

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

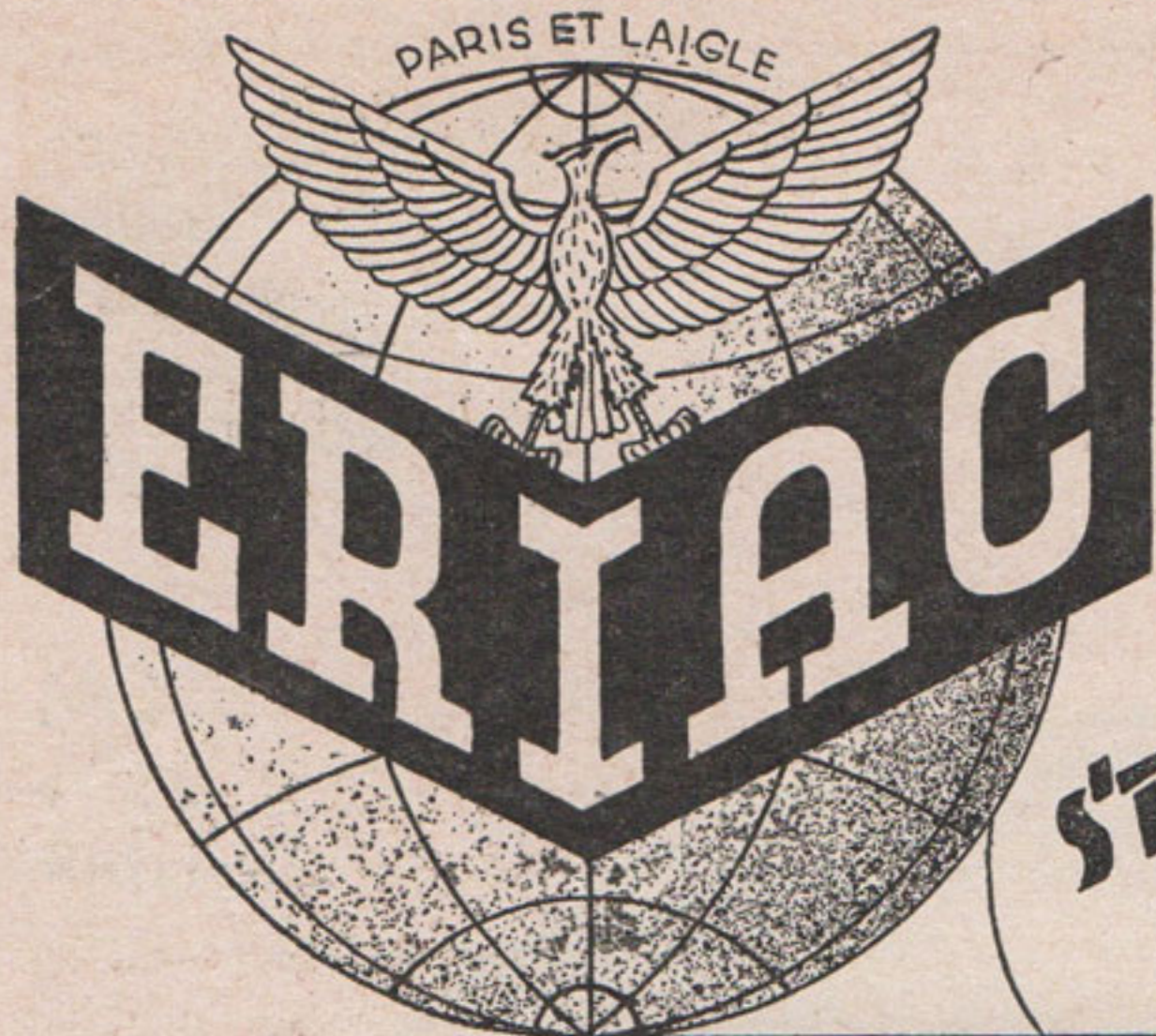
ESSAI
650
TRIUMPH



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

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

12 places de 1^{er}, 9 places de second ont valu à Collot le Championnat de France en 500 cmc. (sur Norton) et le meilleur palmarès de la saison.



**CYCLOMOTEURS
 C.D. TOURISME, LUXÉ,
 STANDARD, TANDEM, MOTORETTE
 CYCLOMOTEUR-PORTEUR
 ET TRI-MOTEUR
 LÉGER**

48^{cm³}

*C'est
 autre
 chose!*

MONTÉS AVEC LE FAMEUX MOTEUR
MICHEL-M.ROCHER
 4 TEMPS, CULBUTEURS, (ESSENCE PURE)
 2 VITESSES, POINT-MORT, EMBRAYAGE BAIN D'HUILE
 1 CHAÎNE (DÉMONTAGE ROUE AR COMME SIMPLE VÉLO)
E.R.I.A.C. 7 Avenue Perronet, PUTEAUX (Seine) Tél. Longchamp 23-43

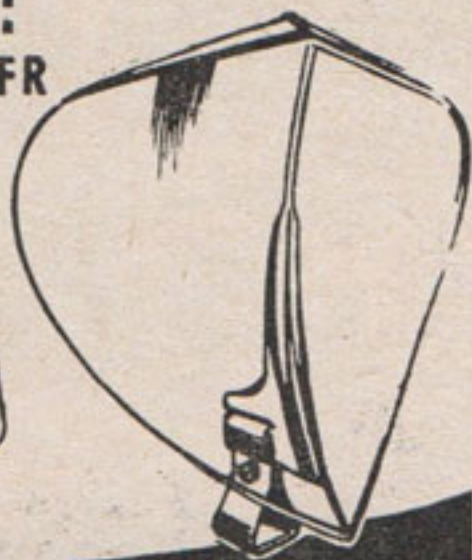
**PROTÉGÉ PAR
 everclean**



Fixé sur le phare, ce petit écran cristal de courbure spécialement étudiée, crée en vitesse, des zones tourbillonnaires qui écartent l'air et rejettent loin de vous insectes, poussière, gouttes de pluie, flocons de neige

Notice sur demande

**PRIX:
 690 FR**



**PETITE SURFACE
 GRANDS EFFETS**

SCINTEX

Société Anonyme Capital 72.000.000 de Fr.
 RUE DE L'INDUSTRIE - COURBEVOIE (Seine) - Tél. DEF. 30-30



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^m CHANTRIEUX-LEFEVRE - AMIENS

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

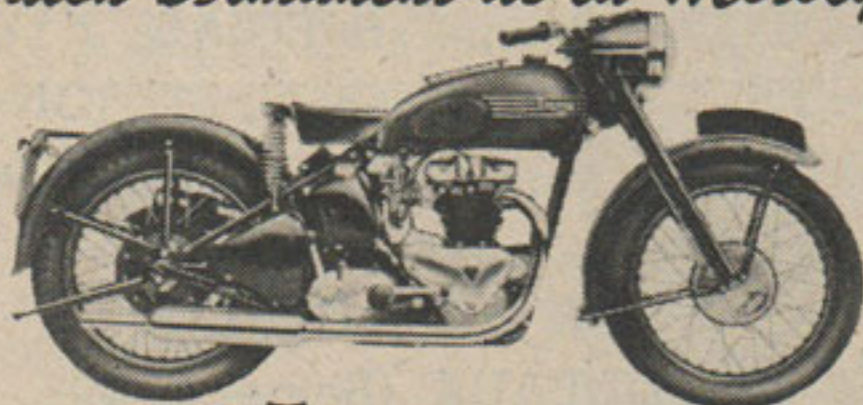
St-PAUL-MOTOS

1, Rue de Rivoli - PARIS (4^e)

Métro Saint-Paul

Tél. : ARC. 71-46

Le Salon permanent de la Motocyclette



TRIUMPH

D.K.W.

JAWA

TERROT - MOTOCONFORT

GNOME-RHONE - ALCYON - RAVAT - GUILLER
RADIOR - RENE GILLET - MONET - GOYON
GILLET D'HERSTAL - VALLEE - JONGHI - M.R.
A.G.F. - DERNY - MOSQUITO - BERNARDET
SCOOTER ARDENT DISPONIBLES

et la *Mobylette*

Tous les accessoires et l'Équipement
Tous modèles de combinaisons SAN-REMO
Grand choix de canadiennes et vêtements de
cuir pour la moto

REPARATIONS PAR SPECIALISTES

Vente à crédit Renseignements contre
50 francs de timbres
Magasin ouvert tous les jours sauf Dimanche,
de 9 h. à 12 h. 30 et de 14 h. à 19 h. 30



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. 62-98
Atelier de réparation : 12, rue Saint-Séverin - PARIS-5^e .. ODE. 50-91
Documentation gratuite — Essai tous les jours en nos magasins



175 GIMA Grand Luxe

Décembre, Hâtez-vous !
le dernier mois pour
profiter de nos
conditions sur

18 MOIS

STATION - SERVICE

Barbès - Moto - Cycles

98, rue Doudeauville — PARIS-18^e
M^o Château-Rouge — MON. 96-37

AGENCES

B.S.A. - SUNBEAM - GUZZI
TERROT - GIMA - GUILLER
JONGHI - RENE GILLET
et des meilleurs SCOOTERS

TABLIERS TOUS MODELES — ACCESSOIRES
DEPOT VENTE ET REPARATIONS



250 RENE GILLET



175 GUILLER Sport

VELOSOLEX



15.400 frs comptant
(y compris taxes et assurances)

et 6 traites mensuelles de 4.500 frs.



Breveté
S. G. D. G.

Qu'importe la pluie!..

Pantalon sec et impeccable

avec **" ISLANDIS "**

l'imperméable à jambières escamotables

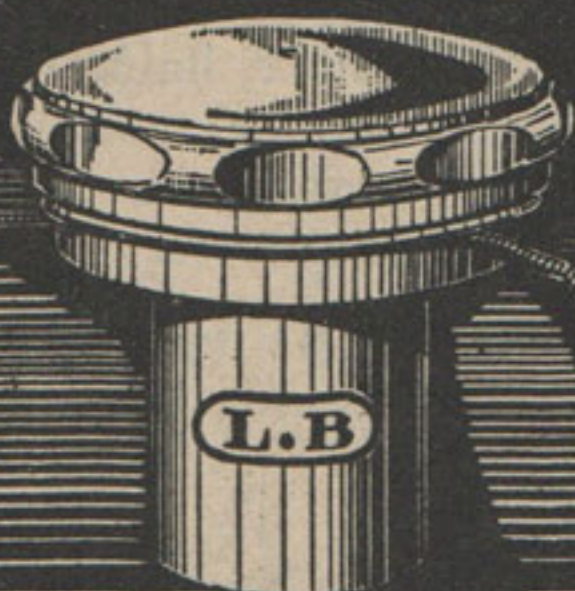
indispensable
pour sortir par tous les temps

Notice sur demande

Une nouvelle
création

RAIN & WINTER 98, r. d'Aboukir-Paris

VENTE EN GROS EXCLUSIVEMENT

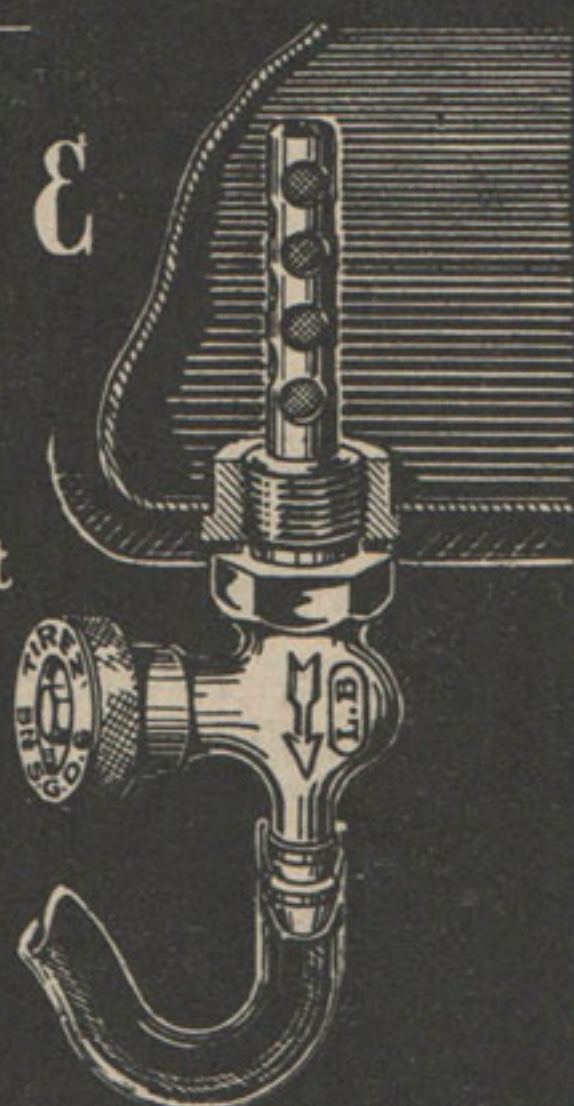


BOUCHONS
de **RESERVOIR**
au 1/4 de tour
pour motos

**LE BOZEC &
GAUTIER**

28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches



MOTOCYCLISTES !...

POUR VOUS

PLUS D'HIVER !

Si vous « brétocyclez »
votre essence ou votre
mélange avec :

BRETOCYL GRAPHITÉ

« Le Superlubrifiant des Champions »

qui facilite les départs par temps froid et
assure le graissage immédiat des hauts de
cylindres dès les premiers tours.

Et naturellement, dans votre moteur
ou votre mélange :

BRET-OIL

« L'huile de Compétition au service du Tourisme »

2 temps : BRET-OIL type «SPECIALE 2 TEMPS»

4 temps : BRET-OIL type «COMPETITION»

En vente dans tous les Garages, Stations-
Service, Motoristes.

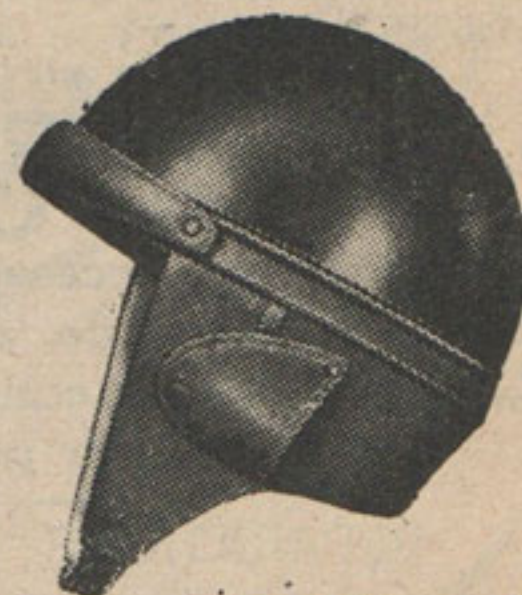
B R E T - O I L

SSY-LES-MOULINEAUX (Seine) - MIC. 18-30
(lig. group.)

Le casque GENO

Modèle Sport
à bourrelet

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



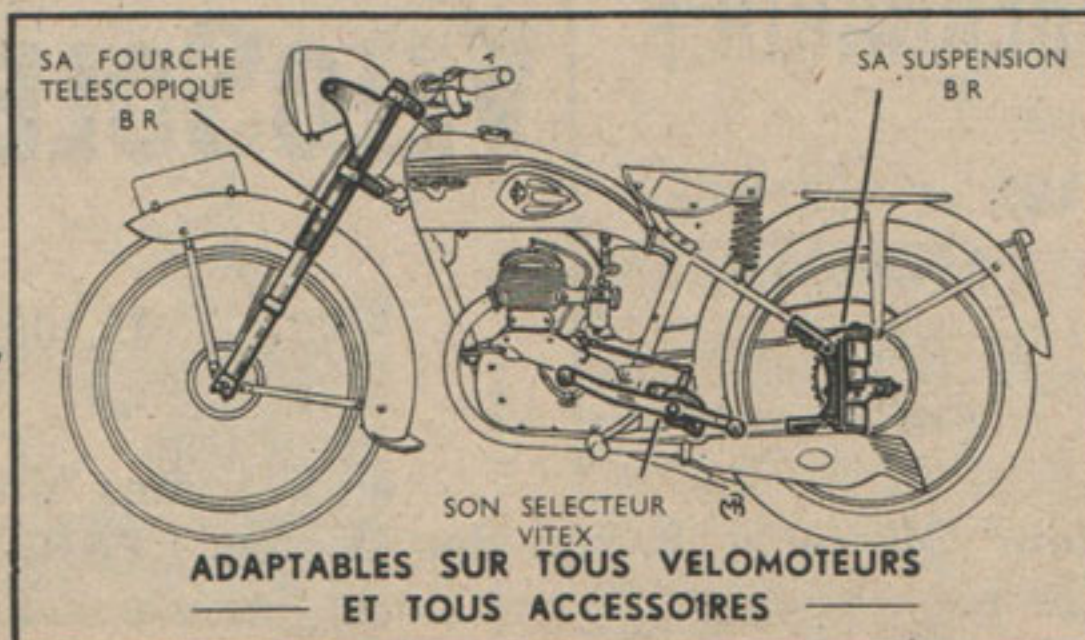
Vente en gros :

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

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

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



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

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

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN ECRIVANT AUX ANNONCEURS



HEBDOMADAIRE, TOUS LES SAMEDIS

Moto revue

La Moto

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

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

Le Numéro : 30 francs

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

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

◆ DES DEBOUCHES

Avec 4.000.000 de bicyclettes, c'est-à-dire une bicyclette pour 2,4 habitants, la Hollande est dans le monde entier le pays où la pratique du vélo est la plus développée, nous affirme une statistique belge. Quant aux cyclomoteurs, la proportion est de 1 pour 50 habitants.

Vue la tendance qui tend partout à se généraliser de motoriser les cyclistes, on peut affirmer que les constructeurs de moteurs auxiliaires ont encore dans ce pays du travail en perspective.

◆ SURVEILLEZ VOS ACHATS

Une vague de vols de vélocyclomoteurs sévissait récemment dans la banlieue Nord et Nord-Est et dans les bois de Saint-Germain et Montmorency.

Après enquête de la police, aiguillée par une machine dont les numéros avaient été maquillés, un jeune homme de 18 ans avoua avoir achetée celle-ci pour 10.000 francs à un représentant de commerce.

Méfiez-vous donc des machines d'occasion que l'on peut vous vendre « à la sauvette » et exigez les papiers qui doivent aller avec elles. De toute façon, la prudence est la meilleure garantie à l'égard d'une moto dont le prix vous semble nettement modique.

◆ PRECISIONS

Le prix de la Macombynn type « Tour de France » n'est pas de 14.800 francs comme nous l'avions indiqué dans notre numéro 1.111, mais plus exactement de 14.860 fr.

Une autre erreur s'est glissée dans la légende des vêtements en matière plastique présentés page 867 sous le nom de Mod'Plastia, alors que la paternité en revient à M. Fréchinlé.

◆ LE 250 AMC SUIVI D'UN 350

Ce moteur, dont l'apparition fit sensation au dernier Salon de Paris, sera livrable vers le mois d'avril 53. Cette production conçue suivant les principes de la marque Clermontoise développe 13 CV 5 à 5.500 t.-m.

Mais ce qui intéressera encore plus constructeurs et usagers, c'est que AMC songe sérieusement à produire un 350 cmc., dérivé de ce moteur, et que ce prototype pourrait bien figurer au prochain Salon.

PERE UBU PAS MORT !

CHACUN connaît les nouveaux projets de notre Ministère des Finances, projets qui, à première vue, pourraient sembler bien alléchants pour l'automobiliste ou le motocycliste (réduction de 25 à 30 fr. du prix du litre d'essence), mais qui, dès qu'on les examine tant soit peu, nous montre qu'il s'agit de reprendre de la main gauche, même avec un certain supplément, ce que la main droite a donné. En effet, en échange de cette baisse sur l'essence, il serait instaurée une taxe annuelle de 6 % sur le prix de la machine neuve, avec un abattement de 25 à 30 % pour les machines ayant plus de 2 à 4 ans d'âge.

Il s'agirait, par cette mesure, d'augmenter la consommation des produits pétroliers (de plus en plus payables en francs français) au détriment de celle des produits charbonniers (payables en devises). Mais afin de ne pas voir diminuer la rentrée dans les coffres de l'état, la taxe annuelle, supprimée depuis 1934, serait rétablie.

Avant de voir l'intérêt supplémentaire que ces mesures offriraient au Ministère des Finances, voyons ce que doit en penser un motocycliste.

Une moderne 500 cmc. étrangère vaut dans les 400.000 fr. La taxe annuelle de 6 % se chiffrait donc à 24.000 fr. Si l'on estime sa consommation à 5 litres (et ce n'est déjà pas mal), il faudrait que son possesseur fasse de 16.000 à 19.200 kms par an (suivant que l'essence sera à 30 ou 35 fr. le litre) pour couvrir les 24.000 fr. de taxe.

Pour un petit cube français de 175 cmc., dont la valeur est d'environ 170.000 fr. et dont la consommation est de 3 litres aux 100 kms, il faudra parcourir de 11.300 à 13.600 kms pour couvrir les 10.200 fr. de taxe.

Tous ces kilométrages sont élevés pour le motocycliste moyen, et c'est là que nous trouvons un premier bénéfice de notre argentier national. En effet, le possesseur d'une 500 cmc. ne parcourt en moyenne que 12 à 14.000 kms, celui d'une 175 de 8 à 10.000 ; ils paieront donc davantage avec ce nouveau système qu'avec l'ancien.

La rentrée d'argent dans les coffres est massive, se faisant en une fois : intérêt pour l'état, mais pas pour notre faible bourse qui bien souvent préfère étaler ses dépenses.

Et puis, une fois cette entrée d'argent faite, nos gouvernants, bien souvent amnésiques quand tel est leur intérêt, oublieront cette taxe annuelle (déjà payée) et pourront facilement faire passer le prix de l'essence de 35 à 40 fr. le litre, « puisqu'ils la payaient 60 fr. à la fin de 1952 ».

(suite page 900)

◆ LES SUEDOIS ET LES CYCLOMOTEURS

On sait le nombre de vélos qui circulent en Suède. Aussi, n'est-il pas étonnant de voir « mordre », dans ce pays, le cyclomoteur. Ainsi 10.000 « Cyclemaster » viennent d'être commandés en Angleterre.

◆ RACING NEWS

Après le Salon de Londres, de nombreuses rumeurs circulent sur les pilotes et les machines anglaises.

L'homme le plus remarqué en fin de saison, L. Graham, renouvelle, comme il fallait s'y attendre, son contrat avec la M.V.

Lomas et Sandford ont également reçu des propositions de cette même marque, mais l'on ne connaît pas encore leur décision. NSU leur ayant fait des propositions similaires.

Par contre, Duke, Armstrong et l'ancien officiel Norton R. Dale (après un essai récent à Monza) auraient signé un contrat pour Gilera !

Le recrutement de Duke est une affaire intéressante pour Gilera qui risque de ne pouvoir compter sur Masetti qui vient d'être engagé par la firme automobile Ferrari.

Chez AJS enfin, rien de définitif, si ce n'est le contrat de R. Coleman, signé prématurément avant son départ pour la nouvelle Zélande.

Doran, Brett, R. Sherry, Mc Intyre, etc..., n'ont encore rien décidé, si ce n'est pour Bill Doran une participation au rallye Automobile de Monte-Carlo.

Signalons en même temps que le directeur du service des courses de l'AMC, Matt Wright doit se retirer pour des raisons de santé et sera remplacé par Fred Neill, un ancien coureur bien connu en Angleterre.

L'équipe officielle Norton serait composée de K. Kavanagh, W. Amm et Sid Lawton ; ces noms ne sont pas inconnus, notons simplement l'avancement de Lawton au rang officiel, et surtout ce qui est la grosse surprise, le mono-roi demeurera mais serait muni d'un distributeur rotatif.

En Allemagne, beaucoup de on-dit, notamment sur un 4 cylindres flat-four BMW (régulièrement démenti), un 4 cylindres Horex (lointain !) et une 500 Twin NSU qui, elle, devrait défendre ses chances dès le milieu de la saison prochaine.

◆ PROTEGEZ VOS BAS DE PANTALON

De nombreux motocyclistes utilisent, pour circuler sous la pluie, de simples imperméables dont l'inconvénient majeur est de ne pas protéger le pantalon.

« Qu'importe la pluie, pantalon sec et impeccable avec Islandis ».

Tel est le texte du prospectus de Rain et Winter, qui viennent de réaliser la jambièrre dont nous reproduisons la photo ci-contre.

Cette jambièrre se fixe à l'intérieur du vêtement, et est donc, de ce fait, parfaitement invisible dès que l'on descend de machine.

En outre Islandis est monté sur l'imper officier RW qui comporte deux poches intérieures imperméables destinées à recevoir les jambièrres mouillées.

◆ STATION-SERVICE LAMBRETTA

Le 27 décembre aura lieu l'inauguration de la première Station-Service et Hall de vente du scooter Lambretta à la maison France-Autos, boulevard Masséna 148-152 (Porte d'Italie).

Par son ampleur et son organisation, cette station est considérée comme la plus grande d'Europe.

Tous les lambrettistes et sympathisants sont cordialement invités à la cérémonie d'inauguration.



◆ LE PRIX DES RACERS

L'AMC (anglaise) avait annoncé récemment la sortie pour 1953 de quelques 350 7 R et 500 cmc. G 45, et dont les prix sont les suivants :

295 £, ce qui n'est vraiment pas cher, mais se trouve augmenté sensiblement avec la « Purchase tax » obligatoire qui afflige le commerce d'outre-Manche, comme la taxe à la production afflige le nôtre. Le prix réel est en effet de 376 £.

◆ SANOR

Chacun connaît, depuis 30 ans, l'activité de Sanor dans la fabrication de l'Avertisseur et des Relais.

Toujours à l'avant du progrès technique, cette Société a déjà apporté, dans ce domaine, des éléments extrêmement importants. Le Salon 1952 permet de faire le point des activités nouvelles de cette Société. L'on peut constater dans chacune des fabrications très spéciales concernant les Avertisseurs, que Sanor a réussi, cette année, à sortir des nouveautés.

Dans l'ordre chronologique, ce fut d'abord, au début de l'année 1952, le Relais de Phares Forlux dont chacun s'accorde à reconnaître maintenant qu'au gain de rendement d'éclairage des phares, il

D'une semaine à l'autre



◆ POUR LES VESPISTES

Les Services Techniques de « Moto-Revue » viennent d'éditer un splendide Manuel d'Entretien du scooter Vespa.

DESCRIPTION, REGLAGE, CONDUITE, ENTRETIEN, DEPANNAGE, DEMONTAGE, COTES - REPARATIONS, OUTILLAGE SPECIAL, CODE DE LA ROUTE, etc..., sont au sommaire de cet ouvrage de 130 pages, protégé par une épaisse couverture cartonnée.

Plus de 110 photos et dessins extrêmement intéressants !

Tout ce qui vous sera utile de connaître pour tirer le maximum de satisfaction de votre Vespa.

Prix, à nos bureaux 525 fr.
Envoi par poste 580 fr.
Etranger, par poste 600 fr.

◆ SUR LA COUPE DE L'ARMISTICE

Le gonflage d'un cyclomoteur donne parfois d'excellents résultats au point de vue rendement, et quelques modifications apparentes peuvent se remarquer. C'est ainsi que dans notre n° du 22-11 nous avons présenté à la page 875 le vainqueur de la catégorie 250 cmc., lequel pilotait un modeste cyclomoteur. Belle performance !

Quant à la catégorie 50 cmc., elle était remportée par un concurrent peu scrupuleux, sur une 250 cmc. Victoire facile, direz-vous ! Mais il s'agissait simplement d'une intervention de photographes, comme vous vous en doutiez. Le cyclomoteur se développe, certes, mais pas au point d'atteindre les dimensions d'une 250 !

◆ UN NOUVEAU MOTEUR AUXILIAIRE ITALIEN

Depuis peu, un nouveau petit moteur auxiliaire transalpin, le « Lupetto », a vu le jour. Il s'agit d'un moteur fonctionnant suivant le principe de l'auto-allumage, du type du petit 18 cmc. allemand « Lohmann ».



PERE UBU PAS MORT !

(suite de la précédente page)

Et quel sera le résultat pour le développement de la moto en France ? La recherche de la moto la moins chère possible (ce qui n'est pas un mal en soi), mais ce qui, malheureusement, peut se solder par l'abandon de perfectionnements qui nous sont maintenant indispensables : sélecteur au pied, suspension arrière, etc...

Enfin, consolons-nous ! Le Père Ubu n'est pas mort et la « pompe à Phynances » fonctionne toujours !

ajoute encore, pour l'usager, une sécurité totale qui n'avait jamais été acquise jusqu'alors (rappelons en quelques mots que ce Relais se monte sans couper les lignes déjà existantes et qu'il évite le trou noir). Il s'agit là d'une nouveauté qui a déjà été sanctionnée par une expérience de plusieurs mois.

Il y a déjà 5 ans, prévoyant l'essor que rencontreraient les vélomoteurs et scooters, Sanor avait sorti un avertisseur spécial se montant sur volant magnétique et comportant un filtre redresseur séparé, dont la diffusion n'a cessé de croître ; cet avertisseur à la puissance d'un avertisseur d'auto, il est monté maintenant en série par de nombreux Constructeurs de Scooters et de Vélomoteurs.

Grâce aux progrès techniques récents de l'Industrie, Sanor est maintenant en mesure de présenter à sa clientèle un Avertisseur pour Vélomoteur, dont le redresseur est incorporé à l'avertisseur lui-même, c'est-à-dire qu'il se monte avec deux fils, simplifiant à l'extrême le montage de ce puissant avertisseur. Une baisse de prix sensible accompagnera, d'ailleurs, la sortie en grande série de cet appareil et augmentera encore sa puissance de diffusion et sa facilité de vente.

