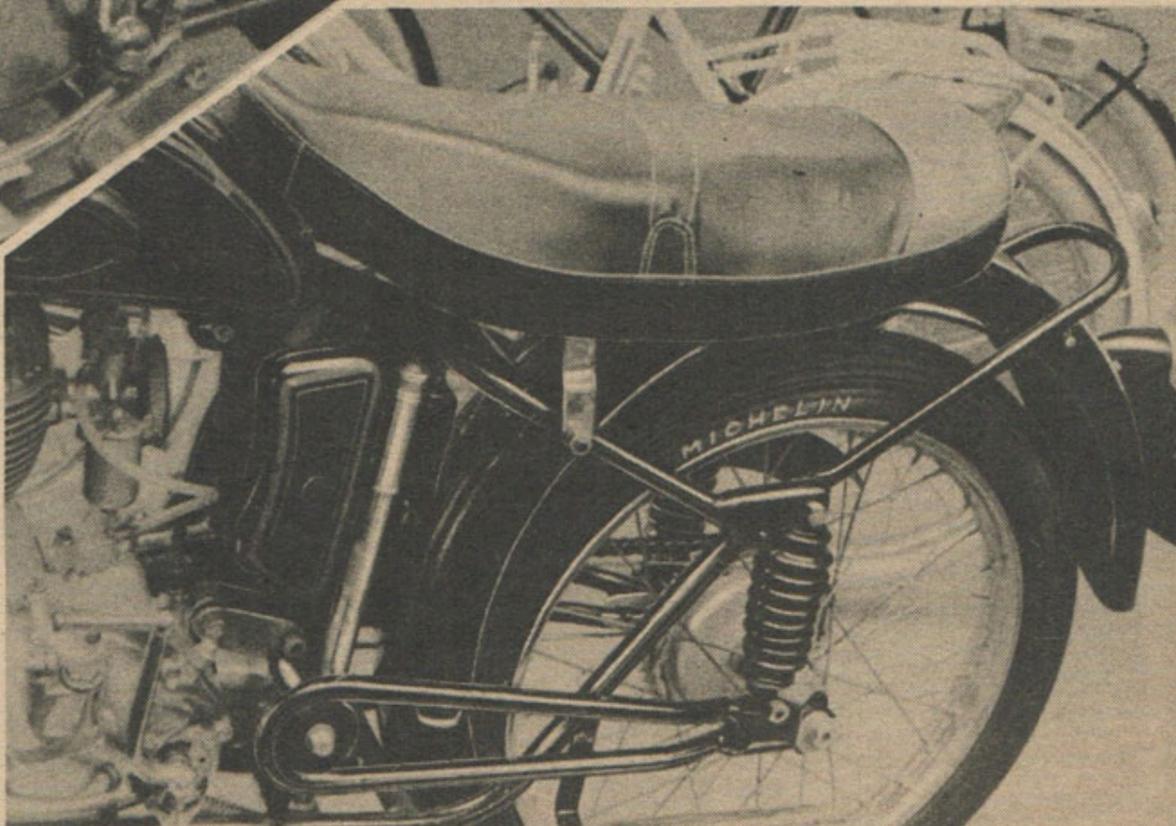
La suspension arrière oscillante d'un nouveau dessin de P. Vallée. Notez le bourrelet du bec de selle.

Fait rare, les bras oscillants de la suspension arrière sont extérieurs aux tubes du cadre sur la Elie Huin. Les ressorts sont à l'air libre.

La grosse attraction chez Motobécane est le prototype de 350 cmc. Espérons que celui-ci, à l'inverse du précédent en V, verra le jour et sera bientôt commercialisé.

Les 2 cylindres sont en ligne et très serrés l'un contre l'autre, fondus d'un seul bloc. Le carter est dans la plus pure tradition Motobécane, entièrement poli et fixé à l'avant au tube par un collier. L'allure générale n'est pas déplaisante et le réservoir comporte deux évidements pour les genoux, rendant ainsi les longs trajets moins pénibles. Autre innovation à Pantin : le moyeu-frein.

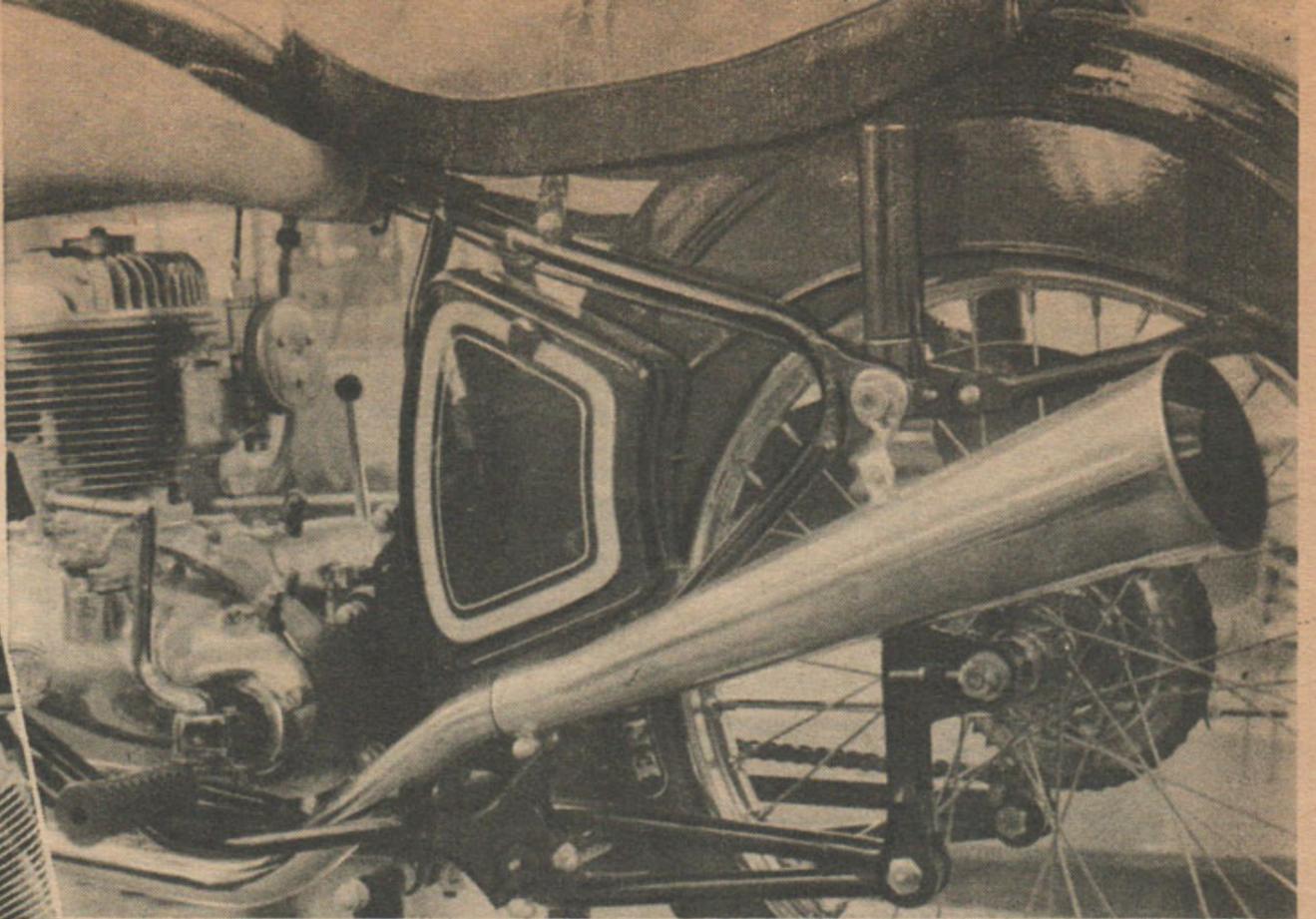
Ce prototype, sur lequel on n'a pas de renseignements quant aux résultats obtenus (et qu'il serait étonnant d'avoir un jour, la politique de la maison consistant à se refuser systématiquement à donner seulement la puissance de ses modèles courants) comporte des solutions pour le moins bizarres : emblage commun aux 2 cylindres, avec bielle maîtresse et biellette articulée (système Puch) ; arbre à cames entraîné par vis sans fin ; les deux tubes d'échappement



Derny, le spécialiste et promoteur du tandem à moteur, s'intéresse, lui aussi, au scooter.

Une conception particulière des problèmes de la stabilité d'une part, et de l'accessibilité des organes d'autre part, l'a orienté vers le « tout à l'avant »

Formule originale, mais la réalisation ne l'est pas moins. Ce qui surprend en premier lieu, c'est la façon dont furent



Le caractère sportif se retrouve même presque dans l'inclinaison du tromblon de la 175 Sport D.S. Malterre, remarquable par sa suspension arrière. Ci-contre et ci-dessous : deux vues des suspensions de la nouvelle Gima 175. La forme et les dimensions des tambours de freins feront plaisir aux connaisseurs.

surmontées les difficultés causées par le système de direction : la solution Derny fait appel à la « plaque tournante » : tout l'ensemble: moteur, boîte, transmission, échappement est fixé sur un bâti pouvant pivoter comme autour d'un axe central. Ceci est réalisé à l'aide d'un rail circulaire guidé par 6 galets (bientôt remplacés par des roulements à billes) disposés sur la partie fixe du plancher.

La suspension avant est assurée par un moyeu suspendu N.M.W. Le moteur est un Zurcher 125 cmc. à boîte 3 vitesses séparée et refroidissement forcé. La transmission finale est assurée par deux galets de friction sur le pneu avant. Toute cette partie motrice complète peut être démontée en 7 minutes, par simple desserrage de 3 écrous. La roue peut être sortie toute seule facilement, mais les actuelles roues à rayons seront remplacées par des jantes démontables.

Il est probable que le prochain modèle conservera les deux phares, quelle que soit l'allure définitive du carénage.

La garde au sol sera plus élevée, mais les 2 roulettes stabilisatrices, commandées par la fin de course de la pédale de freinage, subsisteront.

Notons que sont prévues deux positions de la roue arrière (montée aussi sur moyeu suspendu) pour le solo ou le duo.

× × ×

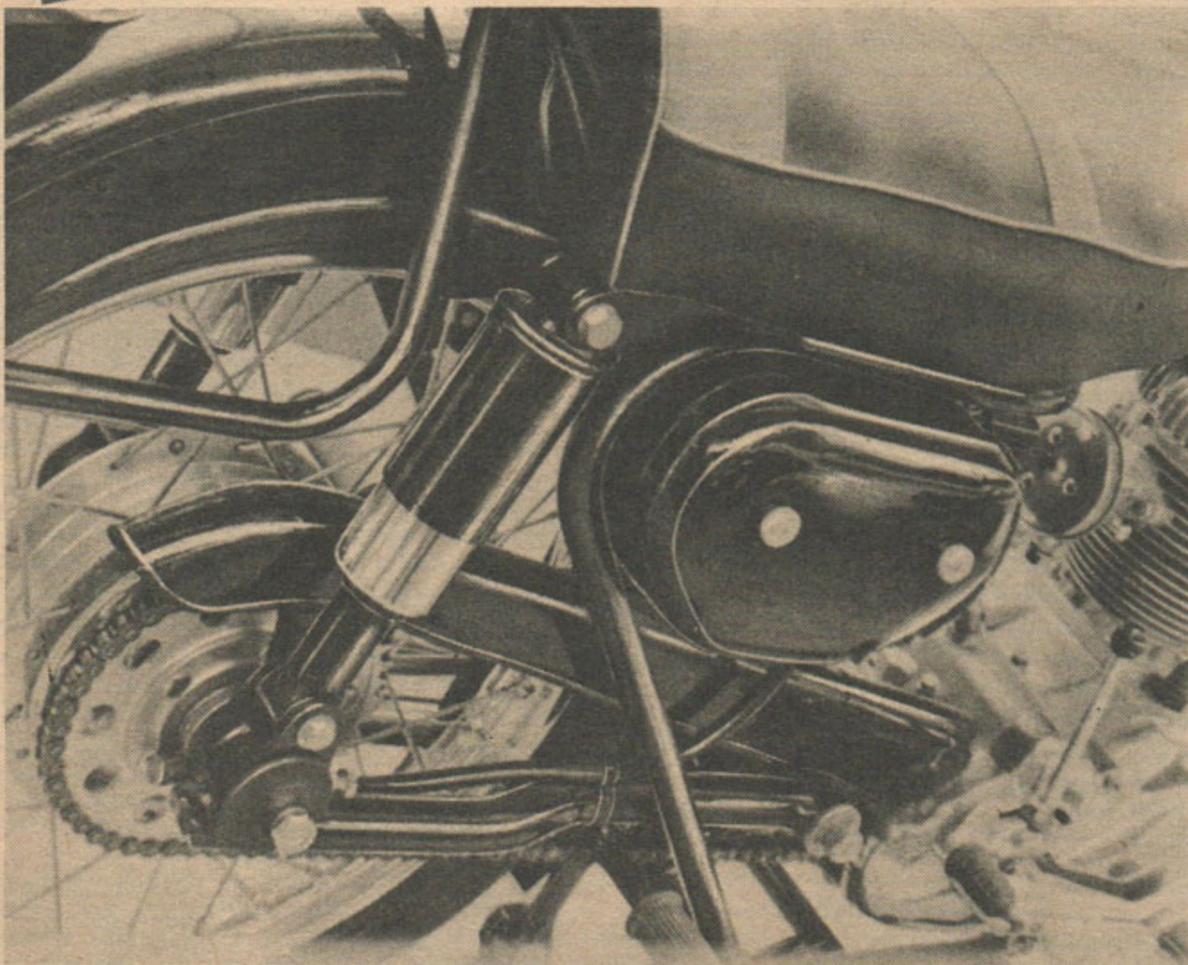
Notre attention au stand Terrot s'est portée tout naturellement sur la 250 cc.

