

40^e ANNEE. — 8 NOVEMBRE 1952. — N° 1.109

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

ESSAI 250
RENE GILLET



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

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

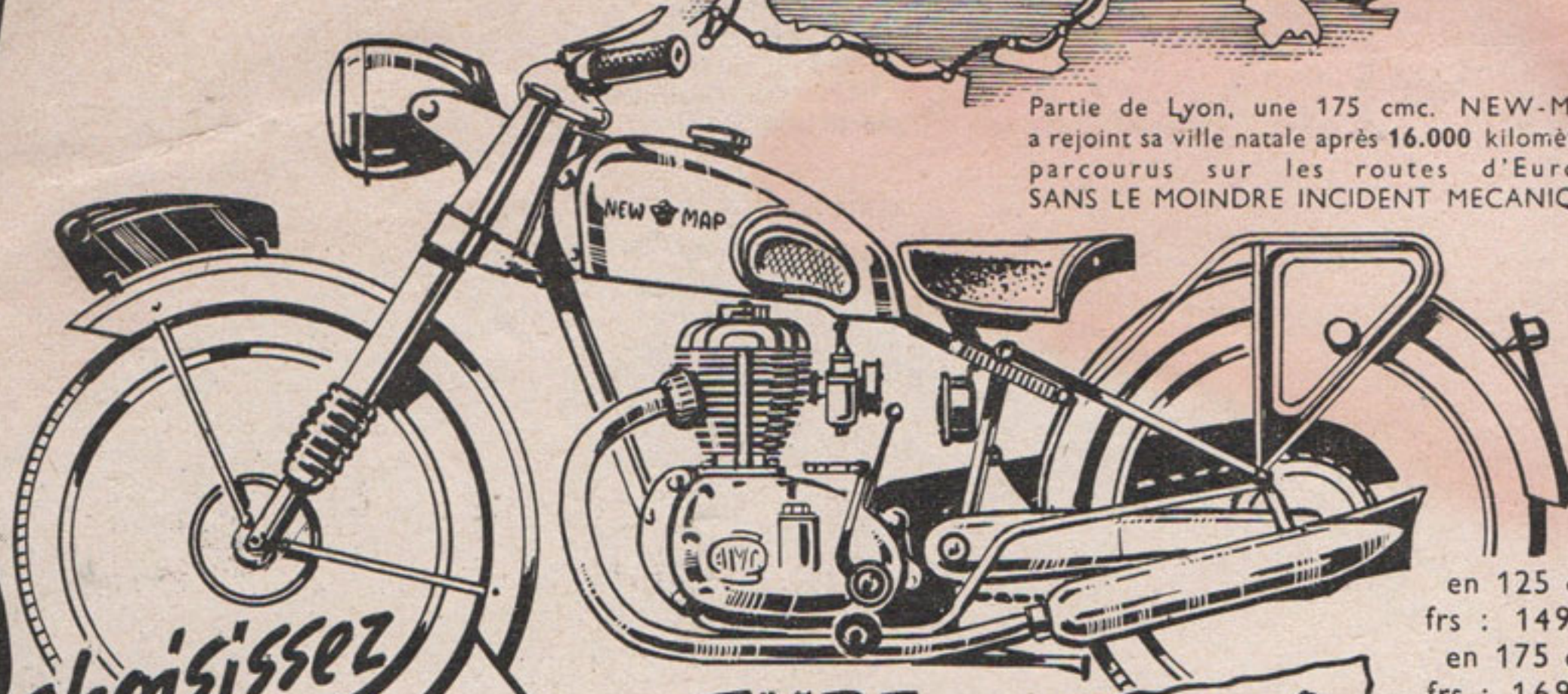
Les sites pittoresques ne manquent pas le long de l'autoroute de l'Ouest.



Si vous voulez PARTIR loin
et REVENIR sans ennui,
faites comme lui...



Partie de Lyon, une 175 cmc. NEW-MAP
a rejoint sa ville natale après 16.000 kilomètres
parcourus sur les routes d'Europe
SANS LE MOINDRE INCIDENT MECANIQUE



Choisissez
une

NEW-MAP

TYPE 16.000

en 125 cmc.
frs : 149.500
en 175 cmc.
frs : 169.500

124, Av. Lacassagne - LYON (Rhône) - Magasin de PARIS : 30, rue de Charenton

POUR CYCLOMOTEURS

la bougie

GURTNER "S"

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



Essayez-la...

Station-Service : 3, Impasse Compont - PARIS-17^e

LICENCE
D.U.C.A.T.I.

48 cm³

Mucicelo



M.ROCHER

CONSTRUCTEUR
FRANCE

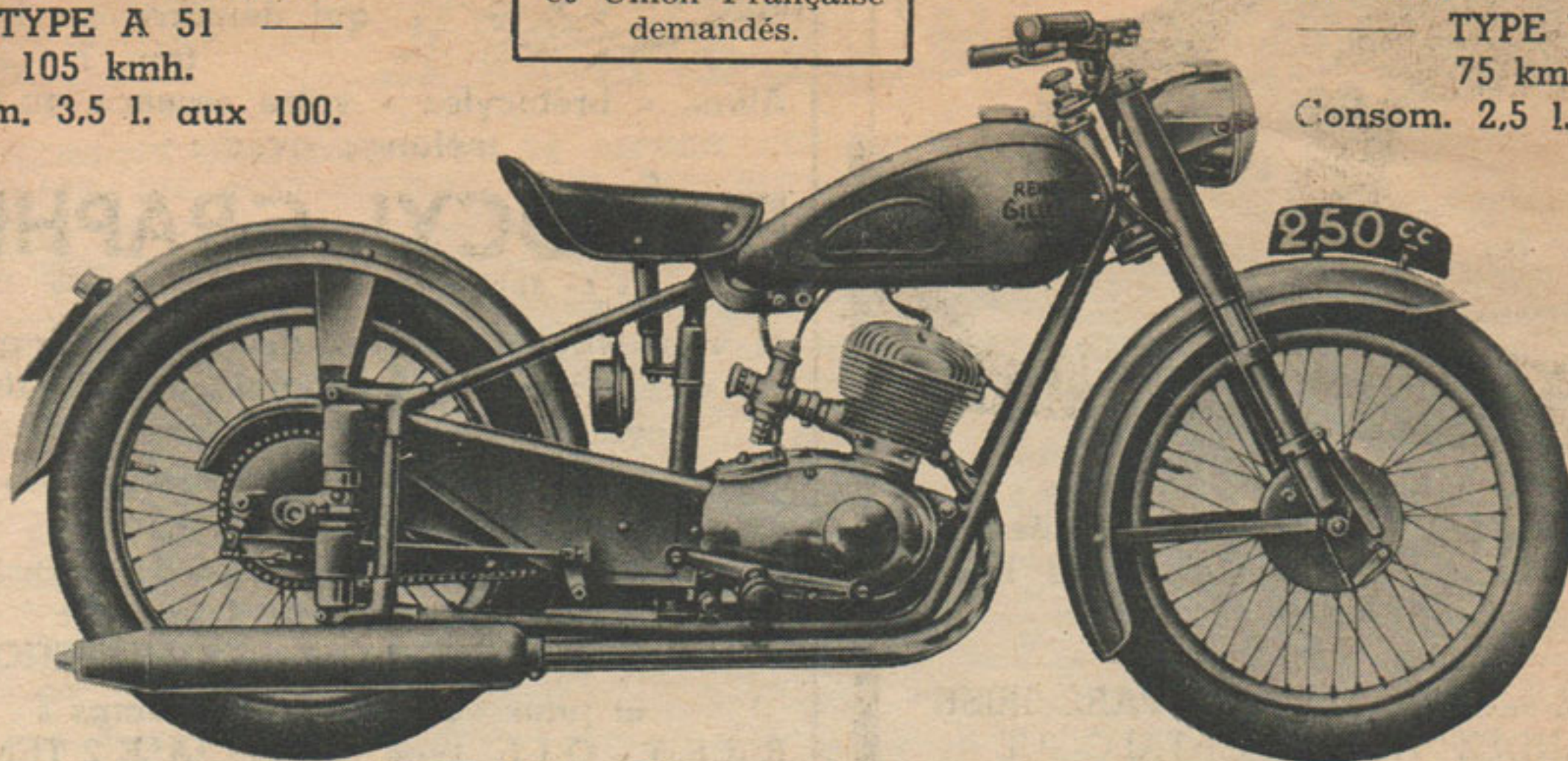
USINES a CENON (Vienne)
Bureaux commerciaux 36^e Av de l'Opera, PARIS Opé 08-06

RENE GILLET

MOTOCYCLETTE
250 cmc. - 4 vitesses
— TYPE A 51 —
105 kmh.
Consom. 3,5 l. aux 100.

Agents de Province
et Union Française
demandés.

VELOMOTEUR
125 cmc. - 4 vitesses
— TYPE VI —
75 kmh.
Consom. 2,5 l. aux 100.



TYPE A 51 - 250 cmc. avec suspension arrière

Ets RENE GILLET - 126 bis Avenue Aristide-Briand - MONTRouGE (Seine)

*Pour
votre
moto*

LE PISTON MAHLE



MONTÉ EN SÉRIE
par les constructeurs
6 Alliages différents
adaptés à chaque
conception de moteur

LÉGERS
PRÉCIS
SÛRS
SILENCIEUX
ROBUSTES
SANS DILATATION

STOCK COMPLET EN MAGASIN
DE TOUTES MARQUES ALLEMANDES

PRODUCTION
DE LA PLUS IMPORTANTE
USINE DE PISTONS D'EUROPE

Distributeur exclusif pour la France

A. CHARDONNET 16 ter, rue Etienne Marcel - M° Hoche
PANTIN (Seine) - Tél. : NORd 99-40

*Volants
Magnétiques*

SAFI

BOL D'OR - 1951 - vainqueurs en 175 cmc.
ALLUMAGE — ECLAIRAGE
Pour Vélocycleurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et marins
Moteurs industriels

La SAFI ne maintient sa garantie que sur les volants magnétiques n'employant que les pièces de sa fabrication.

La SAFI livre des pièces de rechange pour tous ses modèles de volants, immédiatement.

SERVICE REPARATION
ECHANGE STANDARD

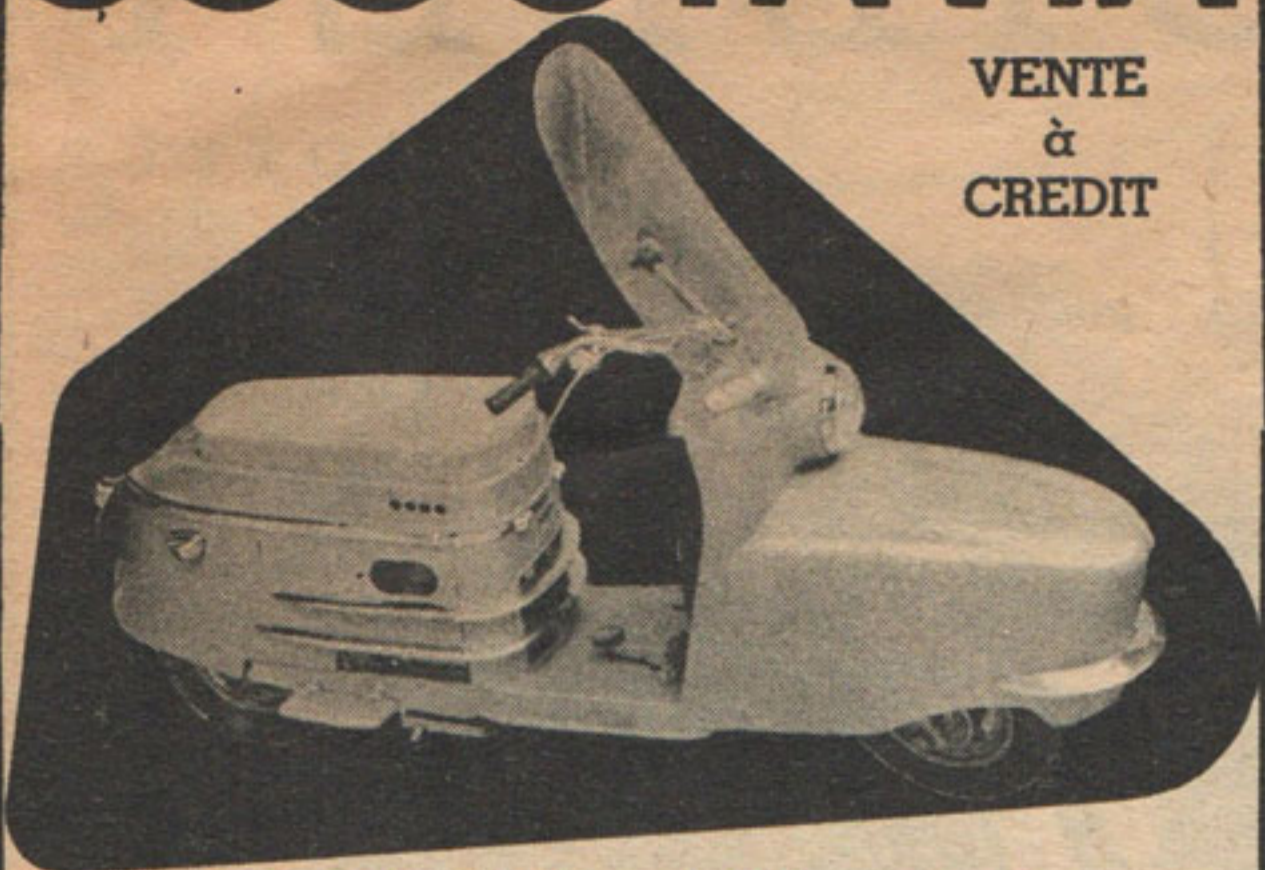
Société d'Applications
et de Fabrications Industrielles
21-23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX
Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

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

BOBINE SPECIALE MOTO

SCOOTAVIA

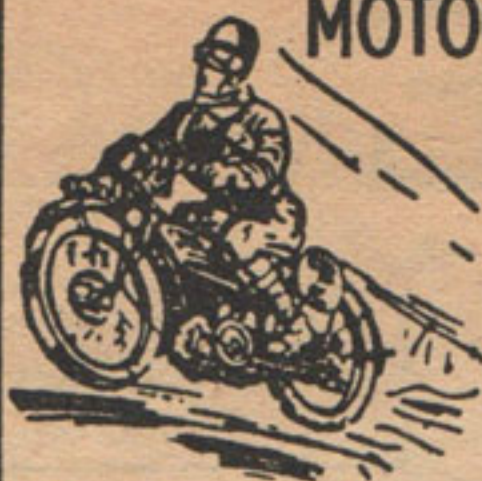
VENTE
à
CREDIT



SCOOTER 175 c m c.
MOTEUR A.M.C. - 4 temps - 4 vitesses
Consommation : 3 litres aux 100 kms.
Suspension avant et arrière
— Vitesse : 90 kmh. —
BATTERIE — KLAXON — PARE-BRISE
DEMANDEZ NOTRE CATALOGUE

A. MORIN
CONSTRUCTEUR
117, RUE MANIN — PARIS-19°

MOTOCYCLISTES ATTENTION !...



Voici l'hiver avec tous ses inconvénients pour votre moteur.
Voulez-vous être le conducteur avisé, celui qui démarre au 1/4 de tour ?

Alors, « brétocylez » votre essence ou votre mélange avec :

BRÉTOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »

et vous vous assurerez des départs rapides, et un graissage immédiat des hauts de cylindres dès les premiers tours.

Et, naturellement, dans votre moteur :

BRET-OIL

« L'huile de Compétition au service du Tourisme »

pour votre moteur 4 temps :

BRET-OIL type « COMPETITION

et pour votre moteur 2 temps :

BRET-OIL type « SPECIALE 2 TEMPS »

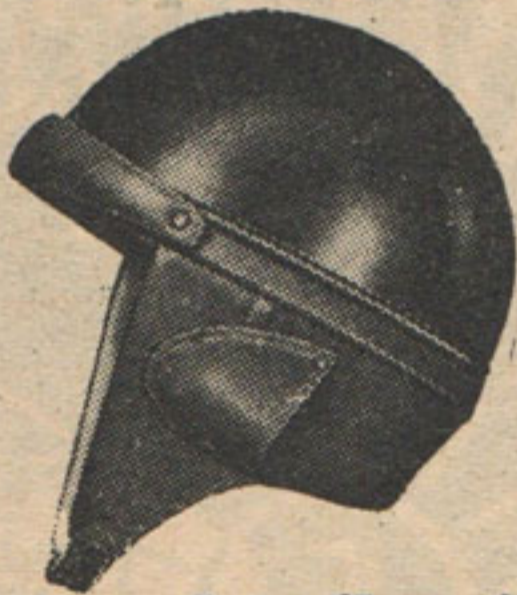
BRETOCYL GRAPHITE et BRET-OIL sont en vente dans tous les Garages, Stations-Services, Motoristes, où vous trouverez nos huiles en bidons plombés et notre BRETOCYL GRAPHITE, présenté en coffrets de 15 flacons-doses, pour le prix de 795 fr.

BRET-OIL - Issy-les-Moul. * (Seine) - MIC. 18-30

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

À calotte métal léger
à haute résistance
**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**

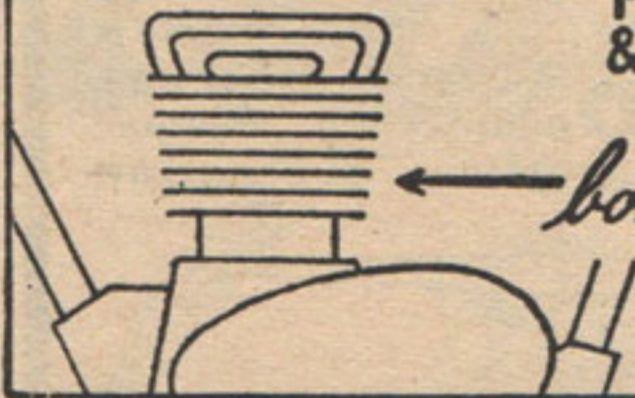


Vente en gros :

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

Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



← bonne compression
longue durée

DUREE
LIMITEE

EXCEPTIONNELLEMENT

NOMBRE
LIMITE

SANS INTERET - 12 MOIS DE CREDIT - SANS FRAIS

avec 40 % comptant SUR TOUS NOS MODELES DISPONIBLES

80, av. du Général Leclerc - BILLANCOURT

HATEZ-VOUS DE PROFITER PAS DE DERANGEMENT INUTILE

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

Métro : Billancourt - Tél. : MOL. 15-46 — Réponse contre 30 fr. timbres.



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

Moto revue

La Moto

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

Le Numéro : 30 francs

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

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

◆ CONSOMMATION

Voici quelques chiffres sur la variation de la consommation d'essence du 1^{er} semestre 1951 et du même laps de temps en 1952 :

1.776.000 m3 en 51.
 2.031.000 m3 en 52.

L'augmentation qui est de 14 % se poursuit à une cadence qui va néanmoins en ralentissant surtout dans le domaine du gas-oil où elle n'a progressé que de 1 % par rapport également à 1951.

◆ CHAMPIONS DE MOTO-CROSS

Après sa dernière réunion, la FFM a fait connaître les noms des champions de France de Moto-Cross pour l'année 1952.

En catégorie 500 cmc., c'est Brassine qui remporte la palme, Molinari l'imite en 350 cc., ainsi que Bénard en 250 cc.

Toutes nos félicitations à ces champions, et particulièrement à Brassine, qui remporte le titre en 500 pour la deuxième fois consécutive.

◆ PERFORMANCE CYCLOMOTORISTE

Le Mosquito qui tournait à Pau depuis le 31 août vient de terminer sa randonnée de 40.174 kmh. qu'il a couvert à une moyenne légèrement inférieure à 30 kmh. Le cyclomoteur utilisé était démuné de pédales, et un gros réservoir permettant des ravitaillements plus espacés était monté.

A part cela, le moteur lui-même était strictement de série, et plombé pour la circonstance. Seul le décalaminage était permis. Les pilotes étaient tous des ateliers Nolhier qui se sont chargés de mener l'épreuve à un résultat, et il faut dire qu'ils y ont parfaitement réussi selon leurs espérances.

◆ LA MOBYLETTE EN ESPAGNE

Nous avons appris qu'une licence de fabrication a été vendue par la Maison Motobécane à un constructeur de Madrid qui construira plus spécialement la Mobylette.

Il est certain que les touristes français, fort nombreux, qui vont en Espagne, aimeront connaître cette information, pour le cas échéant, trouver des pièces de rechange.

Il s'agit de : Casa Calsina, 13, Reyes, Madrid (Espagne).

LE MOTOCYCLISTE ET LA CIRCULATION

UN de nos confrères automobile consacrait dernièrement son éditorial aux trop célèbres embouteillages parisiens.

Mais à l'en croire, la faute était partiellement imputable aux scooters, vélomoteurs et autres deux roues motorisés.

Circulant quotidiennement dans Paris, nous sommes à même de juger le comportement des motocycles et s'il est vrai que parfois ceux-ci se fauillent, nous croyons que c'est dans le fond au plus grand bien de l'écoulement rapide des véhicules. A un feu rouge, un motocycliste se tenant à l'arrêt derrière une automobile ne fait qu'augmenter la longueur de la file. S'il déborde à droite ou à gauche le véhicule qui le précède, il fera avancer tous les véhicules de deux mètres environ.

Si, en se fauillant, les motocyclistes arrivent à occuper la première ligne, c'est encore un bien, car les accélérations d'une moto et même d'un bon vélomoteur sont infiniment supérieures à celles de la majorité des voitures.

Où nous sommes d'accord avec notre confrère, c'est dans le cas de cyclistes. Ceux-ci zigzaguent lorsqu'ils démarrent et forment un véritable mur devant des véhicules bien plus rapides. Aussi nous ne saurions trop leur recommander de rester sur leur droite.

Mais sans pour cela jeter la pierre aux seuls cyclistes, il ne faut pas faire de généralités et mettre tous les deux roues dans le même sac !

Le titre de cet éditorial établit un rapprochement inexact entre vélomoteurs, scooters et embouteillages, alors qu'en fait l'auteur s'attaque plus loin, non pas à ces véhicules, mais aux vélos avec ou sans moteur. De tels procédés ne peuvent qu'accroître l'animosité qui règne malheureusement entre motocyclistes et automobilistes.

Pour finir, et tout en restant dans le cadre de la circulation urbaine et plus précisément dans celui du stationnement, nous suggérons à tout possesseur de deux roues de se garer, non pas parallèlement au trottoir, mais en bataille, c'est-à-dire perpendiculairement au trottoir, ou suivant un angle de 45°, afin de ne pas dépasser l'alignement avec les véhicules automobiles.

Ce serait un moyen fort apprécié de réduire l'espace pris par une moto en stationnement et, en outre, de nous faire aimer.

◆ BAISSÉ SUR L'ESSENCE

Il y a longtemps que nous n'avions eu le plaisir de trouver un tel titre sous notre plume et cette bonne nouvelle, qui est assez limitée, la baisse n'étant que de 1 fr., nous redonne l'espoir en des jours meilleurs après la dernière augmentation du début de l'année. Précisons que cette baisse due à la diminution des cours mondiaux ne s'étend pas aux surpercarbureants.

◆ M. PINAY DEFEND LA MOTO

C'est avec plaisir que nous avons appris que M. Pinay s'intéresse à l'industrie motocycliste et mieux encore, la défend.

C'est ainsi, qu'à une question écrite posée par un fabricant de cyclecars, s'informant si prochainement la conduite des 125 nécessiterait le permis, M. Pinay a bien voulu répondre personnellement au constructeur et lui affirmer qu'il n'en serait rien, et qu'il défendrait toujours les intérêts de notre industrie motocycliste, et de la France.

◆ LE 250 A.M.C.

Si de nombreux constructeurs français se sont intéressés au nouveau bloc-moteur AMC 250 cmc., les gens de la compétition ne sont pas restés indifférents devant cet arbre à cames en tête.

A l'usine de Clermont-Ferrand on aime le sport également, et c'est ainsi qu'un des tous premiers moteurs sera confié au spécialiste clermontois Mathieu.

Si les essais s'avèrent concluants, nos lecteurs peuvent être sûrs qu'ils verront plus d'un 250 AMC au prochain Bol d'Or.

◆ PIPE-LINE LE HAVRE-PARIS

Commencée en juin 1951, cette construction sera en état de fonctionner début 1953.

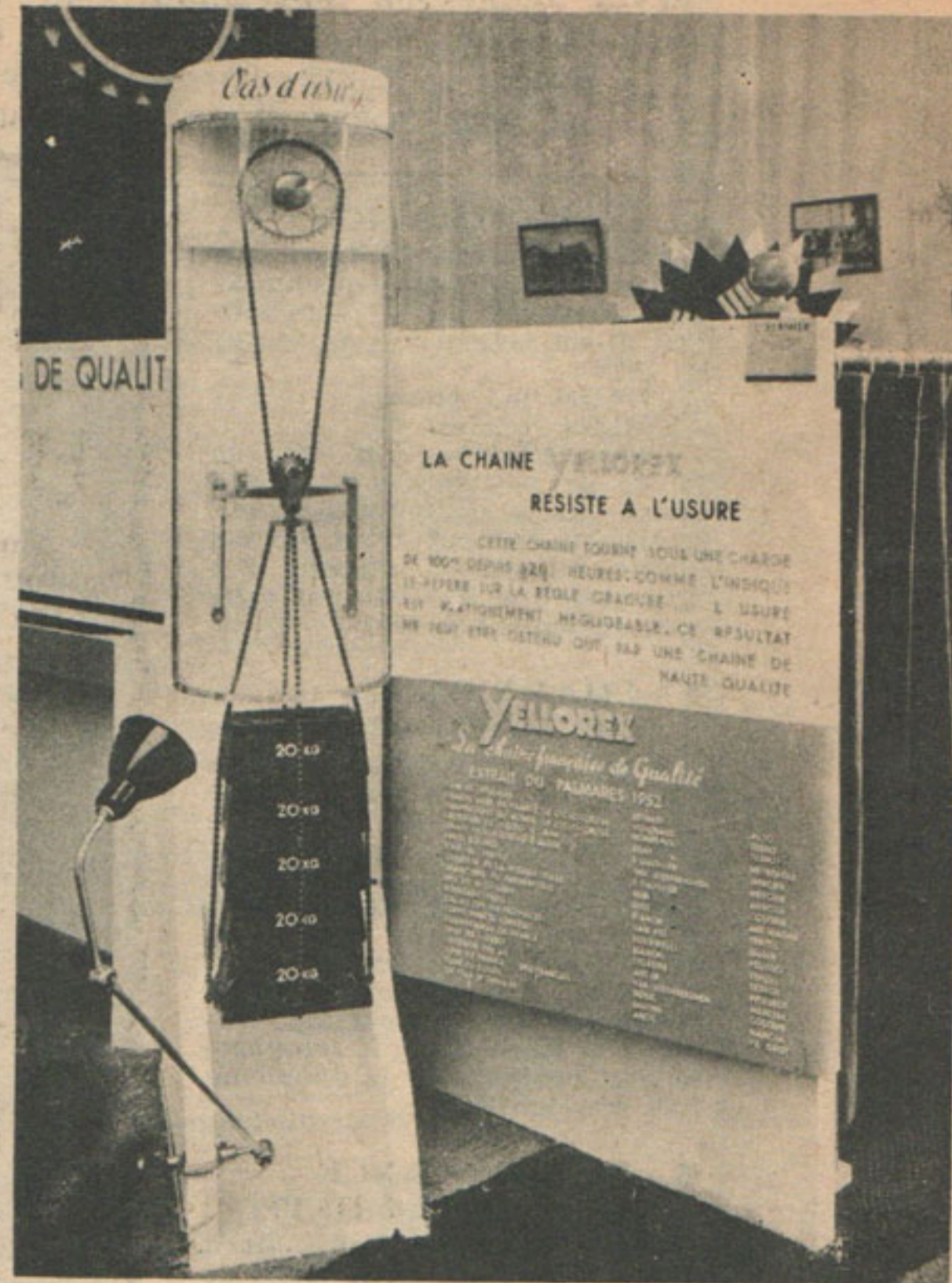
D'une longueur de 300 kms, ce pipe-line, qui est le premier en Europe offrant des possibilités de transport à grand débit et à longue distance, aura un débit de 300 m3 à l'heure après l'installation de nouvelles stations de pompage.