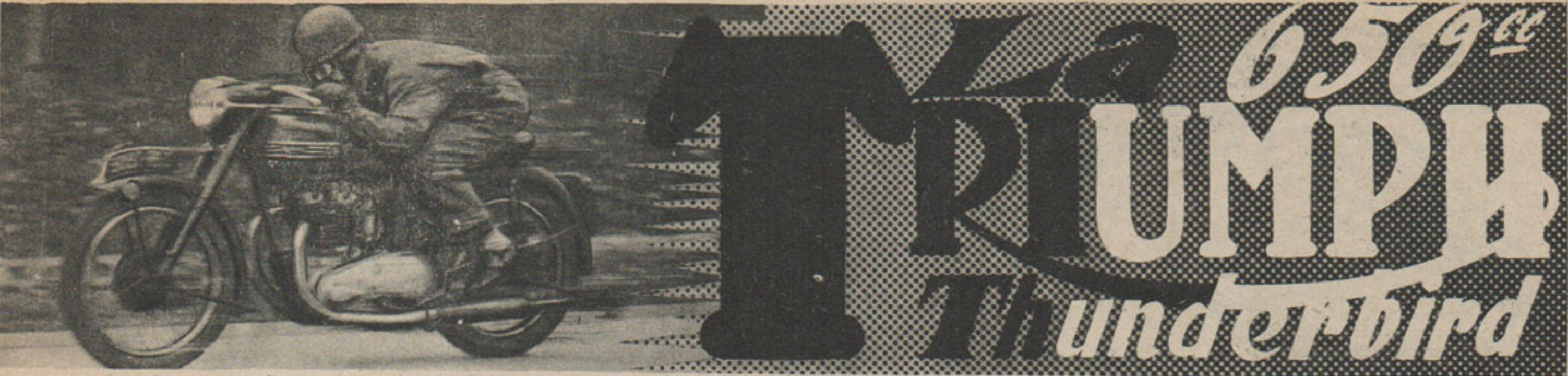
◆ LES ESSAIS

« THE MOTOR CYCLE »

Nous informons nos lecteurs, dans notre numéro 1.111, que nous nous chargeons de prendre les commandes pour le recueil d'essais publié par notre confrère anglais « The Motor Cycle ».

Ce livre de 64 pages, qui contient plus de 20 essais de machines anglaises, illustrés de 120 photos, vous sera envoyé à domicile contre 370 fr. versés à notre C.C.P. 297-37.

Mais attention, ce livre est écrit en anglais et aucune traduction en langue française n'est prévue par l'éditeur.



Le motocycliste qui aime avoir une machine qui « tire » doit, comme chacun le sait, se tourner vers l'industrie étrangère.

L'Angleterre, pour sa part, nous offre un lot appréciable de 500, 650, 700 et 1.000 qui frisent ou dépassent les fatidiques 100 miles-per-hour (160 kmh.).

Parmi ces machines rapides, notre choix s'est fixé sur la 650 Triumph Thunderbird, choix d'autant plus facile, que l'agence française voulut bien mettre à notre disposition l'une de ses machines de service, dont le compteur, dépassant largement les 50.000 kms, devait nous débarrasser de toute hantise de serrage.

Rappelons pour mémoire que Triumph fut le premier constructeur anglais à commercialiser le vertical-twin, et ce dès 1936.

Il est curieux de noter que ces premières bicylindres étaient des 650, puis bientôt l'usine abandonna cette cylindrée au profit de la Speed-Twin.

Actuellement, 4 types différents de 500 sont commercialisés : la Speed-Twin, les Tiger 100 et 100 C et la Trophy.

Enfin la 650 Thunderbird complète la gamme, tandis que la 350 (toujours vertical-twin) apparue dès 1945 et dont la production se poursuivit pendant quelques années, est définitivement abandonnée.

L'ESSAI

Celui-ci débuta par le trajet Boulevard Pershing-Clamart, par les boulevards extérieurs.

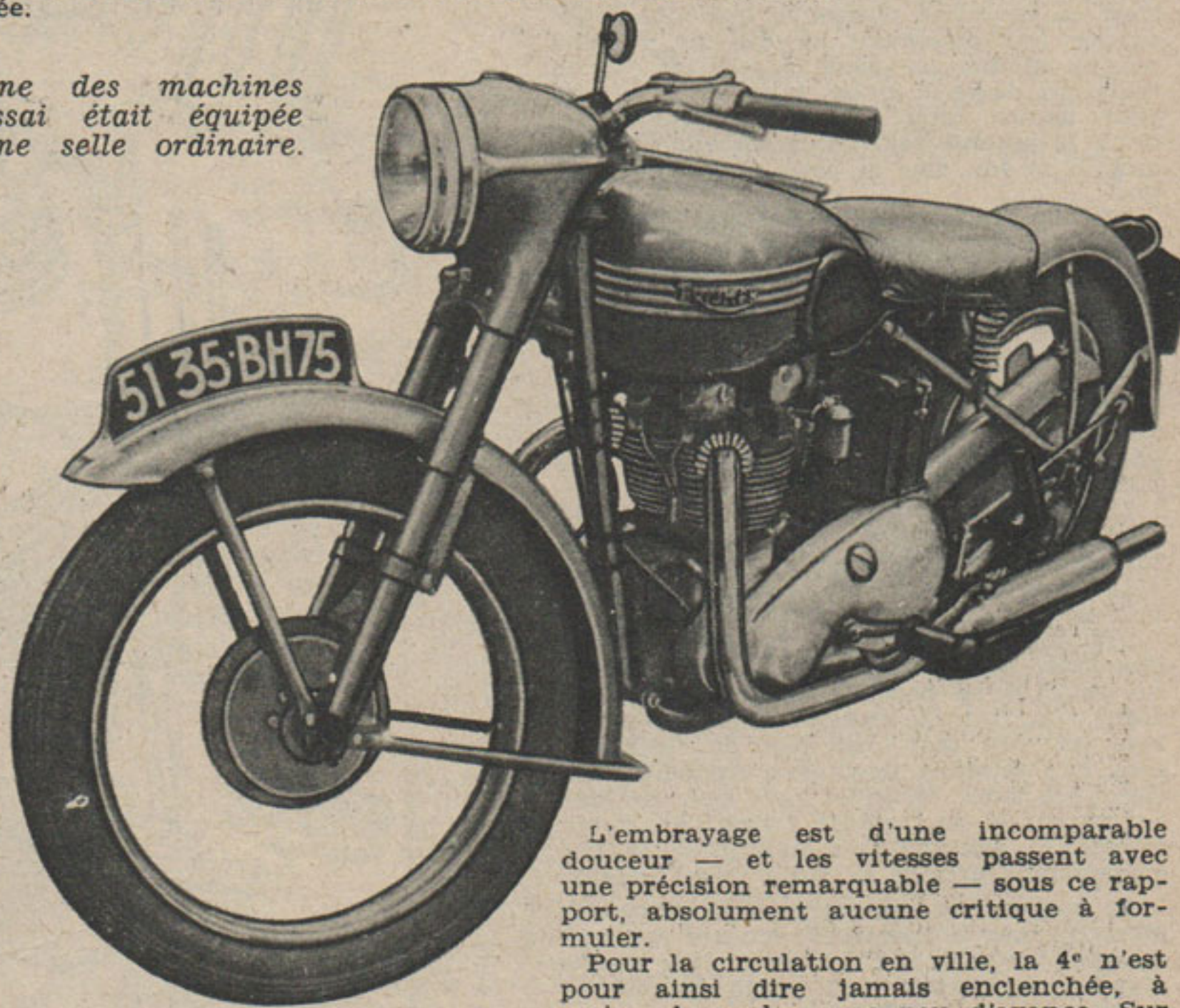
Première constatation : pas de volet d'air pour le démarrage, mais un enrichisseur de mélange, commandé à main, car le carbu n'est pas le classique Amal anglais, mais un S.U. (ce carburateur d'ailleurs très spécial a fait l'objet d'une description complète dans notre n° 1.071).

Debout sur le kick, la compression passe difficilement, et la mise en marche rappelle plus celle d'un gros mono que celle d'un twin.

Mais bientôt le son si caractéristique de la Triumph se fait entendre, et les pots ayant été vidés, ce sont de déchirants aboiements qui se font entendre lors des accélérations.

Première en bas — comme sur les machines allemandes — première qui d'ailleurs demande une certaine habitude, qui s'acquiert bien vite, si l'on veut l'enclencher sans protestations de la boîte.

L'une des machines d'essai était équipée d'une selle ordinaire.



L'embrayage est d'une incomparable douceur — et les vitesses passent avec une précision remarquable — sous ce rapport, absolument aucune critique à formuler.

Pour la circulation en ville, la 4^e n'est pour ainsi dire jamais enclenchée, à moins de rouler avec peu d'avance. Sur les dernières Thunderbird, l'avance est réglable, tandis que sur les premiers modèles celle-ci était automatique (notons que l'inverse a été fait sur la Speed-Twin).

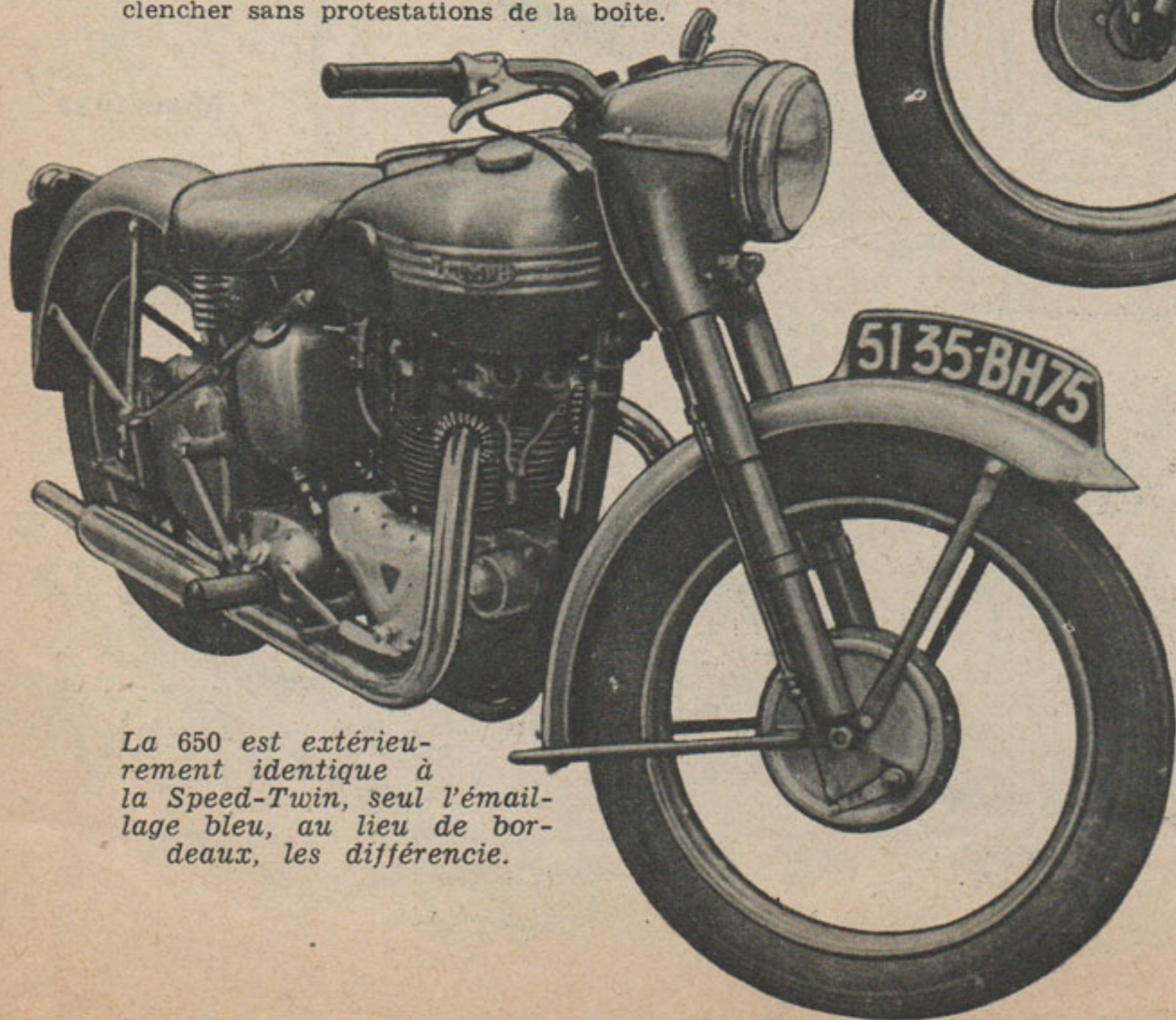
Le moteur est d'ailleurs très sensible à l'avance et manette tirée au maximum, il faut rester sur les moyens et hauts régimes pour éviter le cliquetis si désagréable à nos oreilles.

Bien que la machine pèse 170 kgs, elle reste d'une maniabilité étonnante en ville et même à basse allure. Bien entendu, il vaut mieux rouler, dans ce cas, frein de direction desserré.

Les accélérations laissent toutes les voitures « sur place », et il est impossible d'utiliser tous les chevaux dans Paris.

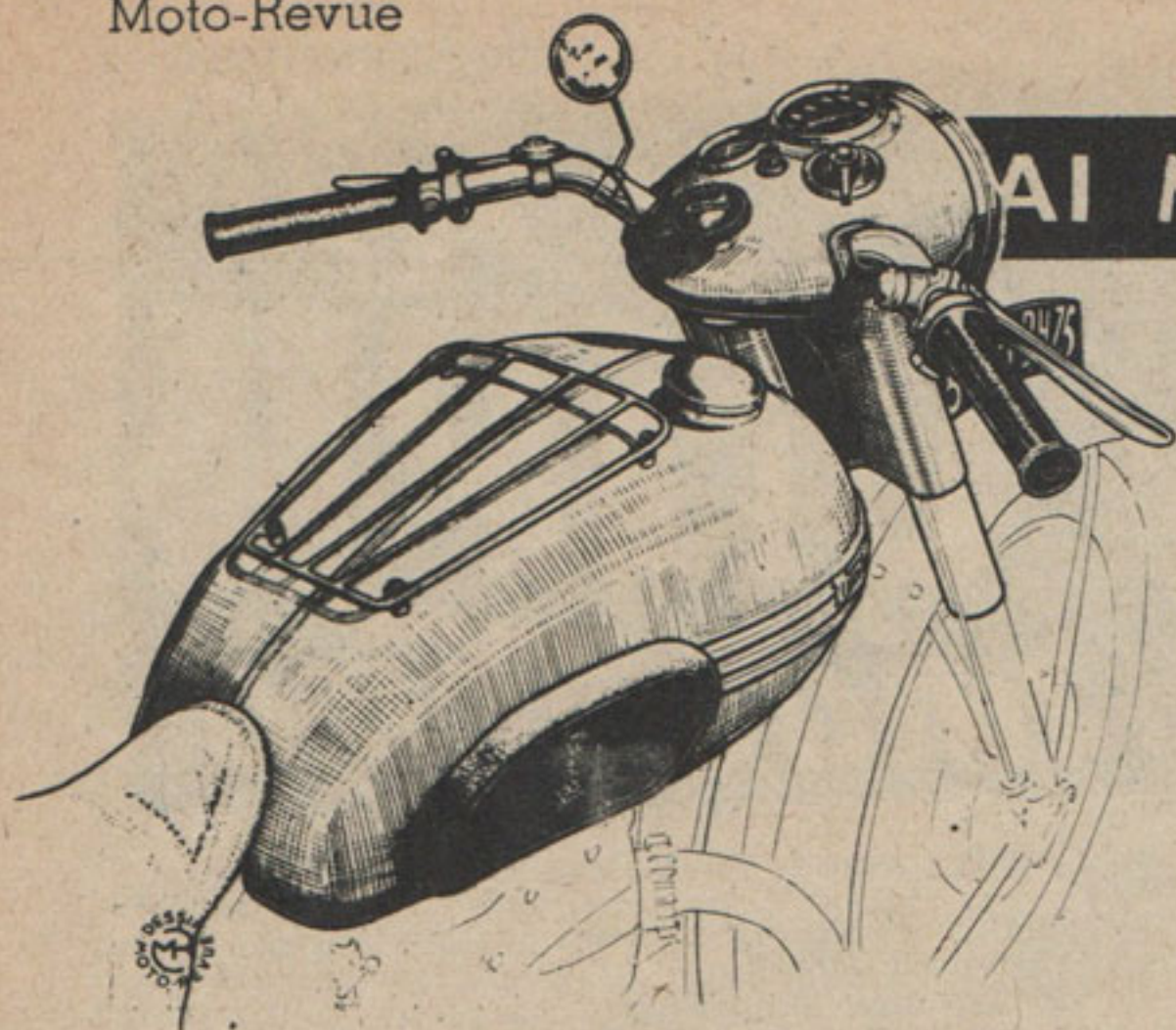
Donc pour la circulation urbaine, machine souple, aux brillantes accélérations et excessivement légère à la main.

Les températures hivernales que nous connaissions ces derniers temps furent



La 650 est extérieurement identique à la Speed-Twin, seul l'émailage bleu, au lieu de bordeaux, les différencie.

AI MOTO-REVUE - ESSAI MOTO-REVUE



La Triumph est une des rares machines sur laquelle nous trouvons de série une grille de réservoir.

Ci-dessous : « explosé » du moteur. (Dessin de notre confrère anglais The Motor-Cycle).

l'arrière, sans pour cela que les poignets ne soient « cassés ».

Par contre, cette position fait rentrer instinctivement les coudes, ce qui fait gagner en pénétration. Grâce à la selle double, et à la position du guidon, c'est certainement une des machines de série que nous ayons essayées jusqu'à ce jour, qui permettait le meilleur effacement du pilote. Aussi, bien allongé, les pieds placés sur les repose-pieds du passager, l'impression de vitesse, même à 140-150, ne se fait guère trop sentir. Par contre, si l'on se redresse pour le freinage, l'on sent bien, par la pression de l'air, que cela « allait » vite. Toutes les commandes à main sont bien situées et très douces, et apprécions, au passage, le pe-

l'occasion de véritables « séances » de démarrage, qu'une huile un peu trop épaisse ne rendait que plus laborieuses.

En outre, le grand filtre à air empêchait de masquer avec un chiffon l'entrée d'air du carbu, et nous aimerions à ce sujet faire des essais comparatifs entre un Amal, où c'est l'air que l'on raréfie (avec le volet d'air), et un S.U., où c'est la quantité d'essence que l'on augmente (enrichisseur), ce qui ne revient pas au même, car dans le premier cas, le mélange devient riche sans que le moteur aspire trop d'essence, tandis que dans le second cas, l'enrichissement joue trop bien son rôle et peut noyer les bougies.

Un conseil : plusieurs coups de kick pour « dégommer » le moteur, avant d'ouvrir l'essence, afin d'éviter l'encrassement. Par contre, à l'avantage du S.U., son maigre appétit.

Plusieurs propriétaires de 650 cmc. affirment consommer aux environs de 31.7, 31.8, lorsqu'ils roulent, il est vrai, aux environs de 90-100 kmh., ce qui correspond au régime moteur assez bas de 3.300-3.600 t.-m.

Bien entendu, une conduite sport, et rapide, entraîne une inévitable augmentation de la consommation.

Les essais sur route furent des plus probants.

Prémièrement: tenue de roue. Sur bonne chaussée, la Triumph semble glisser sur un rail, et se bascule en courbe facilement. La fourche est très souple, peut-être un peu trop, car lors de freinages secs, elle talonne. Le moyeu suspendu arrière est sans critique. Son peu de débattement et sa fermeté évitent à grande vitesse la sensation « balançoire » des suspensions arrière à grand débattement.

La suspension est un problème contradictoire dans le cas des machines rapides. Souple jusqu'à 80-100 kmh., elle risque d'avoir, à 130-140 kmh., une amplitude de débattement dangereux.

Mieux vaut la solution Triumph, assez ferme à vitesse moyenne, et souple à haut régime.

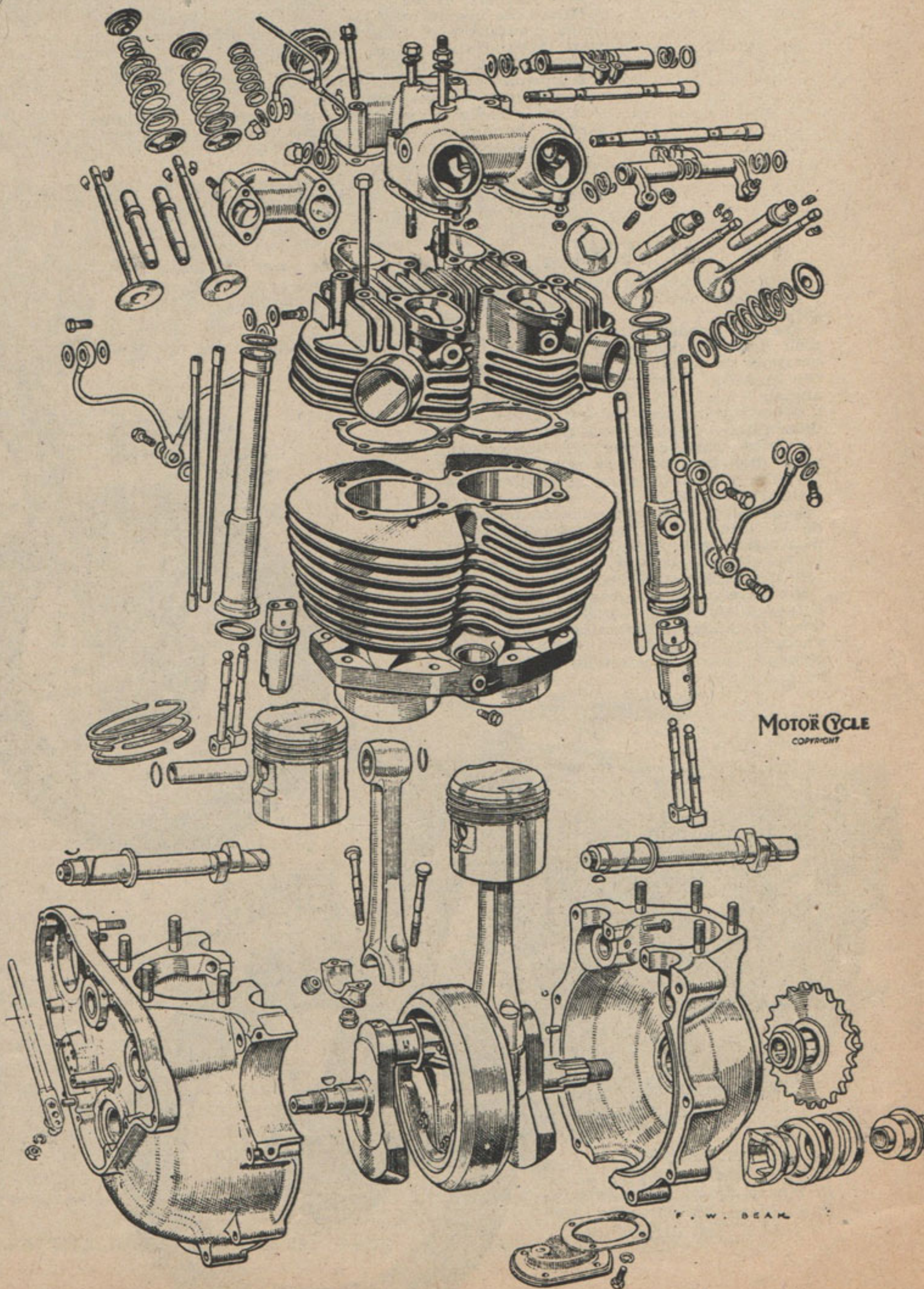
Avec 34 CV, il est évident que les côtes n'existent pas, même à deux, et seul l'usage avec side doit obliger à rétrograder.

Sur sol de bonne qualité et à deux, le 120, chrono, est la bonne vitesse d'utilisation, la machine ronronnant agréablement.

Côté freins, bien que ceux-ci soient progressifs, il ne faut pas oublier que la Thunderbird pèse 170 kgs, et qu'elle peut dépasser 155 kmh. Aussi verrions-nous d'un bon œil un frein encore plus puissant à l'avant, car l'inertie de la machine est assez élevée à grande vitesse.

Avant de passer à nos essais d'accélération, quelques mots sur la position et les commandes.

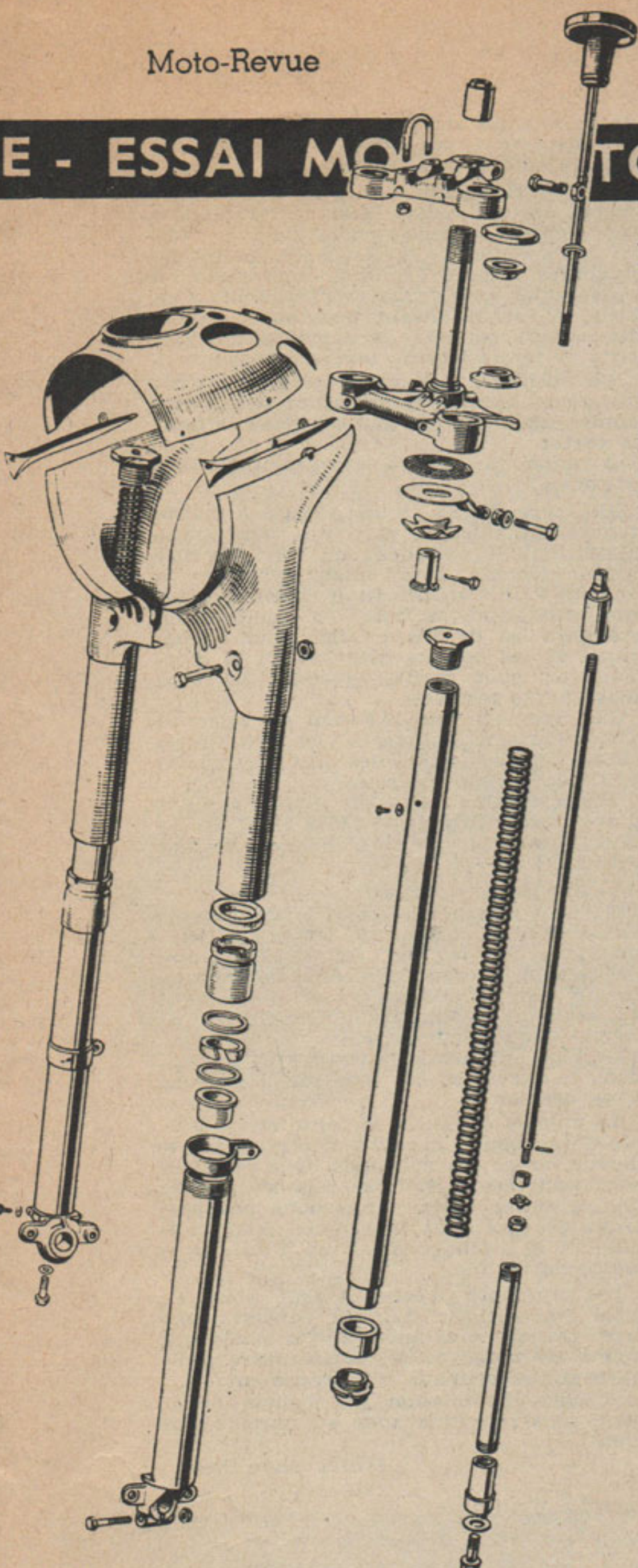
Le guidon Triumph est très dirigé vers



MOTOR CYCLE
COPYRIGHT

F. W. DEAN

E - ESSAI MO... TO-REVUE - ESSAI MOTO-REVUE -



tit diamètre (24 mm) de la poignée tournante à enroulement.

Pédale de frein non pas à la pointe du pied, mais au milieu du pied, d'une action très progressive.

Nos essais d'accélération furent effectués sur une 650 à carburateur Amal. Super-carburant du commerce, un gicleur 190 et filtre à air enlevé. Nous nous permettons au passage de signaler à tous les possesseurs de machines anglaises, que celles-ci sont munies en général de gicleurs trop petits, ce qui provoque échauffement, bleuissement ou jaunissement du tube d'échappement.

Les bougies employées étaient des Lodge H.L.N.

- En 1^{re}: 80 kmh. (7.200 t.-m.) en 5".
- En 2^e: 104 kmh. (6.350 t.-m.) en 9" 1/5.
- En 3^e: 127 kmh. (5.500 t.-m.) en 15".
- Toujours en 3^e: 133 kmh. (5.820 t.-m.) en 20" 1/5.
- En 4^e: 141 kmh. (5.180 t.-m.) en 22" 3/5.
- Vitesse maximum atteinte: 156 kmh., soit 5.720 t.-m.