Il est frappant de noter le nombre de pièces de la petite 125 qui ont su trouver une place sur la 1/4 de litre : fourche avant, freins, garde-boue avant, guidon, réservoir, selle, pignons de boîte, embrayage, allumage... Après enquête auprès du technicien, nous fûmes rassurés sur quelques points : la fourche sera renforcée, la partie arrière jusqu'ici composée de deux simples petits tubes incurvés et relevés sur l'arrière sera renforcée par une triangulation. Quant aux freins, il n'est pas encore bien sûr qu'ils changeront de diamètre.

La suspension arrière est à bras oscillants, l'élément élastique étant un bloc de caoutchouc travaillant à la compression. La tension de la chaîne est assurée par un excentrique situé à l'articulation des bras de la fourche arrière.

L'ensemble cylindre et culasse de la 250 n'est pas sans rappeler le profil d'un Sioux emplumé. Cela tient à l'idée baroque et peu motocycliste d'avoir voulu à toutes fins enfermer le carburateur entre les ailettes du cylindre et le filtre déguisé en prolongements d'ailettes. La place du carburateur étant située, reste encore à trouver un carburateur acceptant de fonctionner dans de telles conditions (chaleur excessive, trop grande vaporisation de l'essence, etc...).

(à suivre)



LES PRIX AU SALON

TOUS CES PRIX SONT DONNES SANS AUCUNE GARANTIE
ET NE SAURAIENT ENGAGER NOTRE RESPONSABILITE

A.J.S.		DOUGLAS		250 cmc.	241.000
350 mono (susp. AR)	298.500	Mark V	350.000	250 cmc. Gouverneur	285.000
500 mono (susp. AR)	325.000	D.S. MALTERRE		HOREX	
500 twin	380.000	125 type M.6	145.480	350 Régina	282.000
ALCYON		125 type M.8.Y	151.460	HUIN	
N° 25 125 cmc.	96.000	175 M.8.Y. 130	163.540	R.E.H. bis	151.000
N° 23 125 cmc.	106.000	125 M.7	168.080	IMPERIAL	
N° 21 125 cmc.	156.000	175 M.9	181.200	Type T150 châssis nu	206.700
N° 21 S.P.	182.000	EXCELSIOR		Type normal sans suppléments	228.700
N° 45	146.000	125 cmc.	160.000	Fourgonnette tôlée (sans galerie)	251.200
N° 35	120.000	200 cmc.	188.000	JAWA	
N° 19	166.000	250 Talisman Twin	220.000	250 cmc.	205.000
N° 19 S.P.	192.000	250 Talisman Twin Sport	250.000	350 cmc.	235.000
N° 29 Sport	210.000	F.N.		500 cmc.	320.000
ALMA		350 S.V. St.	220.000	JONGHI	
125 T.O.	120.000	250 O.H.V. Luxe	260.000	125 cmc. 2 t.	115.000
125 S.A.	126.000	250 O.H.V. Stand.	250.000	125 cmc. ACT	185.000
125 Y.P.	130.000	350 S.V. St.	245.000	250 cmc.	190.000
125 Y.S.	134.000	350 S.V. Luxe	255.000	MACQUET	
175 M.C.2	168.200	350 O.H.V. Luxe	275.000	125 Luxe	130.000
175 M.C.O.	162.000	450 S.V. Stand.	270.000	125 Sport	165.000
Utilitaire	172.000	450 S.V. Luxe	280.000	175 Luxe	150.000
AMBASSADOR		450 O.H.V. Luxe	295.000	175 Sport	179.000
197 Suprême	188.000	Suppl. pour selle double	10.000	MAICO	
ARIEL		FAVOR		175 cmc.	210.000
250 cmc.	243.000	100 cmc. Sachs	97.000	MATCHLESS	
ARDIE		125 cmc. A.M.C.	172.000	350 mono (susp. AR)	286.500
1000 Square Four	403.000	150 cmc. Sachs	172.000	500 mono (susp. AR)	308.500
500 twin K.H.	318.000	175 cmc. A.M.C.	188.000	500 Twin	364.000
500 mono V.H.	281.000	GILERA		MOCHET (Cyclecar)	
500 spéciale cross V.C.H.	309.000	150 cmc.	215.000	125 Luxe	230.000
600 lat. V.B.	265.000	250 cmc.	360.000	125 Commercial	250.000
350 N.H.	259.000	500 cmc.	425.000	125 Grand Luxe	270.000
350 cross	259.000	GILLET D'HERSTAL		MONET-GOYON	
350 mono V.H.A.	295.000	100 cmc. 2 vit.	91.500	100 S3GD	82.500
Supplément pour susp. AR.	30.000	125 cmc. 3 vit. volant Bosch	134.500	100 S3GDS	86.500
AUTOMOTO		150 cmc. 3 vit. volant Bosch	134.500	125 Utilitaire S6VU	98.500
175 A.D.T.L.	157.500	250 cmc. 2 t.	243.600	125 S6VL	139.500
175 A.D.T.	142.500	250 cmc. 4 t. culb.	245.000	125 S4CC	185.000
200 A.G.L.	165.000	300 cmc. culb.	272.000	M2VD	165.000
175 C.H.L.3	172.500	400 cmc. culb.	290.000	250 Sport M2VS	195.000
125 M.C.	139.500	500 cmc. culb.	298.000	MOTOBECANE	
125 A.D.T.L.	132.500	500 cmc. lat.	285.000	100 Scooter	168.900
125 A.D.	106.000	GIMA		125 D45S	105.000
B.M.W.		125 cmc. 2.Y.	135.000	125 culb. Z46C	148.000
R.25/2	255.000	125 cmc. 3	150.000	175 culb. Z2C	182.000
R.51/3	405.000	125 cmc. 4	168.000	350 twin	250.000
R.67/2	420.000	125 cmc. 4 Luxe	171.000	MOTOBLOC	
B.S.A.		175 cmc. 4 C.R.	180.000	M.2 5 t. AD 125	107.500
250 C.10 L	190.000	175 cmc. 4 S.A.	198.000	M2L (125)	134.500
250 C.10 S.L.	210.000	GNOME ET RHONE		M2GL (125)	142.000
250 C.11 L	195.000	125 Standard	130.000	M 175	160.000
250 C.11.G.L.	205.000	125 Luxe	133.000	M 200	168.000
250 C.11.S.L.	215.000	GÜLLER		M4L	160.000
350 B.31	260.000	125 G.9 Populaire	108.250	M4GL	188.000
500 B.33	280.000	125 G.9 Grand Luxe	118.150	M.R.	
500 M.20	250.000	125 G.10	127.500	125 Y.4	135.000
600 M.21	255.000	125 G.87 bis	138.350	175 Y.17	165.000
500 M.33	265.000	125 G.87	131.350	NEW-MAP	
500 A.7	320.000	175 G.15	145.000	125 LK 127 (Ydral)	109.500
500 A.7 St. Twin	335.000	125 G.87 ter	150.000	125 C4T 136 (AMC)	119.500
650 A.10 G. Flash	340.000	125 G.88	151.500	125 LK 128 (Ydral)	124.500
350 B.32.C	270.000	Scooter 2 temps	153.000	125 C4T 137 (AMC)	134.500
500 B.34.C	285.000	125 G.88 bis	158.500	125 C4T 134 (AMC)	149.500
350 B.32.G.S.	345.000	175 G.89	146.000	150 FSK (Sachs)	154.500
500 B.34.G.S.	360.000	175 G.89 bis	153.000	175 C176 (AMC)	154.500
CAZENAVE		175 G.89 ter	157.000	175 C175 (AMC)	169.500
125 St.	118.000	175 G.90	158.500	NORTON	
125 G.L.	125.000	175 G.90 bis	165.500	500 ES2	330.000
200 G.L.	145.000	175 G.90 ter	180.000	Dominator	368.000
CEMEC		Scooter 175 4 temps	180.000	Inter 500	395.000
750 lat.	400.000	175 G.90 bis Tourisme	196.000	Dominator de luxe	398.000
C. Z.		175 Sport	212.500	N.S.U.	
Importations interrompues.		GUZZI		200 Lux	234.000
D.K.W.		Galletto	238.000	250 Max	265.000
250 R.T.	210.000	HOFFMANN		350 Consul I	282.000
DOT		125 cmc. H.W.L.	168.000	500 Consul II	313.000
200 Scrambler	210.000	175 cmc.	189.500		

USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT



À TRAVERS le *Mot*



PARIS-BRUXELLES-PARIS

Le 2^e Rallye Cyclomoteur Paris-Bruxelles-Paris avait groupé 104 concurrents au départ. De nombreux abandons se produisirent sur les durs pavés du Nord et ce sont environ 70 pilotes qui disputèrent à la Porte de Versailles les épreuves d'accélération et freinage destinées à départager les ex-aequo.

Dès qu'on parle de puissance, chez les moins de 50 cmc., on songe immédiatement au Cucciolo et c'est cet excellent 4 temps qui se tailla la part du lion dans les épreuves d'accélération et de freinage.

C'est le numéro 90, Morphyre, sur cyclomoteur C.N.C., moteur Cucciolo, qui réalisa le meilleur temps : 34" 2/5, suivi de Zopinski (36" 2/5) et Primaux (37"), tous deux également équipés du Cucciolo.

Le classement général de l'épreuve est le suivant : 1. Yvon Brunet (Oubron-Le Poulain) 2 pts ; 2. Lemaire (Oubron-Le Poulain) 15 pts ; 3. Lentillon (Derche-Cucciolo) 18 pts ; 4. Pascaud et Mme (tandem Oubron-VLT) 19 pts ; 5. Nicolas (Nicolas-Le Poulain) 22 pts ; 6. Primaux (Cointot-Cucciolo) 23 pts, etc...

Ajoutons qu'à notre avis, les épreuves qui servirent à départager les concurrents à l'arrivée étaient par trop simplistes : les questions de démarrage et de freinage sur un parcours inférieur à 250 mètres sont tributaires de la chance plus que de la dextérité d'un pilote et de la qualité de son moteur. Après plus de 600 kms de dures routes, on ne peut départager les ex-aequo sur un simple « coup de dés ».



COURSE DE COTE AU RALENTI

Le Moto-Club Clodoaldien organise le dimanche matin 19 octobre une course de côte au ralenti.

Tous les motocyclistes, sidecaristes, scooteristes licenciés ou non, sont invités à participer à cette épreuve dotée de nombreux prix en nature.