Il transportera 1 million de tonnes par an de produits pétroliers, soit 7 % de la consommation française. Mais on envisage de porter ce chiffre à 2 millions de tonnes par an.

D'une semaine à l'autre



Au dernier Salon, la chaîne Yellorex démontrait sa souplesse et sa résistance à l'usure, grâce aux deux appareils présentés dans cette page. En outre figuraient des tableaux où étaient inscrits un extrait de son palmarès 1952 et une liste des fabricants motocyclistes qui montent de série, la chaîne Yellorex.



♦ EXPORTATIONS ANGLAISES

Au mois d'août 3.962 motos anglaises furent exportées, pour une valeur globale de 445.575 Livres Sterling. Pour le mois de juillet, ces chiffres étaient respectivement de 5.826 machines et 617.740 £.

♦ ANNONCE ALLECHANTE

Dans un journal suisse :
Si vous achetez une Vespa : 1.586 frs suisses (sensiblement 131-132.000 de nos francs), vous aurez gratuitement une roue de secours, un pare-brise et un tansad d'une valeur de 187 frs suisses (environ 15.500 de nos francs).

♦ NOUVELLES DE CHEZ NSU

Le jeune « comingman » de chez NSU, Werner Haas, qui s'était blessé lors des 6 Jours Internationaux, est de nouveau en selle. Le 6 décembre, il participera sur une Renn-Fox aux épreuves disputées à Munich. Le même jour, W. Herz montera une version poussée de la 250 Max : la Renn-Max.

La 25.000^e NSU Lux 200 cmc. 2 temps vient de sortir du banc de montage.

♦ UNE VELOCETTE COMPETITION ?

Des bruits, qui semblent assez sérieux, courent sur une prochaine 500 Velocette compétition bicylindre.

Ceci n'aurait rien d'étonnant, si l'on ne se souvient des essais faits en 1950 à l'Ile de Man, sans parler de ceux de Stanley Woods, en 1939, sur une demi-litre à compresseur, avec suspension arrière oscillante et transmission à cardan.

AMIS LECTEURS

Moins d'un mois après la fermeture du 39^e Salon, « Moto-Revue » édite son 6^e numéro de compte-rendu de Salon.

Ces 6 numéros représentent une somme de documentation unique.

Outre notre visite stand par stand, vous trouverez 120 dessins et illustrations.

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 fr. en timbres par numéro désiré.

♦ MODIFICATIONS DE LA KS 601

Quelques changements viennent d'être apportés à l'« Eléphant » Zundapp.

Bien que jusqu'à ce jour l'équipement électrique soit déjà des plus puissants (50-70 watts), la nouvelle dynamo développe 90 watts, ce qui permet le montage d'une batterie de 14 ampères-heure. L'avance manuelle est remplacée par une avance automatique, ce qui permet, pour ceux qui ne savent pas doser leur avance convenablement, de meilleures accélérations.

L'étrier de fixation de l'axe de la roue avant s'enlève plus facilement, n'étant fixé que par une grosse vis à tête cylindrique percée pour le passage d'une broche.

Léger gain de poids par la modification du circuit de graissage.

Nouveaux rapports de boîte (signalés déjà dans « Moto-Revue »), beaucoup plus serrés entre eux pour les 2^e, 3^e et 4^e.

Pour des raisons de finition et de mise au point, l'emmanchement à cannelures conique de l'entraînement de la roue arrière a maintenant une forme cylindrique.

Modification du guidage des soupapes dont le fonctionnement est maintenant plus silencieux.

Suspension arrière plus souple pour le solo.

♦ NOUVEAU POT D'ÉCHAPPEMENT

Un soudeur à l'autogène des usines Puch, R. Gradischnigg, vient de mettre au point (après deux ans et demi de travail) et de breveter un nouveau pot d'échappement pour motos, qui non seulement a retenu l'attention des usines de Graz, mais encore celle de nombreux constructeurs allemands.

Ce nouveau pot est constitué d'un noyau et de 2 canalisations le bloquant et qui se rejoignent par des ouvertures. Les gaz, se séparant à l'entrée du pot d'échappement dans chacun de ces deux tubes auxiliaires, se heurtent à l'autre extrémité à leur débouché commun. On obtient ainsi un meilleur amortissement du bruit que lors du choc de la veine gazeuse sur les parois du pot. Vers l'extrémité arrière du pot se trouve un tube central perforé sur lequel sont enfilés des disques, concaves vers l'extrémité, ces disques finissant d'amortir le bruit.

Les essais pratiques ont montré non seulement une très sérieuse diminution du bruit (diminution de 60 % sur une Puch par rapport aux pots classiques de la marque), mais encore, chose particulièrement intéressante, une notable augmentation de puissance.

SACHEZ CHOISIR VOTRE ÉQUIPEMENT

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

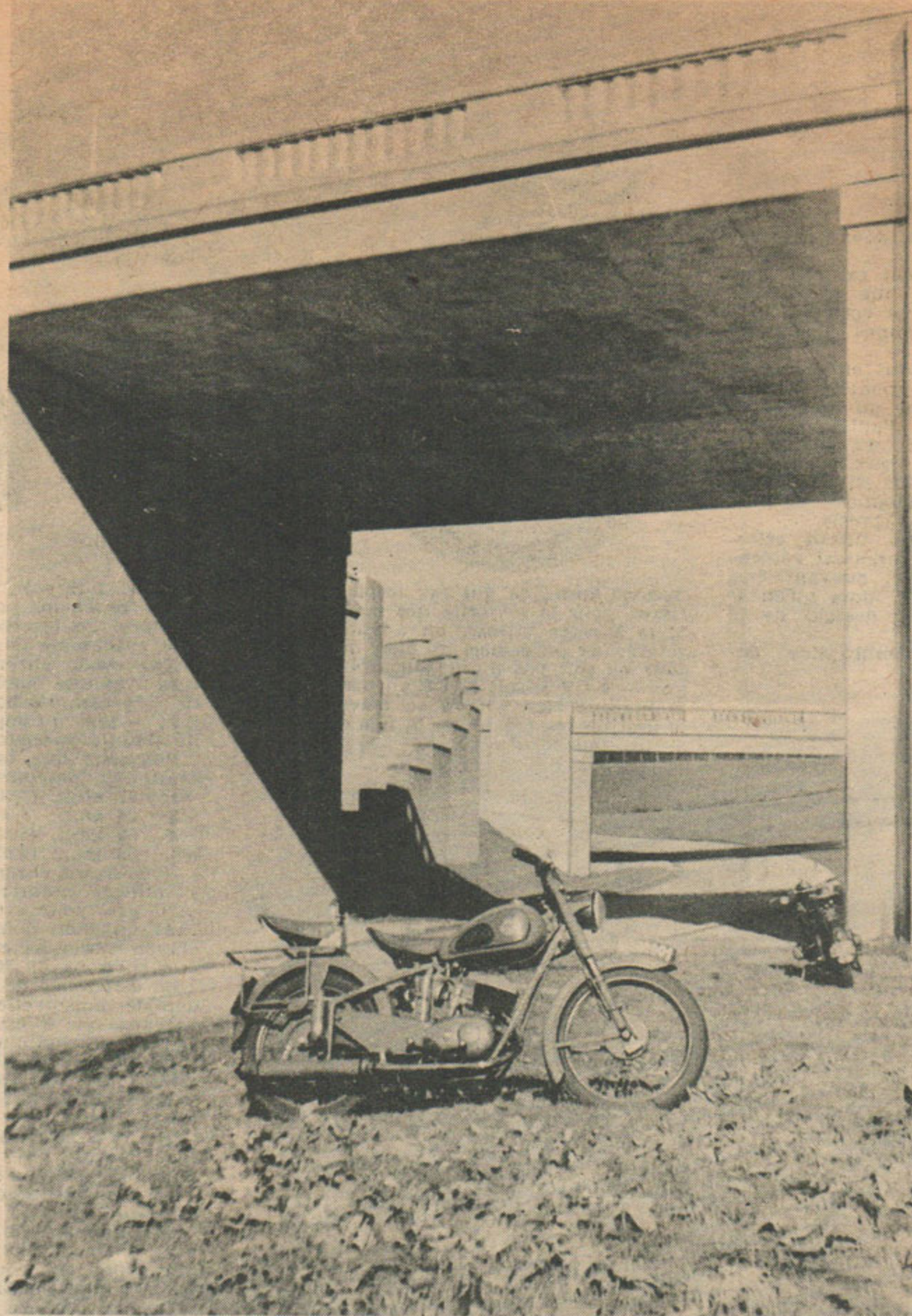
Bien que chaque fabricant d'équipement (gants, casques, imperméables, bottes, tabliers, pare-brise, etc.) ait été sollicité individuellement pour nous envoyer photos et prospectus, nous leur rappelons l'extrême urgence de leur réponse.

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.

ESSAI

de la
250



RENÉ-GILLET

Si nous avons attendu quelques temps, avant de publier un essai de la 250 René Gillet, c'est parce que nous désirions présenter à nos lecteurs un essai de cette intéressante machine dans sa version définitive. Si le moteur, dans son ensemble, est resté inchangé, par contre, la partie cycle a subi de nombreuses améliorations. C'est ainsi que sur les 300 machines qui circulent actuellement (production mensuelle 90 environ), les 150 dernières furent munies d'une suspension arrière coulissante.

De même l'ancienne tête de fourche soudée, avec plaquette formant entretoise, est désormais remplacée par une pièce en fonte malléable, d'où partent des raccords sur lesquels sont brasés les tubes, ce qui donne une garantie de solidité encore plus grande. Enfin, une béquille latérale, identique à celle de la machine que nous avons essayée, sera prochainement commercialisée.

Ce furent les Ets René Gillet qui mirent gracieusement une machine à notre disposition, et notre essai commença par une longue visite à l'usine. De cette visite, où Jean Gillet fut notre cicérone, nous pouvons affirmer que la 250 René Gillet a été conçue et est réalisée sous le signe de la solidité.

Moteur certainement increvable, d'ailleurs Jean Gillet nous confiait qu'à ce jour aucun moteur n'était revenu à l'usine pour réparation importante, simplement quelques grippages de piston, dus à une inobservation de la période de rodage, et c'est tout.

Voici maintenant quelques détails pour étayer notre jugement. Roulements de vilebrequin de 30 mm, tête de bielle montée sur aiguilles. Culasse fixée par 6 goujons, boîte de vitesses avec des pignons dignes d'une bonne 350, voire d'une 500 cmc. !... et le tout à l'avenant.

Partout des pièces très largement calculées. En outre, le moteur fourmille d'astuces que le technicien « maison » vous détaillera plus loin.

Cette robustesse se retrouve bien entendu dans la partie cycle, que ce soit fourche avant, cadre, suspension arrière, porte-bagages, etc...

L'ESSAI

Comme sur la 125 de la marque, nous trouvons un sélecteur à action continue, c'est-à-dire qu'en continuant à appuyer sur la pédale de sélecteur, on passe de 4^e au point mort, puis en 1^{ère}, 2^e, 3^e, 4^e, point mort, etc...

Si cette disposition ne nous semble pas indispensable — d'ailleurs pendant tout

l'essai nous avons continué à rétrograder toutes nos vitesses avant le point mort, — par contre le mécanisme de sélecteur est sans reproche et tout « cafouillage » impossible.

La position en selle est assez particulière. La selle est très large — nous en trouvons une identique en guise de tansad — mais est bien suspendue par un unique ressort. Le guidon est un peu

trop large. Commandes d'embrayage et de frein à main assez dures. Par contre, pédale de frein arrière bien à la pointe du pied, de même que la pédale de sélecteur à double branche.

Les premiers coups de kick vous confirment le taux de compression assez élevé de 7,5 à 1. D'ailleurs le constructeur a prévu un décompresseur pour faciliter la mise en marche.

Le temps étant assez doux, le volet d'air ne fut pas utilisé.

Le son de l'échappement est très feutré et inhabituel pour une production nationale. Le bruit a une certaine analogie avec celui des machines allemandes ou d'Europe Centrale.

L'embrayage débraye tout en début de course, et... passons la première.

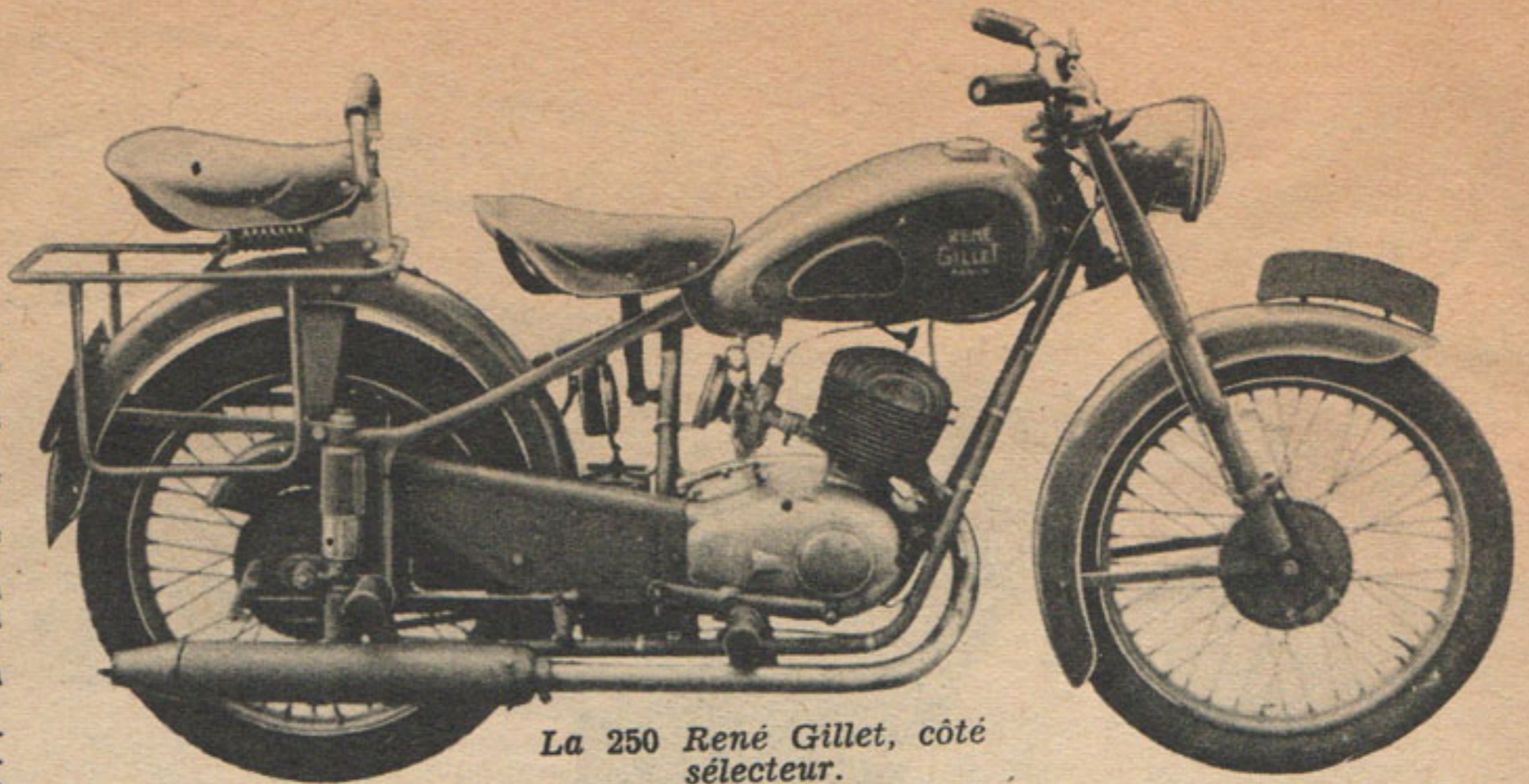
Claquement sec, comme au passage de tous les autres rapports d'ailleurs.

Le moteur ne demande qu'à monter en régime, et l'on sent le deux temps qui possède ses chevaux plutôt en haut.

Vitesses très bien échelonnées, et d'un passage remarquablement précis.

Les premiers kilomètres furent effectués dans Paris, et la 4^e rarement enclenchée, la 3^e très nerveuse, pouvant être utilisée de 30 à 70 kmh., alors qu'en 4^e on ne peut descendre en dessous de 40 kmh. sans cognements.

La première, bien démultipliée, de-



La 250 René Gillet, côté sélecteur.

bon 80 kmh., ce qui est amplement suffisant pour la majorité des motocyclistes. Mais à cette vitesse, on a encore de la réserve de puissance, et bien que le moteur ne soit pas d'une puissance hors ligne — 9 CV 5, soit 38 CV au litre — nous le jugeons bien adapté au travail auquel le destine ses créateurs, la machine étant avant tout utilitaire.

moteur, fait rare pour un deux temps, a un excellent ralenti — et ils seront comblés. Le réservoir de 17 litres assure une autonomie de plus de 400 kms.

Nos essais chronométrés furent effectués avec une machine strictement de série — y compris bougie et réglage carburation — avec du super-carburant additionné d'huile spéciale pour deux temps.

Précisons que la machine bien rodée, avait déjà parcouru plus de 4.500 kms.

1^o 47 kmh. (5.900 t.-m.) en 5" 1/5.

2^o 64 kmh. (5.900 t.-m.) en 9" 1/5.

3^o 85 kmh. (5.500 t.-m.) en 19" 2/5.

4^o 85 kmh. (4.050 t.-m.) en 24" 1/5.

Nous avons chronométré les 85 kmh. en 4^o, afin de mesurer la différence de temps qu'il y a pour atteindre ce chiffre, suivant que l'on pousse en 3^o, ou que l'on change normalement de rapport (3^o à 4^o) aux environs de 70 kmh.

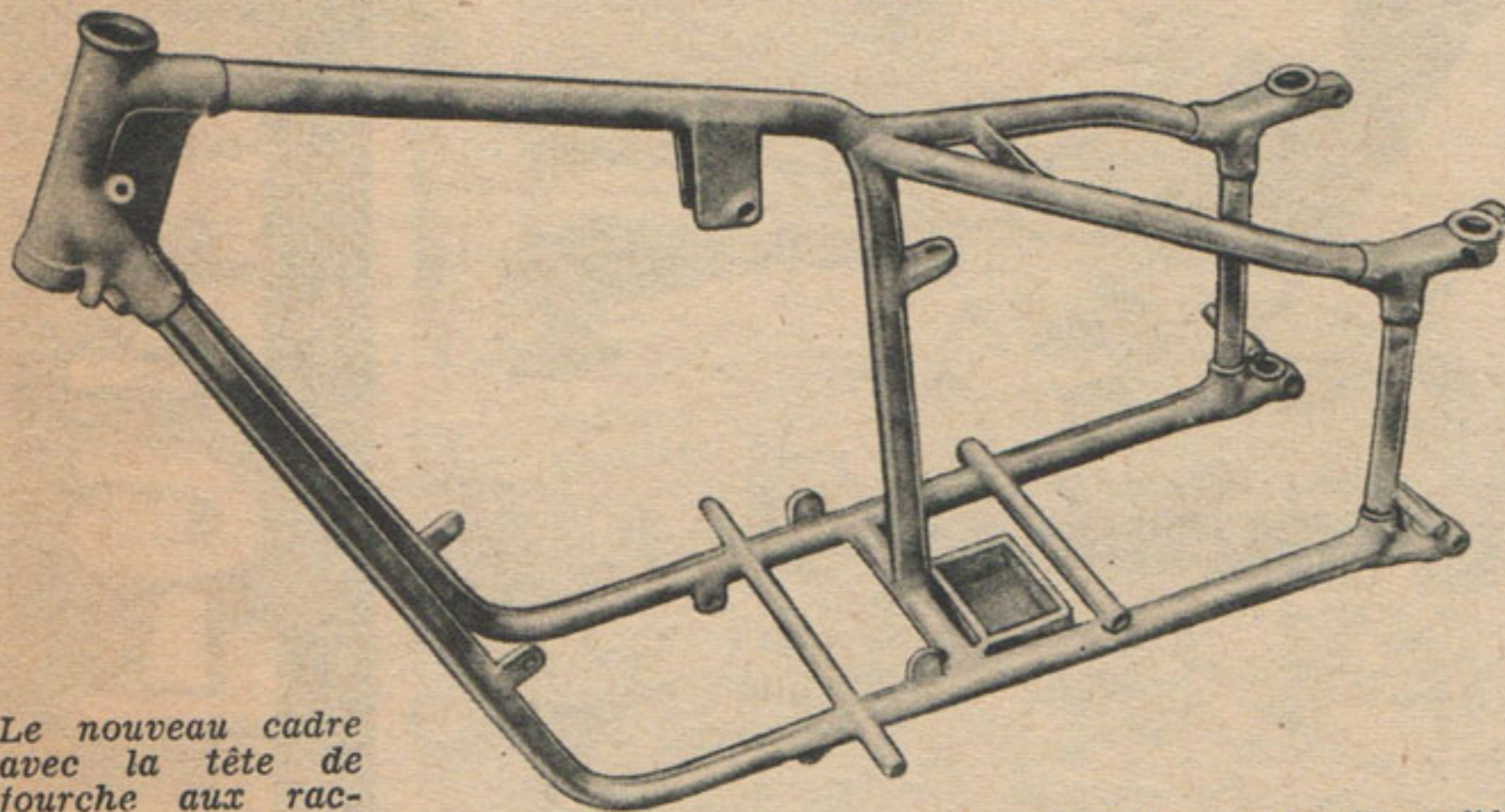
La différence de temps est assez considérable, puisqu'elle se situe à près de 5". La cause : la 4^o est une vitesse peu démultipliée, ne donnant pas de reprises très rapides, mais par contre autorisant une vitesse de croisière de 80 kmh. environ à un régime moteur raisonnable de 3.800 tours-minute.

Quant à la vitesse de pointe, pilote effacé, autant que le permet la présence d'un tan-sad, elle se situe à 101 kmh. 500.

La maniabilité de la machine est moyenne, surtout à basse allure.

Néanmoins, elle se bascule bien en virage et donne une impression de sécurité, même pour les courbes prises rapidement où le pot d'échappement accroche...

Les suspensions avant et arrière et la selle sont très souples et des passages sur mauvais pavés sont passés inaperçus.



Le nouveau cadre avec la tête de fourche aux raccords brasés.

mande toutefois au démarrage, surtout à deux, de faire patiner l'embrayage.

Pour la circulation urbaine et afin d'augmenter la maniabilité, nous avons tout le temps conduit frein de direction totalement desserré.

Mais la 250 René Gillet est évidemment une machine conçue pour faire des kilomètres, et ce n'est que sur route que l'on se rend compte de ses possibilités.

Le moteur, comme nous l'avons dit précédemment, paraissant avoir ses chevaux surtout aux hauts régimes, il ne faut pas hésiter à tirer sur chaque rapport, bien que la René Gillet ne soit pas une machine à caractère sportif.

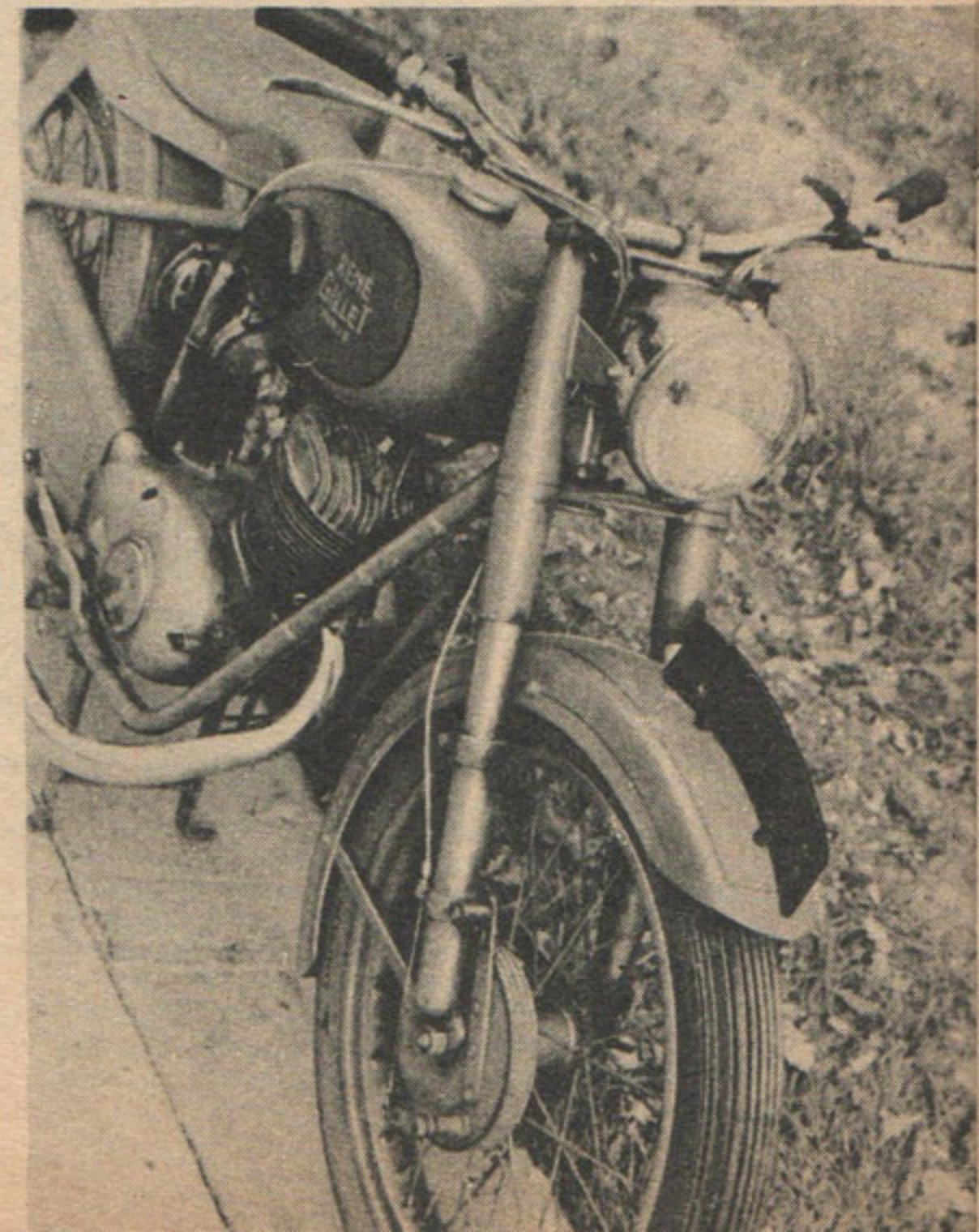
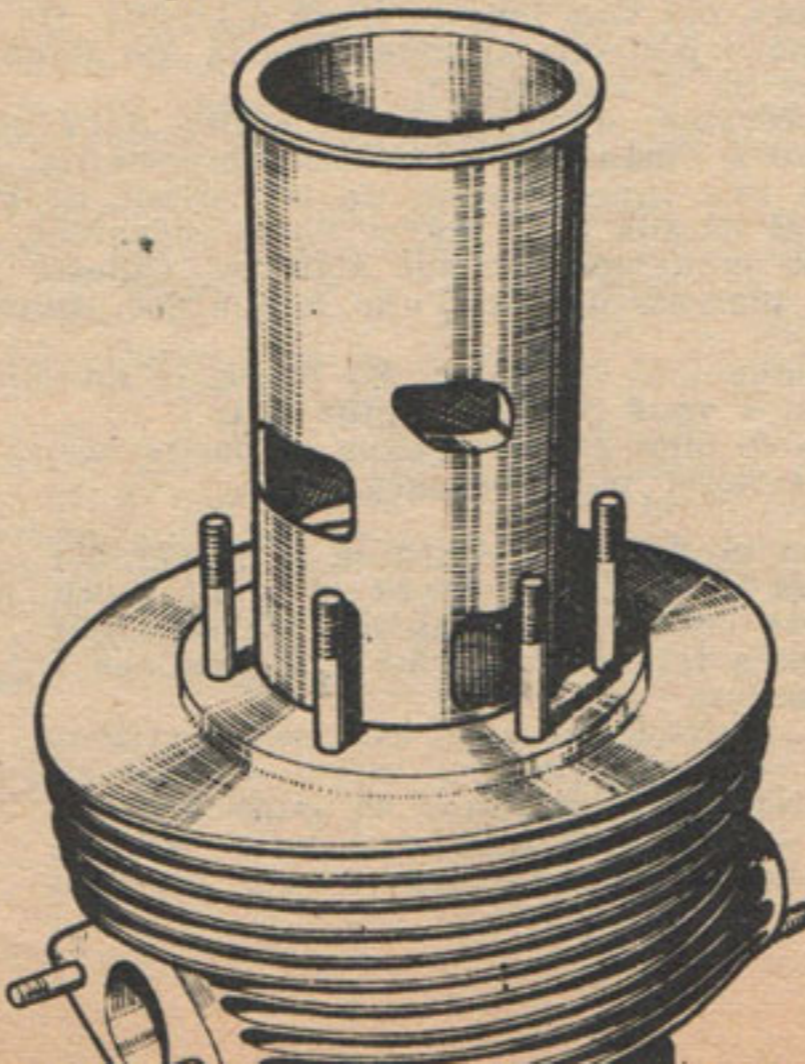
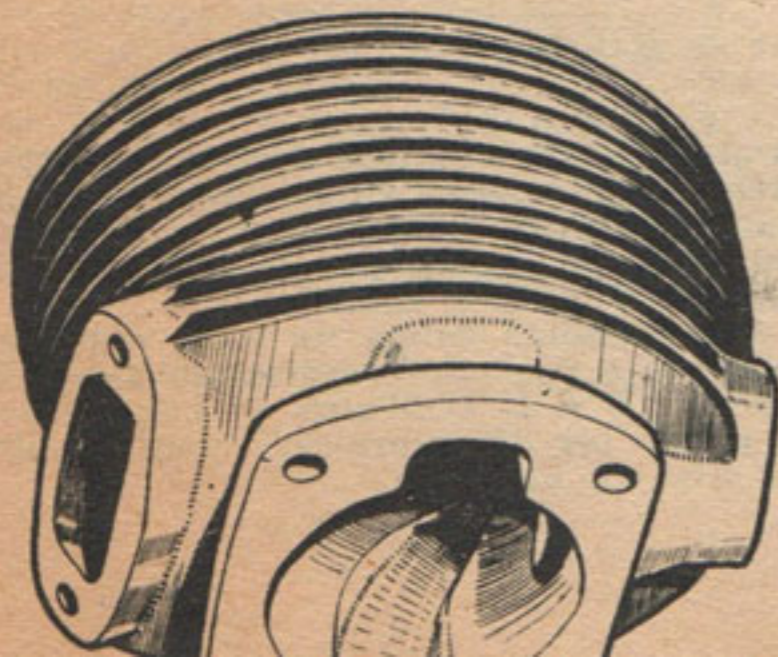
A deux, les accélérations sont franches, et la vitesse de croisière se situe à un

