

# Moto revue

HEBDOMADAIRE  
Tous les Samedis

LE NUMERO :

**30 frs**

**ESSAI  
GALLETTO**

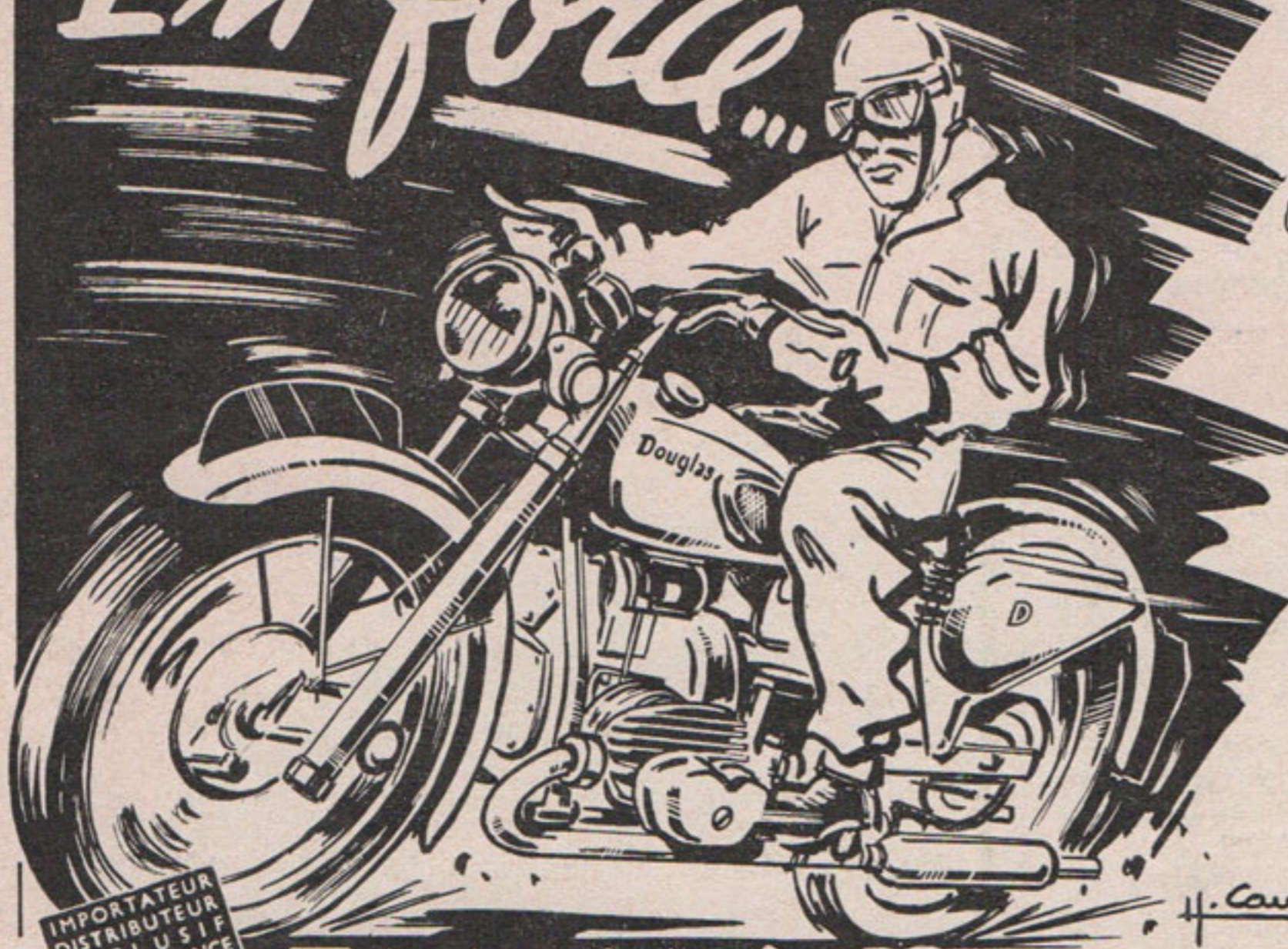


TÉLÉPHONE :  
GUTENB. 73-32  
4 LIGNES GROUPEES  
C.C. POSTAL : 297-37.

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

Après les essais, notre Galletto reprend son souffle sur les bords de la Seine.

*En force...*



mais aussi en Souplesse  
et dans un Confort total



avec une

**Douglas**

350 cc. FLAT-TWIN à culbuteurs  
Fourche Radiadraulic à balanciers  
Suspension arrière par barres  
de torsion

Depuis 350.000 frs

IMPORTATEUR  
DISTRIBUTEUR  
EXCLUSIF  
POUR LA FRANCE

**NEW-MAP**

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton (Bastille)  
NANCY : M. LEFEVRE, 3, rue Léopold Lallement  
TOURCOING : M. DEGRYSE, 13 pl. de la République  
ROUEN : M. ABRAHAM, 41, rue de Crosne

LICENCE  
D-UCATI

48 cm<sup>3</sup>

*Muciciclo*



**M.ROCHER**

CONSTRUCTEUR  
FRANCE

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

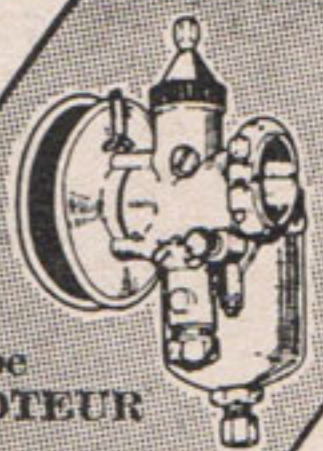
**AMAC**

LA GRANDE MARQUE  
MONDIALE DE

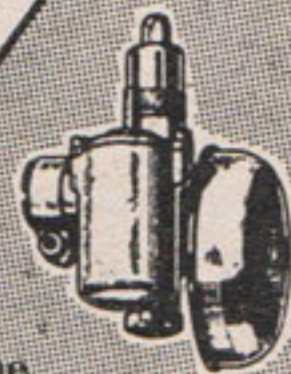
**CARBURATEURS**

pour MOTOS  
VELOMOTEURS  
CYCLOMOTEURS  
SCOOTERS

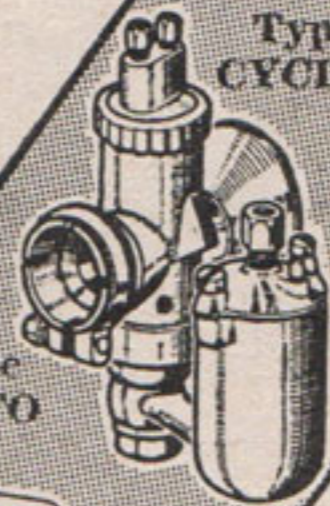
et tous  
moteurs  
auxiliaires



Type  
VELOMOTEUR



Type  
CYCLOMOTEUR



Type  
MOTO

Autres  
spécialités  
AMAC :

POIGNEES  
TOURNANTES

Robinets  
d'essence

Transmissions

Coffret pièces de re-  
change pour Motoristes

Gamme complète de

**GUIDONS**

pour toutes  
machines



GUIDON  
nouvelle  
poignée  
tournante

Manettes et leviers séparés

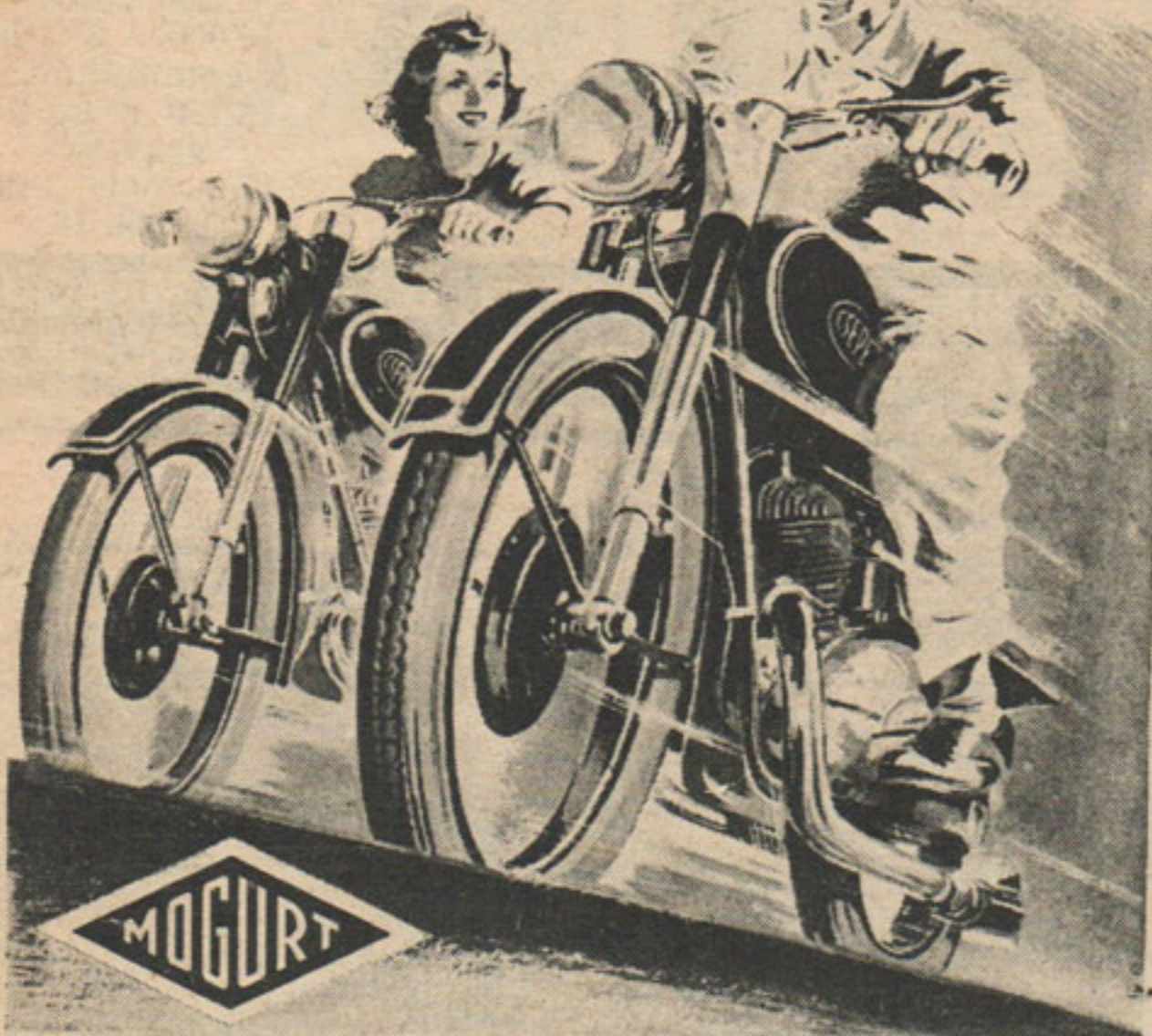
Catalogue à MM. les Agents

**STATION-SERVICE-AMAC**

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

# 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<sup>e</sup>

QUE CE SOIT POUR MAINTENANT OU POUR PLUS TARD, COMMANDEZ DONC

voire **MOTOBÉCANE** aux



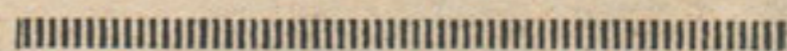
## Ets BONNET

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

Directeur-Gérant : N. ANGELI

Qui vous la livreront à la date exacte désirée et... si vous voulez réaliser une bonne affaire, achetez MAINTENANT une de nos grandes marques disponibles :

GIMA — GUILLER — ALCYON  
MALTERRE — GNOME-RHONE — TERROT



CREDIT 12 MOIS



mais PAS de promesses fallacieuses !!

# DENFERT-SPORTS

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

VEND A CRÉDIT,  
LIVRE RAPIDEMENT,  
ENTRETIEN & ÉQUIPE

**Vespa** &  
**Peugeot**

Camille NARCY et son Équipe vous réservent le meilleur accueil

Réparations et mises au point par techniciens spécialisés



# DENFERT-SPORTS

LA "STATION - SERVICE"  
AU SERVICE DE SES CLIENTS

# FULGUR

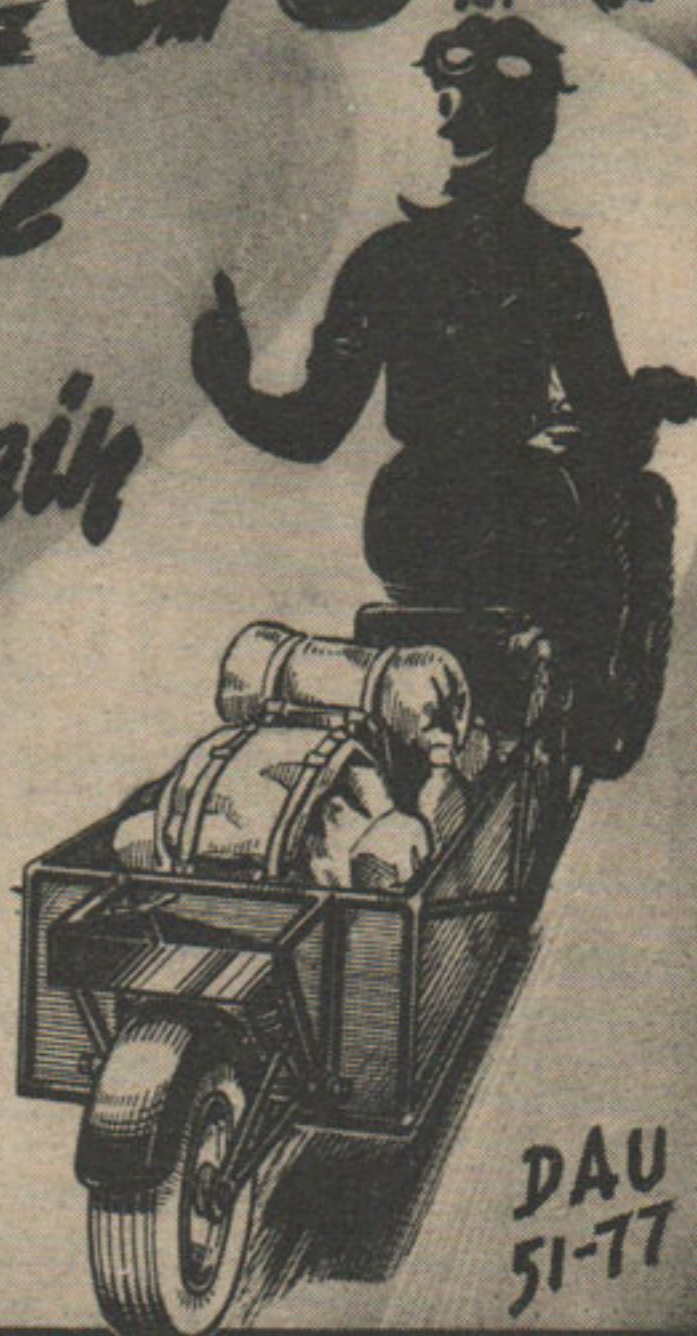
va vite  
en  
tout terrain

Breveté S.G.D.G.

LA REMORQUE  
MONORQUE

- Modèle M. 100 pour Moto.
- Modèle M. 50 pour VéloMOTEUR et Demy.
- 50 kgs à 80 kmh.
- 100 kgs à 60 kmh.

Suspension à flexibilité variable et réglable.

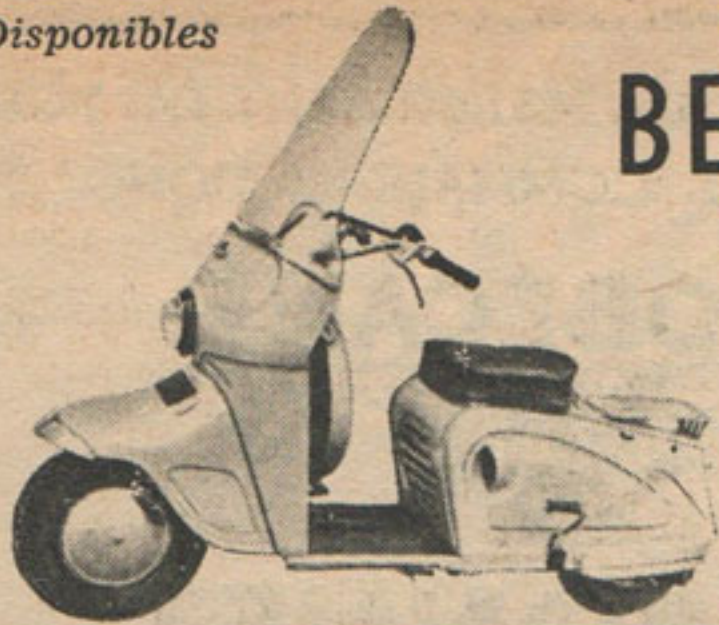


DAU  
51-77

## ETS TAILLANDIER

61, RUE DE LA PREVOYANCE, VINCENNES (Seine)

Disponibles



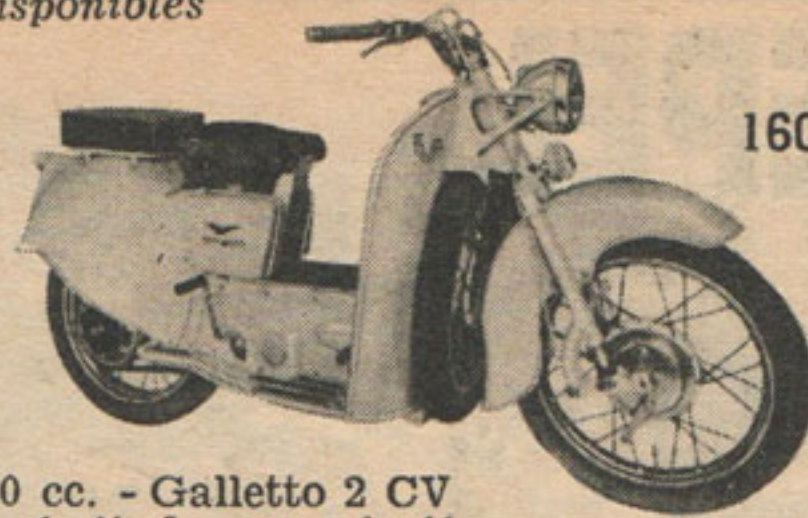
# SCOOTER BERNARDET

125 et 250 cmc.

4 vitesses

125 - cmc.  
10.000 à la commande.  
37.430 à la livraison  
12 mois de 8.680 fr.

Disponibles



# GUZZI

160, 250 et 500 cmc.

LE PLUS BEAU  
SCOOTER-MOTO

160 cmc.  
10.000 à la commande.  
78.720 à la livraison.  
12 mois de 14.280 fr.

160 cc. - Galletto 2 CV  
45 f. timb. pour tarif  
et conditions.

## MOTO-BASTILLE

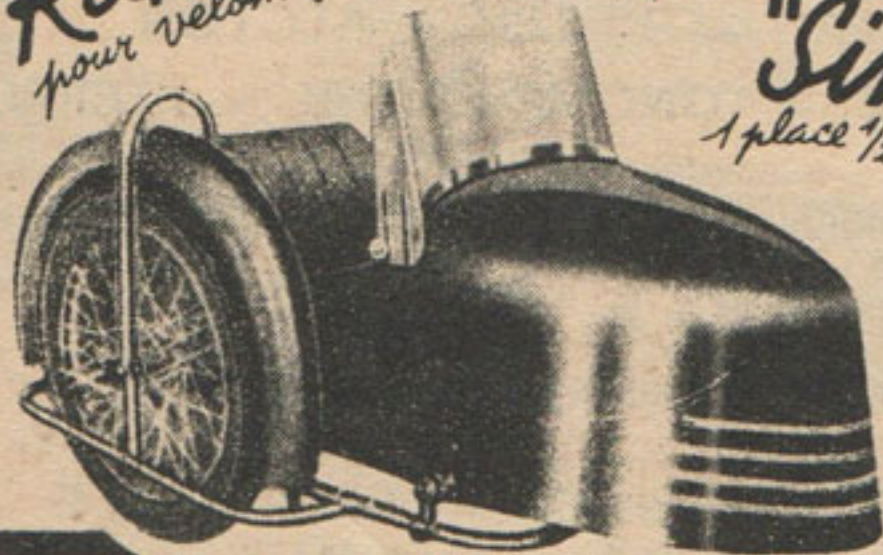
DISTRIBUTEUR OFFICIEL DE LA MARQUE  
8, Bd RICHARD-LENOIR, PARIS - Tél. : ROQ. 29-28

La nouvelle gamme des sidecars Puffier

"Rafale"  
pour vélomoteur

"Sirocco"  
1 place pour moto

"Simoun"  
1 place 1/2 en tandem



DOCUMENTATION  
GRATUITE

31 Cours  
Emile Zola  
Lyon-Villeurbanne

# 83 D K W 83

Pièces détachées  
pour  
MOTO-ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ  
pour  
MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées  
Echange Standard d'Organes

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

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



## 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<sup>e</sup>

## Le casque GENO

Modèle Sport  
à bourrelet

A calotte métal léger  
à haute résistance

IMPERFORABLE  
AUX CHOCS



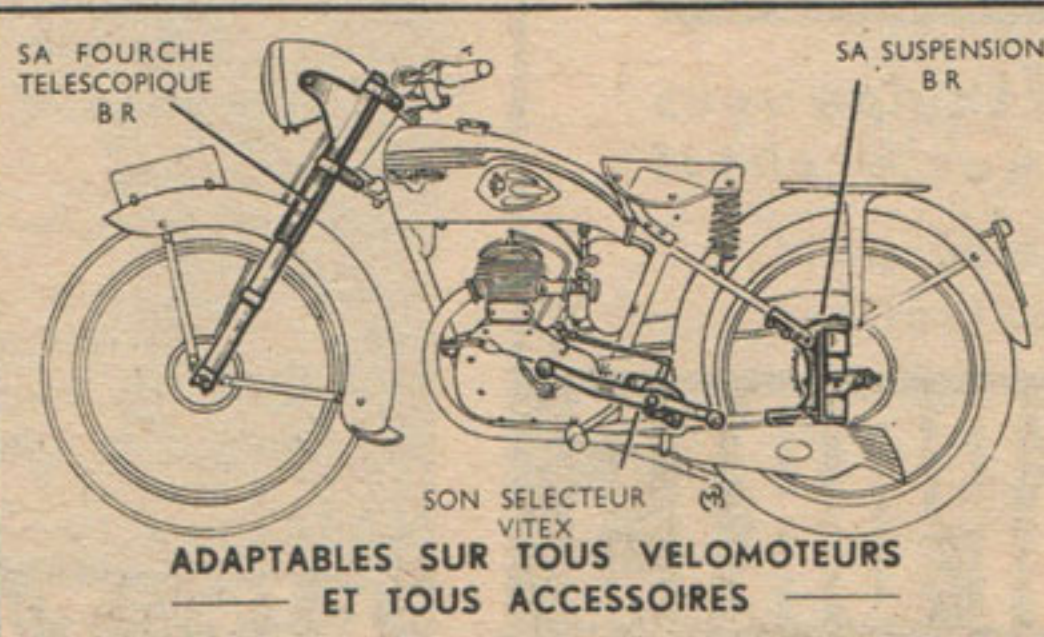
Vente en gros :

Ets GENO 6, Faubourg Saint-Honoré  
PARIS-8<sup>e</sup> — ANJ. 12-38

## SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

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



ADAPTABLES SUR TOUS VELOMOTEURS  
ET TOUS ACCESSOIRES

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

88, AVENUE PAUL-DOUMER - PARIS-16<sup>e</sup> - AUT. 18-42

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

# Moto revue

La Moto

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE ET DE DEFENSE DES USAGERS  
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 30 francs

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

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s de série.  
● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :  
MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

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

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :  
12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2<sup>e</sup>)  
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

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

## ◆ SALONS A VENIR

Le bureau international des constructeurs qui s'est réuni à Paris récemment a arrêté les dates des principaux salons internationaux de 1953 :

Salon de Bruxelles, 17 au 28 janvier ; Salon de Genève, 5 au 15 mars ; Salon de Francfort, 19 au 29 mars ; Salon d'Amsterdam (véhicules commerciaux seulement), 23 avril au 3 mai ; Salon de Paris, 1<sup>er</sup> au 11 octobre ; Salon de Londres, 21 au 31 octobre.

## ◆ DERNIER ACTE

La récente traversée de Monneret en Vespa vient de se terminer... par la remise au président du Conseil Municipal de Paris, M. Coirre, de la réponse du Lord Maire de Londres au message de sympathie que lui avait adressé celui-ci. Le champagne fut sablé, et M. Coirre, au cours d'un petit discours, se laissa aller à des confidences d'où il ressort qu'il fut un des premiers français utilisateurs de la Vespa, qu'il pilota en 1946 à Milan.

## ◆ UNE 500 DKW COMPETITION

Cette machine dont on annonce outre-Rhin la prochaine sortie donne lieu à plusieurs versions quant au type de moteur choisi. Certains parlent d'un 2 cylindres, d'autres d'un 4 cylindres, d'autres encore d'une version élargie de la 350 trois cylindres.

L'assortiment est fait, et maintenant faites votre choix.