MOTO-CROSS A NANTERRE

Le C.M.S.N. organise le 19 octobre sur son terrain de Nanterre, rue de Sartrouville, un moto-cross dont les différentes épreuves se décomposent comme suit :

1^o La Coupe des Champions ouverte aux Internationaux français et étrangers et aux nationaux français.

2^o Le Challenge Alphonse Bedard : Epreuve inter-police, réservée aux coureurs de l'ASPP et du CMSN.

3^o Le prix du CMSN réservé aux coureurs licenciés ou non du CMSN.

Parmi les engagés on remarque Leloup, Hall, Erassine, Rietman, Frantz, Charrier, Prieur, Théveney, Vouillon, Blat, etc...

RALLYE D'AUTOMNE

Cette épreuve de régularité se disputera le dimanche 19 octobre sur le parcours Nice, Aix-en-Provence, Marseille, Toulon, Nice en une seule étape. Cette épreuve figure au Calendrier de la FFM. Renseignement AMN 14 rue Papon, Nice.

dans les Clubs

LE MOTO-CLUB DE MARSEILLE a le plaisir de vous faire part de la naissance de sa nouvelle section « compétition », qui a reçu le nom d' « Escadron Noir », groupement de l'élite motocycliste marseillaise, intéressée par la compétition.

Cette section a pour but d'encourager le sport motocycliste, tout en garantissant le soutien des coureurs dans les diverses phases de la compétition.

Nul doute que ce groupe dirigé par des hommes compétents et tous « authentiques mordus », soulèvera l'enthousiasme du monde motocycliste, et ne tardera pas à faire parler de lui. Soulignons pour consacrer l'esprit véritablement sport et la largesse de vue qui président à cette création, que tous les intéressés par la compétition moto, pourront en faire parti, sans distinction de club, le but strictement recherché étant le développement du sport motocycliste dans la région marseillaise.

Nos meilleurs vœux accompagnent cette nouvelle formation.

PANTHER	
250 cmc.	249.000
350 cmc.	255.000
600 cmc.	295.000

PEUGEOT	
125 T	100.000
125 55 TC	125.000
125 TCL	139.500
125 56 AS	147.500
175 AS	155.000
175 TC4	172.000

PUCH	
125 TL	176.800
125 SL	192.650
150 TL	176.800
250 TF	218.400
250 TF rouge	221.600
Scotter R 125	151.300

RADIOR	
125 RN 3 T	105.500
125 Tétra S	130.000
125 Tétra luxe	134.500
125 Tétra «S» grand luxe	148.500
125 Sport 53	148.750
175 Sport	165.000

RENE GILLET	
125 cmc.	120.000
250 cmc.	196.000
750 cmc.	218.000
1000 cmc.	224.000

ROYAL-ENFIELD	
700 twin Meteor	360.000
500 twin	335.000
Bullet 500	315.000
Bullet 350 cross	300.000
Bullet 350	290.000
350 G	250.000
250 cmc.	240.000

RUMI	
125 Scooter	225.000
125 Sport	196.000
125 Tourisme	180.000

RIXE	
KT 125 cmc.	175.000
KT 150 cmc.	185.000
KT 175 cmc.	195.000
KT 250 cmc.	275.000

SAROLEA	
125 Oiseau bleu, Prima	160.000
125 Oiseau bleu, Supra	175.000
400 Continental Super	293.000
350 Vedette culbu.	317.000
600 Coloniale lat.	339.000
600 Grand Tourisme culbu.	350.000
500 Atlantic twin	420.000

SYPHAX	
Type 66	190.000
Type 60	112.500
Type 50	80.000

SUNBEAM	
S.7	400.000
S.8	370.000

TORPEDO	
150 cmc.	185.000
175 cmc.	195.000

TERROT	
Scotter	98.500
125 cmc.	146.000
350 cmc.	189.500
500 cmc.	259.000

TRIUMPH	
500 Tiger 100	350.000
650 Thunderbird	340.000
500 Speed Twin	325.000

T.W.N.	
BDG 125 H	163.000
BDG 250 H	233.000

UT	
125 cmc.	175.000
175 cmc.	195.000
250 cmc.	275.000

ULTIMA	
125 type F.125	125.000
125 type V.7	170.000
175 MK 1	190.000

VELOCETTE	
350 Mac	260.000
200 LE	239.000

VICTORIA	
125 KR ou Bi-fix	145.000
250 KR	219.000
250 Moto-Cross	239.000

VINCENT	
1.000 Rapid	495.000
1.000 Black-Shadow	565.000

VOISIN	
Biscotter	245.000

ZUNDAPP	
200 Comfort	210.000
600 KS 601	410.000



LA COUPE D'AUTOMNE A MONTREUIL



Nous avons donné un compte-rendu de cette épreuve dans notre dernier numéro. Voici maintenant quelques photographies. En haut, de gauche à droite : Hall, Leloup et Prieur. Ci-dessus : un joli saut d'Archer, à gauche, Scossa et à droite, Raulin.

Les Bol d'Or Internationaux

Le lendemain de la distribution des prix, regagnant la France, nous fîmes route successivement avec des concurrents hollandais, des allemands de l'équipe du Wurtemberg et avec divers anglais rentrant chez eux par la route (...à part le channel).

Tout ce monde s'arrêtait pour admirer le paysage (il faisait enfin beau et on avait le temps), prenant quelques photos.

Bref, atmosphère cordiale et ambiance bien sympathique.

× × ×

Nous eûmes la très grande joie de voir des spectateurs français à Bad Aussee : un couple parisien sur Dominator, un couple de sidecaristes venus... tenez-vous bien... de Dakar, un fanatique de la moto qui avait choisi une BMW parmi son écurie très fournie, un sympathique couple de Niçois sur Vespa..., bref un embryon de colonie qui laisse bien présager des prochains 6 Jours.

× × ×

Pour des raisons de facilité de démontage, les Triumph Trophy n'avaient pas le moyeu élastique... Raison de plus pour admirer l'endurance de Mrs Briggs.

Ces Triumph ont d'ailleurs une performance extraordinaire en terrain varié. Un grand champion nous confiait qu'ayant dû pousser sa 500, il s'arrêta épuisé pour reprendre haleine et vit passer Molly Briggs, debout sur les repose-pieds, dans la meilleure tradition des trials !

× × ×

Il semble actuellement qu'il y ait deux façons de soigner les chaînes de transmission.

L'une consiste à accrocher, quelque part sur la moto, un petit réservoir, avec un robinet et une durite chargée de conduire l'huile sur la chaîne et les parties environnantes.

L'autre solution est d'enfermer la chaîne sous un carter complet.

Les constructeurs allemands ont choisi la seconde ; il paraît que leurs acheteurs les y ont forcé !

Qu'attendons-nous (et qu'attendent les anglais ?).

× × ×

L'incapacité de beaucoup de motos à supporter l'humidité dans leur système d'allumage était trop apparente, cette fois ! Un concert d'imprécations montait vers les responsables...

× × ×

Par contre, les gentilles Adler ronronnaient avec un plaisir évident dès que leurs pilotes faisaient mine d'actionner le kick... Pourquoi pas toutes, alors ?

Certaines machines étaient si gommées le matin que leur conducteur devait vider l'huile le soir et la remplacer par de l'extra fluide. Quelques kilomètres après le départ, il faisait l'opération inverse. C'est ça « la moto pour tout le monde » ?

× × ×

Quand Taylor eut abandonné dans la neige, il dut attendre que les derniers concurrents soient passés avant de redescendre en roue libre. Il trouva abri dans une pauvre ferme sans téléphone, évidemment, et ne pût donner aucune nouvelle ni se faire dépanner.

Ce serait évidemment beaucoup demander, mais ne pourrait-on prévoir un système de « balayage » dans toutes les courses, pour éviter aux « naufragés » de passer la nuit dans la nature ? Sans parler de l'inquiétude des proches.

× × ×

Le pourcentage d'huile, pour les deux temps, est très variable. Les allemands emploient généralement 4 ou 5 %, d'autres 6,8 et jusqu'à 12 % !

× × ×

Les 2 temps modernes ne « cuisent » plus leurs bougies, semble-t-il. Nous avons constaté la bonne tenue de ces importants accessoires (bien meilleure que l'an dernier à Varèse !).

× × ×

Un concurrent allemand (250 2 temps) n'a plus d'embrayage. Comment partir le matin, puisque la poussette est pénalisée ?

Notre homme met sa moto en 1^{ère}, sur la béquille. Mise en route au kick. Il enfourche alors sa moto, d'un coup de reins la fait descendre... et s'en va sans plus d'encombres.

× × ×

Se mettre à plat est un art qui doit viser à l'utilité plus qu'au spectacle. Mardi, sur l'autostrade, on voyait des coureurs à plat... munis d'un grand imperméable et d'un sac au dos. Alors ?

× × ×

La conduite très... sportive des hollandais et des suédois devenait proverbiale. L'un d'eux (sur Triumph) sortit souvent des virages gras dans un style très dirt-track.

× × ×

Les tchèques, par contre, étaient si peu spectaculaires, qu'il y a fort peu à dire d'eux... à part qu'ils ont gagné sur toute la ligne.

× × ×

Un hollandais dont la moto ne part plus au kick, n'essaye pas la poussette au départ (la montée est trop dure pour la grosse machine). Il s'en va au point mort, marchant tranquillement et salue les officiels d'un cordial « Auf Wiedersehen ! », donnant l'impression de partir pour une marche de 450 kms !

× × ×

Après l'épreuve de vitesse, se dirigeant vers le poste de contrôle, Georg Meier met en route sa moto sur le gicleur de ralenti, démarre en souplesse et passe ses vitesses en 20 mètres, genre Rolls Royce. Pas un bruit, pas une secousse ! Et cela après avoir roulé à... mettons 160 quelques instants avant !

× × ×

Les N.V. suédoises, engagées sans prétention, ont été étonnantes cependant. Sur 5 motos, il y eut 2 abandons, mais les autres eurent respectivement 0, 1 et 1 point de pénalisation, devançant ainsi les équipes d'Allemagne et d'Italie !

× × ×

Nos coureurs et nos constructeurs peuvent bien prendre exemple sur ces suédois et sur les espagnols aussi... Venus sans grand espoir, ces derniers durent abandonner à cause d'ennuis contre lesquels ils ne pouvaient rien, mais leur gaité et leur allant leur ont attiré cependant la sympathie de tous... Quelques années encore et qui salt...

Outre les 4 Adler qui participaient à l'épreuve, une autre fournit une belle démonstration, celle de l'ingénieur Ludwig Dorr, qui était partout sur le parcours pour suivre et observer ses poulains, et sa 250 tirait gaillardement son side !

Nous lui avons parlé du Bol d'Or, Eh ! Eh !

× × ×

A propos de Bol d'Or, nous avons été surpris de voir que personne à Bad Aussee ne savait que Peugeot avait fait une très belle démonstration cette année. Sans doute après avoir gagné chez nous, faudrait-il encore gagner « en déplacement », mais espérons que cela viendra sous peu (?)

× × ×

L'équipe de l'Armée Britannique a fait excellente impression. A quand celles de l'Armée Française, ou de la Sûreté Nationale ? Voilà qui serait de bonne propagande et de bon entraînement à la fois !

× × ×

Finir une épreuve de vitesse avec une moitié du guidon entre le genou et le réservoir est une performance peu courante, c'est pourtant ce que fit le seul survivant du team autrichien « B », K. Devoty, dans la dernière heure de vitesse.

× × ×

Les chapeaux à plumes, pompons, blaireaux ou pinceaux étaient la grande mode. Ellis, notamment, faisait très forte impression avec son chapeau bavarois qui était environ à 2 m. du sol !

× × ×

Quand Roth, épuisé, allait renoncer à pousser sa machine dans la dure grimpe qui regagnait l'autobahn, un officiel de BMW le remonta avec un cachet. Mais, respectueux des règlements, il ne le lui mit pas dans la main. Il posa à terre un mouchoir propre, mit le cachet dessus, et Roth le prit alors seulement ! Cependant que la foule, apitoyée mais indiscrete, le regardait sans manquer un seul geste !