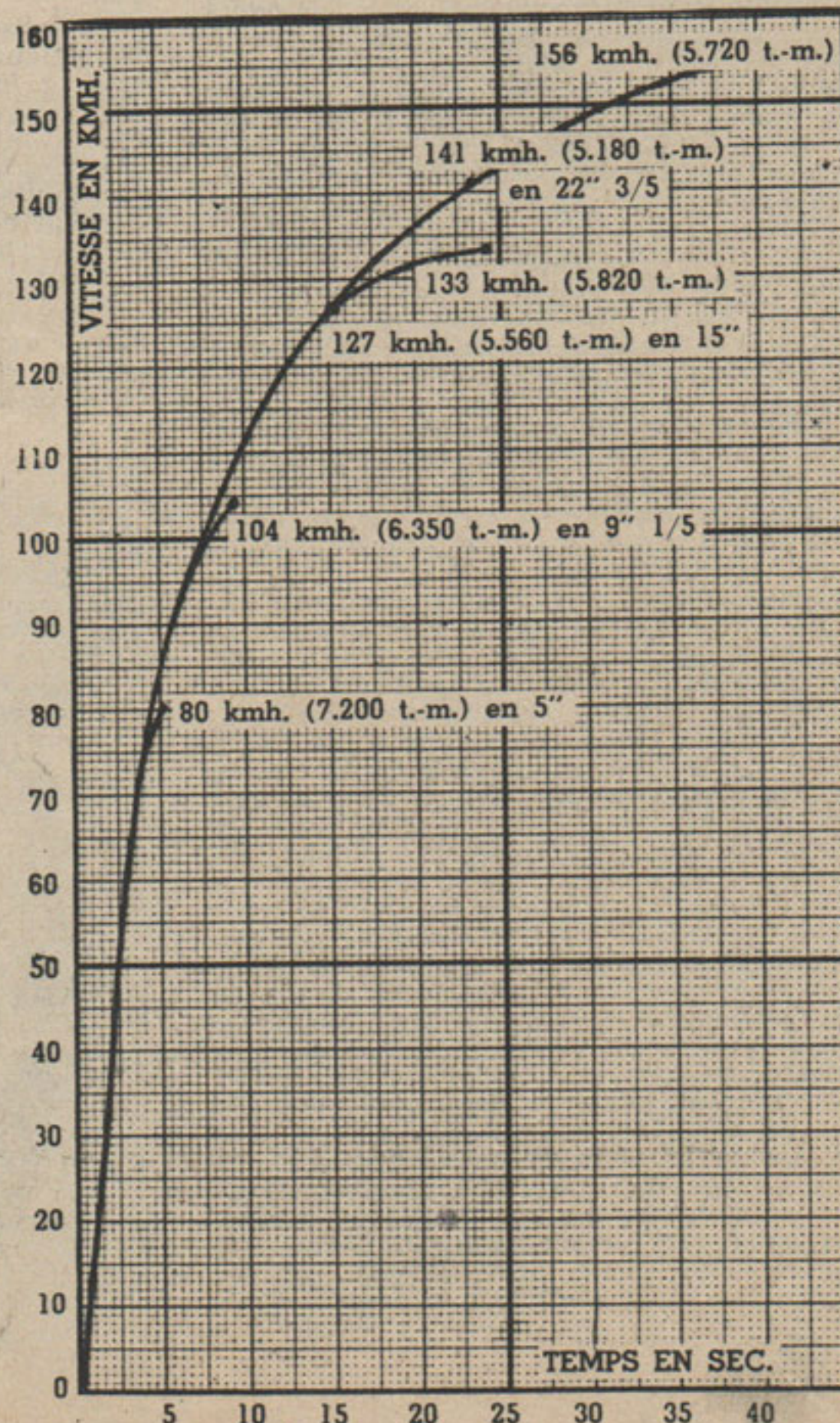
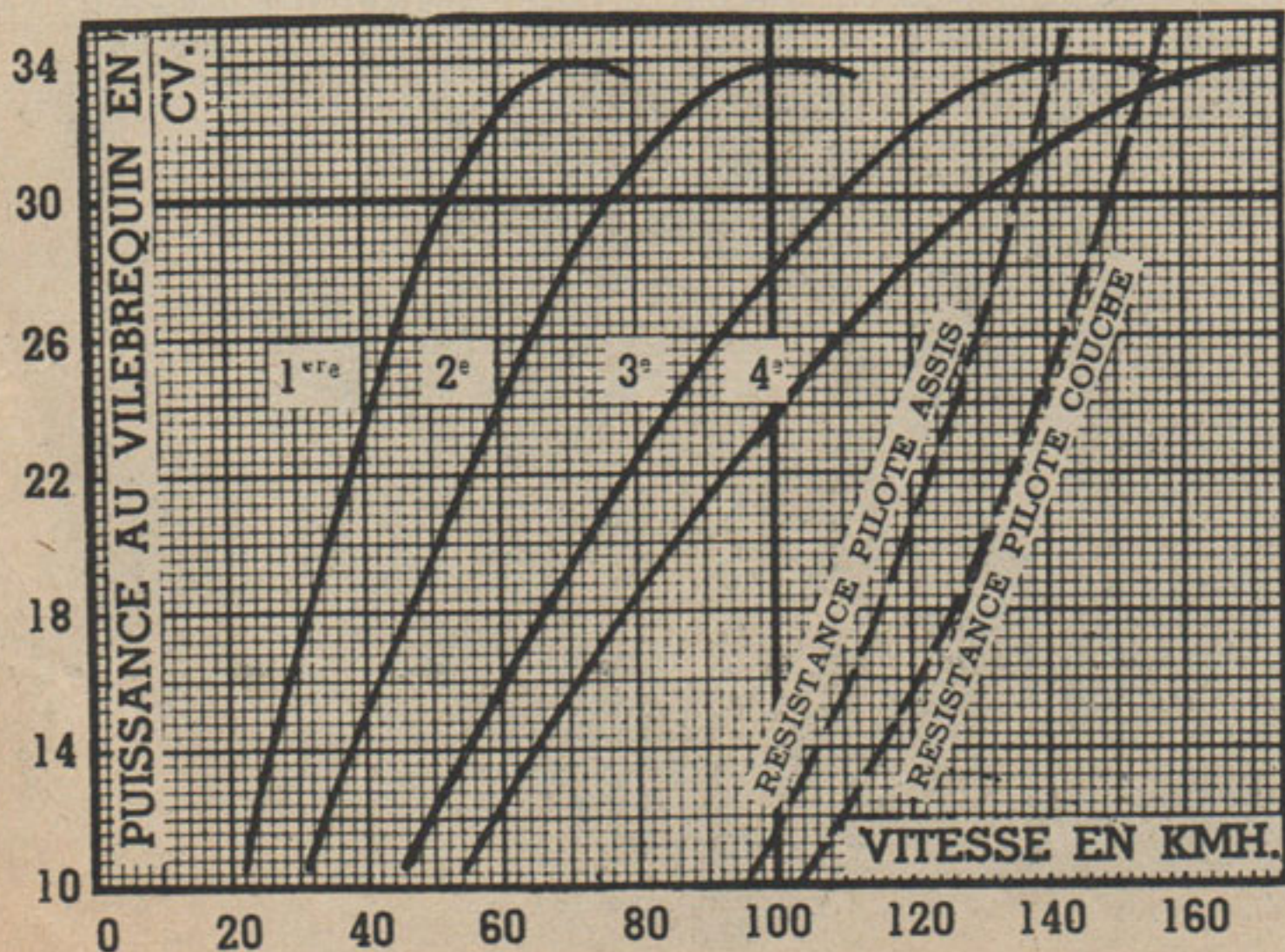
La puissance maximum de 34 CV étant donnée par le constructeur à 6.300 t.-m., nous voyons que la 4^e n'est pas assez démultipliée, car au régime de la vitesse maximum correspond une puissance de 32 CV 5 environ.

Mais avec de telles puissances, il est vrai que l'on ne regarde pas à un cheval près, et que le constructeur a considéré, à juste raison, qu'il valait mieux ménager la vitesse linéaire des pistons en tournant un peu en deçà du régime maximum.

Nos essais départ arrêté sur 100, 200, 300 et 500 m. donnèrent les résultats suivants :

- 100 m. en 7" 1/5 : moyenne de 50 kmh.
- 200 m. en 11" : moyenne de 65 kmh. 4

Ci-contre : parties constitutives de la fourche télescopique Triumph. Ci-dessous : Courbes des puissances développées par le moteur sur chacun des 4 rapports et courbes des puissances nécessaires, pilote assis ou couché. A droite : courbe des accélérations, avec vitesse atteinte sur chaque rapport.



300 m. en 14" 2/5 : moyenne de 75 kmh.
500 m. en 20" 1/5 : moyenne de 88 kmh. 2

La Triumph Thunderbird est donc à classer parmi les machines les plus rapides de la construction mondiale. Ses qualités générales, son fini, sa présentation luxueuse ont tout de suite séduits le public français peu habitué par sa production nationale à de telles réalisations.

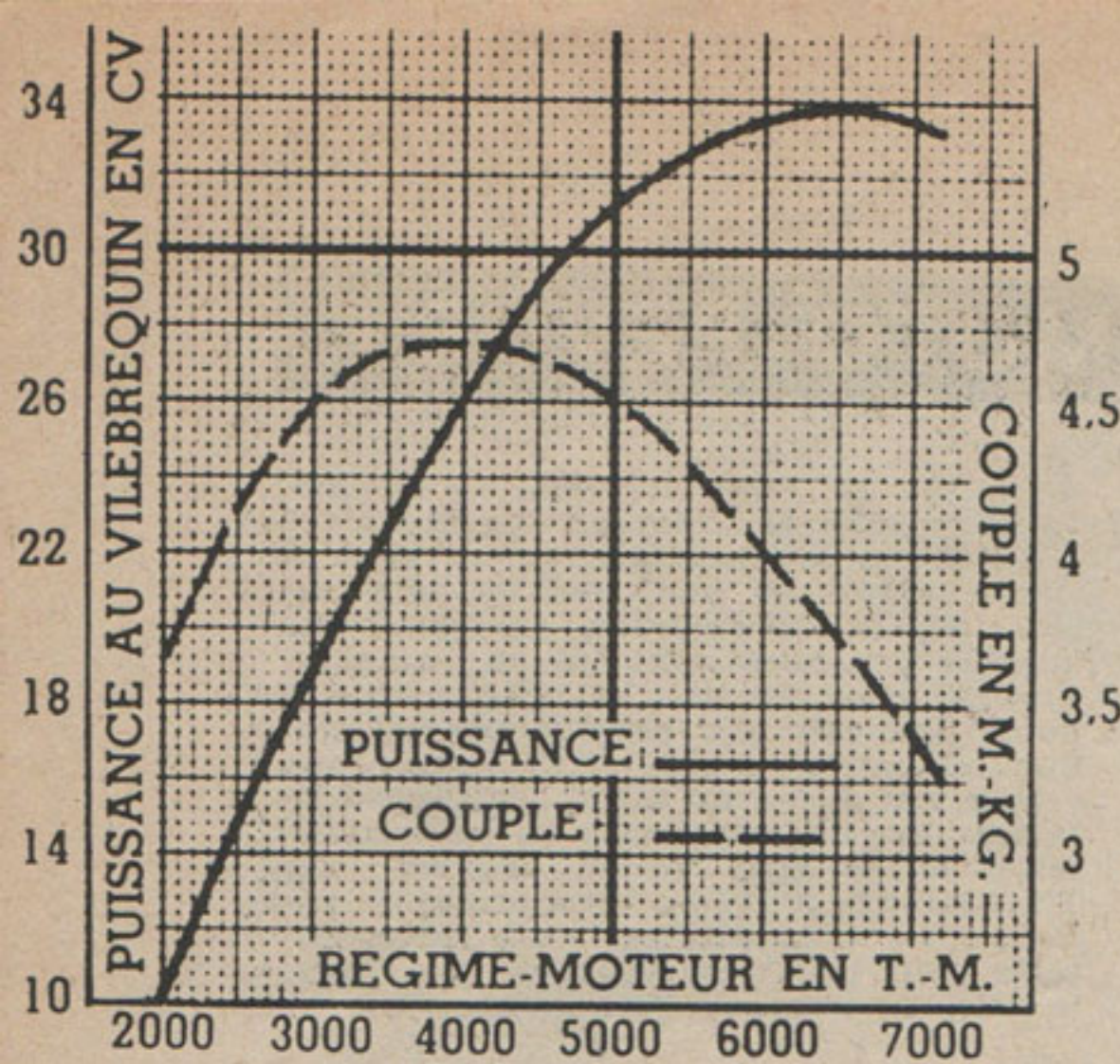
Mais, car il y a un mais, le régime fantaisiste des importations joue les trouble-fêtes, et si vous voulez acquérir une Thunderbird, il faudra vous armer de patience, car si le prix de vente est acceptable pour une telle machine, par contre le délai de livraison l'est moins.

C. R.

LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

Sortie en 1937, la « Speed Twin » a si bien réussi à imposer ses qualités que tous les grands constructeurs britanniques ont actuellement un modèle qui s'en rapproche plus ou moins, mais qui, dans tous les cas, leur était imposé par la nécessité de ne pas se laisser distancer. Et il est même intéressant de noter que non seulement les anglais, mais encore tous ceux qui sont influencés par l'école anglaise (Horex, Indian, Saroléa, FN, Jawa 500, et même la nouvelle 175 italienne Comet) s'alignent sur le vertical-twin.

La 650, sans créer une nouvelle tendance aussi marquée de la construction actuelle, fut mise en vente, du moins au début, pour les pays où les villes sont à de grandes distances l'une de l'autre, tels l'Australie et l'Amérique.



Ci-dessus : Courbes de puissance et de couple en fonction du régime.

Son supplément de puissance devait être demandé à un supplément de cylindrée, et non à un « gonflage » risquant de surmener les organes principaux.

Pour des raisons d'économie, il était intéressant d'utiliser le plus possible de pièces du « Speed-Twin », mais les nécessités de conserver une grande marge de sécurité, de modifier les cotes du moteur obligèrent en fait à ré-étudier presque complètement les parties mobiles.

Le vilebrequin fut établi suivant les mêmes données que celui des 500, c'est-à-dire en 3 morceaux, les deux coudes boulonnés de part et d'autre d'un volant central.

Le volant fut placé au milieu dans le dessin initial, de façon à réduire la longueur du vilebrequin, ce qui augmente sa rigidité et celle du carter. Le forgeage d'une telle pièce avec une masse aussi importante au milieu, n'étant pas possible d'un seul morceau, les trois éléments sont assemblés par des boulons de 6 mm 35, ce qui est d'ailleurs remarquable. Cette méthode de construction est tout de même suffisamment solide, car il fut possible, lors de l'établissement de prototypes, de réaliser un moteur de 650 cc. donnant 65 CV à l'alcool et qui était équipé du vilebrequin d'une Speed-Twin, prévu pour une puissance normale de 27 CV seulement !

Celui de la Thunderbird est en acier grain fin, au manganèse - molybdène d'une résistance à la traction de 55 tonnes au mm².

Le diamètre du volant est de 175 mm, et sa largeur de 50 mm. Le contre-poids situé du côté opposé aux manetons est calculé de manière à équilibrer le poids des bielles et pistons dans une proportion de l'ordre de 67 %.

Les portées des manetons n'ont pas besoin d'être durcies, grâce à la qualité de l'acier employé et leur diamètre est de 37 mm, obtenu par une rectification qui laisse une surface absolument polie.

Les bielles sont en Hiduminium RR 56 et portent directement sur le maneton, tandis que le chapeau est en acier régulé. Le graissage sous pression des têtes de bielle est de l'ordre de 10,5 kilogs par centimètre carré !

Ce chapeau en acier régulé est là pour deux raisons : tout d'abord la qualité principale du régule, c'est d'être très tendre et de pouvoir absorber sans dommage les particules métalliques qui par accident pourraient être injectées par la pompe, malgré les deux filtres du circuit. Le deuxième rôle du régule est autre : si, par accident, le graissage n'était plus suffisant, la température résultant de l'échauffement dû à la friction ferait dilater le maneton et l'on pourrait craindre un collage et arrachement de métal qui mettrait la bielle hors d'usage, si par hasard le dégât s'arrêtait seulement là.

**TABEAU
DES CARACTERISTIQUES 6 T.**

Moteur : 2 cylindres 71x82 = 649 cmc.
 Taux de compression : 7 à 1
 Puissance : 34 CV à 6.300 t.-m.
 Avance maximum : 9,5 mm
 Ecartement vis platinees : 3/10°
 Ecartement électrodes bougies : 4 à 5/10°
 Jeu aux soupapes : 2,5/100°
 Pignon moteur : 24 dents
 sidecar : 21 dents
 Rapports finaux :
 solo : 4,57 - 5,45 - 7,75 - 11,20
 sidecar : 5,24 - 6,24 - 8,85 - 12,8
 Carburateur : Amal. Gicleur principal 140 (190 sans filtre).
 Réservoirs : essence 18 litres
 huile 3,4 litres
 Pneus : 3,25x19 avant. 3,50x19 arrière
 Empattement : 140 cm
 Garde au sol : 15 cm
 Poids à vide : 168 kgs

La présence du régule est une garantie, car avant que la température ne s'élève au point de risquer d'abimer la bielle, le régule se met à fondre, donnant ainsi du jeu à l'embellage. C'est le phénomène bien connu des automobilistes et qui s'appelle « couler une bielle ».

Dans ce phénomène, le diamètre du maneton a une importance très grande, car une dimension supérieure entraîne un échauffement notablement plus élevé de la surface de friction, tandis qu'un diamètre plus faible risquerait de faire fouetter le vilebrequin de façon exagérée.

Les portées du vilebrequin réduites au nombre de deux pour des raisons d'encombrement, ont dû également faire l'objet d'études spéciales. Ce qui étonne le plus à première vue, c'est de trouver un roulement à galets du côté distribution, et un roulement à billes du côté transmission primaire, ce qui est exactement l'inverse de ce que l'on a l'habitude de voir.

La raison en est simple : c'est que le roulement à billes en question est d'un type « fortes charges » qui a une capacité de résistance de deux fois et demie celle d'un roulement ordinaire de mêmes dimensions. Le carter, lui, doit également être d'une rigidité très grande. Deux raisons principales sont invoquées pour expliquer la façon dont fut atteinte cette rigidité.

Tout d'abord, la forme en coquilles simplement arrondies procure par la forme presque sphérique de l'ensemble une résistance très élevée, et de plus l'épaisseur

des parois qui varie de 12 à 5 mm suivant l'emplacement des bossages, possède des raccords très fondus.

Le renflard est actionné mécaniquement, et son calage permet de réaliser une dépression constante dans le carter, ce qui améliore le graissage des parois de cylindres. Sur les Triumph, il est réalisé à l'aide d'un plat, pratiqué au bout d'un arbre à cames faisant distributeur rotatif, ouvert pendant la descente des pistons et fermé lors de leur remontée.

Ce renflard pulsant a un gros intérêt au point de vue préservation des huiles contre les effets des gaz qui passent dans le carter.

A noter la qualité exceptionnelle des pistons.

Du type Lo-Ex, d'un alliage à haute teneur en silicium et d'une très bonne dilatation, ils possèdent un fond nervuré intérieurement pour mieux évacuer la chaleur. Une rectification ovale permet une dilatation parfaite. La compression standard est de 7 à 1, Mais pour l'Amérique où les pompes débitent du 85 d'octane on peut monter jusqu'à 8,5 avec d'excellents résultats.

Les axes sont de 17,5 mm en acier au nickel-chrome traité et les extrémités sont tournées coniques intérieurement pour les alléger un peu.

Les cylindres sont en fonte spéciale d'une dureté Brinell de 185 à 210. L'épaisseur minimum de la chemise est de 5 mm.

Le réalésage maximum est de 1 mm avec cote intermédiaire à 5/10°. Les ailettes ont, en coupe, une forme qui rappelle un peu la tour Eiffel, c'est-à-dire de section décroissante vers l'extrémité, ce qui permet au vent de refroidissement de venir baigner convenablement les ailettes jusqu'à leur base.

Le bloc enfonce les chemises de 32 mm dans le carter et est fixé par 8 goujons à ce dernier.

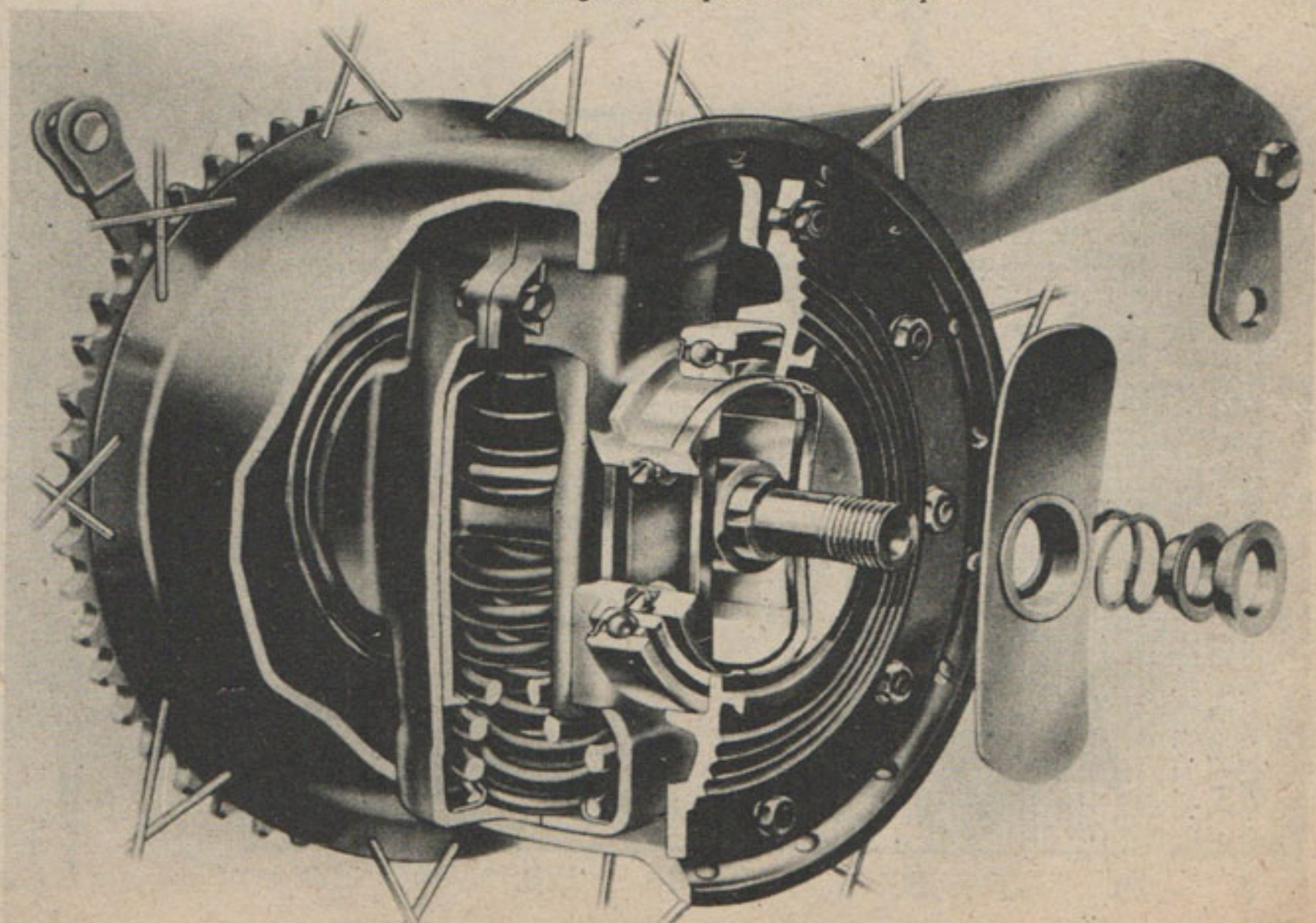
La culasse est aussi en fonte et est munie d'une bonne quantité d'ailettes sur le dessus, entre les soupapes. Ces dernières sont inclinées à 45° par rapport à l'axe des cylindres et les dimensions des passages des gaz sont identiques pour l'admission et l'échappement et d'un diamètre de 34 mm.

Les soupapes d'échappement sont en acier austéritique G.2 qui conserve une très grande résistance à l'allongement, même au rouge cerise, température ordinaire d'une soupape d'échappement.

Celles d'admission par contre, beaucoup plus refroidies, sont au chrome-silicium.

(suite page 909)

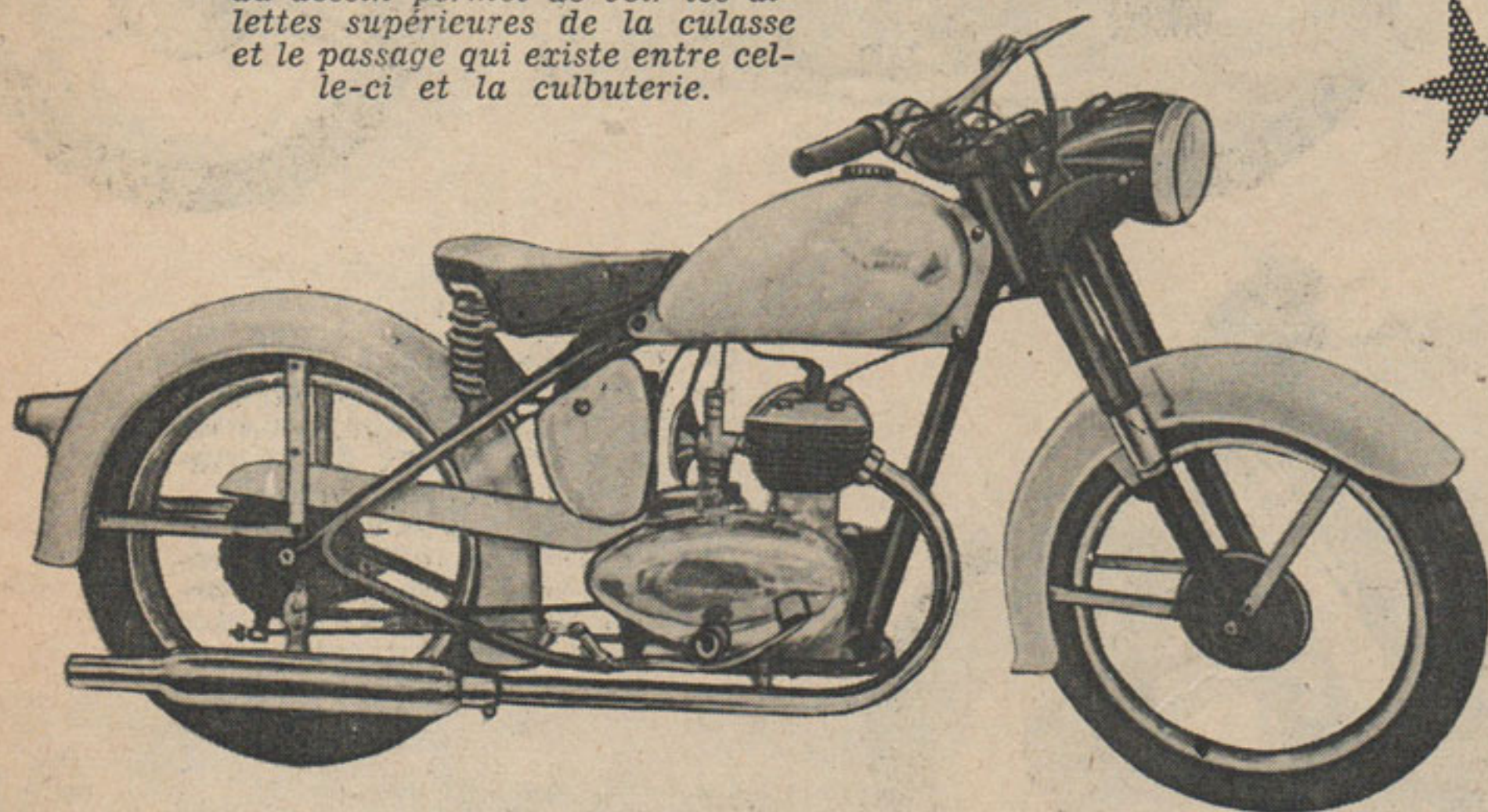
Crevé du moyeu suspendu Triumph.