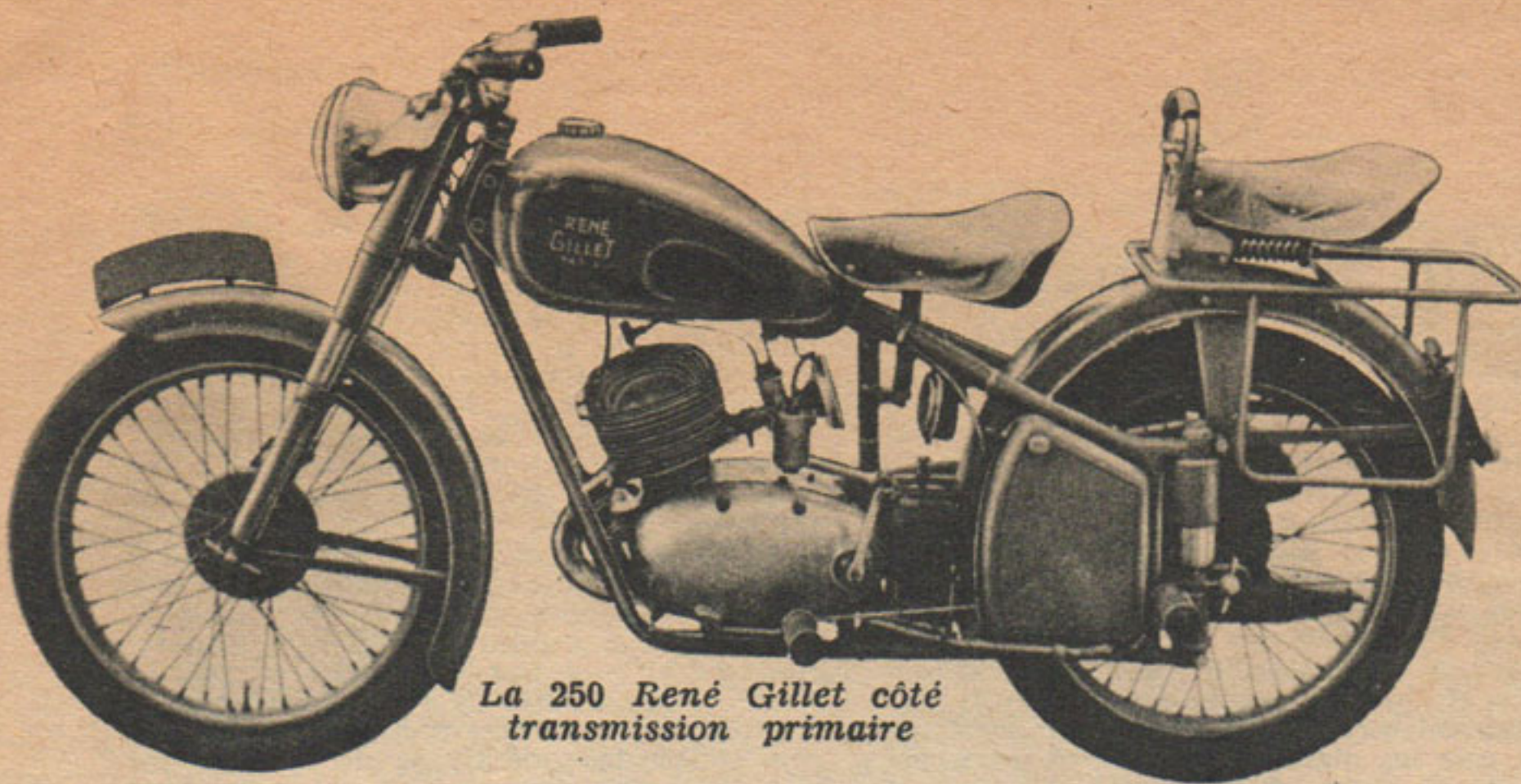
Comme pour tout deux temps, il est difficile de parler de consommation. Le constructeur indique 3 l. 5, ce qui est vrai sur route. Mais en ville et banlieue, en tirant fort, et en utilisant rarement la 4^e, il faut ajouter un bon litre en plus au chiffre précité.

Le deux temps est gourmand à hauts régimes, chacun le sait, mais mieux vaut avoir un moteur avec de larges passages d'admission et de transferts — comme c'est le cas — plutôt que d'avoir un moteur étranglé tournant tout de suite sur 4 temps, et aux accélérations désespérantes.

Que ceux qui ne veulent pas consommer ne montent pas en régime, ne donnent pas de coup de gaz à l'arrêt — le

Ci-dessous, à gauche : le cylindre, avant que la chemise ne soit placée, laisse voir ses importants transferts. Au milieu : le cylindre surmonté de la chemise en fonte. A droite : la fourche avant télescopique.





La 250 René Gillet côté transmission primaire

Conséquence de cette souplesse, et surtout du manque de progressivité, talonnage de la fourche avant au freinage, quand celui-ci est brutal, il est vrai.

De même aux passages de dénivellations, la selle talonne — poids de l'essayeur 80 kgs environ — seule la suspension arrière réglable n'a jamais talonné, même à deux, et dans ce genre de suspension, c'est certainement l'une des meilleures que nous ayons essayée.

Comme sur toutes les René Gillet, les freins sont conjugués.

Personnellement, nous ne sommes pas partisans de cette solution pour les raisons suivantes :

D'abord la commande à main est dure, puisque à elle seule elle actionne 4 mâchoires de frein.

Le frein avant devrait pouvoir entrer en action bien avant le frein arrière.

En outre, lors d'un freinage brusque, sur terrain gras, la roue arrière s'est trouvée bloquée, nous avons amorcé un dérapage, alors qu'avec deux commandes séparées, nous aurions laissé le frein arrière tranquille ou appuyé fort peu.

Tous les possesseurs de René Gillet ne seront peut-être pas de notre avis, le tout n'étant bien souvent qu'une question d'habitude. Le frein au pied n'agit que sur la roue arrière.

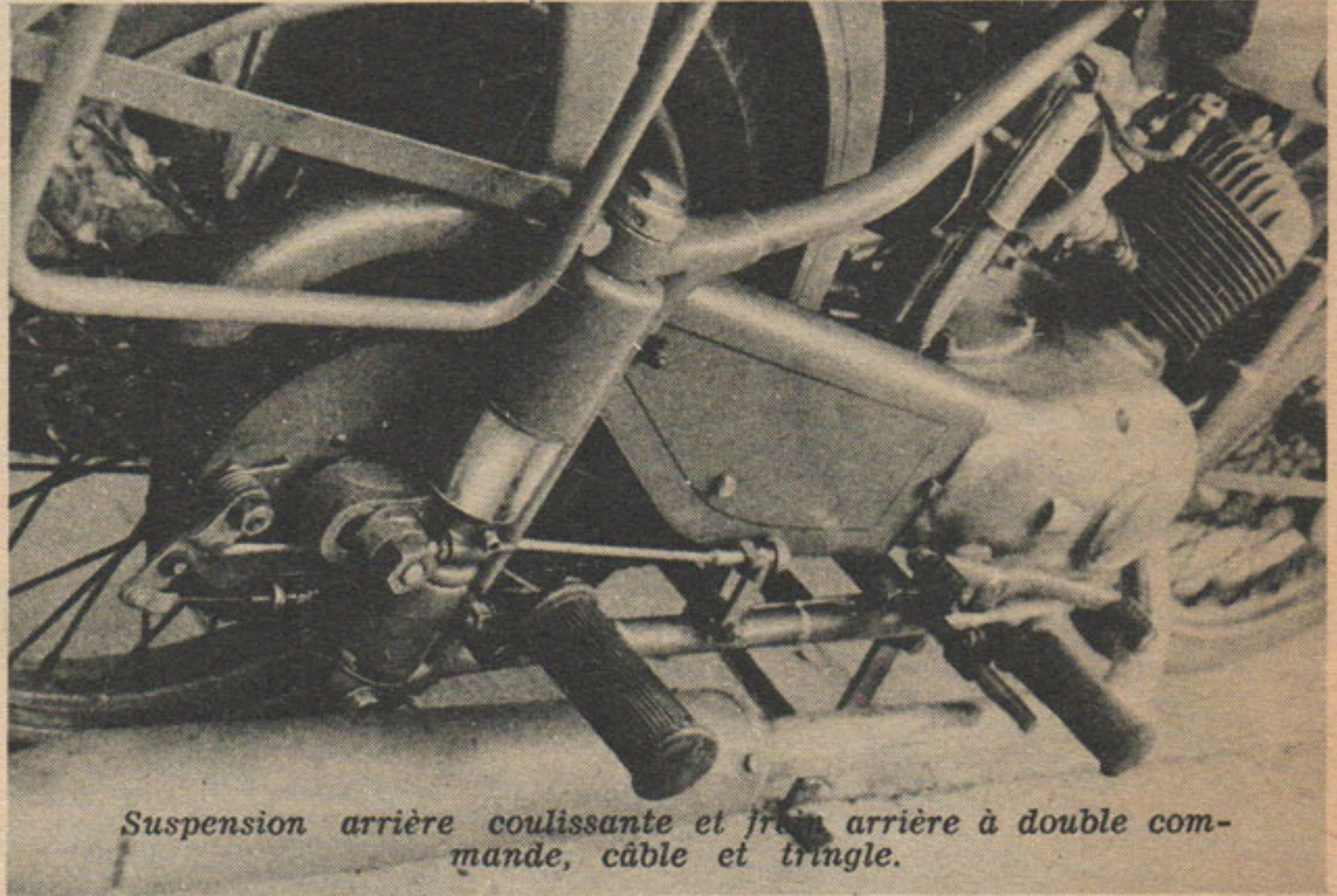
Les tambours réalisés par René Gillet sont d'un bon diamètre : 170 mm, et offrent un freinage très progressif.

L'équipement électrique est de qualité. Avertisseur puissant, qui fait ranger voitures et camions. Eclairage très satisfaisant, avec veilleuse, solution qui doit se

généraliser sur toutes les machines, car trop de 125, notamment, ne peuvent circuler qu'en phare ou code, ce qui éblouit les conducteurs venant en sens opposé. Le commutateur Morel à 4 positions, plus avertisseur dans tous les cas, nous a semblé d'un usage plus pratique que sur de précédents modèles, où nous lui reprochions surtout son extrême mobilité. Toutefois nous verrions mieux ce com-

CARACTERISTIQUES ET REGLAGES

Moteur : deux temps.
 Alésage : 68 mm.
 Course : 68 mm.
 Cylindrée : 246,5 cmc.
 Taux de compression : 7,5 à 1.
 Puissance : 9 CV 5 à 5.000 t.-min.
 Allumage : dynamo France.
 Avance : 8 mm.
 Graissage : par mélange.
 8 % d'huile pendant rodage ;
 6 % après ;
 Hiver SAE 30 - Eté SAE 50.
 Carburateur : AMAC.
 Embrayage : disques acier-bronze.
 Boîte de 4 vitesses.
 Rapports : 15,01; 11,02; 7,76; 5,71 à 1.
 Pneus : 25x3.
 Gonflage : AV 1 kg - AR 1 kg 2 -
 AR avec passager 1 kg 5.
 Freins : diamètre 170 mm.
 largeur 20 mm.
 Réservoir : 17 litres.
 Poids à vide : 120 kgs.
 Empattement : 1 m 32.
 Longueur : 2 m.



Suspension arrière coulissante et frein arrière à double commande, câble et triangle.

mutateur fixé sur le côté gauche du guidon.

Enfin, nous trouvons un vaste porte-bagages bien conçu pour recevoir des sacs, et suffisamment long pour recevoir un paquet derrière le tan-sad. Ce dernier, livré sur demande par la maison et réglable suivant le poids du passager, nous a semblé un peu en arrière, ce qui influe sur la maniabilité de la machine, lorsque l'on roule à deux, à faible allure.

Il est hors de doute que la 250 René Gillet fera une brillante carrière. C'est le

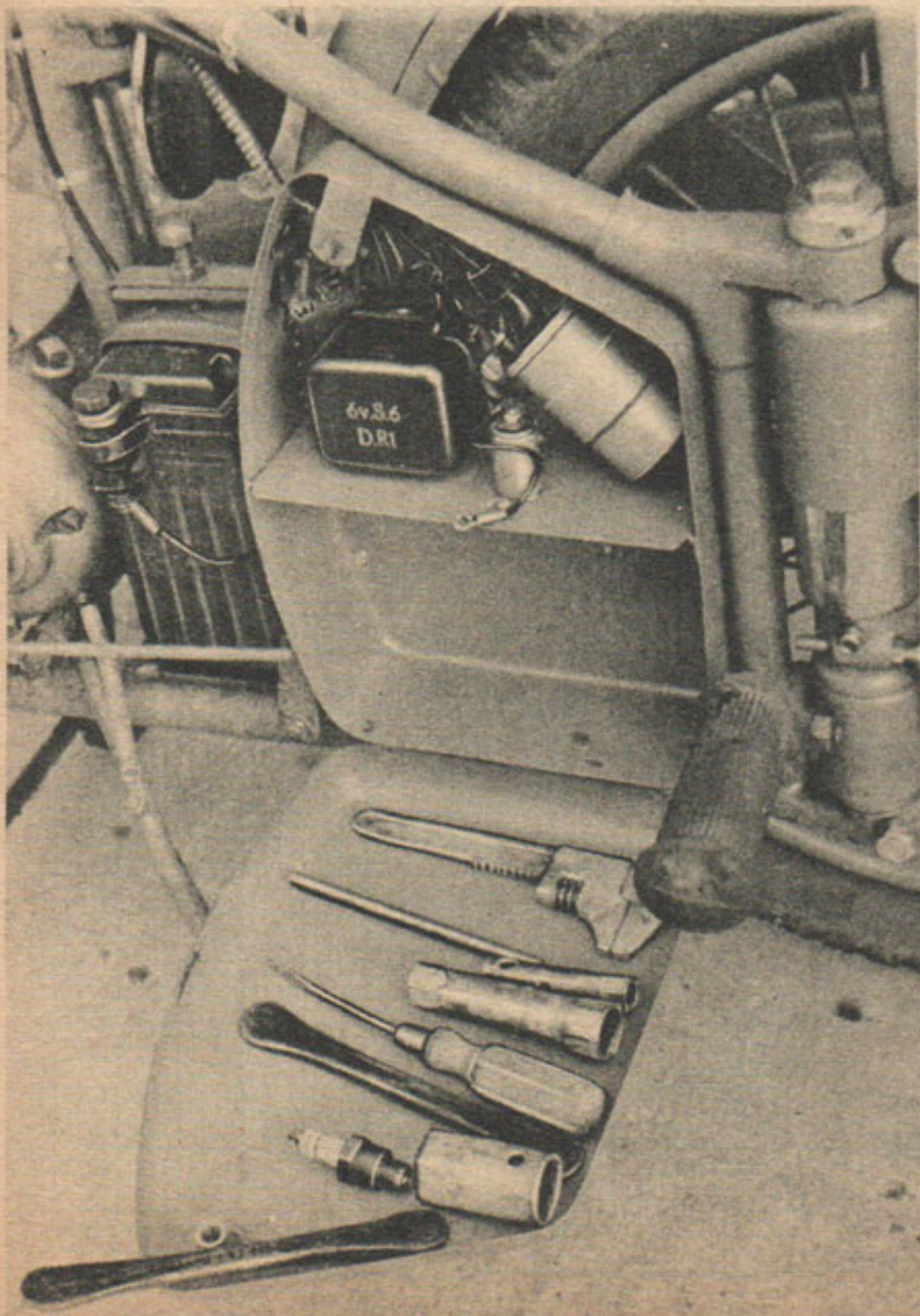
genre de machine que de nombreux motocyclistes attendent.

Simple, robuste, elle permet le grand tourisme avec un passager, à des moyennes que de nombreuses petites voitures envieraient.

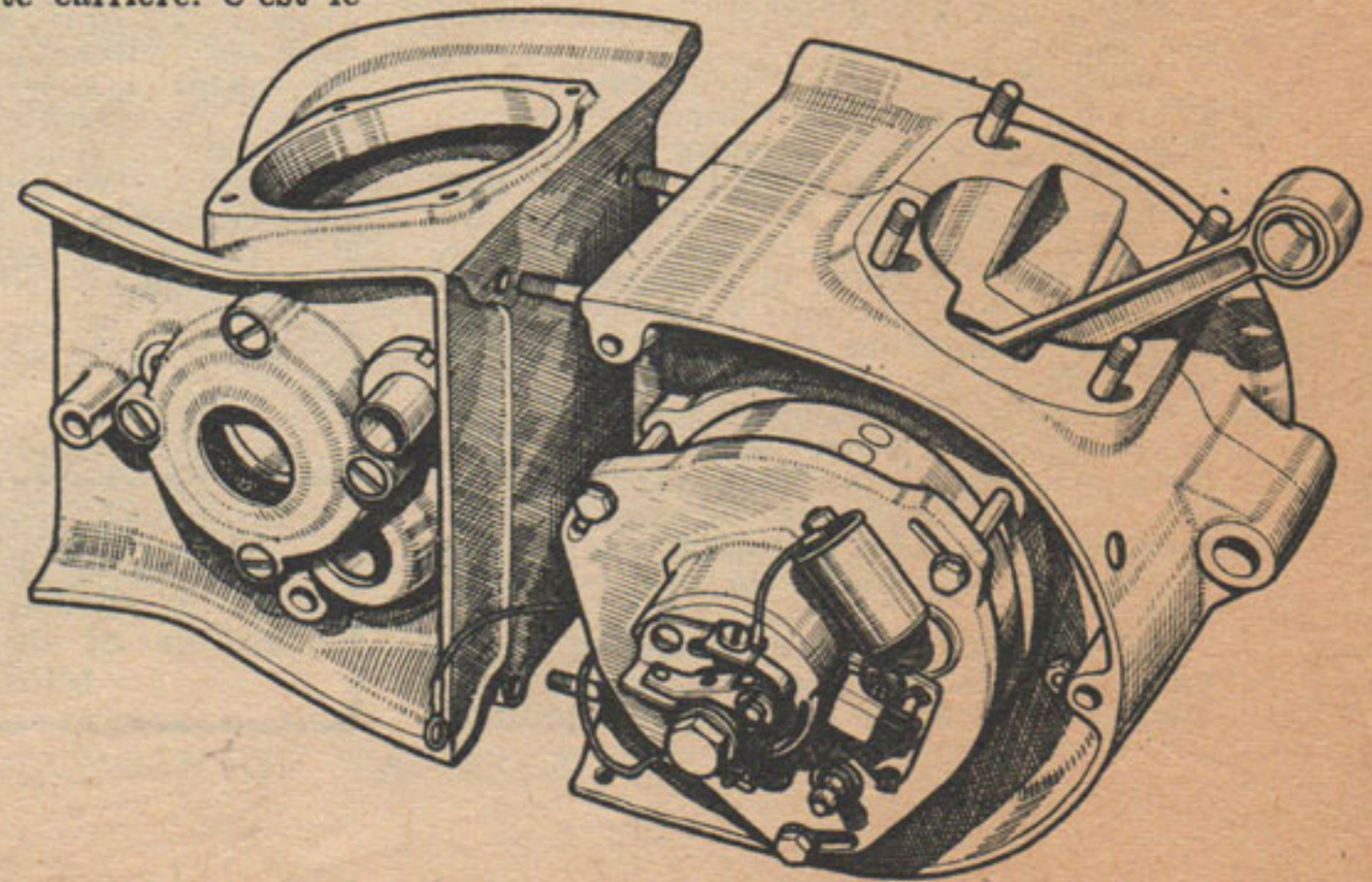
En outre, son prix de 196.000 fr. est à la portée de bien des bourses.

Souhaitons donc longue vie à la 250 René Gillet et aux modèles qui en dériveront.

C. R.



★
 A gauche : le vaste coffre à outils sert en même temps de refuge à la bobine, au régulateur, etc... A droite, assemblage du semi-bloc-moteur.



Le point de vue du Technicien

La 250 A.51 est bien dans la tradition des grosses bicylindres, du moins en ce qui concerne le souci constant de faire une machine de long usage avec le minimum d'entretien. Une visite à l'usine, et les pièces en mains suffisent pour nous faire émettre cette opinion, confirmée d'ailleurs par le service après-vente de l'usine.

Quels sont les éléments de cette traditionnelle solidité ? C'est tout d'abord le moteur, car évidemment le cadre lui-même, à moins d'accident, ne s'use pas.

Dans ce moteur, ce qui frappe le plus, c'est que le prix de revient de chaque pièce semble ne pas être pris en considération, pourvu que la pièce soit construite comme si elle devait travailler toujours à sa limite de sécurité, alors qu'en réalité, dans le cas le plus exceptionnel, l'effort demandé en sera très éloigné !

Pas de solutions hardies et d'avant-garde, mais des idées très justes et très rationnelles qui en font un moteur bien conçu et pratique.

Cette qualité se perd de plus en plus sur les beaux-blocs-moteurs-bien-nets, mais il faut reconnaître qu'ici la ligne du bloc et l'accessibilité aux organes sont accommodées d'une façon que l'on aimerait voir plus répandue.

Pour en donner un aperçu, signalons que 4 écrous à dévisser donnent un accès immédiat au sélecteur, puisque tout le mécanisme vient avec le couvercle (sans possibilité de faire tomber une pièce dans la boîte), et en même temps par l'ouverture un examen complet de la boîte peut être opéré sans rien démonter d'autre.

Pour la dynamo, deux accès sont possibles. Un couvercle tenu par deux ressorts découvre le rupteur instantanément, tandis que le carter côté dynamo est sec et n'est fixé que par 4 vis, notons une cloison centrale qui isole totalement la dynamo des projections de la chaîne et du pignon de sortie de boîte.

Voyons maintenant le montage au fur et à mesure des opérations.

Tout d'abord le cylindre. En alliage léger, de bonnes dimensions, il est préparé à recevoir la chemise en acier traité par un tournage de l'alésage et une rectification des transferts à la fraise entraînée par flexible.

On remarque tout de suite les dimensions généreuses des lumières et des tubulures, et aussi les six goujons de fixation de la culasse qui permettent une bonne étanchéité du joint.

L'embiellage est centré dans un montage et serré à la presse, les deux extrémités du maneton étant légèrement coniques. La particularité de cet ensemble est la répartition symétrique des masses sur chaque côté. A droite se trouve la dynamo « France » en bout d'arbre et à gauche un volant régulateur des impulsions motrices, en acier. Ces masses en mouvement sont supportées par deux gros roulements de 30 mm de diamètre intérieur, ce qui est d'ailleurs la dimension des arbres.

Toute la partie embiellage est montée dans les carters, et complétée par la dynamo avant de poursuivre le montage. La particularité intéressante de ce bloc est justement de ne pas être un bloc intégral, mais un semi-bloc dont l'arrière, qui contient la boîte de vitesses, est facilement séparable pour plus de commodité à la réparation. Ce carter arrière, ou carter de boîte, a la particularité de ne pas posséder de séparation pour le démontage, mais d'être coulé d'une seule pièce avec comme seules ouvertures, celle du couvercle supérieur qui est le sélecteur, et celle d'un couvercle latéral côté embrayage, qui porte les roulements de boîte.

Cette particularité de construction a l'avantage de ne permettre absolument aucune fuite de la boîte par les joints...

car il n'y en a pas ! Une libre communication est établie entre la boîte et le carter de transmission primaire. Les axes et pignons de boîte sont enfilés dans le carter par l'orifice du petit couvercle latéral. Le couvercle qui porte les roulements est fixé à son tour, et la boîte garnie de ses pignons est prête à être boulonnée au carter moteur par 4 écrous serrés sur les goujons que celui-ci porte à cet effet.

Parlons en passant des pignons de boîte et de leur commande. Ce qui surprend un peu à première vue, c'est de voir que les pignons ne sont qu'au nombre de 6, alors que la boîte comporte 4 rapports. Ceux-ci sont obtenus par une utilisation rationnelle des baladeurs, alors que les pignons sont toujours en prise. L'arbre intermédiaire est formé par un pignon triple d'un seul morceau, alors que les 3 autres sont fous sur les arbres et toujours clabotés deux par deux par les baladeurs.



La béquille latérale qui sera très prochainement commercialisée.

La prise est obtenue en clabotant les deux baladeurs de part et d'autre du pignon central et ainsi les deux arbres sont liés par cet intermédiaire.

Cette diminution du nombre des pignons autorise une plus grande largeur de denture pour ceux qui restent (20 mm) et aussi, ce qui est important, une large portée des clabots au moment du verrouillage (6 mm). Ici encore la conception astucieuse de la boîte permettait de réduire la longueur des axes et par cela même d'abaisser le prix de revient, mais on a préféré élargir les pignons, donc augmenter la solidité.