## ◆ LE MOTOCYCLISME EN FINLANDE

En Finlande, on compte environ 13.500 motocyclettes. Ce qui, avec une population de quatre millions d'habitants, nous donne la proportion de 1 machine pour 300 personnes. Et pourtant la Finlande s'est sensiblement motorisée, puisque en l'espace d'une année, le parc motocycliste a augmenté de 3.500 unités. Le cyclomoteur n'est encore que peu répandu. Ses caractéristiques (officielles) doivent être les suivantes : au maximum 0,8 CV au frein et vitesse de 30 kmh. Lorsqu'un nouveau modèle est lancé, ou encore introduit dans le pays, ses caractéristiques et performances sont étudiées par les autorités pour voir s'il peut bien être classé dans cette catégorie.

## A NOS JEUNES CONSTRUCTEURS

**L**A crise actuelle qui sévit dans l'industrie du cycle a fait se tourner ses constructeurs vers la motorisation, et si quelques réfractaires persistent à ignorer le moteur auxiliaire, soyons certains qu'ils reconsidéreront sous peu leur politique.

Mais lesdits constructeurs, maintenant lancés dans cette voie, ne semblent pas vouloir s'arrêter en si bon chemin.

Aussi au dernier Salon, plusieurs vélos, cyclomoteurs, voisinaient-ils sur le même stand avec des 125, voire des 175 cmc.

Nous ne pouvons qu'applaudir au développement que prennent les véhicules motorisés en France, mais nous crions attention à ces industriels dont l'expérience en matière de moto est trop récente.

Beaucoup se lancent dans d'énormes frais pour produire des vélomoteurs tels qu'ils étaient conçus... il y a 5 ans.

Comprenant fort bien que la conception d'un cycle et d'un motorcycle sont deux choses différentes, nous proposons à cette nouvelle génération de constructeurs notre concours technique et un ensemble de réflexions de pratiquant.

Nous serons toujours heureux que ceux-ci nous demandent conseil.

Ce n'est pas déchoir que se documenter.

En outre, nous espérons que ce concours évitera à bien des fabricants de produire les « loups » qui apparaissent à chaque Salon, et qui se traduisent sur le plan commercial par une liquidation judiciaire, si ce n'est une faillite plus ou moins rapide de leurs créateurs.

Nous revivons à peu près les années 1927, 1928, 1929 où nous avons assisté à une floraison de nouvelles marques.

Trop de constructeurs ont encore présent à l'esprit les sombres années qui suivirent pour que nous insistions davantage.

Aussi, devant la grande bataille commerciale que nous allons vivre d'ici peu, faut-il que chacun soit fortement armé.

Le public effectuera une sélection sévère ; beaucoup risquent de disparaître faute d'avoir bien compris le problème de la motocyclette, le problème de celui qui paye, le problème de l'utilisateur.

## ◆ SIX JOURS 1953

D'après les récentes déclarations d'un des dirigeants de la Fédération Motocycliste Tchèque, son pays serait candidat pour l'organisation des Six Jours internationaux 1953.

Du fait de la victoire à Bad Aussee des pilotes Tchécoslovaques, il ne semble pas qu'il existe de raisons majeures empêchant sa candidature. La Suède aurait également l'intention de se proposer pour cette tâche au prochain congrès de la F.I.M. qui se tiendra à Paris.

## ◆ LA RAFFINERIE DE DUNKERQUE

La région du Nord possédait en 1939 deux raffineries : celle de Courchelettes, et celle de Dunkerque.

Au cours de la deuxième guerre mondiale, la première subit des destructions importantes, la seconde fut presque entièrement détruite.

Conformément aux directives du Plan Monnet qui recommandait les concentrations pour diminuer les prix de revient français, ces deux usines ont été remplacées par une seule. C'est la S.G.H.P. qui a assumé la tâche de construire la nouvelle raffinerie.

Commencée en 1948, la construction a été jalonnée par les étapes principales suivantes :

— en février 1950, une unité de distillation transférée de Courchelettes permettait de traiter à Dunkerque environ 37.000 tonnes de pétrole brut par mois ;

— en octobre 1951, les installations neuves commencent à être mises en service et la capacité mensuelle de traitement était portée à 150.000 tonnes ;

— au cours des premiers mois de 1952, les autres installations de Dunkerque (pour la préparation des lubrifiants et bitumes, la rectification des produits spéciaux, l'épuration des gaz liquéfiés et des paraffines) ont pris elles aussi leur cadence normale de marche.

Aujourd'hui la raffinerie de Dunkerque, approvisionnée en brut du Moyen-Orient, est en mesure de traiter environ 2 millions de tonnes de pétrole brut par an et de fabriquer tous les produits dérivés du pétrole, à la seule exception de l'essence avion.



Escorté de nombreux Vespistes, dont ses deux fils, Georges Monneret pénètre dans la cour de l'Hôtel-de-Ville, puis remet à M. Coirre, Président du Conseil Municipal de Paris, le message de sympathie du Lord Maire de Londres.



## Echos de la SEMAINE

### ◆ PETROLE EN AFGHANISTAN

Une compagnie pétrolière française entreprend actuellement des travaux de forages dans la région Nord-Ouest de l'Afghanistan.

### ◆ DONT ACTE

Il y avait un certain temps que nous n'avions reçu de lettres nous signalant la serviabilité de tel ou tel mécanicien, garagiste, etc... Cette lacune se trouve comblée par un fait signalé par M. Parent, de Mons-en-Barœuil. Mais laissons plutôt la plume à notre correspondant :

« Je me trouvais, le 15 août dernier, dans les environs d'Annecy, remontant sur Lille, mes vacances terminées, quand je tombai en panne. Après avoir fait appel, en vain, à plusieurs garagistes, j'aboutis chez un coureur motocycliste bien connu, et qui tient un magasin-atelier de motos, à Sillingy (Haute-Savoie). Ce monsieur, qui était en famille, prenait son repas, il était 13 heures environ (je vous répète la date, le 15 août), et qui se proposait de partir à Villefranche, où il courrait l'après-midi, n'hésita pas à abrégier son déjeuner pour me dépanner, ce à quoi il aboutit après plus d'une heure de travail, pour me réclamer ensuite une somme tout à fait modique ».

### AMIS LECTEURS

20 jours exactement après la fermeture du 39<sup>e</sup> Salon, MOTO-REVUE édite son 5<sup>e</sup> numéro de compte-rendu de Salon.

Ainsi, en un temps record, et les seuls de la presse spécialisée, nous avons publié 104 PHOTOS et DESSINS accompagnés d'une visite stand par stand.

Amis lecteurs, vous ne pouvez rêver compte-rendu plus complet, mieux illustré et aussi objectif.

Mais peut-être vous manque-t-il l'un de ces numéros ?

Envoyez-nous 30 francs en timbres par numéro désiré.

### ◆ LE NOUVEAU 200 CMC. ILO

Ce nouveau monocylindre 2 temps, qui extérieurement ne diffère en rien du 175 de la même marque, rompt complètement avec la tradition actuelle du 200 cmc. allemand, dont nous avons fait la critique lors de notre essai de la « Norma » Zundapp.

Le moteur Ilo a donné, au banc, une puissance de 11,2 CV à 5.270 t.-m., après 1/4 d'heure de pleins gaz. La puissance maximum obtenue a été de 11,85 CV. Près de 60 CV au litre pour un 2 temps simple piston. Voilà qui n'est pas mal.

### ◆ UNE 125 BIANCHI « GRAND SPORT »

La maison Bianchi, à côté de son modèle « Scudo del Sud », vient de sortir un modèle Grand Sport « Freccia Celeste » : la « Flèche Céleste », 123 cmc. (52x58), 2 temps, le taux de compression élevé de 9,2 à 1 lui donne une puissance de 7,3 CV à 6.500 t.-m. Allumage par volant magnétique.

Le bloc-moteur comporte, suivant la technique adoptée par la grande majorité des constructeurs italiens, une boîte de vitesses à 3 rapports seulement, avec une 1<sup>re</sup> très démultipliée (19,94) ; les autres rapports sont 11,34 et 7,56.

Fourche télescopique, suspension arrière oscillante avec amortisseurs à friction en compas, freins de 150 mm de diamètre.

Réservoir avec évidements pour les genoux d'une capacité de 13,5 litres.

### ◆ MOTO FERRARI

La maison italienne Ferrari, qui n'a rien de commun avec la marque connue des amateurs automobiles, vient de lancer récemment sur le marché une motocyclette 125 cmc. deux temps à suspension intégrale.

Le bloc-moteur est à 4 rapports et développe 6 CV à 6.000 t.-m. La suspension AV est du type télescopique, tandis que celle de l'arrière ressemble beaucoup à celle des anciennes Gilera.

Il serait question d'inclure dans la production 1953 une extrapolation de cette machine en 150 cmc. Sport.

### ◆ LA CIRCULATION URBAINE EN ALLEMAGNE

Monsieur Georges Maurice, chef de la Police de la circulation de Paris, à la suite d'une réunion à Francfort sur les conditions de circulation dans les grandes villes allemandes, estime que le débit circulaire urbain outre-Rhin est trop lent, les plans urbains et les rues en étant beaucoup plus responsables que les réglementations ou l'adresse des conducteurs.

### ◆ BONNES NOUVELLES DE L'A.M.C.

L'Associated Motor Cycle qui groupe sous son égide les maisons AJS et Matchless a récemment annoncé qu'une petite quantité de 7R serait sous peu livrable au public, ainsi qu'une version « client » de la Matchless twin qui gagna le Senior Manx G.P. Cette machine sera commercialisée sous le nom de G.45. D'autre part, une boîte de conversion en course serait à l'étude pour les twins de la marque.

### SACHEZ CHOISIR VOTRE EQUIPEMENT

...sera le thème général de notre numéro du 22 novembre.

Bien que chaque fabricant d'équipement (gants, casques, imperméables, bottes, tabliers, pare-brise, etc.) ait été sollicité individuellement pour nous envoyer photos et prospectus, nous leur rappelons l'extrême urgence de leur réponse.

Nous demandons également à nos fidèles abonnés appelés à rouler l'hiver, de nous envoyer une photo de leur équipement, en nous joignant un texte clair résumant leurs impressions d'utilisateur.

Les lettres les plus intéressantes ou suggestions, compliments et critiques, pouvant aiguiller les futurs acheteurs, seront publiées. D'avance merci et vite à vos plumes, car les dernières réponses devront nous parvenir avant le 14 novembre.

## LES ESSAIS « MOTO-REVUE »

# LE GUZZI "GALLETTO"



### L'essai

Notre premier contact avec le Galletto eut lieu dans Paris. Départ nécessitant plusieurs coups de kick, car la cuve du carburateur étant inaccessible, on ne peut « titiller ». La position en selle est très assise. Le corps est droit, mais guidon et commandes au pied sont bien en place. Fait curieux, le frein arrière commandé au talon — solution dont nous ne sommes guère partisan — ne nous a nullement gêné.

Dès les premiers mètres, les grandes roues se font sentir, et bien que l'on ne puisse serrer un réservoir entre ses jambes, on sent que l'on est plus en présence d'une moto carrossée que d'un scooter.

Les commandes de vitesses se font par un sélecteur au pied à double branche. La première, trop démultipliée pour la simple circulation urbaine (19,24 à 1), n'est que rarement utilisée.

Par contre, la deuxième est la vitesse pour « embouteillage », son utilisation variant de 10 à 50 kmh. environ.

Quant à la troisième, elle ne nous a pas semblé assez démultipliée, ce qui ne permet pas des reprises rapides, à moins de monter assez haut la seconde, le moteur n'étant déjà pas très nerveux. Il est vrai que notre Galletto n'était pas complètement rodé, mais quelques instants passés sur un autre modèle dont le compteur accusait 9.000 kms, ne nous permettent pas de modifier notre jugement.

Pour en finir avec le bloc moteur, sous le seul angle de l'utilisation, disons qu'il est bruyant (distribution, échappement), que les passages en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> se font avec des grincements de dents si l'on ne marque pas un temps d'arrêt. Enfin signalons l'excellent ralenti.

Mais là où le Galletto mérite tous nos éloges, c'est pour sa partie cycle.

L'ensemble est agréable à l'œil, bien proportionné, et la protection du pilote est réelle. Le mois d'octobre fut assez pluvieux pour que nous nous en apercevions.

**G**UZZI profita du Salon de Genève 1950 pour présenter son désormais célèbre Galletto.

Le « petit coq », puisque tel est son nom, a ouvert la voie à nombre de réalisations — italiennes principalement — qui restent à mi-chemin entre le scooter et la motocyclette.

Du scooter, le Galletto a tiré la protection, la position du pilote ; de la moto, les grandes roues, la répartition des masses, et la tenue de route.

Avec de tels atouts dans son jeu, il est normal que le Galletto ait fait son chemin et suscite bien des envies (la nôtre en premier lieu).

Patients, nous avons attendu deux ans et demi avant d'enfourcher — si l'on peut dire — cette production Guzzi; mais enfin, c'est chose faite, grâce à l'obligeance de Dynamic-Sport, qui tout dernièrement s'est assuré l'agence de la marque.

Avant d'entreprendre la description de l'engin, et d'en relater l'essai, nous croyons utile de préciser ce qui a amené Guzzi à créer le Galletto.

Le développement du scooter en Italie est dû — comme chacun sait — au faible pouvoir d'achat des italiens, pour qui la voiture est inabordable dans bien des cas.

Deux grandes marques de scooters se sont chargées de parer aux besoins les plus pressés, tandis que des firmes comme Guzzi s'attachaient une clientèle plus exigeante, et au portefeuille mieux garni.

Mais, néanmoins, le Galletto devait rester un véhicule populaire en ce sens qu'il devait être mis entre toutes les mains.

Son moteur devait s'accommoder des plus mauvaises essences italiennes, d'où taux de compression très bas. Mis entre toutes les mains, il fallait donc que le Galletto soit facile à conduire, d'où son moteur d'une souplesse peu commune pour un petit monocylindre culbu.

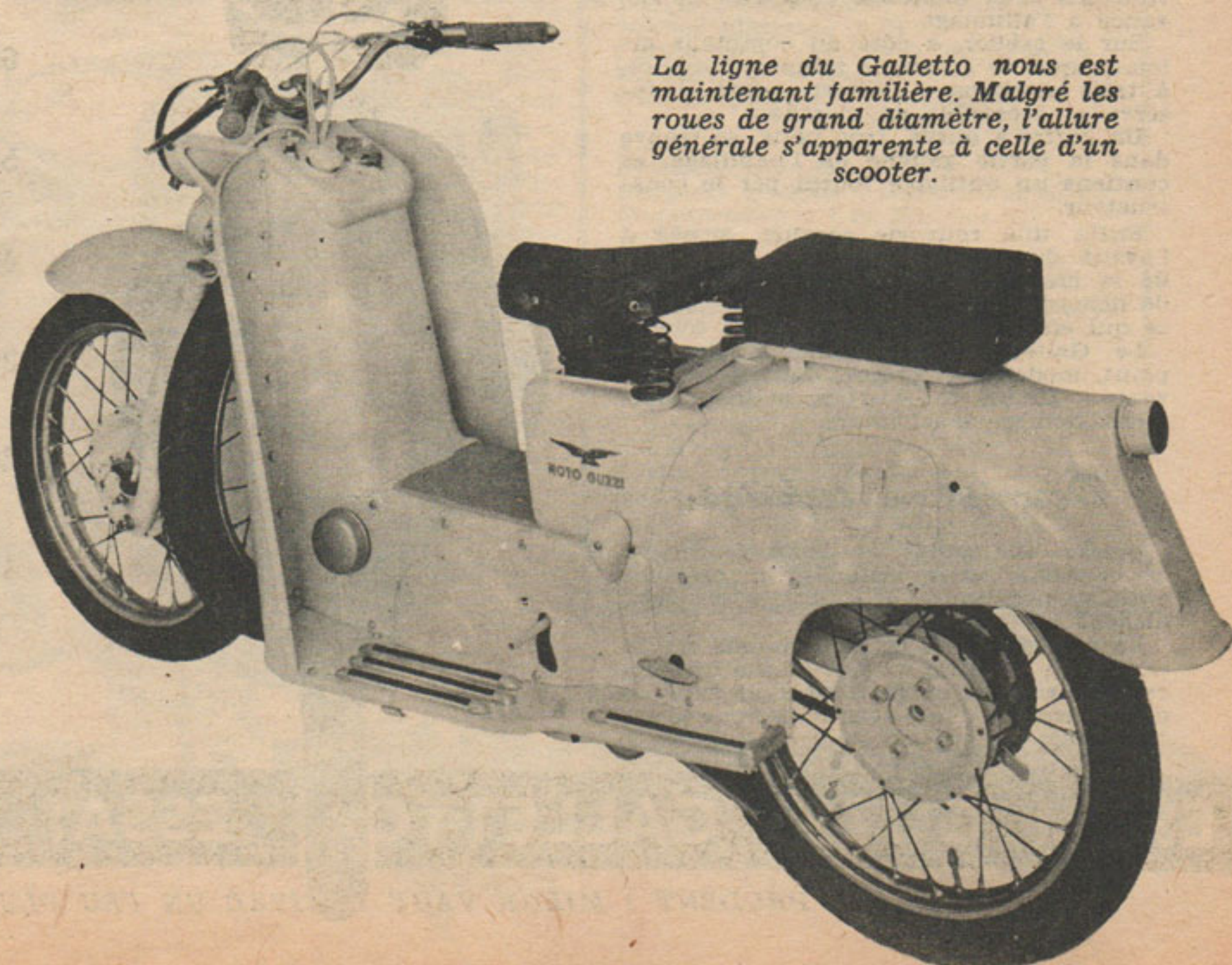
Reprise, sans cogner, à 10 kmh. en 2<sup>e</sup>, à 20 kmh. en 3<sup>e</sup>. Si bien que l'utilisation du sélecteur est fort réduite. Mais, conséquence inévitable de cette souplesse, des reprises trop coulées, et une vitesse de pointe incompatible avec un bon 160 cmc., puisque telle est la cylindrée du moteur.

La tenue de route est parfaite. Au début timoré, nous avons pris nos virages en penchant de plus en plus, sans constater la moindre réaction comme sur nombre de scooters. De même la suspension encasse bien pavés et nids de poules, quoique dans l'ensemble, elle soit assez ferme. La confiance à piloter le Galletto vient d'autant plus vite que le freinage a toutes les qualités requises. Notons en passant que le freinage sur la roue avant ne fait pas s'enfoncer le nez de la machine, la réaction de l'ancrage de frein ayant au contraire tendance à faire relever l'ensemble. En pratique, le poids se portant sur l'avant au moment du freinage, les deux forces s'annulent sensible-

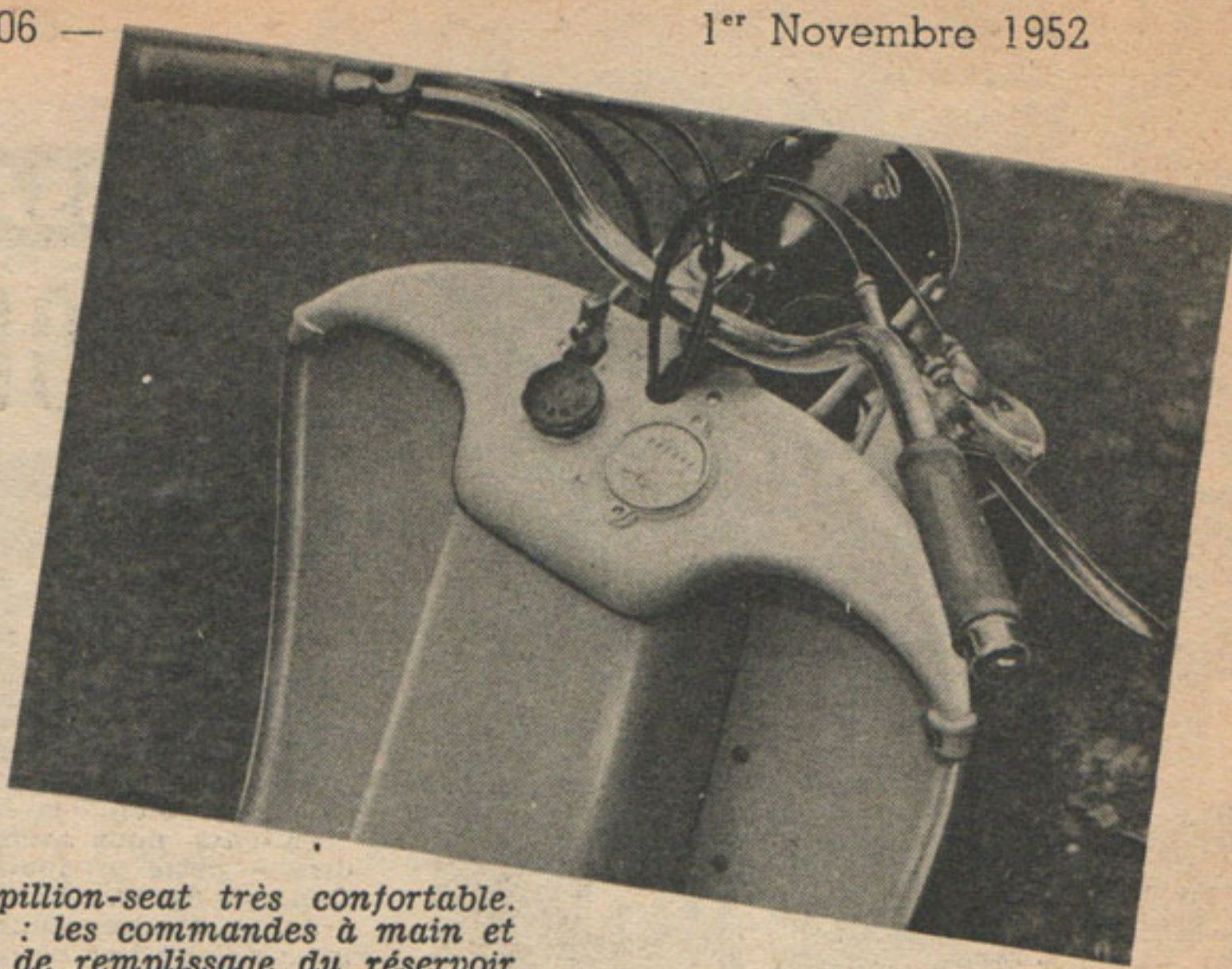
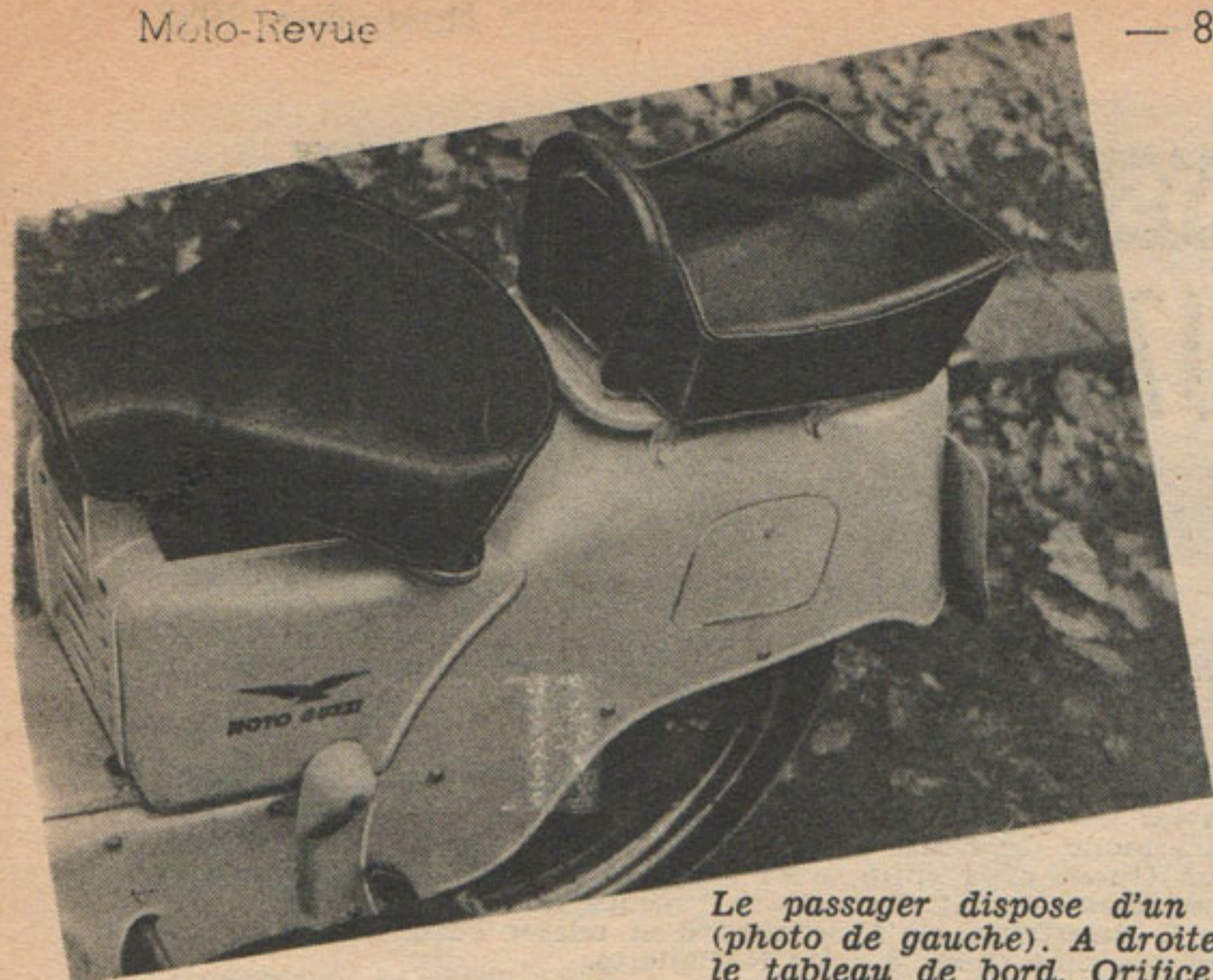
ment et la machine garde une position toujours horizontale.