Le soir, Roth, remis de sa fatigue et de sa dépression, se payait une bonne soirée avec les espagnols que les coutumes folkloriques locales semblaient fort égayer !

× × ×

Georg Meier est l'idole de la Bavière. On lui tend ses gants, son casque, avec dévotion. Tout le monde semble le considérer comme une star... sauf lui-même !

La gentillesse de tous les champions est d'ailleurs remarquable ; leur simplicité aussi. Ils n'ont rien de plus pressé que de se changer en braves bourgeois et ne jouent pas aux chevaliers. Ici encore, modestie et valeur vont de pair.

× × ×

Les journalistes étrangers étaient là au grand complet. Cyril Quanttrill avec son gros mono Inter et son side, Wilson avec une belle Ariel 4 toute neuve, les allemands avec des sides Zundapp « Eléphant Vert ».

Quand les journalistes français auront-ils des « bécanes nationales » du même calibre ? En même temps que les autres français, bien sûr, mais encore...

GRAND PRIX des NATIONS à MONZA

CETTE septième et avant dernière épreuve du Championnat du Monde était longuement attendue par tous les motocyclistes qui suivent avec intérêt le déroulement des Grands Prix Internationaux. En effet, après les résultats faussés des Grands Prix d'Allemagne et de l'Ulster (à cause du revêtement et du temps), il faut retourner jusqu'au Grand Prix de Belgique, à Spa, pour avoir des résultats probants.

Si le Grand Prix des Nations prit l'aspect d'une revanche italienne (sur cinq épreuves, les marques transalpines remportent 4 victoires, la course des 350 demeurant toujours une épreuve britannique), d'autres faits saillants et de première importance sont à noter : la réapparition (périodique) de Morini en 125 cmc. ; la perte par Guzzi de sa suprématie totale en 250 cmc. et la confirmation éclatante de la nouvelle venue NSU ; enfin une victoire, tellement attendue, après toutes les promesses avortées, de MV en 500 cmc. ; et finalement un Merlo déchaîné au guidon d'une Gilera 4, triomphant haut la main dans l'épreuve sidecars.

Il faut regretter la non participation à cette épreuve des DKW (beaucoup plus à l'aise, il est vrai, sur un circuit sinueux) et des 500 BMW, marque qui commence à perdre la face devant la presse motocycliste allemande.

De plus, Monza clôture les épreuves du Championnat du Monde en 250 et 350 cmc., avec le maximum de points possible pour Guzzi (250 cmc.) et Norton (350 cmc.) pour les marques, pour Duke en 350 cmc. (4 courses, 4 victoires), pour les pilotes. Lorenzetti est, lui, champion des 250 avec 28 pts (maximum : 32).

Voyons maintenant le déroulement des courses, disputées par un temps très lourd, devant de fort nombreux enthousiastes.

LES 125 CMC.

L'épreuve se disputait sur 16 tours du circuit de 6,300 kms, soit 100,8 kms. 18 pilotes sur la ligne, tous sur machines italiennes (Mondial, Morini, MV), sauf les 3 NSU allemandes. La plupart des pilotes sont aussi des transalpins : Ubbiali (Mondial), 2^e provisoire du Championnat du Monde, Pagani, un des pilotes de Gilera en 500, aussi sur Mondial ; Zinzani, Mendogni et Ferri, sur Morini ; Sala, Copeta sur MV ; Colombo sur NSU ; mais quel-

ques étrangers : les anglais Sandford (champion provisoire de la catégorie), Graham et Lomas sur MV ; le champion autrichien H. Mayer sur Mondial, les allemands Haas et Luttenberger sur NSU, ainsi que H.P. Muller, longtemps officiel DKW et aujourd'hui également sur Mondial. Mais ce dernier restera sur la touche avec des ennuis de magnéto, et c'est finalement 17 pilotes qui s'envolent pour les 100 kms.

Beau départ, les officiels italiens, ainsi que Graham, filant de suite en tête, les NSU étant bientôt distancées de 250 m.

Au quatrième tour, abandon de Sandford, mal à l'aise à la suite d'un coup de froid. Au 5^e tour, c'est Ferri qui s'arrête à son stand (magnéto), puis au tour suivant Lomas, ce qui n'a rien d'étonnant avec l'allure imposée à la course.

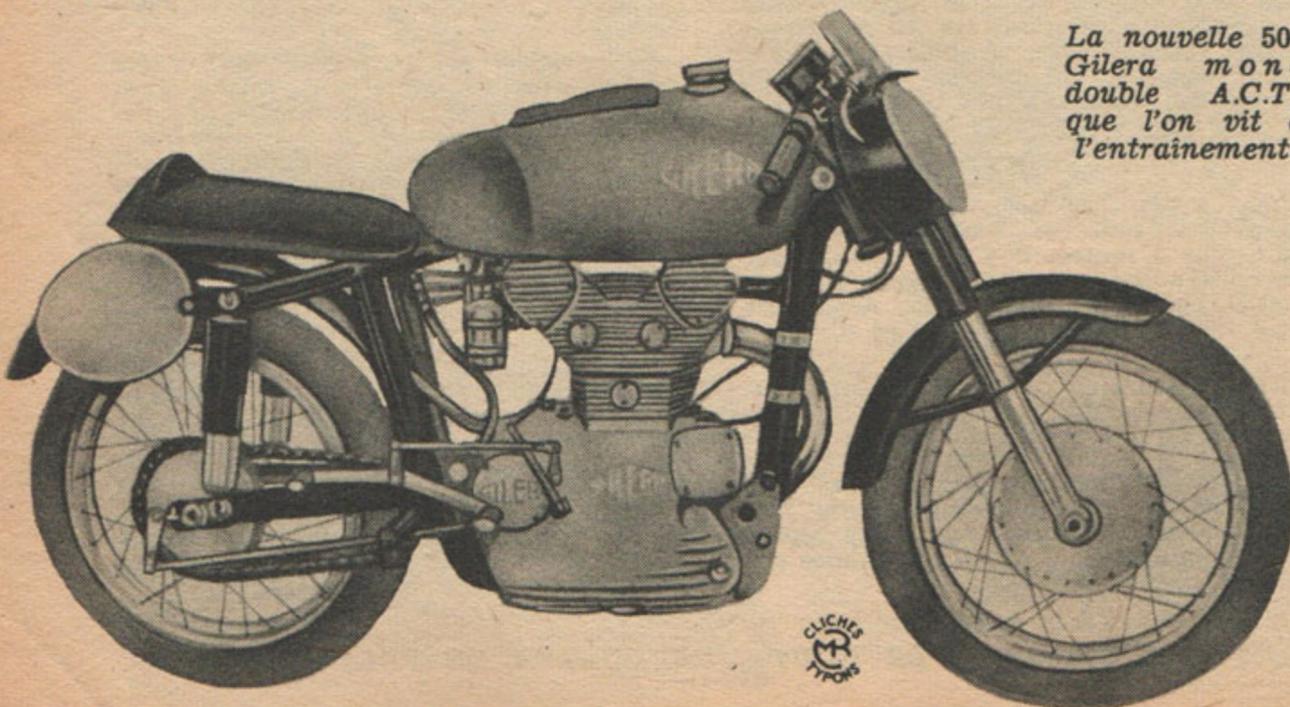
A mi-course, 6 hommes en tête, au coude à coude : Ubbiali (Mondial), Graham, Sala et Copeta (MV), Mendogni et Zinzani (Morini), chacun passant d'une position à l'autre, tel qui passe premier à un tour est 6^e au suivant. Bientôt d'ailleurs Sala, après avoir accompli le tour le plus rapide, se trouve un peu distancé, tandis que Copeta, aussi pour ennui d'allumage, ralentit, se fait doubler par les Allemands, puis abandonne deux tours avant la fin.

Au 13^e tour, Graham, Ubbiali, Mendogni et Zinzani sont toujours en paquet ; toute tête levée, tout coude écarté changeant les positions.

Au dernier tour, Ubbiali est en tête devant Graham, se fait passer dans les virages par l'anglais, puis de nouveau reprend le commandement dans la ligne droite. Mais c'est finalement le 3^e larron, Mendogni, qui, surgissant on ne sait comment du dernier virage, passe la ligne d'arrivée en grand triomphateur. Une seconde seulement sépare les 4 premiers. Quelque temps après arrive Sala, puis les 2 NSU qui semblent avoir fait une course d'équipe.

1. Mendogni (Morini), les 100 kms 800 en 44'30,2" (moy. 135 kmh. 899) ; 2. Ubbiali (Mondial) 44'30,5" ; 3. Graham (MV) 44'30,8" ; 4. Zinzani (Morini) 44'31,2" ; 5. Sala (MV) 44'53,3" ; 6. Luttenberger (NSU) 45'10,6" ; 7. Haas (NSU) 45'10,9" ; 8. Pagani (Mondial), 45'59,6".

La nouvelle 500 Gilera mono double A.C.T., que l'on vit à l'entraînement.



Meilleur tour : Sala (MV) en 2'43,4" (moy. 138 kmh. 800).

Si la moyenne générale est plus basse que l'an dernier (Ubbiali avait gagné à 136,104 kmh.), le record du tour, détenu par le même homme à 136,952, est battu par Sala de près de 2 kms.

LES 350 CMC.

24 tours : 151,200 kms. 19 partants, dominés par les deux écuries officielles Norton (Armstrong, Kavanagh et Amm) et AJS triple arbre (Brett, Coleman et Sherry). Pas de Velocette officielle, ni non plus de DKW ; mais l'allemand Schnell prend le départ sur sa 350 montée avec l'appui de Horex. D'autres grands pilotes sont sur la ligne : le champion belge Goffin et l'australien Mc Alpine sur Norton, l'anglais Bruguière sur AJS et Mason sur Velocette. Même notre compatriote Emo est là, mais abandonnera au 5^e tour. Course spécifiquement britannique.

Dès le départ, Armstrong prend la tête, suivi de Kavanagh et de Sherry ; mais bientôt l'australien est au commandement et c'est le trio Norton qui passe en parfaite formation. Derrière vient le trio AJS, puis un groupe de 4 : Goffin, Mc Alpine, Bruguière et Schnell.

Mais au sixième tour, l'unité Norton est rompue : Armstrong arrive à pied, ayant chuté. Au huitième tour, c'est Kavanagh qui tombe et Amm est le seul officiel à défendre les couleurs Norton ; il faut dire qu'il le fait brillamment, ayant une confortable avance sur le groupe Sherry-Coleman, puis Brett.

Derrière, lutte féroce entre les quatre privés, Goffin et Schnell ayant réussi à distancer légèrement Bruguière et Mc Alpine (ce dernier devra abandonner pour ennuis de sélecteur). Les positions demeureront inchangées jusqu'au dernier tour, où, lors du sprint final, Coleman saute son compagnon d'écurie.

1. Amm (Norton), les 151 kms 200 en 57'43,6" (moy. 157 kmh. 154) ; 2. Coleman (AJS) 58'15,1" ; 3. Sherry (AJS) 58'15,2" ; 4. Coleman (AJS) 58'58,4" ; 5. Goffin (Norton), 23 t. ; 6. Schnell (Horex), 23 t. ; 7. Bruguière (AJS), 23 t. ; 8. Mason (Velocette) 22 t., etc...

Meilleur tour : Amm (Norton) en 2'19,8" (moy. 162 kmh. 231), record précédent, détenu par Duke, égalé.

La moyenne générale est légèrement inférieure à celle de l'an dernier (Duke à 157,778 kmh.).

LES 250 CMC.

Jusqu'à ce jour, sauf exception accidentelle (la Solitude), l'épreuve des 250 cmc. était spécifiquement italienne, et même chasse gardée Guzzi, les 250 Velocette, Parilla ou autres Benelli jouant plutôt le rôle de figurantes. Mais Monza devait marquer la confrontation de la marque de Mandello del Lario avec la nouvelle 250 NSU qui, ces derniers temps, en Allemagne, avait fait preuve d'une vitesse exceptionnelle (plus de 180 kmh.).