La commande des baladeurs est effectuée d'une manière certainement unique, par un système de sélecteur à « action continue » qui met en mouvement deux doigts qui, à leur tour, commandent les fourchettes.

Le principe assez simple conduit pourtant à un ensemble certainement délicat à mettre au point, mais qui, il faut le reconnaître, fonctionne impeccablement.

La transmission primaire s'effectue par chaîne sans attache rapide, l'embrayage est en bout de vilebrequin et peut être sorti d'une seule pièce sans démonter le ressort, juste en dévissant l'écrou central de fixation.

Nous publierons, dans un prochain numéro, des vues éclatées de la boîte de vitesses, du mécanisme de sélecteur et de la fourche avant télescopique.

Un gros ressort unique comprime les disques de friction en acier et bronze alternés. Le pignon denté qui entraîne la boîte comporte également le dispositif de lancement du moteur.

Ce grand pignon en acier comporte une denture intérieure spéciale où s'accroche un cliquet escamotable en position normale de fonctionnement :

Le secteur de kick et la pédale restent fixés sur le couvercle amovible et sur l'axe est centrée une rondelle qui sert à escamoter le cliquet en position de repos. Lors du remontage du carter gauche, il faut par conséquent veiller à la position du cliquet qui doit avoir sa pointe juste à la hauteur de l'axe du pignon.

Disons pour en terminer avec le moteur que toutes les opérations de révision ou remplacement des pièces, sauf le vilebrequin, peuvent être effectuées sans retirer le moteur du cadre.

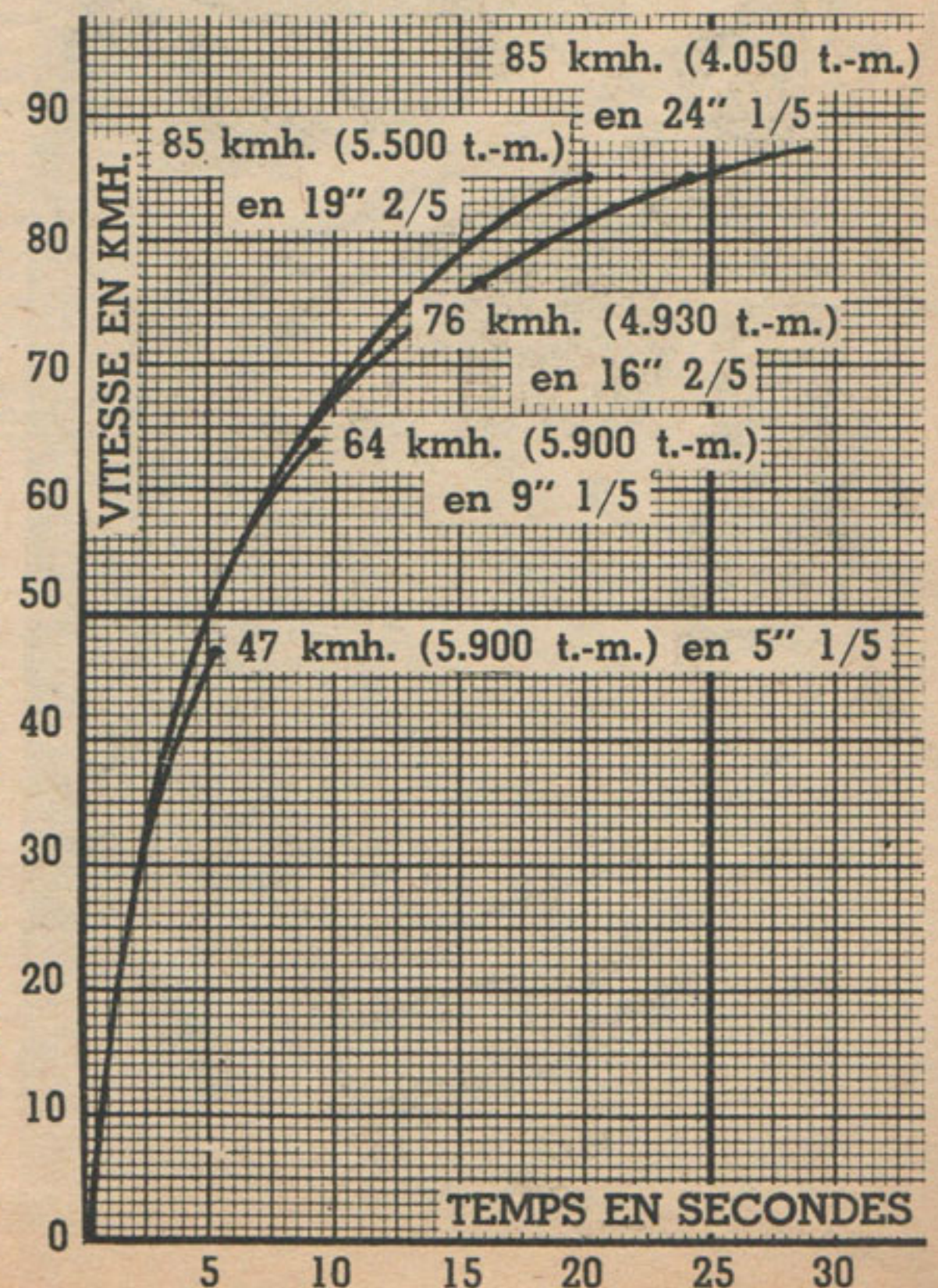
Voyons maintenant ce cadre. Du type à double berceau, on y emploie à la fois la soudure autogène et le raccord brasé en fonte malléable pour la tête de fourche et les supports de suspension arrière. Le tube supérieur de fort diamètre est coudé sous la selle pour redescendre verticalement jusqu'à une entretoise d'écartement des deux petits tubes du berceau inférieur.

Le cadre porte nombre de supports soudés, évidemment quatre œils pour la fixation du moteur, une barre transversale pour la fixation des repose-pieds, un tube transversal également pour passer l'axe de commande du frein arrière, le support de batterie en forme de petit bac en tôle, le support d'articulation de la selle, et aussi ce que l'on ne rencontre pas souvent, les supports pour les repose-pieds arrière. La suspension arrière est du type classique coulissant avec axe de gros diamètre et coussinet en bronze. La fourche télescopique entièrement fabriquée par la maison René Gillet est une télescopique à amortisseurs hydrauliques et comporte un arceau matricé pour soulager le travail de l'axe de roue avant.

Signalons que cette fourche est aisément démontable pour refaire le niveau d'huile des amortisseurs.

J. H.

Courbe d'accélération. (voir texte page précédente).



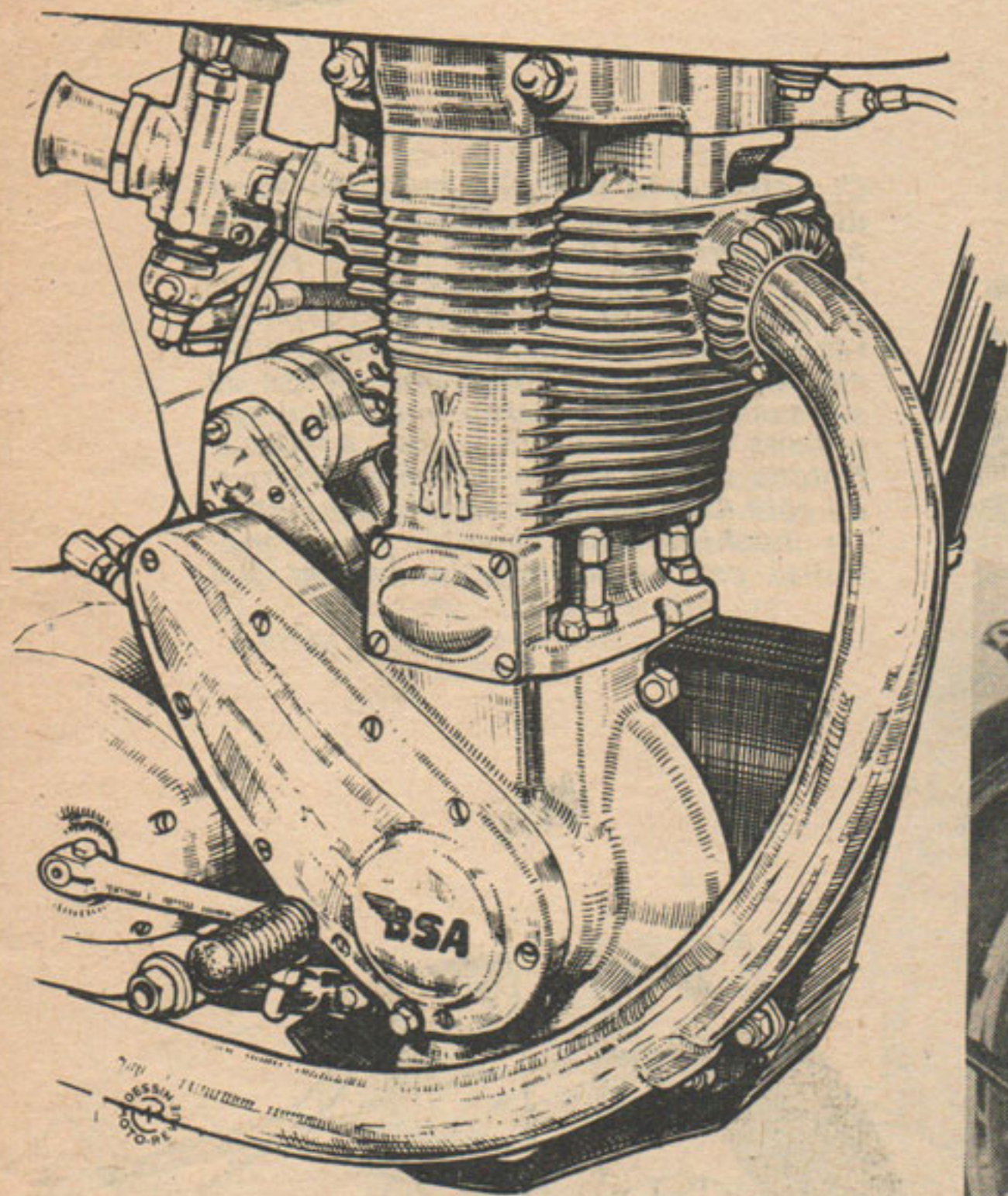
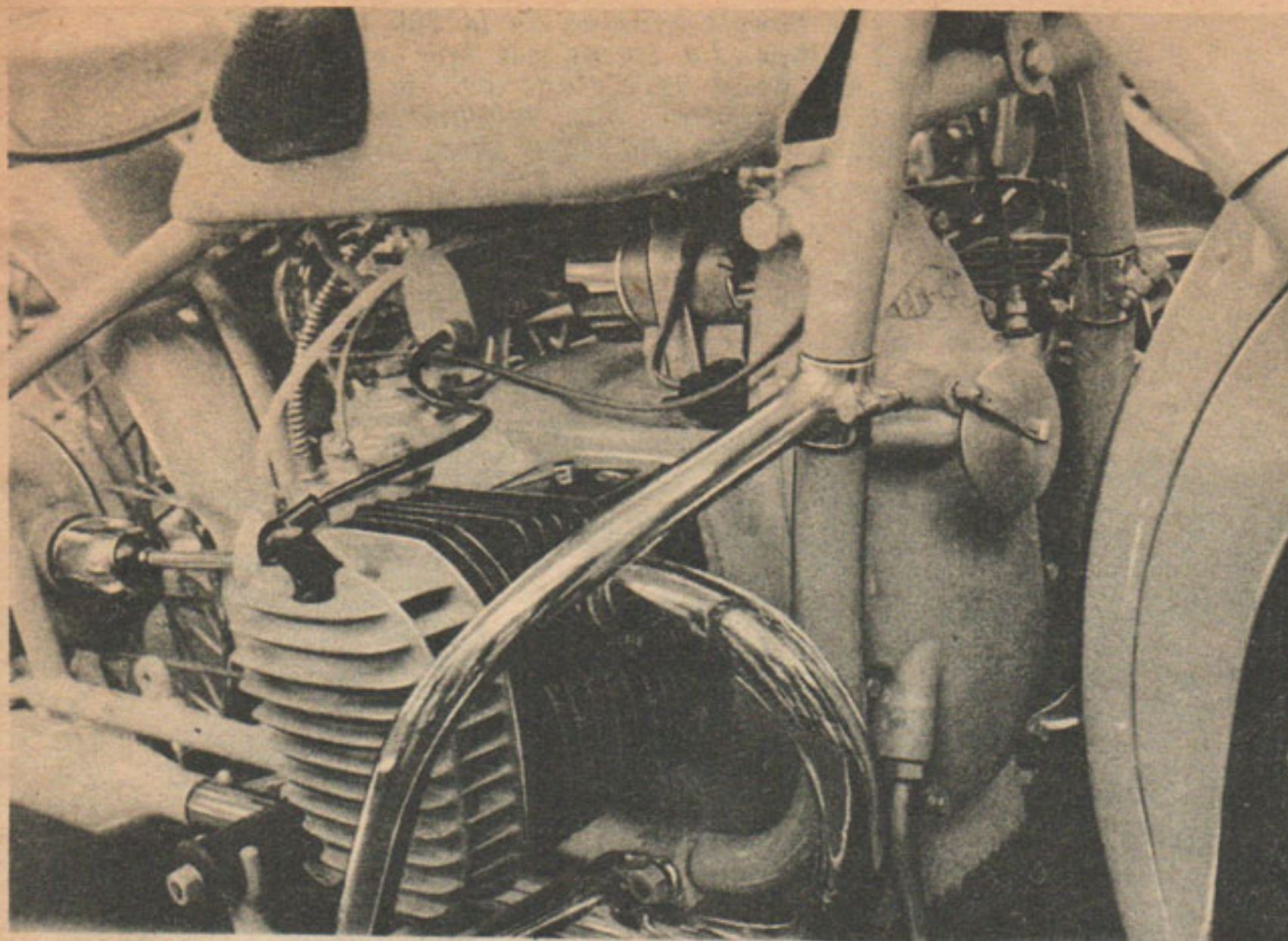
PHOTOGRAPHES

et

DESSINATEURS

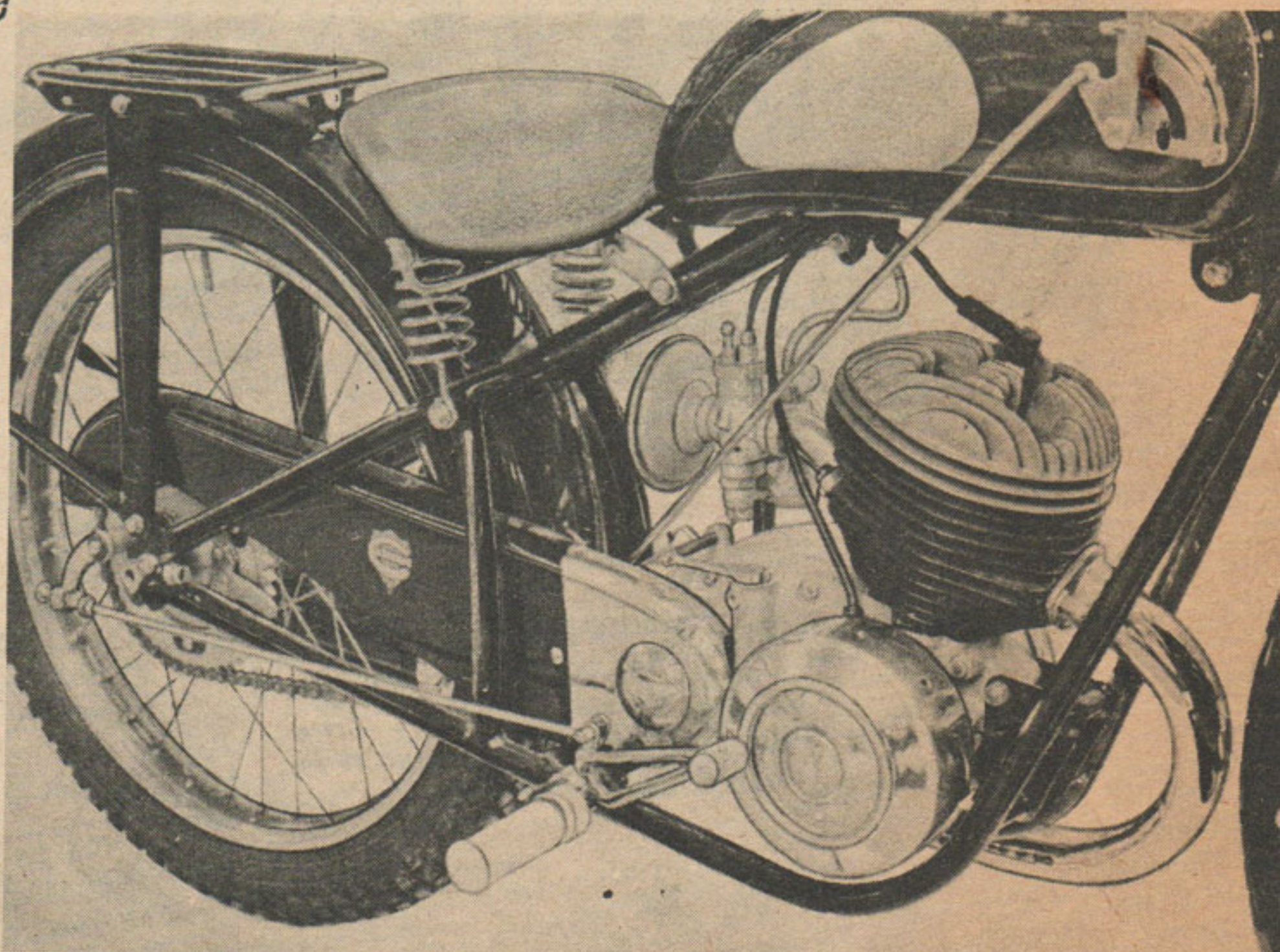
au 39^e Salon

MOTOCYCLISTE



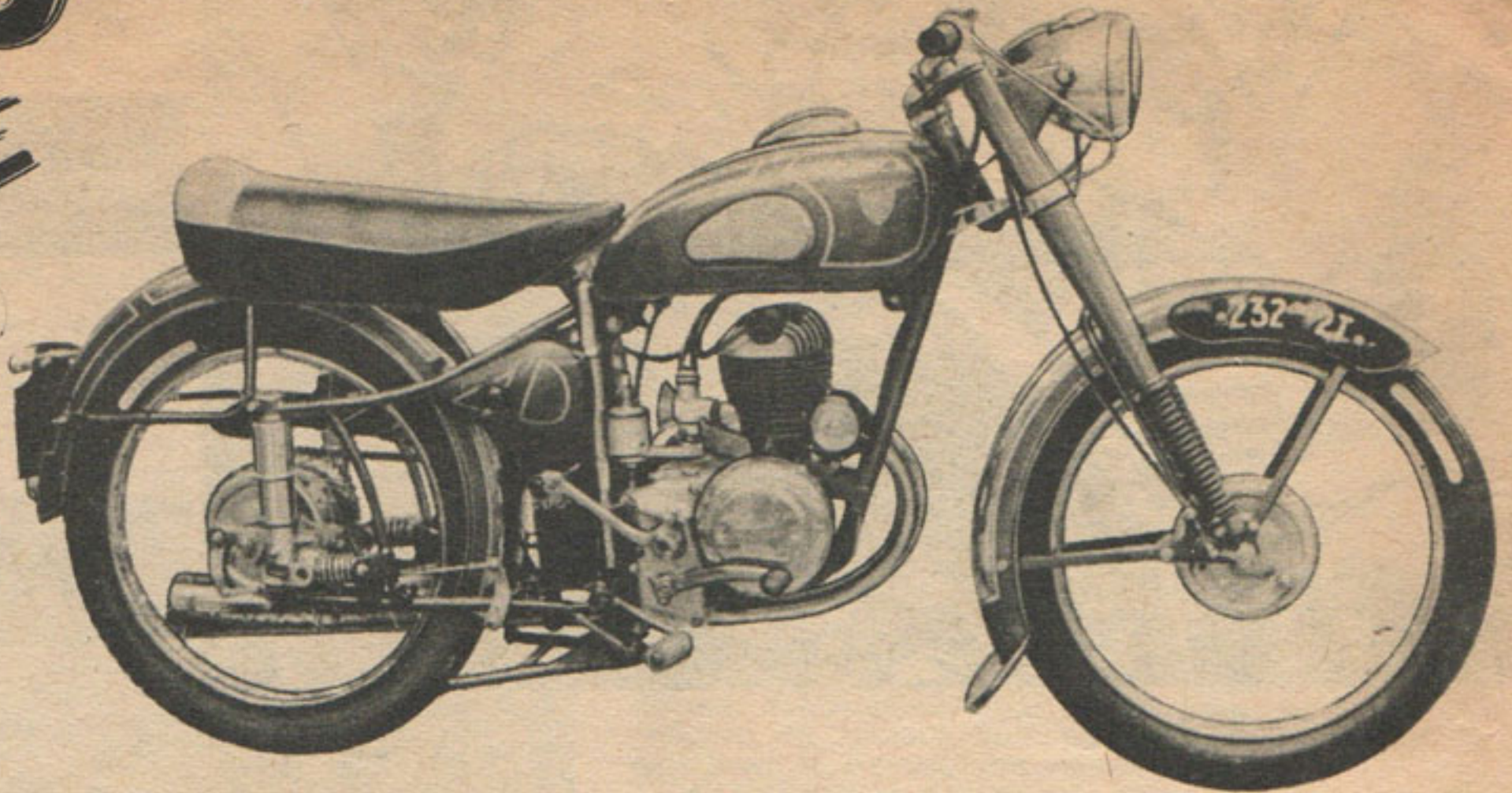
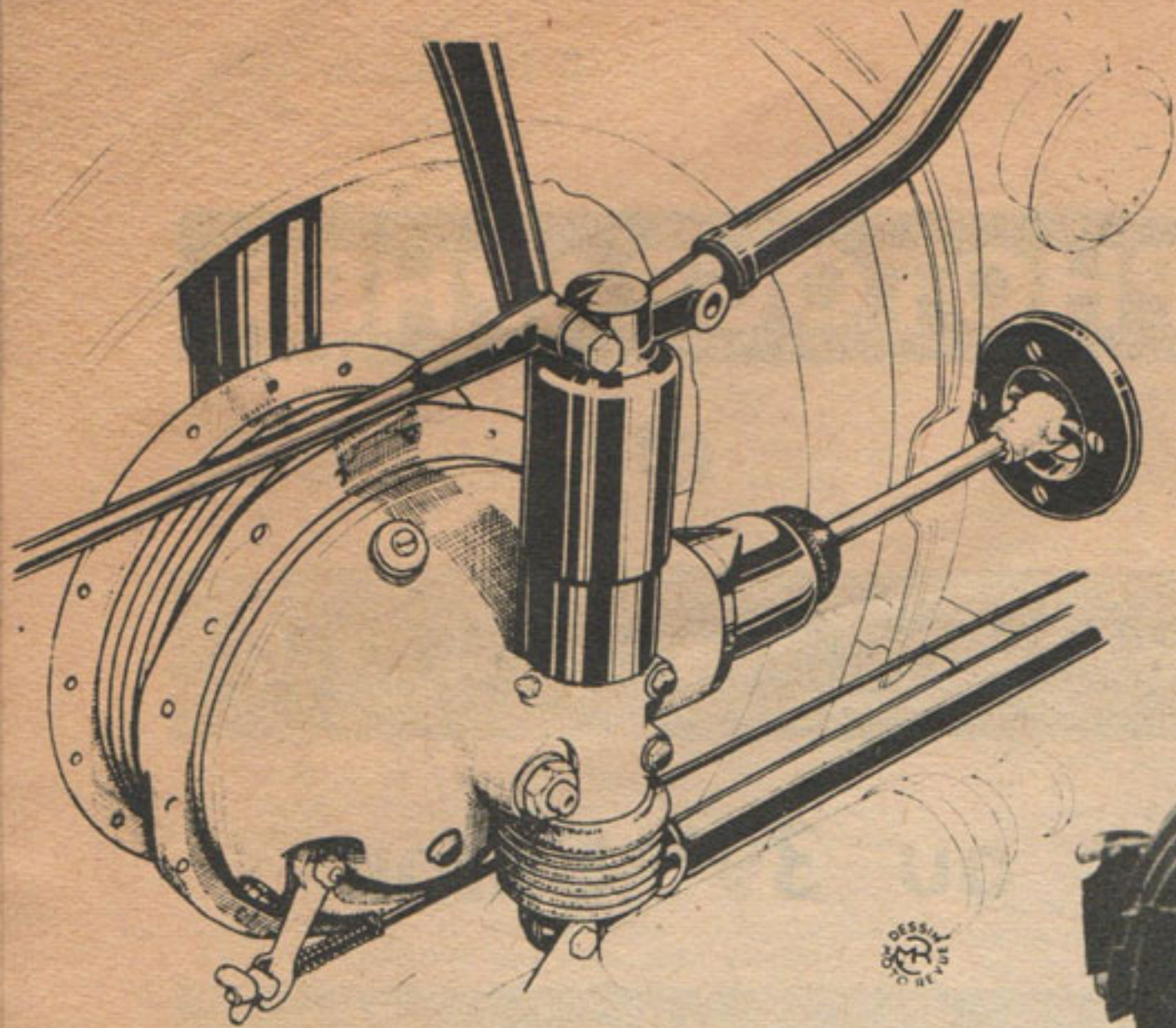
Au stand Cazenave, un constructeur venu tout dernièrement à la motocyclette, figurait le modèle populaire ci-contre. Moteur Ultima 200 cmc. deux temps avec vitesses commandées à la main. Cadre rigide à l'arrière.

La production nationale, pauvre en machines de grosses cylindrées, comptera désormais un nouveau modèle en 750 cmc., déjà connu du public, mais qui jusqu'à présent ne pouvait en bénéficier. Il s'agit en effet de la 750 Cemec dont un grand nombre équipe nos brigades routières motocyclistes. Le moteur ci-dessus est un flat-twin à soupapes latérales dérivé du BMW R 12. Ci-contre : le nouveau moteur Gold Star avec culasse aux ailettes plus carrées et pipe d'admission plus inclinée.