Devant les réelles qualités de cette partie cycle, un peu lourde toutefois — poids total 106 kgs environ sans huile, essence ni accessoires — nous verrions bien un Galletto équipé du 250 Guzzi, dont la puissance de 9 CV et les quatre vitesses entraîneraient une utilisation encore plus agréable, qui justifierait bien la différence de prix.

Tel qu'il est, le Galletto s'accommode mal d'une conduite sportive. Le seul décalque de Guzzi éveille en chacun une âme de compétiteur. Mais avec le Galletto, nous sommes en présence du modèle pour Monsieur Tout-le-Monde de



*La ligne du Galletto nous est maintenant familière. Malgré les roues de grand diamètre, l'allure générale s'apparente à celle d'un scooter.*



Le passager dispose d'un pillion-seat très confortable. (photo de gauche). A droite : les commandes à main et le tableau de bord. Orifice de remplissage du réservoir très accessible.

l'usine de Mandello. Aussi ne montez pas excessivement en régime, ne rétrogradez pas trop vite sur la boîte, les rapports sont assez espacés, et c'est en conduisant tranquillement que l'on obtient certainement les meilleurs résultats.

Bien entendu, nous avons quand même soumis le Galletto à nos essais d'accélération et de vitesses de pointe et voilà les vitesses enregistrées avec bougie, carburation d'origine, et super-carburant du commerce.

- 1<sup>re</sup> : 32 kmh. en 4" 3/5 (5.600 t.-m.).
- 2<sup>e</sup> : 58 kmh. en 12" 1/5 (5.660 t.-m.).
- 3<sup>e</sup> : 64 kmh. en 19" (3.910 t.-m.).
- Vitesse maximum atteinte : 85 kmh.
- Régime correspondant 5.190 t.-m.

Nous avons calculé le temps mis à atteindre les 65 kmh. environ en 3<sup>e</sup>, parce que c'est la vitesse de route où le moteur semble tourner le plus aisément.

La vitesse de pointe fut atteinte avec le « nez dans le cintre » et correspond bien à la vitesse indiquée par le constructeur, 80 kmh.

Signalons, pour terminer, l'avertisseur très puissant, et la veilleuse, tirant leur courant de la batterie. Sur le guidon, en plus des commandes classiques, nous trouvons deux manettes pour l'air et l'avance à l'allumage.

Sur le tablier, à côté du compteur kilométrique, se trouve le robinet d'essence, à trois positions — ouvert, fermé et réserve — accessible en marche.

Un coffre à outils, trop petit, se trouve dans la partie gauche de l'habillage, et contient un outillage fourni par le constructeur.

Enfin une roue de secours, située à l'avant du tablier, supprime la hantise de la crevaisson, et a surtout l'avantage de déborder de part et d'autre du tablier, ce qui en cas de chute protège la tôlerie.

Le Galletto ? Un véhicule bien au point, moderne et propre, dont le prix de vente : 234.000 fr., écartera malheureusement nombre d'acheteurs.

### Description technique

Comme sur toutes les Guzzi vendues à la clientèle, nous sommes en présence d'un monocylindre à soupapes en tête, disposé horizontalement.

La disposition de ce bloc-moteur est au centre du véhicule, ce qui donne une excellente répartition de masses, et évite en outre l'emploi d'une soufflerie pour le refroidissement, un simple tunnel dans le

tablier avant, rétablissant les mêmes conditions d'utilisation que sur une moto.

Culasse et cylindre sont en alliage léger, ce dernier recevant une chemise en fonte.

Les soupapes inclinées à 45° entre elles, environ, sont commandées par des tiges de culbuteurs croisées à leur base. Chaque basculeur et ressorts de soupapes sont enfermés dans des boîtiers étanches et fonctionnent dans un bain d'huile.

Le moteur est supercarré : 62x53 et, au régime de 5.200 t.-min., correspond une puissance de 6 CV à la roue arrière. Le piston n'a qu'une vitesse linéaire de 9 m 2, d'où, théoriquement, faible usure du moteur.

Taux de compression assez faible de 5,6 à 1.

Fait rare sur un 4 temps, l'embielage est en porte-à-faux (c'est-à-dire qu'il n'y a qu'une seule queue de vilebrequin).

Pied de bielle monté sur bague, tête montée sur roulement à aiguilles.

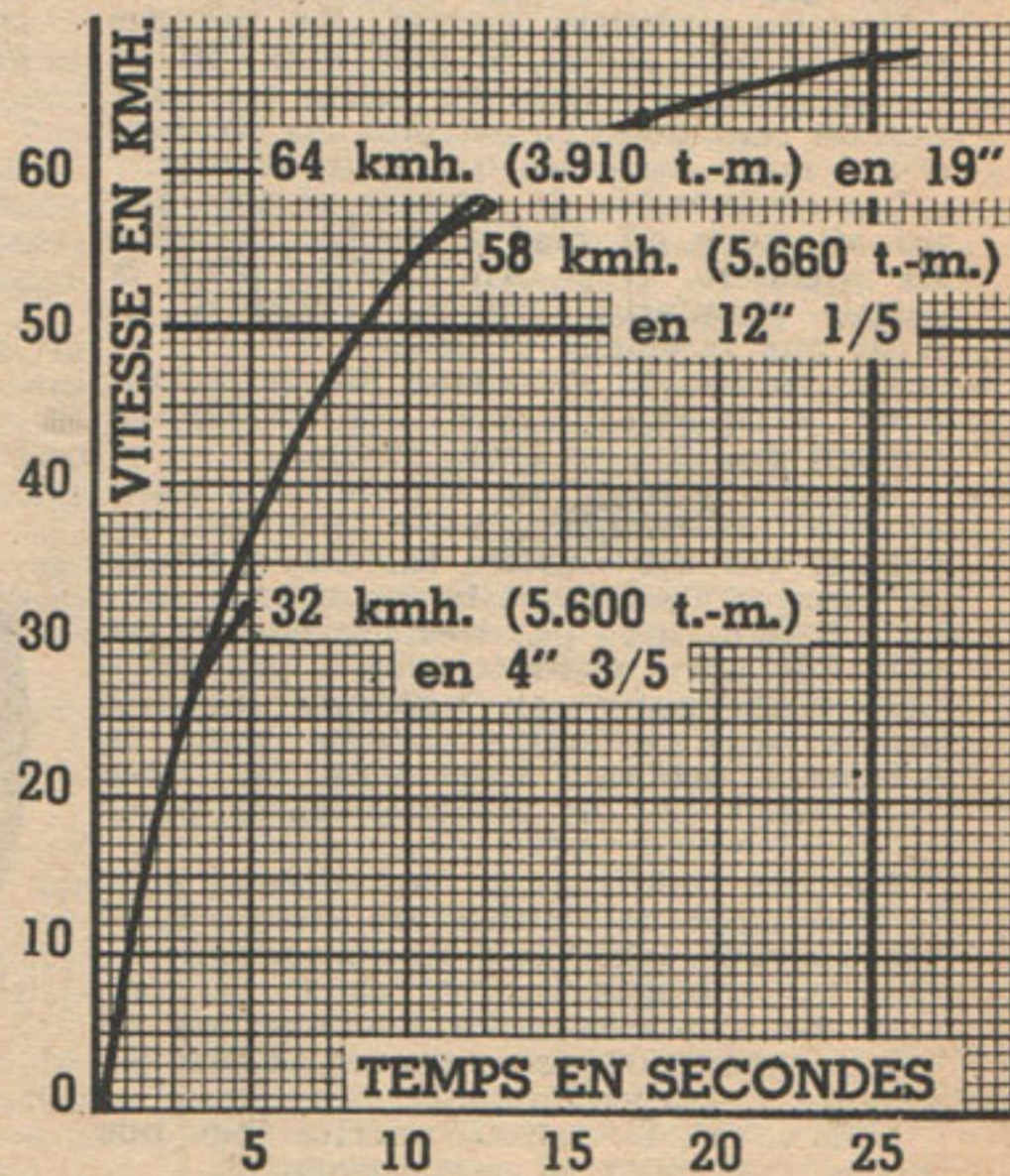
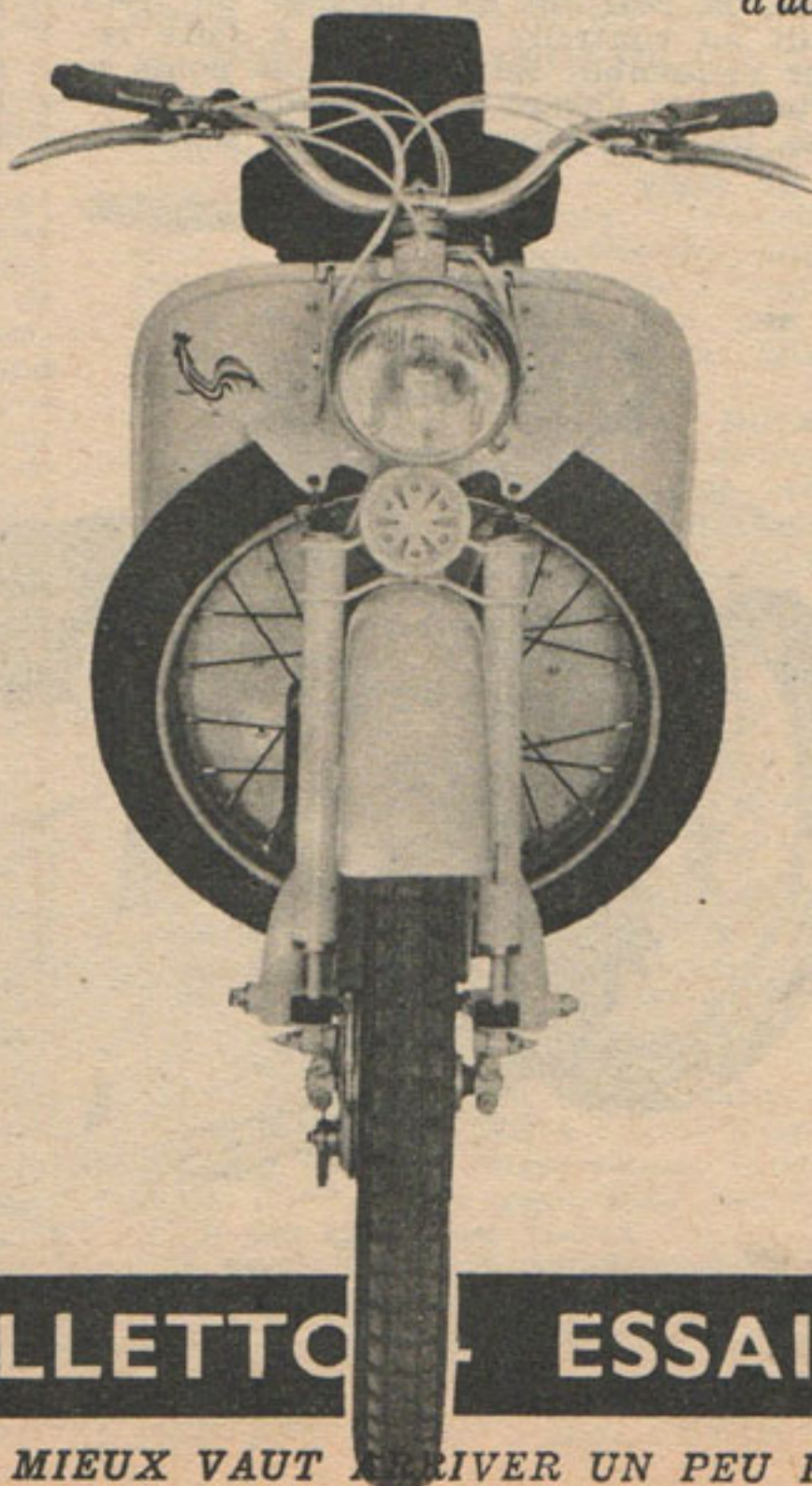
En bout de vilebrequin, un pignon à taille hélicoïdale entraîne à la fois la distribution, la transmission primaire et la pompe à huile, ceci dans le seul but de réduire le prix de revient.

Les cames, sur un même arbre, attaquent les tiges de culbuteurs par l'intermédiaire de linguets à rouleaux.

L'allumage se fait par volant magnétique calé en bout d'arbre de vilebrequin.

Le mécanisme de rupture n'est pas à l'intérieur du volant, mais dans un compartiment séparé, et la came du rupteur est en bout de l'arbre à cames. Cette disposition a été rendue nécessaire par l'emploi d'un moteur à quatre temps, où il ne faut qu'une étincelle tous les deux tours. Avec les volants ordinaires, où le mécanisme de rupture n'est pas démultiplié, il se produit une étincelle en fin d'échap-

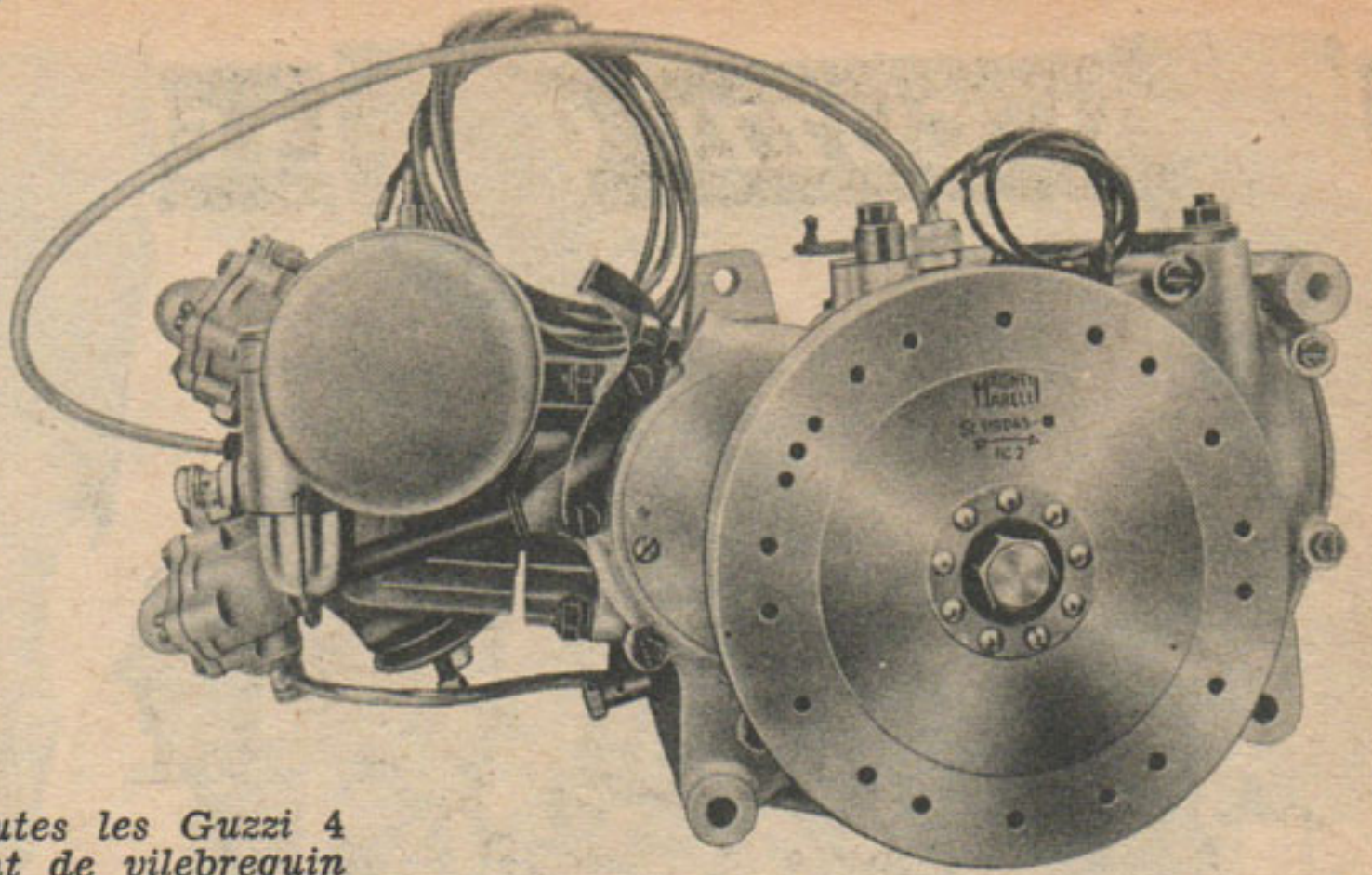
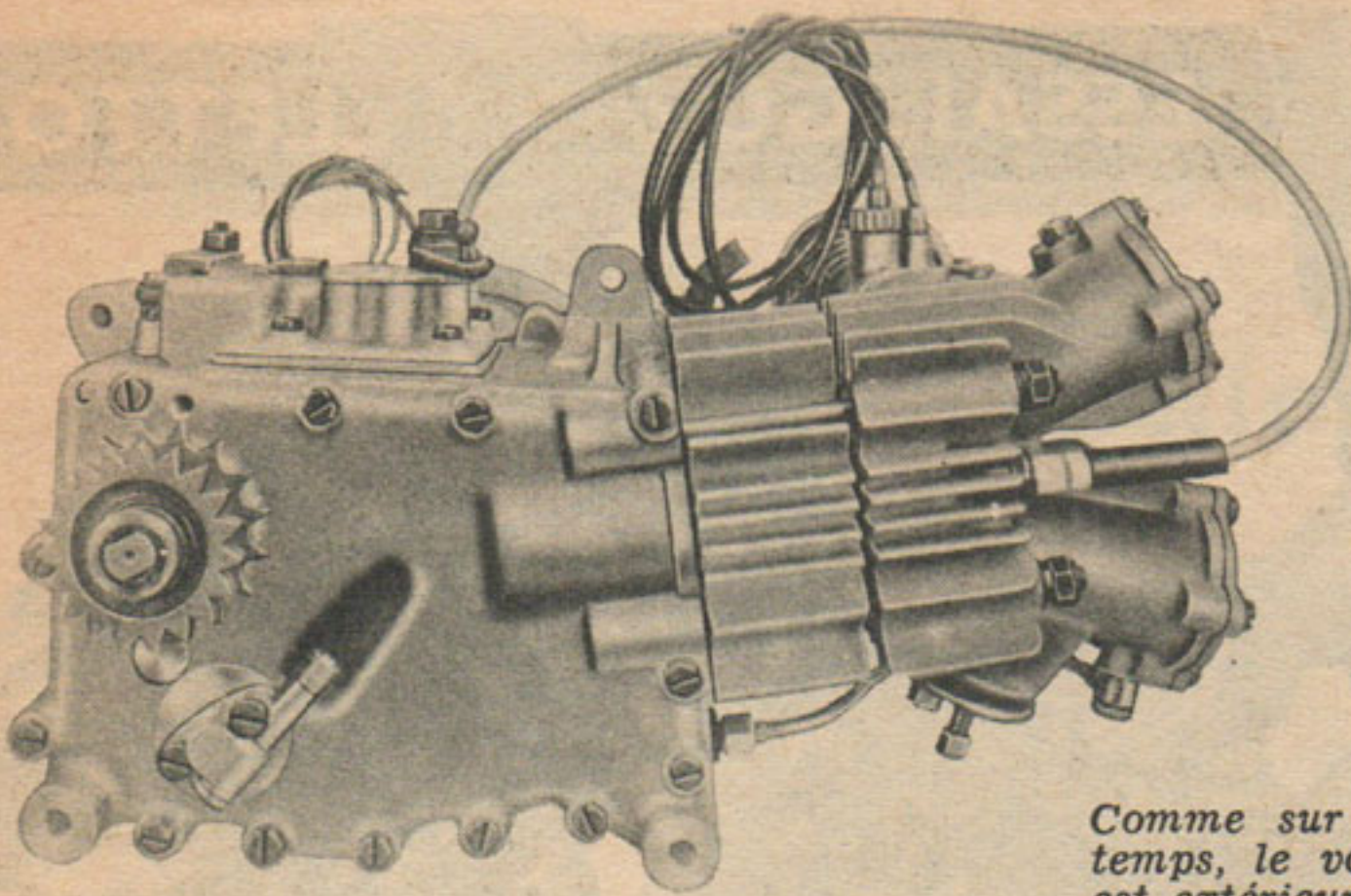
Cette vue avant permet de constater le débordement de la roue de secours de part et d'autre du tablier. - Ci-dessous : notre courbe d'accélération.



ESSAI GUZZI GALLETTO - ESSAI GUZZI GALLETTO

SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS





Comme sur toutes les Guzzi 4 temps, le volant de vilebrequin est extérieur. Le pignon de kick est sur l'axe du pignon de sortie de boîte.

pement, totalement inutile, et un travail double des bobines.

La bougie, une Marelli CX 225 E-X, est disposée dans la culasse, parallèlement aux goujons de fixation.

Si cette disposition n'est pas théoriquement la meilleure, elle a été rendue nécessaire pour l'accessibilité de la bougie par le tunnel de refroidissement.

Le carburateur, un Dell'Orto MA 18 BS1, est situé perpendiculairement au moteur, côté gauche. Seul le filtre à air dépasse du carénage.

Graissage par circulation assuré par une pompe à engrenages. Le réservoir situé sous la selle a une contenance de 3 litres. A noter le débit important de cette pompe.

Pour s'en persuader, il suffit de dévisser le bouchon du réservoir à l'huile et de

regarder le débit de la canalisation de retour. Le moteur étant au ralenti, c'est un véritable jet qui s'écoule et non pas une goutte de temps à autre.

La transmission primaire se fait par pignons à taille hélicoïdale. L'embrayage, à disques multiples, travaille dans l'huile.

La boîte est à trois rapports commandés par un seul baladeur, seuls les pignons de 3<sup>e</sup> sont toujours en prise, et l'enclenchement du rapport se fait par des clabots.

Il n'en est pas de même pour 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup>, où ce sont les dents elles-mêmes des pignons qui entrent directement en contact. Cette conception, qui a pour elle l'avantage d'un faible prix de revient, explique les grincements qui ont lieu quand on enclenche l'un ou l'autre de ces rapports, les pignons ne tournant pas toujours à la même vitesse périphérique l'un par rapport à l'autre.

Il n'y a pas de cadre à proprement parler, mais un caisson avant, en tôle pliée et soudée, sur lequel viennent se boulonner les flasques en tôle découpée qui supporteront le bloc-moteur et serviront de pivot à la suspension arrière.

Sur cet ensemble rigide, sont boulonnés flasques de protection latéraux, marchepieds, tablier avant, béquille, etc...

La fourche avant est du type à balanciers. Ces derniers sont articulés sur des bagues. Chaque bras de fourche contient

un ressort hélicoïdal travaillant à la compression. Un bloc de caoutchouc, solidaire du balancier, évite le talonnement lors d'un enfoncement brutal.

De même, plusieurs blocs de caoutchouc superposés évitent le talonnement de la fourche lors de la détente.

La roue arrière est maintenue en porte-à-faux en bout d'un bras tubulaire. Une équerre, solidaire de ce bras, fait travailler deux ressorts à boudin, à la compression.