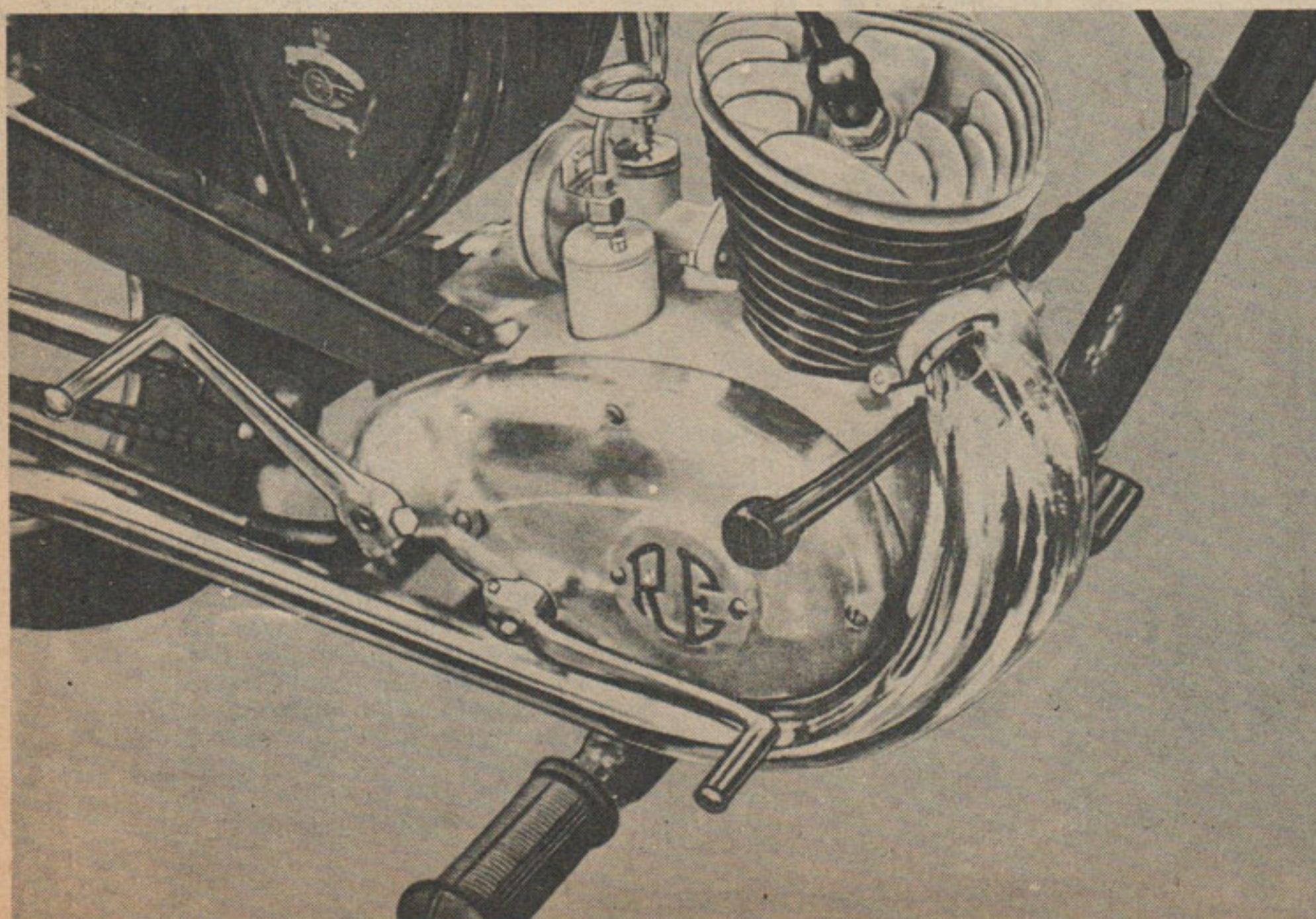
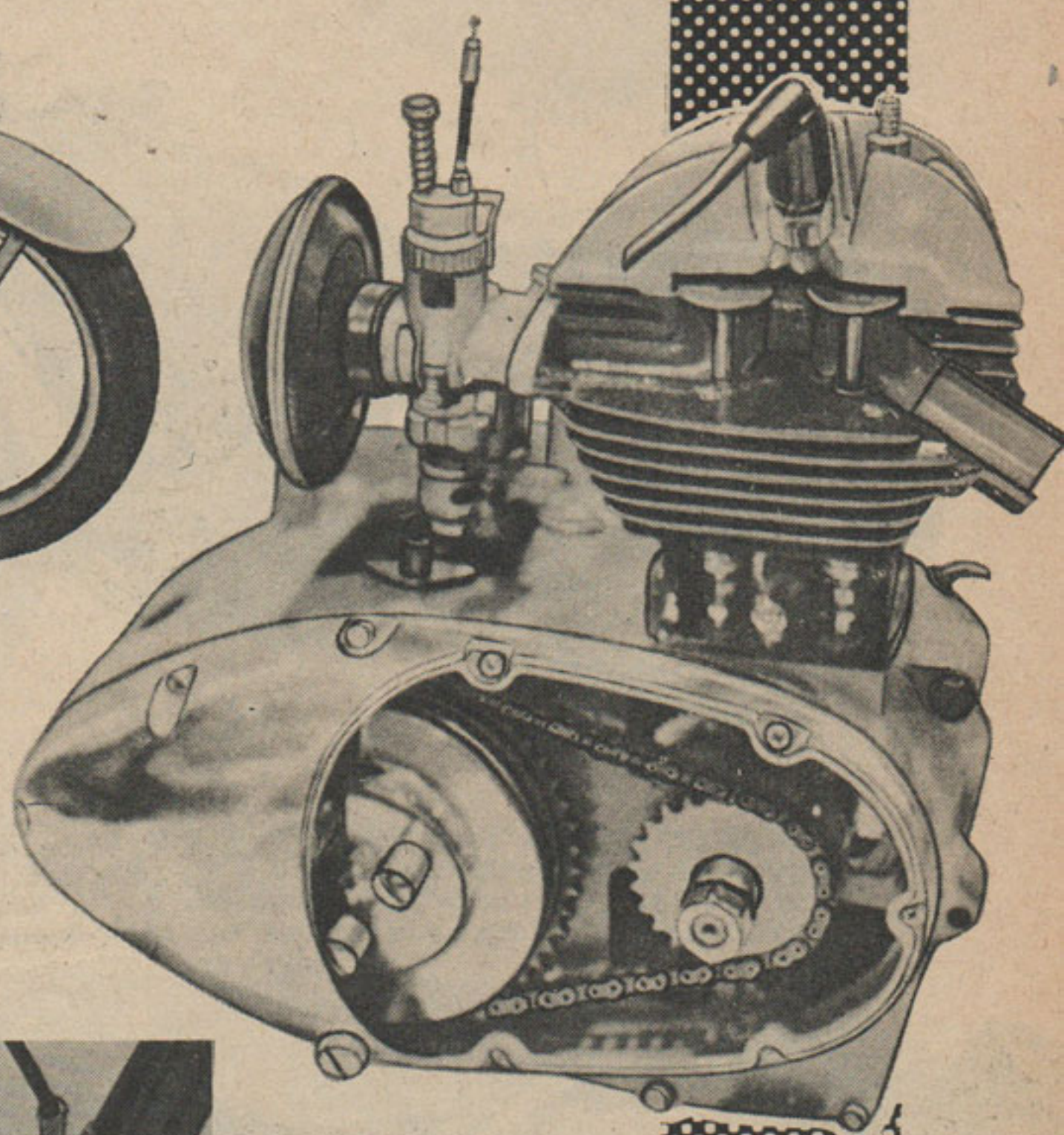
EARLS COURT 52

(Suite du précédent numéro)

En haut, à droite : le bloc-moteur de la 150 Triumph, côté transmission primaire. L'angle du dessin permet de voir les ailettes supérieures de la culasse et le passage qui existe entre celle-ci et la culbuterie.

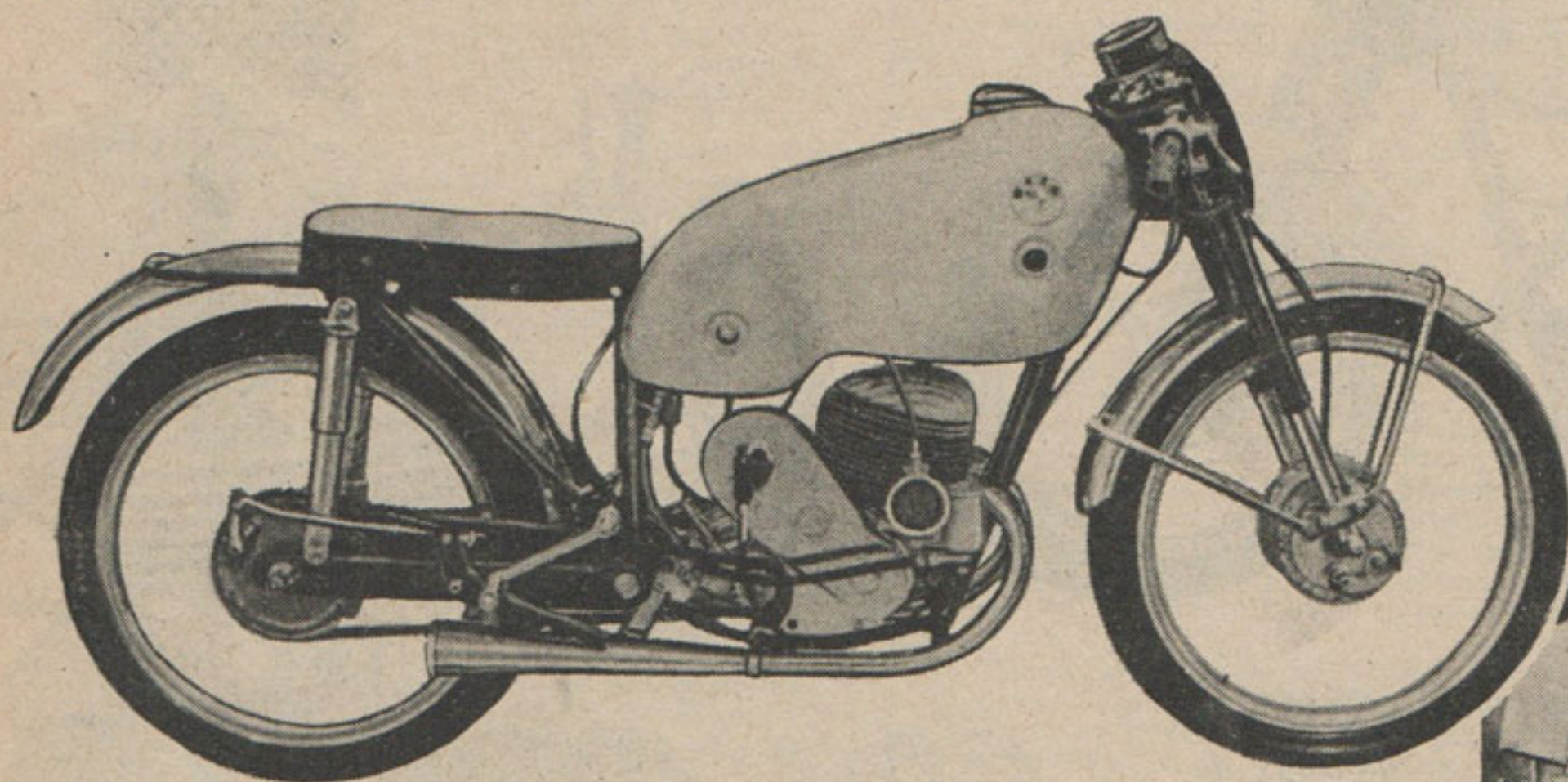
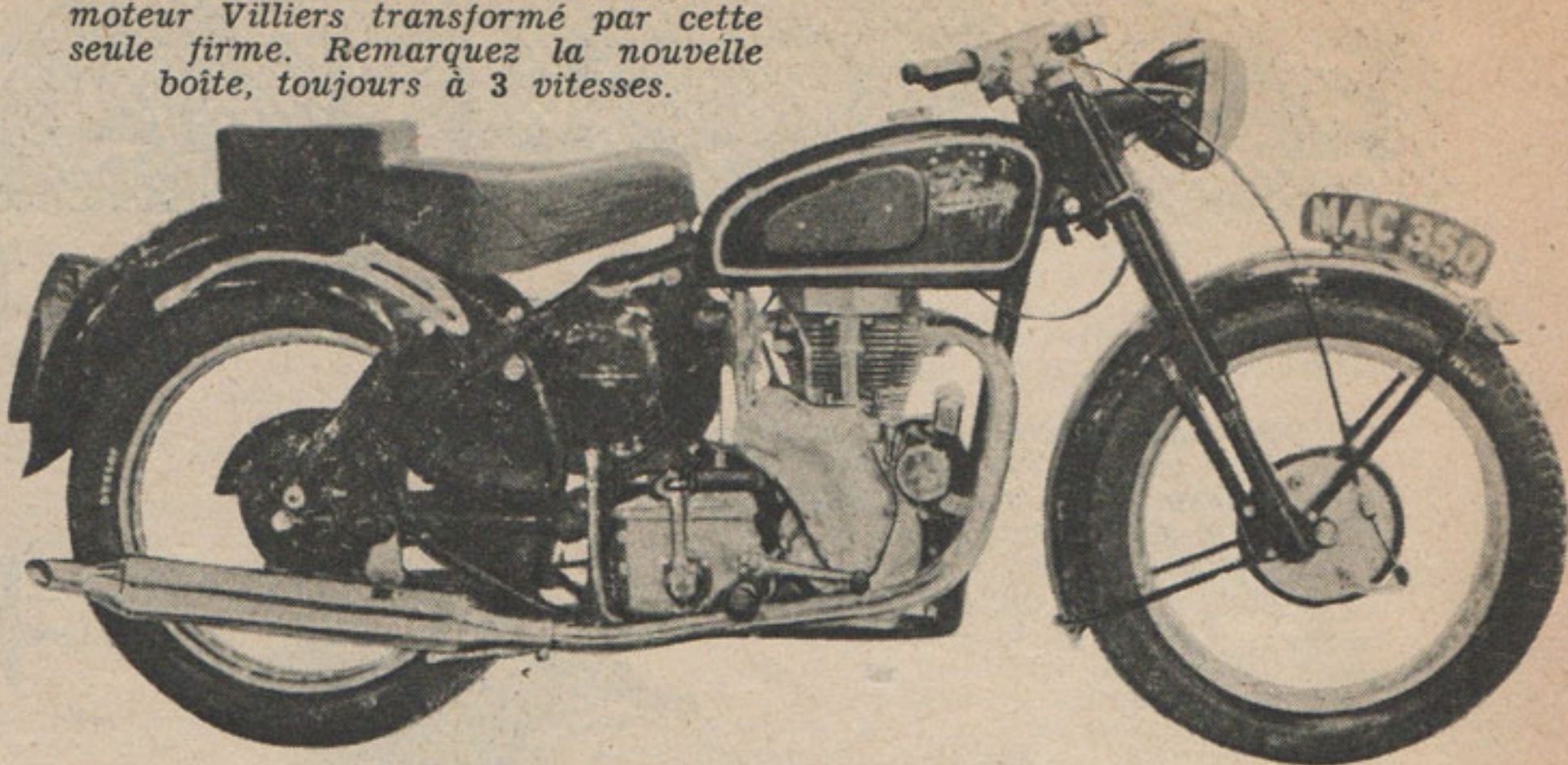
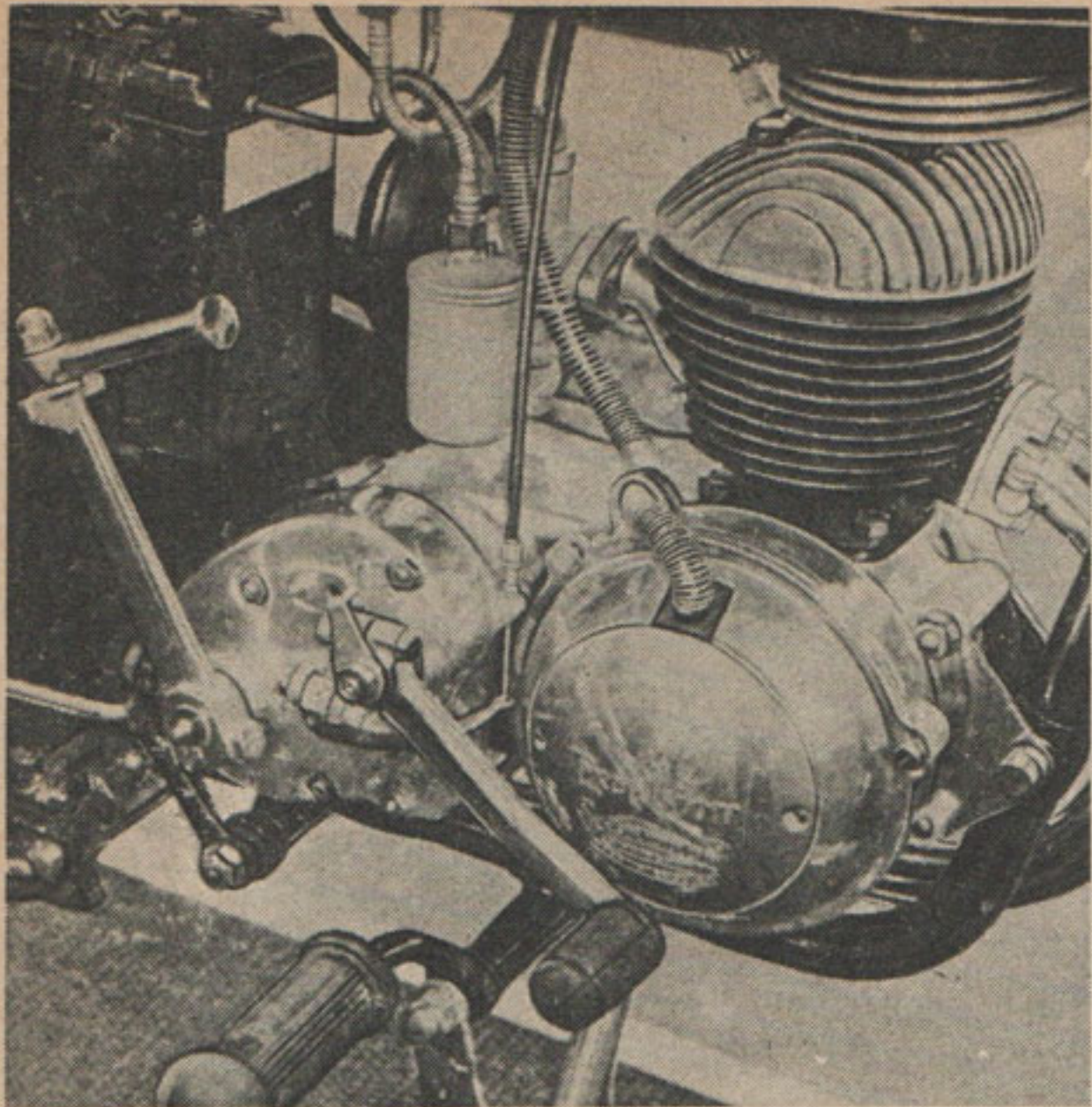


Ci-dessus : l'Indian Brave équipée du Brockhouse à soupapes latérales, présenté ci-contre. Ce bloc-moteur a une cylindrée de 248 cmc. (64,5 x 76) et un taux de compression de 6,3 à 1. Boîte de vitesses à 3 rapports commandés au pied : 16,2 - 9 et 5,73 à 1. Fait très rare, la transmission primaire par chaîne est du même côté que la distribution. Tandis que la queue de vilebrequin, côté gauche, entraîne directement une dynamo qui sert à l'allumage.



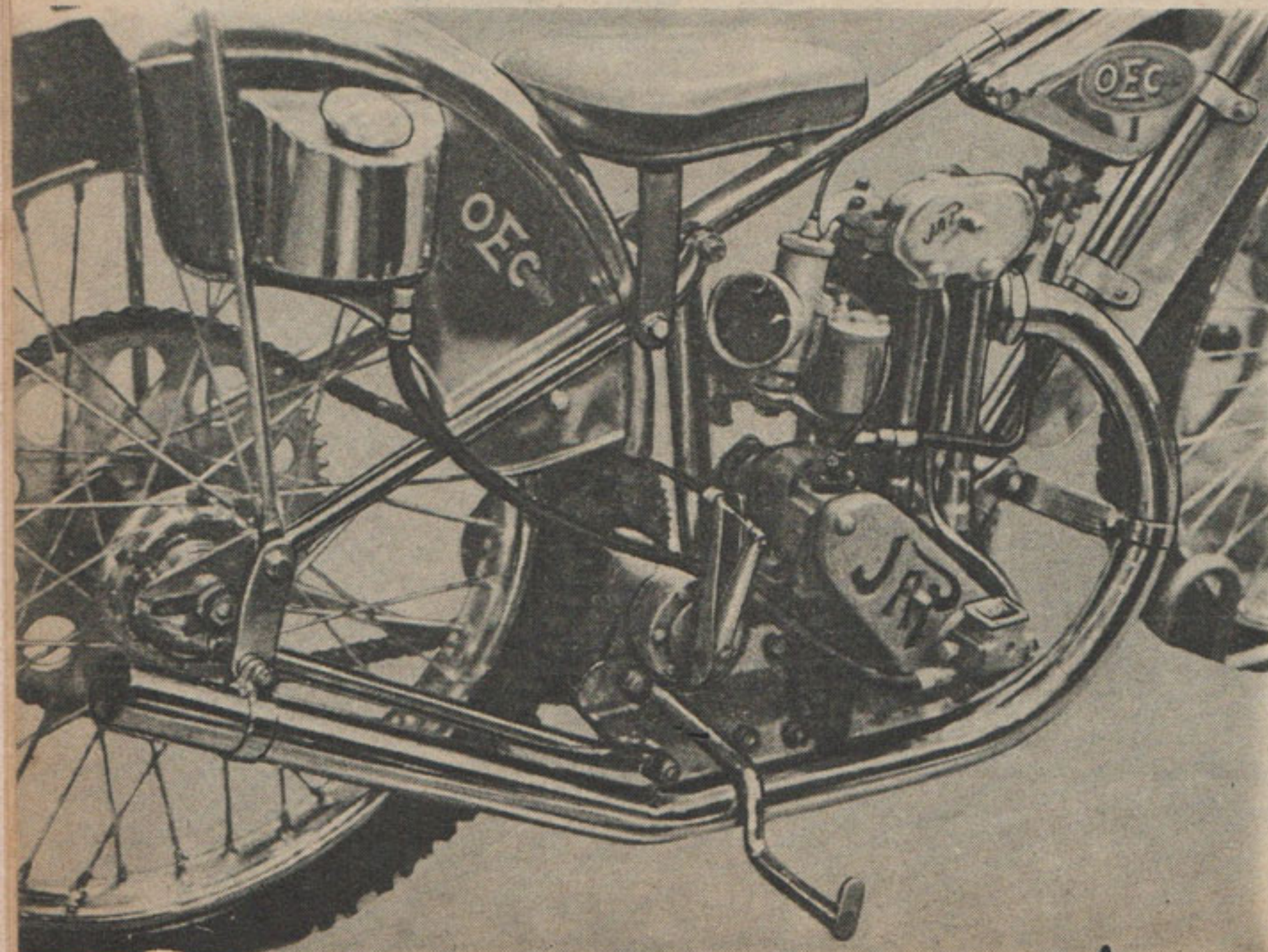
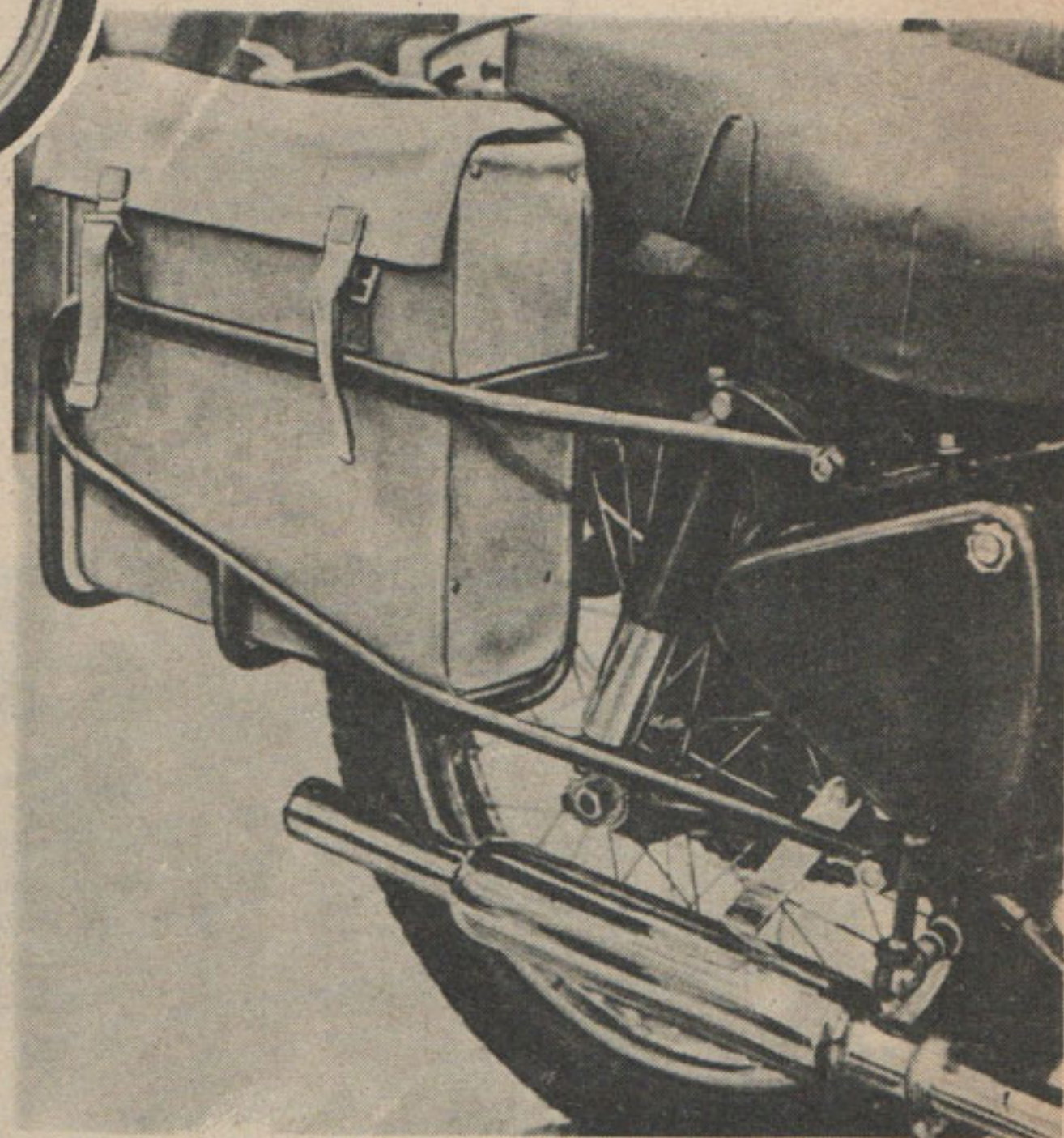
Royal-Enfield poursuit depuis plusieurs années, la production d'un petit 125 2 temps, à boîte de vitesses incorporée. Extérieurement, ce bloc-moteur d'un dessin général très classique, se signale par sa cuve de carburateur rentrant partiellement dans la partie supérieure du carter-moteur et surtout par le renflement de son tube d'échappement, juste à la sortie du cylindre.

A gauche : la nouvelle Excelsior à moteur Villiers transformé par cette seule firme. Remarquez la nouvelle boîte, toujours à 3 vitesses.

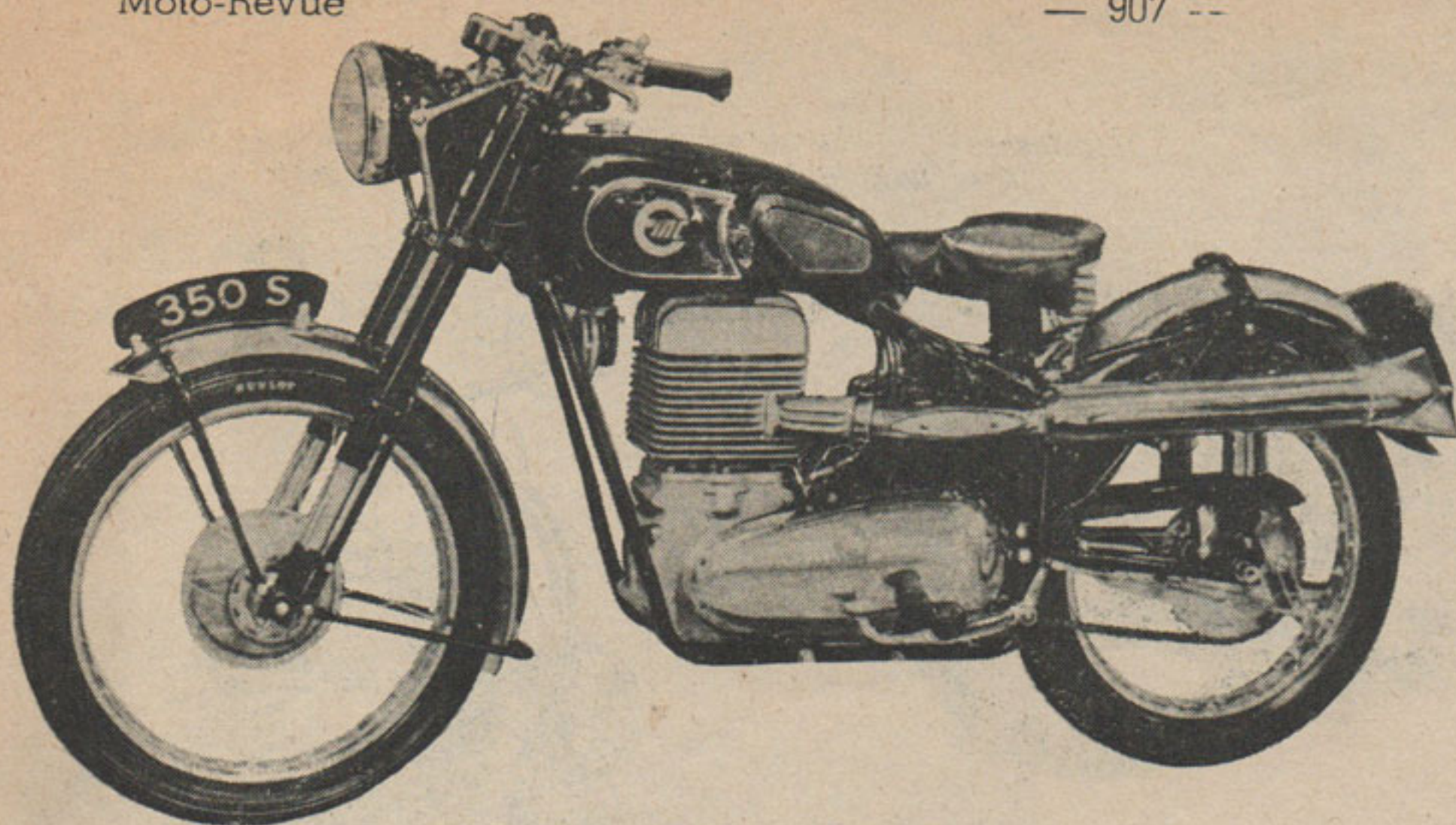


La 350 Velocette M.A.C. a subi une cure de rajeunissement. Si le moteur n'a pas changé, par contre, la partie arrière de la machine est totalement nouvelle : coussin-selle « à deux étages », silencieux d'une forme plus moderne et surtout suspension arrière oscillante dont les éléments télescopiques sont à inclinaison variable.