22 partants pour les 126 kms (20 tours) : 14 Guzzi, dont les 4 officiels Lorenzetti, Anderson, Montanari (remplaçant Ruffo) et Francisci ; ainsi que Wood, Baviera, etc... 4 Parilla, dont 3 aux mains de privés allemands, 2 NSU montées par l'allemand Haas et l'italien Colombo, la 250 spéciale Horex de Gablenz et la 250 Velocette de Webster.

Les deux premiers tours font croire à un nouveau festival (ou procession) Guzzi : Lorenzetti, Anderson et Montanari filent en tête et tiennent le commandement jusqu'au 3^e tour, où, surprise, c'est Haas qui passe le premier, pourchassé par la meute Guzzi et c'est un chassé-croisé perpétuel, les hommes de tête étant soit Anderson, soit Lorenzetti, soit Haas.

A mi-course, Lorenzetti est en tête, mais les 4 hommes sont toujours en paquet. Derrière passent Colombo (NSU)

qui semble avoir eu quelques ennuis, Francisci (Guzzi) et Gablenz (Horex).

Haas, établissant le record du tour (au 15^e), prend de nouveau la tête, et la foule, sportive, applaudit. Mais la course n'est pas encore finie : Lorenzetti et Anderson, délaissant Montanari, se lancent aux trousses du jeune « comingman » allemand. Au dernier tour, Lorenzetti, égalant le nouveau record du tour, remonte au niveau de la NSU. Les deux hommes débouchent côte à côte du dernier virage, accélèrent follement... et l'italien, au grand délire de la foule, triomphe de moins d'un 1/2 mètre, les deux hommes étant crédités du même temps.

1. Lorenzetti Enrico (Guzzi), les 126 kms en 50'7,2" (moy. 150 kmh. 837), nouveau record ; 2. Haas (NSU) même temps ; 3. Anderson (Guzzi) 50'8,2" ; 4. Montanari (Guzzi) 50'18,1" ; 5. Colombo (NSU) 50'29,1" ; 6. Francisci (Guzzi) 52'16,6" ; 7. Gablenz (Horex), 19 t., etc...

Meilleur tour : Haas (NSU) et Lorenzetti, en 2'27,5" (moy. 153 kmh. 762), nouveau record.

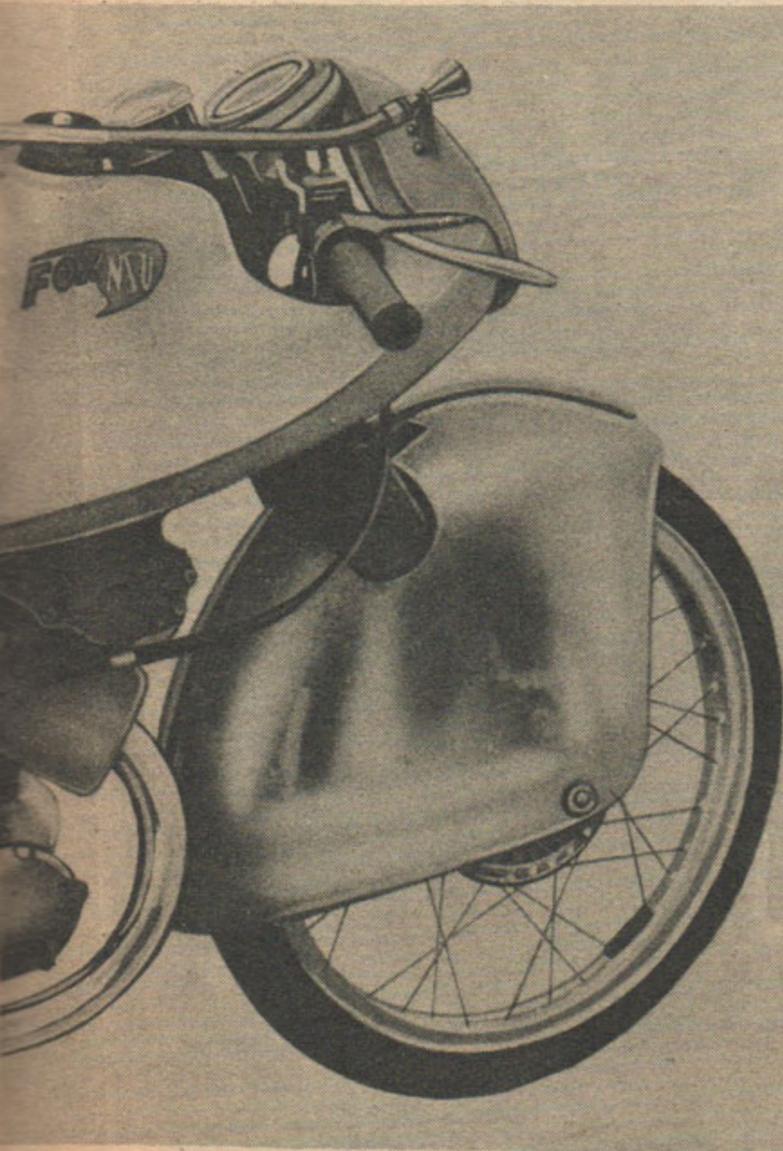
La moyenne générale record (Ambrosini 1950) à 145,629 kmh. est largement battue, de même que le record du tour (Ruffo 1951) qui se tenait à 152,113.

LES SIDE-CARS

17 partants pour les 100,800 kms (16 tours), Galbiati restant sur la touche avec sa Guzzi. 3 Gilera, dont celles de Merlo et de A. Milani ; 11 Norton dont Oliver, Smith, Taylor pour l'Angleterre, Masuy, Deronne, pour la Belgique ; Beer pour la Suisse ; Drion, Murit, Hofstetter défendant nos couleurs ; la Carru spéciale de Carru, la Triumph du Suisse Muhlemann et 2 Guzzi.

Jusqu' alors à 2 points de Norton dans le classement du Championnat du Monde sides par marques, Gilera tenait absolument à vaincre sur son propre terrain de Monza.

Une des 125 N.S.U. avait sa roue avant carénée.



Aussi assistons-nous à une course sans histoire, Merlo filant en tête dès le départ, suivi de Milani, et sans que Oliver, ni Smith, ni Drion n'y puissent rien. Smith réussit bien à s'accrocher à Milani, mais Oliver semble perdre du terrain.

Alors que Merlo, déchainé, file toujours seul en tête, et que son avance sur le second passe de 6" au 3^e tour, à 8" au 5^e, 12 au 7^e, 23 au 9^e, 40 au 13^e, 53 au 15^e (il gagnera avec 58" d'avance), la seconde place est disputée entre Smith et Milani.

Mais au 13^e tour, grosses modifications: Oliver, jusqu'alors 4^e, abandonne pour chaîne brisée (panne qui semble revenir bien fréquemment depuis quelques temps) et cède sa place à Drion, alors que Milani, obligé de s'arrêter quelques secondes à son stand, assure une seconde place facile à Smith.

1. Merlo (Gilera), les 100 kms 800 en 40'57,4" (moy. 147 kmh. 668), nouveau record ; 2. Smith (Norton) 41'55,2" ; 3. Milani Albino (Gilera) 42'43,6" ; 4. Drion (Norton) 15 t. ; 5. Masuy (Norton), 15 t. ; 6. Taylor (Norton) 15 t. ; 7. Carrù (Carrù) 15 t. ; 8. Murit (Norton) 15 t. ; 9. Deronne (Norton) 14 t. ; 10. Muhlemann (Triumph) 14 t., etc...

Meilleur tour : Merlo (Gilera) en 2'31,2" (moy. 149 kmh. 999), nouveau record.

Merlo améliore nettement la moyenne générale de l'an dernier (vainqueur A. Milani à 143,943) et le tour le plus rapide (Oliver à 146,606).

LES 500 CMC.

25 concurrents au départ. Les équipes officielles sont là : Norton avec Armstrong, Amm et Heath remplaçant Ken Kavanagh légèrement contusionné lors de la course des 350 ; AJS avec Brett, Coleman et Sherry ; Gilera avec Masetti, Paganini, Colnago et Liberati, MV avec Graham, Bandirola, Lomas, Forconi. Quelques privés sont là, la plupart sur Norton : l'anglais Bruguière, le belge Goffin, l'espagnol Ortueta... et notre champion de France en 125 : Burgraff.

32 tours : 201,600 kms.

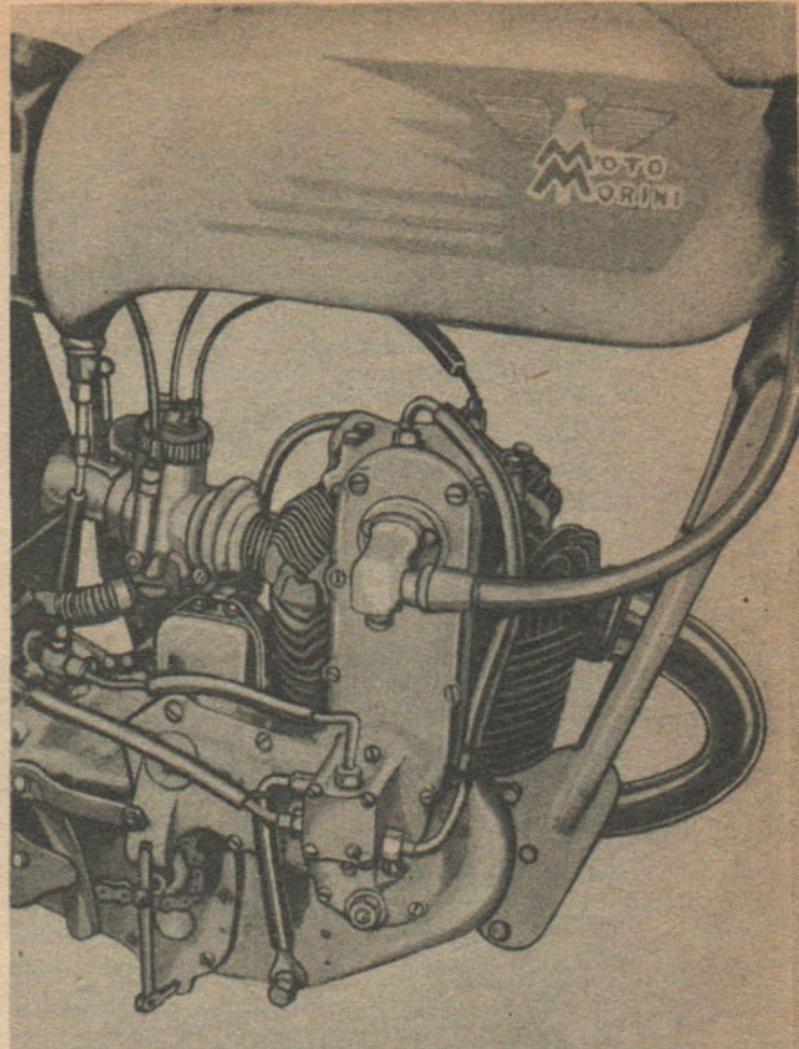
Dès le départ, Graham file en tête avec sur ses talons son camarade d'écurie Bandirola et la Gilera 4 de Masetti. Le pilote anglais de la plus grande classe, qui connut la malchance toute cette année, dans un style éblouissant, accrut son avance tour par tour. Au 6^e tour, il établit le nouveau record, au 9^e tour, il possède plus de 1,5 km et 30 secondes d'avance. Au 20^e tour, plus d'une minute le sépare du second. Graham, ne voulant pas tenter le sort, ralentit alors un peu la cadence, se contentant de maintenir le même écart entre lui et ses poursuivants.

Mais la « bagarre » se mène derrière.

C'est d'abord une explication entre Bandirola et Masetti qui mène jusqu'au 10^e tour. Puis ce sera un chassé-croisé entre ces deux hommes et Colnago qui a réussi à rejoindre. Peu de temps après, Paganini rejoint à son tour et c'est un groupe de 4 quatre cylindres, 3 Gilera et une MV qui se disputent la seconde place. Assez loin derrière, deux Norton (Armstrong et Amm), puis une AJS (Brett).