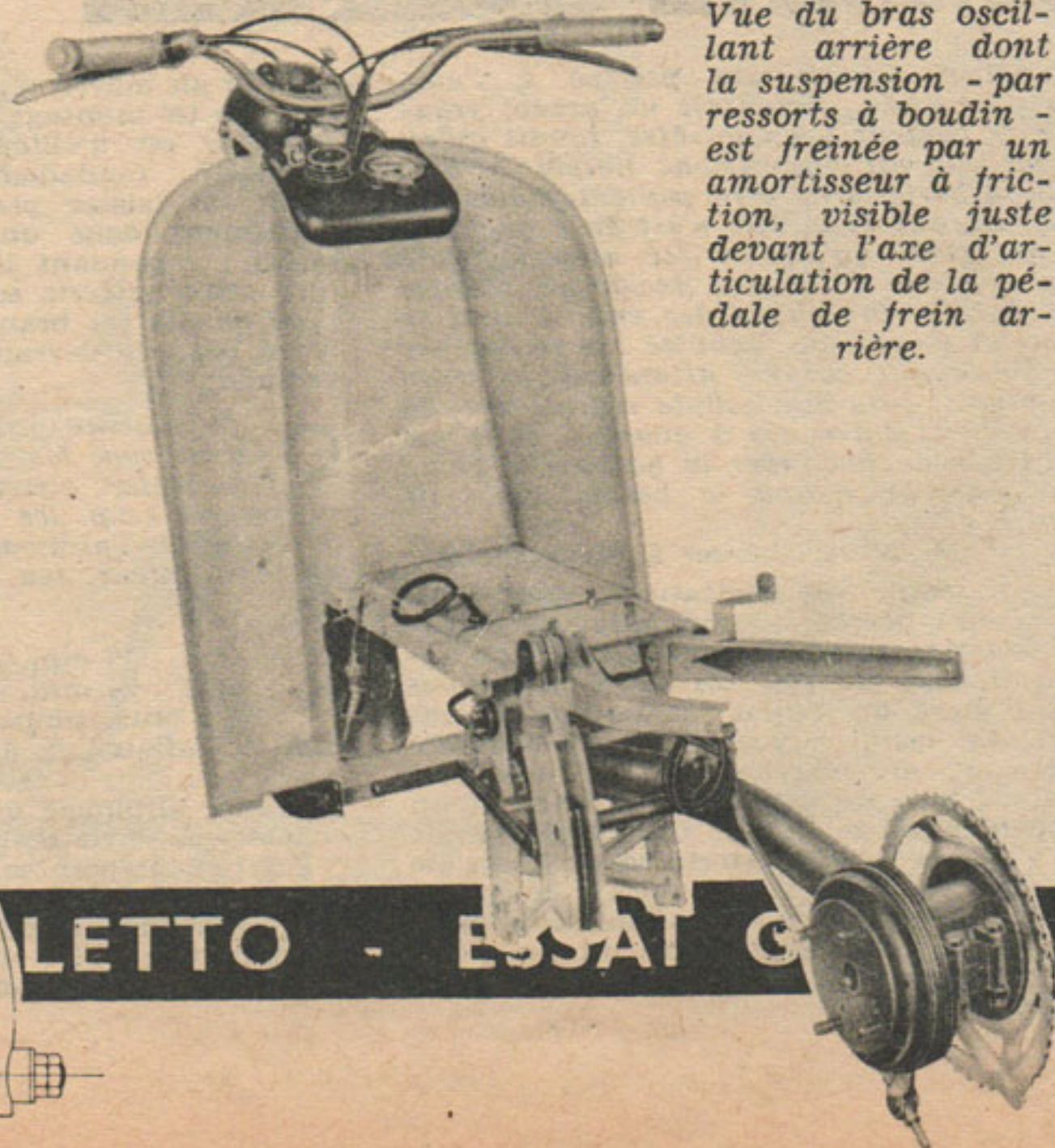
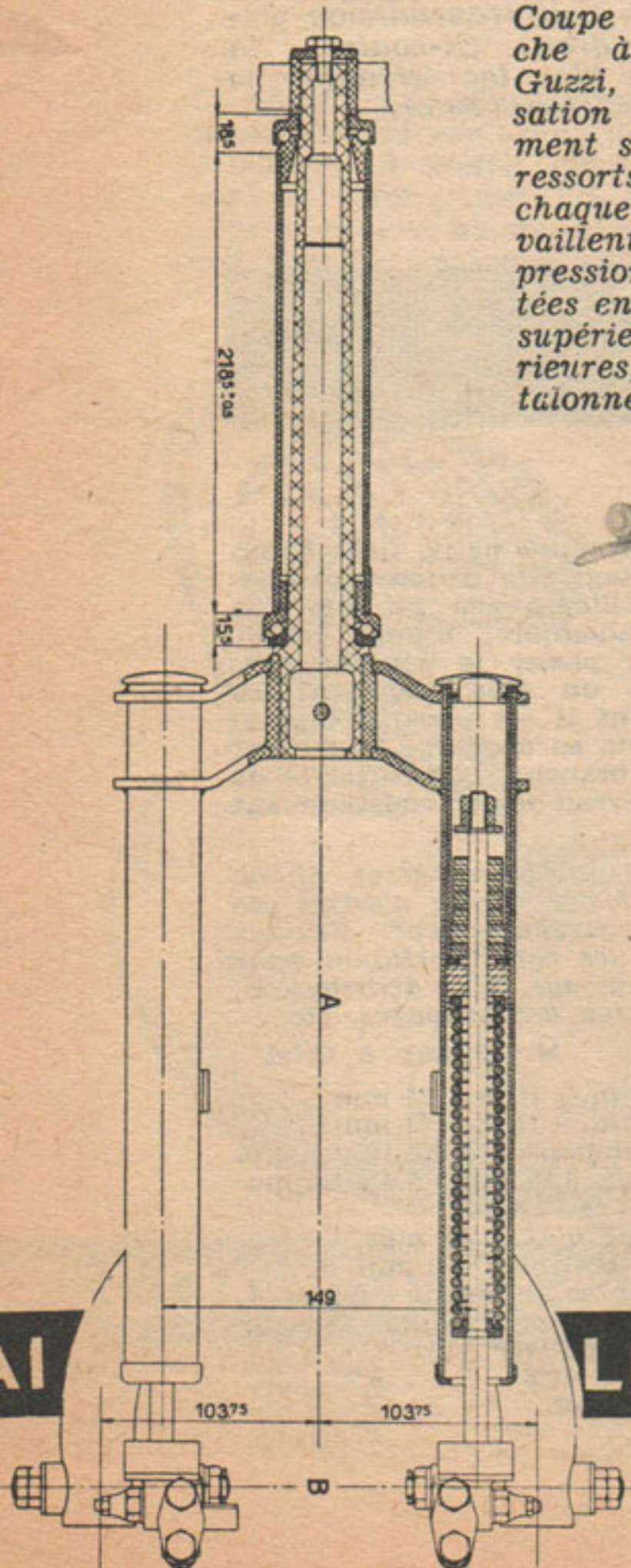
Le débattement est freiné par un amortisseur à friction réglable extérieurement.

La couronne arrière est montée à l'extérieur du bras, de façon à annuler l'effet de torsion sur ce bras, produit par la poussée en porte-à-faux de la roue arrière.

Les roues interchangeables sont équipées de pneus de 2,75x17 à l'avant, 3,00x17 à l'arrière.

C. REY

Coupe de la fourche à balanciers Guzzi, d'une réalisation extrêmement simple. Les 2 ressorts - un dans chaque bras - travaillent à la compression. Des butées en caoutchouc, supérieures et inférieures, évitent un talonnement brutal.

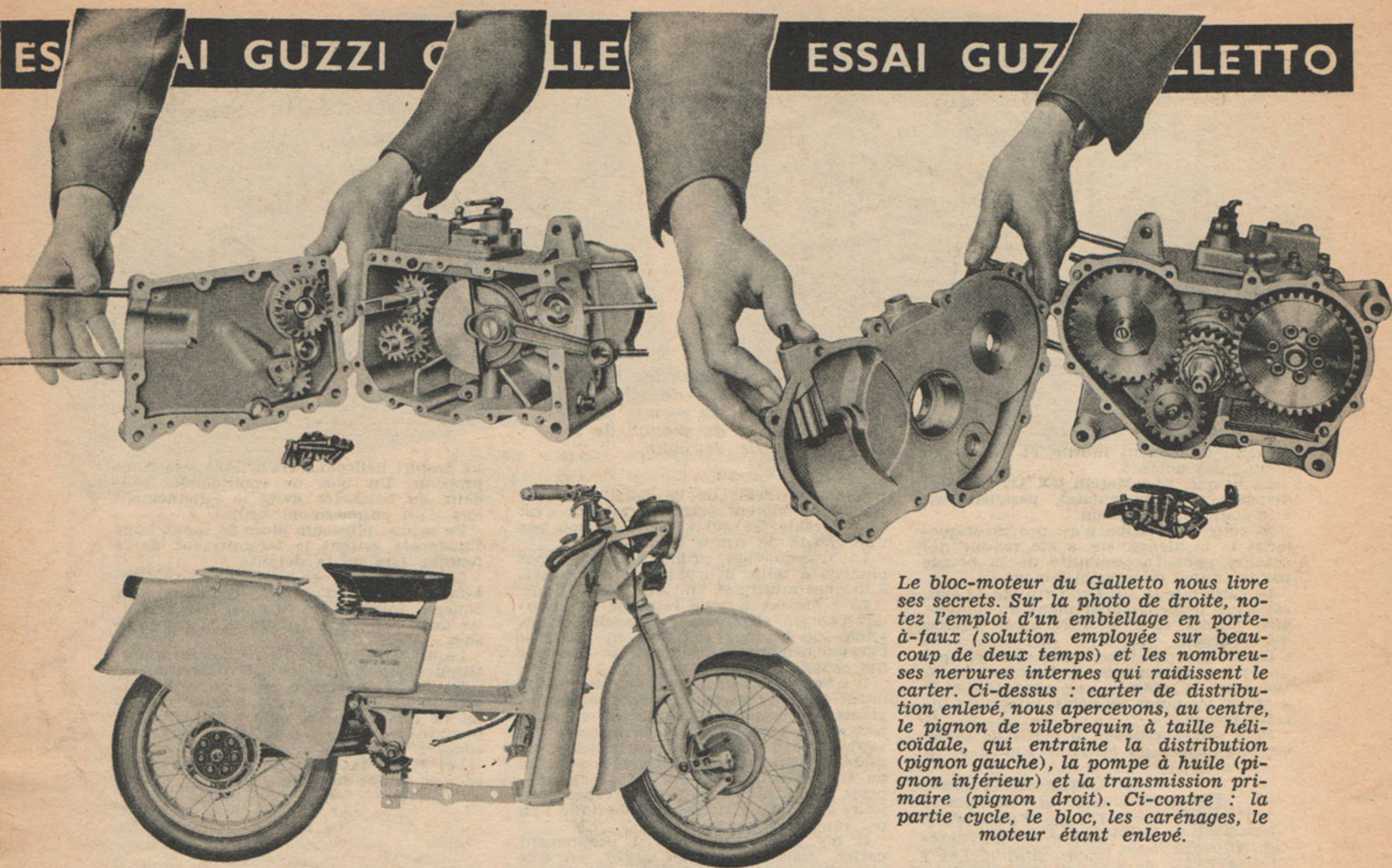


Vue du bras oscillant arrière dont la suspension - par ressorts à boudin - est freinée par un amortisseur à friction, visible juste devant l'axe d'articulation de la pédale de frein arrière.

CARACTERISTIQUES ET REGLAGES

- Moteur :
- Cycle : 4 temps soupapes en tête.
- Cylindrée : 165 cmc.
- Alésage : 62 mm.
- Course : 53 mm.
- Taux de compression : 5,6 à 1.
- Puissance : 6 CV à 5.200 t.-m.
- Bougie : Marelli CW 225 E-X.
- Avance allumage : 42°.
- Carburateur : Dell'Orto MA 18 BS 1.
- Diffuseur : 18 mm.
- Gicleur principal : été 80/100. hiver 85/100.
- Aiguille : 2<sup>e</sup> cran.
- Boisseau : N° 45.
- Rapports de boîte : 19,24; 10,74; 6,72 à 1.
- Empattement : 1 m 30.
- Longueur : 1 m 95.
- Largeur : 0 m 71.
- Hauteur : 0 m 98.
- Poids (sans huile, ni essence, ni accessoires) : 100 kgs.
- Roue avant : 2,75x17.
- Roue arrière : 3,00x17.
- Pression de gonflage :
  - à l'avant : 1 kg 5 à 1 kg 7.
  - à l'arrière : 1 kg 7 à 2 kg 5.
- Freins : diamètre 125 mm.
- Aptitude en côte :
  - en 1<sup>re</sup> : pente jusqu'à 20 %.
  - en 2<sup>e</sup> : pente jusqu'à 10 %.
  - en 3<sup>e</sup> : pente jusqu'à 5,5 %.
- Autonomie : 270 kms.

ESSAI GUZZI GALLETTA ESSAI GUZZI GALLETTA



Le bloc-moteur du Galletto nous livre ses secrets. Sur la photo de droite, notez l'emploi d'un embiellage en porte-à-faux (solution employée sur beaucoup de deux temps) et les nombreuses nervures internes qui raidissent le carter. Ci-dessus : carter de distribution enlevé, nous apercevons, au centre, le pignon de vilebrequin à taille hélicoïdale, qui entraîne la distribution (pignon gauche), la pompe à huile (pignon inférieur) et la transmission primaire (pignon droit). Ci-contre : la partie cycle, le bloc, les carénages, le moteur étant enlevé.

REPONSES A VOS QUESTIONS

**Q** Je vous remercie pour les renseignements reçus sur l'équipement électrique de ma Peugeot 56. J'ai alors fait une visite aux usines Peugeot à Beaulieu pour une révision et leur électricien a trouvé que la cellule redresseuse était hors d'usage, laissant passer le courant de la batterie dans le volant magnétique, ce qui fut la cause de sa décharge rapide. Petite réparation qui m'a coûté 2.000 frs y compris le remplacement de la cellule (550 frs) sans compter le voyage. Mais voilà que je commence à y perdre mon latin : la nouvelle cellule n'a pas tenu deux jours que mes lumières s'éteignent et que ma batterie est de nouveau déchargée. Heureusement je suis en possession d'un petit chargeur Dary, à l'aide duquel j'ai rechargé la batterie. J'ai ensuite enlevé la cellule et mes lumières sont restées constantes. Fort de cette expérience, j'ai retourné la cellule défectueuse à Peugeot qui, après examen me l'a remplacée sans autres frais. C'est la deuxième fois que cette société fait preuve de sa probité commerciale à mon égard. Du fait que ces derniers temps j'ai continuellement ma batterie en mains pour l'ausculter et pour l'observer, j'ai remarqué qu'après un certain temps de fonctionnement, c'est-à-dire de randonnée

nocturne, l'électrolyte prélevé à l'aide du pèse-acide, présentait un aspect trouble de couleur brun grisâtre, tandis qu'au repos elle est absolument limpide. Notez que la batterie ne perd pas anormalement son courant et qu'elle n'est âgée que de 7 mois, mais qu'elle a été mise à rude épreuve par suite des décharges rapides et répétées provenant des ennuis dont je vous ai entretenu. Veuillez me renseigner au plus tôt, car en attendant je n'ose monter la nouvelle cellule redresseuse, de peur de la détériorer à nouveau et je me contente de recharger la batterie à l'aide du chargeur quand le besoin s'en fait sentir.

M. Wurtzelberger à Wittelsheim

**R** Suivant vos indications, nous sommes portés à croire que votre batterie est partiellement court-circuitée. Il s'en suivrait un débit anormalement élevé du volant magnétique à travers la cellule (voyez si elle chauffe beaucoup en marche) qui se détériore, toute cellule ne pouvant supporter qu'un ampérage assez limité. Ceci expliquerait qu'à l'arrêt votre batterie se décharge, le courant revenant vers le volant magnétique. Donc, la première mesure à prendre est de débrancher toujours un des pôles de la batterie à l'arrêt (chose facile à

réaliser au moyen d'une petite fiche banane). Un tel montage sans disjoncteur-conjoncteur est d'ailleurs peu rationnel, la propriété fondamentale d'une cellule étant de laisser passer le courant plus facilement dans un sens que dans un autre ; cependant il est presque normal que votre batterie se décharge lentement tant qu'elle est branchée. L'électrolyte de votre batterie devrait rester constamment limpide.

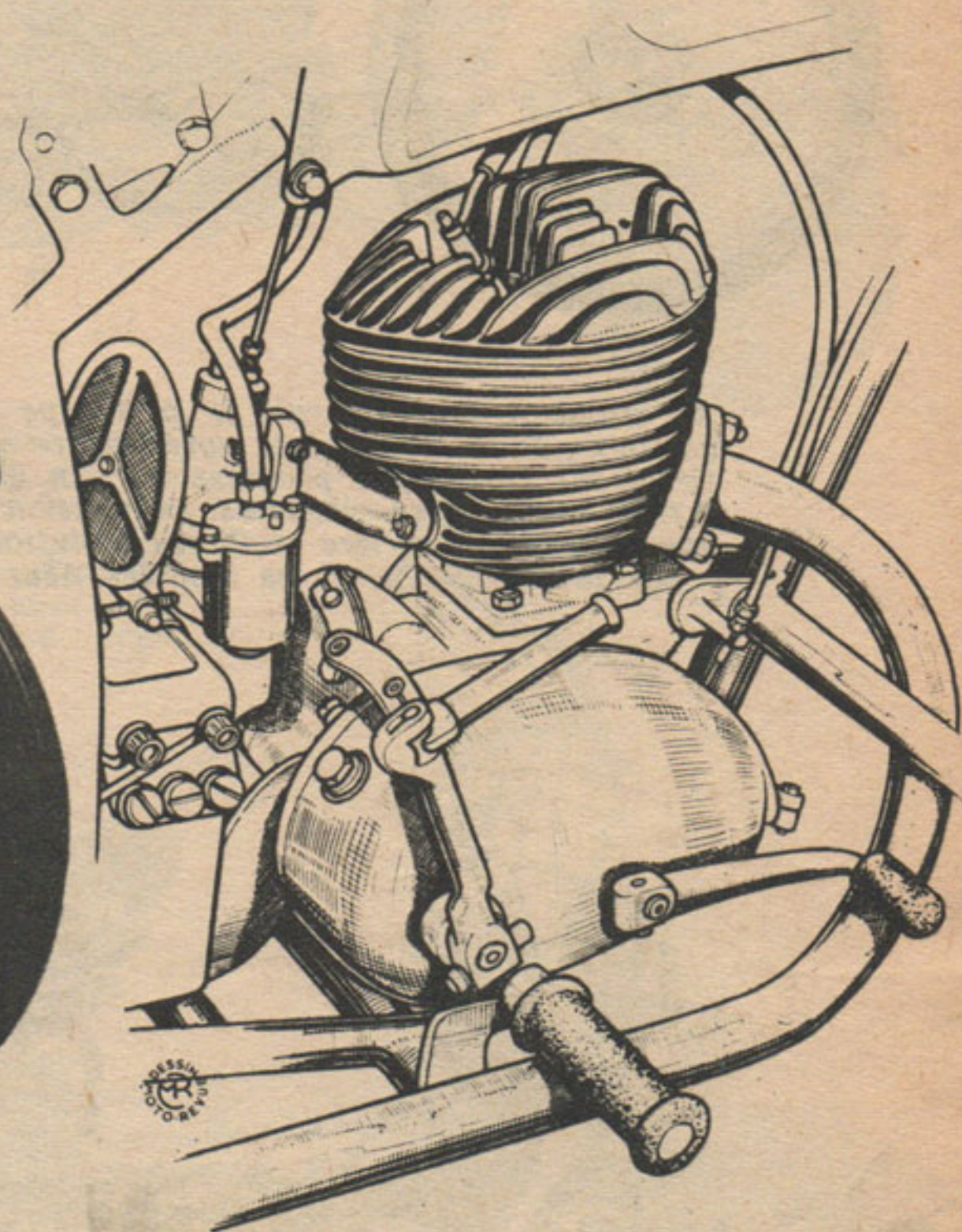
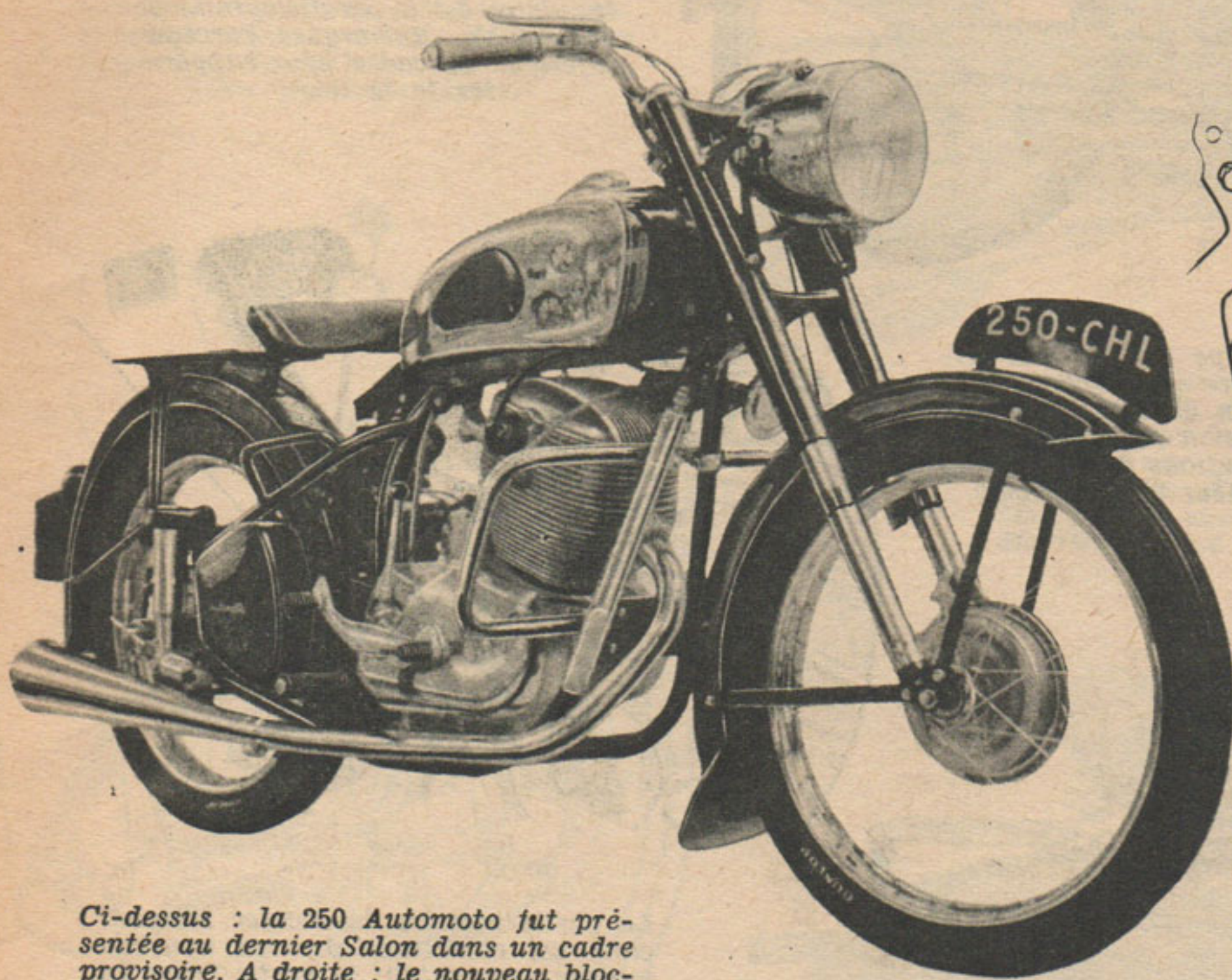
**Q** Je possède une Gnome et Rhône 4 cv. type Major que je n'arrive pas à régler convenablement. Veuillez m'envoyer s.v.p. les caractéristiques pour le réglage de l'allumage, de la distribution, du carburateur, jeu des soupapes, etc...

M. Chamy à Criel

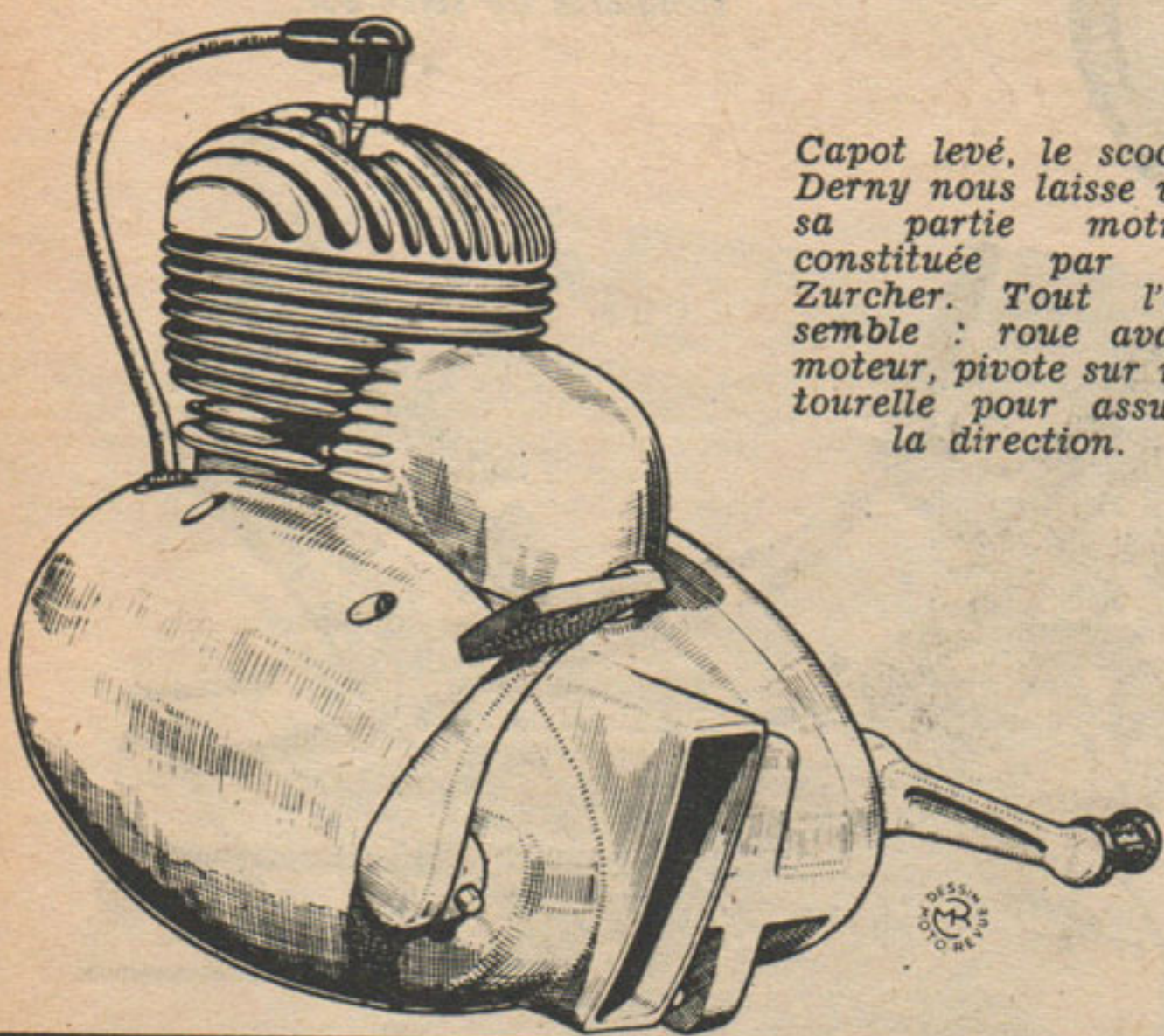
**R** AOA : 13 mm. - RFA : 24 mm.  
AOE : 24 mm. - RFE : 12 mm.  
Jeu aux soupapes (à froid) : 0,10 mm. à l'admission. 0,25 mm. à l'échappement.  
Avance allumage max. : 11 mm.  
Ecartement vis platinées : 0 mm. 3.  
Ecartement pointes de bougie : 0 mm. 4.  
Carburateur Amal type 5/015. Gicleur d'été 100. Gicleur d'hiver 110.  
Rapports : 14,5 - 10,6 - 7,1 - 5,8.  
Régime : 4.000 t.-m.