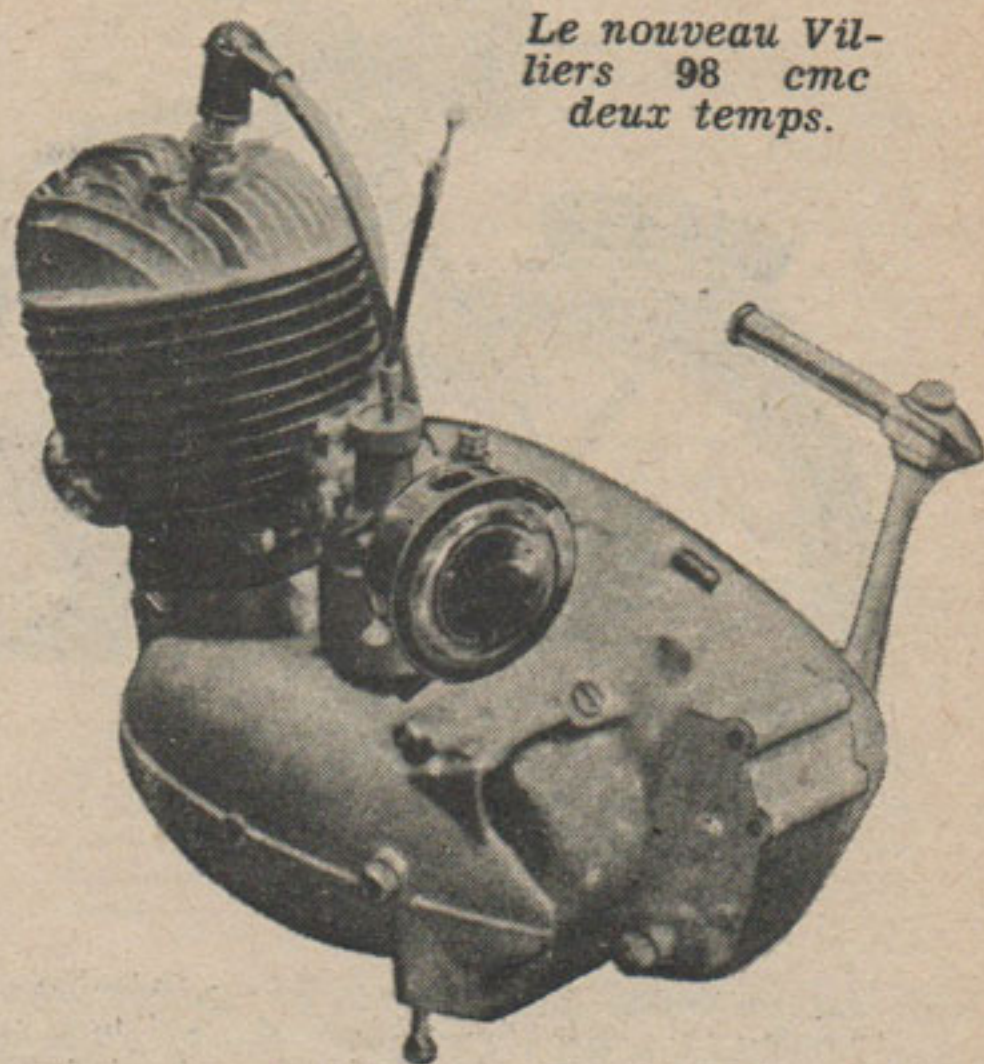
La seule 125 anglaise compétition : l'E.M.C. Puch type T.T. Replica dont le moteur est donné pour 10 CV 6. Le réservoir, très volumineux, laisse présager une belle consommation !... A droite : au stand Royal-Enfield, nous avons remarqué ces porte-sacoches avec armature extérieure.



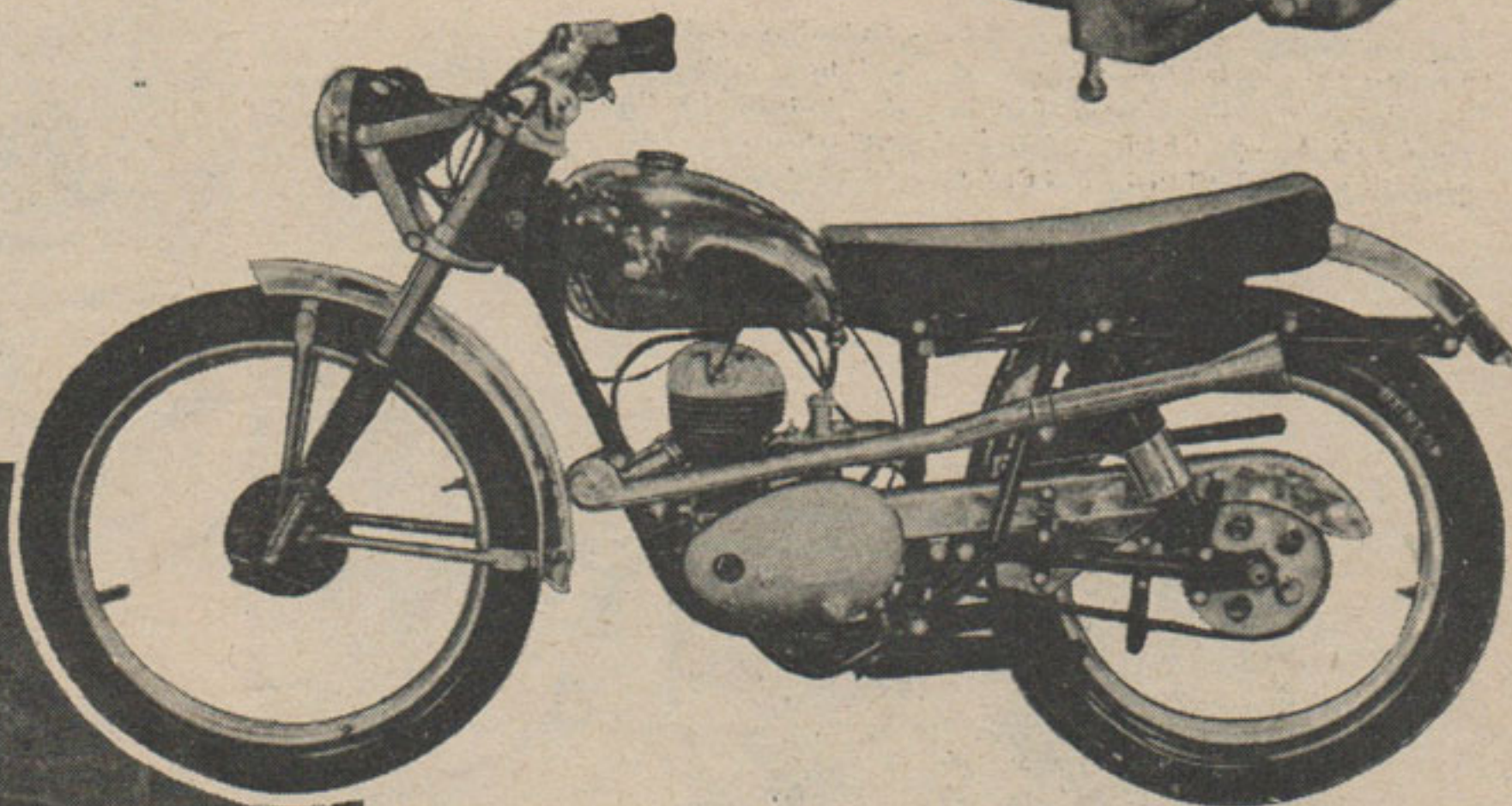
Le dirt-track ne perd pas ses droits en Angleterre et O.E.C. est toujours le principal fournisseur de machines pour courses sur cendrée, tandis que les Jap, réglés à l'alcool sont universellement employés. Sur la machine ci-contre, notez le petit réservoir de carburant et le relais de transmission qui supporte l'embrayage.



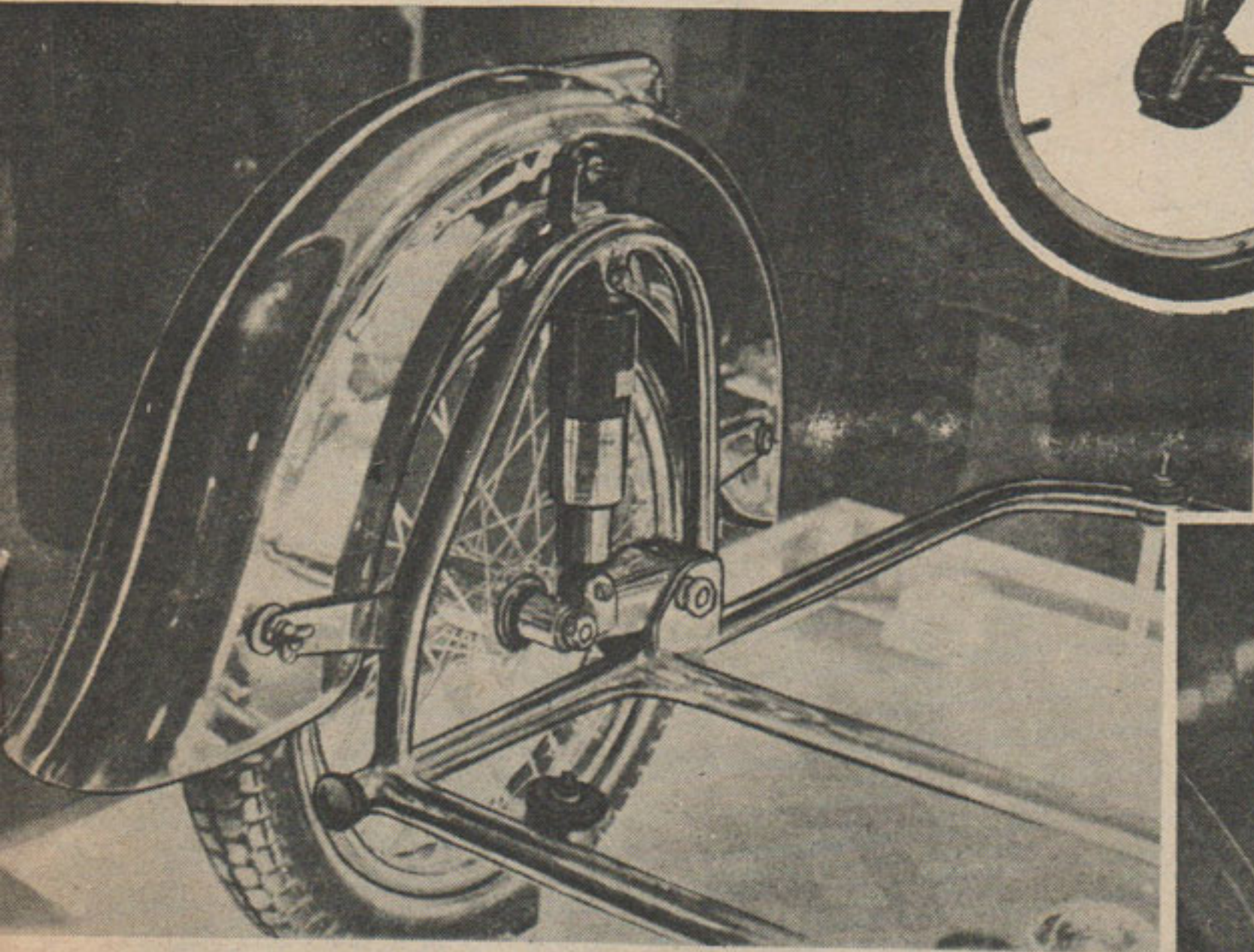
Une des plus attrayantes 350 du marché anglais : l'E.M.C. double piston deux temps (ci-dessus) dont le moteur, avec ses 18 CV, est d'une puissance honorable pour la cylindrée. Boîte de vitesses Burman à 4 rapports : 11,30 - 7,56 - 5,48 et 4,25 à 1. Fourche avant télescopique Dowty Oleomatic. Suspension arrière oscillante avec amortisseurs hydrauliques.



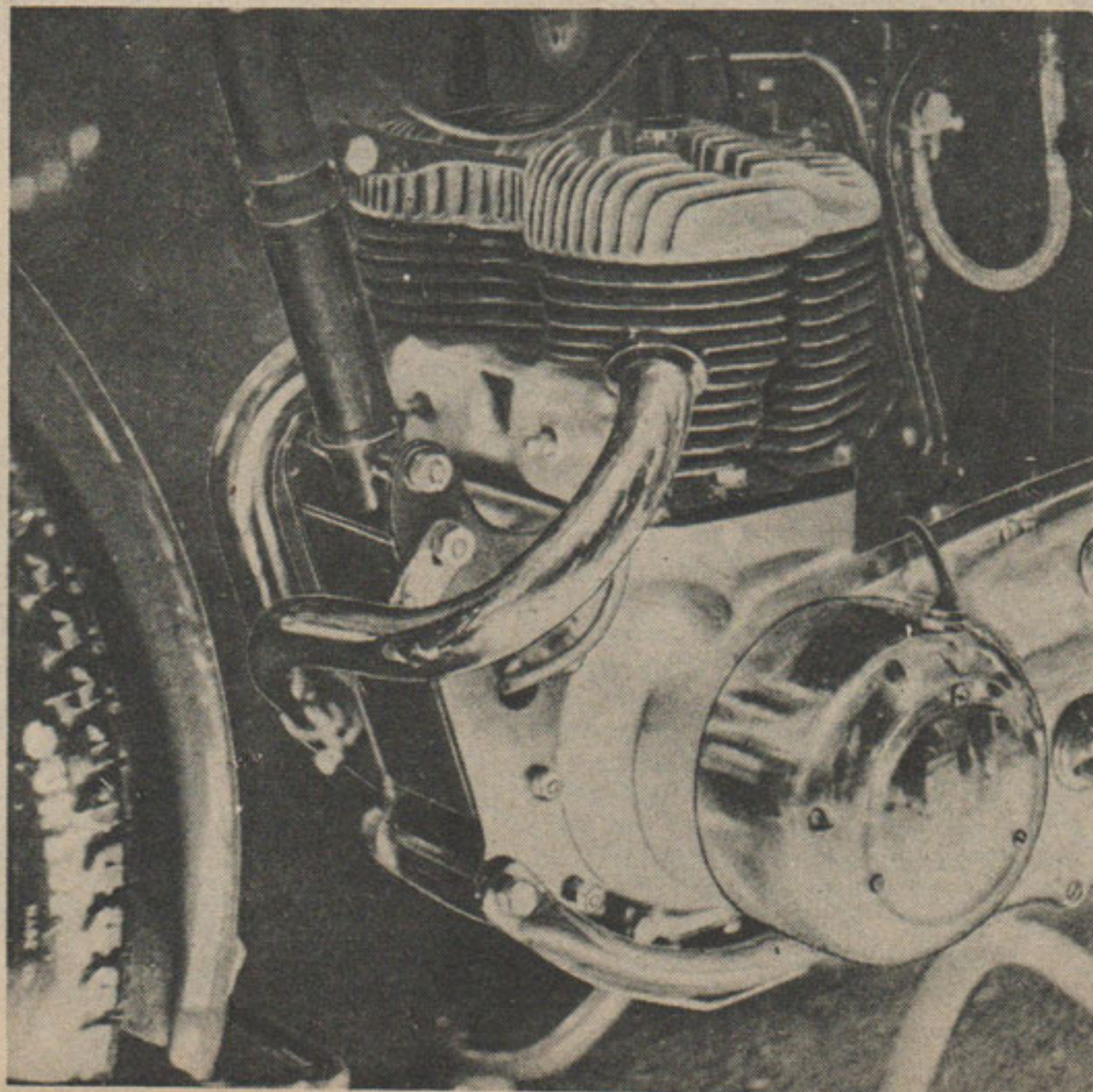
Le nouveau Villiers 98 cmc deux temps.



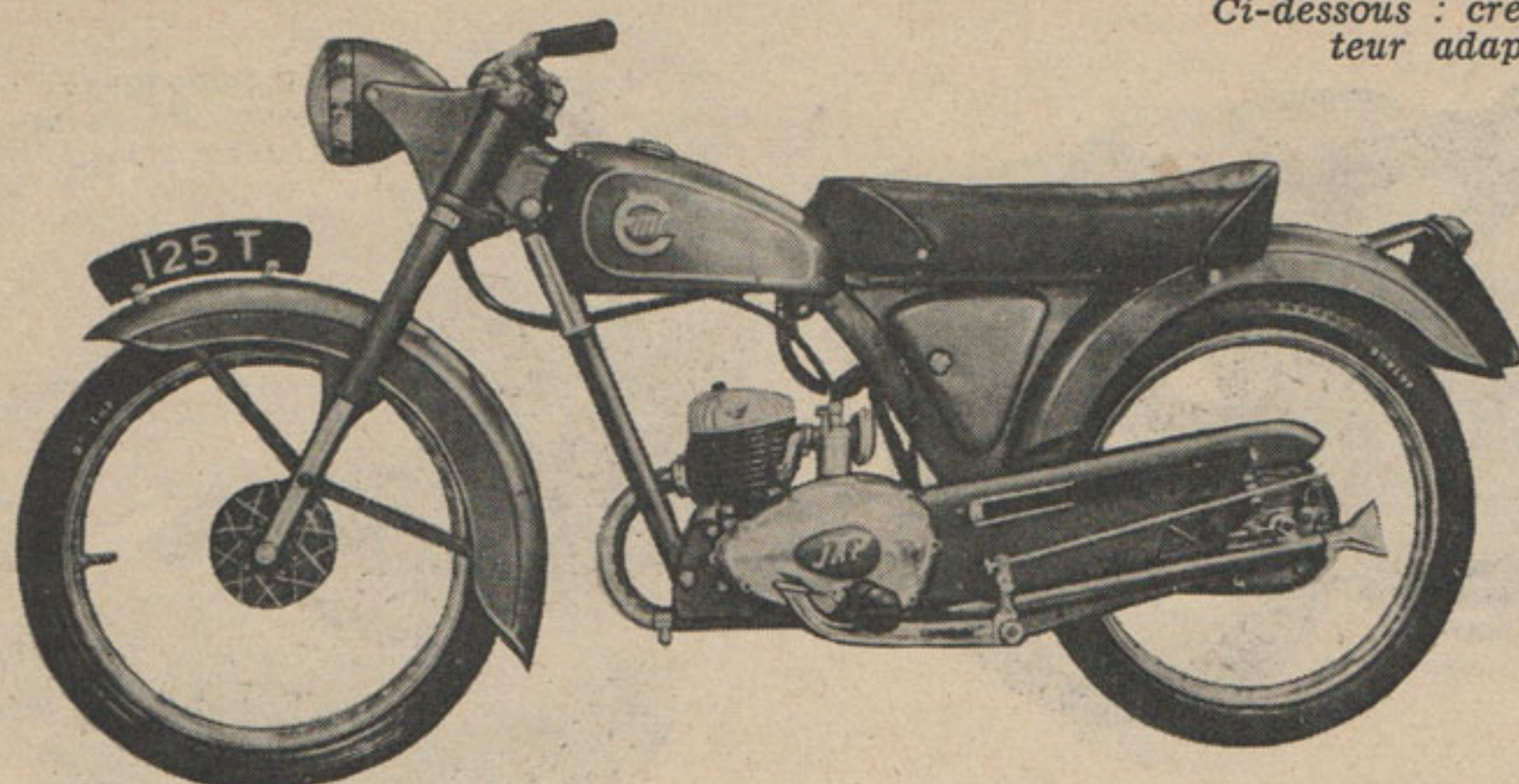
Pour leurs premières armes en trials, les pilotes anglais disposent de nombreuses petites cylindrées spéciales pour épreuves en terrain varié.



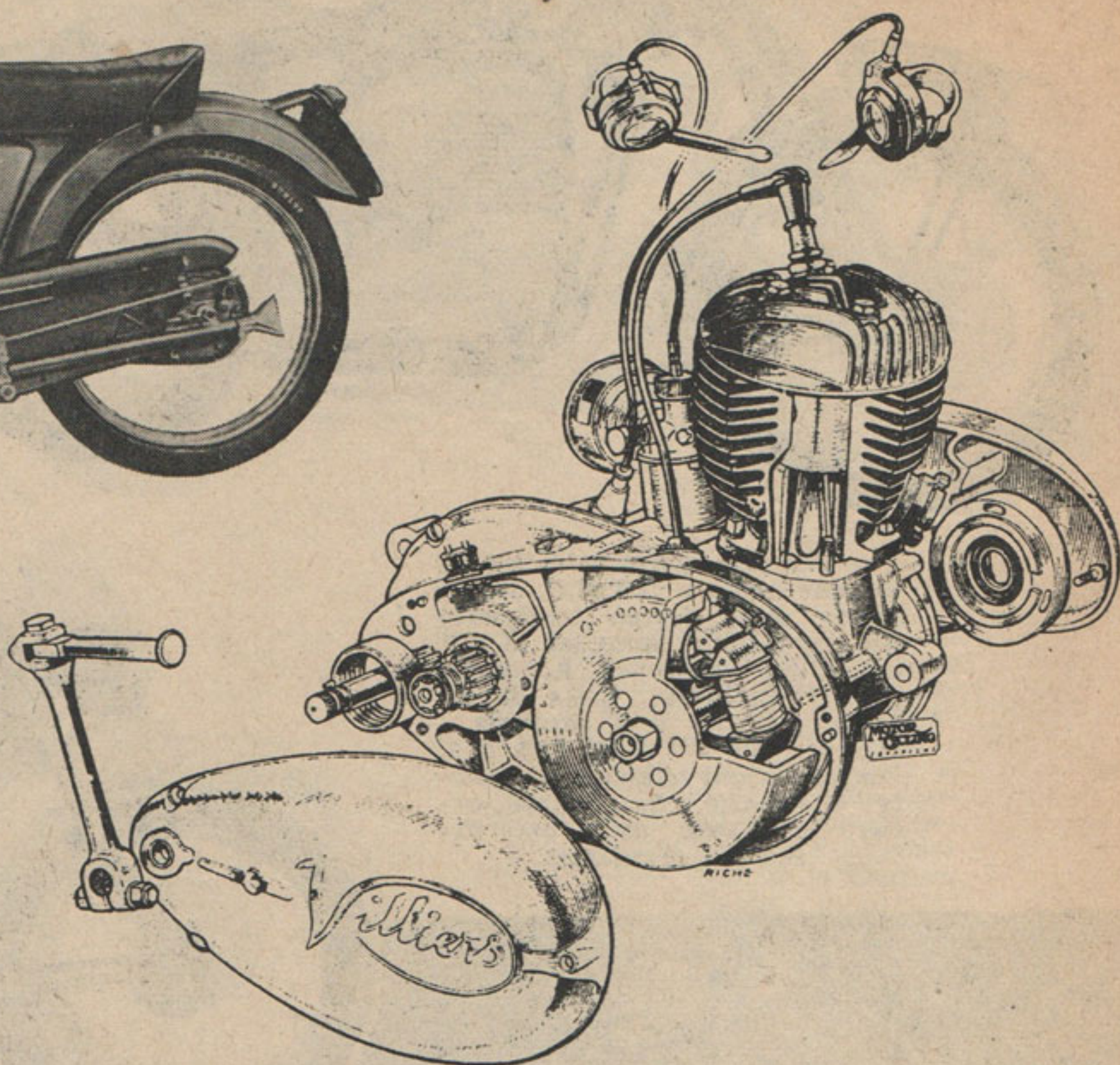
Ci-dessus : la suspension par élément télescopique des side-cars Canterbury. A droite : le seul vertical twin à soupapes latérales. Le Triumph 500 cc. dont la production est réservée pour l'armée seulement. Allumage par alternateur. Cette machine a dû répondre à de dures conditions : de silence, de fonctionnement avec moteur partiellement dans l'eau, etc...



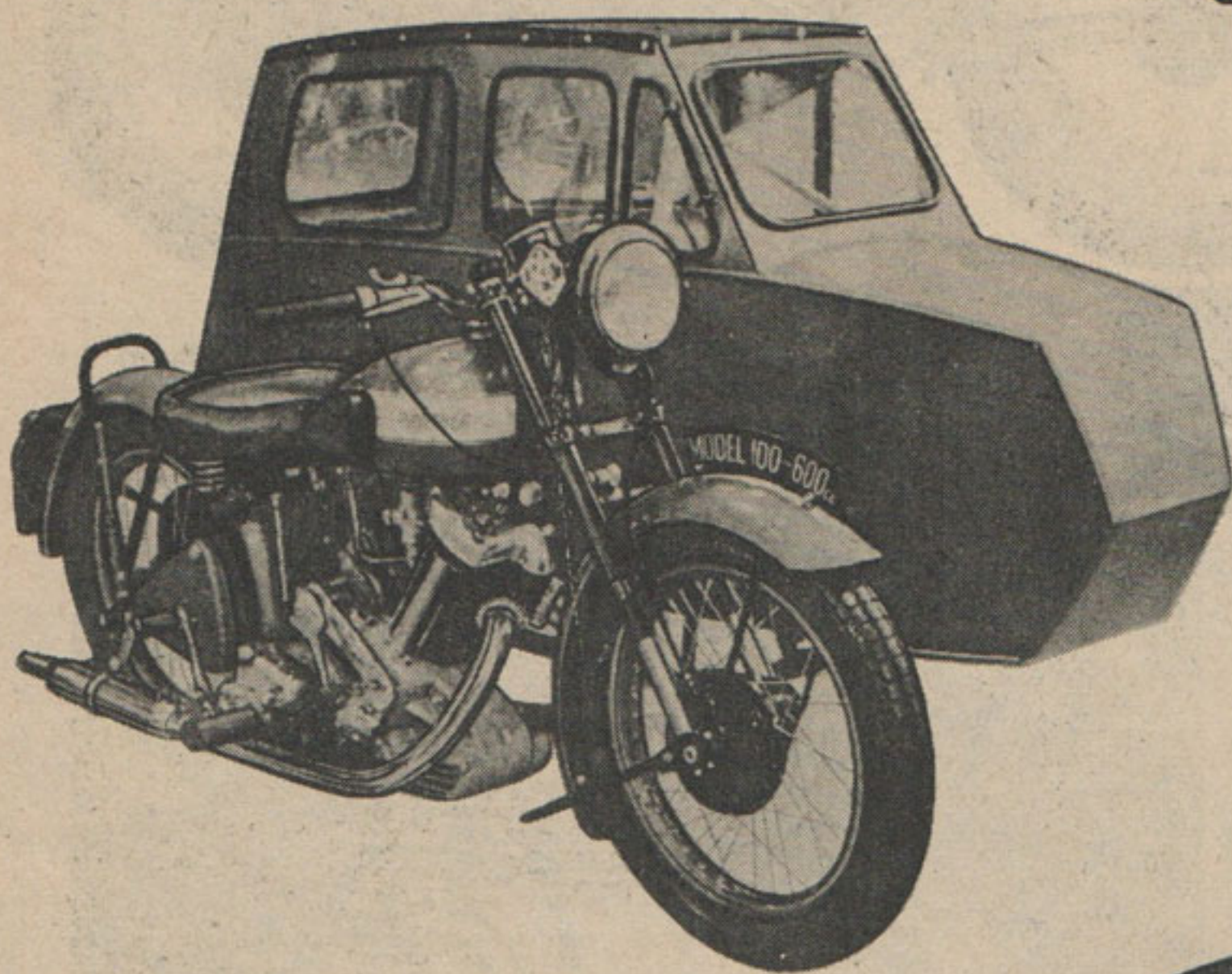
Ci-dessous : crevé du 98 Villiers deux temps, le seul moteur adaptable anglais dans cette catégorie.



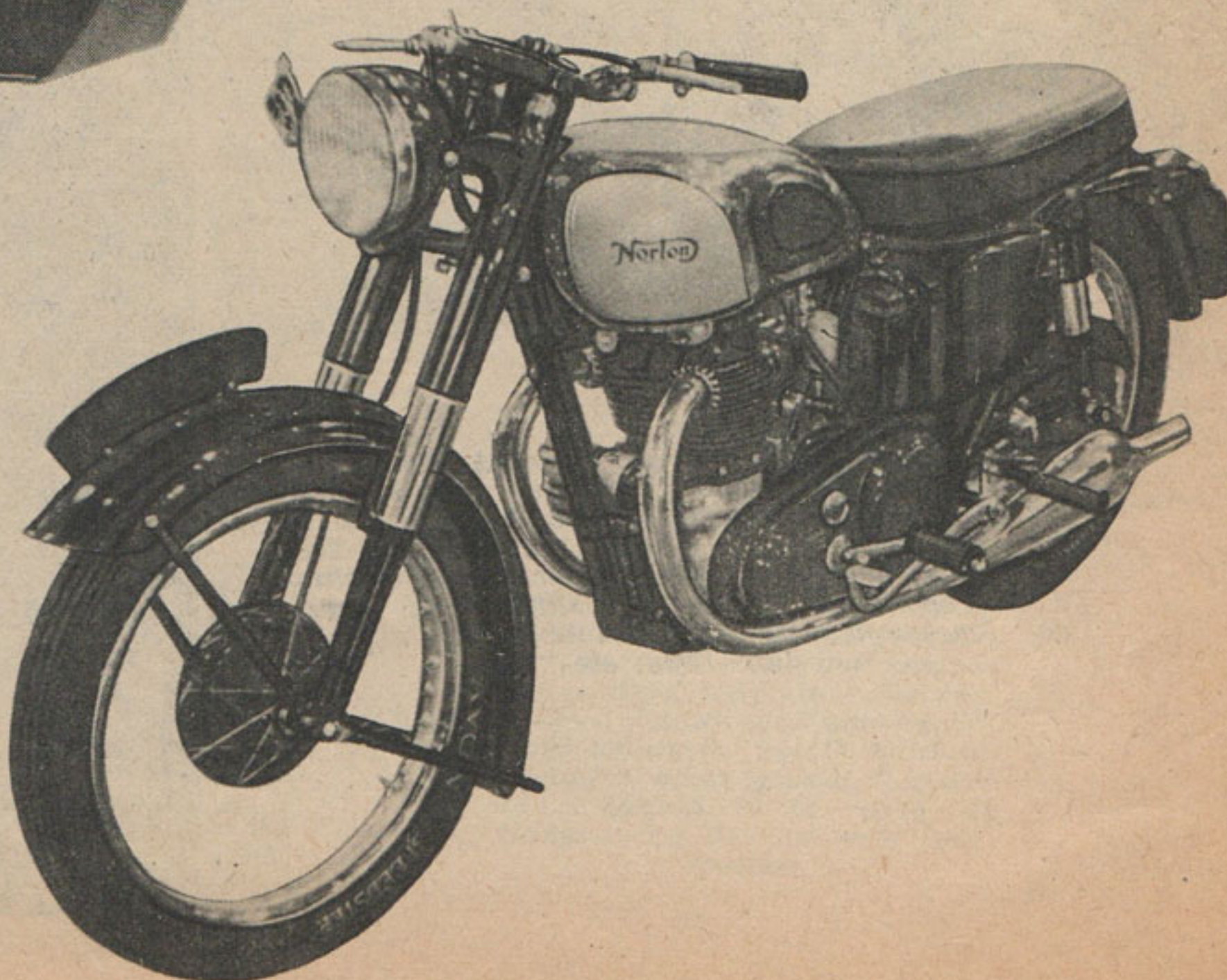
La curieuse 125 E.M.C. à moteur Jap deux temps. Le bras oscillant de la roue arrière supporte le bloc-moteur et fait travailler à l'extension le tube avant télescopique du cadre qui renferme le ressort de suspension.