En effet, cette course endiablée se devait d'entraîner des déchets, et on note les principaux abandons suivants, la plupart du temps pour ennuis mécaniques : Coleman (AJS) au 5^e tour, Heath (Norton) au 6^e, Bruguière au 7^e, Lomas (MV) au 9^e, Burgraff au 11^e, Goffin (Norton) au 15^e, et finalement Forconi (MV) et Amm (Norton) au 28^e tour.

Et la course continue. Chaque pilote du « quatuor » des 4 cylindres (derrière le « solo » Graham) essaie de prendre le commandement et d'empêcher l'adversaire de prendre son sillage. Les deux Norton suivent, puis, derrière, Brett qui s'est fait rejoindre par Liberati : Ces deux hommes mènent alors une course curieuse : Liberati prend l'avantage dans toutes les



Le simple A.C.T. Morini vainqueur de l'épreuve en 125 cmc.

CLICHÉ
TYPONS

lignes droites, Brett lui rend la monnaie de sa pièce dans tous les virages.

Au 21^e tour, Colnago perd un peu de terrain et semble devoir être rejoint par la Norton de Amm. Mais la Gilera est plus rapide, et la monocylindre ne peut résister aux efforts que lui demande le Rhodésien qui s'arrête au 28^e tour.

La fin de la course approche, et maintenant la splendide performance de Graham n'intéresse plus personne : la foule n'a d'yeux que pour le « trio » qui suit (puisqu'il a été distancé). Qui vaincra ? Masetti ? Paganini ? Bandirola ?... Et c'est finalement les deux Gilera de Masetti et Paganini qui l'emporteront.

1. Graham Leslie (MV), les 201 kms 600 en 1 h. 10'40,3" (moy. 171 kmh. 161), nouveau record ; 2. Masetti (Gilera) 1 h. 11'38,7" ; 3. Paganini (Gilera) 1 h. 11'39,3" ; 4. Bandirola (MV) 1 h. 11'41,3" ; 5. Colnago (Gilera) 1 h. 11'56,1" ; 6. Armstrong (Norton) 1 h. 12'36,4" ; 7. Brett (AJS) 1 h. 12'40,3" ; 8. Liberati (Gilera) 1 h. 12'41" ; 9. Sherry (AJS), 31 t., etc...

Meilleur tour : Graham (MV), en 2'10,3" (moy. 174 kmh. 059), nouveau record.

Graham bat largement les records de la moyenne générale (169,892) et du tour le plus rapide (172,602), établis l'an dernier par Milani.

Quelles conclusions d'ensemble peut-on tirer de cette épreuve ?

Les 125 cmc. restent l'apanage de l'industrie transalpine, les trois marques MV, Mondial et Morini semblant se tenir de très près, avec un avantage peut-être, pour les deux premières nommées. Les NSU, à tête de fourche carénée, malgré leur brillant comportement, ne sont pas encore au même niveau.

Mais, par contre, une mention toute spéciale doit être faite pour la 250 NSU, qui, à la fin d'une seule saison sportive, arrive maintenant au niveau des Guzzi. Un coin terrible semble enfoncé dans la suprématie incontestée, depuis une vingtaine d'années, de la marque italienne. Qu'un jeune pilote (Haas), qui, au début de cette saison, était encore un privé au guidon d'une Puch, batte, sans bavures, un vieux renard comme Anderson,

ECHOS ET NOUVELLES

DYNAMIC-SPORT

DYNAMIC-SPORT (Saison d'hiver)
 Pour la saison d'hiver, cette maison consent une remise de 2 % sur toutes les machines de sa représentation, pour paiement comptant. Naturellement, les intéressantes conditions de crédit existent toujours, soit 1/3 comptant et le solde en 12 mois. Espérons que cette initiative heureuse sera appréciée par une nombreuse clientèle désireuse de profiter des meilleures conditions.

Plus qu'une épreuve, Barcelone, et nous saurons enfin tirer toutes les conclusions d'une saison fort riche, dont nous pourrions faire le point.

MARCY

Les bottes, complément indispensable de l'équipement motocycliste, présentent en cas de mauvais temps, une protection qui est loin d'être négligeable.
 Un seul obstacle jusqu'ici, leur prix élevé, car il n'est pas possible de s'en procurer autrement que sur mesure.
 Il n'en est plus de même aujourd'hui, Marcy mettant à la disposition des acheteurs des bottes toutes faites à des prix abordables.
 Elles ont un aspect élégant et sont garanties imperméables. Une cheville souple permet de les chauffer et de les déchauffer sans difficulté.
 Elles laissent aux pieds toute la souplesse de mouvement nécessaire, ce qui est important pour les motocyclistes.

et termine roue dans roue avec l'actuel champion du monde Lorenzetti, voilà qui en dit beaucoup sur les possibilités de la machine... et aussi du « comingman ».

Si en 350 cmc., il semble qu'il soit, pour un bon moment encore, difficile de battre Norton, par contre la mono 500 de la marque, malgré le prestigieux pilote qu'est Duke, semble maintenant assez loin derrière les 4 cylindres italiennes, tout au moins pour ce qui est de la puissance et de la vitesse pure. Nous n'en voulons comme preuve que la performance de Merlo en side que ni Oliver, ni Smith, ne réussirent à inquiéter, ou bien, en solo, la première Norton ne se plaçant que 6°. Mais aussi remarquable est le triomphe éclatant de MV qui, enfin, semble être sorti de la « guigne » qui la poursuivait ; si l'an dernier, la boîte de vitesses ne résistait pas à la transmission finale acatène, toute cette saison, malgré une transmission à chaîne, vit « pépin » sur « pépin ».

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>PARIS (2^e) DYNAMIC - SPORT Motobécane, Guiller, Terrot et Monet-Goyon, à crédit 6, Rue Saint-Augustin, 6 Métro Bourse - Ric. 75-28</p>	<p>PARIS (14^e) REALESAGE MONT-PARNASSE Chemisages - Embellages 23, r. Ed. Jacques - Fon. 98-50</p>	<p>PARIS (17^e) LADEVEZE Toutes motos, sidecars, scooters neufs et occasion Crédit, avec l'assurance des réparations pour l'avenir 50, rue Brunel - Eto. 24-66</p>	<p>PARIS NORD MOTOS Spécialiste des révisions générales 3, rue Ernestine - Orn. 34-08</p>	<p>MONTRouGE GEORGES MONNERET 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>PARIS (4^e) GEORGES MONNERET 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>MOTO - VANVES - SPORT Ouvert le Dimanche 1 et 3 Boulevard Brune</p>	<p>STATION SERVICE YDRAL Sté Ami 20, rue du Débarcadère Eto. 77-46</p>	<p>BOULOGNE - BILLANCOURT MARCEL PERRIN Motobécane, Gnome, Terrot, Jonghi, Monet, Automoto, Scooters Bernardet 50, Av. Edouard Vaillant</p>	<p>PUTEAUX Ets MAURICE BARON Embellages, réalésages Pièces adaptables « PALMER » 12, rue Mirabeau. LON. 17-13</p>
<p>SAINT-PAUL MOTOS Réparations par des spécialistes Tous les Accessoires 1, Rue de Rivoli Métro St-Paul - Arc. 71-46</p>	<p>DUCENTIER (LA MOTO) Agence TERROT 164, Rue d'Alésia</p>	<p>GEORGES MONNERET 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 Mobyette, 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>DIJON TERROT Agence officielle Toutes pièces détachées d'orig. Avenue Foch - Dijon</p>
<p>PARIS (9^e) Sté BLANCHE AUTOS MOTOS MOTOBECANE - BSA 71, rue Blanche - Tri. 55-50</p>	<p>PARIS (16^e) Sté DU GARAGE JARDILLIER Fourches télescopiques adaptables aux 125 et 175 Motobécane Toutes révisions garanties 88 av. Paul Doumer. Aut. 18-42</p>	<p>Ets REVIL Tous les accessoires et équipements aux prix les plus bas (voir publicité) Révil, 82, Avenue des Ternes</p>	<p>ISSY-LES-MOULINEAUX SCOOTER - MOTO 28, rue Ernest Renan vous offre un grand choix de cyclomoteurs et toutes les grandes marques de motos. Station Service Scooters</p>	<p>LYON NEW - MAP une grande marque par ses motos de classe internationale. Nombreux agents en France 122-124, Avenue Lacassagne</p>
<p>PARIS (10^e) Sté MOTOCYCLE Crédit pour toute la France 166, Rue Lafayette - Nor. 07-59</p>	<p>MOTOCONFORT Agent exclusif R. Piel 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45</p>	<p>PARIS (18^e) BARBES- MOTOS - CYCLES 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>LEVALLOIS DUBOIS A. Toutes les pièces détachées pour Motobécane, Mobyette, Terrot, etc... 58, Rue Aristide Briand</p>	

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
R. ENFIELD 350 cul. type Bullet 51 tr. b. ét. f. tél. sus. ar. COUTURIER 149 av. de Neuilly Neuilly-s-Seine SAB. 98-39.
Triumph T100 mod. 51. Duclou 52 rue de la Goutte d'Or 18^e
500 TWIN AJS modèle 52. Bouillon 5 sq. Gab. Fauré 17^e
R. GILLET 750 av. side t.-sad mai 50 peu roulé exc. état ent. révisée, aff. de conf. px 175000. VERNIER OBE. 54-95
BMW R12 avec side. DROUET 23 rue Gutenberg Paris.
RONYX 500 état neuf. Dufflot 11 rue Bonaparte Paris 6^e.
SPLEND. Harley 750 à roder. BOUILLON 5 sq. G. Faure 17^e

SCOOTER Bernardet 250 cmc. 2000 k. nomb. acc. px int. Panouillot 181 r St Martin 3^e
TRIUMPH all. 250 cc (BD250) bon état pn. neuf. Aut. 25-53
JONGHI 125 2 tps type E. 3000 k. nx acc. 100. Nor.14-08
BMW R51 ent. origine av. side. MORISSON 42 av. De-gaulle, Courbevoie (Seine).
175 MOTOB. 50 excel. état mot. ref. + remorque Fulgur carrossée pour 1 ou 2 jeun. enfants. Gob. 84-19 apr. 19h.
175 PEUGEOT TC4 sus. ar. tab. t.-sad mars 51 ex. ét. 120. Martinache ELY. 25-98.
BSA 350 B31 t. b. ét. av. rem-camp. PORQUIER 10 r Marcel Adam, Frépillon (SO) ap.19h.

SIDE Simard 1 pl. 1/2 mai 52 dernier modèle. BOUTIER 136 av. Gabriel Péri, Le Perreux
JAWA 250 51 15000 kms. GABORIT 3 r Puits Motet, Villier sur Marne (SO).
BSA Gold Flach fin 51 8000 Concierge 32 r Lemerclier 17^e
HARLEY 750 selle double access. 16000 kms, prix int. CHAMBAUD, Privas (Ardèche)
500 GOLD STAR 165 kmh., 350 Matchless 149 kmh. DARIC ELY. 81-21, Bougival 477.
PEUGEOT 125 b. ét. 1949 acc. pneus neufs, 55000. Téléph. BURDET, POM. 07-63.
BSA 350 ét. nf 160. urgent. Vis sam. dim. LACROIX 50 r Lavofsier, Blanc Mesnil.

BMW R71 b. ét. Ecrire pr visite le soir 7 h. Bussone 184 r de Valenciennes, Nanterre.
V. moteur DKW SB 500. Pariset, r Pavemen, Epernay Marne
MAGNAT 350 50 parf. ét. sac. ts samedis 9 à 12 h. 145000. BOUTIN 26 rue Jean Goujon
MOTOBECANE 175 Z2C, télép. M. FOUET, CAR. 87-36.
MOTOB. 125 lat. 1950 ent. rév. Ledevendec 1 r Jonquoy 14^e
NORTON 16H impec. 140. Annot 36 av. A.Briand Cherbourg
JAWA 350 très bon état. LEBRETON 1 r Metz, Colombes
SIDE 750 Zundapp Précis. 160. Lajudi 6 r E. Renan Issy Mx
BMW R71 side Précis. RONDEAU 50 r V. Hugo M. Alfort
SAROLEA Cross juin 52 pièce rech. p. roulé 400000. BARBARA, Aire s/Lys (P. de C.).
URGENT Peugeot 150 impec. Serre 11 rue de l'Aude 14^e.
HUIN 125 cmc. mot. AMC 4 vit sélect. susp. AR mai 51 parf. état. RINCK 201 av. République, Epinay sur Seine.
MOTOBEC. 125 cmc. D45S ét. imp. 72000 ap. 19 h. Godet 2 r. de la Monesse, Sèvres (SO)

UN APERÇU DE NOS OCCASIONS
 125 Terrot culbut. 4 vitesses Jonghi dernier modèle. Motobécane latér. équipée Hironnelle depuis : 60.000
 175 Peugeot susp. AR f. téles. DS Malterre sus. AR fourc. téles. batter. depuis 140000
 250 Ardie 1952 comme neuve. BSA spécial cross.
 350 Motobécane 4 vit. 120.000 Motobécane bloc : 90.000
 500 Matchless Twin susp AR. Terrot susp. AR f. téles. Un lot de mach. pr bricoleur Livraison de votre machine dès le 1^{er} versement
A VOTRE GRE
 Le solde en 6, 9 ou 12 mois Demander la liste complète contre 50 francs timbres.
 DELAIR 4 imp. Gaité DAN.5543
 Side Précis. c. port. t.s. Mérat Vasselín 11 r St Vincent 18^e
BIMA Peugeot 1500 kms bon état. Tél. 20 h. LIT. 22-76.
MOTOB. 175 culb. pf. état 51 7 r des Réglises, Paris 20^e
 250 JAWA vis. t. l. jrs 25 r. Voltaire, Suresnes.
 175 MALTERRE à vend. Bloc AMC 4 v. s'ad. M. GATTESCO 22 rue de l'Annonciation.

BSA 250 3 vit. culb. Tricart 26 r. Grange Batelière, Paris. PRO 48-55 sem. sf sam. dim.
 PEUGEOT 125 pns nfs t. sad 48000. PY ODE. 56-48 (14 h.).
 CYCLECAR Rolux s. permis de cond. b. ét. acces. Vis. sam. PLE. 119 r J.Jaurès Puteaux V. 40000 ou éch. c. 125-100 250 2 t. b. ét. 4 bd de Gaulle Rueil Malmaison Mal. 08-46.
 175 MOTOB. 1952 acc. impec PICAULT MOL. 35-99.
 BSA Gold Flash sept. 51 bon ét. + équip. 12000 k. GARY Nogent le Rotrou (E.-et-L.).
 175 GUILLER AMC cse maladie impec. tél. sus. ar. Perrin 10 av. P.V. Couturier St-Denis
 AJS springtwin 51 500 cc 10000 k. c. nve selle bipl. f. offre. BELLEGUIC Keravel, Quimperlé (Finist.).
 URG. 500 DKW 2 cyl. mot. nf nx acc. 120000. CADORET av. Chapelle Pornichet (L. Inf.).

SCOOT. Lambretta 51 acces. SEG. 72-69 (9 à 12 h.).
 OCCAS. état impec. 500 Terrot 250 BSA lat. et culb. Téléph. MCN. 96-37.
 TERROT 500 cul. dern. mod. ét. nf acc. 170000. MAI. 46-46
 175 MOTOB. Z2C c. nve 130000 125 G. R. R4 80000.
 125 G.R. R4 spt sus. ar. gar. 105 kh. 140000, 125 G.R. comp. jant. dural gar. 117 kh 160. Maucourant 147 bd Ney Paris
 TRIUMPH 500 Speed twin dbl. selle, eq. luxe ét. nf px 245. Vergnes 31 r Longchamp 16e
 75000 MONET-GOYON fch. tél. BAYARD ODE. 59-60 17-19h.
 Side Impérial der. mod. Bogatinoff, St Just s/Loire (Lre)
 MOTOB. 125 lat. exc. état, mot. ref. à rod. trans. pn. nfs px 80000. Klé. 35-25 (ap. 18 h.) Renaudot 69 r Lauriston 16e
 GNOME 125 R4 85 Prestavoine 1 sq. Vermeuzouze 5e 18h.à20h.

FN 350 culb. roue tir. 8400 k. exc. état 160000. Martinez 21 bd St Germain 5e.
 TAND. Dery nf 65000 c. infirme. Moucheron, Coiffeur, Solre le Château (Nord).
 PUCH 250 ét. nf 180. Midoux 4 r St Charles, Versailles.
 MOTOB. 500 4 v. sélect. pneus nfs bon état 150000. CAILLET 13 rue Vistule, Paris.
 PUCH 250 TF ivoire 6000 k. t. eq. 200 s. 19 h. Jacquet 36 r Chemin Fer, Lagny (S.-M.)
 MATCHLESS 500 susp. ar état imp. Sardet 1 r Leneveu 14e
 Scoot. Bernardet 250 imp. 160. Debort 65 r Tolbiac Paris.
 Urgent BSA 250 C11 SL abs. c. nve. Amalzieu 8 r Madagascar
 PEUGEOT 175 6000 exc. état équipée 12-14 h. JAS 73-56.
 Zundapp KS 600 side Simard nx acc. urg. px int. LAJOIE 18 r Gutenberg, Bourges Chef

BELLE 500 Terrot 50 supcul. 3600 k. tte équ. 180. 28 rue G. Péri, Villetaneuse (Seine)
 175 PEUGEOT juill. 52 sous garant. équip. 165000. MARTINEZ 21 bd St Germain 5e.
 BERNARDET 125 n. m. 52 roulé 200 kms R.S.T.S. acc. prix 150. PONS 14 rue Davy, Besseges (Gard).
 MATCHLESS G3L 350 rem. nf F. Par. 130000. VENIN 204 bd St Denis, Courbevoie.
 DKW 350 NZ ét. nf side Impérial, Dupin 34 allée des Chalets, Pavillons sous Bois.
 175 AUTOMOTO état neuf acc. 12000 kms. BANDA 1 rue du Grand Clos, Melun (S.-M.).
 750 GN. RH. bon état X2. LECHAT, Liancourt (Oise).
 ECHANGES
 ECH. c. 50000 val. arrh cde BSA Star Twin liv. bref dé-lai, tél. AVI. 13-75.

VOITURES A VENDRE
 SANDFORD Sport 150 000.
 SIMCA-5 C. I. b. état
 Renault 4 cv c. i. 4 places
 203 C.I. 4 places. Vends ou échange contre moto. Crédit. Delaire 4 imp. Gaité DAN.55-43
 SALMSON 8 cv tr. belle canadienne commerc. sacrif. 180. Bergoin 93 av G. Péri Asnières
DIVERS
 CASQ. Blous. culot. cuir t. 44 ét. nf. Douard 141 r. Alésia.
 SIDECARS pr vélo. et motos nfs et d'occas. POINARD 54 r. Et. Dolet, Cachan. ALE. 34-41
 Leçons de conversation Franç. Angl. All. Russe par dame expérimentée. Odé. 65-02 (matin)
EMPLOIS
 ST PAUL MOTOS 1 r Rivoli dem. de suite méc. spéc. motos

ACHETER - VENDRE - ECHANGER un Scooter ou un Cyclomoteur ?
 Voulez-vous 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 (2e)

VOUS AUREZ LA **Certitude** d'économiser temps et argent en trouvant à tout moment tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS
REVIL ETS
 82, avenue des Termes - 225, boul. Péreire
 PARIS-17e **Dépôt MACOMBYNN** ETO. 15-53
 MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR
CHROME-CUIR
 38, rue du Château-d'Eau
 PARIS-10e Tél. : NORD 08-09
 TOUS vêtements de cuir :
 MOTO - AUTOMOBILE
 SPORT - VILLE
 Exigez la marque
CHROME-CUIR
 Catalogue gratuit sur demande



N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !
ASSUREZ-VOUS
 AUX MEILLEURES COMPAGNIES
 AUX MEILLEURS PRIX
 par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
 12, rue de Cléry. PARIS-2e - (GUT. : 73-32)

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

Le Sandovabille
SEUL
 FIXE-BAGAGES
REGLABLE
 pour Cycles, Motocycles, Scooters, etc...
 C'est une fabrication SANDOWAUTO
 32, rue Chance-Milly - CLICHY - PEReire 04-82

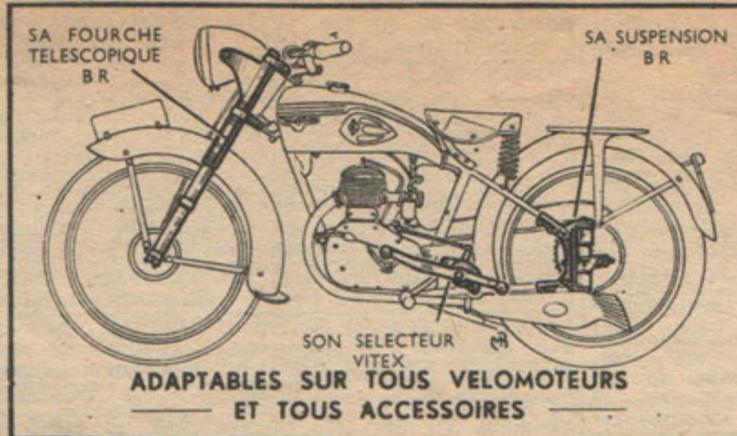


Robert PIEL 162, rue Edouard Vaillant, 162 BEZONS S.-et-O. - ARG. 70-58
MOTOBÉCANE
 Agent Exclusif
 VELOMOTEURS
 MOTOCYCLETTES
 et la **Mobylette**
 LIVRAISON IMMEDIATE

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

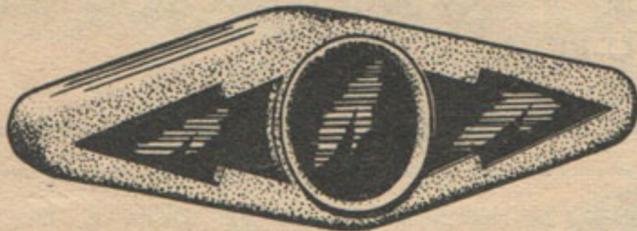


SPECIALITES :
FOURCHE TELESCOPIQUE
 adaptable sur 125 et 175 cc.
REALISAGES
EMBIELLAGES
CHEMISAGES
MAGNETOS - DYNAMOS
 Révision de
VOLANTS MAGNETIQUES
REVISION DE MOTEURS
SUR DEVIS

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

INDICA-STOP

138, av. Parmentier - PARIS-11^e - OBE. 50-46



VENTE EXCLUSIVE EN GROS

Matière caoutchouc moulé

— Coloris au choix —

Incassable — Anti-masse

Livré complet en ordre de marche



JEUNES ! voici votre chance...

Vous qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un **Spécialiste qualifié** en **MECANIQUE** et **ELECTRICITE**



AUTO. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce Auto, Agriculture, Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc...

Préparation C.A.P. - Cours selon temps disponible - Diplôme 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^e

60^e 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



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

MARCHAND Frères
 16, rue Danton LEVALLOIS

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

Plus de mains crispées!

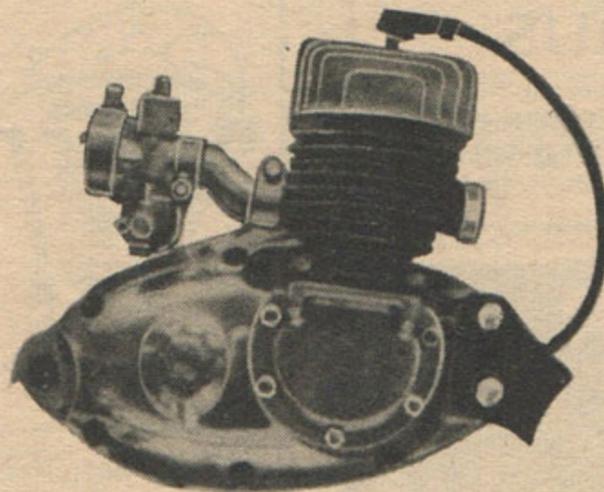
GANTS de SPORT
GMEI
 ARTICULATION ELASTIQUE
 Breveté S. 2.2

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

LE MISTRAL

27, rue du Mont - SAINT-ETIENNE (Loire)

— Tél. : 72-85 —



Bloc-moteur « **MISTRAL** »

Type 50 - E - 2

Brevets G. DURAND

Les Etablissements « **MISTRAL** » ne livrent qu'aux Constructeurs.

Prix et conditions sur demande.

EXCEPTIONNEL

Matériel strictement neuf

Plusieurs motos neuves à compléter

MOTEURS JAP

250 et 350 soupape latér.

Boîtes **STURMEY** 3 vit.

MOYEURS, FREINS

avant et arrière

SUSPENSION AR.

PNEUS 25 x 3

et autres accessoires

MOTO - COMPTOIR

12, rue Martin Bernard

GOB. 73-37

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

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)

VOLTAIRE - MOTOS

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

VENTE A CREDIT

Agent de toutes les
GRANDES MARQUES FRANÇAISES
LIVRE IMMEDIATEMENT :
GUILLER - D.S. MALTERRE - JONGHI
GNOME-RHONE - MONET-GOYON
TERROT

VELOCETTE - N.S.U. - AMBASSADOR, etc...
Scooter BERNARDET
CATALOGUE CONTRE 50 Frs TIMBRES

UNIQUE

Barbès - Moto - Cycles

98, Rue Doudeauville — PARIS (18^e)
Métro Château Rouge — MON. 96-37

SPECIALISTE

**GIMA - TERROT - GUILLER
R. GILLET - JONGHI - B.S.A.
GUZZI - AMI - Scooters**

VOUS OFFRE...

de faire des petits versements toutes les quin-
zaines, tous les mois, jusqu'à la moitié...
Après la livraison le solde en 6-9 ou 12 MOIS.

DEPOT VENTE

ACCESSOIRES — REPARATIONS,
FAITES REVISER VOS MACHINES EN HIVER

Magasin ouvert de 9 h à 19 h 30 même le Lundi
FERME LE DIMANCHE SEULEMENT

Catalogues et renseign. contre 50 fr. timbres

VOTRE BIBLIOTHEQUE

● OUVRAGES TECHNIQUES

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE Mise au point, réparation, entretien de toutes motos : 425 fr. (poste 470)
MANUEL DU 2 TEMPS. Motos - Scooters - VéloMOTEURS : 485 fr (poste 535 fr.)
L'ART DE CONDUIRE Tourisme et compétitions, pour motos-sidecars, vélomoteurs, cyclomoteurs :
430 fr. (poste 475 fr.).
LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE. L'ouvrage technique et pratique le plus complet et le plus
luxueux sur les cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, scooters, sidecars. 380 p : 750 fr. (poste recom. 850)
LA TRACTION AVANT (9-11-15) : 480 fr (poste 530 fr.).
LA 4 CV RENAULT. Technique - Pratique - Entretien - Réglage - Réparation. Impression et couv. 2 coul
Edition Standard : 530 fr. (poste 575 fr.) - Edition Luxe : 590 fr. (poste 650 fr.).

● MANUELS D'ENTRETIEN

Toute la technique, pratique, entretien, dépannage, démontage des machines ci-après. Couverture cartonnée.
TERROT et MAGNAT-DEBON 125 cmc. Type ETD et M 4 TD : 400 fr. - Franco 445 fr.
MOBYLETTE : 410 fr. (poste 455 fr.).
MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat) : 300 fr (poste 345 fr.).
MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 à soupapes en tête) : 460 fr. (poste 510 fr.)
PEUGEOT P 55 - 56 - 155 - 156 et 176 : 475 fr. - Franco 520 fr.

● TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 65x100 Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux
100 fr. et 20 fr par tableau supplémentaire.
PEUGEOT P 55 : 450 francs.
125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C : 500 francs.
TERROT 500 RGST : 500 francs.
125 TERROT E.T.D. : 500 francs.
LIGHT 125 : 1 000 francs.
Le Moteur VELOSOLEX : 350 francs.
4 CV RENAULT : 300 francs.
Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 francs.
Bloc-Moteur YDRAL 125 : 450 francs.

● DIVERS

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE. Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupu-
leuse de votre consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes adresses : 60 fr. (poste 80)
UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION. Fixation des revues par agrafes spéciales. Couvre-
ture élégante Dos et coins péramoid. - Prix 350 fr. Par poste 425 fr



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

Avec

Douglas

Confort stupéfiant!

Grâce à sa suspension par barres de torsion de longues portées.

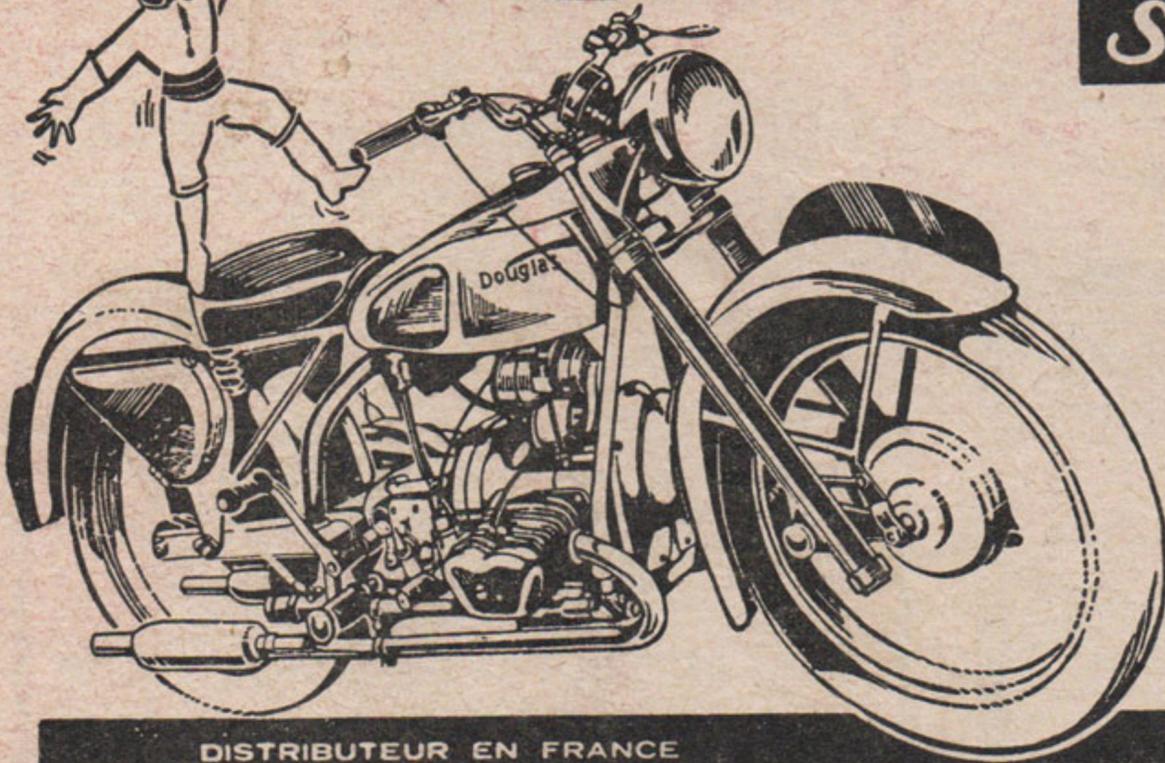
Sécurité totale!

Jamais de pannes, rien qui casse, rien qui rouille, rien qui se desserre! C'est la moto sur laquelle on peut toujours compter!

Durée illimitée!

Kilométrages impressionnants, parcourus sans réparation. C'est la moto qu'on n'utilise pas!

Catalogue sur demande



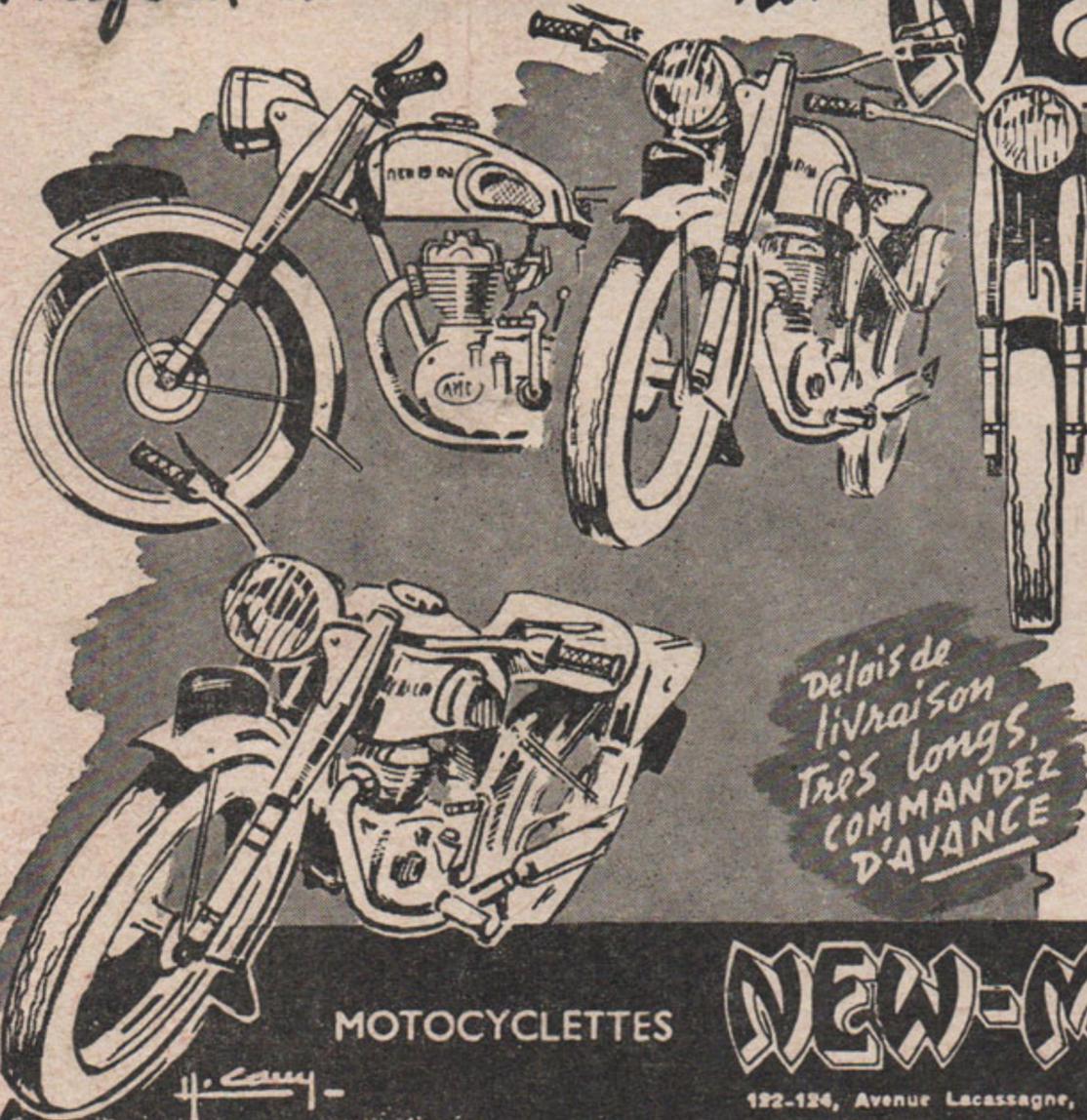
DISTRIBUTEUR EN FRANCE

NEW-MAP (et tous ses agents) 124, AVENUE LACASSAGNE - LYON

Préférée des connaisseurs, une

NEW-MAP

*fait sensation
sous tous ses angles!*



- par sa ligne racée
- son fini impeccable dans le moindre détail
- sa robustesse légendaire
- sa qualité artisanale

Elle n'est pas fabriquée à la chaîne!

MODELES 2 et 4 TEMPS
3 et 4 VIT. - SELECTEUR
FOURCHE TELESCOPIQUE
SUSPENSION ARRIERE
BREVETEE
DEPUIS 109.000 Frs.

*Délais de
livraison
très longs,
COMMANDEZ
D'AVANCE*

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

*un joyau
de France*