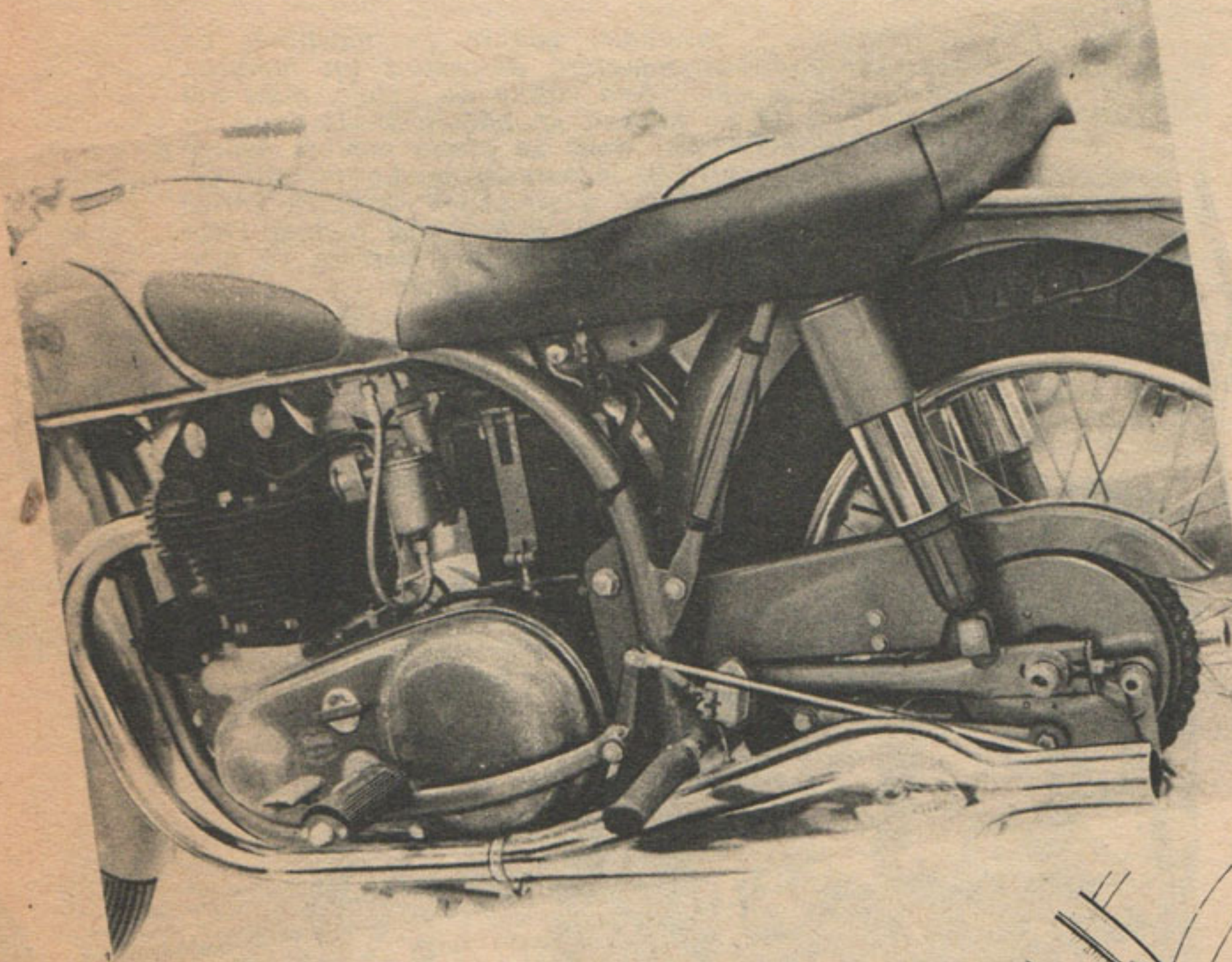


UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

A gauche : le couple conique de la 350 DKW-IFA flat-twin 2 temps. La forme est très arrondie et le volume est assez important car le carter du couple sert de fixation aux mâchoires du frein arrière qui est d'un diamètre assez important.

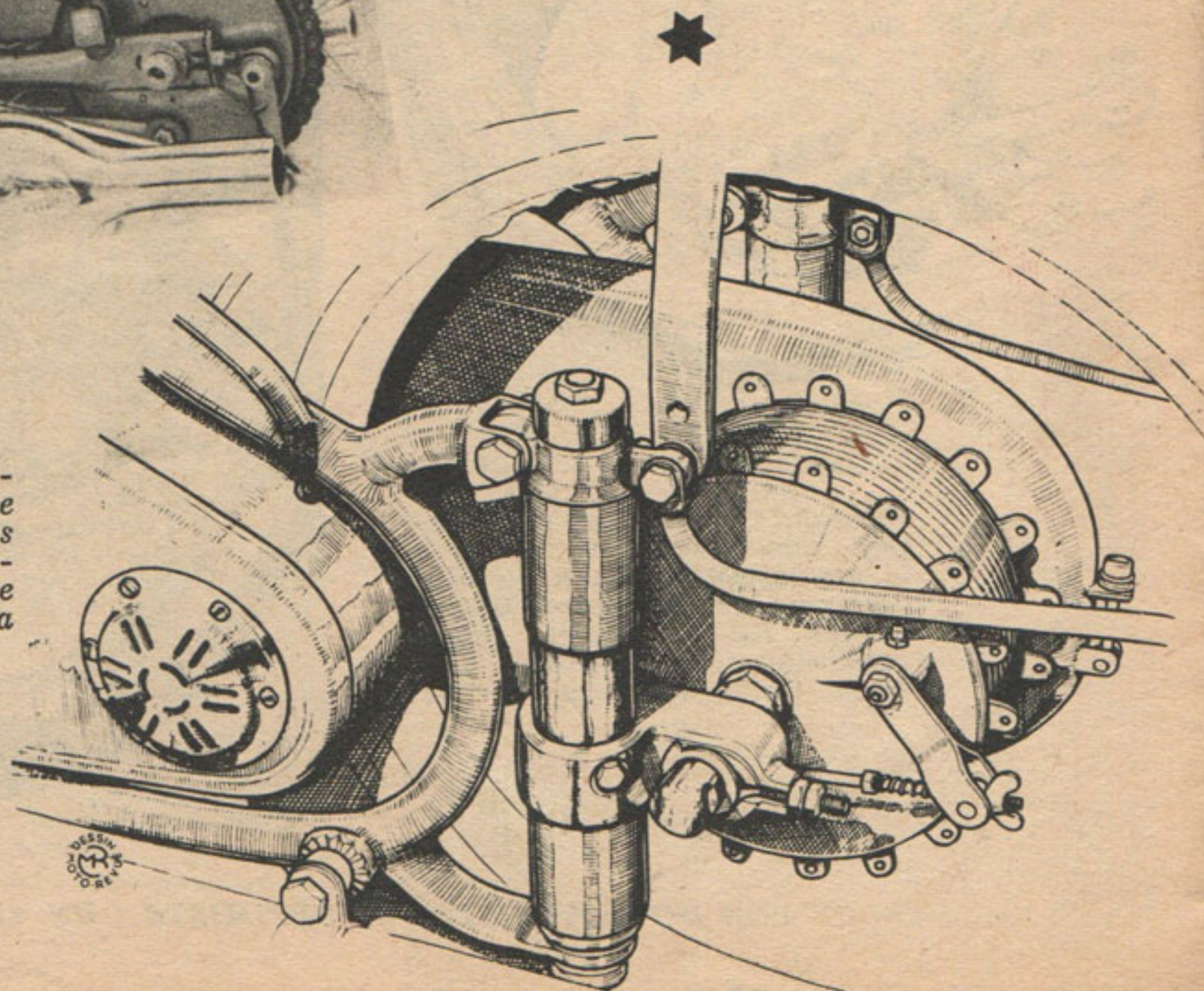


Ci-dessous : la Norton « Dominator de Luxe », version réservée à l'exportation, comportant notamment un réservoir étamé, une selle double et le célèbre cadre « lit de plumes » si apprécié en compétition.

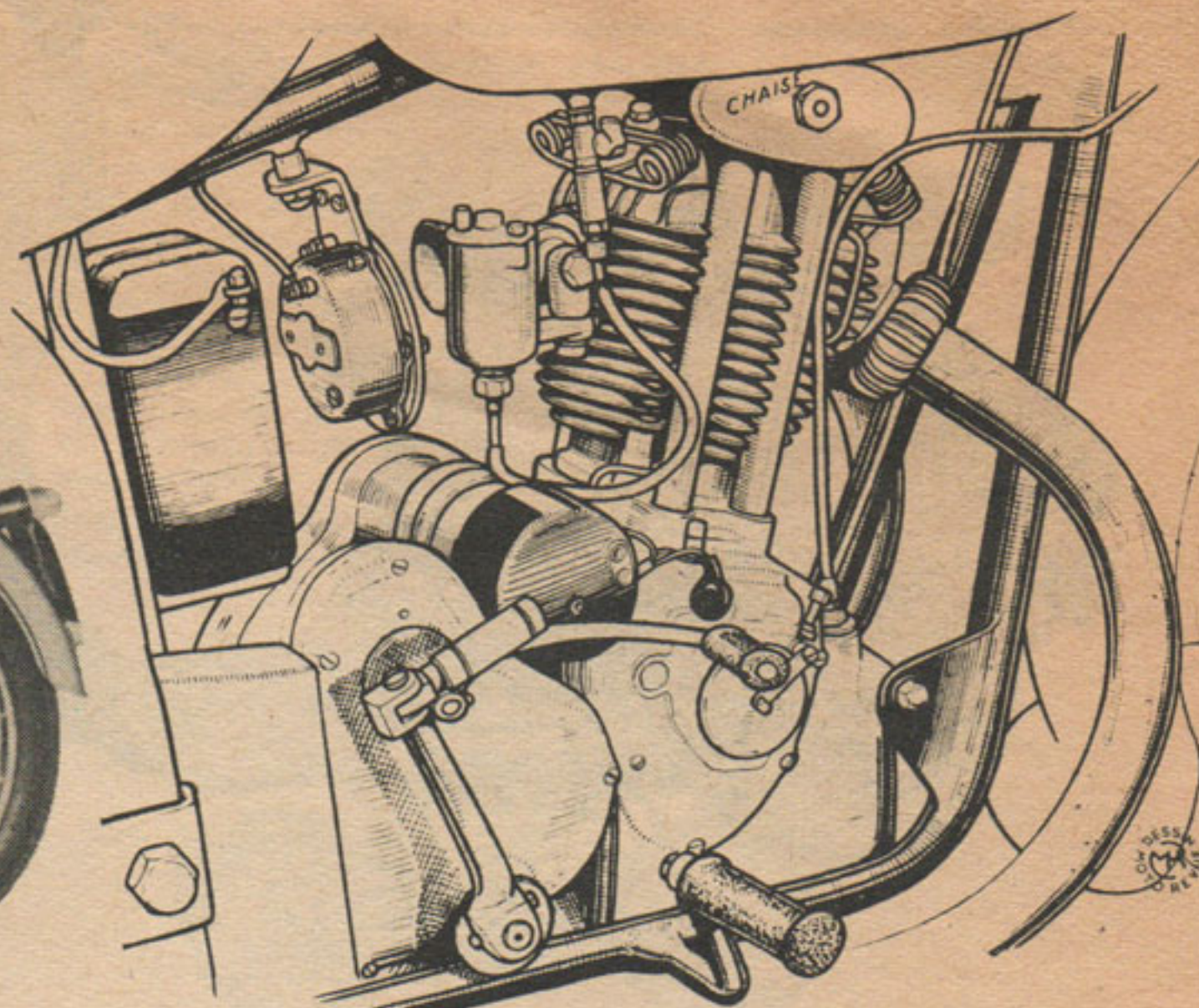
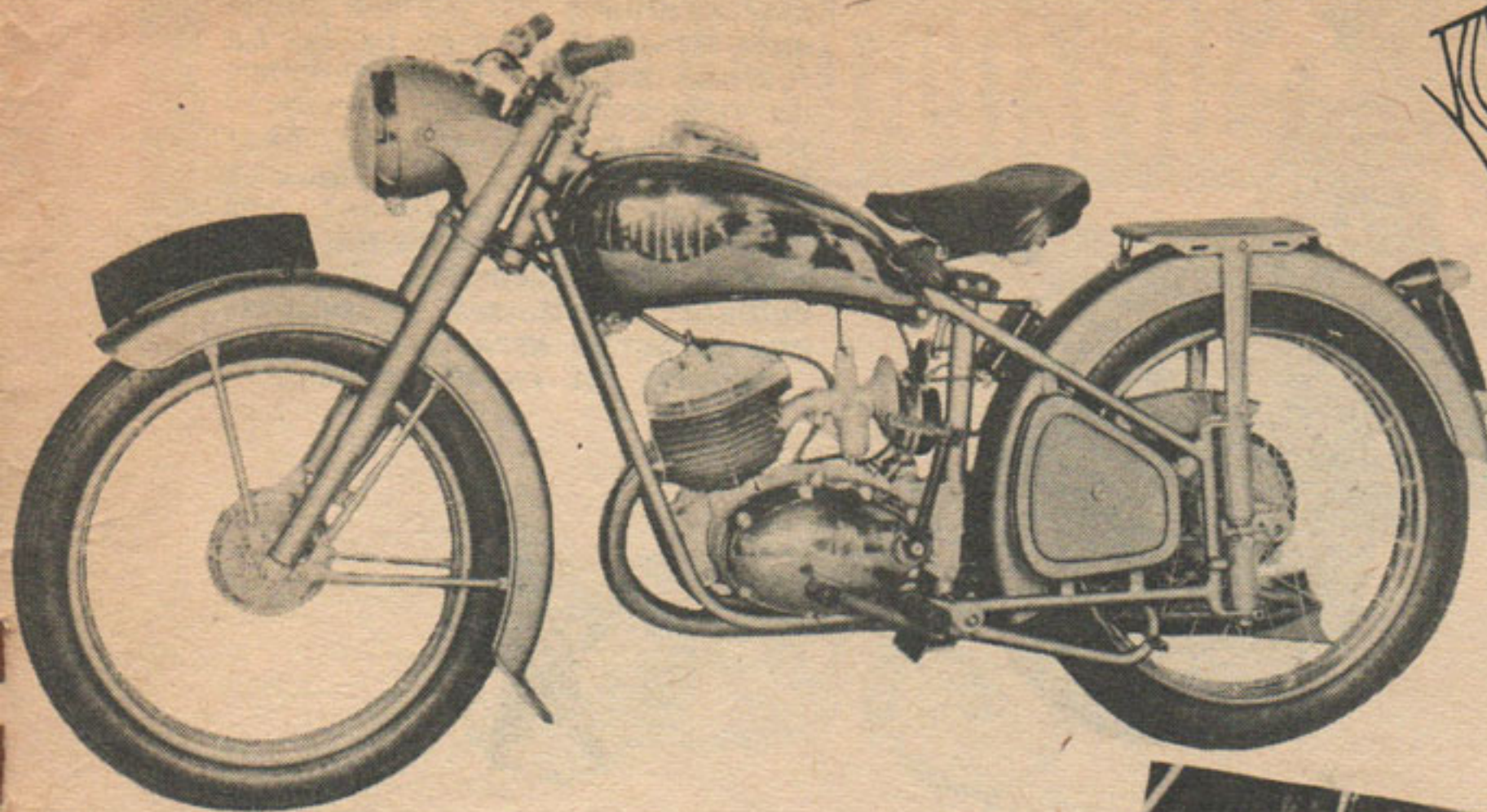


Ci-dessus : la nouvelle machine sport de Monet-Goyon : la 232 cmc. directement dérivée du modèle ayant participé au Bol d'Or. La boîte est à 4 rapports. Cuve de carburateur séparée, réalisée par Gurtner. La selle double est la nouvelle Aurora, qui garde sa silhouette particulière, mais heureusement a une largeur plus agréable. Notons également le tambour de frein du côté droit (à gauche précédemment). La machine était émaillée rouge métallisé comme les 250 du dernier Bol d'Or.

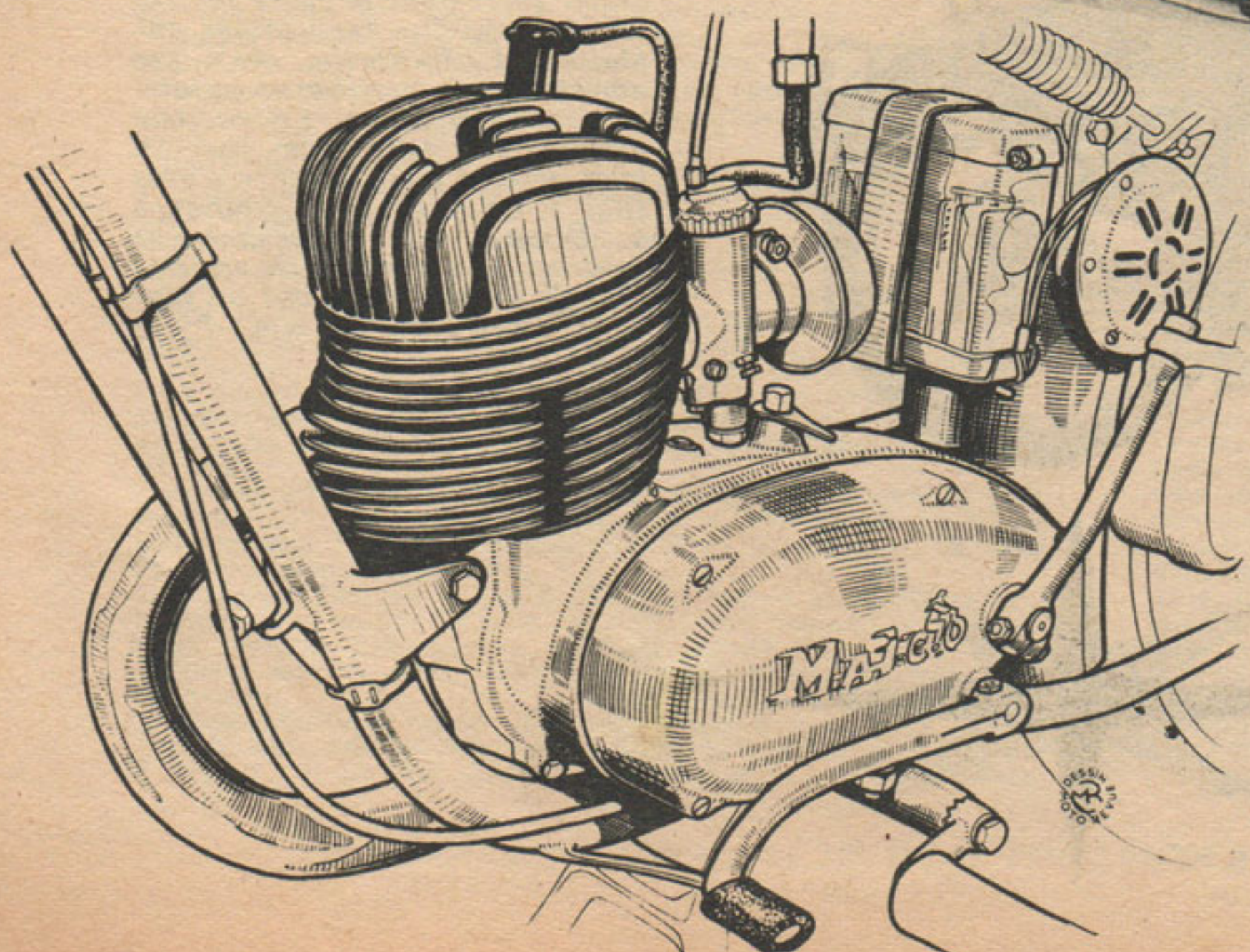
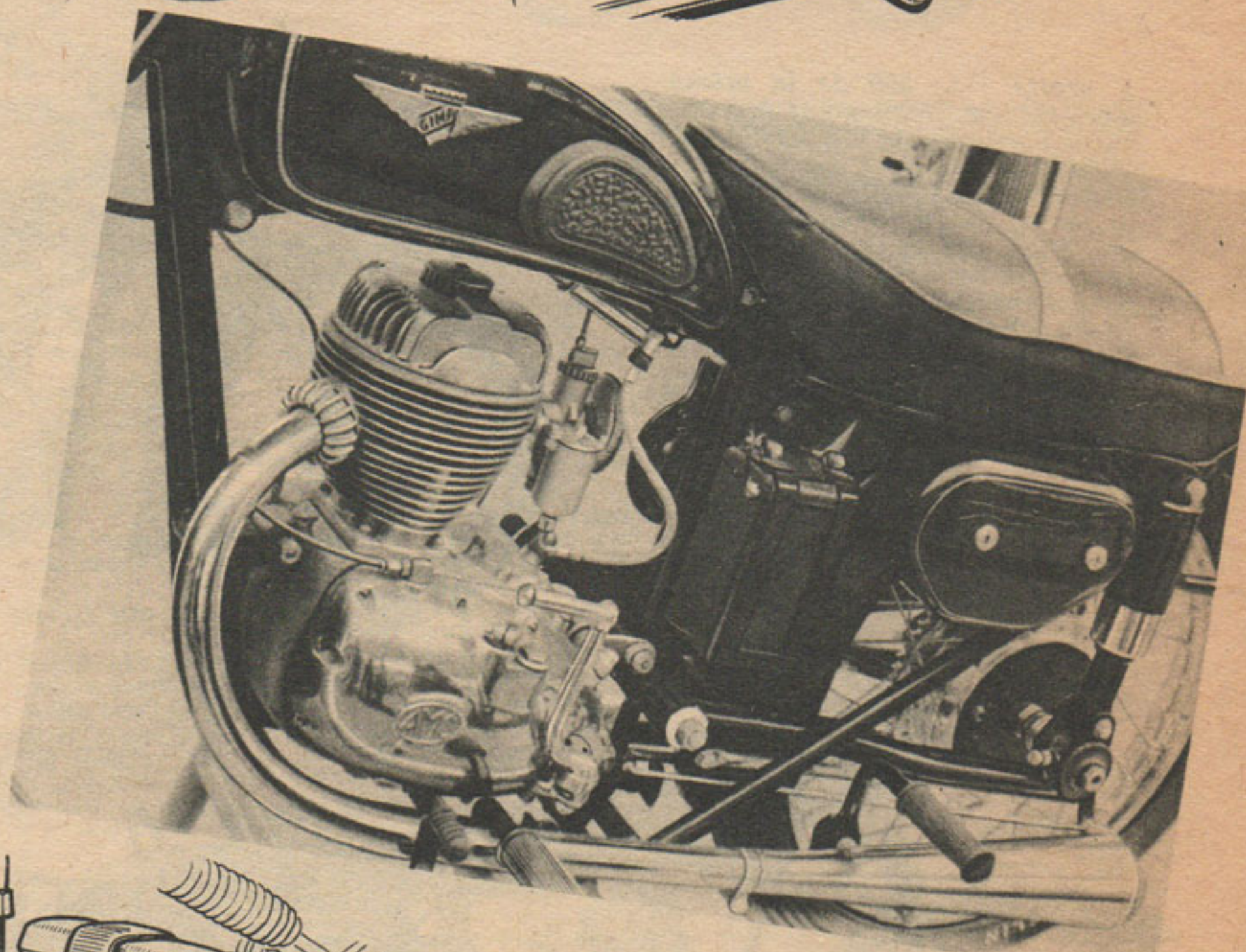
A droite : la suspension arrière et le moyeu central de la nouvelle 250 Ardie. La boucle du cadre rappelle celle de la 175 Peugeot, tandis que les petites pattes d'attache des rayons sont bien personnelles. Le boîtier, à gauche, est un faux coffre à outils qui, en réalité, contient l'avertisseur et la batterie en matière transparente.



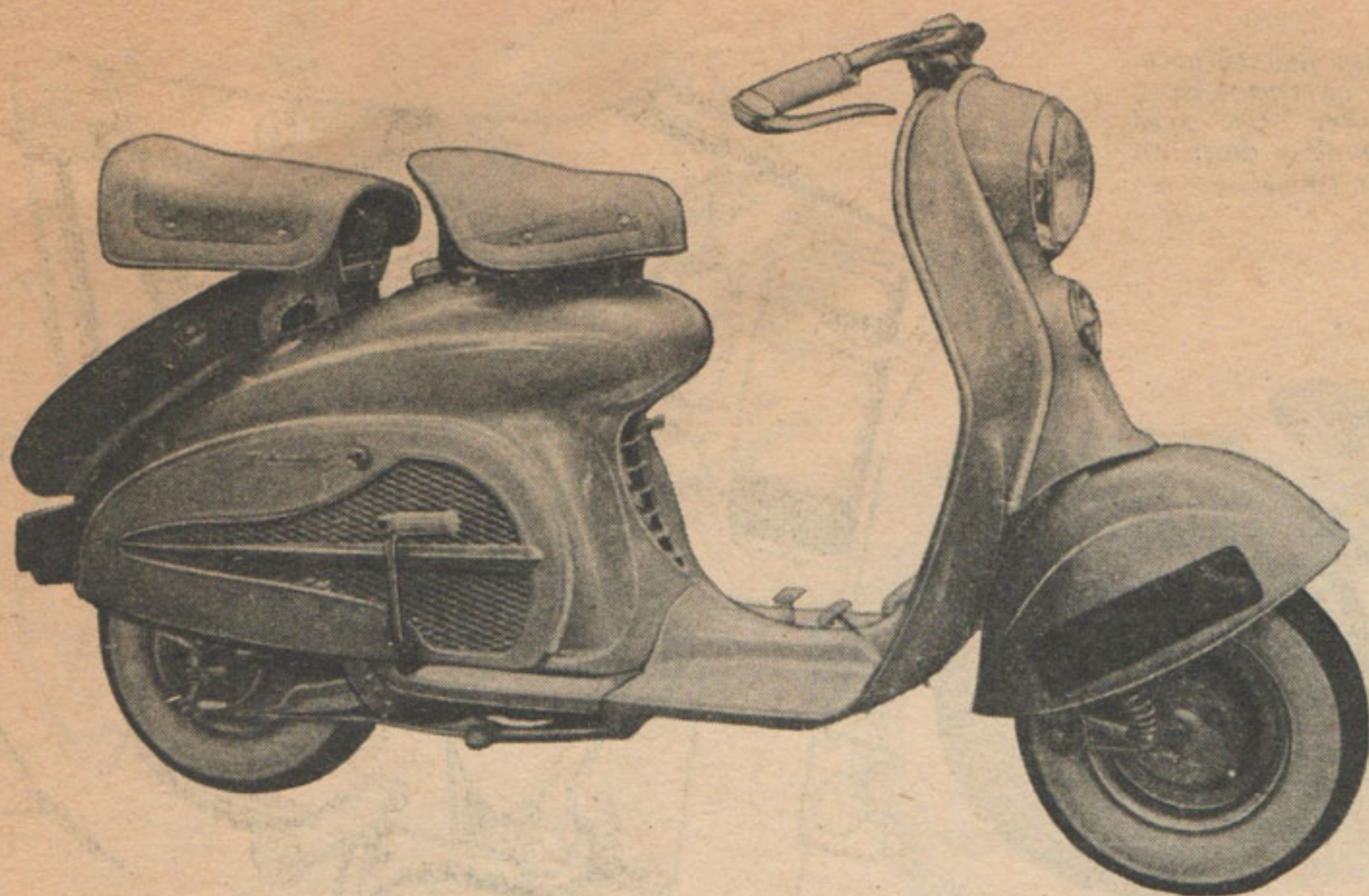
Le moteur Chaise, bien que d'un aspect un peu vétuste, est entièrement nouveau et n'a rien de commun avec les modèles commercialisés avant-guerre. Un seul constructeur le monte jusqu'à présent (Follis) dans un cadre à suspension intégrale très réussi.



Toujours au stand Follis, cette 200 cmc. deux temps à bloc-moteur 3 vitesses Ultima. Fourche avant télescopique Vista. Suspension arrière Follis. Réservoir de 16 litres avec flancs chromés. A droite : un ensemble sobre et réussi : la nouvelle 175 Gima à suspension arrière oscillante. Le tromblon possède un cône inversé, comme sur les derniers monocylindres de compétition anglais. Le dessin du carter a été quelque peu modifié à l'endroit du bouchon de remplissage d'huile et commande d'embrayage.



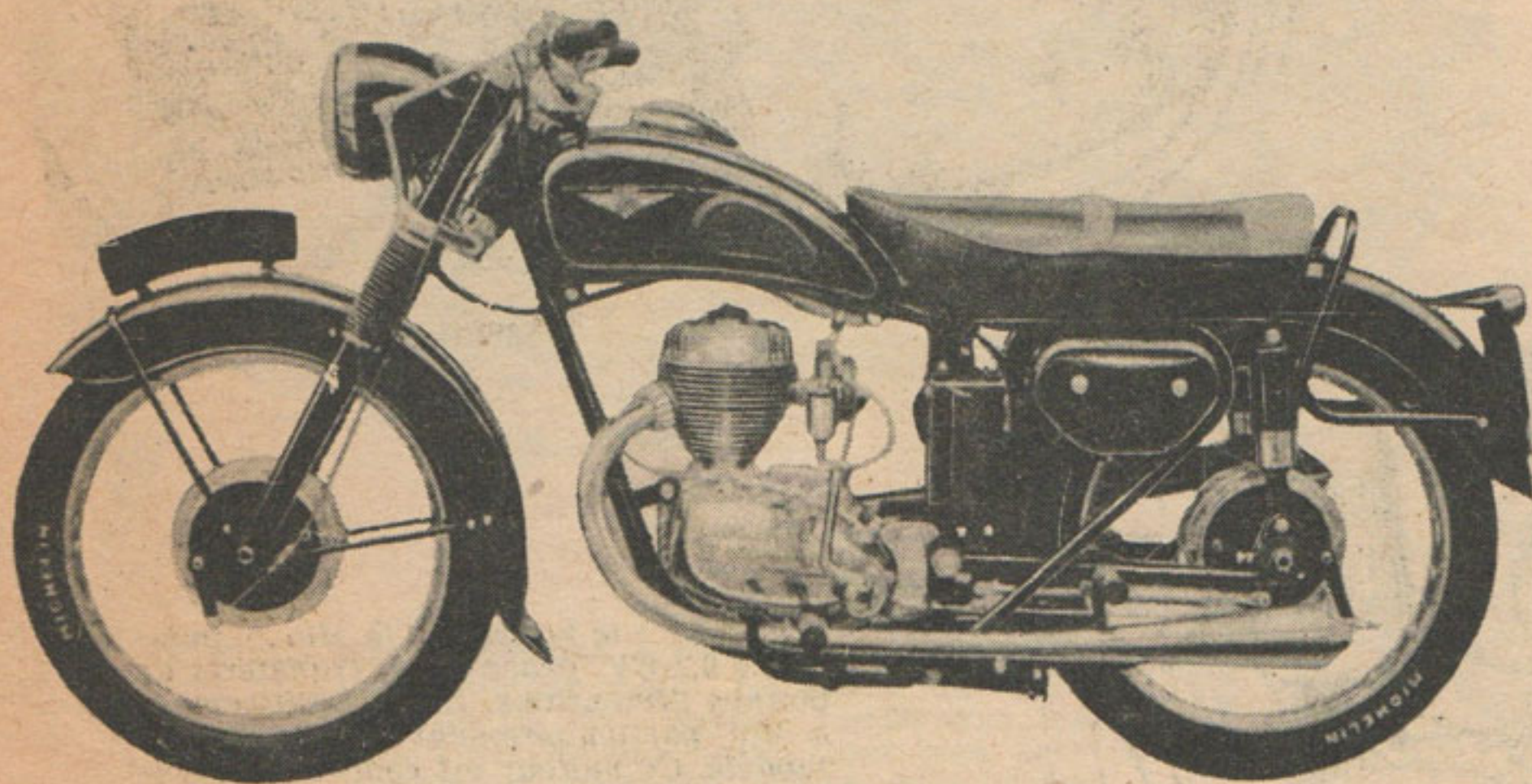
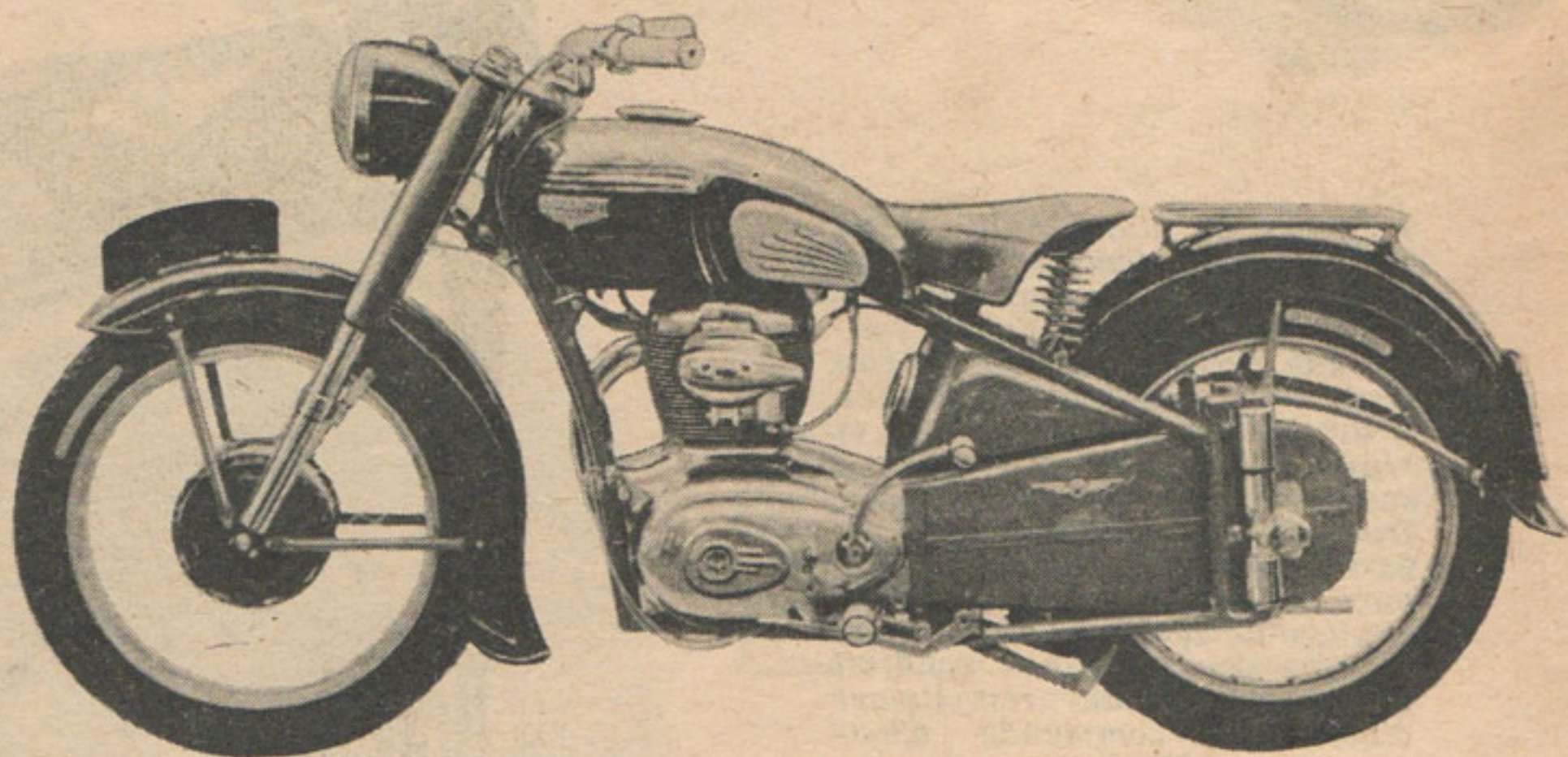
A gauche : le nouveau 175 Maïco, puissance 9,2 CV, grâce à des transferts de bonnes dimensions. Le refroidissement a été particulièrement étudié sur ce modèle. Ce moteur est également monté dans le Maïcomobil mais avec refroidissement par soufflerie.



Ci-contre : le petit scooter Motobécane qui, après quelques améliorations, est depuis quelques semaines livré au public. La fourche avant est à balancier, du type roue poussée avec ressorts incurvés, fixés rigidement à leurs extrémités. Les panneaux latéraux sont maintenant très ajourés pour permettre un meilleur refroidissement du 125 culbuté 3 vitesses. Rappelons que la partie arrière de la carrosserie est en alpacas coulé.



A droite : la 350 de la même marque est facilement reconnaissable grâce à un air de famille très prononcé. La silhouette est quelque peu alourdie par la forme de l'arrière, du bloc et des tôles qui cachent l'avertisseur et la batterie, et surtout par le carter de chaîne secondaire « étanche ». Notons également le rétrécissement de l'arrière du réservoir et la présence d'un carburateur venu d'un bloc avec une seule cuve et deux passages d'air.



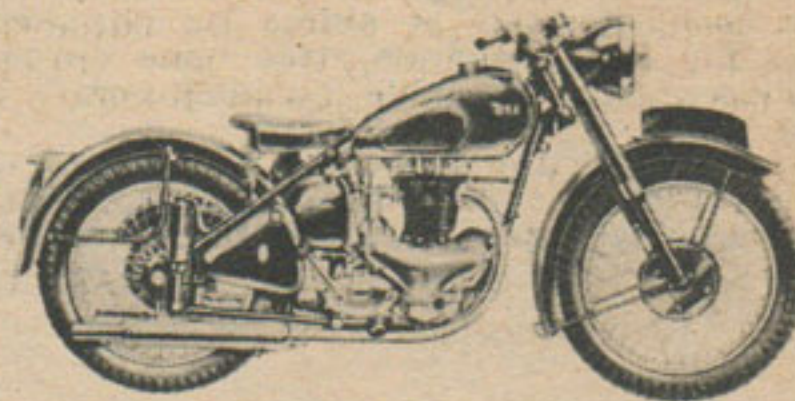
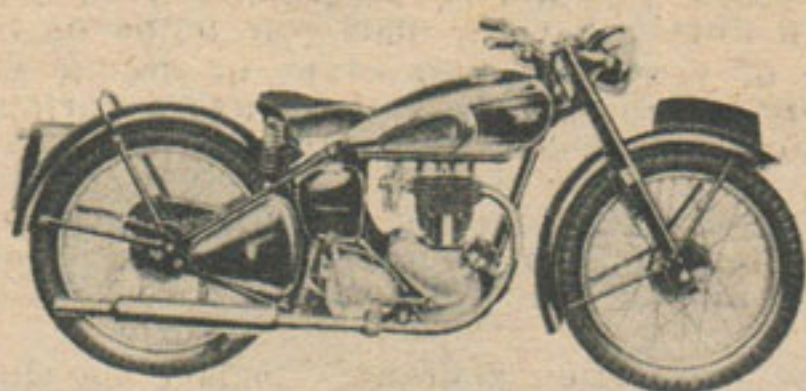
A gauche : la toute nouvelle 175 Gima sport dont le cadre rejoint les plus récentes réalisations anglaises (A.J.S.-Norton, etc.). Les amortisseurs verticaux paraissent très efficaces. La fourche arrière est constituée par un gros tube, et dans le genre « gros tube » on peut faire confiance à Gima... Les moyeux-freins sont également une belle réalisation de la marque et ont un diamètre de 170 mm.



Ce qu'ils en pensent

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.



250 B.S.A. C 11 et 500 B.S.A. A 7

Voici ce que je pense de deux BSA sur lesquelles j'ai roulé pendant quatre ans.

1° 250 BSA C 11 : Achetée en été 48, je l'ai gardée jusqu'en mai 1950. J'ai fait avec elle un peu plus de 40.000 kms, m'en servant à peu près tous les jours, soit en ville, soit pour quelques voyages dont voici les principaux : une grande randonnée dans le sud tunisien (2.500 kms). A l'époque je travaillais à Kairouan et chaque week-end je me rendais à Tunis (160 kms). En 49 j'étais revenu en France : durant l'été trois voyages consécutifs en Hollande, et une grande tournée en Gironde au printemps 50. Nombreux voyages en Normandie.

Ceci pour dire qu'elle a roulé sa bosse dans toutes les conditions, sous pas mal de climats, menée plus que rondement et sans soins exagérés !

Consommation : 4 litres (j'ai toujours été étonné des faibles consommations de mon prochain !).

Moteur : très robuste, ne m'a donné qu'un ennui en deux ans et par ma faute : j'ai collé les segments après un retour éclair de Normandie avec vent dans le dos et avec une trop vieille huile. A part cela, rien. Profitant des décalaminages périodiques (aux 5.000 premiers kms, ensuite tous les 10.000), j'ai changé de segments après 15.000 kms ; à 30.000 kms changement de l'axe de piston et de nouveau changement de segments ; changement de soupapes et guides ; à 40.000 kms elle présentait un très léger jeu de l'embellage.

Moteur propre, pas de fuite d'huile, sauf par le couvre-culbuteurs qui est percé de quatre petits trous par lesquels l'huile se répand un peu partout et spécialement sur les jambes du passager ; j'ai purement et simplement bouché ces trous et l'ennui a disparu.

Boîte de vitesses : à part une difficulté à passer en 1^{re} à froid, aucun ennui ; n'a jamais été ouverte ; n'ayant que trois vitesses, la première était très haute, ce qui présente des avantages et des inconvénients.

Embrayage : une des grosses faiblesses de la machine : les boulons ne tiennent pas, ils ont été changés deux fois à 15.000 et 35.000 kms (et je crois que c'est peu, comparé aux autres possesseurs de machines identiques).

Allumage : gros ennuis, en Tunisie j'ai grillé une dynamo et « fusillé » un régulateur ; à la vente de la machine, le régulateur était de nouveau mort. Par contre, départ impeccable, qu'il fasse froid, pluvieux ou chaud, malgré l'absence de volet d'air.

Partie cycle : je n'avais pas de suspension arrière et j'en souffrais (oh, ces pistes tôlees et ces « nids de poules » du sud tunisien ! oh ! ces routes pavées de Belgique !), de plus j'ai les fesses très maigres !!

A l'avant fourche télescopique très bonne malgré une apparence trop souple. Tenue de route très bonne, je n'ai jamais regretté l'absence de frein de direction.

Freins moyens, d'apparence minuscule, mais somme toute suffisants.

Grosse faiblesse dans les roulements des moyeux : j'ai changé trois fois les cônes et cuvettes de l'arrière et deux fois à l'avant : il ne faut surtout pas les graisser par le graisseur

du moyeu, mais les démonter périodiquement complètement et les graisser... Je l'ai su trop tard...

Faiblesse également dans la prise du compteur qui m'a lâché plusieurs fois.

Absence de broche à l'arrière rendant pleine d'intérêt une crevaillon !

La chaîne secondaire est trop faible.

Eclairage satisfaisant. Avertisseur électrique se dérégulant. Pneus de 20 pouces, ce qui à l'époque posait de sérieux problèmes de réapprovisionnement.

Chromes impeccables, émail de même. Présentation agréable et sobre : noire, réservoir argent et chrome (on ne pourrait pas en dire autant des dernières livraisons). Bonne position.

Bruit sympathique de l'échappement..., moins sympathique dans la culbuterie !

En somme elle avait ses petits défauts, mais c'était une bonne machine utilitaire... et elle m'était bien sympathique !

Je la conseille tout à fait à un débutant qui quitte le vélomoteur et préfère le 4 temps au 2 temps.

2° 500 Twin BSA A7 : Achetée en juin 50, j'ai fait avec elle environ 33.000 kms, usage quotidien dans Paris en plus. Un voyage en Angleterre, une grande tournée dans le nord et l'est de la France. Un voyage jusque dans le sud de l'Espagne, 5.000 kms (si vous aimez les routes pleines d'imprévu, allez-y) et un voyage en Italie, 5.500 kms, ainsi que de nombreux voyages en Normandie.

C'est une machine que je mène dur, montant très haut les régimes (agrément incontestable des twins) sur bonne route en voyage je marche généralement entre 120 et 125 compteur. Quand la route le permet, je tâte souvent le fond de la poignée, couché : 145 à 150 au compteur (il est donc généreux !) ; exemple : j'ai fait l'autoroute Turin-Milan (132 kms) en 1 h. 5 minutes. Quand je tire, je monte à 80 au moins en seconde, 100 à 110 en troisième, et alors je passe en quatrième ; ce n'est que comme cela qu'on a le rendement optimum. Sur route sinueuse, en montagne par exemple, je n'hésite pas au contraire à me servir du frein moteur et je rétrograde souvent en troisième à 110 et en seconde à 80. Ces quelques remarques ne sont pas écrites par vantardise, mais pour dire que pendant 30.000 kms, c'est une machine qui a eu un « banc d'essai sérieux ».

Consommation : 5 litres si je ne dépasse pas 100 kms à l'heure et si je conduis sagement ; 6 litres si je tire. Dans Paris en conduisant « vite » j'arrive à 7 l. 5. 6 litres si je suis sage. Remarque : mélange riche, aiguille remontée (auparavant avec réglage d'origine 4 l. 3).

Moteur : très satisfaisant, bien que par suite du réglage d'origine trop pauvre j'ai serré, sans gravité d'ailleurs (6.000 kms depuis, aucune tendance à recommencer), mais consommation de segments à changer à chaque décalaminage tous les 10.000 kms.

Boîte de vitesse très agréable, surtout quand on l'a « bien en pieds », n'a jamais été ouverte, bien étagée.

Embrayage très sec, mais personnellement j'aime la précision que cela donne. Je n'y ai jamais touché.

Allumage impeccable, départ immédiat en toute occasion.

J'aimerais une correction manuelle de l'avance (celle-ci s'est bloquée une fois).

J'ai grillé à 20.000 kms mon régulateur, je ne nommerai pas la maison, pourtant spécialisée dans la marque Lucas, qui a effectué le remplacement, mais je n'ai pas du tout apprécié la facture, surtout dans la rubrique main-d'œuvre...

Partie cycle : pas de suspension arrière (à l'époque de l'achat, la suspension arrière avait très mauvaise réputation); contrairement à la 250, je n'en souffre pas... mes passagers sont d'un tout autre avis ! La fourche avant a été bonne pendant 30.000 kms, après les ressorts étaient fatigués. La dose d'huile indiquée par BSA, à mon avis, est insuffisante.

Tenue de route excellente, même à grande allure et sur mauvaise route (utilité cependant, dans ce cas, du frein de direction).

Frein très bon à l'avant, moyen à l'arrière.

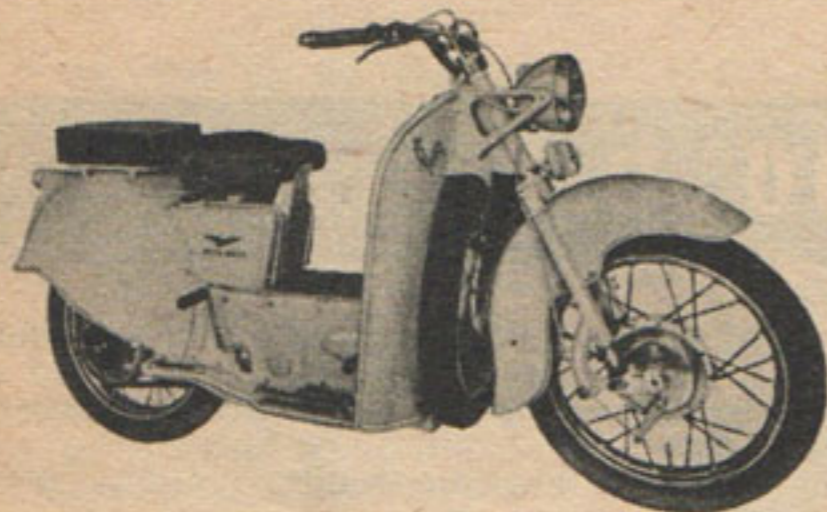
Au début le compteur marchait mal, s'affolait au-dessus de 120. Je tiens à signaler la parfaite correction des usines Jaeger qui représentent « Smith »; ils m'ont réparé et rapporté à domicile, à la date fixée, mon compteur sans aucun frais, ni de main-d'œuvre, ni de transport.

A 30.000 kms, j'ai dû vider mes pots d'échappement dont les silencieux étaient rongés et ferrillaient. Résultat : un son plus sec, pas trop bruyant et ma foi assez agréable.

L'acide des accus déborde et abîme les chromes du silencieux gauche. En règle générale, très bons chromes et très bon émail. Présentation agréable qu'améliorerait le réservoir plus gros des 650.

Depuis peu je rode une nouvelle AA7 et je constate de grosses améliorations, surtout dans le détail. Je n'ai pas encore pu apprécier les autres. Le compteur marque 250 kms !

Mr M. MARTY, Paris-6°



GALLETTO GUZZI

Très intéressé par votre rubrique « Ce qu'ils en pensent », je viens vous apporter mon avis sur une machine qui, je crois, n'a eu qu'une seule fois l'honneur de vos colonnes. Il s'agit du Galletto Guzzi.

Motocycliste acharné et ayant tâté d'un peu toutes les cylindrées, je voulais remplacer ma 18H Norton par une machine propre et confortable pour satisfaire les aspirations de ma femme, mais sans trop sacrifier à la vitesse, ayant souvent à me rendre en Auvergne. Je choisis donc le Galletto pour sa cylindrée de 160, son cycle à 4 temps (pour qui j'ai un faible), son confort qui m'avait étonné au Salon et aussi ses roues presque normales qui laissent supposer une tenue de route semblable à celle d'une moto. Depuis décembre, j'ai fait plus de 12.000 kms avec mon Galletto, par tous les temps et pour toutes les utilisations possibles : Paris, grands parcours rapides, tout terrain même ; et les « pépins » se réduisent à : 1 câble de débrayage cassé à 11.000, une chaîne cassée à 10.000 (mais par ma faute, car j'avais négligé de la retendre), un décalaminage et rodage de soupapes à 11.500 et quatre ou cinq ampoules arrières qui semblent une maladie chronique de la machine.

Je conduis très vite et avais un peu peur d'être déçu, surtout sortant d'une 500 comme la 18H. Et bien, toutes proportions gardées, mon petit 160 cmc. m'a donné bien des satisfactions au point de vue performances. Au risque de déclencher une violente polémique, voici quelques moyennes réalisées : très habitué à la route Paris-Clermont et connaissant pratiquement tous les virages, je m'étais aperçu que je faisais facilement les 425 kms séparant Orgeval (12 kms de St-Germain-en-Laye) et Lezoux (entre Thiers et Clermont-Ferrand) en moins de 7 heures. Je résolus donc d'établir une moyenne maximum. Ne prenant que 2 minutes d'arrêt en route pour ravitailler en essence et malgré un détour par Gien à cause de travaux sur la N7, détour qui portait mon kilométrage à 432, je mis exactement 6 heures, soit 72 de moyenne. Je sais que ce chiffre va paraître exorbitant, mais il est réel et je l'ai approché plus d'une fois depuis. Ceci tient à ce que la machine étant très confortable, on ne fatigue pas, et que la tenue de route est parfaite dès qu'on a trouvé le bon réglage de l'amortisseur arrière et la pression exacte des pneus. Ceci

tient enfin à ce que ma machine est très légèrement gonflée. C'est d'ailleurs bien simple, il s'agit d'enlever le joint de culasse et de le remplacer par un joint en papier, on gagne ainsi 1 mm environ. J'ai ensuite remplacé le gicleur de 80 par un 90 et mis une bougie plus froide de degré thermique 225. Actuellement une Marchal 34S me donne toutes satisfactions sur grands parcours. Une Lodge H14 (175 thermique) a été excellente tout l'hiver et le printemps pour Paris.

Autre performance de mon Galletto : Paris-Pau en 13 heures avec 30 kgs de bagages et... une chaleur torride.

Et pour terminer, je classerai mes impressions en bien et en mal.

En bien :

1° Robustesse de l'ensemble aussi bien moteur que cycle (avec toutefois une réserve pour les jantes en alu qui ne tolèrent pas la moindre faute de gonflage).

2° Consommation qui reste acceptable malgré le « gonflage » : 3 l. à 3 l. 2 aux 100. Huile : consommation insignifiante, le niveau baisse à peine entre deux vidanges (tous les 2.000 kms avec de la Labo Inox).

3° Confort : protection très efficace contre la pluie et le froid ; suspension parmi les meilleures et s'adaptant à tous les usages grâce à l'amortisseur réglable pour l'arrière. Peut-être un peu dure à l'avant, mais voir tenue de route.

4° Tenue de route : la roue avant ne décolle jamais, même dans les pires conditions. La roue arrière a parfois tendance à chasser, mais c'est facilement contrôlable avec un peu d'habitude.

5° Eclairage : suffisant si la machine ne dépassait pas le 80 comme l'indique le constructeur, mais pour une vitesse de croisière du même ordre (avec pointes : 90 et 95) c'est un peu juste.

6° Facilité d'entretien courant : réglage de chaîne par excentrique, démontage des roues, roue de secours, bonne accessibilité des culbuteurs, de la bougie et du carburateur, tension des câbles rapide.

7° Excellent freinage : au-dessus de tout ce que l'on peut trouver en France en 125 et 175. Le frein avant en particulier est merveilleux.

En mal :

1° Bruit : un énorme reproche, surtout pour une machine de ce prix. Tout contribue à vous assourdir : le moteur en alliage léger, les tôles formant caisse de résonance et transmettant les désagréables vibrations aux pieds du pilote et du passager. Il y a un régime particulièrement assourdissant entre 70 et 80.

2° Performances : freinées malgré un moteur qui ne demanderait qu'à tirer (si je pouvais changer l'arbre à cames !). 3 vitesses sur une telle machine sont une hérésie ! Une intermédiaire entre seconde et prise ne serait pas du luxe : en côte, à partir de 55, la prise peine et la seconde, elle, s'emballe, la tôle se met de la partie et si l'on ne veut pas arriver sourd au sommet, il faut descendre jusque vers 45. Simplicité de conduite, dira-t-on. Je ne pense pas pour ma part que 4 vitesses soient d'un emploi bien plus délicat que trois.

Autre inconvénient : un minuscule réservoir de 7 litres, alors que quelques centimètres de plus, pris sur l'espace vide entre les jambes, auraient porté sa contenance à 10 ou 12 litres, ce qui est un minimum pour une machine capable d'avaler des centaines de kilomètres.

3° Accessibilité moteur : très moyenne et nécessitant de longs démontages (il y a un nombre effrayant de boulons, vis, etc...), mis à part l'entretien courant cité plus haut.

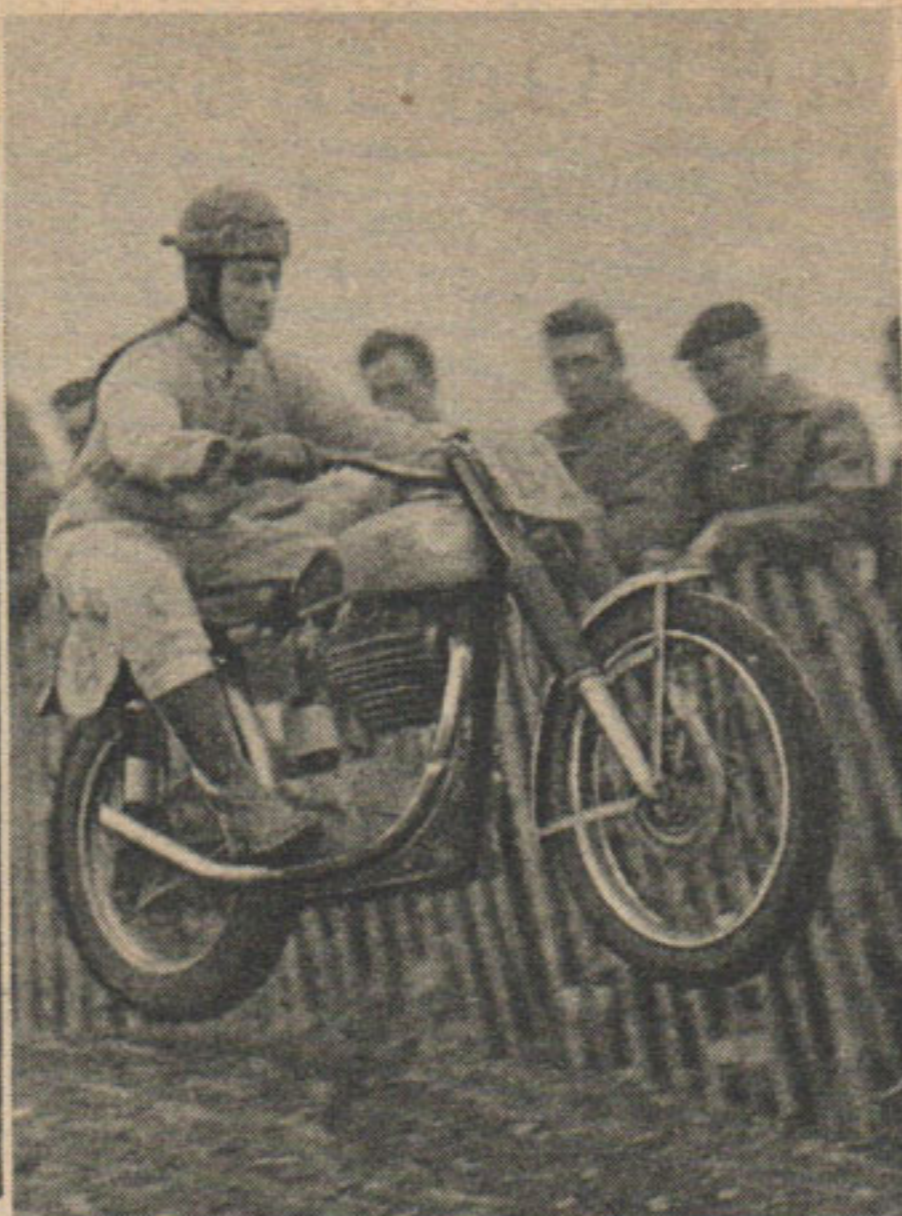
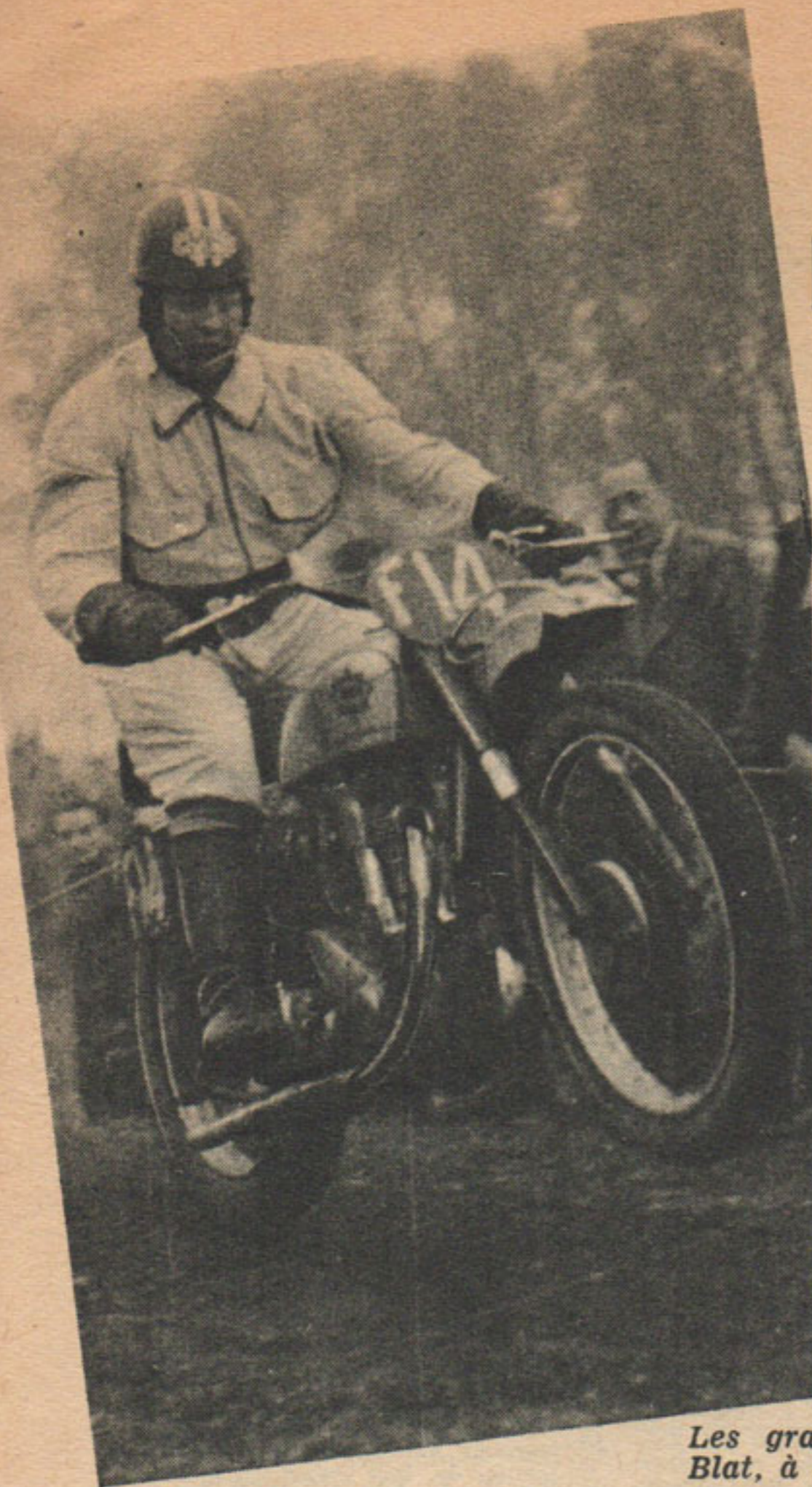
4° Pièces de rechange : très difficiles à trouver et même impossibles. Sans aller bien loin, je n'ai pu trouver un câble d'origine pour mon débrayage. C'est bien beau d'importer des machines étrangères, mais on devrait quand même penser qu'elles s'usent !

5° Quelques accessoires laissent à désirer : j'ai déjà parlé des ampoules arrière qui ne résistent à guère plus de 150 kms de nuit, et encore j'emploie des 12 volts spéciales pour poids lourd, alors que des 6 volts devraient suffire ! La pompe est située dans un endroit bien caché aux yeux, mais un garde-boue n'est jamais bien propre à l'intérieur ! La boîte à outils, encastrée dans le garde-boue arrière, est grande par rapport à certaines productions françaises, mais il y avait de la place pour la faire deux fois plus grande. Je crois qu'un motocycliste ne se plaindra jamais d'avoir trop de place pour outils et matériel de rechange. Le compteur est à peu près juste, et parfois même modeste, puisqu'il n'est gradué que jusqu'à 90. Combien de fois l'ai-je calé, au grand déplaisir de l'aiguille qui vibre et bondit ! Enfin, disons que l'avertisseur électrique placé sous le phare est symbolique comme la plupart des productions pour moto. Heureusement existent les « Cicca » (ceci sans aucune idée publicitaire).

Et je terminerai en souhaitant que Guzzi qui sort un modèle sport dans toutes les catégories (une Guzzina sport n'a-t-elle pas été présentée à Milan ?) nous présente un Galletto sport de 175 cmc. à 4 vitesses, à moins que le célèbre 250 puisse se glisser sous des tôles, car un motard sportif peut également aimer propreté et confort...

Mr C. COUTARD,
Bures par Orgeval (Seine-et-Oise)

MOTO-CROSS du C. M. S. N.



Les grands animateurs du Moto-Cross du C.M.S.N. : Blat, à gauche ; Leloup, au centre, et Bonnin à droite.

La pluie fine et persistante qui tombait depuis le matin laissait supposer le pire pour cette belle épreuve d'arrière-saison. Mais une fois encore, les dieux furent avec nous. Pendant toute la course, pas une goutte de pluie ne tomba ! Malgré le temps maussade et bruineux, de nombreux « mordus » étaient venus assister à cette première grande manifestation sur ce terrain de Nanterre. Le circuit de 1.000 mètres est un des plus rapides que nous connaissions et présente l'inconvénient d'être d'une largeur insuffisante, ce qui rend les dépassements très délicats. Le circuit est herbu en grande partie, mais les pneus à tétines eurent vite fait de labourer profondément le terrain et de mettre à jour une terre grasse et noirâtre. Il y a pourtant une petite butte très sablonneuse à l'instar de la grande descente d'Argenteuil, qui vit quelques enlèvements spectaculaires.

En premier lieu, nous assistons au « Prix du Club Motocycliste de la Sécurité Nationale » réservé aux coureurs de ce club. Cette course des « jeunes » du cross manquait un peu d'animation au début. Les coureurs avaient pourtant des bonnes montures anglaises, à l'exception de deux machines françaises de série qui ne semblaient guère à leur place. Vers la fin pourtant, les coureurs ayant acquis un peu d'assurance, la course s'anima. Les deux premiers, Parpaillon et Métant, furent qualifiés pour le challenge « Alphonse Bédard ».

Cette seconde course utilisait une formule nouvelle pour le cross : Epreuve inter-police, réservée aux coureurs de l'ASPP et du CMSN. Au départ nous voyons donc deux équipes de trois coureurs chacune. Ce fut surtout une lutte éfrénée entre Blat (CMSN) et Bonnin (ASPP). C'est finalement Blat qui remporta les deux manches et gagna la coupe pour le CMSN.

Le clou de cette réunion fut la « Course des Champions », qui se disputait en deux manches et une finale (10 tours à l'envers). Outre les « cracks » étrangers, mais désormais bien connus du public français tels que Leloup, Hall et le hollandais Rietman, nous pouvions applaudir Brassine, Théveney, Lusseyran, Charrier, Raulin, Vouillon et Desmoulin. Dès la première manche, Leloup, champion d'Europe, entend s'imposer en maître. Brassine, Hall et Vouillon luttent féroce-ment pour la deuxième place. Quelques tours avant la fin de cette première manche, Hall fit un fameux « tête-à-queue » qui lui coûta immédiatement deux places. Brassine ne put remonter Leloup, mais s'installa solidement à la deuxième place.

Au départ de la deuxième manche, Hall ne put mettre en marche sa BSA au kick. Vouillant partir à la poussette, il dut finalement se faire

pousser par des volontaires et partit avec plus d'un demi-tour de retard. L'inévitable Leloup, toujours en tête, est suivi à bonne distance par Brassine et Rietman. Vouillon, qui était en bonne place au début, chuta par deux fois et dut se contenter pour une fois d'une place de dernier, Basil Hall ayant réussi à remonter de façon magistrale. Au dernier tour, celui-ci revenait au quartier des coureurs avec une machine fumante et en traînant la patte. Ayant demandé le maximum à sa machine, il avait complètement grillé son embrayage, et ce qui est plus grave, s'était sérieusement brûlé la cheville à travers la botte au contact de son carter de chaîne primaire. Malheureusement, il ne pouvait plus participer à la finale.

Cette finale vit encore une fois une victoire de Leloup. Etant parti assez mal, il lui fallut

tout de même plusieurs tours pour sauter Brassine, Rietman et Raulin, qui lui, était parti en tête. Mais au troisième tour, les positions avaient changé. Leloup menait la course à un train infernal, talonné par Rietman. Brassine et Raulin suivaient un peu plus loin devant le lot des autres concurrents et la course se terminait dans cet ordre. Donc, nette victoire de Victor Leloup (un prénom pour le moins prédestiné !). G. Brassine, premier des français, fournit une belle course très régulière.

Le service d'ordre fut parfait. Il est vrai que nous n'attendions pas moins de la part d'un club de police. Et un bon point pour la sonorisation, servie par un speaker intelligent et spirituel, ce qui ne gêne rien.

Somme toute, une belle journée pour les motards, malgré un temps plutôt... refroidissant.

A travers le Sport

CROIX DE BERNY

Devant un vélodrome copieusement garni, les équipes de Moto-Ball de Paris et de Nice se présentent au public.

Dès le coup d'envoi, Nice domine largement, mais ne peut concrétiser, son jeu est trop personnel. Par contre Paris qui pratique un jeu ouvert marque le premier but.

La première période se termine sur ce score. La seconde verra le score inchangé.

Le jeu devient confus au cours de la troisième période. C'est encore Pugno, de Paris, qui marque en profitant d'une mésentente de Nice.

La quatrième période est magnifique. Nice réduit le score qui le désavantageait en marquant. Pugno, toujours lui, marque un troisième but pour Paris. Après divers échanges, le jeu devient sec, mais reste toujours courtis et peu de temps avant le coup de sifflet final, chaque équipe marque son but, ce qui porte le résultat à 4 à 2 en faveur de Paris qui remporte magnifiquement le titre de Champion de France.

FETE DE L'ELEGANCE

DE LA MOTO A CHANTILLY

- 1^o Concours d'élégance pilote masculin :
 1. Lallement (BSA) MC Paris ; 3. Prior (BMW) MC Paris.
- 2^o Concours d'élégance couple :
 2. M. et Mme Prior (BMW) MC Paris ; 3. M. et Mme Boidin (BSA) MC Paris ; 5. M. et Mme Gigot (Motoconfort), MC Paris.
- 3^o Concours d'élégance sidecar :
 1. M. et Mme Rogue (BSA) MC Paris ; 2. M. et Mme Planson (BMW) MC Paris.
- 4^o Concours d'élégance présentation des clubs :
 2. Moto-Club de Paris : 15 machines.
- 5^o Concours des silencieux moto solo :
 1. Prior (BMW) ; 2. Lenglet (BMW) ; 3. Lallement (BSA) ; 4. Cornu (BSA) ; 6. Pany (BSA) ; 7. de Thomasson (BMW) ; 10. Boulay (BSA) ; 11. Luault (Jawa) ; 13. Ponsi (Vélocette), tous du MC Paris.
- 6^o Concours des silencieux sidecar :
 1. Rogue (BSA) Moto-Club de Paris.

Nous annonçons avec regret le départ de M. Bovière et de Madame pour l'Aiguillon, près d'Agen, où ils vont s'établir. Nous rappelons qu'il était notre Président Sportif et qu'il apportait ses conseils et son concours à nos coureurs.

COUPES DE L'ARMISTICE

Pour la première fois depuis la fin de la guerre, le « Moto-Club de France », avec l'aide du « Moto-Club Châtillonnais », organise le 16 novembre les coupes de l'Armistice. Ce nom, qui, pour les vieux de la moto, rappellera des souvenirs émus, ne dira rien aux jeunes générations, mais celles-ci se devront d'aller à Monthéry, où auront lieu les épreuves de régularité sur le circuit de 9 kms 191.

La date du 16 novembre a été choisie de préférence à celle du 11, pour permettre aux éléments de l'armée et de la police de participer

aux épreuves, ceux-ci n'étant pas disponibles le 11, participant aux différents défilés commémorant l'Armistice.

Pour tous renseignements, s'adresser au siège du MCF, 75, boulevard Péreire, Paris-17^e. Tél. Carnot 36-96.



Clinique des cadres. Réserve-voirs 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.

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

30 % moins cher que partout ailleurs sur les motos d'occas. 20 % moins cher en achat, dès maintenant. Vous trouverez chez DOMINIQUE, 97 r d'Alleray Paris 15^e, un choix de motos 350, 500, 1000 cc Ariel, 500 Tiger 100 spécial et autres cylindr. à votre choix, Agent et spéc. des Victoria, Rixe, Ariel, Jawa Excelsior, Norton.

350 JAWA 52, 9000 k. s. bip. + 1 s. tablier 230. Arg. 09-03.

GN. RH. 5 cv culb. av. side 157 av. de Neuilly, Neuilly s/S

VICTORIA 200 px 85. CAFE 33 bd Stalingrad, Vitry s/S.

SCOOTER Lambretta 6.300 k. impec. Maurice, Mar. 34-66.

GUILLER 150 AMC bon état prix intér. RIBER Raymond 48 r. d'Anjou, Boulogne s/S.

175 MB 51 bon état 12000 kms 130000. Acc. M. PIERRE LEC. 80-72 (après 19 h.).

PUCH 250 TF 9000 k. CHARON, 9 rte Versailles Jouy-en-Josas (SO). Tél. MANSART 60-66. Facilit. paiement.

500 TERROT RGST impeccable bas prix. Ecr. CROS 20 rue Delaire, Paris 20^e.

NORTON Dominator 52, 5500 k. impec 360. Tél. Por. 52-20

MOSQUITO très bon état fche élast. éclair. compt. BALIS 2 r des Vignes, Lozère (SO).

NORTON Dominator mai 52. 10000 k. 340. Selle biplace, sacoches. Ecrire ANGLADE 52 rue Jenner, Paris 13^e.

SAROLEA 600 culb. avec side très bon état urgent. V. 10 r. H. Muger, Aubervilliers.

SCOOTER Scootavia 175 AMC p. rou. éq. 160. 83 Gr. Armée

VDS KS 600 parf. état. COUBRET 3 r de Marseille 10^e.

TRIUMPH 650 impec. Ecrire ou soir ap 21 h. HERSANT 109 rue des Dames 17^e.

INDIAN scout 5 cv side mot. nf. VONNET 47 bd Mission Marchand, Courbevoie (Seine)

NOMBR. access. Motob. occas. Maignan 4 b. rue St Sauveur 2^e

175 GUILLER gd tour. sus. ar. éq. compl 5000 k. Arg. 14-81

BMW 500 sport av. ou ss side Précision impec. GASPARD 31 bd G. Leclerc, Les Lilas.

URG. 125 Peugeot 1952, état nf f. tél. sél. px int. LEDUC Centre Apprentissage, Cholet.

GOLD STAR 500 cross comme neuve. NICOL 83 rue de Bellevue, Billancourt.

250 TWN Hérisson imp. équip. 120. Vermech 68 r G. Mocquet

BMW part. vd R61 parf. état px int. ELY. 04-07, 10 à 12.

TRIUMPH 500 sp. t. 51 état exc. LEVY, SOL. 82-35.

BSA A7 51 éq. acc. 92 r St-Lazare Gar. Mogador 9 à 18 h.

SIDE Préc. port. 3000 k. 65. 19 h. SCHOPP 6 r Lauzin 19^e

175 GUILLER 51 t. b. ét. 5300 k. éq. 40 Pergolèse 16^e. 145.

PUCH 250 51 noire, 25 av. Carnot, Sartrouville.

BSA 250 52 4 vit. culb. sus. arr. impec. BAB. 09-89.

BSA 500 4 v. cme neuve avec ou sans side, JACQUE 4 pass. Thérain, Paris 11^e.

BSA 250 culbutée, 65 Faub. Saint-Antoine, DID 25-96.

SIDE R. Gil. 750, Tetry 150 av. de Clichy, Paris 17^e.

SIDE Terrot 500 RGAS r. sec. b. état. LOISEAU 16 av. Mais-trasse, Suresnes (samedi).

50 % COMPTANT

12 mois crédit

750 Zundapp side acompte 65 m

750 BSA 2 cylind. 4 vit. 35 m

600 Zundapp KS impec. 115 m

500 Norton type culbut. 88 m

500 Terrot année 50 sél. 70 m

350 DKW NZ 5 machines 60 m

175 Motobécane Z2C imp. 68 m

125 Motobécane D45 sus. 32 m

125 Peug. 2 type P55-GL 34 m

125 Ardie sélect. neuve 55 m

André 47 av. St-Ouen Paris 17^e

AUTOMOTO 175 AMC, mai 52 f. tél. susp Grégoire, CLAISSE rue J. Bte Haye, Solesmes (Nord). Fac. poss.

SIDE BMW 750 culb. 300 LESAFFRE, MOL. 20-74.

BMW R51 impec. POUHIN F. Pont de Roide (Doubs).

250 AUTOMOTO imp. Mercier 9 vil. Châteaubriant, Cachan.

V. BMW R12 750 cc cause fam. ml. pns nfs équip. duo nbx access. nfs 140. BROCHET, Montier en Der (Hte Marne).

BSA 250 51 3 v. susp. ar XCII 7400 k. cme nve à déb. Josseron, 15 r Michelet, Nanterre.

BSA 250 cc SL ét. nf 7000 k. Vis. 20 h. RIMBAULT, 10 r. Carrier-Belleuse, Paris 15^e.

CSE ach. voit. v. Scootavia 175 AMC 2500 k ss gar. p. tr. compt. impec. Ecrire FRAISE à Chignin (Savoie).

CSE décès Vincent rapide 51, 8000 k. Faire offre Veuve BALAJAR, Chaumont (Yonne).

TIGER 100, juin 52 abs. c nve. Vis. DERMIEN 5 r E. Detaille, Boulogne sur Seine.

6 CV DARMOND spécial culb. entier. révisé c. nf accepte rep. vélo. réc. Mén. 74-89. 85 r Julien Lacroix 20^e.

TANDEM Dery 1951 t. b. ét. Baillet 90 r Cambronne 15^e.

PUCH 250 TF 12000 kms px int. LEGOUEFF 126 rue des Bourguignons, Asnières.

Jonghi 125 nve 80. vis. 6-7 h. LUNG 49 r Dinant, Clamart

BMW R12 t. b. ét. Ec. ou voir sam. ap. midi. DEROUET 26 r Hortensias, Montfermeil SO

NSU 250 sup cul. imp. Balluet 9 r H. Regnault Courbevoie

STE v. 1 Vespa 52 et 5 vélo. 125 et 175 moins de 4000 k. 60000 sous la taxe crédit poss. et 1 Tiger 100 à term. bas px MEN. 99-86, 104 rue Haxo.

TWN 350 2T 4000 k px 140 DEYBER 3 r Cochin (S.).

R. GILLET 1000 av. side t sad 70000. Nicolas rue Galliéni 151 Romainville VIL. 18-55

ROYAL ENFIELD 350 culb. (type Bullet) 51 tr. b. état f. télesc. susp. AR. Couturier 149 av. de Neuilly, Neuilly s, Seine SAB 98-39.

VESPA mod. 52 acces. parf. état 115. Tél. LAB. 1944 (mat.)

BMW R12 sid. 2 carb. imp. 160 GEIST 82 r Amelot Roq. 91-82

A V. Jawa 350 t. éq. 140000 Visib. soirs à part. 6 h. 1/2 OUTIN 27 r des Orteaux 20^e

NORTON 500 16H mot. émail impec. px 100. VITRE 64 rue N. D. Nazareth, Paris 3^e.

MONET 500 lat. démult. side bon état cadre renf. 65000. Harmance 51 r Avaro St Ouen

BSA A10 7 cv 1 an side Préc. 52 tt parfait état neuf. MERCIER 16 r Baudelique 18^e.

NORTON 16H 500 exc. ét. 125. RENE 42 r Championnet 18^e.

40000 + 6 traites 8000 350 cc culbuteur Jonghi imp. GIL 105 rue des Poissonniers.

VOITURES A VENDRE

SANDFORD Sport 150000. Simca Six c. i. bon état. Renault 4 cv c. i. 4 places, Dyna c. i. 4 places. Vends ou échange contre moto. Crédit. Delaire 4 imp Gaité Dan. 55-43

MOT. Ruby 6 HP av. boîte 12000. Vis dim. 23 a. République, Arcueil (M^o Laplace).

Vd M.G. 5 cv ACT et BMW 4 pl. sous cap. 8000 k. Repr. moto réc. ou vélo. Crédit pos. Transact'Moto, 104 r Haxo.

ON DESIRE ACHETER

CHERCH. mot. 500 NSU cul. fonte même mauv état. MICHEL 44 r Reulos, Villejuif.

ACHETE COMPTANT

toutes motos et vélocycleurs. Thierry 19 r des 2 Communes Montreuil (samedi seulement).

ACHAT et dépôt vente ttes motos. Hurni 38 r Saussure 17^e

ACHAT au comptant ou dépôt vente de tous vélocycle. moto et scoot d'occas. VOLTAIRE MOTO 132 bis bd Voltaire 11^e

DIVERS

Leçons de conversation Franç. Angl. All. Russe par dame expérimentée. Odé. 65-02 (matin)

SIDECARS pr vélo. et motos nfs et d'occas. POINARD 54 r. Et. Dolet, Cachan. ALE. 34-41

FONDS DE COMMERCE

CYCLES et MOTOS

Ventes Réparations dans une bonne rue du 19^e arr. Gr. bout. 2 p. cuis. et dépend. bail à 36000 A enlever urgt. 700000 ELDE 12 r Hipp. Labas, TRU, 73-80 (matin seulem)

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.

PARIS (2^e)
DYNAMIC - SPORT
Motobécane, Guiller A.M.C., Terrot, Jonghi, Monet-Goyon, Galletto.
Crédit 1/3 cpt, solde 12 mois Service entretien après vente Station - Service A.M.C. 6, r. St-Augustin - RIC. 75-28

PARIS (4^e)
SAINT-PAUL MOTOS
Réparations par des spécialistes Tous les Accessoires 1, Rue de Rivoli Métro St-Paul - Arc. 71-46

PARIS (14^e)
MOTO - VANVES - SPORT
Ouvert le Dimanche 1 et 3 Boulevard Brune

DUCENTIER (LA MOTO)
Agence TERROT MOTOBECANE 164, rue d'Alésia

PARIS (16^e)
MOTOCONFORT /
Agent exclusif R. Piel 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45

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

Ets REVIL
Tous les accessoires et équipements aux prix les plus bas (voir publicité) Révil, 82, Avenue des Ternes

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

BOULOGNE - BILLANCOURT
MARCEL PERRIN
Motobécane, Gnome, Terrot, Jonghi, Monet, Automoto, Scooters Bernardet 50, Av. Edouard Vaillant

Toujours Ets BONNET
Venez voir nos occasions et la Mobylette, et le plus beau choix de scooters. Le crédit le plus avantageux. Livraisons rapides
Toujours Ets BONNET
Directeur gérant : N. Angell 80, Av. du Général Leclerc

LEVALLOIS
DUBOIS A.
Toutes les pièces détachées pour Motobécane, Mobylette, Terrot, etc... 58, Rue Aristide Briand

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

PUTEAUX
Ets. MAURICE BARON
Embiellages, réalésages Pièces adaptables « PALMER » 12, rue Mirabeau. LON. 17-13

DIJON
TERROT
Agence officielle Toutes pièces détachées d'orig. Avenue Foch - Dijon

LYON
NEW - MAP
une grande marque par ses motos de classe internationale. Nombreux agents en France 122-124, Avenue Lacassagne

Les 6 Jours Internationaux

QUELQUES CHIFFRES

262 inscrits, 260 partants, mais seulement 158 concurrents (60,7 %) termineront l'épreuve.

Parmi eux, on a pu dénombrer 63 allemands, 55 anglais, 31 italiens, 29 autrichiens, 23 hollandais, 20 suédois, 17 suisses, 12 tchèques, 7 espagnols, 1 danois, 1 irlandais et 1 belge... Mais pas un français...

× × ×

Pour les pays présentant plus de 10 engagés, les tchèques offrent le plus de pilotes classés et à l'arrivée (83,2 % et 91,6 %), suivis de la Hollande (65,2 % et 82,6 %), de l'Allemagne (62 % et 65,2 %), de l'Autriche (55,4 % et 58,9 %), de la Suède (55 % et 70 %), de la Suisse (53,2 % et 53,2 %), de l'Angleterre (49,1 % et 54,6 %), et finalement de l'Italie (19,3 % et 41,9 %).

× × ×

L'Allemagne vient en tête pour le pourcentage de médailles d'or (0 point de pénalisation) avec 49,2 %. Puis viennent dans l'ordre les suédois (40 %), les hollandais (34,8 %), les autrichiens (34,5 %), les tchèques (33,3 %), les anglais (30,9 %), les suisses (23,4 %) et les italiens (6,4 %).

× × ×

Si, sur un total de 260 partants, 60,7 % terminent l'épreuve, dont 52,7 % classés et 32,3 % avec la médaille d'or; parmi les 85 pilotes de teams, les résultats sont moins bons, certainement en raison de la moyenne imposée de 10 % supérieure : 58,8 % terminent, 47 % sont classés et

27 % ont la médaille d'or. Parmi les 175 individuels : 61,8 % terminent, 55,5 % sont classés et 34,9 % reçoivent la médaille d'or.

× × ×

Plus intéressant est le comportement des machines.

Parmi les motos engagées : 3 75 cmc. (Alpino), 5 100 cmc. (NSU Fox), 36 125, 23 150, 24 175 cmc., 9 200 cmc., 56 250 cmc., 17 350, 55 500, 4 600 cmc. (BMW), une 650 (Triumph) et une 700 (Royal Enfield). Malgré le nombre imposant de 500, les machines de moins de 250 cmc. représentent les 2/3 des machines solos.

En sides : 9 250 cmc. (toutes des 2 temps : 4 Puch, 3 Victoria et 2 DKW), 2 350 cmc. (Horex), 2 500 cmc. (1 BMW et 1 Ariel), 10 600 cmc. (3 BMW, 6 Zundapp et 1 Panther), 2 650 cmc. BSA et une 700 (Royal Enfield).

× × ×

Parmi toutes ces machines, 82 venaient d'Allemagne, 69 d'Angleterre, 31 de Tchécoslovaquie, 30 d'Autriche et d'Italie, 8 de Suède (NV), 7 d'Espagne (Ossa 125 cc.), 2 de Suisse (Condor 350 cmc.) et une de Belgique (150 Daventry).