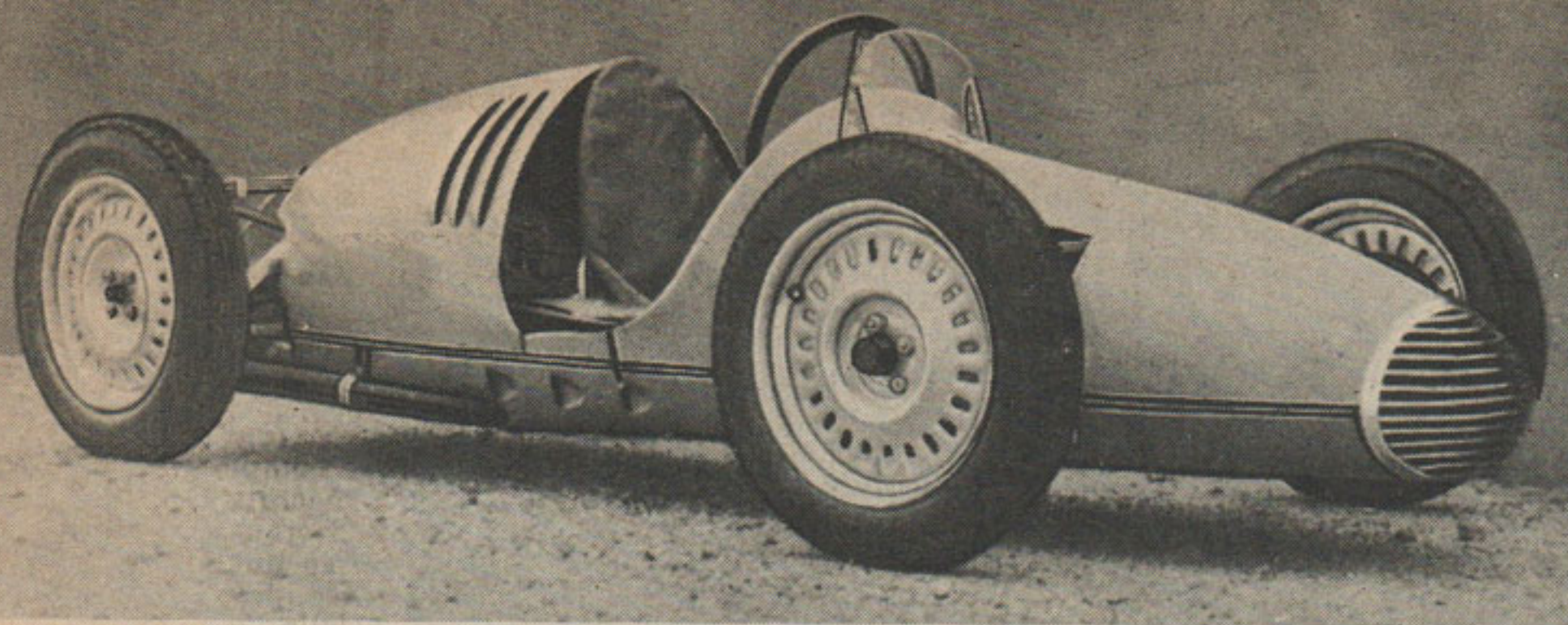


Les grosses cylindrées, très abondantes sur le marché anglais, favorisent le développement de l'industrie sidecariste. Voici, ci-contre, un exemple typique de l'esthétique britannique en la matière. Les sides, avec deux places en tandem, comme celui représenté ci-contre, sont très populaires chez nos voisins britanniques.



Le programme Norton 1953 s'enrichit de plusieurs unités dont l'une des plus intéressantes est cette nouvelle version de la Dominator, dénommée modèle 7. Le cadre, bien qu'étant à suspension arrière oscillante, n'a rien de commun avec celui de la Featherbed. Remarquez les formes nouvelles des silencieux et des pots d'échappement. Ce modèle serait livrable en France dès le début de 1953.



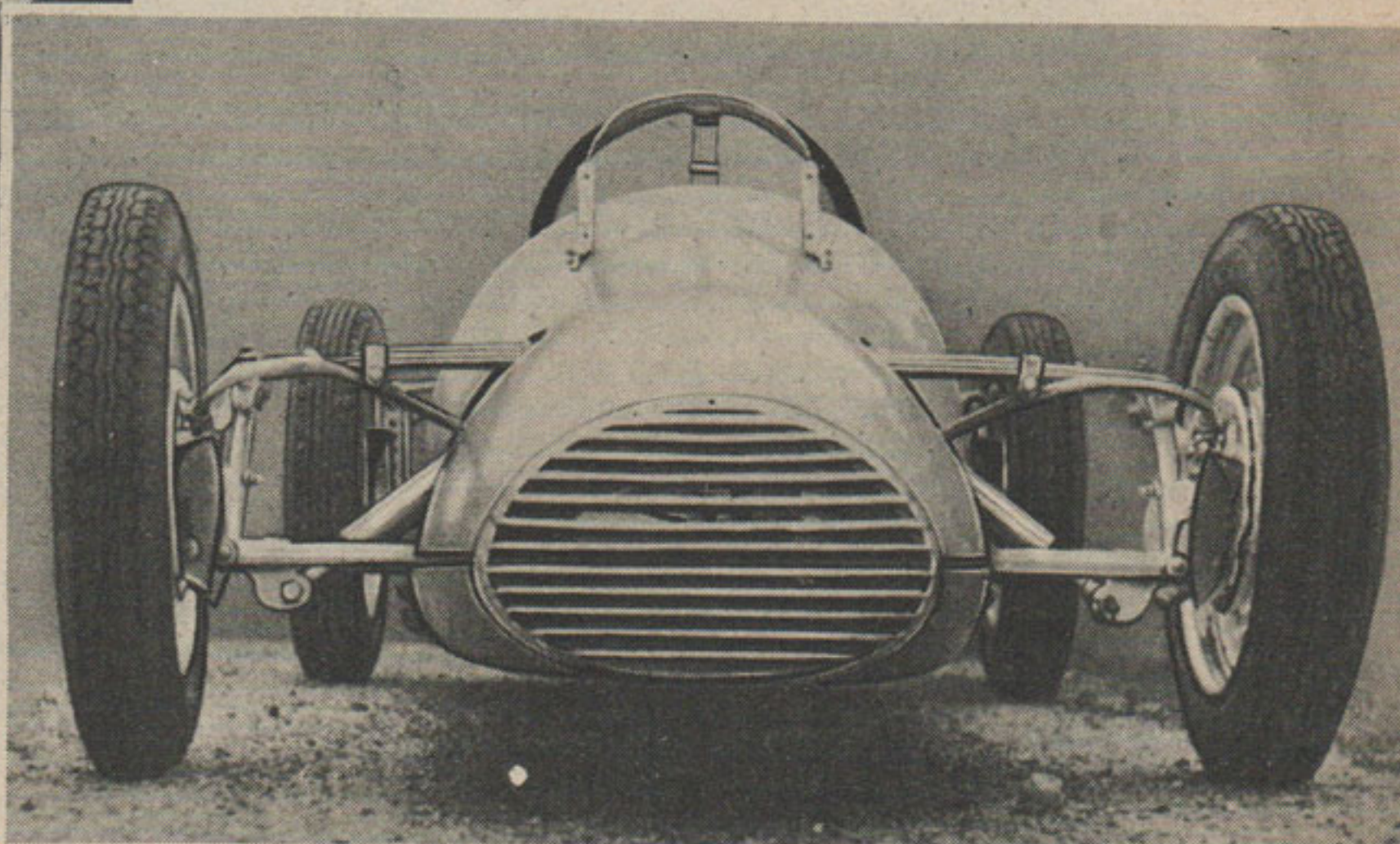
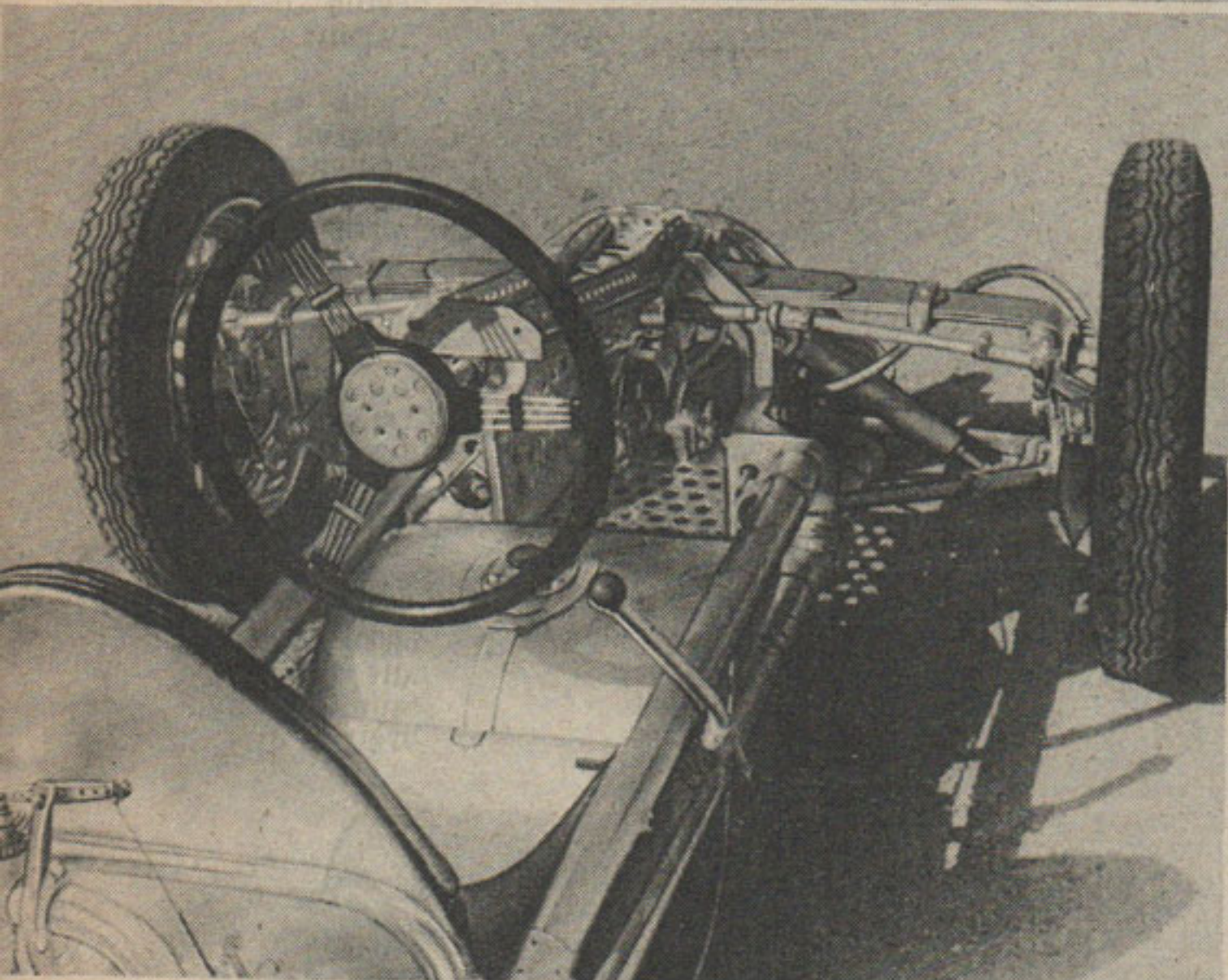


RACER 500

on ne peut plus concluante. Le résultat est concrétisé sous la forme d'un fin fuselage en alu, supporté par un châssis tubulaire au chrome molybdène. Chaque roue est indépendante et est suspendue par un ressort à lames horizontales et un triangle inférieur d'articulation. Un amortisseur hydraulique complète l'ensemble. La commande de direction est assurée par une crémaillère pouvant donner deux démultiplications.

Les freins sont du type hydraulique à double effet. A signaler que la carrosserie est instantanément démontable, n'étant maintenue que par des attaches rapides du type Aviation. Le poids total de la machine est de 250 kgs, et suivant le type de moteur monté (Norton ou Jap à l'alcool) la vitesse varie de 150 à 170 kmh.

Dès le début de la saison prochaine, on pourra voir 4 de ces Racers munis de moteurs Norton, défendre les couleurs de l'écurie Couzy sur les circuits français et étrangers, avec succès, nous le souhaitons.



Cette catégorie de véhicules ne rencontre qu'assez peu d'adeptes, il faut le déplore, mais ceux-ci ne s'engagent pas en général à la légère dans les réalisations qu'ils entreprennent et ces données sont pleines de promesses.

Mr Couzy, de Saint-Georges de Blancaneix, dans la Dordogne, s'est attaqué à ce problème et l'a résolu d'une façon

ESSAI 650 TRIUMPH THUNDERBIRD

SUITE
DE LA PAGE 904

Le système de distribution est de faible poids, ce qui autorise des ressorts relativement faibles.

Les basculeurs sont en acier forgé non bagués, et les tiges en duralumin. Les arbres à cames entraînés par pignons sont légèrement surélevés et réunis par un pignon intermédiaire.

Le calage de la distribution est le suivant :

AOA : 26° 30'	RFA : 69° 30'
AOE : 61° 35'	RFE : 35° 30'

La boîte de vitesses est également réalisée entièrement chez Triumph, du type à pignons toujours en prise; les baladeurs ne sont autres que les pignons centraux.

L'embrayage est à 5 disques garnis de liège sur la 650 et la T.100 et 4 seulement sur la Speed-Twin, et la Trophy.

L'enclenchement des vitesses est opéré en sens inverse des autres machines anglaises, c'est-à-dire 1^{ère} en bas et les autres en levant.

Le système de graissage est à carter sec et pompe double constituée par deux pistons. L'huile arrive par gravité du réservoir et est chassée par le premier piston dans un conduit ménagé dans le carter; toute l'huile est destinée au vilebrequin et aux bielles à une pression de 10,5 kgs au cm²; si la pression dépasse cette valeur, un clapet établit un passage direct dans le carter de distribution. Ce clapet est contenu dans le gros écrou borgne placé en bout de vilebrequin.

Le second piston de la pompe aspire l'huile au fond du carter après qu'elle soit passée au travers du filtre au fond du carter. Sur la tubulure de retour une dérivation graisse les culbuteurs.

LE CADRE

Identique aux autres modèles, c'est en fait toujours le même depuis 1937, avec seulement une fourche télescopique qui remplace la parallélogramme de l'époque.

Dans la plus pure tradition britannique, les raccords matricés et brasés se retrouvent partout où il y a une pièce quelconque ou une fixation qui doit prendre appui au cadre.

Cette méthode de construction reste la plus chère, mais aussi la plus élégante, et permet d'employer des tubes de haute qualité sans risquer d'altérer leurs propriétés par un chauffage exagéré, la brasure se faisant à basse température.

Toujours suivant une habitude d'outre-Manche, il est démontable en deux parties, avec un boulonnage de la partie arrière sous la selle et sous le moteur.

La partie avant est composée de 3 gros tubes, 2 réunis à l'avant au raccord de direction, et le troisième oblique passe entre la boîte et le moteur pour remonter sous la selle.

La partie arrière reste classique et pour ne pas être en reste de suspension arrière, la firme développa son « moyeu suspendu » qui, malgré un faible débat-

tement, permet un bon amortissement des chocs, surtout aux allures assez élevées.

Le principe du moyeu suspendu est assez connu, mais signalons sur celui-ci la grosse glissière carrée centrale à large portée, et le rattrapage du jeu en enlevant des cales de clinquant ajoutées au montage.

Ne quittons pas la roue arrière sans signaler la bizarre méthode de démontage complet du garde-boue arrière pour sortir la roue. Il faut en effet démonter deux boulons sous la selle, défaire les tringles d'après la fourche du cadre et retirer complètement le garde-boue.

Dans le cas de la machine à selle ordinaire et petit coussin, ce n'est pas catastrophique, quoique inutilement long; mais si elle est munie de la selle double et de sacoches, la crevaillon prend une allure d'étagère de pièces détachées sur le bord de la route, car il faut aussi démonter la selle ! Quant au temps nécessaire...

Cet état de chose est d'autant moins compréhensible, que la marque équipait ses machines de garde-boue à charnière il n'y a pas si longtemps.

La fourche télescopique est une Triumph avec parties mobiles, porte-roue inférieur et amortisseurs hydrauliques incorporés.

Les moyeux des roues sont à roulements Timken.

NE DEBRAYEZ JAMAIS SI CE N'EST POUR VOUS ARRETER OU CHANGER DE VITESSE

Réalisations personnelles

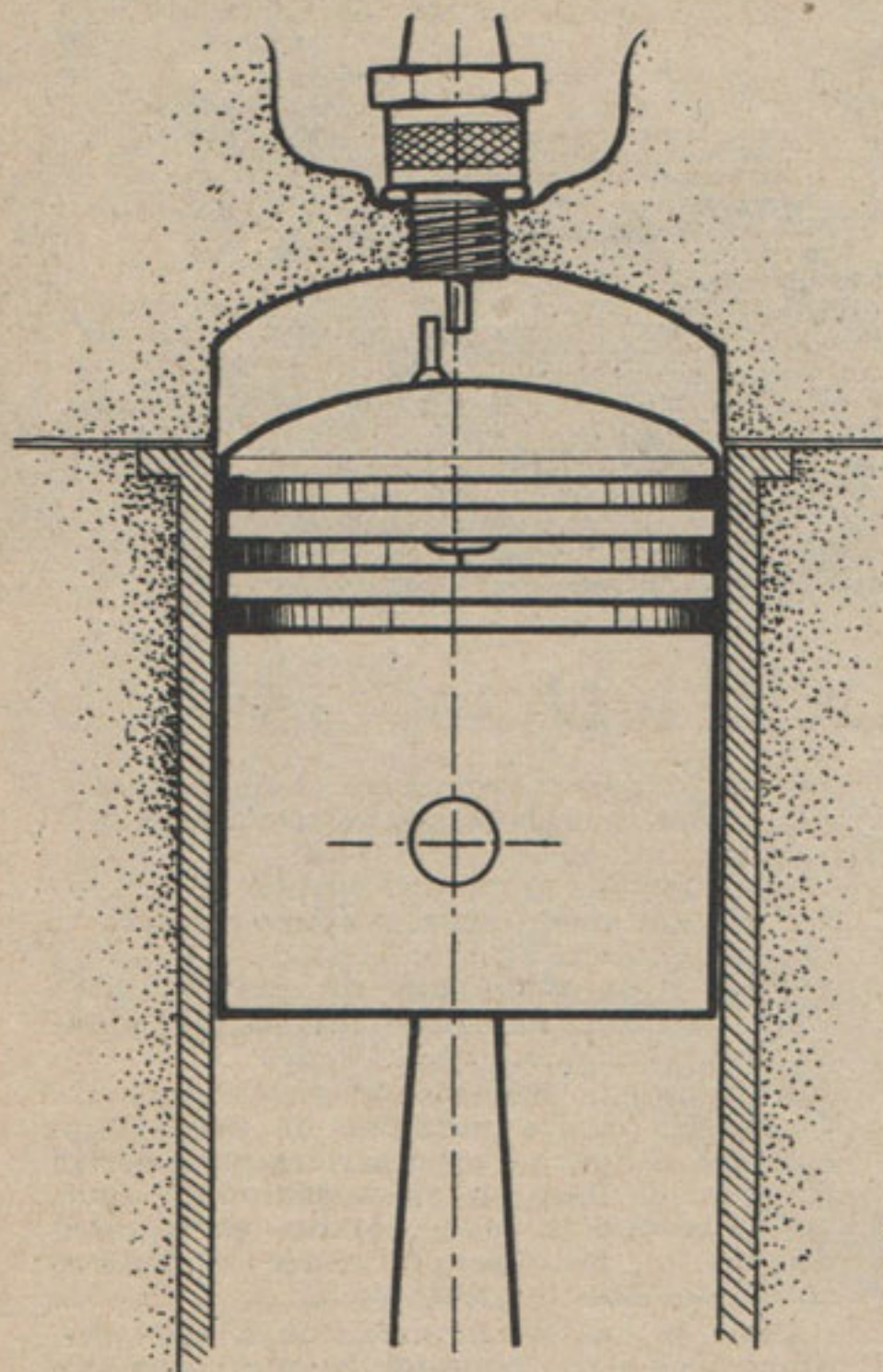


Nous publions dans cette rubrique les modifications, transformations ou perfectionnements souhaités ou réalisés, aussi bien par les professionnels de la moto que par des amateurs. N'hésitez pas à nous adresser croquis, plans, ou photos avec quelques lignes d'explications.

UN REMEDE RADICAL A LA PERLE A LA BOUGIE

Le problème de la perle à la bougie est un de ces mystères techniques qui procurent à l'usager du 2 temps le plus d'ennuis et à l'ingénieur de ce même deux temps le plus de nuits blanches. C'est pourquoi l'invention brevetée récemment de Monsieur Pieribattesti me paraît arriver à point pour nombre de possesseurs de 2 temps perleurs.

On peut décrire le dispositif de la façon suivante (voir schéma) : l'électrode centrale de la bougie est allongée de plusieurs millimètres, alors que l'électrode de masse est supprimée. Ensuite on fixe à demeure sur le piston une deuxième électrode, qui fait office d'électrode de masse, et qui se trouvera, lorsque le piston est au point mort haut, située parallèlement à l'électrode centrale et à 4/10^e de mm de celle-ci.



On conçoit immédiatement le fonctionnement de l'ensemble, ainsi que l'impossibilité mécanique de formation de perles, du fait du mouvement relatif permanent des deux électrodes. De plus, et ceci peut s'appliquer aussi bien au quatre temps, l'étincelle se trouve au centre de la chambre de combustion, et elle est répartie sur une distance relativement grande (1), d'où une combustion améliorée, un rendement meilleur, disparition du « front raide », et suppression du cliquetis, totale sur un deux temps.

Les résultats obtenus ont été les suivants : j'ai servi de cobaye avec le premier montage à titre commercial sur ma

150 cmc. perleuse par excellence (impossibilité de faire plus de trois kilomètres pleins gaz). J'ai poussé la machine à fond pendant 2.000 kilomètres, et en plus d'un rendement amélioré, j'ai pu constater une légère augmentation de la vitesse de pointe. Au démontage, je n'ai constaté d'une légère usure de l'électrode fixée au piston.

La difficulté résidait dans le montage et la mise au point de l'ensemble, mais la fabrication d'outils spéciaux l'a rendue simple et rapide.

C'est à la lumière de ces résultats que j'ai pensé que les lecteurs de « Moto-Revue » seraient intéressés par ce perfectionnement qui part d'un principe vraiment nouveau.

Roland HUTIN

77 rue Sylvabelle, Marseille-6^e

(1) N.D.L.R. — Notre correspondant fait une erreur quand il nous dit que l'étincelle est répartie sur une distance relativement longue. Quelles que soient les surfaces d'électrodes en présence, l'étincelle ne se produira jamais qu'entre un point d'une électrode et un autre point de l'autre électrode. Par exemple sur les bougies à 3 électrodes de masse (Lodge, K.L.G., etc.), une seule de ces électrodes de masse fonctionne à chaque étincelle.

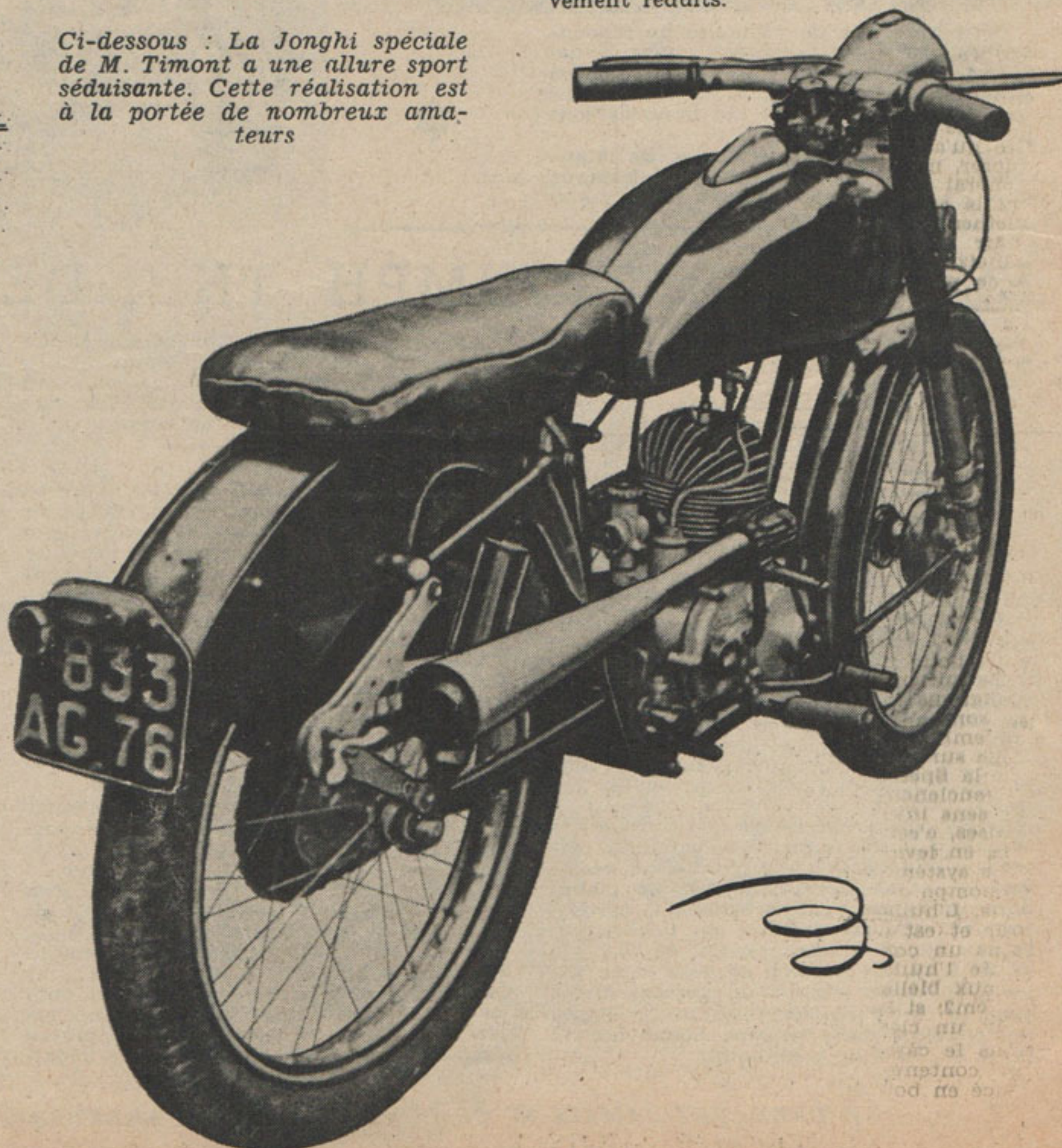
Ci-dessous : La Jonghi spéciale de M. Timont a une allure sport séduisante. Cette réalisation est à la portée de nombreux amateurs

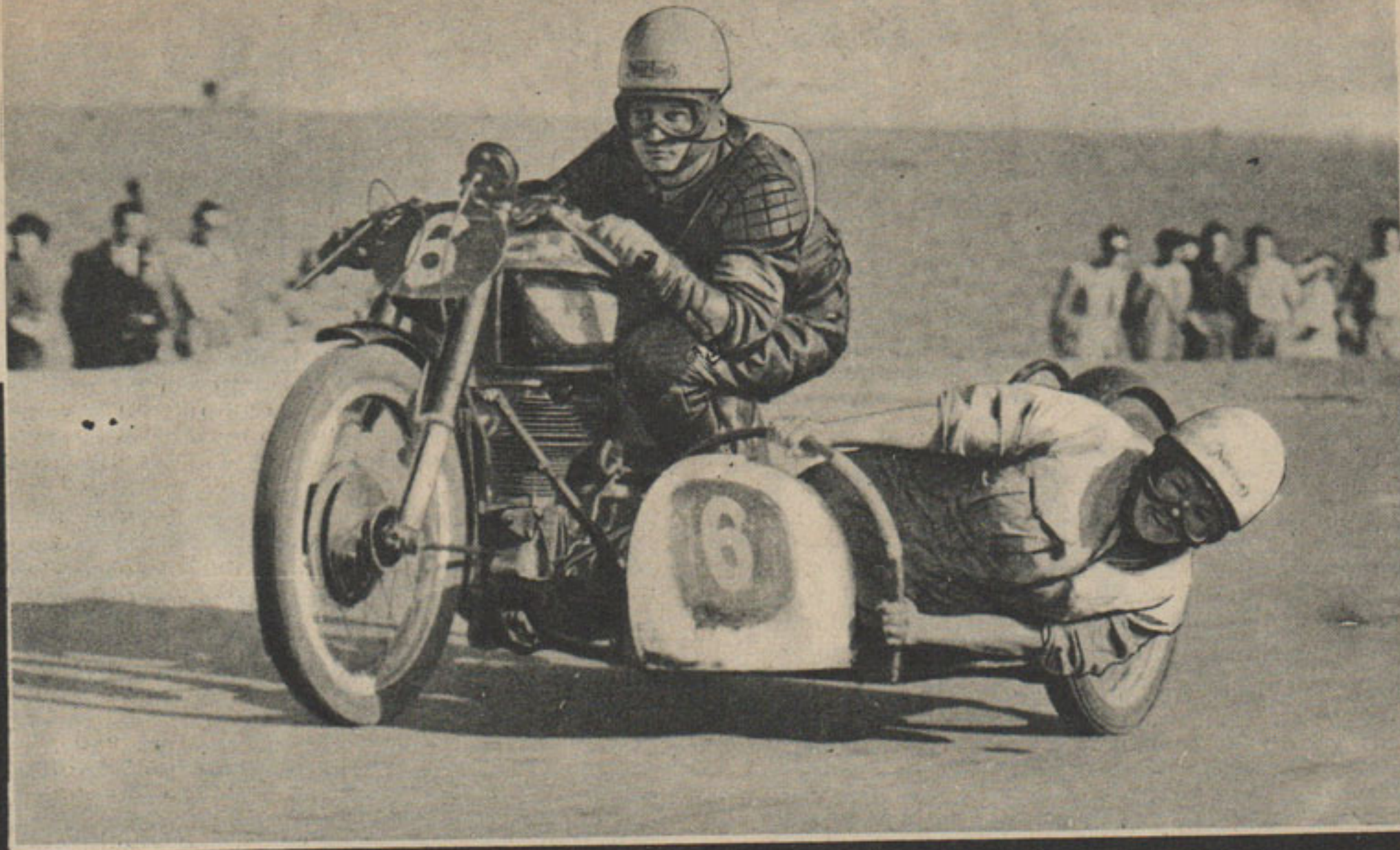
TRANSFORMATION

Une suspension arrière et une fourche avant télé. peuvent changer complètement l'allure générale d'une machine et, suivant les goûts de l'auteur, la transformation peut être très réussie, ce qui est le cas pour la Jonghi modifiée par M. Timont, de N.D. de Bondeville (avec l'aide du poste à soudure de l'agent Jonghi).