**PHOTOGRAPHES** et **DESSINATEURS**

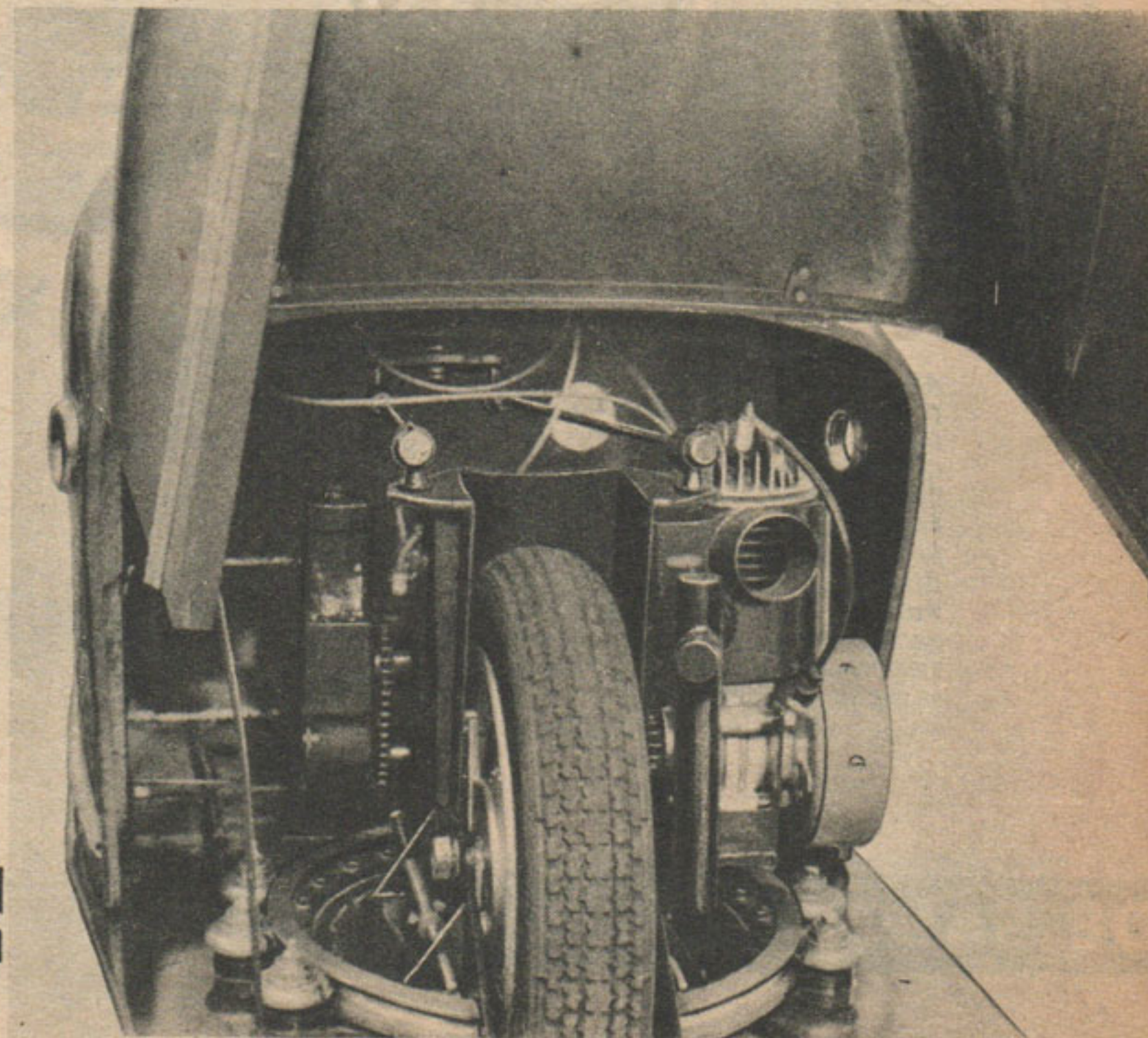
au 39<sup>e</sup> Salon du Motorcycle

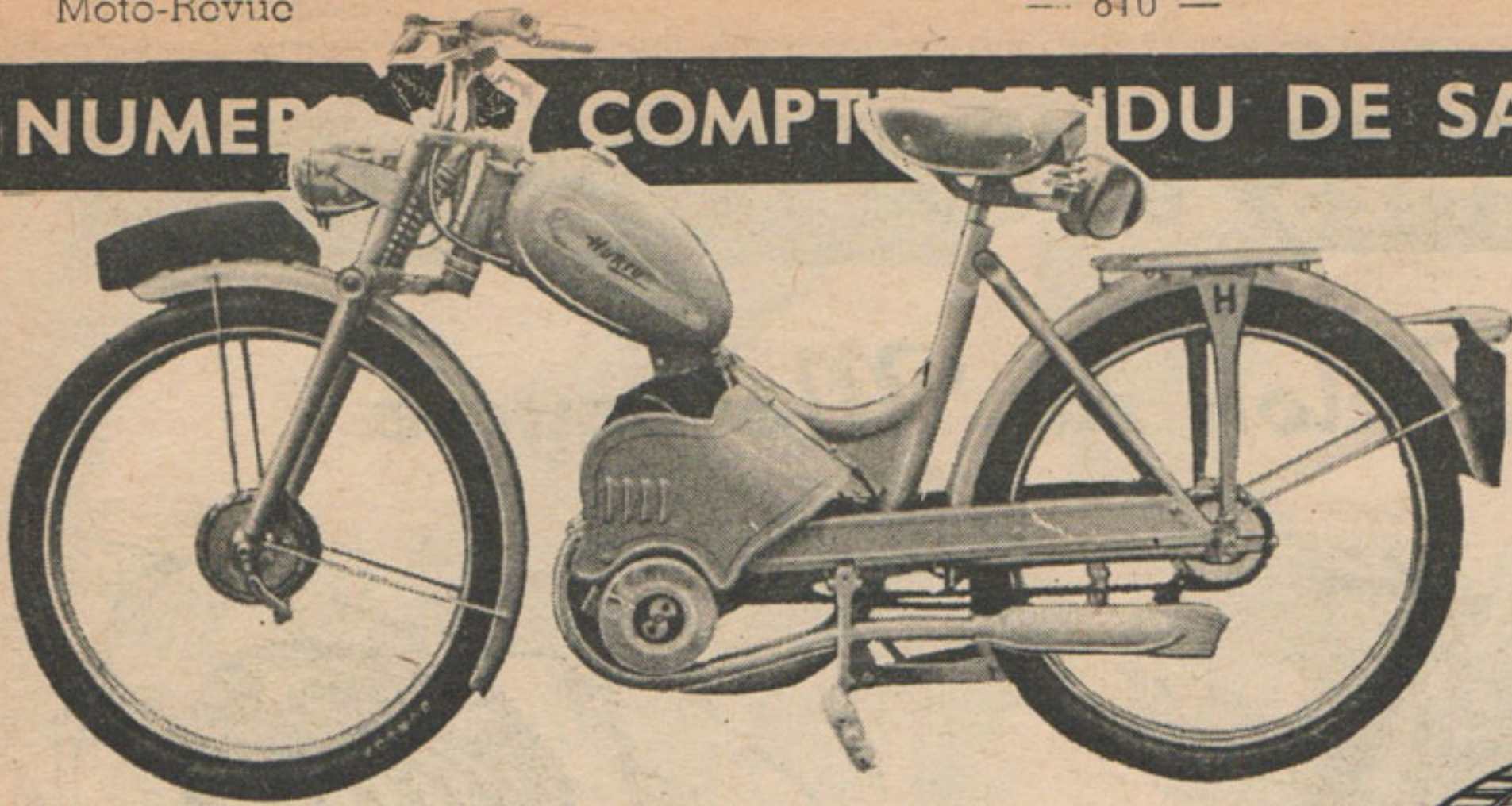


Ci-dessus : la 250 Automoto fut présentée au dernier Salon dans un cadre provisoire. A droite : le nouveau bloc-moteur deux temps 175 cmc. Aubier-Dunne et ci-dessous, le 125 Sotecma, qui sera également produit en 175 cc.



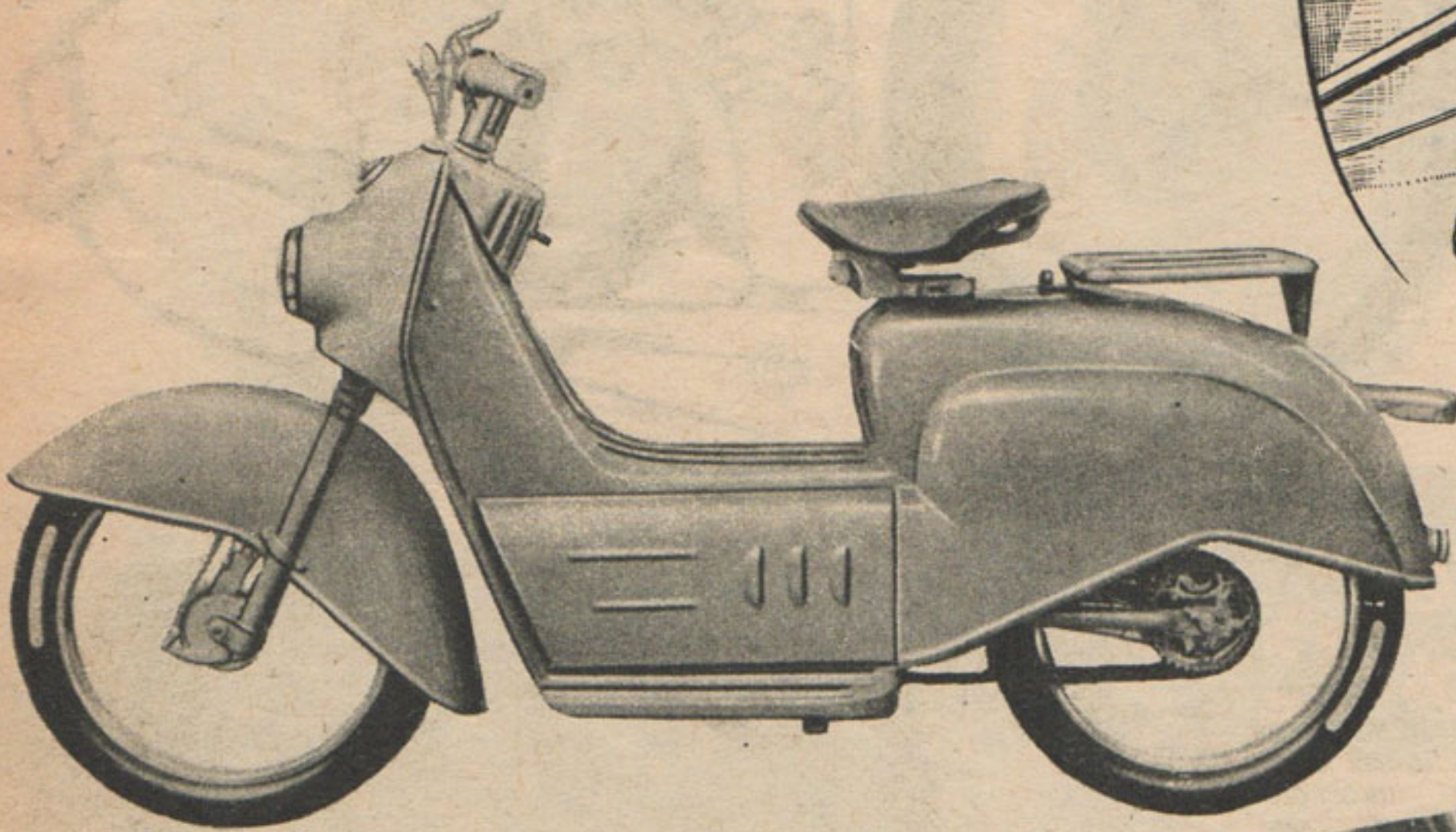
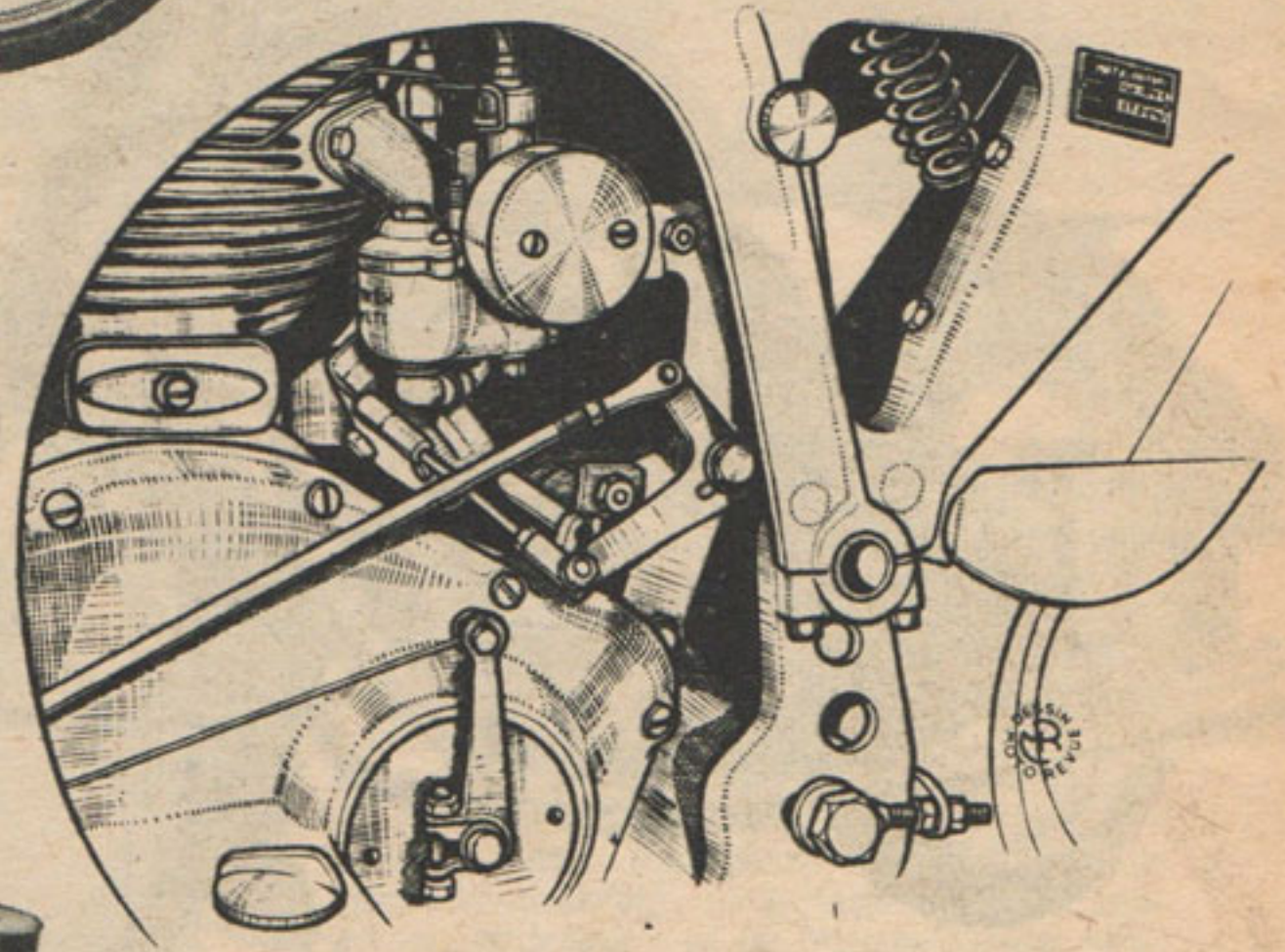
Capot levé, le scooter Derny nous laisse voir sa partie motrice constituée par un Zurcher. Tout l'ensemble : roue avant, moteur, pivote sur une tourelle pour assurer la direction.





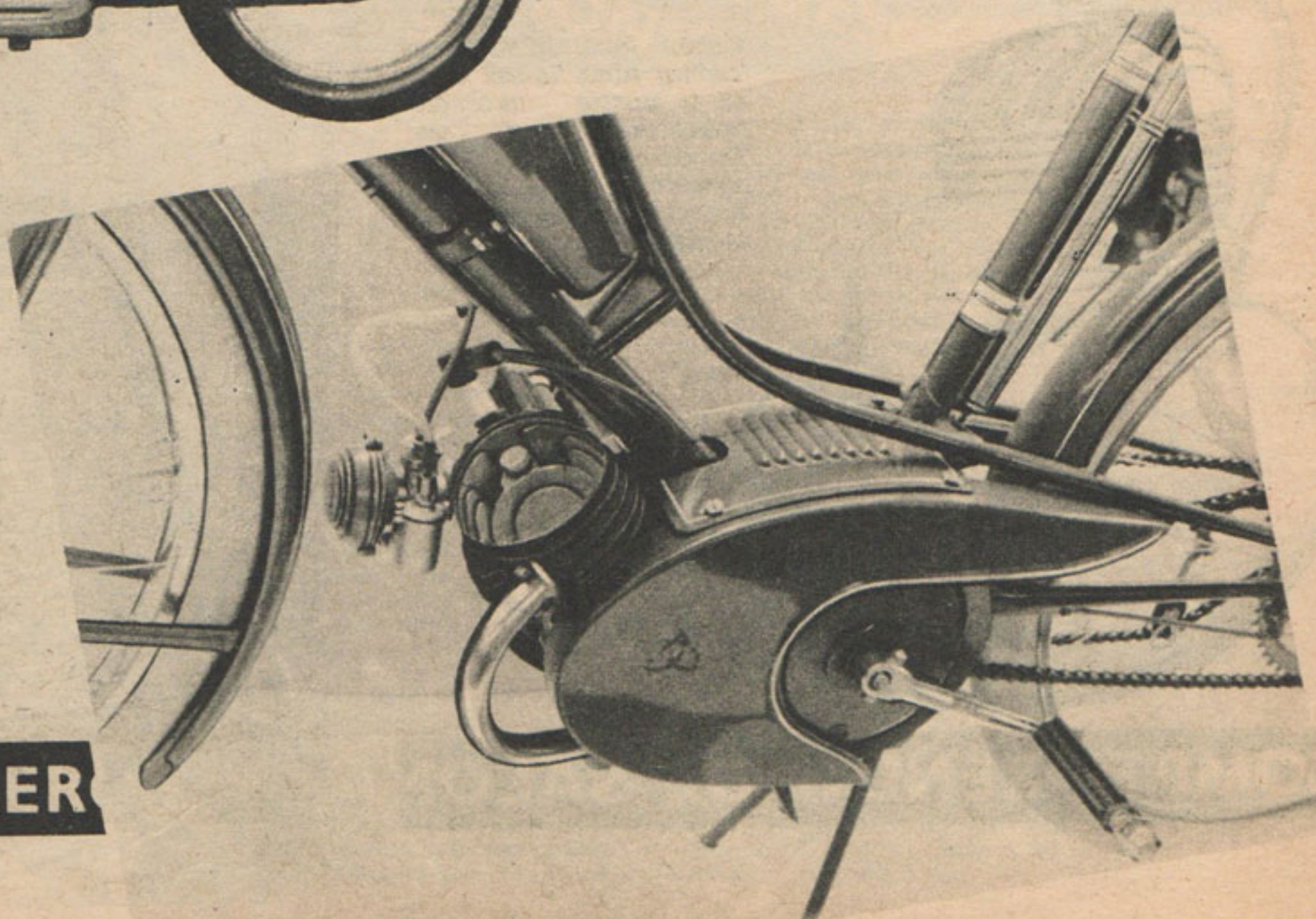
Hurtu, outre le 125 précédemment présenté, avait un cyclomoteur d'une cylindrée de 98 cmc. (moteur Sachs) dans un cadre nouveau. La fourche avant tubulaire est à parallélogramme déformable. Remarquez l'arceau inférieur du cadre pour supporter le moteur.

Au stand Ardent figurait le prototype de l'Estérel (ci-dessous). D'un dessin très agréable, ce petit scooter entièrement caréné est propulsé par un 65 cmc. Lavalette à trois vitesses pré-sélectives. Suspension avant télescopique, suspension arrière oscillante, solutions déjà adoptées par la marque pour ses modèles Azur 50 et 85 cmc.



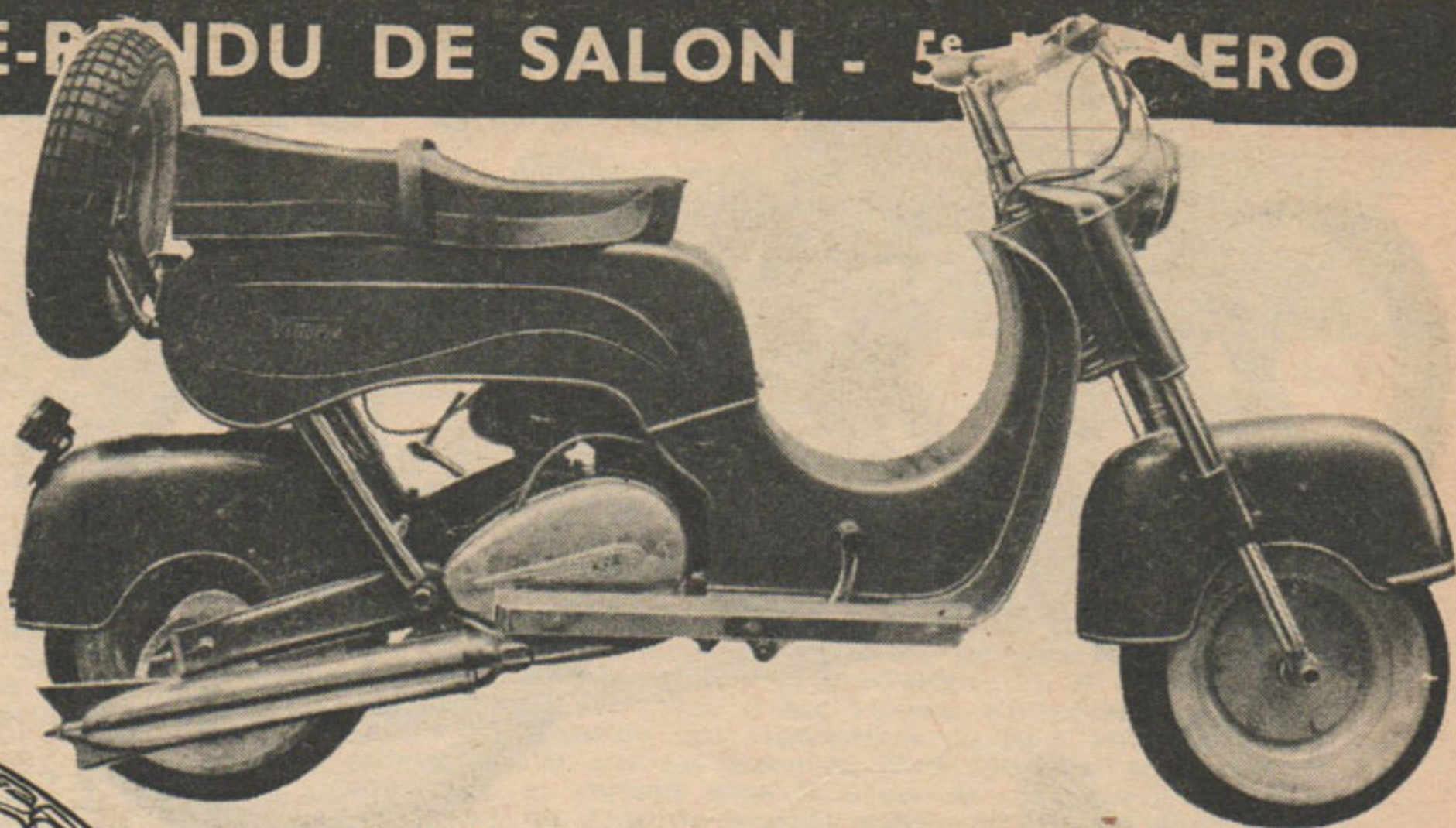
La partie motrice du scooter Motobécane est constituée par un nouveau moteur empruntant la partie basse au 125 latérale, tandis que cylindre et culasse sont nouveaux et n'ont aucun rapport avec ceux du 125 culbu. Au premier plan du dessin (ci-dessus), la tringlerie de sélecteur.

Au stand Motobloc figuraient plusieurs cyclomoteurs de 50 et 65 cmc. Parmi les 50 cmc., le modèle ci-contre, déjà présenté l'an passé. La caractéristique extérieure de ce petit deux temps est la longue pipe d'admission dirigée vers l'avant. Le carénage moteur est également très caractéristique. Ce petit moteur se trouvait également sur un cyclomoteur présenté par la firme Kœhler-Escoffier.

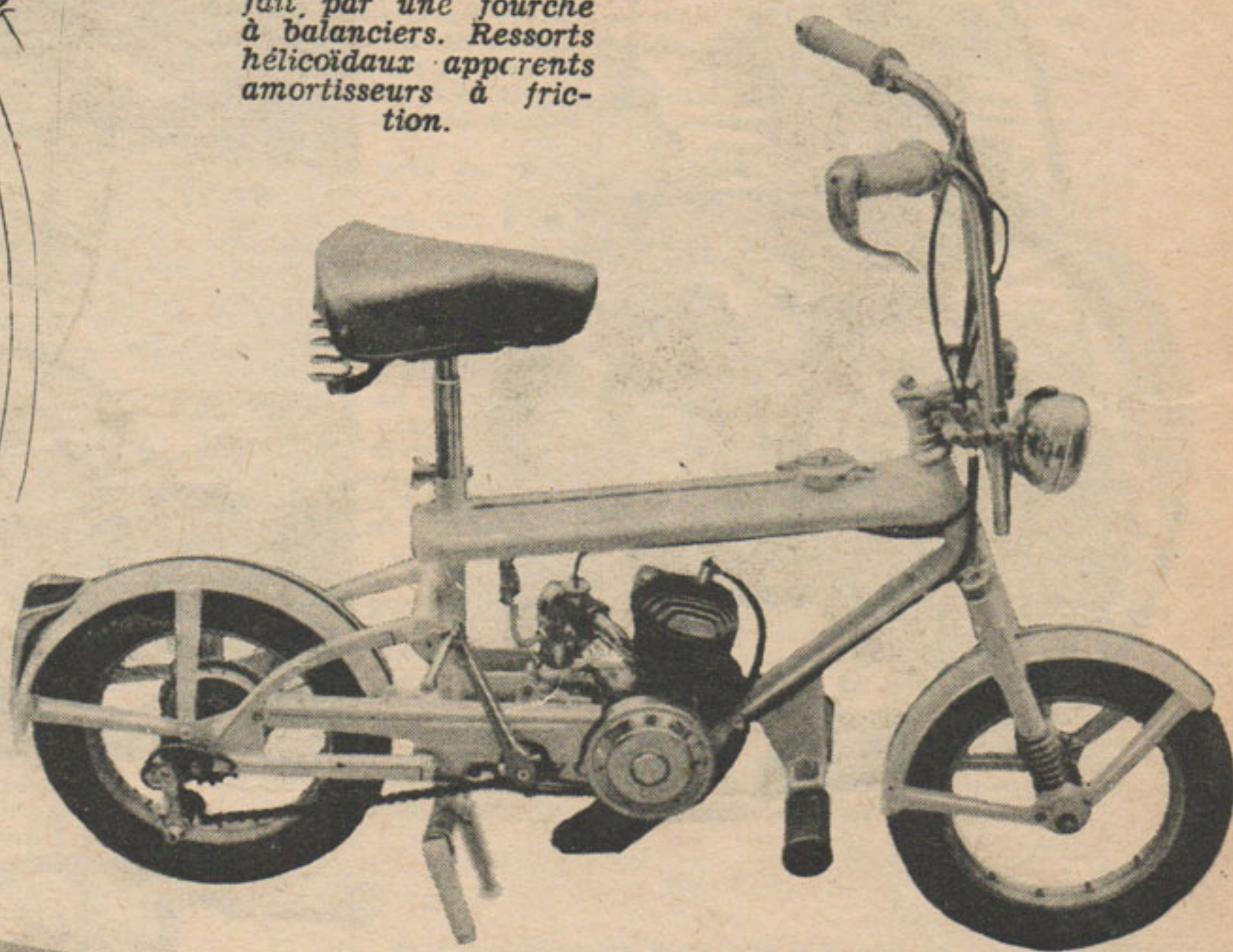


5<sup>e</sup> NUMERO DE COMPTE-RENDU DE SALON - 5<sup>e</sup> NUMERO

D'une ligne qui peut être discutée, voici, ci-contre, le scooter italien Vittoria, qui, pour sa partie motrice, utilise un 125 deux temps N.S.U. Le moteur fait corps avec le bras de suspension arrière et est, de ce fait, non suspendu. Garde-boue avant et arrière sont identiques.



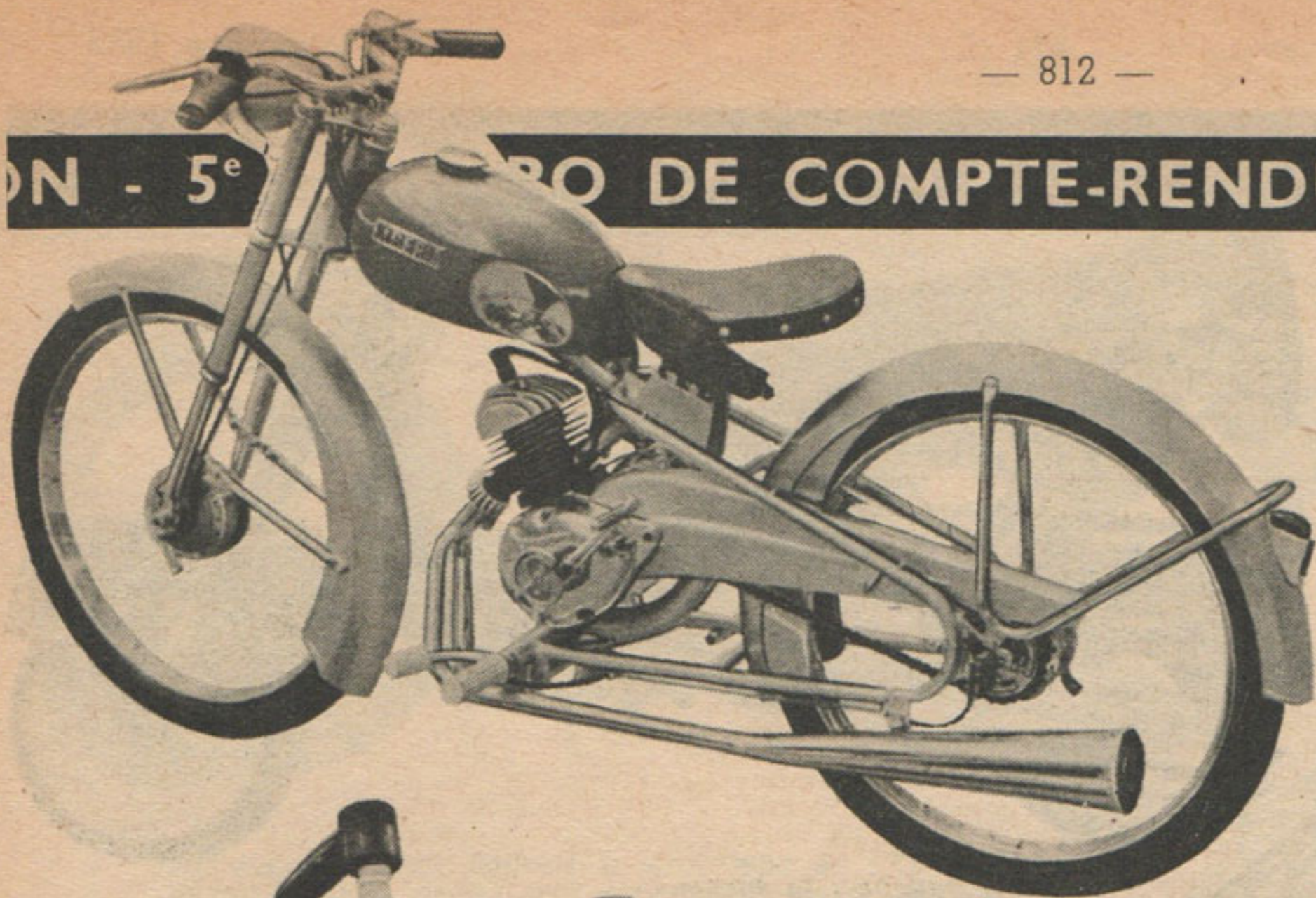
A gauche : la suspension avant sur le scooter Motobécane se fait par une fourche à balanciers. Ressorts hélicoïdaux appuient sur des amortisseurs à friction.



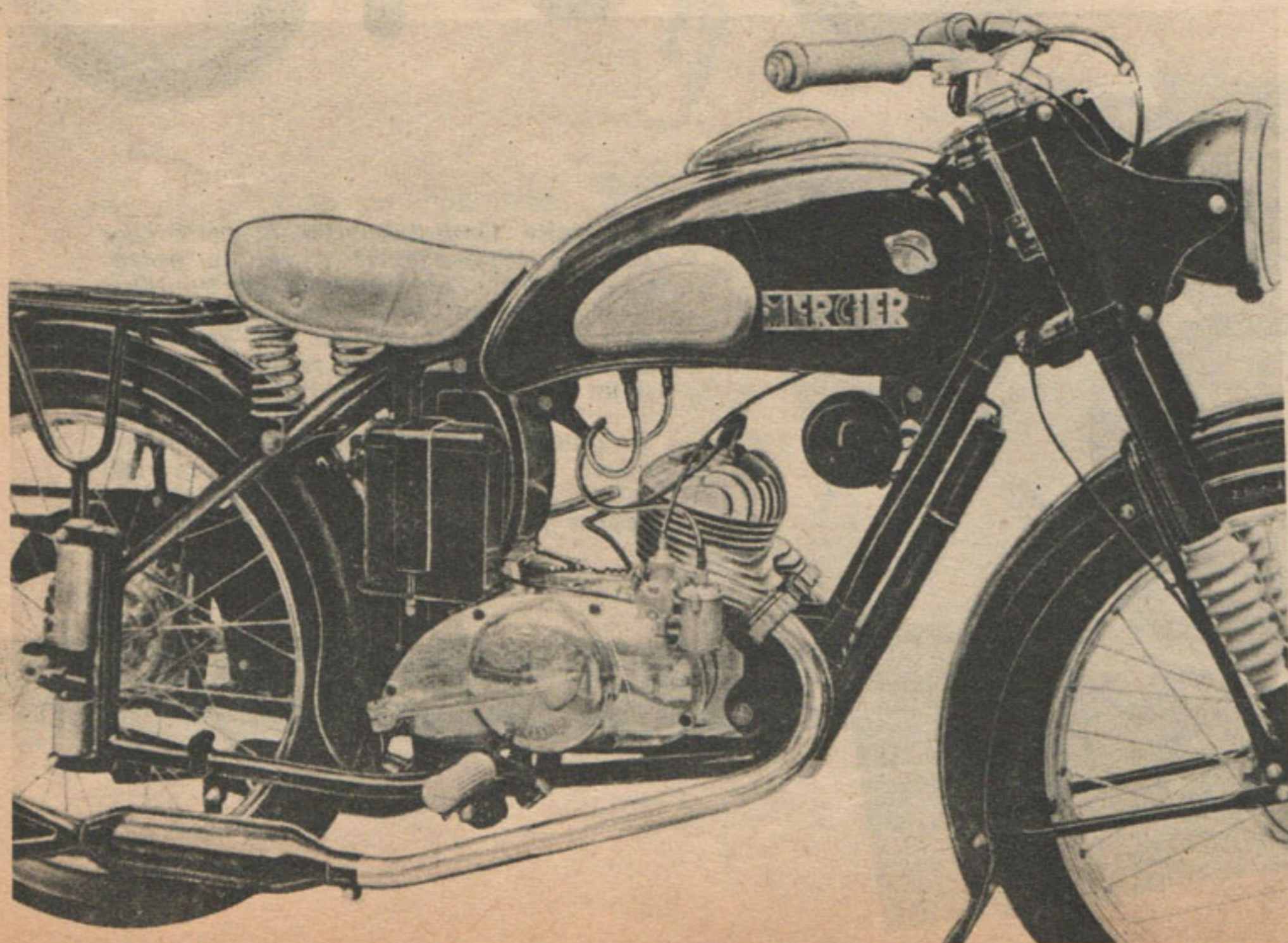
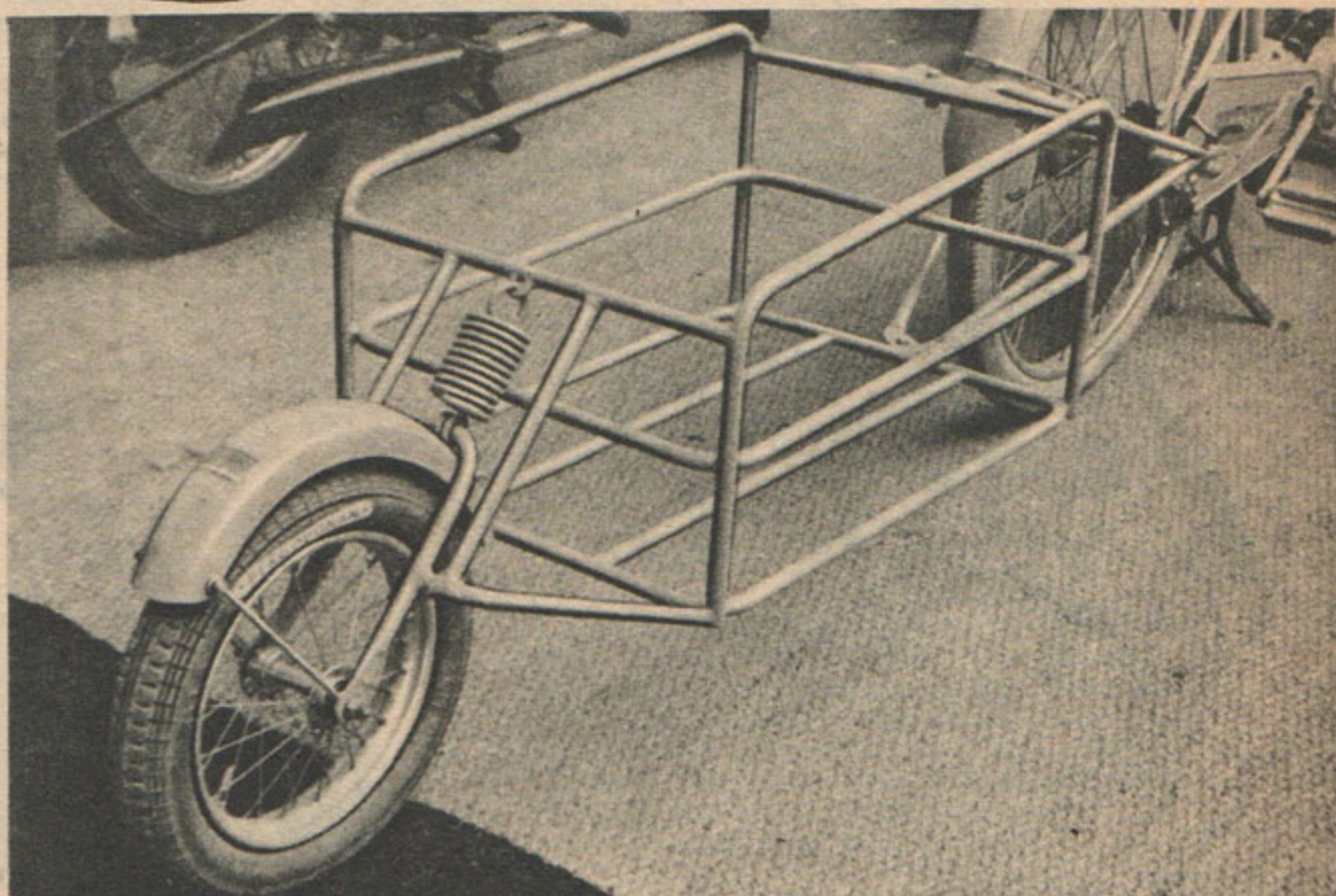
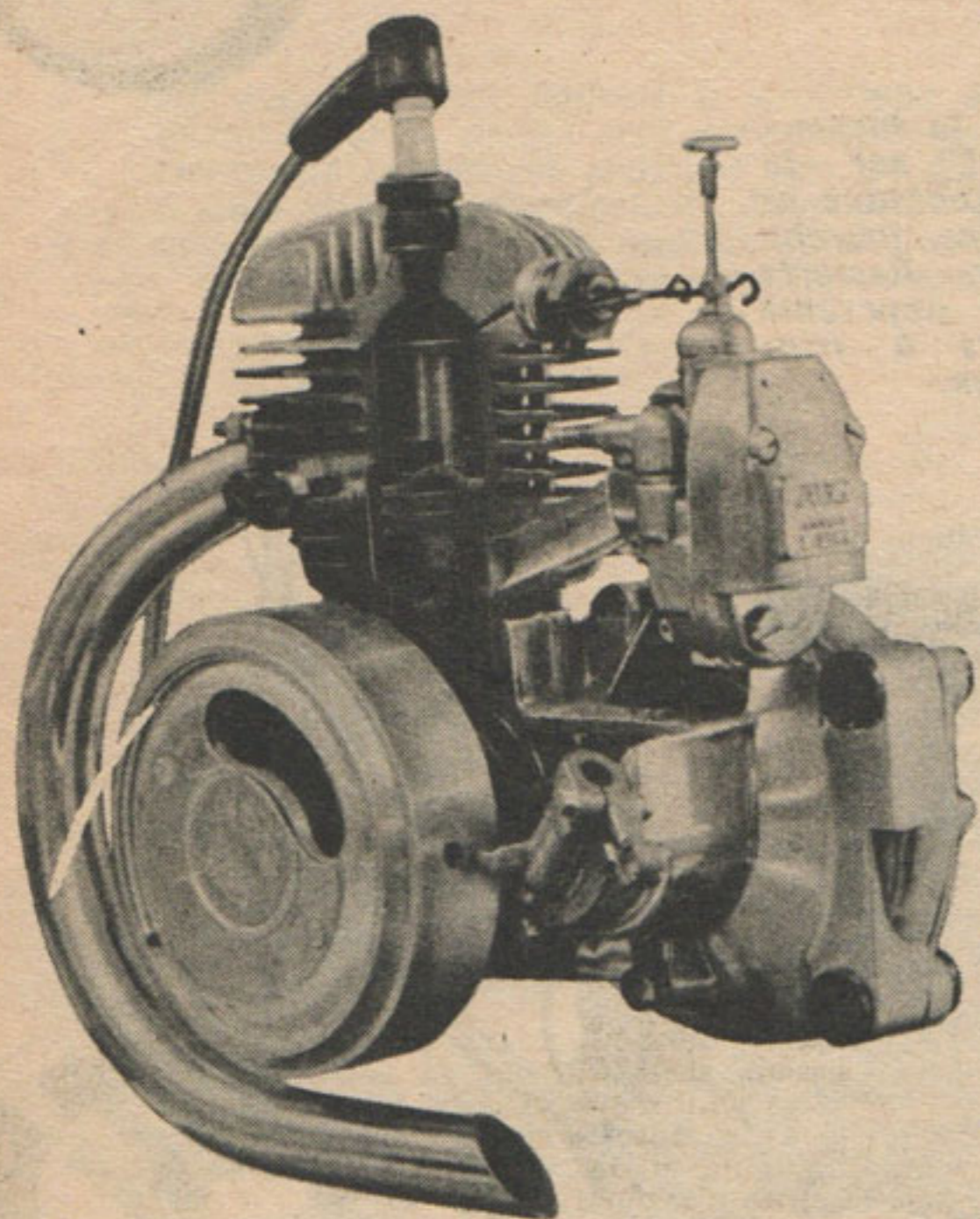
Au stand Genial-Lucifer le petit cyclomoteur (ci-dessus) a retenu notre attention. Le bloc-moteur Le Poulain s'est vu supprimer ses pédales et remplacer celles-ci par un kick. Le guidon est facilement repliable grâce à un serrage réalisé par des écrous à papillon.

A gauche : sur l'Aermacchi, nous avons remarqué ces pare-chocs en tubes chromés formant également repose-pieds pour le passager arrière.

COMPTE-RENDU DE SALON



*Dernier survivant de la technique Liberia de l'an passé, ce vélomoteur 98 cmc. Sachs à moteur monté en porte-à-faux. Réservoir avec évidements pour les genoux. Moyeux-freins centraux Rolex et tromblon donnent une note sportive complétée par l'émaillage gris, argent et rouge. Ci-dessous : la nouvelle remorque Fulgur pour cyclomoteurs, possède un unique ressort de suspension.*



*A gauche : crevé du nouveau moteur Vap. Les transferts ne possèdent pas de cloison, celle-ci étant formée par la jupe du piston, ce dernier à calotte plate, et non plus avec un déflecteur comme sur les précédents modèles. Ci-contre : le 125 Mercier à bloc-moteur Ydral. Cadre à suspension intégrale par éléments télescopiques à l'avant comme à l'arrière.*

# Tribune libre

CETTE RUBRIQUE EST OUVERTE A TOUS NOS ABONNES ET NOUS Y PUBLIONS TOUTE COMMUNICATION D'INTERET GENERAL. BIEN ENTENDU, NOUS DEMANDONS A NOS CORRESPONDANTS DE RESTER DANS LES LIMITES DE LA CORRECTION LA PLUS ABSOLUE. TOUTE LETTRE NE REPONDANT PAS A CETTE REGLE, OU NON SIGNEE, NE SERA PAS PUBLIEE. NOUS PRECISONS QUE LES OPINIONS EMISES ICI PAR NOS LECTEURS NE SAURAIENT ENGAGER LA RESPONSABILITE DE MOTO-REVUE

## LES VITESSES — LES MOYENNES ET... LES CHARLATANS

**T**out comme de nombreux lecteurs et abonnés à la plume bavarde, je voudrais aborder ce sujet, sans avancer de chiffres qui supposent à la fois une certaine possession de la question en même temps que la réalisation de nombreuses expériences et comparaisons, mais en parlant bon sens et avec la certitude de faire amplement résonner l'écho.

Je proposerai cette critique à la « Tribune Libre » qui a raison de se montrer très complaisante, puisqu'elle se recommande de la liberté ; elle permet à tout le moins aux petits cubes de « s'envoler » plus commodément, au figuré dirai-je, car au propre nous allons en reparler ! Et pour me donner des titres à la controverse, je préciserai que je monte d'habitude une 650 cmc. marque B.S.A., modèle 1951, et après avoir éprouvé des cubes de 100, 125, 150, 250 et essayé des 350 et 500 à l'occasion.

Loin de ma pensée de chercher à minimiser ou ridiculiser les possibilités ou surtout les gros avantages des 125 et même des 175. Je voudrais tout de même avec beaucoup d'autres motocyclistes (ils m'approuveront en me lisant, identifiant leur jugement au mien) qui, comme moi, aiment bien dire ce qu'ils pensent parce qu'ils savent encore mieux penser ce qu'ils ont à dire et se soucient peu des publicités qui, à vrai dire, font souvent plus de mal que de bien, relever le gant lancé par ceux qui, à l'occasion de leur première selle, sont enthousiasmés au point de ne pouvoir se contenir et d'éprouver le besoin de se confier, par delà « Moto-Revue », à notre immense confrérie ! C'est gentil et merci bien. Mais cela n'en devient pas moins exaspérant, qu'en définitive les gros cubes se sentant visés ont décidé de prendre les armes à leur tour. (Il est à constater que la fameuse querelle dite des moyennes est une affaire partie des petites cylindrées surtout, ce qu'on ne pouvait manquer de se produire). C'est pourquoi j'ai pensé moi aussi parler du haut de cette tribune, sans aucune velléité d'envol, mais en espérant que ces idées feront leur chemin et que les expansifs irréflectifs ainsi mis sur la sellette se reliront avant de glisser leur billet à « Moto-Revue ».

J'ai souvent fort discuté de la question, avec des possesseurs de 125 et 175 qui ne tiennent pas, tant s'en faut, le même langage et sans qu'il y ait matière à incriminer leur façon de piloter, leur courage ou le bon ou le mauvais vouloir de leur monture. J'ai d'autre part suivi les résultats suffisamment clairs des essais de machines par « Moto-Revue ». J'ai aussi et surtout parlé avec des gens du métier, des chevronnés quelquefois. Ainsi l'un d'eux n'était-il pas d'accord, dernièrement, avec un jeune touriste parisien qui lui confiait sa machine en panne d'allumage. Ce dernier affirmait à l'entour, non d'ailleurs sans une certaine suffisance, qu'il éprouvait le réel et fréquent plaisir de rouler à 120, et le plus sérieux de l'histoire est qu'il soutenait que son compteur ne volait pas (oh ! si peu !). Mais il faut se figurer qu'il y avait, à cela, un secret qu'il n'hésita pas du tout à me confier (pour m'en faire profiter peut-être !) : sa machine était, paraît-il, réglée... au poil... et par les meilleures mains parisiennes (ou banlieusardes, je ne me souviens plus). Voyez-vous cela. Il est temps que je me fasse plus précis : le touriste possédait une 175 Peugeot (pas des dernières) et le mécanicien, dur avec lui comme avec les autres (ceci est très important à dire dans la circonstance) était agent Peugeot ; seulement il ne pouvait s'emballer pour si peu, ayant de la bouteille dans le « guidonnage » comme dans le commerce, ce qui signifie qu'il tient à conserver sa fidèle clientèle !...

Et voici quelques arguments que je crois valables.

Lorsqu'une 125 peut faire, dans les conditions optima, la vitesse maximum de, mettons 80, ce qui la classe déjà, il est clair que l'on avoisine la limite de ses possibilités dans l'état où elle se trouve et encore a-t-il fallu prendre force précautions (réglages, position du pilote, pneus, etc...). Sur route moyenne et parcours varié comme se présente un itinéraire courant, si l'on ne cherche plus à tirer le maximum des atouts de la machine (courbes, agglomérations, ralentissements de sécurité, etc...), comme dans les reprises et le freinage qui fatiguent la mécanique) et si donc on s'en tient à une limite dans l'endos des risques, eh bien cette 125 n'offrira guère plus qu'un 55 ou peut-être un 60 de moyenne ; et je crois qu'on peut encore la complimenter ! Je n'insisterai pas sur la durée qu'offrirait une 125 dont on voudrait toujours obtenir le maximum. J'insisterai encore moins sur la tenue de cette 125, en « Grand Tourisme », c'est-à-dire, avec armes et bagages géné-

ralement de facture imposante, ou avec un passager. Alors, plus question de reprises foudroyantes, de se faufiler, ou de vitesses élevées soutenues.

Prenons au contraire une grosse machine, comme la mienne, laquelle est réellement reposante, même par route en virages, et permet des accélérations foudroyantes (là, je ne singe plus), ainsi que des vitesses soutenues de 90-100 à plaisir. J'assure que pour faire la moyenne de 75 sur un parcours de 100 kms que je connais assez bien (Tulle-Périgueux), il ne faut guère s'amuser et c'est grâce à des vitesses soutenues aussi longtemps que possible aux graduations de 80 à 110, que l'on y parvient. (J'ai cité un parcours, pour ceux qui pourraient le connaître, et surtout sans le souci de chercher à savoir si moi-même ou d'autres feraient encore mieux, car dans le cas contraire, je répondrais oui). J'ai plutôt voulu permettre une comparaison discutée.

On voit ce que peut faire en réalité une 125, ou une 175 qui améliorerait incontestablement vitesses de pointe et moyennes. On voit qu'il ne suffit pas d'être l'heureux possesseur d'une 125 (et il y a 125 et 125, qui toutes, malheureusement, ne méritent pas les mêmes éloges), pour louer d'elle à l'extrême, cela pour la plus grande joie des fabricants et sur le dos du véritable progrès dont a si grand besoin la production motocycliste.

Je le répète encore volontiers : une moto légère moderne bien conçue a de réelles possibilités que grandissent beaucoup les avantages dus à d'autres circonstances comme l'économie, la simplicité, la maniabilité-poids, aussi la dispense de permis dont découle un certain complexe de supériorité vis-à-vis des impératifs du Code de la Route. C'est un fait que par une tendance se développant actuellement contre toute logique il me semble (lorsqu'il s'agit bien mieux de fabriquer de bonnes mécaniques et cela dans toutes les cylindrées affectionnées des habitants de ce pays), on augmente sans cesse le rendement et la vitesse maximum des plus petites cylindrées. Ceci est un avantage dérisoire, car la vitesse de pointe se situe au bout d'une courbe de plus en plus longue et également la puissance reste à un certain plafond qui fait qu'une 125 « s'affaisse » très vite.

Et c'est bien l'étoffe d'une plus grosse cylindrée qui lui manque et lui manquera sans doute toujours, cette étoffe qui seule permet les moyennes dans les conditions précisément normales d'utilisation d'une motocyclette de transports.

En conclusion, je me permettrai de tancer les plumes trop généreuses qui grossissent si facilement la réalité, à moins que la main qui les tiennent n'appartienne... à des essayeurs genre des « officiels » de « Moto-Revue » (alors, chapeau très bas devant ces as du guidon et de la mécanique) ou à moins encore que lesdites plumes n'avouent pas toute la... cylindrée !

Sans rancune donc, mais très sérieusement pourtant !

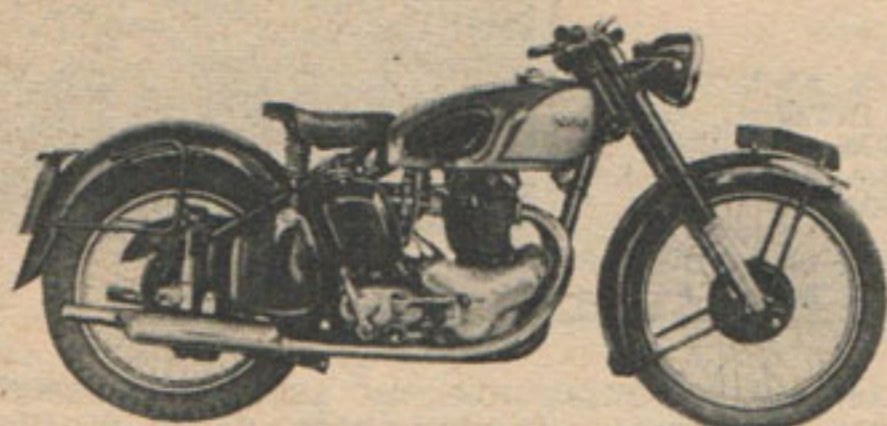
Mr R. MARTY, Tulle

## UN LECTEUR BELGE PRECISE

**A** la suite de la lecture de l'article « Considérations sur un voyage en Belgique » paru dans votre numéro du 13 écoulé, je ne peux m'empêcher de vous exprimer la stupéfaction que j'ai éprouvée en le parcourant. Je me permets de vous adresser ces quelques lignes de démenti à certains points.

Il se peut que comparativement à la situation existant en France, celle décrite par votre correspondant paraisse fort heureuse. Cependant, je ne pense pas qu'un passage rapide sur quelques routes belges puisse permettre de juger suffisamment la qualité du réseau routier non plus que la discipline de la circulation.

Si votre correspondant voulait parcourir, par exemple, des routes comme Ostende-Bruxelles ou Bastogne-Bruxelles au cours de la bonne saison, il ne tarderait pas à perdre quelques illusions en ce qui concerne ce dernier point. La Belgique motorisée manifeste une surpopulation toujours croissante et des plus angoissantes. C'est là le nerf de tout le problème. On a pu compter lors de week-ends et jours de fête, sur les routes importantes, une moyenne de dix véhicules par minute aux heures de pointe et la traversée de certaines villes, non contournées par ces routes, prend parfois une heure à une heure et demie pour quelques kilomètres. Aux moments d'intense circulation, fréquents vu la pléthore de véhicules, votre correspondant pourrait se rendre compte qu'il s'y déchaîne véritablement une corrida effrénée : dépassements au sommet de côtes ou dans des virages plus ou moins masqués, ou encore sans se préoccuper si un autre



## NORTON DOMINATOR

**A** bonné à votre revue, et toujours intéressé par la rubrique ce qu'ils en pensent, je vous fais parvenir ci-joint quelques constatations sur la 500 Dominator Norton, modèle 7.

Il y a quelque temps, je vous avais donné mes impressions sur la 500 Royal Enfield et comme j'ai changé de machine, je puis renouveler certaines impressions sur la Norton !

Présentation : aspect robuste, paraissant à priori un peu lourde, mais offrant à l'œil une esthétique irréprochable. Le bloc moteur est semblable au quatre temps bicylindre moderne ; seul le réservoir fait penser à une machine de compétition.

Suspension : la suspension avant « Roadholder » se passe de commentaires, la compétition lui ayant fait amplement de réclame. A l'arrière nous trouvons la suspension ordinaire, mais très robuste, appréciée aux grandes vitesses et en courbes ; ne talonnant jamais.

Consommation : Carnet de bord tenu à jour et constatations faites sur 6.000 kms, petits et grands parcours incorporés : 4 l. 62 (gicleur de 170).

Idées d'ordre général : Mise en route par kick aisée ; le ralentissement bien réglé, la machine a un son très agréable. Passons les vitesses, en montant assez fort sur les intermédiaires ! La première est un peu courte, la deuxième vous monte la machine à près de 100 kmh. La troisième à 135 kmh. et la quatrième à près de 155 kmh., pilote couché (vitesse compteur).

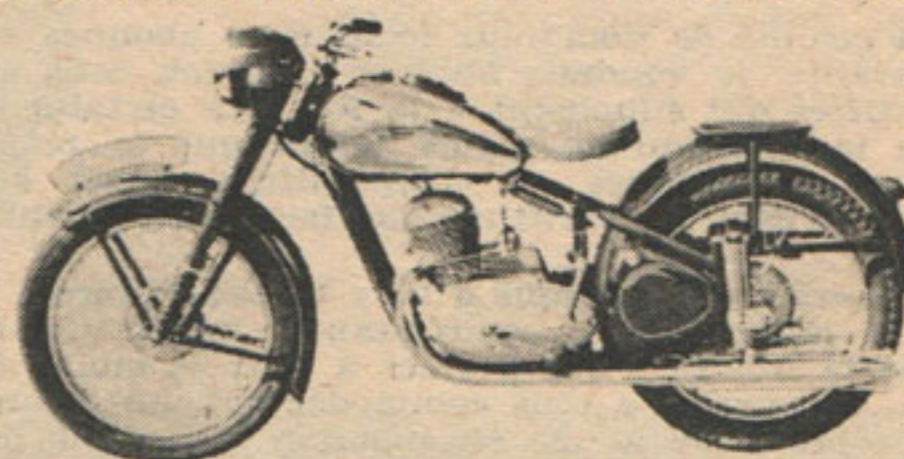
Les vitesses se passent très bien, le sélecteur est doux, bien étudié et les rapports de même. La conduite, aisée, permet de longues randonnées sans fatigue, tant pour le pilote que pour le passager. Le moteur tourne très rond et les reprises excellentes vous permettent une utilisation en côte quasi remarquable.

De tout ce lot d'éloges, il ressort tout de même quelques défauts, l'avertisseur n'est pas assez puissant et mal dirigé, la roue AR est montée sans broche (quoique le démontage en soit assez facile), mais ce qui tient le plus à cœur c'est le prix ! Cette machine doit laisser rêveurs bien des motards épris de belles mécaniques, tout le monde ne peut sortir les 410.000 fr. nécessaires à l'achat de cet engin. (Dans ce prix sont incorporés une selle biplace + les repose-pieds arrière).

Messieurs les constructeurs anglais, ceci doit trouver écho dans vos services techniques ! Protégez les batteries sur vos mécaniques, elles tachent nos pots d'échappement (constatations faites sur plusieurs machines) et ceci est assez désagréable).

Mr P. VARRIN, Montbéliard

## Ce qu'ils en pensent



## JAWA 350

**A** votre rubrique ce qu'ils en pensent je livre mes impressions sur une Jawa 350 que je possède depuis février et qui totalise à l'heure actuelle un peu plus de 14.000 kilomètres.

A part deux rupteurs brisés à 13.500 kms, j'ignore les ennuis mécaniques.

Un long rodage est nécessaire et le moteur a tendance à serrer. Mon étonnement a d'ailleurs été grand lorsqu'à 12.500 kms ce fait se produisit. Il est vrai qu'avec les chaleurs du mois de juillet, ce n'est peut-être pas exceptionnel.

Au point de vue consommation, cette machine est sobre. Après vérification sur près de 10.000 kms, la moyenne qui en ressort s'établit à 3 l. 2 aux 100 kms en roulant aussi bien sur route qu'en ville. Pourtant ma façon de monter la première à 20, la deuxième à 50 et la troisième à 70 ne doit pas être particulièrement économique. Sur route je tiens en moyenne le 90 compteur (je dis bien compteur, car il triche de près de 10 %).

Pendant mes vacances, j'ai parcouru 3.675 kms avec 112 litres d'essence, ce qui donne à peine 3 l. 05 aux 100. Voici d'ailleurs succinctement l'itinéraire suivi et vous verrez que le parcours était plutôt accidenté.

Départ de Paris, Besançon, Pontarlier, Lausanne, Aigle, Col des Mosses, Spliez, Interlaken, Grindelwald, Meiringen, Col de Grimsel, Gletschs, Col de la Furka, Andermatt, Col du St-Gothard, Airolo, Locarno, Côme, Lugano, Milan, Turin, Susa, Col du Montgenèvre, Briançon, Col d'Izoard, Col de Vars, de la Cayolle, Valberg, Nice, Menton, retour à Nice par la grande corniche, Toulon, Marseille, Aix en Provence, Arles, Nîmes, Le Puy, Isoire, Col de la Croix Morand, Mont-Dore, Sancy, Lac de Guéry, Col de Ceysat, Clermont-Ferrand, Puy de Dôme (un vrai calvaire, 12 % sur 4 kms 500, le tout en première !! J'ai fait connaissance en haut avec l'auto-allu-

## TRIBUNE LIBRE

(suite de la page 813)

## TRIBUNE LI

usager arrive dans l'autre sens, dépassements frôlant le véhicule le plus lent à moins d'un mètre à du 80 kmh., triplements, ignorance de la priorité, ignorance de la mise en code des phares, malgré les demandes du vis-à-vis, voilà la monnaie courante de nombreux usagers de la route belge, chez qui se développe souvent une mentalité de torero motorisé.

Et ne croyez pas que je sois un hypocondriaque ronchon par principe, ou un vieux barbon aigri (j'ai 27 ans). Lisez les revues et journaux belges spécialisés ou non abordant la question : vous serez édifiés.

Quant à la police de la route, malgré toute sa compétence et sa bonne volonté (à quelques rares exceptions près) elle n'est pas suffisante en nombre et en pouvoirs efficaces pour ramener l'ordre. De plus, elle est trop facilement reconnaissable. Le belge n'est sensible qu'à un argument : portefeuille ! Tant que la police ne sera pas aidée par des règlements draconiens pour toute infraction sérieuse, la pagaie ne pourra qu'empirer.

En attendant, le motocycliste de chez nous, s'il veut rester

intact, doit rouler comme si tous les véhicules qu'il rencontre étaient menés par des fous ou des assassins sans scrupules. Pour ma part, je puis vous affirmer sur l'honneur, sur mon honneur de motard, que je n'ai échappé à de nombreuses reprises à l'accrochage ou à la collision que par un coup de frein brutal ou une manœuvre dangereuse. Je reconnais que la densité de la circulation peut souvent amener facilement l'impatience, mais cela ne justifie pas de mettre en danger le matériel, la santé et surtout la vie d'autrui.

Pour ce qui est du réseau routier, l'auteur de votre article n'a vraisemblablement pas quitté les voies principales pour le voir avec tant d'optimisme. Ces routes sont larges et bien établies. Ce fut d'ailleurs au détriment des pistes cyclables supprimées sur la majorité des routes refaites.

Cela ne nuit d'ailleurs pas à la correction des cyclistes généralement disciplinés, alors qu'en France (excusez ma critique) j'ai plus d'une fois piqué de vraies colères à leur approche. Mais la suppression des pistes ne peut cependant que nuire à la sécurité des chevaliers de la pédale, si elle facilite le trafic des motorisés.



*Cette nouvelle rubrique complètera d'une manière utile nos essais. En effet, nous demandons à tous nos abonnés de bien vouloir nous faire part des plaisirs et des désagréments, des performances, des impressions, etc... etc... qu'ils ont eu sur leur propre machine.*

*Bien entendu, les opinions émises ici par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de « Moto-Revue ». Toute lettre non signée, ou n'étant pas d'une correction absolue, ne sera pas publiée. En outre, précisons que seront prises en considération, les seules lettres ayant trait à des machines assez récentes et fabriquées en série. Nous invitons nos abonnés à nous écrire rapidement afin de poursuivre cette rubrique régulièrement.*

image. Ce qui était consolant, c'était la vue sur les bas-côtés de la route de 15 CV Citroën, Vedettes et autres Prairies qui se sentaient des dons de locomotives en éjectant des jets de vapeur), Montluçon, Bourges, Orléans et Paris. Je m'excuse de cette longue énumération, mais elle vous montre un peu le profil varié parcouru. Malgré cela la consommation est restée faible (le constructeur donne de 3 à 3 l. 5 aux 100) et j'en suis étonné, m'attendant à plus. Surtout après avoir lu les avis de possesseurs de la même machine qui donnaient 4 et même 4 l. 1/2. Ces gens font ressortir la vitesse élevée à laquelle ils roulent et considèrent que pour un deux temps ce n'est pas exagéré. Serait-ce que ma carburation serait pauvre ? Je ne le crois pas. Circulant assez souvent sur l'autoroute de l'Ouest, j'ai plusieurs fois poussé à fond pour voir ce que ça donnait. A chaque fois je roulais en duo et la vitesse maxima indiquée par le compteur fut 115, ce qui doit donner un petit 105 chrono. (Là encore le constructeur donne 110 maximum. Il ne faut pas être plus royaliste que le roi...). Pour aller plus loin, je crois que les 14 CV développés sont jeunes et 3 ou 4 CV de plus seraient nécessaires.

Enfin, personnellement, cela me suffit amplement, car à part l'autoroute, il est, prudemment, impossible de rouler à plus de cent à l'heure d'une façon continue.

Passons à l'examen de la machine. L'allure générale de celle-ci est séduisante, le bloc moteur est propre, à part le suintement permanent à l'axe de sortie du sélecteur.

Où je ne suis pas enchanté du tout, c'est du côté de la fourche. Où ont-ils été, à l'usine Jawa, dénicher un bout de bois pareil ? Cette fourche aurait rendu heureux son possesseur il y a... 15 ans, mais à l'heure actuelle... Les spires des ressorts sont trop rapprochées, d'où talonnement fréquent. Son manque de course est évident.

Si un accident m'obligeait un jour à changer de fourche, il est certain que ce ne serait pas une fourche d'origine, ah ! ça non...

Suspension arrière : pas de critique importante, une oscillante ne serait pas déplaisante.

La selle, par son rembourrage très « noyau de pêche » doit raffermir les muscles fessiers.

Freins : Avant pas trop mal, quoiqu'un plus grand diamètre serait bien. Arrière bloque très vite, manque de progressivité. Ils ont tendance à chauffer, surtout en montagne où l'on sollicite d'eux un important travail (dans la descente du Puy de Dôme, ils avaient perdu toute leur efficacité, tellement ils avaient chauffé).

Eclairage : honnête sans plus, par contre la commande pour allumer le phare, située sur le réservoir, oblige à lâcher le guidon toutes les fois que l'on veut repasser en veilleuse.

De plus cette boîte de connexions est gênante pour installer une grille de réservoir.

Roues : rayonnage pas très soigné, les roues se voilent vite. Elles sont mal équilibrées. De plus la roue arrière se révèle faible et un rayonnage renforcé fut nécessaire. (Il paraît que désormais elle est renforcée d'origine, tant mieux).

Pneus : AV et AR 3x19, je préférerais l'AR en 3,25x19. Une énigme pour moi : malgré des chambres neuves, j'ai eu en vacances deux arrachements de valve à l'AV et un à l'AR. Dans ces cas là, je vous prie de croire que les sensations éprouvées sont assez vives. Est-ce dû à un fort échauffement ? La chambre avait tourné de 25 cm. par rapport à la valve...

Silencieux : très efficaces, un son feutré s'en échappe... ainsi que de l'huile, car ils manquent d'étanchéité. Pour descendre un trottoir, une grande prudence est recommandée pour éviter de faire froter les queues de poisson sur le bord de celui-ci.

Malgré ces quelques critiques (aucune machine ne doit être parfaite), je suis dans l'ensemble content de cette machine dont le défaut majeur, que je ne lui pardonne pas, est sa fourche. Espérons qu'un jour les usines de Kowo apporteront un remède à cet état de choses.

Ah ! un tout petit détail : toutes les machines ont leur émail écaillé sur le capotage du phare, juste en dessous du compteur. L'importateur ne pourrait-il pas y remédier en faisant faire une petite modification aux cadres dans lesquels les machines arrivent ? Ça doit être du domaine des choses possibles...

Je résume donc mes impressions : bonne machine dans l'ensemble, très maniable (120 kgs seulement), particulièrement sobre, ne nécessitant qu'un entretien minime (décalaminage à 7.000 et 13.800). Réparations : 2 rupteurs. Que demander de plus ?

Mr A. MARTINE,  
Paris (15<sup>e</sup>)

## VAP 4

**T**rés intéressé par la rubrique « Ce qu'ils en pensent », je me permets de vous adresser mes impressions sur le moteur auxiliaire Vap 4, 48 cmc.

Je possède ce moteur depuis deux ans maintenant et j'ai parcouru 6.500 kms. avec. Il est monté sur un solide cadre Peugeot, en position arrière, en porte-à-faux sur le moyeu. Certes, j'ai dû faire souder une entretoise pour renforcer le cadre, mais le moteur n'a pas « tué » celui-ci, comme on me l'avait prédit. En outre, la position sur le côté a un avantage appréciable : la chaîne est très courte et ne saute jamais. Quant au déséquilibre du vélo dont on parle tant, il n'existe absolument pas, le moteur étant monté très bas.

J'en viens au moteur lui-même. Il faut savoir se contenter de ce qu'il peut donner ; avec un 100, on fait certes bien mieux, mais c'est aussi plus cher.

En utilisant le pignon montagne (20 tours de moteur par tour de roue), on obtient une tenue en côte absolument remarquable, puisqu'un passager de 60 kgs. grimpe 9 % sans pédaler et sans chauffer.

Généralement, je roule avec pignon plaine (16 tours). C'est ainsi que j'ai fait Grenoble-Strasbourg aller et retour plus un tour dans les Vosges, total 1.100 kms. en 4 jours, le tout avec un seul encrassement de bougie. Dans la plaine d'Alsace, j'ai chronométré une moyenne de 38 kmh. sur 80 kms.

Après 5.000 kms. j'ai démonté le moteur et j'ai trouvé tous les organes en bon état. Je n'ai eu qu'à changer les segments pour l'avoir à nouveau comme neuf.

Mr R. BROUILLET, Châtillon/Bagneux

RE

(suite de la page 813)

## TRIBUNE LIBRE

(suite de la page 813)

Mais les voies secondaires restent déplorables : pavés en têtes de mort et cassis innombrables et la traversée des villes n'a généralement rien d'agréable. Il n'y a d'ailleurs pas si longtemps que les automobilistes belges ont terminé une campagne demandant partout de bonnes routes.

Quant aux motos circulant en Belgique, je crois que votre correspondant est un peu dans l'erreur à ce sujet aussi. Il circule ici de très nombreuses grosses cylindrées (350 cmc. et au-dessus), mais les petites cylindrées (100 cmc. à 250 cmc.) y sont certainement au moins en aussi grand nombre. Les cyclomoteurs restent relativement la minorité, bien que notable. Je ne peux malheureusement vous citer de chiffres, mais voici des petits cubes très, très fréquents : Lambretta et Vespa, Sachs (montés par des firmes belges généralement), Puch, Saroléa « Oiseau Bleu », Jawa (monté par la firme belge Socovel), Guzzi Galletto, Lion Rapide (firme belge montant des Villiers), DKW, NSU et Hoffmann, sont moins nombreux, ainsi que BMW (dont la R.25 prend cependant de plus en plus d'expansion), BSA C.10 et C.11. Les motos françaises sont peu nombreuses chez nous, bien que certaines

marques y jouissent d'une solide réputation. Motif ? Leur prix élevé comparativement aux machines précitées.

Pour un français, l'essence est évidemment bon marché en Belgique. Nous la trouvons cependant encore fort chère, bien que nous soyons parmi les privilégiés en Europe à ce point de vue.

Laissez-moi terminer en vous exprimant l'intérêt que j'éprouve pour votre revue dont le contenu est généralement d'un intérêt sans défaut.

Avant de terminer, je voudrais, si votre correspondant que je contredis venait à prendre connaissance de ces lignes, que vous l'assuriez qu'elles n'ont été dictées que par un souci de vérité (un motard est souvent maniaque) et que toute ma sympathie lui est acquise. Dans l'euphorie d'un voyage agréable, il n'est que normal qu'il ait vu la Belgique derrière les lunettes roses de l'optimisme engendré par le soleil (qui nous boude cependant souvent)... et le prix de l'essence.

Mr S. QUOISTIAUX,  
Bruxelles (Belgique)





**Robert PIEL**

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

VENTE A CREDIT

**MOTOBÉCANE**



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS

MOTOCYCLETTES

et la **Mobylette**

LIVRAISON IMMEDIATE

**CANADIENNES**



RAGLANS  
VESTONS  
BLOUSONS  
SERRE-TETE  
CUISSARDS  
CASQUES  
pour motos

**FERRAND**

MONTOIRE (L.-et-C.)

**GANTS  
FOURRES**

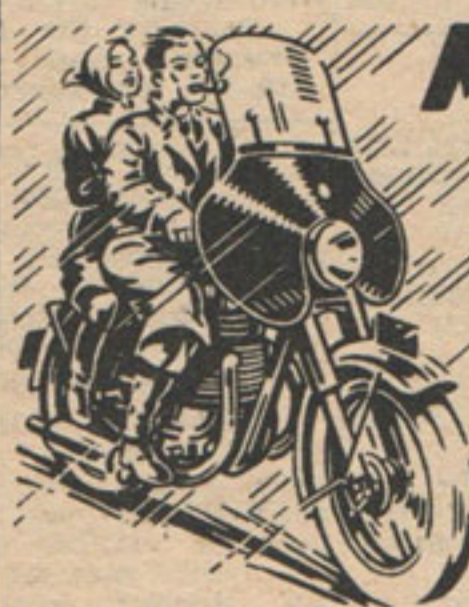
Hommes - Dames  
Enfants

80 modèles  
au choix  
Cycles,  
Motos,  
Autos.  
Toutes  
fourrures.  
Malles cuir  
et treillis



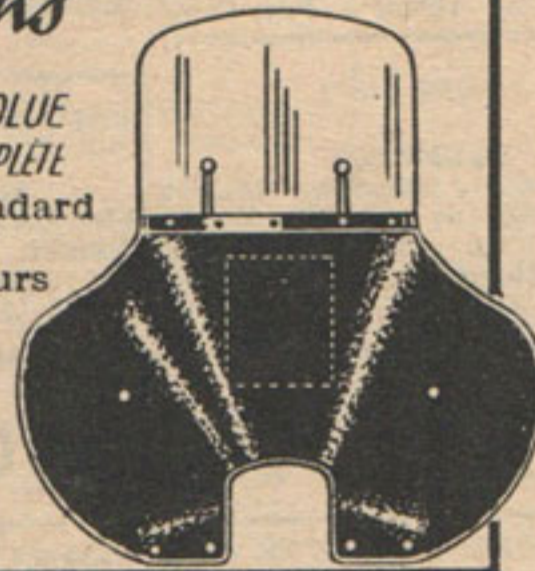
Demandez le tarif general

**MOTOCYCLISTES**  
*Roulez confortablement  
par tous  
les temps*



Plexiglas 3 m/m

RIGIDITE ABSOLUE  
PROTECTION COMPLETE  
Modèle Standard  
pour  
cyclomoteurs



**H. DELANNET**

43-45 rue de la Roquette  
PARIS - Tél. : ROQ. 85-22

60 ANNEE

DEPREZ

CREDIT

187, rue A. Sylvestre  
COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 et 02

MOBYLETTES

disponibles

MOTOBECANE

PEUGEOT

GNOME-RHONE

PUCH - SIDES

MAGNAT-DEBON

RENE GILLET

MONET-GOYON

ZUNDAPP

Réparations

Pièces détachées

**Vos Pieds au chaud dans la fourrure !**



Belles bottes super-confortables,  
conçues spécialement pour la  
moto. Fourrées très chaudement  
mouton blanc épais. Tige box  
souple havane, bordeaux, noir.  
Vente par usine, prix de fabri-  
que. Bottes 3/4 « Troïka ».  
(Hauteur 33 cm.). Semelle cuir,  
homme : 6.800 frs ; femme  
(donne à la jambe fière allure !) :  
5.950 frs. - Demi-botte « Tzari-  
ne » (22 cm.), semelle cuir, homme :  
5.450 frs. - Semelle crêpe suppl. :  
450 frs. Ecrire pointure, nuance,  
semelle, modèle désirés. Envoi par  
poste c. remboursement. Possib. échange.  
-- M.-G. PETIT,  
10, rue Legrand - LONGJUMEAU (S.-et-O.)

**DYNAMIC-SPORT**

6, rue St-Augustin (2°)  
RIC. 75-28 - M° Bourse

CREDIT :

1/3 comptant et 13 mois

❌ Pas de traite ni de  
compte postal

❌ MOTOBECANE

❌ GUILLER

❌ GALLETTO-GUZZI

❌ TERROT

❌ MONET-GOYON

❌ JONGHI

❌ Service après-vente

❌ ESSAI DE NOS SCOOTERS

❌ Réponse ctre 30 fr. timbres

LIVRE RAPIDEMENT



125 cc. - 150 cc.  
250 cc.

**R. KIÉNÉ**

Agent Officiel

73, quai du  
Point-du-Jour  
Mol. 64-02. Billancourt  
Pont de Billancourt

TOUTES PIECES  
D'ORIGINE

Service après vente

VENTE A CREDIT

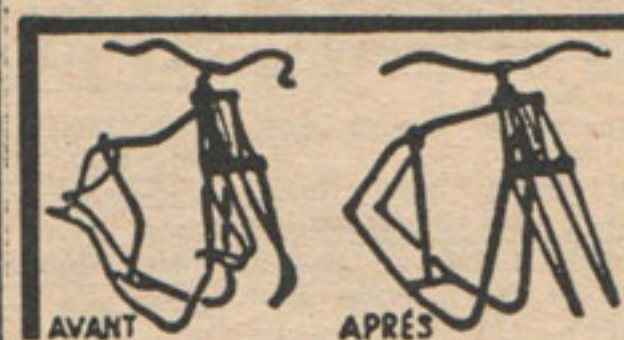
**INDIAN** THE AMERICAN MOTOCYCLES

J. FAURIE, Spécialiste

8, av. de St-Ouen - PARIS — Tél. : MAR. 45-07

Motos de grand luxe et occasions disponibles

Accessoires - selles biplace, pare-brise américain, pare-  
chutes, etc... — Pièces détachées, pignons, chaînes, tubes,  
fourches télescopiques, etc... — Echange standard, moteur,  
embellages, cylindres, etc...



AVANT

APRÈS

Expédition gare, Vincennes - Fontenay - AVR. 41-55

RENOVATION

DES CADRES

et RESERVOIRS MOTOS  
Travail rapide et soigné

Raymond BONNOT

174, rue de Romainville  
MONTREUIL (Seine)

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

# CHAMPIONNATS DU MONDE

(suite de la page 816)

Sensiblement mêmes constatations en 125 cmc. Dans les 5 courses, encore 12 Anglais et Irlandais se placent dans les 6 premiers, mais cette fois les Italiens sont plus nombreux (16), 4 Allemands et 1 Hollandais. Là encore, la presque totalité (29 sur 33) des machines sont italiennes : 14 M.V., 9 Mondial et 6 Morini, 3 sont allemandes (NSU) et la dernière est une EMC-Puch.

× × ×

Les 350 cmc. sont chasse-gardée anglaise. Aussi, sur 42 pilotes classés parmi les 6 premiers dans les 7 courses, on en trouve 39 de provenance de la Grande-Bretagne ou du Commonwealth et seulement 2 Allemands et 1 Belge (Goffin). 40 des 42 machines sont britanniques (21 AJS, 18 Norton, 1 Velocette) et 2 sont allemandes (DKW et Horex). Il est curieux de ne trouver qu'une Velocette en 350 cmc. alors qu'en 250, la marque franchit 5 fois la ligne dans les 6 premiers.

× × ×

Comme dans les autres catégories, les britanniques ou similaires, fournissent le plus grand lot de pilotes et de machines en 500 cmc. 33 hommes sur 48 sont en provenance du Commonwealth, 12 d'Italie, 2 d'Allemagne et 1 de Belgique. 28 machines sont anglaises (18 Norton et 1 AJS), 18 sont italiennes (11 Gilera et 7 M.V.), 2 sont allemandes (1 DKW 350 cmc. et 1 BMW).

× × ×

C'est en side-cars que nous trouvons enfin des Français, dans une compétition beaucoup plus internationale, tout du moins pour ce qui est question pilotes : sur un total de 30 pilotes placés dans les 6 premiers, on trouve 8 fois des Anglais, 7 fois des Français (Drion 5 fois, Murit et Bétemps chacun une fois), 6 fois des Italiens, 5 fois des Belges, 3 fois des Allemands et 1 fois les Suisses.

Mais ce sont les Norton qui dominent : 22 contre 6 Gilera et 2 BMW Rennsport d'avant-guerre.

× × ×

Sur le total des 189 pilotes ayant franchi les lignes d'arrivée parmi les 6 premiers 108 (plus de 57 %) sont du Commonwealth, 46 (plus de 24 %) sont italiens, 18 (9,5 %) sont Allemands, 7 Français et autant de Belges, 2 Hollandais et 1 Suisse.

× × ×

Sur les 189 machines, 96 (51 %) sont anglaises (59 Norton, 31 AJS, 6 Velocette), 78 (41 %) sont italiennes (23 Guzzi, 21 M.V., 17 Gilera, 9 Mondial, 6 Morini, etc.), 14 sont allemandes (NSU, DKW, BMW et Horex) et une austro-anglaise (EMC-Puch).

Plus de pilotes anglais que de machines anglaises, mais encore plus de machines italiennes que de pilotes trans-alpins.

× × ×

Quelques performances dignes d'être citées :

Duke n'a pu participer qu'à 4 des 7 épreuves des 350 cmc. un accident l'ayant retiré de la compétition dès les premiers jours de Juillet. Mais 4 courses... 4 victoires et le titre de Champion du Monde.

Lorenzetti, en dehors de son abandon forcé au Grand Prix d'Allemagne, ne connut que des places de premier ou second.

× × ×

Jusqu'à la dernière épreuve, la lutte pour le titre, en 500 cmc., était complètement ouverte puisque 3 points seulement séparent le second du premier et autant entre le troisième et le deuxième.

× × ×

Les marques absentes : en 125, les Montesa ; en 250 : les Benelli et Parilla, sans parler de la Lambretta en V ; en 350 : les Velocette ; en 500 : les BMW, les Guzzi et la Horex.

Un pseudo-absent : Mondial, qui sut quand même placer Ubbiali en seconde place des 125 cmc. et prendre la même place dans le classement par marque.

Une maïque qui n'avait plus l'air dans la course : AJS.

Les tard venus dans la saison : NSU et DKW.

Les pilotes que l'on ne vit pas : les officiels des marques absentes : Cial (Benelli), Meier, Zeller, Krauss (BMW).

Ceux qu'un accident élimina dès le début de saison : Doran (AJS).

Ceux que l'on ne vit guère, soit éliminés vers le milieu de la saison : Duke (Norton), Ruffo (Guzzi).

Soit tard entrés dans la saison : Kluge et Wunsche (DKW), T. Wood (Guzzi) en 250, Norton en 350 et 500), Haas et Colombo (NSU).

Ceux qui furent poursuivis par la guigne : Bandirola et Graham (M.V.), Oliver et Haldemann (sides Norton).

× × ×

Les révélations de l'année : En tête, on peut noter Haas (NSU), Lawton (remplaçant Duke sur Norton) et Smith (side-cars). Mais sans oublier les Goffin (Norton), Sherry (AJS), Colnago (Gilera), Felgenheiler (DKW) et Merlo (side Gilera).

Une mention spéciale doit être faite pour notre compatriote Drion qui participa à toutes les épreuves de sa catégorie, terminant une fois second, 2 fois troisième, une fois quatrième et une fois sixième donc chaque fois classé.

*A travers le Sport*

## MOTO-CROSS DE ST-AVOLD

Pour ce dernier moto-cross de la saison en Lorraine, le Moto-Club « Bonne Chance » de Saint-Avold avait engagé de nombreux coureurs parisiens, lesquels nous firent assister à de très belles courses. N'oublions pas toutefois nos régionaux qui se montrèrent dignes de leurs aînés.

### RESULTATS

175 cmc. (5 tours) : 1. Bucciol (Jœuf), 9'18 ; 2. Kaas (St-Avold) ; 3. Redenbach (MC Merlebach) ; 4. Cristoforo.

250 cmc. (8 tours) : 1. Vejux (Nancy) 12'52 ; 2. Clémens (Baroncourt) ; 3. Bucciol (Jœuf) ; 4. Cristoforo.

350 cmc. (2 manches de 10 tours) : Nette victoire du jeune champion de France Molinari. Belle lutte entre les parisiens Martin, Chaumette et Jacquemin.

1<sup>ère</sup> manche : 1. Molinari (BSA) 13'26" ; 2. Jacquemin (Royal) ; 3. Chaumette (Royal) ; 4. Martin (BSA) ; 5. Perry (BSA) ; 6. Gambo  
2<sup>e</sup> manche : 1. Molinari 13'22 ; 2. Martin ; 3. Jacquemin ; 4. Chaumette ; 5. Perry ; 6. Vejux.

### CLASSEMENT

1. Molinari (BSA) MC Metz ; 2. Jacquemin (Royal) Paris ; 3. Martin (BSA) Paris ; 4. Chaumette (Royal) Paris.

A. M.

## MOTO-CROSS DE CHARBONNIERES

Le Motocycle Club de Lyon a attiré une foule considérable sur le classique circuit du Casino de Charbonnières, avec sa dernière épreuve de moto-cross qui est devenue un synonyme de succès dans la région lyonnaise.

### RESULTATS

Prix du Casino de Charbonnières : 500 cmc. : (en 3 manches de 8 tours, soit 14 kms) : 1<sup>ère</sup> manche : 1. Frantz, 16'24" 3/5 ; 2. Cheyney (G.B.), 16'46" 3/5 ; 3. Archer (G.B.) 16'47", etc... — 2<sup>e</sup> manche : 1. Frantz, 16'12" ; 2. Molinari, 16'19" 2/5 ; 3. Archer, 16'21", etc... — 3<sup>e</sup> manche : 1. Frantz, 16'11" ; 2. Archer, 16'16" ; 3. Molinari, 16'34", etc...

Classement final : 1. Frantz (BSA), 3 pts ; 2. Archer, 8 pts ; 3. Molinari, 9 pts, etc...  
Coupe d'Automne du MC Lyon (équipes de 2 coureurs) : 1<sup>ère</sup> manche : 1. Cheyney, 10'29" ; 2. Archer ; 3. Molinari, etc... — 2<sup>e</sup> manche : 1. Frantz, 10'17" ; 2. Archer ; 3. Cheyney, etc...

Classement final : 1. Angleterre (Archer-Cheyney) 8 pts ; 2. France équipe 1<sup>ère</sup> (Frantz-Molinari) 17 pts ; 3. France équipe 2<sup>e</sup> (Priour-Melioli) 23 pts ; 4. Belgique (Meert-Puttemans).

Prix de la Tour de Sauvagny (régionaux toutes cylindrées) : 1. Germain (175 cmc.) et Blanchet (350 cmc.) ; 3. Wolf ; 4. Burcher, etc...

## TRIAL DE L'ARMISTICE

Le Moto-Club de Compiègne organise le 11 novembre 1951 un trial qui aura lieu suivant un parcours situé en forêt de Compiègne, dans le secteur de Beaux-Monts et du Mont du Tremble. Le point de départ se trouve à 2 kms environ de la ville même et le circuit d'une longueur de 9 kms sera à parcourir deux fois (une fois seulement pour les cyclomoteurs dont la cylindrée ne doit pas excéder 50 cmc.).

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser à M. P. Coquerel, 5, rue H. Bottier, Compiègne.

## FABRICANTS ET AGENTS

### LA 250 GUILLER

Depuis la fin du Salon, Dynamic-Sport expose la fameuse 250 Guillier à arbre à cames en tête. Vous pourrez voir, tout à votre aise, cette merveilleuse machine, dans le magasin bien connu de la rue Saint-Augustin.

La maison Guillier vient d'innover un système de vente à crédit pour lequel il n'y a pas de traite à signer et pas de compte-courant postal à faire ouvrir.

× × ×

### LE SCOOTER VALISE

Nos lecteurs connaissent bien le Scooter-Valise, mais ce qu'ils ignorent peut-être, c'est le rapprochement qu'il y a à faire entre ce nom et les Ets François et Cie, qui sont les constructeurs de ce nouveau véhicule.

## DRESCHMOTOR

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

Toutes pièces

## L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1933

VENTE - ECHANGE REPARATIONS

Représentant de toutes marques Françaises

et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)

11, Avenue de la Porte de la Plaine PARIS (15<sup>e</sup>)

Métro : Porte de Versailles

Tél. : LEC. 80-62

LIVRAISON RAPIDE  
DE TOUS MODELES  
STATION "MOBYLETTE"  
94, Bd MAGENTA - PARIS - NORD 65-25  
R. CHABRIER

**MOTOBÉCANE**



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

VOUS AUREZ LA

**Certitude**

d'économiser  
temps et argent  
en trouvant à tout moment  
tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS  
aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les  
SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

**REVIL ETS**

PARMI 4.000 FABRICATIONS DIFFERENTES

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

**REVIL ETS**

82, avenue des Ternes - 225, Boul. Péreire  
PARIS-17<sup>e</sup> **Dépôt MACOMBYNN** ETO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

**NOTRE AFFAIRE DE LA SEMAINE**

CYCLOMOTEURS NEUFS **10 %** DE REMISE  
Consultez-nous munis de cette annonce

**CREDIT UNIQUE**

LIVRAISON DES 1<sup>er</sup>  
VERSEMENT **A VOTRE GRE**  
LE SOLDE 6, 9 12 MOIS  
**120 MACHINES DISPONIBLES**

NEUF  
Ouvert de 9 h. à  
20 h. sans in-  
terruption.

Demander la liste complète  
contre 50 francs timbres  
**DELAIR, 4 imp. Gaité**  
DANTON 55-43

OCCASION  
Fermé  
le  
dimanche



MANUFACTURE DE VETEMENTS DE CUIR

**CHROME-CUIR**

38, rue du Château-d'Eau  
PARIS-10<sup>e</sup> Tél. : NORD 08-09

TOUS vêtements de cuir :  
MOTO - AUTOMOBILE  
SPORT - VILLE

Exigez la marque

**CHROME-CUIR**

Catalogue gratuit sur demande

**HARLEY - DAVIDSON**

Agence Officielle : 14, bd Soult - PARIS-12<sup>e</sup>

Stock pièces détachées — DOR. 49-42  
Echange Standard Complet  
REALESAGES EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS

*Plus de mains crispées!*  
GANTS de SPORT  
**GAMET**  
ARTICULATION ELASTIQUE  
BREVETÉ S. D. G.  
Principal dépositaire à PARIS :  
Ets REVIL - 82, Avenue des Ternes

UNE VRAIE BAISSÉ DE 30 à 50 %  
Sur pièces d'origine de tous types

**MODERN-MOTO**

Le Spécialiste diplômé ZUNDAPP  
11, rue Léon Giraud - PARIS (19<sup>e</sup>)

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !  
**ASSUREZ-VOUS**

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

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**

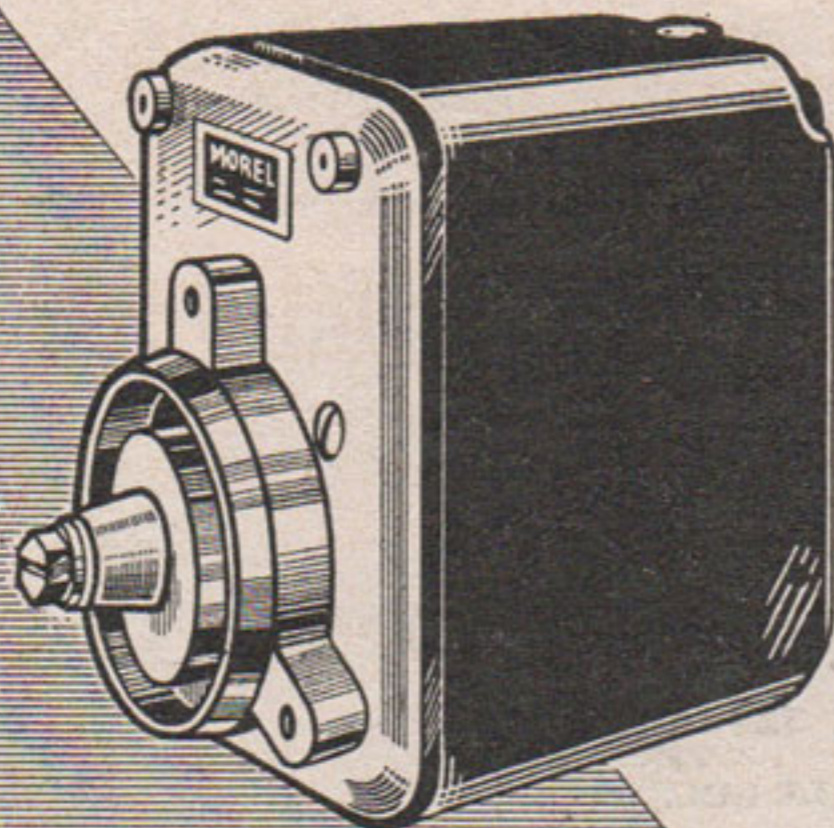
21, r. Monge, Puteaux  
Tél. : LON. 02-63

Clinique des  
cadres. Réser-  
voirs et Roues  
tél. PER. 20-68  
MARCHAND Frères  
16, rue Danton LEVALLOIS  
Ne pas confondre, bien no-  
ter n° 16, la maison n'a  
pas de succursale.

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS

# MAGNÉTO J1

POUR VÉLOMOTEUR  
ET MOTEUR AUXILIAIRE  
— DE BICYCLETTE —



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

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

Usines :  
LA SONE (Isère)  
DOMÈNE (Isère)

## MOREL

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



SI VOUS DESIREZ PAYER VOTRE MACHINE

## EN 18 MOIS

COMMANDEZ DES AUJOURD'HUI

STATION SERVICE

# Barbès - Moto - Cycles

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

Métro Château Rouge — MON. 96-37

**B.S.A. - SUNBEAM - TERROT  
GIMA - GUILLER - JONGHI  
AMI - RENE GILLET  
GALLETTO GUZZI  
ET LES MEILLEURS SCOOTERS**

ACCESSOIRES — REPARATIONS  
OCCASIONS — DEPOT VENTE

## 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 M4 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 scrupuleuse 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. Couverture élégante Dos et coins pérarmold. - Prix 350 fr. Par poste 425 fr

C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37

Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

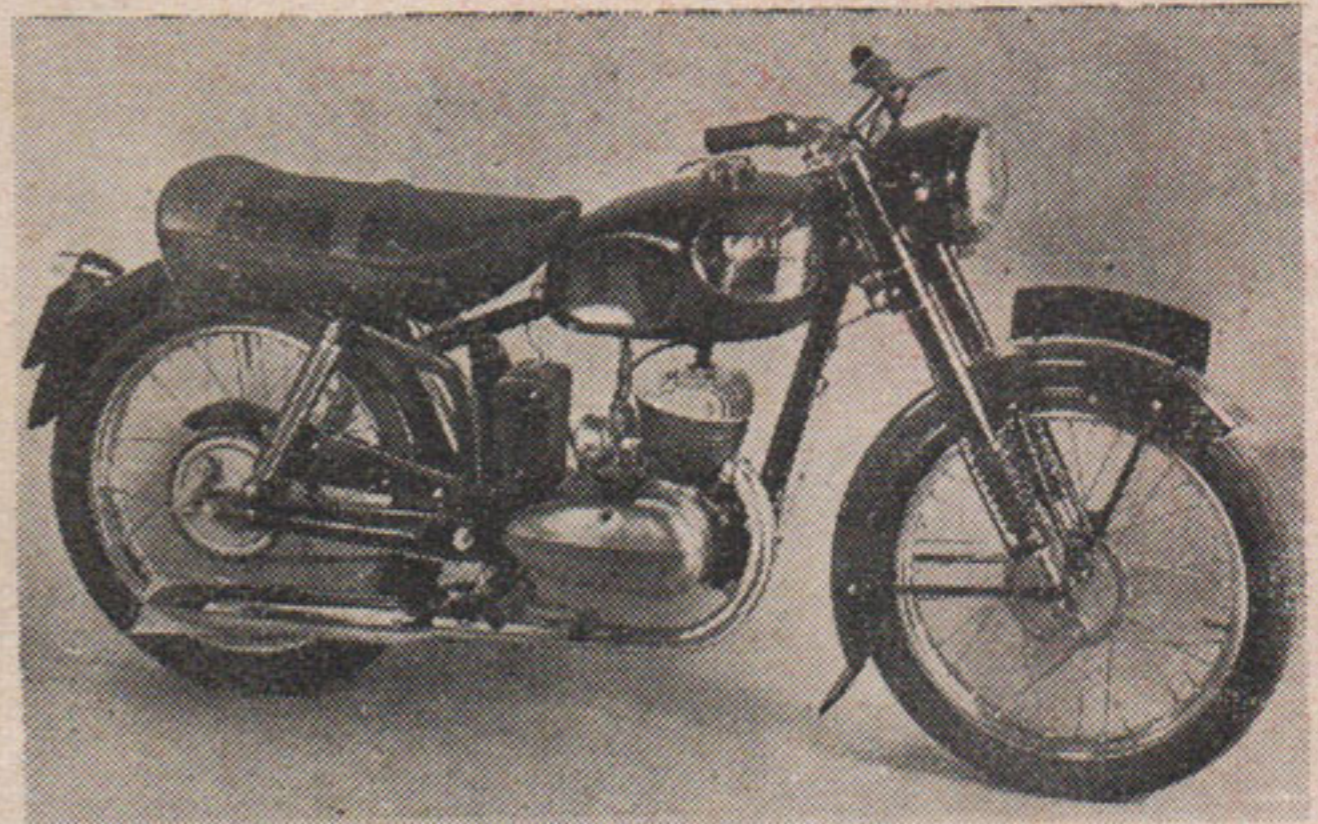


**TYPE SPORT 150**

MOTEUR SACHS 147 c m c .  
— SUSPENSION AR. —  
FOURCHE TELESCOPIQUE  
4 VITESSES AVEC SELECTEUR AU PIED  
FREINS A TAMBOUR  
ECLAIRAGE VOLANT ET BATTERIE

**TYPE MONOFLEX**

MOTEUR MARQUET 48 c m c .  
SUSPENSION AV et AR  
FREINS AV et AR — TAMBOUR  
ECLAIRAGE PAR VOLANT MAGNETIQUE



**FOLLIS**

10 à 16, rue Danton - LYON

*Lubrification exclusive MOTUL*

*qui dit Scooter dit...*

**Lambretta**

*qui dit Lambretta dit SOPEX*

14, PLACE DE LA REPUBLIQUE - PARIS-10° - LAM. 61-00

12, Av. DE LA Pte CHAMPERRET - PARIS-17° - GAL. 99-73

LIVRAISON RAPIDE

FACILITES DE PAIEMENT