Pour les pays ayant présenté 30 machines et plus, 74 % des motos tchèques termineront l'épreuve, 68 % pour les allemandes, 66,7 % pour les autrichiennes, 58 % pour les anglaises et 40 % pour les italiennes.

47,5 % des machines allemandes remportent des médailles d'or ; 43 % pour

les autrichiennes, 29 % pour les anglaises, 26 % pour les tchèques et 6,7 % pour les italiennes.

En faisant la moyenne des points de pénalisation pour les différents groupes de cylindrées, nous obtenons pour les machines solo :

500 cmc. et plus :	126
250 cmc. :	132
350 cmc. :	194
175 et 200 cmc. :	214
125 et 150 cmc. :	226
75 et 100 cmc. :	364,5

Ainsi, si les petits cubes sont nettement avantagés dans l'épreuve de vitesse, il s'avère que dans l'ensemble, ils ont beaucoup moins bien résisté aux difficultés des 6 Jours.

Par contre, la décision est toujours en suspend entre les 250 cmc. et les grosses cylindrées.

Beau comportement des sides légers, puisque, si la moyenne des points de pénalisation des sides de 500 cmc. et plus est de 207, celle des sides 250 et 350 n'est guère plus élevé : 271.

CLASSEMENT DES EQUIPES « CONSTRUCTEURS »

Jawa «A» : 9 pts ; C.Z. «A» : 12 pts ; BMW : 60 pts ; BSA (Hollande) : 67 pts ; BSA : 94 pts ; C.Z. «B» : 169 pts ; Jawa «B» : 181 pts ; Alpino : 309 pts ; AJS, Matchless, Norton et Triumph : 500 pts ; Royal-Enfield : 525 pts ; Puch «A» : 600 ; Aeromacchi : 721 ; Ariel : 732 ; Puch «B» : 900 ; Rumi : 934 ; Parilla : 1.537 ; Guazzoni : 1.775.

COMMENTAIRES ALLEMANDS SUR MONZA

Le sujet le plus développé est évidemment la comparaison de la 250 NSU avec les Guzzi italiennes, mais les autres machines sont aussi passées en revue.

La place de second de W. Haas, à quelques centimètres derrière Lorenzetti, est d'autant plus méritoire que le jeune « comingman » allemand eut à lutter contre une coalition de 3 Guzzi (Lorenzetti, Anderson et Montanari).

Au point de vue machine, il faut supposer que la NSU développe 2 à 3 CV de plus que la Guzzi, avec une vitesse de pointe de 5 à 8 kmh. supérieure. Mais la machine italienne a des accélérations légèrement meilleures grâce à un poids moins élevé et sa boîte 5 vitesses (contre 4 à la NSU).

La grande supériorité de la Guzzi réside dans sa maniabilité et ses possibilités de freinage. La NSU a son moteur un peu bas, ce qui fait que dans les virages rapides le tube d'échappement frotte sur toute sa longueur dans de grandes gerbes d'étincelles.

Guzzi a, on le sait, en réserve une 250 bicylindre. Malgré sa puissance plus élevée, ses performances jusqu'à ce jour étaient moins brillantes que celles de la

mono, en raison de sa résistance à l'avancement plus élevée et d'un moteur moins souple (moins de chevaux à bas régimes), et dans un circuit sinuoux elle est nettement surclassée par la mono. Mais NSU a montré, après 9 mois de préparation et de mises au point, que le gain de puissance obtenu par un régime plus élevé et peut-être aussi par un haut degré d'exploitation de toutes les possibilités peuvent efficacement suppléer aux inévitables inconvénients d'un twin. L'hiver prochain verra NSU retravailler encore sa 250 (ce qui est nécessaire, car il est évident que Guzzi va faire l'impossible pour conserver sa suprématie en quart de litre) : construction plus légère, nouvel examen de la boîte de vitesses, meilleurs freins, et essai d'obtention de plus de puissance aux bas régimes, sans pour cela perdre de chevaux aux régimes élevés. Il est intéressant de noter que le cadre actuel est de même principe que celui des « Lux » et « Max » de série et permettra, à l'expérience de la compétition, d'améliorer ces derniers ; que le même moteur dans ce cadre en tôle permette une vitesse de pointe de 8 à 10 kmh. supérieure à celle obtenue dans le précédent cadre tubulaire est un pro-

blème au premier abord difficilement soluble, du genre de ceux qui surgissent, lors d'une mise au point poussée, à la limite des connaissances techniques. Il est fort probable que le moteur, grâce à un mode de fixation différent, se trouve dans d'autres conditions de vibrations qui lui permettent un mélange mieux émulsionné aux hauts régimes ; peut-être aussi moins de trous de carburation à cause d'une meilleure suspension.

La Benelli, malgré des résultats prometteurs lors de l'entraînement, ne fut pas dans la course. Intéressante est la toute nouvelle 250 Parilla à double ACT dont l'entraînement se fait par une chaîne disposée en triangle ; sur ce moteur est enfin réalisé un vieux rêve (dont la solution sur banc d'essai a été trouvée il y a longtemps pour les moteurs d'aviation) : la durée d'ouverture de la soupape d'admission varie selon le régime du moteur, grâce à un régulateur à force centrifuge ; si cette réalisation peut entrer dans le domaine pratique, elle ouvrira une gamme d'intéressantes possibilités. A noter la 250 Horex de Gablenz, plus rapide que toutes les quarts de litre privées italiennes ; on sait que cette machine fut construite par Schnell, et si

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

MOTOBÉCANE**LEVALLOIS-MOTOS****A. DUBOIS**

58, rue Aristide-Briand — LEVALLOIS

TERROT**BSA***vous livrera immédiatement*

MOBYLETTE — VELOMOTEUR — MOTOBECANE — TERROT

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

VENTE A CREDITREGION PARISIENNE
Réponse contre timbre**PER. 19-73****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

83 D K W 83**83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})**Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS*Pédalez
sans effort
vite et loin*

AVEC LE MERVEILLEUX

DERNY*la nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem*

DEMANDEZ LE CATALOGUE

DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé

Tél. DIDerot 76-01

PARIS (XII^e)**REPARATEURS****Offre exceptionnelle en pièces Peugeot -
PROFITEZ**Disposant d'un stock important en pièces et
accessoires de motocycles Peugeot 115 - 117
515 - 517 - 51 - 52 - 108 - 112 - 135, nous vous
offrons à des conditions très intéressantes pour
ces types de machines :

- 1° - de la pièce neuve d'origine
- 2° - de la pièce neuve occasion

Nous consulter :

FRANCE MOTOR CYCLE
Service Récupération à MANDEURE (Doubs)**Scooter BERNARDET**

125 et 250 cmc.

4 vitesses

payable en

9 mensualités

G. S. M.Distributeur Officiel : 8, rue des Ecoles - PARIS-5^e — Tél. : ODE. 62-98Atelier de réparation : 12, rue Saint-Séverin - PARIS-5^e .. ODE. 50-91

Documentation gratuite — Essai tous les jours en nos magasins

VELOSOLEX

15.400 frs comptant

(y compris taxes et assurances)

et 6 traites mensuelles de 4.500 frs.

ce dernier pouvait trouver chez Horex un appui plus sérieux, sa 250 pourrait permettre de très intéressantes performances.

Etonnamment rapide est la petite 125 Morini à simple ACT, de construction très légère. Cette petite machine montre, que pour les petites cylindrées, la moindre perte d'énergie pour l'entraînement d'un simple arbre peut compenser l'inconvénient d'un mouvement alternatif de plus d'ampleur, et la Morini le montre pour des régimes élevés de 10 à 11.000 t.m. Ainsi, non seulement importe le type de construction, mais encore, avant tout, la diminution des pertes, des résistances internes, la construction légère, un réglage extrêmement précis, surtout des organes en mouvement alternatif.

Le trait le plus caractéristique de cette Morini est que l'entraînement de l'arbre à cames est effectué par chaîne. Le carter inférieur du bloc a quelque peu

changé de forme, tandis que le cadre est redevenu, après deux ans de recherches et de modifications, celui que nous avons connu en 1950 avec sa suspension arrière très allégée. La manière de monter des « jockeys » poids plumes avec les pieds très relevés et accrochés au garde-boue arrière nécessite des coussins rembourrés pour les genoux, disposés sur le réservoir d'huile placé sous la selle. La résistance à l'air a tellement une grosse influence sur ces petites machines, que le fait de lever la tête ou d'écartier un bras suffit pour faire rétrograder le pilote maladroit en queue du peloton !

La 125 NSU Rennfox avait une roue avant carénée, surtout afin d'améliorer l'écoulement de l'air sur le cylindre. Mais d'autres essais et mesures ont montré que l'amélioration de la forme de proue, de l'avant, avait, pour la moto, une influence relativement beaucoup plus

importante que dans le domaine de l'aviation.

La supériorité, en 500, de la 4 cylindres MV de Graham a été vraiment étonnante. La Norton la plus rapide était à plus de 2 minutes derrière, et ceci bien que Graham n'ait pas poussé sa machine après la première moitié de la course. Et entre la MV et la Norton se trouvait encore 3 Gilera et la 2° MV. Les 2 quatre cylindres italiennes semblent être sur un pied d'égalité et s'avèrent les plus rapides machines de circuit actuelles. Leur puissance doit dépasser les 60 CV (on donne 62 CV pour la MV) et BMW et NSU auront bien du mal à les rejoindre.

En tous cas, le moment semble venu pour Jo Craig de sortir sa maintenant légendaire 4 cylindres de l'ombre et de l'aligner sur les circuits. Inconnue pour demain est aussi la 4 cylindres Guzzi qui a déjà été présentée à nos lecteurs.

MOTOCYCLISTES !... elles arrivent, les fameuses **BSA**

2 Magasins :
28, rue Davoust
43, Av. Ed. Vaillant
PANTIN (Seine)

Passez rapidement votre commande chez :

A. CHARRIER

Champion de France vitesse 1936

Tél. : NORd 44-26
Métro : Hoche et
Porte Villette
Autobus 170 et 130

qui vous livrera de suite les plus grandes marques françaises en scooters et vélomoteurs
**MOTOBECANE - TERROT - PEUGEOT - GNOME et RHONE - MONET et GOYON - GUILLER
BERNARDET - B.S.A. - SUNBEAM - JAWA - Station-Service MOBYLETTE et Scooters**

Atelier de réparation et ouvriers spécialisés pour entretien et garantie

Essai et démonstrations de
toutes machines

TOUTES PIECES
DETACHEES

Toutes nos machines
sont traitées avec REDEX

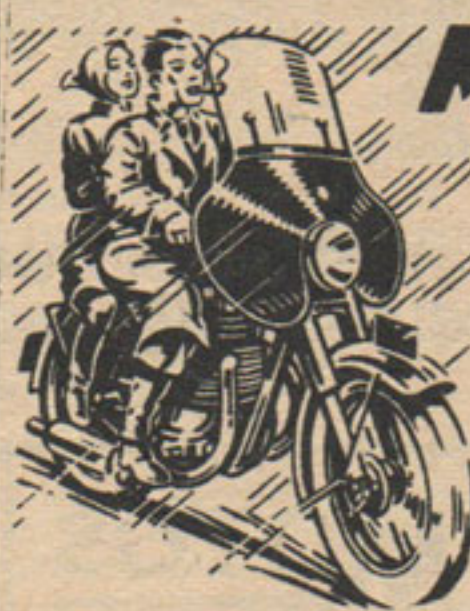
Rgts Rép. ctre 45 fr. timb.

CREDIT 6 ET 9 MOIS

**MOTOBECANE
TERROT - PEUGEOT
MONET-GOYON
GNOME-RHONE
MOBYLETTE - BIMA
GUILLER - SCOOTERS**
Ag. exclusif **ULTIMA**
Sidecar **IMPERIAL**
LIVRABLE DE SUITE
Toutes pièces détachées
Expédition dans
toute la France
Remise aux patentés
Joindre timbre pr réponse.

R. VOIVENEL

M. DUNOIS - Gérant libre
34, rue de Charonne
PARIS-11° - ROQ. 17-13
VENTE A CREDIT

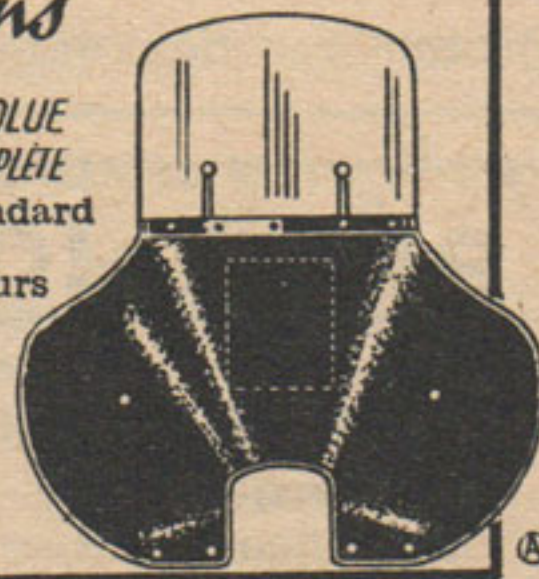


MOTOCYCLISTES

*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

VAP

Toute la pièce détachée
en stock.
Livraison à lettre lue
Remises aux Agents et
Stations Service
Révision de moteurs
avec garantie
Conseils techniques par
mécaniciens spécialistes

MANCEAU

5, rue de Vouillé, 5
PARIS-15° - VAU. 57-57

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

LA
SELLE
SOUPLE

REYDEL

Suspension SANDOW

ACCESSOIRES
67, av. du Maine, PARIS-14°
DAN. 69-63

LE SPECIALISTE DU SCOOTER

R. CLERGÉ

REPARATIONS
EQUIPEMENTS

MOTOBECANE
168.900 fr. complet

LAMBRETTA
156.000 fr. nu

BERNARDET
135.000 fr. nu

GUILLER
172.000 fr. nu

AMI
119.500 fr. complet

ARDENT
nouveau modèle
Triscooter
POINARD
175 et 125 cc.

LONG CREDIT — CONDITIONS SPECIALES DE VENTE PENDANT L'HIVER

Robert PIEL

29, av. de la Grande-Armée
PARIS-16^e — Tél. : PAS. 86-45

VENTE A CREDIT



Agent

Exclusif

VELOMOTEURS
MOTOCYCLETTES

et la

Mobylette
PIECES DETACHEES

Départ. Motocycles Adaptables toutes Marques

S.I.G.A.M.

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTO MOTOCYCLE
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 250.000 FRANCS

5, rue Rivay - LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Tél. : PER. 33-13

SES EMBIELLAGES
Spécialité de D.K.W.

et ZUNDAPP

GALETS

MANNETONS

REALISAGES

SES PISTONS

SUPER-SILI

Toutes marq. Françaises

et Etrangères

SEGMENTS - AXES

NOTRE AFFAIRE DE LA SEMAINE

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

CREDIT UNIQUE

A VOTRE GRE

LIVRAISON DES 1^{er}
VERSEMENT
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^e Tél. : NORD 08-09

TOUS vêtements de cuir :
MOTO - AUTOMOBILE
SPORT - VILLE

Exigez la marque

CHROME-CUIR

Catalogue gratuit sur demande



BOTTES et CHAUSSURES
EQUITATION - CHASSE - MOTO

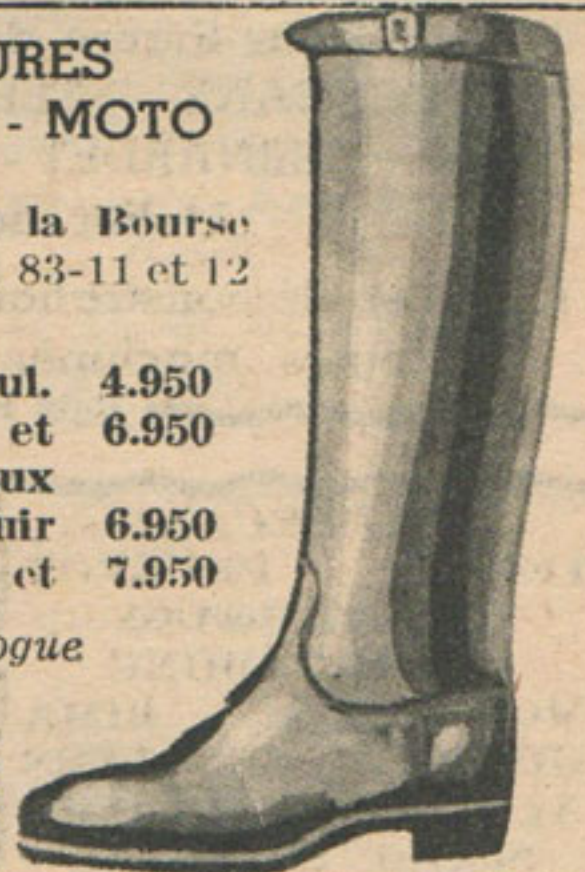
MARCY 1 et 3, pl. de la Bourse
Paris-2^e CEN. 83-11 et 12

BOTTES MOTO box coul. 4.950
et 6.950

DEMI-BOTTES avec anneaux
box coul. semelle crêpe ou cuir 6.950
et 7.950

Sur demande envoi du catalogue
et feuille de mesures.

LA PLUS IMPORTANTE
SPECIALITE FRANÇAISE



"AUTOREX" Moto CHARGEUR D'ACCUS

Perfectionné — Inusable
6 volts 0,7 ampère :

3.750 francs

Documentation M : 15 fr.

E.C.R. 3 bis r. des Partants
PARIS-20^e — MEN. 01-92



PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME-RHONE - B.S.A. - TERROT - PEUGEOT

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

Pneumatiques - Accessoires modernes - Appareil-
lage électrique français et étranger - Pièces
détachées : origine, adaptables, sur modèles.

Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage

Remise en état cadres et réservoirs

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

Atelier et Magasin :

3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

ORNano 34-08

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2^e)
RIC. 75-28 - M^o 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

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIECES DETACHEES

MOTOBÉCANE

MOBYLETTE
SCOOTER

Accessoires spéciaux

6, Bd RICHARD-LENOIR
Tél. : ROQ. 29-28 - (Bastille)

46, RUE TURBIGO
Tél. : ARC. 58-86 - (Arts-et-Métiers)



LA
MACOMBYNN

TELLEMENT PRATIQUE
ET SI ÉTANCHE

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

En vente dans toute la France chez les principaux motoristes

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

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

HAVAS

HATEZ-VOUS !

SI VOUS DESIREZ PAYER EN 18 MOIS
VOTRE VELOMOTEUR, MOTO OU SCOOTER.
MEMES LES MODELES DU SALON.

UNE SEULE ADRESSE :

Barbès - Moto - Cycles

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

SPECIALISTE DES GRANDES MARQUES :
**TERROT - GIMA - GUILLER
JONGHI - RENE GILLET
B.S.A. - GUZZI**

et des meilleurs SCOOTERS

PROVINCE : CONDITIONS SPECIALES

DEPOT VENTE — ACCESSOIRES

REPARATIONS — STATION SERVICE

Renseignements, catalogues contre 50 fr. timbres

Ouvert tous les jours de 8 h. 30 à 12 h. et
14 h. à 19 h. 30 - Fermé seulement Dimanche.

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

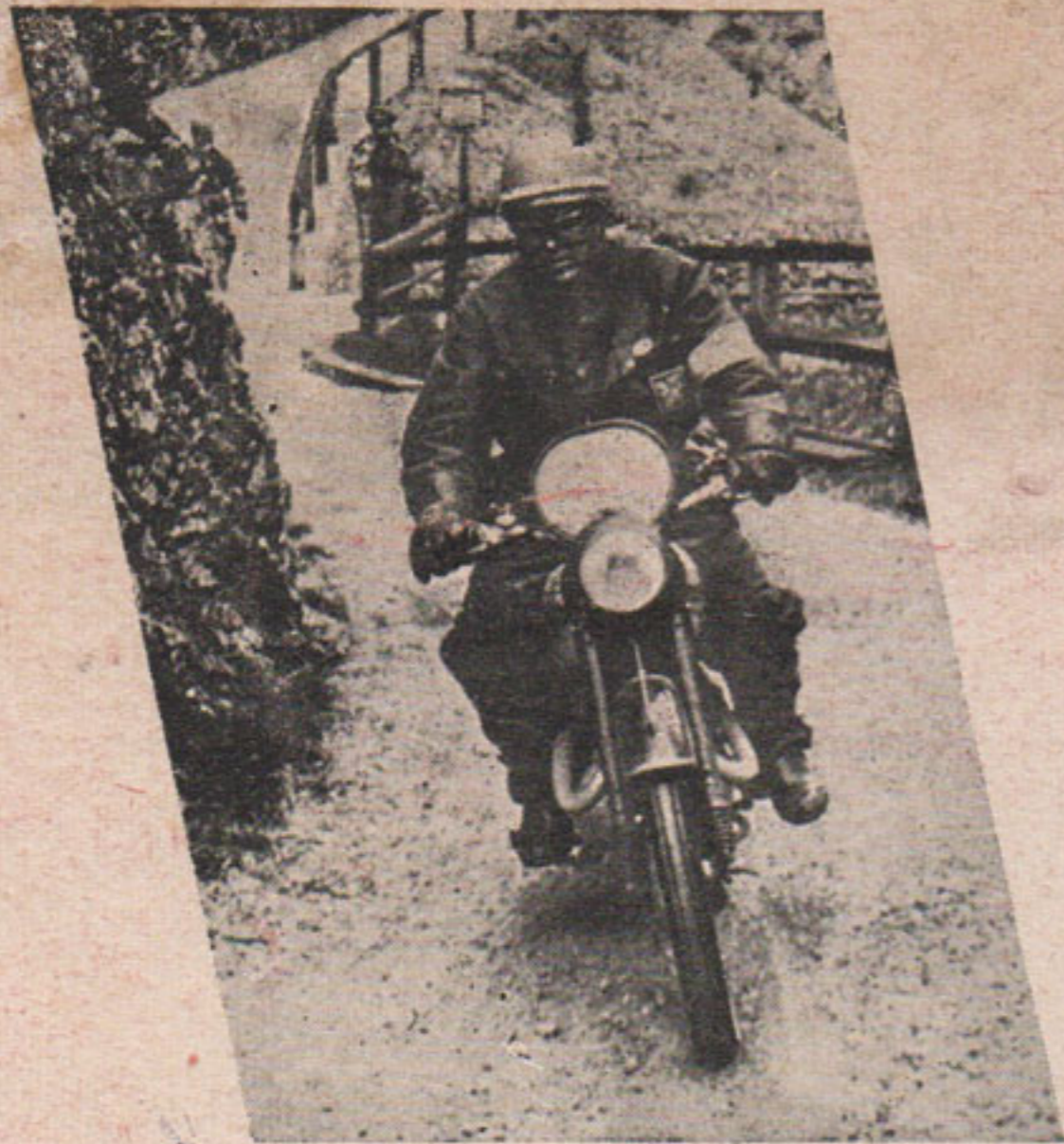
PLANCHES MURALES 65x100 Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux
100 fr. et 20 fr par tableau supplémentaire.
PEUGEOT P 55 : 450 francs.
125 TERROT E.P. - E.T.P. - E.T.P.C : 500 francs.
TERROT 500 RGST : 500 francs.
125 TERROT E.T.D. : 500 francs.
LIGHT 125 : 1 000 francs.
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. Couver-
ture élégante. Dos et coins pérarnold. - Prix 350 fr. Par poste 425 fr

C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37

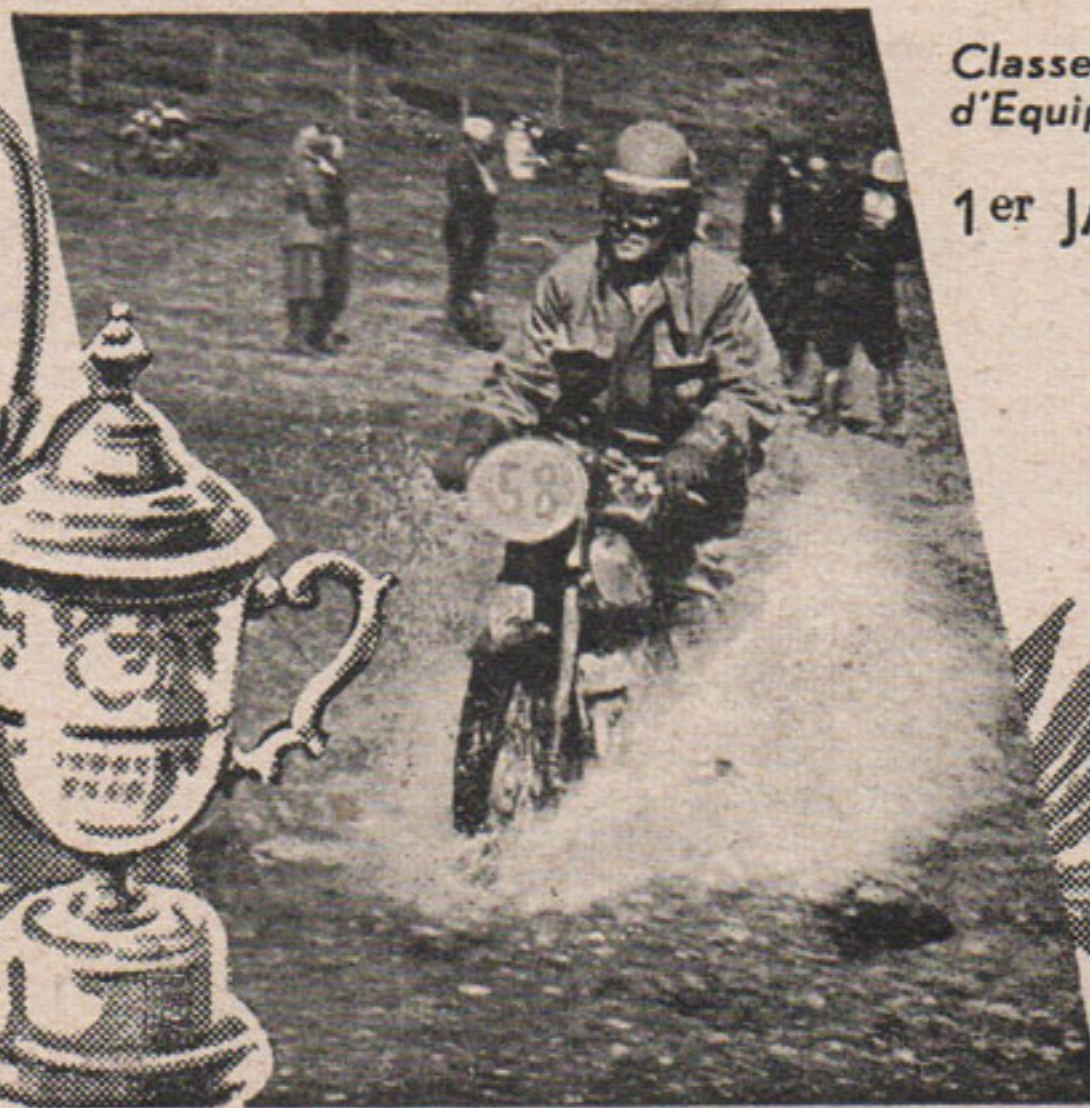
Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement



FIM 1952



JAWA * CZ



RIVALISANT DANS LA PLUS DURE
ÉPREUVE DE MOTOCYCLETTES

LE CONCOURS INTERNATIONAL DES SIX JOURS FIM 1952

avec les meilleures machines du monde pilotées
par les as du motocyclisme, les



TCHÉCOSLOVAQUES TRIOMPHENT

et enlèvent les deux principaux prix :

**LE TROPHÉE INTERNATIONAL
ET LE VASE D'ARGENT**

DUSIL..	...	JAWA	BLAHA..	CZ
NOVOTNY..	JAWA	KOLAR..	CZ	
KUBES	...	JAWA	KABAT..	CZ
KOHLICEK..	CZ			
PUDIL..	...	CZ		

*Classement dans le Prix
d'Equipe des Constructeurs*

1^{er} JAWA - 2^e CZ

MOTOKOV S.A.

PRAHA - TCHÉCOSLOVAQUIE