Le cadre de cette Jonghi deux temps fut donc remanié en vue de recevoir une suspension oscillante. Les éléments de suspension furent empruntés à la fourche avant d'origine et des amortisseurs à friction leur furent adjoints. Seule la fourche avant n'est pas une production de M. Timont. Garde-boue, selle double, tromblons, guidon sont de fabrication maison.

Pour compléter l'allure « sport » de cette machine, il fallait évidemment améliorer ses performances et un polissage des transferts, piston, bielle, fut effectué, ce qui confère à la moto une vitesse quelque peu supérieure. Ces modifications ne nuisent en rien à la durée de la mécanique qui a déjà 13.000 kms et vient de participer au Circuit d'Endurance de Normandie. En résumé, beau résultat obtenu avec des moyens relativement réduits.





QUELQUES INSTANTS AVEC J. MURIT

Eomme l'an dernier, à pareille époque, nous avons reçu la visite du coureur side-cariste bien connu. J. Murit qui nous a conté les principales péripéties de la fin de sa saison sportive dont le fait le plus marquant a été sa participation à Monza où il fit 7^e, ce qui est des plus honorables avec la machine qu'il avait alors.

Nous allons donc lui demander de nous raconter un peu sa course à cette épreuve du championnat du monde.

— Dès le départ, j'étais assez bien placé, ayant pris un léger avantage à l'entraînement. Je voulais partir très vite dès le début, car ayant une machine moins rapide que les autres, je comptais me faire aspirer ; mais je n'ai pu le faire, et je me suis donc retrouvé dans le deuxième « peloton » composé de Deronne, Taylor, Marcelli, Carru, etc... Je passais assez bien dans les virages et parfois je menais même. Mais je manquais vraiment de puissance en ligne droite pour lâcher mes adversaires. J'espérais pouvoir doubler en me faisant aspirer et en décrochant brusquement dans la ligne d'arrivée, mais ma magnéto se décala, J'ai rétrogradé jusqu'à la septième place où le drapeau à damiers m'a trouvé.

J'étais quand même content, car avec mon ancienne Norton, je n'avais que des nouvelles Featherbed devant moi.

— *Qu'avez-vous pu voir de la course de Merlo ?*

— Eh bien, je n'ai pas vu grand chose, sauf quand il m'a pris un tour !

— *Croyez-vous qu'il ait fait beaucoup de progrès par rapport à l'an dernier ?*

— C'est assez difficile à dire, étant donné que Monza est beaucoup plus un circuit de machines que de pilotes.

— *Votre avis sur la Carrù ?*

— Elle marche beaucoup mieux que l'an dernier et son pilote connaît son affaire.

— *Avez-vous vu beaucoup de nouveautés en allant à Monza ?*

— Nous avons vu la Gilera mono double arbre aux mains de Pagani, elle paraissait très rapide.

Très rapide également la 4 cylindres Guzzi, mais étant donné le dessin de Monza, on ne peut pas voir ce qu'elle rend, surtout à l'entraînement. On ne peut se faire une idée exacte qu'avec un chronomètre.

Je suis allé chez Gilera pour voir de quoi il retournait avec la double arbre, mais on ne peut pas encore en avoir, il n'y en a qu'une qui tourne pour l'instant, mais elle doit être commercialisée dans l'avenir.

Après Monza, nous avons été en Avignon, où évidemment il y avait un très beau plateau avec Oliver, Koch, Haldemann, Deronne, Vogel. Mais il y avait trop peu de pilotes français et comme beaucoup de débutants ne peuvent compter que sur la prime de départ, ils préférèrent abandonner. Je compte d'ailleurs revenir sur cette question de l'organisation des courses en France.

— *Que s'est-il passé pour vous en Avignon ?*

— Je crois que j'ai fait une assez bonne course. Parti en tête dès le départ, même devant Oliver, celui-ci m'a remonté au bout de quelques tours. C'est alors que Drion m'a attaqué et, sans me mettre en vedette, je peux dire qu'il a eu du mal à me doubler. J'ai donc fini 3^e devant le reste du paquet.

En solo, le moral était bon. J'avais la Featherbed en 500 et ça allait bien, quand j'ai eu un ennui d'embrayage qui m'a obligé à abandonner, sans cela j'étais bien placé.

En 350, j'ai fait une course assez moyenne, avec ma vieille Norton que j'espère changer pour une Featherbed.

Après Avignon nous nous sommes dirigés sur Agen, où nous avons retrouvé l'équipe habituelle des Oliver, Drion, Deronne, etc... Je suis assez content de la course que j'ai faite. J'ai bagarré un peu avec Bétemps qui a bien marché, et si Oliver n'avait pas mené le train, il aurait fait 2^e, car il avait cette place encore trois tours avant la fin.

Ensuite, nous sommes remontés sur Paris pour les Coupes du Salon. L'après-midi, nous sommes partis pour Anfa. Le dimanche soir nous couchions à Hendaye, le lendemain soir à Madrid, et le surlendemain nous étions à Séville... avec les routes d'Espagne et notre camion, c'est une performance !

— *Qui aviez-vous comme passager, Emo ?*

— Non, je l'avais eu auparavant, mais à Anfa, le lest fut ma femme. Nous avons fait 3 courses là-bas : Anfa, une course sur vélodrome et Meknès.

À Anfa, nous avons presque eu un plateau de championnat du monde, avec Armstrong, Wunsche et Kluge, Goffin, Oliver, Masuy, Koch, Deronne. Le circuit est très bien, il a été remanié depuis l'an dernier et le revêtement est très amélioré, à part un endroit du côté de l'Abreuvoir où ça saute encore un peu.

Du point de vue financier comme du point de vue sportif, ce fut une réussite.

— *Que pensez-vous de la victoire des DKW 350 ?*

— Je crois qu'elle a été tout à fait méritée et bien qu'Armstrong ait eu la meilleure des Norton d'usine, il n'a put remonter qu'une des DKW avant de casser. La démonstration des DKW fut donc concluante et elles ont très bien marché.

Après, nous avons fait une course-démonstration pour un moto-club qui vient de se créer, le Racer Moto-Club, et qui a l'intention de faire des courses motos et racers 500.

Nous avons reçu un excellent accueil, car nous étions les seuls métropolitains. Nous manquions d'ailleurs un peu de concurrents et la bagarre s'est un peu circonscrite entre Hofstetter et moi. En 350 j'ai bagarré avec Houel et Sentenac. Houel a cassé, Sentenac fait donc 1^{er}, moi 2^e. En 500 je me suis aussi battu avec Lafont sur sa Triumph « spéciale » qui marche très vite et j'ai d'ailleurs eu du mal avec lui, car malgré le maximum que j'ai pu donner, il m'a battu.

Le retour s'est fait par Tanger.

— *Quels sont vos projets pour la saison prochaine ?*

— En solo, je compte courir avec une 350 et une 500 Featherbed, mais pour le sidecar, je n'ai rien décidé de bien précis.

— *Qu'est devenue l'équipe que vous aviez formée avec Insermini et Planque ?*

— Nous avions beaucoup trop de difficultés, surtout pour la question transport des machines, qui étaient en assez grand nombre. Le travail était excessif, et la « pagaie » se faisait trop souvent connaître, aussi avons-nous décidé de nous séparer.

Tribune libre

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

PAS TOUJOURS AIMABLE, LE REPARATEUR !

Voici, en pendant à un écho de votre dernier numéro sur l'amabilité des réparateurs, un petit fait que je me suis permis d'interpréter à ma façon.

A côté de bien des motards expérimentés ne laissant à personne le soin de toucher à leur machine, il existe de petits précieux (ou des fainéants) dans mon genre, qui n'aiment pas particulièrement mettre leurs pattes dans la complexité (et le cambouis) d'un motocycle.

Il est tout à fait normal de pressurer durement ces bons à rien qui dérangent un spécialiste hautement qualifié pour un simple réglage de chaîne (150 fr. pour 5 minutes de travail). Ça leur apprend à ne pas enlever le pain de la bouche aux dits spécialistes. Si une heure après vous revenez, disant que la chaîne claque toujours, ne vous étonnez pas de vous faire eng... C'est de votre faute, car la chaîne ayant été allongée, elle ne peut plus être tendue. Si vous vous risquez à dire au réparateur déjà très rogneux que c'est lui qui, un mois auparavant, a allongé la chaîne, ne vous étonnez pas qu'il soit vexé. C'est de la susceptibilité tout à fait normale et compréhensible et je serais bien mal venu de m'en plaindre.

Mais, si allant à Versailles, vous cassez ladite chaîne et revenez de Meudon à St Maurice en démarrant à la poussette à tous les arrêts et feux rouges, le tout sous la pluie (je précise qu'il s'agit de la chaîne pédalier d'une Mobylette), alors il vous monte au nez une de ces colères froides et raisonnées qui vous fait admettre tout bonnement que le meilleur sort que vous puissiez faire subir à ce réparateur peu consciencieux est la pendaison après désempaillement.

Je ne donne pas l'adresse dudit réparateur, cela ferait tort à la maison qui l'emploie (sérieuse) et on pourrait penser que je veux monter un magasin concurrent dans la rue d'à côté.

Cela ne m'empêche pas de reconnaître que ces individus sont la minorité, mais que malheureusement pour nous, ils existent. Quelqu'un a dit qu'on tuera tous les affreux. Il faut croire qu'on en a oubliés !

Mr A. DEGENEVE,
Alfortville (Seine)

A QUAND LA VRAIE MACHINE UTILITAIRE ?

Je m'étonne de ne pas avoir encore vu sur le marché national une machine vraiment utilitaire à un prix proportionnellement comparable avec l'avant-guerre.

Malgré ses défauts, ma vieille et fidèle moto est une Peugeot P.110. Son prix de vente, coefficient 25, serait d'environ 80.000 fr. ! Quel est le constructeur qui sort actuellement une 250 pour ce prix ?

Et pourtant, c'est un modèle très simple et robuste que le temps a suffisamment éprouvé. Ne serait-il pas possible de le ressortir pour un prix aussi bas ?

Ce modèle présente deux très gros défauts auxquels le constructeur aurait pu remédier à l'origine sans surcharger le prix de vente :

- 1° La pompe à huile facilement défectueuse.
- 2° Les soupapes non encloses et non graissées.

Je suis sûr que si le constructeur (Peugeot) reprenait cette machine, en y apportant, en plus des deux modifications citées plus haut, des modifications de détails : Fourche parallélogramme plus souple, réservoir 12 l. avec robinet « ré-

serve », dynamo genre Pankarte, de 60 w., allumage par batterie, meilleure selle, rendement augmenté, 38 ou 40 CV au l., ce constructeur aurait immédiatement une clientèle immense lui permettant d'absorber une fabrication de très grande série, car il n'y aurait pas de concurrents sérieux. Son prix ne devrait pas être supérieur à 100 ou 120.000 fr.

L'expérience a prouvé que ce moteur était robuste, sa boîte à peu près indestructible, son embrayage solide; pourquoi faut-il que la pompe à huile soit trop souvent défectueuse et que tiges et guides de soupapes s'usent si vite ?

J'ai remédié en grande partie à ces deux défauts majeurs : j'ai transformé l'allumage batterie. Ma moto, à laquelle je mène la vie très dure, me donne entièrement satisfaction pour l'ensemble. Mais au prix de quels déboires et quelles peines au début !

Elle commence à être usée, d'une façon générale, mais son excuse, et de valeur, est qu'elle doit avoir 4 ou 5 tours du monde dans le ventre (les Monneret sont enfoncés... et de loin).

Aujourd'hui, je ne vois pas par quoi je pourrais remplacer ma « machine agricole », comme disent mes camarades motards, tout en regardant mon « os » avec respect.

Ou c'est réellement très cher, ou je ne trouve que des 125 bien fragiles.

Si bientôt (1 an ou 2) je ne trouve pas ce que je veux, il faudra que je me reconstruise une autre P.110.

Ne pourriez-vous vous faire plus souvent l'écho de nombreux motards qui ont besoin d'un engin à toute épreuve pour le travail ?

Les constructeurs en tiendraient peut-être un peu plus compte dans leur fabrication.

Le salon nous a apporté trois nouveautés, mais le « ventre vide » : un 250 AMC, une 350 Motobécane et la résurrection (?) de Chaise. Que peut-on attendre sur le plan utilitaire et comme prix ?

Non, ce n'est pas ce qu'il nous faut, car beaucoup de motards ont autre chose à faire que d'épater la galerie avec un ACT ou un twin plus ou moins bien établi. Il nous faut un bloc solide ne nécessitant pas ou très peu de réglages et de surveillance, donc très simple. Un rendement de 40 CV au litre est tout à fait raisonnable aujourd'hui pour ne pas faire un moteur poussé. Pas de fourche télescopique dont le gros défaut est d'être inutilisable après une bûche. Pas de suspension arrière augmentant le prix de l'ensemble et apportant une complication de plus. Un équipement électrique simple, mais parfaitement réalisé et conçu d'origine avec la machine. Voilà de quoi faire une moto comblant les vœux d'une majorité de motards salariés.

Excusez-moi pour la longueur de cette lettre. Ce que j'y ai mis est le fruit de mon expérience de vieux du guidon. Plus jeune, j'ai eu d'autres motos (175 Terrot, 500 Mag, 350 BMW (que je regrette), 350 Chaise, 250 Stylson-Jap culb. anglais, 350 Monet-Goyon-Rudge, 250 Gnome-Rhône, 500 lat. FN), et, à part la BMW, c'est de cette vieille P.110 que je suis le plus satisfait pour mon travail. Elle n'est pas rapide, mais, en couchant dehors, même sous la pluie, elle est toujours prête, depuis des années, à rouler.

Pourquoi ne pas ressortir, en tenant compte des possibilités du progrès technique, une machine semblable ?

Mr M. NAU,
Mérignac (Gironde)

INTERVIEW MURIT (suite de la page 911)

Je voudrais maintenant mettre le doigt sur une question qui me semble importante, c'est celle de l'organisation des courses en France. Je crois qu'on y engage beaucoup trop d'étrangers, ce qui empêche la participation de jeunes qui pourraient commencer à se manifester. Ceux-ci doivent tenir compte de la question financière qui est représentée par la prime de départ.

On ne devrait pas faire ce qui se fait actuellement, c'est-à-dire engager Oliver tout d'abord (ce qui fournit le vainqueur aussitôt) puis ensuite faire le remplissage avec des pilotes nationaux. Une des solutions serait de faire un classement à part pour les français.

— Attention ! Il faut également tenir compte du fait que les organisateurs sont obligés de présenter un plateau international s'ils veulent faire recette, et pour cela, ils sont donc obligés de faire appel aux étrangers. Ils ne peuvent pas non plus se permettre d'engager des pilotes sur de trop vieilles machines qui seront obligés de s'arrêter au bout de

trois tours.

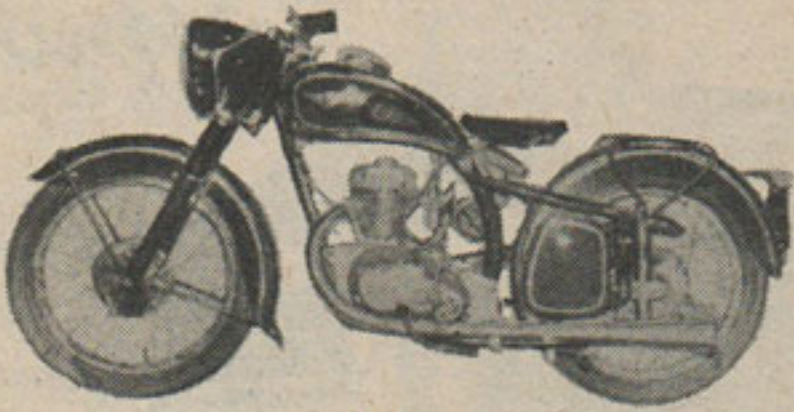
— On pourrait alors faire un entraînement obligatoire et éliminatoire aux frais du pilote, et suivant les temps réalisés à ces essais, on prend, par exemple les 10 premiers s'il y a 10 places à pourvoir, et on refuse ceux qui restent. C'est ce qui a été fait à Monza, il y avait 24 places en 500 cmc. et 42 concurrents. Je n'étais pas dans les 24 premiers, je n'ai donc pas été pris. On peut très bien faire cela en France, il n'y a rien qui puisse s'y opposer.

Une dernière solution serait de faire beaucoup plus de courses pour nationaux et si dans ces épreuves il se trouve des pilotes internationaux, faire un classement spécial pour ces derniers.

Ces quelques remarques sont faites d'une façon assez sommaire, évidemment, mais je tenais beaucoup à dire cela, car j'entends pas mal de jeunes en parler et je me fais aussi leur porte-parole, puisqu'ils n'ont pas assez d'influence encore pour le faire eux-mêmes.

Ce qu'ils en pensent

RUBRIQUE OUVERTE DEPUIS UN AN A NOS SEULS ABONNES



175 GIMA

Dégoûté des 2 temps et de leurs fantaisies salissantes, j'ai acquis une 175 Gima 4SA, en février 1951.

Mon compteur indique 29.780 kms. Outre les routes françaises, j'ai effectué le tour de l'Espagne en août 1951. En 52, l'Autriche, jusqu'à Vienne, en passant par Milan, le Passo de la Stelvio, Passo St-Giorgio, le Brenner, le Gross Lockner et la plupart des routes qu'empruntèrent les derniers Six Jours Internationaux, ce qui me permit de constater la puissance en côte de mon moteur : 26 % en première en tenant fermement le talon sur le sélecteur; 32 %, cela existe en Autriche, mais je ne pus franchir ce sentier muletier.

Après cette énumération accessoire de quelques-unes de mes promenades, passons la revue de détail du matériel employé et de ses avaries.

Moteur AMC 175. Quatre rodages de soupapes, un rabotage de culasse. Nombreuses goupilles de kick, particulièrement fragile. Sélecteur 4 vitesses, première s'enclenchant dans un effroyable grincement de pignons, au départ.

Partie cycle : Fourche télescopique avant : bien, ne talonne que dans des cas extrêmes. Suspension arrière faible, talonnant à tout propos, et je ne roule qu'en solo ! Roues à broches : mention très bien. Freins suffisants, ce qui n'exclut pas des améliorations. Selle, inconfortable pour les grands parcours, trop basse et exigüe. Un pneu « arrière » laissé sur les silex des routes espagnoles.

Je n'oublie pas le cadre rigide en gros tube. Il se brisa au 20.000^e kilomètre, ou plus exactement le tube inférieur se brisa, par suite de la cristallisation du métal, à hauteur du raccord de l'axe de direction. Un nouveau cadre et un réservoir neuf me furent confiés sans autre débours que les frais de main-d'œuvre, quoique n'étant plus sous couvert de la garantie depuis un an. Mes félicitations à la Sté Gima pour son bel esprit commercial.

Système électrique : Allumage moteur, direct sur le volant magnétique. Avertisseur, veilleuses, code, phare, dépendant de la bonne volonté de la batterie. Je renouvelai à trois reprises ce fragile accessoire, sans résultat durable, jusqu'au jour où une transformation du montage fut effectuée : allumage, code, phare directs sur le volant ; avertisseur et veilleuses sur la batterie.

A la lecture de ce qui précède, je pourrais paraître empli de malveillance à l'égard de la Sté Gima. Je retrace objectivement mes ennuis divers et j'ai le plaisir de signaler qu'à ma connaissance, les défauts du système électrique n'existent pas sur les modèles actuels. Le cadre est également modifié et est sans doute un des plus robustes et ingénieusement conçus.

Je n'ose parler de mes performances, craignant les foudres des possesseurs de « gros cubes », Mr R. Marty, de Tulle, en particulier. Jetons-nous à l'eau : 96 kmh. position course ; touriste 80-85 kmh. Lyon-Grenoble 100 kms en 1 h. 30 par exemple.

Je reconnais qu'à bord d'une 500 on peut faire mieux, sans avoir cette impression constante que votre moteur va vous exploser dans les jambes.

Consommation : 2 l. 5 jusqu'à 70 kmh. 3 l. 5 bon poids au-dessus.

Dans l'ensemble, je suis satisfait des services de cette machine.

Mr J. MARECHAL, Lyon



48 cc. CUCCILO

Nous sommes trois frères, possesseurs de cyclomoteurs à moteur Cucciolo, nous venons profiter de cette belle rubrique de votre revue, et dire à vos lecteurs, sans parti pris, ce que nous pensons de ce petit culbuté.

Nous avons choisi ce moteur pour ses performances et pour ses résultats sportifs. Nous n'avons pas été déçus. Le cadre a été monté par un artisan de notre ville sur nos désirs, et la photo que nous vous joignons vous donnera une idée de la réalisation. Vous remarquerez la transformation esthétique du pot d'échappement.

Totalisant chacun, à ce jour, 6.000 kms, c'est donc sur 18.000 kms que nous vous donnons les appréciations suivantes. Sur un des moteurs, nous avons eu au début de graves ennuis, et nous avons été obligés de retourner le moteur chez le constructeur. Depuis nous n'avons eu absolument aucune panne sur les trois moteurs.

Les inconvénients : ayant gardé le sélecteur d'origine, le réglage s'en est avéré très difficile, jusqu'au jour où nous avons monté un tendeur sur le câble de débrayage. Les culbuteurs exigent de fréquents réglages tous les mille kilomètres environ. La roue à galet du plateau ne tient pas le coup : il faut faire des saignées sur la couronne extérieure, mais ceci lui enlève de la solidité. Par temps humide et froid, le carburateur étant très bien refroidi, la pipe d'admission se recouvre de buée, et même de givre, ce qui amène des perturbations dans la bonne marche du moteur. Il est bon de l'entourer d'un petit chiffon, pour voir cet ennui disparaître.

Les avantages sont tellement nombreux que nous n'osons à peine vous les dire tous. Tout d'abord son brio de marche, donné par son cheval et demi et ceci à un régime de 3.500 tours, ce qui n'est pas excessif. Nous avons eu avant, un Roussey, un Poulain (tous bons moteurs 2 temps) : aucun ne peut prétendre rivaliser avec le Cucciolo. Les chiffres que nous donnons maintenant sont absolument vrais et nous sommes prêts à en donner la preuve à qui le veut. Vitesse maximum, sur plat, par vent nul, pilote couché sur la machine : 68 kmh. 455 ! et ceci avec le moteur de tout le monde. Sur un essai contrôlé, partis tous les trois, nous sommes arrivés avec à peine un mètre d'écart ! Vitesse normale de route 50-55 kmh., ce qui donne une moyenne d'étape de 45 kmh. Avec nos six rapports, nous pourrions tout monter sans pédaler, mais nous aimons mieux pédaler et monter plus vite.

Voici nos pignons arrière qui nous donnent entière satisfaction : Pignon de sortie de 19 dents. Roue de 600. Trois dentures : 22, 20, 18. Nous avons mieux aimé, en effet, remplacer le pignon fixe arrière par un dérailleur, qui nous donne une plage d'utilisation plus étendue et plus pratique. Le manque de frein moteur a été remplacé par un troisième frein à l'arrière.

Consommation d'huile en dessous de celle annoncée par le constructeur, en faisant la vidange tous les 1.000 kms; 1 litre et demi de supercarburant aux 100 kms.

En conclusion, un petit moteur qui nous a d'abord étonné par son brio vraiment extraordinaire, sans ennuis, d'un entretien facile et très propre. Finies les corvées de nettoyage et de mélange. Et nous appuyant sur ces 18.000 kms, nous pouvons conclure que le 4 temps en petite cylindrée n'est pas plus fragile que le 2 temps, et ceci avec des performances bien supérieures.

MM. J., L. et A. TAMINAU, Nevers

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

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser
temps et argent

en trouvant à tout moment

tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS

aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les
SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS

REVIL ETS

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

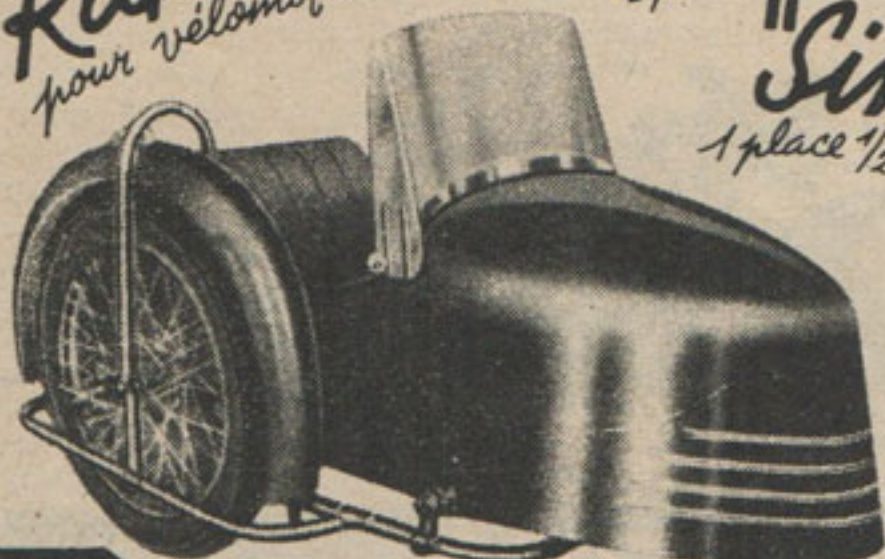
MEMBRES DE CLUBS. FAITES-VOUS CONNAITRE

La nouvelle gamme des sidecars Buffler

"Rafale"
pour vélomoteur

"Sirocco"
1 place pour moto

"Simour"
1 place 1/2 en tandem



DOCUMENTATION
GRATUITE

31 Cours
Emile Zola
Lyon-Villeurbanne

DYNAMIC-SPORT

6, rue St-Augustin (2^e)
RIC. 75-28 - M^o Bourse
Crédit 1/3 cpt et 13 mois
(ni traite ni compte postal)
Comptant : condit. spéc.

MOTOBECANE

125 lat. 125 et 175 culb.
Mobylette et Scooter 4 tps
GUILLER : mot. AMC

125 cc : 139.000 fr.
175 cc : 158.000 fr.

Scooter 4 tps culb. 125 cc.

GALLETTO-GUZZI

TERROT

Scooter : 98.500
125, 350 et 500 cc.

B.S.A. : 250 disponibles
ESSAI DE NOS SCOOTERS
REPRISE toute machine

83 D K W 83

PIECES DETACHEES
POUR
MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPECIALISE
POUR
MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
Echange Standard d'Organes

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

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

Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA

etc.
PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embiellage
Pièces à la demande

CRUPDA

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

INDIAN THE AMERICAN MOTOCYCLES

J. FAURIE, Spécialiste

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

Motos de grand luxe et occasions disponibles

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

LA
SELLE
SOUPLE

REYDEL

Suspension SANDOW

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

MODERN-MOTO

Le Spécialiste diplômé ZUNDAPP
11, rue Léon Giraud - PARIS (19^e)

HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Soult - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées —
Echange Standard Complet
REALESAGES — EMBIELLAGES

REPARATIONS

REVISIONS



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

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE — ECHANGE — REPARATIONS

Représentant de toutes marques Françaises
et des motos JAWA, OGAR (Station-Service)

11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15^e)
Métro : Porte de Versailles Tél. : LEC. 80-62



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

MARCHAND Frères
16, rue Danton LEVALLOIS

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

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

500 TERROT RGST 51 imp. GIRARD 11 r du Parc Gentilly
 GNOME 800 avec side excellent état. Prix 140000. BRUNET, CHA. 17-44.
 PUCH 250 TF. SAGEAUX 3 r des Courtsillons, Villiers s/M (Seine et Oise).
 BSA 250 C11SL nov. 52 0 km DE PORET, MOL. 48-65.
 MOTOBEC. 125 latér. impeccable. Fourch. tél. prix 80000. CLAVIER 33 rue Marcadet, 18e.
 JAWA 350 dern. mod. toute éq. cme nve 225000. LECOT 20 av. Alexandre, Nanterre, Aut. 158, desc. usine Simca.
 TRIUMPH speed twin mod. 51 impeccable. bipl. 270. CLIQUET, 1 ter av. J. D'Arc, Colombes, tél. LON. 32-32.
 DKW 200 parf. ét. px int. t. l. j. 10 r de Varennes, Vincennes
 MATCHLES 350 f. tél. 1947 b. état 140. Tél. ARG. 13-49
 BSA 250 culb. dern. mod. 4/52 px int. WOO 2 rue des Eaux Sartrouville (SO).
 175 MOTOB. 52 9000 k. t. s. p. b. tab. p. ch. tél. POR. 33-91 heures des repas.
 VDS 175 Peugeot. 11000 kms px 110. Urgent. FOURNIER 3 r. Courteline, Villeneuve Saint-Georges (Seine et Oise).
 PUCH 250 TF impeccable. av. éq. 160 20 r de Buci DAN. 34-57
 PUCH 250 tr. b. ét. acces. et remorque px int. DECEMOND 6 bis rue David, Aubervilliers dimanche matin.
 100 MONET-GOY. récent 38000 Clato 8 av. Gare Briançon H.A
 BMW side, 5 allée Ed Vaillant Pavillons s/Bois (Seine)
 DS 125 AMC 4 v. f. t. s. a. t. s. 85. Prévot 40 r Seguin 18e Déf. 28-77 (12h.30-13h.30 p.r.v.)
 BMW R25/2, 5000 k. px 230000 Rouvet, Courville (E.-et L.).

JAWA 250 cc ét. nf sam dim. Soleilhet 10 rue Jean Nicot 7e
 PUCH 250 impeccable. 175 BELIN 11 r Vieille du Temple, sam.
 DKW 250 NZ parf. état orig. DUTHEIL PAS. 00-90 P. 445
 MOTOB. 125 culb. 4 v. Desblé 28 av. A.Daudet Montesson SO
 DARMONT spéc. t. b. ét. 90000 Beau 4 av. Carnot Massy. Mét. Massy Pal. sam. mat. et dim
 NORTON 500 twin Dominator mal 52 selle bipl. impeccable. 50000 de moins px coûtant. BRAUN 89 rue de la Glacière Paris 13e. Tél. POR. 52-20.
 BSA 650 oct. 51 nve 290. éq. BOUE, bât. 5 ; 107 av. P Brossolette, Montrouge (S).
 MOBYLETTE ét. nf av. garan. 32000 crédit pos. RIC. 75-28
 JAWA 250 t. b. ét. GARNIER 52 r de la Chapelle, Paris.
 MOTOB. 175 culb. parf. ét. éq. PUECH 8 r Cour des Noues 20e
 VELOCETTE LE 200 Romanet MAL. 27-31 (repas) 195000.
 DOMINATOR avec side, Poingnand 126 r Louis Rouquier, Levallois, prix 470.
 TERROT 350 cul. sél. 4 vit. parf. état 90000, NEE 37 rue des Acacias, Paris 17e.
 MOTOS, Vélocettes, Scooters toutes marques, toutes forces A CREDIT 10 rue des Apennins, 17e.
 M. GOYON 100 imp. mot. réf. nf tél. 187 Villeneuve le Roi SO
 GNOME RHONE XA2 av. side Bernardet 30000 cpt et 12 traites de 9000, Durand 67 av. R. Poincaré, Pas. 42-12
 VINCENT Black Schadow 1000 cc, 6000 kms, impeccable HAFFNER, à Fresse sur Moselle (Vosges).
 NSU 200 2 tps mot. nf 80000 ét. imp. Crédit pos. Ric. 75-28
 Belle moto moderne acc. side bas prix accepte 125 ou 175 Gallar imp Bey Briançon H.A.

BSA AA7 6/51 tr. b. 290. Fulgur nve car. 25. CORNU 10 r. de Buci 6e (soir).
 200 EXCELSIOR mot. Villiers sél. f. tél. tte éq. ét. imp. Garage Rallye 98 r Lamarck 18e
 BSA 250 51 sac. accessoires, susp. AR 3 et 4 vitesses. Jawa 350 52; 2 cyl. selle bip. Hogar 350 50, 2 cyl. impeccable. Motobécane 125 52 c. neuve BSA 500 bicycl. 51 c. neuve Triumph Tiger 100 52.
 ATELIERS ROGER LOYER 17 r Bateliers Clichy Per 74-20
 VENDS Vespa état neuf avec accessoires, bonne affaire. Ecrire PERRIN rue des Orbeaux, Paris 20e.
 PUCH 250 TF très belle nbx acc. 185000 CAVADINI 3 villa Pauline, Asnières.
 MOTOB. 125 culb. tt éq. tr. b. af. Loupias 28 pl. Dauphinelet apr. 19h. sam ttes la journée
 LIQUIDATION fin d'année 6 vélocettes et scooters 52 50000 sous la taxe. Side 16H Norton, Bernardet ; 135000. 600 Condor 1950 ; 160 000. 500 Norton tél. susp. ar. 165. 104 r. Haxo. MEN. 99-86.
 JAWA 250 t. b. ét. 12000 k. vis. t.l.j. part. 19h. sam. mat. Abit 124 bis r de Flandres 19e
 V. 250 Puch TF 52 acc. SIMONIN, 49, rue de Merlan, Noisy le Sec.
 BMW R6 Précis. lux. tt éq. imp. Banier 26 r Jacq Kellner 17e
 REFUSE permis Motoconf. side sup. cul. télesc. av. ar 1950 ét. nf gar. 175. Repr. 125 cc Leclerc 56 r Marx Dormoy 18e
 BSA 350 B.31 9000 k. 215000 40 av. Pte d'Asnières 17e soir
 125 G. R. R4 f. tél. sél. 75000 André 68 r Dulong Car. 55-26
 125 TERROT culb. de nov. 51 7000 k. parf. état. Prochasson 25 r Erard 12e Did. 79-65.
 MOTOB. 125 lat. 52, 6000 k. f. tél. bat. kl. compt. acc. p. 90. Méténier 4 r Ab. Rabaud 11e

PUCH 125 spt 2 carb. 110 Aubry 21 G. Péri Montrouge 7 h.
 TRIUMPH 650 sept. 51 impeccable. 13000 k. LANASCOL 1 rue Lenôtre Paris 16e TRO. 07-20.
 90000 PUCH type sport 2 carb. 13 bis av. Ph. Auguste Paris 11e
 BSA A10 Golden Flash peu rlié ét. nf ent. éq. Survêtement pluie et casque neuf 320. Concierge, 66 r Dulong 17e.
 VELOCETTE 350 fourche tél. susp. ar. cross frs spéciaux Tél. Malmaison 16-58.
 350 Matchless mod 50 7000 k. 250BSA. 350Triumph 16H imp. Zenkl 6 pas. Four à Chaux 19e
 TIGER 100 Alu 8000 k. cme nve, Caron 11 rue Rodier 9e.

UNIQUE A PARIS

250 BSA susp ar. 4 vitesses.
 500 BSA A7 twin.
 500 Triumph twin.
 500 Royal Enfield twin.
 500 Matchless twin.
 650 Golden Flash twin.
 600 Zundapp side impeccable.

A SOLDER

plusieurs 2, 3, 4, 5 CV avec ou sans side. Sides seuls.
 125 Motobécane, 80.000.
 125 Terrot culb. 4 vit. 100.
 175 AMC susp. ar. f. tél. 140.
 350 Monet, 4 vit. sél. 100000.
 350 Terrot 4 vit impeccable. 130
 500 BSA 4 vitesses 120000.
 Versement comptant à volonté le solde 6-9-12 mois.
 Demander la liste complète contre 50 francs timbres. DELAIRE 4 imp. Gaité Dan.55-43

ON DESIRE ACHETER

VOIT. 5 CV + 250 500 ét. nf P. Robert, La Taillée (Vdée).
 MAGNAT-DEBON M4TD type 1952 peu rlié abs. impeccable. Faire offre dét. TRASSAERT place St Michel Boulogne sur Mer.
 250 à 500 étrg. ét. nf 1ere mn gtie max. 140. Bourdet r Murier St Maurice La Rochelle
 RECH. p. Triumph 500 twin mod. H. boîte vitesses complète 4 vit. sél. CROCHET, Messageries Mme, Saïgon.
 ACHAT au comptant ou dépôt vente de tous vélocettes. moto et scoot. d'occas. VOLTAIRE MOTO 132 bis bd Voltaire 11e

VOITURES A VENDRE

VOITURE 4 à 10 CV M.G. Simca 4 CV, Lancia 7 CV etc. Repr. moto ou vélom. 104 rue Haxo, MEN. 99-86.
 ROVIN cabriolet décapotable. Simca 5 cond. int. ét. parf. Lancia cond. int. 4 places. Peugeot 202 c. int. 4 places V. ou éch. contre moto. Crédit Delaire 4 imp. Gaité Dan.55-43
 AUTOMOBILES DKW 4 et 3 CV tous modèles GARANTIE-CREDIT 12 passage Moitrier Paris 17e
 IRAT MDU4 méc. imp. Sauvoux 90 av. H. Barbusse Asnières.
 VOITURES toutes marques, toutes forces à crédit. Reprise de toutes motos, 10, rue des Apennins, Paris 17e.
 MATHIS E.M.Y 4 c. i. 3 cv b. ét. 105000. Guillebeau, St Dizant du Gua (Char. Maritime)
 MONAQUATRE type YN4 impeccable. px int. Berthelot 44 rue Oberkampf ts ls jrs sf sa dim.

DIVERS

Leçons de conversation Franç. Angl. All. Russe par dame expérimentée. Odé. 65-02 (matin)
 SIDECARS pr vélom. et motos nfs et d'occas. POINARD 54 r. Et. Dolet, Cachan. ALE. 34-41

ECHANGES

SPLEND. Fiat 6 cv 4 vit. Lock prés. grd luxe c. nve 2-4 pl. à v. éch. mot. ang. all Rohmer 5 cité Falguère Paris 15e.

COUPLE C. R12 side c. solo SCHENK, Levignac (L.G.).
 11 LEG. perfo. impeccable. Repr. moto angl. réc. susp. Dhinaut Tri. 76-00 poste 450. (h. bur.)
 CITROEN 9 cv crém. c. i. t. b. ét. fer. repr. p. moto réc. ou Motob. 175. FOUILLOUD 37 r de la Capsulerie Bagnolet.
 VEND ou échan. coupé Celtaquatre 2 cv Rovin rep vélomot. Zenkl 6 pas. Four à Chaux 19e

EMPLOIS

STE rech. Agts Commerciaux pour vdre Produit Industriel breveté de haute qualité à Grossistes, Usines, Administr. France-Colonies. Faire offre : SEBIS 33 Ch. Elysées Paris.

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 (2e)
 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 (4e)
 SAINT-PAUL MOTOS
 Réparations par des spécialistes Tous les Accessoires 1, Rue de Rivoli Métro St-Paul - Arc. 71-46
PARIS (14e)
 MOTO - VANVES - SPORT
 Ouvert le Dimanche 1 et 3 Boulevard Brune

DUCENTIER (LA MOTO)
 Agence TERROT MOTOBECANE 164, rue d'Alésia
PARIS (16e)
 MOTOCONFORT
 Agent exclusif R. Piel 29, av. Gde Armée - Pas. 86-45
PARIS (17e)
 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 (18e)
 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. Angeli 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
 Embellages, réalésages Pièces adaptablés « 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

Disponible :
125 cmc. à 175 cmc.
PIECES DETACHEES

MOTOBECANE

MOBYLETTE
SCOOTER

Accessoires spéciaux

6, Bd RICHARD-LENOIR

Tél. : ROQ. 29-28 - (Bastille)

46, RUE TURBIGO

Tél. : ARC. 58-86 - (Arts-et-Métiers)



JEUNES ! voici votre chance...

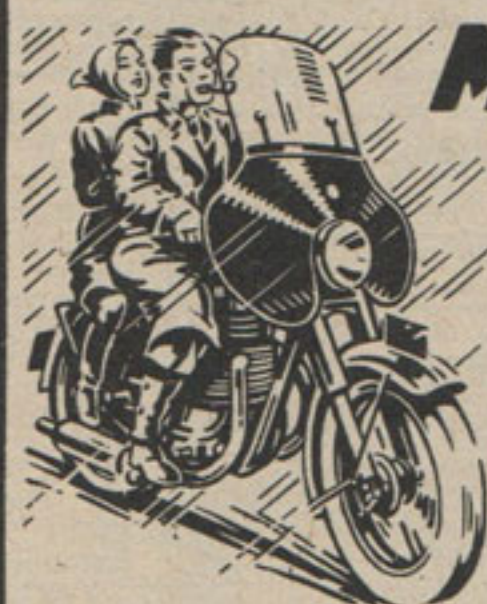
Vous qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un Spécialiste qualifié en MECANIQUE et ELECTRICITE

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

Préparation C.A.P. - Cours selon temps disponible - Diplôme en fin d'études et facilités de paiement - Placement gratuit - Instruction requise : niveau C.E.P. Tous renseignements sur demande :

COURS TECHNIQUES AUTO

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

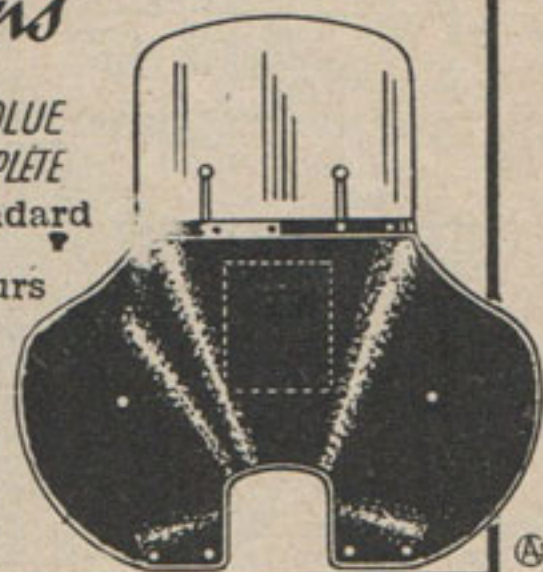


MOTOCYCLISTES

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

CANADIENNES



RAGLANS
VESTONS
BLOUSONS
SERRE-TETE
CUISSARDS
CASQUES
pour motos

FERRAND

MONTOIRE (L.-et-C.)

GANTS FOURRES

Hommes - Dames
Enfants

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



Demandez le tarif général

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

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

VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES

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

Réfection d'embellissage - 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

61^e ANNEE

DEPREZ
CREDIT

187, rue A. Silvestre
COURBEVOIE

Tél. : DEF. 07-01 et 02

MOTOBECANE
MOBYLLETES et
PUCH (disponibles)
GNOME-RHONE
MAGNAT-DEBON
RENE GILLET
MONET-GOYON
PEUGEOT

Réparations
Pièces détachées

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



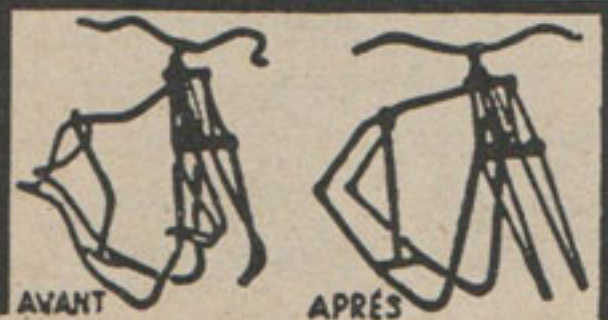
"AUTOREX" Moto CHARGEUR D'ACCUS

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

Pour toute correspondance avec « MOTO-REVUE », n'omettez pas de joindre un timbre pour la réponse.



RENOVATION DES CADRES

et RESERVOIRS MOTOS
Travail rapide et soigné

Raymond BONNOT

174, rue de Romainville
MONTREUIL (Seine)

Expédition gare Vincennes - Fontenay - AVR. 41-55

DRESCHMOTOR

Toutes
pièces

détachées d'origine DRESCH, D.F.R. et GRIMPEUR

MEILLEURS PRIX ET QUALITE

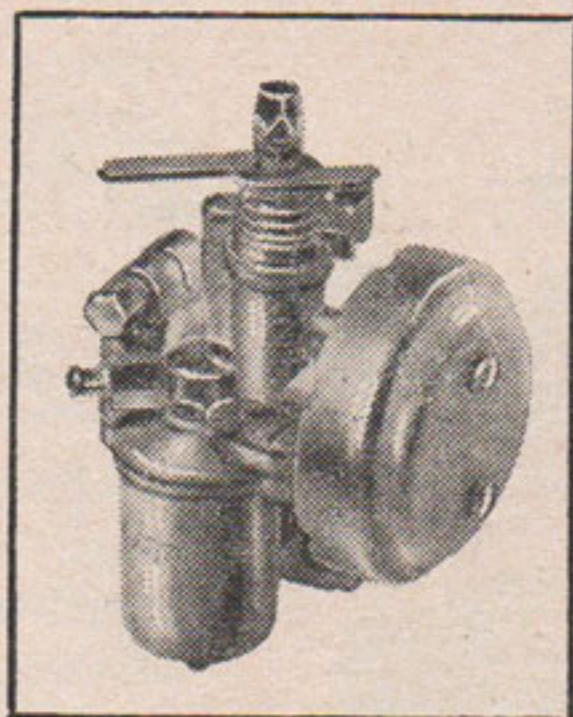
— RAPIDITE DE LIVRAISON —

16, rue des Belles-Croix - ETAMPES (S.-et-O.)

Tél. : 392

Cyclomotoristes !

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



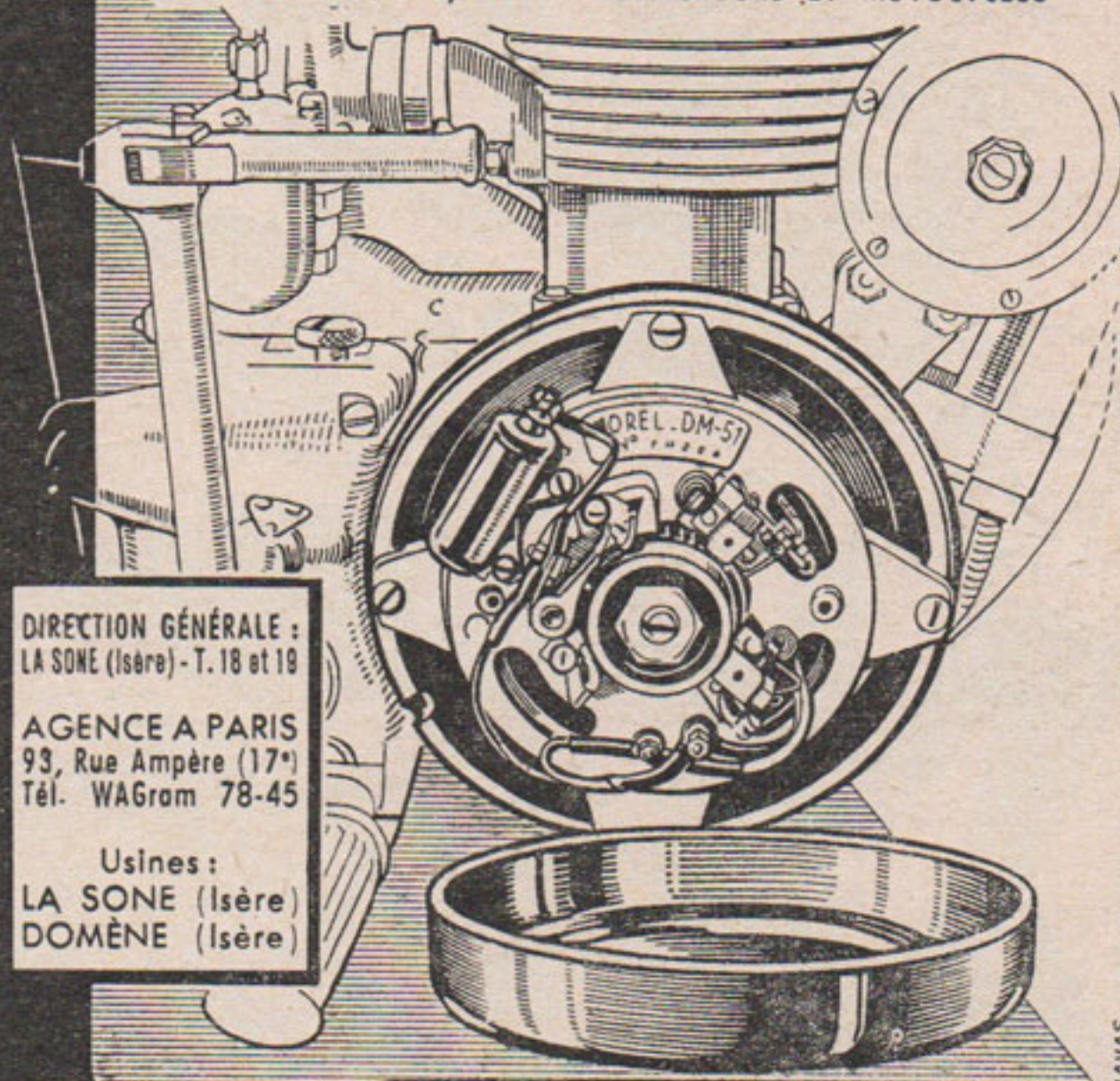
GURTNER C. SPÉCIAL

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

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

DYNAMO DM.51

EN BOUT D'ARBRE, POUR VÉLOMOTEURS ET MOTOCYCLES



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

AGENCE A PARIS
93, Rue Ampère (17^e)
Tél. WAGram 78-45

Usines :
LA SONE (Isère)
DOMÈNE (Isère)



MOREL

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

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 et-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

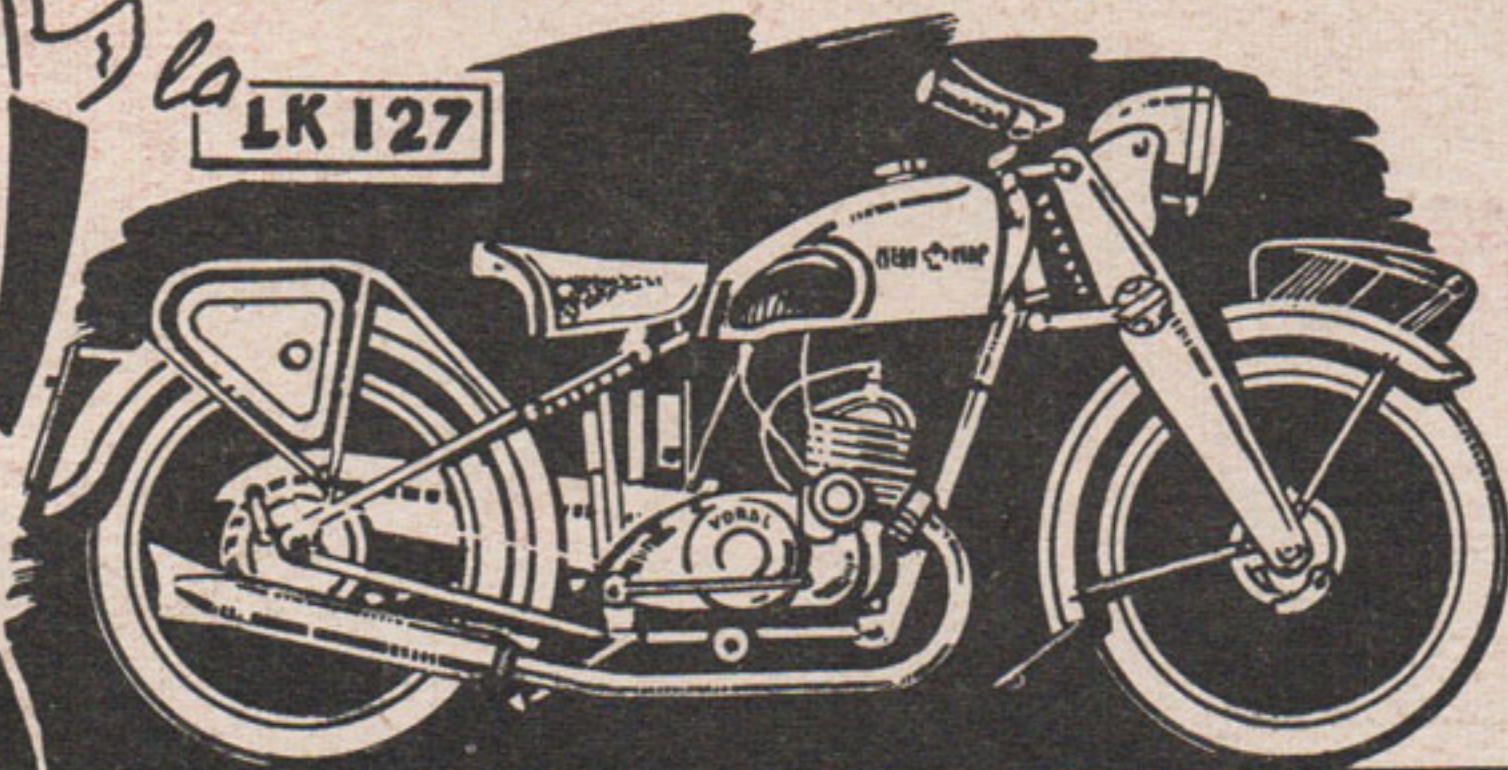
LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE. Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes adresses : 60 fr. (poste 80)
UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION. Fixation des revues par agrafes spéciales. Couverture élégante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

C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS 297-37

Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

Sensationnel

RECORD NEW-MAP



Sortir une machine dite "Populaire" en ignorant les derniers perfectionnements et en tirant sur la qualité est FACILE...

Mais:

Produire une machine de luxe, ultra-moderne, rapide, sportive, 125 cmc., 4 vitesses sélecteur au pied, émail Anglais et chromes, équipée du réputé bloc-moteur YDRAL, au prix de :

109.500 frs
est un véritable tour de force

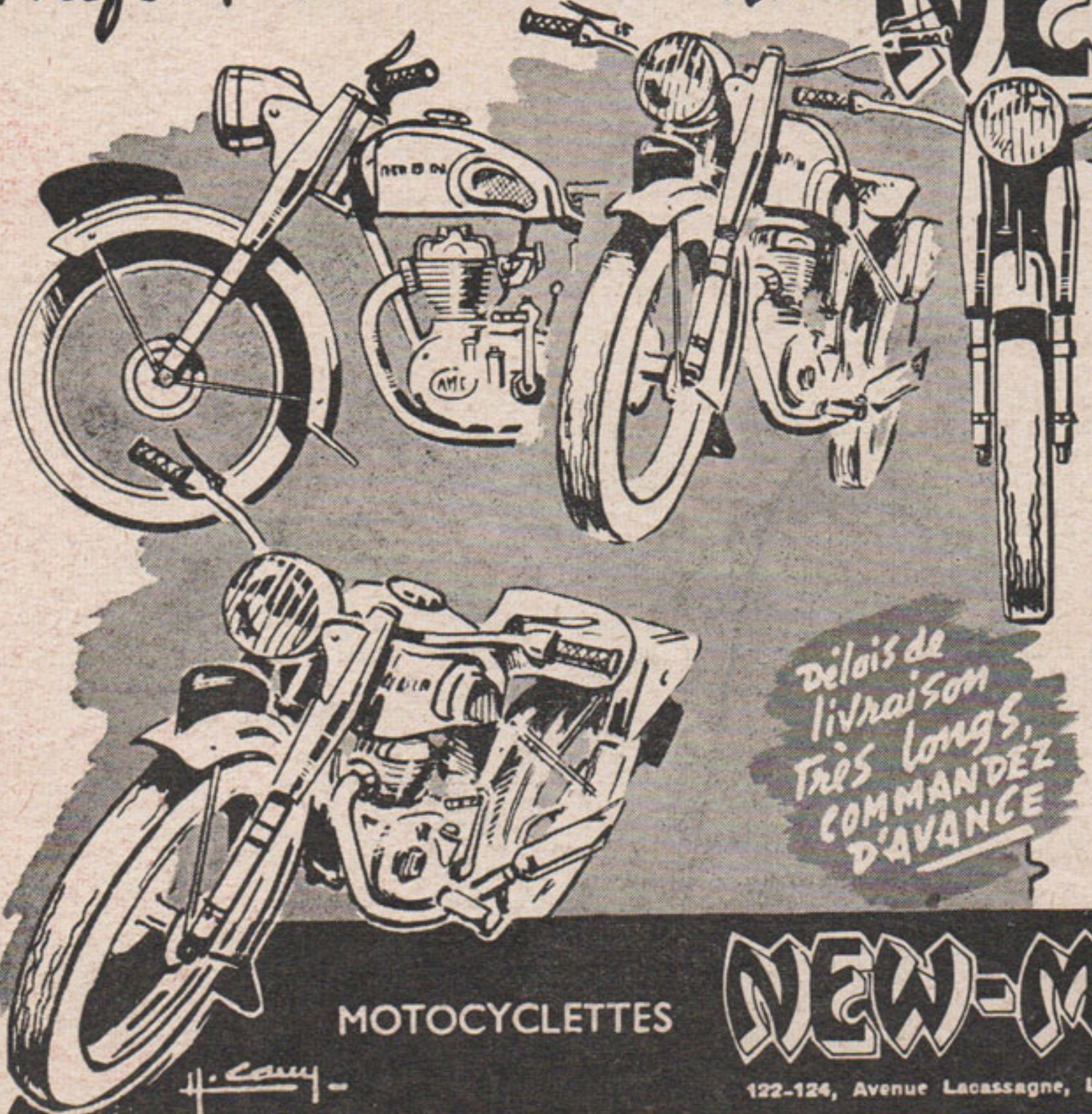
MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

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

Préférée des connaisseurs, une NEW-MAP



fait sensation sous tous ses angles!

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

Elle n'est pas fabriquée à la chaîne!

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

Delais de livraison très longs, COMMANDEZ D'AVANCE

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne, LYON - RHÔNE

un joyau de